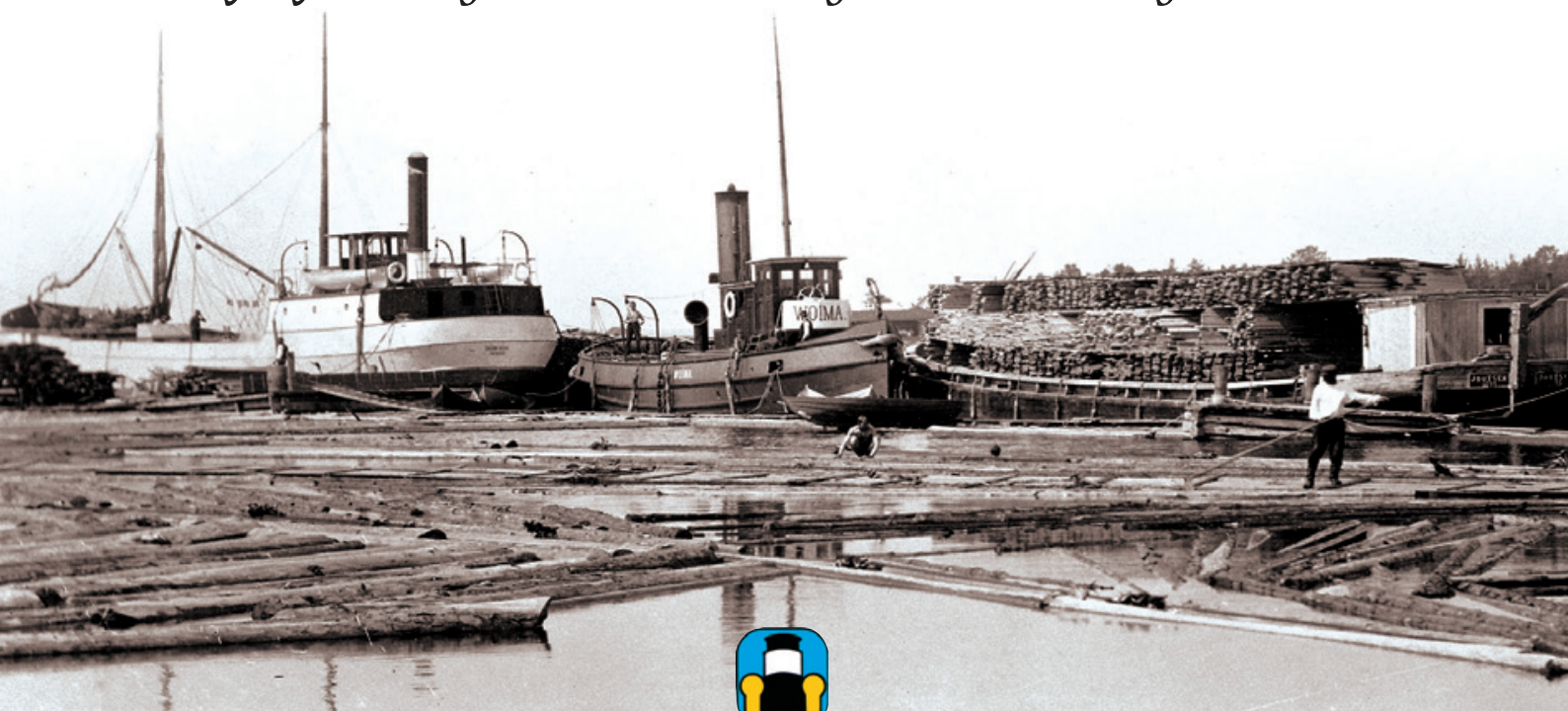


A black and white photograph of a two-deck steamship named 'ORVIESII' docked at a wooden pier. Several people are visible on the deck and on the pier. A bicycle is parked on the right side of the pier.

Ilmarisen perilliset

Höyrylaivoja Joensuun ja likiseutujen vesillä



Suomen Hörypursiseura ry

Ilmarisen perilliset

Höyrylaivoja Joensuun ja likiseutujen vesillä

Aluksi	2
Joensuu lähtevien laivojen kaupunkina	3
Liikenne etelään	5
<i>Georg Robert ja Puhos</i>	7
<i>Ratashinaaja Sovinto</i>	9
Ensimmäinen ”iso laiva”, <i>Joensuu</i>	10
Lisää laivoja	12
Joensuun puukuunarit	15
"Tapausten muistokirja"	16
1870-luku	21
1880-luku	34
1890-luku	49
1900-luvun ensi kymmen	63
1910-luku	79
1920-luku	96
Matkustajaliike alkaa hiipua	109
Lopun alkua	113
Liikenne pohjoiseen	114
Pielisjoki kanavoidaan	114
Kanavan avaisjuhlat	116
<i>Pielinen Pieliselle</i>	117
Lisää laivoja Pieliselle	122
<i>Pielisen haverista isompi juttu</i>	124
<i>Kullervo kolmanneksi</i>	127
Liikennettä lisää	130
<i>Seura ja kaksi hinaajaa Pieliselle</i>	132
<i>Ilmari, Juuka ja Salmi</i>	134
<i>Nurmes ja Täljsten</i>	139
<i>Koli, Lieksa ja Tapio</i>	142
Lisää havereita	146
Kolin liikenne	148
Koistinen Nurmeksesta	150
Itsenäisessä Suomessa	152
1930-luvulta loppua kohden	156
Joensuun paikallisliikenne	157
Joensuusta etelään	157
Pielisjoen liikenne	162
Höytiäinen	168
Höytiäisen laskeminen	168
Laivaliikenne alkaa	169
Toinen <i>Höytiäinen</i> ja <i>Telkkä</i>	172
Uitto ja rahtiliikenne	174
Ilomantsin laivoja	177
Möhkön laivat	177
Koitaen uittoalukset	179
Uittajien laivoja	181
Pielisjoen uitto	181
Nord-Saima Rederibolag	182
Pielisen hinaukset	183
Sodan jälkeen	184
Joensuusta etelään	185
Joensuun viimeiset höyrylaivat	189
Pohjois-Karjalan höyrylaivat	190
Lähteitä	195
Alushakemisto	197

Aluksi

Maamme ensimmäinen höyrylaiva *Ilmarinen* oli aikanaan tuttu kulkija niin tekoseutunsa Puhoksen vesillä kuin myös Pielisjoen suulla. Joensuun kaupunkiin saatiin ensimmäinen ”oma” höyrylaiva vuonna 1857, se oli ratashinaaja *Georg Robert*. Viimeiseksi Joensuun höyryalukseksi jäi – ainakin toistaiseksi – matkustajahöyry *Taimi III* (nykyinen *Punkaharju* Savonlinnassa), joka kulki vielä kesän 1999 risteilyliikenteessä Joensuun eteläisillä vesillä. Näiden laivojen väliin mahtuu noin 180 muuta höyryalusta (varmaan enemmänkin), jotka olivat pohjoiskarjalaisomistuksessa ja myös kulusa näillä vesillä.

Suomen Höyrypursiseuran perinteinen Saimaan kesäregatta järjestettiin vuonna 2019 Joensuussa. Regataan muistoksi päätettiin tuottaa julkaisu, jossa kerrotaan Joensuun sekä likivesien höyrylaivojen historiasta. Laivoja ja niihin liittyviä tapahtumia löytyi odotuksia enemmän ja niin runsaasti, että käsikirjoituksesta jouduttiin tekemään myös suppeampi versio. Se julkaistiin 72-sivuisena vihkosena regatan yhteydessä.

Julkaisujen tuottamisesta on vastannut Laukansaaren Raittiusseura, joka on tavallaan Höyrypursiseuran tytärjärjestö. Raittiusseura perustettiin runsaat viisi vuotta sitten ja sen tarkoituksena on yleisen raittiusaatteen vaalimisen lisäksi kerätä varoja Höyrypursiseuran Laukansaaren tukikohdan peruskorjauksiin.

Joensuun ja likiseutujen vedet on epämääräinen käsite, mutta olemme rajanneet sen käsittämään Pohjois-Karjalan maakunnan ilman Kesälahtea, Outokumpua ja Värtsilää.

Kirjoitus perustuu suurelta osin aiemmin julkaistuun. Paljoakaan uutta ”tutkimusta” ei tämän eteen ole ehditty tekemään. Lähteinä käytetään viranomais- ja yhtiöarkistojen ohella paikallis- ja yhtiöhistorioita, alan kirjallisuutta sekä ennen kaikkea sanomalehtiä, joissa on julkaistu kosolti laivoja koskevia uutisia. Olemme tietoisia lehtitietoihin liittyvästä ”totuusriskistä”, mutta sitä on toki muussakin lähdemateriaalissa. Ilman sanomalehtiä monen laivan kulkemiset olisivat jääneet niukoiksi ja muutama laiva olisi jäänyt kokonaan pois laivaluettelostamme. Mukana on paljon suoria lainauksia aikalaistunnelman luomiseksi.

Tarkastelu päättyy paljolti vuoteen 1929, mihin saakka Kansalliskirjaston tarjoamat digitoidut sanomalehdet ja muu painettu aineisto ovat vapaasti käytettävissä. Senkin jälkeistä aineistoa on digitoitu, mutta se on hyvin rajoitetusti käytettävissä. Näin siitäkkin huolimatta, että kaikki sitä vuotta myöhemmät paperilehdet ja niistä kuvatut mikrofilmit ovat kaikille täysin vapaita. Vuodesta 1930 alkavaa ajanjaksoa käsitellään hieman rajoitetummin lähinnä muun lähdemateriaalin avulla. Onneksi Joensuun höyrylaivaliikenteen kultakausi mahtuu aikaan ennen 1930-lukua. Vaikka olemme yrittäneet parhaamme, virheiltäkään ei varmasti ole välttytty.

Tämäkin julkaisu on tehty yhteistyönä, ja siksi kiitokset ovat enemmän kuin paikallaan. Ensiksi kiitän Lauri Pakkasta, joka on Laukansaaren Raittiusseuran puheenjohtajana toiminut julkaisujen toimitustyön operatiivisena johtajana, sekä Pekka Ikosta, joka on uupumatta tarjonnut apuaan paikallisena toimijana ja asiantuntijana Joensuussa.

Erityiskiitokset Jussi Kiviselle ja Rami Wirrankoskelle! Ilman heidän valtaisa tietopankkia laivaluettelomme olisi jäänyt lyhyemmäksi ja ennen kaikkea tiedoiltaan perin aukkoiseksi. Jussi on lisäksi toiminut – perinteiseen tapaan – tekstini ansiokkaana kielenhuoltajana.

Apua ovat antaneet myös laivahistoriatietäjät Antti Aho ja Martti Myllylä. Tapa Lallukka on kahlannut läpi tämän pitemmän tekstiversion ja poiminut pahimmat lyöntivirheet ja muut eriskummallisuudet. Kiitokset!

Ristiinan Someenjärvellä kesäkuussa 2019

Esko Pakkanen

Joensuu lähtevien laivojen kaupunkina

”Jo ammoisista ajoista on Pielisen suu ollut Pohjois-Karjalan tärkeimpiä asutusseutuja ja liikekeskuksia, ja ikivanha kauppatie on vienyt tästä ohitse idästä länteen. Mutta vasta vuonna 1848 myönsi hallitus Joensuulle kaupungin oikeudet, tehden siitä siten koko tämän laajan ja metsärikkaan alueen taloudellisen keskipisteen. Uusi kaupunki kehittyi kehittymistään jo alusta pitäen ja Joensuusta tuli ennen pitkää vilkas kauppakaupunki, joka syrjäisestä asemastaan huolimatta pääsi suoranaiseen liikeyhteyteen ei ainoastaan maamme muiden liikekeskusten, vaan myöskin ulkomaisten, jopa kaukaistenkin satamakaupunkien kanssa.” Näin aloitti tohtori R. Öller vuoden 1929 kirjoituksensa ”Joensuu lähtevien laivojen kaupunkina 1860- ja 1870-luvuilla”. Liperin pitäjään kuuluneesta Pielisensuun kylästä Pielisjoen suulla tuli Joensuun kaupunki vuonna 1848, 10 vuotta kestäneen ”hakuprosessin” jälkeen. Kansanrunoilija Antti Puhakka sepitti uuden kaupungin kunniaksi juhlarunon, joka julkaistiin ”Maamiehen Ystävässä” keväällä 1849. ”Pielisjoen kaupungista” alkoi näin:

Jo on kauan Karjalassa,
Pitkä aika Pielisjoella
Kaivattuna kaupunkita
Kaluvirran kainalohon,
Siihen valtavanhempamme,
Entiset esi-isämme
Puotiloita puuhannunna,
Sievän latsin laittanunna,
Jossa kaikki kaupпамiehet,
Taitavat talonisännät
Kaluahan kaupittihin,
Ostettiin, vaihettiin.

Vesistöstä ja vesiliikenteestä Puhakka riimitteli:

Virta vierövi sivulla,
Mutkillä joki mukava,
Kesät aina ammentavi
Päästä pitkän Pielisjärven,
Kerran puuta, toisen muuta
Syötäväksi, myötäväksi;
Siinä on pyörre paatiloillen,
Haloillen hyvä hamina,
Lautoillen lahelmat tyynet,
Kaunis ranta kaljotoillen;
Ei kivi kuvetta kaiva,
Kari laittoa kaverra,
Louhi pohjoa pureksi,
Luoto reikeä repäse,
Tuuli purta tuuvittele,
Vihuri venettä visko,
Lainne laivoa ajele,
Alto työntelevä alusta;
Siihen ei idästä inku,
Eikä puske pohjoisesta,
Myrsky löyhyä luotehesta,
Länneistä vihuri viskoi,
Vähän suikkavi suvesta,
Kupehelta Kukkosaaren;
Siitä voipi voita viiä
Sekä lauttoja rahata.
Aluksilla aikalailla
Kautta Viipurin kanavan;
Sieltä tänne tullessahan
Tuua vehnejä virosta,
Ruista Riigan kaupungista,
Suolat Saksan salmeksilta.

Viipurin kanavalla tarkoitettiin rakenteilla olevaa Saimaan kanavaa. Puhakka ei viitannut millään tapaa *Ilmariseen* eikä sen seuraajiin, mutta niitäkin nähtiin pian nuoren kaupungin lähivesillä ja satamassa. Sillä kuten Öller kirjoittaa, Joensuusta kehittyi seuraavien vuosikymmenten aikana merkittävä laivaliikenteen ja laivanvarustuksen keskus, jossa oli parhaimmillaan yli 20 höyryalusta, melkoinen joukko purjealuksia, muutamat niistä ihan valtameriliikenteessä sekä kymmenittäin lotjia. Vuonna 1879 valmistunut Pielisjoen kanavoiminen lisäsi Joensuun laivaliikettä entisestään.

”Lähtevien laivojen kaupunki” on kuitenkin hieman epätasallinen ilmaus: kyllä Joensuuhun myös tuli laivoja – lähes yhtä paljon kuin lähtikin.

Laivaliikettä tarvittiin tuomaan ja viemään tavaraa sekä kuljettamaan matkustajia. Joensuun tärkeimmät vientitavarat olivat alkuun runossa mainitut voi sekä sahatuotteet. Joensuusta kehittyikin 1870-luvulta alkaen merkittävä sahakaupunki. Utrassa, vajaat 10 kilometriä ylävirtaan, mutta Kontiolahden puolella, oli kaksi vesisahaa, ja ensimmäinen höyrysaha saatiin kaupunkiin – samalla koko Itä-Suomeen – vuonna 1861, jolloin muuan pietarilainen yhtiö rakensi ison höyrysahan jokisuulle Hasanniemeen. Saha sai huomattavan osan tukeistaan Venäjältä. Sahan omistus vaihtui ja sahaa myös vuokrattiin. Paikallinen kauppias Gustaf Cederberg vuokrasi sahan vuonna 1870, mutta rakensi jo seuraavana vuonna yhdessä kauppias Petter Parviaisen kanssa oman Penttilän höyrysahan Pielisjoen itärannalle, puolisen kilometriä jokisuulta. Hasanniemessä ei sahattu enää vuoden 1875 jälkeen.

Penttilän tuotantoa täydentämään perustettiin Karsikon höyrysaha kolme kilometriä Penttilästä ylävirtaan vuonna 1877. Pari vuotta tämän jälkeen Parviainen luopui sahaosuuksistaan. Vuonna 1904 Gustaf Cederberg & Co rakensi kolmannen Pekkalan sahan vähän Karsikosta Penttilään päin. Sahojen yhteenlaskettu tuotanto nousi yli 15 000 standartin ja huippuvuonna 1914 sahoilla sahattiin 0,8 milj. tukkia. Yhtiö myös vuokrasi eräistä piensahoja. Sotavuodet katkaisivat yhtiön menestyksen: Pekkalan ja Karsikon sahat purettiin ja Penttilän uusittu suursaha myytiin lappeelaiselle Kaukas-yhtiölle vuonna 1920. Tämä ei kuitenkaan pyörittänyt sahaa kuin neljä vuotta: vuonna 1924 Penttilän saha myytiin uudelle sahayritykselle, Repola Wood Ltd. Sen myöhemmistä vaiheista kerrotaan tuonnempana.

Kaupunkiin tuli myös vaneritehdas vuonna 1918. Itä-Suomen Faneeritehdas Oy:n nimellä perustettu yhtiö siirtyi viisi vuotta myöhemmin Oy Wilh. Schaumanin omistukseen. Lisäksi Pielisjoen ja Pielisen rannoille tuli sahoja ja muutakin metsäteollisuutta, mm. Kaltimon Puuhiomo Osakeyhtiö 1897, Aktiebolaget Pankakosken puuhiomo 1903 sekä Enso-Gutzeitin Uimaharjun sellutehdas vuonna 1967.

Kaikki nämä, ehkä viime mainittua lukuun ottamatta, tarvitsivat alkuun vesiteitä niin raaka-aineittensa kuin myös tuotteittensa kuljetukseen. Maanteitä ei juuri ollut eikä niitä myöten olisi ollut järkevää kuljettaa raskaita bulkkituotteita. Rautatie valmistui Joensuuhun 1894, Lieksaan 1910 ja Nurmekseen 1911. Se näkyi laivojen matkustajamäärissä, mutta ei niin paljoa rahtiliikenteessä, koska laivarahdit säilyivät lähes poikkeuksetta rautatietä halvempina. Luonnollisesti vesitien osavuotisuus pakotti aikaa myöten käyttämään myös rautatie- ja myöhemmin maantiekuljetuksia. Matkustajaliikenteen vähentyminen kompensoitui osittain pikkuhiljaa kasvavalla matkailulla. Se ei kuitenkaan riittänyt, ja vaikka matkustajalaivoille alettiin myöntää pieniä valtion avustuksia 1950-luvulta alkaen, sekään ei auttanut.

Uitto oli oma lajinsa vesiliikennettä. Sekin oli Pohjois-Karjalassa laajamittaista. Vaikka Pielisjoki sivuhaaroineen toi tukit ”ilmaiseksi” jokivarren sahoille, myös laivoja tarvittiin korvaamaan hidasta ja työlästä tukkilauttojen ponttuukuljetusta järvillä. Uittoalusten tarve kasvoi sitä mukaa, mitä enemmän maakunnassa hankitusta puutavarasta ryhdyttiin kuljettamaan eteläisen Saimaan tehdaslaitoksille. Pielisjoessa uitettiin puuta enimmillään 1970-luvulla yli 2 milj. m³; siitä yli kaksi kolmasosaa meni muuanne kuin maakunnan metsäteollisuudelle. Myös valtaosa Joensuun eteläpuolisten seutujen uittoon laitetusta puutavarasta hinattiin etelään. – Pielisen ja Joensuun vesillä uitetaan puuta edelleen, tosin melko vaatimattomia määriä.

Laivoja tarvittiin siis Joensuun ja maakunnan vesillä. T. Könönen kuvailee ”Joensuun historiassaan” laivaliikenteen vuosittaista alkamista kaupungissa: ”Jäidenlähtö Pyhäselästä ja ensimmäisten alusten laskeminen kaupungin satamaan oli aina merkkitapaus, jota kevätkorva ikävällä odotettiin ja josta kesänalku varsinaisesti laskettiin. Kerkeimmät riensivät jo kauaksi järvelle komeasti liputettuja tulokkaita vastaan. Laivalaiturit ja rantapuistot kuhisivat mustanaan väkeä näkemässä omin silmin,

että ne todellakin ovat siinä nyt taas siinä kotirannassa meidän kesävieraamme. Tuossa runollisessa kaipauksessa oli kuitenkin selkärankana arkipäiväiset elämänhuolet. Kevään pitkään kolisivat aina hinkalot tyhjinä, ja kun jauhot, suolat, kahvit ja sokerit alkoivat olla loppuun myytyinä, nousivat ne huimasti hinnassa. Laivaliikkeen alkaminen tuli sitten kuin suonenisku auttamaan elintarpeiden menekkiä säännölliseen juoksuunsa.”

Aikaisin Pyhäselän vapautuminen tapahtui 29.4.1890, myöhäisin 17.6.1867. Keskimäärin jäät lähtivät toukokuun 20.-22. päivä. Pyhäselkä aukeni yleensä puolitoista - kaksi viikkoa Pielisjokea myöhemmin. Liikenne pyrittiin aloittamaan niin aikaisin kuin mahdollista, ja jättien seassa se usein lopetettiin. Sopii tietysti kysyä, miten järkevää oli voittaa päivä pari ja ottaa riski alusten mahdollisesti kärsimistä vaurioista jäässä kuljettaessa. Mutta ilmeisesti jäät muodostivat ”vastustamattoman” haasteen laivaliikkeen harjoittajille etenkin keväisin.

Joensuun laivaliikkeen alku oli vauhdikas, ja jo 1870-luvulla kaupunki oli niin laivaluvulla kuin etenkin tonnistomäärällä mitattuna Saimaan ensimmäinen. Se koski myös höyrylaivoja, vaikka kaupungissa oli paljon enemmän purjealuksia, isojakin. ”Tapio” julkaisi huhtikuussa 1874 yhteenvedon Kuopion läänin teollisuus- eli ”keinollisuus”laitoksista. Sen mukaan Pohjois-Karjalan puolella olivat Wärtsilän, Möhkön ja Pankakosken rautaruukit tai masuunit, kaksi höyrysahaa Joensuussa, kaksi vesisahaa Utrassa, vesisahat Puhoksessa ja Siikakoskella, kaksi polttimoa ja yksi olut tehdas Joensuussa, olut tehdas Wärtsilässä ja olut tehdas rakenteilla Nurmeksessa. Utraan oltiin perustamassa lasitehdasta. Lisäksi mainittiin, että ”Saimaalla ja sen kanssa yhdessä olevilla vesillä kulkee noin kuusikymmentä höyrylaivaa.”

Niistä 10 piti kotipaikkanaan Joensuuta. Siitä eteenpäin vuosisadan alkuun saakka Joensuu kilpaili Kuopion kanssa menestyksekkäästi laivanvarustuksen ykkössijasta. Se koski lähinnä pitkänmatkan, Viipurin ja Pietarin, rahtiliikennettä. Sen sijaan matkustajaliikenteessä etenkin Kuopio kuin myös Savonlinna ja Lappeenranta olivat Joensuuta edellä. Lähtihän Kuopion satamasta 1890-luvulla päivittäin viitisentoista matkustajalaivaa, Joensuusta 6-7. Toki viikottaisia lähtöjä oli kaksi kertaa enemmän. Maantiede selitti tämän eron.

Joensuun laivaliike alkoi hiipua 1910-luvulla. Pitkänmatkan liikenne loppui kokonaan, myös matkustajaliikenne väheni ja samoin rahtiliikenne. 1930-luvulle tultaessa enää kolme matkustajalaivaa nähtiin säännöllisesti vierailevan kaupungin satamassa: Liperiin ja Puhokseen kulkeva *Punkaharju* sekä Savonlinnan reitin *Orivesi*-laivat, joista toinen jatkoi 1960-luvulle saakka. Kaikki kolme olivat savonlinnalaisen Kerttu-yhtiön laivoja.

Myös rahtilaivoja oli liikenteessä, ja lisäksi ennen kaikkea hinaajia. Niitä oli kosolti puutavaralauttoja hinaamassa, mutta myös sahatavaralla lastattuja lotjia viemässä Viipuriin. Se liikenne loppui sotavuosina, mutta jatkui pienessä määrin vielä 1950-luvulla, nyt määräsatamana oli Lappeenranta. Lauttahinaajat jatkoivat runsaslukuisina 1960-luvulle saakka, dieselkäyttöisinä pitkään sen jälkeenkin,

Matkustajaliikennettä oli Joensuusta Savonlinnaan yhdellä matkustajahöyryllä vuoteen 1981 ja sen jälkeen oli Joensuussa risteilyliikennettä 1990-luvun lopulle saakka. Enää ei Joensuun satamassa tuoksu höyry kuin satunnaisesti, erityisen runsaasti sitä oli heinäkuussa 2008 sekä nyt kulvana kesänä 2019.

Liikenne etelään

Mutta aloitetaan alusta. K.I. Karttunen aloittaa ”Saimaa-raamatussaan” kuvauksen Joensuun laivaliikenteestä näin: ”Joensuun kauppiaat elivät 1860- ja 1870-luvuilla jatkuvasti veden jumalan lumoissa. Saimaan kanavan avaus aloitti uuden tärkeän ajanjakson. Kanava tarjosi ulospääsyn muuhun maailmaan, mistä Pohjois-Karjalan niukkoihin elinehtoihin oli saatavissa parannusta. Meren houkutteleva laulu soi Pyhäselän takana liikemiesten korviin, sen jälkeen kun Mustosen ja Parviaisten kuunarit ja parkit olivat onnellisesti päässeet avomerille, kiitäneet Cadiziin, Malagaan ja Barcelonaan asti ja lastia tuoden palanneet. Satojen yrittäjien joukosta kutsui kohtalo tekoihin ja aherrukseen miehiä, joita kannusti tietenkin halu menestyä, mutta myös halu parantaa kotiseudun liikenneyhteyksiä. Oli eletty hiljaisessa suvannossa, mietitty ahtaissa puodeissa, mutta nyt tuntui

voimakas virta vetävän rohkeisiin aloitteisiin." Karttunen jatkaa kertomalla kolmesta joensuulaisesta kauppiasta ja näiden vuonna 1865 rakennuttamasta *Joensuu*-laivasta.

Toki jo tätä ennen oli Joensuussa ehtinyt olemaan höyrylaivaliikettä, kuten Karttunenkin kertoo. Ensimmäinen Pielisensuussa käynyt höyryalus oli *Ilmarinen*. Olihan Nils Ludvig Arppe *Ilmarisen* rakentamispaikan, Puhoksen sahan, ohella myös Pielisjoen alajuoksulla sijainneiden Utran ja Kuurnan sahojen omistaja. Yksi *Ilmarisen* päätehtäviä oli ollut näiden sahojen tuotteilla täytettyjen lottien hinaus Pielisjoen suulta Joutsenoon, kuten "Sanan-Saattaja Wiipurista" tiesi laivasta jo toukokuussa 1833: "Tämä on määrätty kulettamaan lauta-Lodjija Pielisjoen suusta, Puhoksesta, kuin myös muista paikoista, Oriweden ja Saiman rannoilta, Joutsenoon."

Jacob Richard Stenius (1837-1915) puolestaan kertoo muistelmissaan: "Ensimmäiset henkilökohtaiset muistoni Joensuusta ovat seuraavat: tulipalo, jossa Schlüterien asuinrakennus paloi poroksi, ja höyrylaiva *Ilmarisen* lotjanhakumatkat. Näitä oli usein 8 kappaletta sen perässä." Tietävästi *Ilmarinen* ehti käymään Pielisjokisuulla useammankin kerran kesässä.

Joensuulaisten omat laivapuuhat alkoivat vuonna 1851, siis kuutisen vuotta Saimaan toisen höyrylaivan, kuopiolaisten *Kuopio*-laivan valmistumisen jälkeen. Könönen kuvailee Joensuun tuskaisasti alkaneen höyrylaivaliikkeen alkuvaihetta näin: "Kaupungin alkuvuosina jo joensuulaiset liikemiehet ryhtyivät höyrylaivojenkin puuhaan sisävesille. Kauppiaat Mustonen, S. Parviainen y.m. solmisivat 1851 keskenään yhtiösopimuksen ja anoivat hallitukselta lupaa laivayhtiön perustamiseen sekä valtiolainaa."

Kauppiaat, joita oli kaikkiaan kahdeksan, perustelivat anomustaan näin: "Tämän vesireitin varrella, joka on Joensuun vieressä, on kaupungin yläpuolella yksi rautatehdas ja 2 sahaa, alapuolella 3 sahaa. Jo näiden tavarain vienti antaa työtä yhdelle hinaajalle. Mutta lisääntyvät pääomat ja helpottunut liikeyhtyes lisäävät varmaan monikertaisesti näiden laitoksien lukua." Yläpuolisista sahoista toinen oli Johan Fabritiuksen perillisten omistama Utran vesisaha, joka oli ollut vuokrattuna Arppelle, mutta josta Arppe oli samana vuonna 1851 luopunut, kuten myös Puhoksen sahasta. Vähän aikaisemmin Arppe oli joutunut sulkemaan ison Kuurnan sahansa. Toinen yläpuolisista sahoista oli T. Tichanoffin Kuokkastenkosken saha Nurmeksessa. Alapuoliset sahat olivat kaiketi Wahlin ja Hackmanin Siikakosken saha Liperissä, Tshusoffin Vuokalan saha Kerimäellä (Savonranta irtaantui Kerimäestä omaksi pitäjäkseen vuonna 1868) sekä Puhoksen saha Kiteellä. Rautatehdas puolestaan oli Pankakosken ruukki Lieksanjoen varrella.

Kauppiaat A.J. Mustonen yhdessä kauppias Simo Parviaisen kanssa, jotka molemmat siis olivat laivahankkeen puuhamiehiä, ostivat Utran sahan vuonna 1856. Viisi vuotta myöhemmin Tichanoffin kolmen pojan muodostama yhtiö "T. Tichanoffin Pojat", siirsi Kuokkastenkosken sahan niin ikään Utraan, jossa sitä erotukseksi Mustosen sahasta ryhdyttiin nimittämään "mantereen sahaksi".

Vaikka kauppiaitten anomus tuli niinkin pienestä kaupungista kuin Joensuu, jossa oli tuolloin vain 400 asukasta, ja vaikka lainamäärä oli niin suuri kuin 27 000 ruplaa, Kuopion läänin maaherra S.K.J. Furuhielm puolsi anomusta. Hanke sai tukea ja ymmärrystä myös "Suomettaressa", joka joulukuun 1851 laajassa Joensuu-artikkelissaan totesi: "Suurin todistus Joensuulaisten innosta ja yläisestä tarkoituksesta kaikenlaisen liikunnan edistämiseksi on nykyään kaikissa Sanomissa mainittu aikeensa saada höyrylaiva ajamaan Saiman wesiä Lappeenrannan ja Joensuun välillä. He aikovat tehdä sen myös sillä waralla, että se, Saima-kaiwannon kerran walmiiksi päästyä, woisi yhdistää Wiipurin ja Joensuun. – Jo yksinään nykyisillensä on tämä ajatus, muiden kaupunkien suhteen vähäinen, waan kahdenwuotisen kaupungin suhteen erinomainen. Heiltä aiwottu ja mielitty perkkuu Raikusten kaiwannossa, jonka kautta wältetään monen peninkulman waiwaloinen kierros ja wiiwyke, on toinen ja yhteistä hywää tarkoittawa erinomainen edesottamus." - Paasiveden ja Puruveden yhdistävää Raikuun laivakanavaa ei kuitenkaan rakennettu.

Könönen jatkaa laivahankkeen kuvaustaan: "Mutta hallitus sittenkin hylkäsi tämän anomuksen 1852. Syynä siihen oli, että yhtiökontrahdissa jo oli edellytetty pohjarahastoksi yleisistä varoista 15,000 hopearuplan laina, siis yritystä oli alusta pitäen ajateltu perustaa vieraalle pääomalle. Kun tämä ensimmäinen hanke meni tällä tavalla myttyyn, niin kauppiat Mustonen, S. ja H. Parviaiset, Cederberg, I. Kokonoff, J. Solehmainen, A. Falkenberg ja P. Lapin allekirjoittivat viimeksi mainitun vuoden lopulla uuden sopimuksen Joensuun höyrylaivayhtiötä varten. Pohjapääoma asetettiin nyt 27,000 hopearuplaksi, jaettuna 36 osakkeeseen à 750 rpl. Yhtiön tarkoitukseksi määriteltiin laivaliikkeen ylläpitäminen ensin Saimaan kanavan lastauspaikalle ja, kanavan avattua, Pietariin ja muihin Suomenlahden satamiin. Liikettä välittämään aiottiin hankkia aluksi ainoastaan joku

höyrylaiva ja 4 lastiproomua eli lotjaa. Höyrylaivan tulisi toimittaa sekä hinausta että rahdinkuljetusta, sen tulisi kulkea 6 jalan syvyydessä ja olla 60 hevosvoiman koneella ja 6 matkustajasijalla varustettu. Proomujen kooksi taas suunniteltiin à 70 lästiä. Laivojen rungot aiottiin veistää Koivuniemellä. Senaatti, jolle lähetettiin uusi luvananomus, tällä kertaa antoikin myöntömyksensä 26 p:nä huhtik. 1853 yhtiön perustamiseen. Entinen veistämö rakennettiin jälleen kuntoon ja lotjat rakennettiin siinä heti." Koivuniemi, jossa lotjat rakennettiin, sijaitsi Pielisjoen suulla, sen länsirannalla, Kukkosensaaren pohjoispään kohdalla.

Sitä vastoin höyrylaivan rakentaminen takkusi. "Suometar" kertoi heinäkuussa 1854: "Tämän kaupungin [Joensuun] warwilla on paraikaa laiwa tekeillä niinkutsutun "Klipperin mallin" mukaan, joka on Amerikasta kotoisin; siis ei ole se Torniossa rakennuksessa olewa laiwa, joka Englantilaisten siellä käynnistä oli niin suuressa waarassa, ainoa tämän laatuista laiwoja Suomessa, niin kuin sanomalehdissä on juteltu. Aikomuksessa olewan höyrylaiwan rakentaminen on heitetty tuonemmaksi; puutarpeet tähän laiwaan owat jo hankitut, mutta nyt odotetaan täällä, niin kuin muuallakin Suomessa, parempia aikoja meren kulun suhteen." Könösen mukaan alukseen oli ehditty tilata koneistokin tehdasyhtiö Erikson & Cowielta Turusta. "Ehdoksi asetettiin, että laivan olisi pitänyt joutua jo seuraavaksi kesäksi, mutta uhkaavan sodan tähden ei tehdasyhtiö voinutkaan täyttää sitoumustaan. Ja siihen puuha raukesi muutamiksi vuosiksi." Kolme viikkoa myöhemmin toinen kirjoittaja korjasi samaisessa lehdessä 30.6. ollutta laivauutista huomauttaen, ettei Joensuussa ollut neljää alusta, vaan ainoastaan kaksi, "äsken mainitun kanssa". Se toinen oli purjelaiva *Joensuu*, joka oli valmistunut edellisenä keväänä ja kulki Joensuun ja Lappeenrannan väliä.

Höyrylaivaksi tarkoitettun aluksen runko jätettiin ilman konetta ja siitä tehtiin pelkkä purjelaiva, joka niin ikään alkoi kulkea Lappeenrantaan, Saimaan kanavan valmistuttua Pietariin saakka. Äsköinen kirjoittaja totesi vielä uhmakkaasti: "Aja Englantilaiset Suomenlahdesta pois ja aukase parin vuoden päästä Saiman kanawa, niin saat nähdä, miten kaupan liike Joensuussa rupee sujumaan." Näin myös tapahtui, jos kohta englantilaisten poistumiseen Suomenlahdelta ei Suomella varmastikaan ollut mitään osuutta.

Vuonna 1855 valmistui Koivuniemen telakalta *Joensuutakin* suurempi parkkilaiva *Toivo*, jonka omistajia olivat niin ikään kaupungin johtavat kauppiaat, A.J. Mustonen sekä veljekset Simo ja Petter Parviainen. Jostain syystä kauppiaat laittoivat kanavantäyteen aluksensa myyntiin keväällä 1856. Alusta ei kuitenkaan myyty, ja *Toivo* oli yksi ensimmäisiä aluksia, joka kulki Saimaan kanavan läpi saman vuoden syksyllä. Alus purjehti saman tien Englantiin, josta se talven aikana jatkoi matkaansa Konstantinopoliin.

Myös useita muita purjealuksia ja lotjia hankittiin joensuulaisten laivastoon. "Wiborg" kertoi syyskuussa 1856 Joensuun uutisissaan: "En ny och wacker brigg låg också redan färdig; likwäl duga, enligt min tanke, ej större segelfartyg på våra insjöar, utan borde mindre ångbåtar allmännare begagnas." Jälkikehotus käyttää enemmän pieniä höyryaluksia saattoi viitata siihen, että Kuopion höyrylaivat, ehkä kanavatyömaan *Saimakin*, olivat ehtineet käymään jonkun kerran myös Joensuussa.

Georg Robert ja Puhos

Saimaan kanava avattiin liikenteelle sunnuntaina 7. syyskuuta 1856. Ensimmäiset kanavan läpi kulkeneet rahtialukset olivat kuopiolaisen kauppias Bastmanin voilla ja tervalla lastatut purjelaivat *Usko* ja *Toivo*, jotka Kuopion toinen höyrylaiva *Seura* (1853) oli hinannut Lauritsalaan, kanavan suulle. *Seura* osallistui yhdessä kolmen muun höyryaluksen kanssa kanavan avajaisjuhlallisuuksiin. Ne kolme olivat valtion "kanavahinaaja" *Saima*, Kuopiosta Savonlinnaan myyty *Nyslott* (ex *Kuopio*) sekä Viipurin laivayhtiön *Sampo*, kaikki rataslaivoja, kuten *Seurakin*. Joensuun *Toivo* kulki kanavasta lokakuussa, ja kaikkiaan kulki syksyn aikana kanavasta yli 300 alusta, joiden joukossa oli muutama höyrylaiva.

Usko ja *Toivo* jatkoivat Pietariin, ja moni vielä pitemmälle. "Sanan-Lennätin" kirjoitti lokakuussa 1857: "Meille on ilmoitettu, että Wiborg-sanomissa oli wäärin sanottu, että kauppias Koliisin laiwa Sawonlinnasta oli ensimmäinen, joka Saimaan kanaalin awattua meni Saimaan wesistä ulkomeriä purjehtimaan. Jo lokakuussa 1856 kulki Pielisensuun laiwatehtaassa rakettu, 107 lästin kantawa laiwa *Toiwo*, kapteini Elfwing, puolilastissa Saimaan kanaalin kautta, otti täytensä Wiipurista ja on sittemmin purjehtinut merellä." Joensuun *Toivo* oli käynyt Konstantinopolissa ja Mustallamerellä

saakka ja oli tuolloin Kronstadtissa lastaamassa.

Kanavan valmistuminen oli iso tapaus, eikä ”Sanan-Lennätin” syyttä nimittänyt avajaisia ”Suomen kansan suureksi riemu-juhlaaksi”. Lehti kirjoitti avajaisista mm. näin: ”Saimaan-kanawa on au’aisu. Suomen suurin wesistö on meren kanssa yhdistetty. Suomen siwistykselle on tie raiwattu. Waikka Saimaan-kanawa oli ainoastaan alku niitä wesiteitä, joita Suomeen toiwotaan, on se kuitenkin siwistuksen kulkua suuresti auttawa ja liikkeestä hitaisuuden poistawa. Omilla woimillansa, omalla ahkeruudellansa on Suomi kanawan walmistanut, joka monien miespolwien muistossa pysyy ja monille tuhansille hyötyä tuottaa; tämä kanawa aukasi Suomen itä-osalle tien muille maille, se wiepi Suomalaisia muiden siwistyneiden kansojen parween ja antaa sillä tawoin meidän oppia, waurastua ja hengellisesti siwistyä muiden kansojen keralla.” Ja lehti lisäsi vielä: ”Ei löydy wälkappaleita, jotka kansaa alkuperäisestä raakuudesta hengelliseen sekä ruumiilliseen siwistykseen niin heti koroittaawat, kuin hywät, nopeat ja etuisat kulkutiet.”

”Wiborg” puolestaan korosti kanavan suurta merkitystä Viipurin kaupungille, verraten sitä morsiameen hääaamuna: ”Wiborgs stad liknar i dag en älskande brud på sin brollopsmorgon”. Ja Zachris Topelius kuvaili runossaan ”Saima kanal” kanavan merkitystä Itä-Suomen talouselämälle:

Nu rinner mjölk ur bergen,
Och stenen blifwer bröd, och furumärgen
I korn förbyts, att lisa folkets nöd.

Myöhemminkin on Saimaan kanavan suurta merkitystä muistettu korostaa. Esimerkiksi Markku Kuisma kirjoitti vuonna 2006: ”Kanava yhdisti Suomen suurimman sisävesistön, alueen puoli miljoonaa asukasta ja suuret metsät merenrannikkoon. Ja siten tämä liikenteen ”vallankumous” ruokki teollisuuden, kaupan ja maatalouden, aivan kuten kanavahankkeen puoltajat olivat otaksuneet.”

Myös Joensuulle kanava merkitsi tavattoman paljon. Vielä samana syksynä 1856 kauppias Parviainen toimitti kanavan kautta 2 000 jauhokulua Joensuuhun. Myös Hackmanin ja Tichanoffin kauppahuoneet toimittivat Viipurista yhteensä 4 000 jauhokulua Joensuuhun (kuli = 147,4 kg viljaa tai jauhoja).

Kanavan myötä kohosi myös joensuulaisten into omaan höyrylaivaan. Könönen jatkaa kuvaustaan seuraavasta höyrylaivahankkeesta:

”Vasta [Krimin] sodan päätyttyä laivayhtiö ryhtyi uudestaan hankkeisiin. Tehdyn anomuksen johdosta senaatti 1856 myönsi Suomen pankista 12,000 hopearuplan suuruisen hypoteekkilainan 2 % korolla ja 12 vuodeksi, viidennestä vuodesta alkaen vuosittain maksettavaksi. Tämän edullisen lainan nojassa yhtiö tilasi yksirattaisen, rautaisen höyryvenheen kauppias Thomsonilta Pietarista, mutta ei juuri edellistä paremmalla menestyksellä. Nytkään ei höyryvenhe määrälleen valmistunut. Ja kun se vihdoinkin teloilta laskettiin, havaittiin se vaappusaksi, vesillä liikkumaan aivan mahdottomaksi.

Uutta purtta puuhatessa tuon epäsiikön sijaan, josta riitti kyllä ikävää harmia hommaajille, makeaa naurua pilkkakirveille, luovutti kauppias Thomsonin tehtänsä insinöörieversteille Patitkille ja Semennikoffille. Nämä pyrkivät laivayhtiön kanssa sovintoon ja tarjosivat odotusajaksi tänne toisen laivan liikettä ylläpitämään. Kesällä 1857 ja 1858 niinmuodoin kulki höyrylaiva *Georg Robert* Joensuun ja Saimaan kanavan väliä.”

Vuonna 1856 rakennettuy *Georg Robert* oli isohko kooltaan (kantavuus 12½ lästia). Alus toimi niin hinaajana kuin rahtialuksena. ”Suometar” kertoi lokakuun lopulla 1857 Saimaan vesillä liikkuneista höyryistä mm. näin: ”*Aallotar* (Tichanoffin Wiipurista) käwi ensin Pielisensuussa, samote *Georg Robert* (Pielisensuun höyry-yhtyyden wallassa olewa).”

Georg Robert myytiin kesän 1858 jälkeen viipurilaiselle kauppias Tichanoffille, joka myi sen edelleen Savonlinnaan, kauppias Johan Kolisille. Lokakuussa 1860 ”Wiborg” kertoo ratasaluksen vieneen voilastin Pietariin. *Georg Robert* oli vuodesta 1873 lähtien viipurilaisen kauppahuoneen Rundgren & Söderman omistuksessa, ja se kulki ainakin vuoteen 1887. - *Georg Robert* vieraili Joensuussa ainakin vielä kerran, elokuussa 1859. Matkasta kerrotaan tuonnermpana.

Kun Pietarista tilattua alusta ei kuulunut, eikä *Georg Robert* ilmeisesti riittänyt liikennettä ylläpitämään, Mustonen ja Parviaiset ostivat vuonna 1858 vanhan tullihöyry *Silmän*, jonka kantavuus oli 4 lästia (10 tonnia). Alus kulki kesän 1858 Joensuun ja Puhoksen sekä Lauritsalan

väliä, mutta liikenne loppui syksyllä aluksen kattilan särkymiseen. ”Suometar” kuvasi ”Kiteeltä”-uutisessaan 10. kesäkuuta 1859 aluksen haveria ja sen kuntoonlaittoa seuraavasti:

”Toukokuun 26 p:nä wietettiin Puhoksessa pieni juhllaisuus, josta sietänee sanomissaki mainita. Puhoksen isännät, kauppiat A. Mustonen ja S. Parwiainen ostivat viime vuonna Suomen ruunulta *Silmä*-nimisen tullilaiwan, jolla kauppatawaroita kulettiwat Lauritsalan ja Joensuun sekä Puhoksen välillä. Mutta tämä Suomenlahden rantamailla pahasti tunnettu höyry-laiwa ei oikein tottunut Saimaan wesillä purjehtimaan. Lieneekö wanhuus sen rasittanut tahi tuntuiko sille rauhallinen elämä ikäwältä ja oudolta, siitä ei ole selkoa saatu, mutta kitumaan se rupesi kunne viimeiseltä höyrypannu halkesi. Tämä entinen pahantekijä pantiin sitten Puhokseen kärsimään rangaistuksen rikoksistaan. Nyt se on parannuksen tehnyt, ja saanut syntinsä anteeksi. Kaikin puolin korjattuna aikoo se tänä kesänä rauhallisesti kulkea menneen kesäistä matkaansa Saimaan wesillä, ottaen reisuwaisiaki, jos heidän matkansa sattuu yhteen sen lähtöaikoina kussaki paikassa, missä wähän puhalttaa ja lewähtää. Se on nyt saanut uuden höyrymassinan ja monta muuta parannuksia, jotka kaikki owat Puhoksessa tehty, mikä koko kertomuksessamme siitä saattaa olla merkillisintä. Entinen nimiki on korjattu. Ettei sekään muistuttaisi sen rikoksista, kastettiin se uudestaan ja sai hurraa-huudolla uuden nimensä *Puhos*. Jos siis, lukiani, mielit katsella Saimaan kauniita saaria ja rantoja ja satut olemaan Lauritsalassa *Puhoksen* lähtöaikoina tännepäin, niin et tarwitse pelätä entisen *Silmän* pahoja tapoja; niitä ei *Puhos* näyttele. Ei sen kajutassa asu mikään hirmuinen ja salainen haltia, jonka ajatuksista ja neuwoista sen seinät kertosi yhtä ja toista, jos heillä olisi kieli kertoa, suu sanella. Mutta mitäpä olleista ja menneistä asioista muistutamme, toiwotamme waan onnea ja menestystä sekä uudelle *Puhokselle* että sen omistajille, joille tulee kiitos siitä että Karjalanki wesillä kulkee oma höyrylaiwa.”

Lisäksi kirjeenvaihtaja kertoi samana päivänä Puhoksessa lasketun vesille ”somasti rakennettu iso lastiwene (lotja), jolle omituisesta syystä annettiin nimi – *Onkkeli*.”

Puhos (myös ruotsinkielistä nimeä *Puhois* on käytetty) jatkoi entisellä reitillään. Sen päällikkö-konemestarina sanotaan toimineen englantilaisen Maury Bleifieldin, kaiketi Pietarista. Kesän 1860 jälkeen alus siirrettiin tai myytiin Viipuriin. ”Wiborg” mainitsee uutisessaan heinäkuussa 1861, että ”*Puhois* är byggdt uppe i Savolax”. Sillä tarkoitettiin alukseen Puhoksessa tehtyä peruskorjausta. Uutinen koski Viipurin vallasväen saaristoon suunniteltua huvimatkaa, jota varten alus oli tullut vuokratuksi. ”Under flygande fanor och klingande spel” alkanut retki lopahti kuitenkin heti alkuunsa, sillä Lavolan sulun yläpuolelta liikkeelle lähtenyt alus ei päässyt sulusta läpi, vaan juuttui siihen. Mikä oli syynä tapahtumaan, ei käynyt selville. Lehti epäili sulun seinämän kallistuneen ja ihmetteli tapahtunutta, koska *Puhoksen* todettiin kulkeneen useita kertoja koko kanavan läpi ja ”alus hinaa miltei päivittäin lotjia täältä Juustilaan”.

Puhos oli liikenteessä vuoteen 1866 saakka. Viimeisin alusta koskeva uutinen oli ”Suomettaressa” kesällä 1865. Siinä kerrottiin, että *Puhois* oli hinannut Viipurista Uuraaseen Noakin arkkia muistuttavan aluksen. Kyseessä oli Viipurin uuden olutpanimon rakennuttama uiva kapakka, joka oli tarkoitettu palvelemaan Uuraan satamaväen virkistystarpeita. Lehden mielestä laitos oli tarpeeton: ”Kapakoita on täällä jo ennestään ja aiwan hywin olisi woitu olla ilman tätä weden päällä makaawaa kapakkaa.”

Ratashinaaja *Sovinto*

Kanavan auettua myös ”merenpuolen” höyrylaivoja alkoi käydä Joensuussa. ”Suomen Julkisia Sanomia” -lehdessä kerrottiin toukokuun alussa 1858 höyryalus *Arvon* ryhtyvän kulkemaan ”joka 14:s päiwä” Pietarin ja Savonlinnan väliä. *Arvo* oli rakennettu Englannissa vuonna 1853 ja se oli kaksikoneinen rahtialus. Osa matkoista ulotettiin Joensuuhun asti, ja yhden sellaisen yhteydessä *Arvo* sai lisää ”kuuluisuutta” ajaessaan karille syyskuussa 1858 Pyhäselän eteläpäässä. ”Sanan-Lennätin” kertoi asiasta lyhyesti: ”Syyskuun alussa taas *Arwo* niminen, erään Pietarilaisen yhtiön höyry-alus, matkalla Joensuuhun, täräsi karille. Lastia, joka oli Helsingistä Joensuuhun laitettua kruunun otraa, on ainoasti wähä osa saatu korjatuksi järwi-wahingosta.” Aluksen päällikkönä oli A.G. Sten.

Mikko Pekonen on selostanut *Arvon* haverin, samoin kuin alukselle kaksi vuotta myöhemmin sattuneen toisen haverin vuoden 1989 ”*Navis Fennicassa*”: ”Vajaan kahden vuoden kuluttua [Saimaan kartoitustöiden johtaja eversti] Bartram oli jälleen todistamassa *Arvon* karilleajoa.

Elokuun alussa 1860 *Arvo* oli viemässä rauta- ja voilastia Joroisten Tahkorannasta Pietariin. Lastina oli 3 358 puutaa harkkorautaa Putilovin tehtaille ja 2 399 (286 tynnyriä) voita, kun laiva ajoi Sulkavan Vekaran yläpuolelta valkoisen viitan väärältä puolelta ja upposi. Bartram kävi paikalla savonlinnalaisen kauppaneuvos Johan Kolisin kanssa ja kirjoitti kaksikin raporttia kenraalikuvernööri Bergille. Kolisin höyrylaiva *Georg Robert* osallistui pelastustöihin, jotka jatkuivat pitkälle marraskuuhun." Raporteissa *Arvon* omistajaksi mainittiin Sparro Brunn et Comp. -niminen yhtiö. – Kuopiolaiset kauppiaat ostivat *Arvon* ja peruskorjauttivat sen Varkaudessa. Siitä tuli *Toivo*. Myöhemmin alus jatkoi Saimaalla kulkemista nimillä *Aino* ja *Woima* aina vuoteen 1937, jonka jälkeen se myytiin Raumalle.

"Wiborgin" Savonlinnasta saaman tiedon mukaan kesällä 1859 Saimaalla oli kulkenut yhdeksän höyrylaivaa.

Lopulta vuonna 1860 joensuulaiset saivat tilaamansa oman laivan, josta Könönen kertoo:

"Pietarilaisten kanssa sukeusi sula sovinto ja tilatulle alukselle, joka vihdoinkin valmistui ja vesille laskettiin 1860, annettiin sen johdosta nimeksi *Sovinto*. Römään äänensä vuoksi kutsuttiin sitä myös pilanimellä Karjalan häräksi. Kantavuudeltaan se oli ainoastaan yhtä lästiä suurempi kuin *Puhois*; koneisto oli 60 hevosv. vahvuinen. Pääasiallisesti käytettiin sitä hinaukseen ja verrattain vähässä määrässä rahtitavarain ja matkustajain kuljetukseen Joensuun ja Lauritsalan välillä. Laiva, ollen iältään varsinaisesti tämän kaupungin ensimmäinen höyryalus, kynti näitä vesiä 12 vuotta, joiden kuluttua se yhtiökin hajosi, joka sen omisti." Aluksen koneteholukema tuntuu suurelta.

Sovinto hinasi lotjia ja muita koneettomia aluksia Joensuusta Saimaan kanavan suulle. Sen vaiheista ei ole juuri muuta tietoa kuin kohta kerrottava onnettomuus. Loppuvuodet alus oli yksin Mustosen omistama. Joensuun maistraatin vuoden 1871 kertomuksessa kaupungin laivaliikkeestä todettiin mm: "*Sovinto* bogserat lodjor emellan denna stad och Lauritsala." Alus mitattiin vielä tuona vuonna ja se oli mitoiltaan 86 x 13 x 6,5 jalkaa. Seuraavana vuonna *Sovintoa* ei enää mainita.

Myös vieraita hinaajia kävi Joensuussa. "Suomen Julkisissa Sanomissa" julkaistiin matkakertomus kesäkuulta 1862. Se alkoi näin: "Joensuun kaupunnista Karjalassa astuin höyrylaiwaan *Aallotar*. Tämä ei kowan kiireesti kulkenut, koska Lauritsalaan mennessä wiiwyttiin 4 päiwää. Tämöinen hidaskulkunsa tulee siitä, kuin näille esihewosille pannaan pitkä jono tawara-"lotjia" wedettäväksi Lauritsalaan, josta ne sitte nykyisten jättiläisten rakentamaa kanawaa kulkewat Wiipuriin."

Kirjoittaja kertoo matkalla tulleen "myötään ja vastaan" höyrylaivoja, jotka enimmäkseen olivat samanlaisessa tehtävässä kuin viipurilaisen Tichanoffin kauppahuoneen *Aallotar*, eli hinaamassa lähinnä sahatavaralla lastattuja lotjia kanavansuulle. Varmaan jokin niistä oli *Sovinto*.

Saimaan ja samalla Joensuun laivaliikenteen laajuudesta saa yleiskäsityksen myös "Tapion" uutisesta lokakuussa 1863: "Saimaalla on tänä kesänä tietääksemme waellellut seuraawaiset 15 höyry-alusta, nimittäin: *Seura, Toiwo, Alio, Rauha, Saima, Ilmarinen, Ahti, Aino, Georg Robert, Aallotar, Meteor, Sowinto, Puhois, Helmi* ja *Alfa*." Näistä *Seura, Alio* ja *Rauha* olivat Kuopion ja Viipurin tai Lauritsalan väliä kulkevia matkustaja- tai paremminkin sekalaivoja, *Toivo* oli rahtilaiva, *Saima* Saimaan merenmittausretkikunnan alus, muut hinaajia, joista tässä vaiheessa kaikki muut, Joensuun *Sovintoa* lukuun ottamatta, olivat tietääksemme viipurilaisomistuksessa.

Lehti jatkoi uutistaan: "Tähän tulee vielä lisäksi osittain Saimaan kanawalla sekä Wiipurin ja Uuraan välillä kulkewat 5 höyryä, nimittäin: *Sampo, Sawo, Aksel, Pälli* ja *Pontus*. Siis on Saimaan wesistöllä neljes osa Suomen 33 höyrylaiwasta. Tähän vielä on lisättävä Saimaalla, Wolffin tämän kesäisen laiwa-kalenderin mukaan, kulkewat 144 muuta laiwaa ja lotjaa, joissa on 109 Wiipurilaisten, 9 Sawonlinnalaisten ja 5 Kuopiolaisten sekä 21 lotjaa Joensuulaisten."

Tuona kesänä 1863 *Sovinto* kulki ahkerasti Joensuun ja Lauritsalan väliä, ja parhaimmillaan aluksen perässä oli kahdeksan lotjaa sekä yksi lastivene. Lähes poikkeuksetta lotjissa oli lastina lautoja ja lankkuja. Ne olivat lähtöisin Utran sahojen lisäksi Joensuun ensimmäisestä, vuonna 1862 käyntiin lähteneestä Hasanniemen höyrysahasta.

Ensimmäinen "iso laiva", *Joensuu*

Joensuu sijaitsee Saimaalta tullessa monen kapeikon takana, vaikka matkalla onkin useita suuria selkiä. Nämä kapeikot ja niiden muodostamat kiertotiet hidastivat kulkua. Siksi ryhdyttiin toimiin paremman vesitieyhteyden saamiseksi, mistä Könönen kirjoittaa: "Kiertomatka Vuokalan ja Enonkosken kautta tuotti laivaliikkeelle paljon viivykettä ja hidastutti suuresti tavarankuljetusta.

Niinpä joensuulaiset kauppiaat alkoivat miettiä oikotietä Orivedestä Raikuan kosken kautta Puruveteen. Jos tämä koski perkattaisiin tai kanavoitaisiin, ajattelivat he, niin matka Saimaalle lyhenisi monella peninkulmalla. Ryhdyttiin senvuoksi siihen "aivotukseen" eli "yhteistä hyvää tarkoittavaan erinomaiseen edesottamukseen", että pyydettiin valtiota yleisillä varoilla avaamaan mainittua kulkuväylää."

Tähän Könönen lopettaa eikä kerro, miksei Raikuun kanavahankkeesta tullut mitään. Sitä eivät muutkaan ole tähän mennessä selvittäneet – valitettavasti. Vaikka Raikuun kanavahanke oli myöhemminkin esillä, reitti säilyi pelkkänä veneväylänä; sellaiseksi se oli rakennettu jo 1700-luvulla. Yksi Saimaan laivaliikkeen historian arvoituksia onkin, miksei Joensuun laivareittiä pantu kulkemaan tätä lyhyempää tietä, vaan se säilytettiin hankalana kulkuna Savonlinnan, Tappuvirran ja Vuokalan kapeikkojen kautta? Raikuun kanava olisi lyhentänyt matkaa Joensuusta Lappeenrantaan 70 kilometrillä!

Joensuulaiset anoivat myöhemmin 1870-luvulla eräiden Vuokalan ja Joensuun välisten kapeikkojen ruoppaamista. Näistä hankkeista toteutui tuolloin ainoastaan Pielisjoen suussa olleen Joenpolven riutan ruoppaus vuonna 1877.

Saimaan vesien kartoitustyöt oli aloitettu Saimaan kanavan valmistumisen jälkeen vuonna 1857. Eversti Bartramin johtama merenmittausretkikunta työskenteli myös Joensuun väylällä ja rakensi vuoteen 1860 mennessä väylälle 175 maamerkkiä ja kummelia. Lokakuussa 1862 "Tapio" totesi Saimaan "laiwakulun uran mittaamista" koskevan uutisensa yhteydessä: "Mutta luullaan kuitenkin nyt ensityöksi tutkittavan wesimatkat Haukiwedeltä alkaen pitkin Oriwirtaa, Orijärweä ja Pyhäselkää Joensuun kaupunkiin päin, joka ura myös on sangen tarpeellinen saada wiitotetuksi." Ura oli toki jo mitattu, ja myös sen viitoitus saatiin tehdyksi, ja niinpä vuonna 1866 saatiin kirjapainosta viimeisetkin Joensuun väylän merikartat. – Saimaan ja Kallaveden luotsipiiri aloitti toimintansa vuonna 1868, jolloin yksi piirin yhdeksästä luotsipaikasta perustettiin Joensuuhun. Vuonna 1865 saatiin Joensuuhun uusi, aiempia selvästi isompi ja kaukoliikenteeseen suunnattu matkustaja- ja rahtihöyry, *Joensuu*. Karttunen kertoo laivasta: "Kauppias R. Rynänen sai mukaansa laivapuuhiin M. Smirnoffin ja S. Parviaisen, joka oli Mustosen laajoissa yrityksissä mukana. Nämä miehet rakennuttivat ison matkustaja- ja rahtilaivan *Joensuun* v. 1865 Turussa. Se oli 99 n.r.t. vetoinen ja siinä oli 30 todellisen hevosvoiman kone. Laivassa oli isot lastiruumat, joihin mahtui 500-600 säkkiä jauhoja tai suolaa. Alus alkoi kulkea Joensuusta Pietariin, jonne voitiin tehdä 12-15 matkaa kesässä. Laivan päällikkönä toimi ensin H. Henrikson, sitten monta vuotta C.W. Berhman ja Rosenbröijer. Joskus lähti *Joensuu* Lyypekkiin asti." *Joensuu* oli kaupungin ensimmäinen potkurihöyryalus, joka saapui ensi matkallaan Joensuuhun toukokuun lopulla käytyään sitä ennen Pietarissa.

"Wiborgs Tidning" (WT) puolestaan tiesi kesäkuun alussa 1865 selostaessaan kesän laivaliikennettä Saimaalla, että kahden Kuopio-Viipuri-linjan aluksen, *Rauhan* ja *Alion* lisäksi myös kolmas höyry tulisi kulkemaan Saimaalla. "Nimeltään *Joensuu* ja kulkemaan Joensuun ja Wiipurin väliä. Alus kuuluu joensuulaisille kauppiaille Rynänen ja Smirnoff ja lähti alus täältä viime viikolla Pietariin." Jo heti ensimmäisen kesän jälkeen *Joensuu* pääsi "kasvojenkohotukseen": talven aikana rakennettiin kaiketi Varkaudessa sen kannelle hyttejä ja salonki. Vuonna 1886 tehdyn uudelleenmittauksen mukaan aluksen mitat olivat 96 x 18 jalkaa ja vetoisuus 99 rekisteritonnia.

Kesäkuussa 1866 "Tapiossa" oli kulkui ilmoitus: "Höyrylaiwa *Joensuu* kulkee tänä kesänä Joensuun, Wiipurin ja Pietarin välillä, lähtien joka sunnuntai Joensuusta Wiipuriin, maanantai-iltana Wiipurista Pietariin ja paluumatkalla joka keskiwiikkona k:lo 3 j. pp. Pietarista Wiipuriin sekä torstai-aamuna Wiipurista Joensuuhun." Alus ei kuitenkaan pystynyt pitämään tätä viikon kiertoaan, vaan jo loppukesästä matkaan lähdettiin 10 päivän välein.

Viikkoa ennen juhannusta sattui *Joensuulle* Saimaan kanavalla episodi, josta muuan laivassa ollut kertoi WT:ssä ja jonka seuraamukset olivat kohtalokkaat yhdelle *Joensuun* matkustajista. Talonpoika Mikkelin läänin perukoilta oli viemässä Viipurin hovioikeuteen hänelle tärkeitä asiapapereita, joiden piti olla siellä seuraavana päivänä virasto aikaan. *Joensuu* saapui illalla klo 22 Lauritsalaan, josta se tunnin pysähdyksen jälkeen jatkoi kanavaa alaspäin. Mies kävi päällikkö Henrikssonilta kysymässä, oltaisiinko varmasti seuraavana aamuna Wiipurissa, mihin sai vastaukseksi: "Man får nu i två månader fara genom kanalens både natt och dag." Matkasta väsynyt mies meni nukkumaan, heräsi aamulla klo 6.30 ja kysyi välittömästi, "olemmeko kohta Wiipurissa?" Hänelle vastattiin, että siellä oltaisiin vasta iltapäivällä kahden aikaan. Syyksi viivästymiseen

ilmoitettiin Saimaan kanavan kasööri Åberg, joka oli ilmoittanut, että kanava avattaisiin vasta aamulla klo 6, jolloin *Joensuu* pääsisi jatkamaan matkaansa Mustolasta. Laivan perämies oli käynyt useamman kerran kasöörin luona ja aina oli joutunut kertomaan, että ”herr kassören säger, att ni aldrig här slipper igenom före denna timme, hvarföre ni eger att ställa edra turer derefter”. Mies oli joutunut palaamaan kotiinsa allapäin tyhjin toimin. Kirjoittaja ihmetteli, eikö ollut mahdollista laittaa kanavan suluille yöksi yövahtia tai muuta vikareeraajaa hoitamaan kasöörin tehtäviä. Kasööri Gabriel Åbergin vastine julkaistiin lehdessä 14. heinäkuuta. Siinä hän viittasi vuoden 1858 kanavan johtosääntöön, jonka 2 § mukaan kasööri oli velvollinen pitämään konttorinsa avoinna yleisölle arkisin aamukuudesta iltayhdeksään valoisaan aikaan, mutta myöhemmin syksyllä konttori tuli sulkea tuntia ennen hämärän tuloa. ”Icke desto mindre har jag dels tidigare på morgonen, dels senare på aftonen klarerat anlända farkoster och vill äfven för framtiden på detta sätt gå allmänhetens billiga fordringar till mötes, blott desamma icke framställes på ofvannämnde insändarens pockande sätt.”

