

Ensimmäinen perämiehen jobi



Perämiesluokka tuli sitten, ajallaan, käytyä. Jossain välissä, kaipa se oli heti loppukokeiden jälkeen, joku opettajista kertoi, että noinko sitä kauppalaivasto sai meistä, kaipaamiaan, uusia stuurmanneja. Eli jo ennen päästötodistuksen jakoa oli tiedossa ketkä pääsivät läpitte ja ketkä eivät.

Reilu tapa, sillä esim. Saukon Silli oli "huutanut" perämiehiä koulun ilmoitustaululla, ja lähtö kalastamaan olisi ollut jo ennen päätöspäivää. Tampereen kaupunki haki satamakapteenia, harmittaa, tavallaan, ettei tullut sitä jobia haettua. Mitä siihen sitten olisi talvisaikaan kuulunut, sitä en koskaan itselleni selvittänyt, mutta perämiehentutkinto oli hakuvaatimuksena. Minulla oli tökkinyt matematiikka ja fysiikka, en ollut niihin ihastunut keskikoulussa, eivätkä ne valloittaneet mieltäni myöskään Perämiesluokalla. Syynä ei suinkaan ollut loistava opettajamme, Samuli, syynä lienee ollut vakaa uskoni, että minä en vaan ole matemaattiseestilahjakas. Sitä en myöskään muista, enkä kyllä tiedä vielä, mikä olisi se todellinen lahjakkuuteni suunta, joku sanoisi, että "jonninjoutavapaskanjauhaminen" olisi minulta aina onnistunut, jo kansakoulusta lukien. Tyttäreni sanoo tämän sivistyneemmin "Lauri Vuorinen, epäjärjestystä jo vuodesta 1953". No, nämä aineet olivat ne joiden epäilin aiheuttaneen vaikeuksia, mutta ei, läpi meni.

Ja sitten asiaan. Koska maailmanaika oli sellainen, että vuokranantajat eivät suosineet nk. susipareja, nykykielellä avopareja, ja olimme avovaimoni (leipäsuteni) kanssa anoneet Merimieseläkekassan asuntoa Helsingin Itä-Pasilaan valmistumassa olevasta vuokratornista. Siis naimisiin oli päästävä, ja naimisiin ei päässyt pyhäisin, kun emme kuuluneet kirkkoon, ja maistraatti oli lauantaisin ja sunnuntaisin suljettu. Ja asuntojen anomisen takaraja pukkasi päälle kovaa kyytiä. Oli pyydettyä yksi arkipäivä vapaata. Ainoa kelvollinen vapaapäivä oli sattumalta todistustenjakopäivä, eihän silloin ollut mitään "tärkeää" koulussa.

Menin sitten rehtorin luokse tätä päivää vapaaksi pyytämään. Rehtori Kokkala tiedusteli, innostuneena, että oliko tyttö raumalainen. Kun kerroin, että eipä ole, on riihimäkeläinen, Kokkala ilmaisi pettymyksensä moittimalla minua, että

olin hakenut väärästä suunnasta vaimoa. No, sama ihminen tuossa on rinnalla, ja joskus edelläkin kulkenut, siitä lähtien. Kokkala kaiketi, vanhana kunnallispoliitikkona, halusi uusia veronmaksajia kaupunkiin. Ja aika moni koulupoikahan sinne jäi, Raumalle. Joskus on jopa sanottu, että kihlaaminen hoiti ehdot ja naimisiinmeno olisi varmistanut luokalta pääsyn, en ihan tiedä olisiko noin. Kuitenkin yksi opettajistamme oli nainut silloisen rehtorin tyttären, se, jos mikä, lienee todella varman päälle pelaamista.

Vihkiminen oli melko yksinkertainen ja karu toimitus, siihen aikaan oli Espoon maistraatti Kauniaisissa, vanhassa puutalossa. Siellä rullatuolissa istuva tuomari meidät julisti mieheksi ja vaimoksi (voisin vanhoa, että järjestys oli tämä). Jäimme siihen seistä toljottamaan, miehenä ja vaimona, rullatuolimies totesi, huvittuneena, että siinä se, tämä on tämmöinen karu toimitus. Menimme silloiselle asunnollemme, vaimo rupesi sukkapyykille ja minä nokosille, että samalla lailla karua oli myös avioliitto. Illemmalla haimme todistukseni luokkatoverilta, hyvältä ystävältäni. Hän oli sen noutanut rehtorilta ja nyt toi minulle. Menimme sitten ottamaan muutaman huurteisen ja siinä se. Iso päivä, paljon tärkeätä, mutta en sitä suuresti juhlinut.

Jobi minulla oli osin puhuttuna Wihurilta, tai Suomen Tankkilaiva Oy:stä. Laivasta en tiennyt, mutta epämääräisiä lupauksia olin saanut firman miehityspäälliköltä, kapteeni C Blomsteriltä. Seuraavana arkipäivänä menin sitten Arkadiankadulla sijaitsevaan toimistoon, esitin perämiesluokan todistukseni, ja Blomster sitä silmäili ja totesi, että matematiikka näyttäisi pikkaisen kehnolta. No, oikeassahan hän oli, ei 5 mikään loisto numero, todellakaan, ole, ei silloin, eikä nyt.

