

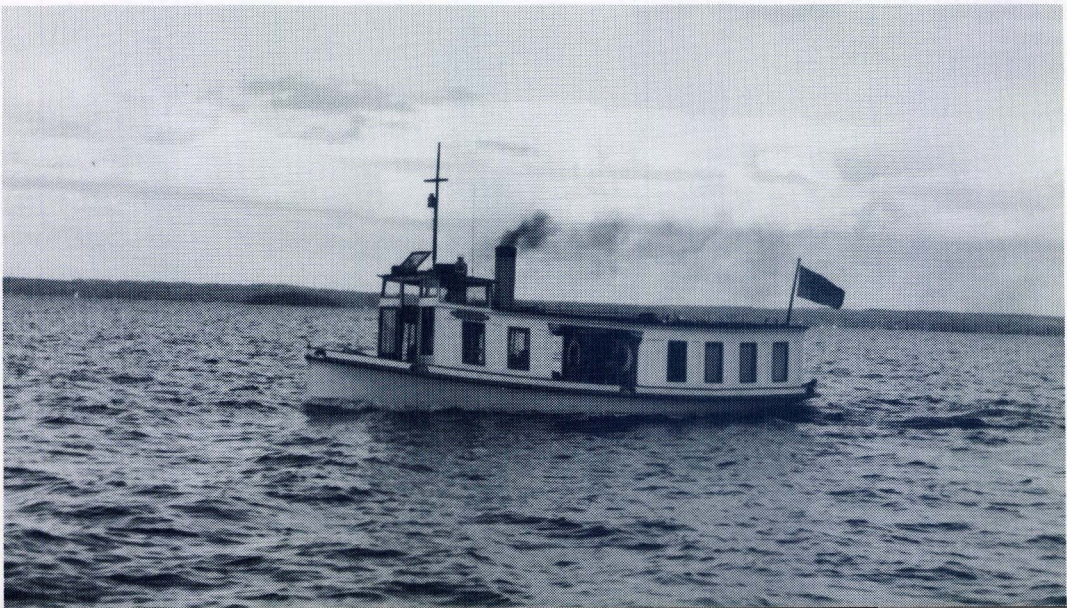
# S/S SATU

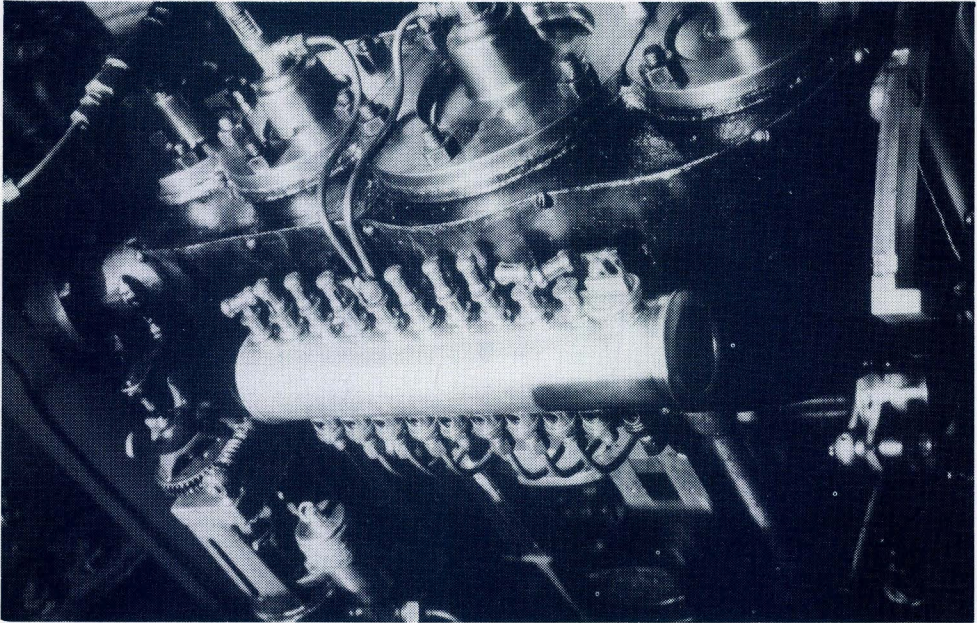
Raimo Puukka & Panu Nykänen

Luopioisissa on perustettu Höyrylaivayhdistys Satu, jonka tarkoitus on "...ylläpitää höyrylaivaperinnettä Kokemäenjoen vesistön alueella ja edistää jäsentensä omistamien höyrylaivojen ylläpitoa ja käyttöä". Käytännössä toiminta tarkoittaa ainakin toistaiseksi Tampereen seudun vesistöissä tunnetun höyrylaiva Sadun jo pitkän historian jatkumiseen tähtäävää toimintaa. Laiva on miltei koko historiansa ajan ollut yksityisessä omistuksessa huvijahtina. Osaksi onnellisten sattumien kautta sen alkuperäinen muoto ja varustus ovat säilyneet aivan poikkeuksellisella tavalla. Kun itse laiva on säilynyt, nyt perustettavan yhdistyksen tarkoituksena on myös yrittää ylläpitää sen toiminnan vaatimaa teknillistä osaamista. Niinpä yhdistyksen toimintamuotoihin kuuluu höyrylaivan käytön ja merenkulkutaitojen koulutus.

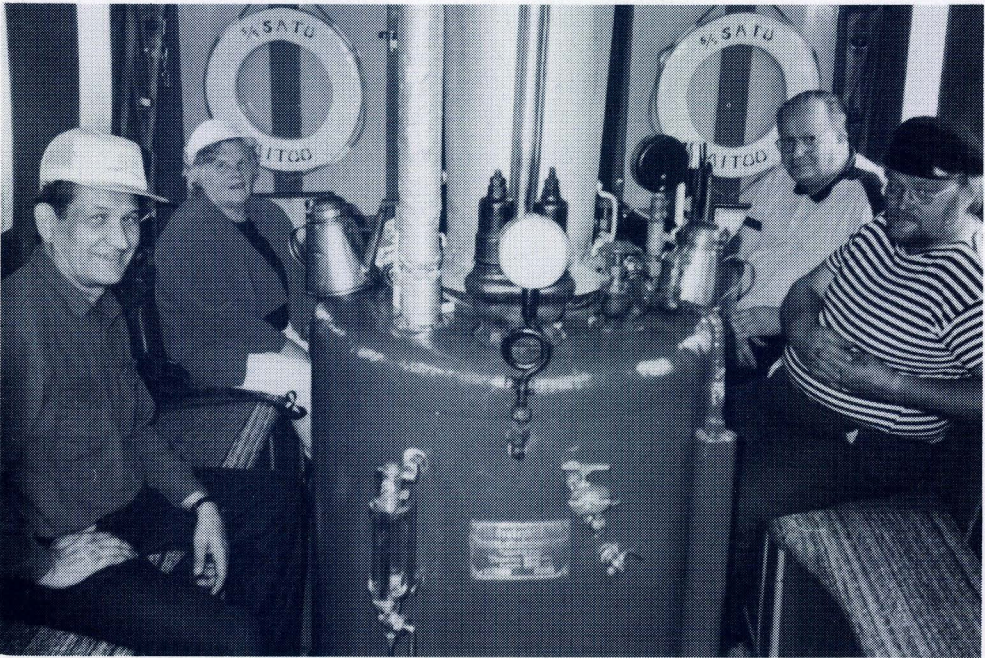
