



1885

s/s Wartio

s/s Mänttä I I I

m/s Kuutti

m/s Mänttä I I I

m/s Aarre

2010

Tarina siitä, kuinka ennen tehtiin laivat siten,

että ne kestävät ihmisen eliniän,

joissakin tapauksissa useita...





Sisällysluettelo

Aluksen historia

1885 - 1919 Tullilaitos s/s Wartio	3
Perämeri	3
1919 - 1930 V.A. Mäkelä Stevedore Oy s/s Wartio	7
Viipuri Uuras	7
1935 - 1965 G.A. Serlachius Oy s/s Mänttä III	8
Keuruselkä 1935 - 1938	8
Näsijärvi 1939 - 1948	10
Keitele 1949 - 1954	11
Keuruselkä 1954 - 1965	13
1968 - 2010 Yksityiskäytössä	14
Päijänne 1968 - 1971	14
Turussa 1972 - 1982	16
Jyväskylässä 1982 - 1983	18
Päijänne 1983 - 2000	20
Päijänne 2000 - 2010	21





Aluksen historia



1885 – 1919 Tullilaitos s/s Wartio

Perämeri

Vuonna 1873 perustettu *Oulun Konepaja Osakeyhtiö* ryhtyi pari vuotta perustamisensa jälkeen “lyömään” aluksia raudasta, mikä siihen aikaan oli uutta ja ennennäkemätöntä noilla seuduilla. Aluksia valmistui noin yhden kappaleen vuosivauhtia, niin että tehtaan “lyömä” kymmenes alus oli Suomen suuriruhtinaskunnan tullilaitokselle tilattu s/s *WARTIO*.

Tämän aluksen luovutus tilaajalleen tapahtui kesäkuun lopussa 1885 ja se oli viimeinen konepajalta valmistunut alus ennen 31.10.1885 tapahtunutta suurta tulipaloa. Höyrykone oli myös Oulun Konepajan valmistama ja numeroltaan 16.

— Tullilaitoksen uusi wene „Wartio”, rakennettu Oulun mekanisessa werstaassa, on nyt walmis ja jätettiin w. k. 27 p:nä tullilaitokselle. Se on rakennettu kokonaan teräksestä, 53 jalkaa pitkä, 11½ jalk. lewä ja kulkee 3½ jalkaa sywässä. Kone on 12 hewosen woimainen.

(U. T.)

Suomalainen Wirallinen Lehti no 153 07.07.1885

-Tullilaitoksen uusi wene „Wartio”, rakennettu Oulun mekanisesta werstaasta, on nyt walmis ja jätettiin w. k. 27 p:nä tullilaitokselle.

Se on rakennettu kokonaan teräksestä, 53 jalkaa pitkä, 11 ½ jalk. lewä ja kulkee 3 ½ jalkaa sywässä. Kone on 12 hewosen woimainen.

(U. T.)





— **Tullverkets nya båt „Wartio“**, bygd å Uleåborgs mekaniska verkstad är numera färdig och levererades sistlidne lördag till tullverket. Den är helt och hållet bygd af stål, är 53 fot lång, $11\frac{1}{2}$ fot bred, $3\frac{1}{2}$ fot djupgående. Maskinen är hög och lågtrycks utan kondensering samt af 12 hästars kraft. Båten gör en fart af 9 knop. Akterut är en salong med tvenne liggplatser. I skansen finnas liggplatser för fem man, För öfrigt finnes hvarjehanda bekvämligheter för befålet. Arbetet är vackert och väl utfört, och utgör en god rekommendation för verkstaden, som numera från sitt varf levererat 10 nybygda båtar. Båten togs på tullverkets vägnar af tullförvaltaren G. M. Franck och befans allt vara till fullkomlig belåtenhet och i utmärkt skick. (U. T.)

Finland no 152 05.07.1885

-Tullilaitoksen uusi vene „Wartio“, rakennettu Oulun mekanisesta verstaasta on nyt valmis ja toimitettu viime lauantaina tullilaitokselle. Se on kokonaan rakennettu teräksestä ja on 53 jalkaa pitkä, $11\frac{1}{2}$ jalkaa leveä, $3\frac{1}{2}$ jalkaa syvässä kulkeva. Kone on korkea ja matalapaineinen ilman lauhdutinta 12 hevosen voimainen. Vene kulkee 9 solmun nopeutta. Skanssissa on lepopaikat viidelle miehelle. Etupäässä sijaitsevat tilat päällystölle. Työnjälki on kaunista hyvin tehtyä ja antaa hyvän kuvan verstaan järjestyksessä kymmenennestä toimitetusta veneestä. Veneen luovutusta tullilaitokselle valvoi tulliesimies G. M. Franck ja varmistti että kaikki oli virheettömässä ja erinomaisessa kunnossa. (U. T.)



Suomen Suuriruhtinaskunnan vaakuna





Aluksen ensimmäiseksi päälliköksi nimitettiin 7.heinäkuuta 1885 *Frans Johan Neuman*, tai kuten siihen aikaan sanottiin, ”Ylikatsontamieheksi”.

— **Tullstyrelsen** har den 7 i denna månad förordnat kaptenen **Frans Johan Neuman** att tills vidare bestrida uppsyningsmanstjensten å tullverkets nya ångslup ”**Wartio**“.
(U. T.)

Finland no 160 15.07.1885

-*Tullihallitus on tämän kuun 7. päivänä määrännyt kapteeni Frans Johan Neumanin toimimaan ylikatsontamiehenä tullilaitoksen uudessa höryaluksessa ”Wartio”.* (U. T.)

Heti syksyllä 1885 alus jo sitten pääsikin tositoimiin takavarikoidessaan Tornion ja Kemlin välisellä merialueella Ruotsista salakuljetettua sokeria, siirappia ja pumpulilankaa ym. Tavarat joita 1800-luvun loppupuolella pyrittiin salakuljettamaan Suomeen, olivat kovasti paljon erilaisia kuin näinä päivinä. Nykyihmisestä saattaa tuntua erikoiselta se, että tuohon aikaan esim. sokeria on salakuljetettu Suomeen tai että pumpulilanka on ollut sen arvoista tavaraa, että sen vuoksi on kannattanut nähdä suurta vaivaa saadakseen nämä tuotteet Suomeen myytäväksi.

— **Tullitakararikko. W. t. katsastaja** „**Wartio**” nimisellä tullialuksella, kapteeni **J. Neuman** viime elokuun 25 p:nä lähellä **Selkä** saarta **Tornion** ja **Kemin** välisillä vesillä otti takavarikkoon monenlaista tavaraa, niinkuin sokeria, siirappia, pumpulilankaa y. m. jotka tuotiin Ruotsista. Saman kuun 31 p:nä **Tornion Raastuwan** oikeus, selittäen kalut ja weneen menetetyksi, tuomitsi tavarain haltijat sakkoihin: itsellisen **Kemin kaupungista**, **Better Toimin** ensi kerran ja talon omistaja **Sofia Juutheikin**, **Torniossa**, toisen kerran salakuljetuksesta ja tullin kawaltamisesta.
(D. L.)

