

SUOMEN HÖYRYPURSISEURA

30 VUOTTA

Suomen Höyrypursiseura ry (SHPS ry) on jo 30 vuoden ajan ollut keskeisessä asemassa maamme höyrylaivakulttuurin vaalimisessa. Pyöreitä vuosiaan seura on tänä vuonna juhlistanut suurella Iisalmeen suuntautuneella kesäregatalla ja syksyn perinteisellä karvalakkiregatalla Savonlinnassa.

Ilmarinen oli ensimmäinen Suomessa rakennettu höyrylaiva. Se aloitti liikenteensä Saimaalla vuonna 1833. Sen jälkeen on maamme merillä ja sisävesillä liikkunut arviolta noin 3000 höyryalusta. Höyrylaivojen kulta-aikaa olivat viime vuosisadan vaihteen molemminpuoliset kymmenet, mutta laivoja käytettiin paljolti vielä 1950-luvulle saakka. Viimeinen ammattiliikenteessä toiminut höyrylaiva päätti työnsä 1980-luvulla. Muutamia höyrylaivoja on tosin edelleen kesäisessä matkustajaliikenteessä.

Höyrylaivat alkoivat käydä tarpeettomiksi 1950-luvulla, ja ne korvautuivat osaksi moottorikäyttöisillä aluksilla. Laivoja alettiin laajamittaisesti romuttaa. Muutamat höyrylaivoista innostuneet yksityishenkilöt näkivät tässä tilaisuutensa ja alkoivat ostaa niitä romuraudan hinnalla omaan käyttöön 1960-luvun lopulta alkaen. Höyryaluksia ehdittiin pelastaa hyvä määrä, vaikka herääminen tapahtuikin liian myöhään.

Höyrylaivat seuran piiriin

Suomen Höyrypursiseura ry sai alkunsa toukokuussa 1968. Neljä omistukseensa höyrylaivan hankkineita mieshenkilöä, Jaakko Ebeling, Jouko Korpivaara, Pentti Roitto ja Olavi Ruutu, kokoontui Kaupakillassa Helsingissä, ja tilaisuuden päätöksensä oli perustaa yhdistys vaalimaan höyrylaivaperinnettä ja toimimaan yhdysiteenä alan harrastajien keskuudessa. Kun neljällä kokoontuneella oli laivat Saimaalla, Päijänteellä ja Oulujärvellä, tehtiin yhdistyksestä kertaheitolla valtakunnallinen.

Ensimmäisenä toimintavuonna jäsenmäärä kasvoi ainoastaan yhdellä, mutta jo kolme vuotta myöhemmin seurassa oli jäseniä 35, joilla oli hallinnassaan 28 höyryalusta. Jäseneksi pääsemisen ehtona ei suinkaan ole laivanomistus, vaan kaikki höyrylaivoista kiinnostuneet voivat joutokunnan hyväksynnällä liittyä seuraan. Näin on paljolti tapahtunutkin, ja tätä nykyä seurassa on 125 jäsentä, joilla on 49 alusta. Näistä viisi ei ole tällä hetkellä toimintakuntoista. Lisäksi seurassa on yhteisöjäseniä, esimerkiksi Savonlinnan kaupunki ja Vetäjä V:n Kannatusyhdistys ry, joilla on 12 höyrylaivaa merellä ja sisävesillä. Eniten höyrypuriseuran laivoja on Saimaalla: 29 jäsenten ja 10 yhteisöjäsenten alusta. Seuran laivasto edustaa noin neljää viidesosaa Suomessa jäljellä olevasta höyrylaivojen määrästä.

