



Sata vuotta Saimaalla

M/s Puijon aikamoinen laivahistoria

Puijo-laivan täyttäessä tänä vuonna omien tietojemme mukaan sata vuotta, pyysin *Laiiva*-lehden päätoimittajalta mahdollisia tarkempia tietoja laivan historiasta. Ja voi mahdoton mitä postia sainkaan: *Rami Wirrankoski* lähetti ystävällisesti laatimansa historiikin, jossa riitti vuosilukuja, tapahtumia, oheistietoa ja aihetta ihmettelyyn laivan hyvin monivaiheisesta historiasta.

Ajasta ennen laivan "syntymää" 1914 en ollut kuullut lainkaan edes vanhimmilta rannanmiehiltä. Tämän artikkelin lopussa on Ramin lyhennetty historiikki laivasta. Aluksen myöhempiä aikoja koskevat tiedot tulevat piakkoin luettavaksi myös Wikipediaan.

Samalla halusin esitellä muutamin sanoin ja kuvin omaa toimintaympäristöä, toimintaamme ja tuoda esille huolen reittilaivaliikenteen jatkonäkymistä Saimaalla.

Laivaliikennettä Heinäveden reitillä jo reilut sata vuotta

Höyrylaiva **Ilmarisen** valmistuminen Kiteen Puhoksessa 1833, Varkauden Taipaleen kanavan valmistuminen 1840 ja

lopulta Saimaan kanavan avaaminen 1856 mullistivat niin tavaran kuin myös ihmisten liikkumisen vesistöjen pirstomalla Saimaan altaan alueella.

Pian kanavia alkoi syntyä yhä tiiviimpään tahtiin ja vuonna 1906 tuli mahdolliseksi matkustaa laivalla Kuopiosta Heinävedelle ja edelleen Savonlinnaan. Tällöin valmistui Heinäveden Kermakosken kanava, joka avasi yhden Suomen kuuluisimmista laivareiteistä, Heinäveden reitin. Kallaveden- ja Heinäveden reitin viimeisenä kanavana Taivallahden



PUIJO-LAIVA tulossa Kerman sulkukanavaan. Heinävedellä oleva kanava valmistui vuonna 1905.

kanava täyttää tänä vuonna sata vuotta. Varistaipaleen ja Taivallahden kanava mahdollistivat pääsyn Juovedeltä Heinäveden reitille. Vuosisadan alussa isäntien ja kauppiaitten omistamien paikallisten laivayhtiöiden alukset kuljettivat niin ihmisiä, eläimiä kuin tavaraa keskuspaikkojen ja runsaslukuisten laituripaikkojen välillä.

Laivaliikenne oli vuosisadan ensipuoliskolla todella merkittävä liikenne- ja matkustusmuoto kunnes kehittyvä maantie- ja rautatieverkko sivuuttivat sen nopeasti. Tavaraliikenteen osalta laivaliikenne edullisena liikennemuotona jatkui ja voi tänä päivänäkin varsin hyvin.

