

Turso palasi kotiin



SATAMAJÄÄNSÄRKIJÄ TURSO 1944-2008

SATAMAJÄÄNSÄRKIJÄ S/S TURSO YHDISTYS R.Y.



Arvoisa lukija



Satamajäänsärkijä s/s Turso omaa arvokkaan ja ainutlaatuisen historian. Se on ainoa jäljellä oleva Neuvostoliittoon sotakorvauksena luovutetuista suomalaisista aluksista. Aluksen tilasi Helsingin kaupunki, ja se valmistui sodan vuosina Wärtsilän Helsingin telakalta. Aluksen pääsuunnittelija oli legendaarinen jäänsärkijöiden suunnittelija K. Albin Johansson. Turson historiallista arvoa nostaa lisäksi se,

että alus on säilynyt myös höyrykäyttöisenä.

ON LUONNOLLISET HIENOA, että sattuman kautta löydetty alus monivaiheisten selvittelyjen jälkeen saatiin lopulta ministeri Aatos Erkon avustuksella hankittua takaisin Suomeen.

60 vuoden historia Pietarissa on tietysti jättänyt jälkensä alukseen, mutta sen höyrykoneet ja kattilat ovat jatkuvan käytön ansiosta säilyneet hyvässä kunnossa. Muilta osin aluksen entisöinti- ja kunnostustoimet ovat olleet varsin haasteellisia, kuten yleensä tämänkaltaiset projektit.

Töitä on tehty lähes keskeytyksettä kesästä 2005 alkaen ja sen on taloudellisesti mahdollistanut useiden tukijoiden avustukset. Aluksen huolellinen tekninen entisöinti on edellyttänyt kunnostuksesta vastaavan Esko Härön ammattitaitoa ja sitkeyttä monien hankalien tehtävien suorittamiseksi. Kunnostushankkeeseen on myös sitoutunut joukko höyryharrastajia ja yrityksiä, joiden avulla kunnostusta on tehty.

OLEMME PÄÄTTÄNEET toteuttaa entisöinnin niin huolella kuin se suinkin on mahdollista. Näin olemme varmistaneet aluksen säilymisen ainutlaatuisena liikkuvana museoaluksena ja Suomen hienon höyrylaivaston lippulaivana. Turso tulee lisäksi osallistumaan erilaisiin merellisiin tapahtumiin rannikkokaupungeissamme ja sitä tullaan tulevaisuudessa käyttämään myös nuorison koulutusaluksena.

HALUAN TÄSSÄ YHTEYDESSÄ yhdistyksemme puolesta kiittää kaikkia niitä tahoja, jotka ovat avustaneet ja mahdollistaneet projektin etene-
misen. Tavoittemme on saada Turso ajokuntoon jo tulevan kesän aikana. Tavoite kuitenkin edellyttää edelleen uusien tukijoiden löytämistä.

Toivottavasti oheinen aineisto innostaa tulemaan mukaan ainutlaatuisen projektiimme.

Helsingissä 17.1.2008

Pekka Snellman

Satamajäänsärkijä S/S Turso yhdistys ry, puheenjohtaja
Suomen Höyrypursiseura ry, kommodori

Kansi:

*Turso on palannut
takaisin vanhaan
varustelulaituriinsa
Helsingin Hietalahteen.
Kuva: Matti Pietikäinen.*



Turso tilataan ja rakennetaan

Turson tarina alkoi heinäkuun 16. päivänä 1942, kun Wärtsilä-Yhtymä Oy:n Hietalahden Telakka ja Helsingin satamalautakunta allekirjoittivat sopimuksen jäänsärkijä-hinaajan rakentamisesta Hietalahden telakalla Helsingin kaupungille.

Tätä ennen oli kuitenkin jo tapahtunut paljon. Satamalautakunta oli todennut, että vanha sotasaaliina 1918 Helsinkiin jäänyt ja kaupungin ostama hinaaja Hercules oli liian heikko selviytyäkseen talviolosuhteissa alusten avustamisesta.

HELSINGIN KAUPUNGILLE OLI jo vuonna 1936 valmistunut Hietalahden telakalla 1 945 hevosvoiman satamajäänmurtaja Otso, mutta sen lisäksi tarvittiin pienempi hinaaja-jäänmurtaja. Hietalahden telakka oli legendaarisen murtajasuunnittelija K. Albin Johanssonin johdolla Otson jälkeen rakentanut vuosina 1938–39 Suomen ensimmäisen ja maailman toisen dieselsähköisen jäänmurtaja Sisun Merenkululaitokselle ja nyt tilattu alus oli Otson ja Sisun jälkeen kolmas, joskin pienempi murtaja samalta suunnittelijalta ja rakentajalta.

Tämän 36 metriä pitkän murtaja-hinaajan konetehoksi oli sovittu 750 hevosvoimaa, jonka tuotti Wärtsilän rakentama trippelihöyrykone. Aluksen alkuperäinen sopimushinta oli 16,3 miljoonaa markkaa ja luovutuksen oli määrä tapahtua marraskuussa 1943.

LAIVAN RAKENUSSOPIMUKSESSA oli pieni silloista poikkeuksellista aikaa kuvaava lauseke: "Kriisiajasta johtuvan tinnan ynnä muiden aluksen rakentamiseen tarvittavien tärkeiden aineiden puutteen johdosta on veistämö oikeutettu, sovittuaan siitä tilaajan kanssa, käyttämään erikseen määriteltyä 'Umstell-material' nimistä ainetta."

Satamalautakunnan toimintakertomuksessa vuodelta 1944 sanotaan, että aluksen rakentaminen viivästyi kuitenkin raaka-aineiden saannin ja työvoiman vähyyden aiheuttamien vaikeuksien takia niin, että se laskettiin vesille vasta tammikuun 12. päivänä 1944 saaden nimekseen Turso. Aluksen kummina toimi rouva Saima Hoppu, Helsingin Satamalaitoksen toimitusjohtaja K.W. Hopun puoliso. Vesillelaskun jälkeen työt kuitenkin edis-

*Turson suunnitteli tunnettu murtajainsinööri K. Albin Johansson.
Kuva: Indav Oy.*





tyivät niin ripeästi, että jo maaliskuun 15. päivänä telakka saattoi luovuttaa uuden aluksen Helsingin kaupungille, joka maksoi laivasta indeksin muine korotuksineen 18,5 miljoonaa markkaa.

Sekä vesillelasku-, kaste- että luovutusjuhllaisuudet joutuivat uutispimennykseen, sillä mikään pääkaupungin lehdistä ei maininnut sanaakaan Tursosta tammi-maaliskuussa. Helsingin ensimmäinen suurpommitus oli helmikuun 6-7. päivien välisenä yönä juuri Turson ollessa Hietalahden varustelulaiturissa. Satamat ja telakka olivat hyökkäyksen erityiskohteina ja Jätkäsaarella muutaman sadan metrin päässä Tursosta FÅA:n lastilaiva Antares sai täysosuman ja alus jouduttiin upottamaan tulipalon sammuttamiseksi.

TURSON LUOVUTUSKOEAJOLLE maaliskuun 15. päivänä osallistui Helsingin kaupungin edustajina ylipormestari Antti Tulenheimo, kaupunginjohtaja Erik von Frenckell, kiinteistöjohtaja J.W. Keto, kaupunginjohtaja E. Moring, kauppaneuvos I. Lindfors, satamajohtaja K.W. Hoppu, satamakapteeni J.A. Lehtonen ja johtaja K. Albin Johansson. Wärtsilä-yhtymää edustivat muun muassa vuorineuvos Wilhelm Wahlforss ja telakanjohtaja Aug. Jansson. Alus lähti Hietalahdesta kello 10 ja luovutussereoniati lipunvaihtoineen huipentuivat matkalla Eteläsatamaan kello 10.20 kolminkertaiseen eläköön-huutoon. Turso selviytyi erinomaisesti Kruunuvuorenselän yhdeksän tuuman (23 cm) paksuisen jään murtamisesta.

