

**ANTTI
TUURI**

**Yksinpurjehdus
Hankoniemen ympäri**

ja muita kertomuksia meriltä



Helsingissä Kustannusosakeyhtiö Otava

Lainaukset

- s. 5: Tuomas Anhava: *Kuudes kirja*
s. 29: ”Uskoton ja petollinen Julia”, san. Hj. Nortamo
s. 137: ”Viidestoista yö”, san. Juice Leskinen
s. 113 ja 206: ”Laivat”, san. Irma Arvola
s. 233: Joel Lehtonen: *Putkinotko*

Copyright © Antti Tuuri ja Kustannusosakeyhtiö Otava 2024
ISBN 978-951-1-48544-5

OTAVA
KIRJAPAINO
Keuruu 2024



Prologi

Elokuvaohjaaja Pekka Parikka soitti ja kertoi tilanteensa purjeveneeseen. Olimme tehneet vuosia töitä yhdessä, ja olin jo ymmärtänyt, että hän liiteli suunnitelmissaan usein maanpinnan yläpuolella ainakin parin metrin korkeudella. Hän kertoi, että vene tehtäisiin hänelle puusta, joka hänen mielestään oli ainoa oikea venemateriaali. Hän oli löytänyt Porin eteläpuolelta Luvialta veneenveistäjän, jonka veneet olivat maailman parhaita, Pekka väitti. Veneentekijä oli Björn ”Nalle” Nyberg.

Ymmärsin Parikan puheista, että Luvialla veneestä tehtiin kolmea kokoa, pientä, keskikokoa ja suurta, hiukan niin kuin Tuomas Anhavan runossa:

*Tietää että maailmassa on kaikkea:
pientä, keskikokoa ja suurta.*

Veneen tyyppi oli Scylla, ja Nyberg oli kehittänyt sen norjalaisesta Colin Archer -veneestä ja ruotsalaisesta kosterista. Colin Archer -vene oli Nybergin mielestä maailman merikelpoisin vene suurille valtamerille. Scyllan Nyberg oli suunnitellut sopivan norjalaista paremmin Itämeren

aalloille, ja koska Colin Archer -veneet olivat maailman merikelpoisimpia purjeveneitä suurille valtamerille, Scylla-veneet olivat niitäkin merikelpoisempia Itämerellä ja sen lahdilla, Nyberg väitti. Parikka oli samaa mieltä.

Minä muistelin, että Skylla ja Kharybdis olivat kreikkalaisen tarun mukaan Messinansalmessa asuneita merihirviöitä. Skylla asui luolassa salmen rannalla, sillä oli kuusi päätä ja se nappasi jokaisesta ohi purjehtivasta laivasta kuusi miestä saaliikseen. Kharybdis asui salmen toisella rannalla ja imaisi ohikulkevia laivoja suuriin pyörteisiin.

Parikalle Nyberg oli kertonut, että Skylla oli kreikkalaisten merenjumalan Poseidonin rakastajatar ennen kuin joutui kolkkoon tehtävänsä Messinansalmelle; Nybergille Skylla ei ollut hirviö vaan kaunis najadi, jonka Poseidonin mustasukkainen vaimo Amfitrite muutti hirviöksi. Nyberg epäili myös, että Skylla olisi ollut kreikkalaisten ylimmän jumalan Zeuksen rakastajatar ja mustasukkainen Zeuksen vaimo Hera olisi muuttanut Skyllan hirviöksi.

Parikka lupasi näyttää minulle keskikokoisen Skyllan, sellainen oli pojussa Helsingissä Pohjoisrannassa: voisimme ajaa hänen moottoriveneellään Skyllan kylkeen ja katsella venettä: hän oli jo tilannut ison Skyllan, mutta keskikokoisestakin näkisin hyvin, millaisesta veneestä oli kysymys.

Pekka lupasi hakea minut Pohjoisrannasta laiturilta, voimme samalla puhua elokuva suunnitelmista, joita meillä aina oli vireillä.

Tiesin, että Parikalla oli iso puinen, kajuutallinen moottorivene, jonka nimi oli Pilar. Se oli ollut myös Ernest Hemingwayn veneen nimi. Sillä veneellä Hemingway oli Kuubassa asuessaan kalastanut hyvällä menestyksellä miekkavalaita ja jahdannut huonolla menestyksellä saksalaisia sukellusveneitä.

