EMÄSALOLEHTI

KESÄ
2019

VENEENRAKENTAJA JOSTA TULI LEGENDA

“Tunnetko Henry Orrmanin”, kysyi puuveneisiin hurahtanut työtoverini 30 vuotta sitten. Siihen aikaan vietin Emäsalossa vain kesälomia, mutta vanhempani asuivat saarella vakituisesti. Niinpä kysyin samaa isältäni: ”Tarkoitatko *HENRY ORRMANIA*!” hän vastasi painokkaasti. Siitä ymmärsi heti, että Henry Orrman oli legenda puuvenemaailmassa. Kun puuvenekipparit istuivat juttusille, he saattoivat kutsua häntä Emäsalon Stradivariukseksi.

KAARINA SINERKARI

HENRY ORRMAN RAKENSI HUIPPULUOKAN PUUVENEITÄ

Ann-Mari Orrman, 88, istuu kotonaan Emäsalon Bovikissa ja katsoo ikkunasta kohti venevajaa, missä hän aikanaan auttoi puolisoaan veneiden rakentamisessa. Hän jäi leskeksi 17 vuotta sitten, mutta vävy Sune Andersson jatkaa venetelakalla.

On kuitenkin mentävä ajassa 66 vuotta taaksepäin, vuoteen 1953, jotta selviää miten kaikki alkoi. Tuolloin Henry oli töissä Pirttisaaressa Erik Jonassonin venetelakalla ja rakensi ”melko suurta venettä”, Ann-Mari kertoo. ”Melko suuri vene” tarkoittaa ketsiä, kaksimastoista mahonkista purjevenettä, jonka Joachim Heldt oli tilannut. Veneestä tuli 12 metriä pitkä ja se painoi 8 tonnia, joten se olisi Suomessa omaa luokkaansa jo kokonsakin puolesta. Mutta oli muutakin erityistä, mistä kerromme, kunhan ensin kysymme, miten Ann-Mari ja Henry päätyivät yhteen.

Miten ja missä he tapasivat? Ann-Marilta helähtää huvittunut nauru: ”Eihän se nyt niin vaikeaa ollut, mehän olimme melkein naapureita. Kuljettiin samoja teitä.” Kumpikin asui Bengtsbyssä, Ann-Mari Nygrannsin tilalla Bengtsbyntien varressa ja Henry Källbackassa nykyisen Smalängsintien päässä.

Joulukuussa 1954 Pirttisaaren venetelakalla pidettiin talvitaukoa veneenrakennuksessa. Sen aikana Henry ehti kotiin Emäsaloon ja vei vihille morsiamensa Ann-Mari Lindénin. Nuoripari vihittiin Porvoon Tuomiokirkossa ja häitä vietettiin Ann-Marin kotona Nygrannsissa.

Henry teki Jonassonin telakalla pitkiä päiviä. Erik Jonassonin kerrotaan sanoneen, ettei hän uskaltanut hyväksyä venetilausta ennen kuin oli varma, että saisi Henryn mukaan työhön. Vaikka Henry oli vasta 26-vuotias, hän oli jo kokenut veneenrakentaja. Koko lapsuutensa hän oli ollut apulaisena isälleen, Gunnar Orrmanille, joka rakensi moottori- ja soutuveneitä lähinnä emäsalolaisille ja helsinkiläisille.

Kun Henry oli 14-vuotias, hänen isänsä joutui pidemmäksi ajaksi sairaalaan, koska oli murtanut jalkansa. Isä pyysi Henryä tekemään valmiiksi kaksi keskeneräistä soutuvenettä, jotka oli tilattu. Myöhemmin Henry rakensi isänsä kanssa moottoriveneitä ja yhden purjeveneen.

Myös veljestä, Tor-Gunnarista tuli veneenrakentaja Emäsaloon. Näin veljekset olivat veneenrakentajia kolmannessa sukupolvessa, sillä isoisäkin oli nuoruudessaan ollut tekemässä suuria itämerilaivoja.

Ketsin rakentaminen oli työlästä. Kaikki piti tehdä käsivoimalla, koska siihen aikaan Pirttisaaressa ei ollut sähköä. Konevoimalla toimi vain vannesaha, jota pyöritti petrolimoottori. Pimeinä syysiltoina telakan ainoa valo tuli Petromax-lyhdystä.

Henry osoittautui erittäin taitavaksi tekijäksi, joka osasi myös kehittää uusia rakenneratkaisuja niin, että veneen suunnittelija antoi lopulta vastuun yksityiskohtien hiomisesta Henrylle. Ja vähitellen Henry sai myös päävastuun koko rakennustyöstä. Mukana oli toki muitakin veneenveistäjiä.

