



TAPIO AHOKALLIO

Merillä

Minä, Marx, Saarnio, försti ja Kovanen

MERILLÄ.

Minä, Marx, Saarnio, försti ja Kovanen

TAPIO AHOKALLIO

MERILLÄ.

Minä, Marx, Saarnio, försti ja Kovanen

© 2017 Tapio Ahokallio

TMI YLÄKÄSITE

Taitto ja kansi: Books on Demand

Kustantaja: BoD – Books on Demand, Helsinki, Suomi

Valmistaja: BoD – Books on Demand, Norderstedt, Saksa

ISBN 978-951-568-756-2

Sisällys

MERENKULUN SLANGISANASTO JA KANSIKUVA	7
1 PROLOGIT	9
1.1 Byssa (Biskaja)	9
1.2 Mylly (Helsinki)	11
1.3 Trissa (Biskaja)	12
1.4 Kaija (Helsinki)	14
1.5 Venttiili (Biskaja)	16
1.6 Kalle (Helsinki)	19
2 ALASMATKA ALKAA	24
2.1. Kraana (Kotka)	24
2.2 Styyrpuuri (Kotka)	26
2.3 Pentteri (Suomenlahti)	28
2.4 Smuglaus (Kööpenhamina)	36
2.5 Pailotti (Atlantti)	43
2.6 Försti (Atlantti)	53
3 ATLANTILTA ITALIAAN	63
3.1 Reelinki (Bordeaux)	63
3.2 Bunkraaminen (Lissabon)	69
3.3 Ville (Välimeri)	75
3.4 Ciiffi (Savona)	82
4 YLÖSMATKA ALKAA	91
4.1. Manttelimies (Latakia)	91
4.2 Meklari (Beirut)	97
4.3 Konekolmonen (Välimeri)	106
4.4 Skailetti (Välimeri)	113
5 VÄITTELY MARXISMISTA	119
5.1 Matruusi (Messina)	119

5.2	Yliopiston kuppila (Helsinki)	123
5.3	Puolikas (Messina)	125
5.4	Vanhalla (Helsinki)	128
5.5	Dunkki (Messina)	131
5.6	Provokaatio (Helsinki)	134
5.7	Timppa (Messina)	136
6	VÄITTELY ATEISMISTA	143
6.1	Opis (Golfo di Genova)	143
6.2	Rippikoulu (Lohja)	145
6.3	Jungmanni (Välimeri)	146
6.4	Lindqvistin asunnolla (Helsinki)	150
6.5	Täkkäri (Välimeri)	151
7	ILOTALOSTA ATLANTILLE	156
7.1	Haussi (Porto)	156
7.2	Koiravahti (Biskaja)	163
7.3	Bryga (Atlantti)	168
7.4	Nelostäkki (Atlantti)	174
7.5	Skotti (Atlantti)	177
8	ARVOFILOSOFIA	183
8.1	Moinaaminen (Englannin kanaali)	183
8.2	Proviantti (Kööpenhamina)	189
8.3	Stamppaus (Itämeri)	193
8.4	Sampsanposti (Helsinki)	202
9	EPILOGIT	205
9.1	Epilogi 1 (Suomi)	205
9.2.	Epilogi 2 (Etelämannen)	206
9.3	Epilogi 3 (Libya)	208
9.4	Epilogi 4 (Helsinki)	208
	MERENKULUN SLANGISANASTO	214

MERENKULUN SLANGISANASTO JA KANSIKUVA

Kiitokset merimiesslangin ja yleisen merenkulikutiedon konsultoinnista konemestari Pertti Järvelle ja erityisesti merikapteeni Kari Lehtosalolle, joka on laatinut kirjan lopussa olevan Merimiesslangin sanaston.

Kansikuva on Reijo Gustafssonin omistamasta lasitetusta taulusta, joka retusoitu valokuva ja jonka selkäpuolella leima: Esa Hänninen, Kapteenink. 3d 41, Hki 14, Puh. 653172. Kuvaan saatu lupa Gustafssonilta.

