

Karioskari Kangas

## Höyrylaiva Ukkopekan 70-vuotishistoriaa

S/s Ukkopekka on Suomen rannikon viimeinen reittiliikenteessä oleva matkustajahöyrylaiva. Aluksen kotisatama on Turku ja sen laituripaikka on Aurajoessa Martinsillan vieressä, niin kutsutussa Alemmassa höyrylaivasatamassa. Vanhemmat turkulaiset ovat nähneet sen tässä samassa paikassa vuosikymmenten ajan ensin s/s Turkuna ja nyt Ukkopekkana.

S/s Ukkopekan omistaa Höyrylaivaosakeyhtiö s/s Ukkopekka. Yhtiö harjoittaa sillä reittiliikennettä Turun ja Naantalin välillä. Lisäksi Turusta järjestetään iltaristeilyjä laituritansseihin Airiston Loistokarin saarelle sekä tilausristeilyjä. Laivayhtiön lippukonttori sijaitsee Martinsillan kohdalla olevan Ravintola Vaakahuoneen Paviljongin rakennuksen päädyssä.

### Historiaa

Höyrylaiva s/s Ukkopekka, ex. s/s Turku on rakennettu Hietalahden Sulkutelakka ja Konepajalla Helsingissä 1938. Alus toimi silloisen Suomen Merenkulkuhallituksen Turun luotsipiirin tarkastusaluksena päätehtävänä merenkulun turvalaitteiden kunnossapito ja huolto. Eniten töitä teetti kaasulla toimivien majakoiden ja loistojen sekä linjavalojen kaasupullojen vaihto. Silloisen Ta. (tarkastusalus) Turun tehtäviin kuului myös poijujen asennukset ja polttoaineiden kuljetukset majakoille. Lisäksi siinä tehtiin luotsien tutkintoajat ja se toimi luotsinvaihtopaikkoina, kun laivaliikenne siirtyi talviväylille.

Toisen maailmansodan aikana Suomen merivoimat otti sen käyttöönsä, asentaen siihen 20 mm. Madsen-ilmatorjuntatykin ohjaamon katolle ja keulakannelle raskaan ilmatorjuntakonekiväärin. Aluksen peräkannelle asennettiin syvyyspomminheitin sukellusveneiden torjuntaa varten. Alukselle majoittui tykkiryhmä. Aseistettuna se toimi saattoaluksena, meriliikenteen valvontatehtävissä Ahvenanmaan pohjoispuolella sekä muualla Saaristomerellä. Sekä muissa merivoimien tehtävissä kuten väylävalvonnassa ja sukellusveneiden kuuntelussa.



s/s Turku Merivoimien palveluksessa

Kesällä 1941 Alus sai erikoisen ja pitkän saattotehtävän. Ruotsista, Ahvenanmeren kautta, Turun saariston kautta, Selkämeren ja Merenkurkkua kulki Vaasan satamaan s/s Tornator- aluksen saatto. Lastina oli 5000 tonnia rukiin jyviä, josta riitti jokaiselle suomalaiselle noin puolitoista kiloa leipäviljaa, joten lasti oli arvokas.



s/s Turun sodan aikaista miehistöä

Aluksen piti osallistua myös Bengtskärin majakan taisteluun. Mutta sen ajaessa täyttä höyryä kovassa kiireessä merkittämättömillä väylillä, ajoi se karille lähellä Bengtskäriä lentokoneiden ja aseiden melutessa taustalla.

Saattaja Turku osallistui myös ”Baltenflotte” tapahtumaan syyskuussa 1941. Paikalla oli iso määrä saksalaisia sota-aluksia. Mukaan lukien taistelulaiva Tirbitz johon saattaja Turku oli lippu- ja vilkutussyhteessä. Kävipä jopa Turku-laivan miehistöä Tirbitsin kannella, viemässä sinne radiohiljaisuuden vuoksi viestejä.

Sodan jälkeen alus oli Neuvostoliiton johtaman valvontakomission käytössä Suomessa säästyen siten pakkoluovutuksesta Neuvostoliittoon. Tehtävän päätyttyä se palasi takaisin alkuperäiseen tehtäväänsä Saaristomerelle. S/s Turkua käytettiin myös talvisin satamajäänsärkijänä ja kelirikkoaluksena. Jo tammikuussa 1970 vanha (koli-) hiililämmitteinen höyrykattila muutettiin öljylämmitteiseksi ja koliboksit muutettiin öljysäiliöiksi. Jostain syystä kattila ei toiminut kunnolla ja alukseen vaihdettiin 1978 vanhan kattilan tilalle öljylämmitteinen höyrykattila merenmittausalus s/s Nautiluksesta.

