



Kun rahtilaivan päällikkönä työskentelevä Juha Kokkonen palaa meriltä kotiin Iisalmeen, hän pyrkii korvaamaan menetettyä aikaa ja tekemään enemmän kuin oman osuutensa kotihommista. Koronavuonna vastuu Iisalmen kodista sekä Selinasta ja Aleksista oli vahvasti Kokkosen puolison Mervi Kvistin harteilla. KUVA: AKSELI MURAJA

Kapteenin koronavuosi

Rahtilaivan päällikkönä työskentelevän Juha Kokkosen työrupeama piteni kuukausilla koronan vuoksi. Hän kiersi maailman pahoissa koronapesäkkeissä, mutta merellä miehistö oli turvassa virukselta.

[Laura Kukkonen HS](#)

19.12.2020 2:00 | Päivitetty 19.12.2020 6:09

TERÄSTANKOJA Turkista, kuparikonsentraattia Kanadasta.

Tuulivoimaloita, kaivoslaitteita, konttikraanoja ja porauskalustoa. Uusia maita, uusia satamia, viikosta ja kuukaudesta toiseen.

Korona pysäytti matkailun, ja risteilylaivat jäivät satamiin, mutta rahtilaivat ovat seilanneet läpi kriisin. Teollisuus ja kansainvälinen kauppa ovat porskuttaneet pandemiasta huolimatta.

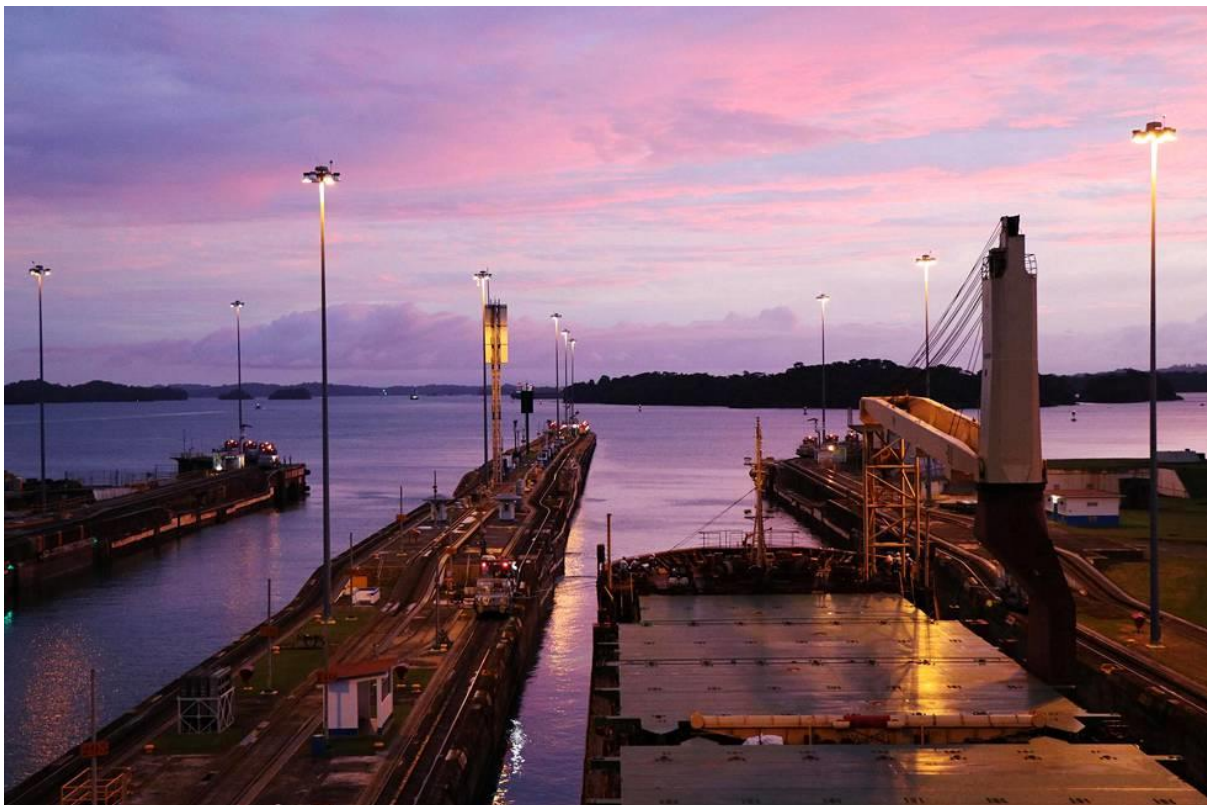
Rahtilaivan päällikkö [Juha Kokkonen](#) on matkustanut koronavuoden aikana työssään kaikkien suomalaisten edestä. Hän on kiertänyt maapallon kahdesti ja kuljettanut satamiin tonneittain laitteita ja raaka-aineita.

