

# PALUU PIETARIIN

## *Turso matkasi lippulaivana suomalaisten höyry- ja moottori-laivastossa Venäjälle*

*Heti puolen yön jälkeen lauantaina 28. toukokuuta tapahtui Pietarissa jotain varsin historiallista: armada vanhoja suomalaisia höyry- ja moottorialuksia purjehti ylös Neva-jokea ja ankkuroi joelle Petropavlovskin (Pietari-Paavali) linnoituksen edustalle. Tapaus oli merkitykseltään historiallinen, sillä viimeksi Suomen lippua hulmauttanut veneluokkaa isompi alus ei ole päässyt Pietarin siltojen alta Nevalle sitten vuoden 1938. Nevan kauttakulkuliikennesopimus solmittiin Suomen ja Neuvostoliiton välillä Tarton rauhansopimuksen yhteydessä vuonna 1920, jolloin Venäjän vallankumouksen katkaisema suomalaisalusten liikkuminen Nevan kautta Laatokalle saatiin uudelleen käyntiin.*

Teksti ja kuvat

**RAMI  
WIRRANKOSKI**  
wirrankoski@  
gmail.com



**S**uomalaislaivaston lippulaivana oli luonnollisesti Satamajäänsärkijä S/S Turso -yhdistyksen kunnostama höyrylaiva Turso, joka lähti yksin Helsingistä ja johti muun Saimaalta tulleen laivaston Viipurista Pietariin.

Turson miehistön määrä menomatalla oli 16 henkeä. Laivan päällikkönä oli merikapteeni **Pentti Auranaho** ja yliperämiehenä **Olli Kortman**. Konemestariksi oli pestattu **Ari Reunanen**, ja kone- ja kattilahuoneissa häärasivät **Ville Hakonen** ja **Reijo Viikilä**. Hiilien lemppaamisesta neljään tulipesään vastasivat aina tunnin vuoroissa etupäässä **Otto Haapa**, **Ville Härö** ja **Pasi Alhainen**. Lisäksi kone- ja kansipuolella ahkeroivat **Esko Härö** ja **Marko Runtal**.



*Turso toimi lippulaivana Pietarin matkalla.*



Viipurista matkaan liittyi koko Saimaalta tullut laivasto.

Erilaisissa kansihommissa työskenteli al-lekirjoittaneen lisäksi **Poku Sipola**. Laivaväen muonituksesta vastasi **Taru Laatu-Härö**. ”Yhdysupseerin” vaativassa tehtävässä työskenteli Turso-yhdistyksen puheenjohtaja **Pekka Snellman** ja yhdistyksen sihteerin, anestesia lääkäri **Juhani Haasion** tehtävänä oli huolehtia siitä, että miehistö pysyi vaativalla matkalla kunnossa. Matkan dokumentoinnista vastasi **Matti Pietikäinen**.

Turso lähti Helsingin Eteläsatamasta sunnuntaina 22. toukokuuta kauniissa aurin-gonpaisteessa. Aluksen kattiloita oli lämmitetty jo useiden tuntien ajan ja hiilibokseissa oli tavaraa yli 50 tonnia – tarpeeksi matkaan Pietariin ja takaisin. Näin ainakin oli laskettu.

Mukana aluksella oli Loviisan Valkoon saakka kolmisenkymmentä kutsuvierasta sekä median edustajia. Valkosta jatkoimme suoraan Kotkaan, jossa Turso kiinnitettiin Kotkaan Merikeskus Vellamon laituriin kellon lähestyessä puolta yötä.

Varhain seuraavana aamulla saimme Kotkassa Kymenlaakson VPK:n toimittamana laivalle vettä ja myös aluksen septitankit tyhjennettiin. Vettä aluksella tarvitaan paitsi höyrykattilavetenä myös toilettien huuhteluun ja pesuvedeksi. Kaksi tankeista on sijoitettu molemmilla puolilla rungossa olevien hyttien alle ja yksi komentosillan taakse kannelle. Tämä ylätankki ja sen vesiongelmat tulivatkin matkan aikana tutuiksi. Matka kohti Viipuria alkoi varmtia yli kymmenen.