Jotakin Hemingwayn tapaista seikkailijaa Parikassa oli. Hän kertoi, kuinka oli ajanut parin toverin kanssa Renault 4 -merkkisellä autolla Saharan halki 1960-luvulla, seurannut härkätaisteluita Espanjassa, nauttinut baaritikien äärellä jääkylmiä daiquireja ja kirjoittanut artikkeleita suomalaisiin aikakauslehtiin: täyttä elämää.

Daiquirien ja muidenkin alkoholijuomien nauttimisen hän oli muutamaa vuotta aikaisemmin lopettanut kokonaan liittyttyään Nimettömiin Juoppoihin, mutta hän kertoi mielellään menneistä seikkailuistaan kuningas Alkoholin ritarina.

Sovittuna päivänä ajoimme Pilarilla Uunisaaren lähelle ja kiinnitimme veneen samaan poijuun Scyllan kanssa. Pekka lupasi kahvit ja viritteli spriikeitintä, mutta huomasi, ettei Pilarin vesitankissa ollut kahvinkeittoon vettä;

jostakin lokerosta hän kuitenkin löysi kahden litran pulлон mineraalivettä ja keitti kahvin siihen.

Kahvi maistui hiukan suolaiselta, mutta oli aivan juotavaa. Muistin, että asuessani 1950-luvun alkupuolella Lohdajalla siellä kerrottiin kirkonkylässä asuvasta kalastajasta, joka oli niin tottunut juomaan meriveteen keitettyä kahvia, että vettä piti noutaa hänelle kahvivedeksi Vattajanniemeltä.

Kahvia odotellessa katselimme Scyllaa päältäpäin, ja miellyin heti sen linjoihin. Parikka selitti, miten hänen tilaamansa iso Scylla poikkesi keskikokoisesta, jota nyt tutkimme: iso Scylla oli tätä venettä pitempi ja myös leveämpi, mutta muodoltaan samanlainen keulasta ja perästä terävä *double-ender*.

Kun kahvit oli juotu ja vene katseltu, Parikka vei minut takaisin Pohjoisrantaan ja jatkoi Pilarin kotisatamaansa. Jäin miettimään näkemääni. Olin kymmenkunta vuotta suunnitellut moottoriveneen hankintaa, tottunut Lappajärvellä isäni moottoriveneisiin, joita olin saanut vapaasti käyttää, ja liikkunut paljon järvellä. Armeijassa olin ollut pioneerijoukoissa ja saanut koulutuksen syöksyveneiden käyttöön ja syöksyvenejoukkueen johtamiseen.

Koska syöksyveneen nopeus oli yli kaksikymmentä solmua ja Scyllan nopeus jäi parhaimmillaankin alle kymme-

nen solmun, uskoin sillä nopeudella kulkevan veneen ohjaamisesta selviäväni.

Parikan kanssa sovimme, että lähtisimme yhdessä Luvialle tapaamaan Nalle Nybergiä, katsomaan mitä Parikan tilaamalle veneelle kuului ja kysymään, millaisilla ehdoilla minä voisin tilata samanlaisen veneen, joka sitten rakennettaisiin Parikan veneen rinnalla Luvian telakalla.

Parikalla oli jo nimi valmiina veneelleen, siitä tulisi Myrskylintu. Hän kertoi, että Colin Archer oli rakentanut veneitään 1900-luvun alkupuolella Oslonvuonolla ja viikinkien veneet olivat olleet hänellä esikuvana. Hän tiesi myös, että alkuperäisiä Colin Archer -veneitä purjehti vieläkin maailman merillä.

Minä päätin, että jos veneen tilaisin, nimeäisin sen Haukaksi. Apu-lehdessä oli 1950-luvulla sarjakuva ”Haukka, temmeltävien tuulten kasvatti”. Olin siihen sarjakuvaan hyvin mieltynyt, lehti tuli Lohtajalla maalaistaloon, josta meille haettiin maitoa. Olin yhdeksänvuotias ja minun tehtäväni oli joka ilta maidon hakeminen, kun iltalypsy talossa oli lypsetty. Maitoa odottaessani luin Haukasta, temmeltävien tuulten kasvatista; hän oli viikinkipäällikkö, joka viikinkiveneellään joutui moniin seikkailuihin ja vaaroihin, mutta selvisi niistä aina.

