

Laivaliikenteestä ja uittoperinteestä Liperin ja Rääkkylän vesillä 1860 - 2000



Toimittanut: Raimo Virkkunen

LAIVALIIKENTEESTÄ JA UITTOOPERINTEESTÄ LIPERIN JA RÄÄKKYLÄN VESILLÄ 1860 - 2000

*Toimittanut:
Raimo Virkkunen*

*2014
Taitto: LiperLaser Oy/
Riitta Parkkinen
Kannen suunnittelu:
Tapio Pärepallo*

Kirjahanketta ovat tukeneet:

Pentti Roiton säätiö

Järvi-Suomen uittoyhdistys ja Perkaus Oy

Hirsiveisto Jukka Laasonen

Stora Enso



Joensuun Laivaus Oy



UPM-Kymmene Oyj



Tornator Oy



Satunmaa Risteilyt

Metsäkone Kiiskinen Oy



Liperin kunta

Koneyhtymä E & M Lappalainen

Jokiasema Ky



T:mi Antti Sahlman

SISÄLLYSLUETTELO

Kirjahankkeen tukijat.....	1
Sisällysluettelo.....	2
Esipuhe.....	6
SAIMAAN VESISTÖN LIIKENTEEN KEHITYKSESTÄ LIPERIN JA RÄÄKKYLÄN VESILLÄ 1830 - 2000.....	7
Liperin - Rääckylän vanhin tie.....	7
Sotatiestä yhdystieksi 1700-luvulla.....	7
Tutjun saariston talvitiet.....	7
Voinviejät soutivat kauppatuotteensa Lappeenrantaan.....	8
Purjealuksista höyrylaivojen kauteen.....	9
Väylien suunnittelu ja rakentaminen Luotsi- ja majakkalaitoksen alaisuudessa.....	10
Joensuun luotsiasema.....	11
Loistot Liperin Tutjunniemen alueella.....	15
Loistot Rääckylän Oravisalon ja Varpasalon alueella.....	16
MATKUSTAJALAIVALIIKENTEESTÄ RÄÄKKYLÄN JA LIPERIN VESILLÄ VUOSINA 1860 - 2000.....	17
Rääckylän Hypönniemen ja Hernevaaran kylän kulkuyhteydet.....	17
Matkustajalaivat IMPI ja TUULIKKI liikennöivät Liperin Leppälahdessa.....	17
HI Ahti Joensuu - Savonlinna reitillä 1890 - 1901.....	18
s/s Tuulikki Joensuu - Puhos reitillä 1917 - 1919.....	18
HI Liperi aikansa höyrylaivojen parhaimmistoa.....	20
Tunnolliset laivamiehet.....	21
Uusia reittejä Rääckylän vesille.....	24
Laivaliikennereitit kattavat koko pitäjän.....	24
Orivesi -laivat yöpyivät Voiniemen, Hypönniemen ja Heinoniemen laitureissa.....	25
Laivantulolle Pässiniemeen.....	26
Vuorilahden laituri kirkonkylän kupeessa.....	28
Tutjun ja Saariston laiturit.....	29
Tikasta nousi laivaan monenkirjavaa joukkoa.....	30
Huvilanomistajien kiinteät laiturit Pyhäselän saariston ja Oravisalon ranta-alueilla.....	31
Höyryvenhe Osakeyhtiö Kerttu, Savonlinna.....	32
Orivesi I ja II -laivat Joensuu - Savonlinna reitillä.....	32
Orivesi -laivojen vieraskirjoissa ylistettiin reitin kauneutta.....	33
Kansimiehestä satamakapteeniksi.....	34
Höyryvenhe Osakeyhtiö Kerttu Savonlinna, uusia työnantaja.....	36
Perämiehestä laivan päälliköksi.....	38
Talvisota vei miehen rintamalle.....	38
Laivan kannelta kaupungin ja valtion virkamieheksi.....	42
Laivamiehiä Oravisalosta.....	42
Kyläläisten kertomaa... Aika kultaa muistot.....	42
Kirkko näkyi seitsemään laivalaituriin.....	43
Sisävesilaivalla Joensuusta Kivisalmeen.....	44
Orivesi I:n haveri Pyhäsellä sotakesänä.....	45
Punkaharju -laivan liikenne Savonrannan ja Joensuun välillä.....	47
SÄÄNNÖLLINEN MATKUSTAJALAIVALIIKENNE PIELISELLÄ 145 VUOTTA.....	48
Höyrylaivat, askel kohti nykyaikaista joukkoliikennettä.....	48
Höyrylaivat Pielisellä.....	48
Uudet tuulet alkavat puhalta.....	49
Nurmes-Marina / Saimaa Ferries Oy, lyhyt historia.....	50
Ajatuksia tulevaisuudesta.....	53

Höyrylaivaliikenteen hiipuminen.....	54
Suomen Höyrypursiseura ry.....	54
Satunmaa -risteilyt lähiliikenteessä	55
HÖYRYLAIVALIIKENTEEN 150-VUOTISJUHLA KITEEN PUHOKSESSA	56
HÖYRYLAIVOJEN JA TERVAHÖYRYJEN AIKAAN.....	58
Tutjun ja Oravisalon miehet kesätoissa 1900 - 1970 Saimaan vesillä.....	58
Lotjan päälliköitä ja lotjamiehiä.....	58
Nunnanlahden vuolukiven kuljetusta Pyhäselän - Oriveden vesireitillä.....	59
Täljesten laiva 1910-luvulla myrskyn silmässä Pyhäselällä	59
KERTOMUKSIA ORAVISALON JA TUTJUNNIEMEN LAIVAMIEHISTÄ	61
Uitto- ja laivamiesmuistelmia 1940-luvun jälkeen	62
Tutjun Pärnävaaran ja Selkäsaaren miehet uurastivat kesät laivoilla, talvet savotoilla	63
Höyryillä mentiin täysillä 1960-luvun puoliväliin.....	64
Vesiltä maan kamaralle	67
Laivamiesten pätevytyminen	67
Laivatyöperinne siirtyi isältä pojalle.....	71
Laivayrittäjiä Tutjun ja Roukalahden kylillä.....	71
Laivanpidossa koettiin epäonnea	71
JOENSUUN RAHTISATAMAN VESITIEKULJETUKSET	73
SAIMAAN SYVÄVÄYLIEN JÄÄNMURTO JA AVUSTUSTOIMINTA.....	74
Lauttaliikenteestä Arvinsalmessa	75
KIVISALMEN MUISTOMERKIT JA UITTOVÄYLÄ	76
Kanavamuistomerkin lupapäätös	77
PAIKKAKUNNAN HISTORIASTA KERTOavat KIVISALMEN MUISTOMERKIT ..	82
Malmin löytö Kivisalmesta.....	82
K. A. Wegeliuksen muistomerkki	83
Kivisalmen uittoväylä 1981 - 1983 ja muistomerkki.....	83
Kolme muistopaasia.....	84
PYHÄSELÄN SAARISTON RETKISATAMAT	85
Vuoksen vesiton Pyhäselkä - Jänisselkä venematkailualueena	85
Saariston retkisatamat	85
Retkisatamahanke 2012.....	86
Väylän ruoppaus	89
Septik -tyhjennysasema Saariston venesatamaan erillisenä hankkeena	90
Retkisatamahanke 2014.....	92
Suursaaren matkustajalaiturin laajennus ja retkisataman laiturihanke 2013	92
UITON MAISEMISTA VAPAA-AJAN MAISEMIIN	93
Tikansaarien alueet järviluonnon parhaasta päästä.....	94
Kainuunsalmen venereitin hankesuunnitelma	94
SAVOTAN JA UITON PERINNETTÄ PYHÄSELÄN SAARISTOSSA	96
Kausiluontoiset savotan työt.....	96
Käsi pareja vaativia metsä- ja uittotoita 1960-luvulle saakka	97
Tutjun saaristoon soljuivat puutavarayhtiöiden lautat ja nippukuormat.....	97
Uittotoiminta.....	97
Lauttausväylälle yhtenäiset säännöt.....	98
Saariston alueen uiton tukikohdat	98
PUUTAVARAYHTIÖIDEN MAANHANKINNAT	99
1900 - 1910 Tutjunniemen ja Roukalahden kylissä.....	99
Tikansaaren palstojen ostot jatkuivat 1910-luvulla.....	99
Enso-Gutzeit Laakkeensaarella ja Kainuunsalmessa	99
Puutavarayhtiöiden rantojen vuokrat ja maanostot Suursaarella.....	100
TIKANKANTA KANAVOIDAAN UITTOVÄYLÄKSI 1913 - 1916	101

TIKANKAIVANNON UUSI LAAJENNUSVAIHE 1972 - 1973.....	105
Vesistön ja rantojen ruoppaustyöt työllistivät jakokuntaa 1970-luvulla.....	105
Tutjunniemen venesataman laituri	106
Venepaikkaosuuskunta hallinnoi sataman käyttöä.....	106
UITON TUKIPAikka MUODOSTUU SUURSAAREEN	107
Puutavaran hankinnat alkoivat Repolasta.....	107
Omistajayhtiöt vaihtuvat Suursaaressa	108
Uiton rakennuksista Saariston alueelta	110
T&J SALVESEN - OY KAUKAS AB TYÖNANTAJANA TIKANSAARESSA	111
Höyrykoneen tekniikkaa lastaustyössä.....	111
Parrun veisto ja kaivosproppien sahaus ainut työllistäjä paikkakunnalla 1930-luvulla	111
Kehäniputus valiomiesten käsissä.....	112
Avokehäniputus työtä rankemmasta päästä	113
Niputuskoneella niputettiin irtouiton puut 1920 - 1960-luvulla	113
Puutavaran lajittelu Pyhäselän saaristossa 1920 - 1950-luvulla	115
Lajitteluponttuu yhdistettiin selkälauttaan.....	115
Kaukaan kesäuitoista talvisavotoihin.....	117
Tutjulaiset talvisavotoissa Venäjän rajalla.....	118
Oravisalossa kurssitettiin metsätyövälineiden kunnostusta 1950-luvulla.....	118
Savotan muisteluja Oravisalosta.....	120
Talviaikaan nostettiin jään alta uppopuut	122
Oravisalon Ukonlahdesta nostettiin jään alle vajonnut tukkilautta tanssilavan tarpeiksi	122
Kotitarvepuuna käytettiin uppopuita	123
Oy A. Ahlström Ab uiton toiminnot keskittyivät Pesolansaaren Verkkoniemeen.....	123
Kesäuitossa Pesolassa	124
1950-luvun alku: Tukkilaiskisoista Fennada-filmiin	125
REPOLA-VIIPURIN JA RAUMA-REPOLAN UITON TUKIPAikkANA	
SUURSAAREN JA HEPOSAAREN SALMI	127
Puun hankintaa Itä-Karjalasta 1942 - 1944.....	127
Syysmyrskytuho Pyhäselällä	128
Repolan tukipaikkaan Pohjois-Karjalan Uittoyhdistys.....	129
Kojonen & K:ni.....	129
Ab Toll Oy	130
Tornatorin uittokämppä ja makasiinialueet Tikansaaren Murtolahdessa.....	130
TYÖN PERÄSSÄ GUTZEITIN METSÄ- JA UITTOTYÖMAILLA 1920 - 1960	131
Nippukoneiden työnjohtajista ja miehistöstä.....	131
Niputuspaikoista Pielisjoen varrella ja Pyhäselän Orivedellä	132
Ruuhkanpurkajat.....	136
Enso-Gutzeit saariston suurin työnantaja	137
Gutzeitin väki asui ympärivuotisesti saaristossa.....	137
Hackmanin uittokämppä ja työnjohto Laitasaaressa	139
Uittotoiminnan yövalvonta.....	140
Tutjunniemi - saariston Pyhäselän välillä uitetut puumäärät vuosina 1892 - 2000	141
METSÄ- JA UITTOTYÖN MUUTOKSET 1960-LUVULTA ALKAEN	142
Metsäalan toimijoille syntyy uusi organisaatio	142
Saariston puunkorjuusta.....	142
Raakapuun uitosta vastaa Järvi-Suomen uittoyhdistys ja Perkaus Oy	145
Mitä veneilijän on otettava huomioon uitosta	146
Kirjallisuutta.....	147

ESIPUHE

Vesitiereitit Vuoksen vesistön alueella ovat eri ajanjaksoina luoneet oman erityispiirteensä kylien asutuksen muodostamisessa, ihmisten liikkuvuudessa ja elannon hankinnassa.

Liperin ja Rääkkylän rantakylien kehitystä voidaan seurata pitkältä ajanjaksolta laivaliikenteen alkutaipaleelta ja puunuiton muutoksissa aina näihin päiviin saakka.

Vesiväylä on pysynyt samana, paitsi vuosikymmenten aikana uiton tarpeita varten on parannettu uittoväylät vastaamaan nykyistä tehokkaampaa hinauskaluston käyttöä kuljetuksissa.

Suuri taloudellinen merkitys koko maakunnan alueella on lähes ympärivuotinen syväväylällä tapahtuva liikennöinti Joensuun syväsataman ja Saimaan kanavan välillä.

Merenkulkuviranomaisten jo puolentoista vuosisadan ajan ylläpitämät väylien turvalaitteet, majakat, kummelit ja viittajärjestelmät ovat tarjonneet kaikille vesillä liikkujille vapaan kulkuoikeuden käyttää avovesikaudella merkittyjä väyliä. Matkustajalaivaliikenteelle se on merkinnyt suunnitelmallista aikataulun mukaista reittiliikennöintiä.

Liperin ja Rääkkylän rantakylien asukkaat pääsivät jo 1800-luvun puolivälin jälkeen tekemään kaupunkimatkvoja, kun matkustajalaiva Impi poikkesi kerran viikossa kylien laitureissa. 1900-luvun alkuun mennessä laivaliikenne kasvoi, kun uusia laivayrittäjiä tuli kilpailuun mukaan. Merkittävimmän ja pitkäaikaisimman jakson matkustajalaivaliikenteen historiassa teki savonlinnalainen Kerttu -yhtiö - myöhemmin Saimaan Höyrylaiva Osa-keyhtiö - joka liikennöi Savonlinnan ja Joensuun välillä lähes kuudenkymmenen vuoden ajan.

Yhtiön laivat Orivesi I ja Orivesi II sekä Punkaharju, joilla tehtiin turvalliset kaupunkimatkat, paikalliset asukkaat muistavat hyvinä kokemuksina. Myös laivoilla kauppoihin kuljetetut tavarat, saaristoon tuleva päiväposti ja vesiliikenne eläinkuljetuksia myöten ansaitsevat kylähistoriassa oman tarkastelunsa. Monille Rääkkylän ja Liperin miehille yhtiö tarjosi työpaikat kesäkausiksi.

1960-luvun alusta alkoi matkustajalaivaliikenne hiipua. Samoin irtouiton loppumisen Pyhäselän saariston alueella vähensi uiton vesikuljetusta, mikä taas vähensi kausityöpaikkoja. Työn perässä jouduttiin muuttamaan lähikaupunkeihin ja Helsingin seudulle.

Saaristoluento tarjosi myöhemmin Liperin ja Rääkkylän rantakylille laaja vapaa-ajan asumista. Monet täältä pois muuttaneet perheet palasivat kotiseudulleen viettämään kesälomiaan. Lisäarvona Liperin ja Rääkkylän kunnat saivat sisäministeriön myöntämän saaristo-osakuntaoikeuden.

Historiikki-työn tukemisesta esitän kiitokset Liperi-Seuralle, sen puheenjohtajalle Esko Jokiniemelle ja sihteerille Pentti Kuokkaselle, heidän luvallaan kirja voidaan julkaista seuran sivuilla. Paksuniemen historiikki-työryhmän jäsenille esitän kiitokset avusta lähdeaineiston kokoamisesta ja kirjahankkeen eteenpäin viemisestä. Historiikkiin kirjoittaneille esitän kiitokset: Matti Turuselle, Seppo Piroselle, Matti Linervolle, Erkki Kiiskiselle, Matti Kettuselle ja Arto Koposelle. Kiitos oikoluvusta ja kieliasun tarkastuksesta Matti Kettuselle ja Riitta Parkkiselle.

Kirja Laivaliikenteestä ja uittoperinteestä Liperin ja Rääkkylän vesillä 1860 - 2000 on voinut toteutua, koska julkaisua ovat rahoittaneet useat yhteistyökumppanit. Kaikille teille kiitos tuestanne.

Liperissä kesäkuun 2. päivänä 2014

Raimo Virkkunen

SAIMAAN VESISTÖN LIIKENTEEN KEHITYKSESTÄ LIPERIN JA RÄÄKKYLÄN VESILLÄ 1830 - 2000

Raimo Virkkunen

Liperin - Rääkkylän vanhin tie

Tieyhteys Liperin ja Rääkkylän välillä on ollut jo 1600-luvulla. Aluksi oli vain jalankulku- ja ratsastuspolku. Tie Taipaleelta Liperin kirkon ja Tutjunniemen kautta Rääkkylään ja Kiteelle onkin eräs Pohjois-Karjalan vanhimpia teitä. Kyseessä on osa ikivanhaa reittiä, jota kuljettiin Laatokalta Pohjanmaalle ja Ruotsiin saakka. Eräänä vaikeutena matkan varrella oli Tutjunniemen ja Rääkkylän välinen 6,5 km:n pituinen järviavaus.

Sotatiestä yhdystieksi 1700-luvulla

Muistitiedon mukaan venäläiset Isovihan (1714 - 21) aikoina rupesivat rakentamaan Pohjois-Karjalaan kesäteitä. Mahdollista on, että Taipaleen – Kiteen tie näihin aikoihin sai alkunsa. Kiessalon kylässä tämän tien varrella kallioon hakattu vuosiluku 1717 sopii hyvin ilmoittamaan tien raivaamisvuotta. Koska tie tehtiin sota-ajan tarpeita varten lyhyessä ajassa, lie nee se jäänyt kovin puutteelliseksi. Tästä sotatiestä tuli vähitellen yleinen maantie, ja sen varrelle perustettiin kestäkievareita matkalaisten levähdyspaikoiksi. 1700-luvun puoliväliin mennessä tämä tie oli kehittynyt Liperin ja Kiteen väliseksi yhdysmaantieksi. Kievari- ja kyytilaitos toimi noin sadan vuoden ajan 1700-luvun lopulta alkaen Liperin - Kiteen välillä. Tutjunniemen kievari (Heikkilä) mainitaan vielä vuonna 1861.

Liikennöinti Jänisselän ylitse tapahtui Rääkkylän Paksuniemen ja Liperin Tutjunniemen välillä. Lossiveneet hoitivat liikennettä, ja lossarit asuivat tiettävästi ainakin ajoittain matkan varrella sijaitsevassa Hyytsaaressa. Tuliniemi -nimi (Tiilinniemiessä) on ilmeisesti peräisin tältä ajalta, koska merkkivaloa tarvittiin liikennettä varten.

Maksut perustuivat aluksi vapaaehtoisuuteen. Rääkkyläläisten Juhana Taavitsaisen ja Antti Makkosen sovittua vuonna 1759 Kiteen pitäjän kanssa liikennöimisestä lautan kulku kävi vakituiseimmalle pohjalle. Veneet olivat melko suuria. Vuodelta 1772 on tieto tilatusta veneestä: ”Viisilaitainen, kuusi syltä pitkä, varustettu sillalla, kolmella airoparilla, peräsimellä ym”. Jänisselän ylittävä lossiretti toimi 1780-luvulle saakka.

Lähde: Tutju kylä Saimaan latvavesillä. (toim. Jukka Kauppinen).

Tutjun saariston talvitiet

Ikivanha rahdin ajoon tarkoitettu talvitie tuli Heinoniemeltä Rääkkylän Hämeenselän yli Jänisselän kautta Tikansaareen, Tikankannaksen poikki Suursaareen ja siitä Pyhäselän yli Joensuuhun. Suursaaren matkalaisten majapaikasta on Otto Kotilaisen arkistossa valokuva vuodelta 1907. Varsinkin Joensuun tammikuun markkinoihin mentiin tätä reittiä ja saatettiinpa ajaa vielä myös huhtikuun markkinoihin.

Toinen talvitien reitti kulki Oravisalon Hernevaaran Kuittisen talon kohdalta jälle Tutjun-

niemen Tiiliniemeen, mistä Roukalahden Immolan Lappalaisen ohi Pieneen lahteen ja sitten Pyhäselkää pitkin Kaskesniemen kautta Joensuuhun. Jäätiet pidettiin viitoitettuna kunnan toimesta vielä 1960-luvun alkuun saakka.

*Lähde: Aira Kuronen Kaupantekoa Tohmajärvellä
Haastattelu Pentti Kinnunen Roukalahti, 2001*

Voinviejät soutivat kauppatuotteensa Lappeenrantaan

Vanhan vesitiereitin käyttö avovesikauden aikana Saimaan latvavesillä antoi maalaisille mahdollisuuden kuljettaa voilastinsa etelän kaupunkeihin, joissa voitiin luvanvaraisesti tehdä kauppaa ja erityisesti voim kysynnällä saatiin tuotteesta hyvä hinta. Pitkä vesitaival Lieksan perukoilta Lappeenrantaan saattoi kestää useita päiviä.

Vasta v. 1848 Joensuun kaupungin perustamisen jälkeen voitiin maalaisten vilja- ja voituotteet myydä ja välittää kaupunkiin tulleeille kauppiaille. Samoihin aikoihin v. 1842 sallittiin ostaminen maaseudulta. Matkustelevat ylösostajat, ns. voisaksat, porkaalit, ostivat lähinnä kotieläimiä ja voita ja myivät ne edelleen Pietarissa tai kotimaan kaupungeissa.

Eräs pielisjärveläisten voim soutajien kertomus kuvaa matkan vaiheita Pyhäselän ylittävää reittiä pitkin Saimaan vesistöä alas päätyen Lappeenrantaan:

Leikattiin vuosiluku 1834.

Vakava nuottivene liukui hiljakseen pitkin Pyhäselän rannikkoa Tutjunniemen kärkeen pyrkien. Perässä meloi hyvinvoiva nuorenlainen isäntämies Juho Nevalainen eli ”Raha Jussi”, ylähangalla veteli hänen rotevakasvuinen torpparinsa Vaseli ja alahangalla – ruokapalkoiltaan – muudan ”reissumies”, joka Pielisensuusta 1) Nykyinen Joensuun kaupunki oli pyrkinyt veneeseen Lappeelle mennäkseen. Keskivene oli täynnä voikorvoja ja pyttyjä, kokkatuhdolla Vaselin takana – lekottivat piimäleilit, ja muut matkatarpeet. Vaikka vettä alkoi tihutua, ei siinä hätäilty, sillä eihän näillä reissuilla ensi kertaa oltu. Voita oli Raha Jussi Vaselin kera jo monena kesänä soutanut milloin mihinkin kaupunkiin, tavallisemmin kumminkin Lappeenrantaan.

Hyvät sattuvat tälläkin matkalla ilmat: ei kovin paljon sadellutkaan ja myötätuulet veivät venettä melkein itsestään. Päästiin ajoissa Lappeenrantaan.

Lähde: Katkelmia Halinkannan historiasta.

Kirj. Kaarlo Gummerus

Ilmar Talve Suomen kansan kulttuuria,

Maakauppa ja kulkukauppa



Saimaan vesistökartta vuodelta 1859 TVH, Kansallisarkisto.

Purjealuksista höyrylaivojen kauteen

Höyryaluksien käyttöönotto Saimaan vesistöliikenteessä 1800-luvun lopulla merkitsi uuden aikakauden alkamista kaupan- ja liikenteen alalla. Purjealuksista siirtyminen höyryalusten käyttöön vei kuitenkin usean kymmenen vuoden siirtymäajan. Purjealusten etuna pidettiin suuria selkivesiä, joissa myötäisillä tuulilla voitiin varsin nopeasti taittaa järvi- tai paaleet. Haittana kuitenkin olivat kapeat sokkeloiset väylät, joita ei vielä ollut perattu, ja joissa alusten ohjailukyky heikkeni merkittävästi.

Purjelaivakauden aloittivat joensuulaiset liikemiehet Antti Juhana Mustonen (1810 - 1877), kauppiasveljekset Simon ja Petter Parviainen ja liikemies J. C. Cederberg. Heidän purjelai- vansa kulkivat lautatavaralastissa Pyhäselän Tutjun saariston väylää myöten Rääkkylän Ora- visalon Savonselän puoleista reittiä pitkin Saimaalle ja edelleen ulkomaiden merisatamiin. Kehitys vei varsin nopeasti laivarakennuksen teräsrunkoisein aluksiin, joihin asennettiin halkokäyttöiset höyrykoneet. Samat liikemiehet aloittivat höyrylaivaliikenteen harjoittami- sen jo 1850-luvulla rahdaten lautoja ja lankkuja Saimaan kanavan kautta maailman markki-

noille. Liikemiesten joukkoon liittyi joensuulainen kauppias Olli Pitko, jonka laivat ja lotjat välittivät etelän satamiin maalaisilta ostettuja halkoja ja voita.

Merkittävin lähireitti oli Joensuun ja Puhoksen välillä aina 1920-luvun lopulle saakka. Alkavaa laivaliikennettä voitiin vain ihailla väylän varsien kylissä ja aprikoida, mitä taloudellista vaurautta puutavaran myynnistä vesistön varren asukkaat pitkällä aikavälillä voisivat hyötyä. Laivanrakennusteollisuus syntyi vanhojen ruukkien ja konepajojen yhteyteen, kuten Paul Wahlin konepajalle Varkauteen ja Puhoksen konepajalle Kiteelle höyrylaiva Ilmarisen synnyinsijoille. Laivanrakennuksen rinnalla Saimaan vesistöjen varrella toimivat monet talollisten omistamat puurunkoisten alusten rakennusvarvit 1900-luvun alkuvuosikymmeniin saakka. Niissä rakennettiin tervahöyryjä ja hinattavia lotjia. Ensimmäinen tervahöyry valmistui A. Lappalaisen varvilla 1920-luvun tietämissä Liperin Roukalahdella, mistä se siirtyi Rääkkylän ja Liperin osuusmeijereiden tilaamana yhteiseen käyttöön kermojen kuljetusaluksiksi lähivesille.

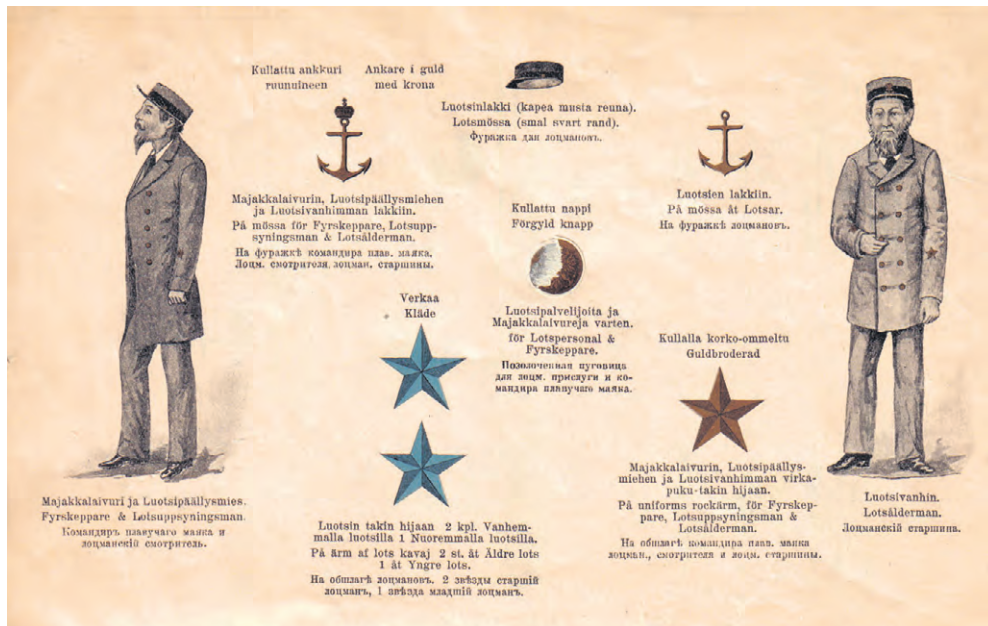
Tervahöyryihin asennettiin pienet höyrykoneet, jolloin kattilaa voitiin lämmittää kuivilla haloilla. Muuhun ruumatilaan lastattiin rahtitavaran kuljetuksiin puutavaran lisäksi halkoja. Lotjien käyttötarkoitus palveli pelkästään puutavaran ja halkojen kuljetuksia ja lotjien mitoitus oli suunniteltu Saimaan kanavan suluissa liikkumista silmällä pitäen.

Uusi aikakausi toi vesiliikenteen myötä kyläkunnille monipuolista työtä ja osaavia ammattilaisia. Yhtä lailla talolliset pääsivät myymään metsiään pystykauppoina, jolloin leimikoista korjuun ja mitan jälkeen saatiin puutavaralle sovittu hinta ja tekijälle rahana maksettava palkka. Kaiken alkulähteenä olivat runsaat metsävarat, joita alettiin hyödyntää tervakauden jälkeisinä aikoina pitkin laajan Saimaan vesirikkaita alueita.

Väyliä suunnittelu ja rakentaminen Luotsi- ja majakkalaitoksen alaisuudessa

Alkavan puunuiton ja matkustajalaivaliikenteen tarpeita varten syntyi 1840-luvulla Saimaan vesistöliikennettä palvelevat väylärakenteet, maamerkkeinä toimineet kummelit, linjataulut ja myöhemmässä vaiheessa loistot.

Saimaan vesistön mittaustyöt aloitettiin v.1857. Väylätyöt tehtiin suurilla luotsiveneillä, joissa oli kuusi soutajaa. Monet veneiden soutajista päätyivätkin luotsilaitoksen palvelukseen loistojen hoitajiksi tai luotsin tehtäviin. Alkuaikoina majakat olivat petrolikäyttöisiä. Luonnonkivistä rakennetut ja valkoisiksi maalatut väylämerkit ovat jääneet kylien vesistöjen varsilta näkymään huomattavana kulttuurihistoriallisena arvona. Lappeenrannan ja Joensuun välillä Keisarillisen Senaatin alaisuudessa toiminut Luotsi- ja majakkalaitos vastasi sulan veden ajan väyliä turvallisuuden ylläpitämisestä.



Luotseilla ja majakkapalvelijoilla oli työn kuvaan kuuluvat virkapuvut. Kuvan lähde Luotsi ja majakkalaitoksen käsikirja 1905

Joensuun luotsiasema

Joensuun luotsiasema oli osa Saimaan luotsipiiriä, joka perustettiin Saimaan pääväylien valmistumisen jälkeen 1868. Toimintaa Saimaan luotsipiirissä johti Luotsi- ja majakkalaitoksen luutnantti Bror Konrad Wahlroos. Hän luonnosteli johtosäännön Saimaan luotsipiirille ja suunnitteli luotsiasemien sijainnit. Yksi näistä luotsiasemista oli Joensuun luotsiasema, jossa toimi vanhempi ja nuorempi luotsi. Joensuussa oli kaksi luotsiasemaa samassa rakennuksessa Sihtalasssa. Joensuun ylempi luotsiasema hoiti väylätyöt ja luotsaukset Pielisjoella. Joensuun alaluotsiasema hoiti väylätyöt Pyhäselällä aina Rääkkylän Kivisalmen ja Savonselän pohjoispäässä sijaitsevan Vuosalmen kattaneella alueella, ja myös mahdolliset luotsaukset Joensuusta Savonrannan Vuokalaan, jossa oli seuraava luotsiasema ja luotsin vaihtopaikka. Joensuun luotsiaseman tehtäviin kuului laivojen luotsauksen lisäksi viittojen ja merkkien kunnossapito, loistojen hoito, kummeliin ja linjataulujen maalaus sekä valaistus.

Joensuun alapuolen luotsit Kalle Litmanen vanhempi, myöhemmin poika Ate Litmanen ja Shet Sopanen asuivat Hasaniemessä ajanjakson 1916-1962. Luotseilla oli omat moottori-veneet ja valtion viittavene käytössään ja talvisäilytyksessä. Molempien luotsien tonttien rannalla sijatsivat myös luotsikopit ja reimarivarastot. Rääkkylän Vuosalmelle päättyvä väylänhoito vaati myös luotsien majoitusta lähialueella. Turpeisensaaren Westmanin talo oli keväisin luotsien yökortteeripaikka.

Joensuun luotsiasema ei ole enää toiminnassa.

Saimaan luotsipiiriä johdettiin Savonlinnasta Luotsiylihallituksen alaisuudessa. Luotsipiirillä oli tarkastusala s/s Saimaa, joka valmistui v. 1893 ja teki tarkastuskäynnit koko Saimaan alueella.

Alus oli alkujaan mustarunkoinen, mutta se sai valkoisen rungon värin todennäköisesti 1920-luvulla.

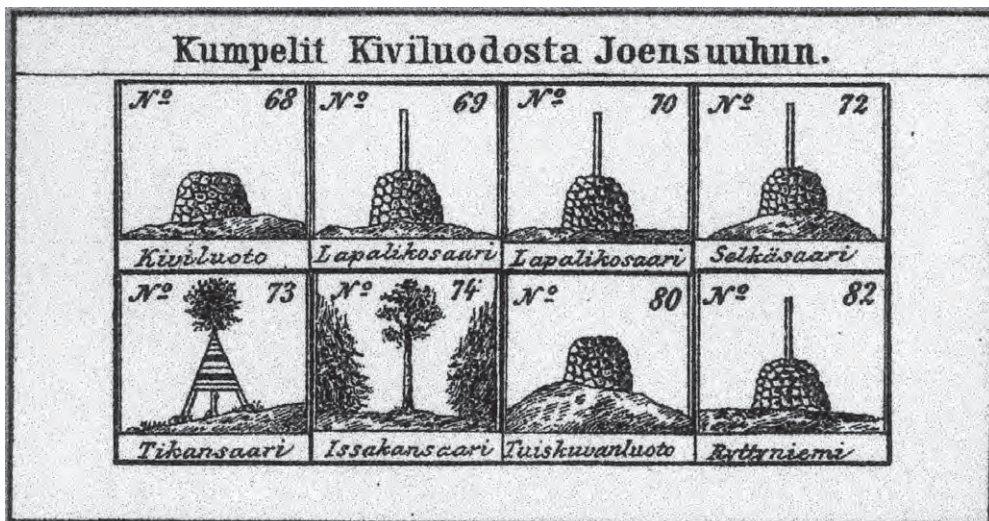
Luotsipiirin päällikkönä Saimaa-aluksella toimi 1947-58 merikapteeni K. R. Wikstrand, jonka isä, Liperin kihlakunnan vouti A. R. Wikstrand omisti aikanaan Ollilan tilan Tutjunnie-

men Mustalahdessa, jota alettiin kutsua myös Voutilaksi. Laiva poikkasi muutamia kertoja kyläreissulla Mustalahden rannassa. Vuotuiset tarkastuskäynnit Saimaa-laivalla suuntautuvat Joensuuhun ja edelleen Pielisjoelle. Laiva poikkasi Hasaniemen ns. tehtaan laituriin, mistä tehtiin vierailuja luotsien kodeissa.

Muutaman Saimaa-aluksella palvelivat konepäällikönä Tutjun Aholan tilalta Unto Kinnunen ja luotsin tehtäviin siirtynyt Lauri Immonen Roukalahden Hautakankaalta.



Luotsilaiva Saimaa juhraliputettuna noin vuonna 1917.



Väyläkartta Joensuun alapuoleiselle väylälle valmistui suomenkielisenä v. 1866 majuri K. Lönneströmin toimesta. Se sai nimekseen ”Purje Väylä Kartta Saimaan vesillä Kiviluodosta Joensuuhun”. Merkitty väylä kulki Joensuusta Pyhäselälle Liperin Pesolansaaren ja Laakeensaaren välisestä Kainuunsalmesta mutkittelevana reittinä Jänisselälle ja tästä edelleen Rääkkylän Arvinsalmeen. Väylä jatkui Savoncelän puolelle Vuosalmeen. Toinen uusittu painos kartasta otettiin v. 1923.

Saimaan vesistön höyrylaivaliikenteen 100-vuotishistoriassa K. J. Karttunen selvittää Tutju-Roukalahti Saariston väylän rakennetta seuraavasti:

Jänisselän ja Pyhäselän välillä on Joensuuhun mentäessä kolme reimattua reittiä, joita laivat kulkee:

- 1) Läntinen Roukalahden mantereen ja Matinsaaren välistä, missä on suuri määrä huvila-asutusta.
- 2) Kainuunsalmen reitti, joka on suurin, Matinsaaren ja Pesolansaaren välistä. Siitä kulkee hinaajia tukkilauttoineen.
- 3) Itäinen reitti, enimmäkseen käytetty nykyisin, Pesolan Tikan ja Suursaaren välillä. Siitä liikennöivät matkustajalaivat ja hinaajat.

Väyläselvityksessä ja reimariluettelossa mainittiin huomautuksena: Osa reimattua, kummelit paikallaan Liperin kiviluodolla, Tutjunniemessä, Tikansalmessa, Pesolansaarella ym. Maamerkkeinä olivat luonnonkivistä rakennetut valkoiseksi maalatut kummelit ja linjamerkit, jotka saattoivat olla yksittäisiä puita tai erikoisia rakennuksia, kuten Pesolansaaren tuulimylly ja Tutjunniemen kievari. Vanhat väylämerkit palvelevat yhä vesiliikennettä, ja ovat kylien vesialueilla huomattavana kulttuurihistoriallisena arvona.



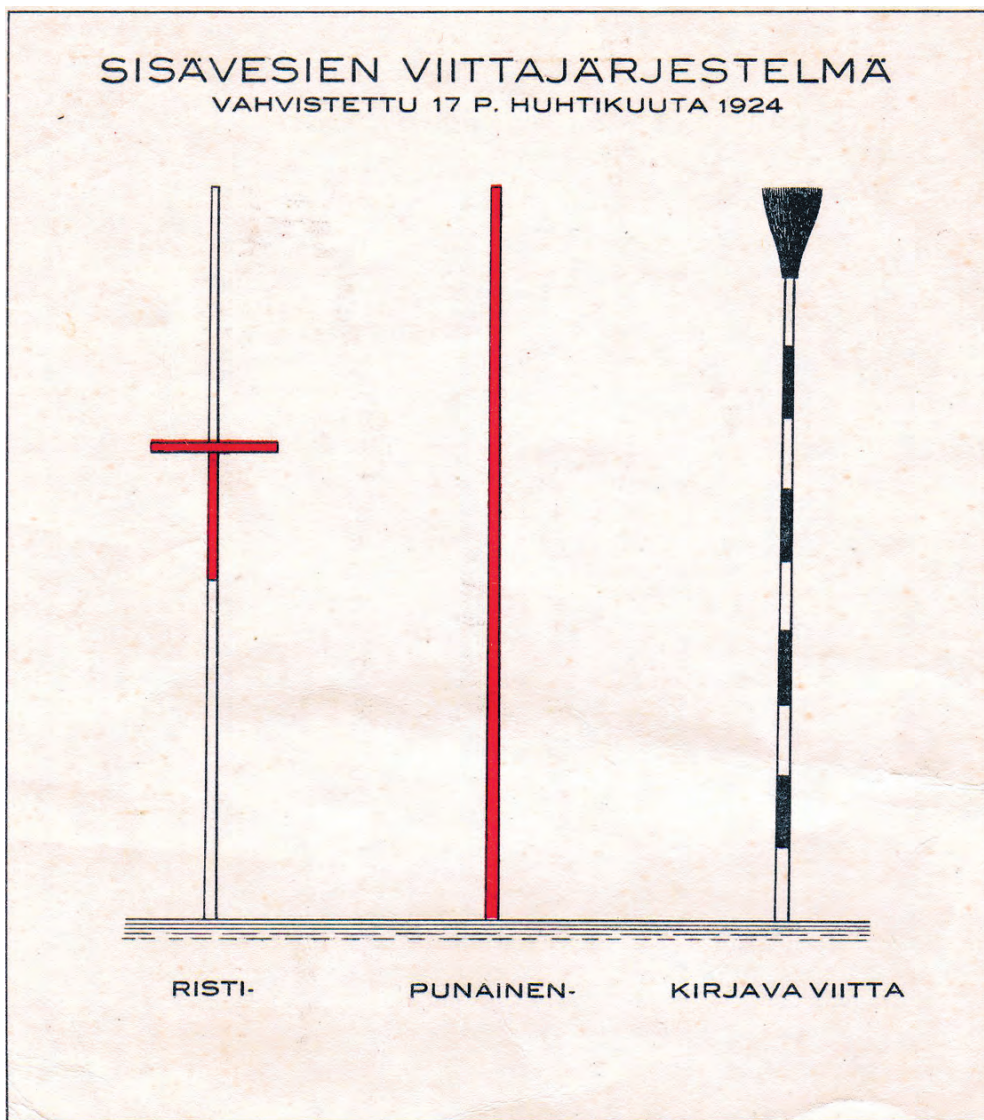
**Linjamerkki
Pesolansaaren
Kainuunsalmen-
sa, rakennusvuosi
1890-luvulla.**



Reimariluettelo Joensuusta Vuosalmeen asti on säilynyt alkuperäisessä muodossaan (Joensuun luotsipaikan arkistossa). Reimariluettelon asiakirja on laadittu joulukuun 10. 1891 Lappeenrannassa ja sen on allekirjoittanut Gustaf Majander.

Kapteeni Majander toimi luotsilaiva Saimaan päällikkönä ja johti tutkimustyötä Luotsi- ja majakkalaitoksen alaisuudessa. Reimariluettelo noudattaa tarkasti aikaisemmin laadittua majuri Lönneströmin purjeväyläkarttaa. Kartta osoittaa Liperin Arvinsalmen ohii kulkevaa väylää kohti Vuosalmea, jonka varrelta lähtee reitti Liperin Leppälahteen ja edelleen Ristin-pohjaan.

Majakkalaitoksen ylihallituksen toimittamassa käsikirjassa vuodelta 1905 väylän merkitseminen tehtiin kaksireimarijärjestelmällä: ”Matkalla vesistöä ylöspäin tulee kirjavan reimarin jäädä oikealle (Stysboard). sileän taas vasemmalle (babord). Wirtaa pitkin alaspäin kuljettaessa päinvastoin.”



Lateraaliviittamerkit sisävesillä.

Reimarit valmistettiin talven aikana tietyn kokoisista kuusipuista, mitkä keväällä maalattiin värisymboleilla. Reimarien tyveen asennettiin noin 2 metrin pituisia korkkipuita ja päähän porattiin reikä, joilla ne ketjun varassa laskettiin kivipainon mukana väylän karttakohteeseen.

Puisista reimareista luovuttiin 1960-luvun lopulla, jolloin siirryttiin tehdasvalmisteisiin la-teraali- ja kardinaaliviittajärjestelmiin.

Loistot Liperin Tutjunniemen alueella

Unto Kinnunen

Matalat väylät 2,4 m

810a. Linjaloisto Venäläissaari, Venäläissaaren KA-niemessä Pyhäselällä. Valkoinen teräsbetoni loisto, valmistui 1915. Alkuaan petrolikäyttöinen, nykyisin aurinkopaneelilla toimiva loisto

810b. Linjaloisto Laakkeensaari. Laakkeensaaren pohjoispuolella Pyhäselällä. Valkoinen teräsbetoniiloisto, 8 m korkealla terästornilla, jonka pohjoispuolella valkoinen linjataulu, valmistui 1945.

800 Harmaasaaren sektoriloisto, valkoinen teräsbetoniiloisto, musta-valkoinen jalusta. Pyhäselällä, valmistui 1917. Alkuaan petrolikäyttöinen, nykyisin aurinkopaneelilla toimiva loisto (Luotsi- ja majakkalaitoksen aikainen perinteinen majakka).

790.Tikansaaren sektoriloisto Tikansaaren länsiniemellä, Tikansalmessa. Valkoinen pylväsloisto kiinnitetty lautarakenteiseen kojuun betonijalustalle. Valmistui 1944 aikaisemmin petrolikäyttöinen, sitten aurinko paneelilla toimiva ja nykyisin sähköverkkoon kytkettynä.



Venäjänsaaren majakka on rakennettu vuonna 1916. Kuva Raimo Virkkunen.



Tikansaaren majakka tehtiin vuonna 1944. Kuva Pentti Vänskä.

Loistot Rääkkylän Oravisalon ja Varpasalon alueella

Joensuun – Savonlinnan väylälle Kuhakiven vilkkumajakka n. 1928 ja Savonselän puolelle ja Vuosalmeen n. 1928.

Syväväylä 4,2 m

573. Ristiluoto sektoriloisto, karilla Tutjunniemen eteläpuolella, Jänisselällä. Valkoinen betoniloisto nelikulmainen. Valmistui 1943.

569. Rantasaari sektoriloisto, Rantasaaren eteläpuolella Arvinsalmessa. Betonijalustalle kiinnitetty teräspylväs. Lyhty ja sektorilait pylvään päässä. Rakennettu 1969.

800. Harmaasaaren sektoriloisto, valkoinen teräsbetoniloisto, musta-valkoinen jalusta. Pyhäselällä, valmistui 1917. Alkuaan petrolikäyttöinen, nykyisin aurinkopaneelilla toimiva loisto (Luotsi- ja majakkalaitoksen aikainen perinteinen majakka).

790. Tikansaaren sektoriloisto Tikansaaren länsiniemellä, Tikansalmessa. Valkoinen pylväsloisto kiinnitetty lautarakenteiseen kojuun betonijalustalle. Valmistui 1944 aikaisemmin petrolikäyttöinen, sitten aurinkopaneelilla toimiva ja nykyisin sähköverkkoon kytkettynä.



Laakkeensaaren majakka vuonna 1916.

MATKUSTAJALAIVA- LIIKENTEESTÄ RÄÄKKYLÄN JA LIPERIN VESILLÄ 1860 - 2000

Kun joensuulaisten kauppiaiden hankkimien matkustaja-alusten määrä kasvoi ja Joensuun Pielisjoen kanavointi valmistui alkavan metsäteollisuuden tarpeita varten, muuttui samalla maakunnan kylien asukkaiden matkustustapa säännöllisten laivaliikenteen aikataulujen myötä, kun kaupunkimatkat saatiin tehdä joustavasti ja turvallisesti.

Rääkkylän Hypönniemen ja Hernevaaran kylän kulkuyhteydet

Martti Tolvanen

Rääkkylän Oravisalon Hypönniemen ja Hernevaaran kylien asukkaat pääsivät hyötymään ensimmäisinä vesiliikenteen tarjoamista palveluista 1870-luvulla. Kun laivaliikenneyhteys avattiin Joensuun ja Savonlinnan välille, Oravisalon saarella ei ollut yhtenäistä tiestöä. Tiepohjat, joita kuljettiin, olivat kinttupolkuja ja veivät yleensä talosta taloon. Laivalla päästiin jo Joensuuhun ja Savonlinnaan, kun Joensuun Höyrylaiva Oy oli aloittanut v. 1875 säännöllisen laivaliikenteen Joensuu - Savonlinna välillä.

Ensimmäinen alus oli tällä linjalla höyrylaiva Impi. Se sai ottaa 100 matkustajaa ja siinä oli 12 hevosvoiman höyrykone. Joensuusta se lähti joka maanantai ja perjantai klo 6.00, Savonlinnasta tiistaisin ja lauantaisin: Joensuun matkustajasatamassa Impi -laivalla oli nimikkolaiturinsa Joensuun matkustajasataman päässä Valppaan rannassa, mistä oli lyhyt matka torille. Impi oli lyhyt alus ja paha keinumaa tuulella, minkä vuoksi se syksyisin joutui pitämään sääpitoa saarten suojissa. Erityisen pahoja sille olivat Samppaanselän ja Paasiveden aallokot.

Impi kuljetti ihmisten lisäksi myös eläimiä ja tavaraa. Se poikkesi kerran viikossa Savonselältä Hypönniemen rykissä, niin kuin laivalaitureita silloin kutsuttiin. Ryki sijaitsi Kaitasalmessa ja myöhemmin Ihalansalmessa Juho ”Junno” Sidenšnören (sittemmin Säiniö) rannassa nykyisen Varpasaloon johtavan maantiesillan vieressä ja se tunnettiin Junnon rykinä.

Samaan aikaan Impi -laiva poikkesi myös Hernevaaran laiturissa. Kylälaisten laituri sijaitsi Savonselän puolella ns. Lietteen rannassa. Hyvin usein laituria jouduttiin korjaamaan kylälaisten voimin jäiden aiheuttamista vaurioista. Laiturin ja kiviarkun jäänteitä on havaittavissa vielä Veikko Kähkösen tilaan kuuluvassa kotirannassa.

Matkustajalaivat IMPI ja TUULIKKI liikennöivät Liperin Leppälähdessä

Raimo Virkkunen

Joensuuta kotisatamanaan pitäneet matkustajalaivat IMPI ja TUULIKKI liikennöivät myös Liperin Leppälähdessä. Impi liikennöi päivittäin linjalla Joensuu - Leppälahti ja myöhem-

min Ristinpohjan välillä. Laivalaituri sijaitsi Leppälahden Pukinlahdessa. Laiva oli rakennettu v. 1866 Varkauden tehtaalla ja se oli laivarekisterin mukaan kantavuudeltaan 54 tonnia. Piimälaivana kutsuttu IMPI sopi hyvin ajan kuvaan maalaistuotteiden toimittajana kaupunkiasiakkaille. Laiva siirtyi Joensuun Höyrylaivaosakeyhtiön omistuksesta kaupalla Petter Parviaiselle v. 1895, missä se jatkoi liikennöintiä samoilla reiteillä vuoteen 1907. Impi -laivan komentosilta oli avoin. Ruorikoneisto oli avotilassa, missä kipparin piti ottaa vastaan tuulet ja sateet. Liperin Ristinpohjassa toimineesta Siikakosken Verkatehtaasta otettiin rahtia ja matkustajia alukselle.

Hl Ahti Joensuu - Savonlinna reitillä 1890 – 1901

Huomattavin Puhoksen Konepajan valmistamista aluksista oli joensuulaisen kauppiaan Petter Parviaisen tilaama alus oli hl Ahti. Se rakennettiin tasasaumaan v. 1890 ja oli mitoiltaan 25,20 x 5,00 x 2,00 m, koneen teho 94 ind. hv ja kantavuudeltaan noin 63 n.r.t. Laivan suunnittelussa otettiin huomioon matkustajien mukavuus ja lastin 55 tonnin vetoisuus.

Aluksi se kulki vv. 1890 – 1901 reitillä Joensuu - Savonlinna kolme kertaa viikossa.

Ahti kiemurteli 1890-luvulla Savonlinnaan ensin Pesolansaaren, Kulmaniemen, Rääkkylän Hernevaaran, Salonnen ja Liperin kautta Savonrantaan, josta mentiin Puhokseen ja sieltä Vuokalan kautta Enonkoskelle.

K.I. Karttusen lähteissä mainitaan laivan eri vaiheista:

Ahti oli kantavuudeltaan 40 n.r.t ja paljon käytetty laiva. Sitä käyttivät mieluisesti Rääkkylän ja Kiteen asukkaat, joilla ei ollut sen mukavampaa pääsyä kaupunkiin. Kun Ahti siirtyi Puruvedelle, niin sitä kaivattiin entisen reitin varrella.

Myöhemmin se kulki 1902 – 1910 reitillä Joensuu - Viipuri kerran viikossa.

s/s Tuulikki Joensuu – Puhos reitillä 1917 - 1919

Liperin ja Rääkkylän vesillä liikennöi myöhemmin Cederbergin Tuulikki -laiva. Linjan päätepisteenä mainitaan v. 1904 – 1919 olleen Joensuu – Puhos. Jossakin vaiheessa laiva liikennöi Ristinpohjan ja Leppälahden reitillä.

Karjalainen kuvaili Tuulikkipäin toukokuussa 1904 näin:

Sunnuntai-iltana saapui tänne Varkauden tehtaalta kauppahuone Gustaf Cederberg & Co:n omistama uusi höyrylaiva ”Tuulikki”. Se on erittäin sievä ja siron näköinen ja varustettu 25 hevosvoiman koneella ja saavuttaa ilman lastia helposti 19 km. nopeuden tunnissa. Lai-vassa on jokainen neliometri käytetty hyvin. Huomautamme waan että yhtä hyvin etu- ja takakajuutat ja kansihytit owat erittäin tilawat ja siistit. Laiwa alkoi kulkuwuoronsa eilen ja tulee kulkemaan Ruokolahdella, Rääkkylässä Leppälahdessa. Kuopiosta matkustawat voivat tulla Kuopion höyrylaivalla Wihtarin rantaan ja siitä 12 km maitse Leppälahteen, josta ”Tuulikki” warhain aamulla lähtee Joensuuhun päin.

Lähteissä mainitaan, että Tuulikki laiva aloitti purjehduskauden toukokuun 28. päivänä 1917 tuoden tavaraa Rääkkylän Osuuskaupan Haapasalmen myymälälle, missä sijaitsi kyläjään laivalaituri.

Lokakuussa 1918 alus ajoi sumussa karille Samppaanselällä. ”Kello 7.30 ap. törmäsi laiva sa-keassa sumussa aivan hiljaisella vauhdilla vedenalaiselle karille Kasinlinna -nimisen luodon lähellä Voiniemen laiturin edustalla”, selosti Tuulikin päällikkö Aleksanteri Frantsi haveria. Vaikka vauhti oli ”aivan hiljainen” laiva sai vuodon ja upposi peräpäästään välikannen tasol-le. Matkustajat soudettiin pelastusveneillä läheiseen saareen.

Tuulikki saatiin nostetuksi ylös, ja vuoto tilapäisesti tukittua: hinaaja Kyllikki lähti sitä Var-
kauteen viemään korjattavaksi.

Haverin saaton yhteydessä sattui ikävä hukkumisonnettomuus, missä laivan apulaiskoneen-
käyttäjä Juho Rosti tuntemattomasta syystä joutui yön aikana laivan ankkurissa ollessa ve-
den varaan. Häntä ei etsinnöistä huolimatta löydetty. Viikon päästä tapahtumasta vainaja
löydettiin Niinisaaren päästä hukkuneena.

Vielä s/s Tuulikki -laiva liikennöi 1919 Puhokseen, josta siirtyi liikennöimään Savitaipaleen
ja Lappeenrannan välille.

