

VÄLIMERI RIITTÄÄ ATLANTIIN ASTI

Osa 2.

Armon neiti MS Hesperus kaikessa komeudessaan. Lossaus käynnissä Alexandriassa

Saavuimme iltamyöhällä muutaman vuorokauden jyskytyksen jälkeen Algerian pääkaupunkiin Algeriin (El Djazeir). Se oli pojat mahtava näky kun katselee loivaan rinteeseen U:n muotoon rakennettua, valaistua kaupunkia ja Barco lipuu hiljakseen sinne U:n pohjukkaan. Matka kesti sen mitä kesti, se johtuu luultavasti siitä, ettei meidän Barco tehnyt kuin kymmenen solmua tyynellä ja jotain 6-8 vastatuulella, (kerran kun yritimme Englannin kanaalista Biskajalle oli vastatuuli noin 10 beaufortin luokkaa niin sama majakka Ranskan rannikolla näkyi kahtena iltana samassa paikassa vaikka koneet kävivät täysillä eteenpäin. Mutta ei sillä ollut väliä, sillä ei meillä pojilla kiirettä ollut.

Tässä sivulla on pari kuvaa siitä vanhasta neidosta nimeltään Hesperus, joka oli maailman ensimmäinen kaksitahtisella dieselmoottorilla varustettu alus. Neiti valmistui 1921 Norjaan josta FÅA osti sen 1950 luvulla. Itse mönsträsin päälle 1961 syyslokakuun vaihteessa. Hyvin tämä 40-vuotias tyttö selvisi, vaikka välillä puhaltelikin aivan myrskyn lailla. Oikealla alhaalla oleva kuva on siitä Biskajalle yrityksestä ja ylhäällä on kuva lossauksesta Alexandriassa.

Ja nyt takaisin tarinaan. Vaikka meitä häiritsi nämä sisällissodan jälki mainingit Algerissa niin saimme mennä kaupunkiin, mutta emme 300 metriä edemmäs, siinä oli kova vartiointi joka kadulla ja polullakin. Eikä sinne oikein tehnyt mielikään kun kuunteli niitä laukauksien ääniä ja kranaattien tömähdyksiä, me ainakin luulimme niitä kranaattien tömähetyksi. Melko julmia ne äänet oli.

Seuraavana päivänä kävimme hetken katselemassa ja totesimme, että ihan mukavan tuntuinen kivikylä. Siihen olisi voinut tutustua paremminkin, mutta se piti jättää seuraavaan kertaan. Joten odottelimme sitten sitä miksi olimme kylään saapuneetkin, eli lastia. Meidän piti lastata paskalasti, kutsuimme sitä siksi, koska kaikkien lastiruumien skotit ja durkit oli slammattava kalkilla ja spanttien väliset raot tukittava räteillä koska paska tunki itsensä joka läpeen, siis tää paska oli jotain sulfaattia ja ruskean väristä jota paperiteollisuus tarvitsi ja se oli kuulemma halvempaa Välimeren maissa kun Suomessa.

No, turhaan olivat pojat slammanneet kun saimmekin lastiksi parisataa Fiattia vietäväksi Marokkoon. Joten eipä muuta kuin ukaasia täyttämään ja pirssit ruumaan. Eipä tarvinnut täkkilastissa lähteä joka oli tavallista kun kuljetettiin



Tässä mennään noin 30 asteen ylämäkeä. Kuten kerroin oli lähellä ettei tultu pakkia aina välillä vaikka koneet "täyttä eteen"

VÄLIMERI RIITTÄÄ

autoja tavallisella rahtialuksella. Nyt niitä oli niin vähän joten saimme ne mahtumaan hyvin laivan viiteen ruumaan. Lastaus kesti melko kauan, kuten se yleensä tekee arabimaissa. Jatkuvasti pyllistellään rukoilemaan ja jollei rukoilla niin joku huutaa, että "the time" ja taas kului aikaa. No saatiin kuitenkin lastattua pikkuhiljaa. Mistä johtui, että lastasimme uusia Fiatteja Algeriasta emmekä Napolista tai muualta Italiasta, siihen ei osannut kukaan antaa selkoa. Me vain ajetaan mihin käsketään, joten matka jatkui Casablankaa kohti. Ensimmäinen duuni täkkijätkillä oli spoolata takki puhtaaksi arabien paskasta. He vain kyykistyivät ja paskansivat eikä välittäneet missä olivat. Jungmannit, jotka homman hoitivat sanoivat, että jopa oli iljettävää duunia, kyllä se haisikin siinä auringon paisteessa, niitä oli eräskin läjä.

