

m/s Dafny

Hevosmies

Helmikuussa 1969 otin täkkikolmosen jobin Dafnyyn, joka oli silloin muistaakseni Hollannissa ja lähtisi etelän lämpimään. Jätin turhat talvivaatteet ottamatta, kun syksyllä piti jatkaa koulussa ja edessä olisi lämmin etelä.

Totuus paljastuikin heti laivelle saavuttuani, seuraava satama olisi Hanko. Talvi -69 oli erityisen kylmä. Itämeri oli jonnekin Gotlannin korkeudelle jäässä ja kait sitä jäänmurtajan apua tarvittiin jo Hankoon mentäessä. Kolmosen hytti oli styrburin sillan alla pieni koppero, yksi stimmpatteri sihisi seinällä, kaikki skotit, turkki ja katto paljaana pakkasta vastaan. Ei kovin innostavaa alkavalle kaluunaherralle.

Hangossa lastattiin mm. graaniittisia hautakivialhioita ja kun laivaan oli jo ehtinyt tutustua, niin tuli katseltua ettei vaan niihin ollut jo valmiiksi hakattu kenenkään nimiä. Ei sentään ollut. Försti oli oikein hauska. Kehoitti ensitöikseen minua käymään maissa ostamassa haalarit. Ei minulla kyllä minkäänlaisia juhlavampiakaan vetimiä ollut ja ja haalarit osottautuvatkin kaikkein parhaaksi asusteeksi seuraavan puolenvuoden aikana.

Kovan talven takia Hanko oli täynnä laivoja ja konvoissa lähdettiin. Dafny ajeli herroiksi aitiopaikalla museo-Tarmon haarukassa avoveteen asti. Eteläisellä Itämerellä sitten selvisi, että keulapiikki, jossa oli lähes kaikki makeavesi, olikin vaihtanut sisältönsä suolaisempaan nesteeseen. No ei muuta kuin leka pohjaan ennen sundia, vähän tankeilla trimmausta, flota mereen ja pumppu painamaan vettä keulapiikkiin. Iloisesti se liris takaisin mereen useammastakin reiästä. Ei ollut Dafny kestänyt jäissäkulkua.

Kippari itse lähti keikkuvalla flotalle ja vanhana purjelaivamiehenä hakkasi puukiiloja ja rättejä repeämiin ties kuinka kauan, märkänä ja kylmissään, mutta ei siitä enää makeavesitankkia tullut. Jo iäkkään kipurin arvostus nousi kyllä korkealle minun silmissäni.

Tanskan sundin läpi mentiin aamupäivällä minun vahdin aikana ja kippari teki ”ruman” tempun. Lähestyttiin kapeinta ja vilkkainta kohtaa ja minä katselin minkä ennätin jatkuvaa poikkiliikennettä josta pitäisi löytää rako päästä lävitse. Kipuraria nauratti ja aidolla Ahvenemaa-Suomi murteella lohkaisi lähtiessään pois brykältä. ”Jaa... mine lähtee aina pois tällane paikka...”.

En usko että kippari kuitenkaan olisi ollut niin rautahermoinen etteikö olisi hyttinsä venttiilistä tilannetta seurannut ja niinhän se oli tehnytkin. Kun jotenkin olin selvinnyt poikkiliikenteen toiselle puolelle, surkeaa mangneetikompassin päältä käännettävää autopailottia käännellen, niin kippari tuli ylös ja naureskellen vain totesi että selvittiinhän siitä.

Meillä oli matka jonnekin New Yorkin lähettyville. Talviaika ja kovia kelejä lupailivat. Tanskan salmista suunnattiin kohti Englannin kanaalia tarkoituksena ylittää Atlanti vähän etelämpää, mutta ei sitä pitkälle päästy kun jo oltiin kunnon kelissä. Räntää

ja vettä tuli taivaan täydeltä kovan tuulen saattelemana ja siinä vaiheessa huomasi ettei brykän kattokaan ollut täysin vesitiivis.