Kun mikkeliäinen Höyrylaiva Oy oli aikeissa ostaa s/s Tuulikin, päätti yhtiökokous suo-
rittaa laivalle kuntokartoituksen ennen lopullista ostopäätöstä, joka tehtiin Joensuussa G.
Cederbergin sahan rannassa marraskuun 18 päivänä 1919.

Tarkastuskertomuksessa esitettiin mm: s/s Tuulikki on rakennettu v. 1904 Paul Wahl & Co;
laivaveistämöllä ja konepajalla Varkaudessa. Aluksen mitat ovat seuraavat: pituus 22 m, le-
veys 5,01 m sekä syvässä kulku 1,6 – 1,8 m.

Rakenteeltaan alus on täyskannellinen. Keulassa sijaitsevat laivamiesten asunnot, joihin
käynti on suoraan etukannelta. Sen jälkeen tulee 3. luokan salonki ja perämiehen hytti. Näi-
den takana on 2 m pitkä lastiruuma, johon mahtuu noin 100 – 150 säkkiä. Peräkannella
umpinaisen osan takana on ruokasali ja naisten salonki.

Koneisto, johon kuuluu 1 kpl 157 ind hevosvoimainen höyrykone suihkulauduttajalla. Aluk-
sen koneenhoitajan ilmoituksen mukaan on kattila hyvässä kunnossa sekä sen halkomenekki
5 – 6 syltä metrin pituisia sekahalkoja 24 tunnin täydessä kulussa. Laivan varustetasoon
kuului keittiö, WC, matkustajien hytit ja kapteenin ja koneenhoitajan hytit.

Tuulikki -laiva oli suunniteltu rahdin kuljetusten lisäksi matkustajien mukavuudet huomi-
oon ottaen palvelemaan maaseudun asukkaita ja kauppiaita parhaalla mahdollisella tavalla.



*Lähteet: Joensuun Kaupungin historia I Kalevi Ahonen sivut 334-350 ja 579 laivarekisteri
Suomen maa VIII Kuopion lääni v 1927.*

Antti Asikainen muistelmat Työväen Muistitiedon säätiö Työväen Arkisto

Saimaan vesistön höyrylaivaliikenteen 100-vuotishistoria

Esko Pakkanen: Hurma ja Kaukaan muut laivat

HI Liperi aikansa höyrylaivojen parhaimmistoa

Vuonna 1907 syntyi liperiläisten isäntien perustama Liperin Höyryvenhe Osuuskunta, joka tilasi aluksen välittömästi Varkauden konepajalta ja laiva sai nimekseen LIPERI.

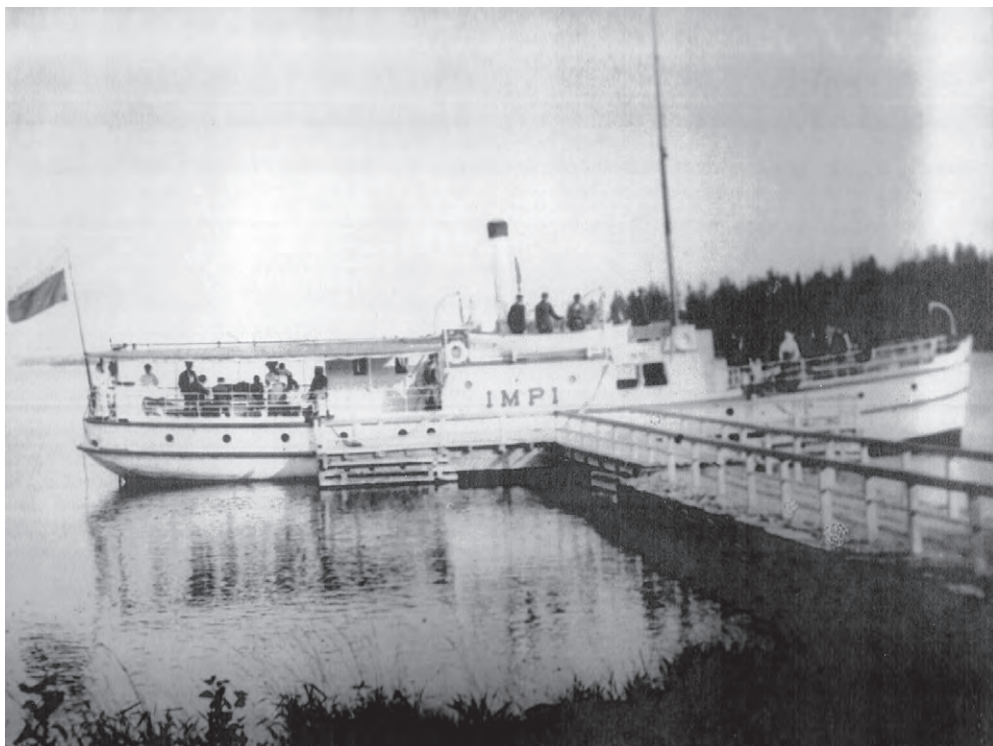
Osuuskunnan hallitukseen kuuluivat mm. herastuomari K. Kervinen, maanviljelijä Pekka Hirvonen, lautamies Juho Jokinen. Alusrekisterin mukaan laivan kantavuus oli 68 t, kokoluokassaan varsin reilunkokoinen alus, jossa oli katettu yläkansitaso.

Siihenmahtui yli 200 matkustajaa, joille oli varattu hyttejä ja salonkeja. Laiva asetettiin Joensuu - Savonlinna reitille, mutta se poikkesi myös Siikasalmella, Ristinpohjassa ja Tutjunniemessä.

Uudelle laivayritykselle riitti asiakkaita alkuvaiheessa, mutta pian alkoivat taloudelliset vaikeudet ja osuuskunta hakeutui konkurssiin. Laivan pakkohuutokaupasta osti v. 1912 savonlinnalainen Kerttu Osakeyhtiö ja muutti laivan nimeksi Orivesi II. Osuuskunta sai kuitenkin pakkohuutokaupasta rahaa, että pääsivät kutakuinkin omilleen.

Liperiläiset eivät luovuttaneet laivayrittäjyydestä, vaan vuotta myöhemmin perustivat uuden yhtiön, ja hankkivat höyrylaiva Nurmeksen, joka oli rakennettu Varkaudessa v. 1887. Laivayhtiön hallitukseen kuuluivat Siikasalmen koulun johtaja B. Enwald, opettaja K. H. Kiiskinen, nimismies V. J. Chydenius ja maanviljelijä Herman Karjalainen. Nimikin muutettiin Liperiksi. Laiva jatkoi liikennöintiä entisillä reiteillään noin 15 vuoden ajan, jonka jälkeen se myytiin v. 1928 Kuopioon Höyryvenhe O.Y. Soisalolle matkustajaliikenteeseen.

Seuraavat kuvat ovat Leena Sopasen kokoelmista:



Höyrylaiva IMPI: Laituri paikka ei ole tiedossa.



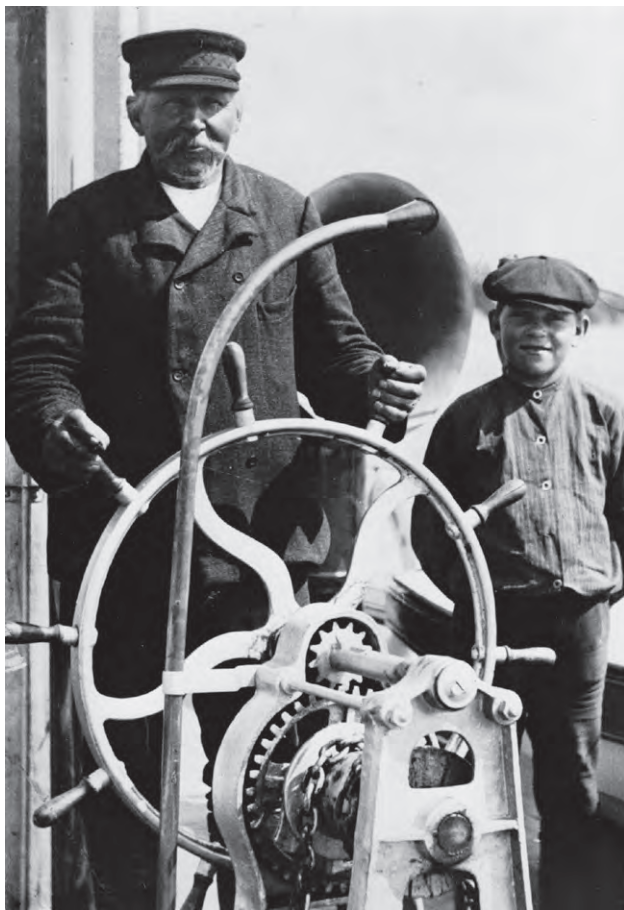
Höyrylaiva TUULIKKI.



Höyrylaiva LIPERI.

Tunnolliset laivamiehet

Laivaliikenteen loistoajoilta on säilynyt kaksi Antti Sopaselle annettua työtodistusta, joissa kerrotaan hänen HI IMPI -laivan palveluksesta v. 1893 ja 1908 väliseltä ajalta. Antti Sopanen s. 12.2.1852 Rantasalmella muutti puolisonsa Anna Sofia Karhun s. 23.10.1862 kanssa Liperin Leppälahteen talo n:ro 20. Myöhemmin perhe muutti Savonrannan puolelle Kirvesmäkeen. Antti Sopasen poika Shet Sopanen toimi Joensuun alapuolen luotsiaseman luotsina vuosina 1929 – 1962.



Impi -laivan ruorissa Antti Sopanen ja poikansa Shet Sopanen 1909.

Todistus

Rannikkoluotsi Antti Sopanen on purjehdusajat vuodesta 1896, tähän asti palvellut allekirjoittaneella vanhempana laivaluotsina matkustajahöyrylaivassa "IMPI" Saimaan vesillä ja on sillä ajalla toimittanut tehtävänsä Tyydyttävästi, joka täten pyynnöstä todistetaan. Joensuussa Marrask. 18/10.1903.

A Siivonen
höyryl. IMMEN päällikkö.



TODISTUS

Rannikkoluotsi Antti Sopanen on purjehdusajat vuodesta 1896, tähän asti palvellut vanhempana laivaluotsina allekirjoittaneella vanhempana laivaluotsina matkustajahöyrylaivassa "IMPI" Saimaan vesillä ja on sillä ajalla toimittanut tehtävänsä Tyydyttävästi, joka täten pyynnöstä todistetaan.

Joensuussa Marraskuun 18. 1903

A Siivonen
höyryl. IMMEN päällikkö

Petter Parviainen & Co.,

JOENSUU.

Telegramadress:
PARVIAINEN, JOENSUU.

Joensuu

19

Luotsi Antti Sopanen on ensimmäisenä ajomiehenä toiminut omistamissamme höyrylaivoissa "IMPI" ja "SEURA" edellisessä Syyskuusta vuonna 1892- vuoteen 1906 loppuun ja jälkimmäisessä purjehduskautena 1907; mitkä laivat ovat pääasiallisesti välittäneet laivaliikettä Joensuun ja Ristinpohjan välillä ja satunnaisesti myöskin Savonlinnassa. Tällä palvelusajalla on hän käyttäytynyt kaikin puolin kiitettävästi sekä tehnyt tehtäviään moitteettomasti ja on hän nyt vapaa palveluksestamme laivan myynnin takia. Kunnan miehenä ja taitavan luotsina mainitulla välillä esitämme sentähden näntä uuteen samanlaiseen toimeen. Joensuussa 23 päivänä Huhtikuuta 1908

Petter Parviainen



Petter Parviainen & Co
Joensuu.

Luotsi Antti Sopanen on ensimmäisenä ajomiehenä toiminut omistamissamme höyrylaivoissa "IMPI" ja "SEURA" edellisessä Syyskuusta vuonna 1892 - vuoteen 1906 loppuun ja jälkimmäisessä purjehduskautena 1907, mitkä laivat ovat pääasiallisesti välittäneet laivaliikennettä Joensuun ja Ristinpohjan välillä ja satunnaisesti myöskin Savonlinnassa. Tällä palvelusajalla on hän käyttäytynyt kaikin puolin kiitettävästi sekä tehnyt tehtävänsä moitteettomasti ja on hän nyt vapaa palveluksestamme laivan myynnin takia. Kunnan miehenä ja taitavana luotsina mainitulla välillä esitämme sen tähden häntä uuteen samanlaiseen toimeen.

*Joensuussa 23 päivänä huhtikuuta 1908
Petter Parviainen Co*

Uusia reittejä Rääkkylän vesille

Kanavoimis- ja väylän perkaustyöt saivat uutta puhtia Oriveden alueella kun Pielisjoen kana-voimisesta tehtiin päätös maaliskuun 7. päivänä 1874. Jo seuraavana vuotena 1875 joensuulaiset kauppiat kävivät anomassa Kivisalmen kanavoimista, joka oikaisisi reittiä Saimaalle. Esitys sai odottaa vielä kolmekymmentä vuotta ennen kuin päästiin hanketta toteuttamaan. Rääkkylän kunta antoi esityksen valtion päättäjille Kivisalmen kulkuväylän avaamisesta, johon valtion puolelta tuli myönteinen päätös ja työt aloitettiin v. 1907. Kanavan kulkuväylä perattiin 15 m leveäksi pohjasta, joka saatiin samalla tasolle kuin Saimaan kanavassa. Kanavatyön aloittamisella oli laajakantoiset vaikutukset, kun samanaikaisesti löydettiin kanavan työmaalta malmilohkare, joka johti myöhemmin Outokummun kuparikaivoksen alullepanoon.



Malmilohkareita Kivisalmissa 1908. Otto Trustedt. Kuva: Elinkeinoelämän arkisto, Mikkeli.

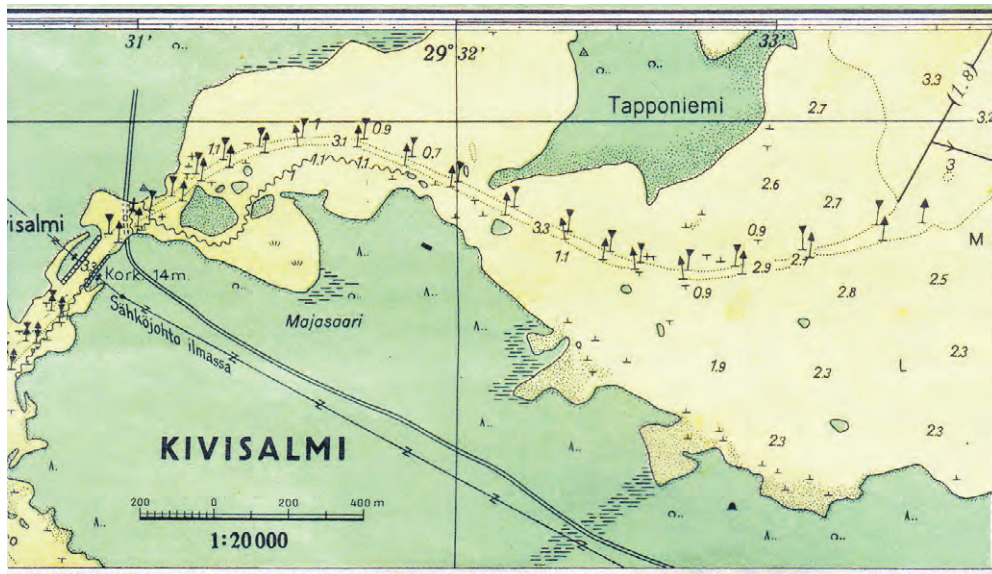
Laivaliikennereitit kattavat koko pitäjän

Vesiväylien tärkeydestä kertoo vuonna 1927 ilmestynyt Suomenmaa V111 Kuopion lääni sivulla 258 Rääkkylän pitäjähistoriaa esittelevässä osassa:

"Maanteitä on vähän, rautateitä ei ensinkään. Mutta Rääkkylän tapaisessa, vesien pirstomassa pitäjässä korvaavat tämän puutteen jossain määrin vesiväylät. Avoveden aikana on Orivesi tärkeä laivaliikennereitti, jota pitkin paljon matkustaja- ja hinauslaivoja, proomuja ja tukkilauttoja kulkee molempiin suuntiin. Lähes kaikki pitäjän kylät ovat silloin jokapäiväisessä laivayhteydessä Joensuun ja Savonlinnan kanssa. Laitureita on Paksuniemessä, Vuorilahdella, Vänskärnarrassa, Voiniemessä, Leskelässä, Hypönniemes-

sä, Kivisalmella, Pässiniemessä, Hernevaarassa, Niemisessä, Taivalsuussa, Kyyrönniemessä ja Majaniemessä. Joensuuhun on Kirkonkylästä vesitse n. 40 km. Lähin rautatieasema on Hammaslahti, jonne kirkolta on n. 28 km, kesäisin maanteitse 38 km”.

Kivisalmen kanava valmistui 1910 Kivi- ja Ritosalmia syventämällä. Eri lähteissä mainitaan kanavan valmistuneen v. 1911. Laivaväylä Joensuusta Savonlinnaan lyheni 15,5 km. Höyrylaivaliikenne siirtyi tälle lyhyemmälle ja suojaisemmalle reitille. Rääkkylän kirkonkylän Vänskän laiturin käyttö tuli merkitsemään kirkonkylän kauppiaille ja muulle väelle entistä joustavampaa liikkumista kesäaikaan saarten ja Joensuun kaupungin välillä. Samalla laitureita tuli lisää Leskelä, Tervaniemi, Voiniemi, Kivisalmi, Pässiniemi ja Paksuniemi. Liikenne helpottui Oravisalosta ja Varpasalosta Rääkkylän kirkolle. Siihen saakka matkaa Rääkkylän kirkolle tehtiin sulan veden aikana joko vesitse soutaen tai jalkapatikassa Oravisalon Piironiemeen ja siitä soutuveneellä Hämeenselän yli Vuorilahteen tai Vänskänniemeen. Rääkkylän etelänpuoleiset rantakylät Jaamalta, Haapasalmelta ja Sangenlahdelta käyttivät Puhokseen menevän reitin varrella Haapasalmen laituria.



Kivisalmea esittävä merikartan osa Saimaan vesistö 1972.

Orivesi -laivat yöpyivät Voiniemen, Hypönniemen ja Heinoniemen laitureissa

Savonlinna - Joensuun reiteillä liikennöivät Orivesi -laivat mitoittivat aikataulunsa siten, että saman päivän aikana voitiin tehdä edestakainen matka Joensuuhun Rääkkylän Varpasalosta, Hypönniemestä tai Heinoniemen kylältä.

Oravisalon Pyssysalolla kotitilallaan asuva Kauko Hakulinen s. 1922 muistaa höyrylaivojen aikaiset kaupunkimatkat. Orivesi -laivat yöpyivät Varpasalon Voiniemen laitureissa. Lähtöaika Joensuuhun oli aamulla klo 4.10. Kaupunkimatkaan piti varustautua noin tuntia aikaisemmin ennen laivan lähtöä, kun omasta kotirannasta soudettiin veneellä noin parin kilometrin pituinen järvitaival Lapalion saaren sivuitse Voiniemen laituriin. Parhaimpina vuosina Pyssysalon kylän osan asukasluku oli noin sadan henkilön paikkeilla. Kaupungista tuodut tavarat oli helpompi rahdata venekuljetuksena kuin kärrytietä pitkin Kivisalmen laiturilta. Sitä paitsi Kivisalmen laivalaituri oli Oravisalon puoleisella rannalla ja vasta sota-aikana saatiin armeijan ponttoonilossi salmen ylitykseen.

Laivat poikkesivat kerran tai pari kertaa viikossa Hypönniemessä, jossa ne myös yöpyivät.

Samoin Orivesi -laivat yöpyivät Rääkkylän Heinoniemessä, mutta laivojen lähtöajoista Kaukolla ei ollut tarkempaa muistikuvaa. Hirvosten sukutarinaa kertovassa teoksessa Voiniemen hovi ja Hirvoset. Taito ja toimi-erään suvun vaiheita 1738-2012. 2013. (toim.) Marketta Holopaisen ja Seija Morrin kertomuksissa mainitaan Orivesi -laivojen yöpyneen kerran viikossa Voiniemen laiturissa. Hovin isäntä Onni Hirvonen teki työmatkoja Joensuuhun avovesikauden aikaan laivoilla. Myös laivojen henkilökunta sai käydä peseytymässä hovin saunassa.

Lähteet:

Haastattelu: 26.11.2013 Kauko Hakulinen Oravisalo Pyssysalo

Haastattelija: Raimo Virkkunen



Matkustajalaiva s/s Paasivesi Kivisalmen laiturissa 1970-luvun lopulla. Kalle Kolehmainen kotialbumi

Laivantulolle Pässiniemeen

Oravisalon puoleinen Pässiniemen laituri sijaitsi Hämeenselän lahdessa Halosen rannassa. Laituri oli tärkeä etappi Vannilan ja Hernevaaran kylän asukkaille. Laivan tuloa laituriin muistelevat Toivo Hirvonen ja Sulo Ilvonen Vannilan kylältä.

Kun laiva huuti Kivisalmeen, sitä lähdettiin pyörällä polkemaan laiturille. Tärkeä tehtävä oli viedä laivasta heitetty kiinnitysköysi laiturin pollariin. Monta kertaa jäiden lähdettyä jouduttiin laituria korjaamaan.

Hernevaaran kylän Metsäpirtin tilalla lapsuutensa ja nuoruusvuotensa asunut Inkeri Pitkänen kertoi kesäajan laivojen kulusta: Punkaharju -laiva poikkesi pääsääntöisesti Hernevaaran Lietteen kivilaiturissa.

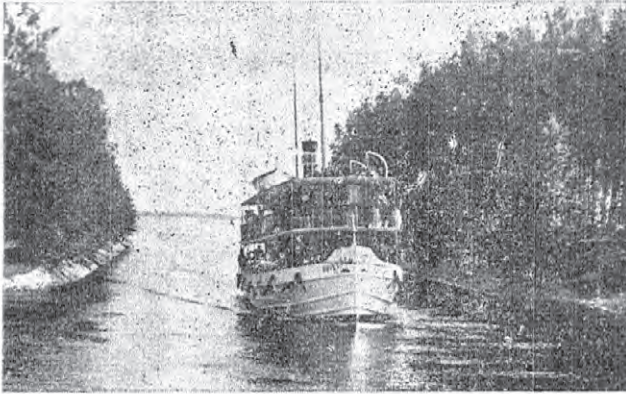
Rääkkylän Osuusmeijerin 50-vuotishistoriikissa mainitaan mm. kuljetusten kehityksestä seuraavaa: ”Kuljetuskulujen halventamiseksi hankittiin meijerille omia veneitä ja vivuilla varustettuja kuormarattaita, jotta vähempivaraissillakin oli tilaisuus tehtävään tarttua. Suuren helpotuksen vesien takaisiin kuljetuksiin toi kilpaileva laivaliikenne, joka halvensi kustannuksia ja toi kermat nopeammin tuoreina meijerin laituriin”.

Rääkkylän Osuusmeijeriltä oli tullut esitys Liperin Osuusmeijerille yhteisestä laivan hankinnasta v.1918, jonka molempien meijereiden hallitukset hyväksyivät ja päättivät ostaa teravahöyryaluksen.

Meijerien yhteinen Sulo -alus palveli v. 1920 – 1922 ajan maitojen ja kermojen kuljetuksissa meijereille.

Paksuniemen laiturin historiaan liittyy 1930-luvun puolivälin aikaan tarina kirkonkylän eliitin laivamatkoista Joensuuhun ja sieltä takaisin Paksuniemeen.

Kerrotaan nimismiehen, apteekkarin ja kirkkoherran tulleen jalkapatikassa Paksuniemen laivalaiturilta kirkonkylälle alkoholin vaikutuksen alaisena, jolloin nimismies oli kompuroinut ojanpohjia. Tilanteeseen kirkkoherra oli antanut oman kommenttinsa: ”Vaikka esivalta kaatuu, niin evankelista pysyy pystyssä.”



Näyttelyvieraat huom.!

Hl. Orivesi I, Orivesi II ja Punkaharju

välittävät liikennettä Rääkkylästä Joensuuhun, Liperiin, Puhokseen, Savonrannalle, Savonlinnaan y. m.

Ylimääräinen vuoro Orivesi II, Joensuusta—Rääkkylään lauantaina 15. 8. klo 8,30, (Roukalahden kautta.

Muista vuoroista lähemmin laivoilla ja lehdistä.

Rääkkylän maatalousnäyttelyn 1936 ohjelmakirjanen ilmoitti Orivesi I Orivesi II ja Punkaharju -laivojen liikenteestä Rääkkylässä.

Lähde Kirjapaino Osaakeyhtiö Maakunta Joensuu 1936



Rääkkylän Paksuniemen meijerin ranta ja laivalaituri 1950-luvulla.
Pirkko Hirvosen kotialbumi

Vuorilahden laituri kirkonkylän kupeessa

Rääkkylän Vuorilahden laituri rakennettiin ensisijaisesti Vuorilahden sahan ja myllyn tarpeita silmällä pitäen. Yhtä lailla se palveli matkustajalaivaliikennettä, mutta lähteissä ei ole mainintaa säännöllisistä laituriin poikkeavien laivojen aikatauluista. Tieyhteys laituriin kirkolta oli vain parin kilometrin matka, mikä oli noin samanpituisen kuin Paksuniemen ja kirkonkylän väli.

Vuorilahden sahan omisti Suomalainen Puuliike Oy. Yhtiöllä oli kaksi laivaa s/s Lokki ja s/s Rautu, jotka rahtasivat sahan tuotteita Uuraan satamaan. Puuliike omisti myös Niemisen sahan, mutta tiilitehtaan omisti siellä tiettävästi Otto Hyvärinen.

Lähde: Heikki Tarma, Kertomuksia Suursaaresta



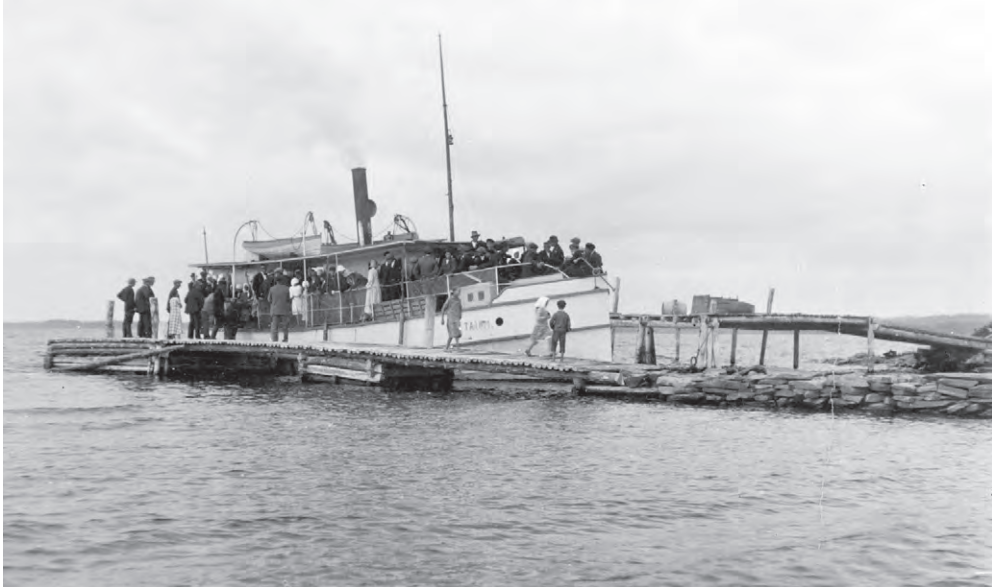
Vuorilahden laituri postikorttikuvassa todennäköisesti 1930-luvulla. Veikko Sallisen arkisto

Tutjun ja Saariston laiturit

Tutjunniemen valtamaantien päässä Tiilinniemiessä sijaitsi ensimmäinen laivalaituri Ravi-saarella. Saari ei ollut vielä pengerrytetty mantereeseen, mutta niemen kärjestä voitiin kulkea laiturille. Laivalaiturin rakensivat kyläläiset ja sitä jouduttiin usein korjaamaan jäiden aiheuttamien vaurioiden vuoksi. Korjaustarpeita saattoi syntyä myös laivan tullessa laituriin, mikäli perämies ei hallinnut tuulen aiheuttamaa sortoa laituriin kiinnityttyä.

Tiilinniemen laituriin poikkesivat matkustajalaivat, ja etenkin s/s Punkaharju -laivan liikennöinti oli vakioaikataulun mukaista. Laivojen mukana tulivat Liperin Osuuskaupan myymälän tilaamat tavarat, jotka siirrettiin hevoskuljetuksena osuuskaupan varastoon.

Laivan mitan päässä oli toinen, laivuri Jussi Lappalaisen oma laituri, missä parkkeerasivat hänen omat laivansa.



**Matkustajalaiva Taimi Tiilinniemiessä 1930-luvulla.
Kuva Väinö Mustonen**

Matkustajamäärät kasvoivat vuorolaivoilla Tutjun ja saariston alueella, mitä lähemmäksi Joensuun kaupunkia tultiin ja miten joustavaksi katsottiin suorittaa kaupunkimatkat.

Tutjulaisten käyttämä Kulmanniemen laituri oli vilkkaassa käytössä koko säännöllisen laivaliikenteen ajan. Kulman laituriin poikkesivat ennen Orivesi -laivojen liikenteen aloittamista 1900-luvun alussa s/s Impi, s/s Tuulikki ja s/s Liperi -laivat. Kylän eri suunnista johtivat kärrytiet laiturille ja muut ranta-asukkaat saapuivat veneillä laiturirantaan kaupunkimatkalle lähtöä varten. Kulmanniemen laiturin vaiheista kertoo muistelmissaan Mustalahdessa syntynyt Tauno Turunen: ”Kulmanniemiessä oli laivalaituri, jota käyttivät Savonlinna – Joensuun väliä kulkevat Orivesi -laivat. Laituria huolsi ja kunnossa piti Kalle Tahvanainen laivayhtiön avustuksella. Laivaliikenne oli pääasiallinen yhteys Joensuuhun. Laivassa kuljetettiin ihmiset ja eläimet ym. tavarat. Laivoissa matkustivat myös korttihuijarit, jotka veivät tyhmemmiltä rahat ja kellot”. Laiturin käyttöön liittyy vielä Taunon kertomus: Mustanlahden Ollila RNo 16:19 tilan omisti aikoinaan kruununvouti Aksel R. Wikstrand, jota tilaa hoiti, asui ja maata viljeli Paavo Paavilainen. Hänen tyttärensä oli Wikstrandin puoliso.

A. Wikstrandilla oli kruununvoudin virka Suojärvellä asuen Varpakylässä, missä hän omisti suuren maatilan. Karjan ja muun omaisuuden hän vei laivalla Joensuuhun, ja sieltä edelleen junalla Suojärven Varpakylään. Jo ennen aamu kuutta saapuva laiva poikkesi noutamaan matkustajat jatkaen reittiä myöten Tikansaaren laituriin noin klo 6.00 aikoihin.

Tikasta nousi laivaan monenkirjavaa joukkoa

Huvila-asukkaat viettivät pääsääntöisesti koko kesän huviloillaan ja kävivät usein kaupunkimatkalla. Hyvin usein he toivat kaupungista pyykkivasut mukanaan, missä sitten huviloitten palvelijat saivat pestä pyykit kotirannassa. Savottalaisten suuri joukko kulki laivoilla joko työmaille tullessaan tai jatkaen matkojaan toisiin maisemiin. Tikansaaren eteläkärjessä sijaitseva laituri maa-alueineen kuului Oy Kaukas Ab:n huoltovastuuseen. Laiturilta lähti kävelypolut itärantaa myöten yhtiön kolmelle savottakämpälle, joista ensimmäinen oli Karhula, sitten Sakula ja viimeisenä lautarakenteinen miehistökämpä, jota kutsuttiin ruumis-huoneeksi. Nimensä kämppärakennus oli saanut siitä, kun niputuskoneella kuollutta vainajaa jouduttiin säilyttämään pari vuorokautta kämpällä ennen viimeistä matkaansa.



Tikansaaren laituri 1930-luvulla.

Viimeiseen, mutta ei vähäisimpään Suursaaren laituriin Orivesi -laivat saapuivat jokaisena viikon päivänä klo 6.15. Laivaan tulijoita riitti savottalaisista ja saariston asukkaista. Alkuaan laiturin rakennutti omistamalleen maalle Suomalainen Puuliike Oy, jonka toiminnan loputtua v. 1920 laiturin ylläpidosta vastasi Kymi Oy. Yhtiön miehistökämpä ja työnjohtajan asunto olivat välittömässä laiturin läheisyydessä. Uittokaluston tarpeita varten Kymi Oy rakensi varastorakennuksen laiturin yläpuoliseen rinteeseen. Vielä sodan jälkeen Hallan höyryhinaajat pitivät laituria tukipaikkanaan. Laiturin käyttäjäkuntaan tuli asiakkaita myös Rauma Repolan puolelta, jolla oli tukipaikka Suursaaren länsirannalla.

Suursaaren ympärivuotinen asukasluku vuosien 1946-1947 aikana oli 106 henkilöä, ja kun tähän lisättiin lähisaarien Heposaaren ja Harmaasaaren asukasluku 49 ja kesäsavottojen satunnaiset poru-



Suursaaren laiturilla Antti ja Aino Sahlman 1935-1937.

Risto Oikarisen kuva-albumi

kat, voitiin laivaliikenteen palveluja käyttää suurella joukolla ja monipuolisilla tarpeilla. Laivat saapuivat jo hyvissä ajoin Joensuun matkustajasatamaan noin 7.50. Kaupunkiasiointiin jäi sopivasti aikaa, lähes kuusi tuntia, kun paluumatkalle laivan köydet satamasta irrotettiin puolen päivän jälkeen klo 13.00.



s/s Orivesi II saapumassa Suursaaren laituriin vakioajallaan Joensuusta noin klo 13.30.

Huvilanomistajien kiinteät laiturit Pyhäselän saariston ja Oravisalon ranta-alueilla

Laivaliikenteen kannattavuuteen vaikutti osaltaan se, että huviloiden omistajat pitivät omalla kustannuksellaan yllä omia laitureita ja käyttivät laivaliikenteen palveluja hyväkseen. Ensimmäiset Pyhäselän Saariston alueelle rakennetut arvohuvilat sijaitsivat laivareittien läheisyydessä. Monien huviloiden rakennussuunnittelussa näkyy, kuinka rannan syväys otettiin huomioon, jotta laivojen tulo järveltä voitiin helposti ohjata huvilan laituriin. Esimerkkinä arvohuvilan omistajista voidaan mainita Issakansaaren Kahilan huvila, Ripakan Pagvalen, Palosaaren Jalanteen, Lehtoniemen Turusen, Pesolansaaren A. Heinosen, Pirttisaaren Österholmin ja Heposaaren Cederbergin huvilat. Joensuulaisen kauppiaan Olli Pitkon Suursaaren eteläkärjessä ollut huvilakartanon laituri sijaitsi Murtoselän puoleisen Kaniluodon rykissä.

Rääkkylän Oravisalon Tervalahdessa sijaitsi K. A. Wegeliuksen huvilan laituri. Orivesi I -laivan laiturissa käynti on kuvattu 6.6.1915, kun alus on tullut noutamaan hopeahääpäivävieraita.

Laivayhtiöiden edun mukaista oli, että varakkaiden huvilanomistajien intressejä palveltiin hyvin, kun huviloiden laitureista nousi laivaan myös muita paikkakuntalaisia.



Tervalahden laituri.

*Lähde: K. A. Wegelius Henkilökuva –Elämäntyö 1864 –1939
Veikko Sallisen arkisto*

Höyryvenhe Osakeyhtiö Kerttu, Savonlinna

Höyryvenhe Osakeyhtiö Kerttu 1899 - 1950

Kerttu -yhtiön juuret ovat lähtöisin pienestä pikku-yhtymästä, joka syntyi v. 1891 Savonlinnan vesistökaupungin kauppiaiden And. Auvisen ja Alb. Pulkkisen, rakennusmestari Kust. Laukkasen ja pankinjohtaja Aleks. Sikiön sekä sahanomistajan J. Sihvosen Putikosta heidän tilaamastaan höyrypurresta, joka sai nimekseen Kerttu.

Yhtiö oli Saimaan matkustajalaivaliikenteen harjoittajista suurin omistajayritys, jolla oli toimintakautensa aikana useita laivoja, jotka kulkivat vuosikymmeniä samoilla reiteillä. Kerttu -yhtiön omistuksessa olivat mm. laivat s/s Mikkeli, s/s Osuuskunta, s/s Orivesi I, s/s Orivesi II ja s/s Punkaharju. Pienempiä aluksia olivat s/s Tilhi ja s/s Peippo.

Parhaita Joensuun - Savonlinnan reitin pysähdyspaikkoja olivat Enonkoski, Vuokala, Heinoniemi, Puhos ja Rääkkylä, joista runsaimmin tuli tavaraa ja matkustajia. Savonlinnalaisten kauppiaitten lähettämät tavarat lisäsivät reitin kannattavuutta.

V. 1950 Höyryvene Oy Kerttu fuusioitui Saimaan Höyrylaiva Oy:n kanssa. s/s Punkaharju -laiva palvelee uusien omistajien hallinassa yhä kotisatamassaan Savonlinnassa tehden turististeilyitä Pihlajavedelle. Rääkkylän ja Liperin kylien laitureissa liikennöivät kauimmin s/s Orivesi I, s/s Orivesi II ja s/s Punkaharju -laivat.

Orivesi I ja II -laivat Joensuu - Savonlinna reitillä

Savonlinnalaisen Kerttu-yhtiön omistamat matkustajahöyrylaivat s/s Orivesi I ja s/s Orivesi

II liikennöivät säännöllisen aikataulun mukaisesti Joensuu - Savonlinna reitillä 1923 ja 1956 välisen ajanjakson. Orivesi I, entinen Punkaharju, oli rakennettu 1901 Paul Wahl & Co:n telakalla Varkaudessa.

Vuoden 1924 purjehduskauden alussa oli Orivesi I:een rakennettu 9 hyttiä yläkannelle ja 2 alhaalle. Lisäksi siinä oli kolme salonkia ja ruokasali. Yläkannelle voitiin hytteihin sijoittaa 20 henkilöä.

Orivesi I:n päällikkönä on alkuaikoina ollut Simo Hovi.

Kerttu -yhtiön omistukseen oli siirtynyt Liperin Höyryvene Oy: omistama Liperi -laiva, ja sen nimi muutettiin Orivesi II:ksi. Laiva tuli vuorottelemaan Orivesi I:n kanssa Joensuun - Savonlinnan reitillä.

Orivesi II oli kooltaan suurempi ja se voi ottaa 10 matkustajaa enemmän väljiin suojiinsa. Hytteihin mahtui 20 matkustajaa.

142. Savonlinna—Joensuu. 		
„ORIVESI I“ & „ORIVESI II“		
15/6—15/8		
1230 ←	Savonlinna	← 2240
1450	Oravi	↑ 2025
1555	Enonkoski	1915
1630	Hanhivirta	1840
1720	Vuokala	1750
1815	Kyyrö	1655
1900	Volniemi	1610
1915	Kivisalmi	1555
1930	Vänskä	1540
1955	Pässinniemi	1515
2025	Kulmaniemi	1445
2045	Tikka	1425
2210 →	Joensuu	→ 1300

Orivesi -laivojen aikataulu 1920-luvulta. Suursaareen valmistui 1930-luvulla laituri, johon laivat poikkesivat säännöllisesti purjehduskausien ajan.

Orivesi -laivojen vieraskirjoissa ylistettiin reitin kauneutta

”Ihastuneet ulkomaalaiset matkailijat ja kotimaisetkin matkamiehet katselivat kunnioitukSELLA suuria aavoja Karjalan ulapoita Orivettä, Paasivettä, Sampaanselkää ja Pyhäselkää. He olivat tyytyväisiä laivan avariin, mukaviin suojiin, kävelykansiin ja erikoiseen ruokaan, jota kauniissa ruokasalissa tarjottiin.

Jo laivaan noustessa ihmiset tunsivat tulleen erillaiseen maailmaan. Konehuoneesta kantautunut pehmeä höyrykoneen tasainen käynti loi erityisen äänimaailman, johon savukors-teenista pöllähtänyt rasvansekainen tuoksu antoi miellyttävän tunnelman.”

Lähes neljäkymmentä vuotta yhtäjaksoinen reittiliikenne Savonlinna - Joensuu välillä Ori-

vesi -laivoilla on näkynyt tuona ajanjaksona monella tapaa vesistöliikenteen historiassa ihmisten arjessa.

Savonlinna kuten Joensuukin on ollut lähtevien laivojen satamakaupunki molempien kaupunkien syntyhetkistä alkaen. Erityisesti se on koskettanut vesistörikkaan Rääkkylän maaseudun rantakyläiden ja toisen reitin varrella olevan Liperin Tutjunniemen saariston kyläyhteisöjen elämää, mistä on muodostunut kylien erityispiirteet höyrylaivaliikenteen loistoaikoina.



Joensuu -laiva tulossa Kivisalmen kanavaan 1970-luvulla.

Kuva Oiva Kostamo/ Väinö Vaskonen

Laivaliikenne palveli avoveden kauden ajan monipuolisesti reitin varrella asuvien ihmisten jokapäiväisiä tarpeita. Laivojen aikataulut passasivat hyvin saman päivän aikana tehtyihin kaupunkimatkoihin. Rääkkylän kirkonkylän, Varpasalon, Oravisalon ja Tutjunniemen - Roukalahden saariston kylien asukkaiden käyttämät laivayhtiöiden palvelut koettiin ensiarvoisen tärkeinä.

Puhuttiin laivaliikenteen olleen reitin varren ihmisille kesäajan ainut henkireikä. Erityismaininnan ansaitsevat Kerttu -yhtiön Savonlinna - Joensuu reitillä liikennöineet Orivesi -laivat lähes neljäkymmenen vuoden ajan.

Laivayhtiön palvelukseen hakeutui Rääkkylän Oravisalon ja Liperin Tutjunniemen kyliltä kesän ajaksi useita miehiä ja naisia.

Tehtävät vaihtelivat laivan päälliköstä kansimiehen ja koneapulaisen toimiin, aina laivaemännän hoitamaan miehistön ruuanlaittoon ja matkustajien ruokapalveluihin ja kahvittamiseen.

Kansimiehestä satamakapteeniksi

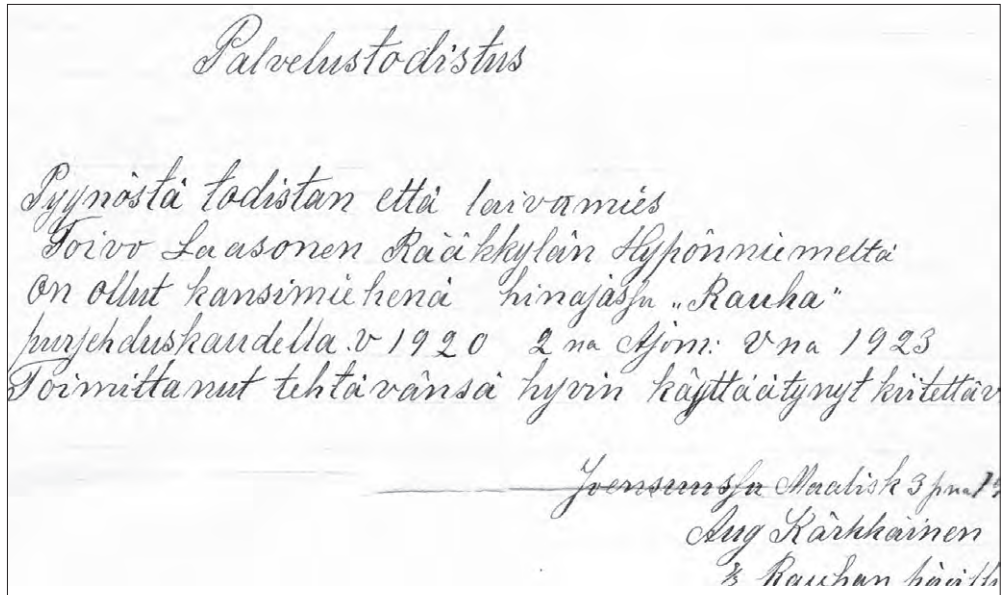
Huomattavan pitkän työrupeaman hinaaja- ja matkustajalaivoilla teki Oravisalon Hypönniemestä kotoisin ollut Toivo Laasonen.

Hän oli syntynyt 24.05.1900 Rääkkylän Oravisalossa. Toivo Laasonen avioitui oravisalolaisen (Sallilan) Tyyne Sofia Sallisen s. 11.08.1905 kanssa. Perhe muutti myöhemmin Savonlinnan kaupunkiin. Työuran viimeiset vuodet 1960 - 1970 hän toimi Savonlinnan kaupungin satamakapteenina ja Merenkulkuhallituksen määräämänä kauppa-alusten aluksenmittaajana Savonlinnan mittauspiirissä.

Esko Laasonen ja Veikko Sallinen kertoivat Oravisalon kyläperinteen tiimipalaverissa 2010

muisteluitaan naapurikylällä asuneesta laivamiehestä. Päällikön tunsivat kaikki reitin varrella asuneet paikkakuntalaiset ja kesäsavotoilleen Liperin saaristoon tulleet tukkilaiset. Talven aikana Toivo Laasonen osti kyläläisiltä halkoja ja ajatti laiturin tuntumaan, josta ne kesän kuluessa tarpeen mukaan kärrättiin laivan poksiin.

Laivamiesuransa Toivo Laasonen oli aloittanut v. 1920 kansimiehenä Aktiebolaget Kaukas Fabrikin omistamassa s/s Rauhasa. Kun laivapalvelusta oli kertynyt kahdelta purjehduskaudelta, muuttui pesti seuraavana vuonna 1923 ajomiehen tehtäviin samalla laivalla. Palvelusajalta työnantaja Kaukaan liikennepäällikkö H. Koskinen ja s/s Rauhan päällikkö Aug. Kärkkäinen kirjoittivat erikseen työtodistuksen kiitettävän arvosanoin.



Palvelustodistus

*Pyynnöstä todistan että laivamies Toivo Laasonen Rääkkylän Hypönniemeltä on ollut kansimiehenä hinaaja "Rauha" purjehduskaudella 1920 – 22
Ajomies vna 1923.*

*Toimittanut tehtävänsä hyvin ja käyttäytynyt kiitettävästi
Joensuussa Maaliskuun 3 pna 1924*

*Aug Kärkkäinen
s/s Rauhan päällikkö*

Millainen oli Rauha - aikansa vahvin Saimaalla? Esko Pakkasen toimittamassa teoksessa "Hurma ja Kaukaan muut höyrylaivat" kerrotaan hinaaja Rauhan historiaa. Gustav Cederbergin ja toisen joensuulaisen kauppahuone Petter Parviaisen tilaama hinaaja Rauha rakennettiin 1878 Viipurin konepajalla. Laivan teknisistä ominaisuuksista ja liikennöinnistä Saimaalla on muutamia mainintoja:

Rovi raudasta, on pituudeltaan 85 jalkaa, suurin leveys 17 jalkaa, sekä syväyskulku 7 jalkaa perässä.

Sisustus. Yksinkertainen kajuutta Kapteenille, hytti konemestarille ja skanssi miehistölle, keittiö, kosetit, ruokakaappi ja kaapeöikatti sekä pienempi lastiruuma, sellainen mikä tila sallii.

Höyrykone Woolfin systeemiä lauhtuttajalla, iso silinteri 32" pieni silinteri 16" iskun pituus 18" vastaten suunnilleen 60 Hevosen voimaa. Kaikki osat tehdään vahvoiksi ja hyvistä aineista.

Höyrykattila suunnitellaan 60 puudan työpaineelle ja tehdään kokonaan parhaasta ruot-

salaisesta pannulevystä takorautaisin tuubein sekä kokeillaan ennen laivaan asentamista. Mittakirjan (22.5.1878) mukaan Rauha oli 25,2 metriä pitkä, 5,1 metriä leveä ja sen vetoisuus oli 28 nettorekisteritonnia.

Cederbergin Rauhalle riitti monipuolisia hinaustehtäviä Saimaalla. Laiva hinasi alkuaikoina Lauritsalan ja Joensuun välillä sahatavaralla lastattuja lotjia, joita kauppahuoneella oli 25. Myös ulkopuolisia lotjien hinauksia suoritettiin.

Kun alus uusittiin Kaukaan aikaan talvella 1923, sen uusiksi mitoitiksi tuli 25,95 x 5,40 metriä, nettovetoisuudeksi 19 rekisteritonnia.

Rauha oli iso ja vahva hinaaja; se oli valmistuessaan Joensuun, mahdollisesti koko vesistön, vahvin alus. Vahvana laivana Rauha oli pystyvä jäiden särkijä ja niinpä se oli usein ensimmäisiä kulkijoita, josta lehdet keväisin kirjoittivat.

Raimo Virkkunen muistaa Tikansaaren savotta-ajoiltaan höyrylaivojen viimeisiä kulussa olleita kesiä. Kun hinaaja Rauha saapui vielä 1950-luvulla Tikansaareen nippukuormien noutoon ja poikkesi Tikankämpän laituriin, jossa miehistö saunoi kämpän saunassa, sai alus savottalaisten huomion ja mielenkiinnon komealla ulkomuodollaan.

Vuosina 1925 - 28 Toivo Laasonen työt jatkuivat ajomiehenä Kaukaan s/s Rotevassa, mistä työtodistuksen kirjoitti kiitettävin arvosanoin yhtiön liikennepäällikkö Koskinen.

Höyryvenhe Osakeyhtiö Kerttu Savonlinna, uusi työnantaja

Kahdeksan vuoden kokemus metsäyhtiön hinaajalaivojen ajomiehenä loi uutta pohjaa siirtymiselle työhön matkustaja-aluksille. Toivo Laasonen oli perustanut perheensä Rääkkylässä, mistä hän muutti uuteen kotikaupunkiin Savonlinnaan.

Höyryvenhe osakeyhtiö Kerttu oli vuodesta 1927 alkaen uusi työnantaja, mistä kertovat yhtiöltä saadut työtodistukset

Toivo Laasonen on palvellut matkustaja-höyrylaivassa "Orivesi II" ajomiehenä vuosien 1927–1928 purjehduskaudet, toimittuaan tehtävässä kiitettävällä huolellisuudella ja ahkeruudella sekä käytöksessään osoittanut raittiutta ja kaikin puolin moitteettomuutta, josta tämä todistukseksi annetaan.

*Savonlinnassa Jouluk. 11 p. 1928
Höyryvenhe Osakeyhtiö Kerttu
pp. O. A.*

Savonlinna tammikuu 16 p:nä 1930

Toivo Laasonen on vuoden 1929 purjehduskautena palvellut ajomiehenä (luotsina) matkustaja-höyrylaivassa "Orivesi II", väylällä Savonlinna – Joensuu, 6 kuukautta 19 päivää. Raittiina ja muutenkin kiitettävän käytöksen ohella on hän osoittanut kiitettävää huolellisuutta tehtävissään, josta tämä todistukseksi annetaan.

*Höyryvenhe Osakeyhtiö Kerttu
pp O. A.*

Perämies Toivo Laasonen on palvellut matkustajahöyrylaivassa "Orivesi II" ajomiehenä vv. 1927- 28-29 yht. 19 ½ kk, perämiehenä vv. 1930 -31 sekä "Orivesi I:ssä" perämiehenä vv. 1932,-33,-34,-35 purjehduskaudet yhteensä 36 kk. Ja on hän koko ajan tehnyt työnsä erittäin säännöllisesti ja samalla on hän käyttäytynyt kiitettävästi, jonka täten pyynnöstä mielihyvällä todistamme.

Savonlinnassa maaliskuun 28 p:nä 1938
Höyryvenhe Osakeyhtiö Kerttu
pp Y Saukkonen

Vuorossa oli laivurin tutkinnon suorittaminen Kuopion laivurikoulussa 1930 kiitettävän arvosanoin

Tutkintotodistus

Toivo Laasonen

on suorittanut laivurintutkinnon täkäläisessä laivurikoulussa ja saanut allamainituissa oppiaineissa seuraavat äänet:

Suomenkielessä	8
Laskuopissa	10
Mittausopissa	10
Merenkuluopissa ja merimiestaidossa	9
Asetuksissa	9
Purjepiirustuksessa	9
Höyrykoneopissa	7
Kirjanpidossa	10
Äänien summa	72

Englanninkielessä 6 ääntä

Ruotsinkielessä 6 ääntä

Määrätystä varsinaisten oppiaineiden korkeimmasta ääniluvusta 10 kussakin oppiaineessa eli yhteensä 80 ääntä, on tutkittava saanut *Suomen kielen taito kaksikolme (72) ääntä*, jonka vuoksi hänen tietomääränsä merkitään arvosanalla *Kiitettävä*

Kuopion laivurikoulussa 16 p:nä *huhti* kuuta 1930.

Otto Huttunen
johtaja
v. t.

Laivurikoulun kurssitodistus vuodelta 1930.

Laivurikoulun jälkeen laivuri Toivo Laasonen Savonlinnan kaupungista haki valtioneuvostolta erivapausteitse lupaa toimia perämiehenä sisävesistön matkustajalaiva-aluksissa samoin oikeuksin kuin aliperämiehen kirjan haltija, minkä anomuksen johdosta merenkulkuhallitus on vaaditun lausuntonsa antanut

Annettu Helsingissä, 26 päivänä kesäkuuta 1930

Valtioneuvosto on tänä päivänä itsellensä esittellyttänyt tämän anomuksen ja katsonut hyväksi oikeuttaa hakijan, laivuri Toivo Laasonen toimimaan perämiehenä sisävesistön matkustaja-aluksissa samoin oikeuksin kuin aliperämiehen kirjan haltija.

*Kauppa- ja Teollisuusministeriö (leima)
P. V. Heikkinen*

Perämiehestä laivan päälliköksi

Uralla eteneminen vuosien mittaan näkyi Toivo Laasonen ansioluettelossa matkustajalaivojen päällikkönä yhtäjaksoisena ajanjaksona 1936 – 1954.

Osoituksena Merenkulkuhallituksen myöntämä päällikön kirja.

Sisävesilaivan päällikön tehtävät alkoivat Toivo Laasosella vuonna 1936 Säämingin Saariston Höyrylaiva Osakeyhtiön palveluksessa, mistä kertoo hänelle myönnetty työtodistus.

