

Juuan Nunnanlahden Vuolukiven vesistökuljetus 1890 - 1916



TOIMITTANUT RAIMO VIRKKUNEN

JUUAN NUNNANLAHDEN VUOLUKIVEN VESISTÖKULJETUS 1890 – 1916

**Julkaisun tukijat:
Pentti Roiton-Säätiö SR**

Juuan kunta kulttuuritoimi

**ISBN nro 978-952-94-7102-7
(Verkkajulkaisu)
ISBN nro 978-952-94-7122-5
(painettu)**

**Ulkoasu ja taitto
Kauko Ratilainen**

**Kannen kuva
s/s Täljsten, Rosenlew-yhtiön omistaja Porinkonepaja
rakensi juukalaiselle
Nunnanlahden vuolukiviyhtiölle höyryhinaaja Täljstenin vuonna 1900.
(Rosenlewin arkisto) Tapio Raulamo**

**Takakannen kuva
Pielisjoen kanavavoinnin muistomerkki**

**Painopaikka
LaserMedia Oy
Pamilonkatu 1 Joensuu**

SISÄLLYS

JUUAN NUNNANLAHDEN VUOLUKIVEN VESISTÖKULJETUS
1890 – 1916

LÄHTEET s. 5

SAATTEEKSI s. 6

VANHAA VESISTÖREITTIÄ s. 9

SAIMAAN KANAVA 1856 s. 12

SUOMEN LUOTSI- JA MAJAKKALAITOS s. 14
Väylät ja kartat 1865 s. 15

LUOTSILAITOS VÄYLIEN HOIDOSSA s. 15

PIELISJOEN KANAVA 1974 s. 19

REIMARILUETTELO JOENSUUN LUOTSEILLE s. 24
Reimariluettelo Pielisen kulkuvesissä Joensuun luotseille 1891
Joensuusta Vuosalmeen asti, Joensuun luotseille 1891
Luotsipaikkoja ja luotseja

PESOLANSAAREN SORSANIEMEN VÄLILASTAUSPAIKKA s. 28

HÖYRYHINAAJA s/s TÄLJSTEN s. 29
Esko Pakkanen

TÄLJSTEN-LAIVAN LOKIKIRJAMERKINTÖJÄ s. 36
Käännös Pentti Karttunen

JUUAN NUNNANLAHDEN PALSTAT s. 40
Kärevaara ja Lössänvaara

JUUAN NUNNANLAHDEN KAIVOSPIIRIT 1950 s. 41

SUOMEN VUOLUKIVI OY s. 44
käännös Pentti Karttunen

FINSKA TÄLJSTEN AKTIEBOLAGET s. 46
käännös Pentti Karttunen

VUOLUKIVIYHTIÖN MAAKIINTEISTÖJEN MYYNTI 1916 s. 58

TEOLLISUUDEN MUISTOMERKKI s. 59
Lappeenranta

TÄLJSTEN -ALUKSEN KOTITELAKKA PORIN REPOSAARESSA s. 60

TÄLJSTEN-LAIVA MYRSKYN SILMÄSSÄ s. 60

VUOLUKIVEN VESISTÖ-JA MAAKULJETUKSET 1920-LUVULLA s. 61

LÖSSÄNTILAN KOLME PALSTAA s. 65

PURJEVÄYLÄKARTAT PIELISJÄRVELLÄ s. 66

NUNNANLAHDEN VUOLUKIYHTIÖT JATKAVAT VANHAA
PERINNETTÄ s.69

NUNNANLAHDEN KYLÄMAISEMA s. 69
Juuka

GALLERIA s. 71

LÄHTEET kirjallisuus

KORSTEENI

Suomen Höyrypursiseuran ry:n vuosijulkaisu 2015
Ahonen Kalevi Joensuun kaupungin historia 1985

K.I. Karttunen

SAIMAAN VESISTÖN HÖYRYLAIVALIIKENTEEN
100-VUOTIS HISTORIA 1945

Pakkanen Esko

LUOTSILAIVA SAIMAA
Liikennevirasto 2018

Sakari Auvinen

LÄHELLE VAI KAUAS.
Kaukopurjehdus ja paikallisliikenne Saimaalla

Sakari Auvinen

VILJANTUONTILAIVAUKSET SAIMAALLE
AUTONOMIAN AJAN LOPULLA

Terhi Seppälä

Enso Gutzeit Oy:n
SAIMAAN LAIVASTO-OSASTO PUUNKULJETTAJANA
vuosina 1920-1939

SUOMEN MAA V Viipurin läänin toimitus 1923

Virkkunen Raimo

JOROISTEN KERISALON SIPILÄN MAISEMISTA
LIPERIN TIKANSAAREEN TUKINUITTOON 2006

Kotivuori Salme

JUAN NUNNANLÄHDEN VUOLUKIVIYHTIÖN
KYLÄELÄMÄÄ 1969

Virkkunen Raimo

LAIVALIIKENTEESTÄ JA UITTOOPERINTEESTÄ
LIPERIN RAAKKYLÄN VESILLÄ 2014

Liperi-Seura

TUTJUKYLÄ SAIMAAN LATVAVESILLÄ 2002

Heikki Tillikainen

TSAARIN AMIRAALI OSKAR VON KRAEMER 2008

Pakkanen Esko Ilmarisen perilliset

JOENSUUN JA PIELISEN HÖYRYLAIVOJA 2019

Nunnanlahden kyläyhdistys

NUNNLAHTI KYLÄ KIVESTÄ 2022

Sanomalehdet: KARJALAINEN 1936, 24.8.2022

Vuolukiviyhtiön SAATTEEKSI 2023

Suomen suurruthinaskunnan loppuvuosikymmeninä (1898 - 1916) syntyi Juuan pitäjän Nunnanlahden kylään vuolukiven teollisuuden eri tarpeita toimiva kaivosyhtiö.

”Yritysaloitteen teki Helsingin rakennusteollisuudesta hyvin kiinnostunut tiilitehtaan omistaja kauppaneuvos Paul Chmelewesky, jonka yhtiötoverina olivat Teollisuushallituksen yli-intendentti , vuori-insinööri Axsel Fredrik Tigers ja tri Benjamin Fordterus. Osakkaina olivat myös arkkitehti Hugo Lindberg, insinööri Knut Selin, yli-insinööri Teodor Tallqvist, kreivi Carl Mannerheim, insinööri Axsel von Knoring ja pankinjohtaja Leon von Pfaler. Nämä henkilöt muodostivat osakeyhtiön nimeltään Finska Täljsten Aktiebolaget, jonka kotipaikkana oli Helsinki ”.

Näillä sanoilla alkaa Juuan Nunnanlahden kaivostarina, jonka Pentti Karttusen historiikin ruotsinkielinen käännös esitetään omana kapaleena myöhemmin.

Näin maahamme syntyi uusi teollisuus ja aloitteentekijät saivat runsain mitoin kokea kaikkia niitä vastoinkäymisiä, joita uraauurtava toiminta toi mukanaan.

Kuljetukset vesitse pidettiin ainoana mahdollisena, ja yhtiön oli määrää varustautua erittäin hyvin, jotta pystyttäisiin toteuttamaan ne valoisaan vuodenaikaan.

Joensuu- Lappeenrannan välille saatiin vilkkumajakat 1910-luvulla, joka paransi pimeään aikaan liikennöintiä.

Vuolukiven vesistökuljetuksiin palaamme useaan kertaan myöhemmin eri yhteyksissä. Lähdeaineistona olen käyttänyt Salme Kotivuoren teosta ”Juuan Nunnanlahden vuolukiveä ja kyläeämää ” sekä K.I. Karttusen Saimaan vesistön höyrylaivaliikenteen 100-vuotis historiaa ja muita erillisiä arkistolähteitä.

Heti sen jäkeen kun yhtiö oli perustettu, tilattiin Porin konepajalta kokokannellinen höyryhinaaja, jonka koneen teho oli 142 ind hevosvoimaa. Alukseen rakennettiin konepajalla kivien lastausta varten peräkannelle höyrykäyttöinen nosturi.

Täljsten höyrylaivan toiminnasta yhtiön omistuksen ajoilta on tietoja mm. laivan lokikirjoista ja historiikista vuosien 1898 – 1912 ajanjaksolta. Vesitie Nunnanlahdesta kulki suuren Pielisjärven yli, Pieliskanavaa pitkin, useiden järvien kautta, Oravin kanavaa pitkin Saimaalle, edelleen Saimaan kanavan kautta pitkin Suomenlahden rannikkoa Helsinkiin. Tällainen hinaajareissu edestakaisin kesti noin kuukauden.

Pielisjoen kanava oli ajoittain loppukesästä matala, noin 4.2 jalkaa, aiheuttaen Täljsten hinaajan proomukuljetuksille vaikeuksia kuljettaa täysiä kivilasteja Helsinkiin. Pulma ratkaistiin perustamalla välilastaus paikka Pesolansaaren Sorsaniemeen, jossa lasti siirrettiin suurempiin proomuihin jatkokuljetusta varten. Täljsten laivan lokikirjasta löytyy merkintöjä Pesolansaassa käynneistä.

Edelläkerrottujen kuljetusvaikeuksien vuoksi kiviainearasto perustettiin Helsinkiin ja julkisivukiven muotoilu sijoitettiin samaan verstaaseen. Nunnanlahteen jäi ammattimiesten määräksi 8- 10 henkilöä. Koneiden ja laitteiden tilaukset aloitettiin jo vuoden 1898 puolella, jolloin koko vuolukivikylä eli nousujohteista aikaa. Nunnanlahden satamahankkeet olivat mittavia. Raaka-aine kuljetettiin korkeintaan kahden kuution suuruisina lohkeina louhoksesta Nunnanlahden verstaaseen ja osittain edelleen proomukuljetuksena Saimaan kanavan kautta Ruoholahden satamaan Helsinkiin.

Yritys toimi vuosina 1900 – 1904 menestyksellisesti. Taloudellinen menestys ei ollut hyvä lähinnä kuljetusvaikeuksien ja -kustannusten, mutta myös Venäjältä tulleiden huomattavien tilausten takia. Yritys muutti toimintansa Helsingistä Lappeenrantaan vuonna 1904. Yhtiön teknillinen johtaja insinööri Johan Wiesen konttori sijaitsi Aleksanterinkadulla, mistä käsin hän johti sataman rakennusprojektia ja Venäjän kauppaa. Hänen ansiostaan syntyi myöhemmin Joutsenoon sulfiittisellutehdas.

Toiminta jatkui ilman huomattavia voittoja, mutta kuitenkin niin, että yhtiö pysyi hyvin pystyssä vuoteen 1907 saakka. Tuli ulkoinen vaikutin, mikä vahingoitti raskaasti taloudellisia etuja: Venäjän – Japanin sota. Finska Täljstens Aktiebolagetin oli pakko keskeyttää toimintansa. Toukokuun 15. päivänä 1907 yhtiö ilmoitti konkurssistaan.

Vesistöreitien kunnostaminen ja purjehduskarttojen laatiminen sekä turvalaitteiden asentaminen kulkuväylälle Saimaan luotsilaitoksen toimesta vuosikymmenien ajan on edesauttanut taloudellisesti merkittävästi vesistökuljetuksia sekä myös vuolukiven proomukuljetuksia.

Vuonna 2018 Liikennevirastolle Esko Pakkasen toimittamassa Luotsilaiva Saimaa teoksessa kerrotaan mm. Luotsi- ja majakkalaitoksen toiminnasta Saimaalla.

”Saimaan väylien mittausretkikunnan päällikkönä oli kapteeni C Lönneström, joka osallistui viitoituksen ohella purjehduskarttojen laadintaan. Kartat ilmestyivät suomenkielisinä osa värillisinä osa mustavalkoisina.

Reimari luettelot, vesistön syvyys ja maamerkki tietoineen Pielisen luotseille laadittiin vuonna 1891. Vastaavanlainen luettelo Joensuun luotseille laadittiin, jonka hyväksyi ja allekirjoitti Lappeenrannan luotsipiirin päällikkö Gustaf Majanter. Väylien tarkastusmatkat vuosittain tehtiin luotsilaiva Saimaalla ulottuen Pieliselle saakka”.

Juuan Nunnanlahden vuolukiyhtiön teollinen ja kaupallinen toiminta autonomianajan viimeisinä vuosikymmeninä oli voimainponnistus syrjäisessä Pohjois-Karjalan maakunnassa. Vanha yhtiön maine kansallistunnon herättäjänä on jättänyt jäljen tämänpäivän vuolukiven tuotekehitykseen ja markkinointiin niin kotimaassa kuin ulkomailla tulisijojen monipuoliseen käyttöön.

Historiallinen katsaus 120 vuoden takaiseen vuolukiviyhtiön vesistökuljetuksiin Saimaan vesistöreiteillä on kunnianosoitus höyrylaivojen aikakaudelle ja ennenkaikkea höyryalus Täljstenille proomukuljetusten vaativassa työssä.

Lämpimät kiitokset kirjoittajille, julkaisun tukijoille yhdessä ja erikseen, kiitokset Jaana Ratilaiselle julkaisun kieliasun tarkistamisesta. Kauko Ratilaiselle esitän kiitokset julkaisun taitosta ja painoasuun saattamisesta.

Joensuussa Pielisjoen varrella 2023
Raimo Virkkunen

JUUAN NUNNANLAHDEN VUOLUKIVEN VESISTÖKULJETUKSET 1890 – 1916

Vanhaa vesistöreittiä

Vesistöreiteistä karjalaisten kauppateistä 1600 -luvulta lähtien on eri lähteissä kuvauksia mm. Laatokan ranta-alueilta aina Oulun seudulle saakka. Tärkeänä lähtöpaikkana on ollut Jaakkiman Lahdenpohja eli ”lopotti.” Jo 1600 -luvulla se oli tunnettu markkina- ja liikepaikka , jonka kautta kulki vanha kauppatie itämailta Pälkjärven kautta Uukuniemen Risti-lahteen, sieltä Pyhäjärven kautta ja edelleen Pielisjärven ja Oulujärven kautta Ouluun.

Karjalaisten kaupankulkuun liittyi osaltaan vanha uskonnollinen ortodoksinen perinne. Matkan ajankohteeksi valittiin tietty markkinapäivä, jolloin kokoonnuttiin kaupanhierontaan ja vaihtokauppaa tekemään. Matkaan lähtijöille annettiin papiston taholta siunaus ja tällöin uskottiin kauppiaiden olevan matkan ajan eräänlaisessa suojeluksessa. Perinteesen liittyi vesistöreitit varten pystytettävät matkamiehen ristit, ikään kuin seuraaville tulijoille merkiksi reitistä. Vaihdeettavat tavarat olivat pääasiassa turkiksia, kankaita, mausteita ja Laatokan suolalohta, Ruotsin puolelta tarjottiin kuivattua kalaa, turkiksia ja voita.

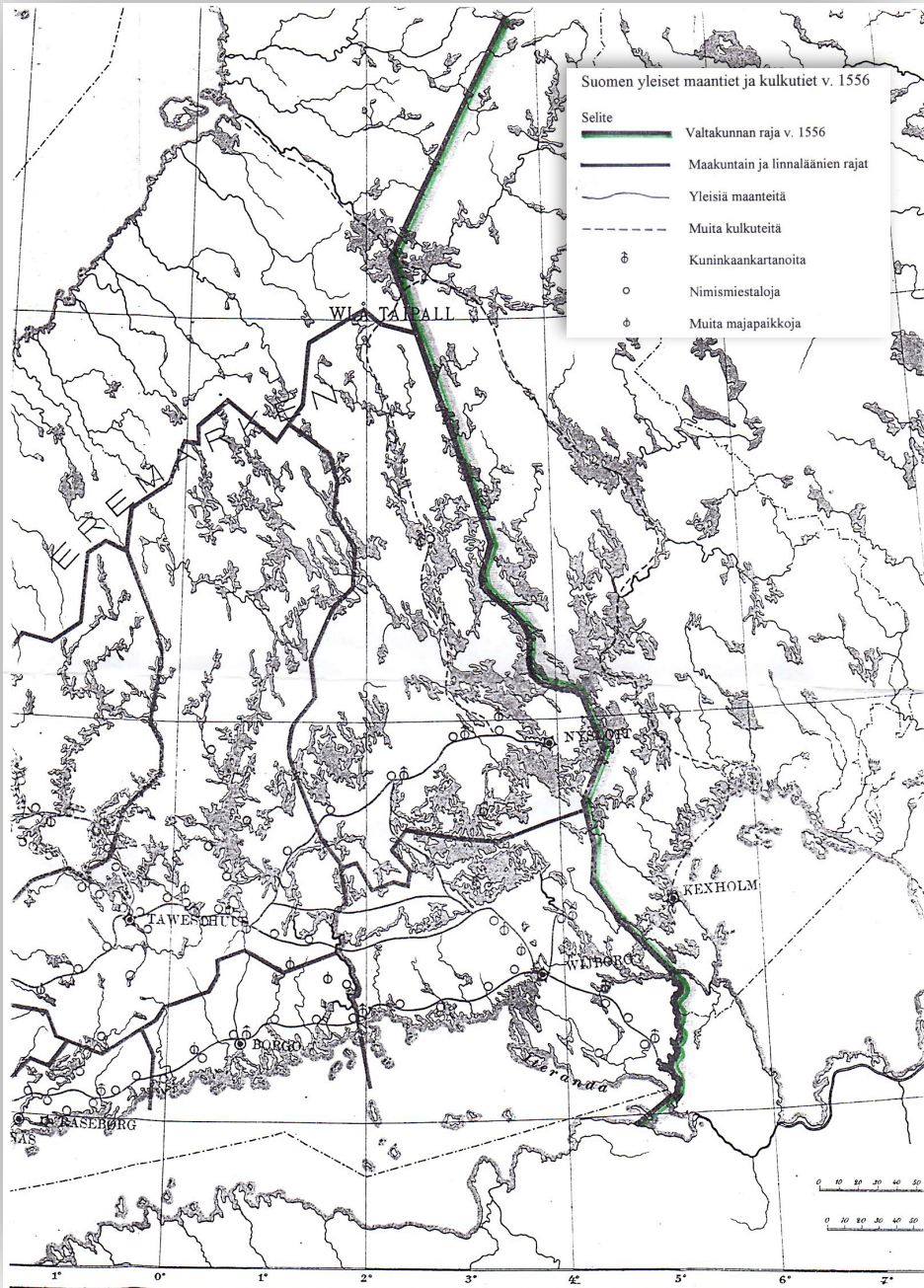
Vesistöreitit historiallisesta merkityksestä Pohjois-Karjalassa kirjoitti sanomalehti Karjalainen Joensuussa 5.3.1938 laajan artikkelin kertoen muinaisesta karjalaisen kauppateien vesistöreitistä, Pielisjoen kanavoinnista ja höyrylaivaliikenteen alkamisesta maakunnassa seuraavasti:

” Jo 1500-luvulla Pielisen vesistöä pitkin levisi asutus laajoilla alueilla Pohjois-Karjalassa, kasvattaen sen varrella väkirikkeitä kyliä. Jo ammoisista ajoista käytiin vesistöä pitkin vilkasta kauppaa. Kahdelta taholta, nimittäin Laatokan tienoilta Lahdenpohjan Pyhäjärven ja Puhoksen kautta ja Viipurin puolelta Joutsenon ja Savonlinnan kautta kuljettiin kauppamatkoilla ensin Orivedelle ja sitten Pielisjokea ylös sauvoen Pielisjärvelle. Lieksassa, entisessä Kreivi Brahen kaupungissa jakaantui liikenne kahdelle suunnalle, joko Lieksanjokea pitkin Vunaan tahti Nuasjärven ja Oulunjärven kautta Pohjanmaan rantakaupunkeihin Ouluun, Kemiin ja Tornioon.”