Saman vuoden elokuussa *Joensuu* koki yhteentörmäyksen lähellä Lauritsalaa, vieläpä oman kaupunkinsa kollegan kanssa. WT kirjoitti tapauksesta: ”Yhteentörmäys, josta olisi voinut olla melko surkeat seuraamukset ja samaten se olisi voinut aiheuttaa ikäviä samanlaisia, tapahtui tämänkuun 14 ja 15 päivän välisenä yönä Luukkosalmessa, tuskin neljännes Lauritsalasta pohjoiseen, matkustajalaiva *Joensuun* ja hinaajahöyry *Sovinnon* välillä. Kun alukset täysin konein syöksyivät toisiaan vasten, lävisti *Sovinto* kokkapuullaan ja keulallaan kaksi reikää *Joensuun* pellin peittämään keulaan, kyynärän verran vedenpinnan yläpuolelle, sekä yksi saman laivan miehistön kojussaan olleista miehistä sai vammoja *Sovinnon* sisäänsyöksestä keulasta. Onnettomuus, joka aiheutui siitä, että *Sovinto* edesvastuuttomasti kulki ilman lyhtyjä, ei ollut kuitenkaan sen suurempi, kuin että *Joensuu* saattoi jatkaa matkaansa Pietariin, jossa se korjaisi ottelussa kärsimänsä vauriot.” Vauriot eivät olleet suuret ja alus pääsi jatkamaan matkojaan. Kaiketi *Sovintokin* sai omat kolhunsaa. *Joensuussa* riitti rahtia ja matkustajia, joten liike kannatti ainakin alkuvuosina hyvin, Karttusen mukaan ”ansaiten puhdasta 40.000-50.000 mk kesässä”.

Lisää laivoja

Vuosi 1866 merkitsi kahden uuden höyryaluksen tuloa Joensuuhun. Ne olivat *Impi* ja *Wäinämöinen*. ”Suometar” kertoi juhannuksen alla Varkauden ruukin uutisessaan: ”Toukokuun 19 p:nä lähti täältä laiwa-teloilta *Impi* niminen rautainen propelli-höyrywene 18 hewoisen voimalla. Wene, joka on 71 jalkaa pitkä ja 12 jalkaa leweä, on warustettu yläpainois-koneella ja Quiffardin injektorilla (sisäänruiskutus-koneella), jota konetta tietävästi ei ennen ole meidän maassa käytetty höyrylaiwoissa. Tämä wene oli 4:äs meidän kone-tehtaassa walmistettu höyry-kone, ja on, niinkuin edellisensäki, suuruutensa, sukkeluutensa ja muutoin kelwollisuutensa suhteen woittanut tilaajainsa suosion. Wene kuuluu muutamalle yhtiölle Joensuussa.” Aikaisemmat Paul Wahl & Co:n konepajalla Varkaudessa rakennetut höyryalukset olivat 22-metriset matkustaja-alukset *Ilma* (1864) ja *Kaino* (1865). Lisäksi konepajalta oli valmistunut vuonna 1863 koneisto Rautalammin vesille rakennettuun pieneen hinaajaan *Alku*.

”Tapio” puolestaan uutisoi uudesta laivasta kesäkuun lopussa näin: ”Taas kuuluu meidänki wesille ilmaantuwan kaksi uutta höyryalusta, joista toinen on jo täällä, nimeltänsä *Impi*. Tämä on pienoinen raudasta tehty alus ja tulee kulkemaan näitä läheisiä wesiä, käyden Brääckylässä, Liperissä, Puhoksessa, Enonkoskella, Sawonlinnassa j.n.e.” Ehkei 23-metristä laivaa olisi voinut luonnhtia pieneksi, joskin pienempi se oli verrattuna 29-metrisiin aikalaisiinsa, *Joensuuhun* ja *Wäinämöiseen*, josta kohta lisää. Myöskään Ahosen ilmaisu ”lyhyestä ja leveästä” *Immestä* ei täsmää: pituuden ja leveyden suhde oli *Immellä* 5,0, kun se *Joensuulla* oli 5,3 ja *Wäinämöisellä* 4,6. Esimerkiksi ”nyky-laivoista” *Savonlinna* on näillä kriteereillä leveä, suhde on vain 4,0.

Immen myötä alkoi varsinainen paikallisliikenne Joensuun ja Savonlinnan välillä, sillä pitkänlinjan alukset pysähtyivät harvoissa välilaiturissa. Niinpä ”Suomen Wirallisessa Lehdessä” (SWL) syyskuussa julkaistussa Rääkkylän kirjeessä voitiin ylpeästi todeta: ”On vielä yksi ilahuttawa sanoma: me olemme päässeet niin kuin merenrantamaahan kun höyryalus *Impi* käypi meillä neljä kertaa wiikossa tänä kesänä.” Juhannusviikolla *Impi* ehti näyttää myös merikelpoisuutensa käymällä aina Helsingissä saakka, mistä ”Finlands Allmänna Tidning” (FAT) kirjoitti 25. kesäkuuta: ”Nyss

hemtade den [*Impi*] hem ifån Nyslott den till sommarferierna återvändande ungdomen, hvilken på trenne dygn fullgjorde sin resa ifrån Helsingfors till Libelitz."

Impi-yhtiön puuhamiehenä oli ollut tullinhoitaja Elias Weckström ja hänestä tuli myös laivayhtiön isännöitsijä. (Joensuusta oli tullut vuonna 1860 tapulikaupunki, joka sai harjoittaa ulkomaankauppaa ja joka sai oman tulliaseman.) Laiva lähti kaksi kertaa viikossa, maanantaisin ja perjantaisin Joensuusta Savonlinnaan ja poikkesi matkallaan hieman isommissa kyläpaikoissa, Rääkkylässä, Liperissä, Puhoksessa, Vuokalassa, Enonkoskella ja Oravissa. Neljä viime mainittua olivat myös teollisuuspaikkakuntia. Paluu Savonlinnasta oli ajoitettu siten, että sieltä lähdettiin tunti Viipurista tulleiden Kuopion-laivojen, *Alion* ja *Rauhan* tulon jälkeen. Seuraavina vuosina kulkuvuorot jonkin verran muuttuivat, uusiksi pysähdyspaikoiksi tulivat Rantasalmi ja Vaahersalo, vaikka olivatkin - Puhoksen ja Liperin tavoin – pääreitiltä syrjässä. *Impi* pystyi kuljettamaan lähes 100 matkustajaa. Toinen uusi höyryalus oli *Wäinämöinen*, joka saatiin heti *Immen* perään. "Matkustawainen" oli kirjoittanut "Tapiossa" jo viikkoa aikaisemmin "Warkauden ruukilta": "*Wäinämöinen* on nimi uuden rautaisen ruuwi-höyrylaiwan, joka toissa iltana [19.6.] laiwa-tehtaalta täällä wesille laskettiin ja, eilen pienet koetus-matkat tehtyänsä, läksi illalla ensimmäiselle matkallensa Pietariin. Tämä laiwa, jonka on teettänyt eräs yhdyskunta Joensuusta (hrat Parwiaiset, Lattunen ja Hirwonen), jotka sen nyt vastaanottiwat, on sangen siewä-tekonen, vaikka se on laitettu enemmän tawaraa kuin matkustawaisia warten. Kuitenkin on sen kannelle laitettu useimpia awaroita majoja matkustawaisia warten. Höyry-kone on siinä 50 (35 nimellisestä) hewoisen woimasta. Se on maksanut 80,000 markkaa ja tulee kulkemaan Joensuun wäliä. Tämä *Wäinämöinen*, laskettaessa Wäinön kantelettakin soitettiin ja muutenkin muistettiin wanhan ukko Wäinämöisen weneen tekoa, on jo wiides Warkauden ruukilla tehdyistä rautaisista höyry-aluksista, jotka kaikki owat aina tunnustetut kaikin puolin kelwollisiksi yhdistettynä wahwuuden ja siistin ulko-muodon kanssa. Neljä edellistä, joista ensimmäinen oli *Ilma* Wiipuriin ja nyt äskettäin myöty Sortawalaan, owat olleet pienempiä aluksia, mutta tätä nyt laskettua nuorta ukko *Wäinämöistä* sanotaan suurimmaksi kaikista Suomessa tähän asti tehdyistä aluksista. Se onkin tehty juuri niin suuri, kuin waan Saimaan kanawan suluista suinkin saattaa sopia kulkemaan. Onnea ja pitkää ikää *Wäinämöiselle*!"

Oliko *Wäinämöinen* suurin siihen mennessä Suomessa rakennettu höyryalus, on sivuseikka. Joka tapauksessa on merkittävää, että Varkauden konepajasta kehittyi näin lyhyessä ajassa näinkin suuren, 30-metrisen rautalaivan rakentaja! Eivätkä konepajan aiemmatkaan valmisteet olleet mitään höyryveneitä, vaikka niitä sillä nimellä usein tituleerattiinkin.

Wäinämöinen oli 100 jalkaa pitkä ja 21 jalkaa leveä alus, jonka lastiruumaan mahtui 1 000 mattoa jauhoja (jauhomatto = kuli). "Suomettaren" uutisen mukaan siinä oli ns. "trunkkikone kahdella sylinderillä ja kaksi Guiffardin sisäänruiskutuskonetta". Koneen sanottiin kuitenkin olevan kovaäänisen ja myös paljon halkoja syövän. - Samassa uutisessa kerrottiin konepajalla olevan työn alla 25-hevosvoimainen höyrykone, "joka tulewassa kuussa on walmiiksi saatawa muutamaan puiseen höyryalukseen". Se oli Rantasalmella rakennettu "segelångbåt" *Kalevala*, joka alkoi kulkea Pietariin ja aika ajoin myös Lyypekkiin.

Joensuun tavoin sitä hieman suurempi *Wäinämöinen* alkoi kulkea Joensuu-Pietari-linjalla. Ajoittain mentiin kauemmaksikin. *Wäinämöinen* teki ensimmäisen voimatkinsa Lyypekkiin jo ensimmäisenä kesänään. Matkaan "suuren maailman markkinoille" lähdettiin 25. heinäkuuta. Kalevi Ahosen mukaan "alus kulki turkulaisen kapteeni Ölanderin komennossa ja että sillä oli kymmenhenkinen miehistö. Lisäksi mukana oli kokki, kaksi siivoojaa ja ravintolanpitäjä Andriette Svärd. Laiva suoriutui matkastaan neljässä viikossa".

Myös muuan "Tapioon" syyskuussa kirjoittanut joensuulainen piti Lyypekin-matkaa merkittävänä saavutuksena: "Se on merkillistä siitä että meidän sywässä Karjalassa alkaa ihmis-jalous rientää muiden mukaan. Täällä olewat herrat Simon, Henrik ja Petter Parwiaiset sekä herrat F. Lattunen ja J. Hirwonen teettiwät höyry-aluksen, *Wäinämöisen* nimeltä. Tämä wanhan wuotinen *Wäinämöinen* otti uskalluksensa ja käwi Saksanmaalla Lybekin kaupungissa ja Jumalan awulla, neljä viikkoa wiiwyttyään, tuli onnellisesti takaisi. Tämä oli luultawasti ensimmäinen Saimaan kanawan läpi kulkewista höyry-laiwoista kuin Saksassa on käynyt. Tästä nähdään siis mitä yksimielisyys woipi aikaan saada!!"

Ennen *Wäinämöisen* ensikäyntiä kotikaupungissaan Joensuussa, siellä käväisi vieras höyryalus, pietarilainen *Dagmar*. Kaupungin satamamaksuluettelossa ("Journal öfver Uppbörden af Tolagsmedel samt Våg-, Hamn- och Bropenningar i Joensuu stad") todettiin 13.6.1866: "Skepparen J.

Husgafvel, förande Ångbåten *Dagmar*, om 30 hästkrafter ankom ifr. St.Petersburg med 675. mattor Rågmjöl till Herr Petter Parviainen." Satamamaksua *Dagmar* joutui maksamaan 1,20 markkaa, lisäksi aluksessa oli muutakin tavaraa, mm. paperia ja rautalevyjä, joista maksu oli 16 markkaa. Satamatilastojen mukaan *Dagmar* oli ainoa ulkomainen alus, joka kävi Joensuussa 1860-luvulla. Myös kotimaisia höyryaluksia poikkesi Joensuussa. "Hufvudstadsbladetin" Joensuun avustaja kiitteli marraskuussa 1866 kaupunkinsa parantuneita liikenneyhteyksiä. Kolmen matkustajalaivan lisäksi "fyra bogserångare hwarje wecka anlöper staden". Taas joudumme arvailemaan, mitkä olivat ne kolme muuta hinaajahöyryä *Sovinnon* ohella. Ehkä *Georg Robert* ja pari viipurilaista. Kaupungin omat laivat maksoivat satamamaksunsa kerralla. Vuonna 1866 *Joensuu* maksoi 60, *Wäinämöinen* 49 ja *Impi* 64,80 markkaa. Viime mainittu oli tehnyt kesän aikana 27 matkaa. Kaikesta kaupunkiin tuodusta tavarasta niiden tilaajat joutuivat maksamaan satamamaksun, jonka määrä vaihteli suuresti tavaralan laadun perusteella. Voi oli isojen laivojen tärkein vientirahti, muita vientituotteita olivat pajunkuoret, vasikannahat, puolukat ym. Takaisin tuotiin ennen kaikkea viljaa, jauhoja sekä monenlaisia elintarvikkeita ja kauppatavaroita. Erityisen tärkeitä vilja- ja jauhokuljetukset olivat juuri katovuosina 1867-68, jolloin maamme väestöstä 8 % kuoli nälkään ja niitä seuranneisiin tauteihin.

Oliko Joensuuhun tulossa kolmaskin uusi laiva? Samainen "Matkustawainen" oli näet lisännyt Wäinämöistä koskevan kesäkuisen uutisensa perään: "Nyt samassa taas ruwetaan täällä tekemään pienempää rautaista höyry-alusta Joensuulaisille, jotka jo muutamia wiikkoja sitte täältä saivat niinikään uuden *Impi*-nimisen rautasen höyry-aluksen, 12 hewoisen woimaisella koneella, niin kuin *Kainossakin* on, mikä on kolmas Warkaudessa tehdyistä aluksista, kantaen vähintään 100 henkeä, eikä siis enään kutsuttawa miksikään "pikkuiseksi höyry-wenheeksi". Mikä oli tämä laiva, emme tiedä, kun kauppias Mustoselle keväällä 1867 tulleen hinaaja *Kiiskenkin* sanotaan tulleen rakennetuksi Viipurissa.

Savonlinnasta "Helsingfors Dagbladiin" lähetetyn uutiskirjeen mukaan Saimaalla oli kulussa kesällä 1866 "ett par dussin ångbåtar". Näistä viisi oli joensuulaisia; niistä viides oli *Ilmarinen*, josta kerrotaan kohta lisää. Ehkä laivoja oli kulkenut Saimaalla enemmänkin, sillä "Tapion" elokuussa 1867 julkaiseman uutisen ja luettelon mukaan Saimaalla oli kulussa "neljättäkymmentä höyry-alusta!"

Kesäksi 1867 *Wäinämöisen* päälliköksi tuli merikapteeni G.F. Bergh, joka pysyi tehtävässään useita vuosia. Hänen johdolla alus kävi Lyypekeissä vuosittain, joskus useamminkin, viimeisen kerran vuonna 1873. Myös *Joensuu* teki aika ajoin Lyypekin-matkoja.

Vuosi 1867 oli siis ensimmäinen kahdesta suuresta nälkävuodesta, mihin vaikutti paljon se, että kesä tuli ennätysmyöhään; Pyhäselkä avautui 17. kesäkuuta, ja vasta silloin *Wäinämöinen* pääsi tulemaan Joensuuhun. Se oli sitä ennen käynyt hakemassa Pietarista jauholaista. Sinä kesänä ei Suomen pelloista ehditty saamaan juuri minkäänlaista satoa.

Onneksi laivat olivat ehtineet tuomaan edellissyksynä 130 000 leiviskää viljaa, ja syksyllä 1867, jolloin nälänhätä oli pahimmillaan, viljakuljetuksia lisättiin tästäkin ja niitä jatkettiin niin myöhään kuin mahdollista. Viimeiset kuljetukset lähtivät Viipurista 7. marraskuuta, mutta tämä hinaajien *Ahti* ja *Ahu* hinaama 10:n kuuton (iso lastivene) eskadroona ei ehtinyt Saimaan kanavalla Pälliä pitemmälle, kun se juuttui jäihin. Aiemmat hinaaja *Ainon* hinaamat neljä kuuttoa olivat tuolloin ehtineet Lauritsalaan ja niiden uskottiin pääsevän ainakin Savonlinnaan. Lastina oli 1 164 mattoa "krono spannmål", jotka oli tarkoitettu Kuopioon ja Joensuuhun. WT:n mukaan jo Savonlinnaan pääseminen lyhentäisi maa- tai pikemminkin jääkuljetusta. "Men också detta skulle betydligt förkorta landtransporten." Siihen mennessä oli Joensuuhun saatu kuljetetuksi 844 mattoa, ja 3 071 mattoa viljaa oli jäissä Savonlinnan ja Joensuun välillä. Ne vietiin sitten hevoskyydillä perille talven aikana.

Luonnollisesti myös *Joensuu* ja *Wäinämöinen* osallistuivat näihin viljakuljetuksiin, vaikka kuljettivat ne joskus muutakin, kuten SWL:n uutisessa Joensuusta elokuun lopulla kerrottiin: "Tänä päivänä lähti täältä höyry-alus *Wäinämöinen* Lyypekkiin woi-lastilla; wissiinki tuomatawara on samppania ja sokuria." Toki tärkeitä tavaroita nekin, mutta vilja ja jauhot tuotiin Suomeen lähes yksinomaan Pietarista. Kesän aikana *Wäinämöinen* kävi pari kertaa myös Tukholmassa. Pitkän linjan laivat eivät pysähdelleet matkallaan kovinkaan usein. Joensuusta lähdettyä pysähdettiin ensimmäisen kerran kuuden tunnin ajon jälkeen Vuokalassa, sitten seurasivat Enonkoski, Oravi, Savonlinna, Puumala, Lappeenranta tai pikemminkin Lauritsala, Viipuri ja

Koivisto vielä ennen Pietaria. Erikoistapauksissa poikettiin muuallakin ja matkustajia saatettiin ottaa joskus myös veneestä tai toisista matkustaja-aluksista, myöhemmin ainakin myös Gutzeitin varppaajista. Isojen laivojen Pietarin-matka kesti keskimäärin 10 vuorokautta, mikä merkitsi, että Joensuusta pääsi Savonlinnaan 1860-luvulla kaksi-kolme kertaa viikossa, pitemmälle kerran. Tosin vaihtamalla Savonlinnassa *Immestä* Kuopion laivoihin, yhteydet etelään paranivat.

Joensuun puukuunarit

Joensuun laivanvarustuksen nousu ei jäänyt suinkaan höyryalusten varaan. Päinvastoin, purjelaivoja tuli kaiken aikaa lisää. *Toivon* jälkeen tulivat mm. Mustosen *Allan* sekä Parviaisten *Karjalainen* ja *Merkurius*, kaikki kuunareita. 1870-luvulla purjealuksia valmistui lisää, mistä R. Öller kirjoittaa: "Kauppaneuvos Mustonen hankki itselleen koko joukon uusia aluksia: *Uno* 1871, *Sanfrid* 1874, *Allan* 1875, kauppiat F. Neppenström ja P. Parviainen rakennuttivat *Maria* nimisen laivan 1874, kauppias G. Cederberg *Hermanin* 1875, *Aallon* 1876 ja *Einarin* 1879, kaup. P. Parviaiselle valmistuivat *Idor* 1875 ja *John* 1878; kaikki olivat noin 80-108 lästin kantoisia."

Pienempiä purjealuksia, lähinnä kaljaaseja ja purjelotjia, rakennettiin vielä enemmän. Vuonna 1870 rekisterissä olevien purjealusten määrä oli 30, mutta 10 vuotta myöhemmin määrä oli noussut jo liki 70:een ja nousi sittemmin vielä tästäkin.

Saimaalle tuli 1800-luvun jälkipuoliskolla myös puurunkoisia purjeilla varustettuja höyrylaivoja, joita ryhdyttiin nimittämään höyrykuunareiksi (ångskonert). Myöhemmin muutamat rautarunkoisetkin alukset saivat vastaavan luokituksen. Myös Joensuun kauppiat olivat mukana tässä höyrykuunarien varustuksessa. Mikko Pekonen kirjoitti näistä Joensuun laivoista vuoden 1990 "Korsteenissa":

"Kiteen Puhoksessa rakennettiin 1860-luvulla kolme höyrykuunaria. 1866 valmistunut joensuulaisen kauppiaan Petter Parviaisen tilaama *Ilmarinen* mitattiin Viipurissa 25.6.1867 ja sen kantavuudeksi tuli 74 lästiä. Laiva oli kanavantäyteinen "propellångfartyget", mitat 93 x 23,5 x 6,3 jalkaa. Vain kolmen purjehduskauden jälkeen siitä tuli koneeton purjekuunari.

Seuraavaksi valmistui Puhoksessa Antti Juhana Mustosen *Antti*, mistä tuli edellistä pienempi, 75 x 15 x 7 jalkaa ja vain 10 lästiä. Kolmantena laskettiin vesille Petter Parviaisen, Juho Tietäväisen ja Gustaf Cederbergin yhdessä rakennuttama "propellångbåten" *Suomi*, mikä myös mitattiin Viipurissa valmistumisvuotenaan 1869. *Suomi* oli *Ilmarista* hieman pienempi kanavantäyteinen 50 lästin rahtilaiva. Kone siihen tuli Varkaudesta. Kymmenen vuoden kuluttua Joensuun laivanmittaaja, merikapteeni Otto Mathias Laxell mittasi sen vuoden 1876 mittausasetuksen mukaisesti ja sai nettovetoisuudeksi 86 rekisteritonnia."

Mutta oliko *Antti* höyrykuunari, vai vaan puurunkoinen isohko höyryhinaaja? Karttusen mukaan Mustosella oli hinaaja *Antti*, "noin vv. 1868-1880". Jos kuunari, niin neljäs Joensuun höyrykuunareista oli kauppiaiden Petter Parviaisen ja Fritjof Napoleon Neppenströmin yhdessä Varkaudessa vuonna 1874 teettämä *Wellamo*. Alusta voi Pekosen mukaan pitää mittojen (104 x 22 x 8,9, 20 hv) puolesta jo tyypiltään tervahöyrynä.

Suomi oli 28 metriä pitkä alus ja se alkoi kulkea Pietariin. Heinäkuussa Gustaf Cederberg, joka hoiti alusta kuin omaansa, kirjoitti yhtiökumppanilleen Tietäväiselle Pietariin: "Tässä höyry *Suomessa* lähetän 15 tynnöriä Woita sekä 40 tynnöriä Tervaa ja 102 puutaa Riepuja, joita pyydän laskuuni myömään parhaimman jälkeen." Rievut eli lumput olivat vielä tuolloin tärkeä paperiteollisuuden raaka-aine. Pietarin liikenteen ohella *Suomi* kävi muutaman kerran Lyypekissäkin, mm.

puolukkalastissa. Aluksen päällikkönä toimi pitkään savonlinnalainen Johan Huittinen. Laiva oli kulussa vuoteen 1879, jolloin sen runko todettiin korjauskelvottomaksi. Cederberg oli tuolloin Mustosen ja Parviaisten ohella niinikään merkittävä laivanvarustaja Joensuussa; Cederbergin laivoista kerrotaan lisää kirjassa "*Hurma* ja Kaukaan muut höyrylaivat".

Uusia puisia purjealuksia tuli koko ajan Joensuun laivastoon, myös vanhoja myytiin tai muutettiin lotjiksi. Kirjanpito näistä on kuitenkin horjuvaa: niinpä vuoden 1873 maistraatin kertomuksen mukaan kaupungissa olisi ollut vain kolme purjealusta, kuunarit *Karjalainen* ja *Uno* sekä kaljaasi *Toivo*. Kuitenkin useimmat edellä mainituista olivat edelleen kulussa ja lukuisia uusiakin oli rakennettu!

"Tapausten muistokirja"

Joensuussa oli kauppias ja raatimies Simo Hirvonen, joka piti eräänlaista päiväkirjaa. Tämä vuonna 1973 julkaistu "Tapausten muistokirja" alkaa huhtikuun 22. päivästä 1867 ja jatkuu melko niukkoine, mutta mielenkiintoisine merkintöineen 30 vuoden ajan. Siinä on useita hajamerkintöjä myös höyrylaivojen kulkemisista. Ensimmäinen on nälkävuoden kesäkuulta 1867: "18 päivä samaa kuuta aukesi pyhä selkä auki ja tuli Höyry *Wäinämöinen* ensiksi jäihen seassa tänne."

Saman vuoden syksyllä Joensuun höyrylaivasto karttui jälleen yhdellä, nyt tosin melko vaatimattomalla aluksella. Se oli kaupungin huomattavimman kauppiaan A.J. Mustosen Viipurissa rakennettu *Kiiski*-niminen hinaaja. "Tapio" kertoi 5. lokakuuta "Joelta"-uutisessaan sen tulosta näin komeasti: "Ihmisjärjen ja toimen edistyminen, olipa millä alalla hywänsä, on isän maata rakastawaiselle ilahuttawa nähdä. Me kiiruhdamme siis ilmoittamaan lukioillemme siitä, että Pielisjoen wesiä kyntää ensikerran höyry! Mutta se on waan vähäinen matka, jolla liike on kyllä wilkas, nimittäin niin etäälle kuin höyry on päässyt ponnistamaan wirtaawan weden syöksyä vastaan. Niin kuin tiedämme, käypi kaksi suurta sahaa Utran koskella Pielisjoessa, noin 6 wirstan päässä Joensuun kaupunnista, ja tällä wälillä kuljettaa uusi *Kiiski*-niminen höyry aamusta iltaan lankku-proomia. Tämä alus, vähäinen taitajan-työ, 8 eli 10 hewois-woimalla, herra Törnudd'in tehtaasta Wiipurissa, nousee, tyhjäksi tehden kaikki luulottelemiset, waiwatta warsin woimakasta wirtaa ylös Joensuun kaupungin kohdalla, aukealle ja kauniille wesille yläpuolella siltoja, somasti antaen näitä kulkeissansa piippunsa, ikään kuin kunnian osoitukseksi, kumartaa siltain alitse." Viime mainittu *Kiisken* ominaisuus selittää, mikseivät monetkaan Joensuun höyrylaivoista olleet kulkeneet jokea myöten Utraan saakka.

Kiiski pääsi jo heti seuraavana keväänä 1868 laivaliikenteen aloittajaksi. Hirvonen kirjasi näin:

"Toukokuun 9 päivä aukesi pielisjoki auki, ja silloin tuli Höyry wene *Kiiski* Utrasta ensi kerran,
20 p: aukesi pyhäselkä auki

21 p: Tuli Höyry *Sovinto* Kello 2 jä p:p;

" Tuli Höyry *Joensuu* Pietarista K: jä p:p;

" Tuli Höyry *Wäinämöinen* K: 10 jä p:p:"

Kaksi viimeksimainittua olivat talvehtineet Mustolan "kaawinassa eli dokassa", kuten Viipurin "Ilmarinen" kertoi, ja olivat saapuneet 14:nä Viipuriin. Valtio oli rakennuttanut Mustolan kuivatelakan Saimaan kanavan rakennustöiden yhteydessä. Sen enempiä uutisia Joensuun laivoista ei ole siltä kesältä löytynyt.

Hirvosen vuoden 1869 laivamerkinnot alkavat toukokuun 6. päivästä: "Teki Höyry wene *Kiiski* Huvimatkan Utraan." Kahden viikon päästä on kirjaus: "20 p: Läksi *Joensuu* Kello 8. aamusilla Ensi Kerran Pietariin, (Sillon aukesi pyhä Selkä auki) *Wäinämöinen* myös Kello 10. aamusilla. 21 p: tuli *Sovinto* Kello 4 aamusilla. 22 p: tuli *Alku* ja *aallotar* aamusilla." Näistä kahdesta jälkimmäinen oli "vanha tuttu", edellä mainittu viipurilainen Tichanoffin hinaaja, ja *Alku* oli niin mikä? Tuliko siitä *Pielinen*, nimikkojärvensä ensimmäinen höyrylaiva, kuten kerrotaan tuonnempana?

Heinäkuun 28:nä Hirvonen kertoo *Wäinämöisen* lähteneen Lyypekkiin, lastina oli 6 000 leiviskää voita. Alus palasi sieltä elokuun viimeisenä päivänä "täytellä lastilla".

Lokakuussa 1869 "Uusi Suometar" (US) kuvaili Joensuun liikenneoloja näin: "Niin kuin tunnettu, on pohjois-Karjalan wientitawara paraastaan metsän ja karjan tuotteita, lankkuja, lautoja ja woita. Woita wiedään täältä enin Pietariin, puutawaraa Uuraan kautta ulkomaalle, enin Englantiin.

Lankkulotjain kuljettajina käy Joensuussa kolme höyrylaiwaa ja matkustajia ja kauppatawaran kuljettamista warten on kauppiailla kaksi kaunista höyrylaiwaa, jotka wilkkaasti liikkuwat Pietarin ja Joensuun wälillä. Toinen tohtii kyntää Itämeren käyden joka kesä kerran Lybekissä. Sinne on täältä wiety enimmiten woita ja wasikannahkoja ja tuotu kaikellaista saksalaista rihkama-tawaraa ja wäkewiä juomia, jonkatähden onkin waikea sanoa jos se on wieraan tahi kotimaan tawara, joka wiime aikoina niin usein on woinut saada raiwoon muuten niin rauhallisen ja siiwon Karjalaisen ja hankkinut köyhille työmiehille monta wapaa-maanantaita."

Kolmesta lankkulotjien kuljettajasta *Sovinto* oli yksi, *Antti* ehkä toinen, mutta mikä oli kolmas?

Oliko se edellä mainittu Viipurin *Aallotar*, sillä *Puhoshan* oli jo kauan sitten siirretty Viipuriin.

Kauniit matkustaja- ja rahtialukset olivat *Wäinämöinen* ja *Joensuu*.

Lehti kertoi myös uudesta aluksesta "kauppatawarain kuljetusta warten, niin rakennettu, että se näkyy woiwan kulkea purjeilla ja höyryllä". Kyseessä oli em. höyrykuunari *Suomi*. Lisäksi lehti

totesi: "Mutta täällä on vielä pari pienempää höyrywenettä, joista toinen kynteleee wesiä Sawonlinnan ja ja Joensuun wälillä, toinen kuljettaa edestakasin lautaweneitä Utran sahan ja kaupungin wälillä." Nämä olivat *Impi* ja *Kiiski*.

Vuosi 1870 on Hirvosen laivahavainnoilta niukanlainen. *Kiiski* avasi liikenteen vappuna ja *Wäinämöinen* läksi Lyypekkiin 16. toukokuuta. Seuraavana päivänä tulivat "*Joensuu* ja *Imppi* Warkauden ruukilta", ja sitä seuraavana päivänä "Kello 3½ aamua läksi *Joensuu* Pietariin ensi kerran". Siinä kaikki. Ei edes mainintaa Mustosen uuden potkurihinaajan *Ahkeran* valmistumisesta Wahlin konepajalta ja saapumisesta Joensuuhun. Siitä ei, ihme kyllä, mainittu muissakaan sanomalehdissä. *Ahkeran* mainitaan kuitenkin satamamaksuluettelossa. "9.6.1870 Skepparen A. Kankainen förande ångbåt *Ahkeran* on 35 hästkrafter tillhörande Handlanden A.J. Mustonen ankom tom utan last." Satamamaksu oli 7 markkaa.

Nimimerkki "Ju-si" kirjoitti kesäkuun puolivälissä US:een Joensuun laivaliikkeestä: "Jo toukokuun 1:nä päivänä wihelsi *Kiiski*-niminen kaupungin ja Utran sahojen wälillä Pielisjoella kulkewa höyrywene kaupungin rannasta, ja 16 p:nä läksi waka wanha *Wäinämöinen* Lybeck'iin Itämeren aaltoja kyntämään. Kaupungin laiwasto ei olekaan tänä vuonna warsin wähäinen! Sahanhaltija Mustosella yksinään on 3 höyry-alusta puutawaroiden kulettamista warten, 2 purjelaiwaa, joista toinen kulkee Wiipurin ja Englannin wälillä, toisinaan Spaniankin maalle asti ja suuri joukko lotjia ynnä yhdessä muiden kanssa 2 pientä höyry-alusta. Muilla yhtiöillä on 4 höyry-wenettä. Näistä saapui tänne tämän kuun 9 päivänä kaksi uutta Warkauden konepajassa rakennettua, toinen *Ahkeran*-niminen sahanhaltija Mustoselle, toinen erään yhtiön ostama *Pielinen*-niminen. Wiimeinmainittu, jonka kauppamies Ryynänen tawallisella nerollaan sai toimeen ja Pielisjokea myöten ylös hilautui, on ai'ottu matkoillaan Pielisen järwellä hämmästyttämään Lieksan, Nurmeksen ja Juuan ukkoja ja ämmiä." *Pieliseen* palataan tuonnempana, mutta mitkä olivat seitsemän muuta nimeämätöntä höyryä? Kaiketi *Joensuu*, *Wäinämöinen*, *Impi*, *Kiiski*, *Suomi*, *Antti* ja *Sovinto*.

Ahkeran oli toki päässyt lehtien palstoille tulomatallaan, tosin vain sivuroolissa. Talollinen Matti Turunen Liperistä kirjoitti tapahtumasta "Tapioon" seuraavasti:

"Minä lähin Liperistä tuorstaina 9 p:nä wiime kesäkuuta yli suuren Oriweden Röntönwaaran kylään Sawonrannan kappelikuntaan pienellä wenheellä sieltä tuomaan yhden tynnörin siemenotria. Muassa oli minulla 9 wuotias poikani Antti. Takasin palatessa nousi kowa myrsky, joka pakoitti meidät yksinäiselle luodolle keskellä selkää nousemaan, wettä weneestä tyhjentämään. Täällä ollessamme jätimme hetkeksi wenheen rannalle, käwellen ympäri luodolla sitä katselemassa. Onnettomuus kohtasi kuitenkin meitä silloin siinä hetkessä: myrsky tempasi wenheen ja wei sen aawalle selälle eloineen ewäineen. Mies pienen poikansa kanssa tupakatta ruwatta jäi siis yksinäisen luodon päälle keskellä suurta Oriwettä. Tämä tapahtui perjantaina wähän ennen puolta päivää. Yöllä lauwantakia wasten kulki höyryalus *Ahkeran* ohitse, mutta kuin sillä ei sattunut olemaan mitään wenhettä, niin ei se woinut meitä auttaa; lupasi kuitenkin palatessaan Puhoksesta tuoda wenheen muassansa, jolla meitä woisi pelastaa. Lauwantaina 11 p:nä wähän jälestä puolta päivää kulki höyryalus *Sowinto* 8:n lotjan kanssa siwuitse. Ehkä tämä warmaan näki meidät, meni se kuitenkin matkaansa meistä huolimatta, vaikka olisi helposti woinut meitä auttaa. Näyttipä jo niin kuin sen päällikkö olisi uhannut meidät kokonaan jättää auttamatta luodolle. Tämä olisi luultawasti tapahtunutkin, jos ei kolme urhokasta miestä olisi olleet lotjissa, jotka sill'aikaa kun höyry kulki siwutse luotoa, sattuiwat makaamaan. Kun höyry jo oli kulkenut noin pari neljännestä luodosta, kuuliwat he toisilta lotjalaisilta mitä oliwat luodolla nähneet. Silloin ottiwat he omin päin wenheen ja riensiwät kowassa wastatuudessa meitä pelastamaan, tuoden ruokaa muassaan. Näiden kolmen ihmisystäwäin kautta tulimme pelastetuiksi." *Sovinto* ei ollut jäänyt näitä lotjamiehiä odottamaan, vaan nämä olivat, vietyään Turusen poikineen Oravisaloon, saaneet soutaa viisi peninkulmaa Joensuuhun.

Kesän 1870 lopulla pidettiin Viipurissa maatalousnäyttely. "Tavan mukaan" useat höyrylaivayhtiöt antoivat alennuksia näyttelyesineiden ja tarvikkeiden kuljetukseen tai kuljettivat ne ilmaiseksi. Näin tekivät myös Joensuun isojen laivojen, *Wäinämöisen* ja *Joensuun* omistajat; tosin kaikki suorat kulut, kuten kanava- ja lossausmaksut jäiwät tavaroiden lähettäjiä maksettaviksi.

Vuoden 1870 lopussa oli maistraatin ilmoituksen mukaan Joensuussa jo yhdeksän höyryalus: *Sovinto*, *Ahkeran*, *Wäinämöinen*, *Joensuu*, *Antti*, *Suomi*, *Pielinen*, *Impi* ja *Kiiski*. *Antti* tosin oli *Ahkeran* tulon myötä siirretty Saimaan kanavan liikenteeseen, ainakin vuoden 1871 maistraatin kertomuksessa siitä todetaan: "Bogserat lodjor emellan Lauritsala och Trångsund." *Antti* jatkoi

Saimaan kanavalla lähes koko 1870-luvun; vasta vuonna 1879 sama lähde kertoo *Antin* kulkeneen Joensuun ja Utran välillä.

1870-luku

Impi-yhtiön osakkaiden piirissä heräsi neljän kesän jälkeen ajatus hankkia isompi laiva. Siksi tullinhoitaja Weckström julkaisutti ”Tapiossa” maaliskuussa 1870 seuraavan kuulutuksen, tosin nyt vain suomeksi, vaikka yleensä *Immen* kulkuaikataulut olivat lehdessä molemmilla kielillä:

"Koska usiat höyry-alus *Immen* täällä asuvat osakkaat owat ilmoittaneet tahtowansa waihtaa mainitun höyry-wenheen suurempaan ja soweliaampaan, jonka herrat Paul Wahl ja kumpp. 13,000 suomen markan wälimaksusta owat tarjonneet Warkauden rauta-tehtaalla walmistaaksensa, niin täten ystävällisesti kehoitetaan kaikki höyry-alus *Immen* osakkaat kokoontumaan allekirjoitetun tykönä perjantaina tulewan huhtikuun 1 päivänä kello 11 e. pp. tätä asiata sekä keskustelemaan että päättämään. Ja että asia saataisiin lopullisesti päätetyksi, niin muistutetaan tässä että poisolewat saawat tyytyä lännäolewain päätökseen."

Kokous päättyi uuden laivan hankintaan, mikä merkitsi 173 markan 8 pennin lisämaksua osaketta kohden. Uusi *Impi* valmistui keväällä 1871 Varkaudessa. "Wirtanen" raportoi Enonkoskelta 1. toukokuuta US:ssa seuraavasti: "Jos puheet paikkansa pitävät, niin ensi kesänä poikkeaa kaksi matkustajahöyryä lasitehtaamme rykiin. Uusi höyrywene kuuluu tulewan *Immen* sijaan, yhdistystä pitämään Joensuun ja Sawonlinnan välillä. Tämän sanotaan olewan jo walmiina ja entistä suuremman sekä kannella warustetun, joka onkin tarpeellista näin laajoja selkäwesiä kulkeissa." Uusi alus oli siis *Impi*, ja toinen Enonkoskelle poikkeajista oli *Wäinämöinen*; *Joensuu* ei kulkulmoituksissaan maininnut Enonkoskea.

Oliko uusi *Impi* kokonaan uusi vai rakennettiinko se vain vanhasta suuremmaksi? Tästä on erilaisia näkemyksiä. Vaikka Varkauden konepajan tilauskirjoissa se on saanut oman numeronsa, sopii kysyä, riittikö vanha *Impi* ja 13 000 markkaa maksuksi uudesta *Immestä*? Jos, niin mitä tapahtui vanhalle? Myytiinkö se Viipuriin, jossa kesällä 1871 alkoi kulkea *Impi* kaupungin ja Uuraan väliä. (Alusta ei mainita Viipurin laivakirjassa.) Vai oliko kyseessä vain vanhan *Immen* uudelleen rakentaminen? Lähdemme siitä, että oli kaksi *Impeä*.

Hirvonen kertoo päiväkirjassaan 3. kesäkuuta Pyhäselän auenneen ja: "Höyrylaiva *Suomi* ensi Kerran ja samana päivänä tuli Warkaudesta Höyrylaiva *Wäinämöinen*, uusi *Imppi* Enssi Kerran." Jo tätä ennen oli Hirvonen kirjannut 13. toukokuuta: "aukesi utran joki auki sillon tuli Höyry wene *Kiiski* ensi kerran utrasta." Kesäkuun 6. päivästä on taas merkintä: "läksi *Wäinämöinen* täältä Lyybekkiin täydellä Kevät woi lastilla noin 10,000 Lv."

Uusi, entistä isompi (vuoden 1879 mittauksen mukaan 23,4 x 4,7 m, 25 nrt) ja mukavampi *Impi* (konetehto 12 hevosvoimaa) jatkoi entisellä Joensuu-Savonlinna-reitillään. Aluksen kulkulmoituksessa (vain ruotsiksi) todettiin muista laivoista poikkeavasti "förd af Maschinisten K. Ivaska". Ivaska oli ollut vanhankin *Immen* päällikkönä, ja vastaava ilmoitus oli tuolloin ollut suomeksi "masinista K. Iwaskan johdon alla".

Laivalle sattui muutama vastoinikäyminen. "Tapiossa" kerrottiin Liperin karjakkokoulun tutkintopäivästä 15. heinäkuuta 1871: "Ilahuttawaa oli nähdä, kuinka tämä tilaisuus [johon kuvernöörinkin alun perin oli pitänyt osallistua] oli puoleensa wetänyt jo paljoa suuremman huomion kuin mennä vuonna, sillä kuulemaan ja näkemään tätä tutkintoa oli suuri joukko niin herras- kuin erittäin talonpoikas-säätyä jo aamusella kokoontunut koulun talwipaikalle Simananniemelle, ja jos höyrywenhe *Impi* olisi sinä päivänä säännöllisen kulkunsa pitänyt, niin kansaa olisi warmaankin wielä enemmän tullut, mutta sen nyt sattunut rikkoontuminen pani esteen monen aikoneen tulemiselle." Mikä oli tämä "rikkoontuminen", emme tiedä.

Pari viikkoa myöhemmin *Impeä* kohtasi uusi koettelemus. "Tieto-Sanomia Suomen kansalle"-lehden "Remes" kertoi Joensuun seudulla vallinneen niin kovan myrskyn, että "sitä harwoin nähdään Pohjoisessa Karjalassa. Kerrotaan tämän tuulen kaataneen lakoon koko honkametsiä ja *Impi* nimisestä höyrywenheestä puhalsi miehen järween, josta sitä wielä ei ole löydetty. Tämä mies seisoi wenheen laidalla pohjaa etsien pitkällä seipäällä, kun tuulen puuska hänet tempasi ja antoi wedelle omaksi". SWL kertoi myöhemmin miehen olleen nimeltään J. Kähkönen.

Samaisen SWL:n kirjeenvaihtaja kertoi elokuun puolivälissä Joensuun uutisissaan: "Waka wanha "*Wäinämöinen*", käytyänsä jo kerran tänä suwena Lybekissä, läksi taas satamastamme sinne uimaan,

niin että wesi waahtosi perässä, wieden woita y.m. mukanaan." Muuten laiva kulki *Joensuun* tavoin Pietarin reitillä.

Marraskuun lopulla *Immen* osakkeenomistajat kutsuttiin osingonjakoon ja käsittelemään muita laivaa koskevia asioita tullinhoitaja Weckströmin taloon 15. joulukuuta, "för att ej allenast emottaga innevarande års dividend, utan och besluta uti åtskilliga bemälte Ångslup rörande frågor". Emme tiedä, mitä nämä alusta koskevat asiat olivat.

Keväällä **1872** laivaliike alkoi Joensuussa Simo Hirvosen mukaan seuraavasti: "Huuhtikuun 30 p: aukesi Pielisjoki ja tänäpäivänä tuli Höyry wene *Kiiski* Utrasta. Ensi kertaa kaupuntiin." "Tapio" vahvisti Hirvosen tiedon: "Jo huhtikuun viimeisenä päivänä *Kiiski* niminen höyry, Utrasta ensi kerran tultuansa, wihelsi kaupungin rannassa." Etelänliikenne alkoi 14. päivänä, jolloin *Wäinämöinen* lähti voilastissa Pietariin.

"Morgonbladet" oli kirjoittanut maaliskuussa 1872 Joensuusta ja sen laivaliikkeestä: "Ei vähempää kuin 10 höyrylaiwaa tulee ensi kesänä huolehtimaan tawara-kuljetuksista ja yhdysliikkeestä muun maailman kanssa; näiden joukossa on kaksi jotka tekewät säännöllistä kulkua Pietariin ja toinen tawallisesti tekee kesän aikana sen ohella kaksi matkaa aina Lybeckiin saakka. Pieni, *Pieliseksi* nimetty höyrylaiwa, jonka osakkeet lienewät enimmäkseen kaupungin liikemiesten omistuksessa, kyntää rohkeasti Pielisjärwen aaltoja. Pielisjokea pitkin uitetaan tukkia kaupungissa olevalle sahalaitselle ja sen ohella 4 muulle samanlaiselle kauempana etelässä sijaitsewalle laitselle." Kirjoittajan mielestä jo nämä seikat puolsivat Pielisjoen kanavointia. Kirjoittaja unohti kuitenkin mainita Utran kaksi sahaa, joista "Jussi" oli kertonut US:ssa mm. tähän tapaan talwella 1871: "Jos, kunnioitettawa lukija, Karjalan Joensuuhun jolloinkuloin saawut, niin elä ole Utran sahaloille menemättä joko kesällä *Kiiski*-nimisessä höyry-weneessä taikka talwella jäämatkaa pitkin Pielisjokea; jo wirstan päästä näkywät lauta-tapulit osoittawat sulle paikan. Täällä Pielisjoki monena koskena heittäikse alas; nämät kosket saarineen olisiwat luonnoltaan hywinkin somia, ell'ei joka paikka olisi sahajauho- ja lauta-läjiä täynnä. Pääkosken kummallakin puolella on saha, toinen Joensuun kauppamiehen Mustosen, toinen Wiipurin kauppamiehen Tichanoff'in. Etewämpi näistä, ehkäpä etewinkin koko Suomessa, on Mustosen uusi, komea saha, joka syksyllä vuonna 1866 saatiin walmiiksi. Se on talwis- ja syysaikana kaasuliekillä walaistu. Siinä kuuluu wuodessa sahattawan 130,000:n ja 140,000:n hirren waiheilla; päälle 100 miehen, kesä-aikana 150:een asti, on joka päivä työssä; wäkeä asuu sahalla neljättä sataa. Täällä on kaikenlaisia laitsia, jotka wähillä woimin jouduttawat työn tekoa. Suurilla rautaketjuilla hinaa kone hirret salpauksista sahan-keihin, joista sitte laudat nostetaan lawoille saha-kiekkujen silitettäwiksi. Tästä ne heitetään luukkujen kautta pyörä-waunuille, joita yksiainoakin mies helposti wierewiä rautaratoja myöten kulettaa pitkin rantaa olewille silloille tapuliin ladottawiksi; näistä tapulista ne sitten lastataan parkkoihin (suuriin weneisiin), joita wälistä kymmenenkin höyrywene *Kiiski* wetää peräänsä kaupungin lastaus-paikoille. Tichanoff'in yllämainittu saha toisella puolella koskea on paljoa wanhempi ja pienempi. Sahatut hirret nousewat wuodessa ainoastaan 60,000:een ja 70,000:een, miehiä on joka päivä työssä 40:en ja 50:en waiheilla ynnä wäkeä ei kuulu olewan sahalla täyttä kahtasataakaan, waan Tichanoff ylläpitää kumminkin sahallaan koulun, johon on liitetty kirjastokin saha-wäkeä warten." Kirjoittaja toivoi "sahan-haltija" Mustosen järjestävän vastaavanlaiset palvelut omalle sahalleen.

"Morgonbladetin" mainitsemin 10 höyryalukseen sisältyivät vanhoista *Joensuu*, *Wäinämöinen*, *Pielinen*, *Kiiski*, *Suomi*, *Ahkerä*, *Impi* ja *Sovinto*, joka viimeainittu oli kuitenkin lopettamassa kulkuaan, ja lisäksi kolme uutta oli tulossa. "Helsingfors Dagblad" oli kertonut marraskuussa 1871 helsinkiläisen Stenbergin konepajan (J.D. Stenberg & Söners Mekaniska Verkstad) saamista laivatilauksista, joista kaksi oli tullut Joensuusta. Toinen oli "täyskannellinen hinaajahöyry, 75 jalkaa pitkä, 14 jalkaa leveä, 6½ jalkaa syvässä kulkeva, 120 nimellishevosvoimainen, herra kauppias G. Cederbergin Joensuusta tilaama". Toinen kuvattiin alkukielellä lyhyesti näin: "En ångslup för 30 passagerare, beställd af herr handlanden R. Rynänen i Joensuu." Cederbergin tilaama hinaaja sai nimen *Ilma*, mutta mikä oli tämä Rynäsen pieni höyryluuppi?

Ilma oli koko lailla Mustosen *Ahkeran* kokoinen ja mallinen, joskin Cederberg oli tilauskirjeessään Stenbergille todennut, että "sisustuksen tahi salonkien ei pidä olla yhtä kauniita kuin *Ahkerassa*". Konepaja toimitti aluksen myöhässä eikä se ollut silloinkaan siinä kunnossa, että tilaaja olisi sen hyväksynyt. Korjausten jälkeen siitä tuli kuitenkin kelpo alus, joka hoiti monta vuotta

kauppahuoneen lankkulotjien hinauksia Joensuusta Lauritsalaan. Vuonna 1876 *Ilma* ajoi karille kahdesti, kuitenkin ilman isompia vahinkoja.

Kolmannesta kaupunkiin tilatusta höyryaluksesta kertoi ”Tapio” Varkauden-uutisissaan 6. huhtikuuta näin: ”Eräs walmistuneimmista höyryweneistä, kuuluwa kauppias Mustoselle Joensuuhun, sysättiin wiime wiikon tiistaina tekoteloiltaan ja menikin onnellisesti hurraan ja onnen huutojen kaikuessa sijakseen walmistettuun sulaan, saaden nimekseen *Sukkela*. Puheitten mukaan tulee tuo jo ensi kesänä wiiltämään Saimaan wesiä Joensuun ja Lauritsalan wälillä. Tämä on paraimmiten sopiwa matkustaja-weneeksi, koollensa 90 jalkaa pitkä ja 14 lewä.” Pituus oli tosiaan ison matkustaja-aluksen luokkaa, mutta leveys oli hinaajaksikin oudon kapea. Mutta hinaaja siitä tuli, ja mittojensa ansiosta yksi Saimaan nopeimpia. Vuonna 1879 tehdyn mittauksen mukaan *Sukkela* oli 91,6 jalkaa pitkä ja 14,9 jalkaa lewä tai pikemminkin kapea (kerroin 6,1). Vetoisuus oli 35 rekisteritonnia.

Toukokuun lopulla lehti kertoi *Sukkelan* tulleen 14:nä Joensuuhun ja lehti kertoi lisäksi, että se oli ”höyry-alus matkustawia warten, joka ollen neljäs näitä aluksia tässä kaupungissa (wetohöyryjä on vielä useampia) ja kulkien tawallisella wauhdillaan 2 peninkulmaa tunnissa, kuuluu olewan sukkelimpia Saimaan wesillä. Perässä on kaksi salia ja kokassa yksi; kannella löytyy 4 hyttiä ja kannen alla 2. Höyrywoima tässä aluksessa kuuluu wastaawan 40 hewoisen wetowoima”. Ilmeisesti *Sukkela* olikin alkujaan tarkoitettu myös matkustajaliikenteeseen, sillä heinäkuussa laiva oli vuokrattu kenraalikuvernööri Adlerbergin matkalle Viipurista Kuopioon. Korkean vieraan sairastumisen vuoksi matka katkesi kuitenkin Varkauteen. Kuopioon *Saimalla* saapunut senaattori Antell joutui yksin tarkastamaan lääninwankilan, lasareetin ja muita julkisia laitoksia. Missään vuoroliikenteessä ei *Sukkela* koskaan ollut, mutta vieras- ja huviajoja sen tiedetään muulloinkin tehneen, näin ainakin kesällä 1955, jolloin se Kaukas-yhtiön omistuksessa kuljetti Ruotsin prinsessoja Saimaan kanavalla.

Muuten Joensuun ”etelälaivoja” koskevat uutiset jäivät vähiin, mikä on tavallaan myönteistä, koska useinhan sellaiset koskivat lähinnä havereita. Kun *Impi* jatkoi ilmoitteluaan edelleen vain ruotsiksi, eräs mies Rääkkylästä kirjoitti heinäkuussa ”Tapiossa” asiasta: ”Täällä on ollut maamiehien keskellä suuri walitus ja waikeroitseminen siitä, ett’ei *Impi* höyryn matka-taulu ole Suomeksi julistettu Tapiossa. Olisihan tuo kuitenkin kohtuullinen waatimus, koska höyry kulkee aiwan Suomalaisissa maakunnissa.” Kirjoittaja uskoi lehden toimituksen olevan valmis kääntämään ilmoituksen suomeksi, minkä toimitus vakuuttikin tekevänsä. Seuraavana kesänä ilmoitukset julkaistiin kahdella kielellä.

Kaupungissa järjestettiin markkinat perinteisesti syyskuun viimeisellä viikolla. Tuolloin tuotiin maakunnasta isot määrät voita kaupungin kauppiaille välitettäväksi, ja niin heti markkinoiden jälkeen lähti kolme laivaa Pietariin, *Wäinämöinen*, *Joensuu* ja *Suomi*, jotka veivät lasteinaan yhteensä 8 000 puutaa voita. Koko lastin arvoksi laskettiin 230 000 markkaa. WT tiesi vielä lisätä, että Joensuusta Pietariin matkanneessa *Joensuussa* oli lastin joukossa ollut erä sienä: ”Enligt hvad för oss uppgifvits, skall från Joensuu aldrig förut svamp blifvit exporterad till någon ort utom Finlands tullgräns.”

Vuonna 1873 kevät oli hieman myöhässä. Laivaliikenne alkoi ”Tapion” mukaan seuraavasti: ”Kesän armainen aika on jo meilläkin käsissä (5.6.), maat ja puut owat ruohonpäiseen pukuunsa pukeutuneet, lehmien kellot kilisewät laitumilla, höyryt samelewat jo wesillämme ja koulujen nuoriso on kaupungille jättänyt hywäisensä. *Kiiski*, joka, kulkien kaupungin ja Utran-sahojen wäliä, aina ensimmäisenä kaupungin rannassa wiheltää, pääsi tänä vuonna wasta 16 p:nä toukokuuta liikkeelle ja toisena helluntai-päiwänä *Joensuu* läksi Pyhäselkää kyntämään, raiwaten jäälohkareitten wälitse tietä tänne tulewille höyryille, joista kaksi jo samana päiwänä tänne saapui. Hartaimmin täällä odotetaan ukko *Wäinämöisen* takaisin-tuloa Pietarista, sillä se kuuluu mukanansa tuowan nuoren suomalaisen näyttelijä-seuran, joka meitä aikoo huwittaa suomen-kielisillä näytelmillään. Toiwomme maalaisiakin paljon tänne kokoontuwan ihailemaan näytelmä-taidetta omalla kielellä.” *Wäinämöisen* varustamo tarjosi näyttelijäseurueelle vapaan matkan. Alus, jonka päälliköksi oli tänä kesänä tullut Berghin jälkeen W. Hertzberg, saapui 10. kesäkuuta Joensuuhun, ja satamaan oli kertynyt suuri joukko kaupunkilaisia seuruetta vastaan. ”Jopa kuultiin *Wäinämöisen* wihellyksiä ja, sen kulkiessa Pielis-jokea ylöspäin, kaikui kannelta suloinen ”Maamme” laulu suomenkielisillä sanoilla. Höyryn lasiessa laituriin, ällisteltiin ensin wähän aikaa wieraita, ennen kuin wäki-joukon

keskeltä ”eläköön” huutoja kajahti terwetulijaisiksi.” Näytelmiä katsomaan ei kaupunkilaisia kuitenkaan suuremmalti riittänyt. Siitä huolimatta Suomalainen teatteri tuli seuraavinakin kesinä esiintymään Joensuuhun, ja *Wäinämöinen* tarjosi joka kerta heille vapaan matkan.

US:ssa oli elokuussa ”Matkustaja Antin” kuvaus ”Matkamuistelmia Helsingistä Kuopioon”, jossa matkattiin myös *Immellä*. ”Jopa jouduin Puhokseen, jossa odotin höyrywenhe *Impeä* menewäksi Sawonlinnaan ja sieltä päästäkseni höyrylaiwa *Saiman* kanssa Kuopioon. Odotellessani katselin kauppias Mustosen, weden woimalla käypää sahaa ja myllyä ja niihin kuuluwia rakennuksia. Ne oliwat oikein hywässä laitoksessa. Hupaista oli nähdä kuin muutamissa minuuteissa kymmenkuntia lankkuja ja lautoja tuli sahasta ulos puhtaana. ”Toimi työn tekee, ei wäen paljous”, juohtui kohta mieleen, kun muistelin miten ennen aikaan on lankkuja ja lautoja sahattu. Walmiita lankkuja, lautoja ja tukkeja oli siellä summattomat summat. Kyllä niissä waroja tarwittanee. *Impi* tulikin iltasella, wähän aikaa odotettua; siis siinä Sawonlinnaan kulkemaan. Waikka *Impi* on pieni höyrywenhe, on siinä kumminkin hywin sowelias kulkea; siellä saapi rawintoa kohtuullisesta maksusta, ja muuten on kaikenlainen hywä järjestys. Läpi yön kulimme ja aamusella tuli *Saima* jo vastaan Sawonlinnan wirrassa. Yks kaks olimme matkustawaiset kampsuinemme *Saiman* kannella. ”Framåt” sanottiin, ja niin kiiruhtamaan eteenpäin.” Antti lisäsi ”framåtin” perään: ”Komentosanat kaikissa höyryissä, joita näin, oliwat muukalaiset, samoin kuin tässäkin.”

Impi pääsi toisenkin kerran lehtien palstoille. ”Hufvudstadsbladetissa” julkaistiin 15. syyskuuta uutinen ”Raska flickor”: ”Rantasalmelta lähetetyssä kirjeessä kerrotaan, että muuan mies 5. päivän wastaisena yönä oli yrittänyt Mustalahden laiturilta mainitussa pitäjässä hypätä Sawonlinnaan matkalla olewaan höyrylaiwaan *Impi*, sen jälkeen kun laskusilta oli wedetty sisään ja laiwa oli liikkeessä, ja pudonnut pää edellä weteen, mutta kuitenkin noussut pian pintaan, missä hän nyt polski ja ponnisteli päästäkseen ylös. Koska paikalla ei ollut yhtään miestä auttamaan miestä järwestä, ja koska höyrylaiwa oli jo ehtinyt jonkin matkan päähän, joten sieltä ei woitu toimittaa apua tällä kriittisellä hetkellä, wetiwät laiturilla olleet tytöt awuntarpeessa olewan miehen laiturille ja tämä kuljetettiin sitten höyrylaiwasta sillä wälin toimitetulla weneellä alukseen. – Koska mitään waaraa ei aiheutunut reippaitten tyttöjen ”omalle hengelle”, eiwät he woi laskea saawansa mitalia ”ihmishengen pelastamisesta”, mutta warmasti owat ainakin lehden arwoisat lukijat, kuten kirjeen lähettäjäkin, walmiit myöntämään heille suurenpuoleisen ”mention honorablen”, olkoonkin, että näitä naisia oli lukumäärältään peräti wiisi henkilöä.”

”Tapiossa” puolestaan julkaistiin lokakuussa Joensuun-kirje, jossa käsiteltiin hieman myös laivaliikettä. ”Woita wiedään nyt syksyn tullen suurissa määrissä Pietariin. Niinpä kuuluu *Joensuu*-höyry, joku wiikko sitte täältä lähteissään, olleen tätä tawaraa täpö-täyteen lastattu. *Wäinämöinen* paraillaan kyntää Itämeren aaltoja paluumatkalla Lybeck’istä ja *Sukkela*, joka neljässätoista tunnissa kulkee meidän kaupunkimme ja Lauritsalan 27 peninkulman pituista wäliä, wei tänä päivänä kello 1 muassaan wiran toimittawa kenraali-kuwernööri Indrenius’en ja waltioneuwos Örn’in.” *Sukkela*, joka oli tunnettu nopeudestaan kulkien matkan liki 11 solmun keskinopeudella, oli siis nytkin vuokrattu arvokuljetukseen.

Liikenne loppui marraskuun alussa, *Ahkerä* oli viimeiseksi kulussa 14:nä. - Hirvosen muistiinmerkinnät vuodesta 1873 olivat niukat: ”Pyättiin Kesälähdellä Höyrylaiwa *Wellamo* ja Warkauden Ruukilla pantiin masiina ja tuli ensi kerran Joensuuhun Warkauden Ruukilta 1874 toukokuun 30 päivä kello 7 aamusella.” Se koski siis jo seuraavaa vuotta; vuosi 1873 elettiin entisten laivojen voimin.

”Tapio” kirjoitti huhtikuussa 1874 Savo-Karjalan talouselämästä. Sen mukaan alueella oli mm. neljä höyrysahaa, 14 vesisahaa, kahdeksan oluttehdasta, wiisi ”polttimoita ja tisleerauslaitoksia”, joista kaksi Joensuussa, sekä ”Saimaalla ja sen kanssa yhdessä olewilla wesillä kulkee noin kuusikymmentä höyrylaiwaa”.

Joensuun höyrylaivasto sai vuoden aikana täydennystä, ainakin kahden laivan voimin. Näin on varmaan syytä sanoa, sillä 1870-luvulla pienet höyrysluupit alkoivat yleistyä myös sisävesillä eikä niistä aikoinaan pidetty tarkemmin kirjaa. Uusi ”varma” höyry oli kauppiaiden Parviainen ja Neppenström edellä mainittu *Wellamo*, puinen rahtialus, yksi ensimmäisiä höyrylotjia. *Wellamosta* ei ole löytynyt juuri muita tietoja; saman vuoden syksyllä Hirvonen kertoi sen jääneen talveksi Viipuriin.

Toinen Joensuun vesille ilmestynyt höyryalus oli iso siipihöyry *Laine*. Jorma Tuomi-Nikula kuvailee laivaa ja sen alkuvaiheita: "Laiva rakennettiin Ruotsissa vuonna 1856. Se sai nimekseen *Södertelge* ja asetettiin Mälaren-järvelle matkustajaliikenteeseen. Laivan pituus oli 119 jalkaa ja suurin leveys 22 jalkaa. Kolmessa salongissa oli yhteensä 50 istumapaikkaa. Sen 32 hevosvoimainen höyrykone antoi nopeudeksi yhdeksän solmua." Vuonna 1865 laiva ostettiin Turkuun 20 000 riikintaalarilla. Turkulainen yhtiö laittoi *Laineeksi* nimetyn aluksen kulkemaan linjalla Uusikaupunki-Turku-Salo. Kahden vuoden jälkeen laiva siirtyi Taalintehtaan omistajille, mutta se jatkoi entisellä reitillään. Vuonna 1869 alus korjattiin perusteellisesti ja pantiin myyntiin kaksi vuotta myöhemmin. Laiva, jonka sanottiin pystyvän ottamaan 168 matkustajaa, ei kuitenkaan käynyt kaupaksi ennen kuin syksyllä 1873. Tuolloin kuopiolainen kauppias W. Moldakoff yhdessä merikapteeni G.J. Berghin kanssa osti aluksen ja omistajat toivat sen Saimaalle. "Morgonbladet" uutisoi myydyistä aluksesta 8. syyskuuta: "Höyry *Laine*, joka kuuluu Teijon ja Taalintehtaan ruukin omistajille, on näinä päiwinä tullut myydyksi W. Moldakoffille ja G.J. Berghille Kuopiosta. *Laine* tekee lauantaina viimeisen saaristovuoronsa, minkä jälkeen se lähtee uudelle kotiseudulleen, senjälkeen kun ratashuoneita on vähemmältä muutettu niin että se mahtuu kulkemaan kapean Saimaan kanavan läpi."

