

Turso luovutettiin tilaajalleen Helsingin kaupungille 15.3.1945. Alus lähdössä luovutuskoeajolleen arvovaltaisen vierasjoukon miehittämänä. (Helsingin kaupunginarkisto)



Satamajäänsärkijä Turso

”Varhainen kuulas kesäaamu, elokuun ensimmäinen perjantai. Jo kaukaa kanavan niemen takaa nouseva musta savu paljastaa jotain erikoista tulevan ylös Saimaan kanavaa. Odotamme Soskuan sululla runsaat puolisen tuntia ja katselemme muita kanavalla liikkuvia laivoja.

Vihdoin odotus palkitaan: metsäisen mutkan takaa ilmestyy mustarunkoinen alus keula kohisten, työntäen sinisestä korsteenistaan paksua mustaa savua, joka laskeutuessaan kanavan reunalle peittää hetkeksi näkyvyyden ja tuoksuu aidolle höyrylaivalle.”

Näin kuvailee Raimo A. Wirrankoski Laiva-lehdessä höyryjäänsärkijä *Turson*, tuolloin vielä nimellä *Taifun*, paluuta Suomeen viime kesänä. Monien vaiheiden jälkeen saatiin sotakorvauksena pakoluovutettu alus ostetuksi takaisin vanhaan kotimaahansa. Karvalakkiregatassa *Turso* sai takaisin vanhan nimensä ja se nähtiin myös vanhalla nimellään tuolloin liikkeellä.

Tunnettu laivahistorioitsija Matti Pietikäinen kertoo *Turson* vaiheet näin.

Turson tilaus ja rakentaminen

Turson tarina alkoi virallisesti heinäkuun 16. päivänä 1942, kun Wärtsilä-Yhtymä Oy:n Hietalahden Telakka ja Helsingin satamalautakunta allekirjoittivat sopimuksen jäänsärkijä-hinaajan rakentamisesta Hietalahden telakalla Helsingin kaupungille. (Tuohon aikaan jäänmurtajaa kutsuttiin jäänsärkijäksi.)

Tätä ennen oli kuitenkin jo tapahtunut paljon. Satamalautakunta oli todennut,

että vanha sotasaaliina vuonna 1918 Helsinkiin jäänyt ja kaupungin ostama hinaaja *Hercules* oli liian heikko selviytyäkseen talviolosuhteissa alusten avustamisesta.

Helsingin kaupungille oli jo vuonna 1936 valmistunut Hietalahden telakalla 1945 hv:n satamajäänmurtaja *Otso*, mutta sen lisäksi tarvittiin pienempi hinaaja-jäänmurtaja. Hietalahden telakka oli suunnittelija K. Albin Johanssonin johdolla *Otson* jälkeen rakentanut vuosina



Taifun Leningradin satama-alueella keväällä 1969. (Matti Pietikäinen)



Taifun Saimaan kanavassa 1. elokuuta 2004. (Raimo A. Wirrankoski)

1938–39 Suomen ensimmäisen (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 hv, jonka tuotti Wärtsilän rakentama trippelihöyrykone. Aluksen hinta oli 16,3 milj. markkaa ja luovutuksen oli määrä tapahtua marraskuussa 1943.

Laivan rakennussopimuksessa oli pieni, silloista poikkeuksellista aikaa kuvaava lauseke: ”Kriisiajasta johtuvan tinan ynnä muiden aluksen rakentamiseen tarvittavien tärkeiden aineiden puutteen johdosta on veistämö oikeutettu, sovittuaan siitä tilaajan kanssa, käyttämään erikseen määriteltä ”Umstellmaterial” nimitettyä

ainetta.”

Satamalautakunnan toimintakertomuksessa vuodelta 1944 sanotaan, että aluksen rakentaminen viivästyi kuitenkin raaka-aineiden saannin ja työvoiman vähyiden aiheuttamien vaikeuksien takia niin, että se laskettiin vesille vasta 12. tammikuuta 1944 saaden nimekseen *Turso*. Aluksen kummina toimi rouva Saima Hoppu, Helsingin Satamalaitoksen johtaja K.W. Hopun puoliso. Vesillelaskun jälkeen työt edistyivät kuitenkin niin ripeästi, että jo maaliskuun 15:nä telakka saattoi luovuttaa *Turson* Helsingin kaupungille, joka maksoi laivasta indeksiymp. korotuksineen 18,5 milj. markkaa.