-*Tullitakararikko. W. t. katsastaja* „*Wartio*” nimisellä tullialuksella, kapteeni *J. Neuman* viime elokuun 25 p:nä lähellä *Selkä* saarta *Tornion* ja *Kemin* välisillä merillä otti takavarikkoon monenlaista tavaraa, niin kuin sokeria, siirappia, pumpulilankaa y. m. jotka tuotiin *Ruotsista*. Saman kuun 31 p:nä *Tornion Raastuwan* oikeus, selittäen kalut ja weneen menetetyksi, tuomitsi tavarain haltijat sakkoihin: itsellisen *Kemin kaupungista*, *Better Toimin* ensi kerran ja talon omistaja *Sofia Juutheikin*, *Torniossa*, toisen kerran salakuljetuksesta ja tullin kawaltamisesta.





Myöhemmin syksyllä sitten Oulun Konepajan Pikisaaressa sijaitseva paja sitten tuhoutui tulipalossa kokonaan ja s/s Wartio jäi viimeiseksi valmistuneeksi alukseksi vanhasta konepajasta. Oulun Konepaja sinänsä kyllä jatkoi toimintaansa valmistaen vielä useita höyrylaivoja ja höyrykoneita teollistuvan Suomen tarpeisiin.

Ensimmäisen 50 toimintavuotensa aikana Oulun Konepajan kerrotaan valmistaneen 131 hinaajaa ja muuta pienekköä laivaa, 430 höyrykattilaa ja 330 höyrykonetta. Vuonna 1935 nimeksi muutettiin Oulun Konepaja Osakeyhtiö, ja 1953 yhtiö liitettiin osaksi Raahe Oy:tä

— Oulun konepaja on hävinnyt tulipalon kautta toiswiikolla lauantai-iltana. Heikko jää kaupungin ja Pikisaaren välillä, jolla viimeainitulla paja sijaitti, myöhästytti sammutusmiehistön ja koneitten waarapaikalle joutumista, jonka tähden apu tuli liian myöhään pelastaakseen konepajan päärakennusta, joka monine laitoksineen muuttui raunioksi. Muut rakennukset ovat pelastetut. Noin 50 eli 60 henkeä on palon tähden jäänyt työttömäksi, tietämättä mistä leivän ottaa talven tullessa. Konepaja laitoksineensa on ollut wakuutettu „Skandiassa“ 161,000 markasta.

Savo no 130 09.11.1885

Oulun konepaja on hävinnyt tulipalon kautta toiswiikolla lauantai-iltana. Heikko jää kaupungin ja Pikisaaren välillä, jolla viimeainitulla paja sijaitti, myöhästytti sammutusmiehistön ja koneitten waarapaikalle joutumista, jonka tähden apu tuli liian myöhään pelastaakseen konepajan päärakennusta, joka monine laitoksineen muuttui raunioksi. Noin 50 eli 60 henkeä on palon tähden jäänyt työttömäksi, tietämättä mistä leivän ottaa talven tullessa. Konepaja laitoksineensa on ollut wakuutettu „Skandiassa“ 161,000 markasta.





1919 – 1930 V.A. Mäkelä Stevedore Oy s/s Wartio

Viipuri Uuras

Vuonna 1914 alus siirrettiin Turkuun *Ab Vulcanin* telakalle, jossa siihen vaihdettiin uusi höyrykattila.

Täältä alus siirtyi Viipurin ja Uuraan vesille ja sen omistajaksi tuli Viipurilainen huolinta- ja ahtausyhtiö *V.A.Mäkelä Stevedore Oy*. Tämä omistaja käytti alusta hinaustehtävissä vuoteen 1930 asti, jolloin ilmeisesti senaikaisen laman seurauksena alus jäi riisuttuna seisomaan.

US lauantaina 15.2.1919

(Ilmoitus)

Höyryalus myytävänä

Julkisella huutokaupalla, maanantaina kuluvan helmikuun 24 p:nä, klo 3 päivällä, myydään Suomen tullilaitokselle kuuluva kokokannellinen höyryalus " VARTIO ". Höyryalus on rakennettu v.1885 ja kannen alla jaettu 3:een vedenpitävään osaan.

Suuruus; pituus 53 jalk, leveys 11 1/5 jalk, 5 jalk. syvässä kaypä.

V.1914 Ab Vulcanin veistämössä Turussa toimitetussa perinpohjaisessa korjauksessa varustettu alus uudella höyrykattilalla.

Tulipinta 30 m², paine 3 atm. Kone 2 sil. Sädelauhduttaja tehty v.1902, konevoima 30 ind.hv...

Höyryalus on nykyään Kone- ja Siltarakennus Oy:n laivatelakalla Helsingissä.

Helsingissä, Tullihallituksen kansliassa, helmik.13 p:nä 1919

IVAR PALMGREN

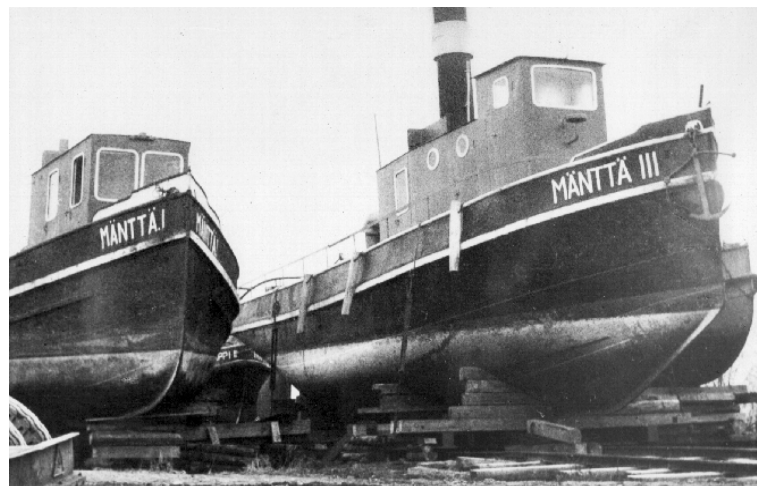




1935 – 1965 G.A. Serlachius Oy s/s Mänttä III

Keurusselkä 1935 - 1938

Vuonna 1935 alus myytiin *G.A. Serlachius Oy* :lle, joka siirsi sen Keurusselälle Mänttään. Tällöin alus sai nimekseen *MÄNTTÄ III*, joka oli luonnollinen jatke Serlachiuksen aikaisemmille hinaajille *I ja II*. Tuona aikana Mäntän tehtailla oli tapana nimetä hinaajat ja proomut tehtaan mukaan. Proomut kulkivat nimillä *GAS I, II ja III*.