Kotiin tultuani puhuin veneen hankkimisesta vaimoleni Pirkolle, joka jäi sitä miettimään; hän oli huolissaan siitä, osaisinko purjehtia yli kymmenenmetrisellä veneellä, vaikka minulla ei ollut mitään kokemusta purjehtimisesta. Minä ajattelin mielessäni, että tunsin monta minua tyhempää miestä, jotka osasivat purjehtia isoilla purjeveneillä. Uskoin, että minäkin taidot oppisin.

Näin, että Pirkko ei ollut yhtä innostunut kuin minä siitä, että purjevene tilattaisiin, mutta vastaan hän ei alkanut väittää, koska rakasti minua ja oli jo pitkään kulkenut rinnallani elämän myrskyissä ja poutasäillä.

Lähdin Parikan kanssa Luvialle; oli lokakuun puoliväli vuonna 1981, päivä oli kylmä ja kuulas. Parikka oli jo monta kertaa ajanut Helsingistä Luvialle Nybergin telakalle ja tunsin nopeimman reitin sinne; Luvian kirkonkylän jälkeen ajettiin vielä muutama kilometri Luvian Verkkorantaan telakalle. Se oli lastukasojen täyttämä puinen vaja, jossa kaksi miestä rakensi Scylla-veneitä tilaajille, jollainen Parikka oli ja minäkin pian olisin.

Nalle Nybergin apulainen oli Ismo Lilja, tanssimuusikon urasta luopunut venepuuseppä, jonka tulin vuosien saatossa myös hyvin tuntemaan. Telakalla oli rakenteilla yksi pikku-Scylla ja Parikan 32-jalkainen vene. Telakan laiturissa oli kolme pikku-Scyllaa ja maihin nostettuna kaksi 32-jalkaista.

Sovin Nybergin kanssa veneen tilaamisesta siten, että minulla olisi 32-jalkainen Scylla valmiina keväällä 1983. Nyberg kertoi, missä aikataulussa ja kuinka suurissa erissä hän toivoi saavansa kauppasumman, joka minun pitäisi maksaa puuvalmiista veneestä.

Kauppahintaan ei sisällynyt veneen moottori eikä purjeet, jotka hankkisin itse, ja hankkisin myös kaiken muun, mitä puuvalmiiseen veneeseen lisäksi tarvittiin.

Lyötiin kättä sopimuksen vahvistamiseksi. Olin insinööriä tottunut, että sopimukset tehtiin kirjallisesti ja sanamuodot sovittiin yhdessä niin, ettei niistä myöhemmin tulisi erimielisyyksiä. Olin myös tottunut siihen, että sopimukseen liitettiin sakkopykälä sen varalta, että tilaus myöhästyisi.

Nalle Nybergin kanssa sopimusta neuvotellessani tavalliset tilauksiin liittyvät rutiinit tuntuivat kaukaisilta ja sakkopykälien ehdottaminen mahdottomalta. Kättään vielä kädessäni pitäen Nalle lupasi tehdä parhaansa, jotta vene olisi minulla sovittuna aikana. Sen enempä häneltä tuntui jotenkin mahdottomalta vaatia.

Seuraavan kerran olin Luviolla heinäkuun loppupuolella 1982; ajoin Pohjanmaalta perheeni kanssa telakalle katsomaan Haukan edistymistä. Olin sopimuksemme mukaan maksanut ensimmäisiä erää veneen hinnasta talvella, kun

köli oli valettu Harjavallassa valimolla ja kuljetettu Luvialle ja telakalle oli tuotu Luvian sahalta puutavaraa. Meille kerrottiin, että Nalle oli merillä, veistämön lattialla oli Haukan köli, johon oli jo kiinnitetty kölipuu ja kolme alinta sivulautaa.

Myrskylinnun runko oli valmis kanteen saakka, ja siitä näki jo hyvin, kuinka suuri myös Haukasta oli tulossa. Kävin Parikan veneessä sisällä, taiteilin itseni laidan yli kölipuulle: tuntui kuin olisin ollut Raamatun Joonan valaan vatsassa, niin laajana kaareutuivat Myrskylinnun rungon kaaripuut ja kylkilaudat ympärilläni.

Parikka oli puuveneiden kyllästämistä tutkiessaan löytänyt norjalaisen Owatrol-puunkyllästysaineen ja vakuuttanut sen ylivoimaisuudesta. Hän oli puhunut Nybergille ja Liljalle Owatrolista niin usein ja vakuuttavasti, että telakan väki käytti hänestä jo nimeä Owa-Pekka, jos Parikka ei ollut paikalla.