*Turson runko hetkeä ennen vesillelaskua.
Kuva: Indav Oy.*



Turso liikenteessä Helsingissä

Turson vaiheet Helsingin satamamurtajana jäivät kuitenkin lyhyiksi, sillä jo joulukuun 4. päivänä 1944 se joutui lopettamaan tehtävänsä. Turso oli kuitenkin Helsingissä maaliskuun 15. päivästä edellä mainittuun päivään saakka kullussa 951 tuntia ja käytti satamalaitoksen toimintakertomuksen mukaan sinä aikana 575 tonnia kivihiiltä. Turso avusti 372 alusta ja antoi aluksille vettä 411 tonnia.

Turson silloisella kansimiehellä Aaro Riikosella ovat muistot tuosta levottomasta kesästä edelleen hyvin mielessä. Koskenpäälainen 16-vuotias poika lähti kaverien neuvosta ja seikkailunhalusta etsimään Helsingin merimiesvälytyksestä töitä ja päätyi kansimieheksi Tursoon.

Turso avusti ja käänsi saapuvia ja lähteviä aluksia Länsi- ja Eteläsatamassa sekä Suomenlinnassa. Laiva oli koko ajan laituri- sakin lähtövalmiudessa höyrynpaine päällä. Saksalaisia isoja lastilaivoja kävi paljon ja ne purkivat sotamateriaalia. Samoin saksalaisia sotalaivoja oli satama täynnä jopa kolme rinnakkain. Heti ilmahälytyksen tullessa alkoivat saksalaisten it-tykit aina hetkessä ampua.

*Vesillelaskun jälkeen
Turso hinattiin telakan
varustelulaituriin.
Vasemmalla kaupungin
vanhempi hinaaja
Hercules.
Kuva: Indav Oy.*

TURSOKIN KOKI JÄNNITTÄVIÄ hetkiä, vaikkeivät ne sotatoimista aiheutuneetkaan. Kerran he olivat juuri kääntäneet Länsisatamassa ison lähdössä olleen saksalaisen lastilaivan. Turso oli vielä kiinni laivan perässä, kun se pani koneensa vetämään eteenpäin. Turso jäi poikittain hinaustouvin varaan ja kallistui



niin, että vesi nousi jo kannelle, ennen kuin hinauskoukku saatiin laukaistua.

Saksalainen autolautta Marsk Stig oli Hietalahdessa laiturissa purkamassa sota-ajoneuvoja ja hyökkäysvaunuja peräportin kautta kesäkuun 23. päivänä, kun eräs saksalaismies juoksi laivalta Tursoon ja huusi "telefon, telefon!" Hän soitti jonnekin, mutta mitäpä se enää auttoi: autolautta kaatui hiljalleen satama-altaan pohjalle. Todennäköisesti lastin purkajat olivat ajaneet kaikki tankit ulos toiselta laidalta ja samalla aluksen tasapaino petti ja se kaatui. Kylki jäi metrin verran veden pinnan yläpuolelle.

Tursoelta oli sitten kesän mittaan jännittävää seurata aluksen pelastustöitä. Ensin pelastusyhtiö Neptunin miehet leikkasivat reikiä laivan kylkeen ja niiden kautta nostettiin vaivalla tankit ja ajoneuvot pois autokannelta. Sitten reiät tukittiin uudelleen ja pari isoa puupylvästä kiinnitettiin kyljestä ulospäin.

Paikalla olivat sitten Neptunin kolme pelastusalusta ja Merivoimien nostoalus Mursu, kun elokuun alussa laivaa ryhdyttiin kääntämään kölilleen. Vasta sitten alkoi jotain tapahtua, kun Turso ryhtyi vetämään pylvään pään kautta kulkevasta köydestä. Marsk Stig alkoi hiljalleen kääntyä Turson hevosvoimien ansiosta, kunnes nousi lopulta pystyyn. Sitten oli vielä jäljellä laivan pumppaaminen tyhjäksi.

Laiva kellui jälleen elokuun 10. päivänä ja pian sitä lähdettiin hinaamaan takaisin Saksaan. Marsk Stigista tuli sittemmin suomalainen autolautta Viking 2.

*Turso kevättalvella
1944 Helsingin jäissä.
Kuva: Indav Oy.*



Turso sotakorvauslaivaksi

Suomi joutui jatkosodan päätyttyä luovuttamaan parhaat kauppalaiwansa sotakorvauksena Neuvostoliitolle. Näistä 104 aluksesta Turso oli yksi kymmenestä arvokkaimmasta.

Kauppa- ja teollisuusministeriön kauppamerenkulun ohjaus- ja säännöstelytoimikunta eli Kamerto aikarautasi joulukuun 5. päivästä 1944 Turson liittoutuneiden käytettäväksi Kronstadtin avustamaan Leningradin liikennettä.

Tammikuun 1. päivänä 1945 Sotakorvausteollisuuden valtuuskunnan eli Sotevan laivatoimikunta ilmoitti, että Turso tullaan luovuttamaan sotakorvauksena Neuvostoliitolle. Luovutus tapahtui Leningradissa helmikuun 8. päivänä ja aluksen irtisanottu 14 hengen miehistö palasi päällikkönsä Birger Malmin johdolla takaisin Suomeen.

Helsingin kaupunki sai aluksesta korvauksena 25 miljoonaa markkaa, mutta raha ei korvannut satamamurtajan puutetta, joka saatiin poistettua vasta lähes viiden vuoden kuluttua uuden dieselalus Turson valmistuttua.

NEUVOSTOLIITON MERENKULKUVIRANOMAISET pitivät Tursoa niin sopivana alustyyppinä omaan käyttöönsä, että he merkitsivät sotakorvaussopimuksen uudisrakennuslistalle 20 kappaletta

Turso-tyyppisiä 600 hevosvoiman hinaaja/satamajäänmurtajia.

Alusten rakentamistehtävä lankesi tietenkin Wärtsilän Hietalahden telakalle, joka ryhtyi määrätietoisesti hoitamaan valtaisa rakennusohjelmaa.

Uskomattoman nopeasti päästiin prototyyppialuksen ansios- ta töihin ja ensimmäinen Turso- tyyppin uudisrakennus pystytettiin jo 31.8.1945 luovuttamaan Neuvostoliitolle.

Saman vuoden loppuun mennessä valmistui vielä kaksi samanlaista alusta. Seuraavina vuosina tuotti vaikeuksia saada ulkomailta runkojen kokoa- miseen tarvittavia levyjä, mutta jotenkuten ohjelma pystytettiin hoitamaan ja viimeinen 20 aluksesta luovutettiin Neuvostoliit- toon helmikuussa 1952.





Taifun-nimellä Leningradissa

Turso vieraili Taifuniksi nimettynä vielä kerran Suomessa. Heinäkuun 26. päivänä 1945 alus saapui Leningradista kapteeni A.J. Kozlovin komennossa Helsinkiin magneettisuuden poistoa varten ja jatkoi kahden päivän kuluttua matkaansa Tukholmaan. Sieltä se teki kolme matkaa Tallinnaan vieden mukanaan eestiäisten pakolaisten käyttämiä aluksia.

Taifun luovutettiin Baltijskoje Morskoje Parohodstvo -varustamon eli lännessä Baltic Shipping Companyna tunnetun suuryhtiön omistukseen.

Alus hoiti vuosikymmeniä menestyksellisesti Leningradin satamaliikennettä pahoissa talviolosuhteissa. Niinpä se sai Leningradin kaupunginvaltuuston toimeenpanevalta komitealta kunniakirjan Nevan jääpatojen murtamisesta useina talvina. Tämä "gramota" on edelleen kehystettynä aluksella.

