



Matti Koivula

Tervan kaupungista
maailman merille

TERVAN KAUPUNGISTA MAAILMAN MERILLE

MATTI KOIVULA

TERVAN KAUPUNGISTA
MAAILMAN MERILLE

© 2023, Matti Koivula

Kannen kuva: Iina Vilén

Kustantaja: BoD - Books on Demand, Helsinki, Suomi

Valmistaja: BoD - Books on Demand, Norderstedt, Saksa

ISBN: 978-952-80-1864-3

*Kuulla meren suolainen kutsu
tajuta syvyys
nähdä aava
luottaa suotuisa tuuli
auringon ranta, tervan tumma huoku*

Mereni, minuuteni vuoksi

-Tiina Kokkonen-

SISÄLLYS

Alkusanat.....	9
21. Kesäkuuta 1907. Valkolan ryky, Muhos.....	13
Helmikuu 1873.....	17
<i>Metsätöistä merille</i>	
16-18. Lokakuuta 1873.....	24
<i>Ouluun pestinhakuun</i>	
19. Lokakuuta 1873.....	30
<i>Mönstraus merimieshuoneella</i>	
23. Lokakuuta 1873.....	33
<i>Toppilan redillä parkki Emiliaan</i>	
24. Lokakuuta 1873.....	46
<i>Perämeri ja Merenkurkku</i>	
25-26. Lokakuuta 1873.....	51
<i>Merenkurkusta Raumanmerelle</i>	
27-28. Lokakuuta 1873.....	56
<i>Abvenanmaa ja Itämeri</i>	
29-30. Lokakuuta 1873.....	61
<i>Gotlanti, Itämeren suurin saari</i>	
31. Lokakuuta 1873.....	68
<i>Öölannin sivua Bornholmin vesille</i>	
1-4. Marraskuuta 1873.....	72
<i>Juutinraumasta Kattegatiin</i>	
5-7. Marraskuuta 1873.....	78
<i>Skagerrak ja Pohjanmeri</i>	
8-9. Marraskuuta 1873.....	83
<i>Englannin kanaaliin</i>	
10-13. Marraskuuta 1873.....	87
<i>Englannin kanaalista kohti Irlanninmerta</i>	
14-16. Marraskuuta 1873.....	90
<i>Pyhän Yrjön kanaali, Irlanninmeri ja Liverpool</i>	
17-23 Marraskuuta 1873.....	95
<i>Liverpoolin redillä</i>	

24. Marraskuuta – 3. Joulukuuta 1873.....	100
<i>Tokkaan ja lastin lossaukseen</i>	
4-15. Joulukuuta 1873.....	104
<i>Liverpoolin houkutuksia</i>	
16-31. Joulukuuta 1873.....	114
<i>Amerikka ja New York odottavat</i>	
1-15. Tammikuuta 1874.....	120
<i>Eteläistä reittiä Atlantin ylitykseen</i>	
16-31. Tammikuuta 1874.....	126
<i>Atlantti – suuri ulappa</i>	
1-2. Helmikuuta 1874.....	131
<i>Azorit ja palmut</i>	
3-15. Helmikuuta 1874.....	135
<i>Emilia joutuu myrskyyn</i>	
16. Helmikuuta – 8. Maaliskuuta 1874.....	142
<i>New Yorkin sataman redille</i>	
9. Maaliskuuta -30. Huhtikuuta 1874.....	150
<i>Rediltä lossauslaituriin</i>	
1. Toukokuuta – 5. Heinäkuuta 1874.....	158
<i>Ruuman siivous kivibiülen jäljiltä</i>	
6. Heinäkuuta – 16. Heinäkuuta 1874.....	161
<i>Pohjoista merireittiä kohti Eurooppaa</i>	
17. Heinäkuuta – 31. Heinäkuuta 1874.....	169
<i>Sumu, jäävuoret, Kanaalin suulle</i>	
1. Elokuuta – 16. Elokuuta 1874.....	173
<i>Takaisin Itämerelle</i>	
17. Elokuuta – 2. Syyskuuta 1874.....	178
<i>Kronstadtista Ouluun</i>	
21. Kesäkuuta 1907. Madekoskelta Ouluun.....	186
 Otteita Matti Mäkelän elämän varrelta	 188
 Sanastoa	 194

