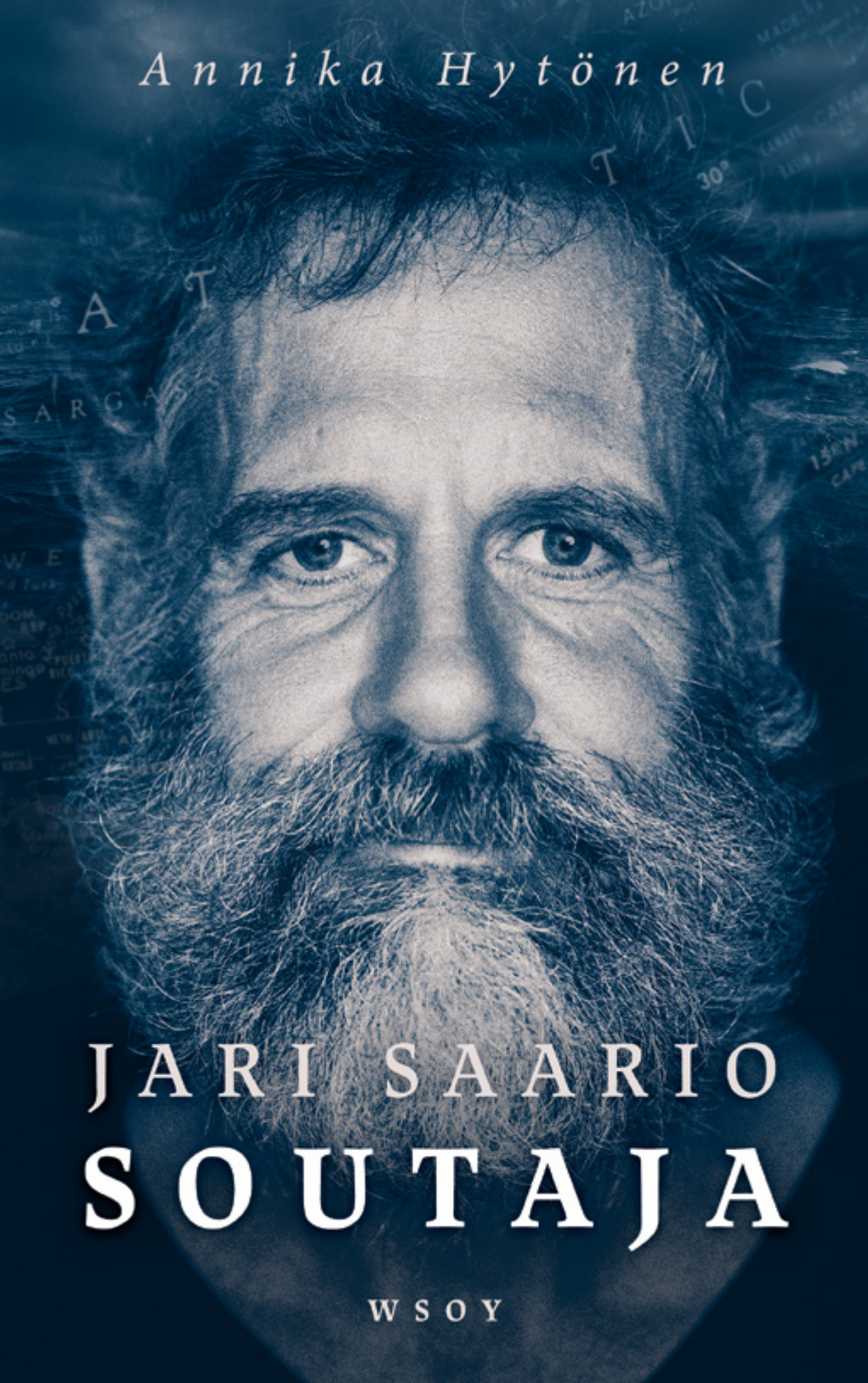


A close-up portrait of a man with a thick, grey beard and mustache, looking directly at the camera. The background is a dark, textured map with various geographical labels and coordinates. The text 'Annika Hytönen' is at the top, 'JARI SAARIO' and 'SOUTAJA' are in the middle, and 'WSOY' is at the bottom.

