

Muistikuvia velkualaisten Turun-matkoista

Koska Turku on tämän alueen tärkein kauppasatama ja paikka, ovat velkualaisetkin kautta aikojen matkustaneet Turkuun kauppamatkoille; vieneet tuotteitansa sinne myyntiin ja tehneet myös ostoksia sieltä. Olen tähän nyt koettanut koota vähän muistiin millä lailla ja millä tavoilla näitä matkoja on eri aikakausina tehty. Olen nyt vähän kysellyt muutamilta velkualaisilta ja ollaan yhdessä muisteltu näitä aikoja ja tapoja.

Turun-matkoja on tehty jopa soutamalla. En kuitenkaan ole enää tavannut ketään henkilöä, joka olisi soutamalla matkoja Turkuun tehnyt. Perimätietoa ja tarinoita silti kyllä vielä ihmisten mielissä kulkee.

Tuuli on vanha ja edullinen voimavara. Purjehtiminen on vanha ja hyvä kulkemistapa merellä. Ovathan velkualaiset purjehtineet paljon aina kaukomaille asti talonpoikaispurjehduskauden aikana. Myös näissä Turun-matkoissa käytettiin paljon purjeita, seilattiin kuten sanottiin. Saaristossa kehittyikin tähän tarkoitukseen sopiva purjepaatti. Se kulki LUUPPI -nimellä.



Talonpoikaisvene lähdössä kotimatalle Aurajoessa

Luuppi oli jo vähän isompi, otti lastia ehkä kaksi tonnia. Siinä oli pieni matala etuhytti, missä voisi olla yötä, koska matkat saattoivat olla joskus hitaita ja tuulet kääntyivät väärään suuntaan. Nämä luupit olivat hyviä seilaamaan, niissä oli hyvä rungon malli. Luuppeja oli yksi- ja kaksimastoisia. Luuppeja oli pääosin isommissa taloissa, koska niillä oli enemmän tavaraa kuljetettavana. Sitä ei enää tiedetä, ketkä Velkualla ovat olleet tunnettuja luupinrakentajia.

Rymättyläläiset luupit olivat hiukan erimallisia. Luuppi-nimitystä ei tietääkseni kovin laajalti saaristossa käytetty. Jossain päin voitiin käyttää s-kirjainta luuppi-sanana edessä: SLUUPPI.

Muita seilipaatteja myös käytettiin Turun-matkoihin. Oli yksi- ja kaksimastoisia, ne olivat hiukan erilaisia kuin luupit, kaksivannaisia eikä etuhyttejä ollut. Niitä sanottiin vain seili- tai kutupaateiksi.

Luuppi oli talon ylpeys. Viimeiset luupit Velkuassa tiettävästi ovat olleet Haukalla ja Kettumaassa. Nekin hävisivät 1920-luvun alussa.