Höyrylaivayhdistys on eräänlainen väliinputoaja. Suomessa on kuitenkin todennäköisesti lukuisia Sadun kaltaisia kulkuneuvoja ja teknillisiä laitekokoaisuuksia, joiden ylläpito on pitkään perustunut alkuperäisen omistajan kiinnostukseen hienoa konetta ja sen edustamaa teknologiaa kohtaan. Nyt koneiden vanhentuessa, on edessä joko romuttaminen, tekniikan modernisointi tai yritys säilyttää vanha teknologinen kompleksi, jota jo Sadun kokoinen höyrysluuppi edustaa.

Sadun tapauksessa pullonkaulaksi muodostuu ilman muuta vanhan höyrykattilan ja höyrykoneen säilyttäminen käyttökelpoisessa tilassa. Kone on käytännössä ikuinen, kunhan se saa huomiota osakseen. Määräaikaishuollot ja peruskorjaukset tarvitaan aikanaan. Lainsäätäjä on asettanut ankarat määräykset koskemaan painekattiloita. Höyrykoneteknologiaa aikanaan tässä maassa ylläpitänyt järjestelmä on kuitenkin katoamassa, ja koneen ylläpito muuttuu suhteettoman kalliiksi ja vaivalloiseksi, joten





S/S Sadun kaksisynterinen compound-kone. Kuva S/S Satu.



