

# Viimeinen reissu



Timo Nenonen

Kuva: Matkalla johonkin Pohjois-Ruotsiin jäänsärkijän hinauksessa ja ottamassa luotsia helikopterista.

**Yksi tapa jakaa kauppalaivat eri kategorioihin on pienet ja suuret laivat. Aion tässä jutussa keskittyä pieniin laivoihin ja niihin ongelmiin, mitä siellä tulee eteen. Mitään kovin mukavia seilattavia nuo pikkulaivat eivät olleet, mutta jonkun täytyi niitäkin ajella. Porukkaahan niissä oli lähes saman verran kuin isommissa ja henkilösuhteet olivat, ehkä laivan pienuudesta johtuen, aika intensiiviset. Itselläni noita ”pikkukäysiä” kerääntyi aika iso joukko.**

Joskus 80-luvulla olin päällikkönä laivalla, jonka nimi oli **Hallstavik**. Se oli tuommainen 100 metriä pitkä +/- . Omistajat olivat suomalaisia, perässä liehui Maltan lippu ja kotipaikka oli **Valletta**. Se ostettiin saksalaisilta, jotka olivat ajaneet sillä jo pitkät ajat. Laiva oli kyllä pidetty hyvässä kunnossa ja vaikka siinä oli aika huono koneteho, sillä oli kuitenkin jääluokka. (Olikohan peräti 1 A) Porukka oli pääasiallisesti suomalaisia. Kaupan yhteydessä saimme myös linjan, aloimme ajaa paperia Raumalta Irlantiin. Itse menin laivan päälle Raumalla yhden suomalaisen reparin kanssa ja loppu porukka tuli laivaan Holtenaussa, jossa vaihdettiin myös lippu.

Näillä eväillä ajettiin lähes kaksi vuotta vaihtelevalla menestyksellä, kunnes laiva myytiin. Viimeisellä reissulla lastasimme Raumalla paperia Warrenpoint’iin Pohjois-Irlannissa. Tuo matkan tekemisessä oli ensiksikin kaksi reitinvalintaa, joko Tanskan salmien, Pentland’in salmen, Cape Wrath’in ympäri ja Skotlannin saariston läpi määrän päähän. Toinen

mahdollisuus oli Kielin kanavan, Englannin kanaalin ja Lands End'in kautta määränpäähän. Matkan pituus oli kumpaakin kautta yhtä pitkä. Reitinvalinnan ratkaisivat sääolosuhteet ja myös Kielin kanavamaksu.

Tuolla viimeisellä reissulla tutkiessani tulevia sääennusteita, voin vain todeta, että matkasta tulisi kuoppainen. Lasti tuli sisään, teimme meriklaarin ja lähdimme ulos. Tuuli oli voittopuolisesti SW suunnalta ja puhalteli siis etupäässä vastaisena. Itämeren puoleinen osuus saatiin kunnialla läpi, mutta kun ennusteet näyttivät Pohjanmeren puolella tuulten jatkuvan samalta kantilta, päätin lähteä Kielin kautta. Käytän tässä ilmaisua ”päätin”, sillä kyllä nuo päätökset tekee kippari joskus yön pimeinä hetkinä. Ei siinä tarvita mitään laivakokouksia. Tosin fiksu mies kuuntelee muidenkin mielipiteitä ja tekee sitten päätöksensä, ottaen kaiken huomioon. Monta kertaa tuli mieleen, että eikö tuota vastuuta voisi edes hiukan jakaa. Äänestettäisiin esimerkiksi, että lähdetäänpö ulos ollenkaan huonon sään takia tai jotakin muuta siihen tyyliin. Ennen vanhaan kun FÅA:n laivoissa oli naiset byssassa, he pyrkivät ottamaan vähän yli noita päällikölle kuuluvia hommia, kippari oli todennut jossakin laivassa, että ”tällä kertaa mennään kyllä Kielin kautta, sano trissa mitä hyvänsä.”

Kielin kanavassa ilmeni, että Pohjanmerellä oli alkamassa myrsky ja esimerkiksi Elbellä oli luotsipalvelu keskeytetty (suspended for all ships). Tämä tarkoitti sitä, että luotsi jäi pois jonkin matkaa Cuxhaven'ista länteen ja sen jälkeen mentiin tutkaohjauksessa ulos. Teknisestihän tuossa ei ollut mitään ongelmaa, mutta meidän koneteholla matkanteko olisi ollut tosi hidasta nyökkimistä. Yksi mahdollisuus oli, että menit Elbelle ankkuriin, mutta luotsin poishaku ja uudelleen laivalle tuominen olivat kovin kalliita operaatioita. Toinen juttu oli, että joessa ei ankkuri oikein pitänyt ja mekin olimme aikaisemmin driivanneet siellä. Päätin siis jäädä Brunsbüttel'iin laituriiin odottamaan parempaa säätä. Siellä oli kyllä pikkulaivoja pilvin pimein, kuten venäläisiä Volgobalt'eja ja Ladoga-tyypin aluksia. Siellä maattiin kylki kyljessä kiinni odottamassa parempia säitä. Varustaja ja määräsataman meklari eivät tietenkään tästä tykänneet. Parempi olisi ollut, että laiva olisi pomppinut jossakin Pohjanmerellä korkin lailla kuin että se makasi satamassa täysi lasti päällään.