I PROLOGIT



1.1 Byssa (Biskaja)

Matkaa byssasta (laivakeittiöstä) päällystömessiin on vajaat 30 metriä. Mutta nyt ne tuntuvat tosi pitkiltä, sillä yritän kantaa jälkiruuaksi tarkoitettua kiisseliä niin ettei se loiskahda kulhosta turkille (laivakäytävän lattialle), joka menee ensin alamäkeen ja kohta ylämäkeen ja tärisee koko ajan. Olen kuullut tarinoita Biskajan lahden myrskyistä, ja nyt minun ei tarvitse elää enää juttujen varassa. Olen saamassa niistä omaehtoista kokemusta.

Olemme hädin tuskin jättäneet illalla kello 18 aikoihin Bordeauxista virtaavan La Gironden ”vuonon” ja päässeet avomerelle, kun edessä avautuva Atlantin valtameri ja sen etuvartiona toimiva Biskajan lahti ottaa Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiön m/s Orionin käsittelyynsä. Mainingit kasvavat vähitellen ja näyttävät lopulta kerrostalon korkuisilta. Ne ovat aluksi loivia mutta valtavia.

Tuntuu käsittämättömältä ja kauhistuttavalta katsoa laivan keulaa, jonka edessä

kohoa vesimuuri. Siihen laiva on menossa, alamäkeä suoraan mereen. Ja juuri kun kuvittelet viimeisen hetkesi tulleen laivan sukeltaessa syvyyksiin, alus oikenee ja etenee ylämäkeen. Nyt keulan edessä näkyy vain tumma taivas, jonne m/s Orion tuntuu kohoavan – mikä on tavallaan ymmärrettävää sillä tarkoittaahan Orion tähdistöä ja tunnetaan myös nimellä ”Väinämöisen viikate”. Nyt tähtiä ei näy taivaalla, vain hurjaa vauhtia kiitävät sinimustat pilvet, jotka satavat kaatamalla. Salamointi on toistaiseksi vähäistä mutta tuntuu koko ajan lisääntyvän.

Saan kuljetettua kiisselikulhon onneksaasti päällystömessiin. Sen styyrpuurinpuoleiselle seinälle on rakennettu ”seisova pöytä” telineineen, jotka pitävät astiat ja ruokatarvikkeet aitauksessa niin etteivät ne putoa lattialle. Messin pöydän myrskylista on nostettu ja pöydälle levitetty märkiä pyyhkeitä, jotta astiat eivät liukuisi tai putoaisi laivan kallistellessa.

Aiemmissa pienehköissä aallokoissa perämiehet ja konemestarit ovat heittäneet huulta ja arvuutelleet, kuinka messipoikien mahtaa käydä oikeassa hiivarissa (myrskyssä). Nyt vitsailu on hävinnyt. Försti (ykkösperämies) Nyqvist ja ciiffi (konepäällikkö) Kovanen puhuvat vakavina myrskystä, johon olemme joutuneet. Kestääkö runko? Pysyykö lasti paikoillaan?

Miehet lähtevät kipparin salonkiin, ja His Masters Voice (kippari, kapu, aluksen päällikkö) päättää, kuinka toimitaan.

Pian brygalta (komentosillalta) saapuu vuoronsa förstille jättänyt kakkosperämies, joka vaikuttaa väsyneeltä ja ahdistuneelta. Hän asettuu syömään, mutta istahtaa ilmeisen varomattomasti tuoliinsa, koska kaatuu pahannäköisesti turkille laivan stampatessa (iskiessä vasta-aalokkoon) ja kallistuessa voimakkaasti paapuurin puolelle. Kun menen häntä nostamaan, näen silmissä hädän, joka on voimakkaampi kuin häpeä, jota ammattimiehen täytyy tuntea, kun joutuu turvautumaan maallikon apuun. Tuossa nuoren miehen kasvoista paistavassa hädässä häämöttää nuori nainen, johon kakkosperämies Erik Johansson on olemuksensa pohjia myöten sitoutunut.

