



Tuhko-Jussi

Oihonnalla Lyypekkiin

Kuva pyrkäiltä, kippari oikealla, kolmonen vasemmalla

LAIVAMATKA SAKSAAN

Olimme määräaikana Rauman satamassa ja odottelimme laivaan pääsyä. Kun kaikki paperirullat oli ajettu laivaan tuli meidän vuoromme. Försti ohjaili meidät sisään ja täkkärit käsimerkein ohjastivat auton paikalleen.

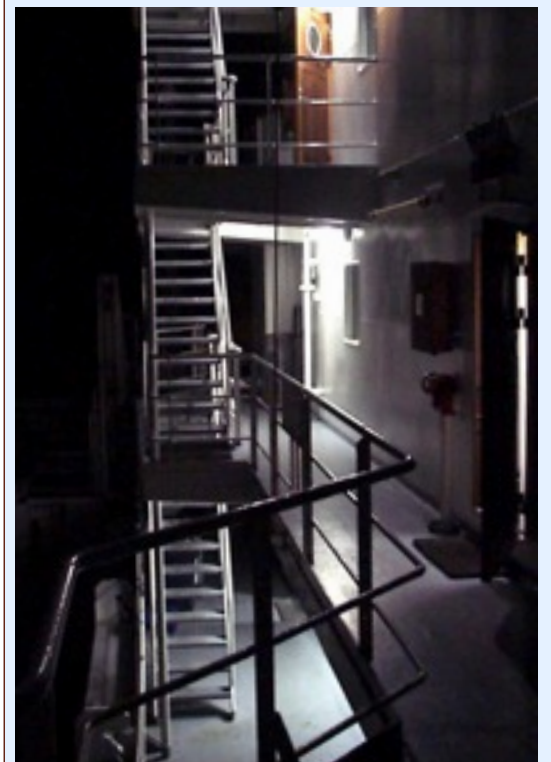
Laivassa meidät ohjattiin hyttiimme. Purimme siellä laukkumme ja lähdimme takille. Alus oli jo menossa ulos ja pian luotsi poistuikin laivasta, olimme merellä. Hipsimme messiin, siellä koin heti yllätyksen kun kuulin, että laivassa oli vain yksi messi ja kaikki käyttivät tätä samaa messiä, kipparista jungmanniin. Eli vanha kastijako monine messeineen oli kuollut ja kuopattu. Messissä kirjauduimme matkustajiksi tai annoimme tuomamme matka-asiakirjat förstille, ikäänkuin mönsträydyimme. Försti kertoi lyhyesti laivasta, ruoka- ja kahviajoista sekä kysyi, että haluammeko käyttää salonkia vai sopiiko messi. Sanoimme messin sopivan meille. Siellä saisimme jutella laivaväen kanssa, kun salongissa olisimme vain kahden. Kaverini oli täysin maissaelänyt jolla oli takanaan vain pari reissua ruotsinlaivalla, mutta minä olin vanha merimies ja paloin uteliaisuudesta päästä jututtamaan nykypäivän merimiehiä.

Iltapäiväkahvilla kuulimme, että päivällinen olisi takillä, siellä grillattaisiin ja syötäisiin raikkaassa ulkoilmassa. Törni oli vaihtunut Raumalla ja olikohan tämä nyt työhönpaluun juhla. Aikanaan sitten menimme fööritäkille jonne oli katettu muutama pöytä peräkkäin ja tuotu kaikki tarvittava. Kippari istui pöydän päässä, me hänestä seuraavina, muu porukka jatkona. Poimimme grillistä lihaa ja pöydästä salaattia. Aterialla tarjoiitiin myös olutta ja taisipa olla snapsejakin. Yleinen juominki tästä ei syntynyt. Tapahtuma oli kivaa yhdessäoloa ja keskustelua. Porukalla riitti juttua keskenään ja meilläkin oli juttukavereita riittävästi. Pari tuntia meni nopeasti. Ruoan jälkeen vetäydyimme hyttiimme, olimme yön ajaneet kaukaa pohjoisesta Raumalle ja silmäluomi painoi.

