

Meri tuli Turkuun ja Turso ajoi kotiin

Teksti ja kuvat: Santtu Ahonen

Turso oli viime viikonloppuna Turussa höyrylaivaregatatassa Forum Marimumin edustalla, osana Meri tulee kaupunkiin -tapahtumaa. Turkuun alus oli ajettu jo alkukesästä viettämään juhannusta ja kesää, ja nyt oli vuorossa paluu kotisatamaan. Tässä koko rundi valmisteluista Helsingin laituriin asti.

Porukkaa alkoi valua kaijalle jo edellisviikon tiistaina, osa vasta myöhemmin. Valmistelut käynnistyivät keskiviikkona ja kattiloiden lämmitys torstaina puolenpäivän maissa. Torstai oli muutenkin likaisen työn päivä: slagit kannettiin montusta ulos ja vietiin lava-autolla pois, ja septi tyhjennettiin sataman neljän tunnin imulaitteella, ei oikein mennyt putkeen.



Perjantaihin mennessä oltiin jo stimmi topissa ja öisin hyteissä lämmöt ylhäällä. Joella kulki moikkailevia höyrypursia. Turkukin heräsi siihen, että jotain on kohta tapahtumassa. Samana päivänä Forum Marimumissa pidettiin SHPS:n höyryseminaari, josta enemmän tämän jutun perässä. Seminaarin jälkeen ehdittiin käydä myös naapurin Boren konehuoneessa.



Sami löysi auton missä oli lavallinen slagia niin päätettiin auttaa ja kannettiin ne laivaan

Viikonlopun regatta

Lauantai alkoi herätyksellä viideltä, kun aamupäivälle oli luvassa regatta-ajo Airstolle ja takaisin. Kapteenina oli meille uusi mutta kokenut Aurajoen kyntäjä Oskari, joka on toiminut s/s Ukkopekan kapteenina ja ajanut jokea pikkupojasta asti. Aurajoella raikasi kun visselit soivat joka laivassa, yleisö osasi hakeutua joen rantaan ihmettelemään.

Loppupäivä meni tungoksessa. Tursolla kävi lauantain aikana ainakin tuhat vierasta, ellei enemmän, ja jono venyi laiturilla kymmeniä metrejä. Turun kaupunki oli rakentanut meille laakongin, ja sen päässä minä seisoin sekä lauantaina että sunnuntaina laakonginvartijana, päästämässä väkeä laivaan ja pois.

Lauantaina nappasin yhden vanhemman rouvashenkilön ilmasta laakongin vierestä, kaijan ja paatin välistä. Muuten meni hyvin. Vakiolaulu jonottajille hioutui päivän mittaan ja kuului suunnilleen näin:



[Instassa on video s/s Kirvesniemen ohiajosta \(äänet täysille\)](#)

“Tästä oikealle kohti keulaa joko salonkiin tai sillalle, se konehuoneen ovi on takakannella ja sinne pääsee joen puolen skantäkkiä pitkin, tämä laiturin puolen reelinki on yksisuuntainen poistumistie. Muistakaa kulkea jyrkissä portaissa perse edellä, mutta vain alaspäin. Ja pienten lasten kanssa itse edellä alaspäin, lapsi edellä ylöspäin. Älkää missatko konehuonetta, se on uniikki ihan maailman mittakaavassakin.”

Montussa konemiehet pyörittivät pääkonetta näytökseksi laituriajona. Kovimman työn viikonlopun tungoksessa teki muutenkin kattilaporukka, jonka ei tosin tarvinnut juuri lämmittää, koska yleisö heitti hiilet pesään.

Illalla vietettiin miehistön iltaa s/s Vetäjä V:llä, ja s/s Sunnin porukka tuli vielä saunomaan meille Tursole. Suntti oli päivällä luodannut Aurajoen yläjuoksua omalla menetelmällään, ”kolmella pompulla kivien yli”. Kuulemma siellä ei mitään kiviä ollut.



Turson miehistöä s/s Vetäjä V:n kannella Suomen Joutsenen keulan alla nautiskelemassa siijuomia.

Sunnuntaina seisoin taas laakongin päässä. Kävijöitä kertyi tasan 630. Luku on tarkka koska hain ihmislaskimen lainaan Pikkuföristä. Illalla käänsimme keulan Naantaliin hiilestystä varten, ja siellä septi piti vielä tyhjentää uudelleen.



Höyrylaivat Vetäjä V, Kirvesniemi, Lokki ja Turso regatta-ajossa lauantaina. Pieni piste taustalla on s/s Suntti, ja oli se s/s Lallikin jossain mutta ei tähän kuvaan osunut.