Historiallinen läpikulkupaikka Ylä-Karjalan maaselän erämaissa muistetaan muinaisen karjalaisten kauppareitin varrella Vienanmereltä etelään, samoin kuin Simo Hurtan reitti. Näin kertoo Ulla Korkatsu haastattellessaan Karjalaisessa 24.8.2022 Aholan tilan isäntää Juha Karppista. Maaselän Kalliojärven vedet jakaantuivat ylös Jäämerelle ja alapuolelle Itämereen. Maaselkä tarkoittaa vedenjakajaa. Vanha Venäjän ja Ruotsin Täyssinän rauhan raja on kulkenut Maaselässä. Merkkinä entisistä rajoista on rajakivi vuodelta 1595. Kiveen on hakattu Ruotsin kruunut ja kreikkalaisristit.

Karjalaisten kauppateistä kerrotaan Erkki Kinnusen toimittamassa Oravisalon työväenyhdistyksen 100-vuotishistoriassa mm. ”Vene oli keskiajalla erämiehen kulkuväline ja järvet ja joet tärkeitä kulkureittejä: Rääkkylän kautta kulki vanha eräreitti, jota pitkin karjalaiset kulkivat veneillään Laatokalta Pieliselle ja Perämerelle saakka. Oriveden ja Pyhäselän erottava Kivisalmi oli sen ajan tienristeys ja levähdyspaikka. Talvisin matkaa tehtiin reellä. Siihen Pyhäselän ja Oriveden selät ja lahdet antoivat erinomaisen mahdollisuuden.”

Väinö Vallinin väitöskirja vuodelta 1893, Suomen maantiet Ruotsinvalan aikana, jotka liittyvät muinaiseen vesistöreittiin. ”Käkisalmen venäläisten kauppatie Oulusuuhun kulki Pyhäselän saariston Pesolansaaren ja Suursaaren sivuitse Pyhäselän yli Pieliselle. Kyseessä oli Nousia Venäläisen kertoman perusteella Jaakko Teitin vesistöreitin kuvaus 1500- luvulta.”



Kuva. Suomen yleiset maantiet ja kulkutiet v. 1556
Olavi Kinnusen kokoelmat

Höyrylaivan 100-vuotishistoriassa K.A.Karttunen mainitsee Puhoksen ja Kivisalmen kanavointihankkeesta.

”Mahdollisimman suoria kulkuteitä alettiin vaatia pohjoiseen ja etelään. Suurisuuntainen liikemies Antti Juhana Mustonen koetti saada kauppaitien Pohjois-Karjalasta Laatokan Lahdenpohjaan kaivauttamalla kanavan kannaksen Puhoksen poikki, mutta hanke jäi kesken.

Joensuulaiset kävivät v. 1875 anomassa Rääkkylän Kivisalmen kanavan kaivamista, mikä oikaisisi paljon reittiä Saimaalle.

Kanava-asia otettiin esille kun Rääkkylän kunta oli valtiolta anonut, että uusi kulkuväylä avattaisiin Kivisalmen ja Ritosalmen kautta. V. 1907 pantiinkin nämä työt alulle ja väylä näissä salmissa perattiin 15 metriä leveäksi pohjaksi.”

SAIMAAN KANAVA 1856

Saimaan kanavan valmistuminen vuonna 1856 avasi Itä-Suomen talousalueelle merkittävimmän vesistökuljetusreitit, josta hyötyivät metsäteollisuuden sahayhtiöt. Kanavan läpi kuljetettiin aluksissa valmista sahatavaraa Uuraan merisatamaan ja tästä edelleen maailman markkinoille. Lisääntyvä ulkomaankauppa vaikutti osaltaan metsien arvonnousuun. Samoin viipurilaiset kauppiat solmivat kauppasuhteet Saimaan alueen kaupungeissa vastaaviin kauppiassukuihin. Maakuntien paikallisia tuotteita mm. voita ja halkoja välitettiin Viipuriin ja edelleen Pietarin markkinoille.

Nunnankahden vuolukiven vesistökuljetukset lisääntyivät vanhan kanavan aikaan Helsinkiin ja Pietariin saakka 1900-luvun alkuvuosina. Julkisten rakennusten pintoihin ja koristeisiin käytetty vuolukivi oli haluttu materiaali rakennusarkkitehtuurissa. Nunnanlahden vuolukivien vesistökuljetukset jatkuivat 1900-alusta autonomian ajan loppuun saakka. Lähteissä mainitaan mm. vesistökuljetusten tärkeyttä katovuosien aikana.

”Täljstenin lokikirjan mukaan kiviä kuljetettiin 1900 – 1904 Nunnanlahdesta Helsinkiin ja Viipuriin sekä Helsingistä Pietariin ja Viipuriin. Piellisellä liikkuvat alukset olivat enimmäkseen vuorolaivoja, joissa oli niukasti tilaa rahtitavaroille. 1900-luvun alussa oli ankaria kato – ja nälkävuosia. Viljan tarpeen lisääntyessä ei laivojen toimintakyky riittänyt ja jouduttiin turvautumaan vuolukiviyhtiön laivastoon toimittamaan paluulasteissa

viljaa Saimaan vesistön pohjoisia alueita myöten”.

Viljan tuontilaivauksista Saimaalle autonomia ajan lopussa kertoo Sakari Auvinen Saimaan Purjehdusyhdistyksen julkaisussa näin: ”Saimaan kanavan valmistuminen vuonna 1856 tarjosi viljakaupan kuljetuksille uuden mahdollisuuden. Perinteisesti suurin osa Itä-Suomen viljavajauksesta oli katettu venäläisellä viljalla. Tuontireitit kulkivat Etelä-Venäjän viljavilta mustan mullan alueilta ensin Pietariin ja sieltä joko Laatokan yli Kannaksen kautta Viipurin satamasta Saimaan etelärannalle eteenpäin toimitettavaksi.

Itä-Suomen viljankuljetusten kasvattamiselle oli huomattavia paineita. Koko maassa vallitsi kato, ja viljavajaus oli kasvamassa liian suureksi etenkin Itä- ja Pohjois-Suomessa.

Viljan tuonti kasvoi 1860-luvun alussa, koska maata oli koetellut poikkeuksellisen paha kato. Viljankuljetukset läksivät uuteen nousuun vuonna 1865.”

Viljan tuonti koko Suomeen oli tällöin vapautettu. Vuoroin oli hyviäkin satokausia, mutta väestön lisääntyminen vaikutti tuontiviljan käyttöön. Kanavatilejä seuraamalla Auvinen kertoo vuoden 1898 viljamäärien lisääntyneen katovuosista johtuen. ”Kadon vaikutuksia pahensi Saimaan pinnan äkillinen nousu. Tulvan takia rantoihin ja jokiin rajoittuvilta pelloilta kunnollista satoa ei juuri ollut saatavana. Käytännössä viljan ostot jouduttiin rahoittamaan muuta kulutusta karsimalla.

Viljakauppa ja siihen kytkeytyneet kuljetukset palasivat vuonna 1906 olojen puolesta jälleen normaaliksi. Viljan tuonti ei kuitenkaan ollut taantumassa, vaan sitä tuotiin taas enemmän kuin koskaan aikaisemmin. Viljan siemeniä, jauhoja ja ryynejä tuotiin yhteensä yli 49 000 tonnia, jauhetun ja jauhamattoman viljan osuus oli yhtä suuri.”

Luotsilaiva Saimaa kirjassaan Liikennevirastolle v. 2018 Esko Pakkanen kertoo Saimaan kanavan synnystä ja Suomen Luotsi- ja majakkalaitoksesta. ”Kanavan rakennustyöt alkoivat vuonna 1845 ja se vihittiin käyttöön syyskuun alussa 1856. Kanavaan tuli 28 sulkua, joitten mitat olivat 33,6 x 7,4 metriä ja kulkusyvyys 2,7 metriä. Kutakuinkin näillä mitoilla, kulkusyvyyttä lukuunottamatta, rakennettiin muutkin Saimaan vesistön sulkukanavat.” Proomujen ja lotjien rakentajat valmistivat aluksensa kanavan mittojen mukaisesti.



Kuva. Saimaan kanava 1900-luvun alussa.

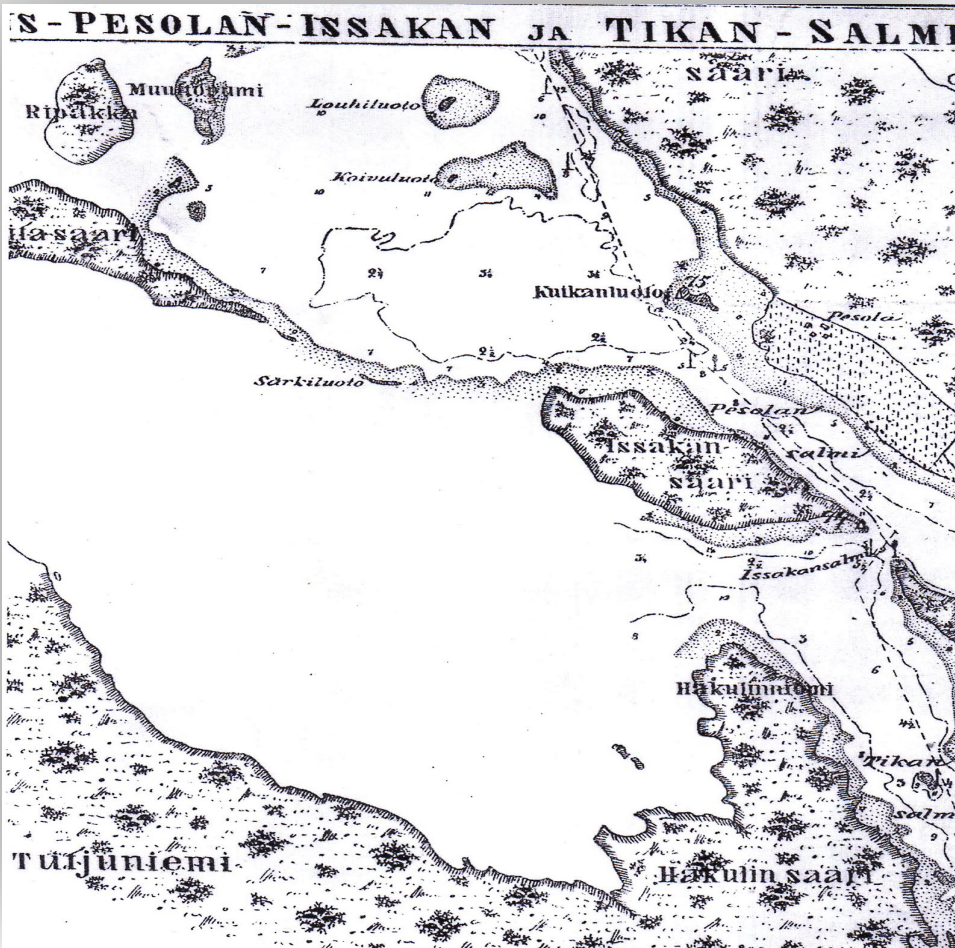
SUOMEN LUOTSI-JA MAJAKKALAITOS

Vuonna 1812 perustettu Suomen Luotsi- ja majakkalaitos syntyi pian autonomia-ajan alkuvuosina. Venäjän suurruhtinaskunnan lainsäädäntö sisällytti monilta osiltaan ruotsinvallan aikaista lainsäädäntöä vesistöjen rakentamisesta. Suomen Luotsi- ja majakkalaitoksen tehtävänä oli merellä ja sisävesillä olevien kulkuväylien ja merenkulun turvalaitteiden ylläpito, merenmittaus sekä luotsauspalvelut eli asettaminen laivojen ohjaamiseen.

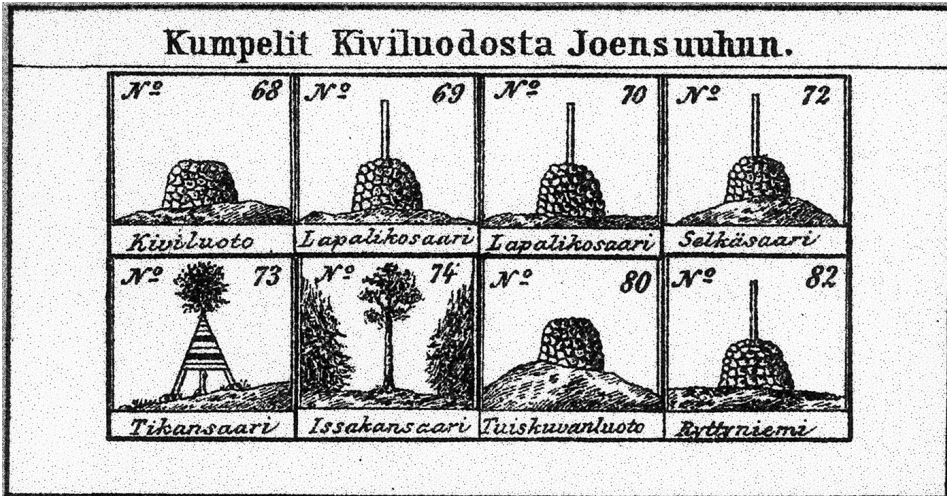
Luotsilaitos kuului taloudellisesti ja hallinnollisesti senaatin talousosaston alaisuuteen, johon budjetoitiin vuosittaiset määrärahat omille alueilleen. Luotsilaitos siirtyi kokonaisuudessaan valtion hallintaan.

LUOTSILAITOS VÄYLIEN HOIDOSSA

Luotsipiiri oli mitannut ja merkinnyt pääväylät Saimaan kanavan suulta Kuopioon ja Joensuuhun. Retkikunta sai käyttöönsä valtion laivan Saimaan, joka oli rakennettu Turussa Cowie & Co:n konepajassa vuonna 1853. Purjeväyläkartta Kiviluodosta Joensuuhun valmistui vuonna 1865. Väylätöiden edistymisestä kapteeni Lönnesrön oli laatinut taulukon, jossa lueteltiin väylälle sijoitetut erilaiset merimerkit ja kummelit sekä reimareiden lukumäärä. Huomautussarakkeessa mainittiin: ”Osa reimattua, kummelit paikoillaan Liperin kiviluodolla, Tutjunniemessä, Pesolansaaressa ym”.



Kuva. Purjeväyläkartta Kiviluodosta Joensuuhun
Raimo Virkkusen kokoelmat

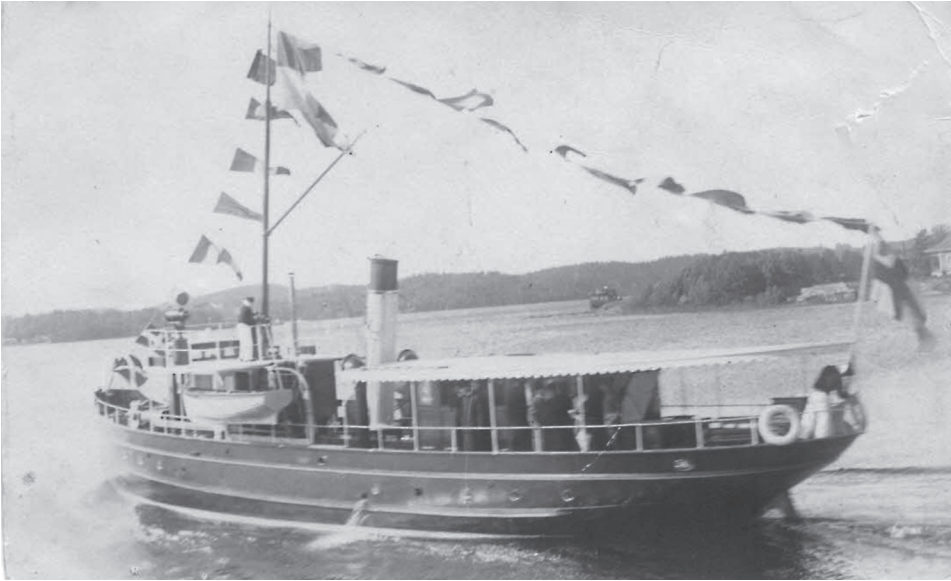


Kuva. Kumpelit

Luotsilaiwa Saimaan kirjassa Esko Pakkanen kertoo merimerkkien, viittojen ja kummeleiden paikalleen asettamisesta Saimaan väylillä. ”Jo vuoden 1813 asetuksessa vahvistettiin sisävesille luutaviittajärjestelmä. Salko, jonka päässä oli luuta, merkitsi sitä, että kari oli reitin pohjois- tai itäpuolella. Sileä salko tarkoitti, että kari oli reitin eteläpuolella. Salkoa, jonka huipussa oli risti käytettiin silloin kun kari voitiin ohittaa kummaltakin puolelta. Tämä samanlainen kaksois- eli lateraali viittoitusjärjestelmä oli käytössä vuoteen 1965, kuitenkin kahdella muutoksella: luuta eli tupsuviitta muutettiin valkeaksi kirjavaksi viitaksi, joka väylää ylöspäin kuljettaessa jätettiin oikealle ja sileä eli valkoinen viitta vasemmalle puolelle. Valkoinen viitta korvattiin punaisella vuonna 1926.

Kummeli puolestaan oli rannalla tai luodolla rakennettu väylän yleistä kulkusuuntaa osoittava merimerkki, jonka muodot vaihtelevat mutta joka on perusväriltään valkoinen. Alkuaan ne olivat enimmäkseen kivilouhoksia, mutta myös laudoista tai muusta materiaalista rakennettuja tai kallioon suoraan maalattuja.”

Vanhat höyrylaivojen ja tervahöyryjen ”kipparit” ohjailivat pitkälti aluksi kummeleiden ja maamerkkien mukaan.



Kuva. Luotsilaiva Saimaa 1920-luvulla.
Raimo Virkkusen kokoelma.



Kuva. Kartta lauttaus- ja laivaväylästä Pielisjoessa Pekkalan sahan ja Pyhäselän välillä Kontiolahden pitäjän Pielisensuun kylässä v. 1910.
Joensuun kaupungin arkisto



Kuva. Laivaväylästä Ilosaaren kohdalta v. 1910.
Joensuun kaupungin arkisto

Pielisjoen kanavoinnilla oli suuri merkitys koko maakunnalle ja etenkin Joensuun kaupungille. Yhdessä Saimaan kanavan kanssa se loi perusedellytykset matkustaja- ja rahtiliikenteelle, joka teki Joensuusta Pohjois-Karjalan kaupan risteyskohdan ja vauhditti merkittävästi kaupungin kasvua 1800-luvulla.

Lähde Julkinen taide- ja muistomerkit. Joensuun Taidemuseo

PIELISJOEN KANAVA 1874

Pielisestä lähtevä noin 70 km pitkä Pielisjoki laskee Joensuussa Pyhäselkään. Pielisjokeen yhtyy useita jokia matkan varrella.

Pohjois-Karjalan vesiliikenteen kasvuun vaikutti ratkaisevasti Pielisjoen kanavointi. Pielisjoen kanavan rakentamiseen saatiin senaatin lopullinen päätös vuonna 1874. Kanavatyöt aloitettiin saman vuoden heinäkuussa ja niitä jatkettiin määrärahojen puitteissa viiden vuoden ajan. Kanava valmistui vuonna 1879.

Suunnitelmaan kuului kymmenen sulkua, joissa oli yhteensä yksitoista sulkukammiota. Pielisjärvi on 16,8 metriä ylempänä Pyhäselän pintaa, rakennusurakka vaati valtavan työpanoksen.

Seuraavana vuonna voitiin Utran kanava ottaa käyttöön. Tämän jälkeen avattiin Häihän, Paiholan ja Kaltimon kanavat väliaikaisesti liikenteelle. Kanavatyöt siirtyivät pohjoisemmaksi kertoo K.A Karttunen 100-vuotis historiassaan. ”V.1878 valmistuivat Saapaskosken ja Jakokosken kanavat ja seuraavan vuonna Kaltimon sekä Nesterinsaaren.”

Pielisen kanavasta kertoo Sakari Auvinen 2013 Saimaan purjehdusyhdistyksen julkaisussa kanavan syntyhistoriaa: ”Kanavatilien ohella Pielisjärven ja Pyhäjärven välille vuonna 1879 valmistuneen Pielisen (Joensuun) kanavan kanavatilien avulla on mahdollista tehdä vertailuja Saimaan paikallisliikenteen ja Saimaan kanavan kautta merelle suuntautuneen liikenteen välillä.

