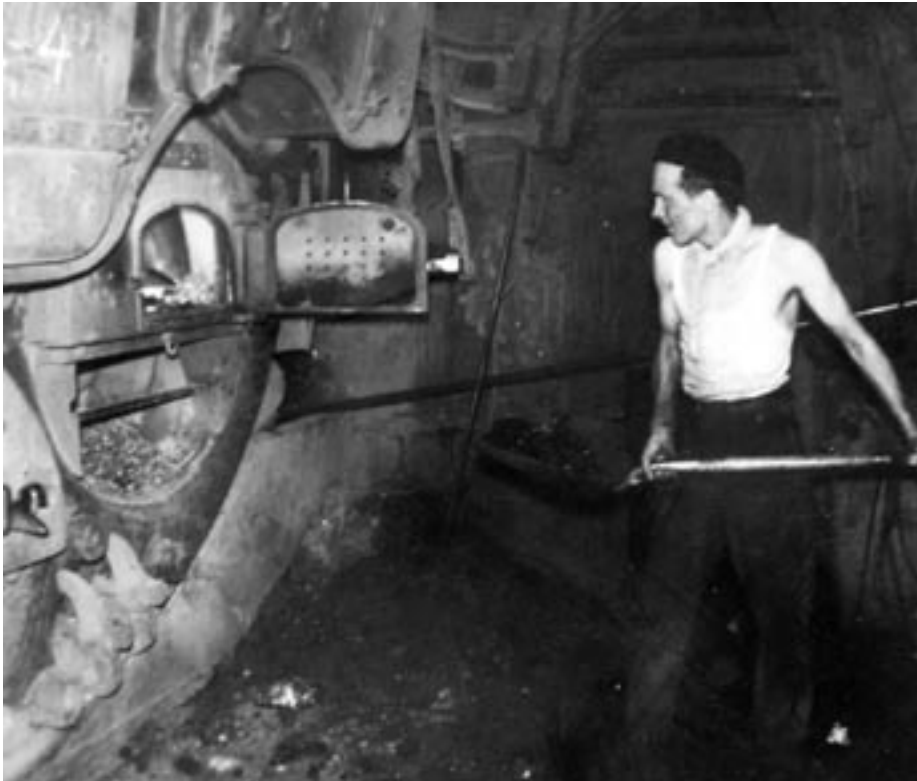


Hiiltä, höyryä ja romantiikkaa

Lämmittäjänä höyrylaiva Oihonnalla



Lämmittäjän työ oli isolla höyrylaivalla raskasta. Uunit polttivat hiiltä useita tonneja yhdellä reissulla.

Talvi 1955 oli kylmä, ja laivat kulkivat peräkkäin murtajien avaamissa uomissa. Niin myös höyrylaiva **Hektos**, jossa olin ollut pari kuukautta lämmittäjänä.

Olimme tulossa Englannista Helsinkiin. Talvimyrsky oli koetellut laivaa Pohjanmerellä. Lastista osa oli päässyt irti ja murskaantui ruuman laitoja vasten. Ruumasta kuului ryske ja pauke laivan kallistuksessa 40 astetta puolelta toiselle.

Hektos oli vahva laiva ja selvisimme suuremmista vaurioista Kieliin. Nyt olimme Suomenlahdella lähellä Helsinkiä ja teimme syöksyjä ahtojäämassoista läpi päästäksemme. Se oli lämmittäjille rankka paikka.

Paineen kattiloissa oli oltava äärimillään, mutta äkkipysähdyksen tullessa varoventtiilit eivät saaneet aueta.

Kerran varoventtiilit pääsivät avautumaan, ja konepäällikön ripityksen muistan vieläkin.

Matka päättyi jäänmurtajan avustuksella Jätkäsaaren satamaan. Olin lopen kyllästynyt Hektokseen ja otin ulosmaksun konepäällikön estelyistä piittaamatta.

Minulla ei ollut varsinaista päämäärää, mutta työkokemusta päätin hankkia lisää. Pidin loman, jonka jälkeen ilmoitaduini halukkaaksi uusiin toimiin.

MATKUSTAJALAIVA OIHONNASSA satui olemaan lämmittäjän jobi auki. Kävin FÅA:n toimistossa tekemässä työsopimuksen. Laiva oli aloittamassa liikennöintiä Travemündeen.

Tullessani satamaan näin ilokseni laivan laiturissa. Katselin uutta kotiani. Pieneltä se näytti pitkänlinjan laivaksi. Konepäällikkö *Peltosen* kuulusteltua tarkoin ammattitaitoani hän määräsi minut toisen mestarin vahtiin kello 12-16 ja 00-04. Se sopi mainiosti.

Sain vahti- ja hyttikaveriksi *Riston* nimisen nuoren miehen. Kävi tuuri, sillä Risto osoittautui taitavaksi lämmittäjäksi ja muutenkin mukavaksi.

Kattilahuoneessa odotti yllätys: kattilat oli sijoitettu vastakkain eikä rinnan kuten yleensä. Tämä tiesi kuumia vuoroja. Tuhkanpoisto oli järjestetty ejektorilla, eli tuhkat lapiottiin eräänlaiseen suppiloon, josta ne höyryn voimalla työnnettiin mereen.

Koliboksit olivat pienet, jolloin vapaasti turkille valuvaa hiiltä ei riittänyt kuin alkumatkaksi. Kaikki merkit viittasivat kovaan työhön.