Alkusanat

Puusta rakennetut purjelaivat harjoittivat 1870-luvulla kauppatavaroitten rahtausta, tuontia ja vientiä, kaikilla maailman merillä. Myös Oulun kauppalaivasto eli kukoistuskauttaan. Puutavaraa, tervaa, pikeä ja lohta vietiin oululaisten kauppahuoneitten toimesta maailmalle. Paluulastina tuotiin kotisatamaan esimerkiksi suolaa, viljaa, kahvia, siirtomaatavaroita ja jopa ylellisyystavaroita. Tuulen ja purjeitten yhteistyöllä tehtiin pitkiä purjehduksia vaativissa olosuhteissa. Valtamerien yli suuntautuneet matkat kestivät yleensä syksystä syksyyn. Jos purjehdus suuntautui hyvin kauas, kuten Intian valtamerelle tai jopa Australiaan asti, oltiin kotisatamasta poissa yhtäjaksoisesti pari vuotta, joskus pidempäänkin.

Merimiehen työ purjelaivoilla oli raskasta ja vaarallista. Nykypäivää 2000-luvulla elävän hyvinvointiyhteiskunnan jäsenen on vaikea kuvitella olosuhteita, joissa merimiehen pestin ottanut joutui laivalla toimimaan. Elämää helpotti, jos onnistui saamaan pestin laivaan, jonka päällystö kohteli miehiä asiallisesti ja jossa miehistön muonituksesta huolehdittiin niin hyvin kuin taidettiin. Huonolla onnella joutui laivaan, jonka käytännöissä raipan käyttö rangaistusmuotona oli arkipäivää, lisäksi kurinpitoa saatettiin tehostaa jopa tuliaseilla uhkaillen.

Näissä puitteissa muhoslainen Matti Mäkelä onnistui saamaan ensimmäisen merimiehen pestinsä, eli mönstrauksen, Oulun merimieshuoneella syksyllä 1873. Matti oli syntynyt Utajärvellä 9. tammikuuta 1850. Merille lähtiessään hän oli siten 23 vuoden ikäinen nuori mies. Utajärveltä Matin vanhemmat,

Esaías ja Liisa, olivat muuttaneet Muhoksen Laitasaaren kylään Mäkelän taloon. Matin vanhin veli Iisak ryhtyi isännöimään taloa Laitasaaressa, joten sisarusparven muiden jäsenten oli lähdeittävä etsimään leipäpuuta muualta. Matti lähti merille.

Matin merimiesvuosien tapahtumat ovat jääneen suurelta osin historian hämärään. He, joilla olisi ollut muistitietoa, eivät ole muistojaan enää kertomassa. Oulun merimieshuoneen arkistot kirjallisine dokumentteineen tuhoutuivat suurelta osin tulipalossa vuonna 1918, joten niistäkään ei saa apua. Laivojen miehistöluettelot löytyvät onneksi Oulun kaupungin henkikirjoista. Muilta osin tiedon jyväsiä on joutunut etsimään pieninä paloina useista eri lähteistä. Moni jyvänen on jäänyt myös löytymättä.

Tässä kirjassa kuvataan Matti Mäkelän ensimmäistä merimatkaa, tarkemmin ottaen sitä, minkälainen se olisi *saattanut* olla. Edellä kerrotuista tiedon saannin vaikeuksista johtuen kirjan teksti on osittain faktaan, osittain fiktion perustuvaa.

Matti sai ensimmäisen pestinsä Parkki Emiliaan, oululaiseen purjelaivaan. Emilialle purjehdukset valtamerillä olivat rutinia, se oli suurten merten työjuhta. Kirjassa Emilia seilaa reittiä, jonka se on hyvinkin saattanut purjehtia Matin siihen pestauduttua. Varmaa on ainakin se, että myöhempinä vuosina Emilia kuvaton reitin purjehti.