Alustyypit ja alusten koot vaihtelevat suuresti. Ylivoimaisesti eniten on vanhoja höyryhinaajia. Näiden lisäksi mukana on matkustajalaivoja, höyryveneitä, rahtilaivoja sekä kaksi niputtajaa. Vanhin alus on Päijänteellä, vuonna 1877 Hollannissa rakennettu Metsä. Vuonna 1878 rakennettu aluksia on peräti kolme: Keitele, Rauha ja Yhtiö. Nuorin "vanha" alus on Tommi vuodelta 1943, mutta sitäkin nuorempia höyryaluksia on seuran kirjoissa jo kolme. Ne ovat pieniä höyrysluppeja, jotka on rakennettu joko vanhoista tai uusista komponenteista. Höyrykoneita- ja kattiloitahan rakennetaan edelleen. Erityisen suositua uusien höyrysluupprien rakentaminen ja käyttö on Englannissa ja Ruotsissa. Pituudeltaan suurin seuran aluksista on Kalle Tihveräinen



Kuva: Esko Pakkanen

(27 m) ja konevoimaltaan Heikki Peuranen (310 ihv), mutta yhteisöjäsenillä on näitäkin suurempia aluksia. Ukkopekka Turussa on kaikista suurin (35 m, 400 ihv). Pienin alus on höyryvene Onka I (4,6 m, 5 ihv).

Vuonna 1993 Suomeen perustettiin Museoviraston ylläpitämä perinnelaivarekisteri. Siihen hyväksytään vanhoja aluksia, joiden tulee olla yksityisomistuksessa ja arvonsa mukaisessa kunnossa ja käytössä. Rekisterissä olevat alukset voivat saada Museoviraston myöntämiä valtion avustuksia peruskunnostukseen ja entisöintiin. Valtaosa Höyrypursiseuran aluksista on perinnelaivarekisterissä.

Monipuolista toimintaa

Höyrypursiseuran sääntöjen mukaan yhdistyksen tarkoituksena on:

- säilyttää höyryaluksiin ja niiden käyttöön liittyvää tietoutta ja perinteitä maassamme
- edistää jäsentensä merenkulkuun ja merenkulun turvallisuuteen liittyvää tietoutta
- kiinnittää yleistä huomiota höyryaluskuultuurin säilyttämiseen
- pitää jäsentensä aluksista rekisteriä

Seura siis toimii sekä tavallisena pursiseuranä että höyrylaivaperinnettä eri tavoin

vaalivana kulttuuriyhdistyksenä. Pursiseura-toimintakaan ei ole kovin tavanomaista, sitä jo rajoittaa alusten sijoittuminen eri vesistöalueille, joskin useampiakin aluksia on toki siirretty pyörien päällä vesistöstä toiseen. Aluksia katsastetaan, jäsenistöä koulutetaan, järjestetään seminaareja, matkoja ja muita tilaisuuksia. Matkoja on järjestetty niin kotimaisiin alan tapahtumiin kuin myös ulkomaille. Eniten on yhteyksiä ollut Viroon ja Ruotsiin. Seura on osallistunut myös 1990-luvulla yleistyneitten höyrylaivatapahtumien, ennen kaikkea Suolahden Höyryfestivaalien järjestelyihin. Vuonna 1983 Kiteen Puhoksessa järjestetty maamme höyrylaivaliikenteen 150-vuotisjuhla sai alkunsa höyrypursiseuran aloitteesta, ja yhdistys oli myös aktiivisesti mukana juhla järjestelyissä. Tilaisuuteen osallistui 25 höyrylaivaa, valtaosa SHPS:n piiristä.

Regatat kokoavat väen ja laivat yhteen

Tärkeimmän elementin eli varsinaisen vesilläliikkumisen puolelta on mainittava kesäisin järjestettävät höyrylaivaregatat. Regatat eivät kuitenkaan ole mitään purjehduskilpailuja, vaikka sellaisistakin joskus

pikkutunneilla puhutaan, vaan yhteispuur-
jehduksia (*samsegling*). Alukset kokoontuvat
sovittuun paikkaan, josta sitten ajetaan let-
kassa itse regattakaupunkiin tai -kirkon-
kylään. Perillä on usein hyvinkin moni-
puolista ohjelmaa, jonka olennaisena osana
on yleisön tutustuminen aluksiin. Viime ai-
koina on ryhdytty järjestämään myös
yleisristeilyjä. Regatat tuovat höyrylaivat
tutuiksi suurelle yleisölle ja tarjoavat
jäsenille tilaisuuden keskinäiseen yhteyden-
pitoon. Hajallaan olevalle Höyrypursiseu-
ran jäsenistölle sillä on varsin suuri merkitys.