Neljän vuoden työrupeaman jälkeen ketsi laskettiin vesille 1957 ja se sai kasteessa nimen Vesterviking. Ja nyt on mainittava se toinen asia, joka teki aluksesta aivan erityisen:

Vesterviking oli ensimmäinen Suomessa rakennettu vapaa-ajankäyttöön tarkoitettu alus, joka rakennettiin Lloydsin valvonnassa luokkaan + 100 A 1. Se tarkoittaa valtamerikelpoisuutta. Suunnittelija oli laivanrakennusinsinööri Karl Heldt, Joachim Heldtin isä.

Ja huippuluokkaa alus onkin. Se on nyt purjehtinut 62 vuotta maailman merillä ja Itämerellä. Se on edelleen hyvässä kunnossa ja laiturissa Helsingissä Pohjoisrannan pienvenesatamassa. Vesterviking kantaa nykyään myös K-merkintää, joka myönnettiin sille 2014 kulttuurihistoriallisen arvon merkiksi. Aluksi se purjehti maailman merillä Joachim Heldtin ja myöhemmin tämän pojan Richardin kipparoimana Itämeren ulkopuolella. Nykyinen omistaja on Jaakko Toiviainen, joka osti aluksen Suomeen 1993 ja on purjehtinut sillä siitä lähtien.

Mutta palataan vielä Pirttisaareen! Sen jälkeen kun Vesterviking oli purjehtinut maailmalle, Henry painoi töitä telakalla ja rakensi omaa venettään iltaisin ja pyhäpäivinä. Kaikki oli valmista vuonna 1960 ja Ann-Mari sai pakata huushollin sekä lapset, tuolloin jo 4- ja 2-vuotiaat veneeseen paluumatkalle kohti Emäsaloa. ”Vene ei ollut suuri, mutta siinä oli tuulilasi ja kajuutta, jossa saattoi nukkua”, Ann-Mari muistelee.

Aika oli kypsä oman telakan perustamiseen Bovikin kiviselle rannalle Timmervikintien loppupäähän. ”Hemming Ådahl ja muut kylän kirvesmiehet olivat rakentaneet perheelle talon. ”Ei se ihan valmis ollut, mutta muutimme sisään.” Ann-Mari muistaa hyvin, miten kiirettä piti, kun pian piti rakentaa myös vaja veneiden rakentamista varten.

”Enpä tiedä, osallistuinko paljoakaan telakan töihin. Mutta ainahan sitä tarvittiin yksi käsipari lisää. Hioin ja lakkasin aika paljon, mastoja ja muuta, kun uusia veneitä oli tekeillä.” Vävy Sune täydentää, että Ann-Mari oli aina mukana, kun veneitä syksyllä nostettiin talvisäilöön tai kesällä laskettiin vesille.

Sunekin on tehnyt töitä telakalla jo kaikkiaan 35 vuotta, ensin oman ansiotyön ohella, sitten vähitellen osa-aikaisesti, kunnes lopulta otti koko telakan vastuulleen Henryn kuoleman jälkeen vuonna 2002. Kaikki alkoi silloin, kun Helena ja Sune alkoivat viihtyä keskenään. Nyt pari asuu Ann-Marin kotitaloa ja avioliittoa on kestänyt 40 vuotta.

Henryn ei tarvinnut markkinoida telakkaa. Ensimmäiset tilaukset tulivat naapureilta tai tutuilta, jotka halusivat soutu- tai moottoriveneitä. Mutta maine kiiri pian Helsinkiin – mikä ei ollut ihme, sillä Vesterviking keinui tuolloin Nyländska Jaktklubbenin kotisatamassa Valkosaaressa.

Henryn kädenjälki lumosi myös helsinkiläisen diplomi-insinöörin, Per-Olof ”Olle” Blomqvistin, joka arvosti käsityötä ja suunnitteli sivutöinään huvin vuoksi ’kauniita veneitä mukaville ihmisille’. Vuosien mittaan Henryn ja Blomqvistin yhteistyönä valmistui ainakin 12 venettä, joista 10 oli purjeveneitä. Henry rakensi purjeveneitä myös Ruotsiin.

