

# Merisavu, pimeys ja myrsky, riskejä kutterinhoitajan elämässä

Emäsalon luotsiasemalla työskentelee kuusi luotsia ja viisi kutterinhoitajaa.

– Tämä on vapaata työtä. Täällä kaikki päivät ovat erilaisia, eikä mitään hiljaista aikaa ole. Emäsalossa on noin kahdeksan luotsausta päivässä, ja jos liikenne on vilkasta, voimme joutua hoitamaan kaksi kolme alusta samalla työkeikalla, sanoo kutterinkuljettaja Bror Nyholm.

Laiturissa on neljä punaista luotsikutteria: kaksi suurempaa jäissä kulkevaa, klassista mallia olevaa joka sään venettä ja kaksi kevyempää, avovedessä käytettävää nopeakulkuista venettä. Olemme Emäsalon luotsiasemalla Varlaxuddenissa Sköldvikin (Kilpilahti) ulkopuolella Porvoossa. Täällä työskentelee kuusi luotsia ja viisi kutterinhoitajaa vuorotyössä ympäri vuorokauden.

Suojaavan aallonmurtajan ulkopuolella avautuu Suomenlahti, Viro horisontin takana etelässä. Avomerelle vie 15,3 metrin syväväylä, jonka petollisuus on aiheuttanut sen, että tankkilaivat *Raphael* ja *Antonio Gramski* ovat lianneet rantoja öljyllä. Täällä *Salla* paloi 1985 Kallbådgrundin eteläpuolella sattuneen törmäyksen jälkeen. Täällä *Volgoneft-245* ajoi vuonna 1995 karille aivan luotsiaseman alapuolella, ja Emäsalon ulkopuolella sai mt *Natura* blackoutin (sähkökatko) 1998 ja sen seurauksena pohjakosketuksen.

Kello on kahdeksan, ja aamu harmaa ja sateinen. Kutterinhoitaja **Bror Nyholm** Vessööstä irrottaa veneen ja hänen helsinkiläinen kollegansa **Mikko Väisänen** huolehtii ruorista ja hallintalaitteista. Kutteri vaatii miehistöksi kaksi henkilöä kerrallaan, ja tehtäviä vaihdetaan keskenään. Toinen käsittelee alusta ja toinen avustaa, kun luotsit nousevat alukseen tai lähtevät aluksesta kaukana ulkomerellä. Tätä apua tarvitaan erityisesti silloin, kun merenkäynti on kovaa ja harppauksesta kutterista aluksen kylkeä vasten oleville luotsileidareille voi tulla askel elämästä kuolemaan. Luotsileidareilla tarkoitetaan köysitikkaita, joita pitkin luotsi kiipeää alukselle ja takaisin. Tuulee kahdeksan metriä sekunnissa lounaasta. Kutterimme on nimeltään *Liito*, ja aikaisemmin se on toiminut Harmajalla. Väisänen pitää reilun 20 solmun nopeutta kohti Kalkskäriä reitillä mereltä Sköldvikiin. Poimimme mukaan helsinkiläisen luotsi **Jouni Mannisen**. Hän on saattanut ruotsalainen tuotetankkerin *Alcedon* ulos Sköldvikistä, ja alus voi jatkaa matkaa omin avuin Porvoon saariston petollisten karien ulkopuolella.

## Sama nopeus tärkeää

Liito ohjataan huolellisesti ja varmasti Alcedon paapuurin puolelle, missä luotsileidarit roikkuvat kannelta kutteriin. Kypäräpäinen miehistön jäsen seisoo vahdissa kannella, kun pelastusliiveihin pukeutunut Bror Nyholm valmistautuu luotsileidareiden alapäässä kutterin kannella. Sekä Liito että Alcedo pitävät samaa vauhtia, noin kahdeksaa yhdeksää solmua.

– On parempi pitää vähän liikaa kuin liian vähän vauhtia, sanoo Mikko Väisänen.