Pielisen kanava ei valmistunut liikenteen kannalta uuteen paikkaan. Pielisjoki oli rakentamattomanakin ollut tärkeä osa Pohjois-Karjalan ikimuistoisia kauppareittejä. Saimaan kanavan valmistumisen jälkeen laivaliikenteen harjoittaminen Saimaan itäisellä pääreitillä Savonlinnasta Nurmeksen oli kuitenkin monessa suhteessa aikaansa nähden vanhentunutta. Laivaliikennettä voitiin jollakin tavalla harjoittaa Savonlinnasta Joensuuhun, mutta suoritetuista perkauksista ja 1840 ja 1850 lukujen taitteessa valmistuneista venekanavista huolimatta Pielisjoki ei ollut uusimpien ja suurimpien alusten omistajien mielestä paras mahdollinen väylä. Joen mataluutta, vuolautta ja tehtyjen vesirakennustöiden heikkoutta pidettiin mahdottomana.

Asetelma muuttui vasta 1900-luvun alussa ja tällöinkin vain hieman. Van-

hat tutuksi tulleet volyymireitit säilyivät edelleen vilkkaana, mutta näiden rinnalla Joensuuhun virtasi entistä enemmän liikennettä Nunnanlahdelta vilkastuneen vuolukivikaupan takia. Tämä ja edelliset volyymireitit edustivat yhteensä lähes 97 prosenttia kaikesta Pielisen kanavan kautta tapahtuneesta laivaliikenteestä.”

Höyrylaivojen tulosta Pieliselle kertoo laivanvarustaja ja matkailuyrittäjä Matti Turunen vuonna 2014 Raimo Virkkusen toimittamassa kirjassa Laivaliikenteestä ja uittoperinteestä Liperin ja Rääkkylän vesillä seuraavasti. ”Vaikka laivaliikenne Joensuuhun oli vilkas heti Saimaan kanavan avauduttua, kaupunki oli Suomen kolmanneksi suurin laivanvarustajakaupunki 1800-luvun lopulla, ei Joensuusta pohjoiseen ollut kuin vähäistä lähiliikennettä. Laivojen nousua Pieliselle pidätteli tehokkaasti Pielisjoen lähes 20-metrinen pudotus.

Monien koskien ja vuolaiden virtapaikkojen ohjaamista oli helpotettu pahimpien paikkojen viereen rakennetuilla vetokanavilla, joita pitkin rahtiveneet hinattiin ylävirtaan mies- ja hevosvoimin, mutta vasta 1870-luvulla valmistunut kanavointityö toi oikeat matkustajalaivat Pieliselle.

Ensimmäiset yritykset olivat jo 1869, mutta Alku- nimisen laivan matka tukehtui Pielisjoen koskiin. Seuraavana vuonna, kanavoinnin edistyttyä, yritys onnistui ja pieni höyryluuppi saatiin kuin saatiinkin Pieliselle. Varsinaista reittiliikennettä ei kuitenkaan ollut, vaan tämä Matti Kirjavaisen pikkualus kulki tarpeen mukaan, lähinnä Lieksan ja Juuan välillä. Seuraava vuosi 1871 oli aikataulun mukainen liikenteen alkuvuosi. Pielisjoen kanavointi oli edistynyt siinä määrin, että virtaa ylös saatiin keinoiteltua ihan oikea laiva. Alus sai nimen Pielinen ja se oli kantavuudeltaan 15 nrt. Pieni 14hv höyrykone antoi laivalle 7-8 solmun nopeuden. Mutta kun perään kiinnitettiin muutama rahtivene, koska vain matkustajat voitiin ottaa itse alukseen, kului matkaan Nurmekselta Lieksan kautta Enon Häihään koko päivän. Pielinen oli pienuudesta huolimatta pielisjärveläiselle varustamolle niin hyvä laiva, että se jatkoi suurempien rinnalla aina vuoteen 1888 asti, jolloin se myytiin hinaajaksi Laatokalle.”

Näin alkuun saatu laivaliikenne merkitsi Pielisen-Karjalalle valtavaa edistysaskelta. Varsinaisen väestön joukkoliikenteen lisäksi laivojen kesäkausi-
na kuljettamat elintarvikkeet turvasivat viljavarastoissa katovuosina koko laajan Pielisen-Karjalan ja osittain myös Vienan ja Repolan ihmisten toi-

meentulon, eikä pahoja nälkävuosia tämän jälkeen esiintynyt. Kauppa vilkastui luonnollisesti aivan uudelle tasolle, kun myös oman alueen tuotteet saatiin laajemmille markkinoille.

Pielisen aloittamaa laivaliikennettä jatkoivat mm. Walio 1876–1896, Kullervo 1882 -1895, Seura 1888-1936, Ilmari 1891–1903, Juuka 1892-1895, Salmi 1894 –1902, Nurmea 1897–1945, Koli 1902–1915, Lieksa 1903–1930, Tapio 1903-1919

Rautatien valmistuminen Nurmekseen asti vuonna 1911 merkitsi liikenteen hiipumista. Seura-alus jatkoi sinnikkäästi vuoteen 1936, jolloin se muutettiin hinaajaksi, jollaisena se jatkoi vielä pari vuotta, viisi vuosikymmentä täyteen.

Pielisen kanavan rakentamisen kunniaksi pystytettiin kanavan muistomerkki Keisari Aleksanteri II hallituskauden aikana.

Laivaliikenne Pielisellä

Laivaliikenteen kulta-aikaa muistelee juukalainen Pauli Repo. Lehtileike on tallennettu Juuan kotiseutuarkistoon.

Vuonna 1870 perustettiin yhtiö laivan saamista varten Pielisjärven vesistöalueella. Yhtiöön kuuluivat Pielisen ympäristön ja Joensuun kaupungin kauppiaita. Esimieheksi tuli kauppias Reinhold Ryyänen, joka tarmolla ryhtyi asiaa puuhaamaan

13. kesäkuuta 1870 saatiin ”Pielinen” niminen ensimmäinen laiva Pielistä kyntämään. Sen ylös saanti kovista koskista ei ollut helppo tehtävä, kun kosket olivat perkaamattomat. Onneksi oli sinä kesänä suuri tulva ja siksiläivan työntö onnistui hyvin. Ei laiva omin voimin olisi päässyt ylös, vaan täytyi käyttää miesvoimia lisäksi monta kymmentä. Matkalle oli lähdetty eväillä joten tarpeen tullen oli apumiehiä voitu pitää hyvällä tuulella. Vähempänä vesikesänä oli laivan tuonti ollut mahdoton. Laivaa seurasi kolmihenkinen soittokunta Joensuusta joka lisäsi hauskuutta matkalla.

Olin laivaa johtamassa Lieksasta Juukaan ja Nurmekseen. Joka paikassa tehtiin huviretket kemujen kanssa ja toivotettiin onnea laivalle ja sen osakkeille. Tämä laiva välitti liikettä Ahvenisen välillä siksi, kun Pielisen kanava syyskuulla avattiin yleistä liikettä varten

Vuosien kuluessa on laivoja lisätty niin että 5 uljasta laivaa: SEURA, NURMES, KOLI, LIEKSA JA TAPIO joka päivä välittävät liikettä Pielisjärvellä.

Tuokin nykyajan mukava puhelukone. Telehfonit saatiin 1900 syksyllä käyttäntöön Nurmeksen, Juuan ja Joensuun välillä.

Joka päivä sitä konetta näytetään tarvitsevan. Kun 1840 tulit serakuntaan ei näitä nykyajan laitoksia voitu uneksiakaan, vielä vähemmän toivoa.

Lähde. Juuan kotiseutuarkisto



Kuva. Piipposen matkustajahöyrylaiva Lieksa liikennöi Nurmeksen reitti vuoteen 1931. Pohjois-Karjalan museo



Kuva. Kanavan muistomerkki Alekxanteri II hallitsijakaudelta

MATKUSTAJALAIVOJA PIELISELLÄ 1902-1914

Joensuun, Juuan ja Nurmeksen laivaliikenne sai huomattavan lisäyksen 1900-luvun alussa kun Salmi-yhtiön Koli tuli Pieliselle 1902. Sanomalehti Pohjois-Karjala kertoi laivan hankinnasta uutisen Esko Pakkasen toimittamassa julkaisussa Ilmarisen Perilliset vuonna 2019 mm. näin. Laiva rakennettiin v. 1902 Wahl C:ön konepajassa. Laiva on 26.27 metriä pitkä, 5.55 metriä leveä keskikohdaltaan ja kantavuus 90.96 rekisteritonnia. Kone, joka on 25 nimellishewosvoimainen, on varustettu n.s. trippe-expansioinnilla. (kolminkertaisella paisutuksella ja kahdella silinterillä), joten se käyttää höyryn tarkalleen.

Kahteen lastiruumaan mahtuu noin 700 – 800 säkkiä jauhoja.

Eryteisesti mainittakoon keularuuma, joka on laitettu nimenomaan voin kuljetusta varten. Se on varustettu 5,5 m. pitkällä, 60 cm. leveällä ja 30 cm. korkealla jääsäiliöllä, mistä jäistä sulanut vesi puhalletaan höyryllä ulos. Täten tulee ruuma pysymään aina kuivana.

Kolin päälliköksi tuli Aksel Sijander. Sunnuntaina iltapäivällä Koli teki huvimatkan aina Jänisselälle saakka.

Höyrylaivaliikenteestä Joensuun, Juuan ja Nurmeksen väliä kertoi sanomalehti-ilmoitus näyttävästi 1910-luvulla. Kuva Juuan kotiseutuarkisto

Höyrylaivaliike

Nopeakulkuinen, erittäin mukavasti sisustettu

Matkustajahöyrylaiva

KOLI,

Kapteeni J. H. Heikkilä,

kulkee tänä kesänä **Joensuun, Juuan ja Nurmeksen** välillä, mukaansa ottaen matkustavaisia ja rahtitavaroita.

Laiva lähtee:

Joensuusta Juukaan joka tiistaina klo 1 päiv., käyden *Niskassa, Ahvenisessa, Kolissa, Lieksassa, Juuassa ja Paalasmaassa. Nunnanlahdella* käypi Juuasta käsin.

Vuonna 1886 Luotsilaitos kuului taloudellisesti ja hallinnollisesti senaatin talousosaston alaisuuteen, johon budjetoitiin vuosittaiset määrärahat. Luotsilaitos siirtyi kokonaisuudessaan valtion hallintoon.

Väylistä ja merimerkkiasioista vastasi uudessa organisaatiossa luotsiylihallitus, jonka alaisuudessa olivat piiripäälliköt omilla alueillaan.

REIMARILUETTELO JOENSUUN LUOTSEILLE 1891

Reimaripuut lähimetsistä

Reimaripuiksi valittiin talven aikana sopivat kuusipuut, mitkä keväällä kuorittiin rannassa ja maalattiin. Tyveen asennettiin kaksi noin 1.5 metrin korkkipuuta, mikä lisäsi kantavuuta ja vakautta virtaavassa vedessä. Tyvipäähän porattiin reikä, mihin ketjulla liitettiin kivipaino ja laskettiin väylälle tarkkaan kohteeseen. Rannassa valittiin luonnonkivi mihin työstettiin käsipelissä noin 25 mm reikä ketjua varten. Kiven siirto rannalta reimariveneeseen vaati luotseilta käsivoimia. Reimareiden kuljettamiseen tarvittiin kantava vene, johon asennettiin vinsсилаite veneen keskiosaan reimarin laskua varten veteen.

Merenmittausaluksissa sisävesillä käytettiin vanhaa kompassia, minkä lukemat merkittiin reimariluettelon vasemmalle sivulle. Havannoitsijoina kulki maissa osa miehistöä, jotka merkitsivät maastoon linjamerkit.

Reimarien luettelo Pielisten kulkuväylässä Joensuun luotseille 1891

1. Luettelon ensimmäisessä sarakkeessa ilmoitettiin reimarien määrä juoksevalla numerolla.

2. Matalikon nimi esim. Pohjoisrannasta ulkoneva kivimatalikko 7 jalan vedellä reimarin luona.

Reimarille vartavasten tehdyt kalkitetut merkit joen pohjoispuolella.

Reimareiden luonnonkiviin maalatut linjamerkit asennettiin rantamaastoon siten, että väylältä katsottuna merkit olivat linjassa.

3. Reimarin ulkonäkö 1. sarake kirjava 2. sarake sileä reimari.

Väylää ylös noustessa 15. reimariparin jälkeen tulee Utran sulku, luettelo jatkuu seuraavaan kohteeseen Kuurnan sulku, jonka välille on laitettu 15 reimariparia. Lyhyen matkan päässä on Paiholan sulku, jonka välillä on kolme reimariparia. Väylää ylös noustessa seuraava kohde on Haapavirran sulku. Välille on laitettu 57 reimariparia väylän alusta lähtien. Väylän seuraavalle Jakokosken sulku kohteelle on pantu 2 reimariparia. Seuraavat kohteet olivat Saapaskosken sulku ja Nesterin sulku. Samaan kohteeseen on merkitty Kaltimon sulku.

Pielisjoen koko alueella oli merkitty 78 merimerkkiä.

Reimarin luettelo Pielisen kulkuväylässä (Joensuun luotseille)

Reimari nro	Merkinnät nro	Reimarin alkunäkö	Reimari nro
1		Reimarin luonnonkiviin maalatut linjamerkit asennettiin rantamaastoon siten, että väylältä katsottuna merkit olivat linjassa.	
2		Reimarin luonnonkiviin maalatut linjamerkit asennettiin rantamaastoon siten, että väylältä katsottuna merkit olivat linjassa.	
3		Reimarin luonnonkiviin maalatut linjamerkit asennettiin rantamaastoon siten, että väylältä katsottuna merkit olivat linjassa.	
4		Reimarin luonnonkiviin maalatut linjamerkit asennettiin rantamaastoon siten, että väylältä katsottuna merkit olivat linjassa.	
5		Reimarin luonnonkiviin maalatut linjamerkit asennettiin rantamaastoon siten, että väylältä katsottuna merkit olivat linjassa.	
6		Reimarin luonnonkiviin maalatut linjamerkit asennettiin rantamaastoon siten, että väylältä katsottuna merkit olivat linjassa.	
7		Reimarin luonnonkiviin maalatut linjamerkit asennettiin rantamaastoon siten, että väylältä katsottuna merkit olivat linjassa.	
8		Reimarin luonnonkiviin maalatut linjamerkit asennettiin rantamaastoon siten, että väylältä katsottuna merkit olivat linjassa.	
9		Reimarin luonnonkiviin maalatut linjamerkit asennettiin rantamaastoon siten, että väylältä katsottuna merkit olivat linjassa.	
10		Reimarin luonnonkiviin maalatut linjamerkit asennettiin rantamaastoon siten, että väylältä katsottuna merkit olivat linjassa.	

Kuva. Reimari luettelo Pielisen kulkuväylässä Joensuun luotseille Joensuusta Vuosalmeen asti.

Joensuusta Vuosalmeen asti, Joensuun luotseille 1891

Reimariluettelo käsittää noin neljäkymmentä kilometriä pitkän Joensuun ja Savonrannan Vuokalan välin. Asiakirjassa ilmoitetaan väylänmittaustyön aikana sijoitellut reimarit, karikot, matalikot ja maastoon sijoitetut linjamerkit ja kummelit. Merimerkit kertovat mielenkiintoista paikallishistoriaa luotojen, karikoiden ja veden yläpuolella olevien kivien nimistä. Maamerkkeinä olivat näkyvät kohteet, kuten Hasaniemen höyrysaha, Niinivaaran suuret kuuset jne.

Joensuun Hasaniemestä alkanut väylän merkitsemisestä mainitaan mm. ”ulkoneva 7 jalan matalikko Mustosen pohjoismakasiin pohjoiskulmasta 25 sylvä pohjoiseen, merkittiin Parviaisen päärakennuksen eteläkulma on suolamakasiinin luoteiskulman viivassa länteen”.

Väylän nro 1 paikalle asetettiin kaksoisviitoitus valkoinen ja kirjava reimari.

Joensuusta Vuosalmeen lähtevälle väylälle ensimmäinen kohdemerkintä on Pyhäselkä. Pyhäselän ja Kainuun salmen välille oli pantu 26 reimariparia. Salmeen tultaessa selostetaan kohteessa ”Kiviraunio Pesolansaaren kumpelin viivassa. Kohde nro 26 5 jalan kiviä idässä väylältä Venäläisen saaren luona.”

Jänisselkä. - Arvinsalmi – Vuosalmi.

Väylälle pantu yhteensä 77 reimariparia,

Reimareiden laittamisesta ja väyliä hoidosta maksettiin luotseille palkkio. Alusten luotsaamiseen tarvittiin myös luotsien apua, mistä he saivat erillisen palkkion. Hyvin usein puutavarayhtiöiden lauttojen hiinaajat ajoivat reimarin päälle, jolloin reimari siirtyi paikaltaan tai katkesi. Korvaukset yhtiöiltä jäivät usein saamatta.

Reimariluettelot ovat allekirjoitettu Lappeenrannassa joulukuun 18 päivänä 1891 Gustaf Majander.

Luotsipaikkoja ja luotseja

Luotsausalueet

1. Joensuu
2. Vuokala
3. Oravi
4. Savonlinna
5. Puumala
6. Lauritsala

Joensuun luotsipaikalla toimivat luotsit 1890 – 1815 A. Kokki ja K.E. Litmanen

Pielisen alueen luotseja 1911-1915

Simo Räsänen, Eno, Leppälämpää

Ahvenisen luotsi Matti Kärnä, Ahveninen, Kaltimo

Liklamosaaren luotsi Heikki Kontkanen, Pielisjärvi

Pielisen luotsi Matti Tuppurainen, Juuka, Höljäkkä, Poronsaari



Kallaveden ja Saimaan luotsipiiri aloitti toimintansa 1868, jolloin myös Joensuun luotsiasema perustettiin. Kuvassa Joensuun luotseja 1950-luvun alussa luotsilaiva Saimaan edessä. Vasemmalata Atte Litmanen, Olli Kupiainen, merenkulkuneuvos Elis Elo, Seth Sopenan ja luotsipiirin päällikkö K. E. Wickstrand . Kuva Kaarlo Wickstrandin albumi .
Lähde. Ilmarisen perilliset, Joensuun ja Pielisen laivoja 2019.

PESOLANSAAREN SORSANIEMEN VÄLILASTAUSPAIKKA

Vuolukiveä maailman markkinoille

Tutjunniemen tilasta nro 19 muodostettu Sorsaniemen tila on yli 100-vuotisen historiansa aikana kokenut monivaiheisia muutoksia eri vuosikymmenillä. Vanhan Vuoksen vesistön varrella sijainnut niemi, joka oli ihan-teellinen laivaliikenteen tukikohta ja johon voitiin purjehtia suojaisaa uomaa pitkin, katsottiin parhaiten soveltuvan vuolukivien lastaukseen ja jatkokuljetukseen. Sorsaniemen tilan osti Finska Täljsten Aktiebolaget maaliskuun 26. päivänä 1902. Tilakaupan ehtoja määriteltiin ostajan ja myyjän välisessä asiakirjassa seuraavalla tavalla: ”Tämän kautta myymme me allekirjoittaneet Finska Täljsten Aktiebolagetille meidän omistamamme Pesolansaaren perintötilalla nro 19 Liperin pitäjän Tutjunniemen kylästä Kuopion lääniä, Sorsaniemen palstan, jonka pohjoinen raja lähtee pellonpään reunalle pystytetystä paalusta nro 1 suoralla linjalla itää kohti Sorsalahden rannalle pystytettyyn paaluun nro 2, muilta osilta palstaa ympäröi Pesolansalmen vesistö siihen kuuluvine puineen, vesi ja rantaol-keuksineen ym etuineen, välillämme sovitusta ja eri välikirjalla kuitatusta kahdensadan viidenkymmenen / 250 / Suomen markan kauppahinnasta. Ostaja saapi mainitusti palstan haltuunsa kauppapäivästä lähtien ja meitä enempiä kuulematta voittaa laillisen lohkomisen ja kiinnityksen. Vakuutetaan Tutjunniemen kylässä, 26 päivänä maaliskuuta 1902

Mikko Pesonen

Vaimo Annastiina Turunen (puumerkki)

Todistavat

A Lahtinen

H Tolppanen

Tukkimies Jämsä

Työmies Kaavilta

Uskottuina miehinä

Juhana Puustinen

Heikki Kinnunen

Vuoden 1916 aikana ajat huononivat, minkä seurauksena Vuolukivi-yhtiö ajautui konkurssiin eikä lyhyt avovesiaikainen rahtaus etelän satamiin kannattanut. Yhtiö myi kauppakirjalla Sorsaniemen palstan nro 19:1 rakennuksineen ja kaikkineen niihin kuuluvine etuineen 28.02.1916 45000 Suomen markalla kauppias A. Heinoselle.