Suurten puuveneiden rakentaminen on erittäin aikaa vaativaa työtä. Rakentaminen saattoi kestää pari vuotta ja joskus asiakas sai odottaa jopa viisi vuotta ennen kuin tuli hänen tilauksensa vuoro. Jotkut innokkaat asiakkaat saattoivat tulla Bovikiin seuraamaan veneensä valmistumista, ja eräät viettivät paikalla jopa kolme viikkoa.

”Olen keittänyt varmasti tuhannet kahvit. Kun Henry rakensi veneitä Ruotsiin, täällä asui yksi mies useita viikkoja. Hän asui saunakamarissa. Oli myös toisia, jotka asuivat Porvoossa ja joitakin jotka vain kävivät edestakaisin.”

”Olen usein ihmetellyt, miten kaiken jaksoi ja mistä kaikki ruokatarpeet tulivat, kaupassahan ei kaikkea ollut. Kalastimme kyllä itse, pääasiassa ahvenia ja naapurilta saimme silakkaa. Minulla oli tapana viedä naapuriin jo illalla vati tilauksen merkiksi, sillä he ehtivät muuten lähteä töihin ennen kuin olimme liikkeellä”, Ann-Mari kertoo.

Suurin vene, jonka Henry rakensi, oli helsinkiläisen liikemiehen tilaama purjevene, niin sanottu Norlin 45, jonka oli piirtänyt tunnettu ruotsalainen venesuunnittelija Peter Norlin. Vene painoi 15 tonnia ja oli 14 metriä pitkä.

Etusivun kuva: Henry Orrman rakensi s/y Vestervikingin, joka laskettiin vesille 1957. Kuvassa alus purjehtii Viaporin tuopissa 2013. Foto: Jorma Rautapää

Yleensä Henry valoi lyijykölit itse, mutta tämän veneen suuri 6 tonnin köli valettiin Malmilla.

Sen suurempaa venettä ei Orrmanin telakalla voinutkaan rakentaa. Nyt vajan seinän ja veneenkyljen väliin jäi alle metrin tila, jossa piti mahtua hiomaan ja lakkaamaan. Ja vain 35 senttimetriä oli liiterin katon ja kajuutan välissä. Vene laskettiin vesille 1993 ja sai nimen Barcarole III. Norlin piti itse tätä hienoimpana veneenä, jonka hän oli suunnitellut. Sen rakentaminen kesti kahdeksan vuotta. Sama asiakas oli aiemmin tilannut kaksi venettä, Barcarole I ja Barcarole II, jotka suunnitteli P-O Blomqvist.

Barcarole III purjehtii edelleen, ensin nimellä Blowing in the wind, kun riki oli muutettu ketsiksi, myöhemmin nimellä Prompt Ossi Paijan omistuksessa.

Bovikissa ei toki tehty vain työtä vuoden ympäri. ”Kesäisin kuljimme veneellä pitkiä matkoja. Usein länteen, myös Ruotsiin ja välillä myös itään, mutta siihen suuntaan ei päässyt kovin pitkälle. Kiinnostavaa oli aina palata samoille paikoille, joissa oli käyty aiemmin. Saaristomerellä on viihtyisiä satamia.” Ann-Mari on avomerilaivuri ja osasi ajaa venettä hyvin itsekin. ”Nyt en kyllä enää selviäisi ilman ’köysikallea’ (Hopp-i-land-Kalle).”

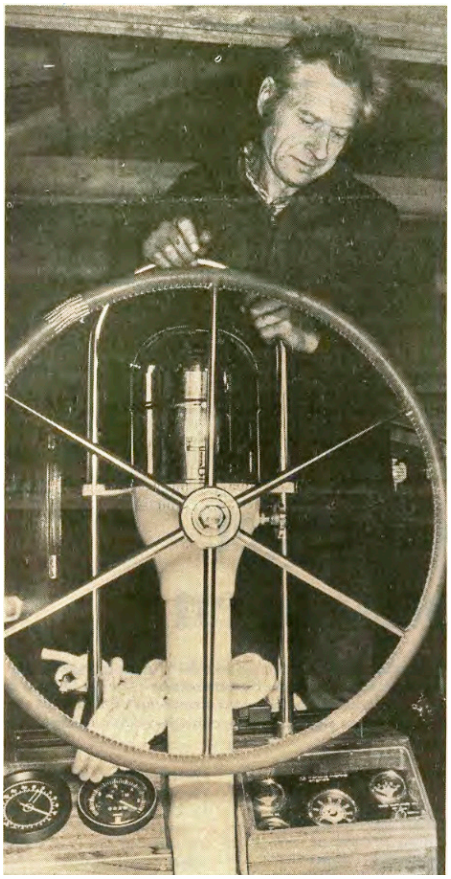
Kesälomilla perhe liikkui Henryn omalla veneellä, Alexandralla, jonka hän itse suunnitteli. Rakentaminen alkoi juhannusviikolla 1972 ja vuotta myöhemmin vene laskettiin vesille. Sen on 8,5 metriä pitkä ja moottorina 180 hevosvoiman Perkins-Diesel.