Laivan höyrykattila, joka on muodostunut ajan mittaan vaikeimmaksi komponentiksi. Kuva S/S Satu.

alunperin yksityiskäytössä ollut pursi tarvitsee taustavoimakseen yhteisön.

Museolaitos ei tällaista yhteisön turvaa oikein voi tarjota. Tämänkokoisen ja tähän tarkoitukseen tehdyn laitteen museoiminen tarkoittaa ilman muuta sen käytölle asetettavia rajoituksia, jotka taas ovat ristiriidassa laitteen käyttäjän ja omistajan intressien kanssa. Satuhan toimii hienosti, vieläpä alkuperäisessä

tarkoituksessaan, kunhan vain tietty lainsäädännön määräyksillä tarkoin säännelty teknologinen kokonaisuus pystytään pitämään hengissä.

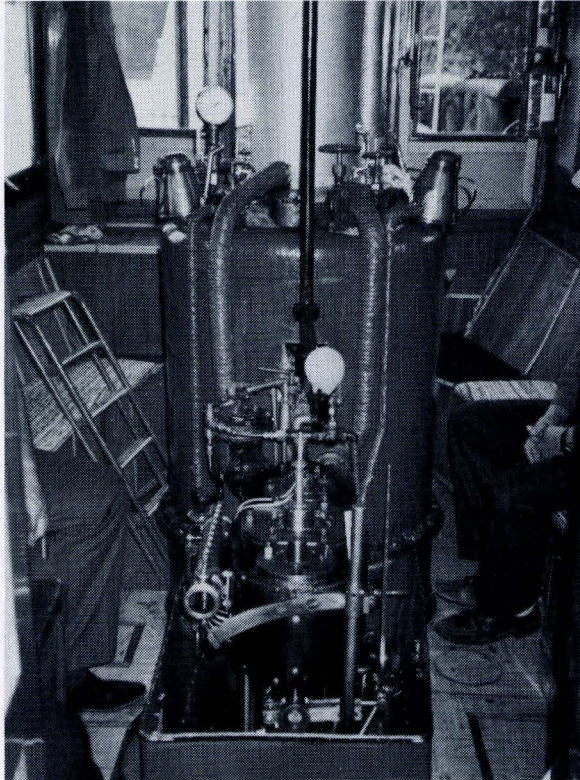
Höyrykoneteknologia alkaa suomalaisille olla jotain aivan kummallista. Jo 1980-luvulla s/s Sadun saapuessa juhanusristeilyltään Tampereelle, oli joku soittanut palokunnan ja poliisin hätiin, kun kuulemma järvellä seilasi laiva joka oli tulossa.

Ongelmakokonaisuus ei tietenkään liity vain Satuun tai höyrylaivoihin yleensä. Viime aikoina on keskusteltu kovasti vanhojen höyryvetureiden säilyttämisestä. Mitä virkaa on höyryveturilla, joka ei koskaan enää lähde liikkeelle misään muussa muodossa kuin romurautana? Ja jos kattilaa yrittää edes lämmittää, on seurauksena tuhoisa räjähdys. Nämä laitteet edustavat aikansa huipputeknologiaa, joka vaikkakin on vanhanaikaista, ylittää jopa

nykyajan ihmisten tavanomaiset taloudelliset ja osaamisen rajat. Kiinteästi maisemaan sidottujen teknologisten kokonaisuuksien, kuten vesivoimalaitosten, kohtalo on selvempi, vaikka ei sekään missään tapauksessa helppo. Sata vuotta maisemaan kuuluneen vesimyllyn kunnossapito on helpommin perusteltavissa paikkakunnan asukkaille kuin säännöllisestikin maisemassa

purjehtivan laivan tai kiskoilla puhisevan veturin.