Oli sovittu, että Myrskylinnun runko kyllästettäisiin elokuussa, ja olin luvannut olla talkoissa mukana. Urakka kesti kaksi päivää; ajettiin varhain aamulla Luvialle ja sudittiin kylästysainetta koko päivä veneen kylkiin niin, että Owatrol ei ehtinyt kuivua vaan imeytyi koko ajan syvemmälle puuhun.

Parikka oli varannut talkooväkeä sen verran, että työtä riitti jokaiselle koko ajan, toisena päivänä osa talkooporu-

kasta jäi vielä kyllästämään Myrskylintua sisäpuolelta. Nyberg ja Lilja rakensivat minun venettäni Myrskylinnun vieressä; muutama kylkilauta Haukkaan oli tullut lisää viime käynnistäni.

Seuraavan kerran kävimme Parikan kanssa Luvialla loka-kuun lopulla 1982, veimme telakalle viisisataa metriä mahonkirimaa veneidemme kansiin. Myrskylintuun rakennettiin jo sisustusta. Haukan runko oli ylhäälle asti laudassa, ja oli ruvettava järjestämään minun veneeni Owatrol-talkoita.

Myrskylinnun talkoissa olin päättänyt, että pyytäisin Haukkaa kyllästämään tarpeeksi väkeä, niin että miehiä riittäisi veneen molemmille kyljille, ja olin luvannut talkoomiehille syötävän lisäksi myös juotavaa, jota Parikan enimmäkseen Nimettömien Juoppojen joukkoihin kuuluville talkooryhmäläisille ei ollut tarjoiltu.

Marraskuussa ajoin Hannu Mäkelän kanssa Pohjanmaalle matineaan ja kävimme vilkaisemassa Luvialla, kuinka veneiden rakentaminen edistyi. Nyberg ja Lilja olivat Myrskylinnun kimpussa, Hannu lupautui mukaan Haukan talkooryhmään ja ilmoitti siihen myös poikansa Laurin. Parikka oli luvannut tulla talkoisiin jo silloin, kun Myrskylintua kyllästettiin; Nyberg oli sen kuultuaan kuiskinut minulle myhäillen, ettei Owa-Pekka voinut pysyä poissa

mistään tilaisuudesta, jossa Owatrol-tyunnyreitä availtiin.

Haukan Owatrol-talkoot pidettiin joulun jälkeisellä väliviikolla 29. ja 30. joulukuuta 1982. Olin saanut Luvialle ison joukon ystäviä: Helsingistä mukana olivat kirjailijat Alpo Ruuth ja Hannu Mäkelä, ja Hannun poika Lauri, Tampereelta Luvialle ajoivat Martti Larva ja Pekka Nieminen.

Larvaan olin tutustunut ollessani Oulussa sanomalehti Kalevassa kirjapainonjohtajana; Larva oli samaan aikaan Nokia oy:n Oulun yksikön tiedottajana. Larva muisteli mielellään, kuinka olimme olleet samaan aikaan Oulussa diasporassa.

Pekka Niemisen opin tuntemaan aloittaessani Vantaalla Wihuri oy:n Sanduddin tapettitehtaan teknillisenä johtajana. Minut hälytettiin tehtaalle melkein ensimmäisenä iltana, kun olin aloittanut työt. Tehtaan käyttöpäällikkö Veikko Tuunainen soitti ja kertoi, että tapetin kuivauksessa käytetty järjestelmä ei toiminut, tehtaan katon rajassa putkistoissa kiertävä yli 100-asteinen raskasöljy ei liikkunut. Oli tammikuun alku ja kova pakkas. Ajoin tehtaalle ja Tuunaisen kanssa mietimme, mitä nyt pitäisi tehdä.

Tutkin edellisen teknillisen johtajan kirjahyllyn kirjoista raskasöljyn käyttäytymistä, mutta en päässyt viasta selville; epäilin öljyn ehkä krakkautuneen, ja sen takia se ei kul-

kenut putkistoissa. Tuunainen myönteli kohteliaasti, hän ei halunnut epäillä uuden teknillisen johtajan asiantuntemusta, mutta sanoi sitten, että hänen nuoruuden ystävänsä Pekka Nieminen oli konsultti, joka oli perehtynyt tällaisiin järjestelmiin; voisimme soittaa Niemiselle Tampereelle. Oli jo myöhäinen ilta, mutta Nieminen lupasi heti lähteä ajamaan Vantaalle.