Höyryhinaaja s/sTäljsten

Esko Pakkanen

Vuonna 1899 Helsingissä perustettu Finska Täljsten Aktiebolaget tilasi saman tien Porin konepajalta vuolukivikuljetuksia varten höyryhinaajan. ”Björneborgs Tidning” kertoi huhtikuun alussa 1900, että Porin konepaja tulisi toukokuun lopussa luovuttamaan Finska Täljsten Aktiebolagetille rakenteilla olevan hinaajan, joka oli 68 jalkaa pitkä ja jonka teho olisi 140 hv. ”Ångarens uppgift blir att från Pielisjärvi sjö över Saimen och genom Saima kanal till Viborg, Helsingfors och Åbo bogsera pråmar, lastade med täljsten – ett arbete så pass tidsödande att endast tre resor torde medhina under sommaren.”

Proomujen lastausta ja purkamista helpottamaan tulisi laivan peräkannella olemaan nosturi, jonka avulla voitaisiin kivet nostaa laiturilta laivan ulkokyljellä olevaan proomuun. Nosturin toimintaa kuvattiin näin: ”För att vid dessa tillfällen omöjliggöra en krängning af ångaren i högre grad än lämpligt vore, kommer den att förses med en tvärs öfvergående kraftig bom af trä med järnbeslag, hvars ändar komma att hvila, den ena på bron och den andra på pråmen.” Missä määrin nosturia käytettiin tulevana vuosina, ei ole tiedossa. Voisi kuvitella, että sitä päästiin käyttämään useasti satamissa.

Kolme viikkoa myöhemmin lehti tiesi, että alus oli laskettu veteen ja saanut nimen Täljsten. Toukokuun 29. lehti kertoi, että Täljstenin koeajo oli tehty kolme päivää aikaisemmin, jolloin alus oli saavuttanut 9½ solmun nopeuden. Sitä pidettiin hämmästyttävän suurena näin pienelle alukselle. Alus oli muutenkin ollut kaikin puolin sopimuksen mukainen ja vastaanottajat olivat olleet siihen erittäin tyytyväisiä.

Seuraavana päivänä Täljsten lähti kohti Pielistä. Luonnollisesti matkalla pysähdyttiin aluksi Helsingissä, jossa olivat yhtiön kotipaikka ja vuolukivenjalostamo Ruoholahdessa. Silti voi pitää yllättävänä, että suurimmat pääkaupungin lehdistä kirjoittivat näinkin pienen laivan tulosta kaupunkiin. Näin ”Päivälehti” 30.5. ”Porin konepajassa on viime talven aikana rakennettu Suomen Vuolukivi Oy:lle alus nimeltään Täljsten. Alus on 68 jalkaa pitkä, 15 jalkaa leveä ja 5 - 6 jalkaa syvässä käypä. Kone, joka on compoundimallia, on 35 nimellishevosvoimainen. Keulassa on varastuhuone, joka tulee muutettavaksi salongiksi sekä kaksi hyttiä. Höyrypannusta perän puolella, kannen alla on yksi lastiruuma sekä miehistön suoja kuudelle henkilölle. Keskilaivalla on ohjaushytti ja keittiö. Perän puolella on koneella käännettävä nostokone, käytettäväksi niitä proomuja lastates-

sa ja tyhjentäessä, joita laiva tulee kuljettamaan Pielisjoen kanavien läpi ja aina Helsinkiin asti ja joilla tullaan kuljettamaan vuolukiveä yhtiön louhokselta Juuan pitäjän Nunnanlahden kylästä. Alus on ulkomuodoltaan hauskan näköinen ja lujarakenteinen. Pällikkönä siinä on herra A.W. Lindholm.” Lehtien uutisoinnit eivät poikenneet paljoakaan toisistaan. ”Hufvudstadsbladet” tiesi, että laiva tulisi hinaamaan neljää proomua ja että nosturin nostoteho oli 6 tonnia.

Jo kaksi viikkoa tätä ennen oli vuolukiviyhtiö laittanut pääkaupungin ruotsinkielisiin lehtiin ilmoituksen ”Herrar Grossörer ohjoj!”. Siinä kerrottiin, että kesäkuun alusta alkaen tulisi olemaan kerran kuukaudessa rahtiyhteys Helsingistä Viipuriin, Lappeenrantaan, Savonlinnaan, Joensuuhun sekä Pielisjärvelle. Yhtiön hinaaja merikelpoisine proomuineen tulisi huolehtimaan kuljetuksesta. Vastaava ilmoitus oli myös ”Wiborgs Nyheterissä”.

Täljsten lähti Helsingistä kohden Saimaata, mutta milloin se saapui kotivesilleen, sitä eivät Joensuun lehdet kertoneet. ”Karjalatar” tyytyi ai-noastaan lainaamaan 2.6. ”Päivälehdessä” uutisen. Alus ryhtyi varmaankin hinaustyöhön heti Pieliselle saavuttuaan. Sillä oli käytössään neljä puista lotjaa, joista kaksi oli alusrekisterin mukaan rakennettu Nurmeksessa, kaksi Vehkalahdella. (Yhtiön historiikin mukaan kaikki Vehkalahdella.) Ne olivat pituudeltaan 25-27m ja pystyivät kuljettamaan runsaat 200 tonnia. Kaksi vuotta myöhemmin hankittiin vielä viides, hieman isompi lotja, sekin Vehkalahdella tehty. Lotjat oli nimetty Täljsten ja numero.

Kesän mittaan vuolukiviyhtiön laivasto laajensi reittiään. Joensuun lehti uutisoi 14. elokuuta: ”Höyrylaiwa Täljsten hinasi viime viikolla Pietarista Nurmekseen jauhoilla lastatun lotjan. Tämä oli ensi kerta kun Nurmekseen tuotiin suorastaan Pietarista tulliwartian seuraama wiljalasti. Lasti sisälsi 1882 säkkiä ja omisti sen kauppias J. Hukka.” Siihen saakka Joensuun höyrykuunarit ja rahtihöyryt olivat tuoneet vilja- ja jauholastit Joensuuhun, josta ne sitten lähinnä Pielisen matkustajalaivoilla oli kuljettettu Pielisen kauppiaille. Vuolukiviyhtiöllä oli toimituksia melkoisesti myös Pietariin.

Jatkoiko s/s Täljsten hinauksiaan Helsinkiin saakka myös syksyllä, on epävarmaa. ”Hufvudstadsbladet” näet kertoi 10. marraskuuta, että s/s Arla oli hinannut Viipurista kaksi vuolukivellä lastattua proomua Helsinkiin. Talvi alkoi niihin aikoihin tulla Saimaalle, ja ”Karjalatar” kertoi 24.11. myös Täljstenin tulosta kohden Joensuuta. Sinne se pääsi, mutta kun se jatkoi Pieliselle, joki jäätynä ja Täljstenin oli jäätävä Jakokosken kanavalle talvehtimaan.

Myös tästä eteenpäin Täljstenin kulkemiset ovat lähinnä muutamien lehtitietojen varassa. (Toki laivan päiväkirja vuodelta 1900 on säilynyt.) Elokuussa 1901 yhtiöllä oli jälleen Helsingin ja Viipurin lehdissä ilmoituksia s/s Täljstenin kuljetuspalveluista, nyt myös ”Uudessa Suomettaressa”. Siinä tarjottiin ”Halpaa rahtitilaisuutta” Täljstenillä, ”mukanaan 4 kokonaan katettua, 200 tonnin proomua, ottaen täyden lastin”. Löytyikö lasteja, sitä ei tiedetä, mutta syksyn mittaan oli vastoinkäymisiä. ”Päivälehti” kertoi marraskuun alussa, miten laivalle oli matkalla Helsinkiin sattunut vahinkoja: ”Kun alus Joensuusta läksi niin hinasi se neljää wuolukiwellä täytettyä lotjaa ja joutui heti myrskyn käsiin. Lokakuun 6. karahti yksi lotjista karille Pielisen kanawassa ja sai reijän pohjaansa. Kun lasti oli purettu ja lotja korjattu, niin jatkettiin matkaa. Wiipurin ja Helsingin wälillä kiusasi laiwaa taasen myrsky, Wiipurin ja Helsingin wälillä Lilla Fiskarsin saaren luona sai yksi lotjista wuodon sekä wajosi pohjaan. Lotja ja lasti oli wakuutettu 10 000 markasta. Laiwa toi tänne walmistamatonta wuolukiwää.”

Ilmeisesti alus jäi talveksi Helsinkiin, sillä ”Työmies” kertoi 22.5.1902 aluksen tulleen edellispäivänä Räävelistä jauholastissa. Reilu viikko myöhemmin ”Uuden Suomettaren” laivalistassa todettiin, että ”höyrylaiva Täljsten tuli tänne eilen Tallinnasta hinaten wuolukiwiyhtiön lotjaa nro 3, jossa oli 2,600 säkkiä jauhoja”. Juhannusviikolla oli Täljsten jälleen tuonut jauholastin Tallinnasta, nyt proomun numero oli 5 ja hinaaja luokiteltiin helsinkiläiseksi. Myös kerran heinäkuussa tuotiin jauholasti Tallinnasta Helsinkiin. Ei ole tiedossa, oliko Tallinnaan viety kivilasti menomatalla, vai käytiinkö sieltä vain hakemassa jauhoja sinä aikana, kun toisia lotjia lossattiin Ruoholahdessa.

”Pohjois-Karjala” uutisoi 28. lokakuuta laivojen käymisestä talviteloilleen Joensuussa, ja siinä yhteydessä todettiin seuraava tapaus: ”Ahti saapui tänne lauantaina ja juuttui Hasaniemen kohdalla kolmeksi tunniksi hyhmään kiinni, kunnes Rauha ja Täljsten sen päästivät pintehestään.”

Sama lehti kertoi laivaliikkeen alkamisesta Joensuussa 14.5.1903: ”Laiwaliike etelästäpäin Joensuuhun pääsi aluilleen tiistaina toukokuun 12. päivänä. Juuan Nunnalahden kiwilouhimo-osakeyhtiön ”Täljstenin” hinaajahöyry Täljsten murtautui näet kierrätellen kaarratellen Perhesaarien ja Pyhäsaaren itäpuolitse siellä olewan heikomman jään läpi ja pääsi siten yksin tulemaan Joensuuhun, jättäen kolme hinattawaa lotjaansa Pesolansalmeen.” Missä alus oli talvehtinut, sitä ei kerrottu. Seuraavana päivänä tuli etelästä Joensuuhun viisi höyrylaivaa, ja lehti totesi, että ”Pyhäselällä tuli näitä vastaan Täljsten ja Ahti, joka alkoi laiwaliikettä täältä käsin Wiipuriin”. Täljsten puolestaan oli hakemassa lotjiaan Pesolansaa-

resta, jossa vuolukiviyhtiöllä oli varastopaikka. Saman vuoden lokakuun 10. ”Päivälehti” tiesi laivalistassaan: ”Höyrylaiva Täljsten saapui eilen Joensuusta hinaten neljää vuolukivellä lastattua lotjaa.”

Pietarin tilausten lisääntyessä yhtiö perusti vuonna 1904 ”kivitehtaan” myös Lappeenrantaan. Silti Helsinkiin toimitettiin edelleen vuolukiveä, kuten ”Hufvudstadsbladet” kertoi 23.6.1904: ”Från Joensuu ankom hit i går ångbåten Täljsten med tre större pråmar lastade med täljsten för härvarande täljstensfabriks räkning.” Myös heinäkuussa ja marraskuun alussa Helsingin laivalistoissa mainittiin laivan tuoneen kolme ja kaksi lastikasta proomua kaupunkiin. Liikennekausi päättyi marraskuun puolivälissä, jolloin ”Wiborgs Nyheter” kertoi talventulosta todeten myös Saimaan kanavan sulkeutuvan: ”I går anlände dock ännu ångbåten Täljsten från Lietjärvi.”

Vuodelta 1905 löytyy vain yksi maininta laivasta. ”Uusi Suometar” 30.6.: ”Höyrylaiva Täljsten, kapteeni O. Norring, on tuonut Joensuusta lotjilla 2, 3 ja 5 tänne 520 tonnia vuolukiweä käytettäväksi täkäläisessä vuolukivitehtaassa.” Vuodelta 1906 ei ole mainintaa tämänkään vertaa.

Keväällä 1907 vuolukiviyhtiö teki vararikon ja mm. ”Karjalan Sanomat” uutisoi 18.5. ”Suomen waltio on wiime lauwantaina Lappeenrannassa pidetyssä Wuolukiwiyhtiön konkurssipeän huutokaupassa ostanut yhtiön omistaman Täljsten-nimisen laiwan 41 100 markan huutohinnalla. Laiwaa tullaan käyttämään apuna Joensuun – Nurmeksen rautatierakennusta warten pitkin Pielisjokea, jossa se tulee kulettamaan rakennusainetta ja suorittamaan muuta tarwittawaa palwelusta.”

Savonlinnaan laivaksi

Rata Joensuusta Lieksaan valmistui vuonna 1910 ja Nurmekseen seuraavana vuonna. Tietävästi Täljsten oli ”rataa rakentamassa” syksyyn 1909, jonka jälkeen alus myytiin Savonlinnaan. Viimeistään tässä vaiheessa peräkannen nosturirakennelma poistettiin aluksesta. Kun Täljsten merkittiin Savonlinnan alusrekisteriin 10.2.1910, sen todettiin olevan 19,6 metriä pitkä ja koneteholtaan 142 hv. Omistajiksi merkittiin laivanpäällikkö Nikolai Lötjönen (3/4) sekä kolme Kososta: Kalle Kosonen, Enok E. Kosonen ja Abram J. Kosonen, kaikki Säämingistä.

Muutama vuosi myöhemmin aluksen omistuksessa tapahtui muutoksia. Huhtikuun lopussa 1915 ”Savolainen” kertoi laivakaupasta: ”Laiwaosuiden kauppa. Eilen möi laiwuri Lötjönen omistamansa osan Täljsten-nimisestä hinaajahöyrylaiwasta maanwiljelijä Kalle Kososelle Anttolaan, kauppahinta tuntematon.” Alusrekisteriin Kalle Kosonen merkittiin pää-

omistajaksi ja kotipaikaksi kuitenkin edelleen Sääminki. Tammikuussa 1916 merkittiin rekisteriin Enok Kososen ostaneen puolet aluksesta. Näiltä Kososten vuosilta on sanomalehdissä muutama maininta Täljstenistä. Vuonna 1914 vappu oli kaupungissa kolea ja kylmä. Viinakaupat olivat kiinni, mutta kaikki ravintolat – ”laatuluokkaan” katsomatta – olivat auki. Yhtään juopunutta ei päätynyt putkaan. Vaikka jo vapunaattona oli parin höyrylaivan nähty ajelevan kaupungin lähivesillä, meni vielä viikko ennen kuin ”Savolainen” pääsi kertomaan, että ”laiwaliike kaupunkimme ympäristöllä on jo alkanut. Eilen kävi höyrylaiwa Täljsten Lehtiniemessä, josta se sitten meni Laitaatsiltaan ja hinasi sieltä tänne satamaan Laitaatsillassa talwehtineen höyrylaiwa Anshion. Toissa yönä wesisade olikin erittäin hywä apu selkiemme awautumiselle ja laiwaliikenteelle, joka pian alkanee koko laajuudessaan.”

Lokakuussa 1915 kirjoitettiin samassa lehdessä hauskoista laivojen nimistä. ”Kas tässä muutamia Saimaan laiwoissa esiintywiä kalskahtawia nimiä: Täljsten, hinaaja, P.J. Kososen Perill., ...” Tuskinpa Täljsteniä voisi luokitella hauskaksi tai kalskahtavaksi nimeksi, mutta kirjoituksen tarkoituksena olikin piikitellä Saimaan laivojen ruotsinkielisistä nimistä. Kirjoituksessa sanottiin aluksen omistajan olleen P.J. Kososen perillisten, kuten myös seuraavassa ”Wiipurin” 18.6.1916 uutisessa: ”Joku päiwä sitten tapahtui Newajoella, että kun liikemies P.J. Kososen perillisten hinaaja Täljsten, kotosin Säämingistä, hinasi lotjia erään sillan alitse, törmäsi muuan hinattawista lotjista siltakaareen. Rytäkässä suistui lotjan kajuutta kokonaan Newaan, sekä sen mukana muuan Rantasalmelta kotoisin olewa lotjamies. Toiselta lotjamieheltä, joka oli kajuutan lähellä, murskaantui toinen käsi ranteesta. Hukkunutta lotjamiestä ei ole vielä löydetty.” P. J. Kosonen oli savonlinnalainen kauppias ja liikemies, joka omisti myös Lehtiniemen sahan ja Hannolanpellon tilan. Hän kuoli alkuvuodesta 1915 ja hänen poikansa jatkoivat isänsä liiketoimia. P.J. Kososen perillisiä ei kuitenkaan ole merkitty Täljstenin omistajaksi alusrekisteriin.

Kesäkuussa 1918 loppui Kososten aikakausi ja alukselle merkittiin kokonaan uusi omistaja, Savonlinnan Puutavara Oy, jonka osakkaita olivat liikemies Nestori Kojonen ja laivuri Juho Heltimoinen. Yhtiö aloitti halkojen viennillä Pietariin, mutta siirtyi pian myös sahatavaran tuottajaksi. Se hankki omistukseensa Sulkavan sahan sekä Pikisaaren sahan Lappeenrannassa. Puutavaran ja sahavaran kuljetuksiin yhtiö hankki ison joukon hinaajia ja höyrylotjia, joiden tukikohdaksi perustettiin Pääskyniemen telakka ja konepaja Savonlinnaan. Yhtiö muutti nimensä vuonna 1923 Kojonen & K:ni Oy:ksi ja edelleen Sulka Oy:ksi vuonna 1937. Vuonna 1941 yhtiöstä tuli osa Repola-Viipuri Oy:tä.

Vuodesta 1918 alkaen Täljsten alkoi hinata uuden omistajansa tukkilauttoja ja -lotjia. Alusta myös uusittiin mm. sen kansirakenteet muutettiin kaksikerroksisiksi. Näiltä Kojosen vuosilta on Täljstenistä muutama maininta Savonlinnan sanomalehdissä. ”Savonmaa” kertoi 3.7.1923, että KO-P:n eläköityvälle pankinjohtajalle Wäinö Pursiaiselle järjestettiin läksiäisjuhlat Punkaharjun Finlandia-hotellissa. ”Juhlijat wei Kojonen & K:ni Oy:n Täljsten-niminen laiwa Sawonlinnasta iltapäiwällä Punkaharjulle.” Seuraavana aamuna palattiin laivalla takaisin kaupunkiin. ”Itä-Savo” otsikoi 19.11.1927 ”Hinaajalaivatkin jo takertuvat jäihin”. Pitkähkössä uutisessa kerrottiin mm. ”Tiistai-iltana joutui [Kojosen] Simson Lauritsalaan, vanavedessään edellä mainitut hinaajat ja rahtilaiva Rusko. Lauritsalasta lähti se hinaajalaiva Täljstenin kera auttamaan Saimaan puolelle yhdeksää rahtihöyryä ja kahta lotjaa. Täljsten tuli rahtihöyryjen mukana Sulkavalle, avustaakseen niitä mahdollisissa jääesteissä täällä.”