TAIFUN OLI VUOSIKYMMENIEN ankaran työn jäljiltä päässyt päällisin puolin huonoon kuntoon. Aluksen päällikkönä pal-

Yllä ja viereisellä sivulla:

Taifun työn touhussa Leningradin satamassa. Kuvat: SJTY ja Raimo Wirrankosken kokoelma.



*Taifunille myönnetty
kunniakirja
Nevan jääpatojen
murtamisesta.*

öljyisiä pilssivesiä, suorittaa öljyvahinkojen torjuntaa ja puhdistaa öljytankkeja. Myös Taifuniin oli kesäisin voitu kiinnittää kaksi kelluvaa öljyisen pintaveden kuorijaa.

vellut kapteeni Andrej Araratov tiesi kuitenkin aluksen ja sen höyrykoneen olevan erinomaista tekoa ja kehotti vuonna 1995 vastaperustettua EcoPhoenix Holding- yhtiötä hankkimaan Taifunin. Siitä lähtien alusta oli kapteeni Araratovin ja konepäällikkö Vladislav Solomeniukin johdolla kunnostettu pieteetillä ja ammattitaitoisesti siten, että alus ja sen höyrykone olivat varsin hyvässä kunnossa ja se oli säilytetty lähes alkuperäisessä asussaan aina hiilikäyttöistä Högfors-liettä myöten.

ALUS OLI JATKUVASTI ympärivuotisesa liikenteessä Pietarin satamassa ja sen lähivesillä erilaisissa hinaus- ja öljyntorjuntatehtävissä. Suurimmat muutokset vuosien varrelta olivat vuonna 1962 hiilestä öljylämmitykseen siirtyminen ja sen jälkeen maston siirtäminen edemmäksi ja pelastusveneen korvaaminen pelastuslautalla vuonna 1988.

ECO Phoenix Holding PLC:n koko toiminta liittyy öljyyn: se toimittaa omilla aluksillaan laivoille polttoöljyä, ottaa vastaan



Turso löytyy

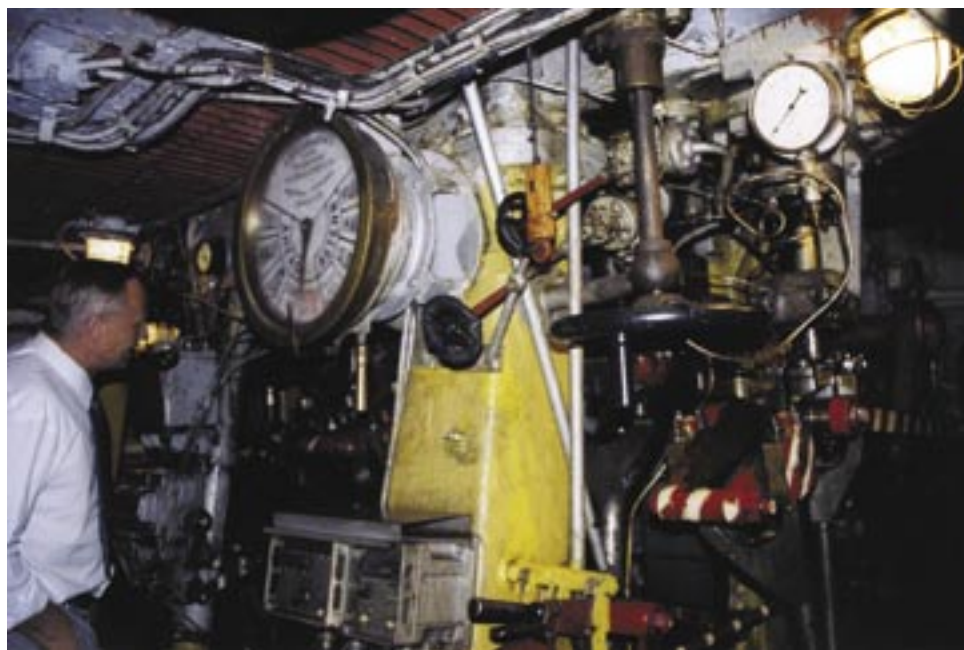
Turso löytyi, kun toimitusjohtaja Tommy Vertti aloitti vuonna 2002 liikeneuvottelut EcoPhoenix Holding -yhtiön kanssa. Verttille kerrottiin, että yhtiöllä on käytössään vanha suomalainen hinaaja, nykyiseltä nimeltään Taifun.

Entisenä merenkulkijana ja höyrykonemestarina Vertti kiinnostui asiasta ja sai haltuunsa papereita, joissa tämän ”hinaajan” entiseksi nimeksi mainittiin ”Tirse”. Aluksen 36-metrinen pituus kertoi, että kyseessä ei ollut mikä tahansa hinaaja. Laitan seinään kiinnitetyn Wärtsilän telakkakilven nähtyään hän oli vakuuttunut: Turso oli löytynyt!

VERTTI OTTI SYDÄMENASIAKSEEN saada alus takaisin Suomeen. Avukseen hän pyysi ystävänsä, merikapteeni Antero Salan, joka selvitti keväällä 2003 aluksen historian, sen omistussuhteet, silloisen kunnon sekä kaupalliset ja juridiset edellytykset aluksen Suomeen saamiseksi. Tätä selvityshanketta rahoittivat Kymenlaakson Liitto ja Kotkan-Haminan seudun Yrityspalvelu Oy.

Useat yritykset, yksityishenkilöt ja muutamat kaupungit olivat kiinnostuneita Tursosta, mutta riittävää rahoituspohjaa ja pitkäjänteistä sitoutumista aluksesta huolehtimiseen ei tuntunut löytyvän. Tommy Vertti ei kuitenkaan menettänyt uskoa,

*Turso-idean isä Tommy Vertti Taifunin konehuoneessa.
Kuva: Matti Pietikäinen.*





*Neuvottelut käynnissä
Taifunin kannella
keväällä 2003.
Kuva: Matti Pietikäinen.*