Merellä

Seuraava päivä koitti aurinkoisena. Meri oli lähes tyyni, laiva kulki tasaisesti ja minulla oli tunnelma kuin vuosikymmeniä sitten. Kahvitelimme messissä pitkään, jututimme kaikki keskustelutaitoiset. Sitten kiertelimme laivassa valokuvaten ja katsellen. Kävimme myös päivähuoneessa, siellä ihmettelimme baaritiskiä ja seinällä olevaa olut- ja viinahinnastoa. Meille kerrottiin siellä

Olimme menossa Saksaan moottoripyöriä ostamaan. Helpoin ja huolettomin reitti oli mennä laivalla Saksaan. Se oli myös kiinnostava vanhan merimiehen näkövinkkelistä. Laivamme lähti Raumalta ja meni suoraan Lyypekkiin. Laiva oli Oihonna. Ei se musta ja nokinen, vanha Effoan Oihonna jonka muistin 60-luvulta vaan uudempi ja Finnlinesin lipun alla oleva vihreä peräporttialus, vai miksi semmoista laivatyyppiä nimitetään. Päältäpäin erilainen laiva paljastui sisältä yllättävän samanlaiseksi kuin 60-70 luvun laivatkin. Sen suomalainen kippari ja päällystö olivat reilulla käytöksellään kunniaiksi merimiesten ammattikunnalle. Kaikki kuvat kerrotulta matkalta.

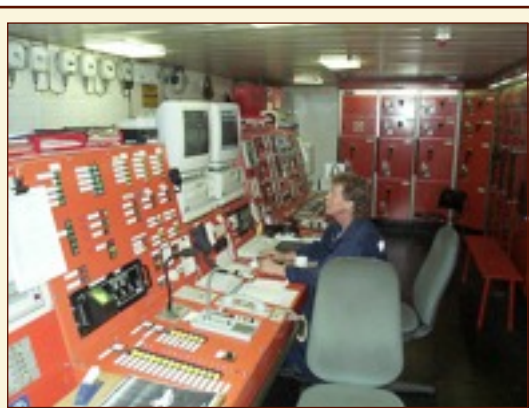


SAKSAAN...

pidetyn suomalaisen mihistön aikana itsepalvelubaaria. Miehistön muututtua puolalaisiksi oli baari jouduttu lopetettamaan jatkuvan varastelun vuoksi. Laivassa oli nyt vain korkeimmat uffarit suomalaisia, muu porukka puolalaisia jotka olivat tuoneet omat tapansa. Suomalaismiehistön aikana ei sieltä ollut koskaan hävinnyt mitään. Sitten tuli lounasaika, sen söimme omassa pöydässämme kippari seuranamme. Jutustelun lomassa kysyin mahdollisuudesta päästä käymään konehuoneessa ja ehkä prykälläkin. Halusimme tutustua nykypäivän laitteisiin ja merimiehen työhön. Olin siinä keskustellessamme kertonut hänelle seilanneeni nuoruudessani, hän ymmärsi kiinnostukseni ja sanoi tutustumisen järjestyvän. Ruokailun jälkeen menimme hyttiimme päivälevolle.