Kukaan ei oikeastaan tarkkaan tiedä, montako venettä Henry ehti rakentaa. Helena näyttää paperilappua, jossa on 30 nimeä. Henry on joskus itse kirjoittanut luettelon, jossa on vain tilaajien nimiä.

Kun Helena ja Sune muuttivat Porvoosta Emäsaloon 1980, heräsi toive hankkia oma vene. ”Mikset rakenna venettä itse”. kysyi Henryn isä Gunnar Sunelta ja antoi tälle höylänsä.

”Kysyin Henryltä, mitä hän arveli, pystyisinkö siihen. ’Minulla on kyllä lautoja’ oli vastaus.” Ja niinpä Sune ryhtyi rakentamaan venettä Henryn avustuksella. Ensimmäisestä tuli perämoottorivene, seuraavasta vene Helenan sisarelle Tannille ja sitten pääasiassa pieniä veneitä ja moottoriveneitä. Sune laskee rakentaneensa kaikkiaan 35 venettä.

Sunen oma moottorivene, Malena, on samanlainen kuin Henryn Alexandra ”paitsi puoli metriä pidempi” Sune nauraa ja jatkaa



Henry Orrman, Borgåbladet 4.10.1979.

> *Pitää tehdä kaunista ja hyvin. Ei pidä huijata eikä hutiloida.*

”ja vähän korkeampi ja meillä on myös peräkajuutta…” ”ja se on ehkä vähän nykyaikaisempi vaikka silti vanhanaikainen”, Helena täydentää. Malena laskettiin vesille 1996. Sitä ennen Sune oli rakentanut omaa venettä illat ja pyhät ja päivisin 7 metrin kalastajavenettä tilaajalle.

Suuria puuveneitä tilataan nykyään hyvin harvoin. Viimeksi Sune on rakentanut soutuveneitä, viimeisin valmistui talvella 2019.

Venetelakka keskittyy nykyään pääasiassa talvisäilytykseen, huoltoon ja korjaustöihin. ”Puuveneet kiinnostavat monia – mutta ylläpidon työläys pelottaa – ja ihmiset ostavat siksi muoviveneitä. Yhä enemmän tulee myös moottoriveneitä. Vesi on myös laskenut Bovikissa niin, että alkaa olla liian matalaa purjeveneille”, Sune sanoo.

Työ venetelakalla on siis muuttunut vähitellen. Henry Orrmanin kädenjälki näkyy kuitenkin edelleen monissa veneissä. Mutta mitä käsialalla tarkoitetaan? Se on parasta mahdollista kädenjälkeä, esteettisen kauniita yksityiskohtia, muodon ja materiaalien tasapainoa sekä viimeistelyä, joka ei jätä toivomisen varaa. Erityisominaisuus, josta hänen tekemiään veneitä kiitetään usein, on ilmanvaihto, joka ulottuu kaikkialle, eikä jätä ainuttakaan nurkkaa, missä kosteus pääsisi tekemään tuhojaan.

Näin Henry itse tiivisti asian Ann-Marin mukaan: ”Pitää tehdä kaunista ja hyvin. Ei pidä huijata eikä hutiloida.”

Vaikka Henryä kutsuttiin Emäsalon Stradivariukseksi, hän ei itse ajatellut sellaisia. Hän oli vaatimaton, ystävällinen ja melkein ujo ihminen. Hän ei myöskään halunnut olla julkisuudessa, Helena sanoo. Kun Henry sai Porvoon maalaiskunnan kulttuuripalkinnon 1992, hän kiitti ystävällisesti ”kun käsityötä arvostetaan”.

Stradivarius-viulut ovat 300 vuotta vanhempia kuin Henryn ensimmäinen mestariteos, Vesterviking, joka nyt on 62-vuotias. Kysyimme sen vuodesta 1993 asti omistaneelta Jaakko Toiviaiselta, mitä ketsille kuuluu nyt. ”Se on aivan loistokunnossa. Yhtään lautaa ei ole vaihdettu valmistumisen jälkeen, ja kansi, joka on tehty alumiinista, on edelleen täysin tiivis. Myös kölipuu on yhtä kovaa kuin uutena”, Toiviainen kertoo. Ainoa iso remontti oli viime vuonna, mutta kyse oli moottorin vaihtamisesta. Muuten Toiviainen on huolehtinut itse veneen ylläpidosta.