No tuli rauha laivaan kun pääsimme liikkeelle ja oli mukava mennä messiin syömään kun ei yhtään solkotusta arabiaksi kuulunut mistään, ei edes radiosta, hyvää musaa vain. Sitten ruoan jälkeen voikin kävellä fööriin puhdasta täkkiä pitkin katselemaan springareita, kuten Delfiinejä laivoissa kutsuttiin. Ne kun hyppelevät pitkin ja poikin laivan keulakuohuissa ja jos yrittää laskea kuinka monta niitä on, niin unohda se homma jo alkuunsa. Hemmetin kesyjä ne kuitenkin olivat, liukuivat käytävämattojen päällekin kun pesimme niitä. Matot pantiin tampeilla (köysillä) ahteriin kiinni ja mereen, 75-100 metriä ahterista ulkona, se oli hyvä pesukone se.

Se oli joskus näihin aikoihin kun rissa (laivan emäntä) tuli kysymään jos voin tehdä jotain kun hänen kilpikonnansa putoilevat mereen tai muuten katoavat. Saattaa se olla messikallekin joka potki niitä reelingistä yli. Hänellä oli aluksi ollut 6 konnaa ja nyt vain 2 jäljellä. Sanoin rissalle, että ei muuta kuin naru perseeseen kummallekin. No sanottu ja tehty, otin ja porasin pienen reiän panssariin kummallekin konnalle ja naru kiinni.

Homma toimi ja rissa oli iloinen. Hän kävi vaan aina välillä vetämässä konnat narusta ylös sieltä ulkosivulta, jonne olivat itse pudonneet tai kalle potkinut ne sinne. En tiedä, näin vaan kun yrittivät pakata sitä ulkosivua takaisin ylös, siis patentti toimi.

No pitkän hyssyttelyn jälkeen aloimme lähestyä Ceutaa ja Gibraltaria. Tämä alue joka alkaa jo sieltä Tunisian rannikolta. Se ei ole mitään mukavaa aluetta kun salmen poikkiliikenne on aivan älytöntä. Poikkiliikenteen olisi pysähdyttävä kun tulee alus kansainvälistä väylää pitkin, mutta eihän arabit ja spanjurit sitä tee. Joten meidän meno oli aina sellaista nykimistä sillä kohtaa. Oli kiva kuulla joskus kun kippari kiroili niille kun otti yhteyttä. Kun saavuimme Ceutan kohdalle otimme kurssin oikealle vaikka olimme menossa vasemmalle kohti Marokkoa. Kun saavuimme Tangerin kohdalle, otimme vielä enemmän ulos atlantille. Tämä siitä syystä, että kun välimeri kohtaa Atlantin niin siinä Marokon rannikolla on hirveät virtaukset ja vaikea ohjata alusta. Siinä rannikolla on näitä rohkeitten kippareiden aluksia jotka valitsivat sen lyhyemmän reitin, mutta ne eivät ole vielääkään tulleet perille.