Annika Hytönen

JARI SAARIO
SOUTAJA

WSOY

Annika Hytönen

J A R I S A A R I O
S O U T A J A

W S O Y
H E L S I N K I

© Tekijät ja WSOY 2024
Werner Söderström Osakeyhtiö

ISBN 978-951-0-50467-3

Painettu EU:ssa



SISÄLLYS

Huvipuisto	7
Murphyn laki	21
Ongelmia	27
Pakopaikka	51
Psykoosi	65
Välilasku	89
Paratiisista helvettiin	95
Häpeä	105
Päätös	115
Vasara	127
Neljäs vaihtoehto	137
Myrskyävä meri	165
Pelastussuunnitelma	173
Köysi	185
Loppu	191
Kasvu	199
Rauha	211
Kiitokset	227

HUVIPUISTO

Kanariansaaret, tammikuu 2023

Nyt lentää laatta. Aivan kuin olisin pesukoneessa. Pääni on niin pyörällä veneen äkillisistä liikkeistä, että aivoni haluaisivat karata ulos päästäni. Oksennan soutuveneen laidan yli mereen. En tiedä, mistä paha oloni johtuu, mutta oksentaminen tuntuu helpottavan tunnetta hetkeksi. Siirryn takaisin kajuuttaan, jossa minun on rauhoitettava itseni. On vasta ensimmäinen yö Atlantilla, ja edessäni olisi vielä monta kuukautta tätä samaa. Minun on löydettävä keinoja, joilla pystyn pitämään ajatukseni kasassa.

Koko reissun alku oli viivästynyt alkuperäisestä suunnitelmasta kuukaudella, minkä takia sää Karibianmeren edustalla ei ollut enää optimaalinen soutamiseen. Tammikuu 2023 oli lähestymässä loppuaan, kun vihdoinkin pääsin matkaan. Olin tekemässä jotain, mitä yksikään

suomalainen ei ollut aikaisemmin tehnyt. Aioin soutaa yksin Atlantin yli ja takaisin.

Valtameri teki heti selväksi, ettei matkasta ollut tulossa helppo. Ristiaallokko ja veneen keulaa työntävät tuulet tekivät liikkumisesta vaikeaa. Korkeiden aaltojen välissä tanssahteleva soutuvene oli kuin huvipuistolaitte. Tuuli ja merivirrat kieputtelivat venettä vasemmalta oikealle, ja aallot pompottivat vekotinta ylös alas. Tukevat valjaat pitivät minut kiinni veneessä aina, kun olin airojen välissä soutamassa, mutta kajuutassa mikään ei pitänyt minua paikoillaan, vaan sinkoilin veneen liikkeiden mukana puolelta toiselle.

Soutuveneeseen ja huvipuistolaitteen välinen ero oli se, ettei soutuveneeseen kyyti päättynyt minuutin tai kahden kuluttua. Pyöriminen ja keinuminen kestivät kuukausia, eikä kukaan ollut sinä aikana varmistamassa vieressä, että minulla oli kaikki kunnossa. Kukaan ei olisi valmiina tulossa auttamaan, jos putoaisin laitteen kyydistä, eikä kukaan ollut pysäyttämässä venettä puolestani. Voisin huokaista helpotuksesta vasta, kun saisin vedettyä itseni tuhansien kilometrien matkan Euroopasta Amerikkaan ja takaisin.

Matkan olisi pitänyt alun perin alkaa jo joulukuussa, jolloin olisi ollut paras ajankohta lähteä soutamaan kohti Amerikan mannerta. Olin aluksi suunnitellut lähteväni Portugalista, mutta alueella vallinneiden poikkeuksellisten tuulien takia vaihdoin lähtöpaikaksi Kanariansaaret.

Minun oli lähdettävä liikkeelle riittävän ajoissa talvella, sillä Atlantin länsiosissa esiintyy hurrikaaneja kesän alusta lähtien, kun merivesi lämpenee riittävästi. Vaikka varsinainen hurrikaanikausi alkaa vasta myöhemmin kesällä, yksittäisiä hirmumyrskyjä voi esiintyä jo loppukeväästä. Siksi minun oli varattava riittävästi aikaa valtameren ylitykseen, jotta ehtisin perille Miamiin ennen pelkoa hurrikaaneista.