Toivo Laasonen on ollut päällikkönä omistamassamme matkustajalaivassa "Kalla" purjehduskausina 1936 ja 1937 16 kuukautta ja 20 päivää. Tänä aikana "Kalla" kulki säännöllisiä päivittäisiä edestakaisia matkoja Savonlinnan ja Särkilahden välillä sekä muita satunnaisia matkoja. Edellä mainitulla ajalla on Toivo Laasonen osoittanut kiitettävää käytöstä, ahkeruutta ja työkuntoa toimiessaan niinkuin laivan ohjauksessa ja hoidossa sekä raittiina esiintymisessä, josta tämä hänelle Toivo Laasoselle nyt tämän purjehduskauden loputtua pyynnöstä annetaan.

*Säämingissä tammikuun 15 päivänä 1938
Säämingin Höyrylaiva Osakeyhtiö
Huugo Sairanen
Toimitusjohtaja*



Toivo Laasonen Orivesi II:n komentosillalla Kollin matkalla 24.6.1954. Kuva Kari Laasonen.

Talvisota vei miehen rintamalle

Toivo Laasonen osallistui talvisotaan Kollaan rintamaosuudella. Reservin kersantiksi hänet oli ylennetty 26.05.1940.

Kollaan taisteluista hänelle on myönnetty kunniamerkki Kollaanristi. Sotien jälkeen työt jatkuivat Saimaan Höyrylaiva Osakeyhtiön palveluksessa.

Höyryvenhe Osakeyhtiö Kerttu sulautui savonlinna-



Merenkulkuhallitus

tekee tiettäväksi: että laivuri Toivo Laasonen laivurikoulun perustamisesta Kuopioon 3 päivänä toukokuuta 1929 annetun asetuksen 7 §:n nojalla on oikeutettu toimimaan päällikkönä sisävesillä kulkevissa aluksissa samoin oikeuksin kuin se, jolla on itämerenlaivurinkirja; josta tämä hänelle todistukseksi annetaan. -

Helsingissä, merenkulkuhallituksessa, huhtikuun 21 päivänä 1936 .

Matti A. J. Oksanen



Maanviranho

Merenkulkuhallitus

tiedottaa, että merenkulkuhallituksen tänään tekemällä päätöksellä on satamakapteeni Toivo Laasonen määrätty toistaiseksi ja kunnes toisin määrätään toimimaan kauppalausten merikelpoisuudenkatsastajana Savonlinnan aluksenmittaus- ja katsastuspiirissä.

Helsingissä, merenkulkuhallituksessa, 14 päivänä maaliskuuta 1967.

Pääjohtajan estyneenä
ollessa, ylijohdaja



Tauno Niklander



Notaari



Helvi Karjalainen

KD 242/67/114.

Maksuitta.

MÄÄRÄYS TOIVO LAASOSELLE.

laiseen Saimaan Höyrylaiva Osakeyhtiöön, missä laivuri Toivo Laasonen toimi jatkui Orivesi II -laivan päällikkönä 1946–1953 vuosien ajan.

Hänelle annettu palvelutodistus kertoo tunnollisesta laivamiehestä:

Laivuri Toivo Laasonen on palvellut vv 1946 – 1953 matkustajalaiva Orivesi II:n päällikkönä reitillä Savonlinna – Joensuu.

Toimessaan on kapteeni Laasonen toiminut erittäin huolellisesti ja osoittanut hyvää käytöstä, saavuttaen sekä matkustajien, että varustajan suosion.

Savonlinnassa, maaliskuun 13 pv. 1959
Saimaan Höyrylaiva Osakeyhtiö
Y Saukkonen



Kapteeni Toivo Laasonen Orivesi II komentosillalla. Kuva Kari Laasonen.

Laivan kannelta kaupungin ja valtion virkamieheksi

1960-luvun alussa satamakapteeni, itämerenlaivuri Toivo Laasonen nimitettiin Merenkulkuhallituksen alaisuudessa toimimaan Kuopion alusmittaus- ja katsastuspiirin aluksenmittaajana. Tietävästi ennen virkaan nimitystä hänelle on myönnetty itämerenlaivurikirja. Merenkulkuhallituksen päätöksen 13. päivänä tammikuuta 1961 allekirjoittivat pääjohtaja Eero Rahola ja kansliaosaston päällikkö merenkulkuneuvos Tauno Niklander. Asiakirjasta ei käy selville, joutuiko Toivo Laasonen muuttamaan asuinpaikkaa Kuopioon vai hoidettiin virkaa Savonlinnasta käsin.

Kotikaupungissaan Savonlinnassa satamapäällikkö Toivo Laasonen nimitettiin 1. päivästä toukokuuta 1966 30. päivään kesäkuuta 1966 Merenkulkuhallituksen tekemällä päätöksellä toimimaan Savonlinnan aluksenmittaus- ja katsastuspiirissä kauppa-alusten merikelpoisuuden katsastajan varamiehenä.

Asiakirjan allekirjoittivat 3. päivänä toukokuuta 1966 pääjohtaja Helge Jääsalo ja kansliaosaston päällikkö Tauno Niklander. Vuotta myöhemmin virka yleni merikelpoisuuden katsastajan viraksi.

Lähde: Kari Laasonen kokoelmat

Laivamiehiä Oravisalosta

Orivesi II ajomiehenä toimi 1940-luvulla niin ikään Hypönniemen kylällä asunut ja täältä Savonlinnaan muuttanut Heikki Räsänen. Laivamiehen töihin hakeutui Oravisalon Kivisalimesta myös Antti Karhu, mistä kertoi hänen tyttärensä Elvi Silvennoinen os. Karhu. Antti oli Räsänen kehotuksesta laatinut Kerttu -yhtiölle kirjeen, jossa hän oli hakenut kansimiehen paikkaa Orivesi -laivaan. Perusteluina olivat olleet aikaisemmat kokemukset Viipurin laivoilta. Työhönotosta tuli varmistus, ja Antti Karhu toimi Orivesi II kansimiehenä vv. 1954 - 1958. Nuorelle Elville oli kohokohta, kun hän sai matkustaa Savonlinnaan isänsä mukana ja yöpyä laivalla savonlinnalaisen kansimiehen hytissä, joka itse meni kotiinsa yöksi.

Kyläläisten kertomaa... Aika kultaa muistot

Orivesi II -laiva oli tavanomaista hienompi, jossa laivan yläkannella matkustivat turistit ja arvonsa tuntevat matkustajat.

Sotakesänä 1942 oli laivan lämmittäjäksi komennettu pyssysalolainen Oskari Mutanen. Hän sai myöhemmin rintamamiestunnuksen, koska Rääkkylä oli sotatoimialuetta. Oskari tunsipaikalliset talot ja oman kotikonnun, mistä hän hankki laivan miehistölle voita ja maitoa.

Lieksasta lähtöisin ollut musiikin harrastaja Veikko Rämö kertoi sodan jälkeen Orivesi -laivoilla Joensuusta Savonlinnaan tehdyistä matkoista, joilla pieni joukko hanurinsoitajia viihdytti matkustajia laivan peräosan yläkannella. Ehdittiinpä tulomatkalla korkata Alkon tuliaisat, mikä näkyi varsinkin sodan jälkeen ihmisten runsaana alkoholin käyttönä.

Orivesi I:n peräosasta laskeutuivat portaat alakerran ruumaan, jota kutsuttiin roihalaksi. Siellä sankan tupakansavun ja puheensorinan seassa matkustivat mielellään savottalaiset, joiden korkatuista pöytäviinapulloista lehahti omaperäinen aromi ulkoilmaan. Kerrotaan, että muutamien Rääkkylän isäntien piti jäädä pois Joensuusta tullessa Kivisalmen laituriin, mutta muutaman jaloviinapaukun jälkeen päätettiin jatkaa matkaa Savonlinnaan ja seuraavana päivänä tultiin takaisin kotilaituriin.

Laivan alakannen peräosaan sijoitettiin maalaisten torimyyntiin menevät tuotteet ja nuotta-

miesten muikkusaaliit. Hyvin usein myöhäsyksyllä aamulaivalla nähtiin metsäkanalintujen riippuvan kansitason koukuissa, joista ne vietiin torikauppiaille myyntiin. Saattoipa jokin härkäpurakin saada teurastamolle viimeisen kyydin. Paluumatkalla laivat toimittivat kauppoihin ja savottakämppien ruokaloihin päivittäiset tarvat sekä saaristolaisten päivän postin. Kerttu -yhtiön Orivesi -laivojen lakanapyykit pestiin sodan jälkeisenä kesänä Heposaaren Virkkusessa. Yhtiö toimitti lainaan mankelin ja vaihtopyykit laivoille palautettiin Suursaa-ren laiturin kautta.

Kirkko näkyi seitsemään laivalaituriin

Piru ei viihdy tässä pitäjässä, koska kirkko näkyy seitsemään laivalaituriin. Näin sanottiin Rääkkylässä ennen.

Otsikko kuuluu sanomalehti Karjalaisen 31.8.1980 tekemään rääkkyläläisten haastatteluun, missä muisteltiin laivalaitureiden sijaintia ja laivamatkoja Joensuuhun.

Haastateltavana ollut pitkään Rääkkylässä asunut Antti Ruotsalainen kertoo laivalaitureita olleen Voiniemessä, Ihalansalmessa, Tervalahdessa, Hernevaarassa, Pässiniemessä, Kivisalmessa, Haapasalmessa, Niemisessä, Vuoniemessä, Paksuniemessä, Vuorilahdessa, Vänskän niemessä ja kauppias Hirvosen rannassa. Ruotsalaisen muistin mukaan mentiin lähinnä Joensuuhun päin, mutta myös kirkonkylän ja saarten väliä liikuttiin ahkerasti. Oravisalon ja Varpasalon saarilla oli aikoinaan paljon asukkaita, neljä koulupiiriäkin yhteen aikaan, kertoi lehtihaastattelussa Ruotsalainen.

Toinen haastatelluista, emäntä Hilda Lehvonen Oravisalosta muistaa, että laivoilla oli matkustajina eläimiä. Hevosia, lehmii ja lampaita vietiin teuraaksi kaupunkiin samassa kyydissä, niin ikään saattoi hyttien seinillä riippua lintuja ja jäniksiä, joita rääkkyläläiset sitten perillä myivät.

Ei aika pitkäksi käynyt, vaikka laivamatka kesti yhteen suuntaan kaksi - kolme tuntia. Siihen aikaan ihmisillä oli aikaa.

Matkalla tarjottiin, juotiin kahvia, ja miehet taisivat silloin tällöin hääriä korttipakan kimpassa. Yleensä naapureille sanottiin jo ennen reissua, että lähdepäs sinäkin mukaan, olisi hieman rattoisampi matka.

Oma lukunsa oli laivan tulo johonkin laituriin. Se oli kullakin seudulla tapaus. Kansa tuli vastaan laiturille. Hypönniemellä ja joskus Varpasalossakin laivat olivat yötä. Tällöin laiturista muodostui ennen kaikkea nuorten kohtaustapaikka, kertoi Hilda Lehvonen lehtihaastattelussa. Samassa lehtihaastattelussa Kalevi Ikonen kertoo, kuinka muutamia vuosia sotien jälkeen alkoi laivaliikenne laantua Rääkkylässä. Saarten ja mantereiden välille rakennettiin losseja, ja kyläläisten talkoilla rakentamat laiturit jäivät vaille käyttöä. Vahinko, että näin on käynyt. Ei missään olisi niin ihanaa matkustaa kuin laivassa Joensuuhun tai Savonlinnaan, sanoi Kalevi Ikonen Oravisalosta.

Lähde: Haastattelut 2013 Veikko Sallinen ja Elvi Silvennoinen

Sanomalehti Karjalainen 31.8.1980

Saimaan vesiliikenteen 100-vuotishistoria K. J. Karttunen

Sisävesilaivalla Joensuusta Kivisalmeen

Matti Kettunen

Samppaanselän rannalla kasvaneena jo pikkupojasta lähtien kävimme aluksi Kylänlahden matalissa ruovikoissa ahvenensirrejä ja särkiä sekä haukia kalastamassa, ja iän karttuessa hieman kauempana selällä. Matkustajalaivaliikenne Joensuun – Savonlinnan välillä kuului elämään siinä missä päivittäiset linja-autovuorot vielä 1960 – 1970-luvuilla. Myös tukkinipuja uittavat hinaajat puksuttivat Pyssyselän suunnasta kohti Heinsalmen kapeikkoja, ja siitä edelleen yli Paasiselän. Tyyninä kesäiltoina kylän poikien kanssa saatoimme soutaa hinaajan vetämien tukkinippujen perään ahvenia virvelöimään.

Ukkini Paavo Kettunen oli ollut nuorena miehenä lotjilla, samoin useimmat hänen veljistäään, joista ainakin Heikki Kettunen oli seilannut Pielisellä ja Saimaalla, mutta myös maailman meriä kauempanakin. Isäni Antti Kettunen taas oli kulkenut uitoilla ja metsätoissa, joten tarinoita Saimaan laivoista ja uittotoista olin kuullut pikkupojasta saakka. Heikki Kettusen kertomat Paasiveden ”pirun” valoilmioista herättivät pikkupojan mielessä selkäpiitä karmivia väristyksiä.

Vielä niinkin myöhään kuin 1970-luvun loppupuolella säännöllinen laivaliikenne kuljetti matkustajia Joensuusta etelään ja päinvastoin. Ennen kuin perheen kanssa hankimme oman auton, oli kulkuyhteys Joensuun ja Rääkkylän välillä vaihtoehtoisesti linja-auto tai kesäisin sisävesilaiva. Matkustimme toisinaan kauniilla säällä laivalla Kivisalmeen, missä isä ja äiti olivat vastassa. Paksuniemen laiturissa kirkonkylän kupeella laiva ei tuolloinkaan enää käynyt. Vuorilahden laiturilla Hämeenselällä oli niin ikään jo tuolloin käymätön paikka. Matka Joensuun ja Kivisalmen välillä kului rattoisasti räakkyläläisten kanssa jutustellessa sekä komeita maisemia ihaillessa. Etenkin kauniilla keleillä matkanteosta jäi päällimmäiseksi hyvä ja iloinen mieli.



Paasivesi -laivan kannella saattoi viettää mukavasti aikaa upeita maisemia ihailien. Kuvat Matti Kettunen.



Paasivesi -laiva pysähtyi Joensuu - Savonlinna -reitillään Kivisalmen laiturissa. Kuvat Matti Kettunen.



Orivesi I ja Orivesi II Savonlinnan lähtösatamassa 1930-luvulla suuntana Rääkkylä. Postikortti, Veikko Sallisen arkisto

Orivesi I:n haveri Pyhäselällä sotakesänä

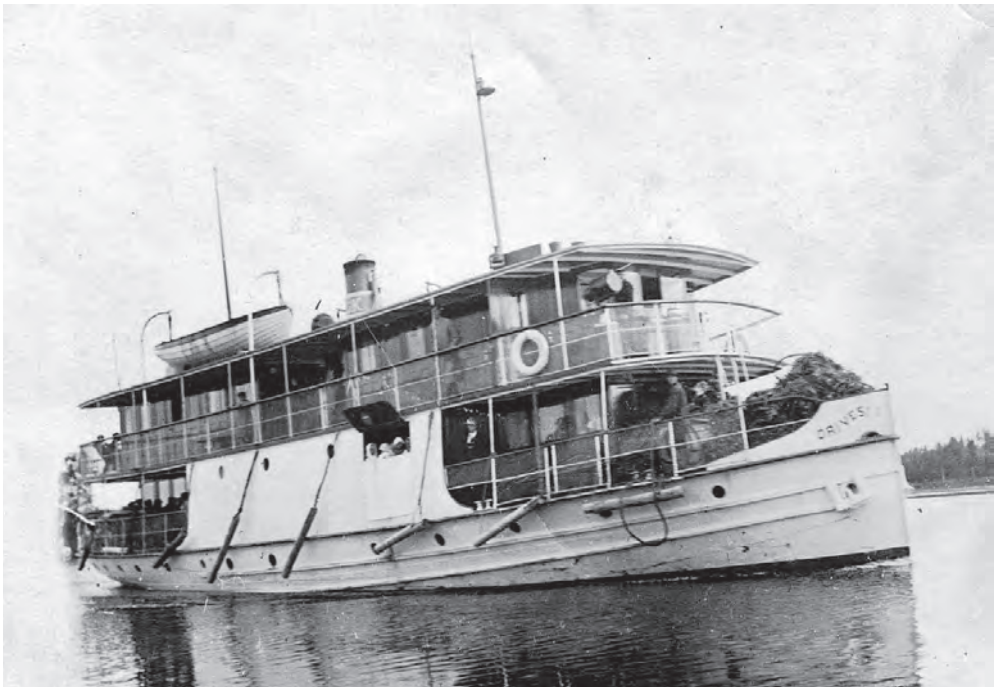
Orivesi I:tä kohdannut haveri Pyhäselällä syyskesällä 1944 lienee ollut pahin koko laivayhtiön olemassaolon aikana. Onneksi karilleajo ei aiheuttanut henkilövahinkoja eikä loukkaantumisia. Silminnäkijänä ollut Unto Kinnunen kertoi tapahtumaan liittyvistä havainnoista, joissa hän oli jollakin tavoin mukana:

Olin Enson S/S Arnossa lämmittäjänä tuona kesänä ja olimme tuulta pitämässä Pyhäselän Pyhäsaaren etelärannassa, kun Orivesi I ajoi karille Pyhäselän poijussa. Laiva oli palaamassa syysmarkkinoiden aikaan Joensuusta Savonlinnaan. Arnon päällikkönä oli Lassi Kettunen, kun hän ilmoitti havainnostaan, että nyt Orivesi pysähtyi ja antaa äänimerkkejä. Laitoimme kuorman maihin kiinni ja ajettiin lähelle, mutta eivät uskaltaneet mennä viereen. Yritimme soutaa, mutta siitä ei tullut mitään, eivät jaksaneet soutaa ja vettä tuli veneeseen. Ihmiset ja eläimet huusivat laivalla, ja me lähdettiin hakemaan Laakkeensaaresta veneitä. Sillä aikaa Punkaharju oli ajanut Joensuuhun ja ajanut laivan viereen, missä 17 ihmistä oli hypännyt

laivan kyytiin. Näin kerrottiin. Orivesi -laivalta oli pelastusveneellä lähtenyt viisi henkilöä Joensuuhun hälyttämään apua. Olivat saaneet apuun lähtemään Hackmanin s/s Sylvin ja Ahlströmin s/s Parsivalin sekä luotsi Shet Sopasen moottoriveneellään pelastustöihin. Kerrotaan, että luotsi Sopasen tullessa haverilaivan viereen, oli laivan matkustajana ollut Martta Rouhiainen Issakansaaresta tarjonnut ensimmäisenä jauhopussia pelastettavaksi, mutta Sopanen oli heittänyt jauhot järveen, mutta ottanut Martan kyytiin. Tulimme s/s Arnolla uudelleen paikalle, jolloin pelastus oli käynnissä. Meitä ei enää tarvittu. Veimme veneet Laakkeensaareen ja palasimme takaisin nippukuorman viereen Pyhäsaareen ja jatkoimme säöpitoa.

Orivesi I ja Orivesi II olivat välirauhan ja sotien jälkeen oravisalolaisten miehittämät laivat. Pitkän kesätyöajanjakson teki perämiehenä Hypönniemestä kotoisin oleva Reino Räsänen ja lyhyemmän kauden Rääkkylän Pyssysalosta kotoisin oleva Veikko Malinen niin ikään laivan ajomiehenä ja hänen veljensä Eino ja Aarne Malinen kansimiehinä ja koneapulaisina muutaman kesän. Rääkkylän Oravisalon Vannilan kylän Hakoniemen rantamaisemissa asunut talollinen Eino Ilvonen (1906- ?) oli Orivesi II:n ajomiehenä. Orivesi I:n ajomiehen tehtävissä oli 1940-luvun lopulla Rääkkylän suunnasta kotoisin oleva Kalle Mikkonen. Kalle löysi vanhoilla päivillään puolison Tutjunniemestä leski Anni Mustosen hoivista ja pariskunnan häitä tanssittiin kesällä 1947 Suursaaren Kalle Veikko Sahlmanin talossa. Muutaman talven ajan he asuivat Työväentalon vahtimestarin asunnossa.

Saimaan järviolueella toimineista tervahöyryn päälliköistä oli Rääkkylässä syntynyt laivuri Juho Kaartinen (1890 -1960). Samoilla aluksilla lastaajana toimi Lauritsalan sahan satamassa hänen poikansa Toivo Kaartinen Rääkkylän Oravisalosta. 1930-luvulla Juho Kaartinen oli Orivesi II ajomiehenä. Kerrotaan, että Juho asui talvet Samppaanselän Kattilasaarella ja piti siellä yhtä lehmää.



**Orivesi I tunnistettiin laivan keskiosan umpirakenteesta.
Risto Oikarisen kotialbumista**

Punkaharju -laivan liikenne Savonrannan ja Joensuun välillä

Kerttu -yhtiön omistama Punkaharju -laiva liikennöi Liperin ja Rääkkylän vesillä 1930-luvulta yhtäjaksoisesti vuoteen 1948 saakka. Laivan tukipaikka oli Savonrannan Pyöriinlahti, mistä laiva lähti aamulla viiden maissa ja saapui Joensuuhun ennen yhdeksää.

Punkaharju -laivan reitti kulki pääasiassa samoilla reiteillä kuin Orivesi -laivatkin, paitsi Is-sakansalmesta erkaneva Tutjun mantereen Pienenselän puolelta Roukalahden Matinsalmen kautta Joensuuhun tuleva reitti oli Punkaharjun liikennöimä. Roukalahden kyläläisten käyttämä laiturit oli Lappilanniemessä, johon oli matkaa kyläkaupoilta reilu kilometri. Läntinen Roukalahden mantere ja Matinsaaren välistä kulkeva reitti oli matalaa ja mutkikasta, missä piti hidastellen ajaa ja laivan aikataulut eivät aina pitäneet paikkaansa. Reitin varrella oli huvila-asukkaiden laitureita, missä laiva poikkesi, kun sieltä matkustajat vilkuttivat laivalle merkkejä. Samoin yhtiöiden laiturilta nousivat laivaan uittomiehet ja kaiken sortin kulkijat. Ensimmäinen Punkaharjun päällikkö oli N. Pesonen, joka asusteli reitin varrella Pesolansaaren edustalla olleessa Kuikkaluodon huvilassa. Kun saariston pikkupojat näkivät Punkaharju -laivan kulussa huudettiin: ”Punkki Pesosen” laiva tulee. Vuosina 1939 – 1947 Punkaharjun päälliköksi tuli laivuri Jussi Lappalainen Tutjunniemestä. Yhden sotakesän Lappalainen ehti olla Kaukaan hinaaja Hurman päällikkönä.

Sodan jälkeen oli taas laivan ruorissa J. Lappalainen ja emäntänä vaimonsa Selma Lappalainen. Lipunmyyjänä oli heidän tyttärensä Elsa Lappalainen ja koneapulaisena tyttären mies Aarne Riikonen Rääkkylästä. Konemestarina oli Bunk. Punkaharjun liikenne loppui 1948 Liperin ja Rääkkylän vesillä.



**Punkaharju -laiva Tutjun Kulmaniemen laiturissa 1930-luvulla.
Heikki Tahvanaisen kokoelmat**

SÄÄNNÖLLINEN MATKUSTAJALAIVALIIKENNE PIELISELLÄ 145 VUOTTA

Matti Turunen /Saimaa Ferries Oy

Höyrylaivat, askel kohti nykyaikaista joukkoliikennettä

Liikkuminen sisävesillä soutaen tai purjehtien oli jättäytymistä luonnonvoimien armoille. Koskaan ei voinut tarkkaan tietää selvittiinkö perille tänään, huomenna vai ylihuomenna. Se oli kiusallista kauppiaiden tavaratoimituksille, mutta myös matkustavaisille. Höyrylaivaliikenne oli käänteentekevä muutos. Höyrykone takasi kohtuudella aikataulun mukaiset kuljetukset ja kulkemiset.

Tästä syystä Nils Ludvig Arppe rakennutti Suomen ensimmäisen höyrylaivan Kiteen Puhoksessa, Pohjois-Karjalassa. Laiva, ss Ilmarinen, teki neitsytmatkansa elokuussa 1833 todennäköisesti Puhoksesta Joensuuhun hinataksaan lankkulotjat Saimaan eteläpäähän.

Hänen omistukseensa oli siirtynyt maakunnan ensimmäinen vesisaha, jo 1770-luvulla rakennettu Kuurnan saha. (Arppe uudisti ja tehosti sahan toimintaa siinä määrin, että senaatti myöhemmin rajoitti sitä peläten kaikkien Karjalan metsien vähitellen joutuvan sen kitaan). Tämän vesisahan lankut ja laudat piti saada Viipuriin ja Pietarin markkinoille kauppiaitten aikataulun ja toiveitten mukaan.

Osa tätä toimitusvarmuutta oli myös Joensuun Utraan 1830 rakennettu Suomen ensimmäinen sulkukanava.

Höyryliikenteen laajentumista hidasti ensi vuosikymmeninä keisarin Arppelle myöntämä Saimaan alueen privilegio/monopoli. Kun Pielisjoen sahojen toimintaa lisäksi uhkasi rajoittaminen, luopui Arppekin laajemmasta varustamotoiminnasta.

Vasta Saimaan kanavan valmistuminen 1850-luvulla potkaisi höyrylaivaliikenteen voimakkaaseen kasvuun. Ylpeydellä voimme kuitenkin todeta Pohjois-Karjalan olleen tämän kehityksen kärjessä.

Höyrylaivat Pielisellä

Vaikka laivaliikenne Joensuuhun oli vilkasta 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 ohittamista oli helpotettu pahimpien paikkojen viereen rakennetuilla venekanaavilla, joita pitkin rahtiveneet hinattiin ylävirtaan mies- ja hevosvoimin, mutta vasta 1870-luvulla valmistunut kanavointityö toi oikeat matkustajalaivat Pieliselle.

Ensimmäiset yritykset tehtiin jo 1869, mutta Alku-nimisen laivan matka tukehtui Pielisjoen koskiin. Seuraavana vuonna, kanavoinnin edistyttyä, yritys onnistui ja pieni höyrysluuppi 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 mukaisen liikenteen alkuvuosi.

Pielisjoen kanavointi oli edistynyt siinä määrin, että virtaa ylös saatiin keinoteltua ihan oi-

kea laiva. Alus sai nimen Pielinen ja se oli kantavuudeltaan 15 nrt. Pieni 14 hv:n höyrykone antoi laivalle 7 - 8 solmun nopeuden, mutta kun perään kiinnitettiin muutama rahtivene, koska vain matkustajat voitiin ottaa itse alukseen, kului matkaan Nurmeksesta Lieksan kautta Enon Häihään koko päivän valkea. Pielinen oli pienuudestaan 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 kesäkausina kuljettamat elintarvikkeet turvasivat viljavarastoissa katovuosina koko laajan Pielisen-Karjalan ja osittain myös Vienan ja Repolan ihmisten toimeentulon, eikä pahoja nälkävuosia enää tämän jälkeen esiintynyt. Kauppa vilkastui luonnollisesti aivan uudelle tasolle, kun myös oman alueen tuotteet saatiin laajemmille markkinoille.

Pielisen aloittamaa laivaliikennettä jatkoivat mm. ss Walio 1876-1896, Kullerwo 1882-1895. Seura 1888-1936, Ilmari 1891-1903, Juuka 1892-1895, Salmi 1894-1902, Nurmes 1897-1913, Koli 1902-1915, Lieksa 1903-1930, Tapio 1903-1919.

Rautatien yltäminen Nurmekseen asti 1911 merkitsi liikenteen hiipumista, mutta ss Seura jatkoi sinnikkäästi vuoteen 1936, jolloin se muutettiin hinaajaksi, jollaisena se jatkoi vielä pari vuotta, viisi vuosikymmentä täyteen.

Uudet tuulet alkavat puhalttaa

Vaikka laivaliikenne Joensuusta Pieliselle katkesikin 40 vuodeksi, sitä jatkoivat vasta Arvo Puharisen ms Pirttisaari 1976 ja Nurmes-Marinan ms Vinkeri II 1977, jatkui järven sisäinen liikenne sekä laivoin että vesibussein.

ss Pielinen, uusi laiva entisellä nimellä aloitti Seuran lopetettua 1937 lähinnä välillä Lieksa-Koli. Alus oli erittäin kapea ja siksi kiikkerä ja aiheutti varustajalleen Taavi Koistiselle useasti täpäriä tilanteita. Kun laivan korsteenissa oli kirjaimet TK, keksi matkustava kansa sen tarkoittavan "Taitaa kaatua". Tämä toinen Pielinen kulki 1940-luvun lopulle, jolloin se jäi makaamaan Lieksan jokeen, johon upposi, nostettiin ja romutettiin.

ss Punkaharju kävi samoihin aikoihin Pielisellä tutkailemassa liikenteen mahdollisuuksia, mutta poistui samana kesänä kannattamattomana.

Huomattavin osa Pielisen matkustajalaivaliikenteestä oli syntynyt ja eli Kolin ansiosta. Kolin matkailu merkitsi Taavi Koistisellekin lisäansioita, mutta varsinainen liikenne kulki Vuonislahdesta Kolille.

mv Ukko-Koli oli Suomen matkailuliiton omistama pitkä ja kapea vesibussi, jonka päällikönä ehti toimia myös Taavi Koistinen, mutta lähes legendaarisena hahmona sen ruorissa on matkustavaisten mieliin jäänyt Jussi Tolkki, jonka omat vesibussitkin, Tuula ja Lokki seilasivat Pielistä 1970-luvun alkupuolelle asti.

Kun Koli - Vuonislahti liikenne ja Tuula siirtyivät Helsingistä Kolille muuttaneelle Pentti Hinkkaselle, jatkoi tämä alus matkaansa edelleen Höytiäiselle ja tilalle hankittiin uusi vesibussi Tuula II, joka seilaa Kelvansaaren tilausliikenteessä edelleen.

Vuonislahti - Koli liikenne on hiipunut kannattamattomana ja siirtynyt Lieksa - Koli välille.

Lieksa-Koli säännöllisessä liikenteessä oli 25 vuoden tauko. Vasta 1973, voimakkaasti kehittyvän matkailun myötä, hankki nurmeslainen varustamo, Nurmes-Marina, Pieliselle ihan oikean laivan ms Vinkeri II:n jatkamaan vesibussi Vinkerin haparoiden 1971 aloittamaa Nurmes - Koli ja Lieksa - Koli liikennettä.

Alus oli suurin Koli - Lieksa väliä liikennöinyt matkustajalaiva ja vaihtui muutamaksi vuodeksi saman varustamon Puhariselta ostamaan Weeraan (ex Pirttisaari) ja lopulta 1982 sisävesien suurimpaan ja nykyään ainoaan matkustaja-autolauttaan. Laiva jatkaa jo kolmantena Pielinen -nimisenä kunniakkaasti perinteitä kuljettaen 150 matkustajaa ja jopa 24 h-autoa tai 4 bussia järven ylitse ja yhdistää näin mukavasti länsi- ja itärannan matkailupalvelut.

ms Vinkeri II on siirtynyt Joensuun paikallisristeilijäksi ms Satumaan seuraksi ja tekee vii-



Tuula II Pielisellä. Vuonislahden kylän kuva-arkisto.

konloppuisin matkan Joensuusta Kolille.

Ennen autolautan hankintaa oli Nurmes-Marina ostanut, kuinka ollakaan, Norjasta ja vielä-pä samalta varustamolta kun aikoinaan Vinkeri II:n, ms Bruvikin, joka asetettiin Joensuun paikallisliikenteeseen.

Uusi luku Pielisen ja Pohjois-Karjalan matkustajalaivaliikennettä oli Nurmes-Marinan muuttuminen Saimaa Ferries Oy:ksi, jolloin mukaan Matti Turusen tueksi tulivat Pielisen-Karjalan kunnat ja eräät merkittävät yritykset, mm PKO ja Tulikivi Oyj.

Tämä varustamo hankki Saksasta vuonna 2000 suurimman Pohjois-Karjalassa koskaan liikennöineen matkustajalaivan, ms Frisia III:n, joka kastettiin Koli III:ksi.

Alus on sisävesien pisin matkustajalaiva ja kuljetti alunperin peräti 700 matkustajaa, mutta muutettiin täällä täyden palvelun risteilijäksi, jolloin kapasiteetiksi jäi vain 120 päivä- ja 35 hyttimatkustajaa. Täyden palvelun risteilyt aloitettiin välillä Nurmes - Savonlinna, mutta siirtyivät 2006 välille Lappeenranta - Savonlinna - Kuopio.

Suurilla aluksilla toiminta on raskasta, ja sukupolvenvaihdoksen kariuduttua jatkajan sairauten ja menehtymiseen, laiva on nyttemmin myyty Kuopioon BlueWhite Resorts yhtiölle. Tämä on kuitenkin jo Nurmes-Marinan/Saimaa Ferries Oy:n historiaa.

Nurmes-Marina / Saimaa Ferries Oy, lyhyt historia

Toiminta alkoi kesällä 1970, jolloin hankittiin puurakenteinen vesibussi, pituudeltaan 12 metriä. Sillä tehtiin loppukesästä pari tilausajoa.

Talvella 1970-71 alus peruskunnostettiin 50 hengen matkustaja-alukseksi, joka kasteessa 17.6.1971 sai nimen Vinkeri. Vesibussi aloitti liikenteen Nurmes - Koli - Nurmes ja Koli - Lieksa - Koli, mutta matkustajamäärä oli vain 330 henkeä. Alus sai uuden pääkoneen ja jatkoi seuraavana kesänä samaa liikennettä, matkustajamäärä oli 1 310.

Silloin todettiin, että ilman oikeaa laivaa ei Pielisen kokoisella järvellä, jossa säävaihtelut ovat nopeita ja välimatkat pitkiä, kannata toimintaa jatkaa.

Päätettiin myydä Vinkeri ja etsiä ihan oikea laiva. Sellainen, ms Flatoy, löytyi Norjasta, Bergenistä ja se tuotiin Suomen Merivakuutuksen vahvalla asiantuntija-avulla Suomeen Pieliselle.

Laiva, joka sai Vinkeri II-nimen, otettiin juhannuksena 1973 liikenteeseen lähes sellaisenaan ja peruskorjattiin vasta 1974. Ensimmäisen vuoden saalis oli lähes 7 000 matkustajaa. Alus on kolmen muutostyön jälkeen edelleen käytössä ja siirtynyt takaisin Joensuun paikall-

lisristeilijäksi Satumaa-yhtiön omistuksessa. Tässä historia näyttää toistavan itseään. Vinkeri II:n liikenne muotoutui entiseltä pohjalta, mutta pääpaino oli välillä Koli-Lieksa. 1976 ostettiin Arvo Puhariselta ms Pirttisaari (ex Uuno), joka sai nimen Weera ja asetettiin Koli - Lieksa liikenteeseen. Vinkeri II puolestaan aloitti säännöllisen liikenteen Joensuu - Koli - Nurmes.

Kahdella laivalla jatkettiin vuoteen 1979, jolloin ostettiin, jälleen Norjasta, Bergenistä, Bergen-Nordhordland Rutelag As -varustamolta, ms Bruvik.

Siirtomatka Bergenistä Joensuuhun uhkasi päättyä onnettomasti jo alkuunsa, kun laiva joutui Pohjanmerellä Slitten matalikolla länsimyrskyyn, joka hajotti kolme pääkannen ikkunaa niin että salonkiin tuli vettä kuutio jokaisesta suuresta aallosta. Vaivoin päästiin erään ulkosaaren suojaan, mutta oppi oli: ”Tärkeä on päästä nopeasti perille, mutta tärkeämpää on päästä perille.”

Haverin aiheutti, varoituksista huolimatta, kiire Suomeen, jossa Saimaa alkoi jo jäätyä.



Bruvik Kirkkovuoren rannoilla juhannuksena 1980.

Bruvik oli oikea LAIVA, kolme kertaa Vinkeri II:n kokoinen, 45 m pitkä ja saattoi ottaa yli 200 matkustajaa. Alukselle tehtiin perusteellinen muutostyö, jossa se rakennettiin perinteisestä vuonolaivasta nykyaikaiseksi risteilylaivaksi aurinkokansineen ja saunoineen kuitenkin säilyttäen laivan henki jalopuu- ja messinkisisustuksineen.

Sillä aloitettiin Joensuun paikallisristeilyt Rääkkylän Kirkkovuoreen. Alus sai suuren suosion ja liikkui aina lähes täytenä.

Näytti siltä, että varustamalla on edessään menestyksen vuodet – kunnes heinäkuun 7 päivänä sekä Bruvik että Vinkeri II vaurioituivat. Vinkeri pääsi liikenteeseen viikossa, mutta Bruvikin pääkonetta, (Nohab 700 ahv), joka kärsi suuret vauriot öljykiertohäiriön vuoksi, ei saatu kuntoon ennen kuin myöhään syksyllä. Tappio oli karvas sekä taloudellisesti että varustamon yrityskuvalle.

Rohkeasti yritettiin eteenpäin. Bruvikin koko koneistus uusittiin (3 kpl Cummins a 300 hv) ja alus liikennöi parina seuraavana kesänä sekä Kirkkovuoreen että säännöllisesti kerran viikossa Savonlinnaan asti.

Weerasta oli kuitenkin luovuttava ja se sai uuden omistajan Hangosta (Hangon Hinaus Oy) ja myöhemmin Ruotsista.

Samaan aikaan oli syntynyt ajatus autolauttaliikenteestä Koli - Lieksa. Kun sekä Lieksan kaupunki tiestön, että silloinen TVH lauttalaitureiden rakentajana innostuivat ajatuksesta, päätti varustamo uskaltaa ja hankkia autolautan, ensimmäisen Suomen sisävesille. Sopiva löytyi Norjasta, Trondheimistä, ostettiin ja seilattiin Suomeen Pieliselle. Jo samana kesänä aloitettiin liikenne tilapäisratkaisuin. Tulos lähes 10 000 matkustajaa kertoi, että oikealla tiellä ollaan.

Vieras pääoma oli kuitenkin kasvanut liian suureksi ja pakotti luopumaan Bruvikista 1983. Aluksen osti Reijo Ikonen /ravintola Karelia ja se jatkoi liikennettä lähes entiseen tapaan.

Sittemmin laiva siirtyi omistusjärjestelyjen myötä Helsinkiin, jossa ajoi pahasti karille.

Varustaja ajautui konkurssiin ja laivan ostivat norjalaiset. Se palasi hinauksessa takaisin vanhaan kotisatamaansa Bergeniin, jossa entisöitiin ja asetettiin matkailuliikenteeseen toimivana muistona perinteisistä vuonolaivoista.

Nyt, kun oli taas hieman helpompi hengittää, alkoi katse kääntyä uusiin hankkeisiin. Nurmes-Marinan, virallisesti Nurmeksen Pikapalvelun, omistaman Jurttivaaran hiihtokeskukseen palo keväällä 1985 pani kuitenkin yrityksen haukkomaan henkeään ja enemmän hankinnat siirtyivät tulevaisuuteen.

1990 oli kuitenkin jo saatu sen verran puhtia, että yhdessä Jyväskylän Päijänne-risteilyt, Hildenin kanssa ostettiin konkurssiin ajautuneen kuopiolaisen Roll-Laivat Oy:n kaikki alukset, viisi laivaa, joista yksi, höyrylaiva Puijo, siirtyi Nurmres-Marinan lipun alle ja sai täällä nimen ss Koli.

Samana kesänä vuokrattiin myös Reijo Ikoselta ss Taimi ja niin oltiin taas neljän laivan kiertessä. Varustamon toimintamallin mukaisesti ss Koli (ex Puijo, Imatra, Orivesi II...Liperi) uusittiin paremmin vastaamaan matkustajien odotuksia. Yläkannelta poistettiin matkustajahytit ja tilalle tuli sekä aurinkokantta että ravintolatiloja. Laiva liikennöi aluksi Nurmeksesta Koliin, mutta siirtyi jo 1991 Joensuun paikallisristeilijäksi. Sittemmin laiva myytiin Savonlinnaan ravintolalaivaksi. (Lisätiedot Wikipedia s/s Suur-Saimaa).

Pankkikriisi ja talouslama pakottivat kuitenkin jo kolmen vuoden kuluttua luopumaan höyrylaivoista ja myös Roll Laivat ajautui uudelleen konkurssiin. Sinne meni osakepääoma ja 200 000 markan verran maksuvelvoitteita.

Tilanteessa oltiin pakotettuja laajentamaan varustamon omistuspohjaa. 1995 Nurmres-Marinasta syntyi Saimaa Ferries Oy, jossa olivat jo mukana Pielisen ympäristökunnat ja liike-elämä.

Liikennettä jatkettiin kahdella laivalla, kunnes tarve painaa tukevammin peukalonjälkensä järviliikenteen kehittämiseen synnytti ajatuksen oikean risteilylaivan hankkimisesta.

Keväällä 2000 tämä ennalta arvaamattomaksi riskiksi muodostuva hankinta tehtiin, kun sitä ennen oli laajennettu varustamon omistuspohjaa. Uudet omistajat tulivat liike-elämän puolelta ja toivat mukanaan merkittävästi taloudellista osaamista.

Hankintana Frisia III, uudelta nimeltään Koli III oli erittäin edullinen, mutta sen muutta-

minen risteilylaivaksi maksoi varustamolle ennakoimattoman paljon. Kun lisäksi myynti, jonka piti olla takuuvarmaa, osoittautui hitaasti kasvavaksi ja suuren maailman suhdanteiden mukaan heilahtelevaksi, oltiin tilanteessa, jossa varustamolla oli Järvi-Suomen hienoin, mutta myös kallein laiva, jota oli vaikea saada kannattamaan lyhyen sesongin myyntituloilla.

Ajatuksia tulevaisuudesta

Lopuksi on mainittava, että Saimaa Ferries Oy:n saamat kokemukset ulkomaanmyynnistä ja erinomaisen kiittävä asiakaspalaute osoittavat, ettei Saimaan liikenteen kehitystyössä ole paluuta pelkkiin ”valkokylkisiin” tai paikallisristeilyaluksiin.

On rohkeasti pyrittävä riittävän palvelutasoihin laivoihin, mikä samalla valitettavasti merkitsee suuria pääomakustannuksia. Arvioni on, ettei sisävesiristeilijä saa maksaa 500 000 € enempää, ellei sen toimintaa voida ympärivuotistaa Kristina Cruises Oy:n Kristina Brahen tapaan.

Samoin myönteiset kokemukset yhteistyöstä Kuopion Roll Risteilyjen ja Kristina Cruises Oy:n kanssa kertovat yhteisen myynnin ja varausjärjestelmän vastaansanomattomista eduista.

Mielestäni oikea alusratkaisu Saimaan runkoreitille on riittävän kookas matkustaja-autolautta. Matkailijat liikkuvat pääosin kumijalalla, kuten asian näki jo 40 vuotta sitten kaupunginjohtaja Leo Mether.



Koli III. Entinen Liperi -laiva uusissa kansirakenteissaan 2000-luvun alussa.



Laivat Pakkahuoneen rannassa Joensuun satamassa.

Höyrylaivaliikenteen hiipuminen

Matkustajalaivaliikenne väheni Joensuun ja Savonlinnan välillä 1960-luvulla tuntuvasti, mikä vaikutti tutjulaisten ja Tutjun saaristolaisten kaupunkimatkoihin. Rääkkylän Oravisalon ja Varpasalon kylien asukkaat olivat jo hyvien maantieyhteyksien varrella tottuneet tekemään kaupunkimatkansa nopeampien linja-autovuorojen tarjotessa palveluitaan. Myös yksityisautoilun osuus vähensi laivaliikenteen tarvetta.

Kymi Paper Kuusankosken arkistolähteistä saadaan kuvaus 1970-luvun alussa tapahtuneeseen muutokseen laivaliikenteessä. ”Laivaliikenne, jolla toistaiseksi on Joensuusta saatu säännönmukainen kulkuyhteys avoveden aikana Suursaareen, on riippuvainen laivaliikenteen harjoittajan kutakin laivauskautta varten erikseen laatimasta aikataulusta. Kesällä 1972 liikennöitiin seuraavasti: Joensuusta Savonlinnaan maanantaina, keskiviikkona ja lauantaina. Savonlinnasta Joensuuhun tiistaina, torstaina ja sunnuntaina.

Reitillä kulkivat valkokylkiset Leppävirta ja Karjalankoski -alukset.

Liikennettä harjoitti Saimaan laivamatkat Oy Savonlinna. Esite, Järvimatkat Suomessa.

Vielä 1979 kesällä kulki s/s Paasivesi säännöllisesti Savonlinna - Joensuu väliä.

1980-luvun puoliväliin tultaessa loppui käytännössä kokonaan säännöllinen liikenne. Vain satunnaisesti Joensuusta laivaliikenteen harjoittajat tekivät aikataulun mukaisia lähiliikenne- ja tilausristeilyjä, jotka jatkuivat 2000-luvulle saakka.

Suomen Höyrypursiseura ry

Suomen Höyrypursiseura on vuonna 1968 perustettu höyryaluskuiltoa vaaliva yhteisö. Nykyinen jäsenmäärä on noin 340 ja seuran rekisterissä on yli 80 höyryalusta.

Seuran keskeisenä tavoitteena on säilyttää höyryaluksiin ja niiden käyttöön liittyvää tietoutta ja perinnettä, järjestää merenkulkutaitoihin ja erityisesti höyrytekniikkaan liittyvää koulutusta sekä varmistaa tiedon siirtyminen nuoremmille harrastajille.

Lähde: [www.Suomen Höyrypursiseura ry](http://www.SuomenHoyrypursiseura.fi)

Satunaa -risteilyt lähiliikenteessä

Satunaa risteilyt aloitti toimintansa vuonna 1982, kotisatamanaan Joensuun kaupunki. Risteilyt on suunniteltu aikataulujen mukaan päivämatkoina Pyhäselän saaristoon tai Pielisjoele Utran saarille, aina Kolille saakka. Myös asiakastoivomusten mukaisia tilausristeilyjä tehdään ryhmillle kesäkauden aikana.

Alukset

m/s Satunaa

m/s Satunaa on 98 hengen matkustaja-alus. Aluksessa on ravintola, jossa istumapaikkoja 25 hengelle. Lisäksi kabinetit 2 kpl alakerrassa. Keulassa aurinkokansi.

Pituus 20 m, leveys 5,5 m, syväys 1,8 m.

m/s Vinkeri II

m/s Vinkeri II on 98 hengen matkustaja-alus. Aluksessa ravintola, jossa istumapaikkoja 25 hengelle. Lisäksi kabinetit 2 kpl alakerrassa.

Keulassa aurinkokansi

Pituus 20 m leveys 5,5 m, syväys 1,8 m



m/s Vinkeri II Joensuun satamassa.

Lähde: www. Satunaa risteilyt



Harmaasaaren majakka. Kuva Pentti Vänskä.

HÖYRYLAIVALIIKENTEN 150-VUOTISJUHLA KITEEN PUHOKSESSA

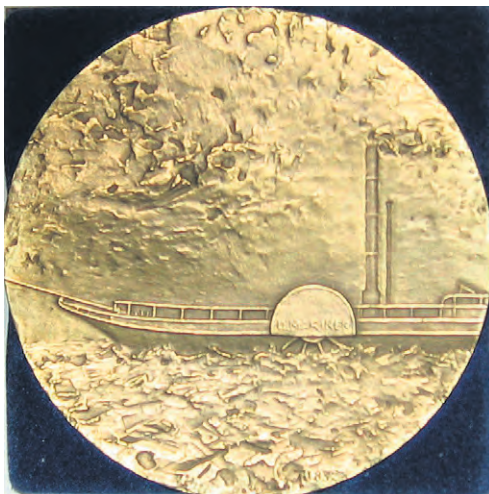
Höyrylaivaliikenteen kunniaksi järjestettiin Kiteen Puhoksessa 1983 höyrylaivaliikenteen 150-vuotisjuhla. Kaksipäiväisen tapahtuman järjestämiseksi juhla valmisteluita alettiin suunnitella jo kahta vuotta aikaisemmin. Kitee-seura, Kiteen kunta ja lukuisat yhteistyötahot, kuten metsäyhtiöt ja Kiteen Pursiseura olivat hankkeen näkyviä puuhamiehiä. Suomen Höyrypursiyhdistys oli näytävästi mukana kahden päivän ajan perinnelaivoillaan. Tilaisuutta kunnioittivat tasavallan presidentti Mauno Koivisto ja rouva Tellervo Koivisto. Presidenttipari saapui juhliin Puhoksen satamaan Saimaa -tarkastusaluksella, joka sai suuren vastaanottoseremonian juhlayleisöltä.

Kitee-seura lyötätti 150-vuotisjuhlamitalin, joita valmistettiin noin 400 kappaletta.



Presidentti Mauno Koivisto ja rouva Tellervo Koivisto siirtyvät maihin Saimaa-alukselta Puhoksen satamassa.





**Kitee-seuran julkaisema juhluvuoden mitali.
Raimo Virkkusen kokoelmat**

HÖYRYLAIVOJEN JA TERVAHÖYRYJEN AIKAAN

Tutjun ja Oravisalon miehet kesätöissä 1900 - 1970 Saimaan vesillä

Höyrylaivaliikenteen loistoajalla 1870 - 1970-luvulla höyrylaivat, tervahöyryt ja lastiproomut työllistivät huomattavan määrän Liperin Tutjunniemen ja Rääkkylän Oravisalon kyläläisiä 1900-luvun alusta aina 1960-luvun lopulle saakka. Laivamiesten joukkoon kuuluivat tervahöyryissä ja lastiproomuissa työskennelleet paikkakuntalaiset. He olivat kesän ajan lotjien mukana kuljettamassa lastia Saimaan kanavan kautta Viipurin Uuraan satamiin tai sitten satunnaisissa lastaustöissä kylien lastauspaikoilla täyttämässä proomuja joko haloilla tai kaivospropeilla. Saimaan kanava valmistui 1856 ja sen vaikutus puutavaran kuljetuksille vientisatamiin merkitsi koko Itä-Suomen talousalueelle hyvinvointia vuosikymmenten ajan. Kanava ja Uuraan satama sulkeutuivat kesäkuussa 1944 jäaden Neuvostoliiton puolelle. Uuraan satamaan jääneet ulkomaille myydyt ja toimitettavat sahatavarat aiheuttivat etenkin Repola Viipurin metsäyhtiölle korvaamattomat vahingot. Sodan jälkeen vesistökuljetuksena sahatavaran ulkomaan vienti ohjattiin Kotkan satamaan ja Lappeenrantaan, josta lastaus suoritettiin rautatiekuljetuksena vientisatamaan.

Liperin Tutjun - Roukalahden ja Rääkkylän Oravisalon kylien sijainti uitto- ja matkustajalaivaliikenteen reitin varrella tarjosi jo luonnostaan kyläläisille mahdollisuuden hakeutua kesäisin laivoille töihin. Matkustajalaivaliikenteen puolelle (valkoiset laivat) hakeutui oma porukkansa ja mustakylkisten höyryhinaajien, tervahöyryjen ja niputuskoneiden miehet ja naiset työskentelivät metsäyhtiöiden aluksilla.

Lotjan päälliköitä ja lotjamiehiä

Saimaan vesitiekuljetukset lisääntyivät 1900-luvun alussa useilla Kaakkois-Suomen metsäyhtiöillä. Saimaan kanavan mitoitus otettiin huomioon yhä enemmän tervahöyryjen ja lotjien soveltuvuudessa puutavaran kuljetukseen Uuraan merisatamaan, mistä lastaus tapahtui ulkomaan kauppa-aluksiin, tai suorina lotjakuljetuksena Pietarin markkinoille.

Joensuulainen kauppahuone, laivanvarustaja Gustaf Cederbergin lotjaveistämöllä Penttiläsä valmistui kuljetuslotjia 1880 14, vuonna 1894 määrä oli 29, vuonna 1908 37 ja kun yhtiö myytiin Kaukaalle kesällä 1920 niitä täyskantoisia lotjia oli 42.

Gustaf Cederbergin konttoristi Forsberg oli lähettänyt 11.5.1906 kirjeitse pyynnön lotjien kippareiksi Oravisalon Hypönniemeen Kalle Kurelle, Pekka Kurelle ja Pekka Räsäselä.

*Kippari
Kalle Kurki
Oravisalo*

Täällä tekemänne pyynnön johdosta saamme ilmoittaa että suostumme ottamaan kippariksi Teidät sekä myöskin Pekka Kuren ja Pekka Räsäsen, joille pyydämme siitä viemään tiedon.

Saatte tulla tänne miehinne niin pian kun joudutte, parempi jos jo huomennä. Palkat tulee olemaan viimevuotiset 60- ja 50 m ja kirjalliset sitoumukset, kuten ennenkin on ollut tapana.

Lotjiksenne voitte saada mahdollisesti vanhoja, vaan mahdottoman paljon vuotavia emme tavallisesti ensinkään kule.

Voipi sattua niinkin, että lähetämme teidät kaikk heti hakemaan Viipurista lotjia, joita on

*siellä miehittömänä 4 kappaletta
Kunnioittaen
Gustaf Cederberg :co
Va Forsberg
(Elka)*

Lähde: Esko Pakkanen Hurma ja Kaukaan muut Höyrylaivat

Nunnanlahden vuolukiven kuljetusta Pyhäselän - Oriveden vesireitillä

Vuonna 1899 Helsingissä perustettu kaivosyhtiö Finska Täljestens Aktiebolaget aloitti vuolukiven louhinnan ja kuljetuksen Juuan Nunnanlahdesta Pielisen kanavan kautta Lappeenrantaan ja edelleen Helsinkiin, missä oli yhtiön pääkonttori. Helsingissä yhtiöllä oli kivivarasto, jossa julkisivukivien työstö voitiin tehdä ja hoitaa toimitukset nopeammin. Jatkojalostusta varten yhtiön piti sijoittaa huomattavia varoja toiminnan aloittamiseen mm. hankkimalla omat laivansa sekä maa-alueita ja lotjia vesistökuljetuksia varten. Kaiken kuljetustoiminnan piti tapahtua 5 - 6 kuukauden avovesikautena.

Vuolukiviyhtiöllä oli välilastauspaikka Liperin Pesolansaaren Sorsaniemessä vuosien 1903 ja 1916 välisen ajan. Siellä vuolukivilohkareet lastattiin suurempiin lotjiin jatkokuljetusta varten. Lastauspaikan 0,5 ha:n maa-alueen yhtiö osti maaliskuun 26. päivänä 1902 kauppakirjalla Liperin Tutjunniemen kylään kuuluvalta kantatilalta Mikkola nro 19. Reitin varrella sijainneeseen suojaiseen lastauspaikkaan voitiin purjehtia syvää uomaa pitkin lastia käsittelemään.