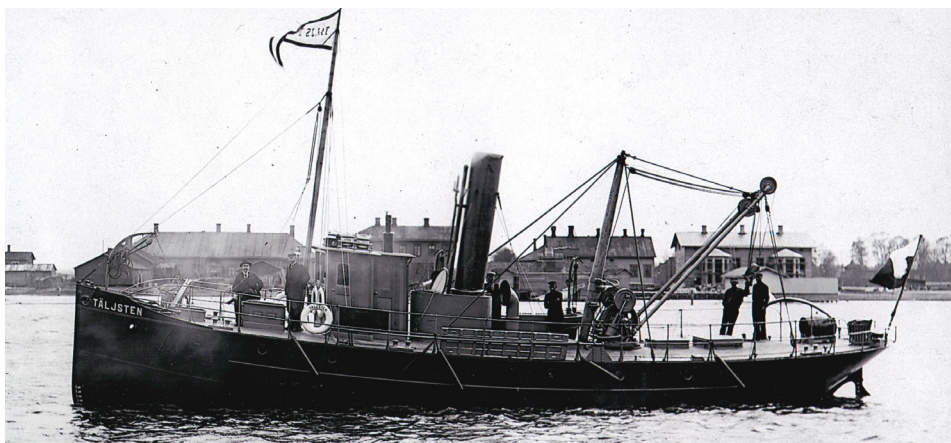
”Savonmaassa” kerrottiin 10. toukokuuta 1932 laivaliikkeen alkamisesta: ”Savonlinnan seuduilla on laivaliike jo hyvässä alussa. Viime lauantaina avasi Kojonen & K:ni Oy:n rahtilaiva Suomi väylän Savonlinnasta Sulkavalle Vuokalan sahalle, jolloin myös saman yhtiön hinaaja Täljsten vei Vuokalan sahalle kolme lotjaa. Kovimmat jääesteet olivat tällöin Pihlajavedellä, josta sitten Sulkavalle saakka olikin jää melkein olematonta. Saman yhtiön hinaaja Simson lähtee heti Saimaan kanavan avauduttua -keskiviikkona tai torstaina - Viipurista Savonlinnaan, josta se jatkaa helmluntaiaattona matkaansa Joensuuhun vieden mennessään lotjia Penttilän sahalle.” Toimittaja oli erehtynyt Kojosen sahan nimestä, se oli Sulkavan (Kukkapään) saha. Vuokalan saha sijaitsi Savonrannalla.

Vuonna 1937, samalla kun yhtiöstä tuli Sulka Oy, Täljsten sai uuden nimen, Sulka. Seuraavan vuoden elokuussa Sulka pääsi ensi kertaa sanomalehtien palstoille, tosin vähemmän miellyttävissä merkeissä. ”Tulinen höyry poltti konemestarin jalat”, ”Savonmaa” otsikoi ja jatkoi: ”Viime lauantaina sattui Savonlinnassa Sulka Oy:n omistamalla Pääskyniemen konepajalla tapaturma. Konemestari Fabian Kettunen Sulka-nimisessä hinaajassa irroitti erästä höyryputkea eikä hän huomannut, että kattilassa oli vielä höyryä ja kuumaa vettä, jotka putken irtaannuttua syöksähtivät hänen jaloilleen polttaen kumpaisenkin jalan varsin pahoin. Kettunen toimitettiin Savonlinnan yleiseen sairaalaan hoidettavaksi, missä hän on edelleenkin ja edistyy hänen paranemisensa normaalisti.”

Lokakuussa 1939 juukalainen Lassi Hämäläinen kirjoitti ”Karjalassa” Pielisen höyrylaivojen historiasta mm. näin: ”Juuan puolen laivaliikkeenharjoittajiin kuuluivat myös Nunnalahden vuolukivi-yhtiön laivat,

joista Ab. Täljstenin hinaaja Täljsten on vanhin ja suurin. Tämä hinaaja vei aikoinaan vuolukivet Nunnanlahdesta suoraan Viipuriin, jossa yhtiön pääkonttori oli. Se toi tullessaan kaikenlaista kauppatavaraa yhdeksäläkin lotjalla yhtaikaa, jotka kerran kärsivät kaikki Viipurista tullessaan Joensuun lähellä Pyhäselällä suurimman haaverin mitä näillä vesillä on koskaan tapahtunut. Nyt on Suomen Vuolukivi Oy:llä Nunna-niminen hinaaja, joka kuuluu jo vuosikymmenien takaisin laivoihin, mutta vie vieläkin vuolukiviä Lieksaan, josta ne lastataan edelleen rautatietä pitkin kuljetettavaksi Viipuriin. Yksin tein tulkoon myöskin mainitukseksi, että Nunnan päällikkönä on itse Pekka Romppanen, joka jo päältäpäin ”piällysmieheltä” näyttää, sillä hänen painonsa on komeat 130 kiloa eli riittämiin näin pienenpuoleisen ”puksierin” päällikön painoksi.” Kirjoittaja näyttää sekoittaneen kaksi konkurssin tehnyttä Vuolukivi-yhtiötä. Ensimmäisen yhtiön kotipaikka oli Helsinki, jonne vuolukiveä paljolti toimitettiin, kuten edellä on kerrottu. Ja mikä oli tämä yhdeksän lotjan suurhaveri Pyhäselällä?

Vuonna 1943 laivamme joutui muuttamaan jälleen nimeään. Siitä tuli uuden yhtiön ”nimisäännön” mukaan Repola 3. Sillä nimellä alus jäi lyhytikäiseksi. Pääskyniemen telakkamestari Väinö Väkevö kirjoitti vuonna 1955 Rauma-Repola Oy:n henkilökuntalehdessä yhtiön Saimaan laivastosta. Näin Täljstenistä: ”Täljsten oli vähän edellistä [Simsonia] pienempi. Se oli hyvä hinaaja, kulkien myöhemmin Repola 3 -nimisenä. Tämäkin sai kokea sodan kovat kolhaisut, sillä puolustusvoimille otettuna se siirrettiin Ääniselle ja upposi siellä peräytymisvaiheen aikana.” Alus ei upponut, vaan upotettiin juhannusviikolla yhdessä viiden muun armeijan käytössä olleen höyryaluksen kanssa Äänisenrannan Uusiselälle.



Kuva. Täljsten höyrylaiva Oy Rosenlew Ab arkisto

Täljsten-laivan lokikirjamerkintöjä

Käännös Pentti Karttunen

(Osa kirjoitetusta tekstistä on niin epäselvää, ettei kellonajoista, numeroista ja paikkojen nimistä ole täyttä varmuutta, Samasta syystä joitakin muita tekstin kohtia on täytynyt laittaa arvaamalla.)

Sivu 77

Nurmes

Kello 4 ap. Alettiin purkaa suolaa ja lihaa, kello 3:een ip. saakka, jolloin kaikki oli purettu.

Kello 4 ip. Lähdettiin Nurmekseen.

Nunnanlahti

Savuttiin kello 8 ip. Otettiin proomu N:o 3 ja lähdettiin

Joensuuhun klo 9:30 ip.

Liekka (?)

Kello 5:30 ap

Joensuu

Tulo kello 5 ip. jätti sinne proomun N:o 3 ja jatkoi proomujen

N:o 2 ja N:o 4 kanssa Pesolaan.

Pesola

Tulo kello 11 ip. jätti sinne proomut ja lähti tyhjänä Joensuuhun.

Joensuu

Tulo klo 1 ap. Pesolaan. Kiinnittyi laituriin N:o 3, oli siinä 5:30 een,

jolloin aloitettiin maalaustyöt, jotta paikat saataisiin kuntoon perjantai-aamuun mennessä, kello 2 siirrettiin N:o 3 rautatien puolelle, oli siinä kello 6:30 een, jolloin insinööri Wiese saapui junalla, lähtö kello 9:30 ip.

Nurmes (?)

Tulo kello 6.30 ap, (ei saa selvää kirjoituksesta) ja lähdettiin Kolille
Tulo kello 11 ap.. (ei saa selvää kirjoituksesta) ja lähdettiin kello 2 ip.
Nunnanlahteen. Tulo kello 6 ip, proomua N:o 3 alettu lastata.

Nunnanlahti

Odotettiin lastausta kello 4:ään ip., jolloin oli lastattu valmiiksi
121,2 tonnia, 167x165 cm, ja lähdettiin klo 6 ip.

Joensuu

Tulo kello 3 ip., otettiin N:o 3 ja lähdettiin N:ot 3 ja 5 mukana Pesolaan.

Pesola

Tulo kello 8 ip.

Joensuu

Tulo kello ip., otettiin N:o 3 ja lähdettiin kello 4:30 ip.
N:ot 3 ja 5 mukana Pesolaan.

Pesola

Tulo kello 8 ip., kiinnitettiin yöksi.

Sivu 78

Pesola

Kello ap. Alettiin lastata kiveä proomuihin vieraista proomuista ja
jatkettiin aina kello 8:aan ip, 2 vieraan miehen ja oman miehistön voi-
min.

Pesola

Lastattiin koko päivä ja jatkettiin yöllä.

Pesola

Kello 3 ip. Oli lastaus saatu valmiiksi ja alettiin liittää uhteen,
ja kaikki 5 proomua lähtivät matkaan kello 5 ap
: N:o 1 = 170, N:o 2 = 170 N:o 3 =200, N:o 4 ja N:o 5 =200 tonnia kiveä.



Taljsten höyrylaiva. Kuva SLHY:n kokoelma

Wuorela (?)

Saapui klo 2 ip. ja vietiin ensin 3 proomua läpi.

Oravi

saapui 10:30 ip., alkoi ottaa sisään polttopuuta proomuihin.

Oravi

Lähti klo 7 ap. Senjälkeen kun polttopuut oli saatu sisään, Olavinlinna ohitettiin klo 2:n ja 4:n välillä ip.

Tuohisaari

Saapui klo 8 ap., otettiin laivalle polttopuuta proomusta ja lähti klo 10 ip.

Puumala

Ohitettiin klo 6 ap., Purkunsaaro klo 9 ap.

Lauritsala

Saapui klo 5:30 ja jatkoi välittömästi proomujen Täljesten N:ot 1, 3 ja 5 kanssa; N:ot 2 ja 4 laitettiin kanavaan hinaaja.

Saimaan kanava (Mustola)

Saapui kello 5 ip., teki selvityksen ja jatkoi mainittavampaa kanavaa alaspäin.

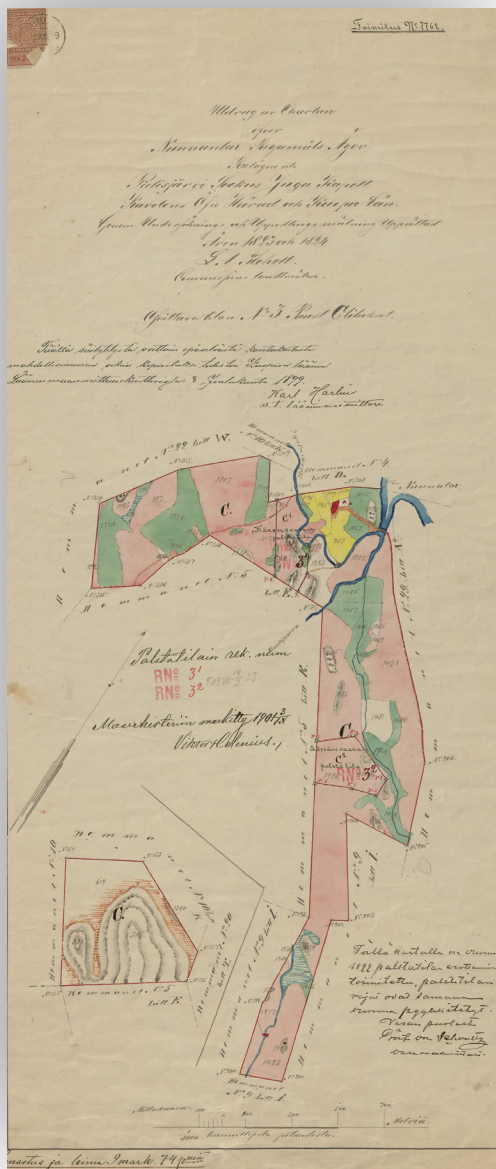
Nunnanlahden palstat, Kärevaara ja Lössänvaara

Nunnanlahden Kärevaaran palsta 3:1 ja Lössänvaaran palsta 3:2 kuuluivat vuolukiviyhtiön louhinta-alueisiin, joissa toiminta alkoi vuonna 1901. Palstatilojen rekisterimerkinnät on esitetty viereisellä karttalehdellä.

Ote Kuopion läänissä, Karjalan ylemmässä kihlakunnassa sijaitsevan Pielisjärven pitäjän Juuan kappeliseurakunnan Nunnanlahden kylän tiluksista koskevasta kartasta, laadittu (tilusten) tutkimuksen ja viljelysten mittausten yhteydessä vuosina 1823 ja 1824. Kartan allekirjoittanut Komissionmaanimittari A. L. Mohel.

Maanrekisteriin merkityt palstat,
Kärevaara 3:1 ja
Lössänvaara 3:2
3.10.1891, Viktor Helenius.
Kyseessä on kopio, v.1899 kopioitu kartasta, joka on alunperin laadittu vuosina 1823 ja 1824.

Lähemmät tunnuksset maista, löytyvät tunnuksen (C) avulla, isojakotoimitukseen liittyvistä asiakirjoista ja kartoista.



JUUAN NUNNANLAHDEN KAIVOSPIIRIT 1950 Erillinen toimituskartta

KARTTA Ensimmäinen osa

Nunanlahden vuolukivialueesta

Nunnanlahden kylässä Juuan kunnassa

Kuopion lääniä

osoittava: Kaivospiirit Nunnanlahti I, Nunnanlahti II, Nunnanlahti III
Nunnanlahti IV ja Nunnanlahti V.

Kaivospiiri Nunnanlahti V on kartan toisessa osassa.

Tilukset mitannut ja kartan laatinut, kaivospiiritoimituksen
suorittanut

sekä kaivospiirien Nunnanlahti I – V:n rajat avannut, paaluttanut,
pyykittänyt vuonna 1949

Eero Haajanen Maanmittausinsinööri

Kauppa- ja teollisuusministeriön määräämä toimitusmies

Maarekisteriin merkitty Kuopion maanmittaus konttorissa

6 p. Huhtikuuta 1950

allekirjoitus

Vuonna 1950 voimaan tulleet Nunnanlahden vuolukialueen
kaivospiirit liittyivät Kauppa- ja teollisuusministeriön alaisuuteen
kaivostoiminnan lupamenettelyä ja valvontaa varten. Myös
kunnannallislain uudistus vuonna 1950 muutti alueen rakennus- ja
ympäristösuunnittelua.



Lähde Maanmittauslaitos 21.11.1922

Kartta. Puutavarayhtiöiden tukipaikat ja Vuolukiyhtiön lastauspaikat Pyhäselän saaristossa 1910-luvulla. Raimo Virkkusen kokoelma.



Suomen Vuolukivi Oy

Käännös Pentti Karttunen

Vuolukivi on laji, joka kuuluu kiteisten liuskekivien sukuun. Vuolukiven rakenne ei ole liukoinen, mutta se lohkeaa kuitenkin tiettyyn suuntaan helposti. Vuolukivi koostuu kalkista, kloriitista ja magnesiitistä sekä joistakin rauta- ja kromipitoisista mineraaleista kuten epäpuhtauksista. Kemiallinen analyysi antaa seuraavan tuloksen: piihappoa 38 %, hiilihappoa 28 %, indiumoksiidia 33 %, hiilihappoa 28 %, rautaoksiidia 10 % ja kalsiumoksiidia vain noin 1 %.

Vuolukiven kovuus on 1,0 -1,5. Toisin sanoen se kuuluu erittäin pehmeisiin kivilajeihin. Sitä voidaan vuolla veitsellä, mistä syystä se on saanut nimensä. Sen pintaa ei voi kiillottaa. Vuolukiven rakenne on kiinteä, ettei kosteus vaikuta siihen eikä se siten rapaudu. Vuolukiven painekestävyys on 290–324 kg /cm². Tiiliskiven painekestävyys on 180–250 kg /cm². Tiiliskiven ominaisuuspaino on 1.7–2 ja graniitin 2.7. kun taas vuolukiven ominaispaino on noin 3.

Vuolukiven ominaislämpö on 0,239, puun 0,654, puuhiilen 0,241, tiilen 0,241, tiilen 0,241-1,189, raudan 0, 108 ja kuparin 0.095.

Vuolukiven lämmön kestävyys on hyvin suuri. Sen sulamispiste on 1670-1700°c.

Suomessa vuolukiveä esiintyy vain Pohjois-Karjalassa, jossa se muodostaa kertymiä ja pieniä kerrostumia nuoremmissa karjalaisissa liuskeki-viesiintymissä. Pääesiintymä on Juuan pitäjän Nunnanlahden kylässä. Pienempiä esiintymiä on Pielisjärven pitäjän Vuonilahden kylässä, Iisalmen Valkeiskylässä ja Sotkamon pitäjässä. Systemaattisesti työstettyjä esiintymiä ovat Mustavaara vuonna 1899–1920, Pannumäki 1925-1940, Kärevaara 1920-. Kaikki nämä sijaitsevat Nunnanlahdessa ja niitä ovat hyödyntäneet Finska Täljsten Aktiebolaget vuosina 1899–1907, Aktiebolaget Täljsten

1908-1914 ja Suomen Vuolukivi Oy vuodesta 1925. Korpisaareke, jossa esiintymässä Nunnanlahden Vuolukivi Osakeyhtiö on tehnyt töitä vuodesta 1930 lähtien. Halkonotkoa ja Hallapeltoa työsti Oy Vuoki Ab 1932 -36 ja Angervikko ja Oy Vuoki Ab ovat louhineet kiveä vuodesta 1936. Vuodesta 1939 lähtien on Suomen Mineraali Oy louhinut vuolukiveä Ahmovaarassa noin 8 kilometriä Nunnanlahdesta.



Kuva Nunnanlahden louhos. Pohjois-Karjalan museo

Finska Täljsten Aktiebolaget 1899 – 1907

Käännös Pentti Karttunen

Jo muinaisista ajoista lähtien on väestö niillä seuduilla, joilla on vuolukiviesiintymiä, ymmärtänyt hyödyntää tätä kiveä lämpöuneihin hyvin sopivana kivenä. Kiven soveltuvuus johtuu sen suuresta lämmön varastoimiskyvystä. Koska kivi ei myöskään halkea vaikka lämmönvaihtelut olisivat hyvinkin suuret, on sitä käytetty paljon saunan uunien materiaalina. Eräs toinen kiven ominaisuuksista, joka on tehnyt siitä arvostetun naapurimaissamme, on se, että sitä voi vuolla. Tämä ominaisuus sekä kiven kaunis väri – vaaleanharmaa johon liittyy sinivihreä värinyanssi ovat tehneet siitä kysytyn loistorakennusten julkisivukiven. Norjassa on peräti 65 kirkkoa, joiden julkisivut ja muurit ovat suurimmaksi osaksi tehty vuolukivestä.

Maamme ensimmäinen geologi, joka halusi suunnitelmallisesti tutkia vuolukiven teknillisiä käyttömahdollisuuksia, oli tri Benjamin Frosterus. Ensisijaisesti hän ymmärsi kiven käytettävyyden julkisivu- ja uunikivenä, mutta tämän ohella hän halusi tehdä jättekivestä kalkkia, jota monet teollisuuden haarat pystyvät käyttämään esim. paperi- saippua- ja kumi-teollisuus sekä nahkaverstaat. Juuri Frosterus onnistui herättämään teollisuuden ja liikemiesten mielenkiinnon.