Kertoja-minä, nuori merimies Matti, katselee maailmaa uteliaana ja tiedonjanoisena. Hän esiintyy kirjassa omalla aidolla nimellään. Laivan kapteeni ja perämies esitetään kirjassa myös omilla nimillään, tosin Matin puhekielessään käyttämissä muodoissa. Heidän henkilöhahmonsa ovat fiktiivisiä. Laivan muun miehistön jäsenten nimet ja henkilöhahmot ovat kuvitteellisia. Miehistön lukumäärä ja heidän vakanssinsa täsmäävät kuitenkin siihen miehistöön, jolla Emilia lähti purjehdukselleen Oulusta syksyllä 1873 hyvissä ajoin ennen Perämeren jäätymistä.

Matti Mäkelän nuorin tytär, Salli, muistelee omassa kirjassaan isänsä kertoneen tarinoita kokemuksistaan Intian valtamerellä. Eksoottisia maita ja kaupunkeja Matti on siten ammattinsa

myötä päässyt näkemään ja kokemaan, sellaisia joista 1870-luvulla eläneillä suomalaisilla oli korkeintaan hataria mielikuvia.

Matti tuskin hallitsi vieraita kieliä lähtiessään merille. Tästä syystä vieraitten valtioitten, saarien, kaupunkien sekä vastaavien nimet esiintyvät tekstissä sellaisessa muodossa, missä Matti ja monet muutkin merimiehet ovat ne oletettavasti lausuneet. Tekstissä on muutenkin käytetty kieliopillisia vapauksia, puhdasoppinen kirjakieli ei ole etusijalla.

Parkki Emilian miehistöön Matti Mäkelä kuului urallaan kolmen vuoden ajan alkaen syksystä 1873 ja päättyen syksyyn 1876. Tuohon ajanjaksoon on sisällynyt todennäköisesti kolme erillistä purjehdusta. On toki mahdollista, että käynti Intian valtamerellä on tehty Emilialla, jolloin siinä reissussa olisi oltu pari vuotta yhtä soittoa. Emilian miehistön vaihtuvuus oli Matin pestivuosina hyvin vähäistä, siitä voi päätellä, että laiva ja sen päällystö olivat merimiehille mieluisat.

Emilian pestien jälkeen Matti jäi pariksi vuodeksi maihin. Oulun henkikirjojen mukaan hän oli sinä aikana kauppias John G. Svendelinillä renkinä. Syksyllä 1878 miehen veri veti jälleen merille. Silloin hän pestautui oululaiseen parkki Ahkeraan. Kauppias Svendelin toimi Ahkeran pääisäntänä, mikä on todennäköisesti vaikuttanut laivan valintaan. Ahkeran mukana Matti seilasi kahden vuoden ajan ottaen siitä ulosmönstrauksen syksyllä 1880.

Matti viihtyi merimiehen ammatissa sen verran hyvin, että hän oli jossakin vaiheessa päättänyt jäädä loppuiäkseen merille. Suunnitelmaan tuli kuitenkin muutos, jonka aiheuttajaksi lienee nimettävissä oululainen nuori neitonen Kaisa Sankilampi. Hänet Matti oli tavannut Oulussa Kaisan ollessa 18 vuoden ikäinen. Matti oli kymmenen vuotta Kaisaa vanhempi. Vihille Matti vei Kaisansa vuonna 1881 melko pian jäätyään Ahkerasta maihin.

Pisimmän työuransa vesillä Matti Mäkelä teki toimiessaan Oulun ja Muhoksen välillä säännöllistä reittiä kulkeneitten joki-laivojen perämiehenä (laivurina) vuodesta 1884 aina vuoteen

1912. Vesi oli edelleenkin elannon lähteenä, mutta suolainen vesi oli vaihtunut makeaksi vedeksi.

Oulujoella jokilaiva Lempin ruorissa Matti muistelee omaa polkuaan merimiehen ammattiin sekä ensimmäistä, lähes vuoden kestänyttä matkaansa maailman merillä. Muistelojen hetkellä Matilla on ikää 57 vuotta, merille lähdöstä on kulunut jo 34 vuotta.