Kun Santion rajamuodollisuudet oli hoidettu, ylitti Turso valtakunnanrajan puoli neljän aikoihin, ja alus kiinnitettiin Viipurissa laituriin kellon lähennellessä iltakymmentä.

Tiistaina 24. kesäkuuta laajan Viipurinlahden yli puhaltava koillistuuli nosti ajoittain lahdelle vaahtopäitä. Jo tässä vaiheessa Turson hiilenkulutus oli ollut laskettua suurempaa, eikä bokseissa oleva määrä riittäisi kotiinpaluun. Ongelman ratkaisu päätettiin siirtää Pietariin. Tosin matkan edetessä hii-

len kulutus selvästi väheni, kun lämmittäjät oppivat oikeat tulipesien vetosäädöt.

Oli aluksella matkan aikana muitakin teknisiä ongelmia, mutta Tursolla kunnostustöissä alusta saakka olleiden Esko Härön ja Marko Runtalin neuvokkailla taidoilla moni matkan aikana ilmennyt ongelma ratkesi. Suurimmalta osalta muutakin laivaväestöä löytyi monenlaista erityisosaamista.

Kun laiva oli saatu merikuntoon ja viralliset, lukuisten leimojen täplittämät paperit alukselle, päästiin puoli yhdentoista maissa lähtemään matkaan kokonaisuena saattueena.

### Turso suomalaislaivaston vetäjänä

Viipurista matkaan liittyi koko Saimaalta tullut laivasto. Alukset oli jaettu kolmeen eri ryhmään, joiden vetäjälaivoissa oli paikallinen luotsi. Turson vanavedessä seurasivat aakkosjärjestyksessä lueteltuina höyrylaivat Ahti, Ansio, Antero, Enso, **Heikki Peuranen** Enea-proomuinen, Hurma, Oberon III, Otso, Puhois, Saimaa ja Wenno sekä moottorilaivat Arno ja Tornator I.

Matka sujui ongelmitta, ainakin Turson osalta, mutta kun kilometrien pituiseksi letkaksi venynyt saattue pääsi Uuraan suojusta avomerelle, joutuivat pienemmät alukset melkoiseen keikutukseen. Onnellisesti silti saavuttiin Koiviston salmeen perille yöpymispaikalle, johon Turso puoli viiden aikoihin iltapäivällä tipautti ankkurinsa. Muut alukset pienen syväyksensä johdosta pääsivät jatkamaan Penttilän kylän puolelle rakennettuun suojaiseen satamaan, josta vain muutama kilometri etelään on valtava Primorskin öljysatama.

Satamassa höyrylaivat saivat halkoja matkan venäläisjärjestäjän yhdysmiehen, merikapteeni **Sergej Timoshkovin** kuskaamana. Halot oli toimittanut UPM-Kymmene, sillä Venäjällä ei tunneta metrin koivuhalkoja! Paluumatkalla Saimaalle matkaavat laivat kävivät myös halostamassa Primorskissa.

Kutsu suomalaislaivaston matkalle oli saatu suoraan Pietarin kaupungilta, sen vietäessä 308-vuotisjuhliansa. Kaupunki vastasi sopimuksensa mukaan laivojen polttoaine- ja muonituskustannuksista, kun taas muihin kuluista vastasivat alusten omistajat ja miehistöt.

Keskiviikkoamuna 25. toukokuuta tehtiin Turson varsinainen ensimmäinen merellä suoritettu ankkurinnosto. Se sujui Koiviston edustalla pienen harjoittelun jälkeen hyvin, ja

matka kohti Pietaria pääsi jatkumaan ajoittain jopa 16 metriä sekunnissa puhaltaneessa sivuvastaisessa. Pienelle Otsolle se oli liikaa, ja se palasi satamaan odottamaan tuulen tyyntymistä. Pari päivää myöhemmin se pääsi Pietariin tuulen rauhoittuessa.

Viitisen tuntia myöhemmin saattue saapui Pietarin redialueelle, ja matkaa jatkettiin Suomenlahden etelärantaa kohden, jonka jälkeen meriväylän eteläpuolta kulkien kohti Kotlinin saarta. Varttia vaille neljä saimme laivalle luotsin, ja jo tuntia myöhemmin ajoimme läpi Kotlinin ja mantereen yhdistävän tulvapadon massiivisesta portista. Pietariin jatkoimme uutta, viime vuonna avatua meriväylää pitkin.

