

Vuoden varustamo

Turso



Turso on 14 vuotta kestäneiden kunnostus- ja entisöintitöiden jälkeen saatu hienoon kuntoon. Se toimii liikkuvana musealisena perinnealuksena sekä tavallaan myös Seuran lippulaivana. Sitä voitaisiin hyvin käyttää myös Seuran koulutuksessa. Kuvassa alus jäsenristeilyllä Helsingin Eteläsatamassa kesällä 2017. (Rami Wirrankoski)

”Höyrypursiseura on Turson pääomistaja ja samalla Turso on ikään kuin Seuran lippulaiva. Siksi kaikkien Seuran jäsenten tulisi tuntea Turso omakseen ja olla aktiivisesti mukana varmistamassa sen tulevaisuus osallistumalla aluksen ylläpitoon ja käyttöön”, tähdentää Pekka Snellman, Satamajäänsärkijä s/s Turso yhdistyksen puheenjohtaja, Seuramme kunniajäsen ja entinen kommodori. Höyrypursiseuran hallitus on valinnut Turson vuoden varustamoksi. Perusteina valintaan olivat niin laivan suuritoinen kunnostustyö kuin myös laivan käyttö aktiivisin vapaaehtoisvoimin.

Turson historia lienee kaikkien Korsteenin lukijoiden tiedossa, mutta kerrattakoon se lyhyesti.

Turso on entinen Helsingin kaupungin satamajäänsärkijä, joka valmistui Wärtsilän Hietalahden telakalta Helsingissä tammikuussa 1944. Alus jouduttiin luovuttamaan sotakorvauksena Neuvostoliittoon helmikuussa 1945. Se toimi Pietarissa ammattikäytössä *Taifun*-nimisenä vuoteen 2004 saakka. Samana vuonna perustettu *Turso*-yhdistys onnistui tuolloin ostamaan laivan takaisin Suomeen. Surkeaan kuntoon päästetyn aluksen kunnostaminen oli iso työ, joka vaati aikaa, rahaa ja osaamista. Ensimmäinen koeajo omalla koneella tehtiin vuoden 2010 syksyllä, mutta kunnostus jatkui senkin jälkeen vielä monta vuotta. Nyt *Turson* voi sanoa olevan lähes yhtä hy-

vässä kunnossa kuin vastavalmistuneena, osin ehkä paremmassakin.

Turso-yhdistyksen perustivat Suomen Höyrypursiseura, Suomen Laivahistoriallinen yhdistys (SLHY), Kvaerner Masa-Yards ja ministeri Aatos Erkko, joka vastasi suuresta osasta kunnostustöiden rahoituksesta. Yhdistyksen puheenjohtajana on alusta alkaen toiminut Pekka Snellman ja Pekan oikeana kätenä kaiken höyrylaivoista ja niiden tekniikasta tietävä Esko Härö. Ilman heitä *Turso* ei olisi mitä se nyt on.

Vaikka Aatos Erkon panos *Turson* kunnostuksessa oli ratkaiseva, Pekka Snellman haluaa muistuttaa, että lukuisat muut yhtiöt ja yhteisöt ovat olleet mukana rahoittamassa ja eri muodoin auttamassa aluksen kunnostustöitä. ”Meillä on ollut ja on hienoja sponsoreita.” *Turson* vaiheet

ja erityisesti sen kunnostustyöt kerrotaan perusteellisesti Matti Pietikäisen (et al.) vuonna 2016 julkaistussa kirjassa ”Vain yksi palasi takaisin. Höyrylaiva *Turson* 70 ensimmäistä vuotta”.

Turson kunnostus oli valtava urakka, eli kuten töitä johtanut Esko Härö myöntää: ”Jos olisimme sen tienneet, ei olisi aloitettukaan. Vaikka meillä oli kokemusta omista laivoista, laivan surkea kunto ylätti. Kaikki oli korjattava tai uusittava. Jo pelkkä purkaminen vei hirveästi aikaa, ja koko ajan tuli eteen uutta korjattavaa.” Kunnostuksesta ei ollut eikä voinut olla suunnitelmaa etukäteen. ”Kaikki ratkaisut oli tehtävä siinä ja silloin.” Valtaosa metallitöistä tehtiin aluksi Isnäsissä, sen jälkeen pohjatyöt Suomenlinnassa ja loput Hietalahdessa, joka on *Turson* kotisatama. ”No, pääsihän Laitaatsiltakin