Lopuksi esitän lämpimät kiitokseni uutteralle ja lempeälle vieruslukijalleni Tiina Kokkoniemelle, joka on monin eri tavoin auttanut, tukenut ja kannustanut tämän kirjan syntyvaiheissa. Hänen kynästään on syntynyt myös kirjan alussa oleva nimikkoruno. Kiitos myös pikkuserkulleni Ritva Leinoselle käsikirjoituksen lukemisesta ja arvioinnista sekä kaikesta avunannosta hankkeen toteuttamisessa, sekä serkulleni Liisa Ylilehdolle, joka oli varma kirjan julkaisusta jo ennen kuin olin saanut vielä riviäkään paperille. Lisäksi kiitos kaikille erikseen nimeltä mainitsemattomille, jotka ovat rohkaisseet kirjan julkaisuun.

Annetaan jo viimein puheenvuoro Matille, tämän kirjan kirjoittajan isoisoisälle, kertokoon hän ensimmäisestä merimatkastaan omin sanoin!

Punkalaitumella 31.7.2023

Matti Koivula

21. Kesäkuuta 1907. Valkolan ryky, Muhos.

Herään auringon lämpöön. Se paistaa ruorihytin ikkunasta suoraan rit-silleni, jolle oikaisin nukkumaan myöhään illalla. Sitä ennen olin ohjannut Lempin Valkolan rantaan Muhoksella. Valkola on kirkonkylää lähinnä oleva laivaranta. Siitä kirkonkyläläiset nousevat laivaan kun haluavat päästä Ouluun. Lähtijöissä on väkeä joen yläjuoksulta ja sirum-malla olevilta laitakyliltä. Useimmat palaavat myös takaisin samalle lait-turille, elleivät aivan samana päivänä niin seuraavina päivinä.

Juhannusaatto, tuo kaunis keskikesän juhla, on ylihuomenna. Poh-jolan valkeat yöt ovat parhaimmillaan. Aurinko pistäytyy vain hetkeksi taivaanrannan taa noustakseen taas uuteen aamuun. Luonto kukoistaa ihanampana kuin koskaan.

Kello on vasta viisi aamulla. Parin tunnin kuluttua pitää lähteä kip-paroimaan laivaa kohti Oulua. Lempin kannelta näen ja aistin kuinka kaunis onkaan Oulujoki aikaisessa aamussa. Pieni usva viipyilee vielä virran yllä, auringon kultaiset säteet kimaltelevat ja väikkyvät veden pin-nalla. Vuolaan virran vesi liplattaa laivan kupeilla. Tuuli ei ole vielä noussut. Ilma on raikas, rykyn vierustan koivut maustavat sitä vienosti omalla bienolla tuoksullaan.

Oulujärvestä, "Kainuun merestä" virtaavalla vedellä on kiire kohti merta. Jos näkisi pinnan alle, siellä lohipadoista sehinneet lohet puskevat parhaillaan vastavirtaan. Monissa koskissa niillä on tosipaiikka, jotta ovat kosken kuohuja väkevämpiä ja pääsevät eteenpäin ylävirtaan, omille synnyinsijoilleen.

Tervan soutajien suurin haaste on laskea koskea alas tervatynnyreillä lastatuilla tervaveneillä. Siinä pitää ohjata tynnyreitä täynnä oleva vene kosken kivien ja kuohujen lomasta ehjänä, tervatynnyreitä menettämättä,

ketään hukuttamatta. Rohkeita ja taitavia miehiä ovat valan tehneet koskenlaskijat, he jotka pahimmilla koskilla toimivat ammattimaisina laskeijoina. Ankara on makeakin vesi jos huono tuuri käy. Ei se silti vastaa pahalla päällä olevaa valtamerta. Sen suolainen vesi yrittää nitistää koko laivan miehistöineen pävineen. Monesti siinä onnistuukin.

