

YHTEENTÖRMÄYS HUMBERIN REDILLÄ



Lauri Vuorinen

Olin förstinä M/t Palvassa, tässä välimäisessä, 1986 valmistuneessa. Olimme lossanneet lastin Tetneyn Mono-pojjulla ja ankkuroineet odottamaan oordereita Humberin redille.

Olin aamuvahdissa ja, koska sää oli upea, kirkas ja tyven, täyttelin naviskan pöydällä sanaristikkoa. Kyllä, olin, ja olen edelleen, hyvin tietoinen, että sellainen on kiellettyä ja osoittaa välinpitämättömyyttä kaikesta yms. Joka tapauksessa kuuntelin puolella korvalla VHF liikennettä. Huomioni kiinnittyi välimerellisesti murtaen lausuttuun tiedusteluun alukselle joka lähestyi Humberin poijua. Menin brygän puolelle, ja kutsu toistui, kutsussa tiedusteltiin mitkä ovat redille tulevan aluksen aiomukset. Vastauskin tuli, myös Välimerellisellä aksentilla, viestin sisältö oli lähinnä "No worry, all OK" tasoa. Plottasin tutkalta kaiun jonka oletin olevan lähestyvä alus, ja siirryin taas nk. tärkeämpien asioiden pariin naviskaan. Muutaman minuutin kuluttua kuului ensimmäisen aluksen kutsu, ääni oli huomattavasti hätäisempi ja sisältönä oli että "tee nyt hyvä mies jotain!!"

Riensin tutkalle ja näin, että redille tulevan aluksen niin kutsuttu past track oli kuin sahanterä, siks sakkia oli ajettu. Humberin poijulla on erittäin voimakas virta, nousuveden tilasta riippuen joko etelään tai pohjoiseen. Tämä virta oli ilmiselvästi tehnyt sisään tulevan paatin vahtiperämiehelle temput. Katselin tutkalta, kuinka kaiut sulautuivat yhteen. Siirryin venttilien luo katsomaan kiikareilla josko näkisin jotain. Hetken päästä näinkin meren pinnalla tulta joka lisääntyi nopeasti. Sitten alkoivat kaikki radiohätkellöt kivistä ja VHF'ltä kuului erittäin hätäinen kutsu. Kutsujana M/t Fiona joka ilmoitti olevansa tulessa, tästä vähän ajan kuluttua kutsui M/t Phillips Oklahoma ja ilmoitti olevansa tulessa. Sitten alkoi toistensa sättiminen, voitte arvata että mekkala oli melkoinen kun spanjuuri ja italiaano haukkuivat toisiaan englanniksi. Kaikki oli ehdottomasti toisen vika, miksi

KATSELI VAITI PALAVAA MERTA...

navigoi väärin, ja miksi toinen oli ankkurissa justiinsa siinä kohden ja plaa plaa plaa. Rannikkoradioasema sai homman rauhoittumaan, ja alkoi järjestellä pelastustouhuja.

Katsoin plottauksesta, että törmännyt alus, josta valui palavaa raakaöljyä, ajelehtisi noin mailin päästä meistä ja soitin, ääni väristen, kipparille että "tule nyt helvetissä ylös, täällä on alkanut tapahtumaan". Kello oli noin 0500. Kipinä tuli silmät ymmyrkäisinä ylös, ja kysyi mitä ihmettä tapahtuu. Hänellä oli myös alkanut hälytyskellojen kilinä hytissä. Kerroin mitä tiesin ja kehotin katsomaan "tonne paapuuriin".

Kippari tuli ylös ja katseli vaiti palavaa merta ja sitten hän kysyi että ei kai tuo tulimeri tule tänne päin, sanoin että tuskin, virta painaa sitä pois.

M/t Fiona ilmoitti että heillä oli mies yli laidan, Poosu oli herännyt, katsonut venttiilistä ulos ja päätellyt että koko laiva palaa, vaikka tosiasiasa Fiona ei palanut, koko meri ympärillä kyllä, jopa niin kova oli palo, että Fortunan maalit paloivat ulkosivuista. Onneksi raskasöljylasti ei ole niin syttymisherkkää kuin esim. bensa tai raakaöljy. No, tämä Levantin mies loikkasi mereen, ja siksi tuli tämä MOB ilmoitus.