Puolentoista tunnin kuluttua Nieminen oli tehtaalla, lähti kävelemään tehdashallissa raskasöljyputkistoa seuraten ja sen päähän tultuaan ilmoitti, missä vika oli: kova pakkanen oli jäädyttänyt putkiston avoimen pään, joka ulottui tehtaan ulkopuolelle. Mukanamme kulkeneelle tehdaspalvelun päällikölle hän näytti, kuinka putkiston jäätynyt kohta voitiin ohittaa, työ tehtiin ja raskasöljyjärjestelmä alkoi toimia.

Nieminen sanoi huomanneensa putkiston alla kulkiesaan, että järjestelmässämme oli osia, joita ei saanut käyttää 100-asteisen raskasöljyn ollessa kyseessä. Putkiston alapuolella oli kymmenien työntekijöiden työpisteet: jos joku laitton osa pettäisi ja 100-asteinen raskasöljy purkautuisi työntekijöiden päälle, vastuu olisi teknillisen johtajan eli minun ja linnareissu odottaisi.

Tällainen asiantuntemus miellytti minua. Sovin Niemisen kanssa, että hän valvoisi korjaukset, jotka meidän

piti tehdä, jotta putkisto ja sen osat saatiin lain ja asetusten mukaisiksi. Maksajaksi sain sovituksi järjestelmän rakentaneen yhtiön, jossa laittomuudet myönnettiin, ja viat korjattiin tehtaan kesälomaseisokin aikana, jolloin tuotantoa ei ollut ja koneet seisoivat.

Nyt meidän tarkoituksemme oli käsitellä Haukan runko Owatrol 1 -kyllästysaineella niin perusteellisesti, että vene kestäisi minun ikäni. Työ kesti taas kaksi päivää, ja se tehtiin suuren innostuksen vallassa, vaikka isänmaan taivaalla oli näkyvissä uhkaavia pilviä.

Suomessa oli menossa näinä päivinä hallituskriisi, kun SKDL:n edustajat eivät olleet hyväksyneet puolustusmäärärahojen korotuksia; kriisi ratkesi sillä tavalla, että SKDL:n ministerit erosivat hallituksesta juuri, kun meillä oli Owatrol-talkoot käynnissä.

Tämä tietenkin masensi Alpo Ruuthin, jonka työteho ei laskenut, mutta vihaisten pensselinvetojen vuoksi kyllästysainetta holvaantui hänen punaisille verryttelyhousuilleen sen verran, että työn päätyttyä hän jätti verryttelyhousunsa telakalle lastukasaan. Ismo Lilja nosti kyllästysaineen kuivuttua housut seisomaan lastukasan päälle kunnianositukseksi Owatrol 1:lle.

Myös Pekka Parikka oli auttamassa Haukan kyllästämisessä. Nyberg ja Lilja tekivät suulissa omia töitään ja nau-

reskelivat talkooväen juttuja; mieliala oli mitä parhain ja suunsoittoa talkoissa riitti.

Minun tehtävänä oli katsoa, että Owatrolia levitettiin tasaisesti veneen kylkiin, ja huolehtia siitä, että väelle riitti keskiolutta; varaamani olutkori tyhjjeni jo ensimmäisenä päivänä, ja olutta oli haettava lisää luvialaisista kaupoista. Nalle Nyberg ja Ismo Lilja muistelivat vielä vuosikausia päiviä jolloin Haukka kyllästettiin, ja talkooväkenä oli sekä kirjoitetun että suullisen sanataiteen mestareita.

Sovin Nallen kanssa, että hän jatkaa kyllästysaineen nakkelukäyttöä veneen sisälle vielä uudenvuoden aaton ja uudenvuoden päivän yli ja keväällä ilmojen lämmettyä käsittelee veneen ulkopuolelta Owatrol 2:lla, joka on lakkamainen, sulkee puupinnat ja antaa veneelle kauniin kiillon.

Seuraavan kerran kävin Luvialla helmikuussa. Haukkaan laitettiin laipioita, keulakajuutta näytti jo valmiilta, moottori oli tullut ja asennettu. Parikan veneessä kansi oli jo valmis mutta sisutusta vielä laiteltiin.