Sekä vesillelasku-, kaste- ja luovutusjuhllallisuudet tuntuivat joutuneen uutispimennykseen, sillä ei Helsingin Sanomat, Uusi Suomi eikä Hufvudstadsbladet



Turso muuttuu suomalaiseksi alukseksi Mustolan satamassa. (Raimo A. Wirrankoski)

maininneet sanaakaan *Tursosta* tammimaaliskuussa. Syynä oli varmaan normaali sotasensuuri; Helsingin ensimmäinen suurpommitus tapahtui helmikuun 6.–7. päivien välisenä yönä *Turson* ollessa Hietalahden varustelulaiturissa. Satamat ja telakka olivat hyökkäyksen erityiskohteina, ja Jätkäsaarella, muutaman sadan metrin päässä *Tursosta* ollut FÄA:n lastilaiva *Antares* sai täysosuman ja se jouduttiin upottamaan tulipalon sammuttamiseksi.

Turson luovutuskoeajolle maaliskuun 15. pnä osallistuivat 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 mm. vuorineuvos Wilhelm Wahlforss ja telakanjohtaja Aug. Jansson. Alus lähti Hietalahdesta klo 10 ja luovutusseremoniat lipunvaihtoineen huijentuivat matkalla Eteläsatamaan klo 10.20 kolminkertaiseen eläköön-huutoon. *Turso* selviytyi erinomaisesti Kruunuvoirenselän yhdeksän tuuman paksuisen jään murtamisesta.

Turson lyhyt työura Suomessa

Turson vaiheet Helsingin satamamurtaajana jäivät kuitenkin lyhyiksi, sillä jo joulukuun 4. pnä 1944 se joutui lopettamaan tehtävänsä. Kauppa- ja teollisuusministeriön kauppamerenkulun ohjaus- ja säännöstelytoimikunta eli Kamerto aikarautasi joulukuun 5. päivästä alkaen *Turson* liittoutuneiden käyttöön Kronstadiin avustamaan Leningradin liikennettä. *Turso* ehti olemaan tätä ennen kullussa Helsingissä maaliskuun 15. ja joulukuun 4. päivän aikana 951 tuntia ja käytti sinä aikana 575 tonnia kivihiiltä. Se avusti 372 alusta ja antoi vettä aluksille 411 tonnia.

Suomi joutui jatkosodan päätyttyä lu-



Turso saa takaisin vanhan nimensä karvalakkiregatan yhteydessä Laitaatsillassa 2. lokakuuta 2004. Kummina ministeri Aatos Erkko ja hänestä oikealle Turson päällikkönä täällä juhlaristeilyllä toiminut Paavo Luukkanen, Seuramme kommodori ja Turso-yhdistyksen hallituksen puheenjohtaja Pekka Snellman sekä saman yhdistyksen varapuheenjohtaja Antero Sala.

siosta päästiin töihin uskomattoman nopeasti. Ensimmäinen *Turso*-tyypin uudisrakennus, *Mogutshij*, pystytettiin luovuttamaan jo 31.8.1945. Saman vuoden loppuun mennessä valmistui vielä kaksi ”*Tursoa*” lisää. Seuraavina vuosina tuotettiin vaikeuksia saada ulkomailta runkolevyjä, mutta jotenkin ohjelma pystyttiin hoitamaan ja viimeinen alus, *Vikhr*, luovutettiin helmikuussa 1952.

Taifunina Leningradin liikenteessä

Turso sai Neuvostoliitossa nimen *Taifun* ja se luovutettiin Baltijskoje Morskije Parohodstvo-varustamon eli lännessä Baltic Shipping Companyna tunnetun suuryhtiön omistukseen. Alus hoitoi vuosikymmeniä menestyksellisesti Leningradin satamaliikennettä pahoissa talviolosuhteissa. Niinpä se sai Leningradin kaupunginvaltuuston toimeenpanevalta komitealta kunniakirjan Nevan jääpatojen murtamisesta useina talvina. Tämä ”gramota” on edelleen kehystettynä aluksen messin seinällä.