Välilastauspaikka jouduttiin rakentamaan suuremmille lotjakuljetuksille Pesolansaaareen, koska Pielisen kanavan syvyys oli vain 1,4 m, eikä pienillä lotjilla ollut kannattavaa kuljettaa lastia määränpään satamiin. Yhtiön rakennuttama laivalaituri Sorsaniemessä oli käytössä vielä 1940-luvulle saakka. Sinne poikkesivat tarvittaessa matkustajalaivat ja metsäyhtiöiden hinaajat.

Vuolukiviyhtiö omisti höyrylaivat Täljesten ja Nunnan sekä neljä proomua ja yhden matalissa vesissä kulkevan erikoisproomun, jota ohjattiin keula- ja peräkannelta. Täljesten laiva tilattiin Helsingin laivatelakalta ja siihen asennettiin 190 ind. hv:n tehoinen kone. Kukin proomu pystyi kuljettamaan 250 tonnia = noin 80 kuutiometriä vuolukiveä viiden jalan syvyyksellä. Kuljetusten ajaksi proomuihin tarvittiin ohjailemaan miehistöä; lotjan pömpelin katoilta he kääntelivät perästä varsinkin kapeikkoja ohitettaessa. Kerrotaan, että paikkakunnalla asunut Juhana Puustinen oli muutamana kesänä ollut lotjamiehenä Täljesten yhtiöllä.

Edestakaiseen matkaan kului aikaa noin kuukausi.

Täljesten laivalta on säilynyt vuosilta 1903 - 1906 muutamia lokikirjan lehtiä, joissa kerrotaan mm. reitin varren tapahtumista

Pesola

Lastattiin koko päivä ja jatkettiin yöllä.

Pesola

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

Lastin koko määrä oli 740 tn kiviä, kun se lähti Pesolasta kohti Saimaan kanavaa.

Täljesten laiva 1910-luvulla myrskyn silmässä Pyhäselällä

Joensuulaiset kauppiaat rahtasivat laivoillaan Venäjältä toimitettuja jauhoja ja muita elintar-

vikkeita ennen Suomen itsenäistymistä. s/s Täljesten laiva oli paluulastina ottanut toimitukseen suuren jauhomäärän joensuulaisille kauppiaille. Yhdeksäntoista lotjan paluulasti joutui haaksirikkoon 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.

Yhtiö ajautui jo 1907 talousvaikeuksiin, ja uusi yhtiö merkittiin kaupparekisteriin jo seuraavana vuonna Oy Vuolukivi Oy - Ab Täljesten. Yhtiön hinaaja s/s Täljesten myytiin v. 1912 savonlinnalaiselle Puutavara Oy:lle. Repola -yhtiön omistuksessa s/s Täljesten alus sai uuden nimen s/s Repola 3. Hinauskäytössä ollut alus upposi Äänisjärvellä 1943, jolloin päättyi 27 vuoden pituinen ajanjakso uuden yhtiön historiassa.

Vuoden 1916 aikana ajat huononivat, minkä seurauksena vuolukiviyhtiö ajautui konkurssiin eikä lyhyt avovesiaikainen rahtaus etelän satamiin kannattanut. Yhtiö myi kauppakirjalla Sorsaniemen palstatilan N:o 19:1 rakennuksineen ja kaikkine niihin kuuluvine etuineen 28.02.1916 neljälläkymmenelläviidellätuhanella Suomen markalla.

Vuosisadan alkukymmen oli merkittävä ajanjakso paikkakunnan kylähistoriassa, jolloin reitin varren lastauspaikalla työskenteli laivamiehiä ja muutamia kyläläisiä. Silloin nähtiin upeita suurakenteisia lotjia Pyhäselän ja Oriveden selkävesillä.

Lähteet:

Antti Tuuri: UPM-kymmenen Metsän jättiläisen synty, Rauma Repolan Metsätaival 1870 - 1990

Raimo Virkkunen: Joroisten Kerisalon Sipilästä Liperin Tikansaareen tukinuittoon

A. I. Karttunen: Saimaan vesiliikenteen historia

Salme Kotivuori: Juuan Nunnanlahden Vuolukiviyöstä ja kyläelämästä

KERTOMUKSIA ORAVISALON JA TUTJUNNIEMEN LAIVAMIEHISTÄ

Liperin Tutjunniemeen johtavan valtatie varrella Hautakankaalla pikkutorpalla elelivät 1910 - 1920-luvulla Beata ja Juho Rouhiainen s. 1878. Heistä on suvun jäsen Maire Rouhiainen laatinut pienen suvun tarinan:

Juho oli saanut merenkulkuhallitukselta alihöyrykonemestarin kirjan, joka oikeutti hänet toimimaan suomalaisilla kauppa-aluksilla. Tämän johdosta Roukalahdella häntä alettiin kutsua ”Herra Jussiksi”. Juho saikin nyt helpommin töitä erilaisilla aluksilla. Hänen työpaikkoihin olivat mm. Höyryvenhe Soma, Hinaaja höyry Rauha, hinaaja Irma, Combaney Koitto, höyryvehne Siro, ym. laivat.

Juhon ja Beatan vanhin poika Toivo s. 5.9.1909 lähti töihin 14-vuotiaana höyrylaiva Ystävälle. Isä Juho työskenteli samalla laivalla ja oli tukena ja turvana vielä tämän toisessa työpaikassa hinaaja Irmalla. Laivatyökokemusta tuli molemmille miehille runsaasti.

Hautakankaalla Rouhiaisten torpasta kirkonkylän suuntaan asui niin ikään mäkitupalaisina Immosen perhe. Veljessarjasta Terho Immonen toimi sotakesien jälkeen A. Ahlströmin höyryhinaaja Oberon III:n ajomiehenä ja nuorempi veljeksistä Lauri Immonen Hackman Co höyrylaiva Sylvissä kansimiehenä. Myöhemmin Lauri hakeutui luotsin tehtäviin Varkauden seudulle.

Tutju - Liperi maantien varrella asuneista perheistä kertoi Aulis Leskinen v. 2002 haastattelussaan laivoilla työskennelleen mm. veljensä Veikko Leskisen meren puolella matruusina. - Minä olin lämmittäjänä kesän 1946 Gutzeitin hinaaja hl Villessä. Veljesten setä Tutjunniemestä kotoisin oleva Salomon Leskinen oli nuoruusvuosinaan lähtenyt Brasiliaan kahvinviljelijäksi naapurin pojan Toivo Asikaisen kanssa. Sieltä he palasivat takaisin kotikylälle ennen sotia ja kääntyivät adventtiseurakunnan jäseneksi. Sota-aikana Salomon oli armeijan



Pieni Lokki -laiva nähtiin vielä sotakesien jälkeen Pyhäselän vesillä.

kokkina. Seikkailunhaluisena hän lähti merille ja oli kokkina 1945 - 1946 öljylaiva Tupavuorella asettuen eläkepäiviään viettämään Helsinkiin.

Tutjun - Roukalahden kylän rajalla Telmonselän rannalla asuivat laivamiessuvustaan kuuluisat salon Strömmilän miehet. Ukko Vilho Ström toimi ennen Liperiin muuttoaan Savonlinnan Laitaatsillassa höyrykoneiden katsastusmiehenä. Kerrotaan, että työrupeama jostakin syystä katkesi 1920-luvun pirtukauden aikana. Hankittuaan suuren rantamaatilan Tutjun salon Roukalahden kylältä Strömille hankittiin Itä-Suomen Vaneritehtaalta pieni höyrylaiva Lokki ja puurunkoinen proomu, jolla alettiin tehdä kuljetus- ja hinauspalveluja Pyhäselän saaristossa. Kyläläiset kertoivat ukko Strömin kaupanneen maitoa ja voita saariston uittokämppien työmaille, joissa oli kesäisin töissä parhaimmillaan satoja miehiä. Vanhin pojista Jussi kipparoi mielellään isänsä jälkeen kuljetuspuuhissa Lokki -laivalla. Myös veljessarjasta Oiva oli meren puolella koneapulaisena ja nuorempi veljeksistä Aimo Ström oli työuransa ajan konepäällikkönä valtamerialuksilla.

Tutjun kyläkeskustaan tullessa maantien varressa mökkiläisinä asuivat uittomies ja savotan pikku kymppi Abel Ihalainen perheineen. Vanhin pojista Reino Ihalainen oli työelämänsä ajan metsäyhtiöiden hinaajalaivoilla töissä, aloittaen laivan lämmittäjänä, sitten kansimiehenä ja myöhemmin laivan päällikkönä. Reinon nuoremmat veljet Tauno ja Esko Ihalainen hakeutuivat myös hinaajille töihin, Tauno kansimiehen tehtäviin ja Esko koneapulaiseksi. Perheen pojista nuorin Raimo Ihalainen kulki isänsä mukana uiton lajittelutyömaille. Lavuri Reino Ihalainen kertoi muistelussaan v. 2000 seuraavan tarinan pitkästä työurastaan:

Uitto- ja laivamiesmuistelmia 1940-luvun jälkeen

Tutjun saaristossa oli muutamia työnjohtajia, jotka olivat ylitse muiden. Mainitsen pari heistä, Kaukaan ”pomo” P. Pohjola ja Ahlströmin H. Tanskanen. Johtuen kai siitä, että nämä firmat käsittelivät irtopuuta (lajittelu, niputus, kuljetus) pisimpään Pyhäselän saaristossa. Enso niputti melkein kaikki puut Kukkolansaareissa Joensuussa, ja oli siihen aikaan suurin uittaja Saimaalla.

Tikassa ja Pesolansaareissa oli uiton eri työvaiheissa, tämä on arvio, muutama sata miestä. Itse aloitin savottahommat Tikassa sotakesänä 1941. Parhaat miehet olivat siellä jossakin suuressa savotassa. P. Pohjolakkin oli poissa jonkin aikaa. Samoin se ”kymppinä” ollut J. Kinnunen, joka asui Harmaasaareissa. Molemmat pomot tulivat kesällä takaisin. Rintama vakiintui ja vanhemmat ikäluokat kotiutuivat. Miehistä oli huutava puute. Niinpä muistan, kun koulupoikia tuli Savonlinnasta töihin. Savonlinnan poikia olikin v. 1941 ja 1944 välillä Tikan- ja Pesolansalmella uittotöissä runsaasti. Pojat asuivat Tikansaaren ja Murtolahden kämpillä.

Firmat ostivat puutakin Tutjun isäntien metsistä melkoisesti. Wahl-yhtiö oli niihin aikoihin huomattava ostaja.

P. Pohjolan lisäksi yhtiöiden työnjohtajia perheineen asui saarissa. Hackmanin pomo T. Hiltunen asui Laitasaareissa.

Olin uittohommissa kesän 1941 Tikansaareissa Kaukaalla. Kesät 42-43 Pesolansaareissa Ahlströmillä. Kesällä v. 43 elokuulla siirryin laivamieheksi kansimiehen tehtäviin Ahlströmin hl Carmeniin. Seuraavana kesänä olin lämmittäjä. V. 1945 olin taas samalla laivalla kansimiehenä. Sota oli loppunut ja laki sanoi, että lämmittäjän on oltava 18-vuotias. Olin 17-vuotias ja lämmittäjäksi minua ei kelpuutettu. Seuraavana kesänä minusta tehtiin Carmenin ajomies. Palkka oli parempi ja homma helpompi. Siitä kesästä lähtien ruorihytti on ollut osa työpaikkaani. Olin vielä kesän -47 ajomiehenä Carmenissa. Sitten oli sotavän vuoro ja syyskuussa -48 pääsin saman yhtiön hl Ursulaan nuoremmaksi ajomieheksi. Olin vielä viisi kesää hl Ursulassa perämiehenä. Olympiakesänä 1952 olin Ahlströmin pikkuhinaajassa päällikkönä. Päällikön ja perämiehen tutkintoja suoritin Kuopiossa. Siis kuljettaja, joka oikeuttaa päällikön ja perämiehen toimiin määrätyn kokoluokan aluksissa.

V. 1956 kävin laivurikoulun Kotkassa, jonka jälkeen toimin kaksi kesää päällikkönä Ahlströmillä hl Taipale hinaajalla. Silloin vielä hinattiin avolauttoja Höytiäisen kanavalta Pesolansaareen.

1958 keväällä siirryin Hackmanin leipiin. Laivan nimi oli hl Sylvi. Olinkin Hackmanilla päällikkönä eläkkeelle jäämiseen vuoteen 1986 saakka.

Hackmanilla ollessa kuljetimme lauttoja pääasiassa Joensuu – Joutseno välillä, noin 18 lautta kesässä. Hinaustyö vei aikaa noin puoli vuotta. Keskikesällä matka taittui noin viikossa, mutta mitä pitemmälle kesä kului, aikaa meni enemmän. Syksyllä tuuli kovemmin ja pitkään, joten kesän keskiarvoksi jäi noin 10 vuorokautta per lautta. Lautan vauhti oli hinauksessa noin 2 km tunnissa.

Siinä oli lyhykäisyydessään Tutjun pojan tarina. Sanoisin, että pihkan tuoksussa olen elämänityöni tehnyt. Ei niitä hyvin monia vaihtoehtoja ollut. Mutta minulla oli tuuria. Minä tykkäsin työstäni ja viihdyin hyvin tehtävässäni, joka minulle oli uskottu. Voinpa melkein sanoa: Päivääkään en vaihtaisi pois.



Hackmanin Hl Sylvi Suursaaren salmella 1967.

Sylvi oli rakennettu Ruotsissa Tukholmassa 1900, pituus 25 m, leveys 5 m, syväys 6 jalkaa = 180 sm. Sylvissä oli kaksi konetta. Yhdessä koneessa tehoa 107 hv yht. 214 hv. Sylvi muutettiin moottorihinaajaksi v.1970 ja sai nimekseen Marie Hackman. Hinasi lauttoja Saimaalla. Myytiin rannikolle Kotkaan Tekla -nimisenä aluksena.

Tutjun Pärnävaaran ja Selkäsaaren miehet uurastivat kesät laivoilla, talvet savotoilla

Laurilan tilan torpalla asuneista Matilaisen sisaruksista Onni Matilainen seilasi Savolaisen tervahöyryllä kansimiehenä 1940 kesänajan. Arvi Matilainen kertoi v. 2002 haastattelussa omista kokemuksistaan työssäolostaan s/s Repola 2 hinaajalla.

Laivamieskausi alkoi 1940 höyryhinaaja s/s Repola 2:lla, jossa oli Antti Sipinen päällikkönä ja sisareni Toini Matilainen emäntänä. Lämmittäjän työ 16-17-vuotiaalle pojalle kävi rasakaaksi. Erään kerran Jänisselällä lautan hinauksen aikana olin nukahtanut työtuurin aikana ja nousin konehuoneen portaille raitista ilmaa haukkaamaan. Tämä syy oli päällikölle riittänyt työsopimukseni purulle. Täältä siirryin Kaukaan nippukoneelle Utteraan.

Sotakesien jälkeen sain pestin Kaukaan s/s Rauhaan nuoremaksi kansimieheksi, ja seuraavana kesänä kansimieheksi Kaukaan hinaaja s/s Voimaan. Laivatyö ei pitemmän päälle kiinnostanut, koska aina syksyisin oli palattava kotikylälle metsätöitä tekemään. Talvisavottoja ei joka talvi kylällä ollut, joten oli ryhdyttävä etsimään vakinaisempaa leipäpuuta. Vakituinen työ löytyikin Joensuusta huoltamoalan yrityksestä, josta myöhemmin siirryin valtion leipiin lossinkuljettajaksi Liperiin.

Tikansalmen mantereen puolella sijainnut Selkäsaari oli tunnettu pienestä mökkiasutuksesta. Reitillä kulkevat laivat houkuttelivat mökkien miehet hakeutumaan laivoille töihin. Pien-Pesolan tilalta Heikki Pesosen ja naapurista Ananias Turusen kerrotaan olleen usean kesän laivoilla töissä Ahlströmin hinaajilla, Ananias ajomiehenä s/s Oberon III:lla ja Heikki saman laivan kansimiehenä.

Selkäsaaren miehistä Viljo Turunen aloitti heti armeijan käytyään lämmittäjän ja myöhemmin koneapulaisen työt Ahlströmin höyryhinaajilla. Viljon työura alkoi Tikansalmella lajiteltutyömailla 12-vuotiaana ensin kämppäpoikana, seuraavana kesänä Kaukaan lajittelulla: - Työt lajittelulla alkoivat aamu seitsemältä ja päättyivät ilta kuudelta. Tehtiin siis kymmentuntista päivää.

Heti armeijan jälkeen vuonna 1956 alkoi laivamieskausi Ahlströmin höyryhinaaja s/s Ursulassa. Pestin aloitin laivassa lämmittäjänä. Saman kylän miehiä oli Reino Ihalainen ajomiehenä. Laivan päällikkyyttä hoiti Antti Pakarinen. s/s Ursula liikennöi nippulauttojen hinauksessa Joensuun ja Varkauden välillä. Pesti alkoi heti jäiden lähdettyä keväällä ja kesti myöhäiseen syksyyn räntäsateisiin saakka. Katkeamaton työvuoro tehtiin kuusi tuntia työtä ja kuusi vapaata. Lämmittäjän työ kesti kaksi kesää s/s Ursulassa, jonka jälkeen siirryin saman yhtiön niputuskoneelle Roopelle. Niputtajalla olin kahtena kesänä. Roopen päällikkönä oli Hannes Pennanen, kotoisin Viinijärveltä. Yksi kesä niputettiin Pielisellä Pohjois-Karjalan Uittoyhdistyksen puita.

Syksyllä niputuskone vietiin Varkauteen, ja jäin talveksi yhtiön metsätöihin Varkauden seudulle.

Kun laivapalvelusta oli kertynyt koneapulaisen tutkintoon vaadittava työaika, suoritin keväällä 1960 höyrypuolen koneenhoitajakirjan, minkä jälkeen pääsin koneapulaiseksi Uitto-yhtiön s/s Utra -laivaan. Laivalla hinattiin nippuja Pielisjoelta Jokisuuhun.

Seuraavana kesänä otin koneapulaisen pestin Savonlinnan Pääskyniemessä Rauma Repolan laivaan s/s Repola 2. Laivalla hinattiin purulotkia Joensuusta Kaukaan Pulpille. Seuraavan kesän purjehduskausi jäi laivalla lyhyeksi. Laivasta katkesi potkuriakseli laakerivian takia. Telakalle päästiin omin neuvoin hiljaa ajamalla.

Koneapulaisen työt jatkuivat matkustajalaiva Sinikolmiolla, joka teki Saimaalla viikkoreiteilyjä Lappeenranta - Mikkeli - Savonlinna reitillä. Viimeinen laivapesti oli Saaristo -höyrylaivalla Säamingin puolella. Laiva oli isäntien "piimälaiva", jolla kuljetettiin saaristossa matkustajien lisäksi maitoa ja karjaakin.

Yli kymmenen vuoden laivatyöskentely oli antoisaa ja mukavaa. Työssä viihtymiseen vaikutti sekin, että porukat olivat usein ennestään tuttuja keskenään.

*Lähde: Laivaperinnehaastattelu Viljo Turunen 20.06.2000
Haastattelija Raimo Virkkunen*

Höyryillä mentiin täysillä 1960-luvun puoliväliin

Höyrylaivakauden loppuajoilta kertoi työurastaan niin ikään Selkäsaarella asunut Taisto Tahvanainen:

- Laivamiehen ammatti oli itsestäänselvyys, kun kysyttiin mikä minusta isona tulee.

Niinpä armeijan jälkeen keväällä 1964 hakeuduin työhönottohaastatteluun Ahlströmin Varkauden konepajan lotjamestari Markkasen puheille, missä minulle esitettiin lämmittäjän paikkaa s/s Warkaus VII:lla.

Laivan yhdeksänhenkinen miehistys oli silloisen käytännön mukainen: päällikkönä toimi

Vilho Kuupakko, muu miehistö perämies, nuorempi ajomies, kaksi kansimiestä, konemestari, koneapulainen, kaksi lämmittäjää ja laivan emäntä.

Vastakirjan allekirjoitus minun ja työnantajan katsastusmies Markkasen välillä tehtiin 14.5.1964.

Vastakirjaan merkittiin jokaisen kuukauden kohdalla sovittu kuukausiansio, ylityöt, sunnuntailisät, veronpidätyksen suuruus ja kimpparuuasta syntynyt vähennys. Miehistön tilit ohjattiin jo silloin Postisäästöpankkiin. Purjehduskauden päätös oli 21.10.1964 Varkaus VII:lla. Merimiesunionin ammattiliiton jäsenmaksu suoritettiin suoraan asiamiehille, jotka kävivät kesän mittaan keräämässä maksut ja jakoivat liiton ammattilehden. Työ oli alusta pitäen kiinnostava, kun työparikseni sain koneapulainen Väinö Rädyn. Hän opasti kädestä pitäen koneenhoidon niksit, mikä oli hänellekin myöhemmin hyödyksi, kun palasi vapaalta hieman krapulan kohmelossa työvuoroonsa.

Sinä kesänä s/s Varkaus VII oli Kallaveden pohjoispuolella nippulauttojen hinauksessa. Pudotuspaikoilta kerätyt kuormat hinattiin Konnuksen kanavalle, mistä lauttojen hinausvastuun Varkauden tehtaille otti Savon uittoyhdistys. Joskus kuormat hinattiin Tainionkoskelle. Työläin vaihe oli Kallan siltojen alitus, missä koko porukka tarvittiin kuormalla avustus-tehtäviin. Laiva irrotettiin kuormasta ja annettiin nippulautan soljua virran mukana siltojen taakse. Laiva kiersi eri reittiä jatkaen kuorman hinausta.

Purjehduskausi päättyi 21.10.1964 s/s Varkaus VII:lla.

Lämmittäjän työt jatkuivat välittömästi saman yhtiön laivalla s/s Jorma 2:lla marraskuun loppuun saakka. Ensimmäinen reissu oli kuorman vienti Kaukopäähän. Matkan varrella sattui pieni haveri. Potkuritunneliin oli ajautunut propssi, minkä seurauksena potkurilapa katkesi ja hinaus piti keskeyttää. Kuorman vientiin kutsuttiin s/s Oberon III. Tyhjällä laivalla ajettiin hiljaksen Varkauteen ja potkuri saatiin toimivaksi. Viimeinen kuorman haku oli Pesolasta marraskuun lopulla. Jäiden seassa ollut kuorma saatiin kuitenkin hyvin perille Varkauteen. Seuraavana vuonna 1965 pestauduin lämmittäjäksi Ahlströmin s/s Oberon III:lle. Vastakirjasopimus kirjoitettiin 1.5.1965 – 1.9.1965. s/s Oberon III oli yhtiön laivoista vahvin ja nopein. Laivalla kerrottiin ajetun joskus kilpaa matkustajalaivojen ja muiden naapurifirmojen laivojen kanssa.

Laivan miehistys oli sama yhdeksän hengen miehistys kuin yhtiön muillakin laivoilla.

Laivan päällikkönä oli laivuri Antti Pakarinen. Hän tuli miehistön kanssa toimeen hyvin, vaikka hänestä löytyi myös oma persoona.

Laivalla vakiintui käytäntö, että lämmittäjät tulivat aamulla ensimmäiseksi keittiöön puurolle ja aamukahville. Seuraavana keittiön ovelle ilmestyi päällikkö. Hänellä oli aina tapana sanoa: Jokainen päivä on armo uusi, sanoi Voiniemen ukko. Tästä lähti päivä käyntiin.

Vapaa-ajat laivalla pidettiin reitin varrella, vaikka kyllä ne usein vähiksi jäivät.

Säävarauskin piti ottaa huomioon, kun lähdettiin Saimaan ylitykseen. Erään kerran tulimme Parkkoon päähän pitämään tuulta. Samaan aikaan tuli Hackmanin s/s Sylvi meidän laivan rintaan.

Päällikkömme Antti Pakarinen kävi selällä perämöötörillä tutkailemassa tuulen voimakkuutta. Päällikköä poltteli seisottaa kuormaa, jos hyvinkin pääsisi jatkamaan perille. Samaan aikaan ilmestyi s/s Sylvian ruorihytistä päällikkö Reino Ihalainen pussihousut jalassa ja korkeakauluksinen villapaita päällä haistelemaan tuulen voimakkuutta. Aikansa katseltuaan Reino laushti: ”Eiköhän ne Honkalahdessa tienne, milloin siellä pitää olla perillä” ja painui nukkumaan ruorihyttiin.

Toinen työläin vaihe oli laivan proomun (eväskontin) täyttö halkojen lastauspaikoilta mihin osallistui koko henkilöstö paitsi päällikkö ja konemestari saivat vapautuksen. Keskimäärin laivan halonkulutus oli 1 – 1,5 m³ tunnissa. Proomuun voitiin lastata sadan kuution paikoille halkoja.

Halkoproomun perällä oli sauna, ja joka kuuden tunnin työlöysin jälkeen voitiin käydä saunomassa.

Vuoden 1966 laivatyö alkoi heinäkuussa 1966. Enso-Gutzeitin s/s Heikki Peurasen konehuoneessa. Lämmittäjän työt aloitin 9 päivänä heinäkuuta 1966, päättäen 9.11.1966. Vastakirja allekirjoitettiin reitin varrella Tuohivedellä. Laivan edellinen lämmittäjä oli äkillisesti sai-

rastunut, eikä pystynyt työtään jatkamaan. s/s Heikki Peuranen oli viimeistä kesää ansioliikenteessä. Päällikkönä tunnontarkka laivuri Veikko Immonen. Minua kehoitettiin vielä harjitsemaan pestin vastaanottamista, kun tiedettiin, että laiva on vaikea ja työläs lämmitää. Ei se kuitenkaan ollut s/s Oberon II:a kummempi lämmitettävä.

Laivalla hinattiin nippukuormia Joensuun Kukkosen saaren ja Kaukopään tehtaan väliä. Yhtiöllä oli tapana vaihtaa vapaavuorolle lähtevä henkilöstö Savonlinnan Laitaatsillassa. Palkka- ja vapaa-aika sopimuksia yhtiö noudatti tarkasti.

Laivatyön välivuosi oli 1967.

Palasin keväällä 1968 työnhakuun Varkauteen Ahlströmille. Lämmittäjän paikat oli täytetty, mutta minulle tarjottiin vanhasta tutusta s/s Oberon III:sta kansimiehen paikkaa, jonka otin vastaan 6.5.1968 päättyen 10.10.1968.

Kuulustelu todistus

Lämmittäjä Taisto Antero Tahvanainen synt. 5. 12. -41
kotipaikka Liperi on tänään pidetyssä kuulustelussa osoittanut omaavansa sellaiset riittävät tiedot ~~polttomoottorien-~~ höyrykoneiden ja höyrykattiloiden rakenteesta, hoidosta ja käytöstä, samoin kuin niitä koskevista tärkeimmistä säännöksistä, kuin kauppa-alusten konepäällystön pätevyyskirjoista 29 lokakuuta 1964 annetussa asetuksessa (522/64), sen 14 §:ssä on säädetty vaatimuksena ~~moottorikoneenhoitajankirjan~~ ^B saamiseksi. ~~höyrykoneenhoitajankirjan~~

Savonlinnassa 22. huhtikuuta 1968



Paavo Saarikivi
Savonlinnan piirin
konekatsastaja

Päällikkönä oli edelleen laivuri Antti Pakarinen, ja paljon edellisenä kesänä olleita laivamiehiä.

Laivalla hinattiin nippukuormia Joensuusta ja Pesolasta Varkauteen. Se oli taas laivalla viimeinen kesä ammattiliikenteessä.

Syksyllä ennen purjehduskauden päättymistä laiva sai metsäosastolta tehtävän noutaa Pesolasta nippukuoma Varkauden tehtaille. Ennen Hernevaaran Ukonselälle tuloa pimeän yhteydessä haittasi voimakas sumu. Vein kuorman perälle lyhdyt, ja paluumatkalla ei erottanut laivan valoja, vaan oli tultava laivan hinausköyden tuntumassa laivaan. Sitten tapahtui jotakin odottamatonta. Laivan hinausköyden huomattiin olevan löysällä ja pian havaittiin kuorman lähestyvän laivaa. Laiva oli ajautunut väylältä matalikolle ja juuttunut matalikkoon eikä pystytty välittömästi havaitsemaan olimmeko väylän Tutjun vai Hernevaaran puolen matalikolla. Hinusvajerin äänekäs vinssaus takaisin laivaan aiheutti koko laivaväen tulon ihmettelemään, mistä on kysymys. Kun hiukan sumuverhon läpi selvisi rannan ääri viivoja, ilmoitti kansimies Olli Mertanen, että rannalla häämöttää tuttavan näköinen lato ja että ollaan Hernevaaran matalikolla. Olli oli kotoisin Oravisalon Vannilasta.

Laiva kuitenkin pääsi omin avuin pois matalikolta ja päästiin nippukuorman kanssa jatkaamaan Varkauteen.

Metsäosastolta tuli ohje jättää kuorma Hernevaaran Arvinsalmen rantaan. Halkoproomusta otettiin laivaan niin paljon halkoja, että päästiin Varkauteen. Myös toista kuomaa noutamaan tullut Uittoyhtiön moottorialus sai tehtäväkseen jättää kuorman Tutjun Tiilinniemeen.

Vesiltä maan kamaralle

Purjehduskauden jälkeen laivamiehet palasivat yhtiöiden metsätöihin pöllisavottaan tai työnjohtajan tehtäviin, usein saman metsäyhtiön palvelukseen. Kun laivamiehillä ei ollut varsinaista metsäalan koulutusta, voitiin heille talven ajaksi osoittaa yhtiön työmailla jokin päivämiehen tai pikkukympin kuukausipalkkainen työtehtävä. Konepuolen väki sai usein töitä talven ajaksi yhtiöiden konepajoilla.

Jollakin tapaa tämä ammattiryhmä nautti omaa sosiaalista arvonantoa kylälaisten silmissä. Työn kautta mitattiin asema kyläyhteisössä. Puolivakainainen työ saattoi hyvinkin kannustaa nuoria miehiä perheen perustamiseen. Lähes puolen vuoden kestänyt säännöllinen työrupeama hinaaja- ja matkustajalaivoilla saattoi kartuttaa säästöjä, joilla voitiin hankkia elannon ylläpitämiseen hieman prameampaa kulutustavaraa kotitalouksiin.

Laivamiesten pätevyityminen

Kesän mittainen laivatyöaika kerrytti praktiikka-aikaa, siis alalle perehdyttämistä kansi- tai konepuolella. Ammattipätevyys saavutettiin työkokemuksen ja koulutuksen kautta. Kun nuori mies pari kesää oli toiminut laivan lämmittäjänä, hänelle tarjoutui seuraavana kesänä mahdollisuus päästä koneapulaiseksi tai vastaavasti kansimies voi pätevyityä perämieheksi.

Uralla eteneminen näkyi myös työntekijän tilipussissa ansion lisänä. Työssäoloajasta piti osoittaa tietty palvelusaika, jolloin laivojen katsastusmies tai merenkuluntarkastaja suoritti hakijalle pätevyyskoulustelun joko kansi- tai konepuolelle, minkä jälkeen merenkulkuhallitus antoi hakemuksesta henkilölle pätevyyskirjan. Hakemuksessa piti esittää merimieslääkärin todistus soveltuvuudesta laivapalveluun ja että kuljettajakokelas läpäisi värisokeustestin. Työvaiheiden eteneminen ja kokemus alalla edusti sen aikaista oppisopimuskoulutusta parhaimmillaan. Palvelusvuodet ja kurssimuotoinen koulutus mahdollistivat jatkossa nousun uralla edelleen konemestarin tai päällikön toimiin.

Kuopion merimieskoulu alkoi v. 1909 siten, että järjestettiin oppikurssi pienempien laivojen

päälliköitä ja perämiehiä varten. Täältä hakivat laivamiestaitonsa monet Pohjois-Karjalan laivamiehet. Myös laivojen päälliköt ja perämiehet suorittivat kurssimuotoisen koulutuksen Kotkan Merenkulun oppilaitoksessa, joka toimii edelleen aikuiskoulutuskeskuksena.

Pesolansalmella oli pyräiden ja nippujen hinauksessa Kaukaalla pieni moottorihinaaja K-21, jonka kansimiehenä Raimo Virkkunen oli 1955-56 ja Repola 10:ssä 1957-58 kansimiehenä ja tukkilaisena. Työssäoloajasta kertyi neljältä kesältä 12 kuukauden aikainen laivapalvelus kone- ja kansipuolella, mikä mahdollisti myöhemmin kuljettajan kirjaan vaadittavan kurssin suorittamisen.

KOTKAN MERENKULKUOPPILAITOS

KURSSITODISTUS

Raimo Sakari Virkkunen (091139-093R)

on hyväksytysti suorittanut

Kuljettaja-koneenhoitajan kurssin

Kotkassa 14.3...25.3.1994

Kurssi on kestänyt 10 päivää, yhteensä 80 tuntia

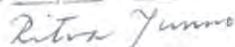
Kurssin tarkoitus: Antaa aluksen miehityksestä ja laivahenkilökunnan pätevyydestä annetun asetuksen (250/84) 36 pykälässä säädetty koulutus.

Sisältökohdat :

1) Merenkulku	20 h
2) Merimiestaito	20 h
3) Lakitieto	8 h
4) Konetekniikka	32 h

Kotkassa, 25 päivänä maaliskuuta 1994


Aikuiskoulutusjohtaja
Arto Andersson

Kurssin aikaisesti todistavat:
sa 25/3 1994




No. 641/76

KULJETTAJANKIRJA C

Koska Raimo Sakari Virkkunen,

syntynyt 9.11.1939

on osoittanut omaavansa kauppa-alusten päällystöstä 29 päivänä lokakuuta 1964 annetun asetuksen (522/64) sekä merenkulkuhallituksen kauppa-alusten kuljettajista 8 päivänä tammikuuta 1965 antaman päätöksen mukaan kuljettajankirjaa C varten vaadittavat tiedot ja käytännöllisen kokemuksen, merenkulkuhallitus on antanut hänelle tämän

KULJETTAJANKIRJAN C

Helsingissä 6.5.1976

MERENKULKUHALITUS



Leima 12,50 mk

Ylijohtaja *Jouko Niklander*
Touko Niklander



SUOMI • FINLAND

No. 2864/2002

Pätevyyskirja

Nimi
Namn

Virkkunen Raimo Sakari

Tämä pätevyyskirja on myönnetty aluksen miehistöä, laivaston pätevyystestistä ja vahvistuksesta 19. päivänä joulukuuta 1997 annetun asetuksen (1256/1997) nojalla.

Kuljettajankirja

Myönnetty
Beviljat

15.04.2002

Rajoitukset
Begränsningar

Maksu
Avgift 29 EUR

Behörighetsbrev

Syntymäaika
Födelsedatum

09.11.1939

Detta behörighetsbrev har utfärdats med stöd av förordningen den 19 december 1997 om fartygs bemanning, besättnings behörighet och vakthållning (1256/1997).

Förarbrev

Voimassaolo päättyy
Giltigt till

Haltijan allekirjoitus
Innehavarens underskrift

Merenkululaitos
Sjöfartsverket

Markku Ruuska

T Y Ö T O D I S T U S

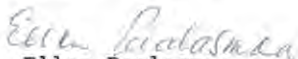
Täten todistamme, että R a i m o V i r k k u n e n on toiminut ms SERGEI:n v.t. päällikkönä purjehduskausilla 1994 ja 1995.

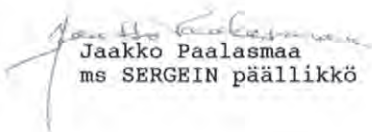
Ms SERGEI on ammattiliikenteeseen rekisteröity 86 hengen matkustaja-alus, jonka pituus on 12,5 metriä ja koneteho 277,5 kilowattia. Alus on liikennöinyt 12 purjehduskautta Juojärvellä sekä Valamon ja Lintulan luostareiden välisellä reitillä jolla on kaksialtainen Taivallahden ja nelialtainen Varistaipaleen kanava, joiden yhteinen padotuskorkeus on n. 20 metriä.

Raimo Virkkunen hallitsee aluksen päällikön tehtävät ja on hoitanut hänelle annetut tehtävät hyvin ja tunnollisesti.

Helsingissä 12 päivänä lokakuuta 1995.

VALAMON VENE Oy


Ellen Paalasmaa,
toimitusjohtaja


Jaakko Paalasmaa
ms SERGEIN päällikkö

Laivatyöperinne siirtyi isältä pojalle

Tutjunniemessä syntynyt Unto Kinnunen on tehnyt muistiinpanoja höyrylaivakauden aikaisista laivamiehistä vuonna 2001. Hänen laatimissaan kertomuksissa mainitaan myös yhtiöitten omistamien laivojen nimet, joissa työskenteli 1920-luvulta lähtien tutjulaisia ja oravisolalaisia miehiä ja naisia.

Ensimmäinen laivamies oli Tutjun Lappalan (Heikkilä) talon vävy Petteri Tukiainen, joka asui loppuaikansa tyttärensä luona Oravisalon Hakoniemessä. Petteri Tukiainen oli Cederbergin s/s Tuulikin päällikkönä 1914 -1917 tienoilla. Kerrotaan, että Petteri oli sanonut leikkilisesti laivamiesajoistaan tähän tapaan: ”En minä kuule, enkä näe, mutta osaan minä laivan viedä Savonlinnaan, kun panen päälle vanhan nutun, joka on ollut mukana 40 vuotta. Siihen on tarttuneet väylät.”

Hänen poikansa Juho Tukiainen opiskeli merikapteeniksi. Saman suvun laivuri Pentti Tukiainen palveli ainakin Alhströmin hl Oberon III:ssa ja päällikkönä saman yhtiön hl. Jorma 2. vuosina 1950 - 1954. Työrupeama jatkui vielä 1960-luvulla pienessä Rauma-Repolan Sulka -moottorihinaajassa Pesolan salmella rantapyräitä hinaillen. Eläkepäivillään Pentti kipparoi vielä matkustaja-alus Pirjossa, joka liikennöi Joensuun ja Pirttisaaren väliä Arvo Puharisen lomamatkailuyrityksessä. Ms Pirjo oli entinen Gutzeitin hl Uuno, johon tehtiin kansiyhtymuutoksia Joensuussa ”Puharisen varvilla” ja se haettiin kauppalavarekisteriin.

Laivayrittäjiä Tutjun ja Roukalahden kylillä

Tutjunniemeläisen laivuri ja laivayrittäjä Juho (Jussi) Lappalaisen ura alkoi 1920-luvun alkupuolella. Rääkkylän ja Liperin Osuusmeijerin luopuessa yhteisestä Sulo -nimisestä tervahöyrystä laiva siirtyi vuonna 1923 Lappalaisen omistukseen. Alus oli rakennettu 1918 A. Lappalaisen veistämöllä Roukalahdella. Jussi Lappalainen luopui jo vuoden päästä tervahöyrystä ja myi sen 70.000 markalla Leppävirran Höyrylaiva Oy:lle v. 1924.

Aluksen myöhemmistä vaiheista kerrotaan Suomen Höyrylaivojen perinnejulkaisussa ”Korsteenisä” v. 2002. Alus oli kulkeutunut Savonlinnaan Puuliikeyrityksen käyttöön, ja sitä käytettiin halkojen kuljetukseen.

Seuraavan vähän isomman käytetyn puurunkoisen tervahöyry ”Tarmon” J. Lappalainen osti puutavarayhtiö Kojonen & Kumppanilta. Aluksella Jussi Lappalainen kuljetti halkoja lotjissa ja kaivosropseja Joensuun Karsikosta Uuraaseen Viipurin satama-alueelle. Paluulastissa kulkeutui pirtua, johon viranomaiset yrittivät puuttua laivaratsioissa. Niinpä laivan päällikkö kulki maitse kanavan vartta pitkin viimeiselle sululle ja sieltä vasta nousi laivaan kiinnijoutumisen pelossa.

Seuraava laivahankinta oli käytetty höyrylaiva ”Reipas”. Aikaisemmin pieni höyrylaiva ”Reipas” kulki Liperin puolella maitolaivana ja matkustajia siirrellen. Sen oli Cederberg hankkinut Varkaudesta jo v. 1887. Alus kulki 12 hvevosvoiman koneella ja se myytiin 5.6.1919 Oy Hakkaraiselle, jolla oli laajat kauppasuhteet maakunnassa.

Jussi Lappalainen osti laivan porukassa lankonsa, Tutjun Pihlajamäellä asuneen, Juho Hirvosen kanssa joensuulaiselta liikemies Jussi Hakkaraiselta. Laivan korsteenisä oli J. H -tunnus vielä Lappalaisen ja Hirvosen omistukseen siirtymisen jälkeenkin. Hirvonen myi laivaosakkuutensa Lappalaiselle joka jatkoi liikennöintiä omana yrityksenään. Pyhänseutuna hän kuljetti tutjulaista Liperin kirkkoon.

Laiva suunniteltiin muutettavaksi hinauskäyttöön siten, että kansirakenteita purettaisiin ja peräosaan asennettaisiin hinauslaitteet. Suunnitelmasta kuitenkin luovuttiin.

Laivanpidossa koettiin epäonnea

Tiilinniemessä laivaan tuli vuoto ja peräosa upposi ja sai kallistuman. Paikalle kutsuttiin Pohjois-Karjalan Uittoyhdistyksen hinaaja ”Voitto”, joka pumppasi laivan tyhjäksi. Nyt laivaa yritettiin viedä katsastettavaksi Savonlinnaan. Lappalainen pyysi tutjulaista Juho Pesos-

ta koneenhoitajaksi, koska tällä oli kirjat konepuolelle. Pesonen kieltäytyi matkasta, koska ei saanut palkkaansa etukäteen. Nyt Lappalainen meni itse koneenkäyttäjäksi ja isänsä Paavo Lappalainen lähti ajomieheksi. Laiva ei kuitenkaan läpäissyt katsastusta, vaan sen oli palattava takaisin Tutjuun. Tervahöyry Tarmo ja Reipas -laiva olivat Tiilinniemen laiturissa parkissa, kun molemmat laivat paloivat talvella korjauskelvottomiksi. Omistaja oli laivan palon aikaan Joensuun markkinoissa. Palon jälkeen Reipas -laiva romutettiin lähisaarella. Laivan romuista Rautiaisen veljekset takoivat auran osia.

Laivamieskokemuksen myötä Juho Lappalainen oli perämiehenä hl Orivesi I:ssä 1930-luvun lopulla sekä päällikkönä Kerttu -yhtiön Tilhissä ja saman yhtiön hl Punkaharjussa v. 1939 - 1945.

Kun oma yritystoiminta loppui 1930-luvun lopulla, Juho ”Jussi” Lappalainen siirtyi Kerttu -yhtiön palvelukseen matkustajalaiva Tilhen päälliköksi 1937-1938. Sotakesänä 1942 kerrotaan Jussi Lappalaisen olleen Kaukaan hinaaja ”Hurman” päällikkönä ja 1939 - 1947 Kerttu -yhtiön matkustajalaivan Punkaharjun päällikkönä. Laivalla oli emäntänä Jussi Lappalaisen vaimo Selma ja Lappalaisten tytär Elsa toimi laivalla lipunmyyjänä ja hänen miehensä Rääkkylästä kotoisin ollut Aarne Riikonen oli laivan koneapulaisena. Koneenhoitajana toimi Bunk Savonlinnasta.

Punkaharju -laivan aikataulusta vuoden 1946 kesän aikana Unto Kinnunen muistaa mieleensä jääneet ajat: Lähtö Tiilinniemestä klo 5.00 Joensuuhun ja palasi Tiilinniemeen klo 18.00 jälkeen. Tarvittaessa kävi Liperin Salonnenan laiturissa.

Unto Kinnusen isoisä Juho Kinnunen toimi päällikkönä Enson hinaajissa hl Lokki ja hl Pankakoski. Unton isä Heikki Kinnunen toimi koneapulaisena hl Louhessa ja hl Pankakoskessa. Edelleen Kinnusten sukua Heikki Kinnunen oli konemestarina Kerttu -yhtiön hl Tilhessä. Työt jatkuivat Enso-Gutzeitin niputuskoneilla ennen sotakesiä useilla paikkakunnilla. Keväisin aloitetuissa niputuskohteissa viivytettiin muutamasta päivästä jopa viikkoihin. Työpäivän pituus oli pääsääntöisesti 10 tunnin rupeamia ja palkkaus laskettiin urkkatyötaksan mukaisesti.

Laivatyön perinne siirtyi usein isältä pojalle. Heikki ja Aino Kinnusen poika Unto aloitti laivamiesuransa lämmittäjänä 1945 Enso-Gutzeitin hl Villessä ja vuosina 1946 - 1949 lämmitteijänä hl Aleksanterilla. Laivamiesura jatkui Merenkululaitoksen tarkastusaluksella luotsilaiva hl Saimaalla konepäällikkönä vuosin 1967 - 1985 eläkepäiville saakka. Unto kertoo muisteluitaan sodan jälkeiseltä ajalta, jolloin useat Enson laivoista hinasivat nippukuormia ja rinkilauttoja Saimaan yläpuolisella vesistöalueella.

Kulmanniemen ja Tiilinniemen risteyksessä Hiekkapalsta X mökkiläisenä asuneista Mikko Kinnusen pojista Reino Kinnunen oli Ahlströmin laivoilla kansimiehenä useita kesiä. Reino sanottiin laivuriksi, vaikka varsinainen pätevyystutkinto puuttui.

Suursaarella asunut Juho Oikarinen oli nippukoneen päällikkönä Halla -yhtiön nippukoneella Halla XX. Juho Oikarinen nuorempi oli koneapulaisena Pohjois-Karjalan Uittoyhdistyksen Telkässä. Tiilinniemessä asunut Tauno Asikainen oli laivurina Uittoyhdistyksen hl Höytiäisessä ja hl Telkässä. Merkittävän laivatyörupeaman teki tutjulaisista Juho ja Hilda Nupposen poika Matti Nupponen toimien koneapulaisena Uittoyhdistyksen hl Voimassa, Enson hl Villessä, hl Hietasessa ja hl Hugossa. Tutjun Osuuskaupan luona asunut Onni Ruuska oli Uittoyhdistyksen hl Pokussa ja Enson hl Villessä koneapulaisena.

Palosaarella asuneet Enson laivurit Martti Härkönen ja Vilho Immonen olivat päällikkönä hl Villessä. Niinikään Palosaarella asunut Heikki Hirvonen oli päällikkönä hl Ristossa ja Ääniselle jatkosodan aikaan jääneessä hl Taimissa.

Laivojen historiasta kertoivat v. 2001 Eino ja Eeva Ström, Maija Ihalainen, Paavo Eronen, Toivo ja Veikko Pesonen.



Selma ja Juho Lappalainen.



Joensuun Syväsatama.

JOENSUUN RAHTISATAMAN VESITIEKULJETUKSET

Matti Linervo

Joensuun kaupungin satama yhtiöitettiin 1.5.2012 nimellä Saimaan Satamat Oy. Yhtiö vastaa Joensuun rahtisataman (Ukonniemi) sekä matkustaja- ja vierasvenesataman satamapalveluista.

Saimaan Satamat Oy

- kaupungin omistajaosuus 100 %
- järjestää satamapalveluja ja satamaan liittyviä toimintoja, kuten koti- ja ulkomaan liikennettä syväsatamassa.
- 2012 tavaraliikenne vesitse oli Joensuun sataman kautta 335 605 tonnia. Vientiä: talkki, selluloosa, pylvää (ulkomaat), (kotimaa) puutavara, hake, puhdistettu maa-aines
- tuontia: sementti, puutavara, selluloosa, suola
- vientikuljetukset ovat vuosittain 300 000 tonnin luokkaa, mistä vientiä 100 – 150 alusta / vuosi
- laivauskauden pituus keskimäärin 9 kuukautta

Satamassa toimivat myös Joensuun Laivaus Oy, joka tuottaa sataman ahtaus-, huolinta-, varastointi- ja laivanselvityspalvelut. Joensuun lisäksi yhtiö operoi myös Kiteen Puhoksessa. Satamarakennuksessa toimii myös sementtiä tuova yritys Empra Oy. Lisäksi sataman maa-alueilla on vuokralaisia, (puutavara, hake maa-aines)

Joensuu on ollut historiansa aikana Suomen kolmanneksi suurin laivanvarustuskaupunki. Vesiliikennereittejä pitkin on mahdollista seilata Ukonniemestä Saimaan kanavan kautta aina Itämerelle saakka. Joensuu on yksi Vuoksen vesistön vilkkaampia vientisatamia.

Vesitiekuljetus on ympäristöystävällistä ja taloudellista. Yhden laivan lasti on keskimäärin 2500 tonnia, mikä vastaa 65 rekkakuormaa.

Satamassa on:

- 5 laivapaikkaa
- 19 650 m² varastotilaa
- n. 20 ha asfaltti- ja sorakenttää sekä 50 ha tuleviin hankkeisiin
- maksimilaivakoko: pituus 82 m, leveys 12,8 m ja syväys 4,35

Satamassa käyvien laivojen kansallisuudet: Alankomaat, Suomi, Saksa, Alankomaiden Antillit, Antigua, Barbuda, Tuvalu, Liettua, Venäjä, Gibraltar, Malta, Kypros, Portugali ja Norja.

SAIMAAN SYVÄVÄYLIEN JÄÄNMURTO JA AVUSTUSTOIMINTA

Seppo Piironen

Nykyinen Saimaan kanava avattiin liikenteelle 1968. Alkuvuosina kanavaliikenne oli hyvin hiljaista; mm. Joensuussa saattoi käydä 1-2 rahtialusta kaudessa. Kanavaliikenteessä miljoonan tonnin raja rikkoontui vuonna 1979. Kiteen Puhokseen valmistui satama 1985. 1980-luvulla alkoi Joensuun ja Puhoksen liikenne vilkastua. 1985 Joensuun ja Puhoksen liikenne oli yhteensä 100 000 tonnia, 1990 255 000 tonnia, 2000 380 000 tonnia ja 2013 227 000 tonnia. Ennätysvuonna 2006 tavaraliikenne em. satamista oli 421 000 tonnia.

Saimaan kanavan liikennekauden jatkamisesta päätettiin vuonna 1980. Ennen sitä oli kokeiltu pienemmillä hinaajilla Saimaan syväväyläliikenteen avustamista jääaikana. Näiden kokemusten perusteella aloitettiin Saimaan sulkujen sulanapitolaitteita kehittää ja parantaa. Työ kesti aina 1990-luvun puoliväliin ja nykyisinkin sulanapitolaitteiden parantaminen jatkuu. Liikennekauden pituus on ollut 9,5 - 10 kuukautta. Saimaan kanavan tavaraliikenteeseen liikennekautta pidentämällä on saatu lisää liikennettä noin 400 000 tonnia.

1970-uvulla kanavan liikennekausi alkoi huhti-toukokuussa ja päättyi joulun paikkeilla. Nykyisin liikennekausi alkaa huhtikuun alussa ja päättyy tammikuun lopulla. Liikennekauden pituuteen vaikuttaa Suomenlahden jäätilanne varsinkin liikenteen aloittamisajankohtana. Normaalisti Pohjois-Saimaalla Puhoksen ja Joensuun väylien avustustoiminta alkaa marraskuun 20. päivän paikkeilla pienemmillä hinaajilla, isompaa avustavaa alusta tarvitaan normaalitalvena itsenäisyyspäivän tienoilla.

1980-luvun alussa jäänmurtajana käytettiin Merenkulkuhallituksen isoja väyläaluksia mm. väyläalus Lonnaa. Pienempiä Saimaan hinaajia käytettiin avustuskauden alussa kuten Tb Mataria tb Jermacia. 1985 - 1988 isompana jäänmurtajana toimi hinaaja Hepa, joka työnsi edellään keulaan kiinnitettyä jäätä murtavaa "irtokeulaa". 1989 - 1999 Mopro Oy:n monitoimihinaaja Arppe toimi Saimaan isompana jäätä murtavana aluksena. Arppe hoiti Saimaan



Hinaaja Protector Joensuun syväsatamassa 7.4.2014.

sisäisessä liikenteessä ympärivuotista proomuliikennettä 1990 - 2006. Arppe ja proomut kuljettivat raakapuuta kaikista Saimaan syväsatamista Etelä-Saimaan metsäteollisuudelle. Talvisaikana liikennettä oli Varkaudesta Etelä-Saimaalle. Arppe myytiin keväällä 2008 ja nykyisin se toimii jatkettuna Amstelborg -nimisenä huoltoaluksena Kaspianmeren öljyken-
tillä.

Viime vuosina Saimaan syväväylät on avattu hinaaja Protectorilla, jonka keulaan on kiinnitetty jäätä murtava irtokeula (sama kuin Hepalla 1980-luvulla). tb Protector on toiminut myös loppukaudesta isompana avustavana aluksena Pohjois-Saimaalla mm. Joensuun ja Puhoksen syväväylillä.

Saimaan syväväylien jäänmurto- ja avustustoiminta oli 1980-luvulla Merenkulkuhallituksen vastuulla, mutta käytännössä TVH:n Saimaan kanavan kanavakonttori hoiti jäänmurto- ja avustustoimintaa Saimaalla. 1990 TVH vesitieasioiden hoito siirrettiin Merenkululaitoksen alaisuuteen ja 2010 perustettiin nykyinen Liikennevirasto, jonka alaisuuteen siirrettiin tie- ja ratahallinto sekä osa Merenkululaitosta. Nykyisin mm. Saimaan jäänmurrosta ja avustustoiminnasta vastaa Liikenneviraston talvimerenkulun yksikkö.



Arvinsalmen lossi 2013. Kuva Raimo Virkkunen.

Lauttaliikenteestä Arvinsalmessa

Arto Koponen

Työsuojelu- ja liikennepäällikkö

Arvinsalmen lossin kantavuus on 60 tonnia. Lossin työllistävä vaikutus paikkakunnalla on n. 5,5 henkilötyövuotta.

Matkailullisesti lossi on tärkeä ja turistien keskuudessa suosittu kohde.

Nykyinen lauttaliikennesopimus on voimassa 2014 loppuun ja sen jälkeen kilpailun voittanut palveluntuottaja jatkaa.

Liikennemääristä ei ole faktatietoa, mutta tuntemus on, että liikennemäärät etenkin kesäisin ovat kasvamassa.



