

LAIIVA

2/2011

SUOMEN LAIVAHISTORIAA

9,40 €



Suomen höyrylaivasto ihastutti Pietarin Nevalla :: Laivanrakennuskatsaus :: Novo-laivat :: Ruotsinlaiva rapistuu Israelissa



Suomalaislaivasto valloitti Pietarin

Laiva-lehti vieraili Turson mukana sotakorvausaluksen entisessä kotikaupungissa itärajan toisella puolen. TEKSTI JA KUVAT RAMI WIRRANKOSKI

Heti puolen yön jälkeen lauantaina 28. toukokuuta tapahtui Pietarissa jotain varsin historiallista: armada vanhoja suomalaisia höyry- ja moottorialuksia purjehti ylös Neva-jokea ja ankkuroi Petropavlovskin (Pietari-Paavali) linnoituksen edustalle joelle.

Tapaus oli merkitykseltään tiedostettua historiallisempi, sillä viimeksi Suomen lippua – tai yleensä mitään ulkomaalaista lippua – hulmauttanut alus ei ole päässyt Pietarin siltojen alta Nevalle sitten vuoden 1938. Viime vuonna tosin tiedetään ruotsalaisen priki **Tre Kronor af Stockholmin** käyneen ankkurissa samaisessa paikassa.

Nevan kauttakululiikennesopimus solmittiin Suomen ja Neuvostoliiton välillä Tarton rauhansopimuksen yhteydessä vuonna 1920. Venäjän vallankumouksen katkaisema suomalaisalusten liikkuminen Nevan kautta Laatokalle saatiin silloin uudelleen käyntiin.

Sopimuksen 16–18 artiklat käsittelivät



Pietarin kaupungin lippu.

nimenomaisesti Nevan kauttakulkua ja molemminpuolista liikennettä Laatokalla.

”Venäjä sitoutuu myöntämään suomalaisille kauppa- ja tavara-aluksille esteetön kulun Nevalle Suomenlahden ja Laatokan välillä samoilla ehdoilla kuin venäläisillekin aluksille. Ensin mainitut eivät kuitenkaan saa kuljettaa sotatavaraa eikä sotilasomaisuutta.” Näin totesi 17. artikla.

Suomalaisliikennettä Nevalle riittikin, sillä Laatokan rantamilla oli lukuisia saho-

ja sekä muun muassa Pitkärannan selluloosatehdas. Suomalais tuotteita kuljetettiin vesitse laivoilla ja hinaajien vetämillä proomuilla lähinnä edelleenlastattavaksi Viipurin ulkosatamaan Uuraaseen.

Liikenne katkesi Neuvostoliiton yksipuolisella ilmoituksella vuonna 1938, kun maidemme välit olivat alkaneet viilentyä. Tiedossa ei ole, mikä oli viimeinen suomalaisalus, joka pääsi ulos Laatokalta Leningradin kautta, mutta samana vuonna ainakin pitkärantalainen Diesen Woodin höyrylaiva **Altai** myytiin Viroon ja pääsi vielä Suomenlahdelle. Tämän jälkeen kaikki tavaraliikenne Suomenlahden ja Laatokan välillä jouduttiin hoitamaan rautateitse.

SUOMALAISLAIVASTON LIPPULAIVANA oli luonnollisesti höyrylaiva **Turso**, joka lähti yksin Helsingistä ja johti muun Saimaalta tulleen laivaston Viipurista Pietariin.

Turson miehistön määrä menomatkal-

la oli 16 henkeä. Laivan päällikkönä oli merikapteeni *Pentti Auranaho* ja yliperämiehenä *Olli Kortman*. Konemestariksi oli pestattu *Ari Reunanen*, ja kone- ja kattilahuoneissa hääräsivät *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 ahkeroinivat *Esko Härö* ja *Marko Runtal*. Erilaisissa kansihommissa työskenteli allekirjoittaneen lisäksi *Poku Sipola*.

Laivaväen muonituksesta vastasi *Taru Laatu-Härö*. "Yhdysupseerin" vaativassa tehtävässä työskenteli Turso-yhdistyksen puheenjohtaja *Pekka Snellman* ja yhdistyksen sihteerin *Juhani Haasion* tehtävänä oli huolehtia siitä, että miehistö pysyi vaativalla matkalla kunnossa. Matkan dokumentoinnista vastasi *Matti Pietikäinen*.

ENSIMMÄINEN PÄIVÄ

Sunnuntaiamu 22. toukokuuta valkeani lämpimän kauniina. Parempaa purjehdussäätä ei olisi voinut enää toivoa. Pikkuhiljaa miehistö saapui Tursole Hietalahteen ja laivan lähtövalmistelut pääsivät kuumeisesti käyntiin. Aluksen kattiloita oli lämmitetty jo useiden tuntien ajan ja hiilibokseissa oli tavaraa yli 50 tonnia – tarpeeksi matkaan Pietariin ja takaisin. Näin ainakin oli laskettu.