Kävipä *Taifun* kerran Suomessakin, tämä tapahtui jo kesällä 1945, kun se saapui Leningradista Helsinkiin 26. heinäkuuta magneettisuuden poistoa varten ja jatkoi kahden päivän kuluttua matkaansa Tukholmaan. Sieltä se teki kolme matkaa Tallinnaan vieden mukanaan virolaisten

ovuttamaan parhaat kauppalaivansa sotakorvauksena Neuvosto-liitolle. Näistä 104 aluksesta *Turso* oli yksi kymmenestä arvokkaimmasta.

Tammikuun 1. p:nä 1945 Sotakorvausteollisuuden valtuuskunnan eli Sotevan laivatoimikunta ilmoitti, että *Turso* on luovutettava Neuvostoliitolle. Luovutus tapahtui Leningradissa helmikuun 8:nä 1945, ja aluksen 14 hengen miehistö palasi päällikkönsä Birger Malmin johdolla takaisin Suomeen. Helsingin kaupunki sai aluksesta korvauksena 25 milj. markkaa, mutta raha ei korvannut satamamurtajan puutetta, joka saatiin poistettua vasta lähes viiden vuoden kuluttua uuden *Turson* valmistuttua. Kaupunki ei myöskään ollut tyytyväinen aluksesta maksettuun hintaan, muttei saanut sitä oikeus-

prosessissa korotetuksi. Kun Helsingin kaupunki sitten tammikuussa 1947 tilasi Wärtsilältä uuden *Turson*, joka oli muuten samanlainen kuin vanhakin, vain dieselmoottori oli uutta, tuli hinnaksi 57,4 milj. markkaa. Toki näiden vuosien voimakas inflaatio on syytä muistaa.

Tursole sisarlaivoja sotakorvauksena

Neuvostoliiton merenkulkuviranomaiset pitivät *Tursoa* niin sopivana alustyyppinä, että merkitsivät sotakorvaussopimuksen uudisrakennuslistalle 20 kappaletta *Turso*-tyyppisiä 600 hv:n hinaajia/satamajäänmurtajia. Alusten rakentaminen lankesi tietenkin Hietalahden telakalle, ja prototyypialuksen an-

Turso liki 11 solmun vauhdissa Uuraanpään eteläpuolella Savonlinnassa.



Satamajäänsärkijä S/S Turso yhdistys ry.

Yhdistys perustettiin Helsingissä toukokuussa 2004. Sen jäseniksi tulivat Suomen Höyrypursiseura ry, Suomen Laivahistoriallinen Yhdistys ry, Kvaerner Masa-Yards Oy sekä ministeri Aatos Erkko. Yhdistyksen hallituksen puheenjohtajaksi valittiin Suomen Höyrypursiseuran kommodori Pekka Snellman. Hallituksen muut jäsenet ovat Antero Sala, Esko Härö, Matti Pietikäinen, Ari Reunanen, Pekka Salmi ja Raimo Wirrankoski (siht.).

”Yhdistyksen tarkoituksena on edistää merenkulkuperinteiden vaalimista sekä toimia vanhojen alusten kunnostamisen ja säilyttämisen puolesta. Yhdistys voi järjestää aluksiin liittyvää koulutusta sekä voi harjoittaa museolaivatoimintaa. Tarkoituksensa toteuttamiseksi yhdistys voi hankkia omistukseensa ja kunnostaa S/S Turso -nimisen jäänmurtajan ja muita aluksia. Yhdistys voi maksusta tai maksutta luovuttaa omistamiinsa aluksia museoille tai muille tahoille. Toimintansa tukemiseksi yhdistys voi järjestää rahankeräyksiä, näyttelyitä ja muita varainhankintatiloja, harjoittaa varainhankintaa tukevaa myyntitoimintaa sekä vastaanottaa avustuksia ja lahjoituksia. Yhdistys voi myös harjoittaa julkaisutoimintaa.”