S/s Turku palveli vuosikymmeniä ja teki merkittävän uran tarkastusaluksena. Alus lähti eläkkeelle 1979 vuoden lopussa palatakseen vielä vuodeksi väylätöihin väyläalus Seilin potkuriongelmien takia.



**s/s Ukkopekka ennen suurta uudistusta 1988**

Tämän jälkeen s/s Turku odotti turkulaisen Valmetin Pansion telakalla romuttamista. Mutta onneksi se siirtyi yksityiseen omistukseen Haminaan ja erinäisten vaiheiden jälkeen vuonna 1986 alus palasi takaisin kotisatamaansa Aurajoen rantaan. Höyrylaiva Ukkopekkana, Seitsemän seinähullua veljestä -orkesterista kuuluisan Pentti-Oskari Kankaan perheen Höyrylaivaosakeyhtiön omistukseen.

Ukkopekka nimensä alus sai perheen pojan Karioskari Ukkopekan mukaan. Hän siirtyi äskettäin isänsä ammatin jatkamiseen aluksen päällikkönä.

Erittäin viihtyisät ja paremmat ravintolatilat rakennettiin talvella 1987-1988 Uudenkaupungin venetelakalla. Ravintolasalonkien komeat 52 messinkipuitteista ikkunaa ovat peräisin vanhasta puolalaisesta matkustajarahtilaivasta, joka romutettiin Naantalissa. Aluksen mastot on lyhennetty 2000-luvun alussa, jotta se mahtuu kulkemaan Naantalissa Ukko-Pekan sillan alitse.

Alus on liikennöinyt s/s Ukkopekkana lukuisissa Suomen rannikkokaupungeissa kuten Helsingissä, Tammisaarella, Hangossa, Uudessakaupungissa, Raumalla ja useissa Saaristomeren alueen kunnissa. Se on toiminut myös Turun alueen talouselämän esittelytilana Tukholmassa ja ravintolalaivana useana talvena Piritan satamassa Tallinnassa Neuvostoliiton vallan aikana, sekä Suomen Tasavallan Presidentin edustusristeilyllä Kiinan korkeimman johdon valtiovierailun aikana presidentin kesäasunnolla Kultarannassa Naantalissa Luonnonmaalla.

Korkea-arvoisina vieraina ovat olleet useat ulkomaan presidentit, diplomaatit, ministerit ja liike-elämän huiput. Kunnianarvoisina erityisesti Tove Jansson, arkkiaatri Arvo Ylppö, viulutaiteilija Iisac Stern ja näyttelijä Bill Murray.

s/s Ukkopekka on viimeinen vielä kulussa oleva laiva, joka on osallistunut talvi- ja jatkosotaan.



s/s Ukkopekka nykyisellään Loistokarin rannassa. Kuva: Timo Renberg

### **Aluksen tekniset tiedot**

s/s Ukkopekan on luokittanut ja katsastanut Merenkululaitos.

Se on 35 m pitkä ja 7,3 m leveä höyrylaiva.

Sen suurin syväys on 3,2 m. Paino on n. 300 tonnia.

Alus saa ottaa 199 matkustajaa ja ravintolapaikkoja laivassa on 143.

Laiva on rakennettu kulkemaan myös jäissä ja sen runko on jäävahvistettu. Keulakin on tyypillinen sen ajan jäänmurtajan keula. Se kulki aikoinaan talvitehtävissä n. 20 cm:n teräsjäissä.

Aluksen voimanlähteenä on öljylämmitteisellä höyrykattilalla varustettu alkuperäinen 294 KW (380 ihv) Trippel-höyrykone. Se rakennettiin vuonna 1938 Helsingissä, saksalaisten piirustusten mukaan. Kone suunniteltiin alun perin sotalaivan koneeksi.

Se on siis alkuperäinen suomalainen höyrykone ja edelleen erittäin hyväkuntoinen.

Tämän tyyppisenä höyrykoneena se on todennäköisesti viimeinen yksilö maailmassa käytössä olevista koneista.

Höyrykone antaa alukselle noin 10 solmun nopeuden.