Naantalissa hiilestämässä

Paluuajon apukapteeniksi Petrin rinnalle oli tullut toinen meille uusi mies, Ilkka, joka on muun muassa s/s Saimaan konemestari ja välillä päällikkö sekä jäänmurtaja Otsolla nuorempi konemestari silloin, kun Tursolta ehtii. Hyvä että hakee Tursosta kunnon kokemusta. Koneessa meillä olivat Timo ja Timo, ja kolimestarina hääräsi jälleen Sami.

Maanantaina noustiin viideltä, koska hiilestyksen piti käynnistyä seitsemältä ja lähdön olla käsillä yhdeksältä. Ei käynnistynyt. Vika oli sataman hiiliseuloissa: ensimmäinen ei toiminut,

ei toinenkaan, ja vasta kolmas varaseula toimi jotenkuten. Ihan seulana siis kaikki. Koko päivä kului odotellessa, ja vasta iltapäivällä päästiin hiilestämään. Kivihiihtä kärrättiin ja kipattiin kauha kerrallaan. Ajo Hankoon siirtyi tiistaille.



Kun isolla kauhalla lappaa niin suurin osa osuu skantäkille ja hiiliboksiin

Muiden hommien ohessa maanantaiaamuna täytin paarpuurin painolastitankkia ja mokasin: kastelin Jartsan koko hytin lattiasta kattoon. Sataman vedentulossa oli painetta niin sanotusti riittävästi, letkut vain pullistelivat ja liitokset pihisivät. Kastelu kävi nanosekunnissa, kuivuminen vei päivän. Pannuhuoneen yläosa on onneksi kunnon lämpöpatteri, joten lakanat, tyynty ja patja kuivuivat siinä tehokkaasti.



Harvinainen kuva lämmittäjän syntymästä, pää pilkistää jo koliboksin luukusta

Turso-Suomi sanakirja

- hiilestys: kivihiihen otto laivaan, 'tankkaus'
- kaija: laitur
- kattilaporukka / lämmittäjä: kattilan tulta ja hiiltä hoitava väki
- koliporukka: lämmittäjien porukka (koli = hiili).
- laakonki: kulkusilta laivan ja laiturin välillä (landgång)
- monttu / mutterilaakso: konehuone
- paarpuuri: vasen laita (babord)
- paatti: laiva tai vene (slangi)
- proviantti: ruokatarvikkeet ja niiden säilytystila.
- reelinki: kaide
- septi: käymäläjätevesitankki
- skantäkki: kannen kulkutie mökin ja kaiteen välissä (ruots. skarndäck)
- slagi: palamaton kivihiihkuona (myös slaki).
- stimmi: höyry (slangi). Stimmi topissa / topilla = paine ylhäällä, alus käyttövalmis
- valoventtiili: rungossa oleva pyöreä, avattava ikkuna (porthole); myös venttiili-ikkuna

Hiilestäessä laiva kallistui sen verran reilusti, että miehistöhyttien valoventtiilit painuivat rungossa osittain veden alle. Näin saatiin Naantaliinkin painekattilalla varustettu akvaario. Onneksi olin aamulla tarkistanut, että ne olivat kaikki kunnolla kiinni.

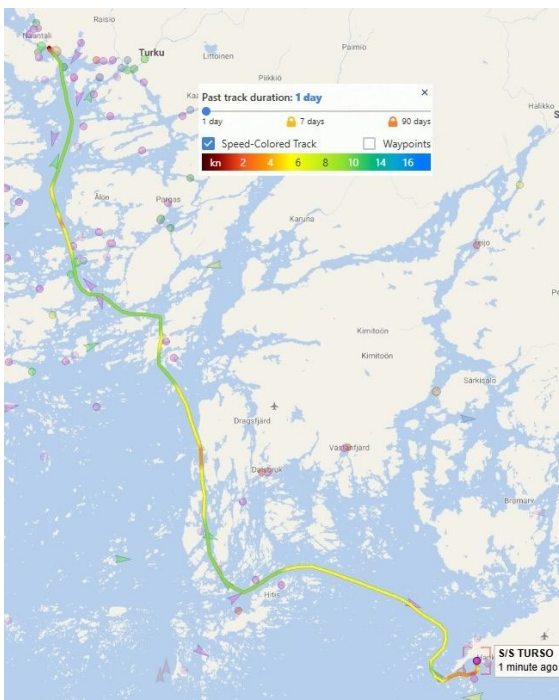
Naantalin satamassa mutterilaakso muuttui mörkölaaksoksi: hiilessä oli mukana savea, kiviä ja hiekkaa. Meille nousi pelko saman pizza-manerlaatta-slagiongelman nousemisesta kuin kesäkuun tulomatkalla. Kannella seisojia nokisia hattivatteja.