Ilmastomuutos on hankaloittanut hirmumyrskyjen ennustamista entisestään. Maapallon lämpeneminen lisää sään ääri-ilmiöitä, ja hurrikaanejakin on alkanut esiintyä entistä aikaisemmin, enemmän ja voimakkaampina, minä takia reittisuunnitelmaa tehdessä oli paras pelata varman päälle. Huolellisesta valmistelusta huolimatta lähtöni viivästyi minusta riippumattomista syistä.

Olin sopinut veneen kuljetuksesta Suomesta Kanariansaarille kuljetusliikkeen kanssa niin, että vene kuljetettaiisiin lähtöpaikkaan ennen joulua, mutta mikään ei menynytään suunnitelmien mukaan. Jostain syystä venettäni ei saatu aikataulussa perille, vaikka niin oli sovittu. Luovutin veneeni kuljetukseen joulukuun alussa, mutta sen jälkeen en tiennyt liki kuukauteen, missä veneeni oli. Tiesin vain, ettei se ollut perillä siellä, missä sen olisi pitänyt olla. Kukaan kuljetusliikkeen työntekijöistä ei osannut kertoa minulle veneeni tilanteesta mitään.

Vaimoni Heidi oli suunnitellut lähtevänsä tyttäriemme Jessican ja Vivianin kanssa viettämään joulua Lappiin,

sillä minun olisi pitänyt jo olla soutamassa. En lähtenyt heti heidän mukaansa, koska elättelin yhä toiveita, että pääsisin lähtemään Atlantille ennen joulua.

Päädyin viettämään jouluaaton yksin kotona Helsingissä, minkä jälkeen päätin lähteä perheeni perässä pohjoiseen. Veneen sijainnista ei ollut vielä kukaan tietoa, ja pyhien aikaan kuljetusliikkeessä ei olisi ketään töissä, joten sinä aikana vene ei ainakaan liikkuisi mihinkään. Ei olisi mitään järkeä jäädä kaupunkiin kerrostaloasuntoon yksin, vaan voisin yhtä hyvin mennä muutamaksi päiväksi pohjoiseen hiihtämään ja nauttimaan viimeisistä hetkistä perheeni kanssa.

Vietin Lapissa kolme päivää, minkä jälkeen palasin kotiin Helsinkiin. Sain kuljetusliikkeeseen yhteyden seuraavan kerran vasta tammikuussa, kun joululomat olivat päättyneet. Lähdön suhteen alkoi olla jo kiire, ja epämiellyttävä paine alkoi eksponentiaalisesti kasvaa sisälläni. Pääsisinkö sittenkään lähtemään enää tänä vuonna?

Kuljetusliike arvioi vuodenvaihteen tienoilla, että veneeni olisi perillä Kanariansaarilla 4. tammikuuta, mutta niin ei kuitenkaan tapahtunut. Onneksi en ollut vielä ehtinyt varata lentoa, sillä odotuksesta oli tulossa tuskallisen pitkä.

Päivät kuluivat, eikä veneeni sijainnista ollut tietoaakaan, kunnes minulle viimein ilmoitettiin, että minun pitäisi olla venettä vastassa Gran Canarian terminaalissa 14. tammikuuta. Minulle tehtiin selväksi, ettei terminaalissa

olisi tilaa veneen säilytykseen, joten se olisi haettava pois välittömästi. Varasimme Heidin kanssa lennot Kanarialle ja lähdimme matkaan keskiviikkoaamuna 13. tammikuuta.

Olimme yötä paikallisessa hotellissa ja lähdimme torstaina aamupäivällä auton kanssa hakemaan venettä terminaalista. Kanarialla oli lähes 20 astetta lämmintä, kun ajoimme palmupuiden ohi lentokenttää kohti. Perillä suunnistimme kohti terminaalialueita, josta odotin vihdoin löytäväni veneen, jolla lähtisin parin päivän päästä matkaan. Veneen sijaan minua odottikin pettymys, sillä venettä ei vielä kukaan löytänyt mistään.