Ensimmäiset yritykset hyödyntää Juuan pitäjän Nunnanlahden esiintymistä saatavaa vuolukiveä teknisesti suurimuotoisemmin kohdistuivat sen käyttöön kauniina ja hyväksi lämpösuojaksi sopivana julkisivukivenä. Yritysaloitteen teki Helsingin rakennusteollisuudesta hyvin kiinnostunut tiilitehtaan omistaja, kauppaneuvos Paul Chmelewsky, jonka yhtiötovereina olivat teollisuushallituksen yli-intendentti, vuori-insinööri Axel Fredrik Tigerstedt ja tri Benjam Frosterus. Osakkaina olivat myös arkkitehti Hugo Lindberg, insinööri Knut Selin, yli-insinööri Theodor Tallqvist, kreivi Carl Mannerheim, insinööri Axel von Knorring ja pankinjohtaja Leonard von Pfaer. Nämä henkilöt muodostivat osakeyhtiön nimeltään Finska Täljsten Aktiebolaget, jonka kotipaikka oli Helsinki. Yhtiön säännöt vahvistettiin 20. toukokuuta 1899, ja sen osakepääoma oli sääntöjen mukaan 300 000 markkaa. Sääntöjen mukaan hallituksen puheenjohtajan oli määrä toimia myös toimitusjohtajana. Yhtiö aloitti toimintansa

85 000 markan maksetulla pääomalla. Sen ensimmäisenä toimenpiteenä

oli lunastaa kauppaneuvos Chmelewskyn ostamat löydökset Juuan ja Iisalmen pitäjissä 25 000 markalla. Louhoksenhoitajaksi ja töiden johtajaksi Juukaan palkattiin rakennusteknikko Nikolai Troupp. Alaatuntevana neuvonantajana oli syksyllä 1899 käytetty insinööri Johan Christoffer Wieseä Kristianista. Hänelle oli lähetetty useita vuolukivinäytteitä ja vuori-insinööri A.F. Tigerstedt oli neuvotellut hänen kanssaan suullisesti taloudellisista laskelmista. Insinööri Wiese saapui Helsinkiin 5. helmikuuta ottaakseen vastuun yhtiön johtamisesta.

Näin maahamme syntyi uusi teollisuus. Aloitteentekijät saivat runsain mitoin kokea kaikkia niitä vastoinkäymisiä, joita uraa uurtava toiminta tuo mukanaan. Jo ennen yhtiön virallista alkua oli pohdittu neljää tärkeää kysymystä: kuljetusta ja siitä riippuvia järjestelyitä, kivenlouhintamennettelmää ja mahdollisuutta värvätä ulkomaalaisia ammattityöntekijöitä kuten oman väen kouluttajia. Tärkeä kysymys voitiinko toiminta kokonaan keskittää Nunnanlahteen vai täytyisikö se jakaa Nunnanlahden ja Helsingin kesken, ratkaistiin ensisijaisesti silloisten kuljetusmahdollisuuksien pohjalta. Koska kivenkuljetus Nunnanlahdesta oli mahdollista vain vesitse, 5-6 kuukauden aikana vuodessa, katsottiin tarpeelliseksi perustaa kivivarasto myös Helsinkiin, jossa julkisivukiven työstökin voitaisiin tehdä. Toimitukset sujuisivat siten nopeammin. Ulkomaalaisten ammattimiesten palkkaaminen ja heidän asuntokysymyksen ratkaiseminenkin helpottuisi, jos työpaikka osalle työntekijöistä järjestettäisiin Helsinkiin. Samoin teknisen johtajan tilausten hankkiminen helpottuisi, jos Helsinki olisi hänen asuinpaikkanaan. Yhtiön viiden ensimmäisen vuoden aikana Nunnanlahti olisi kiven louhimisen ja sahaamisen paikka, kun taas lähinnä julkisivukiven työstäminen tapahtuisi Helsingissä.

Kivenkuljetusongelman ratkaisu oli näyttelevä tärkeää osaa yhtiön taloudessa. Lähimmälle rautatieasemalle, Joensuuhun, oli tietä myöten Nunnalahdesta 78 kilometriä ja tie oli osittain mäkinen. Ei näyttänyt mahdolliselta kuljettaa raskasta kiveä hevosella kohtuullisin kustannuksin. Kuljetusta vesitse pidettiin ainoana mahdollisena ja yhtiön oli määrä varustautua erittäin hyvin, jotta tämä pystytäisiin toteuttamaan valoisaan vuodenaikaan. Heti sen jälkeen kun yhtiö perustettiin, tilattiin Helsingin laivatelakalta kokokannellinen hinaaja, jonka koneen teho oli 150 hevosvoimaa. Yhtiö rakennutti Virolahdella neljä puuproomua, joista kukin pystyi kuljettamaan 250 tonnia (noin 80 kuutiometriä) vuolukiveä viiden jalan syväyksellä. Proomut maksoivat noin 15 000 markkaa kappale.

Vesitie Nunnanlahdesta kulki suuren Pielisjärven yli, Pieliskanavaa pit-

kin, useiden järvien kautta, Oravin kanavaa pitkin Saimaalle, edelleen Saimaan kanavan kautta ja pitkin Suomenlahden rannikkoa Helsinkiin. Tällainen hinaajareissun meno ja paluu kesti kuukauden. Pieliskanavan syvyys normaalin vedenkorkeuden aikana oli 5 jalkaa ja Saimaan kanavan 8 jalkaa. Koska Pieliskanavan läpikulku matalan veden aikaan loppukesästä oli vaikeaa, oli yhtiön pakko perustaa (15 kilometriä etelään Joensuuusta) Pyhäselälle Pesolansaareen välilastauspaikka, jossa proomulastia matkalla Helsinkiin voitiin täydentää. Myöhemmin yhtiö tunsu olevansa pakotettu lisäämään proomun tonnistoa Nunnanlahden ja Pesolansaaren välillä ja tilasi erikoisrakennetun matalassa kulkevan proomun, jonka insinööri Hugo Lindfors suunnitteli. Tässä proomussa oli ruori keulassa että perässä, jotta sitä voisi helposti ohjata Pielisjoen ja -kanavan kaapeikoissa. Yksistään vesiteitse tapahtuvaan kivenkuljetukseen yhtiön oli pakko sitoa pääomaa noin 200 000 markkaa höyrylaivaan, proomuihin, lastauspaikkoihin, siltoihin ja nostureihin, siis 2/3 silloisesta pääomasta. Tällaisen laajan koneiston huolto ja käyttö nieli suuria summia suhteessa yhtiön laskutukseen.



Kuva. Kanavatalo 1890. Pohjois-Karjalan museo

Vuolukiven irroittamisen suhteen oli tultu vakuuttuneiksi siitä, että kiviaineksen louhiminen kalliosta onnistui parhaiten leikkaamalla ja poraamalla eikä räjäyttämällä. Räjäytysaineen käytön katsottiin vahingoittavan itse kalliota aiheuttamalla ainekseen halkeamia. Räjäyttämällä syntyi epäsäännöllisiä lohkareita ja samalla paljon enemmän jättekiveä kuin jos aines irrotettiin poraamalla suorakulmaisiksi lohkareiksi. Kun louhimismenetelmä vahvistettiin, saatiin myös selville ennen yhtiön aloittamista kuinka paljon koneita piti tilata.

Jäljellä oli vielä tärkeä kysymys ulkomaalaisten ammattimiesten palkkaaminen ja tähän liittyi myös asuntojen hankkiminen. Koska jo kivenkuljetuksen aiheuttamien vaikeuksien katsottiin vaativan kiviainesvaraston perustamista Helsinkiin ja koska julkisivukiven muotoilu toteutettiin myös siellä, voitiin työnjohtoa varten Nunnanlahteen palkattavien ammattimiesten lukumääräksi rajata 8 -10. Jotta näiden ulkomaalaisten asunnontarve voitaisiin tyydyttää, olisi Kärevaaran läheisyyteen rakennettava 4 huonetta ja keittiön käsittävä asuintalo. Ruuanhankinta ja laitto olisi heillä tietenkin yhteinen.

Niin pian kuin yhtiön perustamiseen liittyvät mahdollisuudet selvisivät, tilattiin tarvittavat työkoneet, nosturit, pumput ja höyrykattilat kivilouhimon pyörittämiseksi Amerikasta. Näiden koneiden oli määrä saapua syksyksi 1899. Nunnanlahdessa olevan johdon oli siis kesän 1899 aikana ehdittävä tutkia eri löydökset sekä suunnitella kuljetus satamaan. Nunnanlahdessa olevalle työnjohdolle järjestyi asuinpaikka ja konttoritilat siitä asuinrakennuksesta, jonka yhtiö sai ostettuaan Savikkolan tilan.

Vuolukiven louhinta aloitettiin Nunnanlahdessa kahdessa paikassa. Korpisaarekkeessa ja Mustavaarassa. Oli selvittävä kiven laatu ja se missä louhinta kävi helpoiten. Korpisaarekkeen kivi osottautui sopimattomaksi käytettäväksi julkisivukivenä. Sen väri ei ollut tasainen ja kivessä oli mustia läiskiä, kun taas Mustavaaran kivi näytti varsin sopivalta julkisivukiveksi. Ensimmäinen tehtävä oli suunnitella ja rakentaa kolme kilometriä pitkä kuljetustie Mustavaaran satamaan, 750mm leveä kiskotie 12 kilon rataiskolla rullavaunuja varten. Lastauspaikka ja laituri rakennettiin aluksi Huutojoen suulle, jossa proomut ja hinaaja olivat suojassa Pielisjärven aalloilta.

Mustavaaran kivilouhoksen koneisto käsitti kaksi höyrykattilaa, joiden

tarkoitus oli nostaa höyryä kahden nosturin ja neljän Channelling- tyyppisen porakoneen sekä tyhjennuspumpun suoraa käyttöä varten. Channelling-koneisiin oli asennettu viisi talttaa vierä vieren siten että jokaisen taltan terä oli toiseen suuntaan kuin viereisen taltan terä. Koneen mekanismi antoi taltoille sysäävän liikkeen höyrypaineelle, joka tuli suoraan männästä, johon taltat oli yhdistetty. Tämä liike työnsi taltat kalliota kohditi ja samalla pieni syöttölaitteella varustettu höyryturpiini pisti koneen edestakaiseen liikkeeseen jäljen pituussuunnassa. Kone mursi vähitellen yhä syvemmän jäljen kallioon. Kun tietty syvyys oli saavutettu, täytyi koneeseen laittaa pitempivartiset taltat. Channelling-koneet oli asennettu vaunujen päälle, joten niitä pystyi liikuttamaan asennettuja raiteita pitkin, ja näin ollen porakoneen avulla kallio saatiin kokonaan leikatuksi pitemmältä matkalta. Kaksi koneista oli tarkoitettu työskentelemään pystysuorassa tasossa ja kaksi vaakasuorassa tasossa. Porakoneet toimitti The Zugerall Sergeant Dim Co, Derrick- tyyppisen höyrynosturin, jonka nostokapasiteetti oli 16. Carrick & Ritchie Skotlannista ja höyrykattilat Ames Iron Works Amerikasta. Höyrykattilat ovat liikuteltavia niin kuin pyörillä kulkevat höyrykoneen kattilat. Toinen höyrypannu, jonka lämmityspinta oli 15 m², oli tarkoitettu pyörittämään kahta porakonetta. Toinen höyrypannu, jonka lämmityspinta oli 25 m², pyöritti kahta porakonetta, höyrynosturia ja höyrypumpua, jolla louhosta tyhjennettiin vedestä.

Poraaminen suoritettiin niin, että kallio leikattiin tasaiseksi, joissa oli 1.8 – 2 metrin korkeusero. Myös pystysuoraporaukset tehtiin 1.8 – 2 metrin välein. Näin irrotetut suuret lohkat lohkottiin pienemmiksi kiilaamalla poranreivistä. Raaka-aine kuljetettiin korkeintaan kahden kuutiometrin suuruisina lohkatteina, joiden paino oli siis korkeintaan kuusi tonnia, louhokseta verstaaseen ja osittain edelleen proomukuljetuksena pitkää vesitietä Saimaan kanavan kautta Ruoholahden satamaan Helsinkiin.

Nunnanlahden sataman viereen pystytettiin hirsinen verstarakennus 30 x 7,5m ja sen viereen ristipuinen 8,5 x 5,5m konerakennus, jossa oli kaksinkertaiset lautaseinät. Konerakennukseen asennettiin saksalaisvalmisteinen liikutettava 10 hevosvoiman höyrykone. Voimansiirtoakseli kulki seinän läpi verstaaseen ja sen tarkoitus oli pyörittää kahta kivisaha: sirkkelisaha, jonka oli toimittanut Emil Offenbacher Redwitzistä Baijerista ja raamisaha, jonka oli valmistanut Willmanstrands Mekaniska Verkstad. Sirkkelisahan terä oli asennettu pystysuorassa seisovan lieriönmuotoisen pilarin varaan ja sitä pystyi siirtämään pystysuorassa suunnassa ja asentamaan sopivalle korkeudelle tarpeen mukaan. Vain

terien alaosa otti kiveen. Käytettiin sekä sileää terää, johon oli upotettu timantteja, kuin myös hammaslaitaista terää. Kivi, jota oli tarkoitus sahata, asennettiin pyörävaunuun, johon se kiinnitettiin puristimin ja pulstein. Näin voitiin sahata pieniä kokoja (leikkauksen syvyys = sirkkelin terän säde – 6 cm, eli terän kehysmutteri), siten kyseeseen tuli vain lämminuunin kivi ja soodasulatusuunin vuoraukset. On syytä huomata, että Suomessa oli tuolloin käytössä ainoastaan yksi sulfaattiselluloosatehdas, nimittäin Valkeakoskella. Vasta vuonna 1902 perustettiin toinen sulfaattiselluloosatehdas Hallaan Kotkan lähelle, joten soodauunikivi oli siihen aikaan vähämerkityksinen tuote. Kehyssaha koostui tukevasta kehysesestä, joka oli asennettu neljän teräspuutken varaan. Tähän kehykseen vaakasuoraan liikkuvan sahan kehys oli kiinnitetty teräsköysien avulla. Pilarit ohjasivat sahan kehystä, johon voitiin asentaa 10-15 sahanterää. Kehysahalla sahattiin ensisijaisesti julkisivukiveä. Verstaassa oli edelleen tilaa muutamalle käsisahaajalle, joiden joukossa oli 8-10 saksalaista. He toimivat paikallisten työntekijöiden esimiehinä ja opastajina. Työntekijöiden kokonaismäärä Nunnanlahdessa vaihteli 30- 50 välillä. Muotoilijoiden työnjohtajana oli norjalainen Petter Fredheim.



Kuva. Nunnanlahden laituri ja satama 1900-luvun alussa.
Tapio Matikaisen kokoelmat

Vuonna 1900 rakennettiin Nunnanlahteen uusi laituri, josta voitaisiin mahdollistaa höyrylaivan ja proomujen kiinnittäminen ja lastaaminen. Nunnanniemen ulommalle sivulle rakennettiin 20 x 6,5 m silta-arkku joka täytettiin kivillä ja ankkuroitiin hyvin rantakallioihin. Silta-arkulle asennettiin 6 tonnin nosturi helpottamaan kivien lastausta. Kärevaaran yhteyteen rakennettiin talo, jossa oli neljä huonetta ja keittiö. Tämä oli lähinnä tarkoitettu norjalaisten ja saksalaisten muotoilijoiden majoittumiseen ja heidän yhteisen ruokatalouden ylläpitämiseksi. Muutama vuosi myöhemmin aloitettiin rakentamaan taloa, jossa oli 5 huonetta ja keittiö, Nunnanniemen kukkulalle. Tämä talo oli tarkoitettu louhoksenhoitajalle (isännöitsijälle). Yksi huoneista oli tarkoitettu konttoritilaksi, johon oli erillinen porraskäytävä ja eteinen. Kaikki tulisijat olivat vuolukiveä, ku-

ten myös leivinuuni. Talo valmistui 1902 – 03.

Yrityksen verstasta varten saatiin Helsingistä hyvin sopiva alue, joka sijaitsi Kyrkogård-nimisen kadun varrella ja lähellä Ruoholahden rantaa. Tälle rakennettiin pystysuuntaisin ja kaksinkertaisin seinälaudoin 30x 8 m verstasrakennus, jota tarvittaessa voitiin laajentaa. Rakennettiin laituria, mistä voitiin purkaa proomulla suoraan Nunnanlahdesta kuljetettu vuolukivi. Verstaassa oli työtilaa 30 – 40 työntekijälle, joiden joukossa olivat myös norjalaiset ja saksalaiset muotoilijat. Näistä mainittakoon erikseen norjalainen Hans Uthuslien, joka oli todellinen taiteilija taidoiltaan. Luonteenpiirteensä ja seurustelutapojensa ansiosta hän sai useita ystäviä pääkaupungin arkkitehtien joukosta.

Vuolukiviyhtiön ensimmäinen tekninen varustus, jota on suurpiirteisesti kuvattu edellä, todisti epäilemättä siitä, että tulevaisuuteen suhtauduttiin suurin toivein. Jo alussa yhtiöllä oli pari suurempaa julkisivukivitoimitussopimusta, joissa toimitus luvattiin jo 1900-01 juuri nämä sitoumukset pakottivat siihen, että työkoneiden ja kuljetusvälineiden tilaukset oli ratkaistava nopeasti. Yhtiötä oikealla hetkellä tuki sen halu päästä eteenpäin. Odotettiin, että nopeasti kasvavassa pääkaupungissa alettiin rakentaa ylellisiä rakennuksia ja vuolukiviyhtiön hallitus uskoi saavansa suuria tilauksia venäläisestä metropolista. Se, että toiveet toimeksiannoista omassa maassa olivat niin valoisat johtui siitä hengestä, siitä sisäisen voiman tunnosta, joka vuosisadan vaihteessa vallitsi laajoissa piireissä maassamme. Suomalais-kansallinen henki saavutti vuosisadan vaihteessa suuria voittoja monilla kulttuurialueilla kuten maalaustaiteessa, musiikissa ja kirjallisuudessa, ja jopa arkkitehtuurissa pyrittiin luomaan suomalais-kansallista tyyliä ja pyrittiin hyödyntämään kotimaista materiaalia. Se menestys, jonka Eliel Saarinen saavutti Pariisiin näyttelypaviljongilla vuonna 1900, laittoi lisävauhtia pyrkimykseen. Helmikuussa 1899 oli Saarinen saanut tehtäväkseen tehdä Vahinko-osakeyhtiö Pohjolan Aleksanterinkadun varten tulevan liikepalatsin piirustukset. Tässä työssä Saari-
nen halusi julkisivuun ja sisutukseen käyttää kotimaista materiaalia sekä koristeissa hyödyntää suomalaisia aiheita. Vuolukivestä hän löysi erittäin sopivan materiaalin veistoksiin ja friiseihin, joilla rakennus koristeltiin. Hänen menestyksensä sai muut arkkitehdit seuraamaan hänen jälkiään. Vuolukiviyhtiö edisti kaikin tavoin näitä pyrkimyksiä ja oli valmis auttamaan ja tarjoamaan ammattitaitoisia työntekijöitä.

Ensimmäinen julkisivutilaus liittyi Pohjolan taloon Mikonkadun varrella. Talon olivat piirtäneet Gesellius, Saarinen ja Lindgren romanttis-kansalliseen tyyliin. Toimituksen piti tapahtua marraskuussa 1900, mutta se lykkääntyi kesään ja syksyyn 1901. Aluksi tarjous oli tehty vain veistok-

sista, vuolukivifriiseistä ja reunuksista ja sen summa oli 123 000 markkaa. Myöhemmin syntynyt suunnitelma, että koko julkisivu tehtäisiin vuolukivestä eikä tiilestä, johti karkeaksi veistetyin julkisivun osalta tarjoukseen, jonka arvo oli 23 000 markkaa. Tarjous merkitsi yritykselle huomattavaa tappiota. Myös toinen julkisivutoimitus Helsinkiin, Uusmaalaisten osakuntataloon Nyland nation, joka valmistui 1901 ja jonka oli piirtänyt arkkitehti Karl Hård af Segerstad, oli työn suorittamisen kannalta suuri menestys vuolukiviyhtiölle, mutta aiheutti taloudellisesti tappiota. Vasta kolmas kotimainen suurtoimitus Kansallis-Osakepankin pankkipalatsiin Viipurin Torkkelinkadun varrella, tuotti hyvän tuloksen myös taloudellisesti. Tämän talon piirustukset olivat Usko Nyströmin, Petreliuksen ja Penttisen tekemiä.