Mänttä I ja Mänttä III telakalla



Serlachiuksen Proomut GAS I, GAS II ja GAS III





Tullessaan Mänttään aluksen pohja oli jonkin verran meriveden syövyttämä, joten sen pohjaa jouduttiin keulaosastaan levyttämään uudelleen. Muutenkin alus oli päältäpäin ruosteinen ja huonossa maalissa, mutta Mäntässä se laitettiin kaikin puolin hyvään kuntoon. Aluksesta myös pidettiin koko ajan hyvää huolta, olihan se tehtaalle tärkeä työkone.



Mänttä III Keurusselällä



Mänttä III Keurusselällä

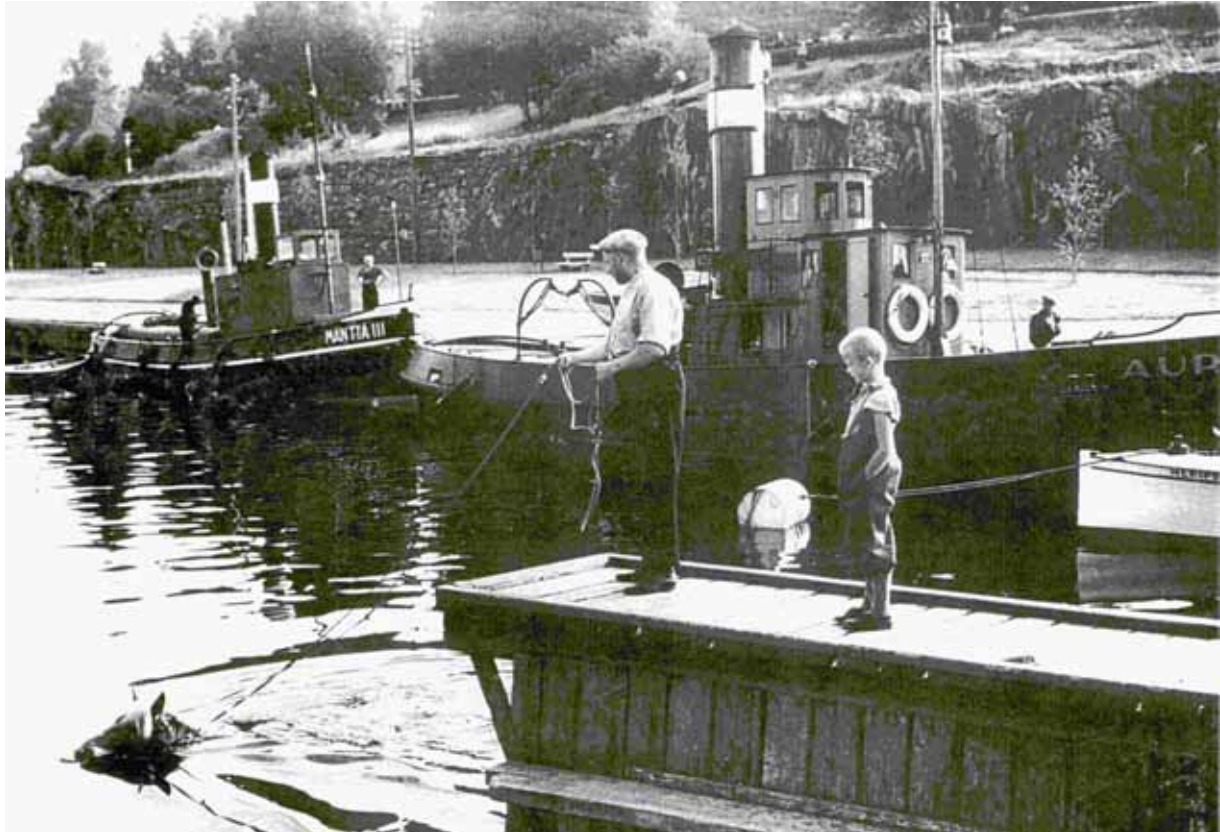
Aluksen ensimmäinen kapteeni Mäntässä oli nimeltään Ville Ranta. Keurusselällä MÄNTTÄ III oli vuosina 1935 - 38, kuljettaen puutavaraa koko Keurusselän alueelta Mäntän tehtaille.





Näsijärvi 1939 - 1948

Vuonna 1939 *MÄNTTÄ III* siirrettiin Vilppulan kautta Keurusselältä Näsijärvelle ja sen työalueeksi tuli koko vesistö Tampereen ja Vilppulan välillä. Tällä vesistöllä *MÄNTTÄ III* oli aina vuoden 1948 loppuun asti ja seuraavana vuonna se sai purjehdittavakseen jo kolmannen sisävesistön, Keiteleen.



Mänttä III Tampereella Mustalahden satamassa vuonna -39

Mänttä III :en kannella lämmittäjä V.Toivola

Toinen hahmo kannella on tod.näk. Mikko Niininen

Noina vuosina 1930- ja 1940-luvulla puutavaran pääasiallinen kuljetusmuoto oli proomu-uitto. Proomu, eli roomi, niin kuin silloin sanottiin, oli puurakenteinen, usein tylppäkeulainen avonainen laiva, pituus noin 30 metriä ja leveys noin 7 metriä. Mitat olivat käytännön sanelemia, sillä monet sisävesikanavat olivat mitoiltaan sellaisia, että tuonkokoinen alus mahtui yksinään sulkuun.

Avonaisen proomun takaosassa oli pieni, usein ikkunaton asuntokoppi, jossa proomumies ja "kipparpoika" asuivat. Proomua hinatessa piti aina olla yksi mies peräsिमessä, sillä vaikka hinaaja sitä vetikin, niin siitä huolimatta sitä piti aina ohjata, ettei se oikoisii liikaa.





Pääasiallisesti proomuissa kuljetettiin kuusipaperipuuta, jota hakattiin sekä 1 että 2-metrisiksi, pienemmän latvamitan ollessa n.8 cm. Proomut lastattiin ja purettiin vaunuilla, joita käsipelillä työnnettiin proomun keskellä kulkevalla sillalla. Jotta puutavara olisi liikkunut ripeästi, niin usein tehtiin niin, että yhtä proomua lastattiin ja samaan aikaan yhtä purettiin määränpäässä ja vielä yhtä proomua hinattiin.