Laivan köydet irrotettiin hieman aamukahdeksan jälkeen ja matka Eteläsatamaan alkoi. Perille saavuttiin tunnin sisällä. Eteläsatamassa laivalle saapui kolmisenkymmentä kutsuvierasta sekä median edustajia. Kun köydet uudelleen irrotettiin puolisen tuntia myöhemmin, jäi rannalle monta huiskuttajaa. Ystäviä, sukulaisia, puolisoita.

Turson matka kulki Helsingistä Loviisaan Valkoon saakka kutsuvierasristeilynä. Matka oli varmasti ikimuistoinen sään ollessa suotuisa. Aluksen tärkeintä tukijaa Jane ja Aatos Erkon säätiotä edustava *Klaus Rahka* viihdytti hanurimusiikillaan matkalaisia, joista moni yhtyi tu-



LÄHTÖÄ VAILLE VALMIS. Pekka Snellman piti kutsuvieraille puheen ennen Turson lähtöä Helsingistä Loviisaan.



tujen laulujen melodioihin.

Pitkän ja antoisan päivän päätteeksi Turso kiinnitettiin Kotkaan Merikeskus Vellamon laituriin kellon lähestyessä puolta yötä.

TOINEN PÄIVÄ

Edellisenä iltana maista ei onnistuttu saamaan sähköä laivalle, joten dieselgeneraattori pidettiin yön yli päällä. Kotkan satamaa ei silti ole moittiminen: sähköä ei saatu mistään laiturista itärajan takanakaan.

Varhain aamulla laiturille saatiin imuauto, joka tyhjensi aluksen septitankit, ja pian tämän jälkeen Kymenlaakson VPK:n tankkiauto, joka täytti kaikki kolme makeavesitankkia.

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 vesiongelmatt tulivatkin matkan aikana tutuiksi.





VESSA JA VESIPOSTI. Kymenlaakson vapaapalokunta toi Tursole Kotkassa makeaa vettä.



MONITAITURI. Esko Härölle riitti monenlaisia puuhia koko matkan ajaksi.

voimin ratkennut. Suurimmalta osalta laivaväestöä löytyi sen laadun erityisosaamista, joista moni työnantaja voisi olla suorastaan kateellinen.

Kotkan kantasatama jäi perän taakse varttia yli kymmenen ja Turso suuntasi kohti itärajaa perässään vauhdikkaasti saapuva matalapaine. Sadealue saavutti aluksen hie-man ennen tuloa Santion raja-asetalle kello kolmen hujakoilla iltapäivällä.

Merivartioston hytillisen rib-veneen käynti oli viimeinen häivähdys kotomaasta. Passien ja aluksen asiakirjojen tarkastuksen jälkeen rajavartijat kyyditsivät Kotkasta laivalle tulleen vuorineuvos *Jaakko Rauramon* mukanaan takaisin mantereelle.

Vajaan puolen tunnin kuluttua Turso ylitti valtakunnan rajan ja jatkoi päivän harmaudessa sateen piiskatessa kansia kohti Viipuria.

Puoli kahdeksan aikoihin illalla paikallista aikaa aluksen viereen ajoi suuri-kokoinen venäläinen luotsialus ja matka



VIERAS LAIVALLE. Vuorineuvos *Jaakko Rauramo* Turso-yhdistyksen sihteerin ja Pietariin matkanneen laivaston lääkärin *Juhani Haasion* kanssa aluksen kannella.

Tutuiksi tulivat myös matkatoverit. Ennen matkaa moni ei tuntenut toisiaan, eikä laivaa, joten suurimpia ongelmia matkalla olivat eri järjestelmien ja paikkojen opettelu. Mitä löytyy mistäkin ja mitä

pitää millekin tehdä. Ilman monipuolisia, aluksen koko kuuden vuoden kunnostusajan laivalla olleiden Esko Härön ja Marko Runtalin taitoja moni matkan aikana seurannut ongelma ei olisi oman väen



HIKISTÄ HOMMAA. Konemestari *Ari Reunanen* vilvoittelee ja lämmittäjä *Otto Haapa* hikoilee kattilahuoneessa.





RAJAMAILLA. Rajavartiosto kävi tarkastamassa passit Santion raja-aseman luona. Ennen Uurasta alukselle saapui venäläinen luotsi.

jatkui luotsin avustamana. Vysotskin eli entisen suomalaisen Uuraan ensimmäinen näky oli pitkä satamalaituri monine kraanoineen ja hiilikasoineen. Heti sataman jälkeen väylä kapeni Uuraan- ja Ravansaaren väliseksi kapeaksi salmeksi. Kun itäpuolinen Uuraansaari näytti olevan laajalti asuttu ja rakennettu, oli sen sijaan länsipuolinen Ravansaari pelkkää metsikköä. Muutenkaan pienillä saarilla saati rannoissa ei ollut havaittavissa Suomen kaltaista mökkiasutusta.

Uuras kuului vuoteen 1936 saakka Johanneksen kuntaan, mutta liitettiin sen jälkeen Viipurin kaupunkiin. Neuvostoliitolle jouduttuaan sen nimeksi tuli ruotsalaisperäinen Trongsund, mutta vuonna 1948 alue uudelleennimettiin Vysotskiksi talvisodassa kuolleen konekiväärin miehen *Kuzma Dmitrievitsh Vysotskin* kunniaksi.