Regattoja on järjestetty eri puolilla
vesistöjä: Päijänteen-Keiteleen alueella
Lahdesta Iisvedelle ja Saimaalla Lappeen-
rannasta Lieksaan ja Iisalmeen. Vuonna
1993, Seuran täyttäessä 25 vuotta, Saimaan
Regatta pidettiin ihan ulkomailla: 700 vuot-
taan juhlivassa Viipurissa. Saimaalla on
myös järjestetty vuodesta 1972 lähtien
lokakuun alussa niinsanottu Karvalakkire-
gatta. Keiteleen-Päijänteen Regatoissa on
viime vuosina yleensä ollut 5-7 alusta, Sai-
maan puolella 15-20, mutta enimmäkseen
höyryalusten määrä on noussut 25:een.

Seuralla on kiinteistöt höyrylaivalaiturei-
neen Savonlinnan lähetyvillä Saimaalla

sekä Laukaassa Päijänteen ja Keiteleen
puolivälissä. Alusta alkaen seura on luonut
tiiviit suhteet merenkulkuviranomaisiin.
Näin on pystytty seuraamaan – ehkä jossain
määrin myös vaikuttamaan – merenkulkua
koskevan lainsäädännön ja muiden
määräysten kehittymistä. EU:n myötä kan-
sainvälisen kehityksen seuraaminen on tullut
entistä tärkeämmäksi ja SHPS ry onkin
jäsenenä European Steamship Federation-
issa.

Seuran toimintaa johtaa johtokunta (hal-
litus), jonka johdossa on kommodori. Ny-
kyisenä, SHPS:n kuudentena kommodorina
toimii Arto Juva, jolla on höyrylaivat sekä
Päijänteellä että Saimaalla. Johtokunnan
ohella toimintaa ovat edesauttamassa eri-
laiset, useimmiten yksihenkiset toimikunnat
tai vastaavat.

Koulutusta ja julkaisuja

Kulttuuritoiminnan puolella Höyrypur-
siseuralla on kaksi tärkeää toimintakohdetta:
koulutus ja valistus sekä julkaisutoiminta.
Seura on järjestänyt sekä kansi- että
konepuolen koulutusta hyvinkin laajasti.
Ennen kaikkea höyrykoneisiin ja -kattiloi-



Kuva: Esko Pakkanen

hin liittyvän ammattiosaamisen varjelemisessä ja lisäämisessä seuran työtä voi pitää esimerkillisenä. Ensinnäkin on järjestetty runsaasti höyrykoneisiin liittyvää käyttökoulutusta, jonka tavoitteena on ollut taata jäsenille ja laivojen miehistöille vähintäänkin paineastianhoitajan tutkinto. Se on vähimmäisvaatimus yksityiskäytössä olevien höyryalusten koneenkäyttäjälle. Teoriaopetuksen lisäksi tutkintoon vaaditaan pitkä, 24 kuukauden praktiikka. Käytännössä tämä merkitsee vähintään neljän vuoden harjoitteluperiodia riittävän isoissa höyryaluksissa. Tämän konekoulun kautta on saatu laivoille jo parisenkymmentä uutta konemestaria. Joukossa on myös naisia.