Me kuitenkin saavuimme turvallisesti Casablankaan. Kaikki oli mennyt hyvin siihen asti, mutta sit meni kaikki pieleen kun piti töijätä kii kaijaan. Siinä on ahdas satama-alue jossa on pitkä aallonmurtaja ja me jouduimme vekslaamaan monta kertaa eteen ja taakse. Tässä on paras kertoa kuinka homma toimi. Laivassa joudutaan sammuttamaan kone joka kerta suuntaa vaihdettaessa. Joku käänsi isoa pyörää kierroksen ja näin suunta vaihtui ja kone käymään. Koneen käynnistys tapahtui näin, me laskimme paineilmaa seiskan sylinteriin jolloin se pyörähti käymään, mutta tätä ei voinut tehdä kuinka montaa kertaa hyvänsä koska paineilmakello (tankki/astia) tyhjjeni jos yritti käynnistää liian usein peräkkäin. Sillä kompura ei kerinnyt täyttämään sitä. Juuri kun olimme käynnistämässä viimeistä

kertaa eteenpäin menoon niin se perhanan kello olikin tyhjä ja me liuimme pakkia ja törmäsimme perse-edellä siihen murtajan päässä olevaan loistoon siis vilkkuvaloon. No se kaatui mereen, meillä oli sen verran tuuria ettemme kolhineet potkuria tai peräsintä.



Tässä on ilmasta otettu kuvan missä aallonmurtaja näkyy.

Kun vihdoinkin olimme kiinni kaijassa, niin en uskonut löytyvän niin paljon poliiseja ja muuta virkavaltaa Casablankasta kun laivaamme lappas. Osapuolet pääsivät kuitenkin pian sovintoon ja arabit uskoivat lopulta, että varustamon vakuutus maksaa sen loiston korjauksen. Täten pääsimme lossaamaan niitä pirssejä siihen kaijalle.

Saimme tilaisuuden käydä myös kaupungilla. Iltapäivällä kävelimme Eurooppalaiseen kaupunginosaan johon ei normaali arabi pääse. Jos katsotte sitä ilmakuvaa niin sen pitkän niemen kohdalla noin 3-4 senttiä sisämaahan päin näkyy vaaleampi ympyrä. Luulen, että se on liikenneympyrä ja sen alapuolelta alkaa tämä eurokaupunginosa. Siellä asuu itse kunkukin tai asui ainakin silloin. Kun olimme palaamassa laivalle niin jouduimme todistamaan autokolaria juuri siinä ympyrässä. Erotimme yhden auton ajavan muita vastaan. Kuka oli väärässä, sitä emme tiedä, mutta niin se vaan kolisi ja kuskit hyppäs ulos ja huusivat toistensa suuhun. Kului noin puoli minuuttia ja paikalla oli 200-300 huutajaa kuskien ympärillä. No nyt saapui jo poliisitkin kaksin kappalein, he kiersivät ympäri porukkaa muutaman varvin kunnes, yhtäkkiä ilman varoitusta he vetivät

VÄLIMERI RIITTÄÄ

aseensa ja ampuivat ensin ilmaan ja sitten ihmisten jalkoihin. Lyhyt kuhina ja porukka oli veke, kaikki juoksivat paitsi kolme neljä jotka makasivat maassa. Heistä ei poliisit välittäneet vaan huusivat näille kuskeille, ottivat ja lukivat jotain heidän papereita, ehkä ajokortteja, kun ne oli luettu niin he repivät ne ja heittivät palaset maahan.

Kaikien tämän kerkisimme näkemään kun kävelimme paikan ohitse. Tämän enempää emme saaneet tietää asiasta.

Seuraavana päivänä oli autot lossattu ja täkkiporukka pääsi korjaamaan slammauksen vikoja. Nyt meinaan oli paskalastin aika. Tästä alkoi yks toinen show jota seurassimme täkillä seisten, reelinkiin nojaten ja samalla ihmetellen. Mesu oli kasannut noin 80 äijää riviin kajalle joiden eteen hän astui, puhu hetken kunnes yhtäkkiä tönäisi rintaan tai olkapäähän, jos kaveri kaatui tai meni taaksepäin niin pomo siirtyi seuraavan eteen toistaen prosessin. Jos ukko seiso paikallaan niin hänet poistettiin rivistä ja hän oli saanut työtä. Pomolla oli sit lopultakin ehkä 30 ukkoa jotka sitten saivat kantaa ja tyhjentää säkit ruumaan. Me emme saaneet käyttää winchejä ja kun moitimme siitä, niin pomo oli hommannut seuraavaksi aamuksi työhönottoon 50-60 äijää lisää. Ja taas se proseduuri, valita jengi töihin. Kuulimme sitten myöhemmin, että porukka joka tuli aina aamuisin, asui satama-alueella eikä voinut poistua sieltä kun eivät päässeet portista ulos eikä sisään.