Ja ollut lyhyttä lomaa lukuun ottamatta vuoden erossa perheestään.

Senkin koronan takia.

Kokkonen, 52, työskentelee brittiläisessä Carisbrooke Shipping -varustamossa päällikkönä eli kapteenina. Tänä vuonna hän on elänyt laivalla karanteenissa pidempään kuin moni suomalainen kotonaan.

SYYSKUUSSA 2019 Kokkonen hyppäsi Janet C -alukselle Panamassa. Helmikuussa hän lähti Singaporesta lyhyelle lomalle Suomeen ja lensi sitten Omaniin, jossa hän siirtyi töihin BBC Kentuckylle tietämättä, mihin vuosi johtaisi.



Carisbrooke Shipping -varustamon Janet C -alus lähdössä Gatunin suluista Panaman kanavassa. KUVA: JUHA KOKKOSEN KOTIALBUMI

Yleensä Kokkonen tekee töitä talvikauden ja on koti-Suomessa toukokuusta alkusyksyyn. Viime toukokuussa Kokkonen pitikin päästä kotiin Kiinasta, mutta työt jatkuivat kuukausia tavallista pidempään.

”Kiinan viranomaiset eivät antaneet lupaa lähteä, ja viisumin saanti tulijoille oli vaikeaa. Turistien ja miehistön tulo maahan oli kielletty.”

Seuraavat kuukaudet olivat täynnä epävarmuutta. Laiva kuljetti lastia tavalliseen tapaan, mutta miehistöä ei voitu rajoitusten vuoksi vaihtaa. Kotiin pääsy siirtyi ja siirtyi.

”Ensin päivämäärää siirrettiin epämääräisesti, sitten aina kuukaudeksi kerrallaan. Varustamo ei osannut luvata mitään.”

Esimerkiksi Chilessä rajoitukset olivat kovat. Maan kansalaisille oli asetettu ulkonaliikkumiskielto, ja myös maan sisäinen matkustuskielto. Paluulentoja ei olisi ollut, vaikka maihin olisi päässytkin.

Kokkosen työnkuvaan kuuluu, että hän vaihtaa laivaa työrupeamalta toiselle. Myös miehistöt vaihtuvat.

Tavallisesti hän on yhtäjaksoisesti merillä noin 3–4 kuukautta, jonka jälkeen koittaa loma. Normaalina aikana lyhyitä lomia voi pitää esimerkiksi perhesyiden ja -juhlien vuoksi, mutta korona-aikana sekään ei ollut mahdollista.

MIEHISTÖ tekee töitä vuoroissa. Maissa voi käydä, kun alus on satamassa. Vesillä ollaan kerrallaan päiviä tai viikkoja, mutta silti osa miehistöstä ei käy maissa lainkaan.

Kokkonen pyrkii yleensä käymään maissa varsinkin uusissa paikoissa, joita hän ei ole ennen nähnyt.

Korona-aikana varustamo antoi suosituksia liikkumisen rajoittamiseen. Pahimpina aikoina paikalliset viranomaiset estivät kokonaan miehistön maihinnousun.

Myös päälliköllä on työajat, mutta laivalla ollessaan Kokkonen saattaa tehdä töitä läpi valveillaoloajan. Satamiin laivat voivat saapua ja lähteä mihin aikaan vuorokaudesta tahansa.

Työpäivä alkaa yleensä komentosillalla, jossa arvioidaan säätä ja sääennustetta, reittivalintoja, liikennetiheyttä ja muita päivän juoksevia asioita.

”Merenkäynnin ja sään tarkka arviointi kuuluvat työpäivään olennaisesti. Ne vaikuttavat laivan kulkemiseen, liikkeisiin ja lastin säilymiseen.”

PERUN Ilossa kansipäällystään kuuluvalla perämiehelle nousi korkea kuume. Hänellä epäiltiin koronaa, koska satamassa työskentelevillä ahtaajilla oli todettu yli sata tartuntaa. Hänet eristettiin muista omaan hyttiinsä.