Itse lähdin kotiin maanantai-iltana hiilestyksen jälkeen ja jätin tiistain ja keskiviikon ajot väliin koska työt haittasivat harrastusta.

Seurasin tiistain ja keskiviikon ajoa Marine Trafficista. Samalla silmään osui Turson tiedoissa korjattavaa: vanhan diesel-Turson IMO-numero oli merkitty meidän höyry-Tursolemme. Kirjasin korjaukset palveluun, toivottavasti tiedot fiksataan.



Kivihiilen seassa oli savea ja muuta lämmittäjien iltapalaksi sopivaa



Paluu Hangon kautta Sillilaituriin

Laivalla meidän perhettä edusti meillä asuva nuori mies, joka jäi lämmittäjäksi. Tiistaina herätys oli taas ennen viittä, ja irti laiturista päästiin 07:40, illalla oltiin Hangossa. Siellä laiturilla ei ollutkaan saunaa, suihkua eikä sähköä, mutta ne hoituivat laivalla itse: sauna pyöri aggregaatilla ja suihkuvesi lämpiää höyryllä.

Keskiviikon aamulla köydet saatiin irti 07:58, ja Stadin laituriiin päästiin 18:45. Raportoinnin mukaan matkalla nähtiin kaiken muun ohella ohjusvene 80 Hamina, miinalaiva 02 Hämeenmaa ja yksi hylje.

Väkeä oli tällä paluuajolla reilusti, joten meillä oli pari dedikoitua kattilavesipäällikköä jotka pitivät huolta, että veden pinta pysyi oikealla tasolla kummassakin kattilassa. Lämmittäjinä pyöri neljä paria: puoli tuntia hommia, puolitoista lepoa.

Puolen tunnin vuoroon tulipesien ääressä kuului hiilen lapiointia, tulen raakaamista, sekä slagin ja tuhkan poisto sen mukaan, mitä ehti ja jaksoi. Ja se puolentoista tunnin "tauko" kannella kului yleensä slagin ja tuhkan nostoon, siirtoon ja kasteluun, jos joku ei ollut jo niitä tekemässä. Yhden vuoron aikana ylös tuli neljästä kahdeksaan ämpäriä, eikä kukaan tainnut edes polttaa persustaan.



Pelko hiilen muuttumisesta mannerlaataksi osoittautui turhaksi, pizzaantumista oli vähän ja hiili paloi hyvin. Ehkä koliporukka oli kesäkuun keikasta myös viisastunut ja oppinut paremmin pelaamaan tuon kanssa. Vauhti pysyi hyvin 6 ja 8 solmun välissä.

On myös hyvä kirjata muistiin, että koko reissun muonitus ja proviantti olivat ensiluokkaisia. Mukana oli oikea laivakokki Ari. Vanhan tyylin kylmien lihapasteijoiden, pullan ja kahvin linjaa ei kaivannut kukaan!



Turso lipumassa takaisin Sillilaituriin Helsingin Hietalahdessa

Matkanjohtajan terveiset

Teksti: Pekka Snellman. Kuva: Santtu Ahonen

Tursolla on vuoden 2010 jälkeen järjestetty noin 160 tapahtumaa. Alus on lämmitetty jäsenristeilyihin ja muihin siirtoihin noin 120 kertaa. Pisin matka on ollut luonnollisesti risteilymme Pietariin vuonna 2011 ja sen jälkeen olemme käyneet useita kertoja Tallinnassa, vierailleet Kotkassa ja nyt oli myös toinen keikka Turussa (edellinen oli 2016). Muut risteilyt on toteutettu Helsingin lähiympäristössä. Risteilyjen miehistöpäiviä on yli 1200. Tietysti monet miehistön jäsenistä ovat lisäksi osallistuneet lukemattomaan määrään erilaisia kunnostustöitä ja talkoita. Töitä on tehty ympäri vuoden, uskomatonta uurastusta monelta, vapaaehtoistyössä.