Uuraansalmessa olevan pienen laivatelakan lisäksi rantaa pitää tukikohtanaan Beretovaja Ohranan eli rannikkovartioston sekä luotsien alukset. Mitään varsinaista ranta-asutusta alueella ei ole.

Suomalaisaikana salmen molemmin puolin olevat saaret olivat täynnä hyöriä. Laivaliikenne oli vilkasta, kun hinaajat veivät proomuillaan saarien rannoista lauta-kuormia merilaivoille. Viipurin höyryvenhe-yhtiön alukset hoitivat paikallisiikennettä ja kulkivat myös kaupunkiin. Höyrylaiva-rettejä oli aina Koivistolle saakka.

Uuraansalmen loppupäässä aukeni tuulinen ja laaja Viipurinlahti, jonka takaa jo hämmötti kaupungin tunnusmerkki: Viipurinlinnan torni.

Laituriin Turso kiinnittyi kellon lähennessä iltakymmentä. Suurin osa Saimaalta tulleista laivoista oli jo saapunut perille, ainoastaan pari saapui Turson jälkeen.

Ennen puolta yötä sade vihdoin taukosi ja pilvet alkoivat revetä paljastaen horisonttiin painuvan ilta-auringon. Tämä näytelmä ei paljon lohduttanut, sillä laivaväki oli tiukasti sidottu alukselle siihen saakka, kunnes venäläistyylisesti epämääräisen ajankulun siivittämänä hoidettu rajamuodollisuus lukuisine vis-



OHRANA VALVOO. Beretovaja Ohranan eli Venäjän rannikkovartioston aluksia Uuraassa.



TUTTU HATTUPÄÄ. Viipurinlinna näkyi satamaan tullessa jo kaukaa laivoille.



MÄRKIÄ POIKIA. Venäläisen tv-yhtiön kuvaaja ja toimittaja kastuivat kumivenekytyksessä.



USKOMATON NÄKY. Viipurin ja Koiviston väli sellattiin kauniissa auringonpaisteessa, ja suomalaislaivasto olikin uskomaton näky muuten autiolla merellä.

kaaleineen oli saatu hoidettua.

Ja vettä oli jälleen turha haikailla, joten sähköä sentään yritettiin laivalle saada yöksi. Rohkeimmat saivat laiturilla olleen kaapin auki, mutta sisältö oli sen verran epämääräisen näköistä, että yrityksestä luovuttiin.

Lopulta laiturille tepasteli isoa olkalaukkuaan kantaen parrakas mieshenkilö, joka kaipasi laivan "masinistia". Hän paljastui sataman sähkömieheksi. Vedimme laivan omat kaapelit maihin ja yritys saada paikallista virtaa oli hyvä, mutta tuhoon tuomittu. Kaapelin pää oli ensin purettava, jonka jälkeen sähkömies kostutti sormensa suussaan ja läpsäisi sähkökaapin johtokiinnittintä todetakseen, onko se jännitteinen. Noh, olihan se, ainakin pienestä valokaaresta päätellen.

Parin tunnin erilaisten viritelmäsovelusten jälkeen sähköä laivalle ei onnistuttu saamaan, joten generaattori sai jälleen jäädä hurisemaan kannelle. Yöpuulle laivan väki pääsi tunti puolen yön jälkeen.

KOLMAS PÄIVÄ

Tiistai 24. kesäkuuta valkeni aurinkoisena, mutta kovatuulisena. Laajan Viipurinlahden yli puhaltava koillistuuli nosti ajoittain lahdelle vaahtopäitä.

Jo tässä vaiheessa Turson hiilenkulutus oli ollut laskettua suurempaa ja heräsi kysymys siitä, voidaanko jostain ostaa lisää hiiltä. Parinkymmenen metrin päässä laiturilla olisi ollut valtava hiilikasa, mutta koska hiili on Venäjällä valtion omaisuutta, ei myyntiorganisaation löytäminen osoittautunut tällä erää tuottoisaksi ja ongelman ratkaisu päätettiin siirtää Pietariin. Tosin matkan edetessä hiilen kulutus selvästi väheni, kun lämmittäjät oppivat oikean tahdin ja tulipesien vetosäädöt.

Kun laiva oli saatu merikuntoon ja viralliset, lukuisten leimojen täplittämät paperit alukselle, päästiin puoli yhdentoista maissa lähtemään matkaan kokonaisuena saattueena. Alukset oli jaettu kolmeen eri ryhmään, joiden vetäjälaivoissa oli paikallinen luotsi.



HUILIA. Raskas työ vaatii välillä lepoa. Poku Sipola, Taru Laatu-Härö, Esko Härö ja Pasi Alhainen lepäämässä Turson peräkannella.



HAMPAATON LAIVASTO. Primorskin eli Koiviston sotasatama laivoineen ilman tykkeitä.

Turson lisäksi Viipurista lähti melkoinen suomalaiskolonna matkaan. Vanavedessä seurasivat aakosjärjestyksessä lueteltuina höyrylaivat **Ahti, Ansio, Antero, Enso, Heikki Peuranen Enea**-proomuinen, **Hurma, Oberon III, Otso, Puhois, Saimaa** ja **Wenno** sekä moottorilaivat **Arno** ja **Tornator I**. Varmasti ennennäkemätön näky paitsi Viipurinlahdella, myös kaikkialla seuraavissa satamissa!