Molemmat perämiehelle tehdyt koronatestit olivat kuitenkin negatiivisia. BBC Kentuckyn miehistö säästyivät koronalta, vaikka oireettomia sairastujia ei koskaan saada tietoon.

Avomerellä sairastuminen voi olla kohtalokasta. Alle 15 henkilön aluksissa vaaditaan vain laiva-apteekki. Jos laivassa on enemmän väkeä, pitää järjestää laivasairaala. Lääkäri vaaditaan, jos yli sata henkilöä matkustaa laivassa yli kolme vuorokautta.

Kokkonen kuuluu laivan lääkintähuollon vastuuhenkilöihin. Hän on käynyt koulutuksen, jonka myötä hän osaa esimerkiksi ommella tikkejä, katetroida sekä antaa lääkkeitä ja ensiapua.



Janet C -alus Singaporen redillä eli sataman ulkopuolisessa ankkuripaikassa kansilastinaan tuulivoimalan lapoja. Janet C ja BBC Kentucky kuuluvat niin sanottuun handysize-kokoluokkaan. Alukset ovat reilut 138 metriä pitkiä. KUVA: JUHA KOKKOSEN KOTIALBUMI

KOKKOSEN lempipuuhaa ei ole työhön kuuluva paperinpyörittely, mutta kansainväliseen kauppaan liittyvässä toiminnassa siltä ei voi välttyä.

Koronarajoitukset lisäsivät paperitöitä entisestään, koska viranomaiset eivät halunneet astua laivoihin. Tavallisesti alus tarkistetaan satamassa, mutta nyt kaikki tiedot laivasta, miehistöstä ja lastista piti kirjata etukäteen ja antaa yhteyshenkilölle.

”Korona tuplasi tietoliikenteen määrän.”

Koronan vuoksi tietoja piti lähettää poikkeuksellisesti myös miehistön terveydentilasta. Päällikkönä Kokkonen otti rikosoikeudellisen vastuun siitä, ettei viranomaisille anneta vääriä tietoja.

”Piti lähettää vakuuksia, että miehistön jäsenet ovat terveenä.”

KORONA ei onneksi vaikuttanut aluksen ruokatoimituksiin. Alukselle tilataan ruoat etukäteen sähköpostitse, ja ne toimitettiin kuorma-autolla. Yleensä tilaukseen kuuluu 2–3 kuukauden tarpeet lihaa ja pakasteita. Samalla tilataan tuoreaineeksiä, kuten salaattia ja kananmunia, jotka syödään ensin pois.

Pääsiäisen aikaan BBC Kentucky pysähtyi Mosambikin Pebanessa. Siellä laivaan ei saatu muonatäydennystä tavalliseen tapaan, joten miehistö päätti ostaa paikallisesta kylästä kaksi elävää pussia.

Lomillaan Suomessa Kokkonen harrastaa metsästämistä, mutta tällä kertaa filippiiniläiset miehistön jäsenet pystyivät käsittelemään pssit ruoaksi.

”Valmistimme ja söimme lihan vartaina. Kokki ei osallistunut teurastukseen”, Kokkonen sanoo.

Laivalla hankitaan tuoretta ruokaa myös kalastamalla.

”Jos aluksella ei ole kiire, ja nopeus ei ole kova, voi laivan perästä laittaa syöttejä veteen. Sieltä voi napsahdella saaliiksi tonnikalaa tai barrakudaa.”

PEBANEN käynti ei muutenkaan ollut niin sujuva kuin toivoisi. Aluksen rahti piti lastata paikassa, joka ei juuri muistuttanut rahtisatamaa ja jossa oli ennen BBC Kentuckyä käynyt vain pari laivaa.

Yleensä satamissa työskentelevä luotsi opastaa alukset satamiin ja niistä pois. Pebanessa työhön oli nimetty laitosinsinööri, jolla ei ollut kokemusta luotsin työstä.

”Laiva piti omalla tietämyksellä ohjata hiekkarannalle, jossa ei oikeastaan ollut edes satamaa.”

Työhön liittyy myös merirosvojen uhka etenkin osissa Afrikkaa ja Kaakkois-Aasiaa. Kokkonen ei ole kohdannut merirosvoja, mutta tietyillä alueilla rosvoihin on osattava varautua.

Nykyisin varustamon laivoissa on turvahuone, johon miehistö voi sulkeutua välttääkseen kidnappauksen.