Edellä mainittu Turun vierailu oli monessa mielessä varsin mielenkiintoinen ja hieno reissu, mutta poikkeuksellisen haasteellinen. Haasteet liittyivät erityisesti hiilihuoltoon, niin hankinnan osalta, kuin erityisesti hiilikuonan hävittämiseen. Kesän ajoihin saimme viimeiset ”rippeet” Helenin kasoista Vuosaaresta ja Turun Energia järjesti hiilet Naantalissa. Hiilihuollon hävittäminen on nyt osoittautunut varsin hankalaksi, niin kaatopaikkojen, kuljetusten järjestämisen kuin kustannustenkin osalta. Olemme kuluneen kesän aikana joutuneet käyttämään tuhansia euroja hiilihuollon hävittämiseen. Onneksi olemme kesän aikana saaneet analyysin hiilihuollon, joka on nyt todettu vaarattomaksi jätteeksi. Hankinnan ja hävittämisen ongelmat vaikuttavat siihen, että lienee tämä Turun keikka on viimeinen pitkä matka, nykyisellä menettelyllä. Sen ajan, kun saamme hiiliä vielä hankittua ajoihin, pitäydymme liikkumisessa Helsingin vesillä. Jatkosuunnitelmista tiedotamme, suunnitelmien edetessä. Kyllä Turso tulee liikkumaan tietysti myös tulevaisuudessa.

Erityskiitokset Turun reissusta kuuluvat miehistölle

Koska olen yhtä risteilyä lukuun ottamatta aina ollut mukana järjestelyissä ja hienoja reissuja on ehditty tekemään vuosien saatossa, osaan arvostaa tehtyä Turun keikkaa. Pietarin reissu mukaan luettuna ovat nämä varmasti mieleenpainuvimmat keikat. Turun paluumatkalla meitä oli 23 jäsentä ja sisältäen muutaman uuden jäsenen, jotka myös joutuivat töihin. Oli hienoa havaita, että rankatkin hommat sujuivat hienossa hengessä. Kyllä lämmittäjäporukallakin riitti hienosti motivaatioita ja rentoa meininkiä koko matkan ajan. Kiitokset kuuluvat luonnollisesti myös kippareille, kansimiehille ja ravintohuollosta vastanneelle Arille. Upea ja mukava joukkuehenki säilyi koko reissun ajan. .



Mukana Turussa ja/tai paluureissulla olivat: Aaro Partanen, Akseli Reunanen, Antti Kirmanen, Antti Kauppinen, Ari Kautto, Ari Reunanen, Benjamin Karttula, Leena Reunanen, Hanna Nuorviita, Harri Raittinen, Henrik Westerholm, Ilkka Mattila, Kari Oskari Kangas, Kimmo Ahola, Jan Landkammer, Jari

Paasonen, Juha Laine, Juhani Martti, Otso Ahonen, Pekka Snellman, Petri Korpivaara, Sami Kurhela, Santtu Ahonen, Seppo Anttila, Suvi-Tuuli Raittinen, Timo Pesonen ja Timo Turunen.

Kiitos ja seuraavaa risteilyä odotellen!

Pekka

Höyryseminaari Forum Marinumissa

Teksti ja kuvat: Santtu Ahonen

Perjantaina 14.8. pidettiin Meri tulee kaupunkiin -tapahtuman yhteydessä Forum Marinumissa Suomen Höyrypursiseuran seminaari, aiheena kelluva kulttuuriperintö. Petri ja Pekka Mattila avasivat tilaisuuden. Ohjelmassa oli kolme esitystä.

Museoviraston Hannu Matikka käsitteli osuudessaan kulttuuriperinnön laki- ja asetuserustaa. Kulkuvälineitä ei ole erikseen suojeltu lailla, mutta niiden käytön jatkuminen on haluttu turvata. Perinnealuksen määritelmä nojaa lakiin aluksen teknisestä turvallisuudesta ja turvallisesta käytöstä (1686/2009, muutos 670/2021): perinnealus on Museoviraston perinnealusrekisteriin merkitty, kotimaanliikenteessä pienimuotoisessa kaupallisessa käytössä oleva historiallinen alus, joka on vähintään 5,5 metriä pitkä ja suunniteltu ennen vuotta 1965. Traficomien perinnealusten turvallisuutta koskeva määräys tuli voimaan 1.1.2023.