Nyt on hyvä kertoa Dafnyn mainiosta navigointi varustuksesta, johon kuului jo aikaisemmin mainittu mangneettikompassi, päältä kierrettävällä autoapilotilla höyrytettyä ja kertakaikkiaan ihmeellinen tutka, jonka käyttövoimana oli Aatamin aikuisia hehkuputkia isossa kaapissa brykän takaosassa ja vanha kunnon laahusloki.

Decca-navigaattoria ei ollut, mutta radiopeilari oli ja sekin oli aivan omanlaisensa. Se toimi pattereilla, kahdella isolla kuivaparistolla ja ”meidän yhtiöön kallellaan” oleva nuori försti oli ostanut vain yhden varalle. Niinhän siinä sitten kävi, että pattereista loppui puhti juuri Pohjanmerelle tultaessa. Kun toisen tilalle vaihdettiin uusi niin ei mennyt kauaakaan kun oltiin ilman radiopeilaria. Siis käytännössä pelkän hulluna heiluvan mangneettikompassin ja laahuslokin varassa matkalla kohti Doveria talvella myrskyävällä Pohjanmerellä.

Ei voi sanoa että olisin ollut riemuissani vahtini alkaessa illalla. Oli kunnon myräkki ja brykällä minullekin valkeni ettei meidän paikka kartalla ollut kovinkaan tarkkaan selvillä. Onneksi kippari pysytteli täällä kertaa brykällä. Eikä minkäänlaista hermostumisen merkkiä, siis kipparissa.

Eihän meidän auttanut muu kuin toivoa että saataisiin näkyviin joku valopoiju, ja saatiinhan se lopulta, ihme kyllä siinä aallokossa. Ei muuta kuin lähelle ja Aldislampun valossa onnistuttiin lukemaan poijun tunnus ja loppuhan oli sitten helppoa kuin heinän teko.

Saavuttiin sitten aikanaan Atlantille, mutta kuten alussa kävi ilmi niin makeaa vettä oli vain pienessä päivätankissa byssan lähellä ja sitäkin oli heti alettu säännöstelemään vuodon selvityksessä. Kait se taas kipparin vankka kokemus tuli apuun. Vettähän tuohon vuodenaikaan satoi lähes jatkuvasti ja luukunpressuista tuli mainiot keräimet, ei nyt aivan makeaa vettä, mutta selvittiin kuitenkin sen avulla Valtojen puolelle satamaan, jossa lossauksen jälkeen, maista tullut porukka korjasi keulapiikkiä sen verran, että vesi pysyi sisällä.

Matka jatkui Hudson jokea ylös Albanyyn, jossa oli tarkoitus lastata jenkkirautoja Espanjaan. No rautoja tulikin. Tiiviisti pakattuja peltipaketteja jotka lingottiin lasten liukumäkeä muistuttavan laitteen avulla ympäri ruumaa niin että pauke kävi. Seuraukset olivat arvattavissa, mutta selvisivät lopullisesti vasta Espanjassa, Avilesissa jossa romu lossattiin. Ruumaa oli kuin pommituksen jäljiltä. Karneeraus säleinä, pilssinluukuja palasina ja jokunen rautapaali pilssissäkin, spantteja vääntynyt ja hikilaudoitus mennyttä.

Avilesista siftattiin Gijoniin telakalle. Konepäällikkö oli aika velho. Junaili luokitukset ja korjaukset kelvollisesti lävitse ja osasi mittauttaa levyjen



paksuudet juuri sellaisista kohdista joissa rautaa vielä oli, eikä pelkkää ruostetta.

Sattui vaan hauskasti, kun montusta tehtiin lähtöä ja koneet startattiin, niin parin samsanpostin hatut repsahti tukirautojen ruosteen peittäessä ja ahteritäkkiin ilmestyi reikä läheltä kohtaa josta luokittaja oli levyn paksuutta mitannut joitain päiviä aikaisemmin konepäällikön ystävällisellä avustuksella..