BBC Kentuckyn kyydissä oli aseistettuja turvallisuushenkilöitä Omanista Mosambikiin saakka. Laiva myös kiersi Somalian rannikon, jossa merirosvous on yleistä.

Aseistetut turvallisuushenkilöt jäivät laivasta Sri Lankassa matkalla Kiinaan.

VAPAA-AJALLA miehistö viettää aikaansa, miten kukin tahtoo. Moni vetäytyy omiin oloihinsa ja surffailee netissä maakrapujen tapaan. Ennen verkkoyhteyksiä miehistö pelasi enemmän korttia ja katseli yhdessä elokuvia.

Yhteistäkin puuhaa järjestetään yhä silloin tällöin. Kokkonen kertoo, että filippiiniläiset ovat innokkaita karaokelaulajia. Kerran laivan ruumaan rakennettiin tenniskenttä, vaikka ruuman pohja ei ollut ihan tasainen.

Erään laivan kannelle askarrettiin koripallokenttä. Sen suojaksi tuotiin maihinnoususillan alle tarkoitettu verkko, jotta pallo ei lentäisi mereen.

”Venäläisten kanssa tulee pelattua shakkia. He ovat siinä hyviä, ja tuntuu, että itsekin on saanut niitä taitoja.”

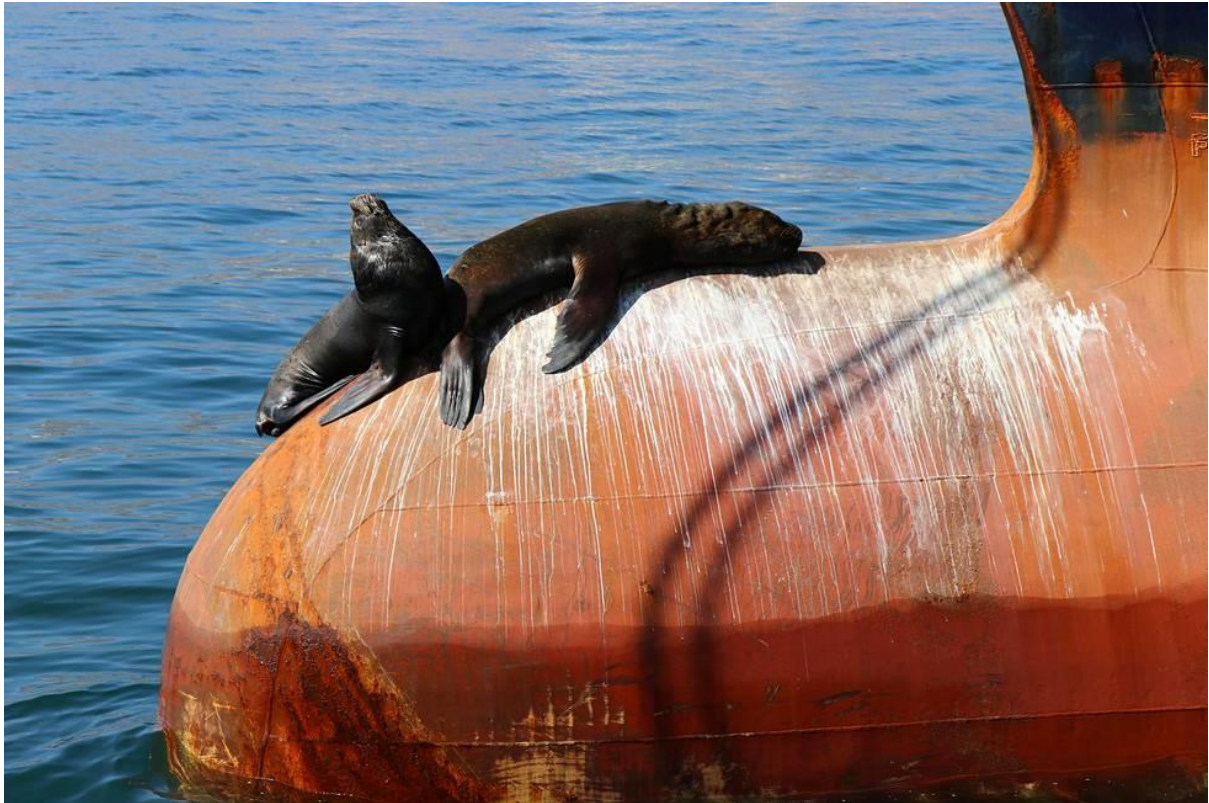
Aluksen päällikkönä Kokkosen vapaa-aika kuluu myös seuraavan päivän töiden valmistelussa ja komentosillalla.

