

# Omaehtoisuus, luovuus, innostus tuottavat SATAVUOTIAS HÖYRYLAIVA AHTI

Viime vuonna täytti höyryhinaaja Ahti kunnioitettavat sata vuotta. Edelleenkin elinvoimaisena se höyryää kesäisin Saimaan järvi- ja maailmassa kotikaupunkinaan Savonlinna.

Aluksen keulavannas on halkonut aikoinaan niin Suomenlahden kuin Saaristomerenkin vesiä ja Päijänteen seljanteitä. Ensi kasteessa se sai nimen Fiskars. Omistajanvaihdosten myötä vaihtui nimikin: Fiskarsista tuli sittemmin Fiskars I, Ahti, Saitta ja Liitto. Ammattikauden jälkeen alus siirtyi yksityisomistukseen ja ristittiin uudelleen Ahdiksi.

## Höyrylaiva tilataan

Helsinkiläisen konepajan omistaja insinööri Oskar Eklund päiväsi 5.1.1892 Fiskars Aktiebolagille tarjouskirjeensä, jossa konepaja tarjoutui rakentamaan Fiskarsin laskuun liitteenä olleen työselityksen mukaisen höyrylaivan hintaan 35.000 markkaa ja niin, että alus olisi valmis toukokuun puolivälissä samana keväänä.

Työselityksessä "Specifikation till bogserbåt om 25 HKr" mainitaan mm.: Aluksen pituus 21.0 m (70'8") ja leveys 4,3 m (14'6"). Hyvälaatuisen kivihiilen kulutus 9 solmun nopeudella enintään 4 engl. kuutiojalkaa eli noin 90 kg tunnissa.

Runkolevyjen vahvuudet ja muu rakennusmateriaali esitellään seikkaperäisesti. Kapteenin ja koneenkäyttäjän (maskinist) hyttien sisustukseen kiinnitetään erityistä huomiota. Huomattakoon, että aluksen päällikköä puhuteltiin perinteisesti kapteeniksi, mutta koneenkäyttäjän kohdalla oltiin ensi alkuun epätietoisia riittävän kunnioittavasta tittelistä, kunnes aikanaan omakuttiin virkanimet konemestari ja konepäällikkö.

Masinisti oli kuitenkin niin tärkeä viskaali höyrylaivassa, että katsottiin viisaammaksi rakentaa hytit samantasoi-



siksi molemmille herroille. Työselityksessä mainitaan: "Hyttit paneloidaan männylä ja petsataan tammenväriseksi. Koija (soffa) pehmustetaan ja verhoillaan skottiruudullisella kankaalla. Turkki eli lattia päällystetään linoleumimatolla. Kommuuttikaappiin sijoitetaan porsilininen serviisi: pesukannu, pesumalja, saippuasia ja yöastia sekä kaapin päälle vesikannu ja juomalasi. Hyttien seinälle asetetaan peili ja neljä messinkistä vaatekoukkuja. Hytteihin tulee lisäksi vielä vaatekaappi, keinuva valaisinkaluste kynttilää varten ja kapteenille lisäksi kirjoituspulpetti." Alukseen tuli myös salonki, jonka seinänvierustoille sijoitettiin pehmustetut sohvot ja niiden väliin pöytä.

Höyrykone rakennettiin kaksipaisuntaiseksi (compound) ja varustettiin suihkulauhduttajalla. Pienemmän sylinterin (korkeapaine) halkaisija oli 255 mm ja suuremman (matalapaine) 445 mm. Iskun pituudeksi tuli 305 mm. "Höyrykattila tehdään sylinterimäiseksi läpiviedyillä tuubeilla ja parhaista ruotsalaisista kattilalevyistä. Höyryn työpaineeksi tulee 7 kg neliösenttimetriä kohden."

Vuorineuvos Albert von Julin allekirjoitti sopimuksen viikkoa myöhemmin, löi siihen Fiskarsin leiman ja työt Hietalahdessa saattoivat alkaa. Alus valmistui aikataulun mukaisesti, sai kasteessa nimen Fiskars ja rekisteripapereihinsa signaalitunnuksen T.C.D.J.