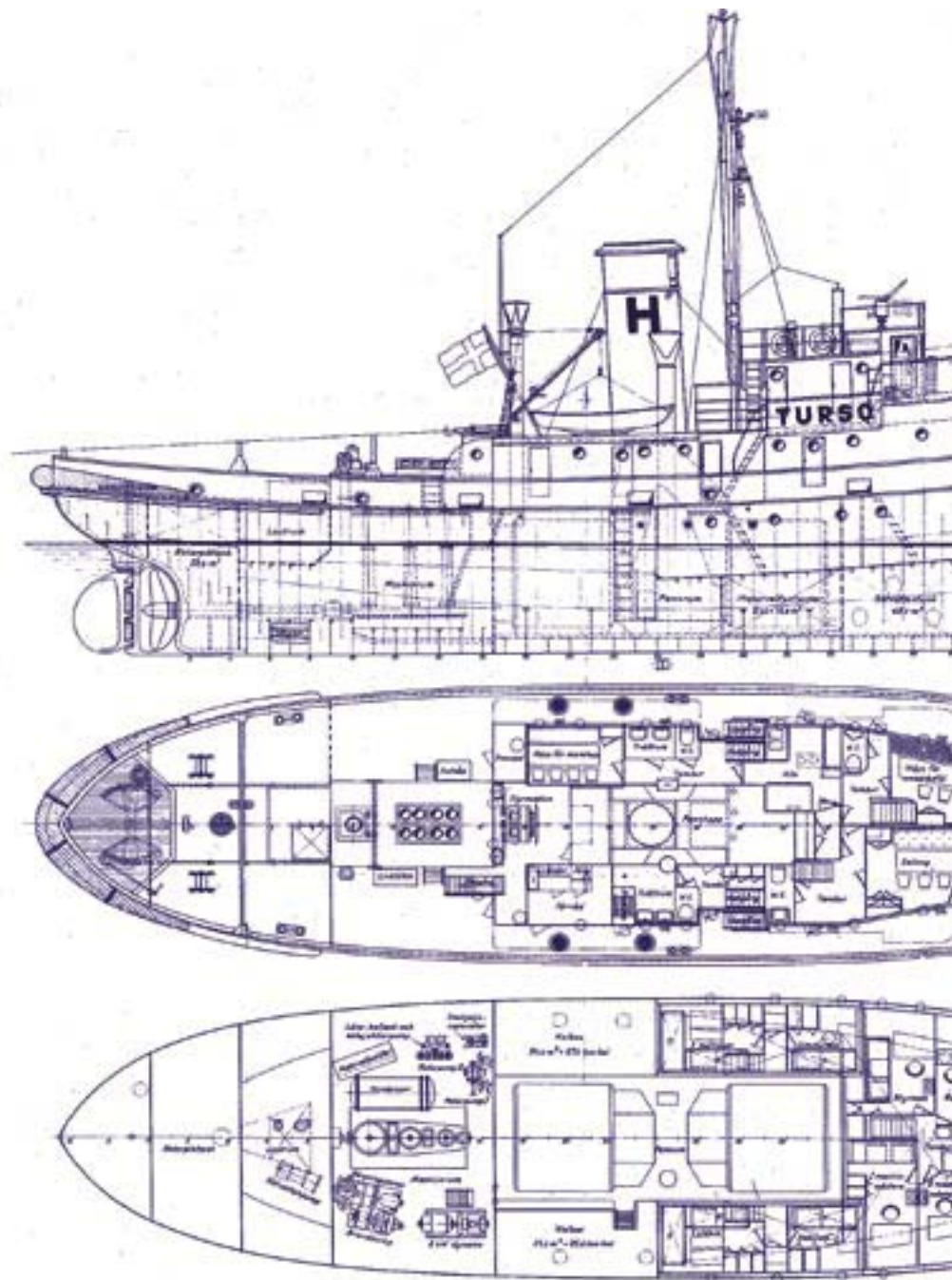
vaan jatkoi neuvotteluja EcoPhoenixin kanssa kunnes menehtyi äkilliseen sairaskohtaukseen syksyllä 2003.

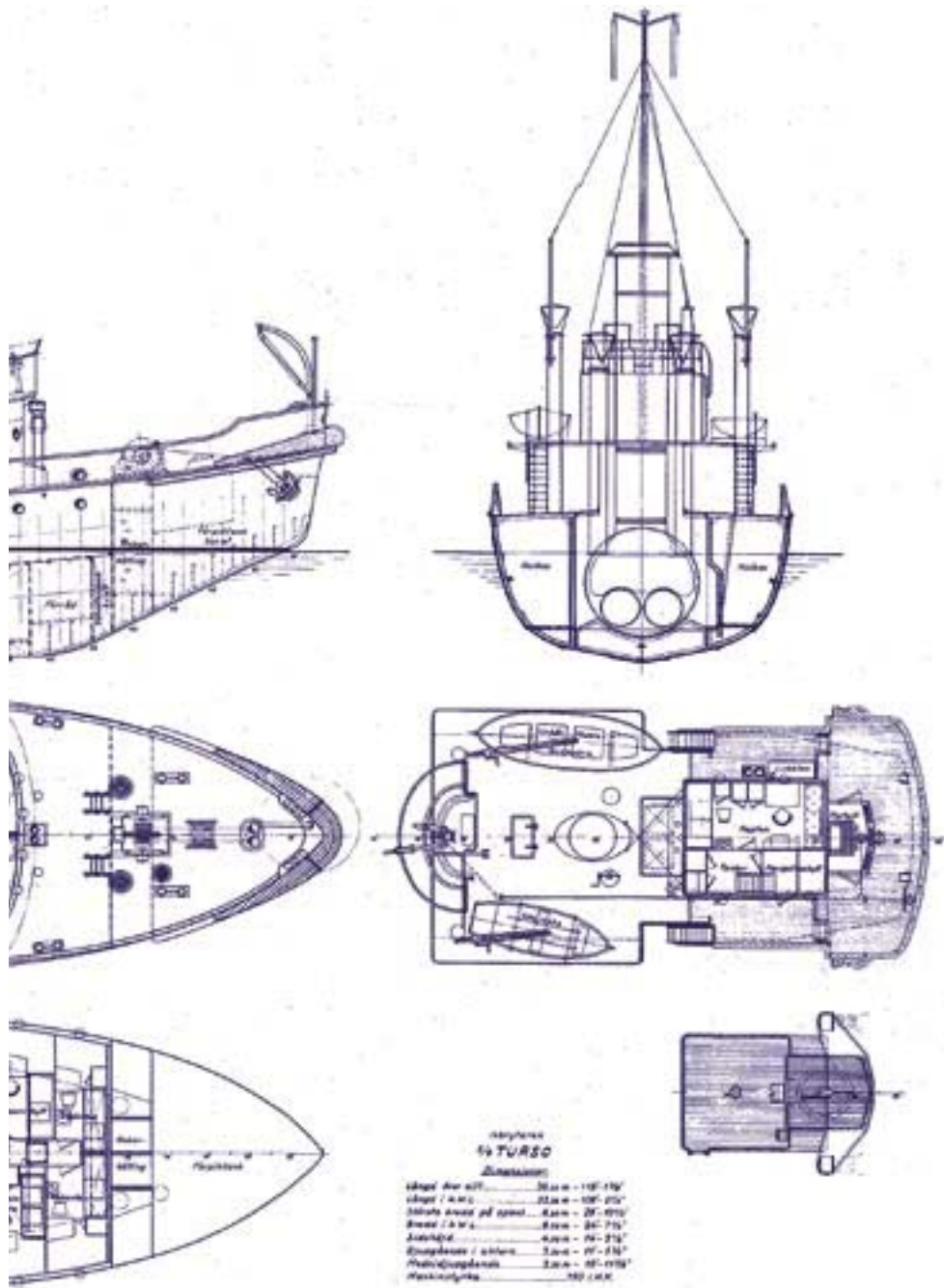
ANTERO SALA JATKOI yhteydenpitoa suomalaisiin aluksesta kiinnostuneihin tahoihin ja pysyi EcoPhoenixilta kärsivällisyyttä: Alusta ei missään tapauksessa saisi myydä romuksi. Kevättalvella 2004 asia sai vihdoin myönteisen ratkaisun. Tässä vaiheessa Suomen Höyrypursiseura ja sen kommodori Pekka Snellman olivat aktiivisesti Salan tukena. Ministeri Aatos Erkko, joka oli jo aiemmin perehtynyt läpikotaisin alukseen ja sen vaiheisiin, tarjoutui lahjoittamaan aluksen erityisesti sitä varten perustettavalle yhdistykselle. Sala toimi yhdyshenkilönä ostajan ja myyjän välillä ja saattoi todeta 21. huhtikuuta 2004, että EcoPhoenix on hyväksynyt aluksesta tarjotun hinnan ja muut ehdot. Lopullinen kauppasopimus allekirjoitettiin 21. heinäkuuta 2004.



TÄTÄ ENNEN OLI Helsingissä 19. toukokuuta 2004 perustettu Satamajäänsärkijä S/S Turso yhdistys ry. Sen jäseniksi tulivat Suomen Höyrypursiseura ry, Suomen Laivahistoriallinen Yhdistys ry, Kvarner Masa-Yards Oy sekä ministeri Aatos Erkko. Yhdistyksen hallituksen puheenjohtajaksi nimettiin Suomen Höyrypursiseuran kommodori Pekka Snellman.