Kivisalmeen pystytetty malmin löytymisen muistomerkki elokuussa 2011.

KIVISALMEN MUISTOMERKIT JA UITTOVÄYLÄ

Raimo Virkkunen

Kotiseutumatkailijoiden saattamana syntyi ajatus, että Kivisalmen kanavan rakentamisen ja Kivisalmen malmin muistomerkit tulisi siirtää Kivisalmen sillan viereiselle levähdysalueelle, missä on aikaisemmin sijoitettu Wegeliuksen maantiehankkeen muistomerkki. Siellä ne olisivat mm. matkailijoiden nähtävissä.

Hankkeen suunnittelu ja toteutusvaihe kesti noin vuoden ajan. Asian valmistelua varten päätettiin kutsua kokoon palaveri 18.04.2010 kunnanvirastotalolle, mihin osallistuivat Oravisalon osakaskunnasta Yrjö Lehvonen ja Martti Makkonen, Oravisalon Koitosta Ilpo Pitkänen ja Toivo Hirvonen, Rääkkylän kunnasta Pentti Kesti ja Raita Joutsensaari ja Rääkkylä-seurasta Helena Paakkinen ja Väinö Vaskonen. Karttojen ja asiapapereiden avustajina toimivat Raili Makkonen ja Kari Kinnunen Rääkkylän kunnasta.

Hanketoimikunnan kokoonkutsujana toimi Raimo Virkkunen ja sihteeriksi lupautui Raita Joutsensaari Rääkkylän kunnasta. Muistomerkkipalaverissa päätettiin, että pyydetään kunnan mukaantuloa hankkeeseen lupien hakijana liikennevirastolta ja Ely-keskukselta.

Aluksi suunnitelmissa oli siirtää kanavan muistomerkki noin kilometrin päästä kanavan pohjoisrannalta levähdysalueen puistoon. Muistomerkin sijainnista monellakaan ei ollut tietoa ja kanavan penkkatien käyttö on ollut kulkijoille rajoitettua. Samalla päädyttiin ratkaisuun, että myös malmin löytymisen muistomerkki voitaisiin sijoittaa puistoalueelle tanssilavan puoleiselta rannalta. Kanavamuistomerkin siirtolupahakemuksen Liikennevirastolle lähetti Rääkkylän kunta ja siirtolupapäätös liikennevirastolta saatiin 30.5.2011. Niin ikään Ely-keskukselle kunta lähetti lupahakemuksen ja lupahakemus hyväksyttiin 26.06.2011.

Väylän rakentajien muistokivi

Nykyinen sijainti
Liikenneviraston alue

Mittakaava 1:10000



Väylän rakentajien kiveä osoittava kartta.

Kanavamuistomerkin lupapäätös

Kesäkuussa 2011 kokoonnuttiin Kivisalnessa, missä katsottiin siirrettäville merkeille uudet sijoituspaikat lupaehtojen mukaisesti. Oravisalon osakaskunta suostui maa-alueen luovuttamiseen kanavan muistomerkillä ja Savo-Karjalan tiehallinto puolsi malmimuistokiven

31.5.2011

Saap. 8.6.2011
Sp. Cronin 1 (2)
Kust. Joutsen-Seuri
Hietanen
2600/1046/2011

Rääkkylän kunta
Kinnulantie 1
82300 Rääkkylä

Muistomerkin siirtäminen, hakemus 30.5.2011/Rääkkylän kunnan rakennustarkastaja

Lupa Kivisalmen kanavan rakentamisen muistomerkin siirtämiseen

Orivedeltä Kivisalmen kautta Tikanselälle tehtiin 1980 - 1983 silloisen Tie- ja Vesi rakennushallituksen toimesta uittoväylän parantaminen. Tuolloin puhkaistiin Tappuniemen läpi suora avokanava. Aikaisemmin väylä kiersi Tappuniemen. Avokanavan rakentamisen yhteydessä kanavan läheisyyteen pystytettiin Kivisalmen kanavan rakentamisen muistomerkki.

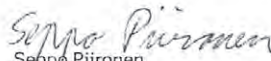
Kesällä 2010 Rääkkylän kunnassa kotiseutuihmisten keskuudessa virisi ajatus, että Kivisalmen kanavan rakentamisen ja Kivisalmen malmin muistomerkki tulisi siirtää Kivisalmen sillan viereiselle levähdysalueelle. Siellä ne olisivat mm. matkailijoiden nähtävissä. Muistomerkkien nykyinen sijainti on sellainen, että matkailijat eivät löydä niitä.

Liikennevirasto antaa luvan Rääkkylän kunnalle siirtää Kivisalmen kanavan rakentamisen muistomerkki Kivisalmen sillan levähdysalueelle. Esitetty alue ei ole Liikenneviraston hallinnoimaa aluetta. Alue, jolle muistomerkin siirtoa on suunniteltu, on yhteiset vesialueet; kiinteistötunnus 707-408.8761-1. Liitteenä on karttatuoste, josta selviää Liikenneviraston hallinnoiman alueen raja.

Liikennevirasto esittää:

Kun muistomerkki on siirretty uudelle paikalle, niin sen viereen pystytettäisiin taulu, missä kerrottaisiin muistomerkin alkuperäinen sijainti ja miksi se on siirretty uudelle paikalle.


Tero Sikiö
Yksikön päällikkö
Lappeenrannan väyläyksikkö


Seppo Piironen
Insinööri

muuttoa. Ennestään levähdysalueella on Rääkkylä - Liperi-tien rakentamisesta muistuttava Wegeliuksen muistomerkki.



Muistomerkkialue 1983. Härkönen.



Kanavamuistomerkki ennen siirtoa 2011.

Väylän rakentajien muistomerkillä 1983 TVH rakensi laattapolut merkin juureen, tulipaikat istuimiseen sekä halkoliiterin. Nurmikoiden vierialueita koristivat kukkaistutukset. Kun muistomerkkiä oli lähes kahdenkymmenen vuoden ajan suljettu penkkatie liikenteeltä, joutui merkin alue hoidon puutteesta kärsimään ja osittain ilkeiden kohteeksi.

Muistomerkkien siirtotyöt aloitettiin kone- ja talkoovoimin heinäkuun 18. päivänä 2011. Malmin muistomerkki sai uuden sijoituskohteensa levähdysalueella. Saman viikon torstaina 21.7. siirrettiin kanavan muistomerkki penkkatietä myöten kanavarannan järvimaiseman tuntumaan. Kivipaasi jalustoineen painoi 10 tonnia, ja siihen tarvittiin järeämpää nostokalustoa. Siirtotyöhön saatiin apua Joensuun Nostajilta, minkä työosuus katsottiin talkootyönä kotiseutuhistoriaan liittyvänä eleenä.



**Väylän rakentajien muistokivi siirretään levähdysalueen puistoon.
Väinö Vaskonen Rääkkylä-seura**

Iso kiitos kuuluu Oravisalon osakaskunnalle, joka lupautui kustantamaan molempien merk-
kien siirtokustannukset. Talkootyöstä suurimman osan suoritti Urho Tapanen suunnittelu- ja
kaivutyönä. Siirtokuljetus tehtiin Urho Makkosen kuljetuslavetilla. Traktorimiehille kiitos,
myös Martti Makkoselle, Toivo Hirvoselle ja Veikko Salliselle. Martti Makkosen traktorilla
kuljetettiin kanavan muistomerkiltä kivipöytä ja penkit nuotiopaikan viereen. Toivo Hirvo-
nen kuljetti maa-ainesta ja Lasse Korhosen lahjoittamat mullat tuotiin merkkien viereen.
Veikko Sallinen toi propsia siltä varalta, jos kanavan muistomerkki joudutaan suojaamaan
kuljetuksen ajaksi. Koko operaation kuvaukset suoritti Väinö Vaskonen Rääkkylä-seurasta.



Rääkkylän kunta

22.7.2011

Kutsu

Kivisalmen alueella sijaitsevan kolmen muistomerkin, Kivisalmen kanavan rakentamisen, Kivisalmen
malmin löytymisen ja Karl Albert Wegeliuksen merkin siirto Kivisalmen sillan vieriselle levähdysalueel-
le on toteutunut kesällä 2011.

Muistomerkkien siirtoa huomioidaan la 20.8.2011 klo 19 pidettävässä tilaisuudessa.

Tilaisuudessa kuullaan Rääkkylään kunnan tervehdys sekä muistomerkkien esittely, jonka jälkeen kah-
vitarjoilu klo 19.30 Kivisalmen lavalla.

Rääkkylässä 22.7.2011

Raita Joutsensaari



PAIKKAKUNNAN HISTORIASTA KERTOVAT KIVISALMEN MUISTOMERKIT

Malmin löytö Kivisalmessa

Kivisalmen kanavatyömaan aikana 1908 löydettiin malmin siirtolohkare, joka johti Outokummun kuparikaivoksen syntyyn. Siirtolohkareen löydöstä kertoo valokuva vuodelta 1908.

Malmin muistomerkkihanke sai odottaa tovin, 1960-luvun alkuun saakka, ennen kuin ryhdyttiin puuhaamaan muistomerkkiä Kivisalmen kanavan äärelle.



Malmilohkareita Kivisalmessa. Elinkeinoelämän keskusarkisto Elka, Mikkeli

Rääkkylä-seura ry:n arkistosta tapahtumasta löytyy tuolta ajalta lehtikirjoitus sekä valokuvat juhlatapahtumasta. Muistomerkin paljastustilaisuuden aikaa ei ole lehtikirjoitukseen laitettu, mutta otaksutaan sen olleen kesällä 1961 - 1962 aikoihin. Myös Lehvosten kuvakokoelmasta löytyy valokuva tapahtumasta.

Vuonna 1908 löytyi Kivisalmelta ruoppauskoneen kauhasta kivi, jonka todettiin sisältävän kuparia. Tämän löydön perusteella päästiin kuparin jäljille todella suurissa mitoissa, löytyi nimittäin Outokummun kaivostoimintaan johtanut malmiesiintymä. Malmikiven muistoksi on Kivisalmelle pystytetty paasi. Sen on pystyttänyt Rääkkylä-seura yhdessä Outokumpu Oy:n kanssa.

Kerrotaan, että Majasaaren Pekka Kähkönen on ollut töissä Kivisalmen kanavalla malmin löytöaikoihin.



Kuvat muistomerkin paljastuksesta. Kuvassa vasemmalta Rääkkylän kanttori Matti Heroja, Pekka Kähkönen "Majasaaren Pekka" ja Uuno Lehvonen.

Airueet: Anna-Liisa Mustonen ja Veijo Lievonen.

Rääkkylä-seuran kuva-arkisto

Muistomerkin kivipaasi löytyi Jaaman kylältä Antti Vaittisen tilan Pukinniimestä, josta se kuljetettiin Kivisalmeeen.

Kivisalmen kanava valmistui 1910, ja se mahdollisti pienten alusten kulun kanavan kautta. Myös päivittäinen matkustajalaivaliikenne alkoi kanavan kautta. Silloin valmistuivat laivalaiturit Kivisalmeeen, Voiniemeen, Ihalansalmeeen, Pässiniemeen ja käytössä olivat myös 30 vuotta aikaisemmin toimineet laiturit Hypönniessä ja Hernevaarassa.

K. A. Wegeliuksen muistomerkki

Rehtori Wegeliuksen muistomerkkihanke käynnistyi 1949. Hankkeen alullepanijoina olivat Rääkkylä - Liperi yhdysmaantien tietomikunta, johon kuuluivat rääkkyläläiset Reino Hirvonen, Juho Kähkönen, Mikko Ikonen ja Uuno Lehvonen. Liperin puolen toimikunnan jäsenet olivat Juho Hirvonen, Heikki Sallinen, Mikko Lappalainen, Pekka Kinnunen, Antti Kinnunen ja Paavo Lappalainen.

Muistomerkin keräykseen osallistuivat kyläläiset, manttaalikunta, liikemiehet ja sanomalehti Karjalainen. Taiteilija Veikko Jalava on suunnitellut rintakuvan ja se on valettu pronssiin. Muistomerkin pystytys oli Kivisalmessa syyskuun 12. päivänä 1954.

Muistomerkin paljastustilaisuus Kivisalmessa sai kansanjoukot seuraamaan tapahtumaa ja kuulemaan juhlapuhetta aurinkoisessa syysässä.

Airueina olivat Sinikka Hyttinen ja Toivo Sallinen Oravisalosta.

Muistomerkki jouduttiin siirtämään 1981 -1983 Kivisalmen sillan rakennustyömaan aikaan noin 30 - 40 metrin päähän nykyiselle paikalleen.

Kivisalmen uittoväylä 1981 - 1983 ja muistomerkki

Kivisalmen uittoväylän suunnittelu alkoi 1970-luvulla.

Kivisalmen kautta kulkeva 2,4 metrin väylä on noin 17 kilometriä lyhyempi kuin Jänisselältä Arvinsalmen, Ukonselän ja Savonselän kautta Samppaanselälle kiertävä Joensuun syväväylä.

Hanketta perusteltiin lyhyemmän hinausmatkan lisäksi väylän suojaisuudella mikä vähentäisi nippujen hajoamisvaaraa.

Väylähankkeen kustannusarvio oli 4,9 miljoonaa euroa.

Kivisalmen väylä suunniteltiin niin, että mahdollisimman suuri osa kaivutyöstä voitiin tehdä kuivatyönä työpatojen suojassa ja pääosa kanavaluiskista päätettiin jättää kustannusten pienentämiseksi ilman suojausta.

Kivisalmen lossin korvaaminen kiinteällä sillalla uskottiin tuovan lisähyötyä hankkeeseen. Kylähistoriaan liittyvä Kivisalmen vanha kyläläisten ja laivayhtiöiden ylläpitämä laivalaituri jouduttiin purkamaan siltatyömaan alta. Uusi betonirakenteinen kaksitasoinen laiturirakennettiin korvaamaan vanhan laiturin menetystä maansillan viereen levähdysalueen rantaan, missä se palvelee veneilijöiden tarpeita. Laiturin omistaa liikennevirasto, joka vastaa myös laiturin huollosta.

Sillan ja siltapenkereen kustannusarvio oli 2,9 miljoonaa euroa.

Kivisalmen kanavan muistopaasi löytyi Majasaaren luhta-alueen penkkatien tuntumasta. Perkausyhtiön urakoitsija Kaarlo Pykäläinen toimitti kiven kaivurialustallaan penkkatietä myöten merkin pystytyspaikalle 1983. Valulaatassa on päiväys 16.08.1983.

Kanavatyön aikana malmin löytyminen antoi itsestään merkkejä. Kaarlo Pykäläisen kaivurin kauhassa nousi oudon tuntuinen kivilohkare, jota alettiin tarkemmin tutkia.

Kiviaarten Kaarlo Pykäläinen lähetti malmin tutkimuslaitokselle Outokumpuun. Malmikivilöydöstään Kaarlo Pykäläinen sai malminlöytöpalkinnon kunniakirjoineen. Luonnon kivipaasiin pystytetyllä merkillä kanavanrakentajat ovat halunneet kertoa paikkakunnan

suuresta työkohteesta, mikä on muuttanut luonnontilan uudeksi kulkuväyläksi puunuitolle ja venematkailijoille.

Kolme muistopaasia

Kivisalmen kauniiseen levähdysalueen puistoon sijoitetut kolme muistomerkkiä kertovat kulkijoille Rääkkylän Oravisalon kylän historiaa yli sadan vuoden ajalta.

Kivisalmen muistomerkeistä kertovan opastaulun pystytti Rääkkylän kunnan tekninen vi-rasto elokuussa 2013.



Pysähtyminen muistomerkkien äärellä tuo mieleen kunnioituksen menneiden sukupol-vien työlle.

Lähteet:

*Elinkeinoelämän keskusarkisto Mikkeli
A. Aijal Uppala: K. A. Wegelius Henkilökuva
– Elämäntyö 1864 - 1939*

Suomen Sisävesiväylät: Rakentaminen ja Kehitys

*Liikennevirasto: Lupapäätös ja kartta
Rääkkylä-seura ry Kotisivut
Rääkkylän kunta, Opastaulu 2013
Haastattelu: Kaarlo Pykäläinen*



Rääkkylän kunta ja Saimaan saarten kehittämissyhistys pystyttivät yhteistoimin Ki-visalmen opastaulun vuonna 2013.

PYHÄSELÄN SAARISTON RETKISATAMAT



Raimo Virkkunen

Vuoksen vesistön Pyhäselkä - Jänisselkä venematkailualueena

Vapaa-ajan veneilyn monimuotoisuudesta johtuen puhutaan yhä useammin veneulkoilusta, retkeilystä, matkailusta ja urheilusta. Venematkailu näyttäisi veneretkeilyä selvemmin palveluhakuiselta, jota harjoitetaan lähinnä taajamien ja merkittävien matkailukohteiden välillä. Veneretkeilyssä on luonnonympäristön virkistyskäyttö merkittävällä sijalla, jolloin halutaan kokea hieman poikkeavaa toimintaa kuin tavallisella retkillä liikuttaessa.

Yhä useammin veneilyasiakkaat antavat arvoa palveluille, joissa toiminta tapahtuu ympäristöä säästävin toimenpitein.

Retkisatamat palveluineen tuottavat veneilijöille ja vesilläliikkuville mielihyvää rentouttavan loma ja vapaa-ajan myötä. Palveluista he ovat valmiit maksamaan ja käyttämään niitä uudestaan.

Pyhäselän saariston maa- ja vesialueet käsittävät Liperin kunnan Tutjunniemen ja Roukalahden kylien yhteisen saaristoryhmän. Saaristoryhmä sijaitsee Pyhäselän selkävesien eteläpuolella laivaliikenteen ja uittoväylän varrella. Matkaa Joensuusta saaristoon vesistöä myöten on n 25 km, ja tästä edelleen Rääkkylän Paksunniemen satamaan 16 km.

Kylien alueella toimii yhteinen osakaskunta ja Tutju-Roukalahti Saariston kyläyhdistys ry. Kylän kärkihankkeista merkittävin on vasta perustettu Tutju-Saariston vesi- ja viemäri- osuuskunta, mihin kuuluu vähän yli sata osuuskunnan jäsentä. Kantaväestön lisäksi kylät tunnetaan runsaasta mökkiasutuksesta. Saariston retkisatamia käyttää suuri veneilijäkunta. Saaristosta on hyvät yhteydet Saimaan eri osiin.

Saariston retkisatamat

Liperin kunnan Tutjun saariston retkisatamakohteet Suursaareen ja Tikankaivantoon ja Tikansaaren Linnankallioon perustettiin 1970-luvun lopulla Pidä Saaristo Siistinä ry:n ja Liperin kunnan välisellä yhteistyöllä. Hankkeen puuhamiehenä oli Pidä Saaristo Siistinä ry:n puolelta Jori Hokkanen Savonlinnasta, jonka ansiosta on pantu alkuun koko Saimaan Järvi-Suomen aluetta kattava retkisatamaverkosto. Yhdistyksen toimintaan lähtivät mukaan veneilijäjärjestöt ja yksityiset veneilijät, joille jäsenmaksua vastaan tulee jäsenlehti ja vuosittain luovutettava norppatunnus veneisiin. Yhdistys saa toimintansa tukemiseen avustuksia ympäristöministeriöstä, kunnilta, virkistysaluesäätiöltä ja muilta yhteistyötahoilta. Pääsääntöisesti toimintaa rahoitetaan jäsenmaksutuloilla.

Pyhäselän Saariston retkisatamat toimivat huoltomiesvetoisesti. Toimintaa avustaa pienimuotoisesti Liperin kunta. Huoltomiestehtävät vastaanotti vuodesta 2001 lähtien Raimo Virkkunen.

Retkisatamiin rakennettiin alkuun tulipaikat, jäteaitaus säkkitelineille ja lajittelupaikat tölkeille ja pulloille sekä Eko 600 wc:t.

Rakennuskohteisiin haettiin Joensuun Seudun Leader -yhdistykseltä toiminta-avustusta vuosien 2006 - 2012 aikana. Ensimmäisten rakennuskohteiden hakijana oli Joensuun Kulttuuriyhdistys ry ja lukuisat yhteistyötahot.

Retkisatamakohteita laajennettiin vuoden 2006 aikana saariston alueella Tikansaaren Linnankallioon, mihin rakennettiin Leader-hankkeena kotakeittiö ja halkoliiteri sekä Tikankaivantoon kelluva laituri. Samaan aikaan tehtiin Suursaaren retkisatamaan opastaulu ja

roskakatos jätteille ja raivattiin 1,5 km pituinen kävelyreitti. Lisäksi uutena kohteena 2007 Laakkeensaareen rakennettiin wc, tulipaikka ja roskakatos Pidä-Saaristo Siistinä ry:n hankkeena ja Joensuun Pursiseuran talkootyön avulla.



Opastetaulu, halkoliiteri ja roskakatos Suursaaren retkisatamassa rakennettiin v. 2006.

Retkisatamahanke 2012

Pyhäselän Saariston retkisataman hankeluonnosvaiheessa 2010 kartoitettiin eri yhteistyötahojen kanssa retkisatamaverkoston tarpeet ja laadittiin hankkeelle toteutuskelpoinen budjetti.

Kohteet päätettiin rakentaa kahdessa eri vaiheessa vuosien 2011 ja 2012 aikana.

Hankesuunnitelma laadittiin kyläisännöitsijä ja hankekoordinaatti Päivi Kerosen asiantuntija-avustuksella.

Hankkeen kustannukset

Hyväksytyt hankkeen kustannukset

Yleishyödyllinen rakentaminen

Rakentamisen kustannukset olivat 12 660,60 joka sisälsi talkootyötä 3 133,40 e

Julkinen tuki 50 % 6330,11 e

EU 2848,55 e

Valtio 2215,53 e

Kunta 1266,02 e

Kaluston kustannukset olivat 129,17 e

Julkinen tuki 50 % 64,59 e

EU 29,06 e

Valtio 35,52 e

Hankkeen kokonaiskulut jäivät alle kustannusarvion saadusta omarahoitusosuudesta ja talkootyöosuudesta johtuen.

Hankkeen omarahoitusosuutta tukivat Tutju-Roukalahden osakaskunta, Joensuun Pursiseura ry, Perkaus Oy/Uittoyhdistys Savonlinna ja Jokiasema Oy.

Tavoitteena oli ensimmäisessä vaiheessa rakentaa Laakkeensaaren retkisatamaan Pesälahti 1: kelluva laituri, halkovarasto, sinne oli aikaisemmin tehty Leader -hankkeena wc, roskakatos ja nuotiopaikat. Pesälahti 2: rakennettaisiin pienveneiden rantautumispaikat ja wc:n lisäksi nuotiopaikat. Kohteella on vuokrasopimukset Liperin kunnan ja Tornator Oy:n välillä vuoden 2014 loppuun saakka.

Samaan aikaan oli vireillä Palosaaren rantakaava, mihin kuuluivat Laakkeensaaren retkisatamakohteet. Kuulemisvaiheessa kyläyhdistys esitti kaavanlaatijoille vetoomuksen, että vanhat retkisatamakohteet merkittäisiin kaavaan. Kaavaan hyväksyttiin edellämainitut retkisatamakohteet, eikä niistä kukaan valittanut.

Kaavan hyväksymisen jälkeen Tornator Oy myi Laakkeensaaren yksityisomistajalle, eikä uusi omistaja suostunut tekemään jatkovuokrasopimusta. Mielestäni Liperin kunnan maankäytöstä vastaava virkailija ei pitänyt riittävän tärkeänä tehdä työtä vuokrasopimuksen jatkamiseksi.

Kyläyhdistyksen hallitus esitti muutosta Leader -hankkeeseen, että kelluva laituri ja halkoliiteri rakennettaisiin Tikankaivannon retkisatamakohteeseen 2. laituriksi. Liperin kunnan ja UPM-Kymmenen vuokrasopimusta jatkettiin vuoden 2018 loppuun, joka katsottiin riittäväksi Leader -rahoitusta varten. Leader -hallitus hyväksyi muutoksen.

Hankevaihe v. 2011 käsitti Tikankaivantoon kelluvan rinnakkaislaiturirakennuksen ja kulkusiltojen teon maatukineen satama-altaaseen sekä rakennuksen pohjan kaivun asemapiirustuksen ja lupaehdojen mukaan.

Merkittävän talkootyöpanoksen saimme Meritaito Oy:tä, joka lahjoitti 18 metriset laiturijuotteet Kuurnan kanavan alajuoksulta valmiina siirtokuljetusta varten. Laiturin runkoelementit kuljetti kuljetuspalvelu Pekka Laukkanen Pielisjoen suuhun ja siitä edelleen hinaaja Tarmo toi nippulautan mukana Tikansalmelle, josta Jorma Papusen kalastusalus kuljetti Selkäsaaren venesatamaan laiturin kokoamista varten. Laituri rakennettiin talkoilla, joihin osallistui kahtena viikonloppuna Tutjun Erän jäseniä ja kyläläisiä.



Talkoolaisia laiturin rakennuspuuhissa vuonna 2012.



Talkoolaisia kahvittauolla.



Tikankaivannon laiturit.



Väylän ruoppaus

Suurempi ja paljon ponnisteluja vaatinut hanke toteutettiin 2011 aikana: Laitasaari - Särkisalmi kulkuväylän ruoppaus. Hanke tehtiin Ely-keskuksen suunnittelija Pekka Koskela esiselvityksen pohjalta, joka vaati Ely-keskuksen ja osakaskunnan luvat sekä asukkaiden kuulemismenettelyn. Kulkuväylä on 45 metriä pitkä ja 10 metriä leveä ja kulkusyvyys on keskiveden aikana n. 1,8 metriä, mikä riittää matkaveneille ja pienemmille matkustaja-aluksille. Väylän matalikolta siirrettiin sormassoja n. 900 m³ vedenalaisen kivimatalikon päälle ja näin välttyttiin ruoppausmassojen siirtokuljetuksesta kauemmaksi, mikä merkitsi huomattavaa kustannussäästöä. Väylän viittaportti merkittiin venereittiviitoilla. Hankkeen urakointi annettiin Meritaito Oy:lle. Valmis kulkuväylä on tarkoitus liittää tulevaisuudessa Kainuunsalmen venereittihankkeeseen.



Väylän käyttöönotto. Meritaito Oy:n Rannikko -alus tarkastaa väylän.

Septik -tyhjennysasema Saariston venesatamaan erillisenä hankkeena

Tutju-Roukalahti-Saariston kyläyhdistyksen alullepanema ja toteuttamana septipumpun ja maanalaisen säiliön asennus ja käyttöönotto tehtiin kesäkuun puolivälissä 2011.

Hanke ei kuulunut Leader -hankkeeseen.

Hankkeen yhteistyötahot olivat Pidä Saaristo Siistinä ry, Ely-keskus kalatalousyksikkö, Liperin kunta ja Tutju-Roukalahti-Saariston kyläyhdistys ry.

Hankkeen kustannukset olivat n. 12 000 euroa. Merkittävimmän avustusosuuden saimme Pohjois-Karjalan Ely-keskuksen kalatalousyksiköltä 5 000 euroa ja aikaisemmin septipumpun sataman käyttöön luovuttaneelta Pidä Saaristo Siistinä ry:ltä. Maanalaisen 5 m³:n säiliön hankinnan ja urakatyön kustannuksiin osallistui Liperin kunta ja pienellä panoksella kyläyhdistys. Sataman käyttöön on arvioitu säiliön tyhjennysvälin riittävän koko purjehduskauden ajaksi. Liperin kunta vastaa laitteen huollosta ja tyhjentää säiliön julkiseen jätteiden käsittelylaitokseen.

Sataman ja kesäkaupan palvelutasoa lisää kahden vuoden välein ilmestyvä Saimaan vene-matkailuopas, jonka sivuilla on kerrottu sataman palveluvarustus ja muut saariston retkisatamakohteet.



Septi tyhjennysasema uuden laiturin kannella 2011.

Kun viimeisen hankevuoden 2012 aikana näytti, että Tikankaivantoon voitaisiin halkoliite-
rin sijasta rakentaa kotakeittiö, ja että kustannusarvio ei ylittyisi, esitettiin Leader -hallituk-
selle muutosta kotakeittiörakennusta varten. Hallitus hyväksyi muutoksen.

Toimenpidelupa haettiin Liperin kunnan tekniseltä virastolta ja kodan ”Hyvän tuulen” tyyppi-
piirustukset saatiin ohjeineen Pidä Saaristo Siistinä ry:ltä. Kodan runkopuut ostettiin Rai-
mo Virkkuselta ja kotakeittiön lahjoitti Joensuun Musta Pörssi.

Kodan pystytys tehtiin talkootyönä.

Poikkeuksellisen vedenkorkeuden vuoksi jouduttiin loppukesällä korjaamaan laiturin kulkusiltaa asentamalla lisää betonisia maatukia ja sorakerroksella täyttämään veden alle joutunutta wc-rakennuksen edustaa ja kodan ympäristöä. Työtilaus tehtiin lautta- ja hinauspalveluyritys A. Sahlmanin kautta. Osa töistä huomioitiin talkootyönä.



**Rakennustyöt Tikankaivannossa: A. Sahlmanin lautta- ja hinauskalusto tuomassa so-
raa.**



Grillikatos Suursaaren retkisatamassa.

Retkisatamahanke 2014

Suursaaren retkisatamaan valmistui grillikatos/kotakeittiö kesäkuussa 2014.

Pohjois-Karjalan ELY-keskuksen tilaama ja Oriveden kalastusalueen puoliksi rahoittama grillikatos tilattiin pystytettynä Hirsiveisto Laasonen ay:n tarjouksen mukaisesti. Hankkeessa valvovana osapuolena oli Tutju-Roukalahti osakaskunta. Hankekustannus oli 4 000 euroa. Hankkeen yhteyshenkilönä toimi Raimo Virkkunen.

Uudistettu retkisatamakohde palvelee monipuolisesti päivämatkojen tilausristeilyä ja vene-matkailun tarpeita kauniin saaristoluonnon keskellä.

Suursaaren matkustajalaivalaiturin laajennus ja retkisataman laiturihanke 2013

Suursaaren matkustajalaivalaiturin laajennus ja uuden retkisataman laiturin rakennushanke toteutettiin syksyn 2013 aikana.

Hankkeesta vastasivat Liperin kunta ja Pohjois-Karjalan Ely-keskus. Kokonaiskustannukset noin 30 000 euroa jaettiin niiden kesken puoliksi.

Päälaiturin madallettua tasoa purettiin noin neljän metrin matkalta ja osa madallettua tasoa korotettiin uusilla rakenteilla päälaiturin tasoon. Väylän puoleiselle laiturin sivulle saatiin kokonaispituutta 14,5 m ja molempiin laiturin päätyihin reilut matkaveneiden kiinnityspaikat.

Retkisataman kelluvan ponttoonilaiturin pituus on 20 m. Laiturin maatuesta lähtevä kulkusilta on asennettu laiturin päälle noin 30 asteen kulmaan väylän suuntaisesti. Ristiin asennetut ankkurikettingit ankkuripainoihin pitävät laiturin vakiokorkeudella vedenpinnan tason mukaan. Laiturin päätyyn ja sivuille asennettiin peräpoijukiinnityspaikat. Laiturin toimittajana oli Laakson laiturit, suunnittelija Teuvo Laakso.

Laitureiden rakennus-, asennus- ja pengerrystöistä vastasi lautta- ja hinauspalvelu Antti Sahlman ja rakennustarvikehankinnoista Raimo Virkkunen. Hanketyön vastaanottivat Liperin kunnan puolesta tekninen johtaja Tommi Hirvonen ja rakennusmestari Teppo Ikonen. Ely-keskuksen puolesta hankkeen hyväksyi suunnittelija rakennusmestari Pekka Koskela.



Suursaaren matkustajalaituri ja retkisatamalaituri 2013.

UITON MAISEMISTA VAPAA-AJAN MAISEMIIN

Perinteisen uittotoiminnan muutos vanhasta käsityötä vaativasta uittotavasta nykyaikaiseen kustannustehokkaaseen vesistökuljetuksen hyväksi käyttöön on tuonut merkittävän kansantaloudellisen lisäarvon. Vesitiekuljetukset Joensuun syväsatamasta Saimaan kanavaa myöten Itämerelle saakka melkein ympärivuotisesti ovat tasaisesti lisääntyneet syväsataman perustamisesta lähtien.

Työntöproomujen käyttöönotto on monipuolistanut uittoväylän käyttöä kuljetusmuotona mm. tulevaisuuden bioenergiaan tarvittavan puuraaka-aineen kuljettamisessa. Peratut uittoväylät ja linjahinaajien nykyiset konetehot ovat lisänneet nippulauttojen koon määrää ja vähentäneet kuljetuskustannuksia. Uittoväylän rinnalla venematkailun lisääntyminen vapaa-ajan käytössä Saimaan vesistöalueella tuo saaristoluonnon hyödyntämiseen uusia haasteita. Saaristoasiain neuvottelukunta on kirjannut tärkeitä kehittämistoimenpiteitä ohjelmaansa, jossa sanotaan mm: Elävää saaristo- ja vesistökuiluuria pitävät yllä vakituiset asukkaat, veneilijät, ammatti- ja vapaa-ajan kalastajat, matkailijat ja monet muut ihmiset. Vaikka perinne on vanha, on tärkeä luoda uutta kulttuuria, joka soveltuu osin rakentuu perinteen pohjalle. Tämä onkin tapahtunut saaristoalueiden monissa hienoissa kesäisissä kulttuuritapahtumissa.

Rääkkylän ja Liperin kunnat ovat saaristo-osakuntia. Niitä koskeva asetus on voimassa vuoden 2015 loppuun. Kun molemmilla kunnilla on yhteinen kuntaraja, voisi kuntien välisellä verkostumisella saada aikaan luontevia matkailun kehittämishankkeita varsinkin Oravisaalon ja Varpasalon sekä Tutjunniemn kylien välillä, joita yhdistää vilkas lossireitti. Ruohonjuuritasolla kyläyhdistyksillä olisi tarpeen saada koottua voimavarat yhteen erinäisten Leader -hankkeiden toteuttamisessa, mihin voisi pyytää eri yhteistyötahoja mukaan.



Järvimaisema Heposaaren salmesta v. 2012. Vasemmalla Pentinniemi.
Kuva Pentti Vänskä

Tikansaarien alueet järviluonnon parhaasta päästä

Tikansaarien pitkien ja kapeiden harjujen jono kulkee saarten pituussuunnassa Rääkkylän kunnan rajalta Vuoharjun salmesta pienten Laitasaarien päähän noin neljännentoista kilometrin matkan Roukalahden kylän mantereen Lappilanniemen tuntumaan. Saaren itärantaa vasten on laaja Pyhäselän ulappa ja vastakkaisella saaren länsirannan puolella Jänisselän ja Tikanselän norppavedet.

Tikansaaret saivat pysyvän asutuksen edellisen vuosisadan alussa puutavarayhtiö T&J Salvesenin v.1903 ostamille maille, joihin rakennettiin ympäri vuoden asuttavat uittokämpät Sakula ja Karhula. Muita Roukalahden ja Tutjunniemen kylään kuuluvia perintöluontotiloja asuttivat vanhat kantatilojen suvut.

Koivuharjun tila Tikansaaren Murtolahdessa on saaren vanhimpia. Tila on lohkottu Tutjunniemen kylän Leskelä 4 tilasta, johon talonpitäjiksi muuttivat Simo ja Maria Hirvonen 1920-luvulla. Hirvolan suku piti taloa Roukalahden Immolassa. Simo Hirvosella oli parhaaseen aikaan hallinnassa viisi tilaa. Liiketoiminnot kiinnostivat isäntää siinä määrin, että hän palkkasi nahkojen ostajiksi useita henkilöitä, jotka kiersivät kylillä nahkojen ostoasiamiehinä. Kun liiketoimet eivät kannattaneet ja kauppiaalle muodostui ongelmaksi runsas alkoholin käyttö, jouduttiin tilat myymään ulkopuolisille henkilöille. Kauppias Simo Hirvosen pojista Simo Hirvonen siirtyi talonpitoon Tikansaaren Murtolahteen, missä hän viljeli tilaansa. Talon paikaksi oli katsottu saaren keskiosassa tasainen kivetön lehtomainen maa-alue, johon oli helppo raivata pellot ja sijoittaa tilan rakennukset, navetta, talli, riihi ja pari niittyaltoa. Talosta rantaan johtava kärrytien tapainen polku kulki tasaista viettävää maastoa myötäillen venerantaan. Rannan törmällä oli tilan ensimmäinen sauna, jota käytettiin myös verkkojen kuivauspaikkana. Tilan vanha hirsinen päärakennus oli tyypillinen itäsuomalainen taloratkaisu, missä eteisestä mentiin tupaan ja eteisen tuvan vastakkaiselta puolelta kamariin. Porsuva ei kuitenkaan ollut ns. läpiajettava.

Samasta tilasta lohkaistiin toiselle veljelle Santerille huvilatila Tikankolo. Santeri Hirvonen kouluttautui historian ja liikunnan opettajaksi ja vietti runsaasti aikaa Tikassa. Vanha kauppias Simo eleli osan aikaa myös poikansa luona Tikansaaressa ja kertoi tarinaansa: pojasta tuli lehtori ja hänestä nahkuri. Vanhemman Simo Hirvosen kuoltua jäi tilalle asumaan 1927 - 1928 leski Maria Hirvonen poikansa Simo Hirvosen kanssa. Leskelle tuotti vaikeuksia hoitaa tilan raha-asioita, minkä vuoksi kauppias A. Heinonen Joensuusta lähetti hänelle perintälaskuja. Simo Hirvosen avioituttua Esteri Hirvonen kanssa he jatkoivat tilanpitoa Simo Hirvosen kuolemaan 1946 saakka.

Omakohtaiset muistot liittyvät 1950-luvun alkupuolelle. Murtolahden talossa yövyin muutamia kertoja 1950 ja 1951-luvuilla ja silloin jo talo näytti hyvin vanhalta. Kun sitten vuonna 1953 tulin Ahlströmin lajittelulle kesäsavottaan Murtolahteen, kävin joka ilta maidon ostossa tukkikämpältä puolenkilometrin päässä olevassa Murtolahden talossa. Tinkimaidon määrä oli ½ litran pullo vasta lypettyä maitoa ja sitä säilytettiin yön seutu kämpän kaivossa sinkkiämpärin pohjalla narun varassa. Talon elämä tuona kesänä tuli tutuksi ja vanhojen rakennusten sijainti pihapiirissä oli hieno nähtävyys kesämaisemassa. Talovanhus purettiin seuraavien talonpitäjien Saul Sahlmanin ja Esteri Sahlmanin aikaan 1950-luvun puolivälin aikoihin, jolloin tilalle muuttivat Suursaaren Harmaasaaresta Juho ja Aino Kinnunen perheineen.

*Lähteet: Haastattelu Maija Ihalainen o.s. Hirvonen 2001
Haastattelija Raimo Virkkunen*

Kainuunsalmen venereitin hankesuunnitelma

Pyhäselän Kainuunsalmen kautta kulkeva Joensuu - Lappeenranta väylä rakennettiin 1850- ja 1860-luvulla. Samalla väylällä ovat purjehtineet aikaisemmin kauppareittiaan käyttäneet

joensuulaiset kauppiat purjelaivoillaan ja maalaiset, jotka veivät soutaen voipyttynsä ja muut kauppatavaransa etelän kaupunkeihin Lappeenrantaan ja Viipuriin. Myös alkava höyrylaivojen ja matkustajalaivojen reitti kulki tällä väylällä.

Laakkeensaaren linjaloisto ja Venäjänsaaren petrolikäyttöiset sektoriloistot rakennettiin v. 1915. Nämä loistot palvelevat yhä veneilyliikennettä nykyaikaisella aurinkopaneelitekniikalla valaisten väylää Meritaito Oy:n ylläpitäminä.

Väylän käyttö lisääntyi huomattavasti kun W. Gutzeit Co hankki 1906 maa-alueita Laakkeensaaresta ja rakennutti suuren uittokämpän, työnjohtajan asunnon, laivalaiturin ja varistorakennukset reitin varteen. Höytiäisen kanavansuulta irtouittona hinatut selkälautat lajiteltiin ja niputettiin Laakkeensaaresta 1950-luvun puoliväliin saakka. Uiton tukikohta oli huomattava työllistäjä paikkakuntalaisille usean kymmenen vuoden ajan. 1950-luvun alkupuolella siirryttiin kokonaan nippu-uittoon ja laivaliikenne oli siirtynyt jo aikaisemmin Suursaaren ja Tikansalmen kautta kulkevalle väylälle, jolloin katsottiin väylän käytön vähentyneen siinä määrin, että lateraali viittoitus purettiin 1960-luvun alussa.

Ajatus venereitin perustamisesta Kainuunsalmen vanhalle höyrylaivaliikenteen reitille heräsi vuoden 2000 alussa. Asiaa pohdittiin Liperin kunnan, Tutju-Roukalahden osakaskunnan, Merenkulkupiirin, Ympäristökeskuksen ja Joensuun Pursiseuran yhteisissä palaverissa, joissa laadittiin muistiot hankkeen tarpeellisuudesta. Venereittihanketta puolsi suojaisempi ja lyhyempi väylän osa saariston venesataman kesäkaupan ja Joensuun välillä. Myös Saimaan suunnasta tulevat venematkailijat voisivat vaihtoehtoisesti käyttää Kainuunsalmen venereittiä, missä saariston järvimaisema näyttäytyy parhaimmillaan. Päiväristeilyt Pyhäselän saariston ympäri olisivat järvimatkailun yritystoimintaa tukeva hanke.

Kun v. 2011 perustettiin Tutju-Roukalahti-Saariston kyläyhdistys ry, esitettiin hankesuunnitelma vietäväksi kunnan ja ympäristökeskuksen suunnittelun alaisuuteen. Pohjois-Karjalan Ely-keskus laati venereittisuunnitelman suunnittelija Pekka Koskelan johdolla ja toteutti väylän osalla harauksen ja esitti viittojen määrän reitille. Hankkeen kustannuksista vastasivat Joensuun kaupunki ja Liperin kunta. Vuoden 2012 aikana liikennevirasto hyväksyi venereittisuunnitelman.

Mikäli venereittihanke toteutuisi eri yhteistyötahojen myötävaikutuksella, siirtyisi huoltovastuu Liperin kunnalle. Siihen kuuluisi vuotuinen viittojen tarkastusväylällä.



Kainuunsalmen venereittisuunnitelma, Liperi.
Alustava linjaussuunnitelmapaketti 27.2.2009.
Kokonaispituus 7.6 km.
Väylän leveys maks. 40 m.
Kulkusyvyyks 1.8m.(runkoväylä A).
Kulkusyvyyks 1.2 m (ohjusväylä B).

Mittakaava 1:30000

0 200 400 600 800 m

Pinnatiedot:



SAVOTAN JA UITON PERINNETTÄ PYHÄSELÄN SAARISTOSSA

Raimo Virkkunen

Tutjunniemen ja Oravisalon kylien sijainti Vuoksen vesistön varrella on saanut oman erityispiirteensä, johon vaikutti 1800 –luvun puolivälissä alkanut metsäteollisuuden raaka-aineen hankinta ja kuljetukset uittoreitin varrella. Suurten puutavarayhtiöiden kiinnostus Itä-Suomen ranta- ja jokialueen metsistä synnytti Pielisjoen rannoille sahailaitokset, mistä alkoi teollinen sahaustoiminta ja kauppa ulkomaan vientiin.

Puutavarayhtiöiden hankkimat maa-alueet kohdistuivat 1900-luvun alussa myös Rääkkylän Oravisalon ja Liperin Tutjunniemen kyliin. Pyhäselän saaristoon muodostui yhtiöiden maanostojen kautta uiton jatkokuljetusalue. Yhtiöt perustivat ostamilleen maille uittokämpät, työnohtajien ja laivamiesten asunnot, missä perheet asuivat ympäri vuoden. Uittotoimintaa varten tarvittiin vesialueiden rantoja lajittelu-, lastaus- ja niputuspaikkoina, jotka linjattiin ukkorivillä makasiinialueeksi, ja jotka voitiin sulkea vastuupuomeilla ulommaksi vesialueelle. Jokaisella yhtiöllä oli omat laivalaiturinsa ja rantamakasiinit ja uittokalustovarastot. Kylien alueelle muodostui perinteisen maatalouden, kalastuksen ja karjahoidon elinkeinojen lisäksi metsä- ja uittomiesten ammattiryhmä, joka sai toimeentulonsa vieraan palveluksesta, usein puutavarayhtiölle tehdystä työstä.

Tilattoman väestön osasta saattoi nuorempi polvi hakeutua oppisopimusteitse itsenäisiksi ammatinharjoittajiksi. Kyläyhteisössä tarvittiin osaavia räätäleitä, suutareita, ompelijoita, seppiä kyläpajoihin, puusepän verstaalle taitavia ammattimiehiä.

Palkkatyöväestö muodostui pääasiassa paikkakunnalla asuneiden esivanhempien jälkeläisistä. Mökin paikka lunastettiin joko kantatiloilta tehdyillä pitkäaikaisilla vuokrasopimuksilla, tai pieni tilkku maata voitiin ostaa tai saada perintönä. Jonkin asteinen luontaistalous piti mökkiläistä kuitenkin pitkän aikavälin elämässä kiinni. Suvun läheisyys ja naapureiden välinen yhteistyöhalu auttoi selviytymään vaikeissakin elämäntilanteissa. Kalaa pyydettiin ravinnoksi. Luonnontuotteet, marjat ja sienet kerättiin ja säilöttiin talven varalle. Lehmä ja porsas kuuluivat mökineläjän kotieläimiin. Maatalousammatin harjoittamista tukivat metsänmyynnistä saatavat tulot ja palvelut uitolle, sekä osa-aikainen ansiotyö jollakin puutavarayhtiön työmaalla. Yhtiöiden työmailta kotieläintuotteista saadut sivutulot lisäsivät talouden vaurautta. Kalastusammateissa toimivat pienviljelijät saivat lisätuloja niinikään uiton lähityömailta.

Kausiluontoiset savotan työt

Maatalous- ja metsätyöammateissa elantonsa hankkineet paikkakuntalaiset joutuivat tekemään pääosin kausiluontoisia töitä. Työn kesto saattoi vaihdella muutamasta viikosta useisiin kuukausiin. Työvaiheen päättymisestä seurasi lopputili, minkä jälkeen haettiin uusia vuodenaikalle sopivia tarjolla olevia töitä. Hyvin monta kertaa eri metsäyhtiön tarjoamiin töihin ilmaantuivat kyliltä samat ihmiset, esimerkiksi keväisin uittotöihin, ikään kuin vanhoina työntekijöinä. Työhönottoon ei tarvittu sen enempää haastatteluja: haka käteen ja lajittelulle tai pokasahan kanssa pöllimetsään. Ympäri vuoden kylillä asuneet metsäyhtiöiden pikkukympt tunsivat hyvin kyläyhteisönsä jäsenet, joille tarjottiin työkuvaan sopivat tehtävät. Puhuttiin ”Kutsetin”, ”Römmin”, ”Kaukaan”, ”Hackmanin” ja ”Repolan” miehistä. Kausiluontoisesti työllistyi merkittävä ryhmä satunnaisia ulkopaikkakunnilta tulleita savottalaisia. Nämä pystymetsästä uittotöihin palkatut savottalaiset sopeutuivat hyvin työrotiineihin ja asuivat kesäkaudet uittokämpillä. Satunnaisista kesäaikaisista savottalaisista saattoi

olla talkoopaia paikkakuntalaisille. Heidän työapuaan tarvittiin heinä ja viljan korjuussa tai rakennusten korjaustöissä. Joukkoon mahtui koulupojista kesätienestiin tulleet kaupunkilaisia, kuin myös metsä- ja uittotöissä harjaantuneita sodan käyneitä jermuja.

Käsi pareja vaativia metsä- ja uittotöitä 1960-luvulle saakka

- metsätyö; korjuu ja kuljetus
hevostyö/ koneellinen
- jäälle niputus hevospankolta
- metsän ojitustyö/ käsityönä/ konetyönä
- puutavaran tukkien /propsien kuorinta
- puutavaran tukkien/propsien vieritys lastauspaikoilta ja lähikuljetus niputtajille
- uittotyö; puutavaran lajittelu kesäkausina; urakka/tuntityö
- uiton työstä muodostuneet sekatyöt; irtopuiden rantakeruu ja lajittelu
- halkojen teko lastauspaikoille
- jään alta nostettavista uppopuista halkojen teko
- kuljetus lastauspaikoille urakka /tuntityö
- proomujen lastaus; urakka/tuntityö
- erikoistyö; rakennustyö, lotjienvaisto, parrujenvaisto, propsien sahaus/lastaus, kehäniputus, -- avokehäniputus, koneellinen niputus, junttaus vesistön makasiinialueille.
- laivatyö; kansimiehestä kippariksi
lämmittäjästä/koneapulaisestä konemestariksi

Tutjun saaristoon soljuivat puutavarayhtiöiden lautat ja nippukuormat

Uittotoiminta

Pielisjoen suulta etelän suuntaan virtaavat Pyhäselkä ja Orivesi ovat Pohjois-Karjalan tärkein puutavaran uittoväylä. Pyhäselän alue oli ja on edelleen yhteisuiton aluetta. Varsinainen uitto on alkanut tukkien irtouittona 1870-luvulla. Nippu-uitto alkoi 1890-luvulla. Osa puista uitettiin edelleen irtouittona Pyhäselän Saariston alueelle ja niputettiin vasta saaristossa. Kokonaan nippu-uittoon siirryttiin vasta 1950-1960-luvuilla.

Tukkipuut lautattiin Pyhäselän yli Pesolan ja Tikan saaristoon alkuun keluveneiden ja hevosponttuiden avulla. Sieltä ne matkasivat edelleen kohti etelän sahoja. Tukkilautat uitettiin alkuun järvi- ja jokeiden yli keluveneiden ja ponttuulautan avulla, jossa vorokkia kiersi hevon. Kerrotaan, että tutjunniemeläiset Juho Kinnunen ja Abel Ihalainen olivat hevosponttuulla ankkurinsoutajina ja kahvinkeittäjänä isänsä mukana ollut 9-vuotias Heikki Kinnunen. Muistitiedon mukaan Höytiäisen kanavalta Laakkeensaareen ponttuu kuljetusta tehtiin vielä v.1912.

Höyrylaivojen tulo lauttojen hinaukseen toissa vuosisadan taitteessa syrjäytti ponttuulautauksen. Höyrykäyttöisten varppausalusten käyttö lauttojen siirrossa järvi- ja jokeiden yli merkitsi vesistökuljetusten uutta aikakautta yhdessä kaivosproseja Kaakkois-Suomen satamiin kuljettaneiden tervahöyryjen kanssa. Niiden käyttö jatkui aina 1960-luvulle saakka.

Moottoroidut linjahinaajat syrjäyttivät taas vuorostaan höyrykäyttöiset alukset kuusikymmentäluvulla, kun kuljetusteho uudentyyppisillä aluksilla nousi huomattavasti ja miehistön tarve aleni puoleen.

Syväväylän valmistuminen Joensuun ja Lappeenrannan välillä muutti 1980-luvulla vesistö- kuljetusta ratkaisevasti alusten koon ja pitemmän purjehduskauden myötä.

Työntöproomujen käyttöönotto 1990-uvulla lisäsi vesistökuljetusten määrää yhdessä nippuhinauskuljetuksen ja syväväylällä liikennöivien alusten kanssa.

Lauttausväylälle yhtenäiset säännöt

1800-luvun lopulla valmistui yhteisuiton sääntöehdotus, jonka tarkoituksena oli, että puutavarayhtiöt sopivat keskenään, miten saadaan Pielisen alueelta tuleva puutavara helpoimmin toimittuiksi sahoille. Ensimmäinen yhteisuittoa toimittava elin muodostui Pieliselfs Flöttings-aktiebolag - nimisestä osakeyhtiöstä. Tällöin alkoi merkittävä vaihe koko Saimaan alueen tukinuiton historiassa.

A. B. W. Gutzeit & Co. aloitti puutavarain niputuksen Kukkosensaaressa v.1902 ja toiminnat T&J Salvesen, Hackman Co ja Halla Hasaniemen rannikolla. Yhtiöiden tekemän Venäjän sopimuksen mukaan tukkeja uitettiin Repolasta saakka Suomen puolelle. Uittoreitin latvavesiltä Lieksanjoen alkupäästä kertyi matkaa noin 200 km Lieksan Pankakosken suulle, mistä reitti jatkui Pielisen väylää myöten Pyhäselän suulle. Osa irtouittona tulleesta puutavarasta lajiteltiin ja niputettiin Pyhäselän saaristossa, mistä ne edelleen koottiin nippulautoiksi yhtiöiden linjahinaajille etelän sahoille toimitettavaksi. Pian yhteisuiitto-yhtiö toimi osakeyhtiömuotoisena organisaationa, jonka osakkaana olivat mm. Ab W. Gutzeit & Co. , Hackman Co., Halla Ab, Ab Tornator Oy sekä Ab T&J Salvesen. Näin syntyi v. 1914 Nort-Saima Rederibolag -osakeyhtiö. Sitä ennen yhtiöt suorittivat puutavaran kuljetukset omina kuljetuksinaan. Se perustui vanhaan lainsäädäntöön, jossa jokaisella oli oikeus käyttää yleistä kulkuväylää. Myöhemmin uiton sääntöjä täydennettiin Saimaan lauttausyhtiön säännöillä.

*Lähde: Pohjois-Karjalan Uittoyhdistys 1886-1986 sivut 34-35
Penttilän saha 1871 - 1971 100 vuotta Terho A. Könönen*

Saariston alueen uiton tukikohdat

Liperin Pyhäselän saaristoon kuuluvat Suursaari, Pesolansaari ja Tikansaari yhdessä Laakkeen ja Laitasaarten kanssa muodostivat laajan puunuiton jatkokuljetusalueen 1900-luvun alussa tarjoten usealle sadalle miehelle kausityöpaikat. Pielisen ja Höytiäisen alueilta uitettavat tukkilautat ja parru- ja kaivosprossit lotjakuljetuksina ohjattiin aluksi Kainuunsalmen väylää myöten Saimaalle.

Osa sekalautoista tuli irtouittona Pyhäselän yli Harmaansaaren kautta Pesolan salmeen. Suursaaren salmessa tukipaikkaansa piti suomalainen Puuliike Oy, Halla Aktiebolag ja Kymmene Oy. Yhtiöt omistivat Suursaareissa maa- ja vesialueita. Osalle vesialueista tehtiin pitkäaikaiset vuokrasopimukset.