Varmaan pituuttakin piti muuttaa tai oli jo muutettu, sillä ylittihän aluksen mainittu 119 jalan pituus 17 jalalla Saimaan kanavaliikenteelle asetetun enimmäispituuden (102 jalkaa eli 31,2 m) ja kahdella jalalla sulkujen sisämitan. Ilmeisesti alusta oli lyhennetty vuoden 1869 korjaustöiden yhteydessä. Ennen lokakuun alun Kuopion-matkaa uudet omistajat laittoivat lehteen ilmoituksen, jossa kerrottiin laivan ottavan matkalle matkustajia ja rahtia. Lähtijöiden oli kuitenkin huolehdittava omista eväistään.

Moldakoff ja Bergh eivät kuitenkaan laittaneet *Lainetta* Kuopion reitille; jo syyskuussa 1873 he laittoivat "Tapioon" ilmoituksen, jossa kerrottiin aluksen ryhtyvän kulkemaan Savonlinnan ja Joensuun väliä. Ilmeisesti Kuopion reitistä luovuttiin siksi, että reitillä oli kaksi sulkukanavaa, jotka olivat hankalat isolle alukselle. Lisäksi Kuopion linjalla oli melkoisesti kilpailijoita, vaikka kulkihan myös Joensuun ja Savonlinnan välillä jo *Impi* sekä kaksi pitkän matkan kulkijaa.

Laine alkoi kulkea keväällä 1874 kapteeni Reinh. Grundströmin johdolla Joensuusta Savonlinnaan kaksi kertaa viikossa, sunnuntaisin ja keskiviikkoisin. Ilmoitetut pysähdyspaikat olivat samat kuin *Immellä*. Alukselle myönnettiin Moldakoffin anomuksesta postinkuljetusoikeus. Sanomalehdet oli kuitenkin kuljetettava ilmaiseksi ja laivan oli itse kustannettava postilaatikko laivalle.

Elokuun lopulla *Laineen* ratasakseli katkesi. "Helsingfors Dagblad" kirjoitti 2. syyskuuta: "Ångbåten *Laine* fick förliden torsdag på sin resa emellan Joensuu och Nyslott sin axel i olag, så att en mängd personer – damer, herrar, barn och tjenstefolk – hwilka tänkt begagna sig af densamma tur till Nyslott och derifrån med *Saima* till Lauritsala o.s.w., hade nöjet att skaka på raphöna den 21 mil långa vägen."

Se ei ollut sen kesän ensimmäinen haveri Joensuun laivoille. Keväällä tulva-aikaan oli Cederbergin *Ilman* hinaama lotja, kuten myös viipurilaisen kauppahuoneen Tichanoff & Sapetoffin hinaajan *Aallottaren* lotja, rikkonut Olavinlinnan bastionin muuria Kyrönsalmen itäisessä haarassa. Asiasta käytiin oikeutta pitkään ja vasta marraskuussa 1876 Savonlinnan raastuvanoikeus antoi päätöksensä, jonka mukaan kauppahuoneet vapautettiin vahingonkovauksista, koska "kevätesien tulvatessa on melkein mahdotonta välttää vähempiä vahingoita".

Samoihin aikoihin oli sattunut isompi haveri, kun *Joensuu* ajoi kesän ensimmäisellä Pietarin-matkallaan karille Koivistolla. WT kertoi onnettomuudesta 28. toukokuuta: "Höyrylaiva *Joensuu* törmäsi viime maanantaina matkallaan Pietariin vedenyläpuoliselle luodolle noin puoli virstaa Koivistolta. Höyrylaivat *Salama* ja *Sirius* tekivät töitä turhaan tiistai-päivän ajan irrottaakseen aluksen karilta. Eilen lähti höyrylaiva *Sampo* onnettomuuspaikalle antaakseen lisäapua. Miten niiden onnistui yhdistetyin voimin saada *Joensuu* irti, emme vielä tätä kirjoitettaessa tiedä." *Joensuu* saatiin ratashöyry *Sammon* voimin irti viidessä tunnissa ja alus pääsi jatkamaan matkaansa ehjänä Pietariin. Avustamassa olleista aluksista *Sirius* ja *Sampo* olivat viipurilaisia hinaajia, molemmat kuuluivat Bogserångbåtsbolagetille, mutta *Salama* oli Saimaan aluksia. Savonlinnan Höyrylaiva Osake-Yhtiö oli rakennuttanut tämän komean höyrykuunarin (104 x 22 x 8 jalkaa) Viipurin Konepajalla, josta se oli valmistunut saman vuoden toukokuussa. *Salamaa* voi pitää vähintäänkin "puolijoensuulaisena", sillä alus kulki Joensuu-Pietari-reitillä ja lisäksi osa laivayhtiön osakkaista oli joensuulaisia.

Myös *Wäinämöinen* koki epäonnea, vieläpä kahdesti purjehduskauden aikana. Kesäkuun lopulla, laivan ollessa Itämerellä paluumatkalla Lyypekiä, sille sattui erikoinen vastoinkäyminen. US kirjoitti ruotsalaista ”Svenska Dagbladetia” lainaten 6. heinäkuuta: ”Toissa maanantaina tuli Karlshamnin satamaan suomalainen höyrylaiva *Wäinämöinen*, kapteeni Hertzberg, joka oli matkalla Lybeckistä Helsinkiin, lastattuna kappale-tawaroilla. Sitä oli toisen masinistin huolimattomuuden kautta saman päivän aamulla kohdannut se onnettomuus, että walkea oli päässyt walloilleen masinahuoneessa ja että höyrypannu oli kiehunut tyhjäksi ja mennyt rikki. Seuraavana lauantaina oli wammat saatu korjatuiksi, niin että *Wäinämöinen* woi jatkaa matkaansa.” Emme tiedä millaisesta kattilavauriosta oli kyse, mutta nopeasti se ainakin tuli korjatuksi.

Toinen, vielä isompi haveri kohtasi *Wäinämöistä* syyskuun alussa. ”Morgonbladet” kuvasi *Wäinämöisen* ”ison onnettomuuden” syyskuun 6. päivän numerossaan:

”Rautainen höyryalus *Wäinämöinen*, kapt. Hertzberg, joka aiemmin kesällä teki matkan Lübeckiin ja on senjälkeen pitänyt säännöllistä kulkua Joensuun ja Pietarin välillä, lähti viime tiistaina tämänkuun 1:nä Savonlinnasta Joensuuhun, jonka matkan aikana alus ajoi karille Sorsavirrassa, Oravin ja Kangassaaren lasitehtaan välillä, ja sai isohkon vuodon pohjaansa, mistä oli seurauksena, että alus alkoi upota. Tämän välttääkseen kapteeni ohjasi höyryaluksen kohden lähellä olevaa saarta, jonka rantaan aluksen keula törmäsi, sillä seurauksella, että perä vaipui veden alle.

Höyrylaiva oli Pietarissa lastattu täyteen jauhoja ja muita tavaroita, ja lasti on nyt veden vallassa.

Höyrylaiva *Aallotar* on lähtenyt onnettomuuspaikalle tarkoituksenaan hinata *Wäinämöinen* Warkauden tehtaalle, missä siihen tehdään tarvittavat korjaustyöt; mutta vielä on epävarmaa, kuinka laivan ja lastin pelastaminen tulee onnistumaan.” Lehden mukaan syynä onnettomuuteen oli se, että laivan ruorimies oli lähtenyt käymään hytissään ja luovuttanut ruorin siksi aikaa toiselle henkilölle, joka ajoi laivan reimarin väärtä puolelta. Myös luotsipäällikkö J.O. Fontell kirjasi raporttiinsa: ”- - felet är att en man obekant med farleden styrde fartyget på orätt sida om remmaren No 107”.

”Tapio” puolestaan lisäsi haveriuutisensa (12.9.) perään: ”Höyrylaiwoilla Saimaan wesiällä näkyy tänä wuonna olleen paljon wastuksia: milloin kerrotaan *Rauhan* akselin tahi koneen rikkoutuneen, milloin on *Laine* tahi *Impi* rikki mennyt, milloin on *Joensuu* karille törmännyt ja nyt wihdoin kohtasi onnettomuus wakaa wanhaa *Wäinämöistä*. Kun muistellaan niitä monia suurempia tahi pienempiä onnettomuuksia, joita wähän wäliin on tapahtunut Suomen kaupunkien höyryille tänä kesänä – joitten seassa *Österbotten*’in hirweä palo oli suurin onnettomuus – näyttää, kun olisi tämä wuosi ollut tawattoman onneton wuosi Suomen höyrylaiwoille.”

Wäinämöinen saatiin nostetuksi ja kuljetetuksi Varkauteen, jossa se korjattiin ja laiva ehti liikenteeseen muutaman wiikon päästä. Niinpä Joensuun ensimmäinen sanomalehti ”*Karjalatar*”, joka alkoi ilmestyä lokakuussa 1874, pääsi jo toisessa numerossaan kertomaan laivauutisia:

”Höyryalus *Wäinämöinen* toi Pietarista lastin, jonka rahti nousi 4000 markkaan.”

”*Karjalattaren*” (K) tulo merkitsi Joensuuta ja koko Pohjois-Karjalaa koskevien laivauutisten tarkempaa seurantaa ja julkaisemista. Samaisessa lehden numerossa oli myös toinen laivauutinen, tosin ilmoituksen muodossa: ”*Impi*-höyryweneen isännät kokoontukoot allekirjoittajan luona sunnuntaina 11 p. Lokakuuta kello 5 j.p.p. keskustelemaan ja päättämään weneen korjaukseen ja ensi wuoden hoitoon kuuluwista asioista.” Allekirjoittaja ei ollet Weckström, vaan C.L. Edman. Viidennessä numerossaan lehti kertoi *Laineen* lähteneen talviteloilleen Kuopioon, ja viikkoa myöhemmin ”*Laineessa* useasti matkustanut” toivoi aluksen palaavan ”matkalintujen” mukana ensi kesäksi samalle reitille, ”sillä tämä alus on suojasa ja sopiwa matkustawaisille. Kiitollisuudella muistelee myös moni matkustawainen sitä ystävällistä ja nöyrää kohtelemista kuin aluksen päällikkö herra Kapteeni Grundström ja masinisti herra Moldokoff heille osoitiwat. Herra Andberg, jolla oli rawinnon pito laiwalla, hoiti myös toimensa kiitettävästi”.

Marraskuun alussa K julkaisi kaupungin laivaliikennettä selostavan laajahkon kirjoituksen, joka alkoi näin: ”Maamme on tosin kaukana pohjoisessa, syrjässä eteläisemmistä, maailman suurelle liikkeelle sopiwammilla paikoilla olewista maista, mutta tuskin yhtään maata maailmassa lienee, jossa järwien ja jokien kautta sisä-mainen liike olisi niin kerkeä, kuin meidän maassa.” Ja vähän myöhemmin lehti jatkoi: ”Meidän kaupunkimme onkin jo useampia wuosia erään höyryweneen kautta ollut wesimatka-yhdistyksessä muutamain mainitun wesistön ympäristö-seutujen kanssa. Hywin tunnettu *Impi* höyrywene on jo monta wuotta kynnellyt Saimaan wesiä käyden Rääkkylässä, Liperissä, Puhoksessa, Rantasalmella ja Sawonlinnassa. Aiwan samaa suuntaa kulki jo wiime kesänä toinen, *Laine* niminen, höyrywene, jonka alkaessa arweltiin, josko näille molemmille riittäisi työtä

kylliksi samalla tiellä. Mutta yhden ainoan kesän kokemus taitaa jo kylliksi todistaa, että molemmat wenheet owat sängen tarpeelliset tällä radalla."

Lehden mielestä kaksi laivaa eivät kuitenkaan riittäneet. Lisäksi laivojen poikkeaminen lukuisiin laitureihin hidasti niiden kulkua kohtuuttomasti. "Eiköhän sentähden olisi tarpeellista hankkia jo ensi kesäksi joku pienempi (ei kuitenkaan liian pieni) höyrywene, joka tulisi käymään kaupungin, Mattisenlahden, Mulon, Hammaslahden, Niwan, Rääkkylän ja Liperin wäliä, josta voisi ehkä päästä Wenäjäntaipaleen lähelle, ja muuallakin, missä waan nähtäisiin soweliaaksi. Arwaamaton hyöty olisi tästä kaikille näille mainituille seuduille." Kirjoittajan toive lähiliikenteen laivasta ei toteutunut vielä tuolloin.

Lehti palasi vielä 13. marraskuuta laivaliikeasiaan kirjoittaessaan: "Kuten jokainen tietää, on kauppa-liike ja teollisuus vuosi wuodelta täällä Pohjois-Karjalassa enenemistään enennyt. Kymmenkunta höyrylaiwoja käypi kesän kuluessa kaupungin satamassa, melkein kaikki kauppiaittemme omia. *Pielinen*-niminen höyryalus kyntää Pielisjärwen lakeata selkää ja pikku *Kiiski* ylläpitää yhteyttä Utran kanssa. Woita, lautoja ja rautaa kuletetaan joka vuosi suuressa määrin ulkomaille." Laivaliike päättyi viikkoa myöhemmin talventuloon, "jonkatähden useampia tänne tulewia höyry-aluksia ja lotjia on wälille kylmänyt kiini, *Wäinämöinen* Pyhäselälle ja *Antti* Pesolan salmeen". Viime maininta tarkoittanee, että *Antti* oli ollut tulossa Viipurista Joensuuhun talveksi. Senaatin luettelossa sen konetehoksi mainittiin 25 hevosvoimaa, päälliköksi Alexander Pyökäri ja muun miehistön määräksi kahdeksan.

Hirvosen kirjaamana kaupungin laivaliike loppui näin: "Marraskuun 18 päivä Tuli Joensuuhun viime kertaa Höyrylaiva *Sukkela* pukseraten kolmea tavaralotjaa, jotka jäi Hasan niemen Seutulle."

"Laiwa-liike alkaa jo meidänkin seudussamme", tiesi K 28. toukokuuta 1875. "Höyrylaiwa *Wäinämöinen* yritti jo viime keskiwiikkona lähteä Pietariin, waan täytyi heti jäiden tähden kääntyä takaisin. Eiles-aamuna läksi se uudestaan ja pääsi warmaan kulkemaan, kun ei ole takasin näkynyt." *Laine* palasi keväällä entiselle reitilleen, ja kilpailu *Immen* kanssa jatkui. *Immen* omistuspohja muuttui vuoden aikana, mistä SWL kertoi helmikuussa: "Osake-yhtiötä höyryweneen hankkimista warten Joensuun, Niwan ja Ristin wälille on aikomus laajentaa niin, että *Impi* höyryweneen osakkaille esitellään yhdistymistä tähän osake-yhtiöön, joten saataisiin jo ensi kesäksi höyrywene mainitulle wälille. Uusi höyrywene, jota ensin aiottiin mainitulle wälille tilattaisiin wahan suurempi, ja pantaisiin kulkemaan Joensuun ja Lauritsalan wäliä, jonka jo ennättäisi kulkea edestakasin pari kertaa wiikossa. Näin saataisiin oikein säännöllinen ja pikainen höyrywene-kulku Joensuun ja Lauritsalan wälille ja arwattawasti tulisi näin asia edulliseksi osake-yhtiölle."

Uusi laivayhtiö oli kaupungin kauppiaiden ja liikemiesten perustama, nimeltään Joensuun Höyrylaiva Osake-Yhtiö, josta Ahonen kirjoittaa: "Yrityksen pohjarahasto oli 160 000 mk, josta vastasivat lähinnä Neppenström, Henrik Piipponen, C.M. Walldén, Elias Weckström ja Axel Walle." Osa näistä oli mukana myös *Impi*-yhtiössä, joten *Immen* ostamisen voisi sanoa olleen "valmiiksi puhutun jutun". Maaliskuun 1. päivänä pidetyssä uuden höyrylaivayhtiön kokouksessa katsottiin kuitenkin fuusion sijaan tarkoituksenmukaisemmaksi ostaa *Impi* uudelle yhtiölle. Uusi kokous sovittiin pidettäväksi 2. huhtikuuta, ja siitä todettiin K:n kokouskutsussa: "Koska Joensuun Höyrylaiwa-yhtiön viime kokouksessa katsottiin mainitulle yhtiölle edullisemmaksi ostaa *Impi* kulkemaan Ristinpohjan ja Niwan wälille ja paitsi sitä tilata uusi wenhe, joka tulisi kulettamaan matkustawaisia y.m. Joensuun ja Lauritsalan wäliä, ja *Impi*-yhtiö myöskin, heiltä kuulustettua yleisessä kokouksessa, on halukas laiwaansa kohtuullisesta hinnasta myömään, sentähden kutsutaan nyt tämän kautta - -"

Uudessa laivayhtiön kokouksessa "pätettiin ostaa höyry-alus *Impi* 39,000 markasta ja panna kulkemaan ensi kesäksi samoja jälkiä kuin ennenkin sillä muutoksella, että Puhoksessa käynti lakkautetaan ja siihen sijaan käydään Ristipohjassa ja Siikakoskella. Maisteri Axel Walle walittiin yhtiön asiamieheksi". Laivakaupan rahoittamiseksi päätettiin kerätä osakkailta 35 markkaa osakkeelta. Yhtiön toinen laiva saatiin liikenteeseen kesäkai 1877.

Impi ja *Laine* jatkoivat kesän lähes entisillä reiteillään, *Laine* poikkesi edelleen myös Puhoksessa. *Laineen* päällikkönä oli nyt Herman Wallin, loppukesästä A.A. Cederström. Heti toukokuun lopussa *Immelle* sattui haveri: se ajoi Savonlinnaan mennessään karille Vuokalassa. Vasta kahden ja puolen vuorokauden jälkeen se pääsi irti hinaaja *Aallottaren* irrottamana, "wahingotta", kuten paikallinen

lehti tiesi. Elokuun puolivälissä *Laineelle* puolestaan sattui konerikko, josta lehti kertoi lyhyesti: "Höyry-alus *Laine*, joka on kulkenut Joensuun ja Sawonlinnan väliä, on viime sunnuntaina särkynyt Wuokalan tienoilla ja on wiety Warkauteen korjattavaksi."

Ennen tätä haveria *Laine* oli ollut mukana yhdessä *Immen* sekä savonlinnalaisten *Allin* kanssa kuljettamassa väkeä Olavinlinnan juhlaan sekä sitä seuranneeseen retkeen Punkaharjulle. Viipurin "Ilmarinen" kuvaili matkaa mm. näin: "Wihellyksiä – ja ne kolme lähtiivät, *Alli* etunenässä, lippujansa liehutellen, ulos Saimaalle. Raikkaat soiton säweleet soiwat *Laineen* kannelta ja ihmisten iloiset äänet todistiwat raittiutta ja iloa." Kirjoittaja oli päässyt neljännen mukana olleen aluksen, *Georg Robertin* kyytiin, joka linnan ohi ajaessaan "iloisesti heilutteli lippuaan, ja raittiit hurraahuudot kaikuiwat kunniaksi ikiwanhain muurein". Olipa juhlijoita kuljettamassa vielä viideskin höyryalus, *Wikingen*, joka kulki sen kesän Kuopion ja Lappeenrannan väliä. Muitakin huvimatkoja tehtiin Joensuussa, mutta lehti-ilmoitusten perusteella vähemmän kuin monella muulla paikkakunnalla. Niitä tehtiin joskus myös isommilla laivoilla. Juhannuksen alla oli K:ssa ilmoitus: "Huwimatka Pesolansaareen. Jos ilma on suotuisa, tekee höyrylaiwa *Wäinämöinen* Juhannus-aattona, Kesäkuun 23 päivänä, huwimatkan Pesolansaareen. Laiwa lähtee Joensuusta noin kello 7 j.p.p. ja palajaa takaisin tawalliseen aikaan iltasella." Etenkin *Impi* osallistui monina vuosina tällaisiin huvimatkoihin, näin etenkin juhannuksen aikaan, väliin kuitenkin varauksella "jos ilma on suotuisa".

Hirvosen vihossa oli 3. syyskuuta merkintä: "Tuli *Salama* Höyry Lübekistä ulkomaan tavaroilla lastattuna melkein täyteen." Lokakuun alussa K kertoi *Joensuun* ja *Wäinämöisen* lähteneen samana päivänä Joensuusta ja vieden mukanaan suuren lastin voita, yhteensä 16,000 leiviskää, "Pietariin, Saksanmaalle ja kenties Englantiin asti menewää voita". Tätä "Suuri woinwienti yhtenä päiwänä" - uutista lainattiin lukuisissa maamme sanomalehdissä. Myös tuontia riitti: Hirvosen mukaan syksyn aikana laivattiin Pietarista jauhoja ja rukiita noin 30 000 kulia, joista lähes puolet tuli kauppaneuvos Mustoselle. Tosin näiden Hirvosen merkintöjen vuosiajoitus on hieman kyseenalainen; merkintöjä on eri vuosilta vähän siellä sun täällä. Tästäkin syksyn 1875 jauhokuljetuksista on toinenkin merkintä: sen mukaan "1875 syksyllä tuotiin Joensuuhun Noin 15 eli 20 tuhannen jauhokulin välille wenäjän jauhoja".

Laivaliike loppui lokakuun lopulla. Loppukesä oli vähävetinen, mikä käy ilmi myös Hirvosen lokakuun 26. päivän merkinnästä: "oli wesi hyvin alallaa itä meressä ja Saimaan wesistössä, sekä Joensuussa joessa warmaankin 3 kynäre vähempänä tavallista määrää, joensuusta ei pääse suuremmat Laivat täydessä lastissa ylös piti lastia vähentää joensuulla eli joenpolvessa." K kertoi 29. lokakuuta *Joensuun* lähteneen talveksi Viipuriin, kun taas *Wäinämöinen* talvehti kaupungin rannassa. Myös *Impi* oli lopettanut liikenteensä.

Vuosi päättyi onnettomasti. Joulun alla *Laineen* ollessa Kuopiossa talvehtimassa alus upposi, mistä "Tapio" kertoi näin: "Wiimme tiistaina, t.k. 21 p:wää wasten katosi jään alle Wasikkasaaren ja kauppias Pauloffin makasiinien välillä talwihaminaansa ajettu rautainen höyrylaiwa *Laine*, kuuluwa Kauppias W. Moldakoffille. Mikä hukkumiseen oli syynä, ei wielä tiedetä, sillä paikalla ei tawattu mitään muuta merkkiä kun jotkut miehen jälet ja moniaita irtonaisia lautoja awannossa. Edellisenä iltana oli joku ohitse kulkewa nähnyt wettä jäällä laiwan ympärillä, josta oli huomattawa sen silloin jo olewan uppoamisen tilassa. Nyt makaa se 3:men sylen sywytydessä kaksi laiwan wenhettä mukanaan." Laiva nostettiin ja se jatkoi liikennettä seuraavana kesänä.

K:n helmikuisen 1876 tiedon mukaan Joensuussa oli vuodenvaihteessa 71 laivaa, joiden yhteenlaskettu vetoisuus nousi runsaaseen 4 000 lästiin. "Näistä on 12 höyrylaiwaa ja 9 purjelaiwaa, 50 lotjaa. 4 purjelaiwaa purjehtiwat ulkomailla Lübekissä ja Englannissa. Wiime vuonna ei yksikään Joensuun höyry-alus käynyt ulkomailla. Näissä laiwoissa oli wiime vuonna yhteensä 315 merimiestä." Senaatin valtiovaraintoimituskunnan keräämien laivaluetteloiden mukaan aluksia oli kaksi vähemmän, 69. Molempien mainitsemat 12 höyryä olivat – kaiketi - *Joensuu*, *Wäinämöinen*, *Kiiski*, *Pielinen*, *Antti*, *Suomi*, *Impi*, *Ahkerä*, *Ilma*, *Sukkela*, *Olga* ja *Wellamo*. *Olga* oli kauppias Kononoffin pieni höyryvene, joka oli rakennettu warmaankin Varkaudessa. Vaan oliko muitakin? Tosin maistraatin Senaatille toimittamassa laivaluettelossa oli vain yhdeksän höyryalusta.

Kesäntulo oli vuonna 1876 myöhässä. K kertoi laivaliikkeen alkamisesta 2. kesäkuuta otsikolla "Wiimenkin awowesi": "Eilen koetti höyrylaiwa *Wäinämöinen*, ikäwällä odottaen sulaa wettä, wihdoin wiimenkin lähteä kyntämään entistä rataansa, Joensuun ja Pietarin väliä, mutta Pyhäsaaren

kohdalle Pyhäselällä päästyään kohtasi sitä wahwa jää, jota se ei jaksanut särkeä, ja ei muuta, kuin takasin täytyi kääntyä. – Illalla puhalteli tuuli kowasti ja wihdoinkin laukesi wiimeinen jääsulku Pyhäselästä. Useampia höyrylaiwoja tuli wiime yönä kaupunkiin ja *Wäinämöinen* läksi tänään warhain Pietariin."

Ilmeisesti *Immen* reittimuutos ei ollut kovin onnistunut, sillä kesällä 1876 palattiin lähes vanhaan eli: "Höyrywenhe *Impi* kulkee tänä kesänä säännöllisesti Joensuun ja Sawonlinnan wäliä poiketen meno- ja tulo-matkallaan Kalmaniemessä, Brääckylässä, Liperissä, Kolehmalanwaarassa, Kapaniemessä, Orawisalossa, Puhoksessa, Wuokalassa, Enonkoskella ja Orawissa." Puhoksessa käytiin siis kuten ennenkin, mutta koukkaus Oravista Rantasalmelle oli jätetty pois. Ilmoituksen allekirjoittajana oli jälleen tullinhoitaja Weckström; Wallen asiamieskausi jäi yhteen. Nurmeslaiset olivat kärsimättömiä Pielisjoen kanavoinnin valmistumiseen. Niinpä siellä perustettu laivayhtiö oli tilannut jo syksyllä 1875 Varkaudesta matkustaja-aluksen, josta K uutisoi 26. toukokuuta: "Nurmekselaisten Warkaudessa tehtävä höyry-alus, joka maksaa 50,000 markkaa ja walmistuu ensi kesäkuussa, on saanut nimen *Walio*. Sitä aiotaan kulettaa Pielisjokea myöten ylös Pielisjärwelle, jolla se tulee matkustelemaan."

Jälkimmäinen tieto oli ennenaikainen. Kanava oli vielä sen verran keskentekoinen, ettei laivayhtiö rohjennut lähteä alusta tuomaan Pieliselle, vaan *Walio* jäi kesäksi 1876 kulkemaan Joensuun ja Sawonlinnan wäliä, *Immen* ja *Laineen* kilpailijana. Sen ensimmäinen kulkuilmoitus oli lehdessä 30. kesäkuuta, ja siinä kerrottiin "uuden, nopeakulkuisen Höyrywenheen" lähtevän Joensuusta keskiviikkoisin ja sunnuntaisin, eli samoina päivinä kuin *Laine*. *Immen* kulkuvuorot olivat puolestaan keskiviikkoisin ja lauantaisin. Kaikki kolme lähtivät siis Joensuusta keskiviikkoisin! K totesikin 7. heinäkuuta: "Kyllä sille wälille aluksia tulee, kun kaksi laiwa jo ennen samoja jälkiä kulkee, kumpainen kahdesti wiikossa."

Kilpailua oli, ja niinpä *Laineen* päällikkö Herman Wallin ilmoitti lehdessä 21. heinäkuuta: "Ilmoitetaan että tästä päivästä lähteen kuletetaan *Lainessa* matkustavaisia sekä rahtia samallaisilla alennetuilla hinnoilla kuin toisetkin pienet höyry-veneet." Kaiketi siihen saakka *Laineen* taksat olivat – ehkä laivan isomman koon ansiosta – olleet kilpailijoita korkeammat. Taksojen alentaminen ei ilmeisestikään auttanut, sillä K kertoi 3. marraskuuta, jolloin Joensuussa oli jo rekikeli: "Laiwaliike on täällä jo loppumaisillaan. Höyrylaiwat *Wäinämöinen* ja *Walio* owat täällä talwiteloillaan ja *Joensuu* ja *Impi* lähtewät edellinen Warkauteen ja jälkimäinen Puhokseen korjattawiksi ensi kesää warten. *Laine*-nimistä höyryalusta ei ole enää näkynyt täällä muutamaan aikaan; se kerrotaan myödyn Wenäjälle ja lienee siis ikipäiwiksi jättänyt meidän wedet. Lauta-lotjat ja pukseeruu-höyryt owat liikkeessä arwattawasti siksi kunnes ukko pakkanen jäisillä kynsillään kouristaa ne johonkin kiini."

Laine ei ollut kuitenkaan vielä Venäjällä, vaan se oli jäänyt talvehtimaan Viipuriin. WT kertoi 2. marraskuuta: "Ångbåten *Laine*, som förmedlat trafiken emellan Nyslott och Joensuu, ligger redan i ro vid långa bron i vår hamn." Ilmeisesti alusta ei myytykään Venäjänmaalle, vaan Tuomi-Nikulan mukaan rataslaivasta tehtiin vuonna 1877 hinaaja, joka katosi laivakalentereista vuonna 1880, mutta jonka sanottiin kuitenkin olleen pinnalla vielä viisi vuotta myöhemmin.

Elokuussa oli K:ssa hieman erikoinen uutinen: "Höyrylaiwa *Salama* läksi täältä tiistaina Helsinkiin kulettamaan sinne näyttelyyn matkustajia, joita täältä kertyi *Salamassa* lähtewiä noin 50 henkeä. Koska *Salama* on oikeastaan lasti-laiwa, oli sen lasti-ruomat walmistettu ihmis-asunnoiksi. Arwattawasti sai *Salama* samallaista lisä-lastia Sawonlinnasta." Kyseessä oli "Yleinen Suomen näyttely", johon oli toimitettu näyttelyesineitä ympäri Suomea ja joka oli avattu Helsingissä 1. heinäkuuta. Kirjoittaja arvasi oikein, sillä välilaitureilta ja Sawonlinnasta laivaan tuli saman verran lisää väkeä. "Näistä en kumminkaan tiennyt, Sawolaisiako wai Karjalaisia oli enämpi", kirjoitti muuan sawonlinnalainen matkasta, joka hänen mielestään oli kaikin puolin onnistunut. Ja vaikka väkeä oli laivassa noinkin paljon, hyvin mahduttiin. "Laiwan lastiruomat oliwat kaikin puolin hywästi warustetut. Ympäri kiersiwät ritsit niin kuin tawallisesti nähdään sotamiesten asunnoissa. Niissä hywin sopi ottaa unia milloin waan halusi." Jokaisella oli omat eväät mukanaan. "Muuan pureskeli leipäkannikkaansa, jotkut wenyiwät pohjalla jauhaen nuuskaa." Myös "seura-elämää" oli laivalla ollut, mm. "Karjalais-neitojen lauluja, jotka sulosäwelillään hurmasiwat mieliämme ikään kuin olisimme olleet lumotut". Paluumatka oli niin ikään sujunut säiden suosiessa.

Syyskuussa saivat Joensuun isot laivat uudessa "Sawonlinna"-lehdessä (S) moitteita Enonkoskelta, koska eivät pysähtyneet paikkakunnalla lupauksista huolimatta. "Olemme jo aikoja sitte tottuneet

näiden herrain kaptenein kummallisiin menestystapoihin, emmekä juuri omasta puolestamme tekisikään tätä muistutusta syystä, ettemme enään vuosiin ole luottaneet kulkuilmoituksiansa; mutta muiden matkustawaisten tähden, mitkä walitettawasti usein kyllä owat tulleet petetyksi *Wäinämöisen* ja *Joensuun* joutawista kulku-osoitteista, emme saata olla asiasta mainitsematta, erittäinkin kuin luulemme tämän menetyksensä tapahtuwan laiwapäällikköjen omasta mieliwaltaisuudesta eikä isäntänsä käskystä.”

Laivojen päälliköt vastasivat ”K.W:lle” näin: ”Olemme sopineet (karttaaksemme ½ penikulman määrää) herra sahanhoitaja Sillfors’in kanssa Enonkoskella siten, että silloin kun matkustawaisia on, nostetaan walkoinen lippu, joka näkyy kauaksi; jos semmoisia ei ole, ei myöskään lippua nosteta. Siitä syystä emme ole käyneet Enonkoskella, kun lippu ei ole ollut ylähällä. Toiseksi lienee wika siinäkin etsittävä, kun ilmoitukset joissakuissa suomalaisissa lehdissä eiwät ole oikeat kulkulistan mukaan, waan owat enimmäkseen wirheellisiä.”

KW:lle ei vastaus kelvannut. Tämä totesi ensiksi, että puolesta peninkulmasta eli 5 virstasta puhuminen oli ankaraa liioittelua, kun Enonkoskella poikkeaminen aiheutti ainoastaan virstan lisämatkan. Toiseksi hän piti täysin asiattomana, että laivanpäälliköt olivat sopineet lippumerkistä yksityishenkilön kanssa, joka asuu 3 virstan päässä laiturista, ja vielä ilmoittamatta sopimuksesta yleisölle. Lisäksi lippu oli ilmestynyt laiturille vasta tänä syksynä. Kirjoittaja päätti kirjoituksensa toteamalla, ettei suinkaan ollut vaatimassa alusten poikkeamista Enonkoskella, koska ”nuo neljä kunnollista laiwaa *Salama*, *Laine*, *Walio* ja *Impi* täyttävät nykyään jotenki omat tarpeemme; waan soisimme, että mainitut alukset [*Wäinämöinen* ja *Joensuu*] jättäisi pois myöski ilmoituksistansa täällä käynnit”. Seuraavana kesänä *Wäinämöisen* ilmoituksiin lisättiin: ”Jos tarpeeksi lastia ilmoitetaan, käypi laiwa myöskin Wuokalassa ja Enonkoskella.”

Syksyllä 1876 valmistui kauppaneuvos Mustosen uudesta Puhoksen konepajasta sen rakentama ensimmäinen höyrylaiva. ”Tämä höyrywene, joka ollen ensimmäinen tässä konetehtaassa tehty, on saanut asian luonnon mukaan nimen *Alku*, on yhdeksän hewosen woimanen. Se on muuten walmistettu Puhoksessa, paitsi höyryannua, joka on tehty Englannissa.” Hinaaja tuli Mustosen omaan käyttöön ja se siirrettiin seuraavana keväänä Pieliselle.

Joulukuussa *Joensuu* vaihtoi omistajaa: alus siirtyi huutokaupassa tullinhoitaja E. Weckströmin omistukseen 21 000 markan hinnasta.

Vuonna 1877 Pyhäselkä avautui Hirvosen kirjanpidon mukaan toukokuun viimeisenä päivänä, jolloin ”läksi ensiksi Höyrylaiva *Wäinämöinen* Pietariin iltasilla kello 6 aikaan”.

Vuosi toi kaksi uutta matkustajahöyryä Joensuuhun. Toinen oli Joensuun Höyrylaivayhtiön uusi *Karjala*, toinen tuli käytettynä Turun vesiltä. Se oli kapteeni Carl Korsmanin *Ahkerä*, josta Karttunen kirjoittaa: ”Kaukolinjalle, jolla *Joensuu* ja *Wäinämöinen* kulkivat ja menestyivät, ilmestyi samana vuonna kuin *Karjala* turkulaisen kapteeni Hertzbergin laiva *Ahkerä*. Se oli v. 1868 rakennettu Tukholmassa Bergsundin konepajalla ja oli eräitä vuosia palvellut Turun, Salon ja Uudenkaupungin välillä. Sen kone oli 35 hv., Wolffin mallia, ja kattilaa oli lämmitetty hiilillä, mutta halkojakin voitiin polttaa. Laivassa oli mukavat kannet, joiden alla oli ruokasali, keittiö, etukansisalonki sekä naisten ja herrain salonki peräkannella. Salongeissa loistivat kirkkaat värit ja hyteissä saattoi istuutua mukaviin sohviin. Mustosen rahoja oli mukana *Ahkerä*-laivassa, koskapa hän osti sen kapteeni Korsmanilta.”

Karttunen erehtyy siinä, ettei Mustonen ostanut *Ahkerää*, vaan se oli Saimaan-kautensa pääasiassa päällikkönsä merikapteeni Werner Hertzbergin omistuksessa. Näin, mikäli uskomme ”Sanomia Turusta”-lehteä, jossa oli 16. toukokuuta uutinen: ”*Ahkerä*-niminen höyryalus on äskesin myyty merikatteini Werner Hertzbergille Joensuusta. Muutamia osakkeita jäi kuitenkin vielä entisille omistajille vaikka ostajalla nyt on suurin luku niistä. Alus tulee wasta-aikoina kulkemaan Joensuun ja Wiipurin wäliä.”

Hertzberg oli jo muutaman vuoden ajan toiminut *Wäinämöisen* päällikkönä. K:n pari viikkoa myöhemmän uutisen mukaan laivan omistajina oli Hertzbergin ohella muitakin joensuulaisia, mahdollisesti myös Mustonen, joka tosin kuoli 31. toukokuuta.

Ahkeran konetehto oli, tietolähteestä riippuen, 30...45 hevosvoimaa ja sen mitoiksi on ilmoitettu 35,0 x 5,5 x 2,5 metriä; näin ollen se olisi ollut suurin Saimaalla kulkevista höyryaluksista. Pituus ei pitänyt paikkaansa, sillä 35-metrinen alus ei ainakaan ”säätöjen mukaan” olisi pystynyt kulkemaan Saimaan kanavan läpi. Laivan pituus oli ”vain” 31,2 metriä.

Joka tapauksessa *Ahkerä* oli iso laiva, ja olisi luullut, että sellaisen ilmestyminen Saimaalle olisi innostanut lehtiä uutisoimaan tapahtumasta. Näin ei kuitenkaan ollut. K totesi kesäkuun 1:nä lyhyesti, että ”katteini Hertzberg’in ynnä muiden Turusta äsken ostama *Ahkerä*-niminen höyry-alus tulee kulettamaan entisten lisäksi matkustajia ja tawaroita Wiipurin ja Joensuun välillä”. Itse aluksesta ei mainittu mitään. S:kaan ei uutisoitu juuri sen enempää: ”*Ahkeralla* taas näyttää olevan omat awunsa ja tulee kulkemaan Joensuun ja Wiipurin välillä, jossa säännöllisillä matkawuoroilla kulkewaa höyryä ei vielä tähän saakka ole ollut.” *Ahkeran* kulkuilmoituksissa alusta luonnehdittiin näin: ”Matkustajille mukawaksi sisustettu, pikaan kulkewa rautainen höyrylaiwa”.

Ahkerä ryhtyi kulkemaan Joensuun ja Wiipurin väliä kerran viikossa, Joensuusta lähdettiin keskiviikkoisin klo 8 aamulla. Aluksen päällikkönä toimi sen kesän Hertzberg itse. Hänen tilalleen *Wäinämöiseen* tuli merikapteeni O.M. Laxell.

Toinen uusi laiva oli *Karjala*. Joensuun Höyrylaiwa Osakeyhtiö, *Immen* omistaja, oli tehnyt jo keväällä 1875 päätöksen uuden laivan hankinnasta. Lopullinen tilaus lykkääntyi kuitenkin myöhäsyksyyn. Marraskuussa 1875 K pääsi kertomaan yhtiön laivatilauksesta: ”Höyrylaiwa-yhtiö Joensuussa päätti yhtiön kokouksessa tilata uuden suuren pikakulkuisen, 50 hewosen woimaisen höyrylaiwan Eriksbergin tehtaasta Ruotsista Göteborgin kaupungista. Tämä höyrylaiwa, joka tulee walmiiksi ensi kesäksi, pannaan käymään Wiipurin, Lauritsalan ja Joensuun väliä, jota väliä se tulee kulkemaan säännöllisesti kahdesti viikossa ja käypi joka toisella matkalla Wiipurissa.” Miksi laiva tilattiin Ruotsista, vielä Göteborgista saakka, eikä kotimaisilta konepajoiltamme, on hyvä kysymys, johon emme osaa vastata. Tuskin hintakaan ratkaisi, sillä ainakin Karttunen luonnehtii hintaa kovanpuoleiseksi, se oli näet 80 500 kruunua, ”verrattavissa *Iisalmeen* ja *Yrjö-Koskiseen*”.

Aluksi päätettiin uusi laiva nimetä – *Immen* innoittamana – *Lemmeksi*, mutta keväällä 1876 päätös peruttiin, mistä K kirjoitti: ”*Lempi*, joka oli aiottu nimeksi sille uudelle höyrylaiwalle, jota Joensuun Höyrylaiwa-yhtiö teettää Göteborgissa, on nyt pidetyssä yhtiön kokouksessa muutettu nimeksi *Karjala*, joka katsottiin sopiwammaksi *Karjalan* höyrylaiwan nimeksi.” Aluksen piti valmistua ”heti ensimmäisenä avovetenä”, mutta konepaja oli myöhässä, mitä todisti myöhäinen nimenmuutospäätöskin. Tosin jo maaliskuussa 1876 K oli uutisoitu, että uusi laiva oli jo niin valmis, ”että se heti lasketaan alas weteen”.

Laiva valmistui kesäkuun lopulla 1876 ja se saapui Joensuuhun 11. heinäkuuta – mutta vasta 1877! Eikä sittenkään *Karjalasta* tullut tilaajan mieleinen! Miksi näin?

Menkäämme aikajärjestyksessä. Samassa laivayhtiön kokouksessa toukokuussa 1876, jolloin *Lempi* muuttui *Karjalaksi*, valittiin laivan vastaanottajiksi – Tukholmassa – insinööri E. Bergroth Helsingistä sekä varatuomari E. Nystén Joensuusta, pormestarin ja laivayhtiön johtokunnan jäsenen J.A. Nysténin veli. Herrat matkustivat heinäkuun alussa Tukholmaan, jonne Eriksberg oli aluksen toimittanut, mutta alus ei täyttänyt tilaajan vaatimuksia. WT tiesi kertoa asiasta jo 17. heinäkuuta, ja K vahvisti asian 28:na:

”*Karjala* nimistä uutta höyrylaiwaa, jonka tšekäläinen höyrylaiwa-osakeyhtiö tilasi Ruotsista Eriksbergin tehtaasta Göteborgista, ei olekaan yhtiön waltuutettu vastaanottaja woinut ottaa vastaan Tukholmassa, johon yhtiö hänen oli sitä warten lähettänyt, koska laiwa kulkee lastattuna sywemmässä kuin 7 jalkaa, joka on kontrahdin määräys. Muuten kuuluu laiwa olevan nopeakulkuinen, kaunis ja komea näöltään ja sisuslaitokseltaan, waan kulkee lastattuna, ja tyhjänäkin perältä, sywemmässä kuin kontrahti määrää. Siis ei olekaan se totta, mitä tämän laiwan lastattuna sywässä kulkemisesta on sanottu Ruotsalaisessa G.P. sanomalehdessä, josta on ollut otteita meidänkin maamme sanomalehdissä. Koska laiwa ei ollut kontrahdin mukainen, nousee asiasta juttu. Ikäwä waan, että näin huonosti käwi tämän laiwan tilauksen kanssa, eikä vielä tänä kesänä saatu laiwaa aiotulle radallensa.”

Laivayhtiössä ei oikein tiedetty, mitä tehdä. Elokuun lopulla päätettiin lähettää Suomesta insinööri tarkastamaan alus kertaalleen ja tarvittaessa olemaan asiantuntijana oikeusjutun käsittelyssä. Tämän oikeusprosessin vaiheista emme ole etsineet tietoja, mutta lopputulos oli, että laivayhtiö hyväksyi aluksen sen jälkeen, kun konepaja oli hieman alentanut hintaansa. Mutta prosessi vei aikaa lähes vuoden!

Karttunen kuvailee asian taas näin: ”Oli vaadittu, että laivan tuli olla nopeakulkuinen, tilava ja syvässä kulkeva. Se olikin liian kapea pituutensa nähden. Konevoima (n. 60 hv.) ja nopeus tyydyttivät, mutta tilaa ei ollut erikoisen paljon matkustajille: 1 peräsalonki ja vain 5 hyttiä, keittiö ja

pieni ruokasali. Aluksesta syntyikin kärejäänkäynti, koska laiva ei täyttänyt kaikkia ehtoja. Tulos oli se, että yhtiö sai tyytyä siihen ansioineen ja vikoineen." Karttusen arviota laivan kapeudesta pituuteen nähden voi pitää oikeutettuna; esimerkiksi samoihin aikoihin valmistuneet *Konkordia* ja *Yrjö-Koskinen* olivat mitoiltaan 100 x 21 ja 103 x 22 jalkaa. Toisaalta soukkia laivoja oli Saimaalla muitakin, mm. vuonna 1874 valmistunut *Savotar* 90 x 16 jalkaa. - "Morgonbladetissa" oli kesäkuun alussa kerrottu *Karjalan* pituudeksi 94 ja leveydeksi 18 jalkaa sekä syvyydeksi perässä 6 3/4 ja keulassa 4 3/4 jalkaa; syväystiedot eivät pitäneet paikkaansa ja olivat varmaankin konepajan ilmoittamia.

Siis vasta 13. heinäkuuta 1877 *Karjala* saapui ensimmäistä kertaa kotikaupunkiinsa, mistä K kertoi näin : "*Karjala*, uusi höyryalus, joka on Göteborg'issa rakennettu erään täällä olevan yhtiön kustannuksella, saapui viime sunnuntaina vihdoin tänne Ruotsista, vuoden ajan siellä jutun-alaisena oltuansa. Tämä juttu on täällä herättänyt suurta huomiota sekä saattanut monen seikan Ruotsissa, mitä ulkomaalaisiin tulee, vähän epäluulon-alaiseksi. Kun höyryaluksen tekijä, eräs herra Flobäck, vihdoin suostui alentamaan hintaansa höyryaluksesta, jota ei ollut warsin kontrahdin mukaan tehty, sopi yhtiö, juttua jatkamatta, mainitun herran kanssa välttääksensä turhia kustannuksia. *Karjala* on tosin sievästi sisustettu ja kulkee hywin nopeasti noin 60 puudan [puuta = 16,4 kg] höyrypainolla, kansi on tammesta tehty, salit kannella ja hytit 34 matkustajaa warten kannen alla, waan kannella ei ole matkustajilla astuntatilaakaan eikä hyttien välisessä käytävässä toinen pääse toisen ohitse; wieläpä alus lastattuna on liian syväällä."

Karjala alkoi kulkea Joensuusta Lappeenrantaan. Lähtöpäivät Joensuusta olivat sunnuntai ja torstai. Matkalla poikettiin Enonkoskella, Oravissa, Savonlinnassa ja Puumalassa. Päällikkönä toimi Alfred Hertzberg, *Ahkeran* omistajan ja päällikön veli, joka oli valittu tehtävänsä jo edellisessä. Tuolloin oli sovittu myös päällistön palkkauksesta: Hertzberg saisi 1 800 markkaa ja konemestari Sangder 1 000 markkaa purjehduskaudessa. - Könönen luonnehti *Karjalaa* myös näin: "Vanhemmiten tämä alus pahoin pillastui."

Karjalaa mainostettiin "sukkelakulkuseksi ja sievätekoiseksi", mitkä molemmat väitteet pitivät koko hyvin paikkansa. Olihan laivan 60-hevosvoimainen kone teholtaan suurin – *Sovinnon* ohella - siihen mennessä Saimaalla liikkuneista laivoista; tosin hevosvoimalukemat saattoivat olla alkuun melkoisen harkinnanvaraisia, kuten myöhemminkin. Millaisen vauhdin se laivalle antoi, sitä emme tiedä. "Kulku- ja rahti-maksut ovat samat kuin muissakin Joensuun ja Lappeenrannan välillä kulkevissa höyrylaivoissa", todettiin kulkulmoituksissa.

Loppukesästä 1877 Joensuusta pääsi laivalla etelään seuraavasti:

<i>Ahkera</i>	keskiviikkoisin Viipuriin
<i>Impi</i>	maanantaisin, torstaisin Savonlinnaan
<i>Joensuu</i>	joka 10. päivä Pietariin
<i>Karjala</i>	sunnuntaisin, torstaisin Lappeenrantaan
<i>Salama</i>	joka 12. päivä Pietariin
<i>Wäinämöinen</i>	joka 10. päivä Pietariin

Joensuun laivat välttyivät isommilta onnettomuuksilta tänä kesänä. Tosin *Joensuulle* meinasi käydä lokakuussa isompikin vahinko, josta K kertoi: "Kun höyry-alus *Joensuu* viime sunnuntaina kynti Pyhäselkää tulomatkallaan tänne, oli kannella olewa puulaatikko, joka oli olkiin käärittyjä munia täynnä, äkkiä ruwennut sawuamaan ja koska silloin juuri raju myrsky raiwosi, wiskattiin laatikko heti pois, jolloin ilmituleen syttyi."

Lokakuun puolivälissä Cederbergin *Ilma* tai kaiketi oikeammin sen hinaama lotja joutui haveriin: "Viime viikolla kuuluu kauppahuone Cederberg'in *Ilma* niminen höyry-alus joutuneen karille ja saaneen pahan haawan pohjaansa hinatessaan suolalla lastatun Liperin Siikakoskelle menewän lotjan. Kolmattasataa suolatynnyriä kerrotaan tämän haaksirikon kautta pilaantuneen."

Purjehduskausi jatkui Saimaalla poikkeuksellisen pitkään. K kirjoitti 9. marraskuuta: "Laiwaliike on jo suurimmaksi osaksi lakannut; ainoastaan *Ahkera* kyntää vielä Saimaan selkiä, salmia ja kanawia Wiipurin ja Joensuun välillä." Talventulo antoi kuitenkin yhä odottaa ja *Ahkera* jatkoi liikennöintiään. Niinpä S uutisoi vielä 8. joulukuuta: "Höyrylaiwa *Ahkera* kulki vielä viime keskiwiikkona t.k. 5 päivänä kaupunkimme ohitse etelään. Jos ei kanawa ole ennättänyt jäätyä, lienee se kulkenut aina Wiipuriin saakka. Samoihin aikoihin meni vielä *Georg Robertkin* etelään. –

Sitä ei vielä konsaan ole tapahtunut, että höyrylaiwat näin myöhään owat ajelleet Saimaan wesiä.” Myös Simo Hirvonen vahvisti *Ahkeran* lähdön Joensuusta ja kertoi lähettäneensä laivan mukana talia 190 leiviskää. Kumma kyllä, muitten laivojen kulkemisista ei lehdissä ollut mitään mainintaa. Kaupungin vuoden 1877 kertomuksessa käsiteltiin myös laivaliikettä: ”15 kaupunkilaisten omistamaa ja 3 wierasta höyry-alusta wälittiwät keskuus-liikkeen muun maailman kanssa. 8:san näistä kulettawat matkustawaisiakin määrätyillä ajoilla, muut käytetään ainoastaan joko laotalotjien ja weneiden hinausta tahi tawaroiden kulettamista warten.”

Karjalan ensimmäinen kesä muodostui tappiolliseksi. Maaliskuun **1878** vuosikokouksessa jouduttiin toteamaan, että osingon sijaan jokaisen osakkeen oli maksettava 17 markkaa laivan tappioiden kattamiseksi. ”Tähän ei ole ollenkaan syynä yhtiön asiamies, sillä hän on kyllä huolellisesti tehtäwänsä toimittanut, waan höyryaluksen liian kallis hinta ja monet kilpailijat y.m.” Lisäksi alukseen päätettiin tehdä muutoksia, ”joiden mukaan salit kannella häwiäisiwät ja toinen puoli hyteistä muutettaisiin saliksi”.

K uutisoi 10. toukokuuta: ”Kesän tuloa odottawat laiturissamme höyryalukset *Wäinämöinen*, *Karjala*, *Impi* ja *Joensuu* jo menneeltä wiikolta asti, jolloin Pielisjoki riisui päältänsä viimeisen jääpeitteensä, waan wiime aikojen kylmät ilmat näkywät pettäwän laiwarukkain toiweita aikaisesta kesäntulosta.” Kaksi viikkoa myöhemmin lehti kertoi *Joensuun* lähteneen etelään sekä *Wäinämöisen* ja *Immen* seuranneen päivää myöhemmin. Hirvonen puolestaan kirjasi laivaliikkeen alun näin: ”22 päivä kello 3 jalestä puolen päivän läksi *Joensuu* ensi kertaa Pietariin. Pesolan salmella tuli Höyry vene *Kiiski* vastaan Savon selällä *Sukkela* Enonkoskella.” *Kiiski* oli varmaankin tulossa Puhoksen konepajalta, kun taas toinen Mustosen hinaajista, *Sukkela*, kaiketi Varkaudesta.

Ahkerä oli jäänyt talveksi Viipuriin, josta se lähti 21. toukokuuta kohden Savonlinnaa ja Joensuuta, mutta ”tullee kohtaamaan jääesteitä Oriwedellä ja Pyhäselällä, minkä osien Saimaanvesistöä ei sanota vielä wapautuneen jääpeitteestä”, WT kirjoitti. Hertzberg itse ei enää jatkanut aluksen päällikkönä, waan hänen tilallaan oli M. Fagrén. Näin lehti-ilmoitusten mukaan. Kuitenkin ”Ilmarisessa” kerrottiin kesäkuun alussa, että ”*Ahkerä*-laiwan kapteenilta hra W. Hertzberg'iltä kuuluu laiwan wiime Joensuu-matkalla warastetun 500 markkaa. Mitään warmaa tietoa warkaasta ei ole vielä saatu”.

Joensuun höyrylaivasto vahvistui entisestään, kun Cederbergin kauppahuoneen tilaama hinaaja *Rauha* valmistui Viipurin konepajalta. Jo huhtikuun alussa oli K kertonut, että ”Viipurin konepajassa on äsken Östra Finland'in mukaan valmistunut herroille G. Cederberg'ille ja kump:lle Joensuussa amerikalaisen kaawan mukaan rakennettu höyry-alus, joka on 85 jalkaa pitkä, 17 jalkaa leweä ja painuu weteen 7 jalkaa sekä on warustettu 60 hewoswoiman koneella.” Mitä tämä ”amerikalainen kaawa” tarkoitti, emme tiedä, eikä se tuntunut enemmälti kiinnostavan Joensuun lehteäkään, koska aluksen, joka oli valmistuessaan – *Karjalan* ohella – koneteholtaan Saimaan vahvin, tulo Joensuuhun kuitattiin näin lyhyesti 7. kesäkuuta: ”*Rauha* niminen uusi höyryalus, jonka Viipurin konepaja on herrain Cederberg'ien kauppahuoneelle tehnyt ja josta jo on ennen Karjalattaressa mainittu, saapui tänne wiime sunnuntaina.” Laivan yksityiskohtainen tilaussopimus on säilynyt ja siinä mainitaan mm. näin kattilasta: ”Höyrykattila suunnitellaan 60 puudan työpaineelle ja tehdään kokonaan parhaasta ruotsalaisesta pannulevystä takorautaisin tubein sekä kokeillaan ennen laivaan asentamista kaksinkertaista työpainetta vastaavalla vesikoepaineella.” Myös kattilan varustus oli määritelty tarkasti, samoin kannenalaiset tilat, kuten ”yksinkertainen kajuutta Kapteenille”, mutta yllättävänä voi pitää, ettei siinä mainittu mitään pääkannen rakenteista. Toki ne olivat varsin yksinkertaiset noihin aikoihin, mutta silti olisi odottanut sopimuksessa olleen maininnat ainakin reelingistä, pollareista, hinauslaitteista ja ruorista, ehkä jopa ajohytistäkin, vaikkei sellaista useinkaan ollut vielä tuon aikakauden laivoissa. *Rauhan* valmistuttua *Ilma* siirtyi Viipuriin Cederbergin laivauksia hoitamaan; toki se nähtiin aika ajoin Saimaallakin.

Cederberg oli tyytyväinen *Rauhaan*, mitä todistaa Viipurin konepajalle talvella 1881 annettu lausunto, jossa nopeus- ja polttoaineen kulutustietojen ohella todettiin, että ”laiva on hyvin ja vahvasti rakennettu”. Tosin jo kuukautta aikaisemmin oli konepajalta tilattu kattilaan 32 uutta tuubia, ”koska *Rauhaan* kuluvat tuubit ovat jo turmeltuneet ja vaikeasti korjattavissa”. Siis vain kolme vuotta valmistumisen jälkeen! – Omien lotjiensa ohella *Rauha* hinasi usein myös vieraita lotjia.

Karjalan reitti ulotettiin tänä kesänä Viipuriin, kuten oli alun perin ollut tarkoituskin. Se merkitsi vain yhtä viikkovuoroa. Myös päällikkö vaihtui, Hertzbergin tilalle tuli H. Kock. Laivayhtiön, jolla oli siis *Karjalan* ohella *Impi*, taloudellinen tulos vaihteli. *Impi* tuotti selvästi paremmin kuin *Karjala*, jonka iso kone kulutti runsaasti polttoainetta. Lisäksi Viipurin reitillä oli melkoisesti kilpailua. Joinakin vuosina laivayhtiö jakoi osinkoa 9-10 %, joskus ei yhtään.

Joensuun laivoille ei tietävästi sattunut yhtään isompaa haveria. Sen sijaan *Joensuu* pääsi pelastustöihin syyskuun alussa, kun kuopiolainen *Ystävä* oli ajanut karille Koiviston salmessa.

"Sittenkun oli wiskattu noin 200 jauhokulua mereen, pääsi höyrylaiwa irti, vaikka rikotulla potkurilla. Höyrylaiwa *Joensuu* joka matkallaan Pietarista onneksi osui paikalle tulemaan, kuljetti rikkoutuneen höyryn tänne korjattavaksi", kertoi "Östra Finland" (ÖF).

S puolestaan uutisoi syyskuun lopulla: "Kowa tuuli raiwosi wiime wiikon lopulla. Pyhäselällä kiikutti se Joensuusta päin tulewaa *Ahkeraa* niin, että useat matkustajat tuliwat meritautiin ja antoiwat ylen. Tämöistä harwon kuultanee meidän rauhallisilla Saimaan wesillä." Jo tätä ennen oli aluksen kulkuilmoituksiin lisätty: "Huom! Waikean kulkuwäylän tähden ei laiwa enää poikkee Sulkawan kirkonkylään purjehdusajallansa."

Olisi voinut kuvitella laivan suuruuden ja sen mukavuuksien perusteella, että *Ahkerasta* olisi tullut hyvinkin suosittu alus. Näin ei ilmeisesti kuitenkaan käynyt, vaikka varustamo julkaisi aluksen ensimmäisen kulkuilmoituksen jo maaliskuussa. Reitistä ei kuitenkaan saatu kannattavaa, ja kesän 1878 jälkeen *Ahkerä* palasi takaisin vanhoille vesilleen Turkuun. K kirjoitti 1. marraskuuta:

"*Ahkerä*-niminen höyryalus lähti wiime perjantaina kotiseuduillensa Turkuun, jättäen Joensuun-Wiipurin väliselle kulkuwäylälle ijäksi hywästisensä."

Liikenne päättyi, kun *Karjala* tuli Lappeenrannasta Joensuuhun 30. marraskuuta. Aluksen liiketulos parani jonkin verran edellisvuodesta, mutta laivayhtiö ei jakanut osinkoa. Huonosti meni monella muullakin Saimaan laivalla "ylimalkaisen ahtaan ajan wallitessa", kuten S tiesi. Lehden mukaan *Konkordialla* oli riittänyt parhaiten matkustajia ja rahtia. Lisäksi S arvioi, että "näyttää siltä kun rahtihöyrylaiwat, semmoiset kuin *Joensuu*, jossa on pari salonkia ja lastiruumat, kannattaisiwat parhaiten. Joensuun höyrylaiwain asioita on sitä paitsi paljon edistänyt se seikka, että maksut owat niissä paljoa alemmat kuin Wiipurilaisissa ja Kuopiolaisissa aluksissa". Lehti myös tiesi, että *Joensuu* olisi tehnyt kelpo tuloksen, se oli "tuottanut kesän kuluessa yhtiölleen 50,000 markkaa tuloja". Tosin Joensuun lehti julkaistessaan S:n uutisen, lisäsi siihen: "Liikoja lienet laskenut, naapurikulta."

Myös vuonna **1879** elettiin Suomessa taantumaa. Se näkyi siinäkin, että Puhoksen konepajassa oli vuoden alkupuoliskolla rakenteilla vain yksi "wähempi höyrywenhe". Vuosi oli Joensuulle ja koko maakunnalle merkittävä, koska Pielisjoen kanavointi valmistui, kuten tuonnempana kerrotaan. Tosin kanavasta ei päästy nauttimaan täysmääräisesti, sillä veden vähyys häytti liikennettä Pielisjoella. Sama kiusa jatkui myös seuraavana kesänä. Saimaalla sitä vastoin vesi nousi syksyä 1879 kohden siinä määrin, että Lappeenrannassakin vesi lainehti satamatorilla.

Joensuun laivayhtiö piti kokouksensa helmikuussa. Varkautelaiset osakkeenomistajat olivat lähettäneet kirjeen, jossa ehdotettiin, "että *Karjalan* kulun nopeus vähennettäisiin 3 wirstalla tunnissa, joten 25 prosenttia haloista ja öljystä säästyisi". Esitys ei mennyt läpi, "tämän ehdoituksen kokous yksimielisesti hylkäsi".

Kiiski tuli Utrasta kaupunkiin ensi kerran toukokuun 4:nä ja *Rauha* lähti lotjien kanssa "Saimaan selkiä samoamaan" 18:nä. Samana päivänä *Sukkela* tuli ensimmäisenä laivana etelästä. Näin liikenne oli alkanut. *Wäinämöinen* aloitti liikenteensä 27:nä ja *Joensuu* tuli ensi kertaa etelästä 31. toukokuuta. Saimaan kanavan korjaustyöt olivat näet viivytäneet kanavaliikenteen alkamista. Sen sanottiin aiheuttaneen Joensuun kauppiaille tuntuvat vahingot, koska "höyrylaiwat owat saaneet olla pari wiikkoa mitään ansaitsematta, mutta wäki on kumminkun ollut palkattawa ja toiseksi kuuluu monet sinne tulewat tawarat kanawan eteläpäässä kauwan aikaa odottaneen läpipääsyä, josta syystä puute jauhoistakin näillä seuduin on ollut suuri". Lehden mielestä olisikin pitänyt paljon aikaisemmin ilmoittaa, milloin kanava avataan.

Joensuun laivayhtiö ilmoitti 6. kesäkuuta, että *Karjalan* kulku keskeytyisi, koska "laiwa on mennyt tokkaan saamaan uuden propellin". Mikä oli syynä moiseen, sitä ei lehdessä kerrottu. Viikkoa myöhemmin K:ssa esitettiin "Nöyrä pyyntö", jonka mukaan laivayhtiön tulisi alentaa *Impi*-laivan taksoja lähiliikenteessä, etenkin koska ne olivat olleet muutama vuosi aikaisemmin selvästi

alemmat. ”Kun matkarahat owat nykyään tawallista tiukemmassa, jonkatähden monen on jo täytynytkin turwautua omiin waarallisiin kulkuneuwoihinsa. Wiime kesänä wielä sallittiin matkustajan kuletaa mukanansa pienemmät nyyttinsä ja tyhjät maito-astiansa paluumatkalla ilman eri maksua, mutta nyt waaditaan sellaisistakin esineistä erityinen rahti-palkka.” Veden runsauden lisäksi oli väliin tuultakin. K kertoi 12. syyskuuta kauhean myrskyn raivonneen Itä-Suomessa, ”niin että tänne Wiipurista pyrkiwä *Wäinämöinen* kuuluu saaneen aika lailla Saimaan selillä taistella kuohupäisten Aallottarien kanssa ja toissa päivänä sekä eilen on taas ankarasti tuullut”.

Kesä meni havereitta, eikä kaupungin lehdessä ollut muutenkaan montaa Saimaan laivoja koskevaa uutista. Lokakuun alussa tosin kerrottiin *Joensuun* ja *Wäinämöisen* vieneen yhteensä 16 000 leiviskää voita ”Pietariin, Saksanmaalle ja kenties Englantiin asti”. Kolme viikkoa myöhemmin K tiesi, että viisi tyhjää lotjaa oli tulomatkalla joutunut karille Pesolansalmessa, mutta lehti ei maininnut minkä hinaajan vetämiä ne olivat olleet, varmaankin Cederbergin *Rauhan*.

Marraskuussa Joensuun laivayhtiö piti ylimääräisen kokouksen, jonka syy ilmeni kokousilmoituksen alusta: ”Koska Höyrylaiwalle *Karjala* on ilmaantunut ostomiehiä, niin pyydetään...” Keitä nämä ostajat olivat, emme tiedä. Päätös laivan myynnistä myös tehtiin, mutta kauppaa ei kuitenkaan syntynyt, ja *Karjala* jatkoi entisellä reitillään.

Kevät oli myöhässä vuonna **1880**, ja ”Karjalatar” pääsi kertomaan vasta 28. toukokuuta: ”Laiwaliike alkoi täällä vasta wiime tiistaina [25.], jolloin tänne etelästä päin saapui *Salama*, *Joensuu*, *Impi*, *Pielinen* ja kauppahuone Mustosen uusi *Hero*-niminen höyryalus sekä täältä etelään päin läksi *Rauha*, *Wäinämöinen*, *Karjala* ja *Sukkela*. Wiime sunnuntaina käwiwät wiimeksi-mainitut höyrylaiwat Pyhäselällä koettelemassa, eiwätkö jään läpi woisi murtautua, waan noin wiiden wirstan pitkältä oli jää silloin wielä niin wahwa, että kannatti aikamiehen ja saivat he siis palata tyhjin toimin nähtyänsä sawun Pesolansalmessa jään lähtöä odottawista, etelästä päin tulleista höyrylaiwoista. Mutta yöllä tiistaita wasten ja tiistai-aamuna mursi kumminkin ankara tuulen puuska wiimeisen jään.”