”Tykkään mennä komentosillalle ja tehdä töitä alta pois. En osaa olla tekemättä mitään.”

KORONA-AIKANA laivan arkeen hiipi huoli läheisistä. Miehistö uskoutui päällikölle omista koronaan liittyvistä ajatuksistaan. Merellä ollessa miehistö oli turvassa koronalta, mutta satamassa vietettyjen päivien jälkeen piti tarkkailla oireita.

Laivalla miehistön jäsenten ruumiinlämpö mitattiin kahdesti päivässä. Laivoilla on ollut poikkeusvuoden aikana käytössä samat käytännöt kuin maissa eli korostettu käsihygieniä, kättelyn välttäminen ja sairastuneiden eristäminen.

Laitteet, ovenkahvat, porraskaiteet ja yleiset tilat, kuten komentosilta ja konevalvomo, desinfioitiin aina satamissa. Kontaktit satamaviranomaisten ja ahtaajien kanssa pidettiin minimissä.



Merileijonia laivan niin sanotun bulbin päällä loikoilemassa Antofagastan satamassa Chilessä. Bulb tarkoittaa laivan keulassa olevaa paksunnosta, jonka tehtävä on vähentää laivan vastusta vedessä. KUVA: JUHA KOKKOSEN KOTIALBUMI

KOKKONEN on kiertänyt työuransa aikana maapallon lukuisia kertoja ja nähnyt valtavasti maailmaa. Silti uudet kohteet kiehtovat edelleen.

”Suezin ja Panaman kanavat ovat ihmeellisiä paikkoja. USA:n ja Kanadan järville meno on hienoa. Atlantin puolelta pääsee kanavien kautta Niagaran putouksen lähelle ja järville saakka.”

Ikimuistoisia paikkoja ovat myös isot joet Etelä-Amerikassa ja Afrikassa. Kokkonen on matkannut Brasiliassa viidakon halki Amazon-jokea pitkin kaksi kertaa Manaukseen saakka.

KULUNEEN vuoden aikana Kokkonen ylitti Tyynellämerellä kulkevan päivämäärärajan kahdesti. Hänen aluksensa lipuivat myös päiväntasaajan yli useamman kerran.

Merenkulkijoiden perinteisiin kuuluu niin sanottu päiväntasaajan kaste.

Kun miehistön jäsen ensimmäistä kertaa ylittää päiväntasaajan, häneen valellaan tahmeaa mönjää ja kylvetetään tynnyrissä kannella. Rituaaliin kuuluu myös iltajuhla.

Entisaikoina kasteessa käytettiin tervaa ja höyheniä, joista saattoi jäädä ihoon muisto useammaksi päiväksi.

”Nykyisinkin leikellään hiuksia ja laitetaan iholle mönjää. Tehdään pikku jekkuja, jotta jää muisto siitä, että nyt on saanut kasteen.”

Kokkonen sai oman kasteensa vuonna 1990.

”Katselin vanhoista kuvista, että jotain maalin kaltaista punaista ainetta se oli.”

KOKKONEN aloitti veneilyn lapsena kotipaikkakunnallaan Säamingissä, joka on nykyisin osa Savonlinnaa.

Perhe asui Pihlajaveden saaristoon kuuluvassa Kokonsaassa. Koulumatka kuljettiin yhteysaluksella.

Yläkouluiäkäisenä Kokkonen ohjasi isänsä venettä koulumatkoilla. Näin hän ja kolme nuorempaa veljeä ehtivät myös aamun ensimmäisille oppitunneille.

Kokkonen kertoo, ettei hänellä ollut nuorena ihmeellistä haavetta merenkulkua kohtaan. Veneily ja veden äärellä oleminen ovat vain olleet aina osa elämää.

Armeijan Kokkonen suoritti laivastossa. Alokasajan jälkeen hän lähti merisotakouluun Suomenlinnaan.

Ensimmäinen merenkulkualan työpaikka oli sisävesihöyrylaivan kansimiehenä Saimaalla.

Ilman haaveitakin meri osasi puhutella häntä.

”Muistan, kun olimme armeijassa laivaston veneellä, ja maa katosi ensimmäistä kertaa näkyvistä horisontin taakse. Se on jäänyt elävästi mieleen.”