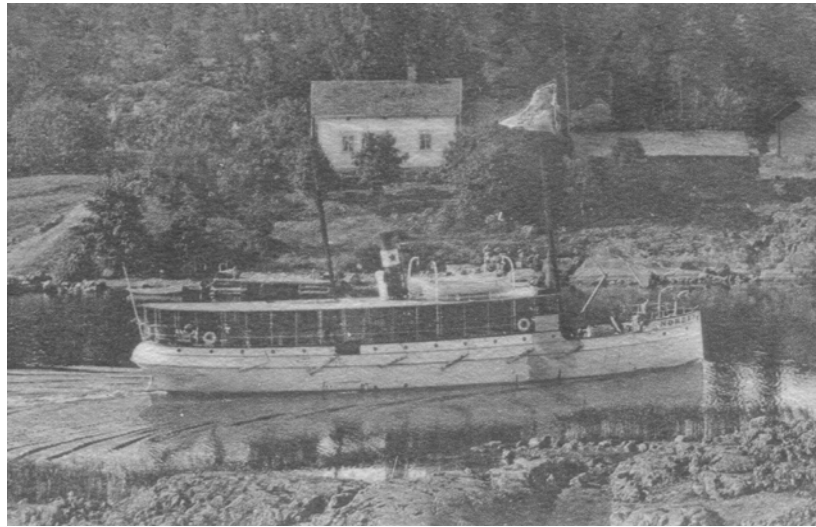
s/s Koli Naantalissa

Jo varhain 1900-luvun alussa alkoi höyrylaivaliikenne niin, että niissä voisi matkustaa Velkuastakin Turkuun. Nämä laivat olivat rautarunkoisia ja oikean laivan mallisia. Koneena oli höyrykone. Tällaisia olivat ainakin Koli-niminen laiva, joka ajoi Uudenkaupungin ja Turun väliä. Sitten oli Vehmaa ja Vehmassalmi, ajoivat Vehmaan suuntaan. Viimeinen höyrylaiva, joka paremmin muistetaan, oli Pohjola nimeltään. Se ajoi kolme kertaa viikossa Kustavin suuntaan. Se otti matkustajien lisäksi kaikenlaista rahtitavaraa, jopa elävää karjaa. Lehmiä ja sonneja saattoi seisoa etukannella, jopa hevosia. Matkustajia se otti ehkä satakunta henkeä. Laivassa oli ravintola, mistä sai ostaa kahvia ja ruokaa. Sitä varten laivassa oli kokki, joka oli samalla myös tarjoilija. Laivassa voisi olla myös yötä Turussa satamassa ollessa. Laiva otti laituriin kiinni Velkuassa Palvaan ja Teersaloon. Ensin Teersalossa pysähtyttiin Henttulan rantaan, ja kun laituri rakennettiin Teersaloon nykyisen kalasataman kohdalle, pysähtymispaikka siirtyi siihen. Sitä sanottiin laivarannaksi. Palvan laivalaituri oli taas nykyisen lossilaiturin kohdalla. Tilauksesta Pohjola otti kiinni ainakin Velkuanmaan Härkkäniemeen, jos oli jotakin raskasta tavaraa. Viimeinen Honkan hevonen ostettiin Lempisaaresta ja se tuli Pohjola-laivalla Lempisaaren rannasta Velkuanmaan Härkkäniemeen. Koska nämä laivat olivat rautarunkoisia, ne voisivat kulkea jonkun verran jääolosuhteissakin. Olivat siihen kuitenkin aika huonon mallisia. Kaikkiaan laivassa oli ehkä 5 tai 10 hengen miehistö. Pohjolan mukana tuli muistaakseni myös pitäjän posti Palvaan.

Muitakin laivoja Velkuan läpi ajoi, ainakin Nuurten ja Ahkera. Nämäkin ottivat laituriin kiinni, jos laitettiin merkiksi lippu salkoon, muuten tietääkseni ei.

Sota-aika vaikeutti matkustajalaivaliikennettä ja se tuli kannattamattomaksi. Pohjola lopetti liikenteen ehkä 1945 tai 1946. Näitä samanlaisia laivoja, jotka ajoivat Turkuun, oli muuallakin saaristossa. Minäkin muistan, että joessa oli monia

samanlaisia laiturissa peräkkäin. Hävisivät sitten samoihin aikoihin kaikki. Samalla loppui yksi aikakausi saaristoelämää ja -kulttuuria. Nyt on enää turisteja varten Ukko-Pekka ja Pentti Oskari Kangas.



s/s Norden Naantalın Raumassa

1920-luvun alkupuolella aloittivat Tuoraniemen miehet liikenteen Turkuun. Isä oli Heikki Ingman ja hänen poikansa Nestor (myöhemmin Lehonvirta) Talosmereltä. Ensin heillä oli Lokki-niminen moottoripaatti. Se oli valkoinen. Se osoittautui kuitenkin liian pieneksi. He rakennuttivatkin vähän isomman Maininki-nimisen paatin. Se tehtiin tiettävästi Taivassalon Peuraluodossa, jossa oli miehiä, jotka rakensivat useitakin tällaisia isompia moottoriveneitä. Se oli puurunkoinen, kokonaan katettu. Kone oli edessä, missä oli myös kapteeni, joka ohjasi. Keskellä oli matkustajatilat kahdessa eri osassa, penkit kahta puolta, taisi olla istuinpaikkoja keskelläkin. Takana oli avotila, missä oli kuitenkin katos päällä. Se oli enemmän lastitavaraa varten, mutta kesäaikana sielläkin voisi istua. Maininki otti vain 30 matkustajaa muun lastin lisäksi. Mitään tarjoilua ei siellä ollut, joten ihmiset matkalla istuivat ja söivät omia eväitään. Varsinkin takaisin tullessa ainakin miehet ryypäsivät joskus Turun tuliaisista. Maininki kuljetti kaikenlaista rahtitavaraa: voita, lihaa, munia eli kaikkea mitä ihmiset täällä siihen aikaan myyntiin tuottivat, paljon myöskin kalaa. Kaikkihan mitä maasta ja merestä saatiin piti itse käydä Turussa myymässä, pääosin torilla. Maininkin ajoikin kolme kertaa viikossa Turun-reissun juuri toripäivinä. Matkalipun hinta oli jossain 8-10 markan paikkeilla hengeltä. Sama hinta oli myöskin Pohjolassa.