## Helsinkiläinen laivanrakentaja

Laivanrakennustoiminta Helsingin

Hietalahdessa oli alkanut jo 1865, jolloin Adolf Törngrenille myönnettiin toimilupa. Törngren oli varakas ja toimelias lakimies, joka kiinnostui tekniikasta ja teollisuudesta. Hän oli perustanut Tampereelle Tampereen Pellava- ja Rautateollisuus Osakeyhtiön, jonka nimiin Hietalahden telakkakin siirrettiin jo seuraavana vuonna.

Yritys ei kuitenkaan kannattanut taloudellisesti ja telakka siirtyi 1880 insinööri Oskar Eklundille, joka omisti entuudestaan Ullanlinnan telakan nykyisen matkustajasataman tuntumassa Kaivopuiston kainalossa. Myös Eklund tunnettiin toimeliaana yrittäjänä ja ensi alkuun telakka näyttikin menestyvän hyvin. Runsaasta tilauskannasta huolimatta rahoituskulut pysyivät korkeina ja likviditeettivaikkeuksien seurauksena Eklundin telakka ajautui konkurssiin 1894. Hänen aikanaan Hietalahdessa rakennettiin 51 höyryalusta, niiden joukossa mm. neljä majakkalaivaa – ja tietenkin myös hinaaja Fiskars. Alukset suunnitteli etevänä kone- ja laiva-suunnittelijana tunnettu J.W. Forsberg.

Kauppias J.C. Burmeister huusi telakan konkurssiuhutokaupasta ja alkoi etsiskellä osakkaita perustamaansa uuteen yritykseen Osakeyhtiö Hietalahden Sulkutelakka ja Konepaja - Aktiebolaget Sandvikens Skeppsdocka och Mekaniska verkstad. Osakkaiksi tulivat mm. Victor Ek, K.H. Renlund ja Albert von Julin Fiskarsista.

## Fiskars, uranuurtaja Suomessa

Tammisaaren sivuitse kohti pohjoista työntyy mereltä syvälle sisämaahan Pohjanpitäjänlahti eli Pohjanlahti, päättyen Pohjan pitäjän rannoille. Pohjanlahteen laskee Mustion- eli Karjaanjoki ja Fiskarinjoki. Ensin mainitussa on kaksi huomattavampaa koskea Billnäs (Pinjainen) sekä Äminne (Joensuu) ja viimeksi mainitussa Antskog. Näihin maisemiin syntyi Suomen rautateollisuus 1600-luvulla.

Masuuni, kankirautapaja ja takomo perustettiin Fiskarsin Fiskarin joen varrelle 1649. Suomalaisen rautateollisuuden perusta oli luotu ja Fiskarsista tuli monessa hankkeessa edelläkävijä maassamme. Laitokset siirtyivät omistajalta toiselle, kunnes apteekkari Johan Jacob Julin osti ne 1822. Hänen toimestaan rakennettiin 1830 hienotakomo. Vuonna 1836 valmistui Fiskar-

siin maamme ensimmäinen konepaja, joka rakensi myös ensimmäiset höyrykoneemme, mm. laivahöyrykoneen hel-sinkiläiseen siipirataslaiva Helsingfor-siin.

Tehdas harjoitti siis alusta alkaen malminetsintää jaruukkitoimintaa. Ruukit jalostivat rauta- ja kuparimalmia, jota louhittiin kaivoksista tai nostettiin soista sekä järvistä. Malmi kuljetettiin talvi-aikaan rekipeleillä ruukkien sulattamoihin eli masuuneihin. Opintomatkoilla Eng-lantiin ja Ruotsiin yhtiön johto oli tu-tustunut kanavien sulkulaitteisiin. Täl-löin huomattiin, että hankalien rekikul-jetusten sijaan malmi voidaan kuljettaa aluksilla, kunhan vesiteiden korkeus-erot poistetaan sulkukammioilla. Niin-pä Suomen ensimmäiset sulkukanavat rakennettiin Pohjan teollisuusseu-dulle: Mustioon, Antskoggiin ja Kos-keen.