Kukaan terminaalissa ei puhunut englantia, joten käänsimme tietokoneen avulla tekstiä espanjaksi ja yritimme selvittää, oliko veneeni ylipäänsä tulossa sinä päivänä. Terminaalin henkilökunnalla ei ollut tietoa koko kuljetuksesta, joten kukaan ei osannut arvioida, milloin se voisi tulla perille. Saimme kuitenkin tietää, etten saisi venettä ainakaan seuraavana päivänä, koska paikallinen tulli oli perjantaisin kiinni. En pääsisi siis vesille ainakaan viikonlopun aikana – toisin kuin olimme ajatelleet.

Projektissani valmentajanani toimi tanskalainen soutaja Lasse Wulff Hansen, joka on soutanut Atlantin yli kolmesti ja voittanut muun muassa Talisker Atlantic Challenge -kilpailun vuonna 2021. Hän saapui perjantaina luokseni Kanariansaarille. Olimme sopineet asiasta etukäteen, sillä olimme olleet siinä uskossa, että saisin veneeni torstaina ja

pääsisin matkaan viikonloppuna, jolloin Lasse voisi auttaa minua viimeisissä valmisteluissa. Meidän oli tarkoitus varmistaa yhdessä, että veneessäni oli kaikki kunnossa, mutta koska venettä ei ollutkaan, jouduimme käymään viikonlopun aikana vain paperilla läpi, miten Atlantti ylitetään.

Heidi joutui palaamaan Suomeen viikonlopun aikana ja Lassen piti lähteä takaisin Tanskaan maanantaina. Minä puolestani varasin jälleen yhden lisäyön hotellista, koska vielä maanantaiaamunakaan ei ollut tietoa, milloin saisin veneeni. Olin soitellut kuljetusliikkeeseen, Suomen tullille ja kauppakamariin, mutta yhdestäkään puhelusta ei ollut ollut apua. Kukaan ei osannut sanoa, mikä pidätteli venettäni.

Kun pyysin hotellin vastaanottovirkailijaa varaamaan minulle taas yhden lisäyön, hän alkoi ihmetellä, miksi pidensin majoitustani jatkuvasti yhdellä yöllä. Selitin silloin miehelle koko tilanteen: Veneeni oli hukassa eikä tullilla tai kuljetusliikkeellä ollut tietoa, missä se oli. Minun olisi pitänyt lähteä soutamaan Atlantin yli jo kuukausi sitten, mutta lähtö oli vain venynyt koko ajan. Työntekijä kuunteli minua hiljaa ja sanoi sitten minulle ja paikalla vielä silloin olleelle Lasselle:

”Odottakaa hetki. Istukaa tuohon sohvalle.”

Mies poistui hetkeksi paikalta ja palasi noin kymmenen minuutin päästä luoksemme.

”Vene on nyt tulossa satamaan”, mies sanoi.

Kävi ilmi, että kuljetusliikkeen työntekijä, joka oli ollut vastuussa veneeni kuljetuksesta Espanjassa, ei ollut vain jostain syystä tehnyt työtään. Vene oli koko ajan ollut Espanjassa, mutta kukaan ei vain ollut tehnyt sille mitään. En voinut ymmärtää, miten tulli, kauppakamari tai kuljetusliike eivät olleet saaneet mitään selville, mutta yksi hotellityöntekijä sai hoidettua koko homman yhdellä puhelinsoitolla. Voi vain arvailla, kuinka kauan olisin joutunut odottamaan venettäni, jos en olisi tavannut tätä hotellityöntekijää ja kertonut hänelle ongelmastani.

Lasse oli ehtinyt jo lähteä, kun vene viimein saapui satamaan. Menin pieneen paattiin varmistamaan, että siinä oli kaikki kunnossa. Rannoch R10 -yksinsoutuvene oli 5,7 metriä pitkä ja 1,4 metriä leveä. Valkoisen veneen kannet olivat kaarevat, ja niiden päällä oli tummat aurinkopaneelit, joiden tarkoituksena oli tuottaa sähköä veneeseen.