Tuona aikana laivan miehistöön kuului yleensä 5-6 miestä, oli kapteeni, lämmittäjä, konemies ja 2-3 parkkamiestä. Joskus oli matkassa myöskin emäntä, joka huolehti ruokapuolesta. Kapteenilla oli laivassa oma hytti keulaosassa, miehistö nukkui peräosassa tai proomussa ja emännällä oli nukkumatila kannella olevan keittiön yhteydessä.

Työaikaa ei silloin varsinaisesti ollut, sillä hinauksen aikana laiva kulki jatkuvasti, oli sitten yö tai päivä. Hinauskausi alkoi keväällä heti kun jäät lähtivät ja päättyivät syksyllä sitten kun järvi jäättyi.

Seuraavassa esimerkki vuodelta 1946, jolloin laiva oli liikenteessä 8.5–16.11 välisen ajan:

Tuona aikana aluksen kone kävi kaikkiaan 1592 tuntia ja matkaa tehtiin yhteensä 9799 km. Kun tuohon väliin mahtuu kaikkiaan 188 päivää, niin se tekee keskimääräiseksi käyntiajaksi n. 8.5 tuntia päivässä. Keskimääräiseksi päivämatkaksi tulee n. 52 km. Halkoja kului tuona aikana kaikkiaan 542 kuutiometriä, eli n. 2.9 kuutiometriä päivässä.

Tämäkään esimerkki ei ollut suinkaan suurimmasta päästä, vaan edusti ehkä keskiarvoa. Tiettävästi suurimpia ajotuntimääriä on vuonna 1949 ajettu 2388 tuntia, ajopäivien lukumäärän ollessa suunnilleen edellisen esimerkin luokkaa.

Keitele 1949 - 1954

Vuonna 1949 **MÄNTTÄ III** siirrettiin Keitelelen järvelle, jonne alus tuli **MÄNTTÄ II** :n avuksi hinaamaan Serlachiuksen puita Suolahteen, ensin proomuissa ja myöhemmin nipuissa. Aluksen siirto Vilppulasta Keitelele oli senaikaisin menetelmin aikamoinen urakka. Alus piti ensin Vilppulassa hinata telakalle, johon rautatiekiskot tulivat aivan viereen. Sitten alus taljojen avulla vedettiin sivuttain telivaunun päälle ja köytettiin kiinni. Vilppulasta junakuljetus lähti 30 km:n tuntivauhtia kohti Suonenjokea, sillä vaikka aluksen määränpää oli Suolahti, niin se oli laskettava veteen Suonenjoen Iisvedellä, sillä se oli ainoa paikka jossa kiskot tulivat satamaan ja rantaan asti. Iisvedellä alus sitten kanavien kautta siirrettiin Keitelele ja Suolahteen.





Täällä Suolahden telakalla alus sitten sai nykyiset kannenpäälliset muotonsa. Ohjaushyttiä korotettiin ja suurennettiin, kulku keulahyttiin muutettiin nykyiseen paikkaansa, iso valonheitin siirrettiin ohjaushytiin katolle ja laivaan tehtiin pienet kaiteet. Tiloja laivassa oli tuolloin kannen alla kapteenin hytti ja takana oleva miehistön majoitustila. Lisäksi tietysti konehuone ja höyrykattila jotka yksistään veivät jo puolet alakerran tiloista. Kannen päällä oli ajohytti, keittiötila, vessa ja pieni varasto. Laivan masto oli saranoitu, samoin savupiippu, jotka molemmat voitiin kaataa taaksepäin.

MÄNTTÄ III :n päälliköistä tiedetään lisäksi **Mikko Niininen** joka ehti olla laivalla yhtämittaa kaikkiaan 13 vuotta, ensin pari vuotta ajomiehenä ja sitten päällikkönä vuoteen 1951 asti. Viimeisenä kesänä laivan emäntänä toimi Mikon vaimo. Niininen lähti sittemmin luotsiksi ja kerrotaan, että lähtiessään viimeisen kerran MÄNTTÄ III :lta hän taputteli laivan kylkeä ja sanoi: *“pidähän ittes miehenä”*.

Syksyllä 1951 laivan päälliköksi tuli **Kalevi Viljakainen** Suolahdesta. Samana päivänä kun **Viljakainen** otti vastaan MÄNTTÄ III :n päällikkyyden, ilmoitettiin hänelle miltei heti, että hänen entinen hinaajansa **UHMA** ,oli ajanut karille Suolahden satamasta lähdettyään. Siitä Viljakainen ja MÄNTTÄ III sen sitten pelastivat.

Seuraavassa Viljakaisen kertomus Keiteleeltä:

Koska Keiteleen vesistöissä oli kolme kanavaa, niin aina oli myös kiire ehtiä kanavalle suluttamaan ennen toista, sillä etenkin nippulauttojen sulutus oli hidasta.

Lautan suluttaminen kanavan läpi kesti runsaan vuorokauden, milloin sulutettiin kellon ympäri. Suluttajat olivat paikallisia miehiä, jotka laivan huudattaessa kaksi kertaa tiesivät tulla töihin. Laivan päällikkö maksoi miesten palkan.

*Kerran Neiturin kanavalla meitä oli neljä kuormaa peräkkäin. Siinä olivat **UURASTAJA, ÄÄNEKOSKI II, ÄÄNEKOSKI III** ja myö **MÄNTTÄ III** :ssa oltiin viimeisenä. Ne miehet veti neljä vuorokautta yhteen menoon ja kun tuli mejän vuoro, niin ne ei meinannu ruveta ennää millään vetämään. Minä sanoin, että pannaan ylitunteja tarpeeksi, niin vetihän ne mejätkin lopuks. Meil ol silloin mukana vajjaa 50 sulullista ja se kesti vain vajjaan vuorokauven.*

Tiettävästi pisin yhtämittäinen hinausmatka Keiteleellä oli pituudeltaan n. 5 viikkoa. Alus haki silloin nippulautan Niiniveden perukoilta ja matkalla Suolahteen se piti purkaa ja koota kanavissa ja kapeikoissa kaikkiaan 7 kertaa.





Keurusselkä

1954 - 1965

Keiteleellä MÄNTTÄ III oli vuoden 1954 syksyyn asti jonka jälkeen Serlachius lopetti hinaukset Keiteleellä ja siirsi MÄNTTÄ III :n takaisin Keurusselälle.

Täällä alus hoiti omistajansa kuljetuksia aina vuoden 1965 loppuun asti. Aluksen viimeinen katsastustodistus oli voimassa huhtikuun 1. päivään 1965 asti tai sen purjehduskauden loppuun.



Tämä vuosi olikin sitten MÄNTTÄ III :n viimeinen vuosi hyötyliikenteessä. Alus jäi seisomaan kunnes se vuonna 1968 laitettiin myyntiin.