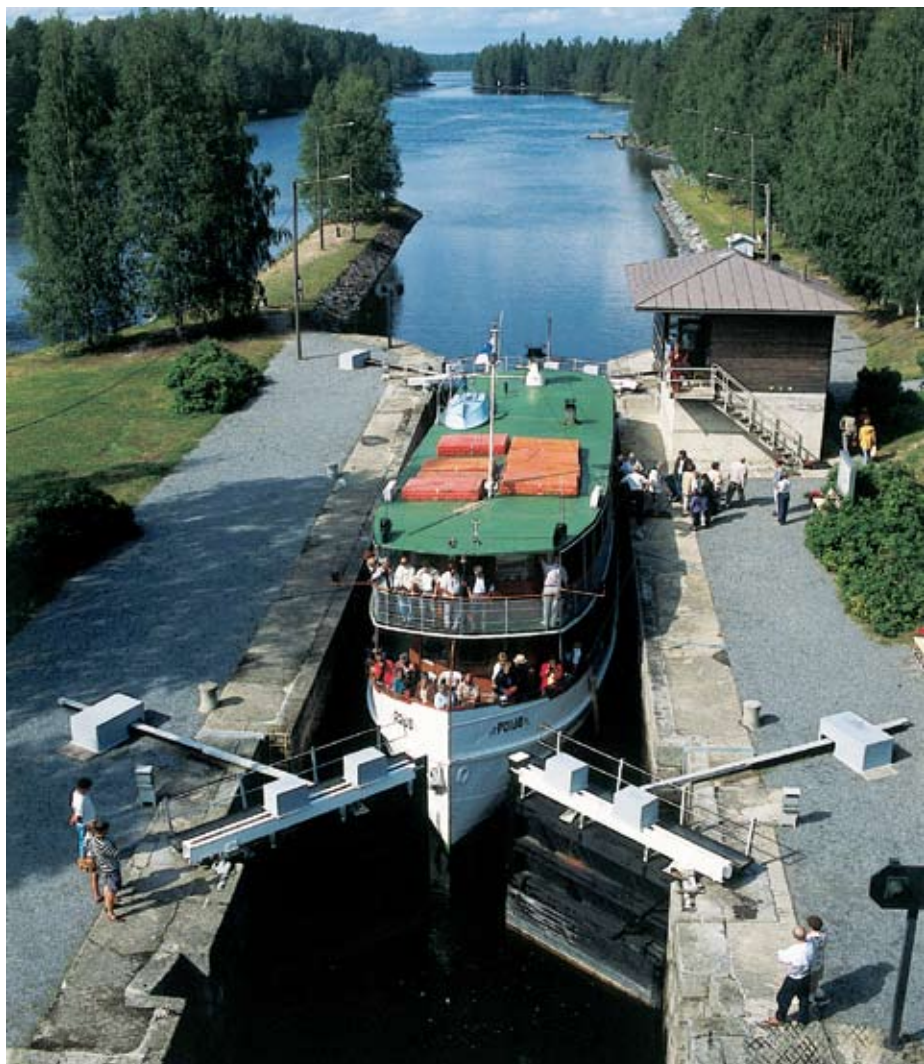
Uusi nousu matkustajaliikenteen osalta alkoi kohta sotien jälkeen. Liikenne muuttui pääasiallisesti loma- ja vapaaajan matkustelun suuntaan. "Saimaan valkokylkien" yhdistäminen kuntien omistaman Saimaan Laivamatkat Oy:n lipun alle toi merkittävän parikymmentä vuotta jatkuneen risteilybuumin Saimaalle. Laivasto käsitti kymmenisen alusta, jotka yhtiön päädyttyä konkurssiin 1981, myytiin huutokaupalla eri puolille Saimaata – yksi aikakausi matkustajalaivaliikenteestä Saimaalla oli päättynyt.

Seuraavan neljännesvuosisadan matkustajalaivaliikenne Saimaalla on hakenut muotoaan ja päätynyt lopulta rantakaupungeissa paikallisristeilyjen tuottamiseen; lyhyet maisema- ja ruokaristeilyt sekä erilaiset ryhmien tilausristeilyt muodostavat pääosan risteilytarjonnasta.

Muutamien varustamoiden harjoittama kaupunkien välinen säännöllinen



PUIJON REITTI on kappale kauneinta Suomea!



KARVION KANAVA on Heinäveden Karvion kylässä oleva vuosina 1895–1896 rakennettu yksisuulkuinen 300-metrinen kanava. Vieressä on suosittu kalastuspaikka, Karvionkoski.

reittiliikenne saavutti parhaimmillaan vain muutaman prosentin koko Saimaan alueen laivamatkustajavolyymista. Vuosien mittaan säännöllisen reittiliikenteen harjoittajia on ollut useita, mutta toiminta ei ole joko käynnistynyt kunnolla tai on pikkuhiljaa hiipunut. Laivoista reittiliikennettä harjoittavat Saimaan kanavaliikenteen lisäksi vielä tämän kesän ajan **Brahe**-laiva risteilemällä joitakin kertoja Lappeenranta–Savonlinna-reitillä sekä Puijo-laiva toistaiseksi Kuopion ja Savonlinnan välillä Heinäveden reitillä. Myös Puijo-laivan reittiliikennöintiä koskevat päätökset ulottuvat vain kuluvaan vuoteen.

Puijo-laiva Heinäveden reitillä – vielä ehtii mukaan

Puijo-laivan osalta tuleva purjehduskausi on jo 22. perättäinen liikennekesä Heinäveden reitillä. Omistajavarustamot ovat vuosien varrella vaihtuneet muutamaankertaan ja 1.5.2007 lähtien toimintaa har-

joittaa Saimaan Laivamatkat Oy. Varustamo on rekisteröinyt toiminimekseen vanhan perinteikkään laivayhtiön nimen ja sitoutunut toistaiseksi nimenomaiseen liikennöintiin Heinäveden kanavareitillä.