KAARINA SINERKARI

EMÄSALO ON "SMART COUNTRYSIDE"

KUITULIITTYMÄKAAPIN SISUS. KUVA: BEBBE NYBERG

Emäsalossa on kattava valokaapeliverkko. Mutta tuleva langaton 5G-verkko ei sitä korvaa.

Emäsalossa on koko saaren kattava valokuituverkko, jonka avulla lähes jokaiseen talouteen voi saada kiinteän verkkoyhteyden kohtuuhintaan. Emäsalon kuituverkko on suunniteltu niin, että hyvinkin vaativaa verkkoyhteyttä tarvitseva yritys voi täällä toimia. Tämän ansiosta Emäsalo onkin varsin poikkeuksellinen paikkakunta kun verrataan verkkoyhteyksiin muualla maassa ja jopa kaupungeissa. Tällaista aluetta on tapana kutsua nimellä ”Smart countryside”.

Ruotsissa tavoitteena on, että mahdollisimman moni voi saada kiinteän kuituyhteyden, jotta päästään katsomaan 4K HD-TV:tä, ja jotta myös maaseudulla voi käyttää runsasta kapasiteettia vaativia datapalveluita. Television katselu internetin kautta on yleistymässä, koska silloin voi itse valita katseluajat. Netflixiä ja HBO:ta katsotaan suoratoistona. Siihen ei matkapuhelinverkko aina oikein riitä. Myös maaseudun terveydenhuolto tulee tulevaisuudessa käyttämään internetiä, ja siihenkin tarvitaan kotien nopeita ja vakaita verkkoyhteyksiä.

Mutta toki myös matkapuhelinverkkoa tarvitaan, vaikka Emäsalossa se toimii paikoin huonosti, ainakin 4G, etenkin loma-aikoina kuin myös silloin kun Kilpilahdessa on menossa huoltotyöt. Valokuitukaapeliverkkoa pidetään perustavana ja ratkaisevana perusrakenteena kun taas matkapuhelinverkko on täydentävä elementti. Ilman valokuituverkkoa ei matkapuhelinverkkokaan toimi.

On paljon puhetta siitä, että pian saadaan 5G ja kodin laitteet voivat olla IOT- kytkennässä (Internet of Things). Mutta maaseudulle on luvassa taajuudeltaan 700 MHz verkko. Sitä kutsutaan 5G:ksi, mutta käytännössä se on 4G verkko, eikä se riitä IOT:n tarpeisiin. Oikealla 5G:llä on paljon sitä korkeammat taajuudet, ja sen ulottuvuus on vain muutama sata metriä. Sellainen verkko vaatisi Emäsalon täyteen 5G antenneja, jotka tarvitsisivat toimiakseen kuitukaapelia.

Mutta jos kotiin on jo kuituyhteys voi sen avulla tehdä oman 5G verkon, kun kotiin asennetaan 5G WiFi reititin. Tai oikeastaan sitäkään ei tarvita sillä nykyisen kuituliittymän WiFi:llä saadaan jo nopeampi kotiverkko kuin 5G.

BEBBE NYBERG

Millainen oli Ukintien Ukki?

Vuoden 2018 Emäsalo-lehdessä on kuvaus Vaarlahden kylässä sijaitsevan Ukintien monivaiheisesta historiasta.

Tie täytti sinä vuonna 50 vuotta. Tien alkuun saattaja oli isoisäni agronomi Åke Lönnberg, perheessä ja lähipiirissä, siis myös minulle, ”Ukki”. Hän oli myös Meriniemen Bertel Nybergin hyvä ystävä ja tunsi siten Emäsaloa.

Ukki oli syntynyt Porvoossa 1881. Kaupunkilaispoika lähti aikakauden ideologian mukaisesti opiskelemaan Mustialan maanviljelysopistoon voidakseen agronomina osallistua isänmaan kehittämiseen edistämällä järkiperäistä maanviljelyä ja siten kansakunnan hyvinvointia, kuten Mustialassa sanottiin.