Tarkkaan ottaen maamme ensimmäi-nen salku valmistui 1745 Mustionjoen Åkerforsiin ruukinpatruuna Henrik Joh-an Kreijin toimesta. Julin rakennutti omat sulkunsa Antskogin 1824 ja Kos-ken 1827. Viimeksi mainittujen sulkukammioiden mitat olivat noin 3 x 16 m. Malmialuksia liikuteltiin soutamalla ja purjeiden avulla. Myöhemmin Kosken sulkua käyttivät pienet konealuksetkin ja tavara- sekä henkilöliikennettä suun-tautui sulun kautta Kosken rautatiease-malle aina 1900-luvun alulle saakka.

Fiskarsin konepaja sekä turkulainen Ericson & Cowie saivat 1846 tilauksen toimittaa Saimaan kanavan rakennus-työmaalle sen vaativimmat rautaraken-teet, kuten sulkuporttien rautaosat ja rullasillat.

Varsin erikoista laivanrakennustapaa voitiin seurata keväällä 1851. Vii-

purilainen Hackmanin kauppahuone oli tilannut siipiratahöyrylaivan Saimaan kanavan rakennustyömaalle. Aluksen rautaosat taottiin sekä koneisto valmis-tettiin sisämaassa Fiskarsin konepajal-la, jonka jälkeen osat tuotiin rekipeleil-lä Pohjan pitäjän rantaan. Tämän jäl-keen alusta alettiin koota jään päälle rakennettujen telineiden varassa. Ah-joissa kuumennettiin niitit, jotka sitten vasaroiitiin runkolevyjen reikiin. Lai-van valmistuttua voitiin vain odotella jättien sulamista ja kun hetki koitti, painui uusi alus kauniisti oikeaan ele-menttiinsä. Lähes 20 metriä pitkä siipi-ratahöyry kastettiin Majavaksi.

Kun Majava kesän alussa höyrysi Viipuriin huomattiinkin, että alus kulki liian syvässä mahtuakseen liikkumaan Saimaan kanavassa. Ilmeisesti Hack-man perui tilauksensa, joten Julin päät-ti alkaa varustajaksi ja asetti Majavan Porvoo - Helsinki -reitille. Myöhem-min alus kulki jonkin aikaa pääkaupun-gissa Kauppatorin ja Suomenlinnan välillä.

Muistitiedon mukaan jään päällä ra-kennettiin vielä ainakin Riikaan, Latvi-aan, pari pientä höyryvenettä.

Vuonna 1889 Fiskars rakennutti Ten-holaan, Tammisaaresta Iounaaseen, Skogbyn eli Lappohjan höyrynsahan. Sahan perustamisen yhteydessä todettiin myös oman hinaajalaivan tarve. Alushan val-mistui kuten kerrottiin – kolmen vuo-den kuluttua Helsingissä.

Skogbyn kaksiraamisen vientisahan ja höyläämön vuosituotanto oli n. 3000 standarttia. Lisäksi yhtiö omisti Kärkö-lässä yksiraamisen kotitarvesahan ja höyläämön. Fiskarsilla oli huomattava metsä-jamaaomaisuus, 1930-luvun alussa yli 18000 hehtaaria.

Fiskars-yhtiöstä kehittyi ajan mittaan

monitahoisesti vaikuttava konserni. Vuonna 1883 tehtaat maineen ja man-tuineen siirtyivät vastaperustetulle yh-tiölle Oy Fiskars Ab. Siihen liitettiin hetimiten mm. Åminneforsin tehtaas sekä Trollshovdan ja Skogbyn masuunit. Vapaussodan aikoihin Fiskarsin vaiku-tusvalta laajeni mm. osake-enemmis-tön hankintojen johdosta eri yhtiöihin: Inha, Suomen Pultti, Billnäs, Ferraria jne. Myöhemmin nämä sulautettiin emoyhtiöön. Yhtiöiden tuotteet tunnet-tiin laajalti: Fiskarsin aurat, Billnäsin kirveet ja tammiset konttorikalusteet.

## Höyryaluskuulttuurin vaalintaa

Vuonna 1968 oli muutama asianhar-rastaja perustanut Helsingissä Suomen Höyrypursiseura ry:n, jonka jäsenen tarkoituksena oli mm. pelastaa jälki-polville toimintakuntoisia höyryaluk-sia ja vaalia aluksiin sekä niiden käyt-töön liittyvää perinnettä. Yksityisten kansalaisten viitseliäisyydellä ja talou-dellisilla uhrauksilla onkin saatu säily-tetyksi nelisenkymmentä toimintakun-toista vanhaa höyrylaivaa.