Kuopion ja Savonlinnan välinen vesimatka on 175 kilometriä pitkä eli nykyään siis sisävesien pisin laivareitti. Purjehduskausi lähtösatamasta tulosatamaan on 10,5 tuntia noin 10 solmun nopeudella. Matkan puoliväli sattuu melko tarkasti Kerman kanavalle Heinävedellä. Edestakainen matka ajetaan viikoittain kolmeen kertaan ja sunnuntaipäivä huilataan Savonlinnan satamassa. Lähtöaika on aamuisin kello 9.00 ja määräsatamassa ollaan kello 19.30. Vuotuinen risteilijämäärä vaihtelee 3000–4000 henkilön välillä.

Huikkeitten maisemien lisäksi voi laivan ravintolassa, maisemasalongissa, päivähyteissä tai aurinkokannella nauttia niin ruoka- kuin juomaelämyksistä ja leppoisasta tunnelmasta. Oman ohjelmanumeronsa ja mielenkiintonsa tuovat nuo

edellä mainitut vuosisadan vaihteen sul-
kukanavat (Karvio, Kerma, Vihovuonne
ja Pilppa) sekä avokanavat (Kortekannas,
Vääräkoski ja Oravi). Historian lehdet ha-
visevat myös halki kansallismaisemien
kulkevan reitin monissa muissa sivuu-
tuskohteissa kuten Koukunpolvessa, *Aino
Aktén* huvilan maisemissa jne. Valamon
ja Lintulan luostareilla on merkittävä
rooli risteilyjen tutustumiskohteina.

Alku- ja päätesatamien välisten ristei-
lyjen lisäksi päätuotteita ovat päivittäiset
lounas- tai päivällisristeilyt Kuopiosta ja Sa-
vonlinnasta siten, että toinen suunta Kerman
kanavalle/kanavalta tehdään linja-autolla.
Laiturien ja kanavien väliset pienristeilyt
Heinävedellä ovat hyvin suosittuja vuosittai-
sia "must"-tapahtumia niin alueen mökkiläi-
sen kuin vakituisenkin väestön piirissä.

Jatkuuko reittiliikenne – mahdollistaa- ko uusi Saimaan alueen matkailu- strategia jopa liikenteen kasvun?

Yksi suurimmista koko itäisen Suomen
kehitys- ja kasvuodotuksista kohdistuu
matkailuun ja kaikkeen siihen liittyvään
ja sitä palvelemaan toimintaan. Saimaan
altaan alueen matkailuorganisaatioiden,
julkisten ja yksityisten toimijoitten tavoit-
teena onkin juuri nyt ns. Saimaa-brändin
rakentaminen. Puuttumatta päättäjien
näkemyksiin "Saimaa"-käsitteen alueel-
lisista tai brändiin soveltuvien matkailu-
tuotteiden rajauksista, pidän laivaliiken-
nettä lähes oleellisimpana osana brändin
mielikuva- ja tuotesisältöä. Laivaliiken-
teen osa-alueena säännöllinen reittiliik-
kenne on erityisen tärkeä, olkoon ristei-
lymatka lyhyt tai pitkä tai risteilyn kesto
tunteja tai vaikka viikko. Kerran keskey-
tetyt toiminnan uudelleen käynnistämisen
kynnys on hyvin, hyvin korkealla.

Tällä kaikella edellä kerrotulla pyrin
tuomaan esille reittiliikenteen "katkolla"
olevan nykytilan. Syynä eivät ole välttä-
mättä taloudelliset seikat. Mutta samalla
kuitenkin uskon, että Saimaalla, lyhyen ke-
sämatkailusesongin alueella, sekä perinteis-
ten että uusien markkinointi-, tuotekehitys-,
yhteistyö- ja toimintamallien avulla alan lii-
ketoiminnalla on vielä hyvät ajat edessä.

Toivon, että reittiliikenne saisi uutta
potkua vaikkapa uusien yrittäjien, pien-
varustamojen yhdistymisen tai kasvami-
sen, matkailualan ympärivuotisten- tai
monialayritysten toimesta ja vielä melko
pikaisesti.

Markkinapotentiaalia Saimaalla riit-
tää – tervetuloa uusi tai uusiutuva Sai-
maan Sinisen nauhan laivasto!

TEKSTI JA KUVAT **JORMA VÄNTTINEN**
TOIMITUSJOHTAJA
SAIMAAN LAIVAMATKAT OY

M/s Puijon neljä elämää

SLHY



PARRULASTISSA SEILATTIIN... Kuramyly eli teräsrunkoinen höyrylotja Anna on tuonut Savon-
linnaan lankkulastin. Taustalla lastiaan purkaa puurunkoinen tervahöyry.