Yhdistykseen otetaan henkilö- ja yhteisöjäseniä. Henkilöjäsenen liittymismaksu on 20 euroa ja vuosimaksu 30 euroa. Jäsenhakemukset voi osoittaa puheenjohtajalle (ks. sisäkansi) tai sihteerille wirrankoski@jippii.fi.

pakolaisten käyttämiä aluksia.

Vuosikymmenien ankaran työn jäljiltä *Taifun* oli varsin kulunut, kun se vuonna 1995 siirtyi yksityisen EcoPhoenix Holding-yhtiön omistukseen. Tämän jälkeen alusta on kunnostettu pienellä rahalla, mutta ammattitaitoisesti, joten alus on nyt hämmästyttävän hyväkuntoisen näköinen. Se on myös säilynyt lähes alkuperäisessä asussaan. Suurimmat muutokset ovat hiilestä öljylämmitykseen siirtyminen vuonna 1960 sekä maston siirtäminen edemmäksi ja pelastusveneen korvaaminen pelastuslautalla vuonna 1988.

EcoPhoenix -yhtiön toiminta liittyy öljyn: se toimittaa aluksillaan laivoille polttoöljyä, ottaa vastaan öljyisiä pilssiä, suorittaa öljyvahinkojen torjuntaa ja puhdistaa öljytankkeja. Myös *Taifuniin* voitiin kesäisin kiinnittää kaksi kelluvaa öljyisen pintaveden kuorijaa.

Turso on ainut laatuaan

Voimme melkoisella varmuudella sanoa, että 104:stä sotakorvausaluksesta ei ole enää jäljellä muita kuin *Turso*, joten se on ainutlaatuinen monumentti maamme ja kansamme vaikeista ajoista 1940-luvulla.

Matti Pietikäinen

Turson hankinta

Taifun oli vuosikymmenien ankaran työn jäljiltä Baltic Shipping Companyn omistuksessa päässyt päällisin puolin huonoon kuntoon. Aluksen kapteeni Andrey Araratov tiesi kuitenkin aluksen ja sen höyrykoneen olevan erinomaista tekoa ja kehotti vastaperustettua EcoPhoenix Holding-yhtiötä hankkimaan *Taifunin*. Näin tapahtuikin vuonna 1995.

Siitä lähtien alusta on kapteeni Araratovin ja konepäällikkö Vladislav Solomeniukin johdolla kunnostettu pieteetillä ja ammattitaitoisesti siten, että alus ja sen höyrykone ovat hämmästyttävän hyvässä kunnossa alkuperäisine osineen aina hiilikäyttöistä Högfors-liettä myöten. Alus on ollut jatkuvasti ympärivuotisessa liikenteessä Pietarin satamassa ja sen lähi- vesillä erilaisissa hinaus- ja öljyntorjuntatehtävissä.

Alus ”löytyi”, kun toimitusjohtaja Tommy Vertti aloitti liikeneuvottelut vuonna 2002 EcoPhoenixin kanssa. Verttille kerrottiin, että yhtiöllä on käytössään vanha suomalainen hinaaja, nykyiseltä nimeltään *Taifun*. Entisenä höyrykone-mestarina Vertti kiinnostui asiasta ja sai haltuunsa papereita, joissa tämän ”hinaajan” entiseksi nimeksi mainittiin ”*Tirse*”. Aluksen pituus 36 metriä kuitenkin kertoi, ettei kyseessä ollut mikä tahansa hinaaja, vaan *Turso*!

Vertti otti sydämenasiakseen saada alus takaisin Suomeen. Avukseen hän pyysi ystävänsä merikapteeni Antero Salan, joka selvitti keväällä 2003 aluksen historian, sen omistussuhteet, silloisen kunnan sekä kaupalliset ja juridiset edellytykset aluksen Suomeen saamiseksi. Kymenlaakson Liitto ja Kotkan-Haminan seudun Yrityspalvelu Oy rahoittivat tätä selvitystyötä. Useat yritykset, yksityishenkilöt ja muutamat kaupungit olivat kiinnostuneita *Tursosta*, mutta riittävää rahoituspohjaa ja pitkäjänteistä sitoutumista aluksesta huolehtimiseen ei löytynyt. Tommy Vertti ei kuitenkaan menettänyt uskoaan, vaan jatkoi neuvotteluja EcoPhoenixin kanssa, kunnes menehtyi äkilliseen sairaskohtaukseen syksyllä 2003.