Förstissä en havaitse minkäänlaista pelkoa tai hätää. Hän keskittyy vain myrskystä selviämiseen. Mutta hänellä ei olekaan ketään, johon olisi sisimmässään kiinnittynyt. Hänen kyynisyytensä synnyttämä elämän- ja kuolemanhalveksunta näyttää kestävän ja toimivan käytännön testitilanteessa.

Ciiffi Kovanen ei osoita myöskään minkäänlaista hätäntymistä tai pelkoa, vaikka hänellä on kaksi ihmistä, joita ajattelee, äiti ja sisar. Ehkä hänen asenteensa kumpuaa kokemuksesta, johon tällaisia tilanteita on sisältynyt varmaan kymmeniä. Kovanenkin keskittyy työhönsä eikä anna epäolennaisuuksien häiritä.

Illan konevahdista vastaava kolmoskonemestari Virtanen selvästi tarkkailee koko ajan Kovasta, aivan kuin etsiäkseen tämän toiminnoista heikkoja kohtia, jotka paljastaisivat ciiffin pelon, hätäilyn tai virheet. Niin syvä on Virtasen kauna esimiestään kohtaan, että se voittaa jopa myrskyn tuoman huolestuneisuuden. Mies aivan kuin väistää uhkaavan tilanteen keskittymällä epäolennaisuuksiin eli esimiehensä mahdollisiin virheisiin, joita haastava tilanne saattaisi provosoida.

Enpä totisesti kadehdi Kovasta, päinvastoin hän herättää kunnioitusta. Se voittaa selvästi miehen tärkeilyn ja pellemäisyyden synnyttämän virnuilun ja vähättelyn miellesäni. Ciiffin täytyy tiedostaa kollegansa epähieno ja pahantahtoinen asenne, mutta Kovanen ei tuo sitä mitenkään ilmi, mikä lisää edelleen häntä kohtaan tuntemaani arvostusta. Sen sijaan konekolmosen vastenmielinen pahantahtoisuus inhottaa niin, että teettää vaikeuksia olla ilmaisematta sitä hänelle. Jos jotain ihmistä pitää nimittää pieneksi ihmiseksi, niin Virtanen on totisesti tuon nimityksen ansainnut.

Mutta laivassa olijoiden asenteista piittaamatta myrsky ympärillä jatkaa riehumistaan. Mainingit tuntuvat jotenkin terävöityneen. Ne eivät ole enää sellaisia loivia, miellyttäviä ja suuria kaaria kuten aluksi vaan aggressiivisia tyrskyjä, jotka ravistelevat laivaa joka suuntaan. Muistelen joskus taidenäyttelyssä näkemiäni maalauksia myrskyistä. Ne ovat silloin tuntuneet jotenkin liioitelluilta. Eihän tuollaisista vesipyörteistä kukaan selviä hengissä, kun aallot iskevät alusta joka puolelta. Onko sellainen fysiikan lakien mukaan edes mahdollista? Maalaukset tuntuvat epäuskottavilta. Eivät enää. Maalaukset eivät liioittele vaan päinvastoin kaunistelevat tilannetta, johon alus joutuu myrskyssä. Sillä maalauksista puuttuvat kallistelut ja ravistelut, rysähdykset ja räsähdykset, epämääräiset kolinat ja metallin kirs kunta, jysähdykset, rusahdukset ja räjähdykset, jotka tuntuvat repivän laivan hajalle.

Olen eilen Bordeauxin rantaviivaa ja kirkkoa ihaillessa sekä kahvilassa istuessa kokenut sellaista kauneutta ja auvoisuutta, jollaista en aiemmin ole kohdannut. Ja nyt tuntuu, että todellisuus heittää toiseen ääreen, helvetilliseen rynkytykseen, maailman hajoamista ennakoivaan harjoitukseen, jollaista en tiennyt olevankaan.

1.2 Mylly (Helsinki)

En tiedä mistä ja milloin se tuli.

Ehkä sinä huhtikuun iltana kun kävelin Katajanokan ylioppilaskodin oven ohi pitkin Kruunuvuorenkatua Linnankadun kulmaukseen, josta näkyivät vankilan puna-

tiiliset muurit. Siinä risteyksessä vasemmalla puolella oli ovi, ovesta kyltti ”Merimies-työnvälitys” ja sen takana paikka, jota kutsutaan myllyksi.