ENSIMMÄINEN ELÄMÄ. Laivan tilasi Jo-
roisista A. *Krankin* omistamalta Lehtoniemi-
men konepajalta (rak. nro 46) Pietarin rau-
talankatehdas Oy:n Karttulan Rautatehdas.
Alus vietiin osina Sourun ruukille, missä se
koottiin ja käytettiin lastialuksena ja hinaa-
jana nimellä **Sorsa**. Aluksen mitat olivat
20,7 x 6,1 x 1,7 metriä ja yksisylinterisen
höyrykoneen teho oli kahdeksan nimellistä
hevosvoimaa.

Kauppaneuvos *Isak Löf* osti 1. syyskuuta
1900 Sourun ruukin kalustoiheen. Sorsan
lisäksi hän sai höyrylaivat **Lintu** ja **Gustaf
Moeting** ja rautalotjan **Argus**. Kahdeksan
vuotta myöhemmin Sorsa kuljetettiin Iisve-
deltä Kallavedelle. Vielä samana syksynä,
16.9.1908 alus ajoi kivelle Muurutkosken
luona ja upposi kanttaan myöten. Laiva oli
tulossa paperilastissa Juankosken tehtailta
Kuopioon. Aluksen pelastustyöt annettiin
Lehtoniemen konepajan tehtäväksi.

TOINEN ELÄMÄ. Lehtoniemen konepaja,
virallisesti tuolloisella nimeltään Tehtaas
Lehtoniemi & Taipale Fabriker, uusi laivan
perusteellisesti. Sen runkoa pidennettiin ja
siihen laitettiin uusi höyrykone ja -kattila.
Näin laivan mitoiksi tuli 27,95 x 6,24 x 1,7
metriä ja bruttovetoisuudeksi 94,47 rekiste-
ritonnia. Löfin vaimon mukaan **Anna**-nimen
saaneen aluksen omistajiksi merkittiin nyt
Isak Löfin lisäksi *Adam Nuutinen* ja kiuruve-
tinen *Matti Pietikäinen*. Isak Löf lunasti mui-
den osuudet 6.7.1911.

Kun Isak Löf 29.12.1911 kuoli 57-
vuotiaana, siirtyi aluksen omistus hänen
leskelleen (os. Turunen) ja tyttärelle sekä
ottotyttärelle. Hyvin pian kauppaneuvoksen
kuoleman jälkeen perilliset perustivat Isak
Löf Osakeyhtiön, jolle kaikki omaisuus siir-
rettiin.

Alus oli 19.6.1913 jälleen tulossa Juan-
tehtaalta paperimassalastissa Kuopioon,

BENGT SJÖSTRÖM



RIISUTUT. Heinon ajot on ajettu ja alus laitettu makaamaan Savonlinnan Laitaatsillassa yhdessä
muiden lastialusten ja höyryhinaajien kanssa. Kuva on otettu 26. heinäkuuta 1968.



MUUTOS MOOTTORIMATKUSTAJALAIVAKSI on alkanut Laitaatsillassa. Aluksi risteilyjä Kuopiosta tehtiin tämänäköisellä Heinolla.

RAMI WIRANKOSKI



LISÄÄ KAPASITEETTIA on rakennettu pääkannelle. Yläkannella on vielä vain ohjaamo ja pieni hytti. Kuvassa alus on Kuopiossa 6. heinäkuuta 1977.

RAMI WIRANKOSKI



LAIVAN YLÄKANSI on katettu ja hyttejä rakennettu lisää. Nimikin on muuttunut Puijoksi. Laiva tulossa Heinäveden kirkonkylän laituriin 20. heinäkuuta 2002.

kun sen lasti syttyi tuleen. Saastamoisen **Haapaniemi** hinasi palavan aluksen Vasikkasaaren rantaan, jossa palo saatiin sammuttamaan. Alus tuhoutui lähes täysin ja hylky luovutettiin Vakuutusyhtiö "Salamanderille" Kuopioon.