Kello näyttäessä 20.20 kiinnitimme Turson Leutenant Smidtin laiturin uivaan terminaaliin. Samaan laituriin Turson kanssa kiinnitettiin puumalalaisten kuramyly Wenno ja hieman ylemmäksi jokea mikkiläisten Tornator I. Wennon taakse saimme vielä seuraavana päivänä höyrylaiva Ahdin. Muut pienemmät alukset kiinnitettiin Morskoj Voksalin sataman takaiseen pienvenesatamaan. Pian laituriin saavuttua terminaalin vahtimieheltä saimme letkuja ja lopultakin makeaa vettä alukselle.

Seuraavana ja sitä seuraavana päivänä siivosimme ja puunasimme laivaa ja esittelimme aina tilaisuuden tullen aluksen tiloja siitä kiinnostuneille venäläisille. Varsinkin laivastoakatemiaan oppilaita laivalla riitti ruuhkaksi asti. Alukselle myös nostettiin perjantaina juhlataputus, sekä Pietarin kaupungin ja juhlatapahtuman liput.

Erityinen kohokohta oli aluksen entisen päällikön Araratovin ja konepäällikkö Solomeniukin vierailu aluksella. Voi vain kuvitella Araratovin, joka kuusi vuotta sitten toi Taifunin Mustolan satamaan, mielialoja hänen päästessään vanhalle laivalleen ja havaitessaan, mitä kaikkea sille oli näiden vuosien saatossa tehty. Silmäkulmat olivat kosteina pitkään. Illalla paskatankkeri tuli lopultakin sivuun ja tyhjensi aluksen septitankit.

### Tunteet pinnassa siltojen alta

Nevan sillat, tai ensimmäinen Isolla Nevalla oleva, Leutenant Smidtin silta, aukeaa normaalisti kello 01.25. Tänä yönä siltavahti oli komennettu aiemmin töihin, sillä yönsä päin oli pyrkimässä kaupungin kutsuvierasjoukko: 14 suomalaislaivaa. Vartin yli puolen yön lauantaina 28. toukokuuta Turso irtotettiin laiturista ja päällikkö ohjasi laivan jokiluotsin avustamana Nevalle.



*Turso kulki ensimmäisenä aluksista historiallisen matkan kahden sillan kautta ylös Nevalle.*



*Turson paluumatkan hiiliongelman löytyi ratkaisu, ja laiva sai kaksi kuorma-autollista hiiltä Pienen Nevan rannassa.*

Matkan puolessa välissä kauniisti juhla-valaistu ensimmäinen silta alkoi avautua majesteettillisesti, ja Turso kulki ensimmäisenä aluksista tuon historiallisen matkan kahden sillan kautta ylös Nevalle. Tilanteessa oli jotain koskettavaa, jopa pyhää. Yhden sun toisenkin silmäkulmat näyttivät kostuvan kaupungin upeiden talojen valaistuksen heijastuessa Nevan synkänmustaan veteen. Hiljaisuus oli jotenkin käsin kosketeltavaa. Se oli varmasti jokaisella todella yksityinen hetki, ainoa varmasti koko matkan aikana.

Kolme varttia myöhemmin matka Petropavlovskin linnoituksen edustalle oli tehty ja ankkuri muiden laivojen kera laskettiin Nevan pohjaan lähelle Troitskin siltaa.

Aamulla aikaisin laivan molempien höyrykattiloiden tuubit harjattiin ja tuhka laskettiin Nevan aalloille matkalle kohti merta. Aluksen uunien tuhkaa ja slagia jouduttiin muutenkin matkan aikana lähes joka lämmitysvuorossa poistamaan.

Lauantaipäivä Nevalla alkoi sateisena ja pilvisenä, ja sankat venäläiskatsojajoukot

kansoittivat Petropavlovskin rantaa. Kuin taikaiskusta sadepilvet väistyivät juuri puolen päivän maissa, ja kun Petropavlovskin mahtava tykki jyräytti laukauksensa laivojen paraatin alun kunniaksi, aurinko tuli esiin ja hopeoi säteillään Nevan laineet.