Toinen tärkeä osa ammattiosaamisen vaalimista on laivojen höyrykoneille ja -kattiloille tehtyjen korjaustöiden opettaminen. Erityisesti on viimeisen kymmenen vuoden aikana kiinnitetty huomiota laivojen kattiloihin ja niiden toimintakelpoisuuden ylläpitämiseen. Höyrykattiloillehan on erittäin tiukat turva- ja tarkastusmääräykset: kattiloille on tehtävä määrävalein erillaiset tarkastukset. Näitä tarkastusvaatimuksia on kiristetty entisestään vuonna 1992 sattuneen ikävän, kaksi ihmishenkeä vaatineen onnettomuuden takia.

Höyrypursiseuran omin voimin on 1990-luvulla vaihdettu tuliputket eli tuubit yli 20 alukseen. Tämän höyrykattiloiden ehkä kipeimmän kunnossapitokohteen uusimistyön toimeenpanevana voimana on ollut Kalle Salminen, siviilissä matkustajahöyrylaiva Suomen konemestari. Tuubiremonteissa on mukana ollut niin lukuisasti seuran jäseniä, että voi hyvällä syyllä uskoa tämän ammattitaitoa vaativan työvaiheen osamisen jääneen pysyvästi elämään. Myös monia muita kone- ja kattilakorjauksia on tehty, eikä liene kovinkaan liioittelevaa sanoa, että Höyrypursiseurassa alkaa olla Suomen parasta höyrylaivojen konepuolta koskevaa asiantuntemusta.

Seuran toinen aktiivisuuden kohde on ollut vuodesta 1976 lähtien höyrylaivaliikenteen historiaan liittyvä tutkimus- ja julkaisutoiminta. Mainittuna vuonna julkaistiin Erkki Riimalan johdolla teos *Höyrylaivamme*, joka sisälsi yleiskuvauksen maamme

höyrylaivaliikenteen historiasta ja höyrykonetekniikasta sekä esittelyn höyrypursiseuran toiminnasta ja kaikista sen rekisteriin kuuluvista höyryaluksista, mutta myös muista maamme jäljellä olleista höyrylaivoista. Tämän perusteoksen jälkeen seura on julkaissut 13 muuta höyrylaivojen historiaan liittyvää teosta. Varsinaisen tutkimus- ja kirjoitustyön ovat tavallisesti tehneet seuran asiasta innostuneet jäsenet. SHPS:n osaksi on jäänyt julkaisukustannuksista vastaaminen. Kirjojen myyntituotolla on onnistuttu hivenen kartuttamaan seuran kassaa.

Erillisten kirjahankkeiden lisäksi seura on julkaissut vuodesta 1986 lähtien omaa vuosijulkaisuaan *Korsteeni*. Siitä on kehittynyt vaatimattoman alun jälkeen merkittävä höyrylaivasektorin kulttuurijulkaisu, lajinsa johtava Suomessa. Siinä kerrotaan kuluneen vuoden höyrylaivoja koskevat tapahtumat. Lisäksi se sisältää melkoisen laajan historiallisen osaston. Kirjoittajina ovat pääasiassa SHPS:n omat jäsenet, mutta myös monet ulkopuoliset höyrylaivoista kiinnostuneet tarjoavat kirjoituksiaan *Korsteeniin*.

Seura jatkaa edelleen työtään höyrylaivakulttuurin säilyttämiseksi Suomessa. Jokaisen tähän asti säilyneen höyryaluksen menetys on tappio Suomen Höyrypursiseuralle.

Esko Pakkanen

Kirjoittaja on valkeakoskelainen metsänhoitaja, joka toimittaa *Korsteeni*-julkaisua. Hän on julkaissut useita sisävesiliikennettä käsitteleviä teoksia.

Korsteenin yhteystiedot:
 Esko Pakkanen
 Niementie 16
 37600 Valkeakoski
 Puh. 0204 16 3805
 Telefaksi 0204 16 120
 e-mail esko.pakkanen@upm-kymmene.com

Suomen Höyrypursiseuran yhteystiedot:
 Kommodori Arto Juva
 Väinämöisenkatu 17 A 2
 00100 Helsinki
 Puh. 09-6969 40 40
 Telefaksi 09-6969 404