On kulunut jo yli kolme vuosikymmentä siitä kun lähdin ensi kertaa merille. Nopeasti aika kuluu, merille pestauduin syksyllä 1873.

Ensi reissuun lähtiessä tulin bankkineeksi pienen muistikirjan, johon kirjasin ylös sattumia ja tapahtumia matkojen varrelta. Siitä tuli lopulta tapa, laivoilla on lokikirja, minullakin oli lokikirja, oman elämän sellainen. Monenlaista muistoa kansien välistä löytyy, enimmäkseen hyvässä, harvoin pahassa, onneksi niin.

Paljon muuttui maailmankuvani niinä vuoisina. Pienestä maalaiskylästä peritty näkökulma laajeni niin runsaasti, että sitä oli toisinaan vaikea käsittää.

Eltari tuli jo laittamaan Lempin höyrypannun tulille. Kohta tulee monttöörikin, ja hänen jälkeensä ensimmäiset matkustajat. Useimmat ovat tähdellisellä asialla. Vievät myytävää Oulun torille, leipäjuustoja, rieskaa ja muita leipiä, lohja, pottuja, porkkanoita ja muuta einettä. Joku kaupittelee käden töitä, pärekoppia, luutia, vastoja, tai vaikkapa villasukkia, kukin omien taitojensa mukaan. Kun saavat niitä kaupaksi, tekevät sitten Storen kaupasta tai Narikasta tarpeellisia hankintoja kotiin vietäviksi, ennen kun palaavat laivalla takaisin kotikonnuilleen.

Tänään on perjantai. Se enteilee, että palatessa kyytiin nousee monilukuinen määrä huviloilleen matkaavaa herrasväkeä. Lempin hieno salonki täyttyy. He tulevat huviloilleen juhannuksen viettoon, nauttimaan parhaasta Suomen suvesta. Monet saattavat jäädä huvilansa asukiksi pidemmäksikin aikaa, jos kesäloma alkaa juuri nyt. Herrasväki tapaa pitää välillä pitkiä lomia. Tavallisille ihmisille sellainen on mahdotonta. Leivän tarve pitää liikkeessä, loma tulee sitten jos ei ole töitä. Sitä lomaa ei tosin toivota tulevaksi.

Onteron rykyltä poimimme kyytiin tyttäristäni hänet, joka tänä kesänä on saanut Lempistä pestin. Hän tulee hoitamaan kahvin myyntiä matkustavaisille. Tuo samalla mukanaan minulle päivän eväät. On mukava olla oman tytön kanssa samalla työpaikalla. Luoja on siunannut

Kaisaa ja minua monilla tyttärillä. Heistä kukin vuorollaan on päässyt kahvin keittäjäksi tienaamaan ensimmäisiä omia ropojaan.

Onteron rykellä on Lempin halkovarasto. Halkoja tarvitaan ruokimaan höyrykonetta, josta saadaan voima potkurin pyörittämiseen. Ihan syli tai pari ei kesän aikana riitä, melko mittavassa määrin niitä tarvitaan. Tänä aamuna laivan omaa halkovarastoa ei tarvitse täydentää, eilen illalla laiturissa poikettaessa otettiin varasto täyteen. Niillä pärjätään Oulun reissu.

Laivan halkovaraston täyttö on laivan miespuolisten tehtävä, siihen komennetaan niin laivan omat miehet kuin matkustajatkin. Häävimmin pukeutuneet herrat armahdetaan. Herrojen joukossa on hienojakin luonteita, ne eivät laita matkalle parhaimpia pukineitaan jotta voivat osallistua halkosouviin. Eivät halua olla miestä huonompia. Porukalla varasto on äkkiä täytetty, ei siinä nokka kauan tuhise.