Kuinka moni näistä laivoista Turson lisäksi oli aiemmin käynyt Pietarissa, ei ole varmaa. Ehkäpä ainakin Saimaa ja Wenno varmuudella. Yksi laivoista oli sen sijaan jo toisella "kotimatallaan"

Viipurista Pietariin, nimittäin Heikki Peuranen. Alus valmistui Viipurin konepajalta vuonna 1897 pietarilaiselle kauppaneuvokselle nimellä **Sankt Peterburg**, nimettiin sitten **Petrogradiksi** kaupungin nimenmuutoksen yhteydessä vuonna 1914 ja joutui laivaston käyttöön heti sen jälkeen. Alus jäi keväällä 1918 Helsinkiin ja sai valtiolta suomalaistunnuksen **B 25**. Myöhemmin sen osti Ab W. Gutzeit & Co ja teki siitä hinaaja Heikki Peurasen. Korjatkoon tämä jälleen kerran laivan virheellisiä alkutietoja.

Heti satamastalähdön jälkeen Turson rinnalle ajoi kovassa aallokossa pieni no-



KOLIKOLI KOIVISTOLLA. Turson ankkuri nousee varhain aamulla Primorskin edustalla. Halkojen lastaus laivojen bokseihin jatkui pitkälle iltaan.

peakulkuinen kumivene. Sen kaksi matkustajaa olivat laivan kannelle päästyään läpimärkiä. Kyseessä oli venäläisen NTV 4 -kanavan uutiskuvausryhmä. Kuvaaja kuvatteli kameraansa kattilahuoneen yläritillä tunnin verran. Kun kysyin toimittaja *Aleksej Tsebotarjeviltä*, eikö kameralle ollut suojapussia, kaivoi hän sellaisen kameran sivukotelosta. Myöhäistä mikä myöhäistä.

Ryhmä kuvasi koko päivämatkan ajan uutiskuvaa Tursolta ja teki myös haastatteluja. Myöhemmin ryhmä siirtyi höyrylaiva Saimaalle ja palasi jälleen Pietarissa Tursolle.

Matka sujui ongelmitta, ainakin Turson osalta, mutta kun kilometrien pituiseksi letkaksi venynyt saattue pääsi Uuraan suojista avomerelle, joutuivat pienemmät alukset melkoiseen keikutukseen. Onnellisesti silti saavuttiin Koiviston salmeen ja pian saatiinkin näkyviin vuonna 1904 valmistunut Primorskin eli entisen Koiviston suomalaisajan kivikirkon torni. Koiviston taajama-alue ja sen jälkeinen sotasatama sivuutettiin ja saavuttiin pian yöpymispaikalle, johon Turso puoli viiden aikoihin iltapäivällä tipautti ankkurinsa. Ahteriva-

rastosta löytyi ankkuripallo ja -valo, jotka vedettiin ylös laivan saalinkiin.

Muut alukset pienen syväyksensä johdosta pääsivät jatkamaan Penttilän kylän puolelle rakennettuun suojaiseen satamaan. Muutama kilometri Penttilästä etelään on valtava Primorskin öljysatama, jossa silläkin hetkellä lastasi kolme isoa tankkeria pohjoisen mustaa kultaa.

Satamaan oli matkan venäläisjärjestäjä varannut valtavan halkokasan, jota yhdysmiehenä toiminut merikapteeni *Sergej Timoshkov* jatkuvasti traktorinsa etukuormaajalla kävi täydentämässä. Myöhemmin tosin selvisi, että halot oli toimittanut suomalainen UPM-Kymmene, koska Venäjällä ei tunneta metrin koivuhalkoja!

Timoshkov vastasi itse asiassa koko laivastokäynnin organisoinnista ja kertoi, että sen saaminen Pietariin ja nimenomaan Nevan siltojen yläpuolelle oli vaatinut kuuden kuukauden työn ja itsensä pääministeri *Vladimir Putinin* allekirjoittaman paperin.

Koko suomalaislaivaston matka Pietariin ajoitettiin kaupungin 308-vuotisjuhlien tienoille ja kutsu alusten tulosta oli saatu



POSEERAUS. Sekatavara kauppa Zolotaja Rybka eli Kultainen Kala on Primorskissa auki 24/7.

Pietarin kaupungilta. Kaupunki vastasi sopimuksensa mukaan laivojen polttoaine- ja muonituskustannuksista, kun taas muista kuluista vastasivat alusten omistajat ja miehistöt. Tuntuukin hieman surkuhupaiselta se, että Venäjän kokoisessa maassa ei ole jäljellä enää ainoatakaan kulkukuntoista vanhaa höyrylaivaa, kun pienessä Suomessa niitä on pitkälti toistasataa!