Tikansaaren Murtolahdessa Oy Tornator oli ensimmäisten tukikohtien rakennuttajia. Tikansalmen molemmin puolin muodostui T&J Salvesenin ja myöhemmin Kaukaan tukikohdat. Pienempänä uittajana toimi Kojonen & kump (sulautui Repola Viipuriin), jolla oli Pesolan ja Tikansalmen alueilta uittokuljetuksia Savonlinnaan ja Lappeenrantaan.

Hackman Co:n uiton toiminnot keskittyivät Laitasaareen. Hackman Co:n yhteistyökumppaneita Laitasaareissa oli Paul Wahl 1930-1940-luvuilla. Gutzeit Co hallitsi Laakkeensaaren ja Matinsaaren alueita. Myös Gutzeitilla oli ranta-alue Pesolansaaren Kainuunsalmessa, jonka se oli hankkinut omistukseensa v.1908 Ilomants Skogsfatighnets AB:lta. Palosaari kuului kokonaan W. Gutzeit Co:lle.

A. Ahlström Oy:n uiton niputus- ja lajittelupaikat olivat Pesolansaaren eteläosan Verkkoniemen ja Rötikönlahden alueella, mihin kuuluivat Nimettömän saaret. Suursaaren puoleisella Kiukoonlahdessa lajiteltiin Höytiäisen alueelta tulleet lautoiksi koottuja irtopuita.

Repola-Viipuri, myöhemmin Rauma-Repola piti tukikohtinaan Heposaaren pohjoisosan kärkeä ja Pesolansaaren eteläistä vesialuetta ja Nimettömän saaria Rötikönlahdessa. Pohjois-Karjalan Uittoyhdistyksellä oli rannankeruupuiden lajittelupaikat Pesolansaaren Kuikkalahdessa.

PUUTAVARAYHTIÖIDEN MAANHANKINNAT

1900 - 1910 Tutjunniemen ja Roukalahden kylissä

Metsäyhtiöiden maahankinnat Liperin Roukalahden kylässä aloitettiin 1900-luvun alussa. Vuoteen 1918 mennessä Aktiebolaget T&J Salvesenin omistukseen siirtyi maa-alueita lähes 200 ha mantereen ja saariston alueelta. Aktiebolaget T&J Salvesen osti Tikansaaresta 1904 metsä- ja heinämaaalueen, joka käsitti 48 ha. Tila ostettiin Tutjunniemen kylän Leskelä n:o 4 kuuluvasta perintötalosta. Talolliset Simo ja Antti Simonpoika Leskinen, jotka osaksi olivat perineet isänsä Simo Juhananpoika Leskiseltä kauppakirjalla Tikansaaren ulkopalstan, myivät sen puutavarayhtiö T&J Salvesenille.

Tilan hinnaksi osapuolet sopivat 5 000 Suomen markkaa, joka maksettiin neljässä erässä vuoteen 1905 mennessä. Tilakaupan ehtoihin kuului myydä alue pohjineen ja ulkovajoineen. Kaupan ehtojen mukaan: ”Tikansaaren palstassa olevat valmiit heinät saa heinättää. Vuoden 1904 ulosteot ja verot suorittaa myyjä.” Kauppakirjan allekirjoittajana oli T&J Salvesen ja todistajina Juhana Lappalainen ja Sakarias Könönen. Salvesenille lohkottava palsta sai nimekseen Akankanta ja se merkittiin jakomerkillä 4/5. Tilan mukaan kuuluivat pienet luodot Halosensaaret ja Selkäsaari louhikko.

Tikansaaren palstojen ostot jatkuivat 1910-luvulla

Roukalahden kylän perintötalon Matila 14:5 Tahvola tilasta Pentti Matilainen möi kauppakirjalla 06.09.1913 Tikansaaresta Syvälahti 14:6 -nimisen pinta-ala 2 ha:n palstan T&J Salvesenille. Kaupan ehtoja yhtiö valtuutti sopimaan T&J Salvesenin työnjohtaja Paavo Karhun ja todistajaksi oli kutsuttu renki Eemil Turunen Roukalahden kylästä.

Matilan perintötalosta myytiin T&J Salvesenille Tikansaaresta vuoteen 1916 mennessä palstat Paavola 14:8 pinta-ala 2,65 ha, Tikkala 14:9 pinta-ala 2,60 ha, Tikansaari 14:12. Palstat olivat kooltaan n. 2,5 ha:n suuruisia. Palstat sijaitsivat Tikansaaren kannaksella. Osa palstoista oli Murtoselän puolella ja ne soveltuivat hyvin lastauspaikoiksi. Maanmittauslaitoksen arkistotietojen mukaan tilakauppoja koskevat asiakirjat ovat palaneet.

Tikansaaren länsirannalta T&J Salvesen osti 24.4.1903 Paavo Matilaiselta Roukalahden kylän Laurila n:ro 15 ½ tilaan kuuluvan Linnanniemi 15:4 palstan pinta-alaltaan n.18 ha, joka lohkottiin 1906.Todennäköisesti kaupat oli tehty jo pari vuotta aikaisemmin. Selkäsaaren tila, noin 18 ha, lohkottiin Laurila n:o 15 ½ tilasta T&J Salvesen -yhtiölle 1909. Tila rajoittui Pienen selän puolelta Kirrinlahteen kiertäen Selkäsaaren pohjoisniemen.

T&J Salvesenin sulautuessa Oy Kaukas AB:hen v. 1916 muodostettiin kaikista Tikansaaren palstoista Tikansaari 36 tila.

Enso-Gutzeit Laakkeensaarella ja Kainuunsalmessa

1900-luvun alkuvuosina Gutzeit Co. hankki maa-alueita ranta- ja vesioikeuksineen Kainuunsalmen vanhan väylän varrelta Pesolansaaresta, Laakkeensaaresta ja Palosaaresta. Ensimmäinen tilakauppa tehtiin Pesolansaaren Kainuunniemestä Tutjunniemi 19 tilalta v. 1906, myyjinä Mikko Pesonen ja Anna Stina Pesonen. Ostajana oli Kuopion läänistä Ilo-

mans Skogfastiets aktiebolag. Yhtiön toiminta jäi Pesolansaaressa lyhytaikaiseksi. Yhtiö tilasi s/s Ilomants -laivan Pohjois-Karjalaan Lehtoniemen konepajalta v. 1907. Seuraavana vuonna AB W. Gutzeit & Co. osti tilan ja laivan yhtiölle. Kainuunniemen vastapäätä Laakeensaareen yhtiö rakensi suuren uittokämpän ja laivalaiturin rantavarastoineen. Seuraava tilakauppa tehtiin Roukalahti 18 tilan maista. Palosaaren yhtiö hankki omistukseensa 1908 Tutjun Keinälän n:o 14 ja Juvan n:o 13 -tilasta. Pinta-alaltaan saari oli noin 40 ha.

Enso-Gutzeit osti kauppakirjalla Matinsaresta v. 1914 Juvolan 18 tilaan kuuluvan palstan Saaristo 20,7 ha:n suuruisen palstan.

Venälän perintötila tila Roukalahti n:o 17 Pärnävaaralla siirtyi talollinen Antti Mikkoselta kauppakirjalla T&J Salvesenin omistuksen 20.12.1919 lohkomispäätöksellä. Tila oli kokonaisuudessaan 90,04 ha. Siihen kuuluivat tilanosat Venälä, Haaparanta, Levonlahti ja Rantapelto. Kaupan jälkeen Mikkoset jäivät viljelemään tilaa vuokramiehenä. Tilakauppa purkautui vuoden 1918 lakiin nojaten ja Antti Mikkonen siirtyi jälleen tilanomistajaksi 1925.

Puutavarayhtiöiden rantojen vuokrat ja maanostot Suursaaressa

Uiton ja laivaliikenteen vaikutus työnantajana Suursaaren ja lähisaarten ympärivuotiseen asuttamiseen ja asukkaiden toimeentuloon on ollut ratkaisevana tekijänä paikkakunnalla 1900-luvun alkupuolella. Maanostoilla yhtiöt turvasivat kausiluontoisiin töihin halvan työvoiman saannin. Töihin hakeutui pääasiassa tilaton väestön osa.

Vesistön varsireittejä tarvittiin tukkilauttojen kuljettamiseen Kaakkois-Suomen suurille sahoille.

Halla Aktie Bolagin ja Tutju N:o 2 -tilan välinen rantavuokrasopimus vuodelta 1904 Suursaaressa kesti yli kuudenkymmenen vuoden ajan. Vuokrasopimus kokonaisuudessaan sisälsi tärkeät vuokrausehdot.

"Halla Aktiebolagillen vuokraamme täten omistamastamme perintötilasta N:o2 Tutjunniemen kylästä Liperin pitäjän Kuopion lääniä kuuluvat kahden Harmaasaaren rannat viiden metrin leveydeltä vesirajasta metsään päin sekä näihin saariin kuuluvan vesialueen seuraa-villa ehdoilla.

- 1. Vuokrakausi on kolmekymmentä/ 30 vuotta luettu l.p. Tammikuuta v. 1904.*
- 2. Vuotuinen vuokranmaksu on kolmekymmentä (30) mk, joka on Halla Aktie Bolagin kunkin vuoden elokuun alussa.*
- 3. Halla Aktie Bolag on oikeutettu edellämainittuina nimitettyihin saariin ynnä niihin kuuluvassa vesistössä harjoittamaan tukkien lauttausta ja käyttämään edellä määrättyjä rantamaita tarpeen mukaan.*
- 4. Halla Aktie Bolag on oikeutettu meitä kuulematta hakemaan ja voittamaan kiinnityksen tilaamme tämän kontrahdin vakuudeksi, jossa tarkoituksessa meidän allekirjoittaneiden on annettava sanotullen yhtiölle tilamme kiinnekirjat.*
Tätä kontrahtia on tehty kaksi yhtäläistä kappaletta kummallekin asianomaiselle.

Tutjussa 12 päivä syyskuuta 1904

Heikki Pesonen Ida Hirvonen

Tähän kontraktiin olemme kaiken puolin tyytyväiset aika ja paikka kuin edellä

Halla Aktie Bolagin puolesta O. Biilos O Rasimus Paavo Eskelinen

Todistaa Kalle Tahvanainen Lena Tahvanainen

Voimassa oleva vuokrasopimus uusittiin elokuun 1. päivänä 1934 tilanomistajan Heikki Pesosen ja Kymmene Aktie Bolagin välillä kolmeksi kymmeneksi vuodeksi. Sopimuksen yhtiön puolesta allekirjoitti Kalevi Kurvinen ja tilanomistajan puolesta Heikki Pesonen, todistajana työnjohtaja Juho Mehtonen.

TIKANKANTA KANAVOIDAAN UITTOVÄYLÄKSI 1913 - 1916

Vuosisadan alun suurin saariston luonnontilan muutos aiheutui Tikansaaren kapeimman kohdan puhkaistavan kanaviston rakentamisessa v. 1913 - 1916. Lisääntyvä puutavaran uitto ja laivaliikenteen kasvu 1900-luvun alussa loivat muutostarpeen erillisen uittoväylän rakentamiseen eräissä kohdin Joensuun Vuokalan väylän alueella. Vanha Kainuunsalmen väylä Issakan ja Tikanvirran kohdalla oli ainoastaan noin viidenkymmenen metrin levyinen, mikä aiheutti hetkellistä laivaliikenteen pysähtymistä ja lauttauksen kulun hidastumista.

Tikansaaressa laivojen päälliköt olivat usein keskustelleet Sakulassa Tikansalmen ja Issakansaaren välistä kulkevasta matalasta ja pohjoisosan kivimatalikkoisesta ahtaasta väylästä, mistä nippulautat piti hinata Jänisselän puolelle. Aini Könönen Tikansaaressa syntyneenä muisti erään laivanpäällikön kommentit. "Tikkain salmes, Rikulahe niemes tek tiukkaa."

Tikan kaivannon suunnitelman ja toteutuksen sai tehtäväkseen Toiminimi Saima Aktiebolag Saimaan Lauttausväylienperkaus Osakeyhtiö. Suunnitelman pohjana käytettiin vuoden 1909 lauttausta koskevaa järjestyssääntöä. Yhtiö jätti hakemuksen lokakuun 10. päivänä 1913 Kuopion lääninkansliaan,

josta aikanaan päätöksen antoi läänin maaherra. Hakemuksen johdosta pyydettiin lausunnot Saimaan ja Kuopion piirien piiri-insinööreiltä, koska kyse oli tavallaan uuden lauttausväylän aikaansaamisesta. Suomen Tie- ja Vesirakennusten ylihallitus antoi lauttaussäännön muutoksesta lausunnon, jonka mukaan oli otettava huomioon vesioikeuslain säännökset, jotka koskivat yleistä etua ja mahdollista haittaa kalastukselle. Katselmuskustannukset määrättiin maksettavaksi Kruunun varoista.

1914 elokuun 14. päivänä pidettiin kokous Tikansaaren laiturirannassa. Kokouksessa, josta oli kuulutettu Liperin kirkossa ja annettu tieto asianomaisille, olivat mukana:

Saimaan Lauttausväylienperkaus Osakeyhtiön puolesta valtakirjalla rakennusmestari Lauri Mattila Joensuusta, Suomen metsähallituksen puolesta ylimetsänhoitaja A. Brander. Uskottuina miehinä olivat: laivan päällikkö Abel Ket-

Kustannusarvio uittoväylää varten Tikansaaren kanaksen poikki Liperin pitäjässä.

Väylän syvyys 2.7 m. Pohjaleveys 33.0 m.

Luiskat 1: 1.5. Kaivettava pituus noin 70 m.

	Yksikkö hinta	Kustanus Smk.	Yhteensä Smk.
<i>Työkustannukset:</i>			
Väliaikaisiin työpatoihin ja veden pumppauksen arviolta	—	4,500:—	—
9,000 m ³ kivensekaista soraa kaivettava ja syrjään nostettava..	2:—	18,000:—	
1,500 m ³ ruopattava ja poiskulettava kivisoraa	3:—	4,500:—	
8 kpl. pollaria kanavan pohjoispäähän	200:—	1,600:—	
Kanavavahdin asunto	—	1,000:—	29,600:—
Ruoppauskaluston työmaalle tuonti ja poiskuljetus	—	800:—	
Ruoppauskaluston kunnossapito..	—	500:—	1,300:—
<i>Työnjohto:</i>			
Rakennusmestarin palkkaamiseen 7 kuukautta	300:—	2,100:—	
Rahastonhoitajan palkkaamiseen 7 kuukautta	50:—	350:—	2,450:—
<i>Sekalaisia menoja:</i>			
Ruoppauskoneen korko ja kuole- tus, matkakustannuksiin, kyyteihin, tarverakennuksiin, arvaimattomiin menoihin y. m.	—	4,650:—	4,650:—
Summa Smk.	—	—	38,000:—

tunen Savonrannalta ja konttoristi Oskari Mannerheim Joensuusta.

Ehdotuksen mukaan väylä esitettiin erotettavaksi muusta laivaväylästä ja se kulkisi Pyhäsaarien länsipuolitse Suursaaren salmien kautta Murtoselälle, sekä sieltä kaivetuksi Tikansaaren kannaksen poikki 33 m leveällä ja matalasta laivaliikennevedestä 2.7 m syvällä kanavalla Jänisselän puolelle.

Tikansaaren kannaksen omisti Osakeyhtiö T&J Salvesen, jolta oli saatu ehdoton suostumus kaivuuseen. Kanavan kohdalla kuuluu Murtoselän puoleinen vesialue Roukalahden kylälle ja Jänisselän puoleinen Tutjunniemen kylälle.

Kanavan rakennustyöt esitettiin annettavaksi hakijalle Saimaan Lauttausväyliä perkaus Osakeyhtiölle, ja sillä olisi oikeus kantaa aiheutuneet kustannukset lauttausyksikön mukaan 20 vuoden aikana, huomioiden 6 % koron vuotuiselle pääomalle.

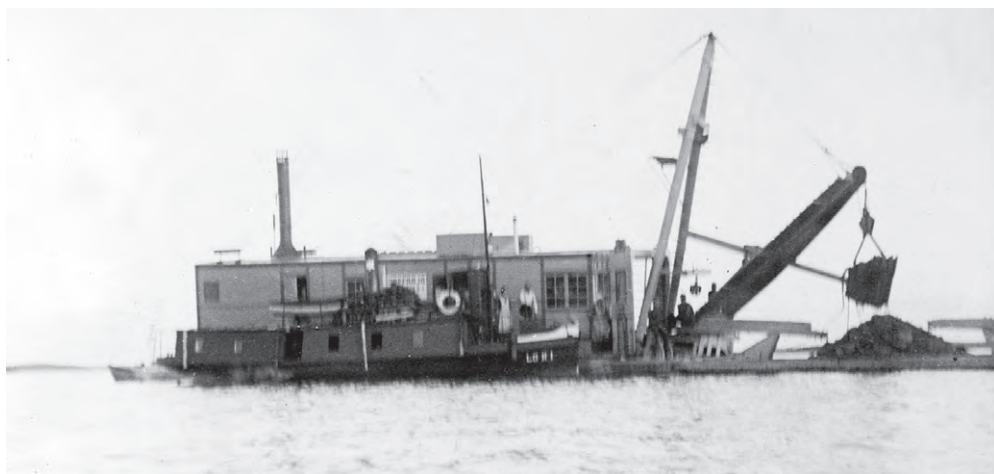
Lauttauksen suuruudeksi ilmoitettiin Tikansaaren kannaksen kohdalla 1 750 000 yksikköä. Yksikköluku ilmoitetaan siten, että yhtä yksikköä vastaa: sahatukki, rakennushirsi, puoli kuutiometriä hiomo-, propsi- tai muuta kauppaan tai jalostettavaksi tarkoitettua tavaraa, sekä yksi kuutiometri hiili-, poltto- ja muita kotitarvepuita.

Joensuu - Vuokalan lauttausväyläkatselmuksen loppukokous pidettiin:

Tikansaaren kannaksella kesäkuun 1. päivänä 1915. Kokoukseen oli saapunut ainoastaan insinööri Hugo Larsson. Uskottuina miehinä Hannes Lötjönen ja merimies Juho Räsänen Kontiolahdelta.

Kanavan rakentamiseen ei vielä päästy tällä loppukatselmuksiasiakirjalla. Luotsi- ja majakalaitoksen ylihallitus esitti lausunnossaan uittoväylän muuttamista kulkeväksi Pyhäselän puolelta Murtolahden salmesta Tikankaivantoon. Lauttaajien mielestä tätä vaihtoehtoa ei voitu hyväksyä, koska vähänkin tuulisella säällä Murtolahden salmen kautta tapahtuva lauttaus on mahdotonta suorittaa ja kaikkien yhtiöiden niputuspaikat ovat Suursaaren rannalla.

Seuraava päätöskokous pidettiin Tikansaaren kannaksen vahtituvassa 30. päivänä syyskuuta 1916. Osanottajina olivat Saimaan Lauttausväyliä perkaus Osakeyhtiön puolesta insinööri Hugo Larsson Kuopiosta, Halla Aktie Bolagin valtuuttamana asioitsija J. Karen Savonlinnasta, toiminimi Hackman Co:n valtuuttamana asioitsija M. Luostarinen Savonlinnasta, Gutzeit Co:n valtuuttamana insinööri Paavo Wihavainen Savonlinnasta, Aktiebolaget Tornatorin valtuuttamana asioitsija O. W. Kinnunen Joensuusta. Kokouksessa oli saapuvilla apulaismerenkuluntarkastaja kapteeni W. Fagerholm Helsingistä. Uskottuina miehinä olivat laivan päällikkö Abel Okkonen Ruokolahdelta, koneenkäyttäjät Elias Kirvesmies Lemiltä. Katselmuskokouksessa väylä päätettiin rakentaa Suursalmen kautta lauttaajien omaan käyttöön kulkeväksi väyläksi.



Tikankaivannon uittoväylän ruoppaus 1916 - 1917.
Saara Kinnusen kotialbumi

Kanavan käyttö nippukuormien lauttaamisessa aloitettiin pian uittoväylän valmistuttua. Kanavan suulla rantatörmällä olleessa vahtituvassa asuivat Tutjunniemestä Juho ja Alina Vartiainen 1920-luvun alkupuolella. Kanavan vahtitupa purettiin 1930-luvulla. Perkausyhtiö möi tuvan hirret Paavo Turuselle Selkäsaaren Sulunlammin rantaan mökin rakennushirsiksi. Tikankaivannon väylä valmistui 1916 - 1917 aikana. Lauttaajille alkoi pian valmistumisen jälkeen tulla ongelmia kanavan toimivuudesta. Tuulisella säällä nippukuormien hinaus tuotti vaikeuksia. Kanavistoon muodostunut virran aallokko painoi niput kanavan rantaan aiheuttaen nippujen hajoamista. Myös Murtoselän puolella olevat suuret puutavaran rinkilauttojen säilytysmakasiinit haittasivat kanavan kautta tapahtuvasta hinauksesta.



Tikankaivannon kanavatömaa 1915. Kuva H. Nilsen

Lauttaussäätöön esitettiin 1930 muutosta, jossa ehdotettiin palaamista käyttämään Tikansalmen ja Issakan virran välistä väylää. Suunnitelmassa oli ehdotus sulkea Tikankaivannon väylä. Toimeenpannussa katselmuskokouksessa päädyttiinkin ratkaisuun, jossa lauttauksen hinaus voidaan suorittaa Tikansaaren molemmiin puolin ja muu laivaliikenne voi käyttää samaa väylää. Katselmusasiakirjoissa todettiin purjehduskauden aikana Issakansalmessa kulkevan noin kahdeksansataa alusta. Lopullinen sääntömuutos hyväksyttiin ja lisättiin sääntömuutokseen 21.02.1933.



W. Gutzeit & Co:n hinaaja Chr. Kontturi saapumassa Tikankaivantoon 1916. Kuva H. Nilsen

Lähteet: Lauttaussääntöjä Kuopion lääni

Lisäys Saimaan vesistön Joensuun ja Lappeenrannan kaupunkien väliseen lauttausväylän lauttaussääntöön

Haastattelu: Veikko Pesonen Tutjunniemi, 14.07.2001

Kalevi Hiltunen Outokumpu



Hinaaja m/s Axel apuhinaajan kanssa Tikansalmella. Kuva Pentti Vänskä.

TIKANKAIVANNON UUSI LAAJENNUSVAIHE 1972 - 1973

Vesistön ja rantojen ruoppaustyöt työllistivät jakokuntaa 1970-luvulla

Vesialueen omistajana Tutju-Roukalahden jakokunta joutui ottamaan kantaa vuosikokouksessaan 1970 Tikankaivannon laajennushankkeeseen. Tikansalmen ja Pyhäselän välinen uitto- ja laivaväylän laajennushanke toteutettiin 1971 ja 1972 aikana. Rakennuttajana oli Tie- ja Vesirakennuslaitos Pohjois-Karjalan piiri. Rakentaja oli Perkaus Oy. Laiva- ja uittoväylän rakentaminen kesti pari - kolme vuotta.

Kaivannon väylän maamassat pengerrerettiin kanaviston molemmin puolin. Osa ruoppausmassoista kuljetettiin Jänisselän puoleisen väylän varressa olevan vedenalaisen multaluodon päälle. Vesialuetta jouduttiin käsittelemään noin yhden hehtaarin alalta. Pohjasta irronneet massat olivat sorapitoista ainesta, joten veden sameushaitta työn kestäessä oli tavallista vähäisempää. Kalakannoille ja kalastukselle aiheutuvista haitoista pyydettiin jakokunnalle selvitys Pohjois-Karjalan maatalouskeskukselta. Korvauksena kalastukselle aiheutetusta haitasta saatiin 2 150 markkaa rakennustyön ajalta. Lopullinen kertakorvaus oli 4 800 markkaa. Pysyvänä menetyksenä jouduttiin luovuttamaan vanhan kaivannonsuun Jänisselän puoleinen virrankorvan apajapaikka ja Haapolahden länsisuun apajapaikka. Vahinkoa muodostui myös vanhasta kuhanpyyntipaikasta kaivannonsuun multaluodon alueella. Pysyvästä vanhan kaivannon maisemaidyllistä ei tuohon aikaan vielä osattu vaatia korvauksia. Valtiolta saadut korvausvarat ohjattiin Tutju- Roukalahden kalastuskunnan tilille.



Perkaus Oy:n hinaaja Chr. Kontturi saapumassa Tikankaivantoon 2012.

Tutjunniemen venesataman laituri

Seuraava merkittävä hanke oli v. 1980 Saariston yhdyslaiturin rakentaminen. Hankkeen toteuttajana oli TVL:n Pohjois-Karjalan piiri. Laiturin allasalueelta jouduttiin ruoppaamaan laajalta alueelta pohjamassaa matalan ranta-alueen vuoksi, ja jatkamaan pengerrystä ulomaksi rannasta. Asiakirjoista ei ilmene, pyydettiinkö kalastukselle ja kalakannoille aiheutuneista haitoista selvitystä. Jakokunta luovutti vesialueen valtiolle korvauksetta.

Saariston ja Suursaaren laiturin huoltovastuu siirtyi valtiolta v. 1990-luvulla Liperin kunnalle.

Sataman käytön lisääntyessä ja laiturissa ilmenneet vanhentuneet rakenteet johtivat venesataman laiturin kunnostustarpeeseen. Vuoden 2011 aikana Liperin kunta päätti rakentaa uuden laiturin, mihin tehtiin erillisen avustuksen turvin septiasema veneilijöiden jätehuoltoa varten. Hankkeeseen osallistuivat Pidä Saaristo Siistinä ry, Ely-keskuksen kalatalousyksikkö, Liperin kunta ja Tutju-Roukalahti Saariston kyläyhdistys ry.

Liperin kunta ja UPM-Kymmene maankäyttö ovat tehneet vuokrasopimuksen retkisatamien alueista, joiden huollosta vastaa Pidä Saaristo Siistinä ry. Retkisatamakohteisiin kuuluvat Suursaaren, Tikankaivannon ja Linnankallion sekä Laakkeensaaren (sopimus voimassa 2014) alueen jätepisteet. Lisäksi Suursaaren salmen kelluva septi kuuluu huoltokohteisiin.

Liikenteen kasvu ja venepaikkojen lisääntyvä tarve sai yrittäjät perustamaan mantereen rantaan kioskin kahdeksankymmentä luvun alussa. Kioskiyritys katsottiin pian riittämättömäksi ja alueen laajentuessa rantaan nousi kesäkauppa. Nyt Saariston kesäkauppa palvelee monipuolisesti kesäasukkaita ja venematkailijoita. Myös paikkakuntalaiset käyttävät kesäkaupan palveluita. Kesäkaupan lisäksi Jooseppi -laiva tarjoaa ravintolapalveluja. Viikonloppuisin laituritanssit tuovat piristystä saaristolaiselämään.

Venepaikkaosuuskunta hallinnoi sataman käyttöä

Osuuskuntalain mukaiset säännöt otettiin käyttöön Saaristonrannan venepaikkapulman ratkaisuun.

Kesäasukkaiden yhteinen päätös perustaa saaristossa omistamilleen kiinteistölle saariston rantaan nimetyt venepaikat ja veneiden säilytyspaikat toteutui ensimmäisessä vaiheessa v. 1988. Hankkeeseen lähdettiin Pauli Suvannon aloitteesta. Toiminimeksi hyväksyttiin Tutjun Saariston venepaikkaosuuskunta. Osuuskunnan tarkoituksena on jäsenten taloudenpidon tai elinkeinon tukemiseksi rakentaa ja ylläpitää venelaitureita ja veneiden talvisäilytyspaikkoja pääasiassa jäsenten käyttöön. Seuraavana vuotena venepaikkoja laajennettiin siten, että venepaikkaosuuskunnan jäsenmäärä oli 130 vuonna 2001. Jokainen osuuskunnan jäsen lunastamalla liittymismaksun saa pysyvän oikeuden nimetyille venepaikoilleen. Ranta-alueesta osuuskunta maksaa liittymismaksuina kerätyistä varoista Liperin kunnalle vuokraa pitkäaikaisella vuokrasopimuksella Venepaikkaosuuskunnan puheenjohtajina ovat toimineet Pentti Könönen 2001- 2007, Osmo Nevalainen 2008- 2010 ja Olli Venäläinen 2011 alkaen.

Lähteet: Tutju- Roukalahden jakokunnan pöytäkirjat

Venepaikkaosuuskunnan säännöt

Tutju-Roukalahti Saariston kyläyhdistys ry:n pöytäkirjat

Ely-keskuksen hankepäättös 2010

Haastattelut: Pentti Kokko, Pentti Könönen

Esko Venejärvi UPM-Kymmene Maankäyttö

Haastattelija Raimo Virkkunen

UITON TUKIPAikka MUODOSTUU SUURSAAREEN

Höyrylaivojen tulo viime vuosisadan taitteessa syrjäytti ponttuulauttauksen ja hallitsi vesistökuljetuksia aina 1960-luvulle saakka yhdessä tervahöyryjen kanssa, jotka kuljettivat kaivospropseja Kaakkois-Suomen satamiin.

Moottoroidut linjahinaajat syrjäytti höyrykäyttöiset alukset kuusikymmentäluvulla ja kuljetusteho uudentyyppisillä aluksilla nousi huomattavasti.

Syväväylän valmistuminen Joensuun ja Lappeenrannan välillä muutti 1980-luvulla vesistökuljetusta ratkaisevasti alusten koon ja pitemmän purjehduskauden myötä. Työntöproomujen käyttöönotto 1990-luvulla lisäsi vesistökuljetusten määrää yhdessä hinauskuljetuksen ja syväväyläalusten kanssa.

Puutavaran hankinnat alkavat Repolasta

Vuonna 1913 alkoi Pielisensuun Paavolaan tulla elämää, kun viipurilainen puunhankintayritys, Suomalainen Puuliike Oy, osti tilan Sirkkalan, Kettuvaaran ja Pekkalan kartanon väliseltä alueelta. Puuliikkeen sijoituspaikan valintaan vaikuttivat muun muassa Repolan alueen metsänhakkuut. Yksi merkittävä syy oli myös yhtiön omistuksessa: yksi omistajista oli Utrasta kotoisin ollut Otto Hyvärinen. Otto oli syntynyt vuonna 1875 ja käytyään kaupallisen koulun hän aloitti työskentelyn Utran sahalla Egerton Hubbartin palveluksessa. Sieltä Otto Hyvärinen muutti sahanhoitajaksi Iisvedelle ja edelleen Viipuriin, jossa hän oli perustamassa Suomalaista Puuliikettä. Vuonna 1913 hän palasi takaisin omille kotikonnuilleen.

Suomalaisen Puuliike Oy:n ensimmäisesksi piirimieheksi tuli Frans Saunio (ent. Söderlund), joka asettui asumaan Paavolaan. Talo remontoitiin ja siitä tehtiin melko suuri, jotta siihen mahtuivat Saunioin perhe sekä liikkeen konttoritilat. Tilalle rakennettiin myös hevostallit kuudelle hevoselle sekä riihi viljaa varten. Saunio kuoli vuonna 1924, piirimieheksi puuliikkeelle tuli Otto Hyvärisen veli Pekka Hyvärinen.

Lähde: Heikki Tarma: Pieni Paavola ennen kuin mejeri sinne rakensi

Suomalainen Puuliike Oy osti tilan Suursaaresta Tutjun verotalon N:o 16 maista v. 1916. Maa-alue käsitti noin kuudenkymmenen hehtaarin alan saaren länsirannasta poikki saaren Pyhäselän puolelle.

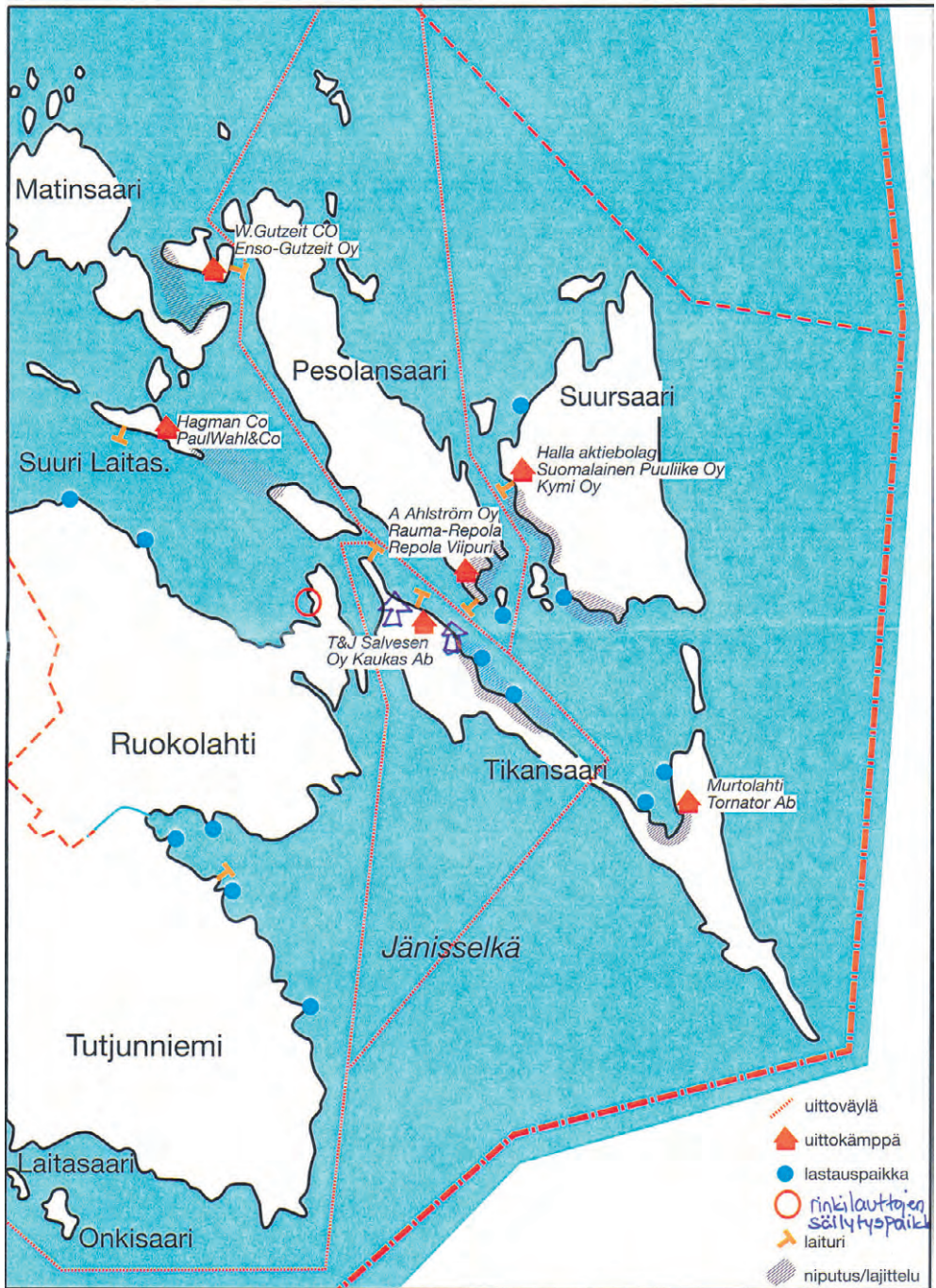
Yhtiö oli perustettu Viipurissa v. 1914, sille hyväksyttiin säännöt seuraavana vuonna ja ne vahvistettiin 1916. Metsäpalstan myyjänä oli Tutjunniemestä Antti Kähkönen, joka muutti tilakaupan jälkeen Rääkkylään.

Puuliikkeen omistajaosakkaana oli Utrassa syntynyt Otto Hyvärinen, joka työskenteli tuohon aikaan Utran sahalla. Yhtiön konttoripaikaksi tuli Paavolan tila Pielisensuun kunnan puolella. Puuliikkeen tukit kuljetettiin Uraan sahalle Viipuriin. Puuliikkeen leimauskirveen symboli oli P-kirjain. Otto Hyvärisellä oli oma H-tunnus kirveessään. Yhtiö rakensi uittokämpän Suursaaren laiturin yläpuoliseen rinteeseen. Saaressa syntynyt Eino Turunen muistaa vielä vanhan kämppä rakennuksen laituririnteessä.

Puuliikkeellä oli kaksi laivaa Lokki ja Rautu. Kerrotaan että kun Rautu -laiva poikkesi Suursaaren laituriin, alkoi veneitä liikkua salmella ja laivan ympärillä. Tiedettiin varautua pirtun ostoon.

Lähde: Heikki Tarman kertomuksia Suursaaresta

Haastattelu: Toini Keituri 2005



Pyhäselän Saariston metsäyhtiöiden tukipaikat 1930 - 1950-luvulla.
Raimo Virkkusen kokoelmat

Omistajayhtiöt vaihtuvat Suursaarella

Suomalaisen Puuliikkeen paikalle tulivat omistajiksi Halla Aktiebolag ja Kymmene Aktiebolaget Kuusankoskelta.

Suomalainen Puuliike Oy möi v. 1930 aikaisemmin ostamansa Suursaari 16:7 ja Leveälahti

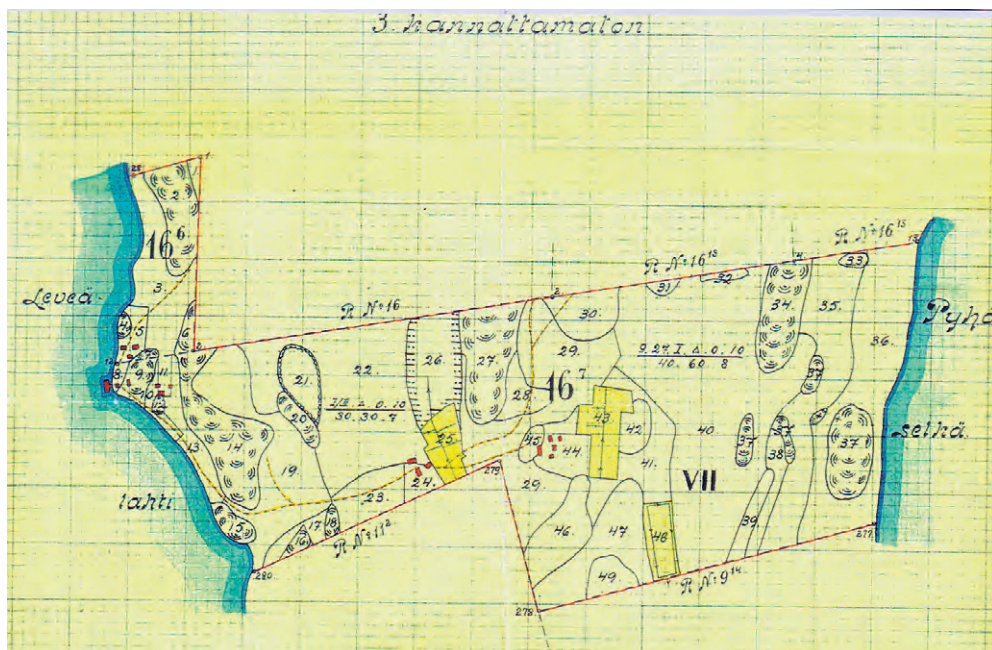
16:4 -tilat Halla Aktiebolag -yhtiölle samalla kauppakirjalla. Yhtiöiden välinen kauppakirja kirjoitettiin Viipurissa Puuliike Oy:n konttorissa. Samana vuonna Puuliike möi kämppäräkennuksen Halla -yhtiölle. Suursaarta 16:7 koskeva tilakauppa purkautui, koska Puuliike ei ollut aikaisemmin saanut tilalle ostolupaa.

Vuonna 1915 tuli laki, jolla rajoitettiin suuryhtiöiden metsähankintoja niissä tilakaupoissa, joilla sijaitsi viljelyskelpoista maata. Tämän lain nojalla Suursaaren tilakauppa todennäköisesti purkautui. Leveälahden tilalle saatiin kauppa voimaan, kun katsottiin vesialueen ja maapohjan olevan varastoaluetta. Myydyt Suursaaren tilat Hirvola N:o 16 omistivat Mikko Juhonp. Turunen ja puolisonsa Eeva Elisabet Hirvonen, joka oli omistanut kantatilan ennen avioliittoaan.

Leveälahden länsirannan alue sopi hyvin puutavaralauttojen makasiinipaikaksi. Pyhäselän suulla oleva Harmaasaari suojasi suuren selän tuulilta, ja yhtenäinen ukotuslinja pystyttiin vetämään Heposaaren pohjoiskärkeen saakka. Suursaaressa niputti yhtiön puita Halla XX. Kymi Oy:n lajitteluponttuu sijaitsi Nauriskallion ja Heposaaren välissä. Kymiyhtiölle valmistui v. 1938 uusi miehistökämpä, jonka yhteyteen tehtiin myös sauna ja varastorakennus. Miehistökämpällä asui entinen työnjohtaja Juho Mehtonen vuoteen 1954, minkä jälkeen se oli yhtiön työntekijöiden ja toimihenkilöiden käytössä. Juho Mehtonen muisteli Heposaaren mökeissä hyviä aikojaan yhtiössä, ja oli pa tippa silmäkulmassa, kun vanhaa miestä tituleerattiin Ukko Kymiksi.

Yhtiö rakensi laivalaiturin ja vastasi sen huollosta seitsemänkymmentä luvulle saakka. Kymiyhtiön konttori sijaitsi Joensuussa Kirkkokadulla omassa puutalossa lähellä ortodoksisia kirkkoa. Piirimiehenä Liperissä toimi Veikko Valkonen, jonka valvontaan kuului metsä- ja kiinteistöasioiden hoito viisikymmentä luvulle saakka, kertoi yhtiön konttorissa aikaisemmin työskennellyt Sylvi Aro.

Yhtiön laivat pitivät tukikohtanaan Suursaaren laituria silloin, kun odottivat linjahinaukseen lähtöä. Hallan tunnus oli neliapila laivojen savukorsteenissa. Laivojen numerot näkyivät kyljissä roomalaisin numeroin. Uittotukkien merkintä tehtiin myös Hallan neliapilatuloksella tukin latvaosaan.



Kymiyhtiön Suursaaren metsätilan maastokuvio 1930-luvulla.
Lähde: Kymi Oy:n arkisto Kuusankoski

Uiton rakennuksista Saariston alueelta

Vanhin Tikansaareen rakennettu talo, jossa majoitettiin savottalaisia, tehtiin v. 1904 - 1905. Tammikuussa 1905 Rantasalmelta Tikansaareen muuttivat T&J Salvesenin palvelukseen Sakarias ja Olga Könönen. Sakula -niminen tila talon ympärille on lohkaistu Pesolantalons N:o19 perintotalosta. Könöset saivat tilan omistukseen v. 1928 Mikko Pesoselta tehdyllä kauppakirjalla. Sakarias Könösen aikaan rakennettiin laivalaituri tilan rantaan ja rantamakaasiinaitta, jossa Olga Könönen piti kauppaa. Aittakaupasta myytiin etupäässä leipää, jota paistettiin Könösen tuvassa kolme taikinaa päivässä. Maakellarin takana oli navetta- ja tallirakennus. Karjan laitumena oli koko Tikansaari. Saaren keskellä sijaittivat pellot, joista saatiin peruna ja heinät karjan rehuksi. UPM Kymmenen arkiston rakennuskannan mukaan riihirakennus on rakennettu myöhemmin 1920-luvulla.



Tikansaaren Sakulan talo v. 1928.

Tikansaaren toisen uittokämpän Karhulan rakennusvuodeksi on merkitty 1911. Työnjohtaja Paavo ja Lotta Karhu muuttivat Tikansaareen perheineen kämpän valmistusvuoden jälkeen Tutjusta. Pesolan puoleisella rannalla maakellarin kohdalla oli sauna, josta on vielä kivijalan jäänteitä. Laituriniemen tienvarressa rannalla sijaitsi venevaja ja työkaluvarasto.

Uiton lisääntyessä Ab Kaukas Oy rakennutti kolmannen työnjohtajan asunnon 1925 vanhan Sakulan kämpän yläpuolelle, missä rakennus on edelleen huvilakäytössä. Työnjohtajaksi Kaukaalle Tikansaareen muutti Savonlinnasta Pekka Pohjola. Työnjohtajan asuinrakennuksen laajennus tehtiin 1946. Niin ikään Sakulan uittotuvan jatkeeksi rakennettiin 1945 miehistökämpä ja uusi sauna rantaan. Vanha navetta sijaitsi Pesolansalmen puoleisella kannaksella lähellä Karhulaa. Pohjolat asuivat vuodesta 1928 Tikansaareessa kuusikymmentäluvun alkuun saakka, jonka jälkeen vakituinen työnjohtajan toimi lakkautui Pohjolan jäädessä eläkkeelle.

T&J SALVESEN – OY KAUKAS AB TYÖN- ANTAJANA TIKANSAARESSA

Maanhankintakauppojen perusteella voidaan T&J Salvesenin hallinneen uittotoimintoja Tikansaaressa ylivoimaisesti viime vuosisadan ensimmäisinä kymmeninä. Veljekset Salvesenin perustaessa suursahan Lauritsalaan puutavaran hankinnat kohdistuivat yhä enemmän Saimaan yläpuolisiin alueisiin. Tähän aikaan Salvesenilla toimi Joensuussa oma metsäosasto. Vuonna 1916 joulukuussa T&J Salvesen sulautui Kaukaaseen. Liikenneosasto perustettiin Kaukaalle heti Salvesenin yhtiön oston jälkeen. Tähän yhtiöiden liittämiseen yhdistettiin Salvesenin laivasto, johon kuuluivat hinaajat Oiva, Voima, Hurma ja Risto. Hinaajien lisäksi kauppaan tuli muutamia höyrylotjia ja puutavaran ja halkojen kuljetusproumuja.

Tikansaari soveltui hyvin halkojen lastauspaikaksi syvien ja suojaisten rantojen vuoksi. Vuoden 1918 Tikansaaren halkovarastot olivat runsaat. Yhtiön tehtaille Lappeenrantaan noudettiin proumulasteittain halkoja Tikasta.

Halkojen kulutus jo yksistään höyrylaivoissa oli runsasta. Purjehduskautena laivat olivat kulussa keskimäärin n. 182 vuorokautta vuodesta. Kulikutunteja vuotta kohti kertyi noin 2 700 h. Jos otamme vertailuluvuksi höyryhinaaja Hurman, jonka höyrykoneen teho on 250 ind.hv. alus käyttää halkoja energiaansa 0,8-1,1 m³ tunnissa halkoja. Lautanhakumatkaan Lappeenrannasta Tikansaareen käytettiin aikaa noin kuusi vuorokautta. Halkoja kului tänä aikana n. 150 m³. Nippulautan koko oli tuolloin 450 ja 480 kappaleen välillä.

Höyrykoneen tekniikkaa lastaustyössä

Kaksikymmentäluvulla Kaukaalla oli käytössään höyrykäyttöinen propsinnostolaitos, jolla lastattiin propseja vedestä proumuihin. Laitos toimi pääasiassa Tikassa. Laitoksen toiminta hiipui todennäköisesti kolmekymmentäluvun talouslamaan.

Parrun veisto ja kaivospropsien sahaus ainut työllistäjä paikkakunnalla 1930-luvulla

Kaivosprosin kysyntä vilkastutti Tikansaareen uuteen elämään vuoden 1935 jälkeen. Sahatavaran ulkomaan kauppa oli 1930-luvun alussa heikentynyt olemattomiin. Vain parruilla ja kaivospropseilla oli kysyntää ulkomailla ja tämän ansiosta voitiin järjestää kausitöitä uittotyömiehille.

Pula-ajan vuosina 1930 - 1934 liikkui Tikansaareen työn perässä kysyjiä päivittäin kymmeniä miehiä. Palkkataso putosi huomattavasti alle vuoden 1928 tason. Metsän myynnistä saadut tulot romahtivat. Konkurssit ja pakkohuutokaupat lisääntyivät kylän alueella poikkeuksellisen suuriksi. Pankkien myöntämien tilalainojen ehdot tuntuivat kohtuuttomilta. Muutamien vuosien jälkeen koettiin jälleen puulle paremmat päivät.

Tutjulaisten ja saaristolaisten kausityöt lisääntyivät jalkaprosin sahaustyömaalla Tikansaaressa. Kolmekymmentäluvulla tehtiin jalkapropseja, joista käytettiin sanontaa kaivospropsi. Tikansaaren rantojen sahauspaikat alkoivat Jänisselän puoleisen Linnankallion kohdalta kiertäen Murtoselän puolelle Halin saarien lahtiin saakka. Propsit sahattiin vedessä olevista pyräistä rannalle pinoon. Sahureita oli Tikassa noin viisikymmentä miestä. Kuminan rannalta Roukalahden puolelta sahaamassa kävivät mm. Eetu Leskinen ja Juho (Jukka) Rouhiainen, Pitkäniemestä Unto Asikainen. Tutjusta sahureita olivat Pesosen veljekset ja Viljo

Tanskanen. Paikkakuntalaisten työssäkäyntimäärä saattoi olla useita kymmeniä. Jalkapropsin mitat vaihtelivat 4,5 - 10 jalkaan. Joka lajista tuli kaksi paksuutta. Yhdellä sahurilla oli yhdeksän pinoa rannalla mitan aikaan.

Sahaustaksat maksettiin ”kuutiosotan” mukaan muisteli Viljo Tanskanen. Tämän jälkeen alkoi lastaus proomuihin. - Se oli hirveää hommaa, tuumaili Juho Rouhiainen. Tehtävään valittiin voimakkaat miehet. Rannalta pinot vieritettiin veteen lajinsa kerrallaan. Proomun kupeella olevalta lautalta lastattavat puut heitettiin käsipelissä proomun laidalle, josta lastaajat suorittivat lotjan täytön. Märissä vaatteissa miehet puursivat pitkiä päiviä. Proomun vetoisuus oli noin 500 kuutiota. Täyskantoiset proomut vastasivat pituudeltaan, syvyykseltään ja leveydeltään Saimaan kanavan sulutuksissa vaadittavia mittoja. Täyteen lastattuja proomuja hinaajat ottivat matkaan 8 - 10 aluksen letkan. Paluuletkoissa tuotiin lastauspaikoille noin kaksikymmentä proomua. Pekka Pohjola piti työmaaruokalaa kämpällä. Kerran päivässä syöty keitto piti miehen jokseenkin työkuunnossa.

Sahatuista propsien päistä kertyi suuret kasat pientä hukkapalaa ”nutikkaa”, joita tutjulaiset soutivat polttopuikseen.

Parrunveistopaikkoja oli myös Oravisalon Pyssysalon Tervakankaalla. Kauko Hakulisen kertoman mukaan parrut veistettiin Tervakankaan alapuolella Sammallahdessa, mistä ne lastattiin proomuihin.

Talvitie kulki Pötsönlahdesta kirkolle meidän talon rappujen edestä. Savottalaisia oli talven ja kevään aikaan tuvassa kortteeria. Joskus Oravisalon puolelta tulleet Holopaiset yöpyivät käydessään savotoimassa palstoillaan.



Kehäni puttajia Tikansaaressa 1948 - 1949.

Kehäni putus valiomiesten käsissä

Tikansaaren kehäni putuspaikka sijaitsi 1930 - 1950-luvulla Kaukaan makasiinin ranta-alueella Sakulan kämpän laiturista kaivannon suuntaan ns. vanhan kämpän ”Ruumishuoneen” kohdalla. Propsipuiden mitat vaihtelivat 2 m, 2,5 m ja 5 m välillä. Yhtiön käytössä olleet kehäni putuslaitteet olivat 16 ja 18 m³ vetoisia. Renkaallevetoporukat työllistivät Kaukaan puolella kesäisin noin 20 - 25 miestä. Työparit olivat vakiintuneita paikkakunnan miehiä. Palkka maksettiin kuutiotaksan mukaisesti, mikä aiheutti kilpailutahdin työporukoiden vä-

lillä. Työ vaati fyysisen voiman lisäksi oman tekniikkansa hallinnan aina pieniä yksityiskohtia myöten.

Urakkatyöstä maksettiin eräänlaista piiskarahaa. Ensimmäistä korotettua taksaa maksettiin kahdeksan nipun päivää kohti saavutetusta työstä. Seuraava porrastus saatiin kymmenen nipun työstä. Keskivertona pidettiin työparin 100 m³ päiväurakkaa. Kesän ansiot nousivat huomattavasti suuremmaksi muihin uitto- ja lajitteluporukoiden nähden. Niille maksettiin palkat tuntiansioiden mukaan. Kehänippujen kuutiomitat tarkastettiin joskus pistokokeina satunnaisesti ns. kuivamittauksena. Työnjohtaja tuli kehäniputuspaikalle ja kehotti valmiista nippukuormasta ottamaan haluamansa nipun kontrollia varten. Nippu hinattiin lähirantaan ja urakkatyössä olleet nipuntekijät purkivat rannalle pinoon nipun puut, jotka mitattiin kuutiomittauksena. Työn mielekkyyttä pidettiin joskus arveluttavana.

Avokehäniputus työtä rankemmasta päästä

Kaukaan metsäosasto ja liikenneosasto hakivat kustannussäästöjä koneellisen ja käsin niputettavan työn väliltä. Kun miestyövoimaa oli saatavilla ja urakkataksat alhaisia, tehtiin järeiden tukkien niputus käsityönä. Työporukoiden koko vaihteli 10 ja 20 miehen välillä.

Avokehälle vedettävät tukit ja vanerikoivutukit vaativat erikoista työmenetelmää, jotta päästiin kohtuullisiin ansioihin, ja välttyttiin tekemästä turhaa työtä. Vedestä kehälle tuleva tukki oli ohjattava siten, että puu nippuun vedettäessä saa pyörähdysliikkeen nostovetovaiheessa. Myös tukkien sijoittelu kehälle piti suorittaa määrättyssä järjestyksessä. Tällä toimenpiteellä saatiin viimeiset tukit helpommin nipun päälle ennen sitomista. Palkka maksettiin kappalemäärän mukaan. Vanerilappuun merkittiin vetäjien nimet ja kappaleet. Niput sidottiin keskeltä niputuskettingillä ja päistä nippulangoilla.