Hirvonen puolestaan kirjasi laivaliikkeen alkamisen näin: ”Toukokuun 25 päivän aamulla aukesi Pyhäselkä *Rauha* läksi aamusilla kello 7. ja siitten tuli kello 10 *Salamala* ja *Joensuu Pielinen Impi* ja *Herald*.” Hirvosen suppea kuvaus oli sikäli oikeampi, että tiistaina 25. toukokuuta ensimmäinen Pyhäselän ylittäjä oli *Rauha* eikä *Salama*. Hirvosen *Herald* oli *Hero*, joka oli Puhoksen konepajalla rakennettu höyryhinaaja, Cederbergin *Ilman* kokoinen (21,5 m, 130 ihv).

Jo vähän tätä ennen, huhtikuussa 1880, oli Cederbergin kauppahuone ostanut rahtialus *Wellamon* kauppias J. Neppenströmiltä 7 000 markalla. (Viipurin ”Ilmarinen” määritteli aluksen ”höyryvenheeksi”). Kuten hintakin kertoo, aluksen kunto edellytti täydellistä peruskorjausta eikä se enää ehtinyt liikenteeseen sen purjehduskauden aikana. Myös Cederbergin vanha *Suomi* oli palvellut aikansa, ja Penttilän sahan varvilla rakennettiin sen tilalle uusi rahtihöyry, josta tuli niin ikään *Suomi*. Se valmistui heinäkuussa 1880, ja ainakin sitä voitaneen pitää jo ”aitona” höyrylotjana eli tervahöyrynä. Laivan 18-hevosvoimainen Wahlin tekemä kone saatiin kaiketi vanhasta *Suomesta*. Muitakin laivakauppoja tehtiin siitä huolimatta, että edelleen elettiin huonoa aikaa maamme talouselämässä. Niinpä Saimaan laivoja ja lotjia oli seisomassa osan aikaa tai koko kesän. Joensuun laivoja ei tiettävästi ollut näiden joukossa. Laivakauppojen joukossa oli myös seuraava pienilmoitus, joka julkaistiin K:ssa 16. heinäkuuta: ”Eräs yhtiö täällä on äskettäin ostanut yhden pienen höyrywenheen, joka tulee kulkemaan Joensuun, Niwan ja Siikakosken wälillä, josta wast’edes tarkemmin ilmoitetaan.” Kyseessä oli kauppias F. Neppenströmin *Walpas*, joka ryhtyi kaksi viikkoa myöhemmin kulkemaan lähiliikenteessä Liperin Taipaleesta Joensuuhun.

Lokakuun 22:na K kertoi, että vaikka lunta oli satanut monena päivänä peräkkäin, laivaliikenne jatkui. *Impi* oli joutunut Puhoksesta tullessaan särkemään jäitä, jotka olivat paikoin olleet puolentoista tuuman vahvuisia. Samana päivänä oli ÖF:ssä haveriuutinen: ”Höyrylaiwa *Joensuu*, joka toissa aamuna k:lo 11 läksi Pietarista lastattuna jauhoilla, ryyneillä ja käsiteoksilla ajoi eilisaamuna karille lähestyessään Uuraan salmea sillä seurauksella, että laiwa sai niin suuren reiän, että wesi tunkeutui lastisuojaan, ja laiwa upposi. Toinen laiwa, *Georg Robert*, joka sattumalta tuli paikalle, otti kapteenin ja miehistön *Joensuulta* laiwalleen ja wei ne maalle. Syynä onnettomuuteen pidetään kowaa wirtaamista, joka koko wuorokauden oli wallinnut salmessa ja joka oli painanut alas kaikki karimerkit ja reimarit kulkuwäylässä, niin että kuljettajan oli ollut ihan mahdoton warmasti

kulkea siinä. Esimerkiksi wirran voimasta mainittakoon siwumennen, että höyrylaiwa *Trångsund* palatessaan kaupunkiin eilen ei woinut kääntyä tawallisessa paikassaan salmessa, waan oli pakoitettu kulkemaan Ryöwälinniemen kohdalle ja siellä selällä kääntymään takaisin woidakseen turvallisesti ja ajallaan saapua tänne. *Joensuu* lastineen oli ihan wakuuttamaton."

Sama lehti kertoi viikkoa myöhemmin: "Sukeltajan awulla on reikä laiwan pohjassa sen werran saatu tukituksi että laiwa saatiin nousemaan pohjasta ylös ja toisella laiwalla wedätetyksi Wiipuriin. Aikomus lienee sitä nostattaa maalle Hiekan rantaan korjattawaksi." Ennen nostoa laiva oli tyhjennetty lastista, josta osa oli saatu myydyksi. *Joensuun* päällikkönä oli onnettomuushetkellä H. Rosenbröijer, joka siirtyi seuraavaksi kesäksi *Saimaan*. Tämäkin ajoi karille ja upposi Varkauden eteläpuolelle heinäkuussa 1881.

K totesi 29. lokakuuta talventulouutisessaan: "Omituista on sekin, että höyrylaiwoja wielä tälläkin wiikolla on tänne tullut ja täältä lähtenyt, waikka maalla on täysi talwi. Laiwat kumminkin jo uupunewat ja talwiasemilleen jäänewät, koska lämpömittari toissa päiwänä jo osoitti 15 pykälää pakkasta." Näin tapahtui.

Joensuun sataman alkutaival

Ensimmäinen Joensuun laivalaituri eli "ryki" rakennettiin Suvantokadun päähän vuonna 1850. Se oli 25 kyynärää leveä (kyynärä = 0,6 m). Kaksi samankokoista valmistui vielä 1850-luvulla. Seuraavalla vuosikymmenellä laituritarve lisääntyi. Könönen kirjoittaa: "Suuri osa tavaraliikkeestä siirtyi kirkkorantaan, josta ostetuille tonteille muutamat kauppiaat rakensivat makasiineja. Maistraatin luvalla saivat 1865 kauppiaat F. Lattunen, P. Parviainen ja R. Rynänen teettää ja pitää siellä 5 määrävuotena oman laiturin, maksaen laivoista taksan mukaan ja omista tavaroistaan kaikkiaan 50 mk. makasiinitontilta vuodessa. Samoin annettiin 1867 kaupp. A.J. Mustoselle 15 vuodeksi lupa rakentaa pari laituria, toisen Papinkadun ja Koivuniemen välille lankkuvarastoa varten ja toisen Haukipuron rantaan höyryvenhe *Kiiskiä* ja lankkuvenheitä varten." Näistä Mustosen laitureista ensimmäinen otettiin vuonna 1874 kaupungin käyttöön.

Liikennemäärien kasvu lisäsi laituritarvetta. "Kalastajakadun päähän rakennettiin 1872 halkolaituri ("*Immen ryki*"), Makasiinikadun päähän 1877 ja Haukipuron suuhun 1879. Suvanto- ja Malmikatujen laiturit yhdistettiin 1876 kivillä täytettyjen arkkujen päälle tehdyllä, 290 kyyn. pitkällä rantalaiturilla ja samoin Malmi- ja Kalastajakatujen laiturit 1883."

Jokivarressa olevat laiturit eivät tahtoneet kuitenkaan kestää, ja niitä oli alinomaa korjattava. "Milloin oli kansia paikattava tai kokonaan uudesta laskettava milloin niskasetkin hakattava. Koskikadun laiturin ("*Valppaan ryki*") rakennettiin 1887 kolmannen kerran vesirajaa myöten. Suuressa laiturissa alettiin 1890 yhtä perinpohjaiset uudistustyöt ja samalla laiturin ja rannan väli täytettiin kivillä ja mullalla, nousten kustannukset 9,000 mk:aan. *Immen* laituria jatkettiin 1894." Laiturirakentamisen vaikeutta kuvaa hyvin sekin, että kun Pielisjoen kanavoinnin johtaja, kapteeni B. Höök otti vuonna 1878 urakalla rakentaakseen hirsikehikkolaiturin Koski- ja Suvantokatujen välille, niin se oli jo vuonna 1880 "liesoituksella vahvistettava ja muutamien vuosien kuluttua rappiolla".

Myös lukuisia muita pienempiä laitureita rakennettiin etenkin lähemmäksi jokisuuta, ja alajuoksun jokipenkereet muodostuivat halkovarastoiksi. "Silloin tällöin valtuusmiehet neuvottelivat tämän puuliikkeen ryhmittämistä sellaisiin paikkoihin, joissa pinot eivät rumentaisi näköalaa."

Syksyllä 1889 "*Karjalatar*" kertoi Joensuun uudesta laivalaiturihankkeesta. "Uuden laiwalaiturin ja Pielisjoen siltain uudestan rakentaminen owat hankkeita, joiden toteuttaminen ei ole wähällä suoritettu, ja siihen ilmestyyneen wielä muitakin myöhempiä töitä lisäksi. Kuten tiettyä, on näihin hankkeihin näinä aikoina tartuttawa warman tuumittelun perästä; eikä waan ainoastaan päätettävä, että ne tehdään. - - Samaten laiwasillan hankkeessa tulee tarinoiksi sen laatu y.m., kun on hawaitettu että puinen laiwasilta, warsinki nykyisen rakennustawan mukainen, ei kestä kuin wähän aikaa."

Satama vai olisiko parempi sanoa laiturit toivat myös tuloja kaupungille satamamaksujen muodossa; niitähän kaupunki oli oikeutettu perimään perustamiskirjansa mukaisesti. Ahonen toteaa: "Liikenteen vilkastuminen näkyi satamamaksujen tuotossa: vuonna 1870 liikennemaksut olivat 11 600 mk, mutta vuonna 1875 jo 25 300 mk. Sataman tuotto oli niin suuri, että kunnallisveron perimisestä saatettiin joinakin vuosina kokonaan luopua." Oliko todella näin? Toki laiturit myös maksoivat. Esimerkiksi yksin kapteeni Höökin tekemä laiturin – toki kaupungin aineista - maksoi liki 4 000 markkaa.

Joensuun satamamaksut olivat korkeat ja niistä kehittyikin ankara riita kaupungin ja paikallisten kauppiaiden välille. Esko Järvelin toteaa: "Kun sitten satamamaksut muodostivat jo verotuksen jälkeen suurimman yksityisen erän kaupungin tuloissa, oli kauppiaitten mitta täysi." Suuremmat kauppiaat ryhtyivät purkamaan

laivoilla ja lotjilla tuomat lastinsa Pielisjoen vastakkaisella rannalla, joka ei kuulunut Joensuun kaupunkiin vaan Kontiolahden pitäjään, jolla taas ei ollut oikeutta maksujen perintään. Järvelin jatkaa: "Antti Juhana Mustonen, Joensuun verrattomasti suurin liikkeenharjoittaja ainakin 1860-luvun alusta kuolemaansa saakka, piti satamana omistamaansa Kukkosen saarta. Näin hän, äveriäs mies paikkakunnalla, kiersi kaikki satamamaksut, mutta nautti kyllä kaupungin tarjoamat muut edut."

Satamamaksuista riideltiin kolmisenkymmentä vuotta, ja kaupunki pyrki kaikin keinoin saamaan niin vastarannan kuin Kukkosen saarenkin "maksualueeseen". Senaatti joutui monta kertaa riidan ratkaisijaksi, eikä siitäkään ollut siihen. Lopulta päädyttiin vastarannan alueitten pakkolunastukseen, jonka katselmus tehtiin kesällä 1895. Mutta kun pakkolunastushinta nousi peräti 2,8 milj. markkaan, kaupunki luovutti. Aikanaan vastaranta ja paljon muitakin Kontiolahden alueita liitettiin Joensuun kaupunkiin.

1880-luku

Vuosi **1881** alkoi Hirvosen kirjaamana: "Toukokuun 26 päivän aamuna aukesi Pyhäselkä aivan auki, ja samana aamuna läksi Höyry *Impi* ensi kertaa Joensuusta kello 6 aamuna, ja samana päivänä tuli Höyryvene *Walpas* ensi kertaa Puhoksesta Joensuuhun ja 27 päivän aamuna läksi ensi kertaa Höyry *Karjala* Joensuusta kello 8 aamusilla Wiipuriin." Kaupungin lehti kertoi saman ja lisäsi vielä: "Pyhäselkä onkin jo kokonaan vapaa jäältä ainoastaan siellä täällä rannoilla löytyy vielä hiukan wedensekaista hyymää."

Liikenne jatkui paljolti entiseen tapaan: *Joensuu*, *Salama* ja *Wäinämöinen* kulkivat Pietariin, *Impi* Savonlinnaan, mutta *Karjala* ei kulkenut enää Wiipuriin, vaan määräsatamaksi tuli Lappeenranta. Alukset säästyivät havereilta, ainoastaan tämä ÖF:n kertoma "Omituinen tapahtuma" löytyy sanomalehdistä: "Lähellä Juustilan sulkulaitosta sattui höyrylaiwa *Wäinämöinen* äsken karille matkalla Wiipuriin syystä, että erään rouwasihmisen hameenlieve kietoutui siihen rautaketjuun, joka pitkin kannen reunaa kulkee komentosillalta peräsimeen, ett'ei saatu laiwa kääntymään. Täten joutui laiwa hiekkaan kiinni ja saatiin wasta monen tunnin perästä irti. Pitkät hameen-liepeet owat siis waaralliset höyrylaiwoilla."

Uusi höyryalus saatiin kaupunkiin. K uutisoi maaliskuussa: "Uutta pukseeri-höyrylaiwa 18:ta hewoswoimalla, jonka on tilannut kauppias Cederberg täältä, rakennetaan par'aikaa Puhoksen tehtaalla. Rakennuttaja on herra insinööri Montin, Puhoksen tehtaan hoitaja." Hinaajasta tuli *Rapid* ja se valmistui elokuun alussa. Aluksen pituus oli 18,5 metriä, ja sitä käytettiin *Rauhan* tavoin Cederbergin laulatotkien hinauksissa, paljon myös yhtiön sahojen muissa kuljetuksissa. Sen vuoden laivauutiset jäivät melko vähiin. Heinäkuun 1:nä K kertoi: "Meriwahinkoon on Ahwensalon läheisyydessä joutunut [Cederbergin edellisvuonna ostama ja peruskorjauttama] höyryalus *Wellamo* siten että laiwa oli ajanut kiwelle ja tullut wettä täyteen. Laiwan lasti, 550 kulia jauhoja, on kuitenkin pelastettu ja tuotu tänne." Alus jäi kuitenkin hylyksi.

Elokuun lopulla kerrottiin puolestaan hieman toisenlaisesta onnettomuudesta, joka päättyi kuitenkin onnellisesti. "Jokeen putosi laiwalaiturilta wiime sunnuntaina räätäli Lipposen kuusiwuotias poika, joka isänsä kanssa tuli rannalle, waan ennätti sinne wähän ennen häntä. Onneksi sattui *Karjalan* masinisti sen näkemään ja pelasti pojan syöksymällä heti laiwasta täysissä waatteissa weteen." Marraskuun 4:nä K kertoi, että "laiwaliikkeen lakkautti äkkiä tämän wiikon pakkaset, sillä wiime sunnuntaina osotti lämpömittari aamusella 15 pykälän kylmää ja pysyi wiikon alkupäiwinä 7 ja 10 pykälän waiheella".

Kaupungin vuosikertomuksen mukaan Joensuussa oli 18 höyrylaivaa, "joista 3 kulki Joensuun ja Pietarin välillä". Taas "Suomen laivakalenterissa" oli 16 Joensuuhun rekisteröityä höyrylaivaa.

Kauppias Hirvosen muistiinpanot keväältä **1882** olivat tavallista yksityiskohtaisemmat:

"Toukokuun 17 päivä aukesi Pyhä Selkä jäistä auki ja 17 päivän aamulla Läksi *Joensuu* Pietariin kello ½6 voita meiltä 86 tynnöriä 1.283 *Wäinämöinen* kello 7½ voita yleiseen kaikilta kauppiailta *Wäinämöisessä* 1.204. Samaan aikaan läksi *Karjala* ja *Wellamo* Jossa oli Wiipurilaisiin voita 25 tyn 350 Lv [Lv = leiviskä = 8,5 kg]

Toukokuun 20 päivä tuli *Suomi* Pietarista ensimmäiseksi. Lastia muillen 600 Säkkiä Ruisjauhoja ja Pientä tavaraa

Cederberg & Co	600 Säkkiä
W. Hämäläisellen	50 Kulia

21 päivä Läksi *Suomi* Pietariin meiltä läksi siinä voita 49 tyn. 585 Lv ja Hjord & Co Stockholmiin 15.000 kap. Jänis Nahkoja 45 penniä 5.000 kap. wasikan Nahkoja 2/kappale Helsingissä laivaan pantuna Knut Kjellin vastaanotettavaksi Helsingissä."

Kaupungissa oli talvehtinut kuusi laivaa, *Wäinämöinen*, *Joensuu*, *Karjala*, *Rauha*, *Ahkerä* ja *Wellamo*. *Suomi* oli talvehtinut Viipurissa, ja muut "etelän" laivat olivat kaiketi olleet Puhoksessa tai Varkaudessa. Toukokuun lopulla tuli kaupunkiin uusi matkustajahöyry, *Kullervo*, joka alkoi kulkea Nurmekseen. Pienehkön laivan pääomistaja oli kauppias Neppenström. Alus peruskorjattiin 1891. Myös toinen uusi laiva ilmestyi, Hubbardin hinaaja *Toimi* (23 m, 15 hv), joka oli rakennettu Puhoksen konepajassa.

Matkailijoita kulki laivoissa aiempaa enemmän, myös ulkomaisia. K kertoi kesäkuun alussa, että "kahdeksan eri kieltä, Suomen, Ruotsin, Wenäjän, Saksan, Ranskan, Englannin, Italian ja Hollannin, kuuluvat *Wäinämöisessä* viime tiistaina tänne Joensuuhun tulleet matkustajat keskenään puhuneen, tietysti mikä mitäkin niistä". Mutta kun *Karjala*, joka oli alkanut jälleen kulkea Viipuriin saakka, matkasi samoihin aikoihin sieltä Joensuuhun, matkustajat olivat enimmäkseen suomalaisia. Näin voi päätellä Pohjois-Karjalasta kotoisin olleen "Huikarin" pitkästä matkakuvauksesta, joka julkaistiin heinäkuussa "Ilmarisessa". Poimimme siitä muutaman kohdan, aloittaen sattumuksesta Saimaan kanavassa.

"Muutamassa kanawan mutkassa laiwa tarttui kiini matalikolle, jossa kenties wiiwyimme noin 1½ tuntia. Siitä koetti kapteeni irroittaa laiwaa höyryn woimalla, waan laiwa ei ätkähtänytkään. Sitten kannettiin laiwan keulasta tawaroita perälle ja matkustajat siirtyiwät myös sinne. Ei sekään auttanut. Mikäs nyt neuwoksi? Alettiin höyssätä tawaroita maalle. Sinne mätettiin kahwi-, ryyni-, naula- ja kenties syntisäkkejäkin. Se keino päästi pälkähästä. Hurraa! Nyt taas mennään." Puumalan jälkeen jouduttiin yöllä sumuun. "Eipä aikaakaan, niin alkoi kuulua jonkinmoista kolinaa ja ääniä laiwan kannelta. Siihen heräsin ja katsoessani laiwan ikkunasta ulos en nähnyt muuta kuin harmaata höyryä ylt'ympäri. Samalla tuli eräs laiwan palwelijattarista sisälle kahwekannuineen ja hän kertoi sumua olewan niin paljon, ettei laiwalla osata mihinkään, vaikka sitä on koetettu ohjata sinne ja tänne. Heti olimme kaikki walweilla ja kiiruhdimme kannelle. Tyttö oli puhunut totta. Synkkä sumu leijaili kaikkialla. Ei näkynyt nientä ei saarta, waan olimme kuin säkissä. Laiwamme oli tawannut tuon *Ansio* nimisen laiwan, joka jo tuntia ennen lähti Lappeenrannasta. Kapteinimme koki laiwaa ohjailla kompassin awulla sinne ja tänne, waan se ei oikein wedellyt. – Sumu alkoi hälwetä. Nyt pääsi laiwa kulkemaan täyttä wauhtia. Kaikki heräsi uuteen eloon." Aamulla klo 7 poikettiin Sulkavalla, jossa "laiturilla oli wäkeä kuin helluntain epistolassa".

Savonlinnassa seistiin tunti ja seuraavan kerran pysähdyttiin Oravissa. "Siinä lewähti laiwa hetkisen, joten en ennättänyt tehdä suuria hawainnoita. Sen waan huomasin, ettei tehdas ollut käynnissä, vaikka moni, etenkin työkansa soisi sen olewan liikkeessä. - - Orawista lähdettyään ei laiwa enää seisahtunut kuin yhden kerran Joensuun wälillä. Tuo seisaus tapahtui Kangassaaren lasitehtaan rannassa. Siinä ei ollut juuri mitään ihailtawaa, jollei ota lukuun tehtaalaisten nokisia, puolialastomia lapsia, joita liehui laituri täynnä." Joensuuhun *Karjala* saapui klo ½8 illalla.

Joka matkallaan *Karjala* ei kuitenkaan "muistanut" poiketa Sulkavalle. Kun näin jatkui myös seuraavana vuonna, tilanne sai erään paikkakuntalaisen kysymään heinäkuussa 1883 K:ssa "mistä arwosta on *Karjalan* liike-ilmoitus?" Kirjoittaja jatkoi: "Jokainen hywin tietää, että matkustaja- ja tawara-liikkeen äkillinen katkaiseminen on sekä haitallinen että wahingollinen; sitä paitsi on *Karjalan* mukana kulkewa posti myös seisautettu, niinä aikoina kun *Karjala* tahtoo mieliwaltaisuuttansa hywäksensä käyttää." Kirjoittajan mielestä yleisöllä oli "täydellinen oikeus waatia laiwa noudattamaan omia tarjoamiansa sääntöjään". Laivayhtiö ei vastannut.

Muuten uutiset laivojen kulkemisista ja sattumuksista jäivät vähiin. Oli kuitenkin jotain vähemmän kunniakasta. Elokuun lopussa *Joensuu* "kisaili" Kuopion *Ainamon* kanssa Lappeenrannan lähistöllä. Molemmat laivat olivat täynnä matkustajia ja menossa Savonlinnaan meijerinäyttelyyn. *Ainamossa* matkustanut "En resande" kuvaili "Wiborgsbladetissa" tapausta näin: "*Joensuu* oli lähtenyt hieman ennen *Ainamoa*, mutta kun *Ainamo* kulkee nopeammin, oli se jo kolmen ensimmäisen virstan matkalla saavuttanut *Joensuun* ja valmistautui tätä ohittamaan. Ottiko se nyt *Joensuun* päällikön luonnolle vai mikä oli syy, joka tapauksessa, kun alukset olivat rinnakkain käänsi mainittu kapteeni aluksensa keulan suoraan *Ainamoa* kohden, niin että hänen aluksensa vähä vähältä lähestyi viimeainittua. Alusten väliä oli lopulta enää pari kyynärää ja millä hetkellä tahansa saattoi odottaa yhteentörmäystä. Silloin huusi aivan lähellä maata kulkevan *Ainamon* kapteeni Rosenbröijer

Joensuulle, että tämän tulisi hetimiten kääntyä. Näin tapahtuikin, mutta ainoastaan muutaman minuutin ajaksi, sillä pian ohjasi *Joensuu* jälleen *Ainamo* kohden sillä seurauksella, että alukset, sillä hetkellä kun *Ainamo* meni ohi, kolauttivat yhteen. Onneksi siitä selvittiin vahingoitta, ainakin *Ainamon* osalta, mutta kuinka helposti olisikaan voinut käydä toisin ja aivan arvaamattomin seurauksin?" Kirjoittajan mielestä tuollainen leikittely oli "lievimmin sanoen kevytmielistä" ja vaati alusten varustamoja laittamaan kapteenit kuriin ja järjestykseen.

Joensuun päällikkö O.A. Öqvist lähetti lehteen oikaisun, jossa hän kiisti kisailun, selosti tapahtumien kulun sekä vieritti syyn kokonaan *Ainamon* niskoille. "Koska merenkulkijoille on tunnettu asia, että kuljettaessa ahtaissa paikoissa kuten tässä tapauksessa, sen aluksen joka tulee perässä tulee hiljentää, niin että edellä kulkeva alus ehtii siitä kulkemaan, olisi myös *Ainamon* päällikön pitänyt noudattaa tätä sääntöä, eikä, kuten nyt tapahtui, mihin hintaan hyvänsä pyrkiä ohi toisesta."

Elokuussa esti laivamies hukkumisen Joensuussa. Tapahtumapaikkana oli Karsikon sahan laituri ja toisena osapuolena oli seppä Kurjen kuusivuotias tytär. "Onneksi sattui vähän alempana höyrywenhe *Rapid'in* kannella seisowa mies huomaamaan tytön kelluwan wedessä, haki maalta pitkän riman, jolla sai wedetyksi wielä hengissä olewan tytön maalle ja kantoi vanhempainsa kotiin."

Vuosi päättyi K:n 10. marraskuuta kertomana näin: "Laiwakulku on tällä viikolla täällä lakannut, kun selät ja salmet viime ja tämän viikon pakkasten vuoksi owat jäähän menneet. Wiimeksi saapuiwat töin tuskin tänne maanantaina *Joensuu* ja *Karjala* sekä tiistaina *Rauhan* awulla *Suomi*. *Pielinen* kuuluu Jakokoskelle jäätyneen kiinni." Laivaliike oli kesän aikana ollut aiempaa vilkkaampaa, joten Joensuun laivayhtiökin jakoi 9 %:n osingot.

Vuosi **1883** alkoi 11. toukokuuta näin: "Kesä on jo täällä suurin askelein tulemaisillaan. Pielisjoki jo viime viikolla riisui päältänsä talwipeitteensä niin että *Pielinen* toissa päivänä saapui talwimajastaan kaupungin rantaan ja höyryhewoset laiturimme ääressä paraillaan puetaan uusiin kesäpukuihin, että pulskina taas kohta pääsisiwät mitkä Saiman mitkä Suomenlahdenkin selkiä samelemaan, jonka toiwotaan jo ensi viikolla tapahtuwan, koska tämän viikon sateet ja päiväpaisteet luultawasti saattanewat Pyhäselän pian jäistä puhtaaksi." Viikkoa myöhemmin lehti totesi etelän laivojen päässeensäkin jo lähtemään muutama päivä aikaisemmin. - Jostain syystä Hirvonen erehtyi kirjaamaan, että Pyhäselkä olisi auennut vasta toukokuun loppupäivinä. Kesäkuun 17:nä saapui Joensuuhun "harvinainen" höyryalus; harvinainen sikäli, että kyseessä oli Puhoksen konepajalla rakennettu 65 jalkaa pitkä *Ystävä*, joka oli tilattu Sortavalaan ja joka kuljetettiin määränpäähensä maitse Joensuusta. Siirto vei hieman toista viikkoa.

Laivauutiset olivat vähissä, joten seuraavakin, K:n 14. elokuuta kertoma, voidaan ottaa mukaan: "Viime pyhän seutuna saatiin täällä aiwan tuoreita uutisia etelästä päin. Höyrylaiwa *Karjala* toi lauantaina, kuten ennenki, edellisen perjantain sanomat ja *Wäinämöinen* sunnuntaina lauantain sanomat." Joensuuhun tuli rautatie vasta 1894, ja siihen saakka Viipurin ja muut etelän sanomalehdet, kuten muukin posti, tuli kaupunkiin kesäaikaan matkustajalaivojen mukana. Talvella, kun posti hoidettiin hevoskyydillä, postin tulo kesti paljon pitempään. Toki uutisia kotimaan ja ulkomaiden tapahtumista saatiin sähköitse.

Lokakuun puolivälissä ÖF kertoi *Karjalan* joutuneen myrskyn kouriin. "Tuuli puhalsi koillisesta ja oli ankaran kylmä. Lunta satoi tiheästi ja varpusenmunain suuruusina hiutaleina etenkin aamupuolella. Vesi selillä lainehti niin, että esim. höyry-laiva *Karjala*, matkallaan Joensuuhun, töin tuskin saattoi Saimaalla kulkea, vaikka mainitun laivan höyrykone on vahvimpia näillä vesillä. Laineet loiskuivat yhäti komento-sillan yli, kannesta puhumattakaan, jota vesi alati valeli." Lehti kertoi Savonlinnan lähivesien kulkijan *Allin* joutuneen myrskyssä lähes haaksirikkoon, mutta onnistuneen pelastautumaan erään saaren suojaan, jossa se joutui odottelemaan tuulen tyyntymistä niin pitkään, että kun sen oli määrä saapua Savonlinnaan lauantaina iltapäivällä, se tuli vasta maanantaiaamuna."

Valtaosa Joensuun laivoista oli kulussa vielä marraskuun ensimmäisellä viikolla, mutta 13:nä K kirjoitti lyhyesti: "Laiwaliike täkäläisillä vesillä on jo kokonaan lakannut." Laivaliike oli ollut koko Saimaan alueella vilkasta, mutta S:n mukaan "rahtiwoitto on werraten näyttänyt olewan heikon puoleinen".

Vuonna 1884 kevät oli jälleen hieman myöhässä Pohjois-Karjalassa. K uutiso i 30. toukokuuta:

”Laiwaliike on wihdoinki jo täälläkin alkanut. Höyrylaiwa *Wäinämöinen* läksi eilisaamuna ensimmäiselle matkalleen Pietariin ja waikka Pyhäselällä w ielä oli Pohjolan wäki jään muodossa esteenä, siwalsi ukko nokallaan esteet rikki ja osoitti toiselle, että ”siitäpä nyt tie menewi”. Tänä aamuna läksiwät *Karjala* ja *Joensuu* myöski matkoilleen etelään.”

Lehti erehtyi pahan kerran, mikä sinänsä tuntuu ihmeelliseltä. Lehti joutuikin korjaamaan erehdyksensä seuraavassa numerossaan: ”Laiwaliikkeen alkamisesta kertoessamme wiime perjantainumerossa tulimme maininneeksi, että laiwa *Wäinämöinen* olisi laiwaliikkeen awannut, kuten silloin täällä ”hywätki tietäjät” warmuudella luuliwat, koska laiwa *Wäinämöinen* oli jo wuorokauden ollut matkalla taistelemassa jäiden kanssa, mutta se olik i laiwa *Karjala*, joka perjantaina lopullisen awauksen toimitti ja jolle palkinnon anomus tässä seuraa.” Lehden julkaisema palkintoanonus kuului näin: ”Koska höyrylaiwa *Karjala* jään murtamalla 30 p. Toukokuuta tänä vuonna on awannut kulkuwäylän Joensuusta ja päinwastoin, niin olisi warsin kohtuullista että asianomaiset laiwojen isännät, jotka siitä owat nauttineet melkoisia etuja, eiwät jättäisi palkitsematta Joensuun höyrylaiwa-yhtiölle tästä hywäteosta sopimuksen mukaan yhtiön asiamiehen kanssa.” Ryhtyiwätkö toisten laivojen isännät moista ”palkintoa” Joensuun laivayhtiölle maksamaan, ei ole tiedossa, tuskin. – Myös Pieliseltä oli päästy jo tulemaan kaupunkiin.

Joensuuhun oli tullut myös ”outo” höyry, *Olga* Kotkasta. Se ilmoitti lehdessä lähtewänsä 4. kesäkuuta Viipuriin ja Helsinkiin sekä ottawansa ”lastia ja matkustawaisia”. Viikkoa myöhemmin julkaistiin K:ssa ”Kirje Joensuusta”, joka oli ”Jaakon” kirjoittama ja jossa käsiteltiin kaupungin matkustajalaiwaliikettä ja siinä ilmenneitä puutteita seuraavaan tapaan:

”Nyt on meillä taas se suloinen kesäaika, jolloin koko luonto on herännyt talwi-unestansa.

Ihmisilläkin näkyy olewan uutta elämää. Höyrylaiwat wälittäwät helppoa kulkua paikasta paikkaan, tuoden mukaansa sekä ihmisiä että tawaroita. Ja onhan Joensuussa höyrylaiwoja jokseenkin paljon. Eteläänpäin menewiä, matkustawaisia ottawia, on wiisi nimittäin: *Wäinämöinen*, *Joensuu*, *Karjala*, *Impi* ja *Salama*, johon w ielä tulee kuudentena tuo Joensuun likiseudulla menewä pieni alus *Walpas*. Luulisi sitten, että täällä olisi melkein joka päiwä tilaisuutta päästä eteläänpäin. Mutta niin ei kumminkaan ole. Asian laita on näetsen se, että nuo laiwat tawallisesti menewät parittain samana päiwänä. Jos ei *Walpasta* oteta lukuun, niin ei pääse täältä etelään tänä päiwänä, ei huomenna, eikä sunnuntainakaan. Maanantaina sitä vastaan menee sekä *Karjala* että *Impi*. Tiistaina *Joensuu*. Sitten taas keskiwiikkona ei yksikään, mutta ensi torstaina taas kaksi *Wäinämöinen* ja *Impi*.”

Kirjoittaja jatkoi esimerkkejään laivojen päällekkäisistä kuluista ja laivattomista päivistä sekä ihmetteli, miksi kulkuvuorot eiwät voi jakaantua tasaisemmin. Erityisen huomion sai Joensuun oma laivayhtiö, jonka molemmat laivat lähtewät maanantaisin.

Laivaravintoloiden korkeat hinnat muodostawat Jaakolle toisen närästyksen aiheen. ”Yksi kohta, joka tekee reisut laiwoissa paljoa kalliimmaksi kuin rautateillä ja maanteillä on se, että ateriat owat aina niin julmasti kalliit. En tiedä mistä syystä pitää olla laiwoissa parempaa ruokaa kuin maalla. Ne jotka tahtowat syödä herkullista ruokaa woiwat odottaa siksi, kun pääsewät maalle. Pääasiana pitäisi minusta olla, ettei kenenkään tarwitsisi nälkää kärsiä. Mutta meidän maassamme koettawat laiwojen omistajat yhdessä rawintolan pitäjien kanssa jos milläkin konstilla pakoittaa matkustawaisia käyttämään ”bufetin” tawaroita niin paljon kun waan on mahdollista.” Kirjoittajan mukaan ainakin edelliskesänä oli *Joensuu*-laivassa ollut määräys, ettei ”kannen alla matkustawa saa ottaa mukaansa omaa ruokaa”.

Jaakolla oli w ielä pari muutakin arvostelun aihetta. Toinen koski tavaroiden lähettämistä usean laivayhtiön välityksellä ja toinen kirjastojen saamista laivoille. ”Kun wähä etäämmälle täytyy lähteä, käy usein ikäwäksi ainoastaan istua ja tuijottaa aaltojen kulkua. Silloin olisi erittäin sopiwa saada lukea jotakin. Hywä olisi sentähden jos joka laiwassa olisi pieni kirjasto myös kannella matkustawaisten käytettäväksi; ja paras kaikista että saisi lukea wiimeiset sanomalehdet. Mutta eihän tuo tuottaisi mitään tuloja bufetille, siis ei ole toiwomistakaan että jotakin semmoista saataisiin toimeen. Ainoa kirja, mikä Suomen matkustaja-laiwoissa woi saada, on korttipakka, mutta sitä taas ei woi lukea ilman kumppalia.” Laivayhtiö ei vastannut Jaakolle.

Uusi rahtihöyry *Wellamo* saatiin Joensuuhun vuonna 1881 tuhoutuneen tilalle. Sen omisti P. Parviainen, mutta siitä tuli lyhytikäinen. Karttunen kirjoittaa laivasta näin: ”Se on varmaa, että kauppias P. Parviaisen suunnittelema uusi ’*Wellamo*’ ilmestyi v. 1884 harvinaiselle reitille Nurmes-Pietari, jota sen oli tarkoitus ruweta kulkemaan. Kerran se ennätti w iedä lastinsa Pielisen vesille,

mutta hukkuu toisella matkallaan Koiviston lähelle.” Onnettomuuspaikka ei kuitenkaan ollut Koivistolla, vaan se oli Tuppuran (Rödhäll) eteläpuoleinen Sittahatun kari. ”Ilmarinen” uutisoi onnettomuudesta 25. lokakuuta näin: ”Karille joutui toispäivänä k:lo 11 e.pp. höyrylaiwa ”*Wellamo*” Kuopiosta, matkallaan Pietarista, Seiskaarrolla wähän matkaa Tuppuransaarelta. Kauppias A. Mäkelän sukellus- ja pelastaja-alus sattui samassa tulemaan paikalle ja antoi tarpeellista apua.”

Tapaus oli kuitenkin tuhoisampi. Lasti, joka käsitti 700 kulia ruisjauhoja ja 30 säkkiä vehnä jauhoja, saatiin suurelta osin pelastetuksi Mäkelän jaalaan *Pelastaja* sekä Cederbergin *Ilman* paikalle tuomaan lotjaan, mutta laivaa ei. *Wellamo* oli näet saanut karilleajossa ison repeämän pohjaansa, eikä sitä monista yrityksistä huolimatta saatu irrotetuksi karilta, ei vaikka Mäkelä oli tuottanut paikalle pelastushöyry *Neptunin* Kronstadtista. Kovan lounaismyrskyn myötä alus tuhoutui. ”Ilmarinen” kertoi 28:nä: ”*Wellamo* höyryn lasti on nyt korjattuna Sittamatalan karilta, waan laiwan, jo raakkina, kuuluvat wiimeiset myrskyt wieneen teille tietymättömille.” Lehti korjasi myös aiemman virheensä kertoen nyt aluksen olevan kotoisin Joensuusta. Pelastusalukset seisoivat vielä marraskuun alkupäivinä Tuppuran luotsiaseman laiturissa odottamassa myrskyn laantumista pelastaakseen mitä hylystä vielä oli talteen otettavissa. - Mäkelän ja Cederbergin välille syntyi riita pelastuspalkkiosta, jonka Cederberg pyrki omimaan kokonaan itselleen.

Heinäkuun alussa K tiesi *Salaman* tuoneen ”kalliin lastin”: ”- - sanoivat muun lastin ohessa olleen noin 2 miljoonaa markkaa rahoja tänne Joensuuhun tuotawana”. Samoihin aikoihin *Karjala* törmäsi matkustaja-alus *Ainamoon* Saimaan kanavalla, mutta isommilta vaurioilta välttyttiin. Syyksi ilmoitettiin, ettei *Karjala* totellut perärintään. *Ainamo* kulki Kuopion ja Viipurin väliä. ”Sitä paitsi tarttui *Karjala* luodolle Juustilan luona, jossa wiipyi pari tuntia.” – Taas lokakuun alussa K kertoi ”läheltä piti”-onnettomuudesta: ”Höyrylaiwassa *Joensuu* oli sen toisen wiikkoisella matkalla eräs laiwan palweliattarista pudonnut Lappeenrannan edustalle järween, laiwan täyttä wauhtia kulkiessa, ja olisi ehken sinne jäänyt, joll’ei lähellä olevasta halkolotjasta niin pikaista apua saapunut.

Joensuulla olewilla oli ollut hätää ja hÄlinää, jopa itkuakin, waan sieltä ei hätään ehditty.”

Salama puolestaan pääsi S:n palstoille 30. lokakuuta ”harwinaisen” tapahtuman ansiosta. ”Kun höyrylaiwa *Salama* wiime sunnuntaina t.k. 26 p. tuli Joensuusta ja kulki Pyhäselällä oli ankara tuuli keinuttanut jykeätä alusta, että useimmat matkustajat oliwat merikipeät ja antoiwat ylen.” Myrskyä oli kestänyt useamman päivän ja oli vaikuttanut niin laajalla alueella, että *Joensuu* oli joutunut odottamaan useita päiviä Pietarissa ja *Wäinämöinen* Viipurissa.

Marraskuun alussa *Karjala* ajoi karille, S:n mukaan näin: ”Iltahämärissä kun höyrylaiwa *Karjala* tuli Joensuusta, ajoi se ylös kuiwalle kalliolle heti Sawonlinnan pohjois puolella. Wasta sitte kun lasti oli aluksesta tyhjennetty ja kolme höyrywenhettä *Alli*, *Impi* ja *Ystäwä* hinausköysillä sitä tempoiwat, lähti se myöhemmin nokka kalliolta irti. Suurempaa wammaa karille törmännyt ei liene saanut, koska se eilen aamulla, saatuaan lastin sisäänsä taas jatkoi matkaansa etelään päin.”

Päivää myöhemmin Cederbergin *Rapid* ajoi karille lähellä Tuohiluotoa Savonlinnan eteläpuolella. Laivalla oli lotja perässä, mutta ”onneksi laski perämies ohjaamansa lotjan siwulle, ettei se woinut karille joutunutta wahingoittaa. Wasta sitte kun saman kauppiaan omistama höyrylaiwa *Rauha* nyhti joukon touwia poikki, saatiin *Rapid* wihdoinkin wahingoittumattomana luodolta”.

K kertoi 4. marraskuuta: ”Laiwaliike täkäläisillä wesillä lähenee loppuansa. Höyryalukset *Walio*, *Pielinen*, *Kullerwo* ja *Walpas* owat jo ruwenneet talwiteloilleen. *Joensuu* ja *Wäinämöinen* tekewät samoin kun tuowat lastinsa tänne näinä päiwinä. *Karjala* aikoo tehdä wielä jonkun matkan ja *Impi* parikin, jos säät sen suowat.”

Viikkoa myöhemmin lehti kertoi luotsilaiva *Jupiterin* käyneen Joensuussa. Sen oli ollut tarkoitus mennä Pieliselle, mutta veden vähyyden tähden se joutui kääntymään ennen Utraa takaisin. Laivassa oli ollut mukana Luotsilaitoksen ylitirehtööri Tudeer.

Vuosi oli edellistä parempi, näin etenkin Pietariin lastia kuljettaville laivoille. ÖF totesikin lokakuun lopulla, että ”jo ennen Saimaan höyrylaiwojen saawuttua Wiipuriin, on niiden lastitilaa jo niin suuressa määrässä edeltä käsin tilattu, ett’eiwät woi kaikkea tarjolla olewaa lastia vastaanottaa. Näillä laiwoilla ei siis ole syytä walittaa huonoja aikoja”.

Kevään 1885 laivaliikkeen ”avasi” poikkeuksellisesti lähiliikenteen *Walpas*. K kirjoitti 15. toukokuuta: ”Höyrywene *Walpas* koetteli siipiänsä jo wiime tiistaina Pielisjoen pinnalla.” Uutinen saa miettimään, oliko *Walpas* sittenkin ratasalus, vaikka se onkin lähteissä potkurilaivaksi todettu;

tosin aluksen alkuperä on edelleen avoin. Samassa lehdessä julkaistiin myös "Kostian" kirje Liperistä. Siinä todettiin laivaliikkeestä seuraavaa:

"Toinen yhtä kipeä, ellei kipeämpikin epäkohta, liikenteen suhteen, on se, että *Impi* – tuo "Wellamo weden emäntä" – joka kesän aikana on liikkeemme etewin wälittäjä, ei ole määrännyt itselleen paikkakuntamme suhteen sopiwaa ja säännöllistä kulkuaikaa – waan on Sawonlinnasta tullessaan pistäytynyt täällä yöllä ja lähtenyt täältä milloin mitenkin on päähän pälkähtänyt, sekä sen kautta, jos olemme tahtoneet seurata sitä Joensuuhun, häirinnyt meidän yörauhaamme, jopa joskus sen lisäksi jättänyt meidät kokonaan jälkeensä ikäwöimään. Pyydämme siis asianomaisia, joiden etua se yhtä kowasti koskee kuin meidänkin, että, kulkuohjetta tehdessä *Immelle* täksi kesäksi, ottaisiwat tämän asian, josta täällä on yleisesti kuulunut walituksia, suosiolliseen huomioon ja asettaisiwat *Immen* kulun Sawonlinnasta päin niin, että se täältä Liperistä lähtisi määräaikana, kernaimiten kello 6 aamulla. Mitään haittaa *Immen* yleiselle kululle ei luullaksemme tästä olisi, mutta aineellista etua se warmaankin tuottaisi sen kautta itselleen ja samalla hyödyttäisi paikkakuntaamme." Kostian pyyntö noteerattiin, joskaan ei täysin toivotusti; *Immen* kulkuilmoituksissa todettiin kesällä 1885: "- - eikä Liperistä Joensuuhun ennen klo 4 e.pp."

Sama lehti kertoi 22. toukokuuta laivaliikkeen alkaneen Joensuun kanavassa. "Tällä wiikolla owat muutamat höyrywenheet ja tawaralotjat jo kulkeneet kaupungin ja Utran wäliä. Ensi pyhän seutuna toiwotaan laiwakulun etelään päin aukenewan; jäitä Saiman wesillä sanotaan jo aiwan heikoiksi. Pyhäselältä lienewät jäät wiime yönseutuna lopen häwinneet." Hirvosen kirjanpito todisti samaa: "Pyhäselkä aukesi 22 päivänä auki, sekä 23 päivä läksi puksuri höyryt Joensuusta ensiksi liikkeillen." Samoin K kaksi päivää myöhemmin: "Weturihöyryt *Rauha* ja *Ahkerä* lähtiwät etelään. Helluntaita wasten yöllä tuliwat *Wäinämöinen* ja *Pielinen* Puhoksesta tänne ja eilen *Karjala* Wiipurista." *Karjala* oli Joensuun tavoin talvehtinut Mustolan telakalla, josta ne matkasivat ensin Viipuriin tavaralastia hakemaan.

Samassa lehdessä kerrottiin Egerton Hubbard & Co:n pitävän kiinni raittiudesta laivoissaan.

"Laiwamiehiltä owat kaikki wäkijuomat kielletyt. Laiwapäälliköt kuuluwat raittiusseuraan." Lehti toivoi käytännön yleistyvän. Egerton Hubbard & Co oli brittiläinen toiminimi, jonka kotipaikka oli Pietari ja jolle A.J. Mustosen perikunnan Utran sahat ja laivat olivat siirtyneet 1881. Mustonen itse oli kuollut neljä vuotta aikaisemmin. Hubbardin liike muutettiin suomalaiseksi osakeyhtiöksi 1898, jolloin sen nimeksi tuli Aktiebolaget Utra Wood Company.

Muutama päivä myöhemmin Joensuuhun saapui uusi laiva, *Iisalmi*, joka kuitenkin ajoi tulomatkallaan karille Pesolansalmessa Pyhäselän eteläpäässä. Alaskulkeva *Karjala* auttoi sen pinteestä, eikä laiva saanut vuotoa. Karttunen kuvaa aluksen tulon Joensuuhun näin: "Kolmatta *Wellamoa* ei Joensuuhun toki rakennettu, waan Parviainen osti 2 kookasta laivaa tilalle.

Ensimmäinen oli *Iisalmi*, joka oli kulkenut Iisalmesta Lyypekkiin. Se siirtyi Parviaiselle v. 1885 ja sai nimen *Kaleva*. *Iisalmi* oli valmistettu insinööri G. Törnuddin johdolla Viipurin konepajalla. Laivarekisteriin on merkitty, että puolet laivasta omisti kauppaneuvos P. Parviainen ja toisen puolen toiminimi Petter Parviainen & Co. Niin on asianlaita monissa muissakin laivoissa."

Iisalmi oli rakennettu 1876 Viipurissa ja siinä oli 175 ihv:n kone. Alus kulki sen kesän vanhalla nimellään vanhalla Pietarin-reitillään, mutta nyt lähtösatamana oli Joensuu. Talven 1886 aikana se peruskorjattiin Puhoksen konepajalla ja lehtitietojen mukaan aluksen sisustus muutettiin samankaltaiseksi kuin mitä oli tehty *Salamaan* kaksi vuotta aikaisemmin. Myös nimi muuttui, siitä tuli siis *Kaleva*. Toinen Parviaisen hankkima iso alus oli *Yrjö-Koskinen*, jonka hän osti vuonna 1890 Leppävirran laivayhtiöltä. Siitä tuli *Sampo*, johon palataan vielä monta kertaa.

Alkukesä sujui rauhallisesti, mutta heinäkuussa *Joensuu* oli kärsiä isonkin vahingon, mistä S kertoi näin: "Kun höyrylaiwa *Joensuu* wiime sunnuntaina eli 12:tta päiwää wasten tätä kuuta tuli Lappeenrannasta Sawonlinnaan päin, tapahtui se onnettomuus isolla Saimaalla että sawupiipusta tulleet säkeneet sytyttiwät peräkannella kuletettawien huonekalujen päällystykset ja täytökset, joten oli pahakin waara tarjona. Waaran uhka kuitenkin ajoissa huomattiin ja ahkeralla ponnistuksella saatiin poistetuksi. Wikaantuneet huonekapineet heitettiin Puumalaan."

Seuraava vastoinikäyminen kohdistui Hubbardin *Ahkerään*. Kun hinaaja oli heinäkuun lopulla matkalla Sawonlinnasta Joensuuhun, "sattui se onnettomuus että koneen silinterin kansi halkesi ja muitakin koneen osia särkyi, mutta onneksi sattui koneenhoitaja paikalle ja sulki höyry-wenttiilin, ennen kuin jotakin pahempaa ennätti tapahtua". Päivää aikaisemmin oli yksi Hubbardin lotjamiehistä hukkunut Pielisjokeen.

Venäjän keisari pari vieraili Lappeenrannassa elokuun alussa. Tapahtuma loi suuren innostuksen ja vieraita lähdettiin katsomaan kaukaakin. Myös Pohjois-Karjalan väki halusi nähdä keisari parin ja tätä varten kolme höyryalusta lähti viemään matkustajia Lappeenrantaan, *Walio*, ”jommoisenkin joukon huwimatkalaisia sekä kaupungista että aina Pielisjärweltä ja Nurmeksesta”, *Karjala* ja *Salama*. Lehden mukaan kaikkien toiveena oli, että ”pitäisi saada nähdä keisaria”. Tästä keisarivierailusta ja siihen kuuluneesta laivamatkasta Etelä-Saimaalla on kerrottu mm. vuoden 1994 ”Korsteenissa”.

Kiitostakin *Joensuu* pääsi saamaan. US kirjoitti elokuun alussa 1885: ”*Joensuu*, joka kulkee Joensuun ja Pietarin väliä, on hywin ja mukawasti sisustettu sekä muutenkin moitteeton. Se oli ensimmäinen höyrylaiwa, jossa näin suomenkielisiä sanomalehtiä matkustawaisten käytettäväksi pidettävän. (paitsi ”Helsingfors Dagbladia” oli siellä näet myöskin ”Uusi Suometar” ja ”Wiipurin Sanomat”). Mutta kapteini, jonka ansioksi tämä lienee luettava, olikin suomalainen mies, joka puheessaan käytti ainoastaan äidinkieltään.” K, joka lainasi tätä uutista, lisäsi, että suomalaisia sanomalehtiä oli saatavana myös *Salamassa* ja *Wäinämöisessä*. Sama lehti kertoi lokakuun alussa, että *Karjalan* ollessa matkalla Lappeenrantaan ”sai eräs siinä matkustawa mies niin kovan taudin kouristuksen että muutaman tunnin kuluessa heitti henkensä”.

Laivaliike loppui K:n 6. marraskuuta kertomana näin: ”Laiwaliike täällä on jo loppunut. Tiistaina tuli *Karjala* Lappeenrannasta, ja vaikka lienee ollut aikomuksena vielä jonkun matkan tekemään, on se ilman talwiseksi muututtua jäänyt sikseen.”

Valtiovaraintoimituskunnan vuoden 1885 laivaluettelon mukaan Joensuussa oli 17 höyryalusta: *Ahkerä, Sukkela, Wäinämöinen, Joensuu, Kiiski, Pielinen, Impi, Olga, Karjala, Wilkas, Hero, Iisalmi, Suomi, Ilma, Rauha, Rapid* ja *Ilo*. *Wilkas* oli Hubbardin tietävästi vuonna 1881 rakennettu hinaaja, josta Senaatin laivaluetteloissa on vuodelta 1887 merkintä: ”*Ilo*, höyryvene, 6 hv, J. Kokki, 3 miestä.” *Ilo* taas oli Cederbergin pieni hinaaja (1879, 2 tai 6 hv), jonka kauppahuone oli hankkinut 1882. Lista on olisi pitänyt lisätä vielä ainakin *Walpas* sekä Hubbardin *Toimi* ja *Alku*.

Talven 1886 aikana oli useita laivoja korjattavana Puhoksen konepajalla, mistä K kertoi helmikuussa: ”Puhoksen konepajassa tehdään tätä nykyä warsin ahkerasti työtä. Toista sataa työmiestä kuuluu olewan päiwäkaudet täydessä toimessa. Kuusi höyrylaiwaa on siellä korjattavana, nimittäin *Joensuu, Iisalmi, Impi* ja *Kullerwo* Joensuusta, *Walio* Nurmeksesta ja *Sorea* Mikkelistä. Warsinkin *Immessa, Iisalmessa* ja *Joensuussa* tehdään suurempia korjaustöitä. Kewäämpänä kerrotaan myöskin sahan siellä pantawan käymään.”

Kevät oli melko aikainen. Vappuna kulki Hubbardin *Hero* kaupungista Utraan. Vaikka takatalvi hidasti hieman selkien avautumista, *Wäinämöinen* pääsi jo 10. toukokuuta lähtemään Pietariin. ”Pyhäselän läpi kulkiessan oli sillä edellensä höyrylaiwa *Rauha*, joka särki jäät aina Pesolansaareen saakka, josta se sitte itse jatkoi matkaansa edelleen.” Seuraavana päivänä läksi *Karjala* Viipuriin. Hirvosenkin mukaan Pielisjoki oli ollut avoinna alajuoksultaan jo huhtikuun puolivälistä alkaen. Itse hän matkusti vaimonsa kanssa kesäkuun 6:nä Norjaan ”kylpy matkalle”. Aluksi *Salamalla* Lappeenrantaan, josta rautateitse Helsinkiin ja sieltä *Finlandialla* Tukholmaan ja edelleen *Pallaksella* Göteborgiin, sieltä *Ehrenswardilla* Kristianiaan ja sieltä ”Höyry *Exlenssillä* Laurviikiin”. Paluu tapahtui vastaavalla tavalla, viimeinen matkajakso *Karjalassa* 7. elokuuta.

Kesän ensimmäinen haveri sattui 19. toukokuuta, kun *Walpas* ajoi karille Pyhäselällä. Hubbardin *Wilkas* kävi irrottamassa aluksen eikä tapaus aiheuttanut vaurioita laivalle. *Walpas* oli muuttanut hieman kulkureittiään, nyt Liperissä oli lähtösatamana Pukinlahti.

Toukokuun 29. päivänä oli ”Wiipurin Sanomissa” uutinen, joka koski ainakin yhtä, oikeastaan kahta Joensuun laivaa. ”Höyryweneitten yhteentörmäyksiä sattui eilen aamulla wallitsewan sumun vuoksi kaupunkimme läheisyydessä pari. Niinpä ajoi hinaaja höyry *Toimi* höyrywene *Juustilaa* kohten, niin että *Juustilan* etukeula musertui, waan woi se kumminkin matkaansa jatkaa. Samoin sattui höyrylaiwa *Karjala*, joka läksi täältä Joensuuhun, Suomenweden pohjalla koskettamaan erään hinattawan lotjan hinausrossiin, niin että tämä katkesi ja lotja ajautui karille. Josko *Karjala* sai mitä wammoja ei ole tietty.” *Toimi* oli Hubbardin hinaaja, joka oli siirretty *Antin* jälkeen hinaamaan yhtiön lotjia Lauritsalasta Uuraaseen.

Karjalan päällikkö E. Mäkelä esitti välittömästi Viipurin lehdissä tapahtuneesta oman, täysin erilaisen näkemyksensä:

"Kun höyrylaiwa *Karjala* lähti Wiipurista viime perjantai aamuna kello 7, tuli Huusniemen kohdalla hinaushöyry *Figaro* meitä vastaan ollen Suomenweden puolella Huusniemeä, jolloin, *Karjala* oli kaupungin puolella samaa niemeä, huomattiin *Figaron* seisattaneen koneensa, jolloin me seisottamatta hiljaisella kululla, kulimme läpi salmen, jossa *Figaro* hinattawien 7 lotjan kanssa tuli meitä vastaan ja kuljimme aiwan purjehdussääntöjen mukaan, wasemmat siwut wastakkain toistemme ohi, noin 30 jalan wälimatkalla toistamme. Salmesta läpi päästyämme, huomasimme, erään lotjista kääntywän suoralta suunnaltansa poikin salmea, ruotelimiehen ymmärtämättömän manöweerin tähden ja kohta sen jälkeen näimme saman lotjan heilahtawan, josta päätimme sen ehkä sattuneen kiween, vaikka emme sen warmemmin tienneet, sillä olimme siksi kaukana.

Salmessa wastakkain tullessamme oli *Karjalan* ja *Figarolta* hinatun 7 lotjan wäliä niin kuin sanoin noin 30 jalkaa, joten siis minusta kuuluu erinomaiselta, että *Karjala* olisi taittanut hinausköyden tässä tilaisuudessa. Woin lukioille huomauttaa, miten olisimme trossin taittanut semmoisella wälimatkalla. Se paha, että *Karjala* sattui kaikeksi pahaksi onneksi olemaan saapuwilla, kuin tämä mainittu tapahdus tapahtui, jossa ei woi olla muu syynä kuin huono manöweeri lotjassa ja höyry *Figarossa*, sillä jos höyry olisi wetänyt kowemmin, niin olisi lotja luonnollisesti kuullut ruoteriansa, ja wahinkoa ei olisi tullut, mutta nyt kun kerran on wahinko käynyt, niin on heidän täytynyt keksiä pätewiä syitä itsensä säilyttämiseen ja kuin eiwät ole omaa tekoansa tunnustaneet niin on mainitut lehdet uskoneet noiden walheen ja laskeneet *Karjalan* niskoille koko tuon jutun, syystä että näimme mitä tapahtui eikä muuta."

"Eräs paikalla ollut" vahvisti "Ilmarisessa" Mäkelän kertomuksen. Silti lotjien omistaja, kauppahuone Rosenius & Sesemannin konkurssipesä nosti Mäkelää vastaan vahingonkorvauskanteen, jonka Viipurin raastuvanoikeus kuitenkin syyskuussa hylkäsi.

Joensuulle sattui konerikko kesäkuun puolivälissä, mikä aiheutti muutaman päivän viivytyksen laivan kulkuun. K:n oli ollut tarkoitus julkaista tieto asiasta, mutta "sanotun laiwan isännistön tahdosta, waan meidän luwattamme, sattui niin, että tuo tiedon-antomme jäi lehdestä pois".

Cederbergin kauppahuoneen perustajan Gustafin nuorempi poika Bernhard kuoli 16. heinäkuuta Helsingissä. Ruumis toimitettiin junalla Lappeenrantaan, jossa se siirrettiin *Kalevaan* Joensuuhun vietäväksi. S kertoi matkasta näin, tosin melko epäselvästi: "Matkalla sattui mainitulle laiwalle se onnettomuus että sai istua karilla kanawassa 10 tuntia jonka tähden pelättäessä ruumiin pilaantumista, sähkösanomalla waadittiin yhtiön oma laiwa *Rauha* Lauritsalasta lähtein hinaamaan *Kalewaa* aina Sawonlinnaan saakka, josta ruumis *Kalewalla* lienee saapunut Joensuuhun samana iltana noin puolen yön tienoilla." Hautajaiset pidettiin seuraavana päivänä.

Muilta osin kesä oli uutisköyhä laivojen osalta. Lokakuun puolessavälissä luotsilaiva *Silmä* oli jälleen Pielisjoella, mutta Paiholan sulun yläpuolella se sai pohjakosketuksen, josta seurauksena oli kuhmuja pohjalevyissä, ei kuitenkaan vuotoa.

Liikenne loppui loka-marraskuun vaihteessa. *Karjala* kuitenkin lopetti kulkunsa jo lokakuun alkupuolella, "tarpeellisten korjausten takia", kuten ÖF kertoi. Yksi viimeisiä kulkijoita oli *Kaleva*, joka 31:nä "Waiwalla särki kanawan jäitä". Taas Joensuun vesillä oli *Impi* viimeinen kulkija.

Vuoden 1887 laivaliikkeen avasi hinaaja *Alku*, joka tuli Utrasta kaupunkiin 9. toukokuuta. Tosin jo sitä ennen oli WPK:n soittokunta esiintynyt vappuna satamassa seisovan *Wäinämöisen* kannella. K:ssa oli 20. toukokuuta kaksikin laivauutista. "Kesä kerrassaan on käsissämme; ilma kaunis ja lämmin; kaikki kesälinnut palanneet; maa ja metsä wihoittaa nuoresta kaswillisuudesta ja laiwaliike etelään on täydessä wauhdissaan. Jo viime tiistaina saapui satamaamme höyrylaiwat *Karjala* ja *Suomi* Puhoksesta sekä *Kalewa* Pietarista. Sittemmin on tullut ja lähtenyt laiwoja useampiakin. Toiwotaan pian laiwaliikkeen pohjoiseenkin päin pääsewän alkamaan."

Toinen uutinen kuului taas näin: "Kahdeksan höyrylaiwaa oli viime tiistai-iltana kaupunkimme laiturin wieressä. Somalta se waan näytti ja oli samalla osoitteena kauppaliikkeemme wireydestä." Vahinko, ettei lehti kertonut laivojen nimiä, mutta lukija voi hyvin arvailla, mitkä niistä olisivat saattaneet tuolloin satamassa olemaan.

Edellissyksynä haveroinut luotsilaiva *Silmä* pääsi lähtemään liikenteeseen jo 10. toukokuuta, ja saman kuun lopulla alus ajoi Joensuusta tullessaan karille Sampaanselällä vajaa kilometri Kuhakiven kummelista: sankka sumu nousi yllättäen eikä voitu nähdä merimerkkejä. Alus ajautui runsaat 100 metriä väylältä ja joutui matalikolle, jossa oli vettä vähimmillään 1½ jalkaa. Omin voimin ei alusta saatu irti, ja niin lähdettiin veneellä hakemaan maista lisää miehiä sekä isompi vene,

johon aluksen polttoaine tyhjennettiin. Sen jälkeen aluksen molemmat ankkurit soudettiin laivan perän taakse ”och manades kettingen till spelet, tillika när det hifvades i spelet slogs back i maskin, och efter par timmar arbeten afgick fartyget från grund, som ingen läcka eller skada visades sig fortsätta resan”, laivanpäällikkö Erich kirjoitti päiväkirjaan. Aluksessa ei ollut mukana luotsia, koska näin pyrittiin säästämään valtion kuluja; luotsilaivatkin näet maksoivat luotsauksesta valtion taksan mukaan.

Laivalla oli myös luotsipäällikkö Lithenius, joka viikkoa myöhemmin vastasi luotsitirehtöörin kyselyyn tapahtumasta seuraavasti: 1. Koska kari sijaitsi niinkin kaukana väylältä, sitä ei tarvinnut merkitä reimarilla, 2. Ei ajettu kompassisuunnan mukaan, 3. Oli melkein tyventä ja niin paksu sumu, ettei kannattanut ankkuroida, 4. Ajettiin täydellä vauhdilla ja 5. Laivan irrottaminen tuli maksamaan 9 markkaa, joka voitaisiin veloittaa päälliköltä. Lopuksi Lithenius kirjoitti, että ”orsaken till händelsen endast var en liten försummelse af Kaptenen Erich, hvilket framdeles icke torde inträffa”. Siinä Lithenius erehtyi, sillä jo heti kesäkuussa *Silmä* ajoi uudestaan karille samoilla vesillä eli lähellä Heinoniemeä. Matkustajahöyry *Impi* sai sen irrotetuksi eikä alus saanut isompia vaurioita, Lehtitietojen mukaan ”*Silmä* oli joutunut pari wirstaa pois oikealta kulkuväylältä”; melkoinen poikkeama, mikäli lehden tieto piti paikkansa.

Muilta osin liikenne sujui koko lailla kuten ennenkin. *Wäinämöinen*, *Kaleva* ja *Salama* jatkoivat Pietarin-linjalla, *Joensuu* kulki Viipuriin, jonne *Karjala* ei enää kulkenut, vaan sen päätesatamana oli Lappeenranta. Se ei myöskään poikennut Sulkavalla kuin toisella viikon matkoistaan. Toki sekin teki muutaman Viipuri-matkan. *Impi* pysyi Savonlinnan linjalla, mutta teki myös muutamia huvi- ja tilausmatkoja. Yhtään isompaa onnettomuutta ei tiedetä sattuneen. Lokakuussa muisteli muuan mies matkaansa *Joensuulla* näin: ”Waalealla loistollansa kuwasteli kuu täysinäistä naamaansa Pihlajaweden kirkkaissa, hiljalleen wärähtelewissä laineissa eräänä lämpymänä Elokuun iltana. Täydellä koneella kulki höyryalus *Joensuu* eteenpäin kohti etelätä. Tuossa kone puhkuu torwestansa koko joukon kipinöitä, jotka tahtomattakin muistuttawat ihmisen elämän juoksua; siinä he tuokion aikaa telmiwät, toiset suurina, loistawina, toiset pieninä, himmeinä, muutamat kauemmin, toiset vähemmän aikaa; waan kaikki armotta, säällittä sammuen kylmään mustaan weteen.”