Syntyi idea pyrkiä merille kesätöihin.

Kevätillan hämärä ja vankilan punatiilinen muuri. Muurin ja asfaltin välissä pieni yritteliäs koivuntaimi. Liikenteen kaukainen kohina ja lähestyvä kolina, kun Katajanokan ratikka suunnistaa pääte pysäkillle.

1.3 *Trissa (Biskaja)*

Miksi ihmiset vapaaehtoisesti lähtevät merille vaikka tietävät että siellä joutuu myös myrskyihin? No kaikki eivät tiedä, millaisia hiivarit voivat olla, ja minä kuulun näihin tietämättömiin. Mutta miksi sellaiset, jotka tietävät, lähtevät silti valtamerille? Seikkailunhalu? Siitä ei näy jälkeäkään kakkosperämies Erik Johanssonin katseessa. Elanon hankinta? Mutta löytyyhän niitä hommia myös kuivalta maalta ihan tarpeeksi, kunhan käyttää vähän mielikuvitusta: siistejä sisätöitä, terveellisiä ulkoilmapuuhia, hauskoja kauppamatkoja ja kuljetusbisnestä.

Mutta jonkun pitää liikuttaa myös laivoja. Uhrautuvatko skönarit (merimiehet) siis tietoisesti näin yhteisöä palvellaakseen ja ottavat sen riskin, jonka myrsky muodostaa? Tuollainen ylevämielisyys tuntuu epäilyttävältä nykyajan kyynistyneessä ilmapii-rissä. Niinpä jään vastausta vaille.

Mieleni kysymyksistä ja vastauksista piittaamatta hiivari käy jos mahdollista entistä vihaisemmin laivan kimppuun. Salamointi on selvästi lisääntynyt. Ukkosen jyrähdykset yhtyvät kakofoniseen merelliseen kohtalonsinfoniaan. Olen kuulevinani rysähdyksissä ja räsähdyksissä mastojen katkeilua, koneiden hajoamista, aluksen teräskylkien repeytymistä, rungon katkeamista. Olen tunnistavinani aluksen kallistuksissa monta kertaa jo laivan lopullista kaatumista, mereen uppoamista.

Saan hädin tuskin korjattua ja tiskattua astiat. Leistongeista (käytävän putkikaiteista) kiinni pitäen kävelen kongia pitkin byssaa kohti ja katselen kauhuissani ikkunoita, joita niihin iskevät tyrskyt yrittävät musertaa. Kun avaan keittiön oven, sen perimmäisessä nurkassa turkilla istuu sykkyrässä trissa (keittiöemäntä), joka ei välitä enää kirjakielestä eikä yritäkään peittää pelkoaan:

- Mittee sinä siinä toljotat! Jätä suavit siihe ja häävy! Kämppikses, se achterkalle, jiiäp yöks miehistömessii ettet kummastel. Sillä kannel ei sua mennä. Häävy!

Suljen oven ja jätän Kertun nurkkaansa pelkäämään. Nainen ei ole merillä

ensimmäistä kertaa. Mutta onko viimeistä? Siltä se ainakin kasvoista päätellen näyttää.

Menen täkille avautuvan oven eteen ja katson sen venttiilistä kohti laivan achteria. Sitä tuskin erottaa pimeässä, jota entisestään synkentävät nelostäkin yli vyöryvät tyrskyt. Miksei laiva uppoa, vaikka meri jyrisee pitkin kantta kuin olisi jo ottanut sen omakseen? Joku sen osaa selittää fysiikalla, luultavasti Arkhimeedeen lailla, jonka ajattelusta voi olla hyötyä, kun haluaa torjua tietoisuudestaan ympärillä ulvovan maailmanlopun.