Aluksen hankinta mielessään katas-teli helsinkiläinen Lauri Komulainen-kin eri sahojen myynnissä olleita hi-naajia. Ensi alkuun hän hankki pienen Otso-hinaajan, mutta sen tilat osoittau-tuivat piiankin ahtaiksi perheelle ja laa-jalle ystäväpiirille. Edesmennyt höyry-laivakuulttuurimme "grand old man" Pentti Roitto antoi auliisti apuaan suuremman aluksen etsinnöissä – hänhän tunsii maamme sisävedet kuin omat taskunsa ja tiesi tarkalleen metsäyhtiöitten hinaa-jat sekä tervahöyryt.

Lokakuussa 1971 edellä mainitut lai-vanetsijät sattuiivat saapumaan räntäsa-teessa ja pimenevässä syysillassa Sa-vonlinnan satamaan, jossa muitten alusten joukossa kyhjötti elottoman tuntuinen Liitto-hinaajakin. Yhdestä hytinikkunasta näkyi kuitenkin valoa ja koleaan maisemaan oli kuultavissa heikkoa höyryn suhinaa. Miehet nousivat alukseen, ta-pasivat sen päällikön Pauli Kinnusen ja saivat kuulla, että Liitto on työnsä teh-nyt nyt lopullisesti. Aluspoistetaankäytöstä ja viedään toimintansa lopettaneen Leh-tiniemen sahan rantaan riisuttavaksi.

Lauri Komulainen muistelee: "Kun näin Liiton ensi kerran, se miellytti minua heti. Merilaivan sutjakka, mutta tukeva runko kertoi varmasta meren-kulkijasta. Alus oli hyvin hoidettu, siis-ti ja sen tekniikka täysin kunnossa."

*Kesällä v.1959 höyryttiin jälleen Saimaalla. Hyttirakenteet on uusittu ja alus on saanut hetkeksi takaisin vanhan nimensä "Ahti". Pauli Kinnusen kokoelma.*



Liitto siirtyi 25.2.1972 allekirjoitetulla kauppakirjalla Lauri Komulaisen omistukseen. Alus poistettiin kauppa-alusrekisteristä, katsastettiin Suomen Höyrypursiseuran lipun alle ja kastettiin uudelleen Ahdiksi.

Yksityiskauden ensimmäiseksi kone-mestariksi pestattiin vanha Saimaan veteraani Armas Kinnunen ja päälliköksi ryhtyi varustaja itse. Ahti jatkoi kulkuaan tutuilla vesillä. Kuormista vapaana se höyryää kesäkuukausina sinisen Saimaan seljenteitä, kapeikoita sekä kanavia ja on ollut yksi uskollisimmista Höyrypursiseuran yhteispuurhdustilaisuuksien eli höyryregatoiden osallistujista. Monta suvi-iltaa vietettiin rattoisasti kokoneen konemestarin tarinoita kuunnellessa. Mikäli vakitukselle mestarille ei jokin suunnitelluista läh-töajoiista sopinut, saatiin tilalle "vierai-leva virtuoosi". Lappeenrantalainen Veikko Laukkanen oli yksi vierailijoista ja kuuluu mestareitten parhaimmis-toon.

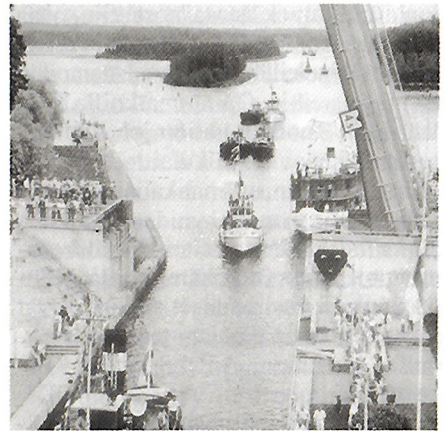
Armas Kinnusen kuoleman jälkeen 1982 pestattiin Ahtiin uudeksi mesta-riksi Osmo Hyvönen, jonka valtakautena aluksen kunto on parantunut entises-tään. 1980-luvun puolivälissä Ahti pää-tettiin palauttaa "äänettömien höyry-laivojenjoukkoon". Alukseen saatiin ostetuksi Heinävesi-laihasta Lavallin höyryturbiini eli höyryaggregaatti. Se kehittää sähkövirtaa mm. kattilan öljy-polttimolle täysin äänettömästi. Nyky-ään äänestä Lister-dieseliä tarvitaan