Espanjan pikkukaupungit on mukavia paikkoja. Vietettiin melkoisen pitkä aika siellä ja miehistö viihtyi maissa, eikä maissakäyntejä laistanut päällystökään, mutta förstin mielestä täkkäreillä meni jo liiallisuuksiin kun työt ei tullut tehtyä ja laivassa vain käytiin salaa ja huomaamatta rahaa ja tarvikkeita noutamassa, joskus jopa trosseja pitkin kiiveten. Niinpä jossain vaiheessa, kun porukka oli kasassa, niin försti komensi koko puljun punaiselle matolle.

Ei se mennyt ihan förstin suunnitelmien mukaisesti. Kippari kun näki haastettujen jonon oven takana niin touhu loppui siihen. En tullut tietämään oliko asiasta enää mitään keskustelua.

Seuraava etappi oli Afrikka. Norsunluunrannikko ja Ghana. Jotain meillä oli kuormaa Abidjaniin, en vain muista mitä ja mistä lastattii, mutta pääasia oli että lopultakin päästäisiin sinne etelän lämpöön johon olin alun alkaen hakeutunut.

Oli minun vahtini aamupäivällä kun Abidjanin piti osua kohdalle. Yksitoikkoisen suora rantaviiva vain soljui ohitse ja siinä jossakin valkealla hiekkarannalla olisi tullut olla kapea kanavan alku sisäjärvelle jonka rannalla kaupunki sijaitisi. Ei vaan näkynyt vaikka kipparin kanssa kuinka kiikaroitiin. Tutka oli pimeänä kuten melkein aina vaikka kippari, joka ainoana jotakin sen päälle ymmärsi, oli vaihtanut putkia ja tehnyt temppujaan sille. Jossain vaiheessa tuli kiikaroitua taaksepäin jo ohitettua rannikkoa ja siellähän se näkyi, kapea kanavan suu, niin että ei muuta kuin ympäri.

Abidjanista on jäänyt mieleen upea kaupunki upealla paikalla. Olikohan vain harhaa? Ei se siltä näytä tänään telkkarissa.

Seuraava maa oli Ghana ja sehän on entinen Englannin valloitus, toisin kuin Norsunluunrannikko jossa väännettiin ranskaa. Eron kyllä huomasi selvästi. Siis muussakin kuin kielessä.

Jalopuuta oli tarkoitus kuormata Eurooppaan huonekalutahtaiden tarpeisiin, eikä se puutavara ollut todentotta mitään ropsikokoa, vaan paksuudeltaa jopa lähes parimetristä ja pituuttakin metrikaupalla. Olihan niissä jonkinlaiset painoarvot maalattu viitteeksi ja laivan puomeihinhan oli merkitty max kuormitus, mutta nehan ei hommaa rajoittaneet.

Ghanssa lastattiin kahdessa paikassa, Takoradissa ja Temassa. Lastausporukkaa tuli laivaan pilvin pimein ja majoittui ympäri laivaa, mihin vain pääsivät. Äijillä oli eväät ja makuuvehkeet mukana, ns. mukavuuslaitos viriteltiin pakalle, vähän saman tyylinen kuin on Olavinlinnassakin, tässä vaan oli pressut suojana sivuilla.



Ghanan satamissa tukit lastattiin ankkurissa ollen, aallonmurtajan suojassa. Niissä oli veikeät ja tosi näppärät ”mutteripukseerit” jotka työntelivät puutavaran paikalle. Pari- kolme metriä halkaisijaltaan, mutterin malliset rautafloitat, keskellä reikä jossa tehokas peräprutku jota ukko seisten käänteli ja paimensi tukkikarjaansa.

Tukkien lastauksessa ei Dafnylle armoa annettu. Mitä ihmeellisempien viritysten avulla tukit löysivät paikkansa. Heittoplokien ja useamman vinssin yhteisvoimin monitonniset järkäleet vyöryivät paikalleen huudon ja mekastuksen saattelemana, mutta tehokkaasti, se täytyy myötää. Mantteleita katkeili ja ruosteen syövä rauta murtui heittoplokien kiinnityskohdista ja täkkiporukalla riitti hommia raahata uusia manttelivaijereita ja muuta tarvittavaa hajonneiden tilalle.