Sovimme. että menen M/t Prestoon kolmoseksi, luvassa olisi, alkuun, 1½ kuukauden vikaeraus. Laiva oli tulossa Mustalta Mereltä Helsinkiin, ETA olisi 17.pvä kesäkuuta. Tarkoitus oli, että Presto jää ankkuriin Kruunuvuorenselälle, varastoksi. Sepä sopi minulle hyvin, olinhan ollut sisarlaivassa, M/t Prontossa, juuri ennen perämiesluokalle menoa, liki vuoden, eli laiva oli tuttu, ja redillä minulla olisi aikaa tutkia uusia tehtäviäni. Olin tyytyväinen

Kyselin avanssia, koulu-aika oli onnistunut avaamaan lompakkoni siihen leveyteen, että saldot vislasivat tyhjinä. Blomster kysyi, että paljonko olen ajatellut sitä avanssia saada. Kerroin, että 500 markkaa olisi kohtuullinen summa, sehän olisi viikon palkka. Blomster sanoi, että niinpä, viikon brutto, mutta, että siitä pitää verotkin maksaa ja tolleen, kysyin, että eikö laivassa tule yhtään ylityitä. Se oli väärä kysymys, sain 300 markkaa ja kysymyksen, että mitä juhlia meinaan rahalla järjestää. Kerroin, että ei ole tarkoitus juhlia, vaan tarvitsen sadevehkeet ja muitakin työvaatteita, yms. tarpeellista. Jäi tunne, että tässä firmassa ei perämiehen urani oikein alkanut kunnialla.

Tuli päivä, jolloin Presto sitten ankkuroi Kruunuvuorenselälle ja Skattan kärjestä oli kuljetus laivalle. Pikkaisen oli orpo olo. Olihan kuitenkin kyseessä iso askel, matruusista perämieheksi. Ajattelin sitäkin, että Prestossa saattoi olla entisiä seilauskavereita täkillä, kuinka he minuun suhtautuisivat. Ja osaisinko minä olla ja elää heidän kanssaan ihmisiksi.

Kävi ilmi, että redillä makuun pituutta ei tiennyt kukaan. Kapteeni, vanhempi mies, kertoi sen, kun menin salonkiin häntä tervehtimään. Vaikutti tiukalta ukolta, ja olinhan hänen maineestaankin tietoinen. Wihuri oli näihin kahteen

laivaan, Prestoon ja Prontoon, valinnut kohtalaisen "hankalat" kipparit, Prestossa tämä Lemppu-Erik ja Prontoossa Vittu-Veijalainen. Että laivoilla oli maineensa jo etukäteen.

Preston kippari oli kuitenkin esimieheni, ilman sen kummempia ihmettelyjä tai kyseenalaistamisia, häntä toteltiin ja teititeltiin.

Förstinä oli puhelias, hoikka kundi. Hän oli päässyt Kotkasta kippariluokalta samana keväänä. Kovin oli mukava ja juttua tuli kuin lampaalta skeidaa. Mutta minusta se oli vain hyvä, koska olin ehtinyt huomata olevani Uffarimessin ehdottomasti nuorin, olin täyttänyt muutamaa viikkoa aikaisemmin 22 vuotta ja försti oli 32 vuotiaana toiseksi nuorin. Ikäistäni seuraa olisi ollut miehistön messissä, mutta kippari oli tehnyt asian harvinaisen selväksi, miehistön kanssa ei veljeillä. Ja piste. Luvassa olisi hyvinkin yksinäinen kesävikaeraus.

Väliperämies oli förstiä muutaman vuoden vanhempi kaveri, hän oli ollut Prontoossa kolmosena hetken, että oli siten edes pikkaisen tuttu. Konemestarit olivat vanhempaa väkeä, ainoa elävältä vaikuttava oli koneykkönen, Antti, hänellä oli paljon hauskoja tarinoita, eikä hänen seurassaan aika tullut pitkäksi. Siiffi ja kaksi muuta mesua lienevät seilanneet jo ennen toista maailmansotaa.

Päivät menivät nopeasti, opiskelin kovin tehtäviäni. Kun kaikki, ihan kaikki, tuntui uudelta ja ihmeelliseltä. Koulusta saamat opit keskittyivät enemmän pelkästään paikanmääritykseen ja M/s Finnbostonin lastaamiseen, jälkimmäisestä ei olisi mitään hyötyä tässä laivassa. Naviskan venttiilistä kurkkimalla ei vahtiperämiehen hommat juurikaan auenneet. Jopa laivapäiväkirjan täyttö oli uppo-outoa. Mitä millekin riville kirjoittaa, ja koska. Nyt redillä se oli helppoa, senkun merkkasi, että "Ankkurissa Kruunuvuoren selällä, paikka muuttumaton", sitten stoppari perämiehen nimi ja yövahdin nimi. Mutta entä jos ja kun lähdetään liikkeelle.█



Sitten tuli Juhannus, kaikki lähtivät kotiin. Melkoista luottamusta osoittaa se, että Kipparikin lähti kotiinsa Raumalle, eivätkä jääneet Försti ja Kakkonenkaan laivaan. Minä, pojan nulkki, jäin ainoaksi kansipäällystön jäseneksi, lisäksi laivalle jäi miehistöä sen verran, että kone- ja kansivahdit tulivat hoidetuksi.

Mestareista paikalle jäi toinen näistä maailman vanhimmista mesuista, umpikuuro ukko, jonka hoksottimia epäilin kovasti. Tuntui, että ainoa missä hän oli nopea, ja pystyvä, oli jääkaapin tyhjäksi syönti. Ei juuri ollut kaapissa mitään iltaisin, ihmettelin sitä kokille, hän sanoi laittaneensa sinne normi leikkeleet yms. roiskeet joka ehtoo. Sitten kerran hiffasin, että jääkaapista ei näy kuin iso perse, mesu oli aterioimassa.