Vaikkakin Turso jäi yöksi ankkuriin, tarjoutui miehistölle vihdoin mahdollisuus päästä maihin. Pienellä porukalla matkasimme Viipurista Koivistolle saattoaluksena olleella Portnadzorin (Pietarin sataman meriliikennehallinto) veneellä





MASSIIVJÄRKÄLEET. Kotlinin saaren länsipäässä sijaitsee yksi Nevan tulvapadon porteista. Sen kautta kulkee koko Pietarin laivaliikenne.

satamaan ja jälleen venäläisellä tarkkuudella suoritetun passien tarkastuksen ja niiden tietojen ylöskirjaamisen jälkeen pääsimme tutkimaan kylän elämää.

Heti sataman portin vieressä sijainnut kauppa oli hyvä läpileikkaus siihen, mitä venäläiset kaupasta ostavat: puolet elintarvikkeita, puolet viinaa. Kylän elämä oli vaisua, mutta harvalukuinen autokanta uutta. Toisin oli todettava rakennuksista, joista paria isoa kerrostaloa lukuun ottamatta suurin osa oli kuluneenrähjäisiä puutaloja. Ulkorakennusten katot olivat romahtaneet ja piha-alueet villissä tilassa.

Aika ajoin röttelöiden väliin oli kohonnut huikeannäköisiä – ja varmasti myös hintavia – luksustaloja. Lienevät olleet raharikkaiden huviloita. Varmasti jonkun vuoden kuluttua Koivistonkin ilme kohentuu, jos näitä arkkitehtuurin kummajaisia voi kohentumiseksi sanoa. Totesimme silti, että ainakin muutama talo rakennustapansa perusteella lienee ollut suomalaisajalta peräisin.

Parin tunnin tutustumiskierroksen päätteeksi palasimme yöksi laivalle ja rantautuneiden alusten miehistöt jatkoivat halkojen kuljetusta aluksilleen ja illanviettoa laiturissa. Aurinko laski punaisena ja huonoa enteillen taivaanrannan taakse.

NELJÄS PÄIVÄ

Sananlasku ”illan rusko, aamun pasko” piti paikkansa, sillä keskiviikkoamu 25. toukokuuta valkeni pilvisenä ja tuulise-



KULLANKIMALLUSTA. Kronstadtin sotasataman takana kohoaa komea ortodoksinen kirkko.

na. Vettäkin vihmoi ajoittain.

Turson varsinainen ensimmäinen merellä suoritettu ankkurinnosto Koiviston edustalla taltioitui uutisryhmän kameraan, kun Esko Härö joukkueineen käynnisti höyrykäyttöisen ankkuripelin. Pienen ”harjoittelun” jälkeen ankkuri nousi vedestä sievästi, ankkurikettingin tosin tuodessa mudansekasta öljyä kannelle. Paikalla todettiinkin, että pohjassa öljyä lienee paksuimmaltikin. Olisiko läheisestä öljysatamasta päässyt sitä ajoittain karkaamaan?

Saattueella oli nyt vastassaan, heti kun

Koiviston eli Koivusaaren suojasta päästiin avomerelle, voimakas etelälounaistuuli. Luvassa oli ajoittain jopa 16 metriä sekunnissa, joten pienelle Otsolle se oli liikaa. Kiihuttuaan aikansa armadan perässä ja yrittäen tehdä siksakkia sen miehistö päätti palata laivoineen takaisin Koivistolle pitämään tuulta. Myöhemmin kuulumme, että muun muassa aluksen kaikki astiat olivat rikkoontuneet. Pari päivää myöhemmin Otso pääsi Pietariin tuulten rauhoittuessa.

Koivu- tai muillakaan Koiviston saarilla aiemmin sijainneista suurista kylistä



VANHOJA HÖYRYJÄ. Pietarissa lienee ainakin neljä vanhaa höyryhinaajaa. Vasemmalla Mashinist ja PB-45, oikealla nimetön höyryhinaaja.



AMIRALITEETIN TELAKKA. Vasemmalla varusteltavana oleva uiva atomivoimalaitos Akademik Lomonosov ja oikealla jäänmurtaja Sankt Peterburg.



SADETTA JA PAISTETTA. Turso saapui kovassa sateessa Pietariin Leutenant Smidtin laituriin höyrykäyttöisen jäänmurtajan ja museolaiva Krasinin lähelle. Yhdistyksen puheenjohtaja Pekka Snellman on väsynyt mutta onnellinen.

ja ranta-taloista ei enää ollut mitään havaintoa. Pelkkää metsää ja risukkoa.

Viitisen tuntia myöhemmin saattue saapui Pietarin redialueelle, jossa odotettiin kolmisenkymmentä suurta merilaivaa pääsyään tähän Itämeren suursatamaan joko purkamaan tai lastaamaan. Turson johtaessa letkaa kuljimme aivan kohtisuoraan Suomenlahden etelärantaa kohden, jonka jälkeen käännyimme 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.

Kotlinin saaren pohjoinen pengertie tulvaportteineen laitettiin työn alle jo neuvostoajalla, vuonna 1979, mutta vasta parisen vuotta sitten saatiin eteläinen pato valmiiksi. Padon tarkoitus on suojella Pietaria tulvilta. Tulvat ovat joskus ylittäneet jopa nelimetrisiksi. Patojen pituus on yhteensä 25,4 kilometriä ja sen päälle on valmistumassa Pietarin kuusikaistainen kehätie. Pato alkaa pohjoisesta Gorskajasta ja päättyy Kotlinin kautta etelään lähelle Lomonosovia. Padon on kerrottu tulleen tähän saakka maksamaan yli 500 miljoonaa Yhdysvaltain dollaria.