Yhden aikaan tuli koneharjoittelija koputtelemaan ovellemme, hän sanoi tullessaan noutamaan meidät konehuoneeseen. Alhaalla meidät otti vastaan laivan koneykkönen. Hän esitteli siellä paikkoja ja laitteita. Yllätyin, kaikki apulaitteet, separaattorit, kompressorit, eri pumput, varaosaventtiilit, -sylinterit, -männät, dunkkipannut... näyttivät samoilta kuin vuosikymmeniä sitten. Helposti ne tunsin vanhana moottorimiehenä. Keskustelimme koneykkösen kanssa kaikista muutoksista mitä oli tapahtunut 60-luvulta lähtien. Keskustelu käytiin korvaan huutamalla, kuten ennenkin konehuoneissa. Paljon oli automatisoitu, perusvehkeet olivat kuitenkin samanlaisia. Suurin ero entiseen konehuoneeseen oli iso valvomo, se korvasi vanhan pulpetin. Tämä oli konehuoneen sydän josta kaikkea valvottiin ja ohjattiin. Osaa ohjattiin myös prykältä. Paikka muistutti tehtaan tai voimalaitoksen valvomoa maissa. Jossain vaiheessa huomasin kellon lähestyvän kahta ja kysyinkin leikilläni, että ei kai teillä ole kahden kahvia täällä konehuoneessa. Tarkoitin sen vitsiksi sillä en uskonut sitä olevan, vaikka paljon oli asioita muuttunut. Koneykkönen ei häkeltynyt vaan kääntyi ja kysyi koneharjoittelijalta ”onkohan valmista”, koneharjoittelija meni ja avasi oviverhon kahvihuoneeseen sanoen kaiken olevan valmiina. Siellä oli pöydässä kupit, iso täytekakku ja kahvikin keittimessä valmiina. Pikkuisen hämmennyimme, varsinkin kaverini jolle kaikki oli uutta. Ykkönen lisäsi vielä pokka päällä, että nykyisin kahden kahvilla on aina täytekakku. Merimiesten jutut ja vieraanvaraisuus ovat aina olleet huippua, perinne näytti jatkuneen ja jopa kehittyneen roimasti. No, sitten oli kahvit juotu, kiitimme vieraanvaraisuudesta ja teimme lähtöä kun harjoittelija sanoi saaneensa kipparilta myös ohjeet tuoda meidät konehuoneen jälkeen suoraan prykälle, ”joten sopiiko?”. Meillehän se sopi ja olimme hetken päästä laivan aivokeskuksessa.

Prykältä oli esteeton näköala joka suuntaan ja siellä oli paikat hyvässä järjestyksessä. Vahdissa oli vain kippari ja täkkikolmonen. Sää oli kirkas joten ytyksikimiestä ei näkynyt. Perämies kiikaroi aavaa merta ahneesti kipparin toimiessa isäntänämme. Hän esitteli mm. navigaatio-ohjelman ja tutkan yhteistyön laivan PC:llä. Tutka näkyi ruudulla kartan päällä. Siinä näkyi myös tutkalle asetettu maali, toinen laiva, jota ohjelma seurasi. Siinä näkyi maalin positio, kurssi ja nopeus. Ohjelma varoitti myös jos kurssit yhtyisivät vaarallisesti.



Konehuoneen valvomo.

Ykkönen vääntele nappuloita ja katselee näyttöä.

Oikealla ylhäällä:

Konetopilla

Ykkönen esittelee kansimutterien avauskonetta.

Kyllähän tämmöistä ei olisi esim. Räkä-Heikki, Nordströmin vanha perämies, uskonut koskaan tulevaksi. Kippari oli herrasmies, hän esitteli muutkin laitteet ja prykan eri tehtävät kiinnostavasti. Sitten jätimme sillan ja palasimme hyttiimme. Siellä kertasimme näkemäämme ja pian olikin päivällisen vuoro. Sen söimme normaalisti messissä, kippari seuranamme. Illan vietimme hytissä lukien ja loikoillen kuten merimiehet konsanaan.

Satamaan tulo

Seuraavana aamuna varhain tulimme poijuväylälle, sää oli sumuinen. Etenimme jokea pitkin, sivuutimme Travemunden, vanhan Passatin sekä paljon muuta nähtävää ja tulimme Lyypekkiin. Töijäys tapahtui nopeasti, reipas tuulikaan ei haitannut kun kiinnityimme pehmeästi kaijaan. Kaikki tapahtui laivan omilla laitteilla ilman pukseria. Kippari oli sompamies.

Sitten takaportti aukesi, auto käyntiin ja ulos laivasta. Huiskutukset vielä sivuikkunasta laivalle, vaikka ei sieltä tainnut kukaan nähdä meitä. Siellä oli jo täys työntöhina käynnissä jatkaessamme kohden Dusseldorfia.

Laivamatka oli kiva. Sen teki mieleenpainuvaksi kipparin ja henkilökunnan ystävällisyys, olisihan meidät voitu tuntea myös ylimääräiseksi riesaksi ja varustamon lähettämäksi vaivaksi.

Terveisin Tuhka-Jussi