En ole koskaan voinut pahoin enempää autossa kuin laivassakaan. Vatsani tuntuu nytkin toimivan yksisuuntaisesti, ja sen innoittamana mietin, uskaltaisinko astua kannelle. Pitäisin kiinni kaiteista ja etenisin varovasti täältä styyrpuurin puoleisesta käytäväovesta nelostäkkiä pitkin paapuurinpuoleiselle ovelle, josta menisin hyttiini – johon pääsee tietysti myös sisäkautta, nimittäin byssan, päällystömessin ja pentterin (tiskaustilan) ohi kulkevaa kongia. Matkaa kannen kautta tulee vain kymmenisen metriä. Ehkä tämä maailmanloppua enteilevä rymistely ja sen synnyttämä alkupelästys ovat alkaneet jo harmittaa niin, että tekee mieli uhmata hiivatin hiivaria ja näyttää keskisormea Atlantille.

Tartun kahvaan ja raotan ovea varovasti, ja vaikka pidän siitä lujasti kiinni, tuuli tempaa oven auki ja minut sen mukana täkille (kannelle). Pidän ovesta kiinni kaksin käsin ja tunnen, kuinka kannen yli pyyhkivä vesi iskee jalkoihin ja kaataisi kumoon ellen roikkuisi ovesta kiinni. Tällä kävelystä ei tule mitään. Nyt on pääasia se, että selviän ulkoa kannelta ovesta takaisin sisälle. Sade piiskaa selkää, ja tajuan olevani läpimärkä. Yhtäkkiä näen aluksen achterissa syttyneen lampun, joka suuntautuu ovelle jossa roikun.

Odotan hetken, rauhoitan mieleni ja mietin, kuinka saan itseni sisälle ja oven perässäni kiinni. Myrsky tuntuu ravistelevan miten tahtoo laivaa, joka kallistelee ylös ja alas, oikealle ja vasemmalle. Laiva rullaa ja stampppaa.

Siinä on minun mahdollisuuteni: kun laiva kallistuu styyrpuurin puolelle ja keula on menossa maininkia pitkin alamäkeen, silloin oven aukipitämiseen kohdistuneet voimat ovat vähimmillään. Odotan tuota kallistusta. Ja kuten tunnettua, odottavan aika on pitkä, ja siksi sitä rullausta ei tunnu tulevankaan. Sitten se lopulta tulee, mutten pääse mukaan, ja alus ehtii kallistua taas väärään suuntaan. Rauhoitan uudelleen itseni ja rationaalisuuttani pinnistäen odotan seuraavaa tilaisuutta. Lopulta se tulee ja iskeydyn oven kanssa kohti käytäväaukkoa. Ovi paukahtaa kiinni ja löydän itseni sisältä kongin turkilta läpimärkänä.

Oven ollessa auki käytävään on tulvinut vähän vettä, joka ylittänyt 30 senttiä korkean myrskykynnyksen. En kuitenkaan jaksa huolestua asiasta. Atlantti hölskyy vaarattomasti lattialla laivan rullatessa ja löytää tiensä alakerroksen konetiloihin johtaville rappusille kadoten lopulta kuoppaan (konehuoneeseen).

Nousen turkilta läpimärkänä, nojaan hetken skottiin (seinään), rullaus ja stampaus tuntuvat vaan yltyvän. Hivuttaudun ovelle ja katselen sen ikkunasta laivan peräosassa syttynyttä valoa. Kun se sammuu, olen erottavinani achterin torpan edustalla ihmishahmon. Myöhemmin kuulen, että se on poosu (pursimies). Hän on käyttänyt elämänlankaa, köyttä, jota pitkin myrskyllä kuljetaan perästä keulaan ja johon kiinnittäydytään karbiinihaalla. Näin pystytään tarkkailemaan, miltä tilanne kannelta katsottuna näyttää. Hänellä on myös jonkinlainen puheyhteys komentosillalle. Poosmanni on myöhemmin kertonut nähneensä jonkun miitsepin (keskilaivan) styyrpuurin puoleisella ovella, ja siksi suoritetaan laskenta, jolla varmistetaan, että kaikki ovat edelleen laivassa. En esitä mitään arvelua siitä, kuka mahtoi olla tuo kannella kiellettynä aikana käväissyt henkilö.