Päijänteellä yksityiskäytössä 1968 - 1971

Laivan osti 1968 syksyllä Vääkskyläinen **Jorma Manninen** joka toi aluksen eteläiselle Päijänteelle, Vääkssyyn. Aluksen hinta oli tuolloin 3200 mk senaikuista rahaa. Halvan hinnan osaltaan selittää se, että kaupan ehtoihin kuului, että uuden omistajan oli kerran vuodessa ajelutettava kokoomuksen nuoria, kuten sitten parina kesänä tapahtuikin. Onneksi tämä ehto ei ole enää sitonut myöhempiä omistajia.

Aluksen siirto Mäntästä Vääkssyyn tapahtui siten, että alus ensin autokuljetuksena tuotiin Jämsänkoskelle, siellä se autonostureilla laskettiin Jämsänjokeen, josta se omin konein höyryttiin Vääkssyyn.

Koska laivan nimi oli omistajan silloisen aviopuolison mielestä vähän “mäntti”, niin alus sai uuden nimen **KUUTTI**. Samoin laivan savupiipussa edelleenkin olevat värit maalattiin silloin. Syynä puna/valko/vihreän kuvion maalaamiseen oli se, että omistajan isä oli aikoinaan ollut pitkään Loviisalaisen **Ragnar Nordströmin** varustamon laivoissa, joissa oli piipuissa samat värit ja kuvio. Korsteeniin maalattiin lisäksi kirjain M omistajansa mukaan.





Alus höyrysi Päijänteellä kolmena kesänä. Sitä pidettiin kunnossa ja siihen tehtiin remonttiakin. Mm vuonna 1970 höyrykattilan tubeista uusittiin noin kolmannes. Sitten samana vuonna 1970, omistaja osti isomman ja komeamman höyrylaivan, **JOH-PARVIAISEN**.



Kuutti, Joh-Parviainen, Kaima ja Vänni Kotkanhaminan edessä 1970

Syksyllä 1970 Sysmän silloinen kunnanlääkäri **Kyösti Kaasinen** osti KUUTIN. Kaupan ehtoihin kuului, että *Manninen* poistaa aluksesta höyrykoneen ja kattilan, sekä kuljettaa aluksen **JOH-PARVIAISEN** avulla Sysmän satamaan. Näin myös tapahtui. Kaasisen velvollisuudeksi kauppakirjassa jäi hankkia kuutio koivuhalkoja myyjälle **JOH-PARVIAISEN** polttoaineeksi.

Höyrykattila myytiin Tuupovaaraan kasvihuoneen lämmityslaitteeksi. Samoin höyrykone riisuttiin ja säilöttiin Asikkalaan navetan vintille, jossa se sai rauhassa pilaantua 15 vuotta. Onneksi sen sittemmin osti alan harrastaja joka kunnosti koneen ja jonka hallussa tuo kone edelleenkin on.

Kyösti Kaasinen asennutti KUUTTIIN saman tien dieselkoneen. Kone oli 30 hv Valmet. Kone oli melko alitehoinen, mutta kyllä alus silläkin sisävesillä liikkui melko normaalisti. Moottorin asennuksessa ja hitsaustöissä oli apuna Sysmälinen seppämestari **Antti Tyviniemi**. Antti oli erittäin innostunut laivasta. Kuorma-autolla sitten haettiin Jyväskylästä 4 tonnia rataakiskoa painolastiksi. (Pannun ja höyrykoneen poiston jälkeen laiva oli kovin epästabiili. Jopa miehen paino partaalla sai aikaan merkittävän kallistuman.) Korsteenin M-kirjain korvattiin K-kirjaimella uuden omistajan mukaan.

Dieselin asentamisen jälkeen suoritettiin Tyviniemen innosta johtuen ensimmäinen koeajo, vaikka varsinaista kaasuvaihte Teleflex-ohjausjärjestelmää ei vielä ehditty saamaan. Seppä Tyviniemi oli konehuoneessa ja Kaasinen ohjaushytistä käskytti vanhalla kunnan telegrammilla. Vaihdevipu moottorissa oli sormen mittainen (eteen-taakse) eikä kaasuvipukaan tainnut juuri suurempi olla. Koeajo meni muuten hienosti, mutta palatessa Sysmän laituriin seppä Tyviniemi meni siinä määrin innostuksesta sekaisin, että kun tuli käsky ”täysi taakse”, hän laittoikin ”täysi eteen”. KUUTTI meni komeasti kiville, josta seppä itse kyllä sitten järjesti jostain hankkimallaan valtavalla taljajärjestelmällä laivan pois.





Turussa 1972 - 1982

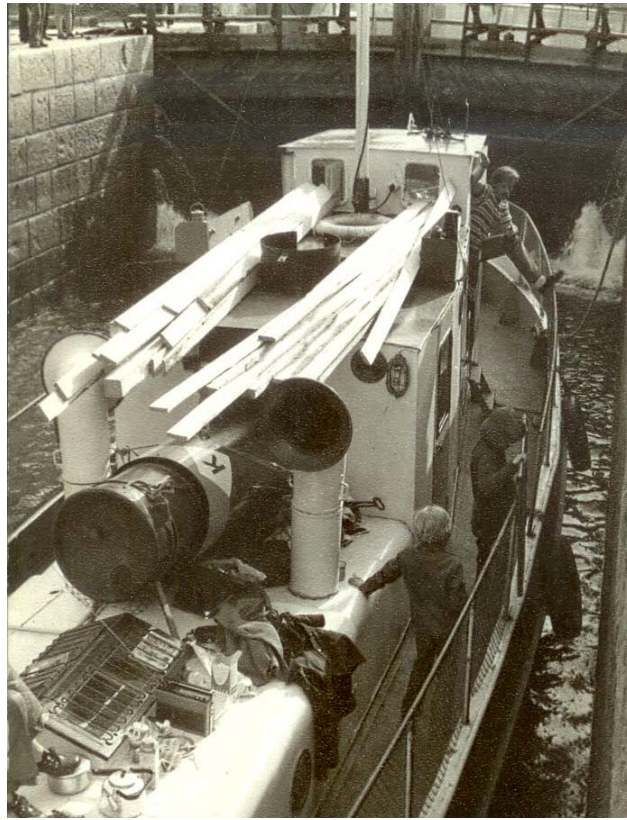
Tammikuussa 1972 Kaasinen muutti Turkuun ja otti siellä vastaan silloisen laivastolippueen lääkärin viran Pansion laivastotukikohdassa. KUUTTI seurasi myöhemmin samana vuonna perässä. Niinä vuosina VR ilmoitteli lehdistössäkkin korskeasti, että ”ilmoittakaa mitä haluatte kuljettaa ja mihin, niin me teemme sen” tai siihen tapaan. Kaasinen otti yhteyden VR:ään ja kertoi, että laiva pitäisi saada Lahdesta merelle. VR ilmoitti, että kuorman korkeudesta (korsteeni ja masto kaadettunakin) johtuen ainoa satama, johon se voidaan (muiden ratojen sähköistämisestä johtuen) kuljettaa on Loviisa. VR ilmoitti lisäksi, että kuljetus vaatii oman junansa, jossa on veturin lisäksi yksi tyhjä vaunu sekä ennen varsinaista kuormavaunua että sen jälkeen! Lahden satamassa saatiin laiva kahden nosturin avulla vaunuun. VR:n mittamies kävi vielä tarkastamassa kuorman korkeuden. Kävi ilmi, että ohjaushytin katon ja sen ainoan alikuljettavan sillan kaaren väliin jäi vajaat 5 cm.