Höyrylaiva Sadun rakensi vuosisadan vaihteessa Tampereen kone-tehdas Sommers, Hällström & Walden, joka tunnetaan nykyisin nimellä Kone ja Terä. Sen suunnitteluun osallistui todennäköisesti laivan tilaaja, englantilainen tekstiili-insinööri Charles Charples, joka tunnetaan Lapin nimen puuvilla-tehtaan isänä. Mary-nimiseksi kastetun aluksen rakenteessa on



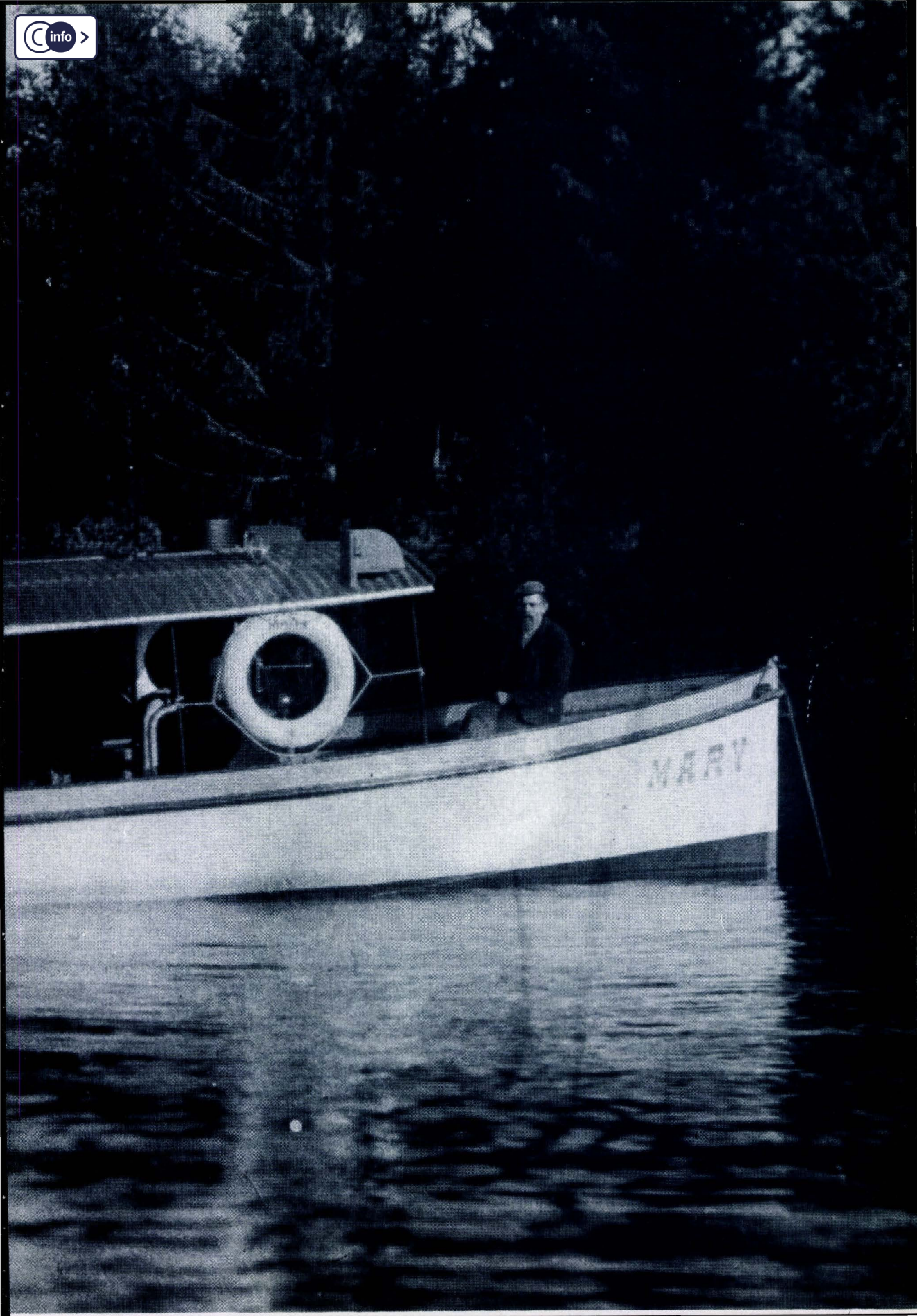
S/S Sadun höyrykattila ja kone ovat alkuperäisessä asussaan.