Leistongeista kiinni pitäen etenen kongia pitkin paapuurin puolelle ja laskeudun leidareita (portaita) pari kerrosta alaspäin häkkiimme. Sen valoventtiili kertoo karua kieltä siitä, että hytti kuuluu myrskyn aikana puoliksi vedenalaiseen maailmaan. Ukkosen jyrinä, aaltojen ryske ja laivan teräsrungon ryminä yhtyvät täällä koneiden jylinään, joka tuntuu aivan kuin taistelevan meren petojen iskuja ja huutoja vastaan.

Voi hädin tuskin kuvitella, millaiselta mahtaa mustanaamaisten konemestarien, moottorimiesten ja opisten (koneoppilaiden) työ tuntua nyt montussa (konehuoneessa): ahtaansokkeloisessa, jyrisevässä, meren pinnan alla olevassa, öljyltä ja polttoaineelta tuoksuvassa, valtavien mäntien ja satojen putkien sekä kymmenien mittareiden muodostamassa labyrintissa, huonosti lämmitetyssä saunassa. Konehuone sijoittuu tähtitieteellisen matkan päähän jostain kauniisti sisustetusta ja valoisasta avokonttorista, jossa hienosti meikatut naiset ja kravatteihin pukeutuneet herrat kritisoivat työympäristöään ja sen viihtyisyyttä.

1.4 Kaija (Helsinki)

Käännyin Etelärannasta Eteläiselle Makasiininkadulle ja siitä Unioninkadulle jossa Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiön, SHO:n eli FÅA:n, toimitiloja. Neljännessä kerroksessa kolmikymppinen, silmälasipäinen nainen ohjaa ovelle, jonka takana tupakalta

tuoksuva huone, pari kaupunkisaasteiden tummentamaa ikkunaa ja niiden edessä kirjoituspöytä sekä keski-ikäinen mies, jonka tukka harventunut päälta. Lievästi ylipainoinen, ahkerasta tupakanpoltosta kertovat sormet, valkoisessa paidassa, takki tuolin selällä.

Kättely on napakka, ei kova eikä löysä, kasvot pitkulaiset ja menneen talven kalventamat. Yllättävää oikeastaan vain silmien eloisa katse, joka tuntuu jotenkin liian elävältä näin tunkkaisessa ja harmaassa ympäristössä.

- Ja sinä haluaisit nousta kaijalta laivaan ja lähteä merille?
- Niin. Kesätöitä olisi hyvä saada.
- Olet opiskelija. Opiskelet teologiaa vai?
- Kyllä. Ja olisin valmis lähtemään jo toukokuussa kun viimeiset tentit ovat ohi.
- Jaa. Minä en yleensä ota opiskelijoita vaan sellaisia koulunsa päättäneitä jotka voivat sitten jäädä alalle.
- Ahaa.
- Mutta minua jostain syystä viehättää ajatus lähettää teologian opiskelija laivalle. Luuletko että pärjäisit siellä?
- En tiedä miksen pärjäisi. Jos vain hommat olisivat niin simppeleitä että ne voisi oppia.
- Kysymys olisi messipojan paikasta ja ne hommat oppii kyllä ellei osaa niitä jo nyt: tiskaamista, kattamista, siivoamista.
- No eivätköhän tuollaiset hommat onnistu.
- Toukokuun 10. päivänä lähtee Kotkan satamasta m/s Orion Välimerelle ja laiva palaa syksyksi takaisin. Siellä tarvittaisi pari messikallea. Palkoissa noudatetaan voimassa olevia työehtosopimuksia. Miltä tuntuu?
- Sopii. Kuulostaa hyvältä.
- Selvä. Pidetään asia sovittuna. Ilmoitan asiasta sihteerielleni, joka antaa sinulle heti pari paperia ja sanoo mitä muuta sinun pitäisi meille toimittaa. Niin asia on klaari.
- Okei.
- Ei muuta kuin hyvät laivamatkat. Näkemiin.
- Näkemiin, kiitos.

