

# Aavelaiva

Lauri Vuorinen



Kuva: Wikipedia

Televisiosta tuli viikolla Jim-kanavan dokumentti Aavelaivoista, siinä oli juttua kuvassa olevasta Marie Celeste laivasta. Sen historia oli lyhyesti se, että joku jenkki purjelaiva löysi Marie Celesten ajalehtimasta Atlantilla, laivassa ei ollut miehistöä, purjeet olivat ylhäällä ja kaikki aluksessa oli siinä mallissa, että se oli jätetty nopeasti, mutta tarkoituksella palata takaisin. Mistään ei selvinnyt syytä tähän laivasta lähtemiseen. Kovasti asialla aikoinaan spekulointiin, oli vakuutuspetossyyte, oli raivohullu matkustaja joka listi kaikki muut ja sitten ponkasi kai ööverbuur. Ja viimeisin ajatus laivan jättämisestä on, että lastina oli alkoholin lisäksi esim. formaldehydiä ja myrsky rikkoi tynnyreitä joista tuli kaasua, ja tätä kaasua välttääkseen porukka siirtyi pelastusveneeseen, laskematta purjeita ja jäi sitten jälkeen laivastaan ja katosi. Mene ja tiedä, varmasti jossain on joukko, joka uskoo avaruusolioiden kaapanneen koko laivaväen.

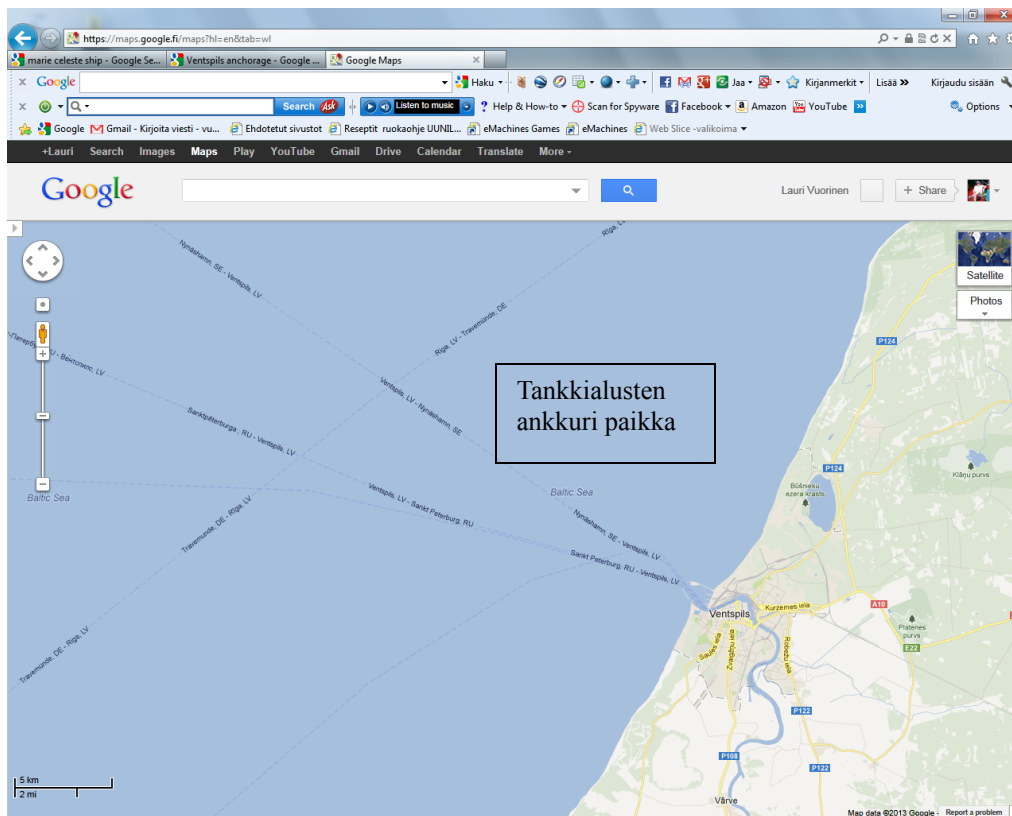
Minulle tuli mieleeni "oma" aavelaivani. Termi aavelaiva on kyllä melkoista liioittelua, mutta hienolta se kuulostaa.