Merkittävimmistä seuraavan vuoden julkisivutoimituksista mainittakoon:

- * Juseliuksen talo Turussa 1902, arkkitehti Arthur Cajanus
- * Helsingin tullitalon pääsisäänkäynti Katajanokalla, arkkitehti Gustaf Nyström
- * Unioninkadulla Helsingissä sijaitseva Pohjoismaiden Yhdyspankin talo, joka rakennettiin Eliel Saarisen piirustusten mukaan 1906
- * Kansallismuseo Helsingissä, arkkitehdit Gesellius, Saarinen ja Lindgren, rakennettiin vuosina 1905–1907, rakennuksessa useat koristeyksityiskohdat ovat vuolukivestä
- * Forsbun linna, rakennettu 1907, arkkitehti Johan Settergrenin piirustusten mukaan
- * Uuden Ylioppilastalon julkisivu, arkkitehti Armas Lindgren
Vuolukiviyhtiön etuja Pietarissa ja Moskovassa ajoi ensimmäisten vuosien aikana eräs liikemies nimeltään Björhlund. Myöhemmin entinen Kuopion pataljoonan kapteeni, everstiluutnantti Ernst Colliander.

Suurimmista Venäjälle suoritetuista töistä mainittakoon:

Vuonna 1827 perustetun Venäläisen Palovakuutusyhtiön talo Moskovassa ja Pietarissa. Pietarissa sijaitseva Keisarillisen Meriakatemian talo, jonka julkisivua koristeli neljä yliluonnollisen suurta veistosta, vertauskuvallista

hahmoa, jotka esittivät..., veistokset olivat norjalaisen Hans Uthuslienin vuolukivistä tekemiä.

Useiden pietarilaisten talojen koristeyksityiskohdat oli piirtänyt venäläis-ruotsalainen ja Ruotsissa koulunsa käynyt arkkitehti Fredrik Lidwall. Yritys työskenteli vuosina 1900-1904 menestyksellisesti, mitä tulee tehtäväksi ostettujen töiden suorittamiseen ja ulkonäköön, mutta taloudellinen menestys ei ollut hyvä. Lähinnä kuljetusvaikeuksien ja kuljetuskustannusten vuoksi, mutta myös Venäjältä tulleiden huomattavien tilausten takia. Yritys muutti toimintansa Helsingistä Lappeenrantaan vuonna 1904.

Lappeenrannassa yritys hankki vuodesta 1904 alkaen tontin Aleksanterinkadun varrelta. Tälle tontille rakennettiin neljä huonetta ja keittiön käsittävä talo. Yksi huone oli tarkoitettu konttoriksi, yksi isännöisijälle, yhtä huonetta käytettiin piirustussalina ja hellauunilla varustetusta huoneesta tuli talonmiehen asunto. Ullakolle tehtiin pimeöhuone valokuvausta varten sekä varasto käytetyille piirustuksille yms.

Tontille nro 40, V kaupunginosassa rakennettiin verstasarakennukset. Tontin pinta-ala oli 15 000 m², siinä oli 120 metriä rantaa Saimaanrannalla ja höyrylaivalla pääsi rantaan. Kivenhakkausverstaassa, 40 x 15,5 metriä, joka oli rakennettu pystysuuntaisesta puusta kaksinkerroksisin laudoin ja välitäytein, oli tilaa 80 – 100 työntekijälle. Muotoiluverstaassa 20 x 12,5 metriä oli tilaa kuvanveistäjälle. Pakkausvajassa 20 x 8 metriä oli myös tilaa kuvanveistäjälle. Pakkausvaja oli rakennettu pystysuuntaisesta puusta ja siinä oli yksinkertaiset lautaseinät. Konetalossa oli kaksinkertaiset seinät ja 8 hevosvoiman petrolimoottori, joka pyöritti 6,5 hevosvoiman dynokonetta. Tällä valaistiin sähköisesti konttori, verstaas ja varastotilat, joissa oli yhteensä 100 lamppua. Konetalon vieressä sijaitsi korjaus- ja työkalupaja. Kivenhakkuuverstaan sahoja pyöritettiin 15 hevosvoiman petrolimoottorilla. Rannalle rakennettiin laituri, joka koostui neljästä kivitäyhteisestä hirsisestä silta-arkusta. Laituri ylisi 50 metrin päähän rannasta ja laiturin päässä oli veden syvyys 9 jalkaa. Laiturille asennettiin 50 metrin kiskotie, jossa oli 12 kilon kiskot sekä liukunosturi kiven purkamiseen. Sen nostokapasiteetti oli 6,5 tonnia. Varastokentällä oli 400 metriä kiskoa ja 5 tonnin käsiboggnosturi. Nosturi oli rakennettu 70 metriä pitkälle raiteelle, jossa oli 30 kilon kiskot. Edelleen tehdasalueella oli telakka, jossa oli kolme 30 kilon raidekiskoa, kolme telakkavaunua, jossa kussakin 12 pyörää. Telakan pituus oli vedessä 70 metriä ja maalla 60 metriä. Telakalle voitiin

ottaa aluksia, joiden pituus oli 30 metriä ja painoluokka noin 130 rekisteritonnia. Talvisäilytykseen voitiin ottaa kuusi alusta.

Näillä hyvillä varusteilla yritys työsti edelleen sekä julkisivu- että sooda-uunikiveä kuin myös lämpöuuneja. Asuintalojen lämpöuunit olivat erityisen mielenkiinnon kohteena. Useat arkkitehdit tekivät niistä luonnoksia. Taitava taiteilija -piirtäjä Hugo Grefveberg, joka oli yhtiönpalveluksessa Lappeenrannassa, teki erittäin tyylikkään esitteen, jossa oli 14x20 cm kuvaukset lämpöuuneista. Jo tämän esitteen, jossa oli 29 kuvaa, julkaiseminen tuntuu voimannäytteeltä myös taloudellisesti. Uunien hinta vaihteli 300-700 markan väliltä. Joidenkin runsaasti muotoitujen huippu-uunin hinta oli jopa 1165 mk.

Insinööri Wiese halusi Lappeenrannassa kiinnittää huomiota talkkiuunivalmistukseen, jossa saataisiin paperiteollisuuden käyttöön sellainen tuote, joka korvaisi maahan tuodun china clayen (kiinansaven). Tätä tarkoitusta varten tehtiin vuonna 1905 suuri koe. Jotta vuolukivestä pystyttäisiin erottamaan tummat mineraalipartikkelit, jotka sisälsivät rautamalmia (kromirautaa noin 3-6 prosenttia kivilajista) täytyisi vuolukivi jauhaa ja jauhettu tuote pitäisi ohjata vahvojen elektromagneettien ohitse. Nämä magneetit poistaisivat tummat mineraalit. Ainoa sopiva paikka kokeen suorittamiseen edullisesti sijaitsi Pitkärannan tai Välimäen kaivosalueella, jossa sekä murskain että elektromagneettinen puhdistuslaite jo olivat rautamalmin rikastamista varten. Insinööri Wiese antoi kuljettaa 30 tonnia vuolukiveä välimäkeen, jossa jauhatus suoritettiin ja saatiin varsin kaunis talkkituote. Tällä talkkituotteella, joka korvasi china clayn, tehtiin myöhemmin koe Voikkaan sanomalehtitehtaalla vuori-insinööri A.F. Togerredhin ansiosta. Hän oli neuvotellut asiasta vuorineuvos Rudolf Elvingin kanssa. Koe onnistui varsin hyvin siinä, että väri oli varsin tyydyttävä ja että se prosenttimäärä talkkia, joka saatiin pysymään paperissa, vastasi niitä tuloksia, jotka oli saatu china clayllä. Tietyistä syistä tätä aloitetta ei viety eteenpäin ennenkuin 20 vuotta myöhemmin, jolloin Suomen Vuolukivi Oy rakensi myllylaitoksensa Tammiolle talkin jauhamista varten.

Toiminta jatkui ilman huomattavia voittoja, mutta kuitenkin niin, että yhtiö pysyi hyvin pystyssä vuoteen 1907 saakka. Tuli ulkoinen vaikutin, joka vahingoitti raskaasti yhtiön taloudellisia etuja, Venäjän-Japanin sota. Tämä sota tuli vaikuttamaan häiritsevästi ruplan arvoon. Yhtiöllähän oli

huomattavat julkisivukivimarkkinat Pietarissa ja Moskovassa. Koska annettiin määräykset, että kaikkien toimitusten maksu oli puoliksi tapahduttava Venäjän valtion lainaobligatioilla ja koska näitä ei voinut realisoida Suomen markkoiksi ilman suuria tappioita. Finska Täljstenbolagetin oli pakko keskeyttää toimituksensa ja koko toimintansa. Toukokuun 15 päivänä 1907 yhtiö ilmoitti konkurssistaan.

Tietoja siitä pääomasta, jonka yhtiö oli ehtinyt sitoa laitoksiinsa ja joka liittyi yhtiön velkoihin 1916, ei ole voitu saada, ei myöskään lukuja vuosituotannon suuruudesta kuutiometreinä tai markkoina. Selvitysmiehinä yhtiön konkurssissa olivat Lappeenrannan pormestari Johannes Lunson ja eversti Verner Palmroth.

Yhtiön hallituksen puheenjohtajana ovat toimineet:

- Yli-intendentti Axsel Fredrik Tigerstedt, toukokuu 1899 – 8.11.1901.
- Arkkitehti Hugo Lindberg 1901 – 1902.
- Insinööri Knut Selin huhtikuu 1902 – 1903.
- Yli-insinööri Teodor Tallqvist 29, huhtikuuta 1903 – 1904.
- Tri Oskar Heikel 1904 – 1907.

Yhtiön tekninen johtaja, insinööri Johan Christoffer Wiese oli syntynyt 1874 Stavangerissa Norjassa.

Opinnot:

Töissä insinöörinä As Norsk Kleber Forrening-nimisessä yhtiössä vuolukivilouhoksella Ortanassa Culbrandslenissä ja Tretten Skiferbrottissa Valdersissa johtajana Finska Täljsten Aktiebolagetissa 1900 – 1907. Insinöörinä Pargas Kalkverk Ab:ssa. Rakensi massa-sulfaattiselluloosa-tehtaan Joutsenoon 1907–1908, johtajana Åbo Kraft Ab:ssa. Johtajana Ab Siga Oy -nimisessä teknisessä toimistossa Helsingissä.

Nikolai Troupp oli syntynyt Helsingissä toukokuun 1. päivänä 1876. Hän oli rakennusmestari Vasili Trouppin poika.

Opinnot:

Nunnanlahden vuolukivilaitoksen hoitajana 1899–1910 ”Wegas” nimisen toimiston palveluksessa Pietarissa 1911–1917. Mieritz & Cerasimow- nimisen rakennustoimiston palveluksessa Helsingissä 1917 -, Åbo Bult- nimisen yrityksen palveluksessa. Insinöörinä Pargas Kalkbergs Ab:ssa 1922 – 1929. Siellä hän nautti hyvin suurta kunnioitusta ammattitaitoisena teräsbetonirakenne- ja kustannuslaskijana. Insinööri Troupp kuoli marraskuun 3. päivänä 1929.

Tikansaareen tukinuittoon siv. 56 -69

Kiviteollisuusveistämö Lappeenrantaan

17.8 1906 kirjoitti Uusi-Suometar uutiset

”Tuonnottain osti Aug. Sestrinen asioimistoimisto tontin N:ro 48 Lappeenrannan 5:stä kaupungin osasta maksaen siitä 7.200 mk. Tälle tontille rakentaa Suomen Vuolukivi-yhtiö kiviveistämön. Tonttia paraillaan raivataan ja perustuksia lasketaan aiottuja rakennuksia varten ja suurta laituria tehdään kivien maalle kulettamista varten. Kivet tuodaan laivalta jostain Pohjois-Karjalasta olevasta vuolukilouhimosta. Veistämöstä kuuluu tulevan suuremmoinen. Sähköä on aikomus käyttää työvoimana ja kivet kulettaa rautatielle sähköraidetta myöten.”

— **Kiviteollisuusveistämö Lappeenrantaan.** Tuonnottain osti Aug. Sestrinin asioimistoimisto tontin n:o 48 Lappeenrannan 5:stä kaupunginosasta maksaen siitä 7,260 mk. Tälle tontille rakentaa Suomen Vuolukivi-yhtiö kiviveistämön. Tonttia paraillaan raivataan ja perustuksia lasketaan aiottuja rakennuksia varten ja suurta laituria tehdään kivien maalle kulettamista varten. Kivet tuodaan laivalta jostain Pohjois-Karjalasta olevasta vuolukilouhimosta. Veistämöstä kuuluu tulevan suuremmoinen. Sähköä on aikomus käyttää työvoimana ja kivet kulettaa rautatielle sähköraidetta myöten. — J. S. S.

Kuva. Lehtileike
Uusi-Suometar uutiset 17.8.1905.
Juuan kotiseutuarkisto

Kuvassa
vuolukiven
veistäjiä.
Takarivissä
Otto Kukkonen,
Aatu Kukkonen
ja Samuli Sirviö,
alarivissä
veljekset
Pekka ja Antti
Lehikoinen.

Kuva. Juuan
kotiseutuarkisto



Vuolukivi-yhtiön maakiinteistöjen myynti

Kauppakirja

Me allekirjoittaneet myymme ja luovutamme täten herroille Liljeförs ja Kocman Juuan pitäjässä Nunnanlahden kylässä omistamamme Kirjavalan verotalon N:o 29, sekä seuraavat palstatilat: Mustavaara ja Nunnanniemi N:ot 29:2, Käsenvaara ja Lössänvaara N:o 3:1 ja 3:2 sekä Halkonotko ja Korpisaareke N:o 9:1 ja 9:2 mainitussa kylässä kuin myös Majanotkon palstatilan N:o 6:3 samanpitäjän Larinsaaren kylässä Liperin kihlakunnassa: Polvijärven pitäjässä, Sotkuman kylässä olevat pastatilat Suuri Nyppylä N:o 8:6 Pieni Nyppylä N:o 8:7 ja Nistinvaara N:o 150:3 sekä Liperin pitäjän Tutjunniemen kylässä Sorsaniemen palstatilan N:o 19:1 rakennuksineen ja kaikkine niihin etuineen neljäälläkymmenelläviidellätuhanella (45000) Suomen markalla, mikä summa maksetaan tänään tehdyn erillisen kauppasopimuksen mukaisesti. Omistus ja hallintaoikeus siirtyvät ostajille tänään

Viipurissa 28 päivänä helmikuuta 1916

Seth Sohlberg E.V Sellgren

Eugen Wolff

jota edustaa Seth Sohlberg valtakirjalla

Edellä olevaan kauppaan tyydymme. Aika ja paikka kuin yllä

Vahvistamme herrojen Sohlberg, Sellgren, Liljefors ja Kocman omakätiset allekirjoitukset samoin vahvistamme samalla, että vuorineuvos Sohlberg on herra Wolffin antamalla valtakirjalla allekirjoittanut tämän kauppakirjan

F. Snellman

Ester Sallinen

TEOLLISUUDEN MUISTOMERKKI

Lappeenranta

Joutsenon teollistumisen merkkipaalu oli Osakeyhtiö Pulp, joka perustettiin varta vasten rakentamaan Joutsenon sellutehdasta.

Sellun tuotantoon katsottiin olevan hyvät edellytykset alueen sahojen sahausjätteiden takia. Yrityksen perustaminen voidaan laskea norjalaisen insinööri Johan Wiese (s.1874) ansioksi. Hän ensimmäisenä havaitsi mahdollisuuden tähän toimintaan.

Hyvät henkilökohtaiset suhteet auttoivat häntä saamaan rahoituksen kuntoon ja työt päästiin aloittamaan. Pääurakoitsijaksi valittiin helsinkiläinen yhtiö Benton Arme, jonka piti saada sellutehdas valmiiksi vuoteen 1908 mennessä.

Yritys teki kuitenkin konkurssin mikä hidasti valmistumista. Myös ongelmat Venäjällä ja Baltiasta tulleiden vierastyöläisten kanssa jarruttivat valmistumista. Tehdas valmistui lopulta 1909.

Raaka-ainetta sai viereiseltä Honkalahden sahalta ja Lauritsalassa toimineelta Lampolan sahalta. Tärkein osa sahanpurunkuljetusta oli vuoden 1910 aikana valmistunut 1500 metriä pitkä köysirata, jota pitkin purua toimitettiin sellutehtaalle. Lampolan sahalta raaka-aine toimitettiin lotjilla Joutsenoon. Yksi näistä purukonteista löytyy Pitäjämuseon pihamaalta, jonne pystytettiin muistomerkki vuonna 2008.

Sellutehtaan tuottaminen oli kannattavaa liiketoimintaa aina vuoteen 1915 asti, kunnes Pulp määrättiin vientikieltoon. Syynä kieltoon oli erään sellukuorman joutuminen Saksaan, joka oli tuolloin sodassa Venäjää vastaan. Sodan loppuajan toiminta oli vähäistä ja pääsi uudelleen vauhtiin vasta 1918, jolloin Oy Kaukas AB osti Osakeyhtiö Pulpin itselleen.

Vuoteen 1922 mennessä kerrotaan Kaukaan Oy:n sulfaattiselluloosatehtaan liiketoiminnan kasvusta Saimaan rannalla. Valmistus käsitti n. 11000 tonnia sulfaattiselluloosaa, jonka raha-arvo oli n. 20 milj. mk, työväestön lukumäärä n.300 henkeä (1922).

Lähteet:

Teollisuuden muistomerkki Lappeenranta

Suomenmaa 1922 V. Viipurin lääni siv. 145

Täljsten laivan lokikirjamerkintöjä

käännös Pentti Karttunen

Lähde: Raimo Virkkunen Joroisten Kerisaloon Sipilän maisemista Liperin

Tikansaareen tukinuittoon 2006

Täljsten aluksen kotitelakka Porin Reposaareissa.

Vuonna 1877 Porin Konepajan omistajiksi tuli Rosenlewie'n merkittävä teollisuussuku. Wilhelm Rosenlew & Co yhtiöllä oli tarkoitus rakentaa omaan käyttöönsä rannikkoliikenteeseen tarkoitettuja höyrylaivoja ker-
too kirjassaan Heikki Tiilikainen ”Keisarin suomalaiset sotalaivat”.

Porin edustan Reposaareen perustettiin laivanveistämöyhtiö. Alueelle rakennettiin telakka, paja ja työläisten asunnot. Yhtiö sai vuonna 1879 laivatilauksia Venäjältä. Ensimmäiset yhtiön rakentamat kaksi alusta olivat 1069 uppoumatonnin Adrek ja Valnk. Edellinen toimitettiin purjelaivana ilman tykkeitä, jälkimmäinen potkuri purjelaivana. Kaikki kymmenen Suomessa rakennettua alusta varustettiin korventtitakilalla, jossa toisin kuin parkkitakilassa on haruspurjeet korvattu kahvelipurjeella.

Useimpiin aluksiin asennettiin porilaiset höyrykoneet, jotka syrjäyttivät osaltaan purjelaivakauden.

Venäjän laivaston tilaukset lisääntyivät vielä vuosisadan alkupuolella. Konepaja oli vuosina 1870 – 1918 merkittävin metallialan yritys Satakunnassa.