virranantajana kylmän kattilan alkuläm-mityksessä ja höyrynpaineen nostatta-misessa, ellei polttimolle saada virtaa maakaapelilla. Kun paine on saatu riit-tävän korkealle, kytketään Lavallin turbiini päälle ja sammutetaan Lister tai irroite-

taan maaliitääntä. Osmo Hyvösen uutte-ruuden tuloksena Ahdin kaikki neljä höyrykonetta ovat toimintakuntoisia: pääkone, turbiini, tunkkipumppu ja hi-nausvinssi.

## PERINNELAIVAT REKISTERIIN

Perinnelavarekisterityöryhmä jätti muistionsa 10.2.1993 opetusministeri-ölle. Työryhmän puheenjohtajana oli museonjohtaja Pekka Toivanen Pietar-saaren kaupunginmuseosta ja sihteerinä tutkija Marja Pelanne museoviras-tosta. Työryhmä haluaa koota kulttuu-rihistorialliset, alkuperäisessä asussaan säilytetyt ns. perinnelavivat valtakun-nalliseen rekisteriin. Rekisteröintikri-teereissä otettaisiin huomioon mm. aluksen ikä ja Suomessa kuluneet vuodet, alku-peräisyys, ainutlaatuisuus, edustavuus sekä dokumentti- ja historialliset arvot. Perinnelavarekisteriä ylläpitäisi museovirasto. Vaikka perinnelavojen korjaus ja entisöinti perustuu pääosin omaeh-toiseen toimintaan, työryhmä toivoo sille valtion tukea. Suoran julkisen tuen lisäksi työryhmä ehdottaa työllistämis-tukea, tulli- ja verohelpotuksia sekä lai-turimaksujen alentamista perinnelavarekisteriin kuuluvilta aluksilta. Tavoit-teena on korjata ja entistää 2-4 alusta vuosittain.



*Suomen Höyrypursiseuran kesäregatta saapuu liput liehuen Varkauteen. Kommodorin laivan jälkeen tulee valkorunkoinen "Ahti", joka juuri sivuuttaa vuoroaan odottelevan museohöyrylaiva "Savonlinnan". Kuva Vilho Koponen.*

# Tekniikan museon vaihtuvat näyttelyt

Tekniikan museo valtakunnallisena erikoismuseona pyrkii palvelemaan yleisöä paitsi pysyvillä näyttelyillään, joita museossa on tällä hetkellä noin kolmekymmentä, myös vaihtuvilla näyttelyillä.

Toukokuun lopulla museossa avataan "Lasinpuhallusta Nuutajärvellä" esiteltävä näyttely. Nähtävillä on noin 300 m<sup>2</sup>:n suuruisessa tilassa kaksi verstakkoa, joista toisessa esitetään lasipikarin – lähinnä Aurora-pikarin – valmistusta ja toisessa verstakossa on nähtävänä, miten lintu puhalletaan. Lisäksi näyt-teillä on sekä vanhempaa lasiesineistöä että myös tämän päivän tuotantoa.

Näyttely on museoviraston, Oy Hackman Ab:n ja Tekniikan museon yhteistyötä. Näyttely avataan yleisölle 28.5. ja se kestää elokuun loppuun.

Syksyn vaihtuva näyttely on suunnattu erityisesti naisille – "Kosmetiikkaa kautta aikojen". Näyttely avataan syyskuun lopulla ja se kestää vuoden loppuun.

Kuten näyttelyn nimikin kertoo, kosmetiikkavalmisteet ovat keskeisellä sijalla aina antiikin ajoista tähän päivään saakka.

Näyttelyn toteuttajina ovat Teknoke-mian Tiedotuskeskus ja Tekniikan mu-seo.

Tekniikan museon näyttelyt ovat avoinna yleisölle:

1.5.–31.8. ti–su klo 11.00–17.00 ja  
1.9.–30.4. ke–su klo 12.00–16.00.

Tervetuloa. Ota ystäväsiikin mukaan!