Nallen kanssa puhuimme salongin sisustamisesta ja monista muista yksityiskohdista, jotka oli saatava valmiiksi ennen kuin vene olisi vesillä. Nalle oli luottavainen, kaikki olisi kesällä valmiina ”jos hengissä ollaan”.

Menin maaliskuun alkupuolella perjantaipäivänä Hannu Mäkelän ja Alpo Ruuthin kanssa Luvialle katsomaan, kuinka työt edistyivät. Nalle ja Ismo olivat Haukan kimpussa ja tekivät salonkia, pentteri oli valmis. Puhuttiin jo hellan asennuksesta pentteriin. Sinne oli tilattu keitin, jonka ripustuksesta Alpo kävi kiihkeän väittelyn, puhui kardaniripustuksen puolesta, kun taas luvialaiset pitivät sitä turhana helsinkiläisenä herrasteluna.

Puhuttiin muistakin laitteista, joita veneeseen olisi asennettava. Päätin luopua suihkusta, jota olin suunnitellut veneeseen. Sanoin: ”Se taitaa olla suuruudenhulluutta.” Nalle oli helpottunut ja vastasi hartaasti: ”En tiedä olisiko se suuruudenhulluutta, mutta hulluutta se varmasti olisi.” Suihku jäi hankkimatta.

Vesitankkien ja polttoainetankkien tekijä oli vielä asentamassa öljynporauslauttoja Pohjanmerellä, mutta saapuisi ajoissa. Sovin taas maksuaikataulusta, Nalle toivoi minun maksavan nyt puolet siitä, mitä sovitusta hinnasta oli vielä jäljellä.

Monta muutakin asiaa sovittiin, mahonkirimat olivat loppuneet kesken ja lupasin tuoda niitä lisää, työtä Nallella ja Ismolla riitti rimoja odotellessakin. Parikan veneessä oli jo halkaisijapuomi paikoillaan, varppilaitoja laitettiin ja niihin soviteltiin mantookin tolppia. Parikan vene näytti jo siltä, miltä valmis vene näyttäisi: aivan vatsaa kääntävän

kauniilta, ja minun oli varoiteltava itseäni monta kertaa, etten liiaksi kiintyisi maalliseen.

Alpo Ruuth alkoi jo kysellä Nallelta ja Ismolta hyviä puuveneiden tekijöitä, kun hän vielä tulomatalla oli väittänyt, että olin hyppäämässä onnettomaan kirnuun, kun olin hankkimassa puusta tehtyä venettä.

Nalle oli vetänyt veneen sisäpuolelle kaksi kerrosta Owatrol 2 -puunkäsittelyainetta, joka antoi männylle kauniin lakkamaisen pinnan. Veneen ulkolaitoihin oli ehditty vetää vasta yksi kerros Owatrol 2 -lakkaa, ja ilmojen lämmentyä sitä olisi vedettävä vielä viisi, kuusi kerrosta. Tuntui, että veneenteko edistyi suunnitelmien mukaan, ja paluumatkalla Luvialta Helsinkiin mielialani oli taas mitä parhain.

Vaikka työt telakalla olivat aikataulussa, hitaasti tuntui keväät kulkevan ja kesä lähestyvän, kun odotin Haukan valmistumista. Pääsiäislauantaina kävin veljeni Heikin kanssa Luvialla katsomassa Haukkaa, jonka sisustusta jo rakennettiin ja ruffin kattoa. Istumalaatikko oli kehikollaan ja sen alla veneen kyljessä pistopunkka jo valmiina. Ismo Lilja sisusti Haukkaa, Nalle oli ryhtynyt tekemään sukulaiselleen pientä viisimetristä purjevenettä, joka jäisi avoveneeksi.

Pekka Parikka oli sivelemässä Owatrolia veneensä kylkiin, Myrskylintuun asennettiin jo keulahytin ovea ja si-

sälle kirjahyllyä; Parikka haaveili kokoavansa veneeseensä sopivan kokoisen kirjaston, josta voisi poimia lukemista, kun suurilla merillä pasaatituulet veisivät venettä peräsin sidottuna vuorokausikaupalla eteenpäin, eikä ohjaukseen tarvitsisi koskea, tai kun kaukomaiden satamissa ja ankkuripaikoilla joutuisi odottamaan sään paranemista ja myrskytuulten asettumista.