Olin aikaisemmin aamulla seurannut, kuinka Naton miinanraivaajat pitivät harjoituksiaan kauempana merellä. Nyt nämä miinanraivaajat lähtivät tulemaan kohti onnettomuusaluetta, kaikki paitsi yksi. Katselin tutkasta, ja ihmettelin että miksei se yksi tule tänne vaan ajaa ihan eri suuntaan. Myöhemmin minulle selvisi miksi, aluksen hollantilainen kippari oli laskenut minne virta veisi yli hypänneen spanjuurin ja ajoi laskemaansa paikkaa kohden. Ja poimi miehen ylös! Todellinen merimies!

M/t Phillips Oklahoma oli ensimmäisiä Bow Loadereita, eli laivoja jotka lastasivat poijuista keskellä Pohjanmerta. Siksipä laivassa oli kaikki hallintalaitteet myös keulassa. Yhteentörmäys oli repäissyt styyppuurin sloppitankin auki, ja kitkan kuumuus oli sytyttänyt lastin palamaan. Tavallaan oli karmean kaunis näky kun palava raakaöljy syöksyi ulos viillosta. Palava öljy levisi pitki meren pintaa virran mukana. Ei tarvinnut valonheittämiä paikallistaakseen M/t Phillips Oklahoman.

Radiomekkala rauhoittui ja engelsmannit organisoivat pelastusaluksia sammuttamaan paloa ja evakuoimaan miehistöä. Sanoin, puoliksi leikilläni, kipparille että tossahan on meille hyvä jobi, tyhjennetään tuo palanut paatti jahka saavat sen sammutettua. Kippari ei ottanut asiaa vakavasti, totesi vain että tuskin onnistuu.

Parin seuraavan päivän ajan lenteli redin yllä öljyntorjuntakoneita ruiskuttamassa jotain aineitaan, ilmeisesti jotain joka painoi öljyn pois pinnalta. Jokainen tankkilaivamies tietää, että esim. Fairy rikkoo pintajännitteen ja öljy "häviää", eihän se minnekään häviä, painuu vaan pohjaan ja tekee siellä sitten vahinkoa. Mutta poissa silmistä, poissa mielistä.

Olisikohan sitten mennyt kolme päivää, kun istuksin Klubihuoneessa katselemassa videoita, ja kippari tuli kysymään että pystymmekö antamaan toiseen laivaan Inert kaasua. Sanoin että



Palvan täkkipäällystöä. Oikealla kippari Börje Ström, 2. perämies Ari-Matti Inkinen, försti Lauri Vuorinen ja 1. perämies Jukka Niiranen. (kuvaa on käsitelty)

ITALIANMIES HILJENI...

inerilinjasta on ulosotto miitsepin varaston edessä, mutta meillä ei ole sopivaa letkua. Samalla kuulin että rahtausosasto on busaamassa meille tyhjennyt keikkaa Phillips Oklahomastasta.

No sitten sopivaan aikaan, kun kaikki tarvikkeet oli saatu redille, ja tarpeelliset "viisaat"miehet paikalle, nostimme ankkurin ja lähdimme lähestymään toista laivaa, tarkoitus oli kiinnittyä siten että meidän styyppuurin sivu oli Phillips Oklahoman paapuurin sivulla. Phillips Oklahoma oli noin 15000 tonnia Palvaa isompi, eli melkein saman kokoisiahan nuo laivat olivat.

Kippari ei halunnut ottaa hinaajia, koska Palvassa oli sekä keulassa että perässä sivupotkurit ja oli slakkiveden aika. Se vaan unohtui ettei Phillips Oklahomassa ollut virtaa kansipeleille, eli narut tuli vedettäväksi käsin. Keulasta meni springit helposti naapuriin, mutta ahterispringien kanssa oli vaikeuksia. Jostain syystä, todennäköisesti väärinkäsityksestä, meidän ahterista annettiin kaksi atlasspringiä yhdellä kertaa, oli selvää että tämä oli sitten liikaa, engelsmannit vetivät hampaat irvessä, kunnes sitten luovuttivat ja löysäsivät koko hivakan mereen, atlaksethan ovat raskaita eivätkä kellu. Ja, totta kai, ne menivät ahterin sivupotkuriin. Nyt oli pakko ottaa hinaaja ahteriin kiinni, ja toinen lähestyminen onnistui hyvin. Jotenkin minulle jäi kuva, että engelsmannit tahallaan järjestivät tämän touhun siten että hinaajalle saatiin kuin saatiinkin töitä ja laiva maksamaan.