Ennen Onteron rykyä on poikettava aika monella joen varren laiturilla. Ensin Suvelan rykellä, seuraavaksi lohivadon yläpuolisella Patorykellä, jonka jälkeen on pujahdettava lohivadon aukosta alajuoksun puolelle. Pato kurottaa melkein koko joen poikki. Ei siinä lohivaralla ole juuri mahdollisuuksia. Leipää ja särvintä se tuo kuitenkin monen talon ja mökin pöytään. Lohi on etelässä herrojen herkeksi, mutta Oulujoen varressa sitä on melkein liikaa, siihen voi jopa kyllästyä. Ei ihme, että monet maatilojen rengit haluavat pestikirjaansa maininnan, että talon ruokapöydässä on tarjottava vähintään kahdena päivänä viikossa jotain muuta ruokaa kuin lohia.

Lohivadon jälkeen on vielä Rönkön, Hakkaraisen, Laukan ja Apajan rykyt ennen Onteroa. Lähtö onkin jo käsillä, matkustajat laivassa, on aika ottaa Lempi irti rannasta. Laivaa ohjaillessa voi taas hetken muistella menneitä matkalla kohti Oulua!

Onterosta saatiin kyytiin kahvinkeittäjä. Hän on jo terhakkaana tehtävässään ja hyvin näyttää kahvi kauppansa tekevän. Kohta saavumme Kestin rykelle. Sen jälkeen tullaan Lapinsillalle, Tervaojalle, Pukkiin ja Sanginsuun Kinnuselle.

Kinnusen nuori poika Jaakko tuntuu pitävän yhtä meidän Annan kanssa. Lieneekö vakavampaakin? Eikö siinä mitään, toimelias mies kuuluu Jaakko olevan. Kinnusen jälkeen on seuraavana Marttilan ryky.

*Sitten saavutaan vuolaalle Madekoskelle. Siinä on kosken keskellä ka-
pea väylä, se on merkitty reimareilla. Tarkkana pitää olla, ettei laiva siinä
karahda kiville. Aika vauhdilla siitä mennään alavirran suuntaan. Ta-
kaisin tullessa koneesta pitää siinä ottaa kaikki irti, jotta päästään väy-
lää pitkin ylös. Silloin ei vauhti huimaa, mutta hitaasti ja varmasti kos-
ken niskaan nouseaan.*

*Kivien perkaaminen on jokakeväinen homma Madekosken laiva-
väylällä. Sillä puuhalla laivakansi alkaa. Talven ja kevään aikana joen
jääät liikuttavat kiviä. Siinä missä edellisenä kesänä oli turvallinen väylä,
on talven jälkeen yleensä muutama kivenmurikka vaanimassa pääsyä pa-
han töihin. Aika hommaa on sekin kun kiviä väylältä sivummalle kis-
kotaan. Ilman sitä työtä nämä matkat kumminkin jäisivät tekemättä.*

Eletään vuotta 1873. Suomen suuriruhtinaskunta on autonominen osa Venäjän keisarikuntaa, jonka tsaarina on Aleksanteri II. Suurista nälkävuosista, jotka aiheuttivat laajaa nälänhätää Suomessa ja läntisessä Euroopassa, on aikaa vasta puolenkymmentä vuotta. Oulun suuri kauppalaivasto on vielä voimissaan. Muun muassa puutavaraa, tervaa, pikeä ja lohta kuljetetaan valtamerien ylitse toisille mantereille pienillä puisilla parkkilaivoilla.

Vuoden loppupuolella Matti Mäkelä, 23-vuotias nuori mies, pestautuu oululaiseen parkki Emiliaan jungmanniksi ja ryhtyy hankkimaan elantoaan merimiehen ankarassa ammatissa. Atlantin ylitse suuntaava purjehdus tarjoaa nuorelle, tiedonjanoisella maalaispojalle runsain mitoin nähtävää, koettavaa ja ihmeteltävää. Merimiesuransa alkua Matti muistelee vuosikymmeniä myöhemmin toimiessaan Oulujoella liikennöivän höyrylaiva Lempin laivurina.