

Siipiratasalus Elias Lönnrot — Uudelleensyntynyt matkustajalaiva

Sanotaan, että historia toistaa itseään. Niin on käynyt myös Elias Lönnrotin kohdalla. Nyt ei kuitenkaan puhuta kaikkien tuntemasta historiallisesta henkilöstä, vaan laivasta, joka aikanaan 1800-luvulla eli elämäänsä moninaisia vaiheita kokien ja lopulta päätyi romuttamoon. Uusi aika kuitenkin on herättänyt romantiikankaipuiset ihmiset ja niinpä 1986 nähtiin uudestiluoitu Elias, jonka rakensi Turussa sijaitseva Laivateollisuuden telakka tilaajalle, Keuruun Matkailu Oy:lle.

Ensimmäinen Elias Lönnrot, höyryalus, rakennettiin Tampereella 1865 ja asetettiin liikenteeseen Tampereen ja Lempäälän väliselle reitille. Laiva pysyi reitillään vuoteen 1876, jolloin rautatie Tampereelle valmistui ja Elias siirrettiin Näsijärvelle hinaamaan tukkilautoja ja kuljettamaan huvimatkalaisia.

Kun Vaasan rautatie vuonna 1883 valmistui, syntyi sen myötä uusia vesiliikennetarpeita. Uusi rata sivusi Keurusselkää Kolhossa, mutta kulki Keuruun kirkonkylän ohi noin 17 km:n päästä. Koska järvi tarjosi nopean yhteyden Kolhosta kirkonkylään, osti tehtailija G.A. Serlachius

Uusi Elias Lönnrot neitsytmatkallaan Keurusselällä.

vuonna 1890 Elias Lönnrotin tälle reitille. Tätä ennen oli samalla reitillä liikennöinyt jo kuuden vuoden ajan Keuruu-niminen pieni höyrylaiva. Aluksen siirto Keurusselälle oli sinänsä melkoinen operaatio, siipirattaat jouduttiin irrottamaan, jotta alus sopi Muroleen kanavan läpi ja Vilppulassa alus katkaistiin kolmeen osaan ja vedettiin talvikelillä Mänttään, jossa alus kunnostettiin ja siihen rakennettiin mm. ruorihytti sekä uusi salonki.

Matkustajien kuljetus järvellä päättyi vähin erin 1920-luvulla tiestön parannuttua ja autojen yleistyttyä. Vuonna 1927 Elias Lönnrot nostettiin maihin ja romutettiin Mäntässä 62 vuoden ikäisenä.

Vanhan "Ellun" risteilyt olivat usein varsin värikkäitä; jo koematkal-

la höyrylaivan vauhtiin tottumaton kapteeni epäonnistui eräässä nopeassa käännöksessä ohjausliikkeissään ja laiva ajoi virran poikki suoraan rantakivikkoon. Nousun rannalle pysäytti vanha mänty, johon Elias Lönnrotin keula iskeytyi. Rytinän lakattua laivan omistaja Törngren lausahti matkustajille rauhallisesti; "Kapteeni vain aikoi oikaista tästä niemen poikki, mutta tuo suuri mänty oli tiellä".

Jos nykyään laivojen aikataulut ovat kireitä, niin osattiin sitä ennenkin: aluksen tilaaja määräsi, että neitsytmatka eli edellä esitetty koematka tehtäisiin heti vesillelaskua seuraavana päivänä. Aluksen rakentajan Tampereen Pellava- ja Rauta-Teollisuus Osakeyhtiön edustaja, ins. Kauffman oli syystäkin huolissaan. Aluksen höy-



rykone ei ollut vielä käynyt yhtään kierrosta ja lisäksi alusta ohjasi kapteeni, joka oli ensimmäistä kertaa elämässään höyrylaivan ruorissa. No, kaikki sujui hyvin edellä mainittua karilleajoa lukuunottamatta ja koematka päättyi samppanjajuhliin.

Se, että Keurusselällä purjehtii nyt uusi Elias on hyvä esimerkki ennakkoluulottomasta asioiden oivaltamisesta. Jo 70-luvun loppupuolella syntyi ajatus uuden Eliaksen rakentamisesta Keurusselän Pursiseuran keskuudessa. Kun vuonna 1979 keuruulainen toimittaja Tuomi-Nikula löysi sattumalta Mäntästä muutamia vanhoja valokuvia Elias Lönnrot-nimisestä siipirataslaivasta sekä aluksen historiasta kertovan muistelmateoksen, alkoivat asiat saada vähitellen vauhtia.

Idea kypsytti kuitenkin vielä kolmisen vuotta, kunnes syksyllä 1983 perustettiin kunnallinen matkailuyhtiö projektin toteuttamiseksi. Vaikka kunnan hallintoelimissä päätökset syntyivät lähes yksimielisesti, erilaisten hankaluuksien takia ostopäätöksen teko siirtyi marraskuuhun 1985, jolloin laiva tilattiin turkulaiselta Laivateollisuuden telakalta. Laivateollisuus on perustamisestaan, vuodesta 1945 saakka ollut tunnettu erilaisten erikoisalusien rakentajana. Telakalla on syntynyt lähes 400 laivaa: tutkimusaluksia, rahtialuksia, sukellustukialuksia, saaristolauttoja, vartioveneitä ym. toinen toistaan vaativampia aluksia. Eliaksen rakentaminen antoi telakalle mieluisaa vaihtelua ”normaalin” laivanrakentamisen lomassa.