S kertoi elokuussa, että ”Höyrylaiwat tappawat kaloja”. Syylliseksi moiseen ilmoitettiin *Karjala*.

”T.k. 17 p:nä höyrylaiwa *Karjalan* mentyä on, näet, Penttilän sahan kohdalta soutumies saanut pyörreksissä olewan, noin 5 naulan painoisen lohen joesta, aiwan siltä kohdalta, jossa laiwa oli kulkenut. Arwattawasti on tämä merenkulkija tunkeutunut laiwan propellin synnyttämään wirtaan ja, haawoistansa päättäen, siinä propellin siiwet owat pyörretyttävän läjäyksen antaneet.” Tiedettiin, että myös *Rauhalle* olisi sattunut vastaavanlainen tapaus Saimaalla, kala vain oli kuha.

”Wiipurin Sanomat” puolestaan tiesi syyskuussa *Karjalan* joutuneen pieneen onnettomuuteen:

”Höyrylaiwa *Karjala* wiime matkalla tänne Joensuusta sai laiwa jollakin tawalla kokkansa ruhjotuksi Saimaan kanawalla. Laiwaa on sen takia korjattu Hiekassa, on nyt tänään taas lähtenyt Joensuuhun.”

Laivaliike päättyi normaaliin aikaan. Kaupungin lehti kertoi 18. lokakuuta: ”Laiwaliike on wielä täydessä wauhdissaan. Ne tuowat ja wiewät täydelänsä tawaroita ihmisille talwen waraksi. Paljon tawaroita tarwitaanki warustella, kuin mukawa wesitse pääsy muuhun maailmaan, talwen tullen, pitkäksi ajaksi sulkeutuu.” Tavaroihin kuuluivat myös viina ja konjakki, joiden kaupunkiin tuomista oli lehdessä kesällä paheksuttu. Kymmenen päivää myöhemmin lehti kertoi *Salaman*, *Walion* ja *Kullervon* menneen talviteloilleen ja muiden seuraavan pian perässä. ”Koetetaan toisia liikeneuvoja kun keliä saadaan”, lehti esitti. *Karjala* jatkoi vielä vajaan viikon ja *Impi* liki kaksi viikkoa, jonka jälkeen laiva matkasi Puhokseen talvehtimaan.

Helmikuun 10. päivänä 1888 järjestettiin Joensuussa huutokauppa, jossa myytiin ”Joensuun kaupungin haminassa makaawa rautainen, hywässä kunnossa olewa propellihöyrylaiwa *Joensuu*, 99,58 rekisteritonin wetoisuudella ja 30 hewoiswoiman wäkwellä höyrykoneella warustettuna”. Korkeimman tarjouksen, 17 100 markkaa, teki nimineuvos (tullinhoitaja) E. Weckström, joka oli ollut mukana kaupungin laivanvarustuksessa 1860-luvulta alkaen. K tiesi kuitenkin Weckströmin myyneen laivan samantien kapteeni Byströmille 20 000 markalla! Byström toimi kuitenkin vain asiamiehenä, sillä laivan omistajaksi tuli Kuopiossa perustettu Savon Höyrylaiva Osakeyhtiö, jonka osakkaana Byströmin oli. Joensuun nimikkolaiva siirtyi siis 22 vuoden jälkeen kilpakaupunkinsa laivastoon, sai nimen *Ilmari* ja ryhtyi kulkemaan edelleen Pietariin, nyt Kuopiosta käsin.

Vapunpäivänä K kirjoitti kaupunkia koskevassa katsauksessaan: "Laiwoja warustetaan kesän työhön. Niitä onkin rannassamme kokonaista 6 kappaletta, joista suurimmat owat wanha *Wäinämöinen*, kowa *Kalewa*, nopea *Karjala* ja Joensuusta joutawa *Joensuu*. Wiimeksi mainittu saa uuden nimen ja tulee kulkemaan Kuopion ja Pietarin wälillä. Onnea tälle wanhalle tutullemme uusilla elämänsä aloilla!" Hubbardin *Hero* alkoi kulkea kaupungin ja Utran väliä toukokuun toisella viikolla, mutta matkustajalaivaliike alkoi vasta reilua viikkoa myöhemmin. Simo Hirvonen kirjasi 20. toukokuuta Pyhäselän auenneeksi: "21 päivä tuli Puhoksesta *Imppi* ja *Walio*. 22 päivä läksi *Wäinämöinen* kello 2 aikaan jälkeen p:p: 23 päivä läksi *Suomi* lastina meiltä 6000 Lv voita. 24 päivä läksi *Kaleva*." K uutisoi samoin 22:na lisäten vielä: "Talwinen ja kewäinen hiljaisuus on poistunut haminastamme. Laiwat puhkuwat ja ähkäwät, ja niihin työnnetään woita y.m. maalaistawaraa maailman markkinoille menemään. Eilen oli 9 höyrylaiwaa rannassamme." Lehti myös kertoi postilaatikoiden tullen laitetuksi *Kalevaan*, *Wäinämöiseen*, *Karjalaan* ja *Walioon*. Näille oli siis myönnetty edelleen postinkuljetusoikeus.

Joensuun ohella Joensuun höyrylaivasto väheni kahdella muulla aluksella, kun kesäkuussa Hubbardin hinaaja *Alku* myytiin kauppais A. Pulkkiselle Enonkoskelle ja *Walpas* Palokin sahan hoitajalle Luukkoselle. Tämä maksoi huutokaupassa *Walppaasta* 2 885 markkaa. Alus ryhtyi kulkemaan reitillä Kuopio-Karvio, mutta sen kulkuilmoitukset säilyivät edelleen myös Joensuun lehdessä.

Kun vielä *Pielinen* oli myyty edellissyksynä Sortavalaan, Joensuun laivayhteydet olivat keväällä 1888 hieman aikaisempaa huonommat. Pielisen yhteyksien heikentymistä, erityisesti sunnuntaivuoron puuttumista, ehdittiin valittaa lehdessäkin. Tilanne korjautui kuitenkin nopeasti, kun Pielisen liikenteeseen saatiin heinäkuun alussa uusi laiva, *Seura*. "Savo" kertoi Varkaudessa rakennetun aluksen olevan "hywin sowitettu matkustajain ja tawarain kuletukseen". Sen jälkeen Joensuusta pääsi Nurmekseen neljä kertaa viikossa.

Etelään suuntautuvassa liikenteessä oli kulussa entiset kolme Pietarin laivaa, *Wäinämöinen*, *Kaleva* ja *Salama*, jotka kulkivat 9-10 vuorokauden kierrolla, mikä merkitsi, että keskimäärin joka kolmas päivä oli yhteys etelään, aina Pietariin saakka. Lisäksi *Karjala* kulki kerran viikossa Viipuriin ja *Impi* kahdesti viikossa Savonlinnaan, josta matkaa pystyi jatkamaan Kuopion laivoissa.

Huonoin tilanne oli paikallisiikenteessä. *Walppaan* tultua myydyksi ei Joensuun eteläpuolisilta lähivesiltä ollut muuta höyrylaivayhteyttä kaupunkiin kuin mitä *Impi* pystyi tarjoamaan. Asia korjautui kesällä 1893.

Tämäkin kesä sujui ilman isompia vastoinkäymisiä. Elokuussa "pitkäkyntisiä poikia" vieraili *Karjalassa*. "Höyrylaiwa *Karjalassa* käwi wiime sunnuntaina kolme alaikäistä poikaa koettamassa toisen omaisuutta saada siten, että katsoivat tilaisuuden käydä kukin wuoronsa perään istumassa eräällä laiwan kannella olewalla kannellisella pärewasulla, joka sisälsi linkkuweitsiä. Kukin istuessaan kaiwoi wasun raosta yhden weitsen itselleen, waankuin oli laiwalla saapuwillä usiampia muita henkilöitä, jotka huomasiwat kolmannen pojan ottaneen weitsen, sitä kun alkoiwat hätyyttellä, pötkiwät kaikki kápälämäkeen, jossa joukossa oli wielä neljäskin poika, jolla oli aikomus myöskin käydä samalla istuimella istumassa. Heti onnistui saada ne 3:me ensimmäistä poikaa tawaroineen kiini, ja sitte saiwat he wanhemmiltaan aika selkäsaunan. Toiwottawaa olisi että wanhemmat wast'edeskin antaisiwat niille ja muillekin senlaisille kynsiensä kaswattajille "koiwurieskaa". Kolmisen viikkoa myöhemmin laiva pääsi uudestaan lehden palstoille: "Ahtolan omaksi joutui eräs räättäli höyrylaiwa *Karjalassa* wiime wiikolla. Mies oli laiwaan tullut Sawonlinnasta, ja siinä kulkenut suurelle Saimaalle asti, jossa yöseutuna laiwasta häwisi. Oliko mies niin haluissaan tästä maailmasta pois menenmään, waiko wahingossa senlainen tapahtui, ei tiedetä kun tapausta ei kukaan nähnyt."

"Wiipurin Sanomat" uutisoi 30. lokakuuta Joensuun laivaliikenteen loppumisen: "Laiwakulku Joensuussa on toispäiwänä loppunut, jolloin sieltä *Kalewa* ja *Wäinämöinen* lähtiwät wiimeiselle matkalleen. 20 asteen pakkainen. Pyhäselkä ja Pielisjoki jäässä." K kirjoitti hieman toisin: "Laiwaliikekin on jo lopussa. Pieliseltä tulewista laiwoista owat muutamat jäätyneet Pielisjoen kanawiin, ja etelästä päin kulkewat laiwat myöskään eiwät enää jäältä pääse matkoja tekemään. Tosin wielä sunnuntai aamuna läksi *Kalewa* etelään päin ja tänään *Karjala* sieltä tulee, mutta siihenpä onkin laiwaliike loppunut."

Se ei pitänyt paikkaansa, sillä lehti kirjoitti 2. marraskuuta: "Laiwaliikettä yhä on wielä pidetty wireillä täältä Lappeenrantaan. Eilenki tuli sieltä muutamia hinaushöyryjä ja tulemassa kuuluu

olewan wakaa *Wäinämöinen*. Saadaanpa nähdä pääseekö ukko matkansa perille, kun Pohjolan valta on noin kowasti vastaan." Pääsi se, mikä käy ilmi Hirvosen muistiinpanoista: "Marraskuun 2 päivänä tuli Lappeenrannasta *Wäinämöinen* viime kertaa tänne *Suomi* höyry jäi talveksi Ryöväriin niemeen uuraaseen täydellä jauho lastilla puoleksi Cederbergin ja meidän Ruisjauhoja. Höyry *Kullervo* jäi ahveniseen talveksi, tänä syksynä sato lumen sulaan maahan." Tosin S:n mukaan *Wäinämöinen* olisi vielä yrittänyt uudelleen Pietariin, mutta joutunut kääntymään takaisin, koska Saimaan kanava oli jäässä. Olisikohan alus lähtenyt vielä yrittämään, kun piti olla tiedossa kanavan sulkeutuminen? Viimeinen siitä kulkenut alus oli Hackmanin hinaaja *Ahu* 1. marraskuuta.

Simo Hirvonen kirjasi keväällä **1889** päiväkirjaansa:

"Toukokuun 3 päivä aukesi Pielisjoki auki ylä puolelta siltain.

Toukokuun 6 päivä aukesi siltain ala puolelta Pielisjoki auki.

8 päivä tuli ensi kertaa Höyry vene utrasta kaupuntiin.

19 päivä Toukokuuta aukesi pyhä selkä auki sillan läksi *Wäinämöinen* Joensuusta Pietariin ja puksuri Höyry *Rauha* läksi mukaan tietä aukasemaan ja *Seura* läksi Wiipuriin."

Seura oli tullut jo 15:nä Enosta kaupunkiin. Myös K vahvasti näin tapahtuneen sekä *Karjalan* ja *Immen* aloittaneen päivää myöhemmin. Mutta mitä *Seura* teki Wiipurissa, emme tiedä. Laulu- ja soittojuhlat olivat siellä vasta parin viikon päästä. "Wiipurin Sanomat" kertoi 22:nä: "Höyrylaiwa *Wäinämöinen* oli jo eilisaamuna tullut Lappeenrantaan Joensuusta, voittaen jäästeitä matkallaan. Eilisiltana sen piti saapua kaupunkiimme."

Kevät eteni hitaasti. Vielä 24:nä kerrottiin Pyhäselän olevan yhä puoliksi jäässä, mutta laivat pystyivät kulkemaan siihen avattua raiioväylää myöten. Keli muuttui kuitenkin nopeasti ja jo Urpon-päivänä oli lämpötila noussut 25 asteeseen.

Karjala sai moitteita pyhätoistään toukokuun lopulla nimimerkiltä "—n": "Pyhäpäivät ja höyrylaiwa *Karjalan* matkawuorot owat jo kau'an aikaa olleet senlaisessa tilassa, että edellisten rauhallisuus ja pyhänä pitäminen tulewat jälkimmäisen, nim. mainitun laiwan, matkawuorojen kautta häirityksi. Kun sanottu laiwa tulee aina lauantai-iltana ja lähtee maanantai-aamuna, on sen lastin purkaminen ja lastaaminen lauantai-iltoina ja pyhäpäivinä toimitettava, ja senpätähden pyhä-aamuina ja iltoina, toisinaan kirkon aikanakin, on laivasillalla ja kauppataloissa yhtä myönteistä möyskettä. Mikä tännlaiseen matkawuorojen asettamiseen, säännöllisesti wiikottaisin kulkewalle laiwalle pakoittanee, emme tiedä, mutta sen tiedämme, että siitä on häiriötä pyhän wietolle ja monessa muussakin suhteessa." Kirjoittajan mukaan joskus toisetkin laivat joutuivat pyhäisin lastin käsittelyyn, "mutta se tapahtuu ainoastaan poikkeustiloissa". Sen sijaan "wiikkomatkoja tekewälle laiwalle" ne olisi helposti vältettävissä muuttamalla lähtö- ja paluupäiviä.

Karjala säilyi kesän aikana lehden, tai oikeammin lehtien palstoilla. Heinäkuun 20. päivän vastaisena yönä matkustajahöyryt *Karjala* ja *Ainamo* ajoivat yhteen Puumalassa. Helsinkiläinen "Päivän Uutiset" oli ensimmäisiä, joka pääsi kertomaan haverista: "Sawonlinnasta sähkötetään eilen [20.7.]: höyrylaiwa *Ainamo* matkalla eteläänpäin ja *Karjala* pohjoiseenpäin törmäsiwät yhteen Puumalan pohjoispuolella. *Karjala*, jonka peräpuoli murtui kokonaan pois peräsalonkia myöten, jatkoi matkaansa Joensuuhun, sittenkuin lasti peräpuolelta oli siirretty kokkaan. Minkä werran *Ainamo* on wahingoittunut, on vielä tuntematon, kun se jatkoi yhtämittaa matkaansa eteläänpäin yhteentörmäyksen tapahduttua."

Eräs *Karjalan* matkustajista kuvasi US:ssa törmäyksen seuraavasti: "Haapawedellä puolitoista wirstaa pohjoiseen Puumalan salmesta keskellä awointa selkää sattui klo. 1 yöllä yhteentörmäys höyrylaiwojen *Karjalan* ja *Ainamon* kesken. *Karjala* tuli etelästä, *Ainamo* pohjoisesta. Kun huomattiin *Ainamon* kurssi, kääntyi *Karjala* styyrpuuriin, mutta liian myöhään. *Ainamo* törmäsi täydellä koneella *Karjalan* perään paapuurin puoleiseen kylkeen repien 4 syltä pitkän ja 2 kyynärää leweän aukon kolme neljännestä wesilinjan yläpuolelle. Kaikki hytit tällä kyljellä murskautuivat. Onneksi tällä puolen ei ollut muita matkustajia kuin waimoni ja minä. Ensimmäinen törmäys oli niin woimakas, että wiskauduin alas ylemmältä sänkypetiltä seinää wasten, ennen kuin kylki repeytyi ja hautautui senmyötä pirstaleisiin. Sain ainoastaan pienempiä kuhmuja, puolisoni selwytyi wahingoitta. Aluksella syntyi kauhea paniikki; kuitenkin rauhoituttiin kun huomattiin, ettei wesi tullut laiwaan. Edeswastuutonta tässä on, ettei *Ainamo* pysähtynyt hetkeksikään, waan jatkoi matkaansa. Yleinen mielipide myös on että *Ainamo* yksin oli syyllinen onnettomuuteen, sillä yö oli

waloisa. Sen jälkeen kun lasti oli siirretty perästä keulaan, matka jatkui." "Wiborgsbladet" tiesi lisätä: "*Ainamo* ei saanut törmäyksessä pienintäkään vahinkoa."

Karjalan päällikkö A.G. Paalanen antoi tapauksesta meriselityksen Joensuun raastuvanoikeudelle:

"Sittenkun höyryalus *Karjala* maamme sanomalehdissä ilmoitettujen vuorokulkujensa mukaan, viime perjantaina tämän kuun 19 päivänä k:lo kuusi e.pp., lastattuna sekatavaroilla, oli lähtenyt Wiipurin kaupungin rannasta ja Lappeenrannan kaupungista, ottaen sieltäkin sekä lastia että matkustavia, k:lo seitsemän ja 20 min. j.pp., seisautettiin myös Puumalan pysäyspaikassa tarpeellisen polttopuun lastaamista varten. Siitä jatkettiin matkaa k:lo kaksitoista ja 10 min. seuraavana aamuna eli t.k. 20 päivänä. K:lo yksi e.pp. päästyämme niin kutsutun Puumalan-Haapaveden selälle, huomattiin höyryalus *Ainamo* tulevan suoraan keulaa kohti vastaan saman selän toisesta päästä, jonka vuoksi hyvissä ajoin, noin kahden virstan matkan päässä, poikkeuttiin oikialle kädelle, merillä kulkusääntöjen mukaan, niin paljon kuin katsottiin tarpeelliseksi voidaksemme sivuutua vastaan tulevasta aluksesta. Siten jatkoi *Karjala* kulkuaan hyvän matkan oikealla puolella keski-kulkuväylästä, joka on nähtävä siitäkin, mihin kohtaan *Karjalasta* vahinko sattui. Kuitenkin laski *Ainamo* suoraan *Karjalan* peräpuolen baabordin laidalle, musertaen sen noin neljän sylen pituudelta ja särkien kaikki hytit mainitulla puolella. Samassa seisautettiin höyrykone, saadaksemme tutkia vahingon laatua ja määrää sekä annettiin hätämerkki viheltämällä *Ainamolle*, joka kumminkin, huolimatta siitä, jatkoi matkaansa. Huomattua ettei vuotoa *Karjalaan* tullut, koska aukko oli vesipinnasta ylempänä, joten vaaraakaan ei ollut tarjona, jatkettiin matka Sulkavaan ja Savonlinnaan, jossa tapahtuma ilmoitettiin kaupungin pormestarille, kapteeni A.E. Nymanin läsnä ollen, pidättämällä vallan vastedes tehdä vaatimuksia; ja tarkasti mainittu kapteeni aluksen, myöntäen matkan jatkamista Oraviin, Enonkoskeen ja Joensuuhun, jonne saavuttiin k:lo seitsemän aikaan j.pp." *Ainamon* päällikön E.L. Kastegrénin meriselitys poikkiesi tästä melkoisesti. Lehdissä käsiteltiin tapausta ja sen syitä. Myös uutta tietoa julkaistiin. "Wiborgsbladetin" mukaan kummallakaan laivalla eivät ajovalot olleet sytytetyt. "Kanske ansåg *Ainamos* befäl att gnistorna ur skorstenen bort motsvara lanternorna." Erityisesti paheksuttiin *Ainamon* poistumista onnettomuuspaikalta. Mm. K kirjoitti pääkirjoituksessaan asiasta myöhemmin näin: "Puhumattakaan siitä, että tässä [*Ainamon* päällikön Kastegrénin] selityksessä useat tärkeät kohdat oliivat jyrkimmässä ristiriidassa hra Paalasen antamien selitysten kanssa, ei siinä muistaaksemme edes kosketeltukaan sitä seikkaa, miten hän ihmisenä ja merimiehenä julkesi aawalle selälle jättää oman onnensa nojaan laiwan, jonka päälle hän oli ajanut ja joka hätämerkkejä antaen apua pyysi." - Kun vielä vajaa viikko myöhemmin *Wellamo* ajoi *Konkordian* päälle Saimaan kanavassa, US kysyi heinäkuun lopun kirjoituksessaan: "Pitääkö vielä enemmän onnettomuuksia tapahtua Saimaan aluksille, ennen kuin niiden itsepäiset kapteenit saatetaan lailliseen edesvastuuseen?" Heti onnettomuuden jälkeen K:n etusivulle ilmestyi lyhyt ilmoitus: "Höyrylaiva *Karjalan* matkavuorot lakkautetaan toistaiseksi." Katkoksesta ei tullut kuitenkaan pitkää: *Karjala* meni Puhoksen konepajalle korjattavaksi, ja elokuun puolivälin jälkeen se pääsi jatkamaan liikennettä. Korjaukset maksoivat noin 3 000 markkaa.

Tapausta käsiteltiin Viipurin raastuvanoikeudessa, mutta toukokuun alussa 1890 "Wiipurin Sanomat" tiesi kertoa, että asiassa oli vahingonkorvausten osalta päädytty sopuratkaisuun. *Ainamon* varustamo maksoi Joensuun yhtiölle 3 500 markkaa. Lehti lisäsi: "*Karjalan* isännät owat, wälttääkseen toisten yhteensattumista *Ainamon* kanssa, muuttaneet *Karjalan* kulkuvuorot sekä niin muodoin tehneet mitä owat woineet wasta törmäyksiä *Ainamon* kanssa estääkseen ja toiwowat höyrylaiva *Karjalan* isännät, että *Karjala*, joka on w:sta 1877 alkaen, ilman mitään muuta onnettomuutta paitsi puheenalaista, on pitänyt liikettä Joensuun ja Wiipurin wälillä, myös edelleen saisi kulkea, joutumatta sen taikka tämän kowan onnen kohtalon alaiseksi." *Ainamo* oli toki tunnettu "kolarilaiva", mutta *Karjalan* isännistön kannanotto oli tekopyhää; olihan *Karjalalle* ehtinyt sattumaan kaikenlaista, kuten edellä on kerrottu.

Yhteentörmäys pysyi julkisuudessa pitkään tämän jälkeenkin. Vaadittiin toimenpiteitä matkustajien turvallisuuden takaamiseksi. Kun US otti asian esille uudestaan kesällä 1890, Gust. E. Sandman, *Ainamon* omistavan Viipurin laivayhtiön puheenjohtaja, kirjoitti lehdelle pitkän vastineen, jossa yksityiskohtaisesti, merilakia siteeraten, käytiin läpi tapauksen eri vaiheet. Kirjoittaja päätyi siihen, "että kumpasenkkin aluksen ruorissa olewat luotsit, kauniina lämpöisenä kesäyönä oliwat waipuneet mietteisiin, kun oliwat päässeet awaran järwen selälle ja saaneet aluksensa määrätylle suunnalle, pitäneet sen tarkempaa huomiota ympärillä olewista esineistä". Hän myös kertoi, ettei törmäystä

ollut juurikaan havaittu *Ainamossa* ja että päällikkö Kastegrén oli saanut vasta Viipurissa tietää, että *Karjalalle* oli tullut iso vahinko. Lisäksi Sandman ihmetteli, että vaikka tapaus oli otettu käsittelyyn Savonlinnan raastuvanoikeudessa, sitä ei vielä kukaan ollut saatettu päätökseen. *Karjalassa* mukana ollut matkustaja kumosi ”Lappeenrannan Uutisissa” monet Sandmanin väitteistä. - ”Sjöfarten på Saimen”-kirjoituksia julkaistiin monissa maamme lehdissä.

Muilta isommilta onnettomuuksilta välttyttiin, mutta muutama muu vastoinikäminen koettiin, kuten seuraava ”Wiborgsbladetin” 13. elokuuta kertoma: ”*Wäinämöinen*, joka matkallaan Pietariin 8 tätä kuuta sai akselinsa poikki, on nykyään jälleen saatu kuntoon. Se lähtee ilmoitetulle varsinaiselle vuorolleen maanantaina 12:na Lappeenrannasta Joensuuhun.” Taas kuukautta myöhemmin lehti kertoi ”rikoksesta”: ”Waras oli viime sunnuntai-aamuna, noin waan muilla asioilla käydessään *Impissä*, mukeltanut erään matkustajanpalttoon itsellensä. Kohta kumminkin saatiin palttoo pois ja hän lukon taakse odottamaan palkintoa näppäryydestään. Saman miehen kassoista on löydetty kaksi muutakin palttoa, joista toinen oli ”puhallettu” höyrylaiwa *Waliolta*.”

Muutakin pientä uutisoitiin laivojen ympäriltä. Syyskuun lopulla K:ssa pahoiteltiin torikaupan kehittymättömyyttä Joensuussa. ”Kesällä tosin on jotain semmoista, jos torikaupaksi voitane nimittää sitä kihinää ja rähinää, jota ”säpimiä” haluawaiset pitävät *Impin* ympärillä ja sitte rannalla ulompana aina sen laiwan tultua.” Kyse oli siitä, että *Impi*, joka toi ainoana laivana tuoretta kalaa kaupunkiin, aiheutti melkoisen mekkaloinnin satamassa sinne tulleiden halukkaitten kalanostajien taistellessa saaliista.

Lokakuun viimeisellä viikolla oli ”Pakkanen Puhurin poika” näyttäytynyt Joensuun seudulla. Se tiesi laivaliikkeen hiljenemistä. K kirjoitti 29. lokakuuta: ”Laiwaliike wesillämme on jo melkein lopussa. *Salama*, *Impi* ja *Karjala* owat lähteneet talwiteloilleen. Samoin Pieliseen päin kulkewat laiwat owat tainneet tehdä. *Kalewa* ja *Wäinämöinen* owat vielä liikeliiepeellä.”

Kuopion ”Sawo” kuvasi liikenteen loppumisen viikkoa myöhemmin näin: ”Laiwaliike Joensuun wesillä on jo lakannut. *Salama*, *Impi* ja *Karjala* rupesiwat ensiksi lewolle. *Wäinämöinen* lähti viime sunnuntaina talwimajoilleen Puhokseen. Wiimeinen höyrywenhe palasi lauantaina Nurmes-linjalta. Ja liikkeessä olleet lotjatkin on pantu talwiteloilleen. Näin pikaisen seisottumisen wuoksi on kauppiasten tawaroita jäänyt Wiipuriin ja Lappeenrantaan jommoinenkin määrä hewoskeliä odottamaan. Waikka kuopiolainen *Wellamo* poikkesi tänne tawalliselta linjaltaan jotenkin täydellä lastilla, lähtien takaisin sunnuntai-iltana. Nyt on siis kesäliike lopussa ensi kewääseen ja hewoset saawat wälittää kaiken liikkeen, kirj. meille.”

Vuonna 1890 kevät tuli varhain. Laatokka oli jäistä vapaa jo 21. huhtikuuta ja samaan aikaan alkoi laivaliike Pielisjoella Utran ja kaupungin välillä. Myös Pyhäselän puolella päästiin tavallista aikaisemmin liikkeelle, kuten K kirjoitti 6. toukokuuta: ”Laiwaliikkeelle aukeni wäylä eteläänkin päin jo menneen wiikon keskiwailla. Kuumassa päivänpaisteessa luhistuiwat Pyhäselän jäät wähitellen hauraksi, lohkeiliwat pieniksi lautoiksi, sitten joko mureniwat ja suliwat paikoilleen tahi heikkoina jätteinä ajelehtiwat salmiin ja lahtien poukamiin, sekä hilisewinä neuloina särkyiwät kiwisiä ja kallioisia rantoja wasten. Kuitenkin wasta lauwantai-iltana [3.5.] saapui höyrywene *Impi* tänne talwiteloiltansa Puhoksesta, ja sunnuntai-aamuna joutui *Karjala* täältä wiiltämään siniselkiä etelää kohti. Toiset aluksemme owat Juustilan sulun rakentamisen tähden vielä salpauksissa. Mutta näinä päiwinä odotetaan kuitenkin liikkeen täyteen awautumista.”

Saimaan kanava avautui liikenteelle 6. toukokuuta, jota ennen myös pitkän linjan laiwat olivat lähteneet liikkeelle etelään, mikäli vain ehtivät. Puhoksen kirjeenvaihtaja kertoi paikkakunnan uutisissaan: ”Laiwaliikkeen näin aikaiseen wesien auwettua, on tehtaallamme ollut tulinen kiire, walmistaissa laiwoja sulaa wettä kyntämään. *Impi* läksi täältä 3 p. tätä kuuta *Wellamo* ja *Wäinämöinen* 4 p., *Olka* 5 p., *Aino* 7. ja *Kullerwo* 10 p:nä. Kaksi uutta laiwaa on walmistumaisillaan. Tämän kuun kuluessa pitäisi niidenkin walmistua lähtemään.”

Toinen laivoista oli tilattu Joensuuhun. Jo marraskuussa oli kerrottu Puhoksen konepajalla olevan rakenteilla uuden höyrylaiwan Joensuu-Savonlinna reitille. ”Laiwa tulee olemaan 92 jalkaa pitkä, 17 jalkaa leweä ja 5½ jalkaa sywässä kulkewa. Nopeus tulee olemaan 10 wirstaa tunnissa. Laiwa sisustetaan matkustawaisia ja lastia warten.” Melko soukka laiva sai nimen *Ahti* ja se valmistui kesäkuun lopussa 1890. K. kuvaili uutta laivaa 3. kesäkuuta näin: ”Uusi höyryalus *Ahti*, joka walmistuu parin wiikon päästä wälittämään liikettä Joensuun – Sawonlinnan linjalla, on äskettäin laskettu teloiltaan Puhoksen tehtaasta. Tämä kauppaneuwos P. Parwiaisien laiwa on 92 jlk. pitkä, 17

jlk. leweä ja 5 ½ jalkaa syvässä kulkewa alus ja sen kone 25 hewosen voimainen. Nopeus vähintään 16 wirstaa tunnissa. Peräkannelle on laitettu tupakkahytti, kannen alle 2 hyttiä, peräsalonki ja naisten salonki, etukannen alle etusalonki ja hytti." Kuopion "Savo" puolestaan lisäsi vastaavan uutisensa loppuun: "Se alkanee säännölliset kulkunsa ensi kuun alussa. Tarpeellinen onkin sille wäylälle ajanmukainen höyryalus."

Taas Karttunen kuvailee *Ahtia* näin: "Neppenströmillä oli yhteisenä laivana kauppahuone Parviaisen kanssa jonkin aikaa höyrylaiva *Ahti*, rakennettu Puhoksessa v. 1890. Se otti yli 100 matkustajaa, joita se kuljetti 94 ind.hv. koneella Joensuusta Rääkkylään, Puhokseen, Savonlinnaan ja myöhemmin Viipuriin asti. Laivassa oli peräsalonki ja useampia hyttejä." Alus oli konepajan viimeisiä isoja töitä ja Karttusen mukaan "se oli A. Montinin hienotekoisimpia laivoja, merikelpoinen ja tukeva alus. Se voi ottaa lastia 55 tonnia". Karttunen kertoo myös laivaan liittyvän "tositarinan": "Kun insinööri Montin oli laivan hintaan merkinnyt myös maksun koematalla nautitusta konjakista ja munkista, kieltäytyi P. Parviainen sitä maksamasta. *Ahti* joutui pian karilleajonsa vuoksi korjattavaksi Puhokseen ja insinööri Montin kirjoitti verrattain lihavan laskun. Kauppaneuvos Parviainen ihmetteli sen suuruutta, mutta insinööri Montin tokasi saatuaan maksun: "Nyt on laskussa mukana myös koeajolla nautitut juomat." Parviainen maksoi laskun."

Ahdin karilleajoon liittyy toinenkin Karttusen kertoma tarina: "Se ajoi Savonlinnan satamaan tullessaan karille insinööri Montinin kehoituksesta. Perintätiedon mukaan oli tähän peräti romanttiset syyt. Laivalla oli mukana myös patruunan tytär Tony Häggman, johon insinööri Montin oli ihastunut. Karille jääneestä laivasta pelasti Montin ensimmäiseksi mielitiettynsä, joka vasta tämän järkyttävän tapauksen jälkeen suostui menemään kihloihin hänen kanssaan. *Ahti* irroitettiin melkein vahingoittumattomana karilta."

Pitääkö tarina totta, sopii kysyä. Ainakin karilleajo oli "suunniteltua" vakavampi. Tosin raportointi onnettomuudesta oli melkoisen kirjavaa. "Lappeenrannan Uutisissa" kerrottiin veden tunkeutuneen alukseen salongin akkunoista, mutta matkustajien tulleen pelastetuiksi ja lastistakin vain pieni osa oli kärsinyt vesivaurioita. *Ellen* oli irrottanut *Ahdin* karilta. K puolestaan kertoi 1. heinäkuuta: "Uusi höyrylaiva *Ahti* on tänne tulleiden sähkösanomien mukaan ajanut toissa päivänä karille Sawonlinnan alapuolella, kaupungin edustalla. Laiwan runkoon ei liene tullut mitään wahinkoa, ainoastaan kone jonkin verran wikaantunut, kallistuessa humautanut wettä sisustaan. Eilen oli asia tutkittawana sikäläisessä raastuwanoikeudessa."

Se piti paikkansa, että *Ahti* ajoi heti toisella matkallaan karille Savonlinnan satamassa. Haverista uutisoiti ensimmäisenä US 1. heinäkuuta Joensuusta lähetetyn sähkeen perusteella: "Höyrylaiva *Ahti* joutui, tullessaan Joensuusta, karille Sawonlinnan edustalla yöllä wasten wiime kesäkuun 29 p:nä. Laiwa sattui kallioon oikealla puolen Törninyörän saarta ja makaa wajonneena weteen kantta myöten. Peräosa ja konehuone owat wettä täynnä. Wäestö ja matkustajat pelastetut."

Oliko onnettomuus todella näin paha, sopii ihmetellä, sillä paikallinen S uutisoiti tapauksen 3. heinäkuuta näin lievästi: "Karille ajoi höyrylaiva *Ahti* wiime sunnuntaina-aamuna kello 4 aikana, aiwan kaupungin lähellä olewalle Törninyörän luodolle. Siitä sen auttoi maanantaina höyrylaiva *Ellen* Orawista. *Ahti* on aiwan uusi laiwa ja saapui wasta toisen kerran kaupunkiin. Täältä se jatkoi matkaansa pohjoiseen päin. Samalle karille owat toisinaan weneetkin ja purjewenheet seisahuneet." Uutisesta saa sen käsityksen, että laivan saamat vauriot olivat melko lieviä ja että se olisi omin voimin päässyt lähtemään paluumatkalle jo päivää myöhemmin. Joutui se kuitenkin käymään Puhoksessa korjattavana.

Uutisessa ihmetyttää kaksi muutakin seikkaa: miksi *Ahti* oli kulussa kello 4 sunnuntiaamuna, kun se kulkuvuorojensa mukaan piti saapua Savonlinnaan lauantai-iltana ja lähteä sieltä sunnuntaina klo 13, ja missä olivat kaikki Savonlinnan laivat, kun *Ellenin* piti tulla Oravista saakka auttamaan ja vasta seuraavana päivänä? - *Ahti* oli jälleen liikenteessä kaiketi melko pian; 11. heinäkuuta julkaistiin sen ensimmäinen kulkuilmoitus K:ssa.

Joensuun höyrylaivasto lisääntyi *Ahdin* ohella toisellakin isolla aluksella, kun Petter Parviaisen edellisvuonna ostama *Yrjö-Koskinen*, Puhoksessa peruskorjattuna ja uudella nimellä *Sampo*, saapui kaupunkiin. K kirjoitti 15. heinäkuuta: "*Sampo*, entinen Kuopion wesillä *Yrjö Koskisen* nimellä kulkenut höyrylaiva, saapui satamaamme wiime Sunnuntaina. Laiwaan on laitettu aiwan uusi höyrypannu ja sen koneistoon koko joukko tarpeellisia korjauksia. Entisestä sisustuksesta nähdään jäljellä ainoastaan suuret ruomat. Niin perinpohjin on se muutettu ja muodostettu. Kannella olewaa peräsalonkia on suurennettu ja sen taakse tehty wielä naisten salonki. Edelliseen on sijoitettu

päällikön hytti, sekä kummallekin puolelle käytävää 2 kahden ja 1 yhden hengen hytti. Peräsalongista wie ylöskäytävä tupakkahyttiin. Laiwan keskikohdalla on sitten ruokasali, puhwetti ja keittiö, kokkapuolella niinkään salonki ja sen toisella puolella hytti. Ylimalkaan näyttää sisustus hywin tilawalta, puhtaalta, hienolta, sellaiselta joka kaikin puolin wastaa kohtuullisia vaatimuksia." Noin 200 matkustajaa ottava *Sampo* alkoi kulkea Joensuu-Pietari-reitillä *Kalevan*, *Wäinämöisen* ja *Salaman* tavoin. *Sammon* päälliköksi tuli merikapteeni Alfr. Silfverberg, joka siihen saakka oli ollut *Wäinämöisessä*. Alus lähti ensimmäiselle Pietarin-matkalleen 17. heinäkuuta, ja matkoja riitti aina vuoteen 1917 saakka. Niin komea kuin *Sampo* olikin, se oli myös epäonnen laiva, kuten tulemme näkemään. Tämä kesä meni kuitenkin ilman onnettomuuksia.

Parviaisen laivat *Kaleva*, *Sampo* ja *Wäinämöinen* ryhtyivät ilmoittamaan aikatauluistaan yhteisilmoituksilla. Kahden vuoden päästä myös savonlinnalaisten *Salama* oli niissä mukana, jolloin laivojen kulkuajat oli porrastettu mahdollisimman hyvin palvelemaan matkustajien tarpeita. Ilmoitusten lopussa mainittiin: "Laiwat lähtewät joka matkalla Lappeenrannasta Joensuuhun samana päivänä kuin Wiipuristakin kohta iltajunan tultua." Niin tekivät Kuopion laivatkin.

Jos aika salli, myös "isot" laivat tekivät huvimatkoja. Heinäkuun lopulla Joensuun VPK järjesti huviretken *Salamalla* Rääkkylään. Väkeä oli paljon ja vaikka laivalla oli mukanaan lotja, silti kaikki halukkaat eivät päässeet mukaan. Ehkä iso laiva houkutti mukaan myös "hienompaa" väkeä.

"Laiwassa oli parhaastaan hienompaa väkeä ja lotjassa palokunta sekä talonpoikaiskansaa. Hienot jotka eiwät laiwaan sopineet, eiwät lotjaankaan lähteneet", kirjoitti eräs mukanaollut "Savossa" ja jatkoi: "Hauskaa oli kellua awaran Pyhäselän tyynellä pinnalla, lotjassa wäliin pistettiin tanssiksikin. Noin 3 tuntia oltua matkalla päästiin perille, jossa sitte hajoiltiin katselemaan seutuja. Tanssista ei tahtonut tulla mitään, vaikka sitä wäliin koitettiin. Palokunnan puolesta pantiin aina tanssia toimeen, mutta hienompi wäki sitä ei kannattanut." Kirjoittaja toikin esiin retkellä vallinneen "säätyrajoituksen". "Perillä esim. näytti mahdottomalta hienompain sekaantua talonpoikasten sekaan. – Juoppouskaan ei näyttänyt olewan aiwan unhotuksissa." Mutta oli myönteistäkin: "Enin huomiota herättiwät syrjäisestä nuo pyöreäposkisiet, säihkywä silmäiset Karjalan kaunottaret. Tahtoi wäkisenkin hurmaantua heidän somiin palawiin silmän iskuihin ja siewiin pään keikauksiin. Waatiwaisilta näyttiwät karjalattaret. Ne pojat, jotka eiwät woineet hienosti suorittaa kawaljeerin tointa, saiwat "huudin" wirastaan, kun oli wirkakelpoisempiakin tarjolla."

Laivojen kulkemisista riitti nytkin sanomista. Syyskuussa julkaistiin K:ssa nimimerkki "–i-o.-n" pitkä kirjoitus, jossa valitettiin sitä, etteivät kaikki pitkän linjan laivat poikkea säännöllisesti Vuokalassa, vaikka kulkuilmoituksissa näin luvattiin. Laivojen välillä oli eroja, minkä hän katsoi johtuvan osaksi päälliköiden merimiestaidoista, koska väitettiin laivan kääntämisen laiturissa olevan hankalaa. Parhaan todistuksen sai *Kaleva*, "sillä se poikkeaa melkein joka matkalla laiturillemme, josta olemme hywin kiitolliset *Kalewan* kohteliaalle ja ystävälliselle päällikölle [K.T. Hägglund]. Ei kertaakaan ole hänelle hankaluutta tapahtunut kääntämisessä ja näyttääkin siltä, että hän hywin tuntee laiwansa ja sen liikuttelemisen". Hän kehotti nimenomaan herrain Parviaisen laivojen päälliköitä parantamaan tapansa.

Pari viikkoa myöhemmin "Syrjäinen" kiisti tämän ja syytti kirjoittajaa puolueellisuudesta: "Ei *Kalewa* useammin kuin *Sampo* tahi *Wäinämöinen* ole tullut laiturimme, ellei sillä ole ollut tänne jotakin heitettävää eli jollei edeltä käsin ole saanut ilmoitusta siitä, että täältä on laiwaan jotakin tulewaa. Päinwastoin, vaikka ilmoituskin on annettu, on *Kalewa* pari kolme kertaa kauniisti kulkenut ohitse, luultawasti suuren lastin takia, ja matkustajat owat jääneet Vuokalan laiturille todellakin kuin allit kiwelle." Lisäksi hän huomautti, että kaikkien isojen laivojen oli hankalaa tulla Vuokalan laiturii niiden ollessa täydessä lastissa ja kovan tuulen vallitessa, eikä hänen mielestään laivojen päälliköiden taidossa ollut juurikaan eroja.

Nimimerkki "–i-o.-n" palasi asiaan kuukauden päästä ja kiisti puolueellisuutensa. Vaikka *Kaleva* olikin pari kertaa jättänyt käymättä Vuokalassa, siihen oli syynsä ja lisäksi "*Kalewan* kapteeni useammalla kaukaisella wihellyksellä huomautti matkustawaisia siitä, että hän ei woi tulla laiturille, waan jos matkustawaisia olisi laiturilla niin olisiwat he tilaisuudessa tulemaan wenheellä wirralle". Laivan kääntäminen Vuokalan laiturissa oli helppoa, "jos kellä siihen on taitoa, muutoin paitse wastaisella tuulella, waan ei sillonkaan mahdottomuus ja että *Kalewan* kapteeni kääntää taitawasti ja säännöllisesti laiwansa Vuokalan laiturilla".

"Syrjäinenkään" ei jättänyt asiaa tähän, vaan kiisti vastineessaan *Kalevan* "kaukaiset wihellykset" ja sen, että aluksella olisi ollut "odottamaton este" poiketa Vuokalaan. Se oli hänen mukaansa "raskas

lasti”, sillä ”waikeaa on Vuokalan laiturissa laiwan kääntäminen sen ollessa raskaassa lastissa ja epämukawalla tuulella johtipa sitten laiwaa kuka tahansa”. Tämä päätti julkisen keskustelun Vuokalan laiturissa käymisistä.

Myös Savonlinnan reitin *Impi* sai osakseen arvostelua. Jo toukokuussa oli US:ssa paheksuttu *Immen* ”käytöstapoja”: ”Järjestyksen puute taas alkaa, niin kuin ennenkin höyryalus *Immen* johtamisessa, joka alus välittää liikettä Joensuun ja Savonlinnan kaupunkien välillä. Muita laiwoja ei ole koko linjalla, ja sitä odottaa joka pysäyspaikassa lukuisat matkustajat ja hywinkin tärkeät tawaralähetykset. Waan *Immessä* retustellaan niin, ettei woi kukaan siihen luottaa, onko se tulemassakaan wai ei, tai joko se on ajanut kalliolle tai johonkin lahden pohjukkaan ja jäänyt sinne. Se vähä luottamus, joka liikemiehissä enään on, katoaa kokonaan pois, kun jo ensimmäisillä matkoilla tapahtuu rettelöt. Höyryalukselta, joka yhteiskunnan palvelukseen antautuu, woipi waatia suurempaa täsmällisyyttä ja järjestystä, kuin mitä *Immessä* moniin aikoihin on ollut, ja joka nyt taas alkawalla kesällä on ennättänyt näyttäytyä. Hywin suotawaa on, että toinen laiwa tulee samalle välille.”

Myös syyskuussa moitittiin *Impeä*, nyt K:ssa: ”Ihmisten narraamista wai mitä metkuja lienee wanhastaan tunnettu höyrylaiwa *Impi* ruwennut pitämään, koskapa ilman yleisölle ilmoittamatta muutti viimeisellä kulkuwuorollaan tänne Joensuuhun tulonsa toiseksi päiwäksi. Laiwalla oli näette määrä saapua Liperiin wiime Keskiwiikkona aamupäiwällä, ja warhain piti sen ottaa matkustajat mukaansa Liperistä y.m. Mutta kaiken odotuksen ja yön walwomisen perästä saatiinkin sanotulla laiturilla tietää, että mainittu kyyti onkin saatawissa ja sen mukaan Joensuuhun päästäwä wasta Torstai-aamuna. Eipä toki tahtonut uskoa korwiaan tätä kuullessaan ja niin jäiwät matkustajat odottamaan vielä aina kello 9:ään asti e. pp. mokomata kyytiä. Mutta kun se ei tullut, niin sen, joka asiansa toimitukset Joensuussa Keskiwiikkoksi tapahtumaan asetti *Immen* tuurin mukaan, sai norpalla nenin ryhtyä toista kyytiä puuhaamaan, jos mieli päästä aijotun matkansa päähän. Tuollainen epäkohta ilmoittamatta laiwan kulkuwuoron muutosta, ja kun sen vielä sanotaan tapahtuneen siinä tarkoituksessa, että ahmia ennakkuudelta *Ahdilta* markkina-wäki ja saada niiltä tulewat rahat kukkaronsa seiniä pullistamaan, osottaa korkeain asian omaisten puolelta suurinta ylönkatsetta kansaa kohtaan ja ansaitsee suuren moitteen.” Joensuun laivayhtiö ei vastannut kirjoitukseen. Lokakuussa *Impi* ajoi karille lähellä Puhosta. ”Niin pahasti, ettei päässyt omin woimin”, K kirjoitti. ”Wasta Maanantaina [kaksi päivää myöhemmin] päästi *Ahti* sen pälkähästä. Karille ajaissa oli se saanut pienen wamman, koska tuli wuotawaksi. *Impi* on nyt wiety Puhokseen korjattawaksi ja talwiteloilleen.” Myös saman laivayhtiön *Karjala* päätettiin korjauttaa talven aikana Puhoksen konepajalla.

Syksyllä 1890 oli ”Wiipurin Sanomissa” kirjoitusssarja ”Sävelmäin keräysmatkalta Karjalassa”, jossa mm. todettiin: ”Hyvästit heitettyämme kauniille ja ystävälliselle Savonlinnalle, missä meille monelta taholta oli vierasvaraisuutta osoitettu, läksimme *Impi* laivalla kyntämään ensin Haukiveden laineita, sitten Orivirtaa, Orivettä ja Pyhäselkää pitkin Joensuuhun. Tiellä poikkesi laiva monelle laiturille, muiden muassa Oravin ja Puhoksen tehtaille, siten vähentäen matkan yksitoikkoisuutta, joka pakosta syntyy yhä samallaisia näköaloja silmäillessä.”

Marraskuun 11:nä K kertoi laivaliikkeen olevan loppumaisillaan. *Wäinämöisen* tiedettiin yrittävän tulla etelästä, ja myös *Seura* oli vielä viimeisellä matkallaan.

Noihin aikoihin kaupungin laivaliike eli vilkasta aikaa, mistä Ahonen kirjoittaa: ”Ulkomailta tulleita lastialuksia kirjattiin tullikamarissa vuosittain n. 100 ja lähteviä laivoja n. 80.”

1890-luku

K uutisoi 22.5.1891: ”Laiwaliikettä alkaneena sopinee pitää tawallaan. Tiistaina nimittäin höyryalus *Hero* meni kanawan kautta Utraan, ihan kesähommissa lastilotjia hakeakseen.” Neljä päivää myöhemmin lehti tiesi *Wäinämöisen* lähteneen ensimmäiselle matkalleen Pietariin, ”wieden täyden lastin woita. *Rauha* seurasi hännillä, jotta oisi tarpeen tullessa jäitä särkenyt ja wanhukselle tietä puhkonut. Mutta yhtenä hōtelönä oliwat jäät parhaastaan, eiwät enää haittaa tehneet”. Hirvonen puolestaan mainitsi *Walion* ja *Ahdin* tulleen Puhoksesta 25:na.

Alkukesä meni uutisitta. Juhannuksen jälkeen *Ahti*, jonka päällikkönä oli nyt J. Pitkäpaasi, pääsi kahdesti lehtien palstoille. Aluksi ”Uusi Savo” kertoi rettelöstä laivalla: ”Kun kauppaneuwos P. Parwiaisen omistama matkustajalaiwa *Ahti* tullessaan Joensuusta t.k. 24 p:ää wasten yöllä noin klo

12 aikana saapui Orawin tehtaalle, teki koneenkäyttäjät työlakon, kieltäytyen jyrkästi matkaa jatkamasta edemmäksi. Sen tähden täytyi kääntyä ruukin isännöitsijän puoleen pyynnöllä saada laiwalle kulettaja, johon hän suostuikin. Waan kun juuri oli ehditty joku syli laiturista ulos, ottikin entinen koneenhoitaja isäntäwallan käsiinsä ja pani laiwan seisomaan, sanoen ei muilla olewan tekemistä koneen kanssa kuin hänellä itsellään. Laiwa täytyi kiinnittää uudestaan laituriin ja jäädä odottamaan, milloin koneenhoitaja antaa myöntymyksen lähtemään. Siinä seisottua 8 tuntia jatkettiin matkaa kuitenkin eteenpäin. Osa matkustajista täytyi mennä maitse Sawonlinnaan, kun eiwät woineet jäädä odottamaan laiwan tietymätöntä lähtöä.” Ilmeisesti laiva oli ollut pahan kerran myöhässä aikataulustaan, koska saapui vasta puolenyön aikaan Oraviin.

“E.S. Orawista” selosti tapahtuman yksityiskohtaisesti “Savonlinna”-lehdessä. Hän kertoi siinä mm. että “koko laiwaväki päällikköä ja perämiestä lukuun ottamatta oli ollut koneenkäyttäjän, ollen wahwa mies, puolella, minkätähden lainakonemestarilla ei ollut mitään mahdollisuutta ryhtyä tointansa hoitamaan”. Kirjoittaja päätti kuvauksensa ihmettelyyn: “Kummeksia sentään täytyy että koko laiwawäestö on wielä paikallaan.”

Heinäkuun alussa “Odottajat” esittivät K:ssa *Ahdin* varustamolle ja “kuljettajille” pyynnön, “että he tekisiwät hywin ja toimittaisiwat meille, jotka usein olemme Pesolansaaressa ja Kulmaniemessä odottamassa mainitun *Ahdin* sekä sanomalehdissä että muutoinki ilmoitettuja kulkuwuoroja, sen hywän että toimittaisiwat meille jonkun määrän paperia (se ei tarwitse tosin olla wirallista) ja tawallisen kynän (teroittamisesta pidämme itse huolen), että saisimme niiden awulla ilmi tuoda mielipahamme ja wahinkomme julkaistujen mutta noudattaamattomien kulkuwuorojen suhteen. Näin wesien takana asuen on muutoin mahdoton saada asioita sanoiksi paperin puutteessa; kulkewat waan kyläpuheina”. Odottajille ei vastattu.

K kertoi 24.7. erikoisesta luonnonilmiöstä: “Kun höyryalus *Impi* tiistai-iltana klo 9-10 wälillä kulki Uistinsalmessa, nähtiin taiwaalla kulkewan kummallinen tulipallo, joka syyti kipunoita edelleen eikä, kuten luulisi, järelelle. Noin sadan sylen korkeudella maasta se hajosi, säkenet hetken walaisiwat tyyntä weden pintaa ja ilmiö sammui. Illemmalla se kuului uudistuneen.” Lehdissä ei tarjottu selitystä ilmiöön.

Elokuun alussa *Ahdin* päällikkö Pitkäpaasi laittoi reittinsä lehtiin ilmoituksen: “Höyrylaivaan *Ahti* otettiin tänäpäivänä Sampaan selällä Kuhakiven luona uimassa oleva ruskea ruuna-hevonen, vasemmalle puolelle kaatuvalla liinaharjalla ja sukka jalkainen, jonka omistaja saapi periä insinööri A.A. Montin’in tykönä Puhoksen tehtaalla.” Lehtiutisessa kuvattiin pelastustyötä näin: “Wenheestä kiinnitettiin köysi hewosen mahan ympäri ja wintturin awulla nostettiin uimari laiwan kannelle. Hewonen oli sangen uupunut, niin että kannelle nostettua ei jaksanut seista waan herwahti pitkäkseen.”

Pietariin matkalla ollut *Kaleva* ajoi 20. elokuuta klo 5 aamulla karille Ilkonsaassa Etelä-Saimaalla. “Hinaajalaiwa *Törnudd* toi matkustajat Lappeenrantaan. Matkustajalaiwat *Konkordia* ja *Sampo*, jotka illalla pohjoiseen päin, antawat *Kalewalle* apua. Laiwa ei liene aiwan pahoin wahingoittunut, waikka se tarttui kiinni”, kertoi “Lappeenrannan Uutiset” haverista. Näin oli, kuten ilmeni lehden seuraavasta numerosta: “Höyrylaiwa *Kalewa*, joka wiime tuorstai-aamuna joutui haaksirikkoon Ilkonsaaren luona Saimaalla, ei saanut tapaturmassa mitään wammoja. Se oli waan perämiehen torkkuessa, kuten Saimaalla tälläisissä tapauksissa tawallista, puskeutunut kohtipäätä maanrantaan hietatörmään niin tasaisesti, että matkustajatkaan laiwassa eiwät huomanneet koko asiaa, ennen kun tunsiwat aluksen pysähtyneen, niin luuliwat jo oltawan Lappeenrannan satamassa. Ei edes wesilasi salongin pöydällä ollut loiskahtanut. Kun sitten hinaajahöyry *Törnudd* oli saattanut matkustajat Lappeenrantaan, niin palasi se takaisin päästämään *Kalewaa* itseä pälkähästä, joka lastia vähentäen päivänmittaan onnistuikin ja *Kalewa* saapui perjantai-aamuna Lappeenrantaan, josta heti jatkoi matkaansa Pietariin.”

Ennen lähtöä Lappeenrannan laivankatsastaja tarkasti kuitenkin aluksen 27. elokuuta ja totesi lehtien mukaan, että ”laiwan runko kauttaaltaan, waan warsinkin wioittuneesta kohdasta aiwan eheäksi ja wahingoittumattomaksi”. Saman uutisen perään oli lisätty: “Luotsi, joka ohjasi laiwaa tapaturman sattuessa, on erotettu toimestaan.” Tarkoitettiinko luotsilla laivan perämiestä vai Saimaalla käytössä olleita yksityisluotseja, ei ole tiedossa. Kruununluotsi se ei kuitenkaan ollut, mikä kävi ilmi luotsipäällikkö G.A. Majanderin raportista, jossa todettiin näin: ”Den 20 Aug. Ångbåten *Kaleva* från Joensuu, som rände upp på Ilkonsaari genom att rorgångaren somnat, antagligen måste solen varit för varm vid passerandet af stora Saimen, som då låg still och lugn, eller vek den Karelska

liknöjdheten och flegman gjort sig gällande. Losstogs sedan af en bogserbåt samt befans utan skada.” Luotsihallituksessa oli joku – todennäköisesti luotsitrehtööri – merkinnyt raportin laitaan, ettei virallisissa asiakirjoissa saanut käyttää tällaista kieltä! - Luotsipäällikön tietoon tuli purjehduskauden aikana kaikkiaan puolenkymmentä haveria.

Niihin kuului myös toinen *Kalevalle* kuukautta myöhemmin sattunut karilleajo, nyt Puumalan eteläpuolella. Kun lastia oli siirretty keulalta perälle alus pääsi kolmen tunnin aherruksen jälkeen irti omin voimin, ilman isompia vaurioita.

Kilpailu Saimaan laivojen kesken kävi sen verran kovaksi, että Joensuun laivayhtiö päätti laittaa laivansa myyntiin lokakuussa. Riittävän hyviä ostotarjouksia ei kuitenkaan saatu, ja niin *Impi* sekä *Karjala* olivat kulussa vielä seuraavan kesän.

K kertoi 30. lokakuuta: “Laiwaliike on lakkaamaisillaan. Talwiteloilleen on asettunut *Ilmari* tänne Joensuuhun ja *Sampo* Wiipuriin.” Muut seurasivat pian tämän jälkeen, niin että viikkoa myöhemmin ainoastaan *Karjala* ja *Impi*, myynnissä olevat laivat, olivat kulussa, nekin enää päivän.

Puhoksesta Savonlinnaan

”Karjalattaressa” julkaistiin syyskuun puolessavälin 1891 ”Erään matkustajan” kirjoitus ”Matkamuistoja Puhoksesta Sawonlinnaan”. Matka tehtiin *Ahdilla*.

”Elokuun 30 p. kauniilla iltapäivällä Puhoksen tehtaan rannasta käwin uuteen *Ahti* nimiseen laiwaan, joka alkoi wiedä piirtää Wuokalan sahalle, jossa ensi seisauspaikka on. Matkustajia oli *Ahti* otettu melkein täyteen, ja kun ei mitään pohjalastia ollut, niin laiwa vähän heilahteli rannassakin, josta naiswäki oli kaatumisen pelossa. Mukana olewa laiwan rakentaja-insinööri lohdutti hellempää sukupuolta selittäen, että hän nenämitalla tarkoin asetti laiwan rakennuksen pystyssä pysyväisyyttä; sanoi kun keskellä seisoo ja sattuuhan olewa nenä puoleen eli toiseen olemaan, niin sinne päin laiwa kallistuu, että pitää olla niin kuin peränpitäjäkin, katsoa suoraan keskilaiwalla pitkin laiwaa. Siitä eistettiin matkaa, saatua lepotilansa, kuin jo aamusilla löysin itseni Sawonlinnan rannasta.” Kertomus kuvastaa hyvin *Ahdin* horjakuutta.

Kirjoittaja meni sunnuntaikirkkoon, jossa kirkoherra Jalkanen piti rippisaarnan. Siihen oli valittu teemaksi ”tulkaa, ostakaa ilman rahatta ja hinnatta, wiinaa ja rieskaa”, ja kirjoittajan mielestä Jalkasen saarnan selitykset ”käwiwät ikään kuin höyryn woimalla olis pantu”. Kirkonmenojen jälkeen lähdettiin paluumatkalle *Ahdilla*. ”Siitä sitten takaisin palajamaan Puhokseen, ensin tuulen tehdessä kiusaa ei oltu rannasta päästä matkan alkuun, wihdoinkin päästiin lähdölle. Liki tuota uljasta wanhusta Olawin linnaa, laiwan pilli alkoi huutaa, että nyt sitä tullaan Kyrön wirrasta ylös. Tuolta wanhuksessa, joka tuossa kesäkaudet saa kuulla alituista höyrylaiwain winkumista, kuuluvat Sawonlinnan kaupunkilaiset talwirauhankin häiritsemiseksi puuhaawan höyryhewon eli rautatien huutimen sen kainaloitse kulkemaan. Päästiin Haukiwedelle, jossa Kuopion laiwa tuli vastaan antamaan *Ahdille* muutaman matkustajan wasta palkinnoksi niistä monista, joita *Ahti* toi hänelle, jotka jäiwät odottamaan Sawonlinnan rantaan. Sitten kuljettiin Orawinsalmea kohti, jossa höyrylaiwa *Karjala* tuli vastaan. Orawin laiwasillalla saimme muutamia juopuneita miehiä, jotka oliwat juuri höyryalus *Karjalasta* tulleet Enonkosken sahalla, sahan ja tukkilauttamiehiä oliwat. Miehillä näytti jo päässä olewan ja wielä putelia taskut täynnä, kun riitaa esitellen sen lyhyen matkan Enonkosken rannassa erojaisiksi soiwat tappelemaan laiwa sillalla, niin että siitä tuli oikein kauhea näköinen werinen näyttely. Ei surkuttelematta woi ajatella, mitä kirottu wiinan myrkkyy woi aikaan saada. Siinä kuuluvat sellaista huwimatkaa käyttäneen joka Sunnuntai, kertoi *Ahdin* kapteeni.”

Muuan pyöräretkellä ollut kirjoitti saman kesän matkastaan ”Suomen matkailijayhdistyksen vuosikirjaan”, eikä pelkin kiitoksin. Hän oli matkannut *Immellä* Savonlinnasta Puhokseen.

”Tältä pieneltä merimatkalta ei ole varsin paljon merkittävää: luonto jokseenkin yksitoikkoista eikä erittäin kaunista, laiva aivan pieni ja ahdas, josta sain tuntevan todistuksen, lyödessäni pääni ”peräsalongin” oven kamaraan, ja jonka vuoksi sitten sain verisine otsineni polkea alkupuolen matkaamme.”

Vuosi 1892 alkoi 24.5. näin: ”Wiime lauwantaina ja eilen käwiwät täällä talwehtineet höyrylaiwat koematkoillaan, särkien Pyhäselän jäitä. Eilen warsinaisesti alkoi laiwaliike etelästä ja etelään päin. Ensimmäisenä saapui *Kullerwo* Puhoksesta klo 1 ja sitten *Suomi* Pietarista klo 6 i.p. wanhan ja kokeneen kipparinsa Huittisen johdolla. *Impi* taas läksi täältä Sawonlinnaan. Pohjoiseen päin kulkewat laiwat odottawat täällä jäiden lähtöä Pielisjärwestä.”

Laivaliike jatkui entiseen tapaan, ja jopa niin, että Joensuun laivayhtiön asiainhoitaja Elias Weckström laittoi paikalliseen lehteen jo tammikuun alussa ilmoitukset, joissa ilmoitettiin *Immen* ja

Karjalan jatkavan tulevana kesänä entisillä reiteillään. Liikenteeseen saatiin myös uusi matkustajahöyry, *Ilmari*, joka ryhtyi kulkemaan aluksi Joensuusta Pielisjärvelle ja Juukaan: loppukesästä tosin ilmoitettiin, että “varsinaiset matkavuorot Juukaan on lakkautettu”. Jostain syystä “Uuden, nopeakulkuisen matkustaville mukavaksi rakennetun höyryvenheen” tulo ei tullut noteeratuksi kaupungin lehdessä.

Myös laivojen kulkuvuorot säilyivät entisellään, eikä niistä ja niiden noudattamisesta esitetty huomautuksia. Tosin toukokuussa lähetettiin Vuokalasta nöyrä pyyntö Parviaisen kauppahuoneelle, että tämän Pietarin-liikenteen laivat poikkeaisivat tarvittaessa myös Vuokalassa. Laiturille oli rakennettu uusi lipputanko, “varustettu lipulla, joka on yleisön käytettävänä, silloin nostettavaksi ylös tankoon, kun laiwa halutaan poikkeamaan laiturille”. Näin vältettäisiin hankala veneestä laivaannousu eikä matkustajien tarvitsisi odottaa sateessa laiturilla laivan tuloa.

Vuoden merkittävin tai ainakin kirjoitetuin laivatapaus oli kahden joensuulaislaivan, *Sammon* ja *Karjalan* yhteentörmäys elokuun alussa Puumalassa. K kirjoitti tiistaina 9. elokuuta:

“Sunnuntai-iltana tänne saapunut sähkösanoma kertoi taas kummallisia uutisia. Ja maanantaina saatiin kuulla tapauksesta suullisesti seuraavaa:

Muutamia peninkulmia etelään päin Puumalasta, Pienellä Saimaalla Petran saaren luona, tuliwat klo 12 yöllä viime sunnuntaina vasten wastakkain höyrylaiwat *Sampo* ja *Karjala* molemmat kotosin Joensuusta ja edellinen matkalla Pietarista Joensuuhun, jälkimmäinen menossa Joensuusta Wiipuriin. Kotwan matkan päässä huomasiwat laiwat toisensa ja tulet molemmilla siwuilla ja mastossa. Kummassakin laiwassa oltiin siis walweilla, kapteenitkin tapaturman sattuessä kannella. Mutta *Sampon* päällikkö huomasi, että *Karjalan* wasemmalla siwulla olewa punanen tuli meni piiloon ja että siis itse laiwan asema oli muuttunut siten, että *Karjala* tuli olemaan poikittain kohti *Sampoa*. Tämä silloin antaa waroitushuutoja höyrypillillä ja kääntää keulansa wasemmalle aikoen laskea *Karjalan* ohi toiselta puolen, jotta voitaisiin wälttää silminnähätäwästi uhkaawa yhteentörmäys arweluttawine seurauksineen. Samassa *Sampon* kone ottaa takasin, koska nähtiin, että on aiwan mahdoton enää wäistyä puoleen tai toiseen.