Soutupaikka sijaitsi keskellä venettä etu- ja takakannen välissä. Siinä viettäisin suurimman osan ajastani tulevien kuukausien aikana. Soutupaikan takakannen puoleisessa päädyssä oli jalkapohjille tarkoitettut tuet, joihin jalat solmittiin remmien avulla kiinni, samaan tapaan kuin kuntopyörän polkimiin. Istuin oli kiinnitetty veneen keskelle pyörien varaan, jotta se liikkui soutu liikkeen mukana edestakaisin, ja sain vetoliikkeeseen voimaa sekä jalka- että selkälihasten avulla.

Keulan puoleisessa päässä oli kajuutta, joka olisi makuuhuoneeni seuraavien kuukausien ajan. Kajuutassa sijaitisi myös muun muassa sähkökaappi, karttaplotteri ja satelliittipuhelin. Koppi toimi lisäksi varastona, jonka täytin ruoalla, muutamalla vaatekappaleella ja työkaluilla. Lisää varastotilaa löytyi veneen keskiosasta, jossa oli pieniä säiliöitä tavaroita varten.

Venettä tutkiessani huomasin, etteivät mitkään satelliittilaitteet toimineet kunnolla. Olin ostanut veneeseen noin 6000 euroa maksaneet satelliittilaitteet, jotka olivat myyjän mukaan olleet ”parhaat mahdolliset”. Aloin selvittää, mikä niissä oli vikana ja soitin useille asiantuntijoille, joilta kysyin neuvoja.

Kävi ilmi, etteivät ostamani laitteet sopineetkaan valtamerisoutuun, jota varten olin hankkinut ne. Oli selvää, etten saisi ainakaan satelliittiseurantaa tai -puhelinta toimimaan kunnolla. Valtameren keskellä ei ole saatavilla GSM-verkkoa, minkä takia satelliittiliittymä ja -puhelin ovat siellä välttämättömiä, jos haluaa pitää yhteyttä maihin. Lisäksi hätälähetin ja seurantalaitte toimivat satelliitin avulla. Ilman seurantalaitetta kukaan ei voisi seurata, missä milloinkin liikuin, jolloin koko projektini idea olisi kadonnut.

Lasse auttoi minua Tanskasta käsin selvittämään, mistä voisin saada uudet satelliittilaitteet nopeasti. Hän löysi Lontoosta sellaiset, jotka saisi vuokralle. Hän lensi Tanskasta

asti Lontooseen, josta hän haki vuokralaitteet puolestani ja lähti neljän aikaan aamuyöllä Kanarialle tuomaan niitä minulle. Siitä olen ikuisesti kiitollinen Lasselle. Hän pelasti reissuni ennen kuin se ehti edes kunnolla alkaa.

Tyhjensin veneen vielä kokonaan tavaroista, jotta voisin varmistua, että kaikki olisi kunnossa. Nostin lopuksi pelastuslautan pois veneestä. Pelastuslautta sijaitsi kannen sisällä laatikossa ja painoi noin 40 kiloa. Lautassa ei ollut mitään kahvaa, jonka avulla sen olisi voinut nostaa, vaan minun täytyi ujuttaa sormeni lautassa olevien kiireiden hihnojen alle ja yrittää kiskoa lautta ylös sormieni varassa.

Asetin sormeni hihnojen väliin ja aloin nostaa painavaa lautta. Otteeni ei kuitenkaan ollut riittävän vahva. Toinen hihnoista pääsi lipeämään oikean käteni sormista kesken noston. Pelastuslautta jäi roikkumaan vain vasemman käteni varaan, ja samassa tunsin voimakkaan kirpauksen keskisormessani, josta kipu levisi valonnopeudella kyynärpäähän saakka.

Kipua kesti vain hetken, mutta tiesin välittömästi, että jotain oli mennyt pahasti rikki. En vain tiennyt, mitä. Onnettomuus tapahtui vain päivä ennen lähtöäni, joten en mennyt näyttämään sormea lääkäriin. Olisi ollut häpeällistä jättää sou tu väliin yhden sormen takia, joten minun oli lähdettävä soutamaan vahingoittuneella sormella hamasta purren.

Kanarialla oli jo ilta, kun sain Lassen hankkimat satelliittilaitteet käsiini. Opettelin illan aikana, miten kaikki laitteet toimivat ja miten voisin lähettää esimerkiksi videoita veneessä. Jouduin imemään valtavasti tietoa lyhyen ajan sisällä, koska laitteet näyttivät minusta monimutkaisilta ja vaikeilta. Sain kaiken kuitenkin toimimaan, ja seuraavana aamuna, maanantaina 23. tammikuuta, pääsin vihdoin aloittamaan Atlantin ylityksen.