Maissakin ehdittiin käydä. Tarjontaa oli monenlaista. Palmut huojui ja oli lämmintä ja Ghanalaisista ihmisistä jäi hyvä mielikuva muistoksi. Minulta unohtui ”erään” majan pöydälle Ronsson kaasusytytin (sehän oli siihen aikaan suorastaan statutavara skönöllä), niin kuinka ollakkaan niin kohta juoksi perään neitokainen tuoden sytyttimen minulle. Monessakohan muussa paikassa noin olisi tapahtunut? En muista laivallakaan tapahtuneen varkauksia.

Ghanasta siirryttiin takaisin Norsunluurannikolle, Sassandraan. Satamasta ei tietoaakaan, ankkuroitiin vain Sassanrajoen suulle avoimelle rannikolle, rannalla näkyi kylän tapainen. Pitkä, loiva maininki keinutti laiskasti Dafnya ja se antoi aavistaa koettelemuksia ja kovaa kohtelua jo Ghanassa koviin joutuneelle lastauskalustolle.

Aavistukset kävivät toteen. Ulkosivulle uitettujen tukkien päällä tanssahtelevat miehet uittivat vaijeristoput tukin ympärille ja ei muuta kuin hiiuwei. Vaikka maininki keinutteli vain leppoisasti, niin vaikutus oli laivaa ravisteleva, jos hiiuwei osui väärään aikaan. Tukkien päällä taiteilevien äijien ammattipätevyyteen kuului ilmeisesti hyvä uimataito. Manttelin kiristyessä ote irti vaijeristopusta ja komea sukellus veteen viime hetkellä. Muutenkin koko lastaustouhu näytti kamikaze touhulta. Työsuojelu oli varmaan tuntematon asia ja varuillaan sai olla laivan väkikin liikkeessään täkillä, mutta homma hoitui tehokkaasti, kun ajattelee sitä lastausvälineistöä mikä laivalla oli käytössä. Yksi katkennut puomi, kasa katkeneita manttelivaijereita ja ihmien kyllä ei ainoatakaan vammautunutta, kuolleista puhumattaan, siinä saldo lastauksen päätyttyä.

Koko sen ajan mitä olimme tukkeja lastanneet, sade oli pysynyt pois, mutta viimeisenä päivänä alkoi sade ja sitä tuli paljon. Hikinen ja tukala ilma muuttui sietämättömäksi, eikä yhtään tullut ikävä lähteä ”etelän lämmöstä”



kohti pohjoisen kesää.

Määränpäänä oli joku pohjois-Saksan satama. Kielin kanavan kautta kuitenkin mentiin. Merimatka taisi mennä ongelmitta, mutta kun saavuttiin Brunsbutteeliin ja lähdettiin etenemään keskikesän lämmössä kanavaa pitkin, alkoi tapahtua.

Lasti heräsi elämään. Miljoonat ”sittiäisten” puunrunkoihin munimat munat kuoriutuivat ja siivekkäät pienet itikat tunkeutuivat joka paikkaan. Luotsilta jäi brykällä ruokatarjotin koskematta, eikä ne ötökät herättäneet ruokahaluja messeissäkään.

Ei tullut tippa silmään jättäessäni Dafnyn, mutta värikäs ja mieleenpainunut jobi se oli.

PS. Jouluaattona 1970 lähdimme Annukka Aarnion kanssa jostain New Yorkin lähetyiltä kohti Eurooppaa. Olimme vieneet malmilastin Luleåsta Betlehem Steelille.

Joulusapuskat levisivät pitkin turkkia ennen kuin ehdittiin niitä edes maistella.

Minulla oli koiravahti ja yön pimeydessä, kone hiljaisella stampattiin vasten valtavaa aallokkoa ja se veti kyllä vakavaksi koko porukan. Kuulimme Ragnyn kohtalosta muutama päivän kuluttua.

Dafnyssä olimme vajaa kaksi vuotta aikaisemmin vitsailleet, noilla samoilla vesillä, Hangossa lastatuista hautakivaihioista ja niihin mahdollisesti valmiiksi kirjoitetuista nimistä.

Vetäköön jokainen omat johtopäätöksensä kyseisen varustamon alusten kunnosta.