Turson ankkuri nostettiin ja alus asettui yhdessä Enson kanssa vetämään laivojen parijonoa Nevan etelärannan kautta takaisin ankkuripaikalle. Tässä vaiheessa viimeistään kaikki rannat olivat sakeana pietarilaisia.

Dvortsovyjn sillan kupeessa laivueeseen liittyi pieni **Timo Knuutilan** trailerillaan Pietariin tuoma höyryvene Lalli, joka oli aiemmin ollut jopa mukana Nevski Prospektillä järjestetyssä kulkueessa! Juhlakierroksen jälkeen Turso teki kaksi kutsuvierasristeilyä

hakien Moika-joen siltaa lähellä olevalta terminaalilta pääosin Suomen Pietarin konsulaatin henkilökuntaa ja vieraita.

### Kotimatalle

Sunnuntaina 29. toukokuuta vastaanotettiin veneillä Tursolle tulleita vieraita ja saatiin heitä matkaan. Vessojen huuhteluongelma ja ylätankin tyhjentyminen ratkaistiin laittamalla uppopumppu jokeen ja pumpaamalla sillä vettä ylös. Samalla oikaistiin myös aluksen slagsidaa täyttämällä styyrpuurin puoleista tankkia. Iltapäivällä oli aika jättää hyvästi Tursolle ja suunnata yhdysveneellä puoli viiden pintaan rantaan ja kohti Morskoj Fasadin satamassa odottelevaa matkustajalautta Princess Mariaa.

Turso jäi Nevalle ja siirtyi muiden alusten kanssa illalla siltojen alapuolelle. Myös aluksen hiiliongelmaan löytyi ratkaisu, ja laiva sai kaksi kuorma-autollista hiiltä Pienen Nevan rannassa.

Pietarista Turso pääsi lähtemään tiistaina 31. toukokuuta. Ajettuaan yhtäjaksoisesti 27 tuntia alus saapui Helsingin Eteläsatamaan hieman iltakahdeksan jälkeen keskiviikkona kesäkuun ensimmäisenä päivänä.

Turson ensimmäinen varsinainen ”koe-tusmatka” oli onnistunut loistavasti. Alukselta ja sen järjestelmistä löytyi matkan aikana vikoja ja puutteita, jotka eivät välttämättä lyhyemmällä matkalla olisi tulleet ilmi, mutta pääosin laiva on siinä kunnossa, kuin sen on suunniteltukin olevan. ■

## PIETARIN ”VALLOITUS” HÖYRY- LAIVOILLA

*Syksyllä 2010 sain mielenkiintoisen yhteydenoton Pietarista. Merikapteeni Sergey Timoshkov soitti ja kertoi mahdollisuudesta vierailta suomalaisilla höyrylaivoilla Pietarissa keväällä 2011. Kuuntelin kohteliaasti sen minkä ymmärsin, ja ajattelin, että mikähän juttu tämäkin on. Että muka höyrylaivalla Pietariin!*

### ARI JUVA

Suomen Höyrypursiseura ry:n kommodori

**A**sia vahvistui kuitenkin sähköpostitse ja kävi ilmi, että Pietarin kaupungin vuosijuhlien järjestäjät olivat panneet Timoshkovin tositaroituksella järjestämään ”höyrylaiva-

regattaa” Pietariin. Koska hän oli vakuuttavan tuntuinen, päätimme Satamajäänsärkijä s/s Turso yhdistyksen puheenjohtajan **Pekka Snelmanin** kanssa ottaa vastaan Pietarin delegaation. Arvelin, että jos sinne nyt ylipäätään joku laiva lähtee, niin se voisi olla Turso.

Tapaamisen jälkeen innostuimme Pekan kanssa asiasta, ja aika pian syntyi päätös Turson lähdöstä. Arvelin, että Turson lisäksi voisimme parhaassa tapa-



– Teetin Suomen Höyrypursiseuralle sopimuskiemuroita varten komean pyöreän leimasimenkin, kertoo seuran kommodori Ari Juva.

uksessa saada viisi muutakin laivaa mukaan seikkailuun.