Valmistuttuaan hän toimi mm. Elimäen kunnan agronomina. Hän asui vaimonsa, isoäitini Signe Stenbäckin kanssa Moision kartanossa. Sittemmin 1950-luvulla hän kertoi meille lapsenlapsille kartanoon liittyviä kummitusjuttuja mm. ”Moision Armosta”. Seuraava tositarinakin on noilta ajoilta::

“*Ukin tehtäviin kuuluivat torppien lunastukseen liittyvät hallinnolliset asiat. Niinpä hän kuljetti isoja rahasummia Elimäen kirkonkylästä Korialle pankkiin. Matkan varrella*

LAUTTA JA TIE EMÄSALOON

Emäsaloon on ajettu autolla siltaa myöten vasta runsaan 26 vuoden ajan. Ensimmäinen lautta saatiin liikennöimään Kuggsundetilla 1951. Sitä ennen salmen poikki pääsi ensin Kuggi-Emmin soutuveneellä ja sitten parilla eri moottoriveneellä. Lautta ja silta ovat mullistaneet elon Emäsalossa.

KUVA: HUGO SUNDSTRÖM, 1960-LUKU. THURE MALMBERGIN KOKOELMISTA.

Vuonna 1924 vasta muodostettu Emäsalon tiekunta kutsui kokoukseen Midgårdiin jotta saataisiin tieyhteys ja lautta Kuggsundetin poikki Tolkkisiin. Paikalla oli TVH:n (Tie- ja vesirakennushallitus) insinööri. Myöhemmin pidetyssä kokouksessa hän saattoi luvata 60 000 markan valtiontuen hankkeelle. Saarelaiset lupasivat rakentaa Emäsalontien itse. Valtiontuki menisi Kuggenin tien ja lautan rakentamiseen. Gustav Lindströmin oli määrä rakentaa lautta Orrbyn laivatelakalla. Samaisen Lindströmin piti rakentaa myös Kuggenin tie.

Kolmen vuoden kuluttua Lindström löi hanskat naulaan. Hän ei selviytynyt työstä sillä korvaus oli liian pieni. Lauttaranta mantereen puolella oli jo valmis, niemeke, jossa on nyt kalastuslaituri. Lauttahanke kariutui tällä kertaa vuonna 1927. Kuggi-Emmi, t.s. Emmi Kvickström souti kansaa Kuggsundetin poikki yli kymmenen vuoden ajan. Harry Hamström ja Edvin Lindberg ostivat armeijalta veneen, joka sai nimen EMSALÖ. Se vaihdettiin 1948 KAIJA moottoriveneeseen, joka ajoi Kuggsundetin poikki kunnes lautta alkoi liikennöidä 1951. Sodan jälkeen Porvoon maalaiskunta kustansi Kuggenin tien rakentamisen työllisyystöinä. Se valmistui 1949.

Emäsalon ensimmäinen lautta rakennettiin teräksestä ja siinä oli moottorivinssiin kytketty vetovaijeri. Aug. Eklöfin telakalla Tolkkisissa rakennettu lautta oli Suomen uudenaikaisin, kun se luovutettiin käyttöön 1951. Kun Kuggenin tie oli valmistunut, ja lautta alkoi liikennöidä, lisääntyi autoliikenne Emäsaloon huomattavasti. Lautta toimi aluksi yksityisenä. Se vaihdettiin monen vuoden jälkeen isompaan, josta huolehti TVH, ja vanha siirrettiin Pellinkiin. Kuggsundetin lautta vaihdettiin kerran vielä suurempaan ennen kuin sen aika päättyi.

Uusi aika alkoi lopulta usean lykkäyksen jälkeen kun siltaa alettiin rakentaa. Silta sai 17,5 metrin vapaan purjehduskorkeuden ja sillan kaarien väli on 105 m. Sillan pituus on 378 m, ja se maksoi noin 34 miljoonaa markkaa. Silta otettiin käyttöön joulukuussa 1992, ja viimeinen lautta siirrettiin Tammisaaren saaristoon, Skåldön salmeen.

Emäsalon sillan rakennus lienee ollut aikansa suurin Suomessa. **PER JUSLIN**

Lue lisää teoksesta Emsalöboken, osa 1.

---

oli jyrkkä ylämäki ja tien vieressä kalliojyrkänne. Hevonen joutui siis hidastamaan käyntiään. Paikka oli otollinen maantierosvoille. Ukki, tolstoilainen pasifisti, piti rahakirstua kärryissä penkin alla ja ladattua haulikkoa poikittain polvillaan!"

Ukin työssä osuustoimintaliike, osuuskassat ja osuuspankki olivat keskeisiä. Silti hän ehti myös viljellä Porvoon Ilolasta hankkimaansa maatilaa Vävarsbackaa. Näin hän sovelsi mustialalaisia järkiperäisen maanviljelyn oppeja. Tilalta mm. toimitettiin parasta mallasohraa Kialaan. Koska Ukki oli raittiusmies, hänen ajatuksensa oli, että sitä ohraa ei käytetty panimossa.