Meidän kahden tehtäviin kuului myös vene kuljetuksen hoitaminen laivalta Skattan kärkeen ja takaisin. Pelastusveneellä ajeltiin, meillä oli, erikseen tilattu, patterilla toimiva kulkuvalomasto. Muilla kulkijoilla ei ollut. Se oli, illan viimeisellä vuorolla, aika jännää, kun kuuli korkeilla kierroksilla käyvän bensamoottorin äänen ja humalaisten mölinän ja loilotuksen lähenevän, mitään ei näkynyt, ja sitten, doppler ilmiön mukaisesti hurautti ohi ja loittoni. Onneksi me olimme niin hitaita, että meitä oli helppo, humalaistenkin, väistää.

Vastavihitty vaimoni tuli laivalle, Juhannuksen viettoon. Tähän minulla oli Kipparin lupa. Aikaa, ja aikakauden tapoja, kuvaavaa oli se, että hänellä oli vihkitodistus laukussaan. Ja se tarkastettiin poliisin toimesta kun hän odotteli venettämme tulevaksi. Millainenkohan mekkala nykyisin nousisi, jos naisen tulisi todistaa asiansa ja säätynsä jollekin passipoliisille. Silloin oli vielä nämä huoltopoliisit satamissa kyttäämässä. Kuuluisimpia lienee ollut Kotkassa tämä Väiski, kaikkien ystävä.

Onneksi vaimolla oli tämä todistus ja henkkarit, ei joutunut pidätetyksi siveettömyydestä.

Juhannuspäivällä, taisi olla aamupäivää, kävelin täkillä. Laivahan makasi hyvin syvällä, kun ei ollut erillisiä paarlastitankkeja korottamassa kuivakylkeä, eli olisikohan ollut puolitoista- kaksi metriä vesirajaan. Viereen ajoi puoliksi katettu, nopeakulkuisen näköinen vene. Se alkoi ajaa samaa vauhtia, kuin mitä minä kävelin, toki kiinnostuin, että onkohan heillä jotain asiaakin. Veneen keulatäkillä makasi, kohtalaisen vetävän näköinen friidu bikineissään, ja kun hän huomasi, että katselen häntä, hän levitti jalkansa, taputti haaroväliään ja huusi, että "vedä kundi hanskaas". Just. Olihan heillä asiaa. Kumma kuinka jotkut asiat vaan jäävät mieleen.█



Laajasalon selällä ankkurissa

Tulihan sitten sekin hetki, että lasti päästiin purkamaan. Osa lastista purettiin Laajasaloon, loput oli tarkoitus viedä Ouluun.

Stadista lähdettiin ulos vahtini lopussa. Vahti vaihtui heti Kustaanmiekan jälkeen. Jäin brygälle katselemaan, että mitä kaikkea siellä tapahtuukaan. Eipä se sen kummempaa ollut, kuin mitä kokemani aikaisemmista laivoista. Kippari ja luotsi ei juuri jutellut, vahtiperämies ei puhunut mitään ja ruorijengari toisti ainoastaan kurssit ja muut ruorikomennot. Melko yksivakaata hommaa, kaiken kaikkiaan. Mutta miksikä se olisi kovalla pölinällä muuttunut, ei ainakaan paremmaksi. Luotsi jäi Harmajan jälkeen ja Kippari oli hetken ylhäällä. Sitten hän, ilman sen kummempia puheluita vaan häipyi. Katselin 2.perämiehen touhuja ja totesin, tosin vain itselleni, että eipä näytä ihmeelliseltä touhulta tämäkään. Painelin alas minäkin.

Illalla oli sitten edessä ensimmäinen oma vahtini. Kävin sapuska aikaan päästämässä Förstin syömään ja sitten vähän ennen klo 20 tulin ylös vahtiini. Paljoa en tästä vahdista muista, otin tiheästi suuntimia, piirsin sijoittajia karttaan ja touhusin kovasti. Vahtimiehenä minulla oli ikäiseni puolikas, hän oli käynyt valmistavan, ja oli aikeissa mennä perämiesluokalle seuraavana syksynä. Luonnollisesti hän halusi oppia minulta navigointia yms. tieteitä. Ja minä tärkeänä sitten opettamaan. Siinä sitä sokea talutti rampaa. Kippari tuli brygälle ja lopetti mukavasti alkaneen juttelumme kuin seinään. Hän ilmoitti, että tässä laivassa ei veljeillä miehistön kanssa, hänhän on jo asiasta aikaisemmin maininnut. Yritin sanoa, että olin näyttänyt vahtimiehelle navigointia. Kipparin kanta oli ehdoton, ei jutella ja sillä selvä. Melkein kuin hänen kollegansa lausahdus M/t Prontossa, eli että jos vahtimies haluaa katsella kiikareilla, menköt Merikouluun.

Ouluun saavuttiin ja lastin loput purettiin Vihreäsaassa. Sen verran oli aikaa, että päätin käydä Arinassa muutamalla oluella. Siellä istui Päälystön pölykalle, noin kolmekymppinen nainen. Försti oli tämän naisen jo ehtinyt ristimään Mustaksi Surmaksi, en tiedä tunsiko hän naisen entuudestaan, mutta nimi tuntui sopivalta. Hän tuli pöytäni istumaan, ja alkoi kysellä kaikkea mahdollista. Pikku hiljaa minulle valkeni, että siellä sitä ei olekaan ihan kaikki kotona. Että juoksupyörä pyörii, mutta hamsteri on kuollut. Tulimme kuitenkin laivalle yhtä matkaa, mutta minä siirryin nopeasti omaan hyttiini. Ettei vaan olisi joutunut sekaantumaan mihinkään monimutkaisempaan.