Tulihan se sitten kotimatkakakin eteen pikkuhiljaa, täydessä paskalastissa ja rauhallisissa merkeissä. Kun pääsimme Cabo de São Vicente:n kohdalle kuulimme,

että laiva joka lähti 6-7 tuntia ennen meitä Casablankasta oli kadonnut. Luultavasti alaspäin, ja kun tällaista kuulee niin menee mieli matalaksi. Tämä Portugalin rannikko on samanlaista virtaisaa merialuetta kuin Marokon rannikkokin. Pieni kuva jos joku tunnistaa paikan Algarven rannikolla, se on usean laivan hautausmaa.

Niin, pikkuhiljaa jäi Algarvekin sinne taakse. Tähän yks kompa "tiedätkö mikä on se karikko jonka laiva ohittaa?" ai, että ette tiedä, ne nyt sitten sekin selviää sillä sehän on tietysti jääkari kun se jää sinne taakse, coolt eiks vaan. Tämä hima-matka oli ja meni ihan sen suurempia pulmia ellei nyt sitä lasketa sellaiseksi, kun jouduimme haalaamaan ykkösen ja seiskan männät keskenään. Koska seiska syttyi tuleen, joka oli aivan tavallista, ne syttyivät melko usein. Selitän kuitenkin mitä tää oli tää haalaaminen = hommassa avataan kumpienkin sylintereiden kannet, irroitetaan männät alapäistään ja nostetaan ylös. Siirretään toistensa sylintereihin sen jälkeen kun niistä on poistettu ensin kaikki karsta joka on syntynyt raskaanpolttoöljyn käyttämisestä. Ja se on tämä karsta kun alkaa palamaan ja kun mäntä kuumenee liikaa niin se laajenee, ellei konetta sammuteta niin se sammuu ajan päästä itse kun mäntä leikkaa kiinni ja sit ei oo oikein kivaa olla koneessa duunissa.

Miksi se siirto? No tämä operaaattio ei ota kuin tunnin verran. Jotta oltaisiin varmoja ettei se seiskan mäntä leikkaa niin se siirretään varmuuden vuoksi ykköseen jossa jäähditys on paljon parempi kuin seiskassa. On vielä toinenkin syy miksi tämä palo on sammutettava niin aikaisessa vaiheessa kuin mahdollista, koska myös pakokaasukanaalit ovat saman karstan peitossa ja jos tuli pääsee leviämään niihin niin silloin on paras soittaa taksi hakemaan koko jengi.

Ymmärsiköhän tätä asiaa kukaan? No olkoon, pistin sen mukaan kuitenkin. No

näin meni tunti ja matka jatkui. Pitkän, pitkän ajan kuluttua koko jengi iloisena kuin lehmät kevät laitumella, kun saavuimme Kotkaan jossa paska lossattiin eikä se kestänyt kuin päivän. Sen jälkeen olikin jo kiire Mäntyluotoon lastaamaan massabaaleja Italiaan. No se on yhtä pitkä stoori kuin tämäkin, joten siitä sitten joskus toiste.

terveisin Sniper



Tässä on myös pari kuvaa nuoremasta neidistä (lavit ovat aina naisia olkoonkin nimi mikä hyönsä) jotta näette pienen eron MS Helios johon siirryin vanhasta neidosta valmistui 50 luvun loppupuolella, ja seilasi myös Eurooppa-Välimeri-Mustameri-Afriikka linjalla. Eka kuva on otettu Venetsiassa Helioksen ahterista, itse olen siinä oikealla, ja se toinen kaveri on meidän messikalle. Seuraava kuva on sisään tulosta Venetsiaan taustalla Piazza St Marco, hiukan näkyy myös huokausten sillasta.