Katua alas Vanhalle Kauppahallille kesätyöpaikka taskussa. Keskipäivän kirkas paiste ja sen väreily merellä. Matkustajalaiva puhisee Olympiaterminaalien edessä. Eteläsataman itärannalla hämmöttää Katajanokka: Alvar Aallon valkoinen laatikkotalo jonka

takana Uspenskin katedraali ja sen kultaiset sipulit. Katajanokan ja Olympialaiturin välissä pari saarta: ensimmäisellä jonkun purjehdusseuran pitsihuvila ja toisella Klippan. Helsinki, merellinen pääkaupunki. On ymmärrettävää ja itsestäänselvää, että täältä lähdetään merille.

1.5 Venttiili (*Biskaja*)

Melkein vedenrajassa lojuvasta hytistämme on mahdollisimman huonot lähtökohdat pelastautua jos alus haaksirikkoutuu. Riisun märät vaatteet, kaivan vaatekaapista kuivat ja paneudun punkalle päällysvaatteet ylläni.

Venttiilin takana näkyy vuoroin vain vyöryvää vettä ja vuoroin pimeitä pilviä. Korsu on väliin kuin akvaarioon upotettu sukellusalus joka sitten taas tempaistaan synkeälle taivaalle. Kun olen maannut hetken ja kuunnellut kuuntelemasta päästyäni sitä ukkosen jyriää, ryskettä, pauketta ja ravistelua, jolla hirmumyrsky pahoinpitelee alustamme, tulen siihen tulokseen, että laivaihmissen näkökulmasta tässä kaikessa on kysymys kuolemasta, omasta henkilökohtaisesta tuhosta, sen mahdollisuudesta.

Herra Kuolema kolkuttaa jokaisen kabinin oven takana. Siksi trissa on kyyristynyt keittiön nurkkaan. Siksi kakkosperämiehen silmistä loistaa hätä. Siksi försti ja ciiffi keskittyvät työhönsä. Siksi poosu seisoo ulkona täkillä myrskyssä. Kuolema on tullut kättelemään meitä kaikkia.

Onko kuolema kaiken loppu?

Onko pienen ihmisen häviäminen mainitsemisen arvoinen asia rajattomassa maailmankaikkeudessa? Eikö ihminen ole mitätön täi tai hiukkanen mittaamattomassa kosmoksessa? Mitä väliä on sillä, jos yksi ihminen tai tuhat ihmistä tai koko ihmiskunta tuhoutuu? Ei se tähtien ratoja muuta.

Mutta jos ihminen on mitätön täi vailla merkitystä, niin mitä merkitystä silloin on tuollaisen täin ajatuksilla tai kysymyksillä? Ei mitään. Siispä ajatuksella ihmisen merkityksettömyydestä ei ole mitään merkitystä, jos ihminen on täi. Eli ajatus ihmisen arvottomuudesta tuhoaa itse itsensä, tuon arvottomuusajatuksen. Ihminen ei yksinkertaisesti kykene tekemään itseään arvottomaksi, sillä sitä yrittäessään hän mitätöi myös tuon väitteen omasta arvottomuudestaan.

Ihminen on tuomittu merkityksellisyyteen.

Yhden ihmisen tuhoutuminen merkitsee kokonaisen universumin tuhoutumista,



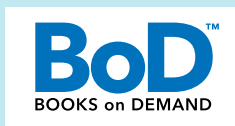
Filosofiaa ja psykologiaa opiskeleva teologian ylioppilas lähtee kesäksi merille messipojaksi, toisinajattelija 1960-luvun stalinismi -vimman keskeltä.

Terävää marxismin ja ateismin kritiikkiä, katsomuksellista pohdintaa, väitteitä ja vastaväitteitä.

Myrskyjä ja ristiriitoja, työntä merenkäyntiä ja auvoisia tunnelmia. Poikkeuksellinen merenkulku- ja aikalaisromaani, joka haastaa filosofoimaan sekä tutustuttaa valtamerialuksen ainutlaatuihin pienoisysteiskuntaan, sen sosiaalisiin rakenteisiin ja persoonallisuuksiin. Kirjan lopussa merikapteeni Kari Lehtosalon laatima merimiesslangin sanasto.



ISBN: 978-951-568-756-2



www.bod.fi