Oulusta lähdimme kohti Göteborgia, sieltä oli tarkoitus bunkrata ja jatkaa kohti Välimerta. Oulusta lähdön jälkeen sattui hupaisa episodi, Jorma, tämä Täkkikakkonen oli hyvin omapäinen kaveri, hän ei kuvia kumarrellut, eikä myöskään tuntunut antavan Kipparin auktoriteetille suurtakaan arvoa. Kipparilla oli tapana tarkastaa, että perämiehet olivat siirtäneet merkinnät kladista Laivapäiväkirjaan siististi ja oikein. Jormalla oli poikkeuksellisen kaunis käsiala, oli ilo katsella hänen kirjoituksiaan. Tällä kertaa hän oli merkannut Päällikön opastuksella tapahtuneen osion Laivapäiväkirjaan tekstillä "Pää-ääliön opastuksella", arvaahan sen, että tästä nousi kova huuto ja meteli. Seurasin sivusta, kun brygällä huusi kippari, suureen ääneen, että "Vai olen minä Pää-ääliö" ja Jorma, vinosti hymyillen totesi, että "niinhän siinä lukee". Ja minä seurasin tätä remellystä tukka pystyssä ja silmät ymmyrkäisinä, että tällaistakos tämä päälystöelämä nyt sitten onkin...

Koko tästä matkasta ei mieleeni ole jäänyt juuri muuta, ehkä ainoa merkille pantava seikka oli nämä Tanskan poijuväylät. Siellä minä ajelin yksikseni, ei Kippari paljoa ylhäällä juossut. Mutta olen ajatellut, että todennäköisesti tuijotti silmä kovana salongin venttiileistä ulos. Muuten meni hyvin, mutta yksi poiju tuli väärältä puolelta vastaan, mutta sekin oli väylän keskipoiju, että ei mitään hätää. Tiukkaa navigointia.

Matkalla pestiin tankkeja, oli saatu oorderi ottaa Sisialiasta, Augustasta bensalasti Fos/Laveraan Ranskaan. Ensimmäisen kerran ei tankkijobit kuulunut minulle. Osasin kyllä nauttia tästä. Ei ollut minulla suurta tarvetta painella paskaseen tankkiin lapiomaan ruostetta.

Augusta lienee suurimalle osalle tuttu paikka lähinnä bunkrauksen vuoksi. Onhan satama hyvin Mustalle Merelle suuntautuvan liikenteen varrella, ja täten hyvä vaihtoehto bunkraukselle. Mutta samassa lahdessa on suuri jalostamo, laivat ajavat raakaöljyä Pohjois-Afrikan maista sinne ja sitten jalosteita ulos sieltä. Olin aikaisemmin käynyt siellä Algotin Lennyn kanssa lastaamassa kuorman Jugoslaviaan.

Lastaus oli nopea ja alkoi matka Ranskaan. Eipä se matka pitkä ollut, ja pian olimme Fos/Laverassa lossaamassa.

Wihurilla oli pirun monimutkainen matkaraporttikaavake, se ei oikein tahtonut mahtua minkäänlaiseen kirjoituskoneeseen, siitä piti tehdä monta kopiota, eikä se saanut, missään tapauksessa olla käsin kirjoitettu. Tietenkin ko. kaavakkeen täyttö oli nokitettu kolmoselle. Töijäyksen jälkeen, naviskassa, sanoin Kipparille, että tuon valmiin raportin hänelle mahdollisimman pian. Matkahan päättyi satamaan tuloon. Kippari katseli minua tiukasti, hänellä oli pistävät, mustat silmät. Äijä vaan tuijotti, ja ehdin ajatella, että jos toi tulee lähemmä, niin mä tempaisen heti, kävi kuinka kävi. Taisin otaksua hänen vallan seonneen. Sitten hän ojensi kätensä ja sanoi "Voitto Erik", no älysin, että Kippari ehdotti sinunkauppoja, minulle, nuorelle perämiehen klopille. Taisin sitten soperrella että "Lauri Heikki Sakari" ja asia jäi siihen. En minä häntä oppinut koskaan sinuttelemaan, vanhempaa miestä. Taisin puhutella sitten jollain epämääräisellä persoonamuodolla, pikkaisen tyyliin "Ottaako se kahvia". Kotonakin oli opetettu, että vanhempia ihmisiä teititellään, ja sillä selvä. Mutta olihan tuo jonkinmoinen viesti, että olin osannut hommani jotenkuten hoitaa.

Menimme Förstin kanssa käymään kaupungilla, otimme muutamat huurteiset ja kinasimme voiko sanoa englanniksi "Thank you so much", että tollasia tärkeitä asioita. Enemmän ihailimme baarineidon muotoja.

Laivalle tullessamme oli purkaus hidastunut kovasti, lähtiessämme oli neljä pumppua louskuttanut kuormaa maihin ja kaikki näytti hyvältä. Laivalle tullessamme oli käynnissä enää yksi pumppu, ja sekin näytti enemmän suihkulähteeltä. Muut kolme oli jouduttu, vuotojen vuoksi, pysäyttämään. Ilmeni, että bensa oli liuottanut BlasticBadding-paikat pumpuista. Muuta konstia ei ollut kuin koettaa, puutapeilla, saada edes yksi pumppu pitäväksi, olihan se lasti saatava maihin. Jotenkin tässä onnistuimme, mutta tuskin jäi M/t Preston maine loistavana Ranskan teollisuuden mieleen. Ihme, ettei räjähtänyt koko laiva.