Mainingilla oli paljon laitureita matkanvarrella johon se otti kiinni, Merimaskussa, jopa Luonnonmaalla. Siinä oli sentään pieni vessa, ettei tarvinnut hätää kärsiä. Rymättylän suunnalta ajoi samanlainen vene, mutta hiukan suurempi, TYYNI nimeltään.

Kun isä Heikki alkoi vanhentua, Nestor jatkoi liikennettä sen jälkeenkin. Hänellä oli joku toinen apumiehenä, ainakin muistettiin että Saarilan Uuno. Maininki toi myös paljon takaisinpäin Palvan kauppaan kauppatavaraa. Kun tuli sota-aika ja polttoaineen saanti vaikeutui, Maininkiinkin laitettiin niin sanottu häikäpönttö.

Nämä Mainingin Turun-matkat olivat ihmisille hyvin pitkiä päiviä ja aikaa vieviä

reissuja. Lähtö oli Velkuanmaalta aamulla kolmen aikaan. Turusta kotiin lähdettiin iltapäivällä kolmen aikaan. Toriaika kun alkoi kahdeksalta aamulla ja silloin piti olla torilla kauppaa tekemässä. Ne matkat olivat kuitenkin hyvin rattoisia ja hupaisia. Siellä ihmiset keskustelivat päivän polttavista asioista, vaihdettiin kuulumisia ja pohjustettiin asioita. Ne matkat olivat hyvin tärkeä sosiaalisen kanssakäymisen muoto. Ehkä nuoremmat silmät vilkuilivat vähän toisiaan. Voi olla että siellä joskus lähti alkuun pitkäaikaisiakin rakkaussuhteita. Mainingin liikenne kuitenkin loppui sota-aikana.

Kaarlo Lehtolaakso alkoi tehdä porvia Salavaisilla. Tehdä porvia tarkoittaa, että ostaa tuottajilta tavaraa ja kuljettaa ne Turkuun ja myy ne siellä pienellä voitolla. Häntä sanottiin Kurjen Kalluksi, koska asui siellä. Hän aloitti ensin LSO:n omistamalla paatilla nimeltä Rojohoppe. Hän rakennutti kuitenkin pian uuden veneen tietääkseni jossain Korppoossa. Vene oli nimeltään Ahti. Ahti oli kooltaan aika iso puurunkoinen paatti. Takapäässä oli konehuone ja ohjaushytti, edessä hytti matkustajia varten ja keskellä oli lastiruuma. Siinä oli masto ja puomi ja käsikäyttöinen vinssi lastin nostamista varten. Hän osti kaikenlaista tavaraa, kaikkea mitä tältä alueelta myyntiin tuli. Hän tuli taloon ja teki usein isännän kanssa navetassa teuraskarjasta kaupan. Sitten hän teurasti eläimet ja kuljetti lihat Turkuun ja myi ne siellä ja yritti saada voittoa. Hänellä oli määrättyt keräilypäivät, jolloin hän kävi eri laitureissa keräämässä tavaraa, voita, munia, omenoita, kurkkuja, marjoja, suomukalaa ynnä muuta. Hän ajoi Turun-matkan ehkä kolme kertaa viikossa. Keväällä kun silakkaa tuli paljon, hän ajoi Turkuun parhaimmillaan joka päivä. Paatin asemapaikka oli Salavaisten Kurjen ranta, jonne Kallu rakensi myös suolaamorakennuksen. Sitä sanottiinkin suolaamon rannaksi. Kun Kallu yllättäen kuoli, hänen veljensä Lauri jatkoi Ahtin liikennettä, ehkä kuitenkin pienemmässä määrin. Asemapaikkakin taisi siirtyä Lahden rantaan jossa hän asui. Hänellä oli Lahdella myös pieni kyläkauppa. Myöhemmin Ahti myytiin partiolaisille, se on tietääkseni vielä olemassa, ehkä Naantalissa. Ahti ajoi myös tilausajoja, muun muassa häävieraita ja muiden juhlatilaisuuksien väkeä.

Pitäjäneuvos Lauri Valtonen Velkualta