Turson laivaemäntä Taru Laatu-Härö on vuosien ajan huolehtinut kiittävästi niin miehistön kuin vieraiden ruokailuista ja muusta tarjoiluista. (Pekka Snellman)

Mr. ja Mr. Turso. Esko Härö ja Pekka Snellman, jotka hoitavat suuren osan Turson ylläpidosta. Miehillä on selvä työnjako. Pekka hoitaa Turso-yhdistyksen puheenjohtajana suhteita ja haalii rahaa laivan ylläpitoon, Esko hoitaa kaiken muun, ennen kaikkea laivaa. Pekka on erityisen tyytyväinen siihen, että lopultakin on eduskunnan käsittelyyn mennyt uusi merenkulkua koskeva laki, jossa myös perinnelaivoille määritetään oma status. "Se mahdollistaa perinnelaivoja koskevien erillissäädösten antamisen sekä myös pienimuotoisen risteilytoiminnan."

laskuttamaan 2005 – omilla hinnoillaan."

Lähes kaikki työt teetettiin ostotöinä. "Parit talkoot järjestettiin, toiset Isnäsissä Seuran kokouksen yhteydessä ja silloin oli porukkaakin ihan kiittävästi." Muuten käytettiin isompia ja pienempiä alan yrityksiä, niin kotimaisia kuin virolaisiakin, jälkimmäisiä etenkin metalli- ja puutöissä. Työt oli luonnollisesti teetettävä tuntitöinä ja periaatteena oli, että kaikki tehdään kunnolla, laadusta ei tingitä. "Kunnostustyöt hoidetaan edelleen enimmäkseen ostopalveluina."

Turson perusmiehistöä: Pekka Snellman, Matti Pulkkinen, Seppo Anttila, Matti Siltala, Ari Reunanen, Petteri Korpivaara, Poku Sipola, Esko Härö ja Pete Koivu.

Oma väki miehistönä

Alus saatiin valmiiksi ja sillä päästiin myös kulkemaan. Vaikka Turso-yhdistyksessä on noin 200 henkilöjäsentä, alusta hoitaa ja sitä operoi 10–15 hengen porukka, Pekka Snellman kertoo. "Tärkeintä on, että alusta ajetaan omin voimin. Siihen meillä on myös riittänyt osaavaa porukkaa. Alusta pitäen on periaatteena ollut, ettei kirjapätevyys riitä, vaan pitää osata." Konepuolella ovat mestareina toimineet Esko Härö ja Ari Reunanen sekä muutaman kerran myös Olli Torvinen.

Turso kulkee kivihiihellä. Koneenkäytön ohella myös Turson lämmittäminen on taitolaji, Esko vakuuttaa. "Meilläkin

kesti pitkään ennen kuin opimme, miten hiililaivaa tulee lämmittää. Ei riitä, että lapioidi hiiltä tulipesään, vaan sinne on saatava oikean korkuinen, noin 10-senttinen palava hiilipatja. Jos paine pääsee putoamaan, sen nostaminen ajossa on työlästä." Lisäksi Esko muistuttaa, että Turson lämmittäminen on myös fyysisesti raskasta. "Päivä kattilahuoneessa ei välttämättä tunnu hienolta höyryharrastukselta." Se on näkynyt myös aktiivien nuorten määrässä.

Yläkerrassa puolestaan ovat päällikköinä vuorotelleet Jaakko Puro ja Petteri Korpivaara sekä kerran myös Mikko Manka. "Näin isoa laivaa ajamaan tarvitaan laivurin paperit ja sen lisäksi vielä osaamista. Se ei tahdo onnistua ammatillikenteen dieselmiehitä, siitä meillä on pari ikävähköä kokemusta", Pekka tunnustaa.

Myös kansimiesten tulee olla kokeneita ja osaavia, ja näin myös on. "Onhan kaikilla perusosaaminen omista laivoistaan ja monet ovat olleet pitkään Turson mukana." Aluksen miehitys luonnollisesti vaihtelee paljon sen mukaan, miten "miehistörullan" jäseniltä löytyy vapaata. "Sitä kun monella on muuta tekemistä kuin Turso", Pekka toteaa, "mutta aika usein meillä on ollut mukana tuplamiehitys." Makuutilojen vähäisyys on kuitenkin jossain määrin rajoittanut miehistön määrää pitemmällä matkoilla.