Tullessamme olin pienessä nousuhumalassa, ja hyvin reteänä, olinhan nuori, hyvässä kunnossa, mistään mitään tietämätön ja elämäni tunnossa. Försti ei tainnut pientä humalaani huomata, hän sanoi, että laita työvaatetta päälle ja mene täkille johtamaan puomin rikausta. Niin kuin se nyt mitään työnjohtamista olisi tarvinnut. No, minähän pyyhälsin täkille ja katselin aikani sitä räpeltämistä. Laivaan oli onnistuttu haalimaan melkoinen jengi, joko täysin kokemattomia poikia, tai sitten enempi vähempi juoppoja ex-seilureita. Tai mahtoivatkohan olla edes ex-seilureita, sen verran kömpelösti rikaaminen sujui. Tai ei sujunut. Oikeilta, merimiehiltä, humalassakin, tuon kaltaiset pikkuhommat sujuivat kyllä. Kyllästyin katselemaan sitä sähläämistä, ja totesin, että kuivarahtilaivassa te jätkät kuolisitte nälkään, eivät ne anna siellä osaamattomille ruokaa. Tämähän lausahdus olikin kuin suoraan työnjohdonoppikirjasta, varmasti tulisimme tämän jälkeen löytämään yhteisen sävelen kaikissa työtehtävissämme. Onneksi en ihan saanut turpaani. Puomi kyllä nousi vähäisemmällä mölinällä tämän jälkeen.

Fos/Laveran jälkeen oli lasti Sardiniasta, en kuollakseni muista, minne, Sarrochia ennen oli episodi kokin kanssa, siitä olen kirjoittanut aikaisemmin tarinassani Sardinian sairaalareissu. Että ei siitä sen enempiä. Sardinian lastin jälkeen haimme kuorman Constanza Romaniasta. Sepä se oikein deekumesta oli, onkohan edelleen, ainakin tämä nykyinen hevosenlihaskandaali johtaa kohti Romaniaa. Joku laivalla totesikin, että mitäs luulette mustalaisten johtaman kommunistivaltion olevan. Merimiesten paratiisiko? No, olihan siellä kaikki normaaliin merimies lystiin tarvittavat ainekset, edullista viinaa, nättejä tyttöjä, kohtuullinen ilmasto ja noin. Vastapainona kyllä oli sitten sinksareita, varkaita, byrokratiaa ja kaiken kattavaa epärehellisyyttä. Mustalle Merelle mennään, niin kuin kaikki tietävät, Istanbulin kautta. Canakkelissa on nk. transitklaaraus, laiva hidastaa ja vierelle ajaa klaarausvene, se on vesibussin kokoinen värkki ja yleensä nuorin perämies vie laivan paperit syynättäväksi. Oli aika myöhäinen ilta, kun tuli vuoroni mennä papereiden näyttöön. Lankonki oli rikattu valmiiksi, ja minulla oli vanha nahkasalkku jossa oli dokumentit ja pullo whiskyä sekä muutama limppu tupakkaa. Kun minua ei oltu sen kummemmin neuvottu, kuinka siellä veneessä toimitaan, niin sisään mennessä tervehdin näitä viranomaisia, tai murhamiehiltä ne minusta näyttivät, pikkutakkeineen, lippalakkeineen ja tuuheine viiksineen. Veneen jakoi kahtia pitkä, laidasta laitaa ulottuva pöytä, nostin laivan dokumentit siihen ja läiskäisin whiskyä ja röökkiä viereen. Se oli väärin, ele kielellä minulle näytettiin, että anna lahjukset pöydän alta ja odota kun paperit syynätään. Hurja määrä leimoja mäiskittiin papereihin ja sitten käteltiin ja oltiin ystäviä. "Atatyrk Mannerheim seim seim" hoki ukot ja näyttivät kuinka nämä kaksi merkkihenkilöä olivat kavereita. Mitäpä minä tuota kiistämään, nyökyttelin vaan, sitten käteltiin ja sain poistua. Vieläköhän tuo transitklaaraus on käytössä? Istanbulissa vaihtui Kipinä, edellinen ei juuri ollut selvää päivää nähnyt koko reissun aikana, ja uusi oli jäänmurtaajasta kesälomalla. Mukava mies, ja hiukan nuorempi kuin edellinen, ei paljon, mutta noin 25 vuotta taisi mies nuorentua.

Constanzaa kohden mentäessä vierellämme ajoi kreikkalainen pönttö, kipinä tuli brygälle ja kysyi, että onko meillä vielä pitkä matka redille. Ihmettelin

pikkaisen kysymystä, mutta kerroin, että noin 12 tuntia olisi matkaa. Kipinä naureskeli ja kertoi vierellämme olevan kreikun antaneen saapumisilmoituksen just äsken. Eli varmisti paikkansa jonossa olevan ainakin meidän edellä. Todennäköisesti kreikun kippari oli kokenut kettu, ja osasi seudun temput.

Mieleeni jäi, että töijäyksen jälkeen Kippari lähetti minut viemään bukseeriin 5 kartsaa Marlboroa. Ihmettelin tätä, ja hän sanoi, että maassa maan tavalla. No tämä maan tapa tuntui koskevan kaikkia, ja kaikkea, mitä siellä satamassa tehtiin. Makeanveden saaminenkin oli muutaman tupakka-askin takana, ihan kaikki oli lahjonnalla hoidettava.