Turso palaa Suomeen

Ilmassa oli suurta höyryjuhlan tuntua, kun Taifun 6. elokuuta 2004 saapui savuten venäläisen miehistön ajamana Lappeenrannan Mustolan kanavasatamaan. Siellä tapahtui samana päivänä kauniissa säässä juhlava aluksen luovutus ja lipunvaihto.

Kun alusta ei ollut katsastettu vielä Suomessa, niin matka Suomen lipun alla jatkui hinauksessa Savonlinnaan Laitaatsillan telakalle. Laitaatsillassa aloitettiin ensimmäiset kunnostustyöt ja alukselta purettiin pois ylimääräistä tavaraa samalla kun ryhdyttiin valmistelemaan Taifunin talvehtimista telakan laiturissa. Korjaustöiden vastuulliseksi henkilöksi saatiin monitaitoinen höyrylaivamies Esko Härö.

Taifun saapui Lappeenrannan Mustolaan elokuussa 2004. Lipunvaihto suoritettiin juhlallisina menoin. Kuvat: Raimo Wirrankoski.



TURSO SAI TAKAISIN VANHAN NIMENSÄ Laitaatsillassa höyrypursiregatan aikaan 2. lokakuuta. Aluksen luontevana kum-

mina toimi nyt ministeri Aatos Erkko. Pakkasten varalta kattilat ja putkistot puhallettiin tyhjiksi, kone- ja kattilahuoneet varustettiin sähkölämmittimillä ja pohjaventtiilit lämmityskaapeleilla.

Talven aikana lähetettiin tarjouspyyntöjä eri telakoille Turson seuraavana kesänä alkavaa suurta kunnostusta varten. Voittaneeksi valinnaksi tuli Päijät-Steel Oy:n telakka Pernajan Isnäsissä, jonka etuna hinnan lisäksi oli mahdollisuus tehdä myös itse talkooynnä muita töitä laivalla.

Tursole suoritettiin Savonlinnassa kaikki tarvittavat viralliset katsastukset keväällä 2005. Alus myös hyväksyttiin 24. toukokuuta Museoviraston Perinnealusrekisteriin, mikä avasi mahdollisuuden saada tulevaisuudessa aluksen kunnostukseen opetusministeriön avustuksia.

TURSO LÄHTI oman miehistön ajamana Laitaatsillasta 8. kesäkuuta 2005 Saimaan kanavan kautta takaisin merelle ja edelleen pienien seikkailujen jälkeen Isnäsiin, missä se 11. kesäkuuta kiinnittyi telakan laiturin.





*Kapteeni Araratov
lähdössä Taifunista
Lappeenrannassa.
Kuva: Raimo Wirrankoski.*



*Ministeri Aatos
Erkko katoi Turson
uudelleen lokakuussa
2004.
Kuva: Kimmo Ruuskanen.*



*Uudelleenkastamisen
jälkeen teki Turso
juhlaristeilyn
Savonlinnan vesillä.
Kuva: Kimmo Ruuskanen.*

Turson korjaustyöt Pernajan Isnäsissä

Turson saavuttua Isnäsiin aloitettiin korjaustoimet telakalla varsin pikaisesti. Ensin aluksesta tyhjennettiin runsaasti sellaista tavaraa, jotka eivät olleet alun perin kuuluneet, lähinnä edellisen omistajan erilaista "romua ja tarviketta". Seuraavaksi aloitettiin varsinaiset metallityöt polttoleikkaamalla kokonaan irti muun muassa törmäyslistat ja sivupartaat ja huomattava määrä erilaista hitsattua vahviketta, putkea ynnä muuta vastaavaa rautaromua yli 20 tonnia.

Vaikka aluksen törmäyslistat ja sivupartaat oli rakennettu Venäjällä kokonaan uudelleen, olivat ne varsin kolhiintuneita. Korjaamisen sijaan oli perusteltua purkaa kaikki pois ja rakentaa ne uudelleen vastaamaan myös alkuperäistä rakennetta.

Lisäksi aluksen kannelta poistettiin isot sähkökaapit, masto sekä muuta kannelle Venäjällä ilmestynyttä "laitetta". Polttoleikkaus- ja erilaisia irrotustöitä tehtiin yli 1000 työtuntia, joten se ehkä kuvaa jo pelkän purkutyön laajuutta.





Venäjällä kavennetut komentosillan laidat saatettiin myös alkuperäisiin mittoihin ja uusi masto sijoitettiin alkuperäiselle paikalleen komentosillan takaosaan. Myös hinauskaari sekä pelastusvene taavetteineen palautetaan alkuperäiseen asuunsa.

Alukseen rakennetut raskaat teräsotet korvattiin alkuperäisen mallisilla puuovilla. Tavoite oli saada kaikki metallityöt aluksen rungossa ja ulkokansilla suoritettua ennen varsinaista telakointia.

Turson kone- ja kattilahuoneissa suoritettujen purku- ja puh-

*Turso kunnostettavana
Pernajan Isnäsissä
2005–06. Kuvat:
Matti Pietikäinen.*



*Uudet partaats
on hitsattu ja
komentosillan siivet
rakennettu vanhan
mallin mukaan.
Pohjamaalauksen
jälkeen alkoi rungon
maalaaminen oikeisiin
väreihin.
Kuvat: Matti
Pietikäinen.*



distustöiden aikana havaittiin, että koko putkisto oli tarkastettava ja myös suuri joukko paineellisia putkia oli joko uusittava tai korjattava. Valtaosa eri koneikoista ja höyryventtiileistä oli huollettava ja osin uudistettava. Töitä konehuoneen puolella oli odotettavissa varsin runsaasti, ja niihin keskityttiin varsinaisesti aluksen ulkopuolella tehtävien toimenpiteiden jälkeen. Konetilojen pesu ja puhdistus sekä maalinpoisto oli osaltaan



myös hidasta ja osin varsin hankalaa työtä ja siihen liittyi myös pilssin ja erilaisen säiliöiden öljynpoisto ja puhdistus. Aluksessa oli ollut eri lohkoissa ja säiliöissä varsin suuri määrä vedensekaista öljyä, joka pääosin saatiin poistettua. Ekokem tuki projektiamme avustamalla ongelmajätteiden poiston ja hävittämisen.

Aluksen sähköistys oli ollut varsin sekava: kaapeleita ristiin rastiin kuin voimalaitoksessa, mutta mitään selvyyttä kokonaisuudesta, puhumattakaan turvallisuudesta ei ollut. Vanha sähköistys oli purettava ja tarvittava

sähköistys suunniteltava ja rakennettava uudelleen. Näin varmistui parhaiten myös sähköturvallisuus ja toimivuus.

Oma iso projekti oli luonnollisesti aluksen sisätilojen ja erilaisten varastojen siivoaminen ja entisöinti.

Aluksen etusalonki ja viereinen hytti yhdistettiin, jotta alukselle saatiin hieman suurempi kokoontumistila. Keulapiikissä on suurehko käyttämätön tila, jonne voidaan myöhemmin rakentaa myös lisää majoitustilaa.

ALUKSEN IKÄ JA KÄYTTÖ VENÄJÄLLÄ sekä huollon puute ja korjausten toteuttamistapa ovat varmistaneet sen, että projekti on ollut varsin haasteellinen. Kuten niin usein entisöinnissä, niin myös Tursonkin osalta tehtävää on ollut paljon enemmän kuin alun perin osattiin odottaa. Kaikki työt päätettiin kuitenkin tehdä mahdollisimman huolella ja toteuttaa entisöinti niin tarkasti kuin se on käytännössä mahdollista.