– Kuusi solmua on liian vähän, silloin tulee vaan imua ja painetta aluksen ja kutterin väliin. Kaksitoista solmua on taas jo liian paljon. Alcedon kapteeni on tottunut näihin vesiin ja tietää miten kutteri käyttäytyy. Jos on jotain epäselvää, voimme aina keskustella radiolla, hän sanoo.

Mannisen ottaminen kutteriin käy sujuvasti, tyytyväisenä hän istuu kutterin mukavaan ja joustavaan tuoliin ja sulkee hetkeksi silmänsä.

– Aloitin työt kahden aikaan yöllä.

– Ensimmäinen työ oli tankkeri, joka oli matkalla Sköldvikiin. Kun olimme kiinnittyneet, sain aluksella parin tunnin unet, ja sitten nousin Alcedolle. Kun palaan luotsiasemalle, voin levätä iltaan asti, ja sitten taas uudet työt, sanoo Manninen, joka aikaisemmin on työskennellyt sekä FÅA:n (Suomen Höyrylaiva Oy) että Siljan aluksilla.

Kymmenessä minuutissa hän palaa luotsiaseman laiturille ja odottavaan sänkyyn.

Kun lähdemme taas merelle seuraavaan tehtävään, mukanamme on nyt luotsi **Jan Pihlström** Porvoosta. Myös hän on ollut aikaisin ylhäällä:

– Aloitin työni kello 1.30 Hollannin lipun alla purjehtivalla öljytankkeri *Saxenilla*, joka vietiin Sköldvikissä Porvoon kasuunille. Se tarkoittaa, että ensin ajoin autolla Sköldvikiin, minne jätin auton seuraavalle luotsille. Sitten tulin *Saxenilla* Porvoon kasuunille, 6,5 mpk Emäsalon luotsiaseman ulkopuolelle.



Bror Nyholm on yksi viidestä kutterinhoitajasta Emäsalon luotsiasemalla Porvoossa.

- Kun kyseessä on suuret ja vieraat alukset, on luotsipaikkana aina Porvoon kasuuni. Säännöllisessä liikenteessä olevat pienemmät pohjoismaiset alukset voivat vaihtaa luotsia vähän sisempänä, mutta Saxenilla on puolalainen päällystö ja miehistö.
- Kun tulin takaisin siltä työkeikalta, sain nukuttua kaksi tuntia Emäsalossa, ja nyt vien Sköldvikiin tankkeri *Astorian*, joka on kotoisin Ruotsin rannikolta Donsöstä, hän sanoo. Radio herää eloon, kun Astoria ilmoittaa samaan aikaan Helsingin VTS:lle (ohjausjärjestelmä), että se on ohittanut Kallbådgrundin. Keskustelu käydään ruotsiksi, ja Astoria saa samalla tietää että Alcedo on matkalla ulos Sköldvikistä.

## Merimieskirkko hyvin tuttu



Jouni Manninen poistuu Alcedosta. Bror Nyholm luotsikutterissa on valmiina avustamaan.

Kun sadepilvet vyöryvät lännestä, Mikko Väisänen kääntää kutterin pehmeästi *Astorian* perään ja nousee suojan puolelle styyrpuuriin luotsileidarien viereen. Olemme pari meripeninkulmaa Porvoon kasuunin ulkopuolella, kun Jan Pihlström valmistautuu kiipeämään *Astorialle*.

– Merimieskirkon tunnen hyvin merimiesajaltani, hän sanoo. Minä työskentelin **Gustaf Eriksonin** jäälaivoissa, ja olimme usein Antwerpenissa, missä kävin merimieskirkolla. Ehdin jopa tutustua suomalaiseen Savonan merimieskirkkoon Italiassa. Olin messipoikana 1974 Höyrylaiva Oy:n ms *Rhealla*. Ja Kapkaupungissa kävin Ruotsin merimieskirkolla, hän sanoo ja kiipeää *Astorialle*.