Constanzan satamaa

Kuva: jsc.nasa.cov

Tapahtui niinkin, että kun laiva oli lastattu, niin Kipparilta oli palanut käämit, salongissa, ulosklaarausta ja lastipapereita tehdessä, hän oli, kyllästytynään tähän jatkuvaan pummaamiseen, kysynyt, että eikös teillä täällä Romaniassa ole pummaamisen kieltävää lakia. Ulosselvitys komission nokkamies oli alkanut asettelemaan papereita takaisin salkkuunsa ja todennut, että tämä lähtöselvitys voidaan myös tehdä maissa, mutta se saattaa kestää jopa viikon. Mikä siinä auttoi, Kippari haki taas uuden keussin Marlboroa ja homma jatkui entisellään.

Uloslähdössä vein taas hinaajaan heidän röökinsä, sitten kiinnostuneena seurasin, kun luotsi kysyi, että voisiko hän saada kartsan röökiä ja pullon Jussi Kulkevaista, hyvä ettei häntä heitetty siiveltä mereen. Kippari oli todella kiukkuisen oloinen. Jäi luotsilta tupakat ja viinat saamatta. Mutta, liekö sattumaa, mutta aallonmurtajalla olikin iso ruoppaaja tulossa eteen, aika liki siitä pyyhkäistiin, eikä luotsin ilmekään värähtänyt. Mutta tärkeintä oli, että nyt suunnattiin keula kohti Casablancaa.

Casablancassa oli sisääntulo melkoinen operaatio. Kolmosena paikkani oli standby-aikana brygällä, försti oli keulassa ja kakkonen ahterissa. Seisoin

telegrammin viereellä, toistin isoon ääneen komennot ja vetelin spaakista. Ja tässä sisään tulossa niitä komentoja todella tulikin. Myöhemmin koneykkönen, Antti, kysyi minulta, että laskinko montako manoveerausta tuli, sanoin, että en ehtinyt mitään laskemaan. Hän sanoi, että 58 kertaa olin veivannut telegrammia, viimeisen ollessa, luonnollisesti "Finished with the Engines". Samalla hän kysyi, että olinko pannut merkille, montako manoveerausta saimme. En minä sitäkään ollut huomannut, koko sisääntulo oli niin hurjaa touhua, että koko huomioni oli kiinnittynyt siihen. No, Antti sanoi antaneensa vain 20 manoveerausta, muuten olisi ilmat loppunut.



Casablancan satamaa

Kuva: Casablanca Port Authority

Kaijaan päästiin, se oli normaali paskakaija, jostain sitten kaiken skeidan alta löytyi luukku ja luukun alta letku. Siihen oli tarkoitus lossata. Laivalle tuli värikäs joukko ihmisiä, oli kaupustelijoita, sanitäärijoukkoja, viranomaisia, sipsujen edustajia, letku-ukkoja ja muuta kööriä. Täkillä alkoi sen kertainen meno ja meininki, huuto ja hoilauks. Olisi ollut mahdollisuus ostaa viinaa, naisia, tupakkaa, kilpikonnia, nahkaesineitä, hassista, kamelinpaskaa, Marokon lippuja ynnä muuta tarpeellista. Sanitäärien tarkoituskin selvisi. Koko laivaväki tuli rokottaa keltakuumetta vastaan. Täkkikakkonen kieltäytyi ehdottomasti, häntä ei räppipäät rokottele. Kippari hermostui, ounasteli kaiketi jotain vaikeuksia viranomaisten kanssa, mikäli siis joku jää piikittä. Mutta Jormalla olikin voimassa oleva rokotus ja se kelpasi. Näin kuinka leveästi hän hymyili Kipparin ahdingolle. Kiusa se on pienikin kiusa. Mutta Kipparimme oli täysin vakuuttunut, että Jorma oli hullu, kuulin hänen mutisevan jotain sen tyylistä.

Nämä letku-ukot olivatkin ihan oma jenginsä. He rikasivat, pumppumiehen valvovan katseen alla, sen lokerosta kaivamansa slangin. Sitten he leiriytyivät manifoldien alle, siellä nukkuivat ja pelasivat jotain korttipeliä. Katselin sitä pakkaa kerran, ja se oli, ainakin minulle, täysin ennen näkemätön. Eri ollut ässiä, ei kurkoja eikä' muitakaan normi kortteja, jotain sapeleita yms. itämaista juttua niissä oli.

Letku-ukot saivat käydä miehistön messissä syömässä, mutta vasta miehistön ruokailtua. Kerran huomasin, että kun he tulivat messistä täkille, niin pistivät tupakiksi saman tien. Sain heidät tumppaamaan tupakkansa ja, näin luulin, ymmärtämään, että ei ole terveellistä polttaa tankkilaivan täkillä. Koko kööri marssi laiturille tupakoimaan, kun yritin sitten viittoilla, että samat kaasut ne

leijailee siinä kaijallakin, ukot vaan viittasivat kintaalla ja viittoivat minulle, että siellä kaijalla on Marokon lait ja laivalla Suomen lait. En jaksanut tästä sen kummemmin touhuta, mitäpä se diesel pamahtaa. Kunhan eivät väsää nuotiota täkille, niin kaikki on hyvin.

Täytyihän se lähteä maihinkin, uuden Kipinän kanssa päätettiin tehdä kävelyretki Jenkkien merimieskerholle, oli kuulemma hyvinkin lähellä. Katselimme kun meitä ennen meni maihin tämä Päällystyn siivooja, Musta Surma. Hänellä näytti olevan kova kiiru ja selkeä reitti minne suuntasi. Ennen sataman porttia oli pienehkö konttiplaani, ja niiden konttien sekaan hän hävisi. Ihmettelimme asiaa keskenämme, mutta sitten vaan ajattelimme, että kaipa tuo, aikuinen nainen, tietää mitä tekee.