Entisöintityötä on helpottanut oleellisesti se, että Merimuseosta saatiin kopioitaviksi yli 100 alkuperäispiirustusta. Telakan kanssa tehdyn sopimuksen mukaisesti alus sai olla Isnäsissä kesään 2006 asti ja se mahdollisti niin korjaus- kuin entisöintitöiden suorittamisen töiden kannalta oikeassa järjestyksessä. Toimenpidejärjestystä voitiin vapaasti projektin edetessä muuttaa ilman, että siitä aiheutui ylimääräisiä kustannuksia.

Kuten useimmiten vanhan korjaamisessa käy, niin Tursonkin osalta työt osoittautuivat paljon ennakoitua suuremmiksi. Eräät aikaa ja kustannuksia aiheuttaneet yllätykset löytyivät hyttien ja



*Turson kunnostuksesta on vastannut Esko Härö.
Kuva: Matti Pietikäinen.*



*Turson konehuoneen putkiviidakon kunnostaminen ja öljyputkistojen poisto on ollut valtava operaatio. Turson kaksi kattilaa on asennettu vastakkain.
Kuvat. Raimo Wirrankoski.*

venttiilit hankittu. Lisäksi aluksen rungossa, kansirakenteissa ja myös sisätiloissa on jouduttu uusimaan lukematon määrä erilaisia yksityiskohtia.



muiden sisätilojen purkutöiden yhteydessä.

Aikojen saatossa aluksen sisätilojen lattiat oli jouduttu uusimaan ja se oli toteutettu valamalla paksu betonikerros vanhan lattian päälle. Samalla oli tukittu veden poistumisreitit ja kosteus oli päässyt rauhassa muhimaan niin, että rauta oli osittain hävinnyt betonin alta kokonaan. Samoin seinien alareunoissa oli ruostuneita aukkoja. Vaurioiden korjaaminen oli hankalaa mutta välttämätöntä. Myös kattorakenteet oli korjattu rakentamalla uusi katto vanhan päälle. Nämä korjaukset on nyt suoritettu ja hyttien seinät on osin hiekkapesty ja pohjamaalattu.

Muina töinä mainittakoon, että yläpartaat on uusittu kokonaan, komentosilta levennetty alkuperäisiin mittoihin, masto uusittu ja sijoitettu alkuperäiseen paikkaansa, raakitorvet uusittu, uudet mahnkiövet asennettu ja messinkiset ikkuna-

Ensiesittelyt yleisölle

Tavoitteena oli saada alus ulkoisilta osin edustavaan kuntoon ennen Hamina Tattoo -tapahtumaa, mutta vaikka kiire tuli, saatiin kansirakenteet siihen mennessä maalattua.

Suunnitelmien mukaisesti Turso oli ensimmäisen kerran julkisesti esiintymässä Tervasaassa Hamina Tattoo -tapahtumassa 3.-6. elokuuta 2006. Ajan ja kustannusten säästämiseksi alusta ei laitettu ajokuntoon, vaan se hinattiin Haminaan, koska yleisölle ja kutsuvieraille haluttiin kuitenkin esittää tehty työ. Varsin runsaslukuinen yleisö kävikin tutustumassa itse alukseen ja sen salonkiin pystytettyyn historianäyttelyyn. Turso sai varsin laajasti mediajulkisuutta tapahtuman yhteydessä.

HAMINAN TAPAHTUMAN JÄLKEEN alus hinattiin Suomenlinnan telakalle pohjan ja vedenalaisen tekniikan kunnostus- ja huoltotöitä varten. Positiivinen yllätys oli, että aluksen pohja oli varsin hyvässä kunnossa. Telakalla pohja hiekkapuhallettiin, korjattiin hitsausaumoja sekä suoritettiin polttoainetankin vuodon korjaus ja tankin pesu. Pohjaventtiilit, ankkuri, peräsin ja potkurin akseli huollettiin. Lopuksi suoritettiin pohjan maalaus ja katsastus ja alus oli valmiina siirrettäväksi Hietalahteen.

Suomenlinnasta Turso tuotiin Hietalahteen 12. syyskuuta 2006 kiinnitettynä Alfons Håkans -yhtiön hinaaja Poseidonin kylkeen.

Helsingin kulttuuriasiainkeskus, Helsingin Purjelaivasatamayhdistys, Suomen perinne-purjelaivat, Suomen Höyrypursiseura ja Viaporin telakkayhdistys järjestivät 6. lokakuuta 2006 merellisten majakoiden viikonlopun Hietalahden Kulttuurisata-



Turso esillä Helsingin venemessuilla.

Kuva: Raimo Wirrankoski.



Hamina Tattoo -tapahtuman yhteydessä Turson keskeneräiseen saloniin oli koottu alusta esittelevä näyttely.

Kuva: Raimo Wirrankoski.

massa. Tapahtuma oli Tursolle ensimmäinen virallinen esiintyminen vanhassa kotikaupungissaan ja alkuperäisessä varustelulaiturissaan. Alukseen ja sen historiaan tutustui satoja ihmisiä. Höyryn tuoksuiseseen tapahtumaan osallistuivat myös höyrylaivat Armas, Norrkulla ja Tommi.

Suomen Höyrypursiseura järjesti pienimuotoisen höyrylaivatapahtuman Helsingissä kesäkuun 16 päivänä 2007, jolloin seuran höyryalukset Juno, Norrkulla, Onka ja Tommi kokoontuivat kauppatorilla ja kuljettivat kutsuvieraita sekä yleisöä Hietalahteen tutustumaan Turson entisöintiprojektiin. Aluksiin tutustui suuri joukko kiinnostunutta yleisöä.



Tursoon on merellisissä tapahtumissa tutustunut mm.

Helsingin ylipormestari Jussi Pajunen.

Kuva: Matti Pietikäinen.









Korjaustyöt Hietalahdessa 2006 – 2008

Turson kunnostustyötä jatkettiin edelleen keskeytyksettä syksystä 2006 lähtien Hietalahdessa. Rautarakennetyöt saatiin pääosin valmiiksi. Varsin suuritöisiä tehtäviä ovat olleet muun muassa miehistöhyttien seinien siirto alkuperäisiin paikkoihin, hiiliboksien ja vesisäiliöiden valmistus tarkastusluokkuineen, kattilahuoneen toisen pelastusoven toteutus, samoin erilaisten ylimääräisten aukkojen ja reikien paikkaus eri puolilla alusta. Uusien ikkunaventtiilien asennus ja ikkunoiden sisäkehysten valmistaminen on myös suoritettu. Alasivuhyttien ilmanvaihtoputkistot on valmistettu, korsteenin sisäpiippu ja yläpanta korjattu.

Koska alus palautetaan hiilikäyttöiseksi, on kaikki öljytekniikkaan liittyneet laitteet purettu ja öljytankit ja pilssi puhdistettu. Lisäksi kaikki turkkipellit on uusittu kattila- ja konehuoneessa sekä kattiloiden eristys ja suojaus on uusittu. Teknisten tilojen puhdistustyöt ovat edenneet niin pitkälle, että osittain on voitu suorittaa pohja- ja pintamaalauksia näissä tiloissa. Myös kaikki

*Turso
pohjamaalauksessa
Suomenlinnassa
kesällä 2006.*

Kuva: Matti Pietikäinen.

Edellinen aukeama:

*Turson
ensiesiintyminen
Hamina
Tattooissa kesällä
2006.*

Kuva: Matti Pietikäinen.

tilat on eristetty Sprefix-eristeellä. Tekniikan puolella on lisäksi Stadialla kunnostettu oppilastyönä lauhduttajan kiertovesipumppu ja lauhduttajan syöttöpumppu saatu hankittua.

Puuseppä on päässyt hyvään alkuun hyttien kunnostamisessa. Salongin, keittiön, messin sekä ylähyttien vanerivuoraukset on tehty ja seinät sekä katot maalattu. Näiden tilojen lattioiden kunnostaminen on myös aloitettu. Viime vuonna valmistetut mahonkiovet sekä kaiteet on irrotettu loppukäsittelyä varten. Vähitellen aluksen visuaalinen ilme myös sisätiloissa on oleellisesti muuttunut.