Niputuskoneella niputettiin irtouiton puut 1920 - 1960-luvulla

Suurimmat irtopuunuittajat Saariston alueella olivat Oy Kaukas Ab, A. Ahlström Oy, Hackman Co ja Enso-Gutzeit Laitasaarella. Niputuskoneet saapuivat saaristoon vakioipaikoilleen heti juhannukseen jälkeen. Nippukoneen päällikköinä Enso-Gutzeitilla Laakkeensaarella oli Reino Penttinen ja hänen jälkeensä Aulis Kontkanen ja Ahlströmin koneen päällikkönä Hannes Pennanen Viinijärveltä ja Kusti Ahveninen. Kymi Oy:n nippukoneen päällikkönä toimi Juho Oikarinen Suursaaresta. He valitsivat paikkakunnalta uittotyöhön kokeneen miehistön, joka kiersi koneiden mukana koko kesän pitkin uittoreitin vartta.

Tikansaarella niputuksen aloitti Oy Kaukas Ab:n Uuttera, Murtoselän puolella Syvälahdessa.

Höyrykäyttöinen yliheittäjäkone kulki omilla voimilla. Joskus nippukoneen siirto vaikeutui, kun päälliköllä ei ollut



Kaukaan niputuskone Kalle Tikansaarella 1956. Vieressä asuntoproomu.

Kuva Viljo Vestman

papereita koneen kuljetukseen.

Kaukaalla oli myös omistuksessaan kaksi yliheittäjäkonetta, PONTEVA ja KAUKAS, jotka niputtivat vuorollaan Tikassa. Koneella oli miehistönä päällikkö, konemestari ja kuusi niputusmiestä. Emäntä huolehti miehistön muonituksesta. Yliheittäjätyyppisten koneiden jälkeen siirryttiin puristajatyypisiin koneisiin, jotka rakennettiin höyryhinaajan peräosaan. Yksikkö kuljetti mukanaan halkoparkan, saappanit sekä kettinki- ja lankaproomun. Tikassa useana kesänä niputti puristaja POKU ja vuonna 1952 valmistunut uuden tyyppinen laivan peräosaan niputtava Kalle asuntoproomuineen.



Kymi Oy:n niputuskoneella Halla XX:n päällikkönä 1920-luvulla oli Juho Oikarinen Suursaaresta. Kuvassa edessä Juho Oikarinen (laivurin lakki päässä) vieressä Ida Oikarinen nippukoneen emäntä, vasemmalta edessä Jussi Oikarinen ja tytär Alma Oikarinen 10 v.

Pesolansaaren Könösen arkulla niputtivat Ahlströmin Roope 1 ja Roope 2. Kone oli vanhaan ajan yliheittäjätyyppinen kone. Paras saavutus lieene ollut 100 nipun päivävauhti.



Ahlströmin niputuskoneen miehistö v. 1953. Edessä vasemmalla Lauri Virkkunen ja oikealla edessä Matti Turunen Saaristosta.



Puutavaran lajittelu Pyhäselän saaristossa 1920 - 1950-luvulla

Lajittelutyömailla saariston alueella oli suurin työllistävä vaikutus paikkakuntalaisille ja muualta ulkopaikkakunnilta tulleille uittomiehille yli neljäkymmenen vuoden ajan. Irtopuiden lajittelupisteestä on käytetty samaa tarkoitettavaa sanontaa erottelutyömaa. Työmenetelmät eivät juurikaan muuttuneet tuona aikana. Lajittelukausi kesti toukokuun lopusta elokuun lopulle. Työntekijämäärät kaikkien lajittelupisteiden kanssa niputus- ja muiden sivuammateissa toimivien henkilöiden osalta saattoivat nousta useisiin satoihin. Ehkä tuo luku voi olla 200 ja 300 työntekijän välillä. Tikansaaren Oy Kaukas Ab lajitteluyksiköt (4 - 5 kpl) työllistivät kesäkauden aikana 1930-luvulla noin 40 - 50 miestä. Sotien aikana uittomäärät vähenivät, mutta yhtiön lajittelutyömaat pidettiin toiminnassa pienemmällä miesmäärällä. Pian sotien jälkeen 1945 - 1957 lajittelutyömaat Kaukaalla työllistivät noin 40 - 50 miestä. Kovin suuria vaihteluja ei ollut muilla saaristossa toimivilla yhtiöillä, A. Ahlström Oy:n, Enso-Gutzeit Oy:n ja Hackman Co:n lajittelutyömaiden miesvahvuudet olivat jokseenkin samansuuruiset. Repola-Viipurin ja Kymi yhtiöiden lajittelutyömailla oli huomattavasti vähemmän uittomiehiä. -

Uitettavien irtopuiden lajittelussa työsuoritteet maksettiin tuntitaksojen mukaisesti. Vuonna 1952 siirryttiin saariston uittotyömailla 8 tunnin työaikaan. Sitä aikaisemmin kaikilla uiton lajittelutyömailla oli 10 tunnin työaika käytössä. Työaika oli klo 7.00 - 16.00, paitsi lauantaisin työt päättyivät klo 14.00. Työntekijät saattoivat olla 13 - 15-vuotiaista poikasista ikämiehiin. Kesän aikainen lajittelutyömaa tarjosi lisäansioita pienviljelijän perheelle. Työhön perehdyttämien kesti varsin lyhyen ajan. Lajittelukymppi pystyi tulokkaalle opastamaan työruutiinit päivän aikana. Seuraavana aamuna ei opastusta enää tarvittu.

Lajitteluponttuu yhdistettiin selkälauttaan

Lajitteluyksikkö voidaan pääpiirteissään kuvata seuraavan toimintatavan mukaisesti:

- Yhtiön makasiinin vesialueella lajitteluyksikkö tarvitsi tilaa n. 1,5 - 2,5 ha alan, jossa vas-

tuupuumien sisälle hinattu selkälautta kiinnitettiin puomin sisälle ja lautan perä rantakiinnitykseen.

Lajitteluponttuun rakennelmaan kuuluivat n. 12 m pitkät ylä- ja alapuolen sillat, jotka olivat n. 7 m etäisyydellä toisistaan.

Yläpuolen lankkusillalta työskenteli 6 - 7 miestä, jotka ohjasivat uittokekseillä ”hakoloilla” saman lajin puuerät, mänty- ja kuusitukit, vanerikoivutukit ja eri pituiset paperipropsit alasilalla vastaanottaville miehille. He ohjasivat puut edelleen ”luikkuihin”, jotka muodostivat kunkin lajin pyräslautan.

Lajitteluyksikköä käännettiin keluveneiden avulla aina tuulensuuntien mukaan, jolloin puut soljuivat helpommin pyräiden perille. Kääntötoimenpide saattoi kestää pari tuntia.

Lajittelumiehistön lisäksi tarvittiin venemiehet, jotka yhdistivät puomeilla valmiit puutavaralajit pyräiksi ja muodostivat uudet lajittelun ”luikuilta” tulevat ympyränmuotoiset puomitukset. Puomit yhdistettiin närelenkillä, ”susikoilla” tai kevyillä lintulenkkeillä. Työ hoitui kahden miehen työparina yhdellä keluveneellä, eikä toimenpide aiheuttanut työn katkosta lajitteluporukalle.

Valmiit lautat siirrettiin niputuspaikoille yhtiön hinausmoottoreilla, joilla alkoi välittömästi puiden koneellinen niputus. Viimeinen työvaihe oli nippulautan teko kahdeksansäikeiseksi tookeiksi linjahinaajille. Pyräslautojen säilytys makasiinialueilla aiheutti helposti lämpimän veden aikana puiden uppoamista, mistä aiheutui huomattavia tappioita yhtiön tulokseen. Tappioiden välttämiseksi kehitettiin jälle niputus hevospankolta, jolloin kevätahavalla kuivuneet niput kestivät hyvin letkoissa teilla hinauksen ajan.

Ruoka- ja kahvitauat pidettiin ponttuuyksikön päällä olevassa lautapömpelissä.

Elsa Matilainen lapsuutensa Tutjunniemessä viettäneenä muistaa Tikansaaren lajitteluaikaa: - Saaristossa olivat tukkien lajittelupaikat. Siellä miehet saivat kesätöitä. Mökkien emännät saivat pientä ansiota, kun leipoivat piirakoita ja myivät niitä savottalaisille. Lukemattomina kesäaamuina äitini Maria Matilainen, aloitti piirakan leipomisen viimeistään kello neljän aikaan aamulla. Kuumat, voilla voidellut riisipiirakat olivat Tikan lajittelupaikalla yhdeksän aikaan, jolloin miesten aamiaistunti alkoi. Nopeasti tyhjeni piirakkavasu. Sisareni Eeva oli soutajana. Nurminiemestä Tikansaareen on matkaa useita kilometrejä. Joskus mukana oli myös setämme vaimo, Lyydi Matilainen.

Tikansaaren työnjohtajille kuului luontaisetuna saaren keskiosissa viljelysmaa, mistä saatiin heinäalat karjanrehuiksi ja perunamaa omaan käyttöön. Ylimääräisen osan perunasadosta Pekka Pohjola

möi työmaaruokalaan.

Perunnannostoon lähti muutamia savotan poikia, jotka olivat tietysti savotan tuntikirjoilla. Pekalla oli tapana antaa pojille perunnannosto-ohjeet, jotka kuuluivat tähän tapaan: - Verrattain pienet perunat laitetaan suurten perunoitten joukkoon.

Pitkäaikaisia Kaukaan lajittelukympejä olivat Jussi Kinnunen, Heikki ja Aari Meranen, Mooses Lepänen, Ate Turunen ja Viljo Parviainen.



Kaukaan kesäuitoista talvisavotoihin

Haastattelu uittomies Toivo Pesonen Joensuu 22.04.1999

Uiton toiminnot keskeytyivät syksyllä vähän ennen jäiden tuloa. Savotalla firman veneet käännettiin talviteloilleen ja muu uittokalusto varastoitiin odottamaan seuraavan kesän uiton alkamista. Rokulipäiviä pitämättä lähdettiin välittömästi propsi- ja halkosavottaan. Propsipuut tehtiin firmojen antamien mittojen mukaan yleensä kahden ja neljän metrin mittoihin. Puut kuorittiin palstalla petkeleellä tai kuorimaraudalla ja aseteltiin ristikolleen ajomiehelle rantaanajoa varten. Puolipuhaaksi tehtävää propsisavottaa voitiin jatkaa joulun saakka, jonka jälkeen puut voitiin jättää kuorimatta. Keväällä maaliskuun lopulla aloitettiin kuorinnat rannassa. Halkosavotassa pidettiin n. neljän motin päivävuhtia kohtuullisena. Ansaittua palkkaa verrattiin usein kaupasta ostettavaan voikiloon.

Tukkien teko aloitettiin keskitalvella, ja yleensä kahden miehen porukassa, jolloin tukkien kaato justeerilla sujui paremmin ja päästiin suurempiin ansioihin. Tukit kuorittiin palstalla. Ensin selätettiin, eli päältä kuorittiin. Kuukausipalkalla tai päivämiehenä toimivat kympti jakoivat tukit, ja välittömästi alkoi hevospankolla kuljetus rantaan. Työmatkat savotan palstoille saattoivat olla useita kilometrejä, jopa lähes kymmenkunta kilometriä. Ranta ”lansseihin” jokainen puolaji ajettiin eri pinoihin mittausta ja puiden kuorimista ja propsien merkkausta varten. Kevätahavalla puut kuorettiin ja kepenivät taapeleissa uittoa varten.

Kaukaan talvisavotat työllistivät tutjulaisia ja saaristolaisia 1930-luvulla Tohmajärven Tikalan Kannaksen kylällä ja Rääkkylän Pyssysalolla. Kaukaalla oli omia metsiä Tikalan kylällä ja Oravisalon Pyssysalolla.

Talvisavottaan lähdettiin Pekka Pohjolan johdolla. Miehistöstä koottiin oma korjuuryhmänsä hevosajurille. Eino Makkosen hevosen ryhmän tekomiehiin kuuluivat Toivo Asikainen, Matti Nupponen, Onni Ruuska, veljekset Veikko ja Toivo Pesonen.

Heikki Mertasen ryhmään kuuluivat Aari Mertanen ja Pekka Asikainen Suursaaresta. Jussi Kinnusen tekomiehiin kuuluivat Einari ja Toivo Karvinen. Talvikaudet asuttiin Kannaksen kylän taloissa tai yhtiön kämpällä. Savotan puut kuljetettiin hevosilla vierityspaikoille rantaan tai Nivan jokivarteen. Keväällä alkoivat kuorinnat. Alkukeväästä puut uitettiin Nivan jokisuuhun ja siitä edelleen Tikkaan selkälauttoina lajittelua ja niputusta varten. Usein jouduttiin säännöstelemään joen vettä tammien avulla. Kesän aikana kertyi talvisavotan puista noin viisi selkälauttaa eri sortin puita. Lautan hakuun Tikasta lähdettiin laivalla vetopuomit mukana. Puomit hinattiin kiertämällä lautan ympäri. Kaksoispuomit lautaa ympärillä varmisti kuorman koossa pysymisen ylitettäessä Pyhäselkää kovalla tuulella.



Tutjun poikia lajittelutyömaalla Tikansaaresta 1930-luvulla.

Tutjulaiset talvisavotoissa Venäjän rajalla

Haastattelu Unto Asikainen Tutju Pitkäniemi 1:9

Haastattelija Raimo Virkkunen

Pitkäniemen tila on rajatilana Roukalahden kylän kantatiloja. Tila on metsävaltainen ja viljelysalat pieniä. Metsän myynti eri muodoissaan on antanut ympärivuotista toimeentuloa. Metsään ja uittoon liittyvät työt ovat olleet vuosikymmenten ajan talon isäntien ja poikien ammatinvalinnoissa hallitsevia.

Kolmekymmentäluvulla talon pojista vanhin Otto Asikainen toimi Korpiselän kunnan puolella Leskelä Oy:n metsäyhtiön työnjohtotehtävissä lähellä Venäjän rajaa. Pula-ajan jälkeen moni tutjulaisista ja saaristolaisista kävi talvisin metsätöissä yhtiön savotoilla. Myös Unto Asikainen oli vakituisesti töissä 1935 - 1939 metsäyhtiöiden palveluksessa.

Talvisin Tutjun salon halkosavotoissa saivat ansioita mökkiläiset kuin myös metsää myyneet isännät. Halot ajettiin vesistön rantaan määrätyille lastauspaikoille, josta laivojen eväskonttien lastaus suoritettiin lankkuja pitkin proomuihin. Tärkeimmät lastauspaikat Pienenselän rannalla olivat Pitkäniemi, Riitaniemi, Paksuniemi ja Papulanniemi. Näitä lastauspaikkoja käyttivät etupäässä Hackman Co ja W. Gutzeit AB.

Viljo Hiltunen Laitasaaresta on kirjannut muistiinsa ”Lotjamiehen rukouksen”.

Pauli Pesonen kertoi halkosavotoista 1950-luvun alussa, jolloin hänen kotitaltaan myytiin halkoja Enso-Gutzeitille hankintakauppana. Tutjunniemen Jänisselän puolella Saunasaaren rannassa oli syvärantainen lastauspaikka, johon talven aikana hevosella ajettiin halot kahden metrin korkuisiin pinoihin. Pinot ladottiin siten, että kaksi rinnakkaista pinoa oli vastakkain ja seuraavien pinojen väliin piti mahtua mittaamaan halot molemmin puolin. Isänsä Onni Pesosen arvion mukaan pinon korkeus piti olla 2,2 metriä painumisen varalta. Mittaan tullut työnjohtaja ”piippu Tolvanen” ilmoitti osaavansa mitata myös 2,2 m korkuisen pinon, josta myös kauppa maksettiin.

Toinen syvärantainen lastauspaikka oli Hepokorven rannassa. johon kyläläiset toimittivat halkoja.

Oma korteni halkosavottakerrontaan liittyy kansakouluajoilta 1952 Tutjun Pärnävaaralla. Silloin tuntui että joka elannosta oltiin halkosavotassa. Puhuttiinkohan jostakin Korean noususuhdanteesta, kun halkokaupoista maksettiin poikkeuksellisen kovaa hintaa. Veljeni Lauri Virkkusen kanssa otimme sinä talvena halkosavottapalstan Pärnävaaralla Yrjö Piipposen Yläpiha -tilalta, minne oli kotoa matkaa vain vähän yli kilometri. Halot ajettiin Pienenselän puolelle Haaparannan valkamaan. Päivän aikaan Laurin tekemät halot pinosin apuna koulun jälkeen palstalla 1- 2 m pinoihin. Kyllä siinä pari kolme tuntia kerkisi ”urakoida” ennen pimeän tuloa, minkä jälkeen hiihdin palstalta kotiin.

Oravisalossa kurssitettiin metsätyövälineiden kunnostusta 1950-luvulla

1950-luvun alkuvuosina elettiin vielä koko maassa pokasaha-aikaa. Työtehoseuran valistustoiminta työturvallisuudesta ja työmenetelmistä metsätyössä ulottui savottakämpille ja metsäyhtiöiden työnjohtoportaan kautta yksittäisille savottatyömaille.

Pohjois-Karjalan Maatalouskerholiitto järjesti Oravisalon Sallilassa 17 - 20.11.1953 nelipäiväisen metsätaloudellisen kurssin, johon oli kurssin asiantuntijaksi kutsuttu paikkakunnalta työkaluneuvoja. Kurssilla opeteltiin mm. sahan viilausta, johon havaintovälineeksi oli tuotu kaksi teroituspukkia ja työtehoseuran suunnittelemat tehdasvalmisteiset Aukusti -sahan puupäät kaikessa komeudessaan. Jokainen kurssille osallistuja sai liiton kurssitodistuksen. Jo seuraavana vuonna ilmestyi markkinoille ja kauppojen valikoimiin kotimainen metalirunkoinen kevyt Purmo -kaarisahasarja. Kaarisahan ominaisuudet olivat sahanterän pito

tietyssä jäykkyysasennossa kätevän lukituslaitteen ansiosta, ja että lumisissa olosuhteissa sahalla päästiin kaatamaan puut pienemmästä välistä.



Pokasahan viilausta Sallilan tuvassa 1953 kurssilaisten seurattessa toimitusta silmä tarkkana. Vasemmalta Martti Sallinen, Veikko Sallinen, Eino Kinnunen viilaamassa, Toivo Pakarinen työkaluneuvoja, Hukka, Kalle Kolehmainen toinen viilaaja. Takana Aaro Hirvonen Yläpiha, Kiesvaara, Erkki Laasonen ja Raimo Musikka.

Seuraava kehitysvaihe oli 1950-luvun alkuvuosina moottorisahojen tulo raakapuun korjuuseen, mikä tekniikan kehitys on seurannut näihin päiviin saakka.

Joensuun maatalousnäyttelyssä 1970-luvulla SMK:n osastolla Seppo Karhu esittelee moottorisahaa Oravisalon vannilalaiselle Timo Kinnuselle.



Savotan muisteluja Oravisalosta

Haastattelu: Martti Makkonen

Pekka Turunen

Mauri Joutsensaari

Haastattelija Raimo Virkkunen 2014

Rääkkylän Oravisalon kylällä syntyneet naapurukset Martti Makkonen ja Pekka Turunen muistelivat savottojen ja uittojen aikaa Rääkkylän kylillä 1950-luvun lopulla ja 1960-luvun alkupuolella. Puutavaran hankinnoista pitäjän alueella vastasivat metsäyhtiöt omien piirityön- ja aputyönjohtajien verkoston kautta. He saivat ohjeensa lähimmältä yhtiön metsäosastolta joko Joensuun tai Savonlinnan konttoreilta.

Puutavaran suurin ostaja Rääkkylän alueella oli 1950 - 1960-luvuilla Enso-Gutzeit Oy. Pie-nempiä olivat A. Alhström, Oy Kaukas Ab, Repola Oy, Hackman Co, Vapo Oy ja Osuuskun-ta Metsäliitto. Vanerikoivuja osti 1950-luvulla pitäjän alueelta Kalso Oy. Yhtiöllä oli kaksi hinaajaa Kalso I ja Kalso II. Myöhemmin yhtiö lienee sulautunut toiseen yhtiöön.

Puunostajiin kuului vuosien 1953 - 1954 aikana Vuokalan Saha Oy Savonrannan kunnasta. Mauri Joutsensaari muisteli savotan kulkua. Vuokalan Saha Oy osti Rääkkylän kunnalta Kiiesmaalta suuren erän puita. Savotalla oli talven ajan toistakymmentä hevosajuria aja-massa Samppaanselän rantaan puita. Savotan puut ajettiin jäälle, ja keväällä ne hinattiin rin-kilauttana Savonrannan Vuokalaan. Osa puista upposi kuljetuksen aikana. Sahan toiminta loppui 1950-luvun maissa.

Kun suuret puumäärät korjattiin talvisin metsistä, tarvittiin metsien hoitoon valvontaa ja neuvontaa. Rääkkylän Metsänhoitoyhdistys oli perustettu ennen sotia, kertoi Mauri Jout-sensaari.

Metsänhoitoyhdistys välitti asiakkailleen puuntaimet, osallistui neuvojen välityksellä met-sän leimauksiin ja muuhun neuvontatyöhön.

Kaukaalla oli myös omia metsiä Rääkkylässä, jotka olivat tulleet yhtiölle T&J Salvesenin kautta 1900-luvun alussa. Metsäpalstat olivat Oravisalon Pyssysalossa. Samppaanselän Sammallahdessa Halosten saarten edustalla Kaukaalla oli niputuspaikka. Kauko Hakulisen muistitiedon mukaan 1930-luvulla samalla paikalla lastattiin veistettyjä parruja proomuihin.

Enso-Gutzeitin piirityönjohtajana Rääkkylässä oli Simo Kurki. Kerrotaan, että Rääkkylän merkkihenkilöihin kuului nimismies, kunnanlääkäri ja Simo Kurki. Kurki katsottiin ky-läläisten silmissä eturivin miehiin kuuluvaksi sillä perusteella, että hän teki metsäkaupat isäntien kanssa ja antoi työtä paikkakunnan savottalaisille.

Piirityönjohtajan apuna toimivat työnjohtajana Mauri Joutsensaari Salokylältä ja Reino Tu-runen Oravisalosta. Mauri Joutsensaari aloitti savottauransa Hackmanilla jakomiehenä. Pii-riityönjohtajana toimi Reino Pakarinen Rasivaarasta. Hackman osti tukkeja Rääkkylän alu-eelta 1950-luvulla suuret määrät, mitkä kuljetettiin yhtiön hinaajilla Honkalahden tehtaalle. Lisäksi oli muutamia päivämiehiä tilapäisissä töissä.

Työn palkitsemista

Sodan jälkeisinä vuosina metsäteollisuus osallistui sotakorvausten suorittamiseen Neuvosto-liitolle. Jokainen metsässä työskentelevä mies katsottiin tärkeäksi lenkiksi yhteisten asioiden hoidossa. Parhaille hakkuumiehille jaettiin yhtiöiden puolesta ns. tehopakkauksia parhaista työsuorituksista. Mauri Joutsensaari muistaa pakkauksen sisältönä olleen mm. Koskenlaski-ja -juustoa, neliön muotoinen alapuolelta kartion omainen säilykelihapurkki ”amerikan vil-sonia”, Työmies -tupakkaa, ja jokin sahan viila.

Pitäjä oli jaettu ostoalueisiin yhtiöiden kesken. Poikkeuksia saattoi olla, mikäli metsän myy-jä ei suostunut tekemään kauppvoja tietyn yhtiön kanssa. Suurin osa metsäkaupoista tehtiin hankintakauppana, jossa metsänomistaja suoritti puunkorjuun, kuljetuksen rantaan laanei-hin tai tienvarsiin. Vielä 1960-luvun alkuun saakka talven aikana korjattu puutavara ajettiin



Gutzeitin Puristaja V Oravisalon Ukonlahdessa 1962. Unto Kinnunen kokoelmat.

suurimmaksi osaksi Rääkkylän kyliltä hevospankolla rantaan tai tienvarsiin. Joihinkin talouksiin hankitut traktorit olivat talvisin lähukuljetuksissa.

Gutzeitin vakituksina miehinä tuohon aikaan Rääkkylässä olivat Martti Makkonen ja Pekka Turunen Oravisalon kylältä. Mauri Joutsensaari siirtyi Hackmanilta Ensolle parin vuoden jälkeen. He kulkivat yhtiön savotoilla talvisin hakkuutyömailla ja kesät pyräslauttojen kuljettajina yhtiön pikkuhinaajalla ja varppausmoottorilla. Pienet moottorihinaajat Kyyvesi, Koski ja Lypsyniemi sekä rautarunkoinen varppausmoottori olivat miehillä käytössä puolenkymmentä kesää. Työt alkoivat keväällä, kun vieritysporukat rantalansseilta vierittivät talven aikana ajetut ja keväällä kuoritut puutavarat veteen pieniin rinkilauttoihin.

Vuosikymmenten saatossa kylien alueelle muodostuivat tietyt rantalaani- ja pudotuspaikat, joita oli useita kymmeniä. Samoja lastaus- ja nippujen pudotuspaikkoja käyttivät muutkin Rääkkylässä toimineet metsäyhtiöt, kuten Kaukas Oy, Ahlström Oy, Repola Oy, Hackman Co, Vapo Oy ja Osuuskunta Metsäliitto. Lastaus- ja laanipaikat katsottiin syvärantaisille suojaisille paikoille, joissa voitiin rantapyräät koota yhteen niputusta ja linjahinausta varten. Samoilta alueilta tehtiin talvella hevosella tuodut niputettavat tukki-propsiniput. Hevososen osuutta ajotaksoissa sai 60 % vähentää verotuksessa. Ajotaksat muuttuivat noin 200 metrin välein ajopalstojen etäisyyksien mukaan.

Merkittävimmät lastaus- ja laanipaikat olivat Oravisalon Ukonlahdessa, Litmanlahti Varpasalossa, Haapasalmen pudotuspaikka Antin ranta Pötsönlahden kylän rajalla, Siurunlahdella ja Kotalahti Niemisen Kylmäpohjassa.

Hypönniemen lossin rantaa käytti myöhemmin Tehdaspuu autonippujen pudotuspaikkana. Kun pudotuspaikoille alettiin ajaa niput auto- ja traktorikuljetuksina jäälle, tarvittiin riittävän vahva jään paksuus, jolle voitiin turvallisesti ajaa niput talvivarastoon. Jään vahvuus täytyi olla 110 ja 120 sm välillä.

Eräänä talvena piirityönjohtaja Simo Kurki oli antanut Niemisen kylällä asuneelle Hannes Kerviselle tehtäväksi avannot pudotuspaikoille, jonne olivat tulossa Martti Makkonen ja Pekka Turunen pumpuilla jäädyttämään aluetta. Pekan kertoman mukaan yöllä oli satanut lumen ja avantoja ei havaittu kun tultiin paikalle.

Edellä kävellyt Martti oli tokaissut: missähän ne Kervisen tekemät avannot ovat, ja samalla hän oli koko vartaloaan myöten humssahtanut avantoon. Pian Martti pääsi kuitenkin avan-

nosta ylös, jolloin Pekka kehotti, että tältä päivältä työt saa riittää ja lähdetään kotiin. Martti ei kuitenkaan suostunut kesken päivän lähtemään työmaalta pois, vaan rannalle tehtiin nuotio, missä alettiin kuivailla vaatteita. Märät puut paloivat kituen eikä vaatteiden kuivatuksesta tullut mitään.

Päivä kuitenkin saatiin täyteen ja illalla alkoi kotimatka Martin Simca 1000:lla, jolla kuljettiin työmailla.

Viimeistään 1970-luvulla puunkorjuussa siirryttiin suoriin tehdaskuljetuksiin metsäautoteiden yleistyessä. Huomattavat kustannussäästöt syntyivät, kun puut alkoivat kulkea kannolta suoraan tehtaille. Tehtailla siirryttiin kuorellisen puun vastaanottoon, ja kuoriaines käytettiin lämpöenergian tuotantoon. Nippujen pudotuspaikat kylillä jäivät historiaan.

Talviaikaan nostettiin jään alta uppopuut

Oman työryhmänsä muodostivat talvisin ahertaneet uppopuiden halontekoporukat. Puhuttiin ”hukunnostosta”. Yhtiöiden töissä saivat kymmenet paikkakuntalaiset ja useat hevosa-jurit urakoita keskitalven ajan.

Makasiinialueilla lojui järven pohjassa runsaasti kesän aikaisesta uitosta vajonneita puita. Jokainen yhtiö teetätti oman vesialueensa kohdalta uppotukit, propsipuut ja vanerikoivut haloksi ja ajatti lähirantaan lastauspaikoille. Työ vaati oman tekniikkansa ja välineensä, jotta päästiin leivänsyrjään kiinni. Avannot aukaistiin jääturalla tai justeeria käyttäen. Pohjaan vajonneita puita etsittiin avannon reunalta pitkän ”sököriuvun” avulla. Puunnostovälineitä varten valmistettiin omat työkalunsa. Keihäänkärkeä muistuttava teräspiikki lyötiin pohjassa makaavan puun kylkeen pitkän riuvun päässä olevan teräsputken avulla ja piikin mukana kuljetettiin sinkki puun nostamiseksi avannosta jälle. Liejuisesta pohjasta puun irrotus oli usein työlästä ja konsteja vaativaa työtä. Jos puun irrottamiseen käsivoimat eivät riittäneet, turvauduttiin jään reunalle tehdyn vorokin apuun. Vorokin pystyvuuhakattiin avannon viereen ja poikkipuun avulla kierrettiin sinkkiä vorokin ympärille, jolloin sinkin mukana kuljetettu teräspiikki lyötynä puun kylkeen nosti pohjasta puun ylös avannolle. Puunnoston jälkeen pöllien sahaus piti suorittaa heti, etteivät puut kerinneet jäätyä. Pöllit sahattiin pokasahalla jo avannosta vetovaiheessa, jolloin puun ollessa koholla saatiin parempi sahausote ja se helpotti työtä. Saviliejuinen puun kylki kulutti ”sahanlatia” terää ja usein iltapuhteella öljylampun valossa riitti pirtissä sahanviilausta ja työkalujen teroittamista. Työvaatteiden ja hevosen valjaiden kuivatus antoi oman aromin tuvan huoneilmaan, johon sekottuivat Työmies -tupakan ja huonosti vetävän hellauunin savut. Työstä saatu palkka maksettiin mottitaksalla rantamitassa, jossa eroteltiin miestyö ja ajotaksa.

Oravisalon Ukonlahdesta nostettiin jään alle vajonnut tukkilautta tanssilavan tarpeiksi

Oravisalon Nuoriso- ja Urheiluseura Koitto ryhtyi 1950-luvun alussa tanssilavan rakennuspuiden hankintaan hieman erikoisella tavalla. Tanssilavan sijaintipaikka oli katsottu Kivisalmen kanavan lossille tulevan maantien tuntumaan, johon oli tarkoitus rakentaa sen ajan puitteissa hulppea lava. Lavahankkeen puuhamiehille oli tullut ajatus hankkia Ukonlahden rantaveteen edellisestä kesästä vajonnut koivutukkilautta, mistä voisi sahata lavan rakennustarpeet. Metsäyhtiön myöntämän nostoluvan jälkeen ryhdyttiin tuumasta toimeen.

Uppotukkien nostoon oli seppä Olli Laasonen tehnyt metallisen koukun, jolla pohjaan vajonneeseen tukkiin päästiin helposti käsiksi. Kerrottiin, että lahden pohjasta löytyi todella vanhoja tukkeja, jotka oli kirveellä kaadettu. Jään päältä tukit ajettiin talkoilla hevospankolla sahauspaikalle seurantalonsa pihaan, josta ne sahattiin Esko Kinnusen sirkkelisahalla sopivaksi runko- ja lautatavaraksi. Talkoolaisia ilmaantui viikonloppuisin kuljettamaan rakennustarvikkeet rakennuspaikalle, johon saatiin rakennuspuuhaa ja lavaosakkaaksi kevään aikana toinen osakas urheiluseura Rääkkylän Kisa-Veikot ry.



Halontekoa jäällä.

Kotitarvepuuna käytettiin uppopuita

Uitosta kesän mittaan ajautui makasiinien ulkopuolelle mökkiläisten rantavesiin uppopuita. Uittosäännön mukaan, jos puut olivat olleet rantaveden pohjassa yli vuoden, ja jos yhtiöt eivät olleet noutaneet puita pois, voitiin puut nostaa omaan käyttöön. Uppopuita riitti kaikkien tarpeiksi. Rantavesissä lojui todella paljon eri sortin puita. Uppotukeista rakennettiin paljon lisärakennuksia, eivätkä yhtiöt kiinnittäneet huomiota puiden käyttöön. Kukaan ei välittänyt puita myyntiin.

Oy A. Ahlström Ab uiton toiminnot keskittyivät Pesolansaaren Verkkoniemeen

1930-luvun alussa Ahlströmin uittotoiminnot ulottuivat Pyhäselkä - Orivesi alueelle Pesolansaaressa. Varkauden tehtaille toimitettu puutavara lajiteltiin ja niputettiin Pesolansaaressa. Ranta-alueet vuokrattiin Pesolansaaren tilalta N:o19 pitkäaikaisilla vuokrasopimuksilla. Vuokrasopimuksista ei ole ollut asiakirjoja käytettävissä. Maa-alueita yhtiö ei omistanut saariston alueelta. Yhtiön ensimmäinen lautarakenteinen kämpä, joka oli myöhemmin varastona, valmistui 1935. Sauna Verkkoniemen kannaksella on vanhin rakennus. Uusi miehistökämpä ja työnjohtajan asunto tehtiin 1946. Tilava vinttikerros oli miehistön nukkumapaikkana. Nykyisin kämpän rakennukset ovat huvilakäytössä.

Niemen kärjessä oli laivalaituri ja sen vieressä suuri hirsirakenteinen venevaja-kalustovaja. Verkkoniemen itäpuolella olivat Ahlströmin lajittelualueet Nimettömän saarien ja Rötikönlahden välissä. Nimettömän saaret kuuluivat vuokrasopimukseen, ja niissä säilytettiin ja lastattiin halkoja. Hirsinen uittotyökaluvarasto oli rannassa. Heposaaren päässä Murtoselän puolella Kiukoonniemeä vasten oli myös lajittelupaikka. Verkkoniemen länsipuolella lajitellut puut säilytettiin pyräinä ja siirrettiin niputuskoneelle Sorsaniemen edustalle. Ahlström kuului Pesolansaaressa pitkäaikaisiin työnantajiin noin neljäkymmentä vuotta. Paikkakunnalla asuneet ja muualta tulleet uittomiehet hakeutuivat mielellään aina saman yhtiön palve-

lukseen. Kesäkymppeinä lajitteluilla olivat Eemil Turunen Heposaaresta ja Heikki Kinnunen Tutjusta. Ahlströmin omista laivoista Pesolassa tutuksi tulivat höyryhinaajat s/s Jorma II, s/s Ursula ja s/s Oberon III. Lähikuljetuksia suorittivat moottorihinaajat m/s Matti ja m/s Väinö.

Kesäuitossa Pesolassa

Teuvo Penttinen

Sodan jälkeistä aikaa Pesolansaaren uittokämpällä muistelee lämmöllä korjuuesimies Teuvo Penttinen Liperistä: - Olin juuri täyttänyt 15 vuotta vuonna 1949, kun tulin lajittelulle tienaamaan koulurahoja isäni kuoleman jälkeen. Työpäivä lajittelulla, larpalla, kesti aamu-seitsemästä iltaviiteen eli yhdeksän tuntia, eikä siinä tupakkataukoja pidetty. Kymppinä larpalla oli Heikki Kinnunen Tutjun kaupan luota ja hän hoputti meitä poikia: Larpatellaanhan pojat, larpatellaan! Kyllä hän meitä poikia ymmärsi, eikä koskaan ollut meille tyly. Oli suuri luottamustehtävä, kun hän laittoi täyttyvää ”pussia” lisäpuomeilla jatkamaan ja tällöin piti osata sitoa puomit närelenkillä, susikolla. Silloin oli mahdollisuus myös käydä luonnollisilla tarpeillaan rantapusikon takana. Vanhemmat miehet opettivat, että ”maapaskalla” saa viipyä minuuttia vaille tunnin, mutta uittohaka on oltava mukana! Toinen tiukka sääntö oli, että yhtiön vene piti aina rannassa sitoa puuhun, ettei se karkaa.

Kämpän saunarannan lähellä oli useinkin tukkipyräitä odottamassa niputusta, niin me pojan koltiaiset poltettiin liikoja energioita sumajuoksulla saunailtaisin ja pyhänseutuna. Minua toista vuotta nuoremman veljeni Raimon lisäksi olivat mukana Turusen Matti ja Teuvo sekä Virkkusen Lauri ja Raimo.

Pesolansaaren kämppäemäntää Martta Tanskasta 87 v. on haastateltu työssäoloajastaan yhtiön kämpällä. Työnjohtaja Hemmi ja Martta Tanskanen tulivat Pesolansaareen yhtiön palve-



Uittokämpän sauna Pesolansaaressa.

lukseen 1935 - 1936. Työrupeama yhtiön palveluksessa kesti vuoteen 1951 saakka sotavuodet mukaan lukien. Vanhalla kämpällä ei ollut leivinuunia. Leivät paistettiin Heposaassa Virkkusessa. Sota-aikaan piiriesimies toimitti kansanhuollon kupongit, joilla ostettiin mai-toa.

- Kyllä siitä on vain selvitty, toteaa Martta muutamaaan kertaan haastattelun aikana. Sodan jälkeen valmistuneeseen kämppään saatiin leivinuuni. Silloin paistettiin joka päivä neljätoista leipää, jotka savottalaiset mielellään ostivat. Piiriesimies oli sanonut Martalle, että leivät menee liian halvalla, mutta tunnollisena emäntänä Martta myi leivät melkein omakustannushintaan. Nimettömän lahden lajittelulta käytiin syömässä ruokatunnin aikaan kämpällä. Kauempana olleelle Kiukoonlahden lajittelulle kämppäpoika toimitti soutamalla ruuan. Joka aamu otettiin ruokavahvuudesta luku ja sitä mukaa valmistettiin ruoka. Perusruoka valmistettiin kämpällä klo 11.00. Siihen kuului mm. hernekeitto, lihakastike ja perunat, lihakeitto ja perunavelli. Kalaa saatiin hyvin nuottamiehiltä ja se oli aina tuoretta.

- Työn ohessa kuului joskus huvitella. Salmen vastarannalla olevalla Kaukaan kämpällä, jota kutsuttiin ruumishuoneeksi, pidettiin sota-aikaan niin sanottuja nurkkatansseja. Tansseissa käytiin meidän puolelta. Myös nuoret neljä-viisitoistavuotiaat pojat, jotka olivat kesähankkeissa savotalla kaupungista, piti opettaa valssia tanssimaan tuumaili Martta. Pelarina oli joku hanuristi.

1950-luvun alku: Tukkilaiskisoista Fennada-filmiin

Saariston uittotyömaat pullistelivat uittomiesten paljoudella vielä 1950-luvun taitteessa. Joensuuhun Ilosaassa järjestettäviin jokakesäisiin tukkilaiskisoihin yhtiöt pyrkivät värväämään omia joukkueitaan. Teuvo Penttinen kertoi haastatelleensa 1988 Onni Kinnusta Liperinsalosta, silloista Repolan soutujoukkueen jäsentä. Joukkue osallistui Pesolasta kisoihin. Keluvene oli varustettu normaalein työvarustein. Matkalla jouduttiin ylittämään puomi. Repolan joukkueessa soutivat Heikki Hartikainen, Valde Könönen ja perämiehenä Onni Kinnunen. Joukkue voitti soudun kolmena vuotena peräkkäin ja saivat katkaistua kiertopalkintona olleen komean pokaalin kierron.

Matti Turunen kertoi vuoden 1951 tukkilaiskisojen olleen Saariston juhlaa. Ahlströmin joukkueessa kilpailivat koskenlaskussa, puomilla juoksussa ja tukilla rullauksessa saaristosta Matti Turunen 19 v ja Lauri Virkkunen 18 v. Tukilla sestomisen, puomilla juoksun ja sinkin päällä kävelyn Pohjois-Karjalan mestaruuden voitti Matti Turunen. Matille tuli kutsu pari viikkoa myöhemmin kuvaaja Esko Töyriä Fennada-filmiin Pamilolle, jossa filmattiin elokuva Tukkihoella. Tauno Palon sijaisnäyttelijänä hän esitti koskenlaskun. Tukka värjättiin mustaksi ja lierihattu päässä laskettiin koskea. Näin roolihahmo oli valmis esiintymään.



Tutjun pojat tukkilaiskisatunnelmissa Joensuussa v. 1951. Vasemmalta Lauri Virkkunen, Pentti Seppä, Eino Papunen, Raimo Ihalainen ja Matti Turunen.

REPOLA-VIIPURIN JA RAUMA- REPOLAN UITON TUKIPAikkANA SUURSAAREN JA HEPOSAAREN SALMI

Repola Wood Ltd Oy aloitti liiketoiminnat Neuvostoliiton kanssa vuonna 1922. Yhtiö hal-
litsi 1930-luvulla Itä-Karjalassa rajantakaista tukkikauppaa ilman suurempaa kilpailua. Kun
vuoden 1936 aikoihin tulivat mukaan muut metsänostajat rajantakaisille markkinoille, oli
Repola Woodin ryhdyttävä panostamaan puunhankintaa Pohjois-Karjalassa. Toimintaa laa-
jennettiin myös pinotavaran ja vaneritukkien ostoon. Samaan aikaan yhtiö aloitti metsätilo-
jen ostot Pohjois-Karjalassa.

Puun hankintaa Itä-Karjalasta 1942 - 1944

Jatkosodan aikaan aloitettiin tukkien hakkuut vallatuilla Repolan alueilla. Myyjänä oli Itä-
Karjalan sotilashallinnon metsäosasto ja kauppamuotona pystykauppa. Suomalaisten hak-
kuu- ja ajoryhmän kanssa toimi ukrainalainen vankityöryhmä.

Hakkuumääräksi saatiin 400 000 kuutiojalkaa tukkeja ja 25 000 pinokuutiometriä paperi-
puuta. Puutavara uitettiin Lieksanjokea pitkin yhtiön sahalle Penttilään. Sodan päädyttyä
em. Itä-Karjalasta tuodusta raaka-aineesta jouduttiin maksamaan erillinen korvaus palaut-
tamalla 400 000 kuutiojalkaa tukkeja Neuvostoliitolle.

Välirauhan jälkeen syntyi Repola Viipuri, jonka toiminta-aika oli 1943 - 1954. Repola-Vii-
puri sulautui Rauma Repolaan 1954.

Repolan metsäosaston toimintoja johdettiin Joensuun Penttilästä. Uiton toiminnasta vastasi
Rauma-Repola Oy:n metsäkonttori piiriesimies Matti Karppisen johdolla. Hänen vastuul-
leen kuului Pesolan saariston uiton toimintojen valvonta.

Kehälauttojen säilytys- ja niputuspaikoissa oli tilan ahtautta saariston alueella jo 1930-luvun
aikana. Kymiyhtiön viereiselle makasiinialueelle tuli Repolan kehälauttojen säilytys- ja uit-
topuiden kehäniputuspaikka Heposaaren niemen kärkeen. Sodan jälkeen Repola rakennutti
pienen varaston Anni Leskisen niemeen Heposaareen. Viisikymmentäluvulla, kun yhtiön
nimi muuttui Rauma-Repolaksi, uudeksi tukikohdaksi saatiin vuokrattua Pesolansaaren Rö-
tikönlahdesta Nimettömän saari ja ranta-alueet Pesolan N:o 19 tilalta. Aikaisemmin maka-
siin alue oli A. Ahlströmin käytössä, ja muistitiedon mukaan Tornator -yhtiö olisi rakennut-
tanut tai korjaillut Nimettömään saarella proomuja kaksikymmentäluvun lopulla.

Repolan omat höyryhinaajat Repola 2 ja Repola 4 kuljettivat lauttoja ja nippukuormia Jo-
ensuun ja Savonlinnan väliä. Laivat nähtiin usein Pesolan salmella Repolan tukipaikalla
kokoamassa nippukuormia linjahinausta varten.

s/s Repola 2 laivalla oli 1940-luvun alkuvuosina konemestarina Taavi Turunen Joensuusta.
Hänen poikansa Simo Turunen s.20.10.1922 kertoi laivamiesajoistaan samalla laivalla:

- Tulin s/s Repola 2 -laivaan lämmittäjän apulaiseksi sotakesänä 1942. Ikää minulla oli 17
vuotta. Isäni vastuulla sain aloittaa lämmittäjän työt. Laiva hinasi lauttoja ja nippukuormia
Joensuun alapuolella Pyhäselän ja Rääkkylän vesillä. Laivatyö oli 6 tuntia työtä ja 6 tuntia
vapaata. Miehistöä sinä kesänä laivalla oli päällikkö, konemestari, kaksi lämmittäjää, kaksi
kansimiestä ja emäntä.

Laivan omalla väellä lastattiin halot eväskonttiin (proomuun). Työ oli kaikkein vaativin ja
raskain vaihe. Monta kertaa halkojen ottopaikat olivat kivikkorannoilla, jolloin laiva piti
heittää kauemmaksi ja rakentaa kulkusillat maista proomuun. Usein saattoivat kulkusillalta
kärkyt suistua veteen. Ohje oli, että kärkyjen piti antaa mennä järveen ja itse tulla siltaa
myöten maihin.

Syksyllä uittokauden jälkeen herrat piti saaristossa juhlat, mihin mentiin laivalla. Laivalta lähtiessä sain Repola -yhtiöltä työtodistuksen.

Lähteet: Haastattelu Simo Turunen 21.04.2013. Haastattelija Raimo Virkkunen

s/s Repola 2 kuljetti 1950-luvun lopulla purulotjia Joensuun Penttilän sahalta Pulpin tehtaalle, missä Repola oli osakkeenomistajana. Kolmen lotjan yhdistelmä oli tavanomainen näky Pesolansalmella. Kerrotaan, että 1940-luvun lopulla Repolan kaksi purulotjaa vajosi Tikan-selällä Louhisaaren edustalla. Nostoa yritettiin kahdella Enso-Gutzeitin hinaajakalustolla, mutta operaatio epäonnistui. Hylyn paikka merkittiin myöhemmin merikarttaan.

Miehistökämpä rakennettiin Nimettömän saaren rannassa olleesta entisestä A. Ahlströmin makasiinivarastosta keskelle saarta viisikymmentäluvun puolivälissä. Niemen kärjessä oli laivalaituri parinkymmentä vuotta.

Rääkkylän Kylmäpohjan ja Pyhäselän Nivan pudotuspaikoilta tulleet autoniput koottiin Nimettömässä nippulautoiksi linjahinausta varten. Pienempiä rannankeräyspyräitä hinattiin pitkin Roukalahden ja Tutjun kylän rantoja

Sulka -moottorihinaajalla ja Repola 10:llä Pesolansaaren Rötikönlahteen.

Puut niputettiin uuden tyypisellä ”Helva” 24 hevosvoimaisella petrolimoottorilla toimival-la niputuskoneella. Tämä 1955 kehitetty niputuskone pystyi n. sadasta tukista valmistamaan nipun viidessätoista minuutissa. Miehistöä ei enää tarvittu koneen mukaan kuin neljä miestä. Koneen masinistina oli Heposaaresta Matti Turunen. Repolan leivissä kesäisin sai töitä noin 15 - 20 uittomiestä lajittelu- ja niputustöissä.

Paikallisena työnjohtajana toimi sodan jälkeiseltä ajalta alkaen Heikki Hartikainen Suursaaren Selänrannalta. Heikki teki mittavan palveluksen Repolan leivissä. Yhtiölle tullessa Heikillä ei ollut moottorivenettä, vaan hän saattoi aamuyöstä lähteä kaupunkiin toimittamaan asiat soutuveneellä, ja tuli Suursaaren savotan töihin jo aamulla yhdeksän korvissa. Veneen teljon alla Heikillä oli yhtiön leimauskirves, ja jos irtopuita ajelehti salmella eikä puun omistussuhdetta voitu selvittää, nappasi Heikki Repolan leiman puun päähän ja toimitti sen omaan makasiiniin. Talvisin Heikki kulki suksella jakamassa yhtiön tukit ja ajatti rantaan savotan puut. Työmatkoihin saattoi helposti tulla kymmenen jopa viidentoista kilometrin päivälentä. Heikki ei katsonut vähätellen pientenkään puutavaraerien ostoa, vaan sovitteli jouhevasti yhtiön tekemät kaupat talollisten kanssa. Erään kerran Heikki oli myynyt omasta metsästä puita yhtiölle, mikä aiheutti laskutoimituksessa päänvaivaa, jotta kauppa saataisiin näyttämään oikein. Aikansa laskutoimitusta ”funteerattuaan” Heikki tokaisi: - Selvä tuli Repolasta. Naapureille jäi sananparsi mieleen pitkäksi aikaa.

Saaristolaiset tilasivat sanomalehti Karjalaisen Heikin kautta. Lehtitalon emalipintainen asiamieskyltti ulko-oven pielessä kertoi, mistä lehteä voi tilata. Yhtiön terävä pää oli Joensuun Penttilässä. Sodan jälkeiseen Rauma-Repola Oy:n organisaatioon kuului Joensuussa Metsäkonttori, Joensuun tehtaas ja Penttilän saha piiriesimiehen Matti Karppisen johdolla. Korjuuesimiehenä ja uiton valvojana viisikymmentäluvulta lähtien toimi Teuvo Penttinen Liperin kirkolta, ja kesäkymppinä Heikki Hartikaisen jälkeen Olavi Kinnunen Liperinsalosta.

Repola Wood Ltd metsäosaston toimintaan liitettiin Sulka Oy, jolla oli puunhankintaorganisaatio Pohjois-Karjalassa ja konttori Joensuussa. Sulka Oy:n peruja olivat pikku hinaajat Pesolassa, joilla hinattiin pieniä rantapyräitä Liperinsalosta ja Rääkkylän Kylmäpohjasta Pesolaan.

Syysmyrskytuho Pyhäselällä

Pyhäselällä vuonna 1967 sattuneen haverisin yksityiskohdista on Repolan korjuuesimies Teuvo Penttinen haastatellut liperiläistä Repolan kymppiä Onni Kinnusta:

Syyskuussa 1967 sattui tämän vuosisadan suurin myrskyvahinko nippulautan hinauksessa. Joensuun Hasaniemestä Pyhäselän yli on hinausaika noin 10 tuntia ja välillä ei ole suojapaikkaa. Puolen päivän aikaan sunnuntaina lähti Pesolaan ensin Repolan s/s 4, sitten Ahlströmin

hinaajalaiva ja kolmantena Kaukaan hinaaja nippulautan kanssa. Repolan s/s 4 oli puolen tunnin ajon päässä Pesolasta, kun myrsky kävi niin voimakkaaksi, että laiva ei jaksanut hinata. Klo 20.20 pimeässä syysmyrskyssä katkaistiin kirveellä kertaiskulla paksu teräsvaijeri ja kuorma lähti painumaan Pyhäselällä kohti Nivan rantaa ja murskautui siellä rantakiiviin. Ahlströmin nippukuormalle kävi samoin. Repolan laiva lähti auttamaan Kaukaan laivaa, tarkoituksena yhdessä saada kuorma Pyhäsaaren alapuolelle. Siinä touhussa myrsky repäisi laivan ”eväskontin” proomun irti ja meinasi kaataa laivan, jolloin sen oli palattava suojaan Pesolaan. Yhteensä vähän yli tuhat nippua särkyi louhikkoon viisi metriä korkeaksi röykkiöksi, jossa sojotti tukkeja pystyssä. Se oli uittomiehen painajaisuni! Pelastusoperaatiot aloitettiin heti, kun sää salli. Repolan piiriesimies Matti Karppisesta tuli päällikkö ja hänen johdollaan alkoi kiivas työ, sillä syksy oli painamassa päälle. Nivasta lautat hinattiin Pesolaan, jossa puutavara jouduttiin lajittelemaan ja uudelleen niputtamaan. Vahinkoa syntyi yhtiölle melkoisesti, sillä osa puutavarasta oli hukkunut ja myös sidekalusto oli painunut pohjaan. Samana syksynä ei ihan kaikkea ehditty niputtaa, vaan sitä jäi seuraavaksi kevääksiin. Luonnolla on mahtavat voimat.

Lähde: Penttilän saha 1871 - 1971

100 vuotta Kirjoittanut Terho A. Könönen

Tutju kylä Saimaan latvavesillä

Haastattelu: Esko Sahlman, Teuvo Penttinen, Taisto Tahvanainen

Repolan tukipaikkaan Pohjois-Karjalan Uittoyhdistys

Repolan muutettua tukipaikkansa Nimettömään ja Rötikönlahteen, tuli entiselle Repolan paikalle Heposaaren ja Nauriskallion väliin Pohjois-Karjalan Uittoyhdistyksen tukipaikka. Uittoyhdistyksen tukipaikka oli aikaisemmin Kuikkaluodon laidalla Pesolansaaresta. Kesäkympinä Uitolla oli Mooses Turunen Suursaaresta. Uittoyhdistyksen työporukka keräsi rantoja ja lajitteli puut uittomerkkien mukaan ja luovutti omistajayhtiöille.

Uitolla oli oma hinaaja moottori Uitto I, jonka kuljettajana oli useana kesänä Halonen. Hinaaja piti Kymin laituria tukipaikkanaan ja Halonen asui Kymin miehistökämpällä. Uittoyhtiön työnsuunta kävi valvomassa Höytiäisen kanavan suulta Martti Itkonen, jolla oli rahasalikko mukanaan tilin maksupäivinä.

Kojonen & K:ni

Puutavarayhtiö Kojonen & K:ni Oy suoritti Repola Oy:n sahatavan laivauskuljetukset Uuraan satamaan 1930-luvulla. Yhtiöllä ei ollut ostettuja ranta-alueita saariston alueella, vaan jatkokuljetuspaikkana toimi Pesolansalmen alue ja Tikansaaresta oli joitakin tukikohtia. Yhtiön perustajat Nestori Kojonen ja Juho Heltimoinen olivatkin olleet aikaisemmin T&J Salvesenin palveluksessa. Kojosen tervahöyryillä rahdattiin halkoja ja kaivospropseja, sekä omistamalleen Pikisaaren sahalle tukkeja. Myös yhtiö välitti vientiin propseja ja Egyptin parruja. Yhtiöllä kävi kaksi hinaajaa Tikasta noutamassa tukkilauttoja. Vanhat uittomiehet muistavat Kojosen toiminnasta kulkeutuneita juttuja. Yhtiö oli merkannut vieraan yhtiön niputuskettingit omilla yhtiösymboleillaan, mistä se oli saanut kansan suussa kyseenalaisen maineen. Kolmekymmentä uvun alussa yhtiö joutui talouslaman vuoksi vaikeuksiin ja 1933 Joensuun yksikkö päätettiin lakkauttaa, ja se sulautui Sulka Oy:öön ja myöhemmin Repola Wood Ltd metsäosastoon.