KOLMAS ELÄMÄ. Salamander myi hyllyn 30.7.1913 huutokaupalla Adam Nuutiselle Kiuruvedelle 900 markalla. Nuutinen hinautti laivan Maaningalle Pihtisalmen telakalle, missä Pihtisalmen sahan koneenhoitaja *J. Halmetoja* apureineen kunnosti aluksen seuraavan talven aikana. Laivaan asennet-

tiin myös uusi 40 indikoidun hevosvoiman höyrykone ja Kotkan konepajalla rakennettu uusi höyrykattila. Uudessa mittauksessa saatiin tulokseksi: 28,3/27,93 x 6,35 x 1,8 metriä ja bruttotilavuudeksi 81,33 rekisteritonnia.

Kiuruveteläinen monitoimimies Matti Pietikäinen osti Annan itselleen 14.10.1915 ja myi sen 4.5.1920 Ab W. Gutzeit & Co:lle Savonlinnaan. Gutzeit osteli tuolloin lukuisia muitakin höyrylotjia ja kuramyllyjä. Seuraavan vuoden keväällä Kauppa- ja teollisuusministeriö antoi luvan muuttaa aluksen nimeksi **Heino**.

Ostettuaan jääskeläisen Enso Träsliperi-yhtiön, muutettiin Gutzeitin nimi 1927 Enso-Gutzeit Oy:ksi. Vuonna 1932 alusta uusittiin jälleen, tällä kertaa Lypsniemen Konepajalla, joka myös laittoi siihen uuden, valmistamansa höyrykattilan.

Sotien jälkeen alus oli vielä melko pitkään liikenteessä Saimaalla, kunnes 1964 laitettiin pysyvästi makaamaan Laitaatsiltaan.

NELJÄS ELÄMÄ. Maattuaan lähes kymmenen vuotta, aluksen osti helsinkiläinen autokauppias *Rolf Waldemar Stellberg*, joka aloitteli risteilybisnestä Saimaalla. Hän kunnostutti Heinon Laitaatsillassa ja asennutti siihen 220-kilowattisen dieselmoottorin. Heino katsastettiin nyt 150 matkustajalle. Hyttipaikkoja alukseen tuli 52.

Laivan omistajaksi tuli 7.3.1977 Stellbergin perustama Roll-Laivat Oy Kuopiosta. Pikku hiljaa askeettisen näköistä alusta rakennettiin lisää niin, että sen pääkannelle tehtiin matkustajasalonki ja yläkannelle lisää mm. hyttitilaa.

Toukokuussa 1977 suoritettu mittaus antoi tuloksen 27,93 x 6,35 x 2,02 metriä ja 129,34 br-tonnia. Vuonna 1987 saadun uuden mittakirjan mukaan bruttovetoisuus oli 185 rekisteritonnia.

Kesällä 1986 Hupelin keisarinakin tunnettu Rolf "Rolle" Stellberg kuoli yllättäen vain 48-vuotiaana. Matkustajaliikennettä jatkettiin Kuopiosta, mutta idearikkaan toimitusjohtajan poismenon jälkeen toiminta hiipui pikku hiljaa ja tuotti tappiota.

Stellbergin veljen, *Raoul Stellbergin* yhtiö, Rall-Autot Oy osti Heinon muiden Rolf Stellbergin alusten kera 16.11.1990, mutta teki konkurssin jo seuraavana keväänä. Laivojen operointia jatkoi vuosina 1990-91 *Timo Hakkaraisen* perustama Roll Line Oy, joka vuokrasi laivat konkurssipesältä. Se osti myös Heinon, mutta tämäkin yhtiö teki konkurssin ja näin ollen kesällä 1992 ei laivoilla ajettu ollenkaan.

Turvatakseen risteilyliikenteen jatkumisen perustettiin *Seppo Myyräläisen* johdolla 5.5.1993 Kuopion Roll Risteilyt Oy -niminen yhtiö. Yhtiö osti kaikki konkurssipesän laivat (Heino, Kallavesi, Lokki, Kuopio ja Ukko). Heinon nimi muutettiin samassa yhteydessä **Puijoksi, Kallavesi, Lokki ja Kuopio** myytiin jo 2000-luvun alussa.

Vuonna 2007 Kuopion Roll Risteilyt Oy myi jäljellä olleen Ukko-laivan ja toiminimensä aputoiminimeksi perustetulle Lakeland Lines Oy:lle Kuopioon ja Puijo-laivan Jorma Vänttisen uudelleen synnyttämälle Saimaan Laivamatkat Oy:lle Savonlinnaan.

Vuodesta 1993 lähtien Puijo-laiva on jatkanut keskeytyksettä risteilyjään tunnetulla Heinäveden reitillä Savonlinnan ja Kuopion välillä.

RAMI WIRANKOSKI

LAIVA 2/2014 :: 49