Tuuli oli voimistunut Gran Canariaalla pitkin tammikuuta, mikä vaikeutti matkantekoa ensimmäisen vuorokauden aikana. Kanarianvirta työnsi venettä kohti länttä, kun taas pasaatituulet puhalsivat kohti lounaista. Virtaukset ja tuulet loihtivat veteen aaltoja, jotka muodostivat yhteen törmättyään korkean ristiaallokon.

Auringon laskiessa levätessäni jo kajuutassa minusta tuntui aivan yhtäkkiä siltä, että minun on pakko oksentaa. Aallokko keikutti venettä voimakkaasti, mutta nousin riipeästi ylös kajuutasta, kumarruin veneen laidan yli ja oksensin. En tiedä, johtuiko yllättäen tullut pahoinvointini veneen liikkeistä, auringonpistoksesta vai purkautuneesta jännityksestä, joka oli lauennut sen jälkeen, kun pääsin vihdoin aloittamaan soudun. Se oli kuitenkin ainoa kerta, kun oksensin matkan aikana.

Onneksi olin aloittanut ennen soutua yhteistyön henkisen valmentajan, Nora Kaajaluoman kanssa. Ilman hänen oppejaan en olisi ehkä ymmärtänyt pysähtyä, kun

kehoni viesti minulle fyysisen pahoinvoinnin kautta, että minun on rauhoituttava. Matkan suunnittelu, lähdön siirtyminen ja alun vastoinkäymiset olivat kuormittaneet minua enemmän kuin olin uskaltanut myöntää. Nyt, kun vihdoinkin pääsin soutamaan, kaikki stressi tuntui purkautuvan, mutta Noran ansiosta tiesin, miten saisin mieleni rauhoittumaan.

Kävin kajuutassa makuulleni ja aloin tietoisesti suodattaa haitallisia ajatuksia pois mielestäni. Keskityin jokaiseen hengenvetoon ja siihen, että sain puhallettua kaikki ajatukset pois päästäni. Pysin tietoisesti rauhoittamaan sykettäni ja saamaan kehoni rennoksi. Kävin mielessäni yksitellen läpi jokaisen asian, joka oli minua stressannut. Keskityin jokaiseen hengenvetoon ja siihen, että sain puhallettua kaikki ajatukset pois päästäni. Pian huomasin, etten enää miettinyt epämiellyttäviä tunteita tai stressiä, joka oli vielä hetki sitten painanut selässäni, vaan keskityin pelkästään olemiseen. Jokainen hengenveto alkoi tuntua edellistä helpommalta, mikä tuntui uskomattoman hienolta. Oikeasti onnistuin muuttamaan ajatuksiani ja säätämään tunteitani, ja minun oli yhtäkkiä paljon helpompi olla.

Reissuni ensimmäinen yö oli Heidille kenties yhtä rankka kuin minullekin, vaikken ymmärtänytkään sitä vielä silloin. Välillä minusta tuntuu, että meillä on Heidin kanssa yhteiset aivot, sillä tiedämme aina tarkalleen, mitä

toistemme päässä liikkuu, vaikkemme puhuisikaan mitään. Olemme vuosikymmenien aikana kasvaneet ikään kuin yhdeksi yksiköksi.

Minun tietämättäni Heidi oli kotonamme Helsingissä tuntenut voimakasta pahoinvointia samaan aikaan, kun minä olin oksentanut Atlantin aaltojen keskellä. Aivan kuin Heidi olisi alitajuntaisesti tiennyt täsmälleen, mitä minä kävin läpi, vaikka olin tuhansien kilometrien päässä. Heidi myötesi kaiken, mitä minä koin Atlantilla, mikä kuulostaa ehkä jopa yliluonnolliselta. Hän kertoi minulle jälkeenpäin, että oli oksentanut monta kertaa sinä iltana, kun minä lähdin soutamaan. Heidi oli varma, että pahoinvointi johtui stressin purkautumisesta tai sitten välillämme vain vaikutti vahva, telepaattinen yhteys.