Paluumatkalla luotsiasemalle sadekuurot sotkevat tutkakuvaa, samalla merenkäynti voimistuu.

– Pahinta on työ sakeassa merisavussa, kun näkyvyys on ehkä vain kymmenen metriä.

– Kuttereilla ei ole mitään tuulirajoituksia, mutta meille kuljettajille rajana on 21 metriä sekunnissa etelätuulta. Kun aallonkorkeus on viisi kuusi metriä, harkitsemme tarkkaan, lähdemmekö merelle. Mutta sellaista sattuu ehkä vain pari kertaa vuodessa, Väisänen sanoo.

## Pelastuminen viime hetkellä

Bror Nyholm tietää, että työ on kaukana vaarattomasta.

– On tärkeää, että mukana on kaksi kutterinhoitajaa. Muutama vuosi sitten pimeänä tammikuun yönä myrskyssä ja lumipyryssä yksi luotsi putosi yli laidan Porvoon kasuunin luona, kun hänen piti poistua eräästä aluksesta. Hän oli sama Jouni Manninen, jonka jokin aikaa sitten haimme mt Alcedolta.

– Kun jotain tällaista sattuu, vaikeinta on paikallistaa merihädässä oleva.

– Mutta kutterin miehistön onnistui löytää Manninen aallokosta ja vetää hänet ylös. Se tapahtui aivan viime hetkellä, sillä sellaisissa olosuhteissa on aivan avuton jo kahdessa minuutissa, Nyholm ja Väisänen sanovat. Tunnin ja 40 minuutin, 40 meripeninkulman ja kahden lähdön jälkeen, tulemme taas takaisin Emäsalon luotsiasemalle. Alcedo ja Astoria jatkavat matkaansa, kun taas kutterinhoitajat ajavat autolla asemalle juomaan kahvia, lukemaan lehtiä, katsomaan TV:tä ja lepäämään ennen seuraavaa lähtöä.

Mikko Väisänen kehuu Liidon ominaisuuksia:

– Tämä on hyvä kutteri. V-mallinen runko on hyvä meressä, ja vesivoima tekee helpoksi sen ohjaamisen aluksen rungon viereen. Mutta tämä matka on viimeisiäni, sillä menen töihin maihin Sköldvikiin. Nyt saa minun kohdallani merielämä riittää, sanoo Väisänen, joka aikaisemmin on seilannut Nesteen mt *Lunnilla* ja *Tavilla* Pohjois-Atlantilla.

Hän on niillä matkoilla myös käynyt monta kertaa Lontoon merimieskirkolla. Väisänen on myös kiinnostunut näkemään millainen Vuosaaren uudesta merimieskirkosta tulee.

Bror Nyholmilla ei sen sijaan ole mitään suunnitelmia jättää kutterinhoitajan työtä.

– Tämä on vapaata työtä. Teemme töitä viikon, jonka jälkeen on viikko vapaata. Se sopii minulle hyvin. Täällä kaikki päivät ovat erilaisia, eikä mitään hiljaista aikaa ole.

– Kun aloitin kutterinhoitajana 1989, saattoi joskus mennä pari päivää ilman yhtään lähtöä. Nyt Emäsalossa on keskimäärin noin kahdeksan luotsausta päivässä, ja jos liikenne on vilkasta, voimme joutua hoitamaan kahta kolmea alusta samalla lähdöllä, Nyholm sanoo.

Hän edustaa paikallisia saaristolaisia, jotka alkavat pian olla harvinaisia luotsiasemillamme. Aikaisemmin hän oli kymmenen vuoden ajan yksi hiekkaproomu *Dianen* omistajista.

– Silloin Sipoossa, Porvoossa ja Pernajassa oli yli kaksikymmentä hiekkaproomua, mutta nyt liikenteessä on jäljellä vain kaksi Vessöön hiekanottoaikaan ja Helsingin välillä.