Hirweällä ryskeellä työntyy *Sampon* jykewä nokka *Karjalan* kylkeen. Hämminki nousee ylimmilleen molemmissa laiwoissa, puoleksi alastomat matkustajat, makeimmasta yöunesta heränneitä näin oudolla tawalla, kiiruhtawat silmiään hieroen kannelle. Oikealta puolen konehuoneen kohdalta puhkesi *Karjalan* kylki ja repesi pahasti. Laiwa alkoi wuotaa. *Sampo* sitte hinasi *Karjalan* saaren rantaan, johon tultua se jäi rantajyrkälle kallelleen, kaatui kyljelleen ja meni wesilastiin. *Sampo* ajoi myös kohti maata, jotta halkeama kokassa saatiin tuketuksi.

Tapaturman sattuessä istui *Karjalassa* eräässä hytissä juuri sillä kohtaa, mihin *Sampo*, joka oli aiwan täydessä lastissa, iski, eräs naismatkustaja, jonka kaswot pahanlaisesti runneltuiwat; lääkärin apua warten saatettiin hän heti Sawonlinnaan. Muuta turmaa ei ihmisille sattunut.

Hinaaja höyrylaiwa *Ahkera* wei *Karjalan* matkustajat Lappeenrantaan. *Sampo* jatkoi matkaansa Sawonlinnaan, johon jätettiin 200 säkkiä mukana olewia eloja ja siirrettiin lastia kokalta perälle. *Sampon* kokka wesirajasta oli näet myöskin puhki, joten senkin täytyy mennä konepajaan, ennenkuin woi purjehdusta jatkaa. *Karjala* nostetaan ylös ja wiedään lotjain kannattamana konepajaan.” (Päivälleen tämän haverin kanssa sattui Helsingin edustalla *Runebergin* ja *Ajaxin* yhteentörmäys, jossa hukkui 38 henkeä.)

Viikkoa myöhemmin lehti tiesi “Wiborgbladetia” lainaten, että “syyksi on mainittu *Karjalan* ruorimiehen uneliaisuutta. Sama mies ohjasi *Karjalaa* kaksi vuotta takaperin, kun se törmäsi yhteen *Ainamon* kanssa”. Lisäksi lehti kertoi, että onnettomuudessa loukkaantuneen ja Sawonlinnan sairaalassa hoidettavana olevan naismatkustajan tila oli “hywin arweluttawa”. *Karjala* hinattiin Varkauteen ja nostettiin Taipaleen tokkaan. – Samainen Hubbardin *Ahkera*, nyt höyrypurtena tituleerattu, oli ennen tätä pelastuspalveluaan, hinannut lotjassa Pielisjärven kirkon uudet urut Lappeenrannasta Lieksaan.

Törmäystapauستا käsiteltiin Joensuun raastuvanoikeudessa neljä kertaa. Pöytäkirjaa kertyi toista sataa sivua ja lopulta 1. huhtikuuta 1893 oikeus julisti 22-sivuisessa päätöksessään *Sammon* ja sen päällikön Alfred Silfverbergin syylliseksi ja määräsi laivan isännistön korvaamaan *Karjalan* yhtiölle onnettomuudesta aiheutuneet kulut, noin 26 000 markkaa. Asiasta valitettiin ja Viipurin hovioikeus päätti asian toisin: sen mielestä *Karjala* oli yksin syyllinen ja määräsi aluksen isännistön korvaamaan *Sammon* kulut, noin 2 100 markkaa. Senaatti vahvisti hovioikeuden päätöksen toukokuussa 1895.

Lokakuun alussa Joensuun laivayhtiö päätti – jälleen - lakkauttaa toimintansa ja myydä yhtiön molemmat laivat. Petter Parviainen & Co osti samantien *Immen* 20 000 markalla. *Karjala* oli tuolloin korjattavana Varkauden konepajalla, joka oli tarjoutunut laittamaan laivan kuntoon 11 400 markalla. *Karjalaa* ei kuitenkaan myyty, vaan korjauksen jälkeen se jatkoi seuraavana kesänä liikennettä *Pohjolana*.

Liikenne Joensuusta loppui 11. marraskuuta, jolloin *Sampo* lähti Viipuriin, *Impi* Varkauteen talvehtimaan. *Wäinämöinen* puolestaan joutui jäämään talveksi Vuokalaan, mistä ”Uusi Savo” kertoi joulukuussa: ”Herrain Petter Parviaisen & C:o höyrylaiwa *Wäinämöinen* talwettui Vuokalaan Sawonrannalla wiime kuun 26 p:nä tullessaan Pietarista jauholastin kanssa. Laiwan tarkoitus oli vielä päästä Joensuuhun, waan parina edellisenä wuorokautena oli Ori- ja Pyhäwesi jäätyneet, joten siis sen täytyi seisahtua, waikka kyllä ukko *Wäinämöinen* koetteli loihtia jäätä edeltään käyden kaksikin kertaa Oriwedelle pyrkimässä. Mutta nykyään ei enää *Wäinämöisenkään* mahti riitä luonnon woimia masentamaan, kuten ennen aikaan. Ja niin seisoo se nyt kauniisti Vuokalan kylän rannassa talwiasussaan.” Tapahtuma ei ilahduttanut kauppahuonetta, mutta sitä enemmän kylän asukkaita, sillä sikäläinen kauppias E. Hendunen osti Parviaiselta koko lastin, 1 200 sakkia jauhoja.

Kesä oli myöhässä vuonna **1893**. Laivat alkoivat kulkea Pielisjoella vasta toukokuun viimeisellä viikolla. Heti kun väylä oli viitoitettu, ”hinaaja-höyrylaiwa *Rapid* kulki Ahwenisesta Joensuuhun jo 29 p:nä ja höyrywenhe *Kullerwo* wiime tiistaina Joensuusta Enoon”. Hirvosen merkintä kuului: ”Kesäkuun 2 päivä aukesi pyhäselkä jäistä ja tuli Joensuuhun kello 12 ½ päivällä kolme laivaa Pietarista *Kaleva Sampo* ja *Salama*. *Rauha* oli avaamassa reissue muuten eivät vieläkkään olisi päässeet.”

K totesi laivaliikkeen alkaneen 2:nä etelään ja 4:nä pohjoiseen: ”Näin pitkään ei laiwaliike ole miesmuistiin myöhästynyt kuin w. 1862 ja 1867. Perjantaina aamupäiwällä mursi hinaaja-höyrywenhe *Rauha* kulkuwäylän Pyhäselän jäähän, jonka takana Pesolan salmessa useat etelästä tulewat höyrylaiwat odottiwat kaupunkiimme pääsyä. Klo 1 tienossa päiwällä alkoi kuulua laiwojen wihellyksiä joenpolwesta ja liputettuina laski rantaan perätysten *Sampo*, *Kaleva* ja *Salama*, myöhemmin vielä pieniä höyrywenheitä.” Näiden pienempien joukossa, vaikkeivat pieniä olleetkaan, olivat ainakin Varkaudesta tulleet *Impi* ja *Walio* sekä Gutzeitin varppaajat *Kotka* ja *Ruttois*.

Liikenne jatkui sillä poikkeuksella, että *Impi* alkoi kulkea päivittäin Liperin Leppälahteen ja takaisin. *Ahti* kulki yksin Savonlinnan linjalla. Edelliskesänä uponnut *Karjala* palasi heinäkuun puolivälissä entiselle reitilleen, nyt nimellä *Pohjola*, mistä K. kertoi 18. heinäkuuta: ”*Pohjola*, Warkauden konepajassa perinpohjaisesti korjattu, wiime kesänä pohjaan uponnut höyrylaiwa *Karjala*, saapui tänne lauantai-aamuna. *Pohjola*, joka tulee kulkemaan Joensuun ja Wiipurin wälillä, lähtee täältä lauwantaisin ja Wiipurista keskiwiikkoisin.” Laivan omisti edelleen Joensuun laivayhtiö, mutta päälliköksi oli tullut merikapteeni F.F. Pyhälä.

Myös uusi matkustajalaiva nähtiin Joensuun satamassa. Se oli samana vuonna perustetun Juuan höyrylaivaosakeyhtiön *Juuka* (ex *Punkaharju*, *Leporello*, 1877), joka ryhtyi kahdesti viikossa kulkemaan Lieksaan ja Juukaan. Tällä Pielisen reitillä olikin vilkasta, kun ennestään siellä kulkivat *Ilmari*, *Kullervo*, *Seura* ja *Walio*. Alus ei isommalti ilmoitellut kulkemisistaan toisten laivojen tapaan.

Vuonna 1880 rakennettu Cederbergin *Suomi* tuli vanhaksi ja se purettiin. Sen tilalle saatiin kuitenkin uusi *Suomi*, samanlainen 30-metrinen ja 30-hevosvoimaisella koneella varustettu höyrylotja, joka rakennettiin Pielisjoen suulla Kukkosensaaressa. Tällä kertaa omistajaksi merkittiin kauppias Neppenström, mutta Cederbergkin saattoi olla mukana alusta omistamassa. Vuonna 1902 *Suomi* myytiin E. Kiiverille Savonlinnaan.

Joensuun laivat välttyivät havereilta koko purjehduskauden, eivätkä muutenkaan juuri päässeet lehtien palstoille. Sen sijaan Suomea uhannut koleravaara aikaan sai uusia tiukkoja määräyksiä kaikille maamme laivoille. Lokakuun alussa julkaistu ”Johtosääntö laivan päälliköille koskeva varokeinoja koleraa vastaan” alkoi näin: ”Kaikissa laivoissa, jotka välittävät liikettä joko omassa maassa tai ulkomaan kanssa, ovat klosetit ja pissoarit ainakin kahdesti päivässä puhdistettavat ja huuhdottavat karboliliuvoksella tai muulla sopivalla desinfisioimisaineella sekä laivoissa, jotka kuljettavat matkustajia, tulee löytyä vedenpitäviä alustaverhoja, joita epäiltävän taudin tapauksen, niinkuin esim. ripulin, sattuessa levitetään sairaan makuusijalle, ja on sellainen alusverho

käyttämisen jälkeen ehdottomasti poltettava.” Koleran vaaroihin palattiin seuraavina vuosina useaan otteeseen.

Marraskuun alussa nähtiin sähkövalo ensimmäistä kertaa Joensuun satamassa. Kyse ei ollut mistään satamaan rakennetusta valaistusjärjestelmästä, vaan laivasta. “Satamaan on saapunut lasti- ja hinaajahöyrylaiwa, kookas, kaksimastoinen, *Lucie* nimeltään, kuuluu olewan Paul Wahl & C: on konetehtaassa Warkaudessa rakennettu, tuoden Penttilän sahalle ja myllylle konetarpeita.

Komentosillalla on suuri sähkölamppu niinkuin mikäkin rautainen ämpäri, joka kääntelee puoleen ja toiseen, lewittäen sähköä, häikäisewää valoa. Ja molemmista mastoissa on myöskin sähkölamput, vaikka pienemmät.” 90 jalkaa pitkä *Lucie* oli menossa - Joensuussa käynnin jälkeen - Vienanmerelle Kemin kaupunkiin sikäläisen sahaliikkeen käyttöön. Lehdessä kerrottiin myös aluksen koneistosta ja muusta tekniikasta.

Joensuussa oli kesän aikana nähty myös toinen “erikoinen” alus, uusi luotsilaiva *Saimaa*, jossa ei ollut sähkövaloa. Aluksesta tuli jokavuotinen Joensuun ja Pielisen kävijä. Sen ensimmäinen Pohjois-Karjalan visiitti jätti jälkensä, kuten tuonnempana kerrotaan.

K kertoi 17. marraskuuta: “Laiwaliike eteläänkin päin on täällä loppumaisillaan. *Wäinämöinen*, joka tällä wiikolla toi viimeisen lastinsa tänä kesänä, läksi täältä eilen Warkauden konepajaan. *Sampo* kuuluu olewan Saimaan kanawassa tänne vielä tulossa.” *Sampo* myös pääsi Joensuuhun 20:nä, ja kaksi päivää myöhemmin myös *Rauha* saapui etelästä.

“6 päivän Toukokuuta aamulla läksi kello 7 aamua *Pohjola* Wiipuriin ja *Sampo* Pietariin; ja *Seura* Nurmekseen”, Hirvonen kirjoitti toukokuussa 1894. Pyhäselkä oli auenneut edellisenä päivänä. Saman kertoi myös K, joka uutisoi 12:nä: “Wesi kulkuwäylillä ei taida vielä näin kewäiseen aikaan kowinkaan korkealla olla, koskapa höyrylaiwa *Pohjola* wiime matkallaan Jänisselällä Lapalion saaren kohdalla aiwan wäylällä tapasi pohjaan. Mitään wahinkoa ei tietysti tullut, kun pohja oli pehmeä. Joissakuissa muissakin paikoin ei tuntunut liiaksi wettä olewan.”

Joensuuhun saatiin jälleen uusi höyrylaiwa, kun kauppahuone Parviainen osti toukokuussa matkustajahöyry *Salmen* Suvasveden Höyrylaivayhtiöltä Kuopiosta. Hinta oli 20 000 markkaa. Kauppahuone laittoi laivan kulkemaan Joensuusta Juukaan. Kaupungin lehti ei nytkään maininnut mitään uuden laivan tulosta.

Kuten ennenkin, myös pitkän linjan laivat osallistuivat aika ajoin huviretkiin silloin, kun olivat käymässä Joensuussa. Niin nytkin. Savo-karjalainen osakunta piti kesäjuhansa Joensuussa heinäkuun alussa. Ohjelmaan kuului myös huviretki, josta K kertoi näin: “Huwiretki eilen kello 4 i.p. aloitti huwit osakuntalaisten kesken. *Wäinämöiselle* kokoontui silloin hilpeää nuorisoa, sekä miestä että naista, ja entisiä osakuntalaisia vanhempia miehiä, joten huwittelijoita oli noin 150 henkeä. Kotwan odotettua lähdettiin “Sawolaisten laulua” soittaen Pyhäselän awaraa syliä kohden. Selkä oli aiwan tyyni, ainoastaan pienet laineet wäreiliwät weden pinnalla. Aurinko paistaa hellitteli aiwan pilwettömältä taiwaalta niin raukaisevasti, että kuumuus tahtoi nuuduttaa kerrassaan mielet. Sitä paitsi henki waka wanha *Wäinämöinen* itse kiusoittawaa lämpöä sisästään. Tuntuipa omituinen wiihdytys mielessä, kun tultiin Pesolan kaareilewaan aiwan peilikirkkaaseen salmeen ja tiesi, että heti pääsee metsän siimekseen wilwoitlemaan.” Saaressa mm. esiintyi kööri, kuten myös paluumatkalla, jolloin “pysähdytettiin tuon tuostakin laiwan kone, ettei sen jyske häiritseisi laulua, joka nyt wähän wäliä kajahteli”. Kaupungissa oltiin iltayhdeksän aikaan.

Purjehduskauden aikana ei Joensuun laivoille sattunut isompia havereita, muutama pienempi. Syyskuussa venäläinen sotalaiva törmäsi *Salaman* keulaan Viipurin eteläsatamassa, onneksi vesirajan yläpuolella. Alus korjattiin Gallénin konepajalla. Taas lokakuussa *Pohjola* ajoi karille Saimaan kanavassa Tuomiojan luona. Alus pääsi irti omin voimin. Viikkoa aikaisemmin *Pohjola* oli ollut lähellä joutua vakavaan onnettomuuteen, josta muuan laivassa matkustanut kertoi

“Lappeenrannan Uutisissa” näin: “Kun höyrylaiwa *Pohjola* toissa sunnuntai-aamuna t.k. 7 p:nä lähti Lappeenrannasta ja päästyään rullatehtaan ja kaupungin wälillä jyrkkään käännekohtaan, pistäysi vastaan höyrywenhe *Lepistö*, jotka kumpikin pitiwät suuntaansa oikeaan, waan äkkiarwaamatta lähestyessään toisiaan muutti *Lepistö* suuntansa wasempaan ja niin oli jäädä *Pohjolan* eteen. Tapaus näytti jo niin kauhealta, että matkustajatkin kerkesiwät paikoin säikähtää. Mutta onneksi kuitenkin ennätti *Pohjola* myöskin siksi wäistää wasempaan, että pääsiwät kolahtamatta toistensa ohitse. Syy oli tietysti *Lepistön*.” Kirjoittaja vaati, että myös pienempiin höyryaluksiin, joita eivät vuoden 1890 asetuksen määräykset koskeneet, olisi saatava tutkinnon suorittaneita päälliköitä.

Pieni vastoinikäyminen kohdattiin myös syyskuun alussa, kun Saimaan kanavan laita romahti Tuohimäen ja Tuomiojan sulkujen välillä. Maata syöksyi kanavaan noin 70 kuutiosyltä ja liikenne keskeytyi. *Wäinämöinen* ja *Salama* olivat tuolloin kanavassa ja joutuivat odottamaan vuorokauden verran, ennen kuin liikenne saatiin uudelleen käyntiin.

Taistelu koleraa vastaan jatkui. Lääkintöhallitus antoi syksyllä määräyksen, jonka mukaan Pietarissa käyneen laivan päällikön tuli antaa valahtoinen kirjallinen vakuutus “ettei, laivan viimeksi ollessa Pietarissa, Nevan vettä eikä Nevan jäätä missään muodossa ole käytetty laivan tahi miehistön tarpeeksi sekä että Pietarissa on otettu ruokavaroja ainoastaan mikäli ne ovat semmoisia ravintoaineita, joita heti suorastaan keitetään tahi paistetaan”. Myös laivaväen tuli antaa vastaavanlaiset tiukat vakuutukset. - Aikaisemmin kesällä oli vaadittu, että myös rahtialuksia piti koleratarkastaa yhtä tiukasti kuin matkustajalaivoja.

K kertoi 25. lokakuuta Pielisjoen olevan jäätymässä. “Eilen ei enää päästy siltojen alapuolelta weneellä yli, ja höyrylaiwat raiwaawat itselleen wäylää miten woiwat. *Pohjola* lähti wiime lauantaina wiimeiselle matkalleen, ja saman täytymyksen alaisena lienewät muutkin. *Ahti ja Impi* owat eilisestä asti kokonaan lakkauttaneet kulkunsa. Liperin salmessa oli *Impiä* kohdannut 3 tuumaa paksu jää, joka oli särjettävä.”

Vuosi oli erityisen merkittävä Joensuulle, sillä kaupunki sai rautatieyhteyden. Ensimmäinen juna saapui syyskuun lopulla Joensuun asemalle, joka tosin sijaitsi vielä tuolloin Kontiolahden puolella, Pielisjoen itärannalla. Säännöllinen liikenne alkoi 1. marraskuuta. Lehdessä neuvottiin niitä, jotka eivät olleet tottuneet kulkemaan rautateillä, että “rautatie-juna ei odota ketään eikä wiivyttelä minuutiakaan, waan lähtee matkaan säälimättä laisinkaan sitä, joka on kuhnustellut”.

Rautatien tulolla oli vaikutuksensa laivaliikenteeseen. Ei kuitenkaan niin suurta kuin olisi voinut odottaa. Laivamatkustajien määrä väheni, mutta rahtiliikenne pikemminkin jatkoi kasvuaan, ei kuitenkaan vain vienti, sillä voikuljetukset siirtyivät laajalti rautateille. Mutta muu raskas tavara kannatti edelleenkin kuljettaa vesitse.

Keväällä **1895** *Wäinämöinen* oli ensimmäinen etelään matkaaja toukokuun puolivälissä. *Ahti* seurasi pian perässä, samoin *Impi* Leppälahteen. Laivat kulkivat entisillä vuoroillaan.

Juhannuksena *Ahti* ja *Impi* kävivät Punkaharjulla. “Huwimatkan Punkaharjulle tekiwät Juhannuspyhinä höyrylaiwat *Ahti* ja *Impi*, molemmat täynnä wäkeä, edellinen kulettaen kaupunkilaisia, jälkimmäinen Utralaisia. Hauska oli matka ollut eikä kuulu Punkaharjulla sataneen, joten huwimatkailijat saivat häiritsemättä ihaella Punkaharjun luonnonihanuutta. Mieliä innostutti siellä wielä laulu ja runojen lausuminen.”

Varmaan vuoden erikoisin laivauutinen oli tämä K:n elokuussa kertoma: “Toispäiwänä, kun höyrywene *Hero*, Egerton Hubbard & kumpp. oma, oli matkalla Pesolansaaresta kaupunkiin, näkiwät sen miehet yht’äkkiä järwen selällä uiskentelewan ison, oudonlaisen otuksen, joka kuitenkin pian huomattiin hirweksi. Siinä se ui niin komeana selän poikki, että oikein rupesi miesten mieliä kutkuttamaan. Ja mikäs ollakkaan! Päätettiin kun päätettiinkin, ottaa oiwa otus kiinni ja tuoda se kaupunkiin ihmisten ihailtawaksi, ell’ei syötäwäksi. Ja niin laskettiin laiwasta soutowene wesille, ja tuokion kuluttua oliwat miehet haarasarwen kimpussa. Se köytettiin lujilla köysillä watsan alta kiinni – ja nyt lähestyi laiwakin, johon miehet taas nousiwat ja rupesiwat siitä nostamaan saalistaan kannelle. “Hoo-o-li hei!” siinä laulettiin 6 miestä ja köysistä hinattiin minkä woimat kannatti; mutta älä nuolase enenkun tipahtaa! Metsän komea jättiläinen ei liikkunut paikaltaankaan, ei noussut, ei noussut. Rawisteli wain ylpeästi kaulaansa, päätänsä ja roiski jaloillaan, niin että wesi loiskui miehiä silmille. Liian mahtawa ja raskas oli, kun olikin, salojen wapaa warsa *Heron* 6-miehiselle wäestölle. Ja niin ollen ei ollut muuta neuwoa kuin päästää saamaton saalis köysistä ja matkoihinsa menemään. Ja niin se ui, yhtä ylpeänä kuin ennenkin, tiehensä. Nähtiin wiimein nousewan maalle pienelle Miessaari nimisellä luodolla, jossa se nostelemalla takapuoltaan lähetti wiimeisen terwehdyksen hirwenhihtäjille *Hero*-laiwassa. On kai siellä wielä uteliaille nähtäwänä – ell’ei ole uinut tiehensä. Älkää wain menkö sitä ampumaan. Siitä on 200 markan sakko – ja kunnia pois, nimittäin metsästäjä-kunnia.”

Taas vuoden pahin haveri sattui syyskuussa, kun *Wäinämöinen* ajoi karille Puumalassa. Laiva itse ei kärsinyt isoja vaurioita, mutta “pelastustöissä putosi *Wäinämöisen* ajomies Partanen, kotoisin Säämingistä, laiwasta ja hukkui”. Tapauksesta kirjoitettiin laajasti lehdissä, näin “Itä-Suomen Sanomat” 21.9.:

“Suuri onnettomuus tarjolla ja ihmishengen hukka. Kun höyrylaiwa *Wäinämöinen*, kapteeni Harjun kulettamana lähti wiime torstai-iltana Lappeenrannasta Joensuuhun, niin ajautui se noin tunnin matkan päästä Puumalasta Lappeenrantaan päin, karille, sillä seurauksella että laiwa jäi perästä kiinni kariin. Kowa hätä syntyi laiwassa matkustajain ja laiwawäen kesken. Luotsimies ollen kannella pilkkopimeässä, rupesi mittaamaan weden syvyyttä, waan suistuikin Saimaan aaltoihin. Kun ankara myrsky ja pimeys wallitsi ei auttanut pelastustyökään, waan mies hukkuu. Höyrylaiwa *Ansio*, tullen Kuopiosta päin, oli ajaa *Wäinämöisen* päälle, kun laiwa karilla kääntyi siten, että merkkilamppu tuli oikealle puolelle, waan *Wäinämöisestä* annetut hätämerkit saivat *Ansion* siwuuttamaan. *Ansio* laski *Wäinämöistä* lähelle ja kun aamu alkoi hämärtää, alettiin laiwan pelastustyötä. Suurella waiwalla saatiinkin *Wäinämöinen* karilta irti hinatuksi, sekä lähti jatkamaan matkaansa Joensuuhun eikä siinä huomattu mitään wammaa. Hukkuneen miehen ruumis löydettiin. Kaswoista oli toinen puoli tullut mustaksi, joko pelastusrenkaita heittäessä tahi muuten. Mies oli 35 wuotias, naimaton, tunnettu raittiiksi ja ahkeraksi mieheksi.

Tämä tapaus herättää erityistä huomiota sen kautta, kun mainittuna iltana *Wäinämöisen* ja *Konkordian* kapteenit sekä joitakin muita henkilöitä oli yksissä Lappeenrannan satamassa ja *Konkordian* olisi myös pitänyt jatkaa matkaansa, waan sen wanha tottunut kulettaja kapteeni Kastegrén jäi ankanan pimeän ja lähestywän myrskyn takia satamaan yöksi. Uhkarohkea oli siis tämä *Wäinämöisen* lähtö, kun wielä tiedetään kuinka ahtaat ja monimutkaiset wäylät owat. Onni oli siis samassa ettei kari ollut kiwikkonen, johon myrsky olisi woinut pieksää laiwan palasiksi ja koko matkustajajoukko siten suistunut Wellamon uhriksi.”

Viikkoa myöhemmin lehti tarkensi uutistaan ajomies Partasen osalta: “*Wäinämöisen* luotsimies Partanen, joka hukkuu *Wäinämöisen* karilla ollessa, oli warmimmiksi tunnetuita luotseja Saimaan wesillä. Jo enemmän aikaa oli Partanen *Wäinämöistä* aina hywin ohjannut, nytkin oli ainoastaan parin syllän erehdys määräpaikasta tullut, waikka oli pilkkopimeä.”

Oliko syynä haveri vai jokin muu, mutta *Wäinämöinen* jäi talvehtimaan Viipuriin jo lokakuun puolivälissä. Toki siellä talvehtivat yleensä muutkin Joensuun pitkän matkan laivat, kuten myös osa Kuopion laivoista. Syykin oli selvä: päästiin heti keväällä tulemaan täydessä lastissa maakuntaan.

Lisäksi Viipurissa oli tarjolla laatuiseat konepajapalvelut.

K kuvaili liikenteen loppumisen 2.11. näin: “Laiwaliike on siksi loppumaisillaan, *Sampo* ensi sunnuntaina tekee wiimeisen matkansa etelään, tänne enää palaamatta. *Kalewa* jatkaneet wielä kulkuaan niin kauwan kuin on mahdollista. – Kanawalaiwat owat niin ikään wielä täydessä touhussa. Ne, jotka paraillaan owat tänne tulossa, lähtewät wielä takaisin pohjoiseen.” Viikkoa myöhemmin lehti kertoi *Ilmarin* tulleen wiimeisenä laivana Joensuuhun talveksi.

K uutisoi 7.5.1896 laivaliikenteen alkamisesta hieman poikkeavasti: “Meille saapuneen yksityisen tiedonannon mukaan läksi Möhköntehtaan höyrylaiwa eilen wieden mukanaan lastilotjiaan hakemaan malmia Kuolismaan lastauspaikalta. Kulku tapahtui pitkin Koidajokea, jota nyt kuten usein kewäisin on paisunut yli äyräittänsä. Koitere ynnä muut järwet owat wielä kaikki jäässä.”

Kyseessä oli Möhkön ruukin ratashinaaja *Möhkö* (1871).

Kevät eteni kuitenkin melko hitaasti. Puolessavälin toukokuuta uutisoitiin, että *Kalewa* ja *Sampo* olivat lähteneet Pietarista. Tuolloin vedet olivat vapaina etelästä Haukivedelle saakka, mutta ainakin Pyhäselkä oli jäässä. Laivat saapuivat 19:nä Oraviin, ja perille Joensuuhun päästiin pari päivää myöhemmin, kuten K kirjoitti torstaina (21.5.; K ilmestyi tuohon aikaan edelleen iltapäivisin):

“Wiime yönä saapuivat tänne yht’ aikaa *Kalewa* ja *Sampo*. Niitä wastassa oli eilen iltapäiwällä klo 4 lähtenyt hinaaja-laiwa *Rauha* murtaakseen wäylää jään läpi. Jäitä onkin wielä paksusti kyllä Ukon- ja Pyhäselällä, mutta Jänisselkä on selwänä.” *Ahti* oli lähtenyt samana aamuna etelään ja *Pohjola* oli lähdössä lauantaina. Pielinen oli vielä paksussa jäässä. - Uutta oli se, että *Ahti* ulotti kulkunsa *Pohjolan* tavoin Viipuriin saakka, jonne kuljettiin kerran viikossa.

Joensuun vesien höyrylaivastossa tapahtui muutoksia. Kun Pietarin-linjan laivojen perinteinen yhteisilmoitus ilmestyi toukokuussa Itä-Suomen lehdissä, mukana ei ollut enää *Wäinämöistä*, joka oli kulkenut reitillä vuodesta 1866 alkaen. Mitä oli tapahtunut? Emme tiedä, laivasta ei ole minkäänlaista mainintaa sanomalehdissä sitten edellisvuoden lokakuun, jolloin laiva jäi talveksi Viipuriin. Vasta joulukuussa kerrottiin Parviaisen kauppahuoneen myyneen *Wäinämöisen* herroille J.A. Fredriksson ja Matti Roiha, hintaa ei kerrottu. - Lisäksi *Juuka* oli myyty kolmen kulkukesän jälkeen Kuopioon Saastamoisen kauppahuoneelle.

Saatiin Joensuuhun uusikin höyry, tosin pienemmästä päästä. K uutisoi kesäkuun alussa näin: “Pieni höyrywene, joka kantaa 15 henkeä, on Joensuun seurahuoneen käytettäväksi ostettu tänne Warkaudentehtaalta ja tulee wastedes vuokrattavaksi haluawia huwiretkeläisiä warten. Wene, jonka nykyinen nimi on *Manny*, saanee uudessa kasteessa nimekseen *Elli*. ” Tämän enempää emme aluksesta tiedä. - Lisäksi *Salmi* vaihtoi omistajaa.

Heinäkuun alussa sattui Pielisjoella hukkumistapaus, jota K luonnehti “jotenkin omituiseksi”.

Hukkunut oli Vuokalan luotsi Juhana Snäck, “wanhanpuoleinen, kaikin puolin kelpo ihminen, raitis, ahkera ja huolellinen”. Tapaus sattui 1. päivän aamuna lähellä kaupungin rantaa. “Kun näet hinaaja-höyry *Rapid*, wetäen perässään lotjaa, kulki jokea ylöspäin n.s. Pötkänniemen kohdalta, yritti luotsi Snäck päästä mainittuun alukseen, soutaen weneessä sitä kohden. Mutta päästyään weneineen tämän kylkeen, surwautui hänen oma weneensä jollakin tawoin lotjaan ja tuli wettä täyteen. Samassa kirposi miehen kädet hinaaja-aluksen kyljestä, ja hän joutui weneineen päiwineen lotjan alle.

Hetkisen perästä nähtiin hän kelluwan weden pinnalla kappaleen matkaa höyry-aluksesta, ja hänelle ojennettiin tästä “puoshaka”, johon saisi tarttua kiini. Mutta sitä ei Snäck ylettänyt, waan wirta kuljetti hänet alaspäin jokea. Hän koki nyt, koska rantawesi tällä kohdalla on wirrakkaampaa kuin keski-joki, uimalla saawuttaa vähän alempana olewaa kanawa-siiwen kärkeä, mutta wirta wei hänet tästäkin ohitse, ja pian nähtiin mies-parka katoawan muutamaan petolliseen pyörteeseen.” Asiasta oli pidetty poliisitutkinta, jonka mukaan *Rapidissa* oli tehty kaikki mahdollinen hukkuneen pelastamiseksi.

Kaksi päivää myöhemmin lehti täydensi uutistaan: “Sen tiedon-antomme johdosta, ettei pidetyssä poliisitutkinnassa ilmennyt mitään, joka todistaisi ett’ei *Rapid*-hinaajahöyrystä tehty kaikkea mitä voitiin hukkuwan pelastukseksi, owat wainajan poika ja weljenpoika sekä eräs luotsi käyneet luonamme walittamassa tätä tiedonantoa wääräksi. He sanowat woiwansa todistaa että *Rapid*-aluksesta päinwastoin ei tehty mitään hukkuwan pelastukseksi, ett’ei hänelle edes wiskattu laudanpalasta tai mitään muuta, joka olisi helpoittanut hukkuwan kamppausta wirrakkaassa joessa, waikka wainaja upottuansa ensiksi oli ilmennyt weden päälle ainoastaan kaksi syltä höyryaluksesta ja huutanut: “wiskatkaa edes airo!” – Snäck oli uinut kokonaista 20 minuutia, ennenkuin pyörre hänet lopullisesti nieli, mutta mitään apua hän ei saanut höyry-aluksesta eikä rannalta seisowilta ihmisiltä. Wainajan sukulaiset ja mainittu luotsi arwelewat että *Rapid* warsin helposti olisi woinut itse kääntyä ja rientää hukkuwalle awuksi. Mutta sen sijaan oli *Rapid* wain ojentunut kiinni rantalaituriin.”

“*Rapidin* kuljettajat” toimittivat lehteen vastineensa, jossa kiistettiin sukulaisten ym. väitteet sekä selvittivät tarkemmin tapahtuman kulkua. He päättivät vastineensa perinteisesti: “Kyllähän aina maalla wiisaita, kun wesillä waara on.”

Heinäkuussa julkaistiin K:ssa “Kirje Liperin Kaakamosta”, jossa kiiteltiin *Immen* palveluja sekä kerrottiin myös niillä vesillä kulkevasta toisesta höyryaluksesta, *Sotkasta* – tosin ei yhtä kiittävästi: “Kolmesti wiikossa, tiistaisin, torstaisin ja lauwantaisin, ajaa törättää se [*Impi*] ensin mahtawana rantaamme ja jo ensi äännähdyksellään ikäänkuin ilmoittaa että on nyt tulossa aineellista ja wieläpä wälillisesti henkistäkin edistystä – tulkaa siis vastaan ottamaan! Aineellisina tuotteina tuopi se kylämme kauppiaille jauhoja ja kaikellaista kauppatawaraa, jotka siten owat helpolla tawalla joutuneet paikkakuntalaistemme käytäntöön, tarwitsematta, niinkuin ennen, monen torpan ja talon miehen uhrata aikansa ja kiusata hewostansa rahtimiehenä ollessa. Henkisistä tuotteista ei näin salolaisen liene aiwan helppo mainita, mutta kumminkin jotakin sieltä tuntuu tulewan. Ja luonnollistahan se woipi ollakkin, kun kerran on laiwaliikkeen kautta wapaa pääsy yhteyteen toisten edistyneempien paikkakuntalaisten kanssa, näkemään heidän henkisiä rientojaan, arpajaisia, iltamia ja wieläpä kenties laulujuhlaakin. Ompa höyrywene *Impi* suwainnut tehdä wielä palwelusta kirkkomatkailijoillekin. Melkein joka sunnuntai on se käyttänyt satoihin nousewaa joukkiota pitäjämme kirkolla. Samoin on myös ruwennut tekemään Simananniemen pieni höyrywenhe *Sotkakin*, joka kumminkin on tullut tehneeksi ikäwiä erehdyksiä. Niinpä wiime lauwantainakin käydessänsä kirkkorahwasta ajaa suhjusteli Koikkalanlahden laiturin ohi ja jätti rannalle parikymmentä kauwan odottanutta henkiöä, ilmoittamatta syytä minkätähden niin teki. Tällaisia häiriöitä jos *Sotka* vähänkantawaisuutensa tähden tekee, niin paras olisi että wasta ottaisi useampia wenheitä mukaansa tai muutoin pysyisi kotonansa.” *Sotka* oli Simananniemen Oy:n laiva, joka kulki Liperin vesillä vuoteen 1914.

Yksi toivomus kirjoittajalla oli myös *Immelle*: “Epäkohta on näet se, kun sunnuntaisin kirkkomatkoilla inätetään olut-juomaa, josta näkyy olewan seurauksena yhden ja toisen juopuminen.” Lehden toimitus huomautti tähän, että *Immellä* oli oikeus oluen anniskeluun, “joten mitään lain-rikkomista ei ole tapahtunut”. Lisäksi *Immen* kuljettaja oli sanonut harkitsevansa sitä, että menomatkoilla myytäisiin ainoastaan “kiwennäis-wesiä ja kahwia”.

Impi sai myös toisenlaista palautetta, ihan Berliinistä saakka. Muuan maakunnan asukas oli siellä matkalla ja vertasi “Berliini-kirjeessään” mm. matkailuolaja kaupunkien välillä. Kun Berliinissä oli lukuisia pieniä höyryveneitä, jotka kuljettivat matkustajia myös sunnuntaisin, niin “Joensuussa ollaan niin wiisaita, että esimerkiksi höyrylaiwa *Impi* makaa rauhassa koko sunnuntain! *Immen* omistajat arwelewat kai että se joka nukkuu, ei tee syntiä”. Kirjoittajan mielestä *Impi* voisi tehdä sunnuntaisin edestakaisen matkan Liperiin poiketen kaikkiin matkalla oleviin välilaitureihin, ja myös Pesolansaareen, mitä *Immen* varustamolta oli pyydetty “jo puolitoista vuosikymmentä”. Siihen oli aina saatu vastaus: “Non possumus, emme woi.”

Immen olutanniskelun ohella juopottelu laivoilla oli esillä muutenkin. Kuvernööri lähetti heinäkuussa lääninsä viranomaisille kiertokirjeen “epäkohdasta, joka johtuu siitä, että juopuneet henkilöt häiritsevät matkustajia laivoilla ja että väkijuomia seisauspaikoissa tarjotaan henkilöille, jotka eivät ole matkustajia laivassa”. Poliisiviranomaisten tuli estää juopuneitten pääsy laivoihin – yhteiskuntaluokasta riippumatta – sekä valvoa, ettei alkoholia tarjoilla laivojen laiturissa ollessa. Lisäksi kaikki laivoilta tavatut juopuneet tuli saattaa edesvastuuseen, “huolimatta siitä, ovatko he nauttineet laivan ravintolan juomista tai omistaan”.

Miten hyvin ukaasi pantiin toimeen, on vaikea sanoa, mutta ainakin elokuussa juoppoutta sanottiin edelleen esiintyvän Joensuusta pohjoiseen kulkevissa laivoissa, joita olivat *Ilmari*, *Salmi*, *Seura* ja *Walio*: “Näissä laiwoissa anniskellaan näet olutta jokseenkin runsain määrin.” Kirjoittajan mielestä siinä ei ollut mitään sanomista, jos “matkamies kaiwoweden puutteessa ja lämpimän joki- ja järwiweden asemasta huuhtoo alas ruokansa lasillisella olutta, mutta kun yhdelle hengelle sitä anniskellaan “nautinto-aineena” pullo toisensa perästä ja laiwan-kannella pian loikoo ähkien ja oksennellen toinen kaatunut sankari toisensa wierestä, silloin rupee jo tämmöinen olut-“witsi” tuntumaan – lievimmästi sanottuna - jokseenkin epämiellyttävältä”. Ryypiskelijät olivat hänen mukaansa lähes poikkeuksetta “tukkiwäkeä, näitä Tapiolan ja Ahtolan asukkaita, jotka saawat kaswatuksensa sawotoista ja lautoilla”. Ilmiön sanottiin jo vähentäneen matkailuliikennettä Pieliselle.

Vielä enemmän saatettiin viinan kanssa pelata etelään matkattaessa, eikä yksin matkustajia koskevana, kuten muuan savonlinnalainen muisteli “Savottaressa” vuonna 1930: “Vanhoissa Saimaan matkustajalaivoissa oli kaikissa täydellinen kapakka – ja herrat pitivät hauskaa matkansa kuluksi. Savonlinnassa, kuten ehkä kaikissa laitureissa, kävi vilkas ravintolaliike, sillä kaupunkilaiset mielellään kiipesivät yläkannella olevaan tupakkahyttiin juomaan tuutinkinsa “meren hengessä”. Kun laiva viipyi tunninkin, usein kauemmin laiturissa, ehti siinä jo – kun kiirettä piti – tyhjentää useita laseja.” Joskus kävi niin, että vierailijat “unohtuivat” laivaan, jolloin Puumalasta palattiin sitten seuraavalla pohjoiseen tulevalle laivalla takaisin.

Kesän vakavin laivaonnettomuus koettiin syyskuun alussa, kun *Pohjola* ajoi karille Etelä-Saimaalla. “Itä-Suomen Sanomat” kertoi haverista näin: “Kun höyrylaiwa *Pohjola*, kapteeni F. Pyhälä, viime lauwantaina klo 3 j.pp. lähti Sawonlinnasta etelään päin, wallitsi tiuha sade, joten kapteeni Pyhälä aikoi jäädä Puumalaan yöksi. Mutta kun sinne saawuttiin, näytti ilma selkeäwän, joten matkaa jatkettiin. Saimaalla kumminkin alkoi tuuli kiihtyä ja ilma tulla sakeammaksi, joten kapteeni päätti ankkuroida laiwansa ison Ilkonsaaren eteläiseen päähän. Wäylä tällä kohdalla kulkee ison Ilkon- ja pienen Ilkonsaaren wälitse. Pienellä Ilkonsaarella on loistomajakka waroitukseksi wälttämään niitä kareja, jotka löytyvät kumpasenkin saaren kupeilla. Kun *Pohjolan* piti tätä reittiä kulkea, petti majakkawalon heijastus siinä määrässä, että laiwa joutui liian lähelle ison Ilkon kiwistä rantaa, samalla törmäten kahden kiwen wäliin täydellä wauhdilla. Laiwa heti kallistui isolle Saimaalle päin niin, että syrjäakkunoista tulwasi wesi sisään. Kaikki matkustajat pääsivät heti kannelle paljoa kastumatta, paitsi lehtori Pantsar, joka istui etusalongissa sillä puolella, jolle laiwa kallistui. Asento oli hra Pantsarilla tukala, sillä hänen oli mahdotoin päästä istualtaan ylös, koska jalat nousivat pystyyn laiwan kallistuessa. Wesi tulwasi sisään ja toista tuntia sai hra P. olla kaulaansa myöten wedessä, ennenkuin apua kerittiin antaa. Pelko ja häiriö oli laiwalla yleinen, sillä kapteeni P:n ääntä ei hālinässä woinut kuulua. Onneksi sattui laiwalla matkustamaan kapteeni Koch, joka heti ryhtyi

toimiin ja sai suurten waiwain perästä matkustawaiset uppoamaisillaan olewasta laiwasta isoon Ilkonsaareen. Kapteeni Pyhälä taasen lähti hetimiten apua etsimään Lauritsalasta, johon matka laiwalla on noin toista tuntia onnettomuuspaikalta. Onnettomuus tapahtui noin klo 10 ja 11 wälillä illalla. Matkustawaiset saivat sateessa ja kylmässä wiettää aikansa nuotion ääressä aina seuraawan päiwän iltapuoleen saakka. Siwukulkewa hinaajahöyry *Alku* toi heidät wiimein tänne Lappeenrantaan klo 3:n tienoissa. Wastaa tuli luotsilaiwa *Saimaa* pelastamista warten. Höyrywenhe *Ahti* sukeltajineen on saapunut *Pohjola* awustamaan. – Muuten olkoon mainittu, että *Pohjola* ennen on kantanut nimeä *Karjala*, joka niinikään teki haaksirikon. – Meriselitystä ei wielä ole tehty.”

Saimaa saapuikin haveripaikalle, mutta sen voimin ei *Pohjola* saatu karilta irti. Viipurista saapunut pelastusalus *Ahti* sai ja vei *Pohjolan* korjattavaksi Mustolaan. Luotsipäällikkö arvioi haverin syyn näin: ”Natten var visserligen ganska mörk men fyren brann klar och tydlig och hade befälet ombord antagligen beräknat distansen till fyren närmare än den verkligen var.” Jo korjaustyön aikana Joensuun laivayhtiö laittoi aluksen myyntiin, ja konsuli E. Wolff Viipurista osti aluksen 25 000 markalla. Siitä tehtiin hinaaja, ensin Viipuriin, myöhemmin Laatokalle. ”Wiipuri” kommentoi laivakauppaa näin: ”Tällä lailla se wähenee yhäti wanhastaan lukuisa Wiipuriin kulkewa Saimaan laiwasto, sillä ennen tuottawat kulkuwäylät eiwät nyt enää kannata. Se on ”rautaroikan” ansio.” Lehti oli kuitenkin wäärässä, Saimaalta kuljettiin ahkerasti vesitietä myöten Viipuriin ja Pietariin aina vuoteen 1917 saakka. Uusia aluksiakin tuli liikenteeseen. Joensuun laivaliike loppui siltä kaudelta siihen, kun *Sampo* lähti 9. marraskuuta Pietariin.

Ahkeran monet laivakaupat

A.J. Mustosen hinaaja *Ahkerä* valmistui Wahlin Varkauden konepajalta keväällä 1870 ja se mitattiin Joensuussa vuotta myöhemmin. Silti *Ahkerä* oli merkittynä Joensuun laivarekisteriin (nro 170) ainoastaan ajanjakson 30.5.1899 – 15.4.1904 Utra Woodin ja Gutzeitin omistuksessa. Vuonna 1881 Mustosen perilliset myivät Utran teollisuuden ja samalla koko Mustosen hinaajalaivaston Egerton Hubbard & Co:lle. Kymmenen vuotta myöhemmin alkoivat vähän ihmeelliset *Ahkeran* ja Hubbardin muiden hinaajien laivakaupat, joita Mikko Pekonen on selvittänyt Joensuun maistraatin laivarekisteriasiakirjojen pohjalta. Kauppakirjojen mukaan

- 28.5.1891 Egerton Hubbard & Co myy laivaston Hackman & Co:lle.
- 17.12.1892 Hackman myy laivaston Hubbardille.
- 19.5. 1893 Hubbard myy lotjat kauppaneuvos F.N. Neppenströmille.
- 29.5.1893 Hubbard myy hinaajat Neppenströmille.
- 29.4.1896 Neppenström myy laivaston Hubbardille.

Pekosen mukaan laivakauppojen taustalla olivat ilmeisesti Hubbardin taloudelliset vaikeudet. Mutta mitä *Ahkerä* teki 1890-luvulla? Kuvernöörin kertomusten mukaan *Ahkerä* oli vuosina 1891-98 kulussa ainoastaan vuonna 1895, jolloin Hubbard ilmoitti sen liikenteeseen, vaikka kauppakirjojen mukaan alus oli tuolloin Neppenströmin omistuksessa. ”Ainoaksi mahdollisuudeksi jää, että laiva seiso i nuo wuodet ensin Hackmanin, sitten Hubbardin, sitten Neppenströmin ja jälleen Hubbardin omistuksessa.”

Vuosi **1897** oli rauhaisa Joensuun laivoille. Ei havereita eikä muitakaan tapauksia, joista olisi lehdissä mainittu. Etelän liikenne jatkui kuten edellisvuonnakin, ainoastaan *Pohjola* oli etelän laivoista poissa. Pielisen laivastossa tapahtui isompi muutos: *Walio* myytiin Virolahdelle ja uusi iso *Nurmes* tuli sitä korvaamaan.

Uutta oli kuvernöörin antama määräys. Oli valitettu, että ”pienemmissä, sisävesiä kulkevissa höyrywenheissä muutenkin ahtaalle peräkannelle ensi luokan salonkiin wiewän oven kohdallekin sijoitetaan karjaa ja hevosia, jotka sulkevat matkustajilta pääsyn alas salonkiin ja likaawat sen osan laivan kantta, joka on matkustajille warattu, kuin myöskin itse käytävän...” Niinpä kuvernööri kielsi ”tämän yleisen wiihtyvyyden ja varsinkin matkustajien turvallisuuteen liittyneen epäkohdan kitkemiseksi karjan ja tavaroiden sijoittamisen kyseiseen osaan laivoja”. Muuttiko määräys mitään ja pyrittiinkö sitä edes walvomaan, on waikea sanoa, mutta eläimiä kuljetettiin matkustajalaivoissa ainakin 1970-luvulle saakka, myös peräkannella.

Liikenne alkoi toukokuun puolivälissä. K kertoi 18:nä: “Laiwaliike tienoillamme on nyt täydessä wauhdissa. Wiime sunnuntaina iltapäivällä saapui Joensuuhun ensimmäisenä etelästä matkustajahöyrylaiwa *Kalewa*, tuoden lastina muassaan wähän toista tuhatta säkkiä jauhoja, ja eilen aamulla tawaralaiwa *Suomi* 1,700 säkkiä jauhoja lastina.”

Liikenne loppui marraskuun alkupuolella. Simo Hirvosen viimeiseksi päiväkirjamerkinnäksi jäi: “Marraskuun 6 päivä tuli yläältä Nurmeksesta höyry *Nurmes* viime kertaa ja jäi tänne talveksi: wesi oli tämän kesän hyvin alaalla Pielis kanavassa niin että ei voinut paljon lastia kuletaa laivassa.” Hirvoset olivat käyneet elokuussa samaisella uudella *Nurmeksella* Nurmeksessa. K kirjoitti 9:nä: “Laiwakulku voidaan pitää päättyneenä. Alukset asettuivat toinen toisensa perästä talwiteloilleen.” Joensuun laivoista *Kaleva*, *Salama*, *Sampo* ja *Ahti* talvehtivat Viipurissa.

Vuoden 1898 merkittävimpana laivauutisena Saimaan liikenteessä voitaneen pitää *Salaman* ja *Ilmarin* yhteentörmäystä Puumalan vesillä. Syyskuussa sattuneesta onnettomuudesta kerrotaan ohessa.

Laivaliikenne alkoi 24. toukokuuta näin: “Pyhäselkä on aiwan vapaa jäistä; lauwantai-aamuna saapui hinaajalaiwa *Kotka* etelästä päin kaupunkiimme. Sunnuntaina klo 3 j.p.p. läksi toiminimi Gustaf Cederberg & C:n omistama hinaajalaiwa *Rauha* koematkalle Pyhäselälle. Mainittuun laiwaan oli sen omistaja, patroona J.C. Cederberg, hywäntahtoisesti kutsunut muutamia kaupunkilaisia. Matka ulotutettiin, erittäin ihanan ilman wallitessa, Pesolansalmeen saakka ja oli jäiden häwiäminen tapahtunut niin nopeaan, että koko matkalla ei ollut huomattawissa jäätä ollenkaan, ainoastaan yhdessä paikassa kulki alus erään hajoamaisillaan olewan, muutaman sylen suuruisen jääriutan läpi. - Suuri Pielinen oli sitäwastoin wiime lauwantaina, kuten eräs Nurmeksesta tänne saapunut sähkösanoma ilmoittaa, jäässä, melkeinpä Ahweniseen saakka.” Lehti oli uutisoinut kolme päivää aikaisemmin, että “eilen tuli *Seura* Enosta. Huomenaamuna lähtewät *Ilmari* kl 6 ja *Seura* kello 7 pohjoiseen päin sekä *Impi* kl ½8 Taipaleelle Heponiemeen”. Sopii hieman epäillä mainittujen Pielisen laivojen matkojen onnistumista normaaliajassa määräpaikkoihin saakka.

Joensuulaiset saivat uuden kulkuyhteyden, kun aiemmin Viipurista Kuopioon kulkenut *Ainamo* (ex *Saima*, 1870) ryhtyi kulkemaan Joensuuhun. *Ainamo* teki Viipurin matkansa kerran viikossa.

Joensuun seisonpäivänä keskiviikkona se ehti tekemään jonkun huvimatkan. Kaupungin lehti ei kuitenkaan noteerannut uuden laivan tuloa millään lailla. Ei myöskään toisen uuden laivan, *Wiipurin*, tuloa heinäkuussa. Ei, vaikka kyseessä oli vanha tuttu eli entinen *Wäinämöinen*, joka nyt ryhtyi kulkemaan *Wiipuri*-nimisenä ja viipurilaisomistuksessa Joensuu-Pietari-linjalla päällikkönään Axel Edström. Kauppias W. Hämäläinen toimi laivan asiamiehenä Joensuussa.

Syyskuun 24:nä, reilu viikko *Salaman* uppoamisen jälkeen, K:ssa julkaistiin Lappeenrannasta edellispäivänä tullut sähkö: “Hinaajalaiwa *Fidelio* ja matkustajalaiwa *Ainamo* yhteentörmäsivät wiime yönä Päihänniemen luona 12 wirstaa kaupungista. *Fidelion* oikea puoli särkyi. *Ainamo* hinasi sen rantaa kohti, jonne upposi. *Fidelion* wäestö pelastui *Ainamoon*. Syy yhteentörmäykseen: wirheellinen ohjaus *Fidelion* puolelta.” Onnettomuus on selostettu vuoden 1989 “Navis Fennicassa”. – Tavallaan vähempi, mutta traagisempi tapaus sattui marraskuussa, kun *Rauhan* lämmittäjä hävisi laivasta Lauritsalassa ja löydettiin hukkuneena. “Itä-Suomen Sanomat” otsikoi uutisen “Hukkunut humalassa”.

Vaikka Saimaalla oli matkustajalaivoja kulussa useita, niiden kulkuvuoroista riitti sanomista.

Valitettiin mm. sitä, ettei Savonlinnasta päässyt etelään tiistaisin eikä lauuantaisin, kun taas perjantai-iltaisinkin läksi Lappeenrannasta kolme laivaa pohjoiseen. Myös 19. heinäkuuta julkaistussa “Kiteen kirjeessä” valitettiin, ettei Puhokseen ollut laivaliikettä, koska *Ahti* oli lopettanut kesästä 1896 alkaen sinne poikkeamisen. Kirjoittaja toivoi Puhoksen ruukin uuden isäntäväen ryhtyvän toimiin asiassa: “Siitä olisiwat heille sekä paikkakuntalaiset että kesäwieraat hywin kiitolliset.” Toive toteutui vasta usean vuoden kuluttua. Rautatieyhteyttä kiteeläiset saivat odottaa vielä kauemmin, vuoteen 1966! Vanha Karjalan rata kulki näet Sortavalan kautta.

Kolme Joensuun johtavaa kauppaliikettä, Cederberg, Parviainen ja Piipponen perustivat Pohjois-Karjalan Höyrylaiva Osakeyhtiön, joka rakennutti Varkaudessa kanavantäyteen rahtilaivan *Arvon*. Lisäksi seuraavana vuonna yhtiön omistukseen siirtyivät Parviaisen *Sampo* ja Neppenströmin rahtihöyry *Suomi*. Karttusen mukaan myös Hubbardin Neppenströmille myymät hinaajat *Ahkerä*, *Toimi*, *Sukkela*, *Clero* (tarkoitettiin *Heroa*) ja *Kiiski* olisi myyty tälle uudelle laivayhtiölle. Se ei pitänyt paikkaansa. – Parviainen myi vuoden lopulla *Kalevan* Kuopioon.

“Laiwain yhteentörmäys, “Salama” uponnut.”

Näin otsikoi “Savonlinna” haveriuutisensa 16. syyskuuta 1898. Kyse oli kahden ison Saimaan matkustajalaiwan, savonlinnalaisen *Salaman* ja kuopiolaisen *Ilmarin* yhteentörmäyksestä Puumalan eteläpuolella. Onnettomuudesta kirjoitettiin lehdistä paljon ja pitkälti. Tässä “Savonlinnan” ensimmäinen kuvaus haverista.

“Kun höyrylaiwa *Salama* tiistai-iltana t.k. 13 p:nä jatkoi matkaansa Lappeenrannasta Sawonlinnaan päin, tuli höyrylaiwa *Ilmari* Sawonlinnasta Lappeenrantaan päin, ja kohtasivat laiwat toisensa Lammassaaren luona 19 km. Puumalasta etelään päin klo vähän yli 10. Paikalla, missä laiwat läheniwät toisiansa oli tukkilautta jonka weturi mahdollisesti häiritsi jonkun werran laiwan ohjausta koska laiwa *Ilmari* törmäsi *Salaman* kokkapuoleen niin kowasti, että laiwa sai reijän ja alkoi wähitellen wajota. Laiwassa oli yhteensä noin 30 henkeä joista matkustajia noin 15 henkeä ja oliwat ne jo makuulla; walweilla olewat kuuliwat täräyksen ja nukkuneet herätettiin ja kuultuansa huudon “laiwa uppoaa” peljästyiwät he kaikki niin, etteiwät ehtineet ottaa waatteitaan ja tawaroitaan, waan hätääntyneinä makuupuwussa riensiwät kannelle. *Ilmari*, joka kyllä huomasi, miten *Salamalle* käwi, jatkoi waan matkaansa eteenpäin huolimatta hätähuudoista, joita uppoawasta laiwasta annettiin. Ennenkuin laiwa ehti upota, ennätti osa ihmisistä onneksi laiwan pelastusweneisiin ja osa hinaajalaiwa *Ahkeraan*, joka kaikeksi onneksi sattui kulkemaan paikalla ja ennätti apuun. *Ahkerä* yritti hinata uppoawaa *Salamaakin* rantaanpäin, waan köysi irrottui eikä sitä enää woitu uudestaan kiinnittää, sillä pelättiin *Salaman* – jonka peräpuoli oli aiwan jo pystyssä – kaatuwan *Ahkeran* päälle. Ja kohtapa sitten, kuin juuri viimeiset ihmiset oliwat ennättäneet laiwasta pelastua, wajosi *Salama* pohjaan näkymättömiin 12 sylen sywään. Wiluissaan ja säikäyksissään ja enemmän tai vähemmän loukkaantuneina pääsiwat ihmiset maihin. Suurin osa laiwawäestä jäi Puumalaan ja matkustajat kurjannäköisinä, wähissä waatteissa jatkoiwat matkaansa *Ahkerassa* pohjoiseen pain. Osa heistä jäi Sawonlinnaan, johon laiwa ennätti keskiwiikkona klo 2 päiwällä ja osa jatkoi matkaansa kotiinsa pohjoiseen päin.”

Onnettomuus ei siis vaatinut ihmisuhreja, mutta muut vahingot olivat tuntuvat. *Salaman* lasti, johon kuului mm. 450 säkkiä ruista, pilaantui, eikä laivaa kyetty nostamaan pohjasta. *Salaman* uppoamisesta oli haittaa osin myös Joensuunkin kauppiaille, kuten S kertoi marraskuun 1898 alussa. “He näet oliwat tottuneet kuljettamaan *Salamassa* syksyisin tawaransa Pietarista ja nyt kun tuo heidän laiwansa lepää järwen pohjassa, on kauppiasten ollut sangen waikaa, jopa mahdotonkin saada tawaroitaan kuljetetuksi Pietarista talwen waraksi, sillä Joensuun laiwat owat jo kesällä tilatut omain kauppiasten tawarain kuljetusta warten.” Vuosia kestäneen oikeusprosessin jälkeen *Ilmarin* päällikkö, merikapteeni O.M. Laxell todettiin syylliseksi ja *Ilmarin* varustamo tuomittiin maksamaan Savonlinnan laivayhtiölle korvauksia 44 000 markkaa. Jo tätä ennen oli *Ilmarin* yhtiö laittanut laivansa myyntiin, ja toukokuussa 1900 pidetyssä huutokaupassa Savonlinnan yhtiö osti laivan 36 000 markalla. *Ilmari* laitettiin kulkuun *Salaman* entiselle reitille Joensuu-Pietari. Vuonna 1906 *Ilmari* myytiin Joensuun Parviaiselle ja Savonlinnan yhtiö lopetti toimintansa. Kesällä 1970 Enso-Gutzeit nosti *Salaman* lähes 73 vuotta sen uppoamisen jälkeen. Laiva on kunnostettu ja on museolaiwana Savonlinnassa.

Onnettomuudesta on kirjoitettu tarkemmin vuoden 1998 “Korsteenissa”.

Vuosi 1899 alkoi ikävästi. “Wiipurin Sanomat” kertoi huhtikuun alussa *Sammon* uponneen Viipurissa kanttaan myöten. “Syynä tähän omituiseen haaksirikkoon sanowat asiantuntijat olleen sen, että pohjaraanoihin tunkeutunut wesi oli wallitsewain pakkasten aikana jäänyt ja siten rewäissyt putket. Putkissa olewa jää oli kumminkin estänyt wuodon, waan kun ilmat lietoontuiwat, suli jää niissä ja wesi pääsi laiwaan ja laiwa sitten wähitellen rupesi wajoomaan.” Sen jälkeen kun “tunnettu sukeltaja Henriksson” oli käynyt tukkimassa kolme vuotokohtaa, *Sampo* saatiin kaupungin höyryruiskun avulla pinnalle.

Joensuussa alkoi laivaliike toukokuun lopulla, kun *Impi* ja *Rauha* tulivat Varkaudesta. Jäitä oli ollut vain vähän Pesolansalmessa. Sen sijaan vedestä tuli ison luokan haitta, olihan kyse ennätystulvan vuodesta Saimaalla ja monella muullakin vesistöllä. K kirjoitti 1. kesäkuuta: “Wesi nousee nousemistaan. Monessa paikassa sekä Pielisjoessa että Pyhäselän rannoilla niityt ja pellot owat weden wallassa. Kukkosensaari on taas muuttunut saareksi, eikä Hasanniemeenkään pääse enää muuten kun weneellä.” Tulvauutisia riitti niin K:ssa kuin muissakin lehdistä koko vuoden ajan, kuten heinäkuussa, jolloin “Pyhäselän Kiwisalmessa purettiin eräs sauna, joka oli jäänyt weden

waltaan, ainoastaan uuni jätettiin jäljelle. Tästä oli seurauksena että eräs höyrykoneella varustettu lotja törmäsi tälle uudelle karille”.

Tulvasta huolimatta laivaliikenne jatkui koko lailla kuten ennenkin. Tosin Pietariin liikennöi enää yksi laiva, *Sampo*, kun *Wiipurikin* oli jättänyt kulkemisensa yhteen kesään. *Salama* oli Saimaan pohjassa ja *Kaleva* kulki Kuopiosta käsin. Avuksi saatiin kuitenkin kaksi uutta laivaa Joensuuhun, molemmat rahtilaivoja. Toinen oli edellisvuopnna perustetun Pohjois-Karjalan Höyrylaiva Osakeyhtiön Varkaudessa rakennuttama rahtihöyry *Arvo* (31 m, 45 ihv), joka maksoi 100 000 markkaa ja joka ryhtyi kulkemaan lähinnä Pietariin. *Sampokin* kulki uuden laivayhtiön omistuksessa. Toinen uusi höyryalus oli liperiläisen kauppiaan John Sormusen hankkima vajaanalainen höyrylotja *Soisalo*.

Lisäksi Joensuussa nähtiin vielä kolmaskin uusi höyrylaiva, *Dagmar*, joka oli tuotu rautateitse kaupunkiin ja kuljetettiin sieltä maitse Jänisjärvelle Hämekosken tehtaan käyttöön. - Yksi vanha höyry vaihtoi omistajaa. Parviaisen kauppahuone osti heinäkuun alussa pienehkön Höytiäisellä kulkeneen matkustajahöyryn *Höytiäinen* (1895). Siitä tuli *Tellervo*, joka kulki lähiliikenteessä, mutta vain syyskuuhun, jolloin laiva myytiin Merikarvialle.

Tulvakesän laivaliikenne loppui marraskuun puolivälissä *Ainamon* ollessa matkustajalaivoista viimeinen kulkija.

Vuonna **1900** liikenne alkoi toukokuun viimeisellä viikolla, jolloin Utran sahan uusi hinaajahöyry *Helmi* (1900, 20 m, 25 hv) ryhtyi kulkemaan Utran ja Kukkosensaaren väliä. Myös *Ilmari* ja *Salmi* saapuivat pohjoisesta kaupunkiin, samoin *Nurmes*, joka oli talvehtinut Enon Niskassa. Eteläinen liikenne alkoi K:n kertomana 29.5. näin: “Eilen illalla saapui höyrylaiva *Sampo* kaupunkiimme Wiipurista. Pyhäselkä näkyi vielä sunnuntai-iltana olewan kokonaan jäässä, waan maanantai-aamuna oliwat jäälautat jo Tuiskawan tuolla puolen. Tätä nykyä on koko selkä vapaa jäistä toiseen rantaan saakka, ainoastaan lounaisessa on kapea jäälautta.”