Vuorokauden kuluttua myrsky moinasi, mutta vain tilapäisesti. Päätimme kuitenkin lähteä kokeilemaan. Vanhassa mainingissa puskettiin eteenpäin, mutta jo ennen Englannin kanaalia tuli uusi myrskyvarotus ja tällä kertaa se oli 12 pallia beaufortin skaalan mukaan. Siis oikein kunnon myrsky. Meillä oli kyllä tosi ammattitaitoinen ja muutenkin hyvä siiffi, joka piti koneen kunnossa, mutta ei hänkään mikään ihmeiden tekijä ollut. Minulla oli kuitenkin häneen täysi luottamus.

*Muistissani oli vielä aiemmin samassa laivassa kohtaamamme saman vahvuinen hiivari Pohjanmerellä. Olimme silloin matkalla Suomeen painolastissa ja jouduimme myrskyn silmään. Aallot olivat vuoren korkuisia ja parin tunnin ajan tilanne oli kriittinen. Meillä oli käsiruori päällä ja passasimme pääkoneen kierroksia brygältä, josta oli suora välitys. Laiva oli kuin lastu ja erään aallon kohdalla förstimme Veikko totesi, että ”kato Timo, nyt tulee*

iso.” Se oli todella iso aalto, joka nosti föörin ensin kohti taivasta ja sen jälkeen dyykattiin alas. Tuntui, että alus hajoaisi siihen paikkaan. Ei sentään hajonnut ja muutaman tunnin hakkaamisen jälkeen matkan teko tuntui paljon paremmalta.

Tuo ja moni muu epämiellyttävä kokemus selkäytimessä päätin, että lähdemme jälleen hakemaan suojaa jostakin Kanaalin varrelta. Otin yhteyttä Portsmouthin luotsiin ja tiedustelin oliko heillä jotakin vapaata venttakaijaa, johon voisi mennä tuulen suojaan. Siellä neuvottiin, että kyllä sieltä kaijapaikkakin löytyisi, mutta he voisivat opastaa turvalliseen ankkuripaikkaan Wightin saaren taakse. Minä hyväksyin tarjouksen ja matka jatkui vaivalloisesti myrsky yltyessä koko ajan.

Otin yhteyttä varustajaan ja ilmoitin aikomuksestani. No ei siellä langan toisessa päässä mitään hurraa huutoja kuulunut. Hyvin nuiva ”no sinä teet, minkä parhaaksi katsot.” Vielä ennen kuin menin pois kanavalta, jäin kuuntelemaan mitä he juttelivat sisaraluksemme kanssa, joka oli myös Kanaalissa matkalla painolastissa kohti Suomea. Päällikkö siellä selitteli kuinka heidän matkansa edistyi, johon varustaja totesi, ”hyvä, että teidän matkanne edistyy, kun tuon Hallstavikin matkasta ei näy tulevan lasta eikä paskaa.” No olihan siinä arvio. Omasta mielestäni myötätuuleen on kuitenkin helpompi surffaillla kuin hakata vastamereen.

Illalla aloimme lähestyä tuota ankkuripaikkaa. Meillä ei ollut mikään häävi kartta alueelta, mutta sen kanssa kuitenkin tultiin toimeen. Olin yhteydessä luotsiin, joka opasti meitä upeasti. On se mahtava tunne kun saa laivan myrskyävältä mereltä saaren taakse, jossa on lähes pläkä. Tuon saman tunteen olin kyllä kokenut monta kertaa aikaisemmin ja nimenomaan noissa pienissä laivoissa. Ankkuroimme, laitoinne tarvittavat tunnuksat ylös, stoppasin pääkoneen ja jatkoimme merivahtia täkillä. Eikä sitten muuta kuin seuraamaan merisääennusteita ja kuuntelemaan radioliikennettä. Telkkarista voimme todeta,



Yllä : Isle of Wight

että meneillään oleva myrsky ei ollut mikään vähäpätöinen sellainen. Onnettomuuksia oli tapahtunut sekä maalla että merellä. Jossakin Lands End’in seutuvilla oli maltalainen alus kaatunut ja kuva tuosta pohja ylöspäin kelluvasta laivasta oli päässyt Suomenkin uutisiin. Meidän vaimoväkemme oli huolissaan miestensä kohtalosta, mutta varustaja lohdutteli heitä sanoen, että mitään hätää ei ole, laiva on Wight’in saaren suojassa ankkuroituna.