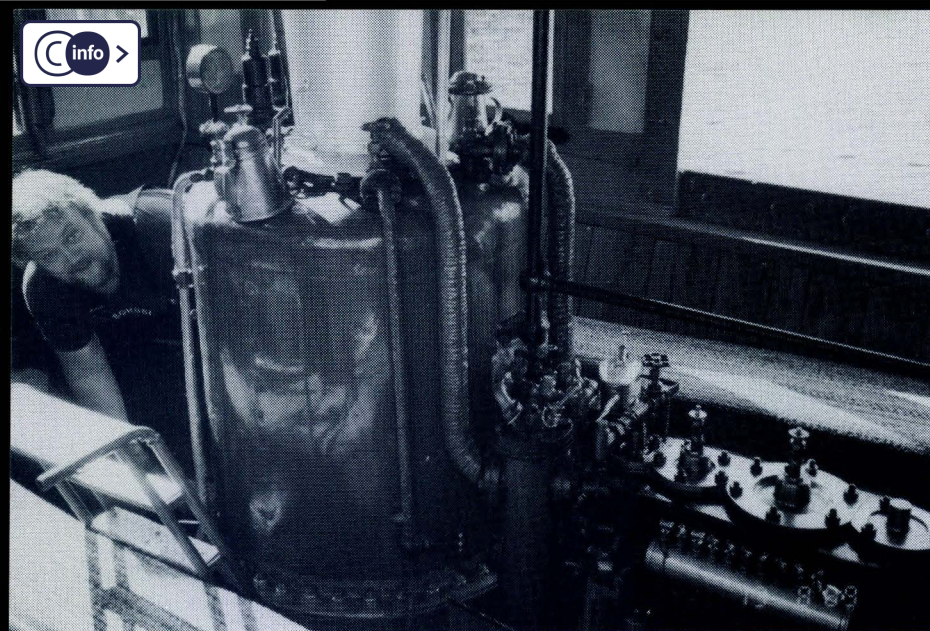
monia yksityiskohtia, jotka todistavat Charplesin puuttuneen suunnitteluun. Esimerkiksi laivan sivuille rakennetut kaksi köliä ja höyrykattilan rakenne ovat samanlaisia kuin englantilaisissa sotalaivoissa käytetyt. Kattila on avattava vesiputkikattila, jollaisia käytettiin myös muunmuassa palokuntien käyttämissä höyryruiskuissa.

Aluksen peräosaan rakennettiin salonki, rungon keskivaiheilla käytävän molemmin



S/S Satu 'Mary'-nimisenä jossakin Kurussa noin vuonna 1901. Kuvassa näkyy laivan keulaosan avonainen rakenne. Kuva S/S Satu.





puolin pieni keittiö ja WC, edestä alus oli avonainen. Etukansi otti kuitenkin helposti vettä sisään, joka pääsi vasten kattilaa aiheuttaen ongelmia.

Insinööri Charples myi aluksen Oriveteläiselle Hiedan sahalle. Syynä kauppaan oli todennäköisesti se, että Charples oli joutunut merihätään Näsijärvellä. Kovassa vastatuulella olivat aallot alkaneet vyöryä keulasta sisään eivätkä vedenpoistolaitteet ehtineet pumpata vettä ulos. Mary pääsi kuitenkin täpärästi takaisin Lapinniemielle. Charples ehti ennen kauppaa vielä vaihtaa alkuperäisen yksikampisen Tandemhöyrykoneen kaksisylinteriseksi compound-koneeksi. Hiedan saha käytti alusta

Orivedellä metsänostomatkojen kulkuneuvona, kunnes Alarik Gummerus osti laivan vuonna 1908 Pihtiputaalla toimivaa rullatehdasta varten. Utta omistajaansa varten Mary siirrettiin talvella suurella hevosvetoisella reellä jäitä ja maantietä pitkin kiskomalla. Alus maalattiin ja sen kansirakenteita korjattiin rakentamalla eteen ja ositain sivuille kiinteät seinät. Laiva kastettiin uudelleen nimellä 'Puritan'.