Heti padon jälkeen saaren länsipäädystä on suomalaisen Containershipsin hallinnoima satama ja saaren etelärannal-

la on kilometrien pituudelta Kronstadtin laivastotukikohta, jonka aallonmurtajiin ennen lukuisat sukellusveneet kiinnittyivät. Nyt laivastotukikohta on menettänyt merkityksensä ja siellä makaa etupäässä ränsistyneitä vanhoja aluksia.

Pian Kronstadtin jälkeen Turson johtama saattue jatkoi viitoitetulle Pietariin johtavalle väylälle, kun saimme tiedon, että Tornator I tulee kohta rinnalle. Näin kävikin, ja suoritimme vauhdissa laivan sivuunkinnityksen ja lääkärin vierailun toiselle alukselle, jossa mukana ollut oli liukastunut laivan portaissa. Vamma oli pian hoidettu ja matka jatkui.

Pietariin jatkoimme uutta viime vuonna avattua meriväylää pitkin sen sijaan, että olisimme ajaneet perinteisen merikanavan kautta Nevalle.

Pian väylällä tuli vastaan jättimäisen kokoinen matkustajaristeilijä **Vision of the Seas**, joka juuri oli lähtenyt Vasiljevskin saaren lounaisosaan rakennetusta valtavankokoisesta uudesta Morskoj Fasad-satamasta merelle. Alus töräytti sumutorvellaan tervehdyksensä Tursolle, joka visselillään vastasi ponnekkaasti. Sama toistui sitten kaikkiaan 13 kertaa laivan sivuuttaessa kaikki suomalaisalukset.

Fasad-satama on kooltaan 400 hehtaaria ja rakennettu täyttömaalle. Sen läheisyyteen on kohonnut kokonainen uusi

kaupunginosa pilvenpiirtäjineen ja lisää rakennetaan koko ajan. Myös Suomen ja Ruotsin lauttaliikenne siirtyi toukokuun lopulla vanhasta terminaalista tähän uuteen satamaan. Arvioni mukaan isoja matkustajaristeilijöitä mahtuu laituriin kerrallaan ainakin kahdeksan.

Kaikille laivallaolijoille väylä oli uusi kokemus, ja samalla saimme tilaisuuden tarkastella, mitä tavaraa Gutujevskin saaren toisella puolella on nähtävissä. Normaalisti aiemmin Pietariin kuljettaessa tämä satama-alue telakoineen jää Merikanavasta katsottuna pimentoon. Ainakin havaitsimme neljä isoa, Turson kokoluokkaa olevaa höyryhinaajaa, joista yksi oli maissa ja kaksi ilmeisesti höyryntuottajina laivakorjauksissa.

Amiraliteetin telakkaa sivuuttaessamme näimme telakan uuden **Taifun**hinaajan, jonka nimen se oli perinyt meidän nyt ohikulkevalta laivalta. Telakalla oli työn alla valtava asuntolaivaa muistuttava kompleks, joka kuulemma – näin ainakin kuulumme myöhemmin – itse asiassa on uiva ydinvoimalaitos pohjoisen merialueiden öljynporauskentille.

Tässä vaiheessa taivas repesi ja antoi roiman kaatosateen, joka pimensi näkymät. Hetkisen kuluttua kiinnitimme laivan Leutenant Smidtin laituriin, aivan höyryjäänmurtajan ja museolaiva **Krasinin** lähe-



VIERAITA. Tursolla palvellut matruusi kävi pikkupoikansa kanssa ihmettelemässä alukselle tehtyjä muutoksia. Myös laivastoakatemia poikia riitti. Sergei pääsee kohta purjekoululaiva Mirille ja siviileissä oleva Aleksei on tullut kouluun Murmanskista saakka. Otto Haapa poseeraa yhdessä Turson venäläisaikaisen konemestarin Solomeniukin ja aluksen Suomeen myyneen EcoFenixin johtajan Bugajevin kanssa.

syyteen, uivaan terminaaliin. Kello näytti tuolloin aikaa 20.20, mutta pitkä päivä ei suinkaan vielä ollut päätöksessä.

Samaan laituriin Turson kanssa kiinnittyi puumalalaisten kuramyylly Wenno ja hieman ylemmäksi jokea mikkeliäisten 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. Sähkön saanti ei tälläkään kertaa onnistunut.

VIIDES PÄIVÄ

Pietari näyttäytyi torstaina 26. toukokuuta kaikessa kauneudessaan sateen mentyä ohii ja auringonsäteiden kimalliellessä kullatuista kirkkojen kupoleista ja torneista. Päivän aikana siivosimme laivaa, pesimme kansia ja kiilloitimme messinkejä, joka välillä tuntui loputtomalta työltä.