Tursolla ajetaan vuosittain kymmenkunta kertaa. Valtaosa reissuista on lyhyitä jäsen- ja vastaavia risteilyjä. Niitä pyritään järjestämään mahdollisuuksien mukaan useampia peräkkäisinä päivinä. ”Lisäksi meillä on ollut tapana ajaa yksi pitempi reissu kesässä. Olemme käyneet kahdesti Tallinnassa sekä kerran Pietarissa, Kotkassa ja Turussa. Tänä kesänä ei sellaista saatu kuitenkaan aikaiseksi.” Tallinnan matkat ovat Pekan mukaan näistä mukavimmat, ”matkaan menee 6–7 tuntia, meillä on Merimuseon laituriiin aina paikka ja lisäksi ranta on täynnä hotelleja”. Luonnollisesti myös *Tursolle* vuoden 2011 Pietarin-matka oli ikimuis-toisin.

Iso laiva maksaa

Ison laivan ylläpito ja käyttö ei ole halpaa. Vaikkei palkkamenoja olekaan, kuluja kertyy. Ennen kaikkea ylläpidosta ja remonteista, joita ”valmiissakin” laivassa riittää. ”Onneksi kivihiilen hankinnassa sekä Fortum että Helen ovat olleet tukijoina.” Rahoitus onkin puheenjohtajan suurin huoli ja sen hankinta suorastaan miehen päätyö. ”Kun alus saatiin valmiiksi, sponsoreiden saaminen sen ylläpitoon ja käyttöön vaikeutui selvästi. Onneksi sellaisiakin vielä on, mutta ei



Syyskuun lopulla asennettiin mm. entisöidyt valonheittimet. Loppuvuoden aikana aluksella tehdään kunnostustöitä ja tarkoitus on asentaa ainakin toiseen kattilan esilämmitysvastukset. (Pekka Snellman)

enää kaikkia.” Poisjääneiden joukossa on Jane ja Aatos Erkon Säätio, joka toimi *Turson* kunnostustöiden päärahoittajana, sekä myös Sanoma Oyj. Se on merkinnyt isoa lovea *Turson* budjettiin. Kun myös Kvaernerin telakka on poissa, perustajajäsenistä ainoastaan Höyrypursiseura ja SLHY ovat jäljellä.

”Nykyisillä jäsenmaksuilla ei saada kasaan riittävästi ylläpitorahaa. Meidän pitääkin saada lisää jäseniä, eritoten yhteisöjäseniä. Nyt meillä on 23 yhteisöjäsentä. Jonkin verran kassavirtaa kertyy aluksen jäsenristeilyistä, mutta varsinaisia kaupallisia risteilyjä emme voi toistaiseksi tehdä.”

Turson kunnostus kulkukelpoiseksi perinnelaivaksi on eittämättä merkittävä



Turson kahden kattilan (118 m², 15 bar) lämmittäminen vaatii taitoa ja mieskuntoa. Ruotsalainen höyryharrastaja Kjell Nordeman toimi aluksen lämmittäjänä kesän 2014 Tallinnan-matkalla ja on kuvaillut kokemuksiaan *Turso*-kirjassa mm. näin: ”Aluksen kattiloiden lämmitys oli aloitettu jo ennen laivalle tuloa, sillä täyden paineen saaminen kestää puolitoista vuorokautta. Lämmittäjät jaettiin kolmeen pariin ja yksi pari lämmitti aina tunnin kerrallaan. Ja se kyllä riitti! Tunnissa kattilat ahmivat noin 600 kiloa hiiltä ja koko matkan aikana poltimme ison osan 75 tonnin kolibunkkeristamme. Hiili oli tuotu Indonesiasta ja se tuotti paljon tuhkaa. Menomatalla käsitelimme noin 200 ämpäriä palamatonta kuonaa, tuhkaa ja slagia ja voitte itse arvailla mihin se joutui!” Tämä lämmityskuva on vuodelta 2015.