Ilosjoen rullatehtaalla Puritania käytettiin aluksi hinaajana ja vuorolaiavana. Se oli katsastettu peräti 30 hengelle ja väkeä kulki paljon Kolimanpään ja tehtaan välillä. Tehdas joutui kuitenkin vaikeuksiin rahoituskysymysten vuoksi. Alarik Gummeruk-

S/S Satu ohittaa sumussa Näsijärven Taulaniemen, jonka laiturilla seissyt kuvaaja milötei jäi laivanväeltä huomaamatta. Kuva: S/S Satu.



sen ja Tornator-osakeyhtiön välillä syntyi pitkälinen oikeusjuttu, jonka seurauksena Puritan jäi seisomaan Viitasaaren Tarmolahteen. Pitkän takavarikkoajan ja omistaja epäselvyyksi en kestäessä kuluessa alus ryöstettiin. Puritan päättyi kuitenkin oikeuden päätöksellä takaisin Gummerukselle, joka siirretti sen sitten Näsijärveen. Koko laiva kunnostettiin perin pohjin. Laiva kastettiin nimellä 'Satu' ja sillä tehdystä ret-kistä tuli va-kituinen ke-sänvietto-tapa Gummeruksen perheelle. Satu muutui 1930-luvulla osaksi Näsijärven maisemaa.

Pieni laiva oli erinomaisen merikelpoinen. Laivalla tehtiin matka muunmuassa Tukholmaan Ahvenanmeren yli. Matkalla sattuneet vaikeudet johduivat potkurinakseliin tarttuneesta köydestä ja

laivan salon-gissa irti päässeestä Bomarsundista löytyneestä pyöreästä kanuunankuulasta, joka uhkasi merenkäynnissä särkeä paikat.

Alarik Gummeruksen kuoltua Satu siirtyi Jaakko Gummeruksen ja laivaan kiintyneen pispalalaisen "laivapoika" Kallen mukana Heinolaan. Vuonna 1941 se siirrettiin Suolahteen. Kuljetuksen aikana Jaakko Gummerus ja Jussi Jääskeläinen siirsivät laivan kaksin – miesvoimin – rautatievaunuun, joka kuljetti laivan päämääräänsä.

Vuonna 1972 Satu siirrettiin jälleen Näsijärveen. Vuodesta 1990 lähtien alus on

pitänyt kotipaikkanaan Aitoota, josta käsin sillä on purjehdittu Vanajaveden vesistöissä. Niinpä koko Pirkanmaalla Gummeruksen laiva on eräänlainen yleiskäsite, jonka kaikki tuntevat ainakin sen jälkeen kun heille on kuvattu aavemaisen äänettömästi ja tasaisesti kulkevan laivan iänikuinen profiili.



S/S Satu Muroleen kanavassa. Kuva: S/S Satu.

S/S Satu valmiina laskettavaksi järveen Kankahuven satamassa Aitoossa. Kuva S/S Satu.



S/S Sadun nykyinen kuljetus ja telakointitapa. Kuva: S/S Satu.





**Teknisiä tietoja:**

Rakennusvuosi 1901

Pituus 9,60 m

Leveys 2,55 m

Syväys 0,9 m

Paino n. 4000 kg

Kone kaksisyylinterinen compound-kone, jätehöyry menee etulämmittäjän kautta savupiippuun

Nopeus n. 10 km/h

Polttopuuta mahtuu  $\frac{3}{4}$  – 1 m<sup>3</sup>

Polttoaineen kulutus n.  $\frac{3}{4}$  m<sup>3</sup> / 50 km

Salonki lämpiää kattilan höyryllä

Vakiovarusteet saha ja kirves

Nukkumapaikkoja 5, joista 2 salongissa ja 3 asetettavaa sänkyä etuosassa

Höyrylaivayhdistys Sadun puheenjohtajana toimii Jarkko Pihkala, Aitoo. Yhdistyksen sihteeri on Raimo Puukka, os. Kurkijontie 246, 36930 KYYNÄRÖ.

**Kirjallisuutta**

Kirjoitus perustuu osittain käsikirjoitukseen Jaakko Gummeruksen muistelmat Sadusta vuodelta 1972. Muistelmat on julkaistu aiemmin: Gummeruksen Satu. Korsteeni, Suomen Höyrypurjeseura ry:n vuosijulkaisu 1993.

S/S Satu, järvenlasku Kankahuvien satamassa Aitoossa 1994. Kuva S/S Satu.