Omaakin aikaa onneksi järjestyi, ja vaikka tutustuminen jäänmurtaja Krasiniin ei aluksen opaskierrosten aikataulun mukaan onnistunutkaan, tarjoutui kuitenkin tilaisuus käydä vallan mahtavassa laivastomuseossa saaren itäpäädyssä.

Seuraavana yönä jaksoin valvoa niin pitkään, että ehdin seurata Nevan siltojen yöllistä nostamista ja laivojen lipumista silta-aukoista ylävirtaan.

KUUKES PÄIVÄ

Toukokuun 27. päivä jatkui vielä aurinkoisena ja puolenpäivän maissa Turson mastosta vedettiin keulasta perään ulottuva juhraliputus sekä nostettiin Pietarin kaupungin ja juhlatapahtuman liput laivan saalinkiin.

Myöhemmin iltapäivällä laituria kansoittivat sankat ihmisjoukot, joista useampi olisi halunnut tutustua laivaan. Sisään tosin päästimme vain hyvillä verukkeilla



SIINÄ SE ON! Turson venäläisaikainen päällikkö Araratov laituriilla yhdessä kapteeni Pentti Aranahon ja Pekka Snellmanin kanssa.

liikkeellä olevia ihmisiä. Suurin yksittäinen joukko koostui laivastoakatemia oppilaita, joita laivalla tuntui riittävän jatkuvalla syötöllä. Harmittavan huonolla englannin kielellä pojat olivat matkaan lähteneet, mutta elekielellä ja kovasti selittämällä saatiin laivan toimintaa heillekin opastettua.

Jostain syystä monia venäläisiä kiinnosti erityisesti se, mitä aluksella tehdään jätteille. Heitetäänkö jotain mereen ja miksi? Kärsivällisesti selitin jokaiselle, että ainoa, mitä alukselta menee veteen, on lauhdevesi ja kattilan tulipesien tuhka, joka taas on mineraalia eikä saastuta. Kohokohta oli kuitenkin 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.

Perjantai kului aluksella normaaleissa rutiineissa: siivousta ja kiilloitusta, joskin myös alusvierailuja. Isolla joukolla ehdimme tosin vielä käydä illan kuluessa syömässä paikallisessa ravintolassa.

Sitä ennen oli kuitenkin se paljon puhuttu paskatankkeritapaus. Aluksen septitankit oli sovittu tyhjennettäväksi ja tankkerin piti tulla laivan kylkeen iltapäivällä kello 14.00. Sitä ei kuulunut eikä kuulunut. Lopulta tankkeri suvaitsi saapua lähempänä iltookahdeksaa.

Venäläisillähän ei tunnetusti ole absoluuttista ajantajua. Kaikki kyllä ennen pitkään järjestyy. "No problems" tulikin laivalla lentäväksi lauseeksi.

Ensinnäkin tankkeri tuli melkoisella rytinällä Turson kylkeen, mutta onneksi meillä oli paljon fendareita ja tankkerilla



KAIKKI KARTALLA. Karttaan on katkoviivalla piirretty suomalaislaivaston matkareitti mereltä Petropavlovskin linnoitukselle, jonne 14 laivaa ankkuroi ja sai seurakseen vielä pienen höyrypursi Lallin. Kuvasta puuttuu kansikuvassa oleva höyrylaiva Antero.

joustava puulista kyljessään. Parrakas venäläiskapteeni huuteli ohjeita brykaltaan, ja pari laivan miestä alkoi vedellä letkujaan – joiden liittimet luonnollisestikaan eivät mihinkään sopineet. Nerokasta paikallistekniikkaa hyödyntäen imusessio saatiin kuitenkin alkuun. Sen jälkeen alkoikin neuvottelu imun parantamisesta ja pilssivesien

poistosta. Muutaman kaljatölkin siirrettyä venäläisalakseen, homma alkoi pelata. Taisi pieni summa eurojakin auttaa asiaa.

SEITSEMÄS PÄIVÄ

Nevan sillat, tai ensimmäinen Isolla Nevalla oleva, Leutenant Smidtin silta, aukeaa normaalisti kello 01.25. Tänä yönä

siltavahti oli komennettu aiemmin töihin, sillä ylöspäin oli pyrkimässä kaupungin kutsuvierasjoukko: 13 suomalaislaivaa.

Vartin yli puolen yön lauantaina 28. toukokuuta Turso irrotettiin laiturista, päällikkö jokiluotsin avustamana ohjasi Turson Nevalle. Matkan puolessavälissä kauniisti juhluvallaistu ensimmäinen silta alkoi avautua majesteettillisesti ja Turso ensimmäisenä aluksista kulki 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 laskettiin Nevan pohjaan lähelle Troitskin siltaa. Oli aika laittaa laiva yöpuulle. Itse jäin vapaaehtoisesti kansivahtiin, sillä halusin seurata tätä tunnelmaa pitempään; lastilaivojen solumista ylävirtaan ja myöhemmin toisten tuloa alavirtaan. Kaupungin ja Nevan yöliikennettä, ja imeä itseeni koko tämän historiallisen tapahtuman vaikutteita, kun kaupungin kaikki valot, Talvipalatsia



LIPPUSIIMA. Turso juhraliputettuna. Laivatapahtuman koordinaattorilla Sergej Timoshkovilla riittää kiirettä. Ari Reunanen on saanut Tursole vieraaksi kaikkien tunteman höyrymiehen Kalle Salmisen.