Olin väliperämiehenä M/t Vinhassa, oli myöhäistä syksyä 1979 ja ajoimme pääosin raakaöljyä Ventspilsin ja Suomen väliä. Ventspilsissä tuli usein venttaa ja redi oli täysin avoin melkein kaikille tuulille. Ainoastaan itätuulet eivät isommin ehtineet nostaa aallokkoa.

Vinha oli malliltaan sellainen, että sillä oli todella paha olla korkeassa aallokossa ankkurissa. Laiva "piirsi kahdeksikkoo" todella voimakkaasti ja

vaarana oli joko pelin hajoaminen tai kettingin katkeaminen. Molemmissa, ikävissä, tilanteissa tuli oltua mukana. Lisäjännitystä aiheutti se, että laiva olisi alkanut dragaamaan ankkuriaan. Joskus rediltä lähdettiin myös paksuja, Riian suunnasta tulevia, jäitä karkuun.

Tällä kertaa olimme nostaneet ankkurin hyvissä ajoin ja lähteneet ajamaan vasten tuulta. Vinha ja Purha olivat siitä mukavia aluksia, että kun kovassa tuulessa stoppasi koneet, niin laiva kääntyi sivutuuleen, otti noin 5 asteen slaagsiidan, nousi ja laski leppoisasti ja alkoi driftaamaan siististi 1-3 solmun vauhdilla 45 asteen kulmassa myötä tuuleen. Driftausvauhti, luonnollisesti, riippui tuulen voimakkuudesta.



Kippari piirsi karsinan karttaan jossa sitten pyrittiin pysymään. Kipparista riippumatta hänet piti herättää kun tulimme karsinan rajalle, sitten taas ajettiin ylös tuuleen, koneet seis, ja sama driftaus alkoi alusta. Tätä saattoi jatkua päiväkausia, riippuen kelistä. Edullista touhua, ei tarvinnut polttaa turhaan koko ajan blöböä.

Vahtiperämiehelle tämä tietenkin oli melko tylsää, otti paikkaa, yleensä aallonmurtaajasta, tai decca positiota ja sen kuin seurasi, että koska sen Kipparin burraa.

Tulin vahtiin keskiyöllä ja Kolmonen näytti tutkasta muut myrskyn takia ajamaan lähteneet laivat. Hän oli ne kaikki plotannut tutkan ruudulle ja siitä niitä oli helppo seurata. Lisäksi hän mainitsi lähellä, noin 1½ mailin päässä olevasta kaiusta, sanoi sen olevan selvästi laiva, mutta ilman valon valoa, mutta että se ajalehtii suunnilleen samaa vauhtia ja samaan suuntaan kuin me. Että sellaista infoa, ja hyvää vahtia ja öitä.

Tarkastin laivan paikan, Kolmonen oli sen merkinnyt korttiin, aloin touhuamaan omia touhujani, karttakorjausta riitti aina, lisäksi oli korjattavia merenkulun opuksia. Mistään tästä ei maksettu ylitöitä, Kippari lähti liikkeelle ajatuksesta, että ne hommat kuuluvat peruspalkkaan, siispä niitä tehtiin merivahdin seassa. Ei välttämättä paras mahdollinen ratkaisu, mutta kun ilmaisen työnkään tekeminen ei isommin innostanut.

Välillä kävin katsomassa tutkasta, kuinka laivat liikkuvat meihin nähden, ja kuinka me pysymme laarissamme. Normaalia touhua, ei mitään ihmeellistä, paitsi se yksi kaveri, se joka ajelehti ilman valoja. Ihmettelin, että kas kun ei edes venttiileistä hohda millaistakaan valon pilkahdusta, vaikka joku typerä perämies olisikin unohtanut kulkuvalot.

Pikku hiljaa kului vahti, tuuli ei näyttänyt tyyntymisen merkkejä, päinvastoin, puhallus koveni koko ajan.

Noin 03:30 katsoin, että nyt olisi aika burrata Kippari ja ilmoittaa koneohjaamoon, että pian lähdetään ajelemaan. Soitin ukolle ja hän ilmoitti tulevansa, käski laittamaan kahvia. No, se oli muutenkin standby, olihan vahdinvaihtokin tulossa. Kippari könysi brygälle ja katseli tutkaan, katseli karttaan ja murisi. Sellaisiahan ne, Kipparit, aamuyöstä tahtoivat olla, tuskin sitä itsekään mikään maailman valoisin heppu puoli neljän aikoihin on, itse kukin miettikööt tätä. Ja onhan se ikävää, brygällä on vastassa pirteä perämies, odottaen hyviä ohjeita ja komentoja. Ja itse on puoliunessa ja ainoa toive on, ettei olisi koko laivassa.