Junan maksiminopeudeksi oli määrätty 50 km/t ja ratapihoilla vielä huomattavasti hitaampi nopeus. Junan lähdettyä Lahdesta Kaasinen soitti Loviisan satamaan ilmoittaen, että tällainen ja tämän painoinen laiva on tulossa ja pitäisi saada sataman nostureilla mereen. Ehdottivat siirtämään desimaalipilkkua ainakin yhden pykälän vasemmalle, koska ”tämä on sillisatama”. Niinpä Kaasinen joutui tilaamaan järeän nosturin Kouvolasta asti, jotta alus saatiin mereen. Merellä alusta Turkuun ajettaessa kone sitten osoittautui todella liian pieneksi ja vuonna 1974 siihen asennettiin uusi Valmet dieselkone, teholtaan 72 hv, sama kone joka laivassa edelleen on.



Kuutti merellä, korsteenissa K





Kuutti Vääkyn sulussa matkalla Lahteen, Loviisaan siirtoa varten



Kuutti Hangon satamassa





Jyväskylässä

1982 - 1983

Merellä KUUTTI sitten purjehti aina vuoteen 1982 asti jolloin sen osti *Timo Nieminen* Jyväskylästä. Laiva tuotiin isolla kuljetuslavetilla Turusta Lahteen, jossa se laskettiin vesille ja purjehdittiin Jyväskylään. Aluksen korsteeni oli jouduttu kuljetuksen ajaksi katkaisemaan ja paikalleen se hitsattiin vasta Jyväskylässä. Siirtomatalla Lahdesta Jyväskylään omistajalla oli pientä epäonnea, kun laivan kone Karhusaarten kohdalla sammui ja alus ajautui vähän kiville. No eipä laivaan mitään vahinkoa tullut, miehet taisivat kyllä vähän säikähtää.



Kuutti korsteeni kaadettuna





Jyväskylässä silloinen omistaja nosti laivan telakalle vuonna 1983, hiekkapuhallutti ja maalautti sen. Samalla hän palautti alukselle takaisin sen pitkäaikaisen nimen, aluksesta tuli jälleen MÄNTTÄ III.



Mänttä III Jyväskylässä telakalla 1983





Vesijärvi -Päijänne 1983 -2000

Jostain syystä omistaja kyllästyi laivaan varsin pian, sillä syksyllä 1983 alus siirtyi viiden miehen muodostamalle yhtymälle, joka osti aluksen ja siirsi sen Lahteen. Heti siirtomatalla Jyväskylästä Lahteen jouduttiin kovaan keliin, sillä koko matkan vallitsi kova vastainen etelätuuli. Tässäkin kelissä alus käyttäytyi hyvin ja 12 tunnin seilaamisen jälkeen alus kiinnittyi Lahden satamaan.

Aluksen omistajat teettivät laivaan melkoisen remontin heti talvella 1983 - 84. Laivaan teetettiin salonki, johon tuli myös keittiövarustus, baaritiski, istuin- ja makuutilat sekä kaapistot. Lisäksi asennettiin uudet polttoainesäiliöt, puhkaistiin kulkutiet laipioihin ja teetettiin yhtä ja toista pientä. Samassa yhteydessä alus rekisteröitiin Lahteen.

Heti samana vuonna sattui ns. laiturikärhämä Lahden kaupungin kanssa. Siitä sitten kaupungin aloitteesta käräjäotiin neljä vuotta, aina vesioikeutta ja hovioikeutta myöten. Kaiken tämän turhan rahanhaaskauksen jälkeen lopputulos oli se että kaupunki korvasi MÄNTTÄ III :lle hovioikeuden kulut ja muuten kumpikin osapuoli sai nuolla haavansa.

Tämän jälkeen omistajaporukasta erkani kaksi miestä ja alus jäi kolmen jäljellejääneen omistukseen. Omistajat liikkuiivat aluksella lähinnä Etelä-Päijänteellä ja Vesijärvellä, pisimpien retkien ylettyessä Jyväskylään asti.

Vuonna 1993 valmistunut Keitele-Päijänne kanava mahdollisti vielä pitempien matkojen tekemisen. Vuonna 1996 MÄNTTÄ III sitten seilasikin koko vesistön päästä päähän käyden kääntymässä Pielaveden satamassa.

Vuosituhanen lähestyessä loppuaan oli laiva yhä enemmän lähinnä yhden omistajista, **Jorma Okkerin** käytössä ja kun sitten aluksen uusi vuosituhat alkoi vielä murheellisesti laivan upotessa Niemen satamassa laiturissa kevättalvella 2000 pohjaan, olivat omistajat päättäneet luopua aluksesta.





Vesijärvi -Päijänne 2000... and still going strong..

Keväällä 2000 laivan osti *Heidi Ojanen* ja *Leo Terävä* perheineen, joista koostui sopiva 12 hengen porukka jatkamaan laivan ansiokasta elämän kaarta.



Mänttä III Lahdessa Niemen satamassa 2000 keväällä

Laiva oli koko kesän 2000 kovassa käytössä ja kunnon pesun ja pienten verhoilutöiden lisäksi ei laivaan vielä maltettu tehdä isompia sisustusremontteja, vaan nautittiin kesästä ja uudesta harrastuksesta. Johtuen laivan vajoamisesta *Niemen* satamaan, kaipasivat sähkölaitteet pientä kuivattelua ja polttoainetankeissa oleva sakka hieman tukki polttoainesuodattimia, mutta tähän on ajan myötä osattu varautua.

Kesän 2000 aikana ajotunteja kertyi noin 250h, ajojen suuntautuessa lähinnä *Kelveneen* ja *Padasjoen* suuntaan. Myös *Sysmän Soiniemessä* muutaman kerran käytiin. Alkusyksystä allekirjoittanut kävi myös *Jyväskylässä* kääntymässä joka jäi ainoaksi vähän pitemmäksi reissuksi tänä kesänä.