Lähteet: Rauma Repolan metsätaival

Haastattelu Toivo Pesonen Joensuu, Esko Sahlman Suursaari

Ab Toll Oy

Merkittävää puutavaran välitysliikettä piti Saimaan yläpuolisilla vesillä viipurilainen puutavarayhtiö Ab Toll Oy. Yhtiöllä oli Saimaan laivaliikenteen jäsenrekisterin mukaan vv. 1919 - 1920 yksi rahtilaiva, yksi hinaaja ja kolme proomua. Tästä tulitikkustrustin edustajayhtiöstä kehittyi myöhemmin Haapa Oy.

Tutjunniemessä syntynyt Helvi Ström o.s. Mikkonen kertoi veljensä Mooses Mikkosen Venäjän tilalta olleen Ab Toll Oy:n ostoasiamiehenä kaksikymmentäluvulla. Yhtiöllä oli konttorit Savonlinnassa ja Joensuussa. Venäjän tilan papereista on löytynyt haapapuun konrahtisopimus vuodelta 1922, jolla Mooses Mikkonen on ostanut asiakkaalta Matti Ryyänseltä Kiteen Suorlahden N:o 6 tilalta haapapölkkyjä. Kauppapaperi muistuttaa nykyistä puukaupan hankintasopimusta, jossa yhtiö ostaa asiakkaalta kahden vuoden toimitusajalla hyviä suoria haapapuita hyville lastauspaikoille vesistön varten toimitettuna. Haapapölkkyjen pituusmitat olivat Englannin jalkamittoja. Kauppaehtojes mukaan myyjän piti luovuttaa korvauksetta rannan lastausalue ja olla mukana siirtämässä puutavarat veteen. Kauppaehdoissa sanotaan mm. Kun pölkkyt on tuotu määrätyille lastaus- ja varastointipaikoille rannassa ja etumaksut suoritettu siirtyy pölkkyjen omistusoikeus ostajalle ja on hän vastaan ottaessaan oikeutettu merkittävästi varustamaan pölkkyt. Todennäköisesti haapapölkkyt lastattiin proomuun, missä ne matkasivat tulitikkutehtaalle raaka-aineeksi. Paavo Eronen Tutjunniemestä kertoi Mooses Mikkosen ostaneen kaksikymmentäluvulla Pihlajamäen Hirvosesta koko koivikon.

Tornatorin uittokämpä ja makasiinialueet Tikansaaren Murtolahdessa

Tornator Oy aloitti uiton toiminnot Murtolahdessa.

1920-luvulla tai mahdollisesti jo 1910-luvulla Tornator hankki Tikansaaren Murtolahdesta maa-alueen, johon rakennutti uittokämpän ja saunarakennuksen uittomiesten majoitusta varten. Kämpän tiloihin mahtui kesäisin hyvin yli kaksikymmentä miestä, kun kämpän vinttitalaan mahtui nukkumaan kymmenkunta miestä. Maa-alue kuului Roukalahti n:o 4 tilaan. Yhtiön konttori sijaitsi Joensuussa Sepänkatu 7, joka myöhemmin muuttui Enso Gutzeitin omistukseen yhtiöiden fuusioitumisen jälkeen. Piiripäällikkönä oli Tornator Oy:llä Otto Kinnunen, jonka valvonnassa hoidettiin Murtolahden kämpän toimintoja.

Alkuvuosina yhtiö kuljetti Saimaalla huomattavia määriä kaivospropseja ja halkoja tervahöyryillä. Omia hinaajia olivat Tornator III ja IV, jotka liikennöivät Saimaan yläpuolisilla vesillä. Tornatorin aikaisia työnjohtajia muistetaan olleen Penttinen, jonka vaimo oli myös Murtolahden kämpällä emäntänä. Kolmekymmentäluvulla Tornator fuusioitiin W. Gutzeit & Co:n, jolloin laivat ja tervahöyryt muuttivat omistajaa ja alukset saivat uudet nimet. 1931 Enso-Gutzeit osakeyhtiön laivasto oli jo Saimaan suurin, mikä näkyi myös Laakkeensaaren ja Murtolahden savottojen toiminnassa. Kolmekymmentäluvun puolivälissä Murtolahden kämpällä oli Viljo Tanskanen Tutjun Selkäsaarelta kämppäpoikana. Tehtäviin kuului maidonhaku Akseli Tolvasen talosta Suursaaresta. Kämppäemäntänä oli Martta Rouhiainen Issakansaaresta.

Sodan jälkeen Murtolahden tukikohdasta ja uittokämpästä Enso-Gutzeit Oy luopui ja uutena isäntänä oli A. Ahlström Oy, jolle tuli irtouittona puuta Pesolaan, jotka täällä lajiteltiin ja niputettiin. Murtolahden kesän aikainen makasiinialue oli laaja käsittäen Tikankaivannosta Murtoniemeen koko lahden alueen. A. Ahlströmin lajitteluponttuita oli alkuaan kaksi, niissä kympeinä toimivat Aari Mertanen Tutjusta ja Otto Tanskanen Polvijärveltä. Myös Ahlströmin niputuskone Roope I kävi Kusti Ahvenisen johdolla niputtamassa Murtolahdessa.

Miehistötiloja kämpällä ei liioin enää korjattu viisikymmentäluvulla. Sauna alkoi olla pahasti rapistunut. Vakituista kämppäemäntää ei enää palkattu kämpälle, vaan kerran päivässä ruoka tuotiin valmiina Pesolansaaren kämpältä soutamalla. Viisikymmentäluvulla lajittelu-porukkaa kämpällä oli enää noin viisitoista miestä, jotka suurimmaksi osaksi olivat oman paikkakunnan uittoväkeä.

TYÖN PERÄSSÄ GUTZEITIN METSÄ- JA UITTOTYÖMAILLA 1920 – 1960

Enso-Gutzeit Oy:n Saimaan laivasto-osasto Laitaatsillassa työllisti yli puolivuosisataa myös Rääkkylän ja Liperin kylien miehiä ja naisia hinaajalaivoilla, jotka kuljettivat Saimaan latvavesistöiltä nippukuormat yhtiön tehtaille tai rinkilautat niputuspaikoille.

Laivasto-osaston isojen hinaajien työt jaettiin. Toiset toivat Laitaatsiltaan nippukuormat yläpuolisista niputuspaikoista ja kanavista. Toiset veivät Laitaatsillasta, Puruvedeltä ja alavesistä kuormat Vuoksenniskalle ja Rutolaan.

Laivojen päälliköt ja nippukoneiden työnjohtajat nimitti tehtäviinsä laivasto-osaston johto. Päälliköt ja nippukoneiden työnjohtajat valitsivat vuorostaan omat miehensä tehtäviin, usein miehistö löytyi Rääkkylästä ja Liperistä.

Tervahöyrykausi työllisti 1920 – 1960-luvuilla kesäkausien ajan lastaus- ja kuljetustehtävissä joitakin paikkakuntalaisia. Kärrymiehet kärräsivät maista lankkusiltaa myöten halot proomuun ja latojat lastasivat halot aluksissa pinoihin. Lastiproomuun täyttö- ja purkaustyöhön valittiin voimakkaat ja kokeneet miehet. Lähteissä mainitaan vuonna 1961 Gutzeitin tervahöyry Romeon koneapulaisen Tauno Puustisen osallistuneen lastaustyöhön. Tervahöyryt kuljettivat Saimaalla halkojen lisäksi kaivospropseja.

Talvisin yhtiön metsäosasto palkkasi laivapäälliköt, tervahöyryjen kipparit ja nippukoneiden työnjohtajat metsätyömaille mittakirjureiksi ja saksimiehiksi tai päivämiehiksi, jolloin työ-
hde muodostui ympärivuotiseksi.

Pitkän työrupeaman Enso-Gutzeitilla Laitaatsillassa asunut Juho Koikkalainen on tuottanut teoksen Laivanpäälliköitä, lastuumiehiä ja ukkoherroja, missä hän kertoo entisajan työta-voista ja muistinvaraisesti yhtiön työtovereista. Juhon kertomuksissa kuvataan Rääkkylässä ja Liperissä toimineita yhtiön työnjohtajia sekä Rääkkylässä asuneita ja täältä muuttaneita nippukoneiden työnjohtajia ja emäntiä.

Rääkkylässä oli paljon rantametsiä laajalla alueella, ja sieltä tuli paljon puutavaraa Ensolle. Rääkkylä kuului aluksi Savonlinnan piiriin. Työnjohtajana oli Rääkkylässä Sulo Linkojoki (Gustafsson). Muu perhe asui Savonlinnassa. Tuohon aikaan Heinoniemen kylä kuului Rääkkylään. Myöhemmin Linkojoki muutti perheineen Puhokseen ja hän sai piirityönjohtajan nimityksen. Samalla Rääkkylä liitettiin Joensuun piirille. Työt lisääntyivät Ensolla huomattavasti, kun metsäyhtiö Tornator sulautui yhtiöön 1930-luvun alussa.

Sulo Linkojoki oli suosittu piiriesimies, joskus vähän hajamielinen. Juho Koikkalainen muistelee erästä keväistä uittoa: – Piimäjoen uitossa häneltä jäi rahanippu kannon päähän, kun rupesi työntelemään puita joessa.

Kävellessämme toistakymmentä kilometriä joenvartta Piimäjärvelle Koposen taloon työnjohtaja Immonen kysyi: – Saiskos sitä rahaa?

Sulo hämmästyi: – Voi ihme, se reppu jäi alajuoksulle.

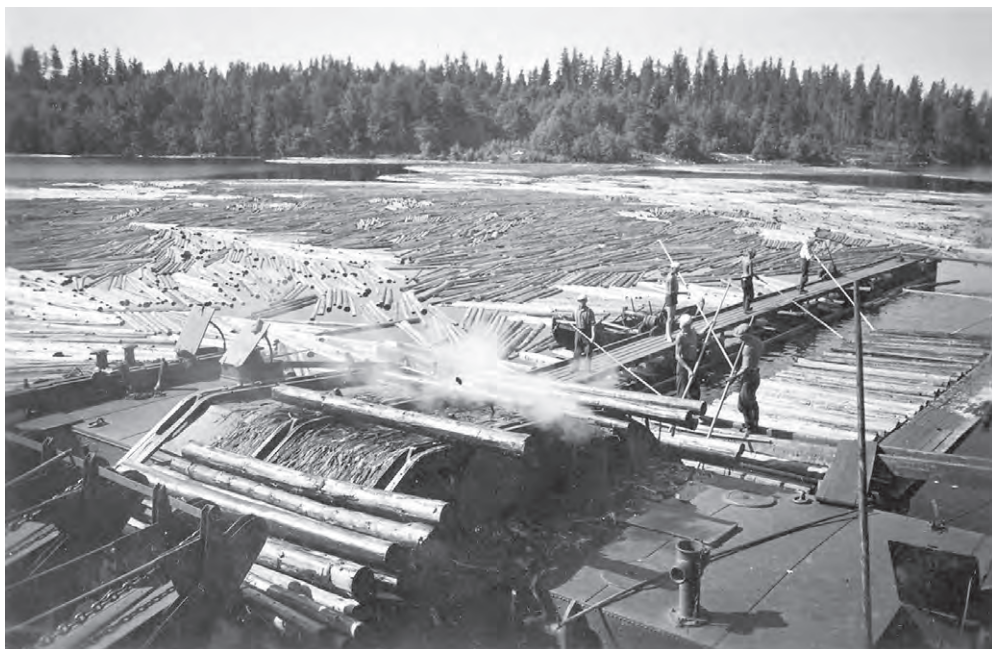
Reppu löytyi kannon päästä. Ei kerinnyt tapahtua vahinkoa.

Nippukoneiden työnjohtajista ja miehistöstä

Gutzeitin nippukoneet, kuten myös muiden yhtiöiden nippukoneet olivat alkuun yliheittäjämallisia ja myöhemmin puristajamallisia koneita.

Julius Nilsen -malliset koneet I – V olivat yliheittäjiä eli niputettavat puut nostettiin nippukoneen yli. Nippuihin tulevat tukit luettiin ja laputettiin, minkä tehtävän suoritti lukija. Usein lukijana saattoi olla emäntä tai joku koulupoika tai tyttö. Nippukoneessa oli myös toinen puolikas, sen nimi oli Toveri. Koneet yhdistettiin keloparrilla toisiinsa, ja ne voitiin kuljettaa samana yksikkönä niputuspaikkojen välillä. Miehistö asui koneen puolella, kun taas päällikö ja emäntä asuivat viereisessä yksikössä tai erillisessä asuntoproomussa. Koko henkilöstö oli samassa ruokaporukassa.

Alkuaan Julius Nilsen niputti vain tukkipuita. Mutta 1930-luvun jälkeen koneen rakennetta muutettiin siten, että siihen asennettiin kolmas koukkurivi, joka pystyi niputtamaan myös propsitavaraa.



Julius Nilsen -yliheittäjäkone, asunto-osa Toveri ja Peppi lanka- ja kettinkiproomu vieressä. Pirkko Miettisen kotialbumi

Puristajamalliset koneet olivat höyryvoimalla toimivia niputuslaitteita, joissa nippu puristui päätä vasten. Puristaja toimi samalla periaatteella kuin varppaaja. Siinä oli iso kela, jonka ympärille sinkki kietoutui. Puristusvaijereita (sinkkejä) oli kaksi. Ylin vaijeri, eli puristus-sinkki oli tiukalla ja alasinkki löysällä. Siihen oli helppo uittaa puut luikuilta. Työsaavutus saattoi olla 80 - 90 valmista nippua päivässä.

Lähteissä mainitaan, että puristajamalliset koneet niputtivat toiseen päähän. Puristaja III Joensuun Kukkosensaassa taas niputti molempiin päihin.

Niputuspaikoista Pielisjoen varrella ja Pyhäselän Orivedellä

Enso-Gutzeit Oy:n niputuspaikoista suurin oli Kukkosensaaren lauttauspaikka Joensuussa, missä niputus alkoi vuonna 1902. Puut soljuivat Pielisjoen uittoväylää pitkin irtosumana tai pyräinä virran mukana niputuspaikalle.

Teoksessaan Pohjois-Karjalan Uittoyhdistys 1886 - 1986 Jari Ropponen kertoo uittotoiminnan historiaa: Pielisjoen Ristisaassa alettiin pienimuotoisesti niputtaa jo 1939 aikana, josta saatiin hyviä kokemuksia toiminnan edelleen kehittämiseen. Erottelu- ja niputuslaitos Ristisaassa valmistui uusitusmuodossa vuoden 1951 aikana ja jatkui täysipainoisesti vuoteen 1955 saakka. Kukkosensaaresta siirtyi niputus Ristisaareen, ja lauttauspaikalle jäi nippujen kokoaminen linjahinausta varten. Suurimmat uittoväylällä puita uittaneet jäsenyhtiöt olivat Enso-Gutzeit Oy, Kaukaan Tehdas Oy ja A. Ahlström Oy. Pienempiä mm. Repola Viipuri Oy, Kymen Oy ja Hackman & Co.

Ristisaaren niputuslaitoksen ydin, kaksi kaksitoimista höyrykäyttöistä puristajaa, maksoivat hiukan yli viisi miljoonaa markkaa ja puristajat hankittiin Kaukaan Tehdas Oy:ltä ja Enso-Gutzeit Oy:ltä (Kukkosensaaren niputtaja).

Vuonna 1948 aloitettiin rakentaa Utran uittokanavaa, ja se valmistui vuonna 1951. Tämän

jälkeen niput hinattiin pienemmissä letkoissa Pohjois-Karjalan Uittoyhdistöiden hinaajilla jokisuulle, missä ne koottiin kahdeksansäikeisiin selkälauttoihin ja luovutettiin puiden omistajille.

Suurimpia niputuspaikkoja Orivedellä oli Puhos. Pienempiä Pesola, Tikka ja Laakkeensaari Pyhäselän alapuolella sekä Rääkkylän puolella Haapasalmi, Piimälahti ja Oravisalon Ukonlahti.

Lähde: Jari Ropponen Pohjois-Karjalan Uittoyhdistys



s/s Hietanen Joensuun matkustajasatamassa noutamassa ruokatäydennystä ja lähdessä nippulautan hinaukseen Kukkosenasaaresta.

Julius Nilsen IV:n nippukoneen työnjohtajana oli Eljas Kurki Rääkkylän Oravisalon Pysyssalolta tilalta nro 20. Kurki oli syntynyt 17.4.1892. Joensuun Kukkosenasaareen, missä perheen molemmat lapset syntyivät, hän muutti vuonna 1922 vaimonsa Josefiina (Fiinu) Kolehmaisena s. 10.10.1903 kanssa.

Julius Nilsen VI:lla oli Kurjen mukana rääkkyläläisiä miehiä mm. Turusia. Isä Pekka Turunen Oravisalosta ja pojat Veikko (kaatui talvisodassa), Toivo ja Reino sekä tytär puiden lukijana. Juho Koikkalaisen lähteissä mainitaan mm.: Kurki oli iso mies, nopea puhumaan, toimi talvipuolella mitassa saksimiehenä. Lieksan piirissä Koikkalaiselle oli kerrottu, että "kun Kurki tuli savotalle, paiskasi se ison repun penkin alle ja läksivät heti mitta. Seuraavana aamuna, kun alkoi tulla maksun aika, Kurki otti repun penkin alta ja siellä oli tuhottomasti rahaa: oli iso savotta."

Eljas Kuren tytär Pirkko Miettinen o.s. Kurki s. 1938 kertoi aloittaneensa Kukkosenasaaresta Puristaja-niputtajalla 11 vuoden ikäisenä puiden lukijana, mistä maksettiin oikeata palkkaa. Työhön kuului samppaanilta käsin lukea puut ja toimittaa luvut seuraavalle henkilölle, joka laputti niput.

– Kun sitten niput tulivat Ristisaaresta Kukkosenasaareen, olin laputtamassa nippuja rahtikirjoja varten. Muistan työssä olleen rääkkyläläisiä: isäni veli Veikko Kurki, sukulaismies Kalle Kiiski ja Antti Lievonon. Kalle Kiiskin tytär Raili oli emäntänä tyttöpäänä savotalla Kukkosenasaaresta.

– Nippukone toimi jossain vaiheessa kahdessa löysissä. Viimeinen vuoro päättyi joskus kello 23.00 tienoilla.

Perhe asui yhtiön asunnossa Kukkosenasaaresta Pielisjoen rannassa lähellä niputuspaikkaa. Talon päätyhuoneisto oli varattu työnjohtajan perheen käyttöön ja toinen puoli oli työnte-

kijöiden yhteisasuntona, missä oli työmaaruokala. Pihapiirissä oli navetta, sauna, paja ja ulkorakennus. Talvisin paistoinme eväät, lanttukukot ja sianlihakimpaleet isän suureen matkalaukkuun. Talvityömaat olivat pääasiassa Ilomantsissa ja Lieksan alueilla. Työn lomassa pyhänseutuna voitiin yhdessäolaa jatkaa yhteisillä marjastusmatkoilla. Yhtiön pienellä hinaajalla lähdettiin Kukkosenaaaresta konttoriväen kanssa marjareissulle Pyhäselän yli Laakkeen- ja Pesolansaareen. Näin koettiin huvi ja hyöty ajankuluna. Eljas Kurjen työura Gutzeitilla kesti yli kolmekymmentä vuotta.



Julius Nilsen IV miehistöä 1930-luvun lopulla. Toinen vasemmalta työnjohtaja Eljas Kurki.



Työnjohtajan asunnon pääty Kukkosenaaressa.
Pirkko Miettisen kuva-arkisto

Lähteet:

Juho Koikkalainen: Laivanpäälliköitä, lastuumiehiä ja ukkoherroja.

Haastattelu 2014 Pirkko Miettinen, Kyösti Kurki.

Haastattelija Raimo Virkkunen

Julius Nilsen I ja Julius Nilsen IV nippukoneilla oli työnjohtajana Taneli Lehvonen Oravisalon Vannilan kylältä tilalta nro 9. Taneli Lehvonen oli syntynyt 29.6.1893 Rääkkylässä. Julius Nilsen I:llä hän oli jo ennen vuotta 1925. Hänellä oli miehistö Rääkkylästä ja osa Kiteeltä. Vaimo Helmi toimi koneella lukijana ja paistoi mukkeja ja pullaa iltaisin. Juho Koikkalaisen muistelmien mukaan Taneli Levonen oli vahva, mahtavat kulmakarvat omistava mies.

Tanelin nuorempi velimies Veikko Lehvonen työskenteli samoilla nippukoneilla ja asui myöhemmin Oravisalon Pyssyniemessä Lehvosten tilalla.

Taneli Lehvonen oli rahamies. Kun hän oli ostelemaassa Gutzeitille ruokatarpeita 1917 – 1918, sattui jossain Oriveden rantamilla isäntä tarjoamaan Tanelille pajun parkkeja. Kyseessä oli suuri erä. Taneli ei millään meinannut ostaa, mutta osti kuitenkin omiin nimiinsä, kun sai melkein ilmaiseksi. Kohta ruvettiin tarvitsemaan pajun parkkia ja Taneli oli kertonut voittaneensa 10-kertaisena sijoituksensa. Rikastuiko Taneli ainoastaan pajun parkkien välityksellä? Kerrotaan, että Taneli Lehvonen oli sotkeutunut joskus 1930-luvulla pirtukauppaan. Tietävästi asia ei mennyt yhtiön esimies Lakomaan korviin, koska hän oli säilyttänyt työpaikkansa.

Taneli Lehvonen oli talvet mitoissa saksimiehenä ja mittakirjurina ja omasi hyvän käsialan. Talven 1944 työmailla J. Koikkalainen kertoi Purujärven piirissä olleensa Tanelin kanssa mittaparina. Heidän oli saman talven aikana kierrettävä kahdeksan kunnan alueella.

Taneli Levosen harrastuksiin kuului kalastus. Äkillisen kuolemantapauksen seurauksena Tanelin verkot jäivät Tiheänsaaren ja Loikansaaren rantavesiin, mistä vaimo Helmi kävi ne noutamassa.

Laitaatsillan talon myynnin jälkeen muutamat perikunnan jäsenistä olisivat halunneet vielä rakentaa mökin Oravisalon Pyssyniemeeseen, mutta jostakin syystä hanke raukeni.

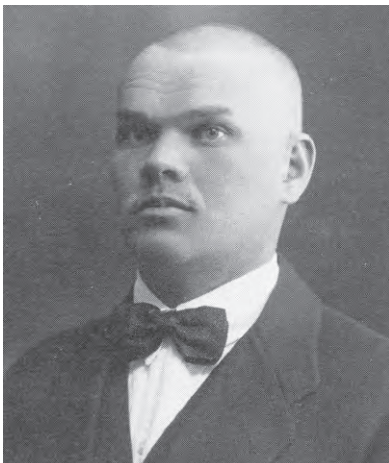
Lähteet: Juho Koikkalainen, Laivanpäälliköitä, lastuumiehiä ja ukkoherroja

Haastattelu 2014 Kyösti Kurki



Nippukoneen työnjohtaja Eljas Kurki.

Juho Koikkalaisen kokoelma



Nippukoneen työnjohtaja Taneli Lehvonen.
Kuvat Juho Koikkalaisen kokoelmista



Nippukoneen työnjohtaja Reinholdt Penttinen.

Liperin Laakkeensaaren uittoväylän varrella työnjohtajan asunnossa asunut Reino Penttinen oli pitkäaikainen työnjohtaja yhtiön Puristaja II:lla. Penttisen vaimo Olga o.s. Matilainen oli Tujun Pärnävaaralla syntynyt ja oli miehen mukana lukijana nippukoneella. Myöhemmin sukulaistyttö peri lukijan paikan. Vakiintuneen käytännön mukaan nippukoneen miehistönä oli liperiläistä porukkaa. Penttisen kolme veljestä työskenteli myös Gutzeitilla savotoilla ja laivoissa.

Lähteissä kuvataan Penttistä kookkaaksi, laihan puoleiseksi mieheksi, jolla oli puheet joskus rehvakkaita, mutta joka tuli miesten kanssa hyvin toimeen. Kyläyhteisössä Reino ja Olga muistetaan auttavaisina ja talkoohenkisinä jäseninä. Talvet Penttinen työskenteli mittakirjurina Pohjois-Karjalan savotoilla Ilomantsin Naarvassa. Kerrotaan, että 1950-luvun lopulla Reino Penttinen menehtyi naapurin isännän Tauno Kinnusen kanssa heiniä hakiessaan heinäkin päälle.

Lähteet: Juho Koikkalainen: Laivanpäälliköitä, lastuumiehiä ja ukkoherroja

Haastattelu: 2014 Olavi Kinnunen. Haastattelija Raimo Virkkunen



Ruuhkanpurkajat

Joensuun kaupunki ja Pohjois-Karjalan uittoyhdistys päättivät 1950-luvun lopussa muistaa kaupungin historialle merkittävää metsätyötä ja uittotoimintaa patsaalla.

Kuvanveistäjä Oskari Jauhiaisen (1913 – 1990) suunnittelema pronssiveistos paljastettiin Ilosaaressa 17. lokakuuta 1964. Teos kuvaa kahta tukkilaista puu-uiton ruuhkaa purkamassa. Se tunnetaan myös nimellä ”Tukkilaiset ja Souvarit”.

Teksti: Joensuun kaupungin muistomerkit.

Kuva Raimo Virkkunen

Enso-Gutzeit saariston suurin työnantaja

Uiton ja niputuksen valvontaa hoidettiin Savonlinnasta. Varsinainen yhtiön patruuna oli Lakomaa, joka tuli vesitasolla tarkastuskäynnilleen Laakkeensaareen. Tapana oli juoda kahvi lipputangon juurella kivipaasien päällä.

Piiriesimiehenä oli tuohon aikaan Niilo Lönnqvist. Yhtiön oma konttori oli Joensuussa Sepänkatu 7, joka siirtyi Tornatorilta yhtiöiden sulautumisvaiheessa. Yhtiön töihin Joensuun Kukkosaareen tuli harjoittelijaksi Joensuun Hasaniemestä Pentti Haantio, joka muistaa muutamia Laakkeensaaren uitto-asioita.

- Laakkeensaareessa lajiteltiin irtouittona tulevat puut noin heinäkuun loppuun mennessä. Puuerät kertyivät Höytiäisen kautta uitettavista puista ja isänniltä lähimetsistä ostetuista puista. Tämän jälkeen yhtiön niputuskone saapui Kukkosaaresta niputtamaan puut. Puristaja II kävi usein niputtamassa Laakkeessa.

Tutjulaista Aulis Leskistä on haastateltu sotavuosien jälkeisistä kesistä Laakkeensaareessa.

- Tikansaaren savotoilta siirryin Gutzeitille Laakkeensaareen halontekoon. Rajan pinnasta kulkeutuneissa puissa oli paljon sirpaleita, jotka aiheuttivat jatkuvaa sahanterän viilaamista. Täältä siirryin Kukkosaareen niputtajalle Nilsen 4. Työ oli rankkaa urakkatyötä. Kymmenen hengen miehistön muodostivat päällikkö, konemestari, luikkumiehet, sitoijat, luku-poika ja emäntä. Niputuskoneelta siirryin Gutzeitin hinaaja Villeen. Laiva oli tuona kesänä miehittettynä tutjulaisilla. Päällikkönä oli Palosaaresta Martti Härkönen, lämmittäjänä Unto Kinnunen ja koneapulaisena vai oliko ihan konemestarina Matti Nupponen. Itse toimin sen ainoan kesän kansimiehenä. Muistan erään rinkilautan hinauksen Pyhäselällä. Olimme jo yöllä ylittämässä Pyhäselkää, kun heräsin siihen että laiva alkoi kulkea nopeasti. Laivan mukana ollut tukkilainen Antti Penttinen oli tullut lautan perältä nukkumaan laivaan. Veto-puomi kehälautan ympäriltä katkesi lenkistä ja lautta hajosi myrskyssä Pyhäselälle. Mitään ei ollut tehtävissä. Idänpuoleinen tuuli painoi lautan puut Mattisenlahden ja Kuusiniemen rannoille. Puita kerättiin seuraava viikko matalasta ruohikosta.

Gutzeitin väki asui ympärivuotisesti saaristossa

Työnjohtajien ja laivamiesten asunnot

Enso-Gutzeitin, Hackman Co:n, Oy Kaukas Ab:n ja Kymiyhtiön työnjohtajia ja laivan päälliköitä asui perheineen ympärivuotisesti yhtiön asunnoissa vuosina 1906 - 1970. Perheen pää oli palkkatyössä kesän ajan laivoilla ja talven yhtiön metsätyömaillo. Vaimon paikka oli kotona hoitamassa lapset. Elannon ylläpitämiseen joutuivat perheen pojat jo 12 - 14-vuoden iikäisinä osallistumaan tekemällä kesätöitä yhtiöiden lajittelutyömaillo. Vastaavasti perheen tytöt hankkivat lisätienestiä marjankeruulla tai kotiapulaisen töillä kodin ulkopuolella. Usein työt löytyivät herrasväen huviloiden perheistä, missä töissä käynti onnistui kotoa käsin Laakkeensaareessa ja Palosaareessa. Yhtiön työntekijöillä oli asuntoetuun kuuluva oikeus käyttää pieniä peltolohkoja Palosaaren puolella karjan rehun turvaamiseksi. Jokaiseen elantoon saattoi kuulua kotieläimiä vähintään lehmä, porsas ja muutamia kanoja.

Laakkeensaaren miehistökämppien sijainnista ja purkuvaiheista ovat antaneet haastatteluja Matinsaareessa asunut Veikko Pesonen ja Palosaareessa syntynyt Olavi Kinnunen.

Ensimmäinen miehistökämpä Laakkeensaareen on rakennettu 1900-luvun alussa tiettävästi 1908 ja 1910 välisenä aikana, jolloin Gutzeit Co hankki alueen hallintaansa. Kämpä oli lähellä Kainuunsalmen rantaa. Paikalla oli vielä v. 1941 pyöreä kivistä rakennettu kivipöytä, jonka ympärillä hevosenkengän muotoon rakennetut istuimet. Rakennuksen sijainnista ovat jäljellä kivijalka, jolla on ollut pituutta 32 m ja leveyttä n. 10 m. Rakennuksen sivuilta on kaksi sisäänkäyntiä osoittavaa kivijalkaa. Sisäänkäynneistä toinen lienee ollut työnjohtajan käytössä. Kämpän kivijalka, uunien pohjat ja rappuportaat ovat vielä sammalkerroksen alla hyvin näkyvissä. Kämpällä asuneen miehistön määrästä kertoo alarinteeseen viettävässä maastossa tehdyn käymälän koko; siinä oli peräti 21 istuinpaikkaa.

Kämpän oli purattanut ennen sotia rakennus- ja puupuolen Laitaatsillan työnjohtaja Juho Vartiainen. Hän oli syntynyt Pohjois-Karjalasta Kontiolahdella. Kämpä oli siirretty proomuilla Savonlinnan Laitaatsiltaan kerhotaloksi, ja on vieläkin pystyssä, mutta sen nykyistä käyttötarkoitusta ei ole tiedossa. Purkamassa oli ainakin isäni Heikki Kinnunen, setäni Pekka Kinnunen ja Eino Puustinen, ilmenee Unto Kinnusen laatimassa muistiossa.

Unto Kinnunen on tehnyt v. 2001 karttapiirroksia ja kirjallisia muistiinpanoja, joissa hän kertoo kämpän tarinaa:

Työnjohtajilla ja laivojen päälliköillä olivat asunnot Laakkeensaareessa ja Palosaareessa. Laakkeensaaren ensimmäinen työnjohtaja oli Juho Kinnunen, joka asui perheineen yhtiön asunnossa. Yhtiöltä muuton jälkeen Kinnuset ostivat Matinsaaresta pienen viljelystilan, jota viljelivät perheen voimin. Juho Kinnusen jälkeen tuli työnjohtajaksi Reino Penttinen Olga-vaimonsa kanssa. Penttinen oli pitkäaikainen työnjohtaja, palvelusaikaa kertyi noin kolmekymmentä vuotta. Reino Penttinen oli useana kesänä nippukoneen päällikkönä Puristaja IV:lla Laakkeessa. Työnjohtajille yhtiö varasi peltoa muutaman hehtaarin Palosaaresta, josta saatiin karjanrehua muutamalle lehmälle. Penttisten jälkeen yhtiön kämpällä asuivat viisikymmentäluvun taitteessa Kukkosaaren nippukoneen päällikkö Aulis Kontkanen ja hänen vaimonsa Inga. Puhelinkeskus oli vielä tähän aikaan Laakkeessa, jota hoiti Kontkanen apulainen Terttu Surakka Tutjun Luotoperästä. Palosaaren yhtiö rakensi työnjohtajan asunnon Heikki ja Elli Parviaiselle. Kesäkauden työnjohtajia oli useita, mm. lajittelutöitä johti Yrjö Ruokolainen. Hän oli siirtynyt yhtiön palvelukseen Tornatorilta.

Parviaisten asuinrakennus paloi kolmekymmentäluvun lopulla. Palon jälkeen paikka jäi autioksi. Palosaareessa asui yhtiön laivan päällikkö Martti Härkönen. Rakennus oli aikaisemmin Jalanteen huvila. Toinen laivan päällikön asunto Palosaareessa oli Heikki ja Vieno Hirvosella, he asuivat siellä neljätoista vuotta.

Myöhemmin asuntoon muuttivat Kokot perheineen. Matinsaaren ja Palosaaren koululaisilla lisääntyi Saariston koulun oppilasmäärä huomattavasti. Viimeinen ympäri vuoden asuneista työnjohtajista kämpällä oli Aatos Immonen perheineen 1960-luvun alkuun saakka.

Kun uiton toiminnot vähenivät merkittävästi Laakkeensaaresta, päätti yhtiön johto siirtää Laakkeensaaren miehistökämpän Savonlinnan Laitaatsiltaan henkilökunnan virkistyskäyttöön.



Kun uiton toiminnot vähenivät merkittävästi Laakkeensaaresta, päätti yhtiön johto siirtää Laakkeensaaren miehistökämpän Savonlinnan Laitaatsiltaan henkilökunnan virkistyskäyttöön. Unto Kinnusen kokoelmat.

Palosaaressa asuivat työnjohtaja Heikki ja Elli Parviainen. Asuintalo paloi 1930-luvun alussa. Viereiselle tontille rakennetussa yhtiön asunnossa asui laivan päällikkö Heikki Hirvonen perheineen ja saaren kärjessä laivan päällikkö Martti ja Rauha Härkönen perheineen 1950-luvun alkuun saakka.



Perhekuva Heikki ja Elli Parviainen Palosaaressa 1930-luvulla.

Hackmanin uittokämppä ja työnjohto Laitasaassa

Haastattelu Viljo Hiltunen Outokumpu
Kalevi Hiltunen Outokumpu
07.01.2001

Haastattelu Veli Juho (Jukka) Rouhiainen
15.11.2001

Haastattelu Terttu Holopainen o.s. Surakka
25.11.2001

Hackman Co osti Laitasaaren v. 1925 rantaoikeuksineen Tutjunniemen kylään kuuluvalta Juvola N:o 14 tilalta. Pian tilakaupan jälkeen yhtiö rakensi uittokämpän, työnjohtajan asunnon sekä laivalaiturin ja rantamakasiinivaraston. Puutavaran niputuksen, lajittelun ja lauttauksen ohessa yhtiö valmistutti huomattavat määrät teollisuuden hienopaperikäyttöön kuusitavaraa 1930-luvulla. Tutjun Pärnävaaralta olivat Arvi Matilainen ja Väinö Tanskanen kuorimassa rantapyyräistä propseja, jotka menivät Johannekseen Hackmanin paperitehtaalle. Närepropsit kuorittiin puhtaaksi, siis ensimmäinen vuosikasvu pois. Nippukuormista purettu propsit kuorimisen jälkeen ladottiin rannalle pinoon, josta ne lastattiin proomuihin tehdaskuljetusta varten. Hienopaperipropsien sahaus tarjosi töitä usealle kymmenelle miehelle. Ensimmäinen Hackmanin työnjohtaja Laitasaassa oli Eljas Seppänen. Hänen työnjohta-

kautensa kesti noin kymmenen vuotta.

Kolmekymmentäluvun alkupuolella tuli Heinäveden Palokista työnjohtajaksi Laitasaareen Taavetti Hiltunen. Hänen kautensa kesti viisikymmentäluvun alkuun, jolloin hänen eläkkeelle jäätyään seuraajaksi tuli Väinö Nykänen. Kuusikymmentäluvun lopulla ei vakinaista ympärivuotista työnjohtajaa enää tarvittu, vaan yhtiön uiton johtamistyö hoidettiin Joensuusta.

Laitasaaressa yhtiöllä oli vuokralla ranta ja vesistöaluetta Paul Wahl Co:lle. Hackman ja Wahl niputtivat puutavaransa Laitasaaressa. Wahlilla oli vain sahatukkeja. Molemmilla yhtiöillä oli yliheittäjämalliset niputuskoneet. Wahlin oma hinaaja Svea kuljetti lautat yhtiön Pikisaaren tehtaalle. Hackmanin hinaajista s/s Anu ja s/s Sylvi kävivät usein Laitasaaressa. Sylvi -laivan päällikkönä oli Reino Ihalainen Tutjusta. Wahlin työnjohtajana toimi Antti Jussi Nykänen. Hän maksoi palkat niputtajan porukalle ja paikallisille uittomiehille. Wahl osti myös sahatukkeja ja halkoja Tutjun metsistä. Sodan jälkeisinä vuosina kymppinä oli Väinö Matilainen Luotoperästä ja jakomiehenä Onni Ihalainen Tutjun Rauvanlahdesta. Hienopaperiprosien sahaus ja lastaustyöt lisäsivät Laitasaaressa miestyövoimaa. Puhuttiin kesäisin töissä olleen useita kymmeniä miehiä.

Hackmanin uittotyömaat Laitasaaressa työllistivät mantereen puolella ollutta Kuminan tilan Rouhiaisten veljesten veneverstasta. Yhtiölle tehtiin ennen sotia yli kymmenen kuluvenettä kertoi Juho (Jukka) Rouhiainen. Veneisiin piti olla katajista kaaret. Niitä haettiin ympäri kyliä. Kun katajat vähenivät, siirryttiin käyttämään närekaaria.

Pula-ajat koettelivat kolmekymmentäluvulla monen varakkaan talon olemassaoloa. Pesolan saaren tilan isäntä oli joutunut talousvaikeuksiin taatessaan joensuulaista kauppiasta, joka oli ajautunut konkurssiin. Takausvelkoja vastaan Hackman oli lupautunut ostamaan metsää Pesolasta. Konkurssikaupoissa Pesolan tilalle oli jäänyt metsäpalsta Ylämyllyltä, jonka Mikko Pesonen möi puolustusvoimille varuskunta-alueeksi. Isäntä oli valitellut palstan syrjäisyyttä, ja piti sitä huonona sijoituskohteena.

Uittotoiminnan yövalvonta

Jokaisella yhtiöllä pidettiin puutavaralautojen ja makasiinialueiden yövalvontaa. Vahdit saapuivat illansuussa soutaen valvomaan tukipaikkaansa. Valvontavastuu oli suurimmillaan myrskyöinä, jolloin tuuli saattoi katkaista puomien lenkit ja vahinko olisi päässyt syntymään. Toimenkuvaan kuului mahdollinen puuvarkauksien estäminen.

Myös hinaajat saattoivat tuoda makasiinialueelle yön aikaan lauttoja, jolloin yövahdit aukaisivat vastuupuomeja. Yövahdeiksi palkattiin vanhoja uittomiehiä, jolloin he saattoivat tehdä vielä kevyempää työtä. Suursaaresta Janne Pesonen hoiti yövalvontaa ja mantereelta Otto Holopainen ja Eino Puustinen.

Lähteet: Kotikortteli Linnunlahdella. Historiikki Joensuun kortteleista n:o 64 (69)

Osmo Paalanen siv. 44 Karttakeskus: Maarekisterikirjat

Heikki Tarma: Puuliikkeen asiaa.

Haastattelut: Viljo Tanskanen, Teuvo Penttinen, Omat savotan muistelut, Toini Keituri, Toivo Pesonen, Eino Turunen, Esteri Könönen, Pentti Haantio

Vuokrasopimuspaperi Pekka Pesonen Rantakylänkatu 18 A 7 Joensuu

Sylvi Aro Huopaaajantie 1 B Joensuu p. 821962

Kymi -yhtiön kauppakirjat

Veli Juho (Jukka) Rouhiainen Länsikatu 42 C Joensuu

Rauma Repolan Metsätaival 1870-1990

Tutjunniemi – saariston Pyhäselän väylällä uitetut puumäärät vuosina 1892 - 2000

Vuosi	tukkeja	pientavara m ³	yht. uittoyksikkö
1890	962 587		
1900	1 112 475		
1910	2 445 479	20 704	2 694 300
1920	2 555 575	327 846	2 995 180
1930	5 014 868	1 453 391	11 104 830
1940	1 214 870	680 369	11 118 708
1950	2 447 331	637 364	970 142
1960	3 623 789	1 297 006	1 680 453
1970	4 224 854	1 561 788	2 046 457
1980	957 382	1 128 383	2 085 705
1990			
2000			

Puutavaran uittajina toimivat Pieliselfs Flotningsaktiebolagi, Pielisjoen väliaikainen lauttausyhdistys, Saimaan Lauttausyhdistys, Pohjois-Karjalan Uittoyhdistys ja Savo-Karjalan Uittoyhdistys

Saariston koko alue toimi tärkeänä puutavaran jatkokuljetuspaikkana eri työvaiheineen 1960-luvun loppuun saakka, jolloin irtopuun uitto loppui ja uitto siirtyi kokonaan nippulauttojen kaukokuljetukseen. Uitettavat puutavaramäärät ovat kuitenkin pysyneet melkein samansuuruisina vielä näihin päiviin saakka, kuljetustekniikka on vain muuttanut muotoaan.

Lähde: Pohjois-Karjalan Uittoyhdistys 1886 - 1986



Uiton maisemaa Saaristosta. Kuva Pentti Vänskä.

METSÄ- JA UITTOTYÖN MUUTOKSET 1960-LUVULTA ALKAEN

Metsäyhtiöiden puuraaka-ainehankinnoissa ja kuljetuksissa näkyivät muutokset jo 1960-lopulla työpaikkojen vähentymisenä.

Uiton toiminnassa irtouiton loppuminen ja siirtyminen nippukuljetuksiin vähensivät työvoiman tarvetta. Autokuljetusten lisääntyminen vähensi myös uiton kokonaistarvetta. Paikkakunnan uittomiehistä vain muutamille pystyttiin järjestämään työtä nippukuormien linjahnaukseen saattamisessa. Myös vakituisesti asuneet työnjohtajaperheet joutuivat muuttamaan paikkakunnalta yhtiön muille työmaille osan jäädessä eläkkeelle.

Metsäalan toimijoille syntyy uusi organisaatio

Oy Kaukas Ab, Oy Ahlström ja Kymi -yhtiö yhdistivät voimavaransa perustamalla uuden yhtiön 1968. Osakkaiden metsäosastojen puutavaran osto-, korjuu- ja kuljetustehtävät siirrettiin tälle uudelle yhtiölle, jonka nimeksi tuli Tehdaspuu. Se toimi vuoteen 1995 saakka. Tehdaspuun uusi organisaatio palkkasi osan osakasyhtiöiden palveluksessa olleita uittomiehiä ja metsureita vakituisen työsuhteeseen, mikä oli uutta metsäalalla.

1970-luvulla yhtiöt siirtyivät saarissa kesähakkuihin ja tekivät sopimuksia yksityisten urakoitsijoiden kanssa. Ponttuulautalla kuljetetaan tarvittavat koneet hakkuita ja niputusta varten. Niput hinataan pienemmillä aluksilla kaukokuljetusreittein varteen. Tehdaslinjojen uusiutuessa on siirrytty kokonaan kuorellisen puun korjuuseen ja uittoon. Monitoimikoneiden omat mittausjärjestelmät kuutioivat puut kaadon yhteydessä. Kontrollimittaa tarvitaan tässäkin menetelmässä.

Saariston puunkorjuusta

Erkki Kiiskinen

Veikko Kiiskinen harjoitti metsäkoneurakointia 1970-luvulla maanviljelyksen ohella lähinnä talvikausina. Metsäkone Kiiskinen Ky perustettiin vuonna 1980. Perustajajäseniä olivat Veikko sekä hänen poikansa Esa ja Erkki. Väinö tuli mukaan yhtiön toimintaan vuonna 1989. Vuonna 2009 yhtiömuoto muutettiin osakeyhtiöksi.

Saaristopuun korjuu on ollut kesäaikainen työllistäjä yhtiön perustamisesta lähtien yhdessä silloisen Tehdaspuun kanssa. Vuoteen 1987 asti Tehdaspuun työntekijät hoitivat nippulan siirrot ja niputuksen Kiiskisten ajaessa puutavaran metsästä nippulalle.

Vuonna 1987 Tehdaspuu hankki isomman ja uudemman nippulan ja Kiiskiset oman hinaajan, jolla hoidettiin siirrot saaresta toiseen ja nippujen hinaus uittoväylän varteen. 1990-luvun lopulla puutavaran laatuvaatimukset kiristyivät siinä määrin, että uittamalla ei saanut enää kuljettaa kuin mänty- ja koivukuitua sekä sorvikuusia. Niinpä UPM Kymmene sitten päätti hankkia proomuja, jotka soveltuisivat saaristopuun korjuuseen. Sellaisia ei Suomesta löytynyt, joten keväällä 1998 UPM:n miehet pyysivät Veikon mukaan ja lähtivät Venäjälle, josta UPM osti kolme jokiproomua, jotka se toi Suomeen ja myi UPM:lle urakoiville saaristopuukorjuuyrittäjille.

Yksi proomuista hankittiin Kiiskisille. Sillä siirrettiin ensin puutavara saarista lastauspaikoille tai UPM:n suurempiin proomuihin, jotka veivät ne tehtaalle. Muutaman vuoden kuluessa hankittiin isompi hinaaja, jolla voitiin kuljettaa proomua ja siitä lähtien puutavara on

saarista kuljetettu Saimaan rannalla oleville tehtaille omalla kalustolla, pääasiassa Kaukaalle Lappeenrantaan.

Keväällä 2006 Veikko ja asiantuntijana Savonlinnan telakanomistaja Paavo Luukkainen kävivät Liettuasta hankkimassa yhtiölle tällinnalaisen laivanvälitysfirman välityksellä isomman proomun, johon mahtuu n. 1000 m³ puutavaraa. Pienempi n. 700 m³ proomu toimii nyt keräily- ja välivarastona silloin, kun isompi on viemässä lastia. Isomman proomun hankinnan jälkeen ei niputeta enää kuin sorvikuksia, sillä muu puutavara kulkee proomulla noin yhden kuorman viikkotahtia. Korjuumäärät ovat olleet 13 000 -18 000 m³ kesässä. Pääsopimuskumppanina on ollut UPM Kymmene.



Tukit siirtyvät kuormasta proomuun.



Lastaus käynnissä saaren rannassa.



Lasti lähdössä Turpeisensaaren rannasta.



Kiiskisten proomu lasteineen Kivisalmessa.

Raakapuun uitosta vastaa Järvi-Suomen uittoyhdistys ja Perkaus Oy

JÄRVI-SUOMEN UITTOYHDISTYS JA PERKAUS OY

Uittoyhdistykset hoitavat alueellaan puutavaran uittoa ja väylien ylläpitoa. Vuonna 1872 annettiin asetus metsätuotteiden lauttaamisesta, jonka perusteella ensimmäiset uittosäännöt maahamme vahvistettiin.

Laajimmillaan uittosäännöstö käsitti yli 1 000 päätöstä. Puutavaran yhteisuitto alkoi Kymin Lauttausyhtiön toimesta 1873.

Järvi-Suomen uittoyhdistys syntyi Savo-Karjalan uittoyhdistyksen fuusiossa vuonna 1993. Järvi-Suomen uittoyhdistys on ainoa jäljellä oleva uittotoimintaa harjoittava vesilain mukaan toimiva uittoyhdistys.

Järvi-Suomen uittoyhdistyksen toimialana on vesilain mukaan hoitaa jäsentensä puutavaran uitto ja uiton valvonta ns. yhteisuittoalueella, joka käsittää tällä hetkellä Varkaus - Joensuu pohjoispuoliset vesistöt.

Jäseninä ovat Metsähallitus, Metsäliitto Osuuskunta, Stora Enso Oyj,

Perkaus Oy on perustettu vuonna 1913 hoitamaan vesikuljetusten edellytysten parantamista rakentamalla, kunnostamalla ja kunnossapitämällä väyliä ja laitteita sekä rakentamalla Kymijoen ja Vuoksen vesistöalueella. V. 2000 yhtiön toiminta laajennettiin kattamaan myös puutavaran uiton, vesikuljetuksen ja varastokäsittelyn. Tätä nykyä Perkaus Oy hoitaa puutavaran nippu-uiton Varkaus - Joensuu eteläpuoleisella vesistöalueella.

Perkaus Oy:n omistavat Metsäliitto Osuuskunta, Stora Enso Oyj ja UPM-Kymmene Oyj. Uittoyhtiöt - Järvi-Suomen uittoyhdistys ja Perkaus Oy - toimivat sisaryrityksinä Savonlinnassa yhteisen hankintakonttorin johdon alaisuudessa. Järvi-Suomen uittoyhdistyksellä on toimipaikat myös Kuopiossa, Joensuussa ja Nurmeksessa.



Perkaus Oy:n hinaaja m/s Tarmo Tikankaivannossa.



Nippukuormat lähdössä Tikansalmella. Kuva Pentti Vänskä.

Mitä veneilijän on otettava uitosta huomioon

Hinauslautta on normaalisti 1 000-1 200 nippua (350 – 400 autokuormaa) käsittävä kokonaisuus, jolla voi pituutta olla yli yksi kilometri. Hinaajan ja lautan välillä oleva hinausvaijeri voi olla jopa 300 metriä pitkä. Lautan ohjailu tapahtuu hinaajan vetotehoa ja hinausvaijerin pituutta säätelemällä. Kapeikoissa ja virrassa lautan kulkua tehostetaan linjahinaajan mukana kulkevalla pienemmällä apuhinaajalla lauttaa oikeista kohdin taivuttamalla.

Hinauslautta etenee verkkaisesti vain n. 2 km/h. Lautat kulkevat läpi vuorokauden seitsemän päivää viikossa eli aina, kun sää sallii. Vain kova tuuli estää lauttojen kulun, koska niput voivat tuulella hajota aallokon voimasta.

- Veneilijän tulee kohdatessaan puutavaralautan laskea veneen vauhtia niin paljon, ettei tarpeettomasti synnytä aallokkoa. Aallokko saattaa aiheuttaa yksittäisten pölkkyjen irtoamista nipusta. Lauttoja ei pidä sivuuttaa ”lauttaa hipoen”, vaan jättää välimatkaa lauttaan mahdollisimman paljon.

- Mikäli kaikista varotoimista huolimatta sattuu törmäys irtopuuhun ja vene vaurioituu, aina on syytä tehdä ilmoitus poliisille sekä tehdä kuulustelupöytäkirja. Tällä toimenpiteellä helpotetaan vaurion korvauskäsittelyä.

Lähde: [www: Perkaus Oy Järvi Suomen uittoyhdistys](http://www.PerkausOyJarviSuomenuittoyhdistys)

KIRJALLISUUTTA

Tukkimetsiä ja Höyrylaivoja Vuosista Enso-Gutzeit Oy:n puunhankintaa ja kuljetusta Saimaalla toim. Pekka Lohenkoski

Tutju kylä Saimaan latvavesillä toim. Jukka Kauppinen

Luotsi- ja majakkalaitoksen käsikirja 1905

Joensuun kaupungin historia I toim. Kalevi Ahonen

Saimaan vesistö Höyrylaivaliikenteen 100-vuotishistoria.
Hurma ja Kaukaan muut laivat toim. Esko Pakkanen

Saimaan vesiliikenteen 100-vuotishistoria toim. K.J. Karttunen

Suomen sisävesiväylät: Rakentaminen ja kehitys

Pohjois-Karjalan Uittoyhdistys 1886 -1986 toim. Jari Ropponen

Penttilän saha 1871 - 1971 toim. Terho Könönen

UPM-Kymmene Metsän jättiläinen Rauma-Repolan Metsätaival 1870 – 1990
toim. Antti Tuuri

Kaupantekoa Tohmajärvellä toim. Aira Kuronen

Joroisten Kerisalon Sipilän maisemista Liperin Tikansaareen tukinuittoon
toim. Raimo Virkkunen

Laivanpäälliköitä, lastuumiehiä ja ukkoherroja, Juho Koikkalainen

Teollistuva aikakausi toi vesiliikenteen myötä Liperin ja Rääkkylän rantakylille monipuolista työtä ja osaavia ammattilaisia. Höyry-laivaliikenne oli käänteentekevä muutos. Höyrykone takasi kohtuudella aikataulun mukaiset kuljetukset ja kulkemiset. Kylien asukkaiden matkustus muuttui säännöllisen laivaliikenteen myötä kaupunkimatkoilla joustavaksi ja turvallisiksi.

Yhtä lailla talolliset pääsivät myymään uittoväylän varrelta metsiään pysty- ja hankintakauppoina, jolloin leimikoista korjuun ja mitan jälkeen saatiin puutavaralle sovittu hinta ja tekijälle rahana maksettava palkka.

Kaiken alkulähteenä olivat runsaat metsävarat, joita alettiin hyödyntää tervakauden jälkeisinä aikoina pitkin laajan Saimaan vesirikkaita alueita.

Metsäyhtiöiden puunuiton jatkokuljetusalueet uittoreitin varrella uittokämppineen muodostivat tärkeän työllistävän tekijän kylien asutukselle usean kymmenen vuoden ajan 1900-luvun alusta lähtien.

Uittoväylä ja uiton jatkokuljetus alueellamme yhdessä laivaliikenne-reittien kanssa tuovat lisäarvoa venematkailun ja virkistysalueiden käyttöön kauniinjärviluonnon osa-alueena.