Keuruulaisten tarkoituksena oli alunperin rakennuttaa ”Uusi Elias” samannäköiseksi kuin sen edeltäjä.

Suunnittelun pohjana oli toimittaja Tuomi-Nikulan tekemä pienoismalli ja joukko vanhoja valokuvia. Näiden pohjalta Laivateollisuuden insinööri Esa Terho laati piirustukset uutta laivaa varten yhdessä insinööri Hannu Haritun kanssa.

Alusta lähtien oli selvää, että täsmälleen alkuperäisen näköistä Elias Lönnrotia ei kannattanut rakentaa. Alkuperäinen ”Ellu” oli höyrylaiva, joka tarvitsi 7 hengen miehistön ja samaten matkustajatilat olivat kovin vaatimattomat ajatellen nykypäivän matkustajien vaatimuksia. Myös merenkulun säännöt, uudet materiaalit ja työmenetelmät ovat osaltaan vaikuttaneet aluksen konstruktion.

Uusi Elias Lönnrot muistuttaa ulkoisesti tärkeimmiltä osiltaan kuuluisaa edeltäjänsä. Siipirattaat kotelointeen, ohjaushytti ja peräsalonki ovat täsmälleen alkuperäisillä paikoillaan, samoin laivan muhkea savupiippu. Myös rungon muoto on muutoin sama, paitsi perässä; alkuperäisen aluksen perä oli muodoltaan hieman pyöreämpi. Vanhasta aluksesta puuttuivat niinkään pyöreät ikkunat rungosta siipirattaiden kummankin puolen.

Alkuperäislaivassa keulasalongin matkustajat istuivat kovilla puupenkeillä aaltopellistä tehdyn katoksen alla. Keulan sivuille voitiin laskea sadesäällä suojaksi pressut. Uudessa aluksessa istutaan täysin katetussa keulasalongissa pehmeillä istuimilla.

Vanhassa ”Ellussa” suurimman osan keskilaivan tiloista veivät höyrykone ja -pannu sekä suuret halkovarastot. Uudessa aluksessa on pieni konehuone, muut tilat on sisustettu matkustajien käyttöön. Uuden aluksen sisustus on kautta linjan laadukkaampi kuin sen edeltäjän.

Uudessa aluksessa on entiseen verrattuna huomattavasti enemmän kansitilaa. Vanhan aluksen aaltopeltinen keulakatto on nyt korvattu teak-kannella, joka tarjoaa mukavat tilat auringonottoon ja maisemien katseluun. Siipiratakoteloita on entiseen verrattuna hieman suurennettu, jolloin on jälleen saatu lisää kansitilaa. Kulku laivaan ja laivasta pois tapahtuu siipirattaiden kummallekin puolelle sijoitettujen porttien kautta.

Vanhan aluksen kululle oli tyypillistä värinätön, tasainen kulku, äänetön höyrykone, veden loiske siipirattaiden pyöriessä ja muhkea savunmuodostus savupiipusta. Myös uusi alus kulkee värinättömästi ja sen koneen ääntä on vaikea kuulla kannella. Siipirattaat pitävät tunnusmaista kohinaansa ja tarvittaessa kapteeni voi pölyyttää piipusta matkustajien iloksi paksun savupilven erityisellä savunkehittimellä.

Lähdeteos: Jorma Tuomi-Nikula — Erkki Koskinen: Elias Lönnrot, Suomen viimeinen siipirataslaiva.

Uuden Eliaksen matka syntysijoiltaan Turusta, Laivateollisuuden telakalta kotiseudulleen Keuruulle taittui auton lavalla.

| | Vanha Elias | Uusi Elias |
|------------------------|---|--|
| Valm.aika ja -paikka | 1865 Tampere | 1986 Turku |
| Rak.aine, työtapa | Rauta, niittaus | Teräs, hitsaus |
| Tilaaaja | Varat. Adolf Törngren | Keuruun Matkailu Oy |
| Käyttötarkoitus | Matkustaja- ja rahtialus | Matkustaja-alus |
| Suurin pituus | 31,3 m | 31,3 m |
| Suurin leveys | 8,5 m | 9,0 m |
| Rungon leveys | 4,0 m | 5,0 m |
| Syväys | 1,1 m | 1,1 m |
| Pääkone | Höyrykone | Dieselmoottori tyyppiä Scania DS1140M20S |
| | noin 80 hv | noin 300hv/1800 rpm |
| Apukone | - | Valmet 311 DGM 25 kW 380/220 V 50 Hz |
| Nopeus | 10 solmua | 10 solmua |
| Uppouma | n. 80 t | 104 t |
| Matkustajamäärä | 150 | 150 |
| Ohjaus | Peräsin | Peräsin + siipirattaat |
| Siipirattaiden rakenne | Rauta + puu | Teräs |
| Palvelut | Yksinkertainen kahvila | B-oikeudet |
| Turvallitteet | Korkkiliivejä, 2 venettä | Pelastuslautat ja -liivit, 2 laivavenettä |
| Navigointivälineet | Magneettikompassi, huutotorvi puheputki | Magneettikompassi tutka kaikuluotain NMT-puhelin |
| Lempinimi | Ellu | Ellu |