TÄLJSTEN LAIVA 1910-LUVULLA MYRSKYN SILMÄSSÄ Pyhäselällä

Joensuulaiset kauppiat rahtasivat laivoillaan Venäjältä toimitettuja jauhoja ja elintarvikkeita ennen Suomen itsenäistymistä. S/s Täljsten laiva oli paluulastissa Viipurista ottanut toimittaakseen suuren jauholastin joensuulaisille kauppiaille. Yhdeksän lotjan paluulasti joutui haaksirikoon Pyhäselällä syysmyrskyssä, joka oli pahin mitä Pyhäselällä oli koskaan sattunut. Lähteissä kerrotaan haaksirikosta, joka aiheutti kauppiaitten ja yhtiön välisen oikeusjutun, mutta tarkempia asiakirjoja ei ole arkistolähteistä voitu esittää.

VUOLUKIVEN VESISTÖ- JA MAAKULJETUKSET 1900 -1916

Nunnanlahden vuolukiven vesistö- ja maakuljetuksista Salme Kotivuori on kertonut kirjassaan Juuan Nunnanlahden vuolukivi-yhtiöstä ja kyläelämästä mm. näin: ”Vuolukiven kuljetus syrjäisestä kylästä etelän liikekeskuksiin ja pääkaupunkiin aiheutti yhtiölle vakavia ongelmia. Suunnitelmista järjestää kuljetukset rautateitse oli luovuttava korkeiden rahtimaksujen vuoksi ja koska lähimmälle rautatieasemalle Joensuuhun, jonne kivet olisi pitänyt viedä hevosilla, oli kylästä matkaa noin 80 kilometriä mäkestä maastoa. Kiireellisten tilausten vuoksi jouduttiin kiviä toimittamaan pääkaupunkiin myös talvella. Esimerkiksi Vakuutusyhtiö Pohjolan rakennuksen kivet vedettiin hevoskaravaaneissa jäätä pitkin Höytiäisen yli Kontiolahden asemalle”.

Kuljetukset rautateille

Vuoden 1910 jälkeen vuolukiviä alettiin kuljettaa Pielisen yli Lieksaan rautatielinjan varteen, jonne matkaa oli Nunnanlahdesta vajaat neljäkymmentä kilometriä. Lieksan satamaan yhtiö rakennutti pistoraitteen, varastohuoneen ja nosturin.

Juuan Halikosta kotoisin oleva Antti Romppanen oli laivanvarustaja vuosina 1914 – 1924. Hänen laivojensa satama oli Halilassa, jossa alukset liikkivat hinaustoissa Nurmeksen ja Uimaharjun välillä.

Vuolukivi-yhtiöiden omistuksessa olivat hinaajat Nunna I ja Olavi. Vuolukivien vesistökuljetuksista hyötyivät myös muut juukalaiset laivayrittäjät. Heidän joukossaan mainitaan mm. Pekka Romppanen ja kauppias K.J. Tuhkanen. Romppasella oli tervahöyry Pelle ja moottorihinaaja Pelle II. Nunnan päällikkönä oli Pekka Romppanen ja hänen jälkeen Aukusti (Kusti) Hämäläinen, joka oli suorittanut Viipurissa matkustaja- ja hinaajalaivapäällikön tutkinnot. Aikaisemmin Kusti oli ollut lämmittäjäpoikana eri laivoilla Pielisellä.

Kauppias K.J. Tuhkasella oli useita pieniä aluksia, jotka oli nimetty hänen lastensa mukaan. Olavi-aluksen kauppias myi vuolukivi-yhtiölle.

Vuonna 1888 valmistuivat hinaajat *Pankala* ja *Suhola* Pankakosken puuhiomalle hinauskäyttöön. Suhola oli rakennettu Puhoksen Konepajalla vuonna 1891. Koneen teho 144 ind. hv. pituus 20.33 metriä ja leveys 4.24 metriä. Suhola oli Enso Gutzeit Osakeyhtiön omistuksessa vuosina 1909 - 1928. Laiva oli ajoittain liikenteessä Saimaalla ja Pielisellä kertoo K.I Karttunen 100-vuotis historiassa. Alus ajoi kivellet v. 1911 Kouvansalmessa lähellä Nurmesta. Laiva oli pohjassa kolme vuotta, minkä jälkeen se nostettiin ja se toimi jälleen liikenteessä jonkin aikaa. Sitten alus riisuttiin koneestaan ja myytiin proomuksi Niemisen Saha Oy:lle Rääkkylään todennäköisesti v. 1928.

Juuan Höyrylaivat 1911

Juuan kotiseutuarkistosta löytynyt tilasto vuodelta 1911 kertoo Juuan kunnassa olevista höyrylaivoista seuraavasti

”Luettelo nro 21 Juuan kunnassa kotoisin olevista höyrylaivoista höyryveneistä sekä muista 10 tonnia tai enemmän kantavista laivoista, joita käytetään tai aiotaan käyttää merenkulkuun sisävesillä taikka saaristo – ja paikallisliikkeeseen asian laidan mukaan 31. joulukuuta v. 1911.”

Luettelon sarakkeissa mainitaan laivan nimi, omistaja, rakennusvuosi, kantavuus tonneissa. Höyrykoneen väkevyys, hevosvoimista ja alukset jotka ovat rakennettu Suomessa.

”*Juuka*” höyryvene Omistaja Vuolukivi Oy AB, rakennusvuosi 1890, teho 6 hv.

”*Olavi*” Höyryvene Omistaja K.J. Tuhkanen. Rakennusvuosi 1900. teho 6 hv.

”*Utu*” Höyryvene Omistaja A. Romppanen Rakennusvuosi 1911 teho 4 hv



Kiven kuljetuksiin käytetty puinen proomu. Takana Joensuun kylän Hauhilassa rakennettu UTU rosan rannassa. Kuva. Juuan kotiseutuarkisto.

VUOLUKIVEN TUOTANTO JATKUI

Vuolukiyhtiö teki konkurssin 1907. Valtio osti *Täljstenin* huutokaupasta ja laittoi sen Joensuu -Nurmes radan rakennustöiden kuljetuksiin. Laiva myytiin sittemmin Savonlinnaan. Juuan vuolukiveä kuljettamaan tuli 1908 hinaaja *Nunnanlahti*. Se hinasi uuden kivyhtiön, Suomen Vuolukivi Oy:n rautalotjia Lieksaan, jossa kivet siirrettiin junakuljetukseen. Tämän avuksi tuli myöhemmin *Nunna*.

Lähde: Ilmarisen perilliset Joensuun ja Pielisen höyrylaivoja 2019



Kuva. Nunna-laiva. Juuan kotiseutuarkisto.

Höyrylaiva Nunna

S/s Varkaus VI höyrylaiva rakennettiin A. Ahlström Oy:n telakalla vuonna 1912. Koneen tehoksi ilmoitettiin 50 hevosvoimaa. Alus rakennettiin omaan käyttöön puutavaralauttojen ja proomujen kuljetuksiin. Vuonna 1927 Suomen Vuolukivi Oy hankki aluksen ja sai nimekseen Nunna, paikakunnan nimen mukaan. Alus oli liikenteessä 1950-luvun alkuun saakka, jonka jälkeen siitä ei ole saatu tietoja.

Lähde; Nunnanlahden kylä kivistä, Nunnanlahden kyläyhdistys ry



Vuolukiveä lastataan Nunnanlahden satamassa Pielisen yli hinattavaan proomuun puurakenteisella nosturilla 1900-luvun alkupuolella. Lieksassa kivet sirettiin junaan lähtemään etelän markkinoille.

Kuva. Benjamin Forsterus Geologinen tutkimuslaitos.



Lieksa-laivaan lastataan hevosella rantaan tuotua tavaraa, niinkutsutun ”Rosan” rannassa Nunnanlahdessa vuonna 1936.

Kuva. Onni Ryynäsen perikunta

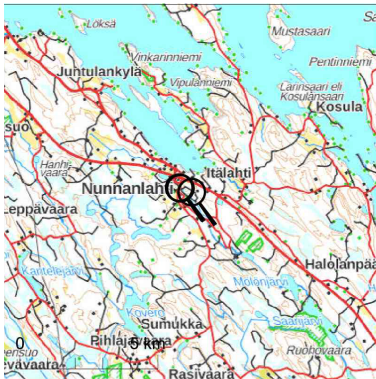
Lössän tilan kolme palstaa

Juuan kunnan Nunnanlahden kylän tila Lössä kiinteistötunnus 176-408-55-4, kolme palstaa sijaitsevat osana Nunnanlahden kylän louhinta-alueita. Kiinteistötunnuksen haulla voi seurata palstojen sijainnin tummenetuilla alueina kartalla.



KIINTEISTÖREKISTERIN KARTTAOTE 22.11.2022
Rekisteriyksikkö 176-408-55-4 LÖSSÄ

Sivu 1 (4)

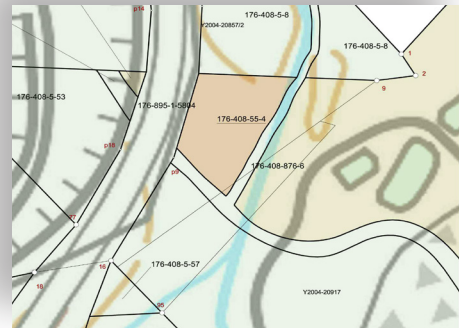
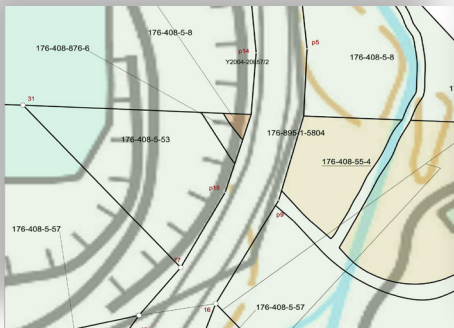
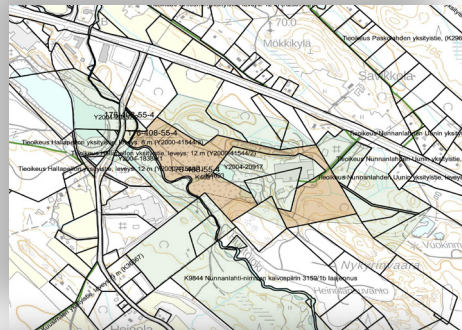
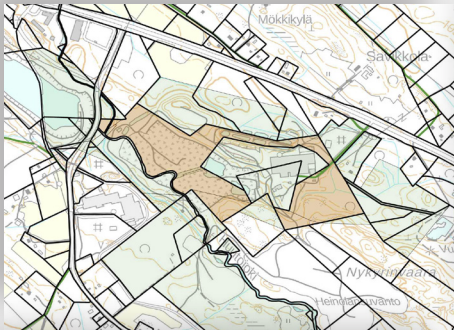


Kiinteistötunnus: 176-408-55-4
Nimi: LÖSSÄ
Rekisteriyksikkölaji: Tila
Kunta: Juuka (176)
Palstojen lukumäärä: 3

Rekisteriyksikön alueella on yleiskaava.

Tulostettu kiinteistötietojärjestelmästä 22.11.2022.

Kiinteistörekisterin tiedoissa voi olla puutteita ja epätarkkuuksia. Rekisteriyksikön tarkka alueellinen ulottuvuus selviää toimitusasiakirjoista ja maastosta. Rekisteritiedoista katso tarkemmin www.maanmittauslaitos.fi/rekisteritiedot.



Purjeväläkartat Pielisjärvellä

Purjeväläkartta Pielisjärvellä
Rahkeenniemestä Rupionniemelle.
(Valmistanut luutnantti G. Engvist vuosina 1876 ja 1878.)

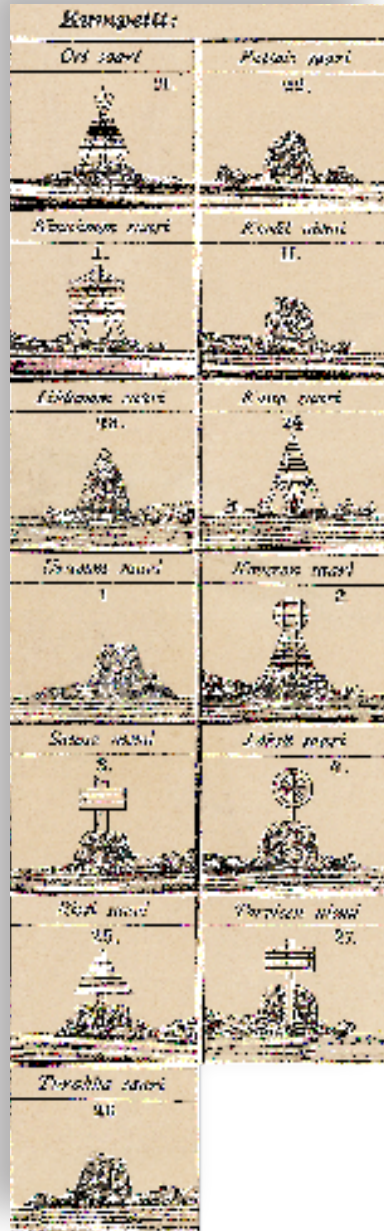
Purjeväläkartta Pielisjärvellä Rupionniemestä Lieksaan ja Juuan kirkolle sekä Porosaareen. (1879 - 1881)

Purjeväläkartta Pielisjärvellä
Jakokoskelta Rahkeenvedelle. (1877)

Purjeväläkartta Pielisjärvellä
Leppäsaaresta Suursaarelle. (1883)

Purjeväläkartta Pielisjoessa
Joensuun kaupungista Jakokosken kanavalle. (1887)

Purjeväläkartta Pielisjärvellä
Leppäsaaresta Hattulanniemelle. (1884)







Kuva. Purjeväläkarta Pielisjärvellä.
Kansallisarkisto

NUNNANLAHDEN VUOLUKIVIYHTIÖT JATKAVAT VANHAA PERINNETTÄ

Nunnanlahden vuolukiven teollinen toiminta vesistökuljetuksineen on kunnianosoitus niille yhtiön perustajille ja työyhteisöille, jotka uskoivat tämän teollisuuden haaran lisäävän taloudellista vaurautta ja kansallista hyvinvointia.

Saimaan ja Pielisen kanavien merkitys Saimaan alueen vesistökuljetuksille katovuosien aikana osoittaa sen aikaista huoltovarmuutta Itä-Suomen maakunnissa.

Vuolukiven suunnittelu julkisivujen rakennusmateriaalina kansallisromantiikan ajalta 1800- 1900-lukujen vaihteessa saavutti kotimaista ja kansainvälistä mainetta vuosikymmenten ajan. Vuolukiven rakennusmateriaalin lisäarvona kehittyi uunien tuotanto useilla louhimoilla, mistä on alkanut Nunnanlahden vuolukiviteollisuuden uusi tuleminen 1980-luvulta lähtien.

Sata kolmekymmentävuotta sitten alkanut Nunnanlahden kaivostoiminnan tuotekehitys ja markkinointi on ollut viemässä tämän päivän teollisuutta vihreään siirtymään puhtaamman energian käyttömuotona. Energian kallistuminen Euroopan laajuisesti on avannut vuolukiven tulosijojen markkinat uuteen aikakauteen lämmön tuottajana.

Nunnanlahden kylämaisema, Juuka

Nunnanlahti edustaa Vaara-Karjalan maisema-alueetta ja Pielisen altaan maisematyyppiä. Kaivostoiminta tuo vahvan leimansa kylämaisemaan kerrotaan Kulttuuriympäristöohjelmat: Pohjois-Karjala 2021 -2027 julkaisemassa Maakuntakaavassa.

Nunnanlahden nykypäivän kulttuuriperintöä ovat erityisesti kaivosteollisuuden henkilöstön käyttöön rakennetut rakennukset. Rakennuskohteet ovat aiemmin esitetty yhtiön historiikissa, joista muutama poiminta. Kärevaaran yhteyteen rakennettiin talo 4 huonetta ja keittiö. Tämä oli tarkoitettu norjalaisten ja saksalaisten muotoilijoiden asuintiloiksi ja heidän yhteisen ruokatalouden ylläpitämiseksi.

Muutama vuosi myöhemmin alettiin rakentaa Nunnanniemen kukkulalle taloa, jossa oli 5 huonetta ja keittiö. Tämä asunto oli tarkoitettu louhoksenhoitajalle (isännöitsijälle) ja yksi huoneista oli tarkoitettu konttoritiloiksi, johon oli erillinen sisäänkäynti ja eteinen. Tässä talossa kaikki tulisijat olivat vuolukiveä, kuten myös leivinuuni. Talo valmistui vuosina 1902 -03.

Kuva. Nunnanlahden kulttuurimaisema. Maakuntakaava. Julkaisija, Pohjois-Karjalan Maakuntaliitto.



Merkittävimmät julkisivutoimituksista mainittakoon:



Vakuutusyhtiö
Pohjolan talo.

Julkisivumateri-
aaliksi valittiin
uusi, graniittia
helpommin työs-
tettävä vuolukivi.

Talon ovat
piirtäneet
Herman Gesellius,
Armas Lindgren ja
Eliel Saarinen
romanttistyyliin.

Kuva. Palovakuu-
tusyhtiön
Pohjolan talo.

1899 - 1901

www.avoinhelsinki.fi



Kuva.
Juseliuksen talo
Turussa 1902.

Arkkitehti
Arthur Kajanus



Kuva. Suur-Merijoen kartano Viipurin maalaiskunnassa. Kartano oli tunnettu 1901 - 1904 kansallisromanttistyyllisestä päärakennuksesta jonka suunnittelivat Herman Gesellius, Armas Lindgren, ja Eliel Saarinen.



Helsingin tullitalo, arkkitehti Gustaf Nyström.



Helsingissä Unioninkadulla sijaitseva Pohjoismaisen Yhdyspankin talo, joka rakennettiin Eliel Saarisen piirustusten mukaan 1906.



Uuden ylioppilastalon julkisivu, arkkitehti Armas Lindgren.



Kansallismuseo Helsingissä. Arkkitehdit Herman Gesellius, Eliel Saarinen ja Armas Lindgren.

JOURNAL

&

sjö- och kustgående ångfartyg.

innehållande *Öfverundra förtärligt* blad,
genomdragna och försedda med *Sjömanshusets* sigill.

lemnad af

Sjömanshuset

i

Helsingfors

till-

befälhafvaren å *Ångfartyget "Täljsten"*

Helsingfors den 13 juli 1900.

C. E. Forsell
Sjömanshusets sekreterare



Helsingfors, Helsingfors Accidenstryckeri, 1898

Meri- ja rannikkohöyryaluksille 151-sivuisen päiväkirjan etusivu. Päiväkirja on Helsingin merimieshuone varustanut sinetillään ja antanut höyryalus Täljstenin päällikölle 13.7.1900. Allekirjoittanut merimieshuoneen asiamies C.E.Forsell. Kuva Juuan kotiseutuarkisto.

Nunnanlahden vuolukiven teollinen toiminta on vesistökujetuksineen kunnianosoitus niille yhtiön perustajille ja työyhteisöille, jotka uskoivat tämän teollisuuden haaran lisäävän taloudellista vaurautta ja kansallista hyvinvointia.

Vuolukiven teollinen suunnittelu julkisivujen rakennusmateriaalina kuin myös tulisijojen lämmönlähteenä saavutti kotimaista ja kansainvälistä mainetta vuosikymmenien ajan.

Saimaan ja Pielisen kanavien merkitys Saimaan alueen vesistökujetuksille katovuosien aikana osoittaa senaikaista huoltovarmuutta Itä-Suomen maakunnissa.

Satakaksikymmentä vuotta sitten alkanut Nunnanlahden kaivostoiminta on ollut viemässä tämän päivän teollisuutta vihreään siirtymään puhtaamman energian käyttömuotona. Energian kallistuminen Euroopan laajuisesti on avannut vuolukiven tulisijojen markkinat uuteen aika-kauteen lämmön tuottajana.



**ALEXANDER II
PIELIS. JOEN KANAVA
1874-1879.**