VÄRIEN LEIKKIÄ. Ensimmäinen Nevan silloista on auennut juhlallisesti.

lukuun ottamatta kello neljältä aamuyöllä sammuiivat ja kun voimakas virta heilutti ankkuroituja laivoja Nevan uomassa.

Aamulla aikaisin laivan molempien höyrykattiloiden, joiden tulet olivat sammuneet, tuubit harjattiin ja tuhka laskettiin Nevan aalloille matkalle kohti merta. Itse nukuin tuolloin jo pitkän päivän ja yön väsyttämänä. Aluksen uunien tuhkaa ja slagia jouduttiin muutenkin matkan aikana lähes joka lämmitysvuorossa poistamaan.

Lauantaipäivä Nevalla alkoi taas saateisena ja pilvisenä ja olimmekin vähän huolissamme iltapäivän juhlamenoista. Sankat venäläiskatsojajoukot, vaikka sää olikin sateinen, 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 asetui yhdessä Enson kanssa vetämään laivojen parijonoa Nevan etelärannan kautta takaisin ankkuripaikalle. Tässä vaiheessa viimeistään kaikki rannat olivat sakeana pietarilaisia. Ilmeisesti paikallinen media oli hoitanut työnsä hyvin.

Dvortsovyjn sillan kupeessa laivueeseen liittyi pieni *Timo Ranta-Knuutilan* ohjaama höyryvene **Lalli**, jonka hän oli tuonut Pietariin trailerilla. Höyryvene oli aiemmin ollut jopa mukana Nevski Prospektilla järjestetyssä kulkueessa!

Juhlakierroksen jälkeen Turso teki kaksi kutsuvierasristeilyä. Alus ajettiin



LOISTELIASTA. Kaupunki on Nevan rannoilla juhlavalaistu. Eremitaasi ja Petropavlovsk kilpailevat komeudellaan.



SULASSA SOVUSSA. Ensimmäisenä yönä Nevalla Turson seurana oli puumalalaisten Wenno, joka aika ajojin virtauksessa kolisteli Turson kupeita.

lähellä Moika-joen siltaa olevalle terminaalille ja vaivoin saatiin kiinnitettyä vuolaasti virtaavassa vedessä olevaan laituriin. Pääosa kutsuvieraista tuli Suomen Pietarin konsulaatista. Risteilyjen jälkeen ja köysisulkeisten päätyttyä oli takki kaililla niin tyhjä, ettei mieleenkään tullut enää yrittää lähteä yhdysveneellä kaupungille.

Päätinkin viettää vielä toisen yön kansivahdissa, sillä samalla sain mahdollisuuden pitää yllä kattiloiden lämmitystä seuraavaa päivää varten.

KAHDEKSAS PÄIVÄ

Sunnuntaiyö 29. toukokuuta oli kuulas, mutta kolea. Laivaliikenne Nevalla soljui tuttuun tapaan, joskin lukuisat juhlijoita täynnä ja vähän liian lähelle tulleet veneet hieman pitivät yövahtia varpaillaan. Mitään poikkeuksellista ei silti sattunut.

Lyhyen aamu-unen jälkeen palattiin takaisin laivarutiineihin. Vastaanotettiin veneillä tulleita vieraita ja saateltiin heitä matkaan.

Vessojen huuhteluongelma ja ylätankin tyhjentymisen ratkaistiin laittamalla



AJELULLE. Timo Ranta-Knuutila ajelutti Lallilaan tuttuja ja tuntemattomia.

uppopumppu jokeen ja pumppaamalla sillä vettä ylös. Samalla oikaistiin myös aluksen slagsidaa täyttämällä styyrpuurin puoleista tankkia.

Iltapäivällä oli aika jättää hyvästit Tursole ja suunnata yhdysveneellä puoli viiden pintaan rantaan ja kohti Morskoj Fasadissa 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 "koetusmatka" oli onnistunut loistavasti. Kysyessäni Esko Häröltä Pietarissa hänen mielipidettään siitä, miten varmasti alus sinne pääsisi, oli vastaus ilkeellinen "fifty-sixty". Varmasti tämä olisikin ollut totuus, ellei matkassa olisi ollut taitavia ja alansa osaavia ihmisiä.

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.

Pitkä ja ajoittain äärimmilleen rasittava matka ennestään tuntemattomien ja ahtaissa tiloissa eläen luonnollisesti aiheutti matkan loppuvaiheilla monien hermojen kiristymistä, mutta varmaa on, että aika tulee "kultaamaan muistot". Vaikka useasta suusta kuuluikin, että "ei ikinä enää Pietariin", jätti Turson matka varmasti kaikille unohtumattoman elämyksen ja toivonkipinän jo seuraavasta matkasta jonnekin lähialueelle.



JUHLAPÄIVÄ. Lauantaina laivat tekivät kunniakierroksen Nevalla. Alusten seassa puikkelehti kaksi juhlaväellä ja kutsuvierailta lastattua paikallista vesibussia monenkirjavine joukkoineen.