Mänttä III Judinsalon laivalaiturissa Heinäkuussa 2000



Mänttä III Vääksyn tankkauslaiturissa kesällä 2001





Vääksyn sulussa kesällä 2001



*Mänttä III Vääksyn kanavan Päijänteen
puoleisessa odotuslaiturissa 2004*





Ensio ruorissa



Kippari Leksä ja Laivakokki Ilkka kyökissä

2002 kesällä sitten Mänttä III pääsi telakalle Jämsän Olkkolaan 6 päiväksi, jonka aikana **Kalle Järvinen** laittoi aluksen pohjan kuntoon vesirajaan saakka. Tällä kertaa ei enempää ehditty tekemään, mutta koska alus oli ollut pitkään yhtäjaksoisesti vedessä, oli pohjassa paljon tekemistä.





2008 kevät alkoi aurinkoisissa Vappuristeilytunnelmissa, mutta edellisenä syksynä oli potkuri osunut johonkin ja yksi lavoista hieman vääntynyt. Siinä samassa oli ilmeisesti myös potkurin kiinnitysmutteri päässyt löystymään ja kun aluksella sitten lähestyttiin Hännnyksen laituria ja pakki laitettiin päälle, irtosi potkuri ja alus jouduttiin jättämään Hännnykseen odottamaan sukeltajia. Kun seuraavana tiistaina tulimme *PV-Teemu Hiltusen* kyydissä sukeltajien kanssa etsimään pudonnutta potkuria, odotti Hännnyksessä murheellinen näky. Aluksen perä oli vajonnut veden alle. Maanantaina oli ollut erittäin kova tuuli ja vielä pahasti Vääksyn suunnasta. Huolimatta laivan huolellisesta sitomisesta peräpoijuihin ja rannasta irtiottamisesta, kova tuuli ja aallokko olivat painaneet aluksen keulan rantaan ja huonoksi onneksi kallioon oli pultattu entiset laiturin kiinnike korvakkeet, jotka vaurioittivat keulaa kalaraudan vierestä, mitä kautta vesi sitten pääsi sisään.



Mänttä III Hännnyksen rantaan vajonneena

PV-Teemu Hiltusessa oli 2000L/min. tehoinen pumppu, jolla ensin yritimme tyhjentää laivaa. Lisäksi paikalla kävi Palolaitoksen *LV-11 Ruisku*, jolla kuitenkin oli mukana vain pieni imupumppu. Tuolla pumpputeholla veden pinta laivan sisällä laski kuitenkin vain 5 - 10 cm, joten jouduimme palaamaan asiaan myöhemmin. Potkuri kuitenkin löytyi, joten reissu ei ihan hukkaan mennyt.



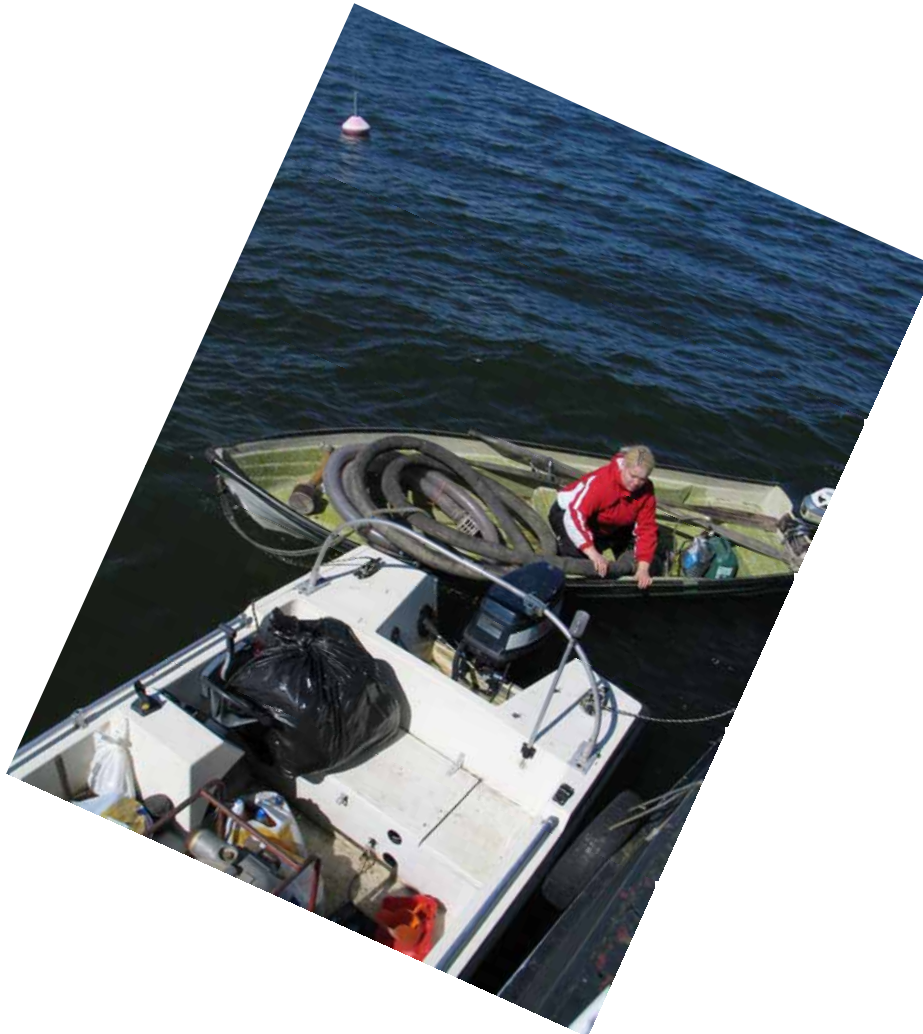
Teemu Hiltunen ja Ruisku tyhjennyshommissa





Palasimme pari päivää myöhemmin usean polttomoottoripumpun kanssa saareen ja aloitimme tulppaamalla kaikki tiedossa olevat reiät.

Lahden Pingviinien sukeltajat auttoivat vedenalaisten reikien tulppaamisessa. Tällä kertaa alus jo lupaavasti tyhjentyikin, mutta jouduimme kuitenkin keskeyttämään aluksen kallistuessa voimakkaasti sen tyhjentyessä ja keventyessä. Koska oli jo iltamyöhä, jouduimme jälleen keskeyttämään yrityksen.