Meille lapsenlapsille hienointa oli, kun Ukki kertoi tilan eläimistä, erityisesti hevosista. Kun Ukki tuli kotiimme käymään, kaikki lapset pyrähtivät hänen syliinsä: "Ukki, kerro hepasta!" Muistan erityisesti rauhallisen Liinun ja ärhäkän Nikun.

Peräänantamattomuus ja pioneerius näkyvät myös Ukintien alkuhistoriassa. Ilman näitä ominaisuuksia Ukki tuskin olisi rakennuttanut omin voimin ensimmäistä tieosuutta. Omatoimisuus taas näkyi siinä, että tietoimitusta ei pidetty (turhaa byrokratiaa), vaan tie rakennettiin yksinkertaisesti maanomistajan suostumuksella. Ukki teki niin kuin itse parhaaksi näki.

Ukki seurasi iäkkäänäkin ajan tapahtumia. Häntä kiinnostivat sekä ensimmäinen kuulento että samoihin aikoihin tapahtunut ensimmäinen pohjoisnavan alitus sukellusveneellä. Hänestä pohjoisnavan alitus oli käytännössä se merkittävämpi saavutus. Vieläkään ei ole selvää, kummalla tapahtumalla olisi suurempi käytännön merkitys! **SOILI JÄRVELÄ**

FADDERSIN TILA TIEN SUUNNALTA NÄHTYNÄ. ETUALALLA PIAN-VARSA. KUVA: PER JUSLININ KOKOELMISTA

"FADDERSIN" SUORA KULKEE PELTOJEN YLI

Kaikki Emäsalon läpi ajaneet ovat nähneet Orrbyssä taloryhmän, jonka kaksi päärakennusta ovat lähes identtiset. Tiloilla on todella pitkä historia. Ne ovat käyneet läpi Suomen maaseudun rauhallisen kehityksen, mutta kokeneet myös dramaattisia vaiheita. Per Juslin kertoo synnyinkotinsa ja sen naapurin vaiheet, ja myös miten Emäsalon pisin suora syntyi.

Faddersbacken sijaitsee noin 3,5 km päässä Emäsalon sillasta maantien itäpuolella. Sen ranta antaa Orrbyn selälle. Faddersbacken koostuu kahdesta tilasta, Övre-Faddersista ja Nedre-Faddersista. Övre-Fadders on nimensä mukaisesti korkeammalla ja pohjoiseen Nedre-Faddersista, joka taas on hiukan alempana. Tilaan kuuluu varsin suuret pelto- ja metsäalueet, jotka ulottuvat koko saaren poikki. Nedre-Faddersista johtaa tie saaren länsipuolelle, ja se johtaa mm. Kattslättin tilalle. Siitä tulee tien nimi Kattslättin tie. Alkujaan se oli kävelypolku, mutta on nyt kunnostettu autotieksi. Övre-Faddersista sen sijaan kulkee metsän puoliväliin metsätie puun kuljetuksia varten. Kyläläiset kutsuvat sitä nimellä Brännmossavägen.

Fadders 1500- luvulta

Molemmat kiinteistöt ovat alkujaan olleet sama tila, Fadders, jonka jako lienee tapahtunut 1820. Fadders on tiettävästi keskiaikainen tilan nimi, ja se on mainittu jo 1500- luvun puolivälissä. Sen omisti talonpoika Påval Andersson. 1700- luvun lopulla Faddersilla oli noin neljä hehtaaria peltoa, mikä oli yksi suurimmista Emäsalossa. (Kts. Emsalöboken osa 1.)

Kummallakin tilalla on monenlaisia rakennuksia kuten päärakennus ja useita talousrakennuksia. Taloista vanhempi, Nedre-Fadders, sai toisen kerroksen vv. 1830-31. Övre-Fadders rakennettiin museoviraston tietojen mukaan 1826. En tiedä täsmäävätkö tiedot. Talot ovat lähes identtiset, myös ulkorakennusten lukumäärä navetan, riihen, aitan, rantasaunan, venevajan, sivurakennuksen ja ulkokellarin osalta. Kellarit on tehty suurista kivenlohkareista. Nedre-Faddersin navetta on tehty 1920, ja se eroaa merkittävästi muista rakennuksista. Se on tehty tiilestä.