Etenin ensimmäisinä vuorokausina turhauttavan hitaasti. Tunnustelin vettä airoillani ja yritin löytää yhteistä kieltä tuntemattoman meren kanssa. En ollut koskaan aiemmin soutanut niin syvillä vesillä. Esimerkiksi Itämeren keskisyvyys on 54 metriä, kun taas Atlantin keskiselänteeseen lähistöllä meri ulottuu tuhansien metrien syvyyteen. Atlantin aallot olivat menomatkalla todella pitkiä ja loivia. Ne olivat korkeimmillaan ehkä kolmen metrin korkuisia. Vaikka aallot löivät veneen kylkiin kovaa, minulle ei tullut menomatkan aikana kertaakaan sellaista tunnetta, että vene menisi ympäri. Ensimmäisten päivien vaikeuksien jälkeen meri tuntui jopa ystävälliseltä.

Koukkusormi toi lisäongelmia etenkin matkan alkuun. Lähdön yhteydessä vaurioitunut sormeni alkoi turvota nopeasti ja paljon. Sormeen särki muutaman viikon ajan lähes tauotta, kunnes aloin tottua siihen. En saanut vasemman käteni keskisormea enää edes vääntämällä suoraksi, vaan se oli jäänyt pysyvästi koukkuun 90 asteen kulmaan. Onneksi sormi kuitenkin istui airoon hyvin, eikä soutaessa tarvitse tehdä varsinaista työtä kämmenillä – kädet toimivat vain tukina, kun selkä- ja jalkalihakset tekevät suurimman työn.

Käsiini ei ole koskaan muodostunut rakkoja soutaessa. Uskon, että nahkani on paksuuntunut vuosikymmenien aikana fyysisen työn ja painonnoston ansiosta, minkä takia ihoni ei pääse hankautumaan ja muodostamaan rakkoja. Se toi soutuun merkittävän hyödyn. Pystyin soutamaan kuumalla eteläisellä reitillä huoletta ilman hanskoja, eikä minun tarvinnut murehtia kipeytyneistä kämmenistä tai tulehtuvista rakkuloista.

Soudin kahden ensimmäisen päivän aikana yhteensä 115 kilometriä, mikä oli tavoitettani vähemmän. Oli kuitenkin lohdullista kuulla Lasselta, että vauhtini oli olosuhteisiin nähden aivan mieletön, vaikkei minusta tuntunutkaan siltä. Juttelin Lassen kanssa satelliittipuhelimella, jonka kanssa minulla oli hieman vaikeuksia ensimmäisinä päivinä. Yhteys oli huono, ja ääneni pätki koko ajan. Kuulostin heliumilla täytetyltä robotilta, eikä puheestani ollut saada mitään selvää.

Jo viidennen päivän kohdalla pääsin onneksi etene-
mään nopeammin, sillä tuuli oli alkanut laantua, eivätkä
Kanarian virtaukset vaikuttaneet enää veneeseeni niin
voimakkaasti. Vähän yli viikon jälkeen olin soutanut jo
740 kilometriä. Edessäni olisi vielä reilut 6 000 kilometriä
– tai ainakin piti olla – kunnes alkoi tapahtua asioita, jotka
jälleen muuttivat suunnitelmani täysin. Mikään ei tuntu-
nut menevän niin kuin piti.

”Veto, veto, veto. Aivoni, lihakseni ja jokainen soluni oli keskittynyt vain seuraavaan vetoon. Edessäni oli pelkästään merta, enkä pystynyt ajattelemaan mitään muuta kuin soutamista.”

Soutaja kertoo tarinan väkivaltaisessa ja alkoholinhuuruisessa kodissa kasvaneesta pojasta, joka joutui jo lapsena ottamaan vastuun itsestään. Kirja paljastaa palomies Jari Saarion hurjan Atlantin ylityksen dramaattiset vaiheet psykoosista vaaralliseen loukkaantumiseen ja paluumatkan täpärään pelastumiseen. Se kertoo, millainen mies urakkaan ryhtyi ja millainen mies soudulta lopulta palasi.



www.wsoy.fi



9 789510 504673

99.1

ISBN 978-951-0-50467-3