Puolen päivän aikaan lähdimme matkaan. Helsingissä laivaan bunkrattiin

puolalaista hiiltä, joka paloi hyvin. Saksassa bunkkeri oli huonolaatuista kivihiiltä. Juhannuksen aikoihin koli oli melkein pelkkää multaa, eikä sitä saanut palamaan kuin kovalla työllä. Puukottaa ja kleissata sai jatkuvasti.

Olimme ottaneet tavaksemme nuohota osan tuubeista heti vahdin aluksi. Se helpotti niin paljon, että saimme vahtimme hoidettua kunnialla, vaikka vahdin päättyessä suihkuhuoneeseen kiipeämiin ei tahtonut enää voimia riittää.

Muutaman kerran toisen vahdin kaveri pyörtyi lämpötilan ollessa välillä lähes kuusikymmentä astetta kattilahuoneen keskellä. Meillä Riston kanssa meni viisi litraa jäähileillä jäähdytettyä puolukamehua neljän tunnin vahdissa.

Pohdimme porukalla, mitä pitäisi tehdä hiilen parantamiseksi, ja päädyimme sanoutumaan yksitellen irti, ettei päästäisi syyttämään kapinoimisesta. Ilmoitimme konepäällikölle, että jos ei Saksan hiili parane, niin lähdemme kävelemään.

Konepäällikkö oli ihmeissään, mutta tutkittuaan asiaa hän ilmoitti, että meille oli toimitettu huonompaa laatua kuin oli tilattu. Seuraavalla matkalla olisi hyvälaatuista hiiltä. Peltonen oli reiluin tuntemani konepäällikkö. Saksalaisen hiilen laatu paranimi, mutta ei se puolalaisen veroista ollut.

Näin me sahasimme Itämeren edestakaisin 100 matkustajaa ja 30 autoa mukana. Matka Travemündeen kesti 55 tuntia, eli kävimme siellä kerran viikossa. Laiva oli aina täysi. Matkustus oli alkanut lisääntyä ja kapasiteetti oli pieni.

HEINÄKUUN LOPULLA olimme lähdössä kohti Helsinkiä. Myrskyvaroitus oli annettu, mutta emme siitä välittäneet – olivathan ilmat olleet tyyniä koko kesän. Alkumatka sujui hyvin pienestä aallokosta huolimatta, mutta seuraavana aamuna Itämeri näytti luontonsa.

Koillismyrsky puhalsi 11 boforin voimalla. Aallot löivät keulan ja komentosillan ylitse. Rungon niitit natisivat, mutta Oihonna oli lujaa tekoa. Laivan hajoamisesta ei ollut pelkoa.

Miehistön hytit olivat melkein laivan etuosassa, ja keulan noustessa ja laskiessa tuntui siltä kuin asuisimme isossa hississä.

Vahtiin lähtiessämme saimme odotella tovin, ennen kuin pääsimmeaaltojen välillä juoksemaan kannen poikki keskilavaan. Suojaisella peräkannella oli paljon matkustajien oksennusta, jota matruu-

sit huuhtelivat letkuilla.

Kello 12 oli lounasaika. Ruokasali oli tyhjä. Yhtään matkustajaa ei ollut saapunut syömään, ja tyhjässä ruokasalissa tarjoilijatytöt yrittivät epätoivoisesti pitää tarjoilupöydät kunnossa.

Päätimme auttaa tyttöjä ja veimme ison jälkiruokatäytekekun mukanaamme konehuoneeseen. Vuorossa ollut konemestari käski viemään kakun pois silmistään.

Konemestaria vaivasi meritauti, vaikka hän oli ollut koko ikänsä merellä. Mutta me Riston kanssa olimme nuoria vahvoja lämmittäjiä, jotka tarvitsivat paljon ravintoa. Näin me perustelimme herkuteluamme.

MYRSKY YLTYI ja laivan potkuri nousi aaltojen välissä vedestä ylös. Kone pyrki ryntäämään, ja konemestari sai olla jatkuvasti höyryventtiilin kahvassa kiinni hilitsemässä koneen käyntiä.

Laivan kallistellessa tasapainoa oli vaikea pitää hiiliä lapiotaessa. Ilmanvaihtokaan ei ollut paras mahdollinen, koska raakitorvia ei voinut pitää tuulta vastaan, sillä niistä saattoi tulla vettä saavikaupalla.

Vahdin päätyttyä menimme lopen väsyneinä hyttiimme. Sinnekin oli tullut vettä ilmanvaihtokanavasta. Kuivasimme hytin ja laitoimme ämpärin ilmatorven alle. Pääsimme lopulta muutamaksi tunniksi lepäämään.

Olimme paljon myöhässä aikataulus-
ta. Illalla lähestyessämme Suomea tuuli



Oihonnan konehuoneen höyryputkiviidakkoa.

alkoi laantua, ja päällikkö päätti ajaa aikataulun kiinni viimeisenä yönä. Puolen yön aikaan vaihtimme alkaessa nopeus nostettiin maksimiin.

MYRSKYN JATKUESSA hiiltä kului. Hiiltä paloi normaalisti tonni tunnissa, nyt puolitoista. Olimme Riston kanssa kovilla.

Nelisylinterinen komppound-kone, joka kehitti 1 400 hevosvoimaa, kävi täydellä teholla ja tuntui hotkivan älyttömästi höyryä. Sinä yönä fyrieni arinoita puukotettiin ja leissattiin ahkerasti ja hiilet uhkäsivat loppua kesken.

Helsinkiin tulimme vain tunnin myöhässä. Se oli ensimmäinen kerta, kun



Oihonna on saapunut meren takaa, ja pian se taas valmistautuu uudelle matkalleen. Ensimmäiset uudet matkustajat valmistautuvat jousemaan laivaan. Kuva: SLHY.