Bärjausfirman edustajana oli kohtalaisen paksu laimari, kova tohottamaan ja äijä kirmailli pitkin ja poikin naapurilaivan täkkiä, tuntui että hän oli joka paikassa yhtä aikaa.

Saatiin kaksi 6 tuuman lastiletkua kiinnitetyksi ja inerilinjaan kankainen letku kiinni. Lastin siirto pääsi alkamaan. Vähän ajan päästä italialainen försti alkoi mesota meille, ettei heille tule ineriä meiltä, katsoin että meillä "huusi" inerilaitos täysillä ja tankeissamme oli paineet liki topilla, sitten vilkaisin naapurin täkille ja huomasin että siellä kankainen letku oli lisyssä. Eipä siitä varmasti paljoa kaasuja kulkenut läpi. Sanoi italianmiehelle että vilkaises täkille ennen kuin alat joutavan lätinän, siellä on letku lisyssä. Italianmies hiljeni, sitten hän kysyi että kuinka sen saisi oikenemaan, sanoin että jos et muuta keksi niin laita vaikka yksi filppari pitämään letkua suorassa. Sitten kerroin, että vanerista voi rakentaa siihen liuskan, joka pitää letkun oikoisena. Ja jos heillä ei ole vaneria, niin täältä saa. Mieleni teki sanoa että kun ensin törmää, vhdissaan, toiseen lastattuun tankkilaivaan, niin tulisi olla pikkaisen nöyrempi. Koska olin kuullut, että försti harjoitteli kipparin hommia varten, ja oli ollut pomona brygällä koko lähestymisen ajan, varsinainen kippari oli ollut nukkumassa.



Italialainen Phillips Oklahoman päällystö, kuva on myös joiltain sivustolta. Jotenkin sopii koko touhuun, pelimanneja, sano :)

VARUSTAMO SAI KELPO KORVAUKSEN..

No, tämä försti ei tiennyt sanaa nöyryys, se selvisi, kun hän päätti aloittaa myös raakaöljypesun lossauksen aikana. Ihmettelin kaikille, että kuinka tämä on mahdollista, laivassa on pumppujen poweri maista tuodun aggregaatin varassa, ineri tulee toisesta laivasta ja tämä pelle vaan päättää tehdä pesun... Kysyin tätä omalta kippariltani, engelsmannin lastintarkastajalta, bärjauspomolta ja italiankipparilta. Kukaan ei tiennyt, mistä tämä kuningasajatus oli tullut. Eikä myöskään kukaan sitten kieltänyt mokomaa typeryyttä. Kukaties IMOn COW Manuaalia lukemalla olisi tämän touhun laillisuus selvinnyt.

No, saimme lastin päälle, ja siirryimme Mono-poijuun lossaamaan. Lossauksen jälkeen trimmasin aluksen siten, että ahterin sivupotkuritunneli nousi veden pinnalle. Saimme Conocon turvapaatista kumiveneen lainaksi ja 2.perämies Mikko ja yksi matruusi menivät kumiveneellä poistamaan atlaksia. Se oli todella rankka souvvi, kun potkurin navan ympärille sulaneet atlakset olivat irti, olivat myös miehet niin puhki etteivät enää jaksaneet nousta lankonkia pitkin ylös täkille. Pistimme kraanan koukun kiinni veneen nostorakseihin, äijät makasivat kuin ruumiit paatin pohjalla ja eiku hiiiovei paatti täkille ja ukot saunaan.

Odottelimme ankkurissa slakkivettä, että voisimme mennä hakemaan loput lastista, eli kaikki saivat nukkua hetken rauhassa. Toisen lastiosan hakeminen onnistui vaivattomasti ja ilman häslinkiä, mitä nyt italianförstin kotkotukset, aavistuksen, haittasivat suoritusta.

Myöhemmin kuulin, että hommasta sai varustamo kelpo korvauksen, muistaakseni päivämaksu oli noin kolminkertainen verrattuna normaaleihin rahteihin. Ja ainakin minä oli kokemusta rikkaampi ja vahvistanut mielipidettäni italialaisista merimiehistä ja eräästä italialaisesta erikseen.

Kuulin myös, että kyseessä ollut försti oli saanut anturaa koko varustamosta ja siten siirtynyt muihin maisemiin.

Terveisin Lauri Vuorinen