Reissun markkinointi Suomen Hörypursiseuran sisällä tuotti kuitenkin tulosta ja vuoden vaihteessa mahdollisia lähtijöitä oli jo kymmenkunta. Koska tämäkään määrä ei tahtonut venäläiselle järjestäjätaholle riittää, jatkoin suostuttelua ja lopulta ylsimme jopa 15 aluksen laivastoon, mikä ylitti kaikki odotukseni ja tyydytti myös pietarilaisia järjestäjiä. Tämä laivasto olikin sitten aivan mahtava näky Nevan Aquatoriumissa touko-kesäkuun vaihteessa!

Erityisen merkittäväksi asian tekee historia. Suomalaisia aluksia seilasi aikanaan Pietarissa paljon. Tsaarin vallan aikana koko Pietarin lähiyhteydet vesitse hoitivat pääasiassa suomalaiset höyrylaivat. Neuvostoliiton synnyttyä tämä vaihe päättyi, mutta Suomen ja Neuvostoliiton kesken sovittiin, että suomalaisilla laivoilla oli vapaa kauttakulkuoikeus Laatokalta merelle Nevaa pitkin. Liikenne olikin runsasta, sillä Laatokan rannoilla oli paljon suomalaista sahateollisuutta ja mm Pitkärannan sellutehdas. Talvisotaa edeltävän uhkailun yhteydessä Neuvostoliitto sanoi sopimuksen irti ja sen koomin ei ole suomalaisia aluksia päässyt Pietarin siltojen ali ennen tätä regattaamme.

Turson päätös lähteä "lippulaivaksemme" matkalle oli erit-



**Laivastoon liittyi Turson lisäksi 14 muuta alusta.**

täin tärkeä, sillä moni muu ei ehkä olisi uskaltanut muuten lähteä. Laivojen värväminen mukaan ja niiden varustaminen ja katsastaminen asianmukaisesti oli kova homma, mutta kaikki tekivät tunnollisesti vaaditut varustelut ja tarkistelut ja niin myös kaikki halukkaat lähtijät hyväksyttiin mukaan. Laivojen kunnossapidon kannalta tämä oli hyvä asia, sillä esimerkiksi ankkurien käyttö Saimaalla on hyvin harvinaista ja monien laivojen ankkurivinsit olivat jumissa oltuaan käyttämättä vuosikymmeniä. Nyt ne ovat kunnossa ja niiden käyttökin on harjoitettu perusteellisesti. Nevalla on kova virta ja ankkuroimme Pietari Paavalin linnoituksen

edustalla Nevan altaassa, missä ankkurin pettäminen olisi ollut erittäin vakava vaaratilanne.

Laivojen varustelun ja niihin liittyvän paperisodan lisäksi jouduin vääntämään venäläisten viranomaisten kanssa enemmän kuin tarpeeksi. Suurlähetystön ja Suomen Liikenneviraston apua tarvittiin ja päätöksiä tehtiin Moskovassa asti, sillä Pietarin alueellisen hallinnon päätös ei riittänyt lupien saantiin. Sergey Timoshkov sanoi, että lupa ei olisi tullut Moskovastakaan ilman pääministeri Putinin erityishyväksyntää.

Melkoisen savotan aiheutti tarvittavien sopimusten tekeminen Suomen Hörypursiseuran ja Pietarin kaupungin kesken.

Vastuut ja velvollisuudet puolin ja toisin kirjattiin perusteellisesti ja sanamuotoja hinkattiin kymmeniä kertoja puolin ja toisin. Teetin tarkoitusta varten komean pyöreän leimasimenkin. Loppujen lopuksikin minulle jäi epäselväksi, mihin leimoja piti käyttää ja mihin niitä ei saanut laittaa. Tai mitkä sivut sopimuksessa piti allekirjoittaa ja mitä ei saanut allekirjoittaa.

Monien vaiheiden jälkeen matka toteutui ja kaikki olivat tyytyväisiä. Matkalaisten kokemuksista kerrotaan sanoin ja kuvin myös Suomen Hörypursiseuran sivuilla [www.steamship.fi](http://www.steamship.fi) ja jouluksi ilmestyvässä seuran vuosijulkaisussa "Korsteeni". ■