Uusi vuosisata toi mukanaan kaksi uutta höyrylaivaa Pohjois-Karjalan vesille, tai oikeastaan kolme. Ensimmäinen oli Viipurin laivayhtiön iso matkustajalaiva *Otava* (1897), joka aikaisemmin oli kulkenut Viipurista Helsinkiin. Nyt se alkoi kulkea kesäkuun puolivälistä alkaen saman varustamon *Ainamon* tavoin kerran viikossa Joensuuhun. Loppusyksystä se kuitenkin palasi takaisin Helsingin linjalleen. Näin laiva jatkoi vuoteen 1902, joskin tuolloin se kulki kesäviikoittain myös Helsinkiin. Toinen oli Porissa rakennettu hinaaja *Täljsten* (130 ihv). “Päivälehti” kuvaili uutta laivaa seuraavasti: “Porin konepajassa on viime talven aikana rakennettu Suomen vuolukivi osakeyhtiölle uusi alus nimeltä *Täljsten*. Alus on 68 jalkaa pitkä, 15 jalkaa leveä ja 5 à 6 jalkaa syvässä käypä. Kone, joka on compoundmallia, on 35 nimellishewosvoimainen. Keulassa on varastohuone, joka tulee muutettavaksi salongiksi sekä kaksi hyttiä. Höyrypannusta peränpuolella, kannen alla on yksi lastiruumi sekä miehistön suoja, 6 henkilöä varten. Keskilaivalla on ohjaushytti ja keittiö. Perän puolella on koneella käännettävä nostokone, käytettäväksi niitä proomuja lastatessa ja tyhjennettäessä, joita laiva tulee kulettamaan Pielisjoen kanavien läpi ja aina Helsinkiin asti ja joilla tullaan kulettamaan vuolukiveä yhtiön louhokselta Juuan pitäjän Nunnanlahden kylästä. Alus on ulkomuodoltaan hauskan näköinen ja lujarakenteinen. Päällikkönä siinä on hra A.W. Lindholm.” “Pohjois-Karjala”, Joensuun uusi, järjestyksessä toinen sanomalehti (PK), kertoi 23. heinäkuuta kolmannelta uudesta laivasta, joka tosin ei ollut sikäläisessä omistuksessa: “Eilen toi laiturimme höyrylaiva *Ilmari* uuden höyrylaivan, johon täällä Joensuussa asetetaan höyrykone ja muutenkin valmistetaan käyttökuntoon. Laiwa on puusta ja on se rakennettu Wuonislahdella Sawonlinnalaisen mestarin Emil Sairasen johdolla. Laiwan omistaa kolmimiehinen yhtiö Koiwistolla ja tulee se välittämään tawaraliikettä Nurmeks-Pietarin välillä. Kapteenina tulee olemaan Matti Kaukiainen Koiwistolta. Nimenä tulee olemaan *Pielinen*. Kuletuswoiman antaa 30-hewosvoimainen höyrykone. Pituudeltaan on laiwa kannelta 23, köliltä 23½, korkeudelta 2½ sekä leveydeltä 6½ metriä. Lastikantawuus lienee noin 80 tonnia.”

Lisäksi yksi seudun laivoista vaihtoi omistajaa. Liperin Taipaleen meijeri-yhtiö myi pienehkön höyryaluksensa *Alun* kauppias Antti Varikselle Polvijärveltä, hinta ei ollut ylen korkea, 1 050 markkaa. Milloin *Alku* oli tullut Liperiin ja mistä, emme tiedä.

Tapahtumia oli vähän tänä kesänä. Yksi koski edellisvuoden uutta laivaa, *Arvoa*, joka ajoi karille. K kertoi 2. lokakuuta: “Wiime torstaina wasten yöllä törmäsi höyrylaiva *Arwo* Joensuusta karille noin 10 kilom. Laurisalasta pohjoiseen päin. Höyrylaiva *Sukkela* päästi sen kuitenkin taas wesille, joten

se voi jatkaa matkaansa.” *Sukkela* oli “vanha” Joensuun laiva, A.J. Mustosen vuonna 1872 rakennuttama hinaaja, joka oli nyt Utra Woodin omistuksessa.

PK kertoi 5. marraskuuta, että “laiwaliike lähenee loppuaan tälle purjehduskaudelle. Höyrylaiwat *Salmi* ja *Sampo* eiwät tule enää tänä kesänä tekemään matkaa Pietariin ja höyrylaiwa *Arwo* niinikään lopettaa kulkuvuoronsa palattuaan viimeiseltä Pietarin matkaltaan”. Liikenne kuitenkin jatkui vielä muutaman viikon ajan. Siitä kertoi sekin, kun viikkoa myöhemmin oltiin lastaamassa Pieliselle menevää *Salmen* lotjaa, yksi miehistä – humalapäissään – putosi Pielisjokeen. Mies saatiin ylös, mutta hattu meni virran mukana.

24:nä marraskuuta vallitsi Joensuussa hieno talvisää, pakkasta oli 8 astetta. Niinpä K kertoi laivaliikenteen keskeytyneen Pyhäselällä ja Pielisjoella. “Eilen saapui kuitenkin satamaamme höyrylaiwa *Ainamo* sitten kun hinaajalaiwa *Rauha* oli tehnyt wäylän jäähän. *Rauha* toi myöskin perässään eilen kaupunkiin suolalla lastatun lotjan kauppah. Petter Parwiainen & k:lle.

Nunnanlahden Wuolukiwiosakeyhtiön höyrylaiwa *Täljsten* on myöskin tulossa pohjosestapäin, waan epätietoista on pääseekö laiwa tulemaan Joensuuhun asti.” Miten *Täljstenin* kävi, sitä ei lehti myöhemmin kertonut.

1900-luvun ensikymmen

Liikenne alkoi kun Utra Woodin hinaaja *Helmi* saapui 6. toukokuuta **1901** Utrasta kaupunkiin.

Etelän liikenne alkoi PK:n 20.5. kertomana näin: “Lauwantai-iltana teki koematkansa *Ainamo* ja pääsi lähes Kaskisniemen nenään, jossa jää tuli vastaan. Sunnuntaina koetettiin *Impeä*, *Ilmaria* ja *Seuraa*. Kaikki hywäksyttiin merikelpoisina ja täydellisessä kunnossa alkamaan liikettä. Etelästä päin awasi *Ahti* tänään laiwaliikkeen saapuen Wiipurista klo ½ 11 aikaan. Sawonlinnaan asti ei laiwa ollut kohdannut mitään jääesteitä, waan kun Sawonlinnasta lähdettiin perjantaiamuna, niin täytyi Haukiwedellä olla melkein kokonainen vuorokausi.” Matka eteni hitaasti tämänkin jälkeen, niin että Joensuuhun päästiin vasta kaksi vuorokautta myöhemmin. *Ahdin* perässä tuli *Suomi* Pietarista täydessä jauholastissa ja hieman myöhemmin Gutzeitin varppaaja *Ruttois*. “Tänään lähtee *Ahti* takaisin Wiipuriin heti lastin purettua. *Ainamo* lähti jo tänään kello 2. Pohjoiseen lähtee *Seura* keskiwiikkona klo 1 ja *Ilmari* torstaina.”

Tätä ennen oli S kertonut, että *Sampo* oli talwen aikana perinpohjin korjattu. “Laiwa on warustettu uudella koneella ja pannulla sekä walaistaan sähköwalolla. Uudella koneellaan pitäisi laiwan tehdä matka Joensuusta Lappeenrantaan 10 tunnissa, joten se siis on Saimaan nopeimpia laiwoja. Ruokasali on rakennettu yläkannelle ja samoin herrain ja naisten seurustelusalonki. Lisähyttejä on alas tehty neljä. Sisustus on kaikinpuolin nykyaikainen. Tiistaina laskettiin laiwa telakalta Lehtoniemessä ja alottaa kulkuvuoronsa heti kun jäät owat poistuneet.”

Joensuun laivojen ensimmäinen haveri sattui toukokuun lopulla, kun *Suomi* ajoi karille Suomenlahdella Sittahatun matalikolle, samalle, jossa *Wellamo* tuhoutui vuonna 1884.

“Hinaajahöyryt *Rotewa* ja *Figaro*, jotka lähetettiin apuun wetiwät aluksen pois karilta, kun laiwan puuwarasto oli ensin purettu erääseen soimaan, joka hinattiin paikalle. Alukselle ei kumminkaan tullut mitään wahinkoa, waan sai se esteettömästi jatkaa matkaansa Pietariin.” Haverin syyksi ilmoitettiin se, että “Alwatinniemen loistotuli oli sammuksissa”. Laivan pohjaan tulleet vauriot olivat kuitenkin sen verran suuret, että syksyllä Cederberg – laivayhtiön nimissä – tiedusteli Wahlin konepajalta, paljonko *Suomen* rovin uusiminen tulisi maksamaan. Se osoittautui kuitenkin niin kalliiksi, että siitä luovuttiin; alus myytiin vain 1 000 markalla Lehtoniemen konepajan työnjohtaja E.J. Kiiverille. Samalta konepajalta tilattiin uusi rautainen rahtilaiva, joka valmistui keväällä 1902 ja joka sekin sai nimen *Suomi*, siis Joensuun neljäs samanniminen. Alus oli 31 metriä pitkä ja konetehto 100 ihv.

Impi sai yleisöpalautetta kahdesti kesäkuussa. Ensiksi siitä, että sen laiturit olivat Leppälahdessa ja Pyöriälahdessa niin huonossa kunnossa, ettei niille päässyt kuin veneellä. Toinen “Korjattawa epäkohta” koski – jälleen - *Immen* mukanaan tuomaa kalakauppaa, joka aiheutti satamaan tungosta ja sekamelskaa. “Kun ihmisten tungos on mitä suurin, tulee wielä issikat ja wuurmannit sinne kärryineen päiwineen ja sitte – ihmiset waan pois tieltä!” Kirjoittaja toivoi poliisia paikalle järjestystä ylläpitämään.

Elokuun alussa *Impi* ajoi karille, mistä PK kertoi näin: “Matalikolle ajoi höyrywenhe *Impi* Liperin Kirkkosalmessa eilisaamuna klo 6 aikoina. Laiwa, joka sumussa oli eksynyt pois reitiltä, tarttui kiini

koko pituudellansa pehmeään pohjamutaan. Oli turhaa kaikki omat voiman ponnistelut irtipääsemiseksi. Täytyi Liperistä phoneerata tänne kaupunkiin, josta hinaaja *Rapid* lähetettiin awuksi. Yritettiin sitte kolmella höyrykoneella – omalla, *Rapidin* ja paikalle tulleen *Sotkan* – mutta puoli tuntiapa oli työtä tehtävä ennen kuin irti päästiin.” Tapaus aikaan sai sen, että ”*Impiä*, tuota meidän kalaista ja piimäistä neitosta saatiin täällä ikävällä odotella. Wasta yhdennellätoista tunnilla iltasilla se saapui rantaamme”.

Ainamo puolestaan ajoi karille Suur-Saimaalla elokuun lopulla. ”Itä-Suomen Sanomat” kuvasi tapahtuman näin: ”Höyrylaiwat *Ainamo* ja *Kuopio* läksiwät Lappeenrannasta pohjoiseen päin lauwantai-iltana k:lo 7. Laiwat kulkiwat aiwan wieretysten noin parin tunnin ajan ja oli katsojista hauskaa nähdä, kuinka kaksi ”suuruutta” nopeudessa kilpaili, toisen kuitenkin toistaan jättämättä. Laiwat ehtiwät Suur-Saimaalle ja mitään pahaa ei woitu aawistaa, ennenkuin *Kuopion* kapteeni Schönfelder huomasi *Ainamon* waaran. Heti antoi hän merkin, että *Ainamo* oli wäärällä reitillä, waan ennenkuin *Ainamo* ehdittiin seisottaa, törmäsi se wasten sileätä kalliota, kohoten kokka aiwan kuiwalle karille. *Kuopio* seisatettiin ja miehet lähetettiin pienillä wenheillä katsomaan karilla olewan tilaa. Mitään sanottawaa wammaa eikä wuotoa ei *Ainamo* kuitenkin onneksi saanut. *Kuopio*-laiwaan otettiin osa sen matkustajista, ja noin kolmisen tuntia karilla oltuaan pääsi *Ainamo* jonkun hinaajalaiwan irrottamana jatkamaan matkaansa.”

Impi pääsi vielä muutaman lisäkerran lehtien palstoille. Syyskuussa laiva joutui kivityksen ja ammunnan maaliksi, mistä PK uutisoi näin: ”Kun höyrywenhe *Impi* wiime torstaina yöpyi Niemisen rantaan, tuppausi muutamia vähemmän edullisesti tunnettuja miehiä hieromaan tuttauutta ja waatimaan olutta laiwan rawintolasta. Mutta se kiellettiin sen nojassa, ettei anniskelu ole laiwan laiturissa ollessa sallittu, ja miehet hädettiin pois laiwasta. Tuostakos he sydämystyiwät, alkoiwat *Impi* parkaa kiwittää ja ampua rewolwereillä. Kerran lensi luoti ikkunan yläpuolelle ja kilpistyi, toisen kerran osui ikkunasta sisään, sattumatta onneksi kuitenkin kehenkään ihmiseen. Hywä on, että *Impi* on puettu rautaiseen kureliiwiin. Eiwät toki kaikki nuolet läwistä suoraan sydämeen. Mutta ei liene myöskään liian rohkeata toiwoa, että molemmat sankarit wedettäisiin tilinteolle urheilustaan.” – Taas lokakuussa oli kovia myrskyjä, mutta *Immen* kerrottiin urheasti kulkevan vuorojaan.

Pielisjoessa uitetuista tukeista oli tänäkin kesänä haittaa laivaliikenteelle. PK kirjoitti asiasta 22. lokakuuta: ”Irtonaisista tukeista, jotka uiskentelewat laiwawäylällä, on kerta toisensa perään laiwoille tänäkin vuonna ollut haittaa. Niinpä eilenkin sai *Sampo* kaupunkiin tullessaan joenpolwessa pölkyn propelliinsa, joka heti seisautti matkan. Tuuli painoi sitten laiwan wähän wasemmalle sawiliejukolle, josta se tukin irti saatua ei päässytään omin neuwoin lähtemään. *Impi* saapui sitä ensin päästelemään, waan kun senkin propellissa tukit alkoiwat kalista, täytyi yritys heittää siihen ja hakea *Ruttois* hinaamaan. Wiiden tunnin kuluttua saapui *Sampo* kaupunkiin. Mitään wahinkoa ei tietysti liejussa tullut, jos ei tukki wain liene propellia wikuuttanut.”

Liikenne loppui marraskuun toisella viikolla. Viimeinen höyrylaivoja koskeva maininta löytyi 23.11. liperiläisen kauppiaan John Sormusen ilmoituksesta: joku liikemies oli jättänyt noutamatta neljä laatikkoa ”Riikan sikuria”, jotka *Soisalo* oli tuonut kauppiaan rantamakasiiniin aiemmin syksyllä.

Vuonna 1902 Joensuun eteläinen liikenne pääsi alkuun vasta 25:nä, jolloin *Sampo* saapui etelästä kaupunkiin. Myös *Rauha* oli ollut tulossa samoihin aikoihin, mutta se ajoi Joenpolwessa matalikolle, josta kuitenkin pääsi omin voimin mutta ison työn jälkeen irti. PK kirjoitti 31. toukokuuta – se oli sattuneesta syystä lehden vuoden ensimmäinen numero – näin: ”Laiwaliike eteläänpäin on täydessä wauhdissaan. Keskiwiikko-aamuna läksi *Sampo* takaisin Pietariin. Rahtilaiwa *Arwo* tuli torstaiamuna tuoden täyden jauho- ja jywälastin. Saman päivän iltana saapui *Ahti* Wiipurista. Jäihin nähden ei kummallekaan ollut enää mitään estettä, mutta weden wähyys Oriwedellä tahtoo olla hieman haittana. Orawin kanawassa on nykyään 7 jalkaa wettä, joten siitä ei suurempi alus lastissaan pääse lipumaan alas. Saman werran on wettä Wuokalan salmessakin, joten siinäkin jää parhaiksi ”hailin nahka” laiwan kölin ja pohjan wäliä. Lopullisesti mursi etelätuuli torstaina Pyhäselällä jäät rikki. Sunnuntaiaamuna lähtee *Ahti* kello 7 aikaan Wiipuriin.”

Lehti kertoi viikkoa myöhemmin, miten ”propelli putosi rahtilaiwa *Soisalosta* wiime maanantaina matkalla Wiipurista Joensuuhun keskellä Sampaanselkää. Akseli meni vanhasta liitoksesta poikki, joten propelli nuljahti sen pään kanssa alle aaltojen sywien. Matkanteko loppui siihen, ja wasta eilen

hinasi höyryalaus *Impi* laiwan Hernewaaran laituriin ja wei osan lastia Rääkkylään ja toisen Joensuuhun”.

Rahtiliikenne alkoikin vilkkaana. Kesäkuun 10. päivään mennessä oli vesitse tuotu kaupunkiin ja maakuntaan yli 13 000 säkkiä jauhoja ja 1 600 säkkiä ruista. Ne oli kuljetettu *Pielisessä, Sammassa* ja *Ahdissa* sekä kuudessa kaljaasissa. Pujelaivoja oli siis edelleenkin rahtiliikenteessä.

Uusi matkustajalaiva tuli Pielisen liikenteeseen. Se oli Salmi-yhtiön *Koli* (26 m, 100 ihv), joka oli PK:n mukaan “warsin muhkea ja siro”. Varkaudessa tehty laiva alkoi kulkea Joensuusta Juukaan ja Nurmekseen.

Mikkelin läänin kuvernööri antoi kesäkuussa uusia matkustajahöyrylaivoja koskevia määräyksiä, joiden ensimmäinen kohta kuului näin: “Ennen purjehtimisen alkua pidetyssä tarkastuksessa matkustajahöyrylaivoille hyväksyttyjä päälliköitä, koneenkäyttäjiä ja perämiehiä, jos he toimestaan jostakin syystä tulisivat luopumaan, ei saa muuttaa toisilla semmoisilla paitsi ainoastaan asianomaisen tarkastusmiehen hyväksymillä henkilöillä.” Ohjeella pyrittiin estämään “paperimiesten” kierrätys useammassa aluksessa. Lisäksi määräykset koskivat väkijuomia, niiden tarjoilua, päihtyneitä matkustajia ja laivaväkeä sekä myös kipinäverkon kiinnipitoa tietyissä kulkupaikoissa.

Kesäkuun lopulla PK kertoi *Immellä* sattuneesta murhenäytelmästä: “Kun höyrylaiwa *Impi* oli viime torstaina matkalla Sawonselällä Pyöriälahden ja Leppälahden välillä, huomasi eräs peräkanssissa syövä laiwamies matkassaolewan waimon Ida Heinriciuksen, kotoisin Liperistä, kiipeävän aiwan laiwan perässä kaidepuiden yli. Mies huusi; “äläpäs mene waimo järween” ja koetti kaapata kiinni, waan samassa hyppäsikin tämä propellin synnyttämään wirtaan ja koetti, kun puku pysytti weden pinnalla, päättään painamalla weden alle sukeltaa pohjaan. Kone seisautettiin heti ja pelastuswene laskettiin wesille, johon laiwan päällikkö kahden miehen kanssa laskeutui. Kaikki oli kumminkin turhaan. Etempänä huomattiin vielä waatemytty, joka pian katosi. Lähes tunnin harasiwat laiwamiehet onnettomuuspaikalla tapaamatta upottautunutta.”

Jauhojen tuonti jatkui vilkkaana koko purjehduskauden. Syyskuun puolivälissä oli omien laivojen ohella viisi koivistolaista kuunaria purkamassa jauholastejaan Joensuun satamassa. Könösen mukaan myös koivistolainen höyrylotja *Aalto* nähtiin usein viljaa tuomassa Joensuun satamassa. Kuukautta myöhemmin lehdissä kirjoitettiin olevan pulaa rahtilaivoista. Jauhoja olisi tulossa maakuntaan vielä paljon, mutta vapaita höyryaluksia oli vähän, eivätkä rannikon purjealukset uskaltaneet lähteä Saimaalle enää näin myöhään. Jauhojen laivarahdin tiedettiin tulevan 90 penniä säkiltä halvemmaksi kuin rautateitse.

PK palasi jauhoasiaan tammikuussa 1903 kirjoituksessaan “Hätäapua P-Karjalaan”. “Waikka kuluneena purjehduskautena olikin jauhojen tuonti entistä wilkkaampi, owat olosuhteet sellaiset, että niiden hinta maakuntamme pohjoisosissa on melkoista kalliimpi. Laiwaliike pohjoiseen päin lopetettiin liian aikaisin syksyn sääoloihin nähden, joten laiwateitse pohjoispitäjiin tuli oikeastaan hywin vähän wiljaa, että se olisi woinut tyydyttää paikallisen kysynnän saatikka riittää Oulun läänin naapuripitäjien ja läheisen Wenäjän-Karjalan tarpeisiin.” Se näkyi lehden mukaan myös jauhojen hinnoissa.

Sama lehti kertoi 25. lokakuuta laivaliikkeen Joensuuhun olevan loppumaisillaan. Pielisen laivat olivat lopettaneet, mutta *Impi, Sampo* ja *Ahti* olivat vielä tulossa. Viikkoa myöhemmin lehti kuitenkin totesi, että “liian aikaiseen lopettiwat Joensuun laivat liikkeensä, sillä kun niistä paraiksi oli ehditty koneet purkaa, tulikin suojailmoja, jotka häwittiwät jääesteet. Ainoastaan Utran laiwaosakeyhtiön hinaaja ei pitänyt kiirettä ja ehti vielä tehdä matkan Nurmekseen. *Seura* ja *Koli* pääsiwät nekin puristuksestaan Ahwenisessa, että woiwat matkata Niskan laituriin talwehtimaan”.

“Höyrylaiwaliike Joensuusta eteläänpäin awattiin toissapäiwänä, kun nimittäin höyrylaiwa *Täljsten* klo 6 aikaan saapui kaupunkiimme Pesolansalmesta kierrellen pitkin rantoja. Muut laivat jäiwät silloin vielä Pesolaan, waan saapuiwat sitte eilen puolenpäiwän aikaan, niiden joukossa *Sampokin*. Laiwat toiwat suuret määrät jauhoja Pietarista.” Näin kirjoitti K. 14. toukokuuta 1903. PK käsitteli aihetta samana päivänä laajemminkin. Ensinnäkin *Täljsten* oli jättänyt kolme lotjaansa Pesolaan, ja lisäksi *Sammon* mukana olivat kaupunkiin tulleet Gutzeitin varppaaja *Kotka*, rahtihöyryt *Suomi* ja *Wellamo* sekä “toiminimi J.E. Salwesenin uusi hinaaja *Hurma*”. Lisäksi seuraavana päivänä oli kaupunkiin tullut rahtilaiva *Jorma*, joka useimpien muiden edellä mainittujen tavoin oli joutunut odottelemaan jäiden lähtöä Pesolassa tahi Rääkkylän Heinäsalmessa kolmatta vuorokautta.

Pyhäselällä olivat *Sammon* johtamaa "eskaaderia" tulleet vastaan lotjiaan hakemaan mennyt *Täljsten* sekä *Ahti*. Laivojen mukana oli tullut 10 600 säkkiä jauhoja kaupungin ja maakunnan kauppiaille. Valtaosa jauhoista oli menossa Pielisen alueelle, jonne ei ollut rautatietä ja jonne liikenne päästiin aloittamaan vajaa viikko myöhemmin *Nurmeksen* ollessa ensimmäinen jauhojen kuljettaja. Vuosi toi kaksi uutta isoa matkustajalaivaa Pielisen liikenteeseen. Ne olivat *Liekka* ja *Tapio*. Lisäksi kauppias Eskelisen *Taimi* ryhtyi kulkemaan perjantaisin kaupungista Mattisenlahteen. Se oli kuitenkin liikenteessä vain parisen kuukautta. - Vuonna 1898 perustettu Pohjois-Karjalan höyrylaivaosakeyhtiö lakkautettiin, ja laivat jaettiin siten, että Parviainen sai *Sammon*, Cederberg *Arvon* ja *Suomen*. Laivat jatkoivat liikennettään entiseen tapaan.

Vuosi meni isommilla havereilla. Heinäkuussa sattui hukkumistapaus, josta "Mikkeli" kertoi elokuun alussa: "Viime kuun 24 päivän iltana, kun toiminimi Cederberg & K:nin lotjassa olewa kippari, talollinen Jeremias Kinnunen, Sulkawan pitäjän Ruokoniemen kylästä, oli peräämässä höyrywenhe *Rauhan* hinaamia lotjia, pyydettiin häntä järempänä olewista lotjista tulemaan wenheineen maistelemaan Joensuun tuomisia. Näitä hetkisen maisteltua, läksi wanhus yrittelemään omille paikoillensa wenheellään, mutta joutuikin höyryweneen eteen ja joutui lotjien alle. Vielä ei ole tietoa, onko ruumis saatu ylös. Heti kohta ryhdyttiin naaraamistoiimiin." Lehti lisäsi uutisensa perään: "Wainajan tyttäret katsoivat sopiwaksi tanssia samana iltana, kun sanoman isänsä kuolemasta kuuliwat."

Sampo joutui syksyllä kahteen onnettomuuteen. Aluksi Pietarista tulossa ollut laiva törmäsi sankassa sumussa kallioon Puumalassa. Keulaan tuli vuoto, joka pystyttiin kuitenkin tukkimaan, niin että laiva pystyi jatkamaan matkaansa Joensuuhun. Laivan keula käytiin korjaamassa Varkaudessa, jonka jälkeen jatkettiin Pietariin. Matkalla sinne sattui toinen onnettomuus, johon *Sampo* ei kuitenkaan ollut syyllinen ja josta "Wiipuri" kertoi 6. lokakuuta: "T.k. 1 p. toi höyrylaiwa *Sampo* ennen klo 10 joukon markkinawäkeä y.m. matkustajia Wiipurista Koiwistolle. Laiturilla oli laiwa wastassa useita henkilöitä sekä erään poismuuttawan pietarilaisen upseerin tawaroita. Kun nyt laiwasta tulijat ryntäsivät laiturille, ei tämä tätä lisäpainoa kestänytkään, waan wajosi sen keskikohta weteen wieden muassaan siinä olewat ihmiset, noin 50 henkeä ja tawarat. Kauhea hämminki tietysti syntyi paikalla. Sekä *Sammon* miehistö että samassa laiturissa olewan sotaluoksen miehet ryhtyivät innokkaisiin pelastuspuuhiin ja onnistiwatkin saada kaikki muut hengissä ylös, paitsi erästä saksalaista neitiä nimeltä A. Dilts."

Jauhojen tuonti jatkui vilkkaana. Syyskuun alussa oli tuotu vajaan kahdessa viikossa 19 500 säkkiä. Asialla olivat olleet *Sampo*, neljä höyrylotjaa sekä kuusi kaljaasia. Kun vielä kuljetuksia riitti senkin jälkeen, niin PK saattoi todeta marraskuun alussa maakunnan kauppiaiden varautuneen aiempaa paremmin jauhojen kuljetuksiin. "Wähemmän alkaa olla laiwaliike pohjoiseen päin seuduillamme, sillä muutamat laivat owat asettuneet jo talwiteloillensa. Syynä tähän kuuluu olewan rahdin niukkuus eiwätkä jääesteet. Warmaankin lienewät kauppiat kerjenneet warata niin paljon, että kewääseen riittää, ja ettei tarwitse talwikelillä ruweta hewosilla tawaroita wedättämään."

Talvi yritti tulla jo lokakuun puolivälissä, mikä sai luotsilaiva *Saimaan* lähtemään talvihuoltoon Helsinkiin aikaisin; se saapui sinne jo 24. lokakuuta. Tämä ei ollut Saimaan laivanvarustajien mieleen, etenkin kun samalla oli valopojut otettu pois väylien varsilta. Lehdissä kummasteltiin tekoa, ja mm. US:een 8. marraskuuta lähetetyssä kirjeessä todettiin näin: "Lähes kolme wiikkoa sitten, kun Saimaan lahdelmat oliwat tänä syksynä ensimmäisen kerran wähän riitteessä, saatiin kuulla, että Saimaan wesistöllä kulkewa luotsilaiwa *Saimaa* oli lakannut toimestansa sikäläisillä wesillä ja mennyt Saimaan kanawaa myöten alas Wiipuriin päin. Samaan aikaan sammutettiin myös Lappeenrannan läheisyydessä y.m. olewat walopojut sekä kuletettiin ne lähellä olewiin saariin ja niiden sijaan oli pantu tawalliset reimarit. Tämä tietysti herätti liikkeenharjoittajissa ja matkustawassa yleisössä suurta kummastusta, kun laiwaliike silloin sekä nykysinkin wielä on mainitulla wesistöllä sangen wilkas, woisipa sanoa wieläkin aiwan täydessä käynnissä." Kirjoittaja tosin myönsi, että "wilkkumajakat" oli jätetty palamaan, joskin Parkonpään loisto oli sammunut lokakuun lopulla. Oli kuitenkin tärkeää, että Saimaalla voitiin harjoittaa liikennettä niin pitkään kuin mahdollista, ja sen tähden myös luotsilaivan tuli pysyä wesistöllä jäiden tuloon saakka. "Eikä yleisö rauhoitu, ennenkuin asianomaiselta taholta julkisuudessa selitetään, mikä on ollut syynä tähän tawattomaan kiireeseen."

Kirjoittaja ei saanut palautetta, mutta "Helsingfors-Posten" oli tiedustellut asiaa Saimaan luotsipiiripäälliköltä ja saanut vastaukseksi, että sääolot olivat syynä poijujen poistamiseen sekä

Saimaan aikaiseen lähtöön Saimaalta. Lokakuun puolivälissä oli Kuopion ja Joensuun seuduilla vallinnut pakkassää; enimmillään oli lämpötila pudonnut 14 pakkasasteeseen, joten oli vaara poijujen ja laivankin jäihin jäämisestä. ”Att så långvarigt töväder sedermera skulle inträffa och tillåta seglation kunde då icke förutses.”

Luotsipäällikön ratkaisu oli pahasti hätköity, sillä liikenne jatkui Saimaalla vielä kuukauden Saimaan lähdön jälkeen. K kertoi vasta 19. marraskuuta Joensuun laivaliikkeen loppuneen: ”Sunnuntaina tuli *Seura* pohjoisesta ja *Impi* Rääkkylästä. Utra-yhtiön laivat lienewät vielä liikkeessä.” Utra-yhtiöstä kerrotaan tuonnempana.

Joulukuussa *Ahti* myytiin Puruveden höyrylaivosakeyhtiölle 25 000 markalla.

Tätä ennen elokuussa oli Kiteen Pyhäjärvellä tapahtunut iso, 18 ihmishenkeä vaatinut onnettomuus. Siinä oli osallisena pieni (13,7 m) matkustajahöyry *Aino*, joka oli tullut järvelle vuonna 1885. Se oli rakennettu samana vuonna Puhoksessa ja oli kulkenut Pyhäjärvellä Puhoksen ja ja järven kaakkoiskulmassa olevan Ännikänniemen väliä.

Onnettomuuden jälkeen *Aino* oli vielä sen syksyn kulussa, mutta mitä sille tapahtui sen jälkeen, ei ole tiedossa. Järvellä saattoi myöhemmin kulkea joku pieni höyryvene tai hinaaja. Pyhäjärven alueelta hankitut tukit hinattiin näet Mustosen kaivauttamalle Puhoksen ”puolikanavalle”, jota kautta ne siirrettiin Saimaan puolelle.

Pyhäjärven suuronnettomuus

Elokuussa 1903 Kiteen Pyhäjärvellä kulkenut matkustajalaiva *Aino* kaatui ja sen mukana hukkui 18 ihmistä.

”Wiipuri” julkaisi 19:nä tapahtumasta seuraavan uutisen: ”T.k. 10 p:nä läksi höyrywenheemme *Aino* wiemään kirkkomiehiä kotiinsa, ollen sillä suuri wenhe mukanaan, niinkuin tawallista, ja molemmat täynnä wäkeä, ai ainoastaan alukset, waan myös niiden katokset. Päästyänsä tuskin kilometrin kirkkorannasta, suistui toinen puoli wenheen kattoa kaikkine päällänsä olewine henkilöineen järween mennessään enemmän tahi vähemmin wahingoittaen samalla laidalla katon alla olewia henkilöitä. – Kahdeksantoista ruumista on saatu ylös ja luullaan vielä yhden äidin pienen lapsensa kanssa olewan kateessa.

Ruhjoutuneista oli ainakin kaksi hywin pahasti haavoittunut. Pahimmasti ruhjoutuneet wiettiin Sortawalan sairashuoneeseen. Illalla saatiin kolme ruumista ylös, mutta ei enää eloon wirkoamaan, maanantaina wiisitoista. Nimismies haettiin heti paikalle ja johti hän niin sunnuntai-illalla kuin maanantainakin naaraamistyötä sekä on vieläkin pitämässä poliisitutkintoa asiasta.”

Onnettomuus oli pahin siihen mennessä sisävesillä, ja oli luonnollista, että merenkuluntarkastaja Theodor Hjelt lähti paikalle sitä tutkimaan. Raportissan hän totesi *Ainon* päällikön Herman Pölläsen, paikallisen maanviljelijän, joka oli ensimmäistä kesää aluksen päällikkönä, vastuulliseksi onnettomuuteen. Tämä oli ottanut alukseen 75 matkustajaa, vaikka siinä olisi saanut kuljettaa vain 56, siis 19 liikaa, ja *Ainon* hinaamaan proomuun 208 matkustajaa, vaikka siinä olisi saanut kuljettaa ainoastaan 77. Lisäksi Hjelt totesi: ”Tillika erfor jag att Pöllänen vid katastrofen så totalt förlorade all besinning att han icke vidtog någon som helst räddning åtgärd innan circa 10 minuter förflutit och alla dessa 18 personer hunnit drunkna.”

Uukuniemen kihlakunnanoikeus tuomitsi Pölläsen 200 markan sakkoon sekä hinauksessa olleen veneen tahi proomun omistajat, Nikolai ja Konstantin Siitoimen kummankin 100 markan sakkoon. Lisäksi Hjelt esitti Viipurin läänin kuvernöörille, että Pölläsen tehtävänsä hyväksyneet Sortavalan katsastusmiehet tulisi saattaa edesvastuuseen. Tämä esitys kuitenkin raukesi viisi vuotta kestäneen riitelyn jälkeen. Niinpä Hjelt esitti viimeisessä lausunnossaan ainakin nuhteiden antamista asianomaisille: ”Ehkäpä siitä olisi se hyöty, ettei sama välinpitämättömyys toistuisi uudelleen.”

Onnettomuudesta on kirjoitettu tarkemmin vuoden 1991 ”Korsteenissa”.

Kevät tuli vuonna 1904 tavallista aikaisemmin. PK kertoi 30. huhtikuuta *Utra I:n* tulleen kaupunkiin. Matka oli kuitenkin vienyt tunnin, kun normaalioloissa siihen riitti puoli tuntia. ”Mutta nythän sillä olikin wastoinikäymisiä voitettawana, kun matkan warrella Pataluodon yläpuolella osui vielä olemaan jäätä, jota se sai murtaa noin puolen kilometrin pituudelta.” Etelän liikenne alkoi 13. toukokuuta, kun *Rauha* kävi avustamassa Pietarista ruislastissa tulleen *Arvon* Pyhäselän läpi kaupunkiin.

Cederbergin kauppahuone kartutti laivastoaan kahdella uudella höyryaluksella. Toinen oli komea, *Sammon* kokoinen ja mallinen *Osmo*. Kumpikaan kaupungin lehdistä ei kertonut mitään uuden ison laivan tulosta. *Osmo* ryhtyi kulkemaan Joensuusta Viipuriin. Sen kulkui ilmoitusten lopussa oli huomautus: ”Matkustajilla, jotka lauantai-iltana lähtevät Lappeenrannasta höyrylaivalla *Osmo*, on se

etu, ett'eivät tarvitse kiirehtiä maallenusua Savonlinnassa, josta laiva lähtee vasta sunnuntaina klo 1 päivällä takaisin Lappeenrantaan." Tämä tarkoitti sitä, että laiva ajoi viikossa vain yhden pitkän vuoron Joensuu-Viipuri.

Cederbergin toinen laiva oli lähiliikenteen *Tuulikki*, josta kerrotaan tuonnempana. Kolmaskin uusi laiva tuli Joensuuhun. Se oli kauppias Olli Pitkon höyryvene *Panu*, joka ryhtyi kulkemaan heinäkuussa kaupungista Mattisenlahteen. Tällä linjallahan oli *Taimi* kulkenut harvakseltaan edelliskesänä. *Panu* ei kuitenkaan jatkanut kulkuaan kuin muutaman viikon ajan.

Kaupunkiin oli tullut myös toinen uusi *Osmo*, iso sekin, mutta puhdas rahtilaiva. PK kuvaili aluksen lyhyesti 28. toukokuuta: "Eilenillalla saapui kaupunkimme rantaan kauppias M.G. Piipposen omistama uusi komea rahtilaiva *Osmo*. Laiwa on valmistettu Lehtoniemen konepajassa Wiipurissa; se on 120 registeritonin wetoinen ja sopii sen awaraan ruumaan noin 3,500 säkkiä jauhoja."

Lehtoniemen konepaja sijaitsi kuitenkin Joroisissa, ei Wiipurissa.

Isommilta onnettomuuksilta ilmeisesti vältyttiin. *Sampo* oli jälleen epäonninen. Se joutui muutaman kerran kovaan myrskyyn ja lokakuun alussa laivan potkuri joutui epäkuntoon Lauritsalassa, mutta laiva pääsi jatkamaan Mustolan telakkaan. Kuukautta myöhemmin *Sampo* ajoi karille Vuokalan ja Oravin välillä. Kaksi hinaajaa tarvittiin irrottamaan alus, joka sai vuodon. Laiva pystyi kuitenkin omalla koneella ajamaan Viipuriin, jonne jäi talveksi. "Wiimeisellä matkalla sattui "kowa" eteen", totesi "Keski-Savo", - Marraskuun alussa putosi yhden *Täljstenin* hinaaman lotjan kippari mereen Kuorsalossa Suomenlahdella ja hukkui.

PK kertoi 12. marraskuuta loppukauden vaikeuksista lähiliikenteessä: "Laiwaliike rupeaa nyt olemaan tyyten lopussa wesillämme. Suuremmat, ulompana kulkewat laivat owat jo mikä minnekin talwiteloilleen asettuneet. Muutamat pienemmät lähiwesiä wiiltäwät höyryt ja hinaajat owat jonkinmoista liikettä wielä näihin asti koittaneet wireillä pitää. Waikeata se rupeaa jo olemaan ja waiwaloista. Pimeys, sumu ja jäähyymä tekewät estettä ja saawat aikaan tuon tuostakin kiinitarttumisia. Awuksihuutojakin ja hätäsignaalien törinätä aina joskus kuuluu, häiriten ja säikytellen talwea alottawia kaupunkilaishermoja. Hywässä sowussa muuten pikkulaiwat näin kesän lopussa työskentelewät; naapuri kun kiini tarttuu ja harhaan joutuu, lähdetään oitis awuksi, huolimatta siitä, että auttaja itsekin usein käypi jäiseen kápälälautaan."

Vuosi oli ollut suotuisa Joensuun laivoille, mitä osaltaan todisti "Wiipurin" uutinen joulukuulta, jossa kerrottiin Cederbergin rakentavan uutta sahaa. Samalla kauppahuone "teettää 10 uutta lastilotjaa entisen noin kolmikymmenisen lotjasumman lisäksi liikennettä wälittämään Joensuusta meren puolelle. Tämä jo edellyttää tuon ennestään wilkasliikkeisen yhtiön liikenteen yhä suurempaan wauhtiin tulemistä. Wiime kuluneena purjehduskautena kuljetti yllämainitun toiminimen lotjat Joensuusta Ryöwälinniemeen Uuraan lähelle noin 200 lotjalastia lautoja ja lankkuja. Tietysti ensi purjehduskautena niitä tulee kuljetetuksi useampia lastia. Samalle yhtiölle kerrotaan myös tulewan uuden hinaajahöyryn jo ensi kesäksi". Se oli Viipurin Konepajan rakentama *Tapola*, joka ryhtyi toimimaan Viipurin-Uuraan liikenteessä.

Joensuusta Liperiin

PK:ssa julkaistiin "Kehwaksen" kirjoittama kuvaus heinäkuun alussa 1904 pidetyistä Liperin arpajaisjuhlista. Menomatka *Liekse*-laivalla kuvattiin näin:

"Waikka aurinko ei näyttäytynyt Joensuun satamassa, niin sitä puolentoistasataisella woimalla syöksyttiin *Liekse*n kannelle. Kello kolahutti kolmannen kerran, "rossi" irti, "laakonki" pois, torwisoitto soimaan ja hetipä weneemme wettä wiilsi, halkoi lakean Pyhäselän ulappaa. Oikealla Mattisenlahti, wasemmalla Pyhäsaari, jonka päässä on mainio onkipaikka. Siirrytään siitä Pesolaan, siwutaan "huwila", jossa jokaisella neljällä seinällä on owi ja siihen ikkunat lisäksi. Warkaiden ja ryöwärien uhatessa on tällainen erittäin käytännöllinen. Oikaistaan ohi Issakan ja Tikansaaren, joka niinipuita kaswaa ja jossa, kuulema, piti luostarinkin aikoinaan sijaita.

Soitto on soinut aiwan painetun sanan jälkeen – "torwisoittoa runsaasti matkalla" – wirtten wirinä ja naurunkin pirinä on soiton lomassa sopeunut. Aurinkokin on jo syömmensä lauhduttanut ja ennen kuin Oriweden aukea on kunnolleen alkanut, heittää se jo heinäkuisen helteensä tyyneen weden pintaan ja juhliwaan wäkeen, joka laiwalla wasituseksi waeltaa Liperin isoihin arpajaisiin.

Wasemmalle laiwastamme jää kaunis Niemisen kylä komealle mäelle ja Rääkkylän kirkko korkeine kupukattoineen. Samalle kädelle siwuaa meistä Orawisalo ja toiselle Tutjunniemi ja Salonnenä. Tuskin Rääkkylän kirkko on silmistämme häipynyt, kun Liperin tiilitemppeli torninsa näköpiiriimme ulottaa. Olisippa

melkein pitemmälti toiwonut matkaawansa tässä Oriweden somassa saaristossa! Wielä siwuutamme Simananniemen meijerikoulun, jossa eräs wanha kartano entisaikaisine taittokattoineen huomiota kiinnittää ja – torwin toivotellen laskemme Liperin rantaan.”
Väkeä oli arpaisissa toista tuhatta.

“Eilen iltapäivällä saapui *Taimi*-laiwa Jakokoskelta kaupungin rantaan. Pielisjoki tällä wälillä kuului olleen jo jokseenkin wapaa jäistä, ainoastaan Haapawirran kanawan niskoilla owat ne laiwaa hieman estelleet”, kertoi PK 11. toukokuuta **1905** ja lisäsi vielä: “Tänään laskettiin ensimmäinen laiwa *Suhola* Joensuun sulkulaitoksen läpi, niin että laiwaliikkeen tawallaan woi sanoa alkaneeksi.” K puolestaan kuvasi viikkoa myöhemmin Pielisen liikenteen alkamista näin: “Pielisjärwen ja Pyhäselän eskaaderit owat taas täysin walmiit taisteluun matkustajista ja rahtitawaroista. Toistakymmentä uljasta alusta oli tiistainakin kaupunkimme rannassa liputettuina ja muutamissa ”onka piällä”. Että sitten kuuden maissa iltapäivällä *Liekksa*, *Nurmes* ja *Tapio* suorittiwat koeajonsa eli niinsanotun ”ruuwwireissun”. Wedenpäällä tuntuivat kaikki pysywän, eikä näkynyt kyytikään entisestään huonontuneen. Laiwat owat putsatut ja kaunistetut niin sisällisesti kuin ulkonaisestikin, joten luulisi niissä oikein ilokseen ajelewan. Eilen tarkastettiin muut laiwat. Säännöllinen laiwaliike alkanee warsinaisesti ensiwiikon alussa. Eilen läksi *Seura* ylöspäin Nurmesta kohden.”

Etelän liikenteestä kerrottiin 23:nä näin: “Höyrylaiwa *Osmo* saapui ensi kerran tänä kesänä wiime sunnuntaina päiwällä täydessä lastissa Wiipurista Joensuuhun. Sunnuntaina iltapäivällä saapui sitten Wiipurista höyrylaiwa *Ainamo*. Eilen tuli *Sampo*.” Kummastahan *Osmosta* oli kyse?

Jälleen saatiin uusi laiva Joensuuhun. Se oli kauppias W. Hämäläisen *Kyllikki*, joka kulki Joensuusta Enon Luhtapohjaan. Toinenkin uusi lähiliikenteen laiva aloitti liikenteen. Se oli Cederbergin pieni hinaaja *Reipas*, joka muutettiin talven aikana matkustajalaivaksi. Niinpä kesällä 1905 Joensuussa oli 12 matkustajalaivaa, joiden lähtöajat julkaistiin useampaan kertaan kaupungin lehdissä. Laivat olivat *Osmo*, *Sampo*, *Tapio*, *Nurmes*, *Seura*, *Koli*, *Liekksa*, *Tuulikki*, *Impi*, *Kyllikki*, *Utra II* ja *Reipas*.

Cederbergin *Rauhalle* sattui pari wahinkoa alkukesällä. Aluksi *Rauhan* kaupunkiin hinaama lotja törmäsi uittoarkkuun ja upposi. Pian sen jälkeen toinen *Rauhan* hinaama lotja oli epäonninen, kuten PK kertoi: “Wiime sunnuntaita wasten yöllä, kun toiminimi Gustaf Cederberg & kumpp. omistama hinaajahöyry *Rauha* hinasi Saimaalla lastilotjia, kallistui jälessä olewa *Petra*-niminen lotja tuulen vaikutuksesta niin paljon, että kansilasti huljahti Saimaaseen. Samalla *Petrakin* täytyi wedellä. Miehistöstä ei kukaan wahingoittunut. Muuta wahinkoa ei liene *Petralle* rytäkässä käynyt kuin että masto murtui poikki. *Petra* oli matkalla Joensuusta Wiipuriin ja Ryöwälinniemeen, lastina lautatawaraa.”

Heinäkuussa Cederbergin *Arvo* puolestaan kolaroi lotja *Petterin* kanssa Saimaan kanavassa. Yksi lotjamiehistä vammautui, mutta lehden mukaan “lienee toivoa parantumisesta”.

Heinäkuun 24:nä *Sammon* päällikkö Hägglund antoi Wiipurin raastuvanoikeudessa meriselityksen, jossa selostettiin aluksen kokemaa Kronstadtin vesillä. Siinä hän kertoi, miten *Sampo* kohden oli tullut kovaa vauhtia venäläinen torpedovene. *Sampo* oli yrittänyt väistää, mutta myös torpedovene oli väistänyt samaan suuntaan. Koska lähellä oli muitakin aluksia, seurauksena oli, että torpedovene törmäsi *Sammon* keulaan, onneksi niin viistosti, että seurauksena oli vain kaksi jalkaa pitkä ja kaksi jalkaa leveä repeämä aluksen kylkeen, onneksi vesirajan yläpuolella. Torpedovene oli häipynyt paikalta, mitä menettelyä oli *Sammolla* matkustajana ollut venäläinen kenraali syvästi paheksunut. Tämä jäi tietävästi *Sammon* sen kesän ainoaksi vastoinikäymiseksi lukuun ottamatta sitä tapausta lokakuussa, kun laivan kansimies putosi Ala-Särkijärven sulkuun. Mies saatiin ylös “ennenkuin ennätti musertua kuoliaaksi laiwan ja sulkumuurin wäliin”.

Osmot pääsivät sanomalehtiin useammankin kerran. Heinäkuussa Cederbergin *Osmon* päällikön, A. Silfverbergin hytistä, lukitusta pöytälaatikosta, varastettiin 1 300 markkaa laivan ollessa Saimaan kanavassa matkalla Wiipuriin. Tekoa epäiltiin “Wiipurin” uutisessa “wierasmaalaisen” tekemäksi, koska sellaisia oli laivassa ollut matkustajina. “Kun laiwa oli Juustilassa, niin pyydettiin telefoonilla tärkäläisestä etsiwästä osastosta salapoliisia toimittamaan laiwassa olewien kesken tutkintoa laiwan saapuessa kaupungin rantaan, mutta sieltä wastattiin, että kaikki owat päiwällisellä, joten tutkinto jäi kun jäikin pitämättä.” Samoihin aikoihin “Työmiehessä” kerrottiin, miten väkijuomia tyrkytettiin Saimaan kanavaa kulkevissa laivoissa. “Malliksi” oli otettu *Osmo*, jonka ravintolasta kolme matkalaista oli yrittänyt ostaa kupin kahvia. Se ei onnistunut, vaan ravintoloitsija oli tyrkyttänyt sen sijaan olutta: “Olut on henkeä!” Ei kelvannut, eikä kahviakaan saatu.

Taas Piipposen *Osmo* ajoi elokuun alussa yhteen toisen laivan kanssa Pietarissa. PK kuvasi tapauksen näin: “Wiime sunnuntai-iltana klo 7, kun suomalainen höyrylaiwa *Osmo*, kotoisin

Joensuusta, oli matkalla Kalaschnikowin lastauspaikalta jauholastissa Suomeen, ajoi *Osmo* ja wenäläisen Schitoffin omistama matkustajahöyrylaiwa *Schitoff* wastakkain Newalla sillä seurauksella, että *Osmon* oikeaan kylkeen noin 10 cm. wesirajan yläpuolelle tuli iso aukko. *Schitoffin* keula wääntyi winoon, joten laiwan tuli laskea matkustajat perän kautta lähellä olewaan laituriin ja lähteä korjauspajaan. *Osmo* ei woinut myöskään jatkaa matkaansa, waan aikoi ensin korjata wammansa ja senwuoksi alettiin purkaa keulapuolelta lastia jota pantiin sekä maalle että laiwan perään. Nyt kun laiwan peräpuoli tästä lastin muutosta painui sywemmälle, tunkeutui wesi konehuoneen awonaisista wenttiileitä sisään, jota eiwät konemiehet huomanneet. Siitä oli seurauksena, että lastista, jota oli 3,500 säkkiä jauhoja, osa on muutettawa uusiin säkkeihin. Tiedot laiwan uppoamisesta owat perättömät.” Viimeksi mainittu viittasi Viipurin lehtien uutisointiin. “Wiipuri”, joka oli yksi *Osmon* perättömän uppoamistiedon levittäjistä, kehtasi vielä viikkoa myöhemmin kertoa aluksen tulleen nostetuksi Nevan pohjasta ja lähteneen Joensuuhun sekä että “laiwassa oli sama jauholasti, joka upotessakin oli sisässä”.

PK kertoi 9. marraskuuta laivaliikenteen loppumisesta. “Joensuusta etelään päin kulkewista höyrylaiwoista kaup. M.G. Piipposen rahtilaiwa *Osmo* läksi täältä eilen Wiipuriin, jonne se jää talwiteloille, kaup. Gustaf Cederberg & C: on matkustaja- ja rahtilaiwa *Osmo*, joka on muutamia päiwiä seisonut Saimaan kanawassa, saapunee wielä tänne. *Impi* pysähtyi tk. 6 p:nä talweksi tänne Joensuuhun ja *Tuulikki* on wielä liikkeissä.” *Koli* oli mennyt Viipuriin, *Nurmes* jäänyt Nurmekseen talveksi sekä *Liekka* ja *Seura* talvehtivat Joensuussa.

Marraskuun lopussa oli wesi Suomenveden pohjassa niin vähissä, että *Osmo* ja *Ainamo* eiwät pystyneet jatkamaan matkaansa Lavolan sululta Viipuriin. Viipurilainen höyryvene *Tähti* kuljetti matkustajat kaupunkiin. “Wiipuri” kuvaili tilannetta 9. joulukuuta: “Siinä sitä sitten pappailiivat *Osmon* ja *Ainamon* päälliköt silmät pyöreinä. Wahwa aikomus oli mennä Wiipuriin talwehtimaan mutta nyt näytti se mahdottomalta. Laiwoilla lienee ollut jo meininki palata Juustilaan talwehtimaan, kun äkkiä meren neito alkoi pursua wettä takaisin, joten yllämainitut laiwatkin woiwat mennä määräpaikkaansa Wiipuriin.”

Kevät 1906 meinasi olla kohtalokas *Kolille*, joka talvehti Viipurissa sikäläisen höyrylaivayhtiön telakalle ylösvedettynä. Kun nostoradalla ollutta *Otavaa* oltiin laskemassa alas veteen huhtikuun lopulla, telakkawaunu pääsi irti ja syöksyi kovalla vauhdilla veteen. Matkalla se suisti sivuradalle vedetyn *Kolin* tukipönkät peräpönkkiä lukuun ottamata, joiden varaan laiva jäi pystyyn kuin ihmeen kaupalla ja säilyi vahingoitta. Vedessä ollut höyryvene *Wilka* kärsi melkoisia vaurioita *Otavan* törmättyä siihen. *Koli* pääsi lähtemään Joensuuhun viikkoa myöhemmin.

Myös *Osmo*, *Ilmari* ja *Sampo* saapuivat etelästä toukokuun toisella viikolla. *Ilmari* oli uusi laiva Joensuun laivastossa, tosin hyvinkin tuttu. Se oli vanha *Joensuu*, josta vuonna 1888 oli tullut *Ilmari* Kuopioon. Alus ajoi yhteen *Salaman* kanssa syyskuussa 1898, mistä kerrottiin edellä. Savonlinnan laivayhtiölle ostettu laiva oli kulkenut *Salaman* entisellä reitillä, kunnes yhtiö laittoi aluksen talvella 1906 huutokauppaan. Parviaisen kauppahuone osti *Ilmarin* 20 130 markalla takaisin Joensuuhun ja laittoi kulkemaan Viipurin reitille päällikkönään A. Aatala.

Laivojen anniskelu-oikeudet ja alkoholi olivat – tänäkin vuonna – vahvasti esillä. *Kolilta*, *Seuralta* sekä *Immeltä* anniskelu-oikeudet kiellettiin kokonaan, koska “rawintolanpitäjät näissä laiwoissa owat wäärinkäyttäneet heille myönnettyjä anniskelu-oikeuksia, wieläpä wiime vuonna harjoittaneet anniskelua, waikkei lupaa siihen ollenkaan ole annettu ja kun harwalukuisen maalaispoliisin on mahdotonta wäärinkäytöksiä estää eikä mallasjuomain saanti tämmöisillä lyhemmillä matkoilla ole tarpeen waatima”. Sitä vastoin *Sammon* ja *Osmon* ravintoloitsijat saivat anniskelu-oikeudet, tosin nekin rajoitetusti. “Matkustajille sai ateriain aikana lämpimän ruuan kanssa anniskella miedompia enintään 22 prosenttia alkoholia sisältäwiä wiinejä ja mallasjuomia laiwan kulkiessa wäylällä Joensuu-Wiipuri.”

Ohjeet eiwät heti pureet, ainakin mikäli on uskominen “Raittiutta harrastawaa”, joka kirjoitti K:ssa 22. toukokuuta väittäen salakapakoitsemisen jatkuvan Joensuun ja Nurmeksen välillä kulkevilla laivoissa. “Waikkei laivojen rawintoloitsijattarilla ole oikeutta anniskella edes mallasjuomia, myywät he julkisesti ei ainoastaan niitä juomia waan myös konjakkia ja wiinaakin. Heti laiwaliikkeen awattua on juoppous Nurmeksessa lisääntynyt huomattawassa määrässä.” Ei varmastikaan ollut kirjoituksen ansiota, mutta viikko myöhemmin kuvernööri lähetti vielä uuden kiertokirjeen, jonka sanoma oli selkeä: päihtyneitä ei saa ottaa laivojen kyytiin. “Matkustavan

yleisön enemmäksi suojelemiseksi pakoitettua keskusliikettä vastaan päihtyneiden henkilöiden kanssa, kiellän minä Herroja Höyryvenheenpäälliköitä sadan (100) markan sakon uhalla höyryvenheisiinsä vastaanottamasta tahi edelleen kuljettamasta juopuneita henkilöitä.”

Ilmeisesti sakkouhkakaan ei tehonnut. Ainakin raittiuslehti ”Balderissa” kuvattiin toukokuussa 1908 kokemuksia matkustuksesta Pielisen laivassa: ”På ångbåtarna vilka trafikera linjen Joensuu-Nurmes, är all utskänkning av rusdrycker förbjuden, men åtminstone på den båt jag begagnade mig av serverades vad som hälst i rusdrycksväg, men av läskdrycker fanns endast – sodavatten, ett vanligt medel mot fylla och kopparslagare och till att skölja ned cognac och punsch m.m. Mjölkk fanns icke ombord, men väl svagdricka, d.v.s. öl under falsk etikett, vilket undertecknad, f.d. ölpimplare, konstaterade vid ett försök att smaka på ”svagdrickat”. Bland de kortspelande och cognagsdrickande herremännen nere i salongen utpekades en som – länsman i ett distrikt invid båtens trafikled och således skyldig att ”hålla tummen på ögat” på restauratrisen. Men det är nog tyvärr så, att polisen och dess chefskap i Karelen till betydande del är hemfallen åt dryckenskap och själva göra sig skyldiga till uppmuntran av spritsmugglingen och lönnkrögeriet.”

Sen sijaan kun Joensuun kauppa-apulaisyhdistys teki *Tapiolla* juhannusmatkan Punkaharjulle, ”Meikälän Matin” pitkässä matkakertomuksessa puhuttiin vain kahvin juonnista. Laiva oli täynnä, ja niinpä yöpymisessä oli omat järjestelynsä: ”Pian oliwat salongit, hytit ja penkit aiwan täynnänsä nukkujia. Ken sai mukawan paikan, ken epä-mukawan ja ken kannelle keikahti, ottaen warppi-nipun päänalaiseksi ja huopapeitteen muun ruumiin suojaksi.” Vaikka raittiutta kaiketi harjoitettiin, ”tulomatka oli jo vähän niinkuin wäsyneempi”.

Viina-asia oli esillä myöhemminkin. Keväällä 1912 merenkuluntarkastaja Th. Hjelt antoi Mikkelin läänin kuvernöörille lausunnon, jossa hän tuki täysien anniskelu-oikeuksien myöntämistä isoille pitkänmatkan matkustajalaivoille, etenkin jos niissä kulki ulkolaisia matkailijoita. Aluksen päällikön tuli kuitenkin olla tutkinnon suorittanut, eikä alkoholia saanut tarjoilla laivaväelle eikä juopuneille. Havereilta ei välttytty. Kaksi Joensuuhun tavaraa tuomassa ollutta höyrylotjaa ajoi karille heinäkuussa. Pekka Kansasen suolalastissa ollut *Aura* Vuokalasta sai Saimaan kanavassa pohjakosketuksen ja vuodon, mutta selvisi autettuna perille. ”Eilen iltapäivällä se hinaajahöyry *Sirkan* raahaamana kaikessa kurjuudessaan lasi kaupunkimme laituriin. Missä kunnossa lasti on, sen arvaa sanomattakin”, K kirjoitti 28:nä. Pari päivää myöhemmin savonlinnalaisen And. Auvisen *Tiera* ajoi karille Pesolansalmessa ja sai keulaansa isohkon vuodon. ”Aluksessa oli lastina 3242 säkkiä ruisjauhoja kaup. M.G. Piipposelle tänne Joensuuhun. Kuiwina saatiin niistä wiidettäsataa säkkiä pelastetuksi. Eilen aamulla saapui laiwan ääreen hinaajahöyry *Sawo* Sawonlinnasta. Se toi tullessaan sukelattajan ja pumppusi sitten konehuoneen tyhjäksi, niin että nyt voidaan haaksirikkoutuneen omalla koneella pumppua käyttää. Syyksi karilleajo on mainitaan, että eräs poiju salmessa oli ollut poissa.”

Saman luokan vahinko koettiin lokakuussa, kun *Sampo* ajoi pimeässä karille Partalansaaren eteläpäässä Puumalassa. ”Keski-Savo” kirjoitti tapauksesta kapteeni Hägglundin kertomana mm. näin: ”*Sampo* ajoi täydellä höyryllä n.s. ”Soukkion kongissa” karille. Sakeassa pimeydessä oli laiwa jonkunwerran poikennut wiitotulta wäylältä ja weden näin tawattoman matalalla ollessa siinä heti syöksynyt karille. Ensimmäinen tärähdys oli ankara, toinen ja kolmas liewempiä ja sitten liukui laiwa karin yli. Heti ryhdyttiin waurioita tutkimaan, waan ei muuta selwää saatu kuin että laiwa wuotaa. Täydellä höyryllä laskettiin sitten eteenpäin 10 minuuttia, jolloin saawuttiin Petrasaaren luo, jossa tawallista lähemmä rantaa laskettiin. Siinä kone seisautettiin ja laiwa tarkoin tutkittiin. Kun wesi laiwan ruomissa yhä lisääntyi, laskettiin laiwa rantaan ja suurin osa matkustajista meni saareen.” Rannassa laiva kaatui kyljelleen ja upposi Puumalasta hälytetty Gutzeitin *Luppi*-hinaaja toi seuraavana aamuna kaksi lotjaa ja parikymmentä miestä avuksi sekä vei matkustajat Puumalaan. Osa lastista saatiin kuivana pelastetuksi lotjiin. Savonlinnan ja Varkauden konepajoilta tulleet pelastusmiehet pumppasivat veden *Sammosta*, ja alus pystyi omin konein ajamaan Savonlinnaan korjattavaksi. Lappeenrannan lehti arveli, että koska laivassa oli valonheittäjä, ”pimeys ei liene ollut syynä onnettomuuteen”. Marraskuun alussa matkasi korjattu alus Viipuriin talveksi.

Syyskuussa oli *Suomi* ajanut sumussa karille Saimaan kanavassa Lavolan ja Juustilan välillä. Haverista säilyttiin lähes säikähdyksellä, kuten PK kertoi: ”Kun hinaajahöyry *Kuusitoista* weti lastilotjia Juustilasta Lawolaan, pani *Suomi* köytensä lotjiin ja samalla käytti omaa konettaan takaisin, onnistui karilta lähtö, jossa ei liene mitään mainittawaa wammaa *Suomelle* käynyt.”

Myös lotjille sattui vähempiä vastoinikäymisiä. Cederbergin lotja *Toivo* upposi Saimaan kanavassa kesäkuussa, mutta kauppahuoneen *Tapola*-hinaaja kävi pelastamassa aluksen. Saman yhtiön lautalastissa ollut *Aarla*-lotja puolestaan kaatui tai oikeammin kallistui Kyrönsalmessa Savonlinnassa. Kansilasti meni järveen, mutta lotjamiehistö säilyi vahingoitta. Kolmas haveri sattui lokakuussa, kun Cederbergin *Woiman* ja Wahlin *Don Juanin* hinaamat lotjat törmäsivät Parkonpäässä Puumalassa. Haverissa murtui Wahlin lotjan keula, mutta onneksi vesirajan yläpuolelta.

Woima oli vahva, 250 ihv:n koneella varustettu hinaaja ja rakennettu samana vuonna Varkaudessa. Laivan ensimmäinen kausi oli hieman epäonnekas. Elokuun lopulla se ajoi karille ja Cederberg lähetti sähkeen Savonlinnan Konepajalle: “Jos voitte heti nostaa ylös *Woiman* perän kalaplootun korjausta varten soittakaa Oraviin Pulkkiselle että kääkee *Woiman* tulla sinne *Arvon* kanssa.” Taas lokakuun lopulla *Woima* ajoi karille Pyhäsaaren luona, mistä lehdessä kerrottiin: “Suurempia wauroita ei alus kärsinyt, mutta kone seisattui heti eikä ole siitä käymään ruvennut. Luullaan että propellin alla olewa suojeluslewy tai propellin siipi on wääntynyt niin ettei propelli pääse pyörimään. Alus on hinattu tänne Joensuuhun.” Lokakuussa *Woima* kävi uudestaan kivellä, tällä kertaa Pyhäselällä. Vaikka potkuriakseli vioittui, laiva pystyi ajamaan Varkauteen.

Myös muutamia muita laivojen sattumuksia mainittiin sanomalehdissä. Heinäkuun lopulla K kertoi: “Kun höyrylaiwa *Osmo* viime matkallaan perjantaita wasten yöllä läksi Joensuusta, täytyi sen pysähtyä Pesolan salmessa siitä syystä, että salmen sulkiwat sen kapeimmalta kohdalta W. Gutzeit & C:lle kuuluwat tukkiniput. Oliko joku ilkeyksissään päästänyt irti niput weden wietäwäksi wai muutenko ne huolimattomuudesta oliwat siihen jääneet, siitä ei saatu tietoa, kun minkäänlaista wahtia ei ollut näkywissä. Tunkien nippuja warowasti syrjemmälle wäylältä pääsi laiwa kolme neljännestuntia ponnisteltuaam läpi tästä esteestä.” PK puolestaan uutisoi kaksi viikkoa myöhemmin: “Matkustajain lukua lisäsi sekin pikkunen piltti, jonka *Impi*-laiwalla sen eilisaamusella matkallaan Ruokolahdelta tänne, synnytti erään talollisen waimo Ruokolahdelta. Waimo oli matkalla tänne laitokselle, waan ajanlasku petti ja oli puuhat pantawa käyntiin jo laiwalla.” Syksyllä wesi oli jälleen alhaalla Pielisjoessa, ja laivat joutuivat kulkemaan wajaalastissa. Se ei kannattanut ja kun wesi wäheni edelleen, *Koli* lopetti liikennöinnin jo syyskuun lopulla ja muut Pielisen laivat seurasivat melko pian perässä. Pienemmät paikallisliikenteen laivat jatkoivat jonkin verran pitempään. Etelän liikenne loppui marraskuun alussa.