Kerroin Kipparille sivullamme olevasta kaiusta, osoitin sen tutkasta, samalla mainitsin, että sieltä ei näy valon pilkahdustakaan. Kippari totesi, että "mennäks katsomaan" ja käski minun ottamaan styypuurin siiveltä valonheittimestä pressun pois. Kävin ottamassa sen pressun pois, ja menin takaisin sisälle. Förstikin oli tullut ylös ja kyseli, että mitä täällä tällä kertaa touhutaan, keskellä yötä. Kerroin, että se on aamunkoi, vaikka ulkona onkin pimeetä kuin afrikan miehen persiissä Jouluyönä. Försti ei arvostanut nokkeluuttani ollenkaan, ihme kyllä.

Kippari käynnisti pääkoneen ja käänsi laivaa kohden naapurina. Pääsimme lähemmäksi ja laitoimme valonheittimen päälle.

Ja olihan siellä katseltavaa! Kohtalaisen iso laiva, noin 20tuhat tonnin persveivari, heilui myrskyssä, täysin hyljättynä, ilman valoakaan ja tavaraa sekä trosseja, että leidareita roikkui yli reelingin, niin täkiltä kuin ahteristakin. Föörissä roikkui katkennut hinausvaijerin jämä. Laiva oli selvästi päässyt hinauksesta karkuun, ilmeisesti juuri pahan ilman vuoksi ja oli sitten driftannut seuraksemme.

Kippari mietiskeli ääneen, että siinä se olisi uusi talo, auto ja rahahuolet vege, ainakin hetkeksi. Siis jos tuon saisi hinaukseen, ja vedettyä vaikka Gotlannin taakse tuulen suojaan.

Minä olin valmis kuin se kuuluisa Linberi sotaan. Ei muuta kun ajetaan lähemmäksi, tehdään vähän leetä, vene veteen, ajetaan ulkosivulle ja kiipeän parin tääkärin kanssa laivaan. Vedetään trossit pakalle ja sitten giddiyuap, eiku matkaan.

Försti, vanhimpana meistä, yritti pikkaisen toppuutella, kysyi Kipparilta että mitä hän olettaa Nesteen tykkäävän jos me alamme pelastustöihin ilman Varustamon määräystä. Ja siten, että vieläpä tankit olivat raakaöljyn jäljiltä kaasutilassa. Kippari mutisi, että Varustajahan saa leijonan osan pelastuspalkkiosta, ja ei hän ole kuullut yhdestäkään firmasta jolle ei raha kelpaisi.

Minä säästin häntä, nuoruuden tietämättömyydessäni, ja täysin piittaamatta omasta turvallisuudestani. Mielessäni kilisi vaan oma osuuteni pelastuspalkkiosta. Manoveerasimme lähemmäksi ja Kippari arvioi tilannetta. Sitten, mitään sen kummemmin meille perustelematta hän totesi, että antaa paskan olla. Saman tien hän nappasi VHF-puhelimen ja otti yhteyttä Ventspils Radioon kanavalla 27 ja ilmoitti sinne tilanteen. Käänsimme pois päin ja ajoimme Kipparin piirtämän "laarin ulkolaidalle, koneet seis ja driftaus jatkui kuin mitään sen kummempia ei olisi tapahtunutkaan.

Ehdin katsella tätä aavelaivaa, sen täkki oli täynnä kaikenlaista koneistoa, ekstra ankkureita, trossikoileja, kaiken maailman generaattoreita yms. kallista ja tarpeellista tavaraa. Eli rahaa, ja se kaikki odotti vaan ottajaansa. Sääli ja harmi.

Me emme olleet se ottaja. Laiva ajelehti aamun aikana rantaan, ja sinne se jäi kun pääsimme lastaamaan ja seilasimme kohti Suomea.

Myöhemmin luin, olisiko ollut Turun Sanomista, laivan olleen norjalainen sukeltajien emälaiva. Sitä oltiin hinaamassa Suomeen romutettavaksi, ja se oli täydessä varustuksessa, jopa punkkaverhot olivat tallella. Eli olisi se ollut lihava potti jaettavaksi!

No, sekään raha ei tehnyt kohdalleni pesää, mutta olipahan lisäkokemus, sekin.

Voi vain todeta, kuten Kippari, että silloin se oli rikkaus aika lähellä.