Sen jälkeen hän on työskennellyt Suomessa ja ulkomailla puolimatruusina, perämiehenä ja sittemmin päällikkönä. Brittiläinen Carisbrooke Shipping palkkasi Kokkosen vuonna 2006.

Kokkonen kokee saaneensa työstä kokemuksia, joita ei muuten olisi mahdollista saada.

”Olen onnellinen siitä, että olen ollut merillä. Se maailma on aivan erilainen ja auttaa laittamaan pienet asiat oikeisiin mittasuhteisiin.”

Kokkonen on työskennellyt eri laivoissa ja merillä nyt yli 30 vuotta. Tuona aikana merenkulku on muuttunut kiireisemmäksi.

”Nykypäivänä työ on tullut enemmän lähemmäksi normityötä. Siinä ei jää välttämättä hirveästi aikaa seikkailla.”

KOKKONEN pitää laivalla yhteyttä perheeseen samalla tavoin kuin nyt korona-aikana moni muukin eli videopuhelujen välityksellä.

”Aikaero rajoittaa perheeseen yhteyden ottamista. Joskus voimme olla ihan päinvastaisessa ajassa.”

Rahtilaivan päällikön työ pitää kiireisenä, mikä on useimmiten hyvä asia. Kotiasiat eivät jouda mieleen, jos on muuta puuhaa.

”Kaipuu pääsee hiipimään puseroon, kun on joutilasta aikaa.”

Erityisesti tänä vuonna myös perheen kokemukset ovat olleet Kokkosen mielessä. Kokkosen puoliso [Mervi Kvist](#) otti tavallista pidemmäksi ajaksi vastuun 4-vuotiaasta [Aleksista](#) ja 2-vuotiaasta [Selinasta](#).

”Kaikki jäi puolison hoidettavaksi. Se voi olla erittäinkin raskasta varsinkin, kun tänä vuonna lapsia ei voinut viedä hoitoon eikä päässyt ihmisten ilmoille.”



Rahtilaivan päällikkönä työskentelevä Juha Kokkonen on nyt saanut viettää aikaa lastensa Selina ja Aleksin Kokkosen sekä puolisonsa Mervi Kvistin kanssa kotonaan Iisalmessa. KUVA: AKSELI MURAJA

Kesän lopulla BBC Kentuckyn miehistö sai viimein tiedon, että alus seilaisi Yhdysvaltain kautta. Tuolloin Kokkonen ryhtyi suunnittelemaan paluutaan.

Hän saapui Suomeen 7. syyskuuta ja aloitti karanteenin. Syksyllä Kokkonen on mökkeillyt Savonlinnassa ja koettanut parhaansa mukaan keksiä puuhaa lapsille.

”Teen nyt oman osuuteni ja yritän korvata sitä, että en ollut apuna, mutta en tiedä, riittääkö se.”

Myös Aleksin on jo elementissään veden äärellä. Kokonsaaren mökillä poika on erittäin innokas mato-onkija. Uimahalli kuuluu arkeen, paitsi silloin, kun sinne ei koronarajoitusten vuoksi pääse.

Vuoteen sisältyi myös pettymyksiä, vaikka Kokkonen ja hänen perheensä ovat säästyneet koronatartunnoilta.

”Se harmittaa, kun lupaa jotakin, eikä pysty sitä pitämään. Aleksin syntymäpäivä on kesäkuun alussa ja hän kyseli, tuleeko isä kotiin. On hankalaa kun ensin lupaa ja sitten täytyy tuottaa pettymys.”



Juha Kokkonen leikkii poikansa Aleksin kanssa, 4, kanssa. KUVA: AKSELI MURAJA

TAKAISIN merille Kokkonen lähtee vuodenvaihteessa. Alus tai sen kohteet eivät ole tiedossa.

Se ei poikkea normaalista. Tieto seuraavasta määränpäästä ja lastista tulee usein vasta muutamaa päivää ennen rahdin varaamista.

Kokkonen sanoo myös pitävänsä työn yllätyksellisyydestä.

Laivan päällikön työssä Kokkosta viehättävät edelleen vapaus ja vastuu. Parhaisiin hetkiin kuuluu se, kun laiva on lähdössä satamasta rahti kyydissään, luotsi poistuu laivasta ja merimatka on vasta edessä. Tuohon hetkeen kiteytyy merenkulun viehätys.

”Kukaan ulkopuolinen ei tule häiritsemään laivaelämää moneen päivään tai jopa viikkoihin.”