KEVÄTTÄLVELLA 2008 suunnitellaan aluksen sähköjärjestelmää, jonka osalta on saatu konsultointia sekä Akerin, että ABB Marinen asiantuntijoilta. Tehtäviin liittyvät muun muassa kaapelointityöt, valaistuksen toteutus ja akustot.

Septitankkijärjestelmän tarkempi selvittely kuuluu myös lähiaikojen suunnitelmiin. Kyljistä puuttuvat ikkunaventtiilit joudutaan irrottamaan toisesta aluksesta Raumalla ja kiinnittämään Turson kylkiin ja näin saadaan alahytteihinkin hieman luonnonvaloa.

Luonnollisesti myös pääkoneen peruskorjaus ja kattilahuoneen sekä muun tekniikan kunnostustyöt edellyttävät monia huoltotoimenpiteitä. Aluksen palauttamiseksi hiilikäyttöiseksi joudutaan lisäksi teettämään muun muassa uudet arinat ja kattilaluukut.

Komentosillan kunnostaminen on myös aloitettu ja sen varsinainen tekninen varustaminen on myös kevään suunnitelmissa.



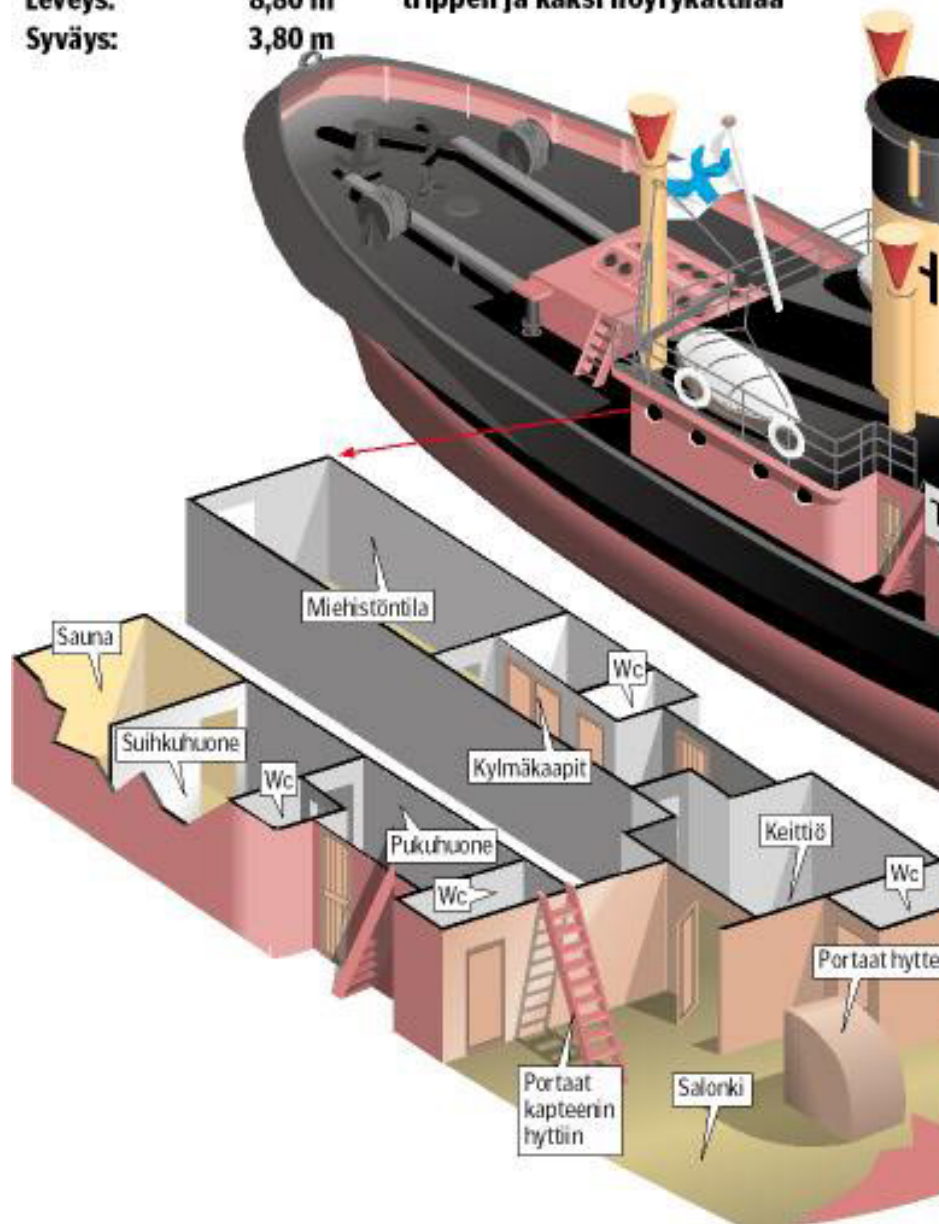
*Turso tuotiin
Hietalahteen Poseidonin
kylkihinauksessa.
Kuva: SJTY.*