Pekka ja Esko *Turson* kunnostetussa messissä. Eskon yläpuolella kuva Aatos Erkosta, jonka ansiosta *Turso* on siinä upeassa kunnossa, jossa se nyt on. Tällä hetkellä Eskon ”suurena” huolena on, miten ”Vuoden varustamon” palkintoihin kuuluvat tähdet saadaan kimmeltämään *Turson* muhkeasta ”formilootusta”!

kulttuuriteko. ”Se on myös yleisesti niin noteerattu. Kaikki suhtautuvat *Tursoon* positiivisesti, näin etenkin viranomaiset ja Museovirasto, joka on ollut pitkään meille merkittävä tukija.” Aika outona voi kuitenkin pitää sitä, että maamme varustamoista vain yksi ja telakoista kaksi on mukana tukemassa *Tursoa*.

Kaikissa laivoissa riittää aina tekemistä, niin *Turso*sakin. Tulevan talven aikana on tarkoitus saada valmiiksi miehistön skanssi keulassa sekä sähköllä toimivat kattilan esilämmittimet. Näin säästettäisiin tuntuvasti aikaa ja hiiltä ylöslämmi-

tyksessä, joka jo yksin vie pari tonnia hiiltä. ”Hiilen käyttö alkulämmityksessä on muutenkin hieman hankalaa ”keskellä kaupunkia” ja onhan hiilen saatavuuskin vähän ongelma. Haasteita siis riittää.” Ensi kesän risteilyohjelma on vielä avoin, mutta jos kaikki menee suunnitellusti, *Turso* käy Turussa heinäkuussa.

Entä *Turson* tulevaisuus? ”Alus kulkee ikuisesti”, vakuuttaa *Turson* ”voimakaksikko”, Pekka ja Esko. ”Ei näin hienoon kuntoon palautettua höyrylaivaa ole varaa jättää käyttämättä. *Turso* säilyy, vain miehet vaihtuvat!”

Turso vuonna 2018

Turson vuosi sujui perinteiseen tapaan: laivan kunnostusta sekä lukuisia lyhyitä jäsenristeilyjä. Nyt onnistuimme aiempaa paremmin siinä, että polttoainekulujen säästämiseksi teimme useampia risteilyjä peräkkäin. Kävimme hiilestämässä Hanasaaressa 4. kesäkuuta ja olimme sen jälkeen liikkeellä neljänä päivänä peräkkäin. Miehistö oli tietysti kovilla, erityisesti lämmittäjät.

13. kesäkuuta järjestimme *Tursolla* kaksi Seuran 50-vuotisjuhlaristeilyä. Päivällä kuljetimme kutsuvieraina Trafina, Tukesin, Museoviraston, Helsingin kaupungin, tiedotusvälineiden ja muita *Turso*-yhdistyksen tukijoita ja illalla oli jäsenristeily. Tämän jälkeen ajoimme kesän aikana seitsemän muuta jäsenristeilyä.

Syyskuun lopulla haimme hiiliä Hanasaaresta, jonka jälkeen *Turson* monivuotisen tukijan Alfons Håkans Oyj:n edustajat olivat vieraanamme. Seuravana päivänä oli ohjelmassa Helsingin perinteinen höyrylaivatapahtuma. Jäsenristeilyn jälkeen yleisö pääsi tutustumaan alukseen Hietalahdessa. Tilaisuus oli yleisömenestys. Kauden viimeinen ajo tapahtui 4. lokakuuta, jolloin mukana oli Hietalahden isoa rakennusprojektiä toteuttavan Skanska Talonrakennus Oyj:n henkilöstöä. Tämän jälkeen alus laitettiin talvikuntoon.

Kausi sujui ongelmitta. Keväällä koneesta kuuluneen ylimääräisen äänen sai Esko Härö paikannettua ja korjattua.

Kiitokset kaikille *Turso*-yhdistyksen jäsenille ja tukijoille. Liity mukaan! Yhdistykseen otetaan kannatusjäseniksi henkilö- ja yhteisöjäseniä. Henkilöjäsenten liittymismaksu on 20 € ja vuosimaksu 30 €, yhteisöjen liittymismaksu on 500 € ja vuosimaksu 250 €. Jäsenhakemukset voidaan osoittaa yhdistyksen puheenjohtajalle perinnelaivaturso@gmail.com tai sihteerille poku.sipola@gmail.com. Pekka Snellman