Kolmas yritys sitten jo onnistuikin, kun tiesimme vaadittavan pumpputehon ja osasimme varautua laivan kallistumiseen. Pumpputehoa vaadittiin yhteensä 6000L/min ennen kuin pumppaamisen aikana sisäänpäin virtaavan vesimäärä pystyttiin kumoamaan. PV-Teemu Hiltunen oli jälleen paikalla tehokkaan 2000L/min pumppaavan pumppunsa kanssa ja vuokraamosta oli haettu 5 kpl 600-1000L/min pumppaavia polttomoottoripumppuja. Päijänteen Laivureista lähti laivaa kyljistä tukemaan noston ajaksi, sekä takaisin satamaan hinaamaan m/s Roine ja m/s Salli ja ilman heidän apuaan ei alusta olisi turvallisesti nostettua.



Hännyksessä m/s Salli, m/s Mänttä III ja m/s Roine





Aamulla 17.5 09:00 maissa lähdettiin Lahden matkustajasatamasta Roineen ja Sallin kyydissä tarvikkeet ja pumput kyydissä. Iltapäivällä vihdoinkin saimme aluksen ylös ja sitä helpotuksen tunteen määrää ei voi sanoin kuvata, kun vihdoin saimme laivan pinnalle. m/s Roineen ja m/s Sallin välissä sitten turvallisesti tultiin Enonselälle, josta illalla 19:00 maissa sitten m/s Salli saattoi loppumatkan Niemen satamaan.



Kylkihinauksessa Roineen ja Sallin välissä

Matkalla Hännüksestä Lahteen sattui vielä pieni ylimääräinen episodi, kun Sallin konehuoneeseen alkoi tulla vettä jatkuvalla syötöllä ja meni hetki, ennekuin Jorma keksi, että laivan vesivessan huuhtelu oli jatkuvasti päällä ja vesi tuli laivaan tulvivan WC-pöntön kautta. Huuhtelurele oli jäänyt jumiin.

Keulassa kalaraudan juuressa olevia vaurioita yritettiin sisäpuolelta tilkitä, mutta koska vaurioitunut alue oli isohko ja vesi tuli sisään lukuisista pienemmistä rei'istä, ei niitä pystytty kunnolla tilkitsemään. Niinpä pidimme laivalla vahtia ympäri vuorokauden ja pumppasimme vettä säännöllisesti ulos.



Keulavaurion tilkitsemistä





Niemen satamassa purimme etu- ja takahytin, sekä teetimme uuden potkuriakselin mutterin sorvarilla. Moottori ja vaihteisto, sekä sähkölaitteet tyhjennettiin vedestä ja useamman öljynvaihdon jälkeen oli Valmet 411B jälleen iskussa ja valmiina seuraavaan siirtoon. Mutterin teettäminen oli hieman konstikas, kun Juhani jääkylmässä sameassa vedessä yritti ottaa potkuriakselin kierteistä mitta, tuli pieni arviointivirhe ja kierteen kätsisyys käsitettiin väärinpäin. Lisäksi akseliin tehty tuumakierre oli vain noin "sinnepäin", joten ihan heittämällä uusi mutteri ei mennyt paikoilleen.



Niemen satamassa



Mutterin valmistus

Mutteriin jouduttiin tekemään uusi oikeakätinen kierre ja sitäkin jouduttiin vielä sorvilla ajamaan väljemmäksi, että mutteri saatiin sopimaan kierteille.



Konemestari Ari ja Juhani potkurimutteria asentamassa





21.5 sitten iltapäivällä päästiin matkaan kahden pilssipumpun voimin ja illalla auringon jo laskiessa saavuttiin telakalle Jämsään, jossa pilssipumpun voimin laivaa vielä jouduttiin pitämään pinnalla 2-3 päivää telakan ollessa vielä täysi.



Mänttä III Edessalmessa matkalla telakalle 21.5.2008



Olkkolassa telakan rannassa





Kesä 2008 olikin sitten varsin sateinen ja epävakaa säiden suhteen, joten telakointi venyi pitkälle loppukesään, ennekuin runko ja yläkansirakenteet päästiin kunnolla hiekkapuhaltamaan, korjaamaan ja maalaamaan. Jo Niemen satamassa takahytin purun jälkeen selvisi, mistä syystä tarvittiin niin suurta pumpputehoa, että laiva saatiin pinnalle. Kylkilevyt olivat pitkältä matkalta kylkilistan alta ruostuneet kokonaan pois ja vesi oli tätä kautta päässyt sisään.



Konemestari mittailemassa mutterin kierteiden lisäkoneistustarvetta



Kyljen ruostevaurioita takahytin kohdalla kylkilistan alta



Keulan pohjalevyjen vaihtoa





Hiekkapuhallus jouduttu keskeyttämään sateen takia



Valmiina kotiinpaluuta varten 6.8.2008 2½ kk telakoinnin jälkeen





Kevät 2009 kuluikin sitten laivan varustelun kanssa. Keskihytti jätettiin vielä ennalleen, vain seinät ja katto maalattiin, että saatiin hieman valoisammaksi. Keskihytti on tarkoitus rakentaa uusiksi sitten kun muut hytit ja sauna on saatu kuntoon. Takahytti on tarkoitus jakaa kahteen osaan. Laivan perään siirretään sauna yläkannelta, taka- ja etuhytti rakennetaan kokonaan uusiksi, sekä ohjaushytin takaseinä avataan, joten entisestä saunasta ja ohjaushytistä tulee yksi hieman isompi hytti.

Laivan nimi haluttiin muuttaa jo alusta ostettaessa keväällä 2000 ja kun nyt vihdoin myös yläkansirakenteet on maalattu, on hyvä hetki tehdä nimenmuutos. Jo talvella 2000 olimme Jämsässä Himoksella ollessamme miettineet, josko ostaisimme yhdessä jonkin ison veneen. Siinä yhteydessä sitten ajattelimme, että nimeksi tulisi Hot Shot. Tämä työnimi pitkään kulkikin mukana, mutta kun tuli aika vaihtaa nimi, niin se kuitenkin vieraskielisenä ei oikein tuntunut sopivalta vanhaan suomalaiseen laivaan.

Siitä sitten alkoi nimikehittely ja monenlaisia ehdotuksia tuli. Myös vanhan alkuperäisen nimen Wartio käyttöä harkittiin, sekä aluksen aikaisempaa nimeä Kuutti. Eniten ääniä sitten lopussa sai Aarre joka sitten nimeksi muutettiin.

*** m/s Aarre ***



Ja tarina jatkuu.....





Jos aluksen historiasta löytyy kuvia, lehtijuttuja tai mukana olleiden tarinoita, otan mielelläni niitä vastaan. Alla yhteystietoni.

Leo Terävä
Aronperäntie 181
16300 Orimattila

puh: 050 – 3466 966

Sähköposti: leo.terava@windowslive.com