Me kävelimme aika pitkään, aloimme ihmetellä, että ei se kerho voi näin kaukana olla, ohitimme jonkinlaisen metsikönkin, siellä näkyi loikoilevan paikallisia asukkaita, ja silloin päätimme, että nyt lähdetään takaisin päin. Meitä lähestyi noin seitsemän nuorta miestä, he halusivat kovasti jutella. Sanoin Kipinälle, että älä missään tapauksessa pysähdy, nuo meinaavat meidät rullata. Jatkoin matkaa ja tunsin kuinka yhden kaverin käsi tavoitteli takataskusta lompakkoa ja passia. Nappasin kädestä kiinni ja väänsin, kuului surkea parahdus, tönäisin tämän nuorukaisen tien sivuun ja katselin, että missä se Kipinä on. No, hän oli kuin olikin pysähtynyt, ja oli näiden kundien piirittämänä. Käännyin takaisin, ja näytin kai aika uhkaavalta, huonoimmat lähtivät perääntymään, ja käskin Kipinää jatkamaan matkaa. Yksi näistä deekuista otti oikein nyrkkeily asennon ja meinasi kai että otetaan rehellinen matsi. Minä olin noista rehellisistä matseista oppinut jo nuorena poikana, että ne ei vaan kannata. Potkaisin tätä paikkakunnan Gunnar Bärlundia nivusiin, ja sitten lähdimme juoksemaan. Sinne jäi kiemurtelemaan, Suomi johti kaksi nolla. Aikansa nämä muut meitä seurasivat, mutta kun pääsimme katuvalojen piiriin, niin takaa-ajo loppui. Lopulta löytyi se kerhokin. Sen verran oli jännitystä, että meillä oli kova uho päällä. Otimme olutta ja kehuimme keskenämme kuinka hiton kovia kundeja olemmekaan. Ja sitten taksilla laivaan. Sellainen oli minun Casablancan visiitti. Kävin vielä seuraavana päivänä ostamassa lompakon, heti kohta sataman portin jälkeen oli muutama basaari ja kapakka, kapakoissa todella kuluneita tyttöjä ja kovat hinnat. No, ostin "nahkaisen" lompakon ja laivalle päästyäni totesin, että ei sitä voinut hytissä pitää. Ripustin ostokseni ulos tuleentumaan, ja kahden viikon jälkeen, hajun ollessa edelleen kaamea, lemppasin koko lompsan mereen. Millä lie parkinneet mokoman, mutta se katku oli kaamea. Ei tullut kotiin suvineeria siitä visiitistä. Ihmettelen vieläkin, kun jotkut ostivat sellaisia nahkaisia jalkapalleja, millainen katku niistä kotiin leijailikaan.

Yhtenä iltana kun olin vahdissa, katselin, kun yksi moottorimies ja Poosu menivät kaijalle, heillä oli tarkoitus ratkoa välejä. Tappelu jäi melko lyhyeksi, Poosu huitaisi moottorimiehen selälleen ja oletti tämän riittävän. Hän kääntyi kohti lankonkia ja oli kävelemässä pois päin, moottorimies tuli tolkkuihinsa ja otti kaijalta ison kiven ja lähti hyökkäämään kohti Poosua. Poosu kuuli jotain ja kääntyi nopeasti. En ole, en edes elokuvissa, nähnyt niin sulavaa lyöntiä. Se oli sellainen muulinpotku, että moottorimies jäi selälleen pidemmäksi aikaa. Näytti kuin hän olisi noussut ilmaan ja lentänyt vaakatasossa jonkin matkaa. Se tappelus oli siinä. Tämä Poosu oli raumalainen, todella väkivahva mies.

Ihmettelinkin, että kuinka se motori oli yleensäkin uskaltanut haastaa hänet. No, lopputulos oli arvattavissa.

En tiedä tuliko Mustalle Surmalle suvineeria, mutta aamulla hän oli kyllä niin huolella naidun näköinen, raavittu ja purtu, ilmeisesti koko beduiinikylä oli, siellä konttien välissä, pitänyt lystiä hänen kanssaan. Väliperämies Jorma kysäisi, että olikos hauskaa. Tämä nainen vastasi, että ei se enää lopuksi niin hauskaa ollut.

Matkamme jatkui Mohamedian redille, siellä lossasimme loppu kuorman merestä nostettuun slangiin. Nykyisin Mohamediassa sijaitsee maailman suurin moskeija, se oli vasta kivijalassa, ei isommin näkynyt redille. Nythän se kai hallitsee koko maisemaa.

Ja Mohammediaan on myös rakennettu kunnollinen öljysatama, Nesteen Masterakin on siellä, ainakin kerran, käynyt.

Laivalle tuli taas paikallinen letku-ukkojengi, he käsittelivät letkun ja asustelivat, taas, siellä manifoldien alla. Paitsi, Musta Surma järjesti heille yhteiskivaa hytissään, näiden letku-ukkojen föörmanni tuli sanomaan, että meillä on Kreisi Leidi laivassa, mä totesin hänelle, että on tiedossa, mutta että kuinka hän sen tietää. Hän vinkkasi minut mukaansa, ja näytti, äijät venttasivat jonossa ja pääsivät yksitellen hyttiin hoitoon.

Toisaalta, miksei kukaan laivan tosi kovista merimiehistä ottanut asiakseen, alun alkaen, hoitaa Mustan Surman kutinat, ei olisi ollut arabeilla niin lystiä.