Sala jatkoi yhteydenpitoa suomalaisiin aluksesta kiinnostuneihin tahoihin ja pyysi EcoPhoenixilta kärsivällisyyttä. Alusta ei missään tapauksessa saisi myydä romuksi. Kevättalvella 2004 asia sai vihdoinkin myönteisen ratkaisun ministeri Aatos Erkon myötävaikutuksella; hän oli

jo aiemmin perehtynyt alukseen ja sen eri vaiheisiin. Myös Suomen Höyrypursiseura ja sen kommodori Pekka Snellman olivat aktiivisesti Salan tukena. Lopulta 21.4.2004 Sala saattoikin ilmoittaa, että EcoPhoenix oli hyväksynyt aluksesta tarjotun hinnan ja muut ehdot. Lopullinen kauppasopimus allekirjoitettiin heinäkuussa. Ostajana oli Satamajäänsärkijä S/S *Turso* yhdistys ry.

Yhdistys perustettiin Helsingissä toukokuussa 2004. Sen jäseniksi tulivat Suomen Höyrypursiseura ry, Suomen Laivahistoriallinen Yhdistys ry, Kvaerner Masa-Yards Oy sekä ministeri Aatos Erkko. Yhdistyksen hallituksen puheenjohtajaksi valittiin Suomen Höyrypursiseuran kommodori Pekka Snellman.

Turson tulevaisuus

Turson saaminen takaisin kotimaahansa on Suomen merenkulun historiassa ainutlaatuinen tapahtuma. Aluksen säilyttämistä alkuperäiskunnossa voi pitää sen viimeiseltä venäläiseltä omistajalta EcoPhoenix-yhtiöltä kulttuuritekona. Sitä täydensi heidän vilpitön toiveensa nähdä aluksen palaavan takaisin Suomeen vanhuudenpäiviään viettämään.

Satamajäänsärkijä S/S *Turso* yhdistys tekee parhaansa taatakseen alukselle tästä eteenpäin sen arvon ja merkityksen mukaisen käytön. *Turso* tulee olemaan tavallaan Suomen vielä käyttökunnossa olevien höyryalusten lippulaiva, jolla on myös kansainvälinen huomioarvo.

Turso on tämän talven Savonlinnaan Laitaatsillan telakalla, jossa sen ensimmäiset kunnostustyöt on jo tehty. Sen lopullisesta kotipaikasta tullaan päättämään myöhemmin. Kysymykseen tulee merenrantakaupunki, joka osoittaa alukselle sen merkityksen mukaisen laituri-paikan ja aseman kaupungin merellisesä imagoissa sekä sitoutuu tukemaan taloudellisesti aluksen ylläpitoa.

Yhdistys kutsuu tuekseen merenkulusta ja laivoista kiinnostuneiden henkilöiden ja yhteisöjen laajan joukon turvaamaan *Turson* tulevaisuutta. Aluksen kunnostaminen ja entisöinti tulee tarjoamaan mielenkiintoisia työkohteita monen eri alan ammattimiehille, kouluttajille ja opiskelijoille. Kunnostettuna alus on liikkuva höyrylaivamuseo, jolla on arvokasta käyttöä esimerkiksi nuorisolle suunnattavassa merenkulkuun ja höyrylaivoihin liittyvässä perinnekasvatuksessa.

Alukseen tullaan sijoittamaan suomalaista ja venäläistä dokumenttiaineistoa aluksen pitkän uran varrelta. Tarkoitus on, että *Turso* vieraile Itämeren alueen satamissa erilaisten tapahtumien yhteydessä. *Turso*-yhdistyksen tehtävänä on huolehtia aluksen ajokunnossa säilymisestä mahdollisimman kauan ja sen jälkeen turvata aluksen asianmukainen museointi. Urhea *Turso* on sen ansainnut.

Antero Sala