Myrskylinnun keulakajuutassa oli myös pieni kirjoituspöytä: Parikka suunnitteli kirjoittavansa keulakajuutassa monta kirjaa. Minun oli puhuttava Nallen kanssa vielä monista yksityiskohdista ja sovittava niistä. Parikan vene ei enää ollut kaukana puuvalmiista, metallitöiden tekijä Jorma Teräs oli tullut Pohjanmeren öljykentiltä Rauma-Repolan porauslautoilta, hän oli käynyt ottamassa mitat, ja metallityöt molempien veneisiin olivat käynnissä Jorma Teräksen pajalla.

Hannu Mäkelä oli tyyliteltyt Scylla-veneille purjemerkin kuultuaan, että Skylla oli kreikkalaisen jumalan Poseidonin rakastajatar, ja Otavan graafikko Markku Reunanen oli piirtänyt piirustuksen puhtaaksi. Nalle hyväksyi merkin, josta olin vetänyt Sanduddin tapettehtehtaalla silkkipainolla muutaman vedoksen luonnolliseen kokoon. Purjidentekijän kanssa sovittaisiin, että tämä purjemerkki tulisi veneidemme isopurjeisiin veneen rekisterinumeron

yläpuolelle. Paljon muutakin olisi sovittava ja hankittava ennen kuin vene olisi purjehdusvalmis.

Kävimme vielä kotimatalla katsomassa Luvian kirkolla talviteloilla olevaa isoa Scyllaa, jonka sen uusi omistaja Aarne Hupli keväällä purjehtisi Helsinkiin. Parikka oli sopinut, että olisimme toukokuussa sillä purjehduksella mukana miehistössä.

Huplin vene tuotiin Luvialta Helsinkiin toukokuun alkupuolella. Purjehdus kesti torstaista sunnuntaihin ja vakuutuin siitä, että päätös Scylla-veneen tilaamisesta oli ollut oikea. Tuulet olivat meille suotuisia ja kevät kauneimmillaan; Parikka oli mukana miehistössä, joka minua lukuun ottamatta koostui pelkästään Nimettömistä Juopoista, ja jutut olivat sen mukaisia; viinasta puhuttiin paljon ja sen kauheuksista.

Veljeni Heikin kanssa ajoimme toukokuun lopulla Pohjanmaalle ja kävimme sillä matkalla Luvialla. Haukka oli nyt lähes puuvalmis, ja Nallen kanssa puhuttiin jo vesillelaskusta mutta myös monista tavaroista, jotka sitä ennen oli hankittava.

Tulin telakalle taas kesäkuun puolivälissä, nyt vaimoni Pirkon kanssa. Veneen sisäovia käsiteltiin Owatrolilla. Telakalla oli asennuksia odottamassa valtava kasa maahan-

tuontiliikkeistä tullutta tavaraa pahvilaatikoissa, ja sähköjohtoja Nokian Kaapelitehtaalta, josta johtaja Martti Larva oli ne lähettänyt sopuhintaan, mutta sekoittanut mittayksiköissä jalat metreihin; sähköjohtoja oli kovin runsaasti, yli kolminkertainen määrä, mutta lasku oli tullut jalkamitoista. Martti Larvan mielestä minun ei kannattanut huomauttaa asiasta Nokialle, hän kyllä hoitaisi laskun kaikkia osapuolia tyydyttävällä tavalla.

Nalle vei meidät pienelle purjehdukselle omalla Pilgrimveneellään. Sää oli aurinkoinen ja kaunis, tuulta 3–4 metriä sekunnissa. Nalle arveli, että Haukka laskettaisiin veteen 7. heinäkuuta. Lähtiessämme Luvialta ajelemaan eteenpäin Pirkko myönsi, että hän alkoi nyt uskoa veneen tilaamisen olleen hyvä päätös.

Vesillelasku kuitenkin siirtyi Nallen lupaamasta viidellä päivällä. Kun tulin Luvialle, Nalle ilmoitti, että veneiden vesillelasku olisi vasta heinäkuun 12. päivänä. Parikka oli keksinyt koko ajan uusia yksityiskohtia, joita veneisiin olisi hyvä saada, ja hyviä ne olivatkin, mutta olivat aina vieneet aikaa kahteen veneeseen laitettuina. Myös kompassit, loikit, pumput, letkut, lämmittimet, wc-istuimet, polttoainetankit, vesisäiliöt ja lavuaarit olivat monien muiden yksityiskohtien tavoin kahteen veneeseen asennettuina otaneet aikansa Nallelta, Ismolta ja Jorma Teräkseltä.