Ja matka jatkui, nyt piti hakea toinen lasti Constantzasta, tiedossa oli, että se olisi jonnekin päin Eurooppaa, siis Saksaan, Hollantiin ja sinne. Minulla oli vikaeraus jo täyttynyt pariinkin otteeseen, olihan rullassa merkittynä 1-1½ kuukautta, ja aikaa oli ehtinyt vierähtää jo kolme kuukautta. Ja muistaa pitää, että olin myös tuore aviomies, että olihan se jo ikävä vaimoakin. Kysyinkin Kipparilta, että onko mulla mahdollisuus päästä kotiin Euroopasta. Hän sanoi, että ilman muuta, sopimus on täytetty jo tuplanakin, että yhtiö on velvollinen maksamaan kaikki kulut kotimatkastasi. Se oli helpottava tieto.

Lastaus sujui normaali tempuin Constanzassa, pummaus jatkui ja Kipparin päreet olivat virallisen pummaamisen kanssa kovilla. Musta Surma teki menestyksekkään laivastovierailun yhteen Stoltin pönttöön. Että sinälläänkin kaikki oli kuten piti. Mutta saimme lastin dieseliä päälle, ja vahvistui, että kuorma on Saksaan, Bremenin lähelle, Brake nimisen kaupungin laituriin.

Bunkrasimme Augustassa, ja menin pöljyyksissäni ostamaan neljän litran punkkupullon, siinä se oli timpraamista, kun rakensin sille kuljetus laatikon. Kun ideani oli, että saan sen mukaani Saksasta lentokoneeseen ja kotiin. Ja sainkin. Vakituisen Förstin verkonpunonta rimat siinä taisivat muuttua vikaerauskolmosen punkkuboksiksi.

Matkasta Saksaan en muista oikein mitään, yhtenä mieleen jääneenä seikkana oli se, että ajattelin laittaa oikein hyvän position keskiyöllä karttaan, olimme Välimerellä, Afrikan kustilla ja siellä on korkeat rannat, joista saa hyviä tutka paikkoja. Siispä starttasin, kaikista kielloista huolimatta, toisen tutkista. Laivassa oli ehdoton tutkan käyttökielto. Vain Kippari sai laittaa tutkat päälle.

Olin tätä ihmetellyt, mutta toisaalta, ei tutkan käyttötaitonikaan olleet mitkään huippuunsa hiotut, taisin olla enemmän helpottunut tästä kiellosta.

No, starttasin tutkan, ja jo ennen kuin siihen oli kuva ilmestynyt, oli Kippari brygällä, ja oli myös pirun kiukkuinen. Suoraa huutoa tuli kyllä, ja nopeasti, ennätin saada selvää muutamista lauseen pätkistä, pää osassa oli "Mitä perkelettä, kielletty, saatana ja sammuta se heti". Yritin soperrella, että sitä paikkaa tuolta rannalta, mutta minun puheeni olivat hytynen ininää Kipparin pyhän vihan rinnalla.

Ihmettelin tätä primitiivireaktiota Väliiperämiehelle, hänellä oli mahdottoman hauskaa, naurultaan hän sai kerrotuksi, että tutkien moottorit ovat Kipparin makuuhuytin vieressä, sängyn ja tutkahuoneen erottaa ohut vaneriseinä, ja se seinä ei ääntä pitele. Selvisi sekin, vähän myöhään, mutta selvisi, ja tuli varsin selväksi.

Biskajalla kokeilin, iltamyöhällä, oppimaani kahden mailin sääntöä. Merenkulun opettajamme sanoi useampaan otteeseen, ettei saisi päästää muita laivoja kahta mailia lähemmäksi omaa laivaa. Sitä kun yritti noudattaa, vaikka ei Biskajalla niin kova liikenne ollutkaan, niin eipä matka taittunut. Lopetinkin kokeilut aika pian, ja jatkoin normaalilla tyylillä, elikkä kunhan ei päin ajeta, niin hyvin menee.

Laituri Braken lähellä oli tosiaan vain laituri joen penkassa, hankala paikka olla, laivat ohittivat laiturin aika haipakkaa ja meidän trossit vaan venyi ja paukkui. Kulkihan siitä ohitse kaikki Bremenin liikenne.

Kävimme rantasapissa oluella ja kornilla, otimme, ystävällismielisen, painimatsin Kipinän kanssa ja seuraavana aamuna olikin lento kotiin.

Kyllä oli mukava nähdä nuorikkoa, olihan siinä kulunut reilu kolme kuukautta. Tietenkin on ihmisillä ollut, ja on, todella paljonkin pidempiä hugeja, ja tuli niitä itsellekin kohdalle, mutta silloin se tuntui pitkältä ajalta olla erossa.

Pieni jälkinäytös tähän vielä on lisättävä. Menin hakemaan ulosmaksuani Wihurin, tai siis Suomen Tankkilaiva Oy:n konttorilta. Henkilöstöpäällikkö Blomster kutsui minut toimistoonsa ja alkoi moittia minua siitä, että olin halunnut laivasta jo Saksassa ja aiheuttanut Varustamolle ylimääräisiä kuluja. Sen verran minuun meni piru, että kerroin hänelle mönstränneeni max 1½ kuukaudeksi ja olleeni laivassa reilut 3 kuukautta, mikä kohta ei tässä nyt täytä sopimusta? Lisäksi sanoin toivoni olevan, että saan rahani, enkä tulisi häneltä ikinä jobia kysymään. Sain rahani konttorin rouvalta, hän oli selvästi tolaltaan kun sillalailla riitelin Kapteeni Blomsterin kanssa.

Minua tämä asia ei vaivannut ollenkaan, kunnes, ollessani Kippariluokalla, kuulin Wihurin menneen perseelleen ja Blomsterin siirtyneen Nesteelle miehittäjäksi... Just.

Mutta se on eri stoori se