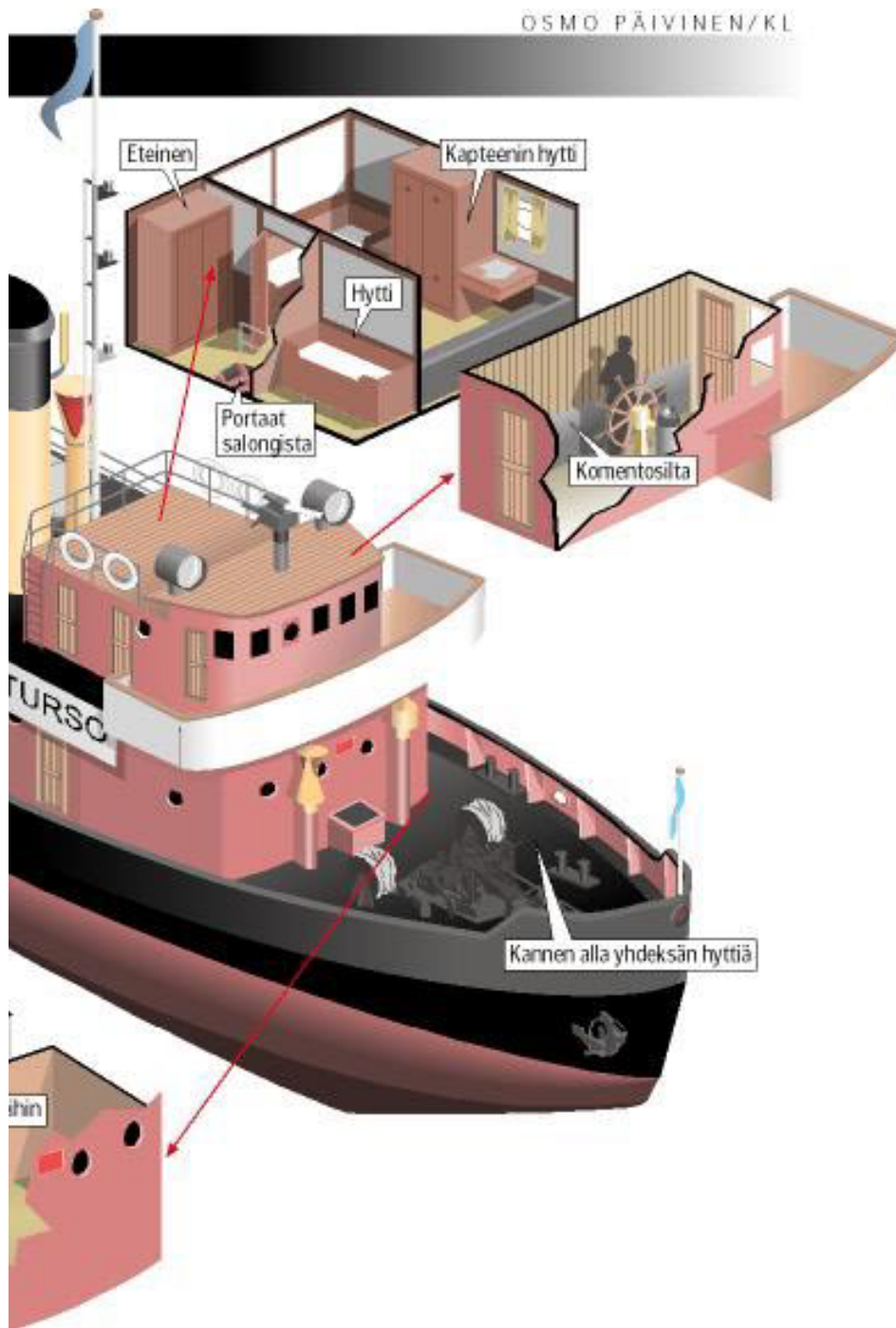


Satamajäänsärkijä s/s Turso

Suurin pituus: 35,98 m
Vesilinjan pituus: 34,35 m
Leveys: 8,80 m
Syväys: 3,80 m

Kone teho: 750 indikoitua hevosvoimaa
Pääkone ja kattilat: telakan valmistama
trippeli ja kaksi höyrykattilaa





Tavoitteet

Voimme melkoisella varmuudella sanoa, että sotakorvauksena Neuvostoliitolle luovutetuista 104 suomalaisesta kauppalaivasta ei ole enää Turson lisäksi muita jäljellä. Alus on ainutlaatuinen, entisöinnin ja säilyttämisen arvoinen monumentti maamme ja kansamme 1940-luvun vaikeista ajoista. Sen historiallista merkitystä korostaa myös aluksen säilyminen höyrykäyttöisenä. Höyrylaivojen merkitys Suomen teollisessa kehityksessä on ollut kiistaton ja Turso osaltaan edustaa tämän aikakauden loppuvaihetta.

Monivaiheisten selvittelyjen jälkeen Turson kotisatamaksi varmistui Helsinki. Sodan aikana Turson kotilaituri oli kauppatorin kupeessa ja sinne sen satama tulee nytkin, kauppahallin eteen Lyypekin laituriin. Sotalapsi on palannut kotiinsa!

Yhdistys haluaa kuitenkin korostaa sitä, että alus kunnostetaan liikkuvaksi museoalukseksi ja Turso tulee varmuudella vierailemaan kotipaikasta riippumatta kaikissa rannikkokaupunkiemme satamissa.

YHDISTYKSEN TAVOITTEENA on kunnostaa Turso teknisesti hyvään kuntoon ja entisöidä alus mahdollisimman huolellisesti. Turso tulee toimimaan liikkuvana kansallisena museoaluksena sekä Suomen Höyrypursiseuran laivaston lippulaivana. Se tulee osallistumaan erilaisiin merellisiin tapahtumiin Itämeren alueella ja tulee toimimaan myös nuorison höyrytekniikan- ja merenkulun koulutusaluksena.

Tarkoituksena on saada Turso valmiiksi ajokuntoon kesäksi 2008, jolloin Helsingissä järjestetään höyrylaivatapahtuma ”Merellinen Helsinki” -teeman yhteydessä. Alus on suunnitelmien mukaan tuolloin nähtävissä myös kotilaiturissaan kauppatorilla. Turso on saanut myös kutsun osallistua Kotkan Meripäiville tulevana kesänä, joten haasteita riittää. Keskeistä projektin aikataulun toteutumiseksi on rahoituksen varmistuminen ja hanke tarvitsee edelleen lisää tukijoita.

YHDISTYKSEEMME ON LIITTYNYT noin 100 kannatusjäsentä ja sen kasvattamiseksi toivomme kaikkien tukea. Ryhdy laivanvarustajaksi ja ole tukemassa Turson tulevaisuutta liittymällä mukaan yhdistyksen toimintaan! Välitä myös tietoa ystävillesi ja liiketuttavillesi.

Yhdistykseen voi liittyä henkilö- tai yhteisökannatusjäseneksi. Henkilöjäsenten liittymismaksu on 20 euroa ja vuosimaksu 30 euroa. Yhteisöjen liittymismaksu on 500 euroa ja vuosimaksu 250 euroa.

JÄSENHAKEMUKSET voidaan osoittaa joko yhdistyksen puheenjohtajalle pekka.snellman@t-stenbacka.fi tai sihteerille raimo.wirrankoski@netti.fi

*Edellinen aukeama:
Turson sisätilojen
sijoittelupiirros.
Kuva: Osmo Päävinen/
Kauppalehti.*



Satamajäänsärkijä S/S Turso yhdistys ry

Pekka Snellman, puheenjohtaja

www.turso.fi

LISÄTIETOJA YHDISTYKSEN HALLITUKSEN JÄSENILTÄ;

Pekka Snellman 0400 737 849, Esko Härö 0400 437 008, Ari Reunanen 040 835 8581, Raimo Wirrankoski 0400 924 212, Matti Pietikäinen 040 563 1490, Pekka Salmi 0400 468 341, Atso Uusioaho 046 876 7160 ja Kaj Sarpaneva 050 522 6700.

YHDISTYKSEN TOIMINTAA OVAT TUKENEET:

Jane ja Aatos Erkon Säätiö, K. Albin Johanssons Stiftelse, Museovirasto/ perinnelaivarekisteri, SanomaWSOY Oyj, Wärtsilä Oyj, Stora Enso Oyj, Oy T. Stenbacka Ab, ABB Marine Oy, Rettig Capital Oy, John Nurmisen säätiö.

YHTEISÖJÄSENIKSI OVAT LIITTYNEET:

Oy Asipex Ab, SanomaWSOY Oyj, Oy T Stenbacka Ab, Finstaship, Kunnossapitoyhdistys, Kotkan Kaupunki, Kotkan Konepäällikköyhdistys, Suomen Konepäällystöliitto, Napa Oy, Helsingin Satama ja Vahinkovakuutusyhtiö Pohjola. Yksityisiä kannattajajäseniä on noin 100 henkilöä.

MATERIAALI- TAI MUITA TYÖSUORITTEITA OVAT LAHJOITANEET MUUN MUASSA:

Tikkurila Coatings Oy, Ekokem Oy, Kemppi Oy, Kuusakoski Oy, Tecalemit Oy, Oy T.Stenbacka Ab, Sähkö-Järvenpää Oy, Monikko Oy, Koja Oy, Waste Oy, Scanferro Oy, Mainostoimisto Steve's Studio, Helsingin Lipputehdas Oy, Haminan Höyrylaiva Oy, Pauli Löppönen, Alfons Häkans Oy Ab ja Furuno Finland Oy.

Lisäksi Aker Yards Oy on tukenut toimintaa aluksen kunnostuspaikan osalta. Helsingin Satama on varannut Tursolle laituripaikan kauppatorilta, jonne alus siirtyi entisöintitöiden jälkeen.

Parhaat kiitokset kaikille teksti- ja kuva-avustajille.

© Satamajäänsärkijä S/S Turso yhdistys ry, 2008

VIHKOSEN SUUNNITTELU, TEKSTIENKÄSITTELY JA TAITTO:

Matti Pietikäinen ja Raimo Wirrankoski

PAINO:

Monikko Oy, 2008

*Takakansi:
Turso Hietalahden
telakalla ennen
vesillelaskua
tammikuussa 1944.
Kuva: Indav Oy.*