Aluksesta kulttuuriperintökohteena puhuttiin monikerroksisena kokonaisuutena. Alus on yhtä aikaa esine, rakennus, tekninen järjestelmä ja historiallinen dokumentti, ja sen kulumat, korjaukset ja muutokset kertovat todellisesta historiasta. Aineettomaan perintöön kuuluvat merenkulun taidot, navigointi, laivanrakennus ja höyrykoneiden käyttö. Museolaivojen säilyminen on perustunut yksittäisiin

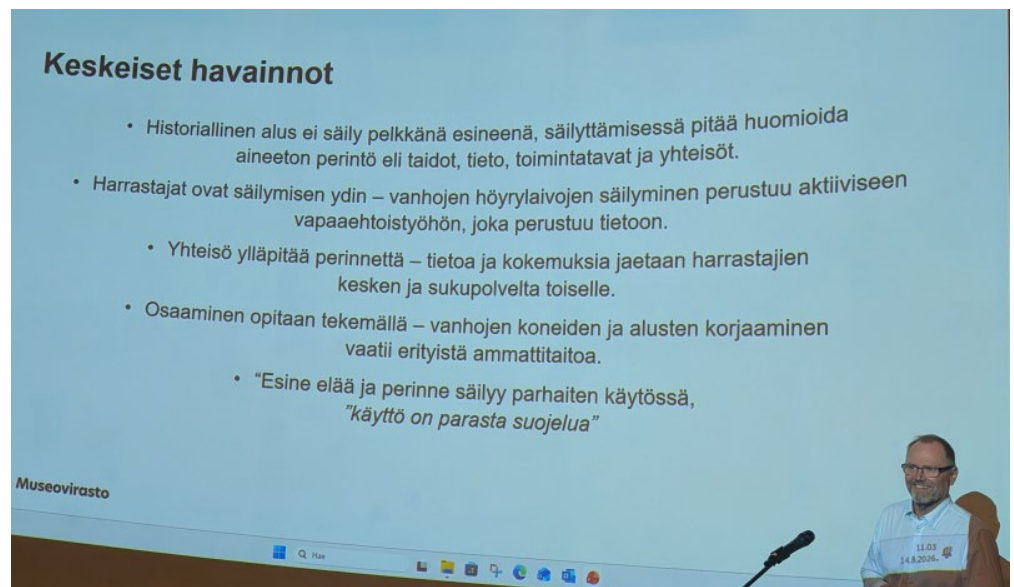
pelastushankkeisiin ja yhdistyksiin, muun muassa vuonna 1968 perustettuun Suomen

Höyrypursiseuraan, ja vasta myöhemmin valtion päätöksiin. Painotus on ajan myötä siirtynyt katoavasta tekniikasta kohti kansallista merihistoriaa, työtä ja arkea sekä lähihistoriaa, ja sisävesien merkitys on noussut vahvasti esiin.

Osuudessa muistutettiin myös 1980-luvusta.

Ammattiliikenteen ja uiton

hiipuesssa vanhoja höyrylaivoja myytiin harrastajille ja kunnostettiin huvikäyttöön. Ostohinta saattoi olla halpa, mutta ylläpito ja kattiloiden korjaus kallista. Huoli tunnettujen alusten päätymisestä ulkomaille tai romuksi oli aitoa. Keskeisenä viestinä oli, että harrastajat ovat säilymisen ydin ja että "käyttö on parasta suojelua". Käytännön tietona mainittiin, että liikenteen kulttuuriperintöavustuksia vuodelle 2027 haetaan 5.10.–13.11.2026.



Museoviraston Hannu Matikka kertoi havainnoistaan höyrylaivojen parissa



Oma kommenttini keskusteluun oli, että kasvava, fraktaalinen sääntely on koko harrastukselle iso uhka. Laivoihin ja muun muassa miehistön pätevyyyksiin kohdistuu yhä tiukkenevia säädöksiä ja sääntöjä, jotka uhkaavat viedä pohjan pois. Itse ehdin nykytahdilla varmaan eläkkeelle, ennen kuin saan niin sanotun höyrypätevyyden konehuoneeseen. Ja tälläkin reissulla Turson on pitänyt kerätä slagit kannelle teräskonttiin, vaikka tuhka on myrkytöntä ja luontoon sellaisenaan yhtä sopivaa kuin vaikkapa puhdas, poltettu hiekka.

Toinen esitys käsitteli perinnealusten katsastuksia Suomessa, näkökulmina turvallisuus, kulttuuriperintö ja viranomaisvaatimukset. Traficom vastaa keskeisestä valvonnasta, ja katsastuksia tekevät sekä Traficomien omat että nimetyt katsastajat. Perinnealuksille voidaan soveltaa erityisvaatimuksia, ja tavoitteena on, että turvallisuustaso pysyy hyväksyttävällä tasolla.

Kolmannen esityksen, Suomen Höyrypursiseura ry:n osuuden, piti Ilmo Kuutti. Esitysten jälkeen seminaarin osallistujat olivat melko yksimielisiä siitä, että tätä formaattia kannattaisi jatkaa myös tulevaisuudessa.