Lyhyt kosiomatka

1900- luvun alussa Övre-Faddersia asui Karl Johan Adolfsson, joka oli luotsi. Hän avioitui Johanna Maria Johansdotterin kanssa, joka oli Lill-Orrasista (kutsumanimi Matsas). Hänen poikansa Arvid Johansson Övre- Faddersista avioitui Nedre-Faddersin tyttären kanssa – lyhyt kosiomatka – ja hänestä tuli sitten 1941 talon isäntä. Nimi Juslin otettiin vuonna 1921 kun se aiemmin oli Johansson. Nimenvaihto oli vapaaehtoinen. Viranomaiset olivat kannustaneet vähentämään son- loppuisia nimiä.

Arvidin muista sisaruksista Ivar avioitui Bengtsbyn Nederstun Annan kanssa ja hänestä tuli Övre-Faddersin isäntä. Sisarukset Verner, Lydia, Konrad ja Elsie muuttivat toiselle paikkakunnalle. Kirjoittaja on syntynyt ja kasvanut Övre-Faddersissa, Ivarin poikana. Kirjoittajan vanhempi veli jatkoi tilan isäntänä sitten myöhemmin 1941.

Tässä yhteydessä voidaan mainita, että Övre-Faddersin neljä veljestä (Ivar, Arvid, Konrad, Verner) olivat musikaalisia, ja soittivat Emäsalon pelimanniyhtyessä. He esiintyivät Midgårdin vihkiäisissä tammikuussa 1913. He soittivat tanssimusiikkia kuudella viululla ja kahdella klarinetilla. He soittivat myös Emäsalon jousiorkesterissa, joka perustettiin 1920.

Faddersin suoran synty

Tie kulki aiemmin Faddersbackenin kummankin tilan pihapiirin kautta koska tiet siihen aikaan menivät tuvasta tupaan. 1920- luvun alussa talon isännät päättivät yhdessä siirtää pihan kautta menneet tienpätkät. Molemmat tilat antoivat maata tietä varten. Uusi tie meni peltojen poikki. Siitä tuli Emäsalontien ensimmäinen ja pisin suora. Siksi sitä kutsutaankin kansan parissa "Faddersin suoraksi".

Ennen sotia Övre-Faddersin edessä tielle päin oleva niitty oli täynnä omenapuita, jotka eivät kestäneet kylmiä sotatalvia. Tilat toisistaan erottanut kuusiaita poistettiin muutama vuosi sitten. Se tuli isäntien tavoin vanhaksi, ja vaati jatkuvaa hoitoa pysyäkseen siistinä. Nyt ovat kummankin tilan maat vuokrattu toispaikkakuntalaisille.

1900- luvun lopulla Faddersbackenilla tapahtui suuri muutos samaan tapaan kuin muillakin saaren tiloilla. Karja katosi taloista mikä johtui osaksi siitä, että oma työväki väheni ja ajan henki vaikutti myös. Navetat tyhjennettiin. Jäljelle jäi vain pieneläimiä, jotka nekin kohtasivat vähitellen kohtalonsa. Navetoita ei kyetty pitämään enää lämpiminä. Maito ostettiin kaupasta, langat lankapuodista, munat toisesta kaupasta. Joulukinkku ei ollut enää omassa navetassa kasvatettu vaan ostettiin kaupasta sekin. Heinäsato väheni, kun ei ollut enää lehmiä eikä lampaita. Tämä vapautti pellot viljan viljelyyn. Myös traktorit tulivat näihin aikoihin.

Hevoset poistettiin vähitellen kummaltakin tilalta. Lehmien katoaminen muutti mm. niiden kahden kissan elämän, jotka muistan nimeltä, "Kumulle" ja "Pippilotta". Niillä oli tapana istua aamulla ja illalla navetassa lypsyaikaan, ja ne saivat ensimmäisinä hyvää, lämmintä maitoa. Molemmat tilat hankkivat yhteisen yhtiön nimiin leikkuupuimurin. Aiemmat kiinteät puimurit saivat siirtyä ulos, jotta uudet saatiin sisälle talvisuojaan. **PER JUSLIN**

EMSALÖ BLADET LEHTI

Julkaisija: Emäsalon kyläyhdistys ry. **Toimitus:** Bebbe Nyberg, Leif Pietilä
Taitto: Mi Helaskoski **Käännökset:** Tapio Mansikkala, Bebbe Nyberg

Ajankohtaista tietoa Emäsalon jätevesimääräyksistä: *emsalo.fi/fi/ajankohtaista*