*Tuossa laivassa ollessani näin vierestä kun laiva uppoaa. Se tapahtui jossakin tuolla Skotlannin Atlantin puoleisessa saaristossa. Olimme itse menossa kohti Suomea*

*painolastissa. Kuulimme merihätään joutuneen bulgarialaisen suuren kalastusaluksen hätäsanomat. Sen sijainti oli meistä jonkin matkaa pois päin. Kuitenkin lähestyimme tuota paikkaa koko ajan. Laiva alkoi upota ja miehistö evakuoitiin helikoptereilla. Kun viimeinenkin mies oli jättänyt laivan, se kellui yhä. Siinä vaiheessa tuli joukko skotlantilaisia kalastajia, ottivat hylyn hinaukseen ja lähtivät vetämään sitä kohti Stornowayn satamaa englantilaisen sotalaivan seurattessa tilannetta. Aivan lähellä määränpäättä sotalaiva ilmoitti kalastajille, että alus oli uppoamassa ja tilanne vaarallinen, joten hinausköydet oli irrotettava. Siinä vaiheessa mekin satuimme paikalle. Ensiksi laivan keula alkoi painua veden alle. Perä nousi pystyyn ja pikkuhiljaa alus alkoi sukeltaa. Se painui veden alle jättäen pintaan pyörteen, jonka mukana nousi kaikenlaista irtainta kamaa ja öljyä. Siinä meni skottikalastajien haaveet pelastuspalkkiosta ja siinä meni myös monien bulgarialaisten kalastajien työpaikka.*

Noita suojaisten paikan hakuja sattui tässä laivassa useampia kertoja. Enää en muista kauanko tuolla Wightin saaren suojassa ankkurissa maattiin, mutta muistaakseni parin päivän perästä olosuhteet olivat sen verran otolliset, että lähdimme jatkamaan. Olihan se vieläkin vastamereen hakkaamista, eikä nopeus päätä huimannut. Lands Endiin saavuttiin ja kierrettiin tuo kuuluisa niemen kärki jonka jälkeen käännettiin kohti Irlantia. Mutta vaikeudet eivät vieläkään loppuneet, uusi myrskyvaroitus annettiin. Nyt oli vain kysymys kumpi kerkeää ensin tuo luvattu myrsky vai maitten suoja. Tuossa kilpa-ajossa me saimme jonkin näköisen voiton, pääsimme Irlannin pääsaaren suojaan. Tuo uusi matala toi kumminkin mukanaan ankaria puuskia ja kovaa sadetta. Ajoimme mahdollisimman lähellä rantoja ja saimme sieltä leetä. Loppujen lopuksi tulimme luotsipaikalle ja saimme oppaan laivalle, joka vei meidät kaijaan.

Tuollaisten kokemusten jälkeen olisi oikein ja kohtuullista, että kaijalla odottaisi torvisoittokunta ja juhlallinen vastaanottokomitea kiitospuheineen jne. No siellä oli kaksi kaijapalvelijaa, jotka vetivät trossit maihin. Tämän jälkeen tuli agentti, joka kertoi että lossaus aloitetaan heti ja pyritään saamaan laiva ulos seuraavana päivänä. Mitäpä siihen voi sanoa kuin että hienoa, päästään taas merelle keikkumaan. Siitähän meille palkkakin maksetaan.

Itse tunsin kyllä mielihyvää, että olimme monien vaikeuksien jälkeen saaneet laivan lasteineen kunnossa, sekä miehistön hengissä perille. Oma henki mukaan luettuna. Ja pääsimme sinä iltana vielä rantaravintolan rauhaan miettimään viimeistä matkaamme. Seuraavana päivänä lähdimme kohti Elsflethiä, jossa laiva luovutettiin uusille omistajille. Sain jälkepäin kuitenkin sen verran hyvää palautetta varustajalta, että tuolla viimeisellä reissulla **ei ollut yhtään lastivahinkoja**. Kivahan se oli kuulla. Tämän lisäksi voisi todeta, että laiva oli pinnalla ja porukka hengissä.

Oikealla:

Vasemmalta oikealle  
kokkistaju” Mooses  
Myrkky”, siiffi- Ismo  
ja koneförsti.



Alla oikealla:

Lipunvaihto Holtenaussa,  
kuvassa vasemmalta,  
jugoslavalainen försti,  
meikäläinen, varustaja ja  
sakemanni kippari.