“Pohjois-Karjala” lopetti ilmestymisensä ja sen tilalle tuli “Karjalan Sanomat” (KS). Lehti kirjoitti 14. toukokuuta 1907, että “täällä talwehtineet laivat owat useimmat jo matkawalmiita. Wiikon sisällä arwelewat asiantunttijat laiwaliikkeen jo woiwan alkaa.” K lisäsi siihen samana päivänä: “Tawallansa on laiwaliike kaupungissamme jo alkanut, sillä t.k. 12 p:nä hinaajahöyry *Rapid* risteili joella ja joku pienempi alus tuli Karsikon sahalta kanawan yläpuolella olewaan laituriiin.” Uutinen todistaa osaltaan, että pienempiäkin höyryveneitä kulki Joensuun vesillä. Päivää myöhemmin lähti Cederbergin “weturilaiwa” *Woima* Savonlinnasta Joensuuhun, jonne onnistuikin aikanaan saapumaan; etenkin Pyhäselällä oli ollut wahvoja jäitä.

Vei kuitenkin useampia päiwä ennen kuin liikenne pääsi käyntiin. KS uutisoi 23:na: “Laiwaliike Joensuuhun on alkanut sitten kuin etelästäpäin m.m. höyryl. *Sampo*, *Ilmari* ja *Arwo* saapuiwat eilisiltana lastissa Wiipurista, *Tuulikki* ja *Kyllikki* Warkaudesta sekä eräs tukkilaiwa. Wäylän awasiwat hinaajahöyryt *Woima* etelästäpäin ja *Rauha* kaupungin puolelta. Kowa oli työ ollut Pyhäselällä, sillä *Rauha* oli lähes wuorokauden työssä. *Woimalla* oli jälessään 11 lotjaa, mutta ne täytyi jäiden takia wielä jättää Pesolan salmeen. *Sampo* on jo lähtenyt takaisin eteläänpäin ja *Ilmari* lähtee lauwantaina.”

Lehti kertoi laivaliikkeen alkaneen wilkkaana: “Warsinkin wilja-ainesta on runsaasti tuotu ja onkin pitkän kelirikon ja myöhäisen kewään takia niiden kysyntä Pohjois-Karjalassa ollut jo sangen kireä.” Matkustajaliikenne jatkui edelliswuoden tapaan lukuun ottamatta kahta muutosta, jotka koskivat Joensuun paikallisliikennettä. Parviaisen omistukseen siirtynyt *Seura*, joka oli kulkenut Nurmekseen, siirtyi *Immen* vanhalle Liperin reitille. *Impihän* oli myyty edellissyksynä Taipalsaarelle. Aluksen ajomiehenä eli luotsina toimi Antti Sopanen, joka sitä ennen oli ollut wuodet 1892-1906 vastaawassa tehtävässä *Immessä*. Lisäksi saatiin samalle reitille uusi, aiempia isompi matkustajahöyry, *Liperi*. “Keski-Savo” kuvaili laivaa näin: “Uusi laiwa näille wesille on jälleen ilmestynyt ja onkin kerrassaan siisti ja ajanmukainen, uudenaikaissuosinen ja komea. Laiwa on

rakennettu Warkauden konepajassa ja saanut nimekseen *Liperi*. Sen omistaa Liperin höyryweneosuuskunta. Hinta on ollut kokonaista 64,000 mk. Kone siinä on 25 hewoswoimainen ja on laiwassa tilaa 200:lle hengelle. Uusi tulokas, joka on sisustukseltaankin uudenaikainen ja mukawa, tulee wälittämän matkustaja- ja tawaraliikettä Sawonlinnan – Joensuun y.m. paikkain wälillä.”

Myös toinen uusi laiva tuli Karjalan vesille. Se oli *Telkkä* (1902), jonka *Kyllikin* omistaja, kauppias W. Hämäläinen oli ostanut edellissyksynä Rantasalmen-Kangaslammin laivayhtiöltä. Tänä kesänä ei *Telkkä* ollut vuoroliikenteessä, mutta alkoi seuraavana kesänä 1908 kulkea Joensuusta Pielisjärvelle, tosin vain elokuulle saakka, jolloin laiva myytiin Lieksaan.

Vanhoistakin laivoista oli uutisia. Heinäkuun alussa muuan matkustaja kuoli *Ilmarissa* Vuokalan ja Joensuun wälillä. K epäili, että “lienee wiina ollut suurena waikuttimena kuolemaan, sillä isonlainen pullo tätä myrkkyä löydettiin miehen hallusta”. Samaan aikaan löydettiin Pesolansalmen läheltä tyttölapsen ruumis “hienompiin liinoihin käärittynä”. Poliisi epäili, että lapsi oli heitetty ohikulkeneesta laivasta ja suoritti kuulustelut *Seurassa* ja *Liperissä*, kuitenkin ilman tulosta. Laivoille sattui onnettomuuksia edellisvuotta enemmän. K kertoi kesäkuun puolessawälissä, että ”potkuri putosi hinaajalaiwa *Hurtista* wiime torstai-iltana. Miten lie akseli katkennut ja pohjaan meni potkuri, jonka sukeltaja sitten toimitti ylös. Wielä samana iltana läksi toinen hinaaja wetämään *Hurttia* telakkaan korjattawaksi”. Ilmeisesti tarkoitettiin *Hurtigia*, joka on jo aiemmin tullut mainituksi. Rannikolta oleva 18-metrinen hinaaja oli kaiketi G.E. Johnsonin omistuksessa. Samoihin aikoihin *Arvo* ajoi matalikolle Nevan suulla, mutta laivan miehistö sai vuodon tukitukseksi ja alus pääsi Viipuriin korjattavaksi.

Heinäkuun alussa Cederbergin *Osmo* ajoi karille Rättijärvellä Saimaan kanavassa, eikä päässyt omin voimin irti. Onneksi saman “firman” *Sampo* oli samoilla seuduilla ja auttoi veljensä irti. Muutama viikko myöhemmin, kun *Osmo* oli Joensuun satamassa, putosi yksi laivamiehistä jokeen, mutta hänet saatiin pelastetuksi. Taas syyskuun lopulla *Osmolle* sattui konerikko matkalla Savonlinnaan, mistä K kertoi 1. lokakuuta: “Heinsalmella sattui eräs soutuwene jäämään aiwan keulan eteen ja ettei sille mitään onnettomuutta tapahtuisi, otti laiwa yht’äkkiä takaisin, jolloin ilmapumpun wipulaakeri matalan puolen pylwäässä repesi irti, joten konetta saatiin käyttää kuiwalla höyryllä. Pienen höyrypurren awustamana pääsi *Osmo* kuitenkin Enonkoskelle ja siitä omin voiminsa Sawonlinnaan, josta heti lähti Warkauteen korjattawaksi.” Lehti tiesi myös *Tuulikin* kärsineen konerikon ja senkin menneen Varkauteen. Olipa samassa lehdessä haaksirikko-uutinenkin. Se koski sulkavalaista höyrylotja *Aaltoja*, joka oli ollut tuomassa Pietarista jauholastia Joensuuhun. Alus oli myrskyssä ajanut karille Koiviston lähellä, ja koko lasti, 2 800 säkkiä, oli pilaantunut; osa oli heitetty mereen.

Gutzeitin varppaaja *Kotka* ajoi karille Pyhäselän eteläpäässä heinäkuun viimeisenä päivänä, mistä KS kertoi näin: “Eilen klo 4 tienoilla ajoi osakeyhtiö W. Gutzeit ja Kumpp:in omistama hinaajahöyry *Kotka* Kalliokarille lähellä Pyhäsaarta. Kari on siksi kaukana laiwareitistä, ettei sitä ole reimalla merkitty. Hinaajahöyryn miehistön otti saman yhtiön omistama onnettomuuspaikalle sattunut hinaajahöyry *Wanta*. Karille ajaneen laiwan keulapuoli on kiinni karilla, perä taas jonkun werran wajonneena weteen.” *Kotkan* pelastaminen osoittautui työlääksi, vaikka kaksi laivaa oli työssä, Gutzeitin *Ruttois*, *Kotkan* sisarlaiva, sekä Halla-yhtiön hinaaja *Halla VI*. *Kotka* oli näet saanut ison repeämän pohjaansa kattilan alle. Vasta 8. elokuuta lehdet saattoivat kertoa aluksen tulleen irrotetuksi ja viedyksi Varkauteen korjattavaksi.

Parisen viikkoa myöhemmin ajoi uusi *Liperi* karille, mistä KS kertoi 21:nä: “Matalikolle ajoi toissapäiwänä höyrylaiwa *Liperi* Wuokalan lähellä matkatessaan Joensuusta etelään. Eilen käwi Gutzeitin weturi *Ruttois* päästämässä kiintyneen laiwan matalikolta. Mitään wuotoa ei laiwalle tullut, pohja kun matalikolla oli pehmeä.”

Elokuussa *Imatra II* ja *Sampo* törmäsivät yhteen Puumalansalmessa, heti lähdettyään laiturista. *Sammolta* meni muutama salongin ikkuna rikki, mutta *Imatra II* särki keulaansa sen verran, että joutui käymään Lappeenrannan Konepajalla. Lehtitietojen mukaan ”kiireessä annetut wäärät signaalit ja wallitsewa tilanahtaus wirrassa” olivat syynä onnettomuuteen.

Kauden kaiketi viimeinen haveri tapahtui 30. lokakuuta, kun höyrylotja *Voipa* ajoi karille sumussa Pyhäselällä, Tuiskavan luodon lähellä. Tyhjänä kulkenut alus pääsi irti omin voimin.

K kirjoitti 26. toukokuuta 1908: “Laiwaliike Joensuusta etelään päin alkoi viime sunnuntaina t.k. 24 pnä. Lauantai-aamuna saapui tosin W. Gutzeit & C:n hinaajahöyry *Kristian Kontturi*, joka rantoja kiertäen ensimmäisenä etsi kulkuwäylänsä, mutta wasta sunnuntaina tuuli mursi jäät Pyhäselältä ja iltapäivällä höyrylaiwat *Ilmari*, *Arwo* y.m. pääsiwät kaupungin satamaan. Eilen seisoikin yhteen aikaan 14 alusta laiturissa ja lastien purkamisessa pidettiin aika touhua. Niin että meidän kesäsesonkimme on katsottawa alkaneeksi.” KS puolestaan kuvaili liikenteen alun hieman toisin: “Lauwantaina saapui tänne nimittäin höyryweturi *Tarmo*, jolla oli ollut aika tiukat jäät särettävänään. Sunnuntaina saapui sitten pari paikkakuntalaista rahtilaiwaa ja sokerilaiwa *Electa* etelästä päin. Paikallisliikekin etelään päin alkoi eilen.” *Koli* oli lähdössä seuraavana päivänä pohjoiseen. (Kolme päivää aikaisemmin oli kerrottu automobiilin kulkeneen ensimmäisen kerran Joensuun seuduilla. “Tämän konewaunun, “hyrysystyn”, omistaa W. Gutzeit & C:n metsäherra Nilsen.”) Kenen alus hinaaja *Tarmo* oli, ei ole tiedossa.

Tänäkin kesänä saatiin uusi laiva liikenteeseen. Se oli savonlinnalaisen Kerttu-yhtiön *Punkaharju* (1906), joka alkoi heinäkuussa merikapteeni Teodor Jaakkolan johdolla kulkemaan reitillä Savonlinna-Joensuu. Samalla reitillä kulki myös *Liperi* sekä pitkän matkan laivat *Ilmari*, *Osmo* ja *Sampo*. Kilpailua siis oli, niin kuin oli pitkällä reitillä myös Kuopion laivojen kanssa. “Keski-Savo” kertoi heinäkuussa: “Tiedetään jo ennestään, että höyrylaiwat *Otawa* ja *Sampo* owat huimasti kilpailleet tänä kesänä linjalla Sawonlinna-Wiipuri, alentaen matkustajamaksut aiwan mitättömän pieniksi. Niinpä on *Sampo* myöntänyt 70 pros. alennuksen, niin että matka Sawonlinnasta Wiipuriin on tehnyt 1:ssä luokassa 2:50. Nyt kuuluu *Sampolla* pääsewän S:sta Wiipuriin 25 pennillä 3:ssa luokassa. *Otawassa* on samansuuntaiset hinnat. Matka on pitkä Saimaan kanawan kautta. Mutta hinta on jo “sangen kohtuullinen”! Kohta kai saa matkustaja mainituissa laiwoissa täyden ylläpidon makkaroineen, ehkäpä olutwiinoineenkin, kunhan wain matkustaa. – Ja siitä menosta kai matkailewa yleisö pitää.”

Sampo pääsi muutenkin lehtien palstoille. Elokuun 24:nä ”Keski-Savo” kertoi, että ”jälleen pieni yhteentörmäys”. *Sampo* oli ollut yöllä tulossa Puumalasta Savonlinnaan, kun sankka sumu oli äkillisesti noussut ja alus oli törmännyt ankkurissa olleen Kaukaan Tehtaiden lotjan perään, jolloin lotjan peräsin rikkoutui. Lotja oli yksi seitsemästä Kaukaan hinaajan perässä olleesta lotjaletkasta, joka oli sumun takia pysäytetty ankkuriin. Lehden mukaan oli onni onnettomuudessa se, että ”joll’ei lotjan kanssa yhteen satuttu, olisi laiwalla rannalle jouduttu”.

Syyskuun puolivälissä *Sampo* ajoi Honkalahden sahan pienen hinaajan *Primuksen* upoksiin lähellä Lauritsalaa. Muuan *Sammon* matkustajista kuvaili tapahtumaa ”Wiipurissa” näin: ”Kun *Sampo* sunnuntai-iltana lähti Lappeenrannasta ja lähestyi Lamposaaren sahaa, saawutti se awonaisen höyrypurreen *Primuksen* nimeltään. Tämä yritti nähtävästi kapeasta wedestä huolimatta ajaa kilpaa ja lähestyi *Sampoa* niin, että tähän lensi paljon kipunoita *Primuksen* sawutorwesta. Lopuksi tuli laiwojen wäli niin pieneksi, että yhteentörmäys oli wälttämätön. *Primus Sammon* laineiden vaikutuksesta käwi ihan *Sammon* laitaan kiinni, jolloin sen keula joutui *Sammon* laitakaaren alle. *Primus* kallistui ja täyttyi paikalla, kanneton kun oli, ja upposi. *Sampoa* ei woitu yhteentörmäyksen sattuessa kääntää, kapea wesi ja kiwet toisella puolella kun oliwat esteenä. Heti heitettiin *Sammosta* weteen joutuneille *Primuksen* miehille pelastusrenkaita ja lähellä olewasta hinaaja-aluksesta soudettiin wene, johon hätään joutuneet nostetiin. Kun tämä oli tapahtunut, jatkoi *Sampo* matkaansa.” *Primuksessa* oli ollut kolme henkeä, sahan isännöitsijä sekä höyryveneen kippari ja masinisti.

ISS:n kuvaus oli jonkin verran toisenlainen. Lehden mukaan ”antamatta mitään waroitusmerkkiä edellä kulkewalle *Primukselle*, ajoi *Sampo* täydellä wauhdilla niin lähitse *Primusta* että tämän wetäsi suuren laiwan synnyttämät laineet *Sammon* kylkeen kiini sillä seurauksella että *Primus* tullen ensin wesilastiin upposi muutaman minuutin kuluessa.” Lähistöllä ollut lotjaa hinannut *Lempi* oli tajunnut tilanteen, katkaissut hinausköytensä ja rientänyt pelastamaan *Primuksen* laivaväen. Laivan mukana uponnut kippari saatiin pelastetuksi viime hetkessä.

Primuksen päällikkö Eljas Okko kuvaili protestissaan tapahtuman näin: *Sampo* oli ”ohjannut kulkunsa niin lähelle Elias Okon kuljettaman höyrypurreen oikealta puolelta että *Primus* oli joutunut *Sammon* aiheuttaman laineen painamana *Sammon* keulaan kiinni sillä seurauksella että *Primus* oli kallistunut vasemmalle puolelleen ja uponnut heti, jolloin laivassa olleet sanotun osakeyhtiön isännöitsijä Insinööri Löfgren sekä höyrypurreen koneenkäyttäjä Antti Kangasmäki olivat joutuneet weteen sekä Eljas Okko tarttuneena jollakin tavalla höyrypurteen kiinni oli vajonnut jonkun matkaa

sen mukana, vaan kuitenkin päästyään irti joutunut veden pinnalle”. Pelastaja ei ollut Okon mukaan *Lempi* vaan kaljaasi *Rauha*. Myöskään *Sampo* ei ollut antanut mitään merkkiä, miltä puolen se aikoi sivuuttaa *Primuksen*.

Joensuun raastuvanoikeus katsoi, ettei *Sampo*a voitu osoittaa syylliseksi ja hylkäsi Joutsenon sahayhtiön vaatimukset korvata *Primuksen* nosto- ja korjauskulut 2 490 markkaa sekä oikeudenkäyntikulut 350 markkaa. Viipurin hovioikeus oli toista mieltä: sen mielestä molempien alusten päälliköt olivat syyllisiä haveriin, mutta *Sampo* saavuttavana laivana enemmän. Siksi *Sammon* isännistön tuli osallistua *Primuksen* haverikustannuksiin 1 500 markalla. Senaatti piti tämän päätöksen voimassa.

Kaksi viikkoa myöhemmin, syyskuun viimeisenä ajoi *Sampo* karille Etelä-Saimaalla. ”Työ” uutisoi onnettomuuden näin: ”Keskiwiikkoiltana klo 8 aikaan joutui matkustajahöyrylaiwa *Sampo* kowassa tuulessa pois kulkusuunnastaan ja ajoi muutaman kilometrin päässä Kutweleen kanawalta Lappeenrantaan päin weden pinnan yläpuolella olewalle karikolle. Laiwa kallistui pahasti ja oli kaatua, mutta wastassa olewa kiwi esti. Laiwa sai keulapuoleensa suurehkon aukon, josta wesi tulwi sisään. Laiwan ruumassa on wettä noin puoli metriä. Laiwan matkustajat saivat wietää yönsä laiwassa. Wasta aamulla woiwat he sen jättää, kun höyryl. *Imatra II* tuli heitä noutamaan wieden heidät Lappeenrantaan. Sawonlinnan konepajasta on lähetetty miehiä laiwaa tiivistämään ja tyhjentämään.” Laivassa oli satakunta matkustajaa.

Alus saatiin irti seuraavana päivänä ja se hinattiin Savonlinnaan korjattavaksi. Puolentoista viikon kuluttua *Sampo* pääsi jatkamaan kulkuvuorojaan, jotka eivät kuitenkaan ulottuneet enää Pietariin, koska alus oli jo aiemmin syksyllä lopettanut Pietarin matkat koleravaaran takia. Muutamat muutkin laivat olivat tehneet samalla tapaa ja lisäksi lehdissä oli uutisia, miten rahtihöyryjen miehistöt olivat kieltäytyneet lähtemästä Pietariin. Niihin kuului mm. Puumalan *Wetehinen*.

Cederbergin *Rauha* puolestaan ajoi karille Puumalan Parkonpäässä syyskuun lopussa. Alus ei saanut vuotoa ja se pääsi pois karilta omin voimin.

Muutakin sattui kesän mittaan. Heinäkuussa eräs kalastaja pääsi uimaan laskeutuessaan *Ilmarista* veneeseen Pesolansalmessa. ”Ottaessaan matolaatikkoaan weneeseen, eteni wene laiwan kyljestä ja mies joutui suinpäin weteen. Onneksi sai hän laiwanuorista kiini, niin että pääsi pulasta kärsimättä muuta wahinkoa kuin että joutui matkustawaisten naurun alaiseksi”.

Pielisjoen ohella wesi aleni syksyllä Saimaassakin. Niinpä *Sampo* jäi talviteloilleen Viipuriin jo lokakuun viimeisellä viikolla: syyksi sanottiin veden vähyys Savonlinnan satamassa ja Oravissa. K kertoi 10. marraskuuta, että hinaaja *Halla IX* oli jäänyt kiinni jäihin Pekkalan sahan kohdalla Pielisjoessa. ”Samoin kuuluu höyrylaiwa *Seura* olewan kiinni Utrassa.” *Seura* oli vaihtanut sinä vuonna omistajaa. Parviainen oli myynyt laivan kauppias Olli Pitkolle, joka teki siitä hinaajan.

Kevät oli vuonna **1909** hieman myöhässä. KS kertoi laivaliikkeen alkamisesta 3.6. näin: ”Laiwaliike Joensuussa alkoi etelään wiime sunnuntaina, jolloin noin klo 3 seudussa ip. saapui tänne wetolaiwat *Christian Kontturi* ja *Aleksander*, jotka Sawonlinnasta saakka puhkaisiwat melkein ainaista jäätä, paikoin 40 à 50 cm. paksuakin. *Christian Kontturi*a kutsutaankin Saimaan Murtajaksi. Toissa iltana saapuiwat sitten matkustajalaiwa *Sampo* ja rahtialus *Arwo*. Lauantai-iltana yritteli wetolaiwa *Woima* täältä puhkaista Pyhäselän jäätä, mutta turhaan. Eilen saapuiwat Warkaudesta siellä talwehtineet *Tuulikki* ja *Liperi*. Sunnuntai-iltana läksiwät täältä ensimmäiselle matkalleen matkustajalaiwat *Osmo* ja *Ilmari Woiman* awustamina, liikkuwia jäälauttoja kun wielä oli reitillä. Pohjoiseen päin Enoon saakka on *Kyllikki* ja eräs toinen pieni laiwa pitäneet liikettä jo wiikon päiwät. Tänään lähtenee sinne *Tapio* ensimmäiselle matkalleen.”

Liikenne jatkui edelliskesän tapaan. Saimaan wesi oli matalalla, ja osin sen seurauksena sattui Joensuun laivoille ainakin kaksi vakavampaa haveria. Kesäkuussa *Rauha* ajoi karille Tappuvirrassa, kaatui kyljelleen ja meni vesilastiin. Varkauden konepaja hoiti pelastustyöt, jotka maksoiwat 5 000 markkaa ja jotka kestiwät yli kaksi wiikkoa, sekä korjasi aluksen kulkukuntoon. Aluksen päällikön meriselityksessä todettiin syyksi ”Aurinkonpaiste. Kuin ei huohmannu reimaa – reima oli paikallaan.” Luotsipäällikön raportissa todettiin olosuhteista: ”Wieno länsituuli. Kirkas aurinkonpaiste. Wieno virrankäynti. Matalaweden vallitessa.” K:ssa selitettiin syytä tapaukseen näin: ”Kun *Rauha* wiime talwena korjattiin rakentamalla siihen m.m. rautakansi ja uusi suurempi kuin entinen höyrypannu, kulkee sen nyt 9 jalkaa sywässä, eikä siis näin wähän weden aikana tarwita kowin suurta karia jolle se juuttuu kiinni.” *Rauhan* uusi kattila oli tulipinnaltaan 106 m2. Kolme

vuotta myöhemmin laiva sai uuden, peräti 350 ihv:n tehoisen koneen; sittemmin koneenhoitajien pätevyysvaatimusten kiristyttyä sen teho ilmoitettiin 280 ihv:na. - *Liperi* puolestaan ajoi karille elokuun puolessavälin, mistä tapauksesta kerrotaan uiton yhteydessä.

Viikkoa myöhemmin oli *Sampo* – jälleen kerran - uutisissa. “Yöllä eilistä vasten kun höyrylaiwa *Sampo* tuossa klo 3 aikaan oli tulossa Puumalasta Sawonlinnaan, nakkausi yht’äkkiä sakea sumu selällä, jolloin *Sampo* törmäsi erään ankkurissa makaawan Kaukaan tehtaan omistaman lotjan peräpuoleen, liukuen siitä kuitenkin siksi kewyesti siwu, että ainoastaan lotjan peräsin turmeltui. - Lotjia oli seitsemän kappaletta erään hinaajan perässä, joka oli ankkurissa sumun wuoksi.” Näin kertoi “Keski-Savo”, joka lisäsi vielä uutiseensa: “Kun *Sampo* pysäytettiin, huomattiin oltawan sangen lähellä erään reitin warrella olewan saaren rantaa, joten näyttää mahdolliselta, että joll’ei lotjan kanssa yhteen satuttu, olisi laiwalla rannalle jouduttu. Ajomiestä oli kielletty sumussa ajamasta, waan kun sumu aiwan äkkiä laskeusi, ei hänkään hoksannut muihin toimenpiteisiin vielä ryhtyä. Onni oli, että näin wähällä pälkähästä päästiin, sillä suuriakin waaroja siinä helposti olisi woinut olla tarjona.”

Muutama muukin laivauutinen oli kaupungin lehdissä, ja useimmat niistä koskivat laivojen tekemiä huvimatkoja. K kertoi 10. kesäkuuta suljetusta kulkuwäylästä: “Kun höyrylaiwat *Liperi* ja *Tuulikki* oliwat eilisaamuna tulossa Joensuuhun, niin Pesolan saaristossa oli tukkilautta, jota hinaajalaiwa *Kristian Kontturi* hinasi, sulkenut Kainuunsalmessa kulkuwäylän. Lieneekö lautta wai hinaajalaiwa tarttunut luodolle kiinni, ei kertojamme tiennyt. *Liperin* ja *Tuulikin* täytyi kiertää Pesolansaaren ympäri päästäkseen Pyhäselälle.”

KS puolestaan uutisoi samoihin aikoihin seuraavaa: “Paljon puuhaa antoi eräs proomuhylyk wetoilawoille *Rapidille* ja *Hurtigille* viime lauwantaina. Tarkoitus oli wetää proomu wastawirtaan kaupungin rannasta erään yksityisen huostaan, mutta keikuttuaan joen pohjakiwillä ja tempoiltuaan wetämään yrittäneiden laiwojen kanssa riistäytyi hylky lopulta wirran mukana siltojen alapuolelle kai tarkoituksella vielä kerran päästä wäljemmille wesille muistojaan uudistelemaan. Ja sinne jäi wirran pyörteeseen, jossa se sitten sunnuntain huwittelihe.” Taas juhannuswiikolla kerrottiin seuraavasta Joensuun satamassa sattuneesta tapauksesta: “Kun eilen joku järjestyksenwalwoja *Ilmari*-laiwalla juowuspäissään räyhäsi eikä laiwawäen pyynnöstä poistunut, täytyi wirkaweljen ottaa hänet huostaansa. Poliisien kuljettaessa oli tuo juopunut selitelty, että hän on Rääkkylän poliisi, mutta siitä huolimatta täytyi hänen marssia putkaan.” – Laivauutinen oli sekin, kun K:ssa oli kesäkuussa ilmoitus, jonka mukaan höyrypursi *Muikku* oli myytävänä. Myyjänä oli kauppias W.A. Ipatoff Joensuusta. Enempää emme *Muikusta* tiedä.

Heinäkuun alussa *Punkaharjun* potkuriakseli wäöntyi aluksen ollessa tulossa Sawonlinnaan. Mikä oli syynä moiseen, sitä ei lehdissä kerrottu. *Seura* oli hinannut laivan Sawonlinnan Konepajalle korjattavaksi. Vastaavanlainen onnettomuus sattui muutama wiikko myöhemmin *Tuulikille* Pyhäselällä. Nyt ilmoitettiin uppotukki syyksi potkuriakselin wäöntymiseen. Laiva pääsi kuitenkin omin voimin kaupunkiin.

Laivaliike oli K:n mukaan loppumaisillaan 13 marraskuuta: “Joensuusta etelään kulkewista laiwoista owat *Ilmari*, *Osmo* ja *Sampo* asettuneet talwiteloilleen. *Liperi* lähti eilen vielä Sawonlinnaan.” Pohjoisen laivoista oli *Koli* talvehtimassa Joensuussa, jonne vielä myös *Nurmesta* odotettiin.

“Koeajonsa tekiwat eilen Pyhäselällä tärkäläiset satamassamme majailleet höyrylaiwat insinööri Hällströmin ja kapteeni Siparin toimiessa tarkastusmiehinä. Täällä owat talvehtineet höyryl. *Osmo*, *Tapio*, *Koli*, *Tuulikki*, *Lieksa*, *Liperi*, *Seura*, *Rauha*, *Reipas*, *Woima* ja pari pienempää höyrypurta. *Kolin* kapteenin ystäwällistä kutsua noudattaen olin kertojana mukana.

Pyhäselkä on itsepintaisesti walkeassa jääwaipassaan ollen jää paikoin noin 8:kin tuumaa paksua. Yöllä eilistä vasten oli kuitenkin Kukkosen saaresta Kaskesniemeen, siis poikki selän, awautunut waltawa railo, jolla koeajot suoritettiin, tosin ajojäihin wähin pohjamaalia raaputellen. Sää merellä oli kaunis ja ihana sekä laiwat siisteinä ja ajokuntoisina, laiwawäestö aikaisesta kesäntulosta reippaalla mielellä ja rawintolat maukkaine tarjouksineen myöskin hywässä kunnossa. Tarkastimme näet tawan mukaan nekin. Hylkeitä ei näkynyt tällä kertaa, sillä tawalliset hylkeen näkijät eiwät olleet tällä kertaa ainakaan *Kolilla* mukana.”

Näin kirjoitti “Reportteri” 7. toukokuuta 1910 KS:ssä ja uskoi laivaliikkeen olevan täydessä wauhdissa muutaman päivän kuluttua. “Satamamestarimme ryhdistäkin sen saattoi jo aawistaa.”

Reportteri oli oikeassa, sillä lehti kertoi kolme päivää myöhemmin: “Laiwaliike Joensuusta etelään alkoi viime sunnuntaina, jolloin klo 2 päivällä saapui tänne Sawonlinnasta hinaajalaiwa *Pankakoski*, joka niin ollen oli ensimmäinen satamaamme tänä kesänä saapunut laiwa. Heti wäylän näin aukaistua läksiwät täältä *Osmo* Wiipuriin ja *Liperi* ja *Tuulikki* omille wuoroilleen, saapuen eilisaamuna *Liperi* tehtyään pohjat Ristinpohjasta ja *Tuulikki* Leppälahdesta. Jäitä ei ollut muualla kuin Pyhäselällä, jossa niitä wielä ajelehti. Eilisaamuna klo ½ 10 saapui *Ilmari* sekatawaralastissa Wiipurista ja rahtilaiwa *Arwo* jauholastissa Pietarista.” Liikenne alkoi siis kolmisen viikkoa edellisvuotta aikaisemmin. - *Pankakoski* oli Pankakoski Ab:n vuonna 1907 Varkaudessa rakennettu hinaaja Pieliselä.

Lehdessä oli uututena palsta “Laiwaliike satamassamme”, jossa viikottain kerrottiin kaupunkiin tulleet ja sieltä lähteneet alukset lasteineen, “paitsi päiwittäin käywät” eli vuoroliikenteessä olevat matkustajalaivat. Toukokuun kolmannella viikolla kaupunkiin oli tullut seitsemän höyrylaivaa sekä “roomu” *Tilhi*, jota lukuun ottamatta kaikki olivat myös lähteneet etelään saman viikon aikana. Vuorolaivat olivat samat kuin edelliskesänäkin. (Valitettavasti lehden mielenkiintoinen “laivalista” jäi vain neljän vuoden mittaiseksi.)

Purjehduskaudella sattui onnettomuuksia ”kohtuullisesti”. Elokuun alussa *Sampo* ajoi karille Saimaan kanavassa Lavolan ja Juustilan välillä, kun se väisti vastaan tulevaa lotjaroikkaa. ”Omin woimin pääsi se kyllä karilta pois ja toi matkustajat Wiipuriin, mutta laiwan kapteeni ei katsonut woiwansa jatkaa matkaa Pietariin, waan wiettiin laiwa telakalle tutkittawaksi ja korjattawaksi.” Vähän myöhemmin sattui toinen vahinko kanavalla, mistä wiipurilainen ”Työ” kertoi näin: ”Tämän wiikon torstaina ajoi rahtihöyrylaiwa *Suomi*, kotoisin Joensuusta, tullessaan Saimaan kanawaa alas Juustilan sulun alimmaisen sulkuportin päälle rikkoen sitä jonkun werran. Wahingot nousewat johonkin kymmeneen markkaan.” Syyskuussa sattui kolme onnettomuutta, joista pahin sattui *Seurassa* Pielisjoella. Laivan kansimies putosi laivasta ja hukkui. ”Putoamisen syynä oli se, että laiwan kannella olewan aitauksen portti oli jäänyt auki.” Vaikka yksi laivamiehistä hyppäsi pelastusrenkaan kanssa pudonnutta pelastamaan, ehti tämä vajota jokeen, ja vaikka saatiinkin naarattua ylös 1½ tunnin kuluttua, miestä ei saatu palautetuksi henkiin, ei vaikka uimamaistereitakin oli lääkärin ohella elvytyksessä. K lisäsi uutisensa perään: ”Poliisilaitoksen on aiwan ensi tilassa täydennettävä puutteellista pelastuswälinewarastoaan, ja myöskin nyt on tehtävä pitävä päätös, että jokainen poliisikonstaapeli pannaan ensi kesänä uimakouluun oppimaan uimataittoa ja hengenpelastusliikkeitä.”

Ne kaksi muuta olivat lievempiä: ”Tiistaina t.k. 20 p:nä ajoi karille Orawin salmessa Rääkkylässä matkustaja ja rahtihöyry *Tuulikki*. Siirtämällä lastia enemmän etukeulalle pääsi alus ominwoimin karilta saamatta suurempia wammoja kuin wähäisen wuodon, joka kuitenkin on jo korjattu. Samana päiwänä ajoi Rasialmessa Rääkkylässä karille matkustajahöyry *Punkaharju*. Alus ei päässyt ominwoimin karilta, joten awuksi piti pyytää paikalle sattunut yllämainittu *Tuulikki*, jonka hinaamana pääsikin *Punkaharju* pälkähästä. *Punkaharju*kin sai tässä rytäkässä pienemmän wuodon, joka kuitenkin lienee jo korjattu.” Samoihin aikoihin oli Olli Pitkon rahtialus *Jussi* joutunut Savonselällä myrskyn runtelemaksi siinä määrin, että osa jauho- ja ryynilastista turmeltui. K:ssa alus luokiteltiin hinaajaksi!

Sattui ainakin yksi onnettomuus lisää, mutta se ei päässyt lehtien palstoille. Se koski Liperin osuusmeijerin laivaa *Osuus*. Kalevi Jäntin mukaan “elokuussa Oy Cederberg ja Co:n laiva ajoi niin rajusti meijerin laivan hinaaman proomun kylkeen, että se piti lähettää korjattavaksi ja harkittiin korvausasian viemistä Joensuun rastuvanoikeuteen”.

Liperin osuusmeijerin yhtiökokous oli päättänyt huhtikuussa 1909 hankkia höyryveneen “kerman ym. rahdin vedättämistä varten”. Se tilattiin E.J. Kiiverin Savonlinnan konepajalta. Pieni laiva oli mitoiltaan 12,5 x 3 metriä ja sen hinta oli 7 200 markkaa. Laivasta on piirros ja kuvaus Jäntin kirjassa. *Osuus*-nimen saaneen laivan piti olla valmis jo kesäkuussa, mutta se ei ehtinyt edes sen vuoden avoveteen, vaan *Osuus* päästiin ottamaan käyttöön vasta keväällä 1910. Sille oli hankittu myös proomu *Apu* ja seuraavana vuonna ostettiin vielä toinen, sittemmin huonokuntoiseksi osoittautunut *Martta*-proomu Kuopiosta. Liikennöinnistä ei kuitenkaan saatu kannattavaa, ja talvella 1913 meijeri päätti lopettaa varustamotoimintansa ja alukset laitettiin myyntiin.

Tarjouksia ei juuri tullut, mutta lopulta *Osuus* ja proomut saatiin myydyksi kauppias V. Huikurille. Jäntti päättää kertomuksensa *Osuus*-laivasta näin: ”Siihen päättyivät meijerin monivaiheiset yriykset laivaliikenteen harjoittamisesta, eikä liioin ole selvitetty, paljonko maitoja ja kermoja oli

vesitse kerätty Liperin meijerille. Rahaa oli kulunut “laivaston” hankintaan pelkästään *Osuus*-laivan ostosta 7 200 markkaa. Myynissä saatiin laivasta kaksine proomuineen 5 400 markkaa ja monenlaiset harmit lisäksi.”

Oma lukunsa oli Joensuun satamassa sattunut “ulosheitto” heinäkuun alussa. Helsinkiläinen kauppamatkustaja oli saapunut puolenyön aikaan *Ilmari*-laivalle tarkoituksenaan yöpyä ja matkustaa seuraavana päivänä laivassa - I luokassa – Savonlinnaan. Hänet oli kuitenkin saattajansa kanssa heitetty kovakouraisesti ja karkein kirouksin laivasta pois. Poliisi oli kutsuttu paikalle, jossa vaiheessa osa laivan henkilökuntaa oli alkanut pyydellä anteeksi ja tarjoutunut kuljettamaan miehen ilmaiseksi. Mies jäi kuitenkin odottamaan seuraavaa Savonlinnan laivaa. K selosti tätä “häwyöntä kohtelua” yli palstan pituudelta! – Ajan kuvaa on sekin, kun Joensuun kanavasta tavattiin uimassa maksamaton kulkija, “sulkuwartija kohta oiwalsi, että tarkotus on pujahtaa käsistä kanawamaksua suorittamatta, ja iski wierasta keksillä päähän. Wedenpinnalle kellahti oikein lihawa hyle ja nostettiin kuiwilleen”.

Lokakuun lopulla oli Piipposen *Osmo* lähellä upota Viipurin Pohjoissatamassa. “Karjala” kertoi tapauksesta näin: “Wähällä piti, ettei höyrylaiwa *Osmo*, joka nykyisin seisoo Pohjoissatamassa hallien kohdalla, uponnut toissa yönä. Joku raana konehuoneessa oli jäänyt auki, ja johtoa myöten tunkeutui wesi laiwaan. Onneksi ei laiwawäki ollut käynyt wielä makuulle, niin että waara huomattiin jo ajoissa. Wettä oli ehtinyt tulla kuitenkin jo aika paljon ollen sitä ruomassa jo noin 1½ jalkaa. Alinna olleet jauhosäkit lienewät kastuneet.” Osa Viipurin lehdistä ilmoitti *Osmon* olleen halkolastissa.

Myös ”vieraat” laivat kokivat kovia Joensuun vesillä. Syyskuussa ajoi rahtihöyry *Väkevä* karille lähellä kaupungin rantaa. Hinaaja *Tornator* kävi alusta irrottamassa, mutta se onnistui vasta kun osa lastia oli purettu paikalle tuotuun lotjaan. Lokakuun alussa sattui seuraava haveri, nyt vähän kauempana: “Keskiwiikkona noin klo 2 ip. ajoi Koiwistolta kotoisin olewa, pietarilaisen halkokauppiaan Adam Kyytsän omistama puinen lastihöyry *Apu* täydessä jauholastissa kiwikolle Kiwisalmessa lähellä waltion rakentamaa kanawaa. Laiwa koetti ensin omin woimin pulasta päästä, mutta kun ei omat ponnistelut auttaneet, niin täytyi täältä pyytää laiwaa awuksi. Keskiwiikko-aamuna täältä läksikin sitten *Apua* auttamaan matkustajahöyry *Lieksa*. Heti ryhdyttiin purkamaan karille joutuneen aluksen lastia höyryalus *Lieksaan* ja erääseen lotjaan. Kun oltiin lastia kewennetty noin 1,000 sakkia, pääsikin *Apu* nuljahtamaan kiweltä. Mitään suurempaa wammaa tai wuotoa ei laiwassa huomattu. Lastia, jona oli M.G. Piipposelle tulewia ruisjauhoja 2,500 sakkia, ei wesi päässyt pienimmässäkään määrässä turmelemaan, joten wahinko ei nousene suuriinkaan summiin. Karille joutumisen syynä kai lienee se, että reimarit eiwät olleet paikoillaan.”

Muutakin sattui. “Wiime lauontain wastaisena yönä höyrylaiwa *Liperin* ollessa matkalla pohjoisesta Sawonlinnaan, heittelivät laiwassa mukana olleet puuseppä P. Akkanen Ruokolahdelta ja irtolaisnainen Henriikka Lappalainen Kurkijoelta laiwan koko rossiiwaraston järween. Wielä oliwat he heittäneet yhden pelastusrenkaan ja muutamia muita esineitä samaa tietä. Tämän kaiken he tekiwät kostoksi siitä, kun eräs laiwamies oli iltasella wahingossa särkenyt mainitun naisen walokuwaukseen lasin ja kieltäytyi sitä maksamasta. Sawonlinnaan päästyä annettiin ilkityöntekijät poliisin huostaan”, uutisoi K syyskuussa.

Koleraa jouduttiin torjumaan tänäkin kesänä, kuten K kertoi elokuussa: “Perjantaina aamupäiwällä saapui Sawonlinnaan Joensuusta toiminimi And. Auwisen O.Y. Sawonlinnasta omistama höyrylotja *Tiera* ollen halkolastissa matkalla alaspäin. Jo matkalla oli yksi lotjan miehistä Emil Käyhkö, kotosin Säämingin pitäjän Ikoinniemen kylästä, alkanut tuntea watsanwäänteitä saaden tawantakaa kouristus- ja oksennuskohtauksia. Kun Käyhkön wointi yhä paheni kuumeen samalla kohotessa, meni hän Sawonlinnaan saawuttuaan kaupunginlääkäri O.F. Tawaststiernan luo saadakseen apua tuskilleen. Kun taudin oireet wiittasiwat koleraan, määräsi tri T. Käyhkön otettawaksi sikäläiseen kolerasairaalaan ja laiwan eristettäväksi. *Tiera* on nyttemmin kuljetettu Haislahden selälle. Sen eristäminen wei kuitenkin paljon aikaa, sillä lotjan miehistö oli jo ehtinyt hajota kaupungille, ennenkuin käsky laiwan eristämisestä saapui. Näytteitä Käyhkön ulostuksista lähetettiin lääkintöhallitukseen. *Tiera* oli noin wiikko sitte saapunut Pietarista Sawonlinnan kautta Joensuuhun, josta se nyt oli paluumatkalla alaspäin.” Se ei ollut ainoa Pietarista tullut rahtilaiva, jonka miehistöä jouduttiin eristämään kolerasairaaloihin.

Liikenne jatkui marraskuun puolelle. K kertoi. 8:na, miten “lauontaina tuli tänne wielä rahtialus *Ahto*, sunnuntaina höyrylaiwa *Osmo* ja eilen rahtialus *Optima*, joka sokerilastin purettuaan aikoo

wielä lähteä rynnistämään eteläänpäin. *Optima*, joka on voimakas rauta-alus, luultavasti vielä Wiipuriin pääseeikin, jos wain ei ilma kowin pakkaseksi kiristäydy. Tähän jo sentään päätynee täkäläinen laiwaliikenne”. Viikkoa myöhemmin lehti totesi laivaliikkeen loppuneeksi: “Osakeyhtiö Gustaf Cederberg & C:n hinaushöyrywenhe toi viime lauantaina perässään kaksi laiwaa kaupunkimme satamaan, nimittäin Mikkelistä kotoisin olewan puisen rahtihöyrylaiwan *Toiwon* ja Wuolukiwiyhtiön omistaman proomun *Primuksen*. Edellisessä oli Pietarista lastina wähän yli 3,000 säkkiä ja jälkimäisessä noin 600 säkkiä ruisjauhoa. Molemmat jääwät talweksi Joensuuhun.” Silti vielä viikkoa myöhemmin saatiin lehdestä lukea laivauutinen: “Wiime lauantaina huomattiin erään terwahöyryn uppoamassa satamassamme. Alukseen oli jossakin pohjassa olewasta reijästä päässyt wettä wirtaamaan jo noin metrin werran. Alus pumpattiin heti tyhjäksi ja tukittiin pohjassa olewa reikä. Näin saatiin se pelastetuksi.”

1910-luku

K kertoi 20. toukokuuta **1911** laivaliikkeen alkaneen Nurmeksessa 17 p:nä. “Silloin saapuiwat Lieksasta *Telkkä* ja *Pankakoski*. Torstai-aamuna läksi paikkakunnalla talwehtinut *Nurmes* Joensuuhun ja saapui *Tapio* Joensuusta. Jääesteet oliwat olleet wähäpätöisiä. Kesä on siis saapunut. Ikäwä wain, että kolkko pohjatuuli on tämän wiikkoa puhallellut ja heikkoja rukiinoraita kuihduttanut.” Liikenne oli alkanut Joensuussa neljä päivää aikaisemmin: “Laiwaliike satamassamme alkoi warsinaisesti sunnuntaina, jolloin klo 4 ip. läksi matkustajahöyry *Osmo* hinaajahöyry *Rauhan* awustamana Wiipuriin. *Rauha* palasi kuitenkin jo maanantai-aamuna warhain takaisin satamaan.” KS puolestaan uutisoi samana päivänä mm.: “Samoin höyryl. *Tuulikki* alotti Leppälahteen y.m. säännölliset kulkuwuoronsa ja toisetkin laiwat aloittawat niin pian kuin saawat itsensä purjehduskuntoon. Maanantaita wasten yöllä tuli Warkaudesta hinaajat *Rapid* ja *Suhola*, jotka siellä owat olleet talwen ajan. Jäitä kyllä matkan warrella oli vielä yleensä ollut, mutta siksi heikkoja, että pahemmitta wastuksitta niistä oliwat selwinneet.” Ensimmäinen ruisjauholasti Pietarista saatiin *Arvon* tuomana 18. toukokuuta.

Lähes kaikki eteläisten vesien hieman isommat haverit sattuivat tänä vuonna hinaajalaivoille, ensimmäinen heinäkuun lopulla, mistä KS kertoi näin: “Eilistä wasten yöllä klo 12 tienoissa ajoi Osakeyhtiö W. Gutzeit & C:ön omistama hinaaja *Suhola* karille Sawonselällä n.k. Markonluodolle. Laiwan ei luulla saaneen wuotoja. Aukiolowista akkunawenttiileistä tunkeutui kuitenkin wettä sisään noin 1½ metrin korkeudelta ja on laiwa pahasti kyljellään kiwien wälissä. Kari, johon *Suhola* joutui, ei ole reimatulla alueella. Laiwa luullaan pian saatawan pois tukalasta asemastaan, kun saman yhtiön pelastuslaiwa *Poku* sattui juuri olemaan täällä.”

Seuraava sattui vasta lokakuussa, jolloin sama lehti kertoi 10. lokakuuta laivojen olleen ”puskusilla”: ”Wiime maanantaina klo 1 päiwällä *Tornator I:n* tullessa Pielisjokea Joensuuhun päin Hasaniemen kohdalla ja *Halla IX:n* tullessa mainitussa paikassa vastaan, joutuivat laiwat tukkilautoilla ahdistetussa wäylässä hämmingille suunnastaan, jolloin *Halla IX* törmäsi *Tornator I:sen* oikeanpuoleiseen kylkeen sillä seurauksella, että yläreuna runnistui sisään ja suojuslista murtui. *Hallalta* rutistui kokka sisään wesilinjan yläpuolelta, jääden hauskan näköisesti wekottamaan. Onni onnettomuudessa oli, että isku kohdistui wesilinjan yläpuolelle, ettei toki wajoamista tullut.” Viikkoa myöhemmin oli isomman *Hallan* vuoro: ”Sunnuntai-iltana ajoi höyryl. *Halla XVII* karille Heinsalmessa, ollen matkalla Sawonlinnasta Joensuuhun. Laiwa kohosi ylös karille, kallistuen oikealle kyljelleen niin, että kannen reuna oli wedessä. Karilleajopaikalle saapui maanantai-iltana *Halla IX* Joensuusta ja *Halla VII* Sawonlinnasta. Näiden onnistui monen epäonnistuneen yrityksen jälkeen tiistai-aamuna warhain irroittaa laiwa tukalasta asennostaan. *Halla XVII* ollen wahwasti rakennettu jäiden murtamista warten, ei karilleajossa saanut mitään wammoja. Kari, jolle ajo tapahtui, on Wuokalan luotsipaikan alueella ja siten hywin tunnettu, että sille joka kesä jokunen laiwa tärähtää, eikä sittenkään ole mainittuun paikkaan reimaria sijoitettu.”

Samoihin aikoihin *Punkaharjulta* katkesi potkurinakseli. Se sattui Saunasalmessa Oravisalon ja Varpasalon wälissä ja irtotukin sanottiin olleen syynä onnettomuuteen. “Omin woimin jatkoi laiwa matkaansa Warkauteen, jossa waurion saatua korjatuksi pääsi lähtemään Sawonlinnaan, ja kulkee nyt kuten ennenkin säännöllisillä wuoroillaan.”

KS:n vuoden viimeinen “laivalista” julkaistiin 4. marraskuuta. Viikon sisällä oli satamassa ollut seuraava liike: “Höyryl. *Ilmari*, kapt. A. Aatala, toi lastin jauhoja ym. Wiipurista. Rääkkylästä rahtil.

Ukko, laiwuri O. Simonen, toi jauholastin Wiipurista. Lappeelta rahtil. *Sorea*, laiwuri M. Löppönen, toi jauholastin Wiipurista. Koiwistolta rahtil. *Apu*, laiwuri E. Laukkanen, toi jauholastin Wiipurista. Leppäwirralta rahtil. *Jouko*, laiwuri A. Immonen, toi jauholastin Pietarista. Wiipurista rahtil *Optima*, kapt. Römpötti, toi sokerilastin Helsingistä. Luotsilaiwa *Saimaa* käwi tarkastusmatkallaan täällä.” Vaikkei lähteviä laivoja enää syksyllä mainittukaan, varmaan kaikki mainitut lähtivät lastinsa purettuaan etelään. Liikennettä oli jonkin verran vielä tämänkin jälkeen.

KS julkaisi 11. marraskuuta laajan katsauksen “Kuluneen kesän liikettä Joensuun kanawassa”. Siinä selvitettiin kuukausittainen kanavasta kulkeneiden alusten lukumäärät sekä niiden kuljettamat tavarat yksityiskohtaisesti. Yhteensä todettiin Joensuun kanavasta kulkeneen “ylös 756 höyrylaiwaa, 524 roomua, lotjaa tai kaljaasia ja 9 moottori- tai muuta wenettä ja alas 344 höyrylaiwaa, 443 roomua, lotjaa tai kaljaasia ja 2 wenettä”. Tässä, kuten monissa muissakin kanavatilastoissa kummeksuttaa ylös- ja alaskulkeneiden alusten suuret määräerot. Sehän ei voinut pitää paikkaansa.

Liperin Höyryvenhe Osuuskunta ajautui konkurssiin ja 12. maaliskuuta **1912** järjestettiin Joensuun Raatihuoneella pakkohuutokauppa, jossa savonlinnalainen Kerttu-yhtiö osti *Liperin* 58 100 markalla. Osuuskuntalaiset saivat siis sijoittamansa rahat suurelta osin takaisin. Karttusen mukaan Varkauden tekemien korjausten kalleuden lisäksi vararikkoon oli muitakin syitä: “Ehkä se oli yhtiömiesten tottumattomuus laiva-asiain hoitoon, ehkä liian monet vapaamatkustajatkin.”

KS:ssä oli jo 18. huhtikuuta uutinen uusista liikennejärjestelyistä: “Laiwaliikettä Joensuun ja Sawonlinnan välillä tulewat höyrylaiwaosakeyhtiö Kertun laiwat *Punkaharju* ja *Liperi* välittämään muutetuilla nimillään *Oriwesi I* ja *Oriwesi II* ensi kesänä siten, että kumpikin vuorowiikoin kiertää Oriweden läntistä ja itäistä rantaa poiketen m.m. kerran wiikossa Puhoksen laiturissa. Entisistä laitureista jää Ristinpohja pois, jonne sen sijaan Gust. Cederberg & C:on laiwa *Tuulikki* poikennee.” (Merenkuluntarkastaja G. Wrede kirjoitti 17.9.1917 Kerttu-yhtiölle tiedustelleen, kenen luvalla *Liperin* nimi oli muutettu *Orivesi II:ksi*? Viikkoa myöhemmin Wrede kirjoitti samasta asiasta Joensuun maistraatille. Laiva sai pitää uuden nimensä.)

Laivaliike alkoi normaaliin aikaan, kuten KS kertoi 23. toukokuuta: “Paikallisliike kanawassa on jo alkanut. Eilen päiwällä läksiwät *Oriwesi II* ja *Tuulikki* yrittämään, edellinen Sawonlinnaan, jälkimäinen tawallisille wuoroilleen. Tänään lähtenee *Osmo* Wiipuriin pyrkimään. Mikäli on saatu tietää, pitäisi Oriwedellä olla wielä wankkoja jäitä. Etelästä odottaa tänne pääsyään koko joukko rahti- y.m. laiwoja.” Kaikki Joensuussa talvehtineet laivat olivat tehneet koeajonsa lukuun ottamatta *Orivesi II:ta*, joka tarkastettaisiin vasta Savonlinnassa.

Lehden ensimmäinen “laivalista” julkaistiin 30:na:

“Laiwaliike satamassamme. Wiime sunnuntaista alkaen, jolloin laiwaliike awautui eteläänpäin, owat satamaamme saapuneet seuraawat laiwat:

Höyryl. *Ilmari*, kapt. A. Aatola, toi sekatawaralastin Wiipurista ja muutamia matkustajojta wäliltä. Rahtilaiwat *Osmo*, laiwuri K. Nykänen, toi jauholastin Wiipurista, *Arwo*, laiwuri Risu, ruislastin Wiipurista, *Suomi*, laiwuri Pukki, jauholastin Pietarista. Sulkawalta rahtilaiwa *Matti*, laiwuri F. Hukkanen, toi jauholastin Wiipurista. Puumalasta rahtilaiwa *Turo*, laiwuri P. Kolehmainen, toi jauholastin Wiipurista. Säämingistä rahtilaiwa *Wäkewä*, laiwuri J. Partanen, toi jauholastin Wiipurista. Höyrylaiwa *Sampo*, kapt. K.T. Hägglund, toi jauholastin y.m. Wiipurista ja muutamia matkustawaisia wäliltä. Rääkkylästä rahtilaiwa *Ukko*, laiwuri O. Simonen, toi jauholastin Wiipurista. Pohjoiseenpäin on myöskin jo laiwaliike alkanut, jonne t.k. 27 päiwänä läksi pyrkimään hryl. *Liekka* ensimmäisenä ja seuraawana päiwänä *Koli*. Eilisaamuna läksi myöskin *Tapio* nousemaan Nurmekseen y.m. Luhtapohjaan on jo hryl. *Ilomantsi* toisella matkalla, niin että laiwaliike woidaan nyt jo pitää alkaneena kaikilla linjoilla.”

Ukko oli samana vuonna rakennettu rääkkyläläisen E. Hirvosen höyrylotja. Oliko muitakin “uusii” laivoja? Ainakin merenkuluntarkastajan tuolloin keräämässä Suomen laivaluettelossa oli kolme Joensuuhun merkittyä “uutta” alusta: lastilaiwa *Aino*, hinaaja *Liperi* sekä matkustajalaiwa *Olavi*. Olivatko alukset “todellisia”, vai virhekirjauksia? Esimerkiksi *Olavista* tiedetään, että Pielisellä oli ainakin ollut samanniminen höyryvene, Savonlinnan seudulla oli matkustajalaiwa *Olavi* ja Kuopiossa hinaaja *Olavi*, joka oli käynyt Joensuussa ainakin kesällä 1911. Emme ole sisällyttäneet näitä kolmea “uutta” alusta laivaluetteloomme.

Jääesteitä oli ollut vielä viikon alussa “tekemättä kuitenkaan pahempaa haittaa kuin jättämällä rumat merkit wasta maalattujen laiwojen keulapuolille”. Lehtoniemen konepajan vuonna 1911 rakentama 19-metrinen matkustajalaiva *Ilomantsi* oli kulkenut Pielisjoen reitillään jo edellisessä.

Useimpien muiden Saimaan matkustajalaivojen tavoin *Orivesi*-laivat yöpyivät matkalla, niin että ne tulivat määräsatamiinsa aamulla noin klo 8 aikaan, alkuun vähän aiemminkin. Joensuuhun tultaessa yöpyminen tapahtui vaihdellen Voiniemen, Hypönniemen ja Heinonniemen laitureissa. Viimeinen laiturin ennen Joensuuta oli Suursaari, jossa laiturin oli muiden Pesolan “firmariiden” tavoin iso ja vankka. Raimo Virkkusen kirjassa todetaan siitä näin: “Suursaaren laiturin *Orivesi*-laivat saapuivat jokaisen viikon päivänä klo 6.15. Laivaan tulijoita riitti savottalaisista ja saariston asukkaista.

Alkuaan laiturin rakennutti Suomalainen Puuliike Oy, jonka toiminnan loputtua v. 1920 laiturin ylläpidosta vastasi Kymi Oy. Yhtiön miehistökämppä ja työnjohtajan asunto olivat laiturin läheisyydessä. Vielä sodan jälkeen Hallan höyryhinaajat pitivät laituria tukipaikkanaan.”

Orivesien lisäksi Joensuun satamassa nähtiin kolmaskin uusi matkustajalaiva, joka tuli Saimaan vesille aina Turusta saakka. Se oli Bore-yhtiön 30 metriä pitkä *Aura II* (1893), joka ryhtyi kulkemaan kerran viikossa Viipurista Joensuuhun; lisäksi se joka toinen viikko ajoi vuoron Savonlinnasta Kuopioon. KS kertoi juhannusviikolla: “Wiime keskiwiikkona laski kaupunkimme satamalaiturin ensi kerran Turusta kotoisin olewa Bore-yhtiön omistama höyrylaiva *Aura 2*, kapteeni A. Grandell. Laiwa tulee välittämään rahti- ja matkustajaliikettä Sawonlinnan, Joensuun, Kuopion ja Wiipurin linjoilla.” Laiva ei ilmoittanut kulkemisistaan Joensuun lehdissä. Samana vuonna Auran Sokeritehtaalte siirtynyt alus kulki Saimaalla syksyyn 1914, jolloin se myytiin Kotkaan.

Saimaan matkustajalaivoille annettiin uusia määräyksiä ja lisäksi aiemmin voimassa olleita määräyksiä ryhdyttiin valvomaan entistä tiukemmin. Ne koskivat mm. päällystön pätevyys- sekä pelastusvälineitä. Enää ei saanut kelpuuttaa alle 100 matkustajan laivoissa koneenhoitajaksi sellaista 3. luokan tutkinnon suorittaneita konemiehiä, joilta puuttui kolmen vuoden palvelus jossakin konepajassa. Tämä tiesi tai olisi tiennyt sitä, että valtaosa silloisista koneenhoitajista olisi jäänyt työttömäksi. Lisäksi kiellettiin matkustajaliikettä harjoittavilta laivoilta hinaustyöt kulkuvuorojensa välissä. – Myös laivaravintoloiden anniskelu oli edelleen luvanvaraista. Tänä vuonna *Sampo* sai oikeuden anniskella ruuan kanssa oluen lisäksi myös väkijuomia, kuitenkin ainoastaan 1. ja 2. luokan matkustajille ja vain laivan ollessa kullussa.

Määräyksiä myös valvottiin aiempaa tarkemmin. Erityisesti apulaismereenkuluntarkastaja Wilh. Fagerholm kiersi innokkaasti maamme sisävesiä laivoja tarkastamassa. KS kirjoitti juhannusviikolla Fagerholmin tarkastustuloksista Joensuussa: ”*Sampo*, linjalla Joensuu-Pietari, 100 matk. + 2 wenhettä, kumpikin 10:lle hengelle. Wenhe wesille 2 minuut. Täyttävät muuten tarkotuksensa. Renkaita 6, wöitä 120. Kompassi. Päällikkö, perämies ja koneenk. tutk. suoritt. Etusalonkeihin hätäowet laitettawa wiikon kuluessa. *Orivesi II*, linjalla S:linna-Joensuu. Matkust. 225.

Pelastuswenheitä 2, kantaen kumpikin 6 h. Wene laskettiin puolessatoista minuutissa wesille. Pelastusrenkaita 6, wöitä 130, tilattu lisää 96. Kompassi. Päällikkö ja koneenkäyttäjä tutkinnon suorittaneita. Perämies hankitaan määrätyn ajan kuluessa. - Sitä paitsi huomautetaan, että useammissa Saimaan laiwoissa n.s. pitkänmatkan luotsit (ajomiehet) woiwat esittää päällikköpätewyyden tai todistuksen merimieskoulusta.”

Huolimatta määräyksistä ja tarkastuksista havereita sattui. *Orivesi I* ajoi karille Puhoksessa, mistä tapauksesta KS kertoi 18. kesäkuuta: “Eilen illalla *Orivesi I* lähdettyä Puhoksesta Joensuuhun ajoi se n. klo 11 tienoissa karille muutaman kilometrin päässä Puhoksesta Puhosselän rannalla. Laiwa sai pienempiä wuotoja eikä pääse omin neuwoin karilta. Luotsi oli laiwalla. Matkustajilla, joita on laiwalla runsaasti, ei ole mitään hätää. Hinaaja Joensuusta on pyydetty.” Ennen lehden painoon menoa oli saatu vielä lisätietoja: “Laiwa kulki täydellä wauhdilla Wuokalan luotsin Sneekin ohjaamana. Se kulki wäärältä puolen reimaria, josta matkustajat huomauttiwat kannelta poissa olewaa kapteenia. Tämä käski laiwan hiljentämään wauhtia, mikä kuitenkin tapahtui liian myöhään. Laiwa makaa karilla aiwan suorassa asennossa, kohonneena toista jalkaa. Laiwa on saanut aiwan mitättömän wuodon, joka on tukittu. Matkustajilla ei ole mitään hätää. Niitä oli laiwalla noin 70 henkeä, joista osa on jo poislähtenyt ja osa jäänyt odottamaan laiwan irtipääsyä hinaajan awulla, jota odotetaan parhaillaan Joensuusta.”

Kaksi päivää myöhemmin lehti tiesi *Oriveden* tulleen irrotetuksi. “Toissa-iltana saapuivat paikalle klo 9 tienoissa Hackman ja Kumpp. hinaaja *Ahu* ja klo 10 tienoissa Kerttu-yhtiön Sawonlinnasta

Tilhi, jotka yksissä voimin saivat karilla olleen irti klo ½ 1 yöllä ja läksi se toisen hinaajan tukemana Sawonlinnaan ja sieltä mahdollisesti Warkauteen korjattavaksi. Laiwa kuuluu kaipaawan uuden akselin wääntyneen sijalle ja 2 uutta pohjalewyä, ja koetetaan se saada korjatuksi Juhannukseksi. – Jällellä olevat matkustajat käwi *Oriwesi II* Sawonlinnasta tullessaan hakemassa toissayönä klo 12 ja toi ne Joensuuhun eilen aamulla.”

Tukkilauttojen hävittämät reimarit olivat puhuttaneet laivanvarustajia jo pitkään. Asia tuli ajankohtaiseksi myös heinäkuussa 1912, kun Pyhäselällä sattui haveri, josta K kertoi näin: “Maanantaina heinäk. 22 p:nä klo ½ 11 a.p. ajoi Pyhäselällä karille tiililastissa olewa kahden tiilillä lastatun lotjan kanssa rahtihöyrylaiwa *Kari* Sawonlinnasta. Heikkowoimainen laiwa hiljaista wauhtia hinatessaan ei suuria waurioita karilleajostaan kärsinyt eikä matka pitemmäksi ajaksi keskeytynyt, kun lähellä olewa hinaajalaiwa *Halla 7:s* riensi apuun, weti karilta irti ja niin pääsiwät alukset taas omin voimin matkaansa jatkamaan Joensuuhun. Syynä karilleajoon oli että Gutzeit & C:n hinaaja *Ahkerä* oli tukkilauttaa hinatessaan kulettanut Pyhäsaaren kohdalla olewan walkoisen poijun seitsemän wirstan päähän asemastaan.”

Vastaavia tapauksia oli sattunut tänä kesänä aiemminkin, mm. *Orivesi I:n* päällikkö oli tehnyt asiasta protestin, kun Gutzeitin hinaaja *Christian Kontturi* oli siirtänyt reimareita ja valopoijuja samoilla seuduilla. Lehti esittikin vakavan huolensa merimerkkien aiheuttamasta vaarasta laivaliikenteelle, mitä keskustelua jatkettiin myös tulewina kesinä.

Elokuun lopulla sattui laivojen yhteentörmäys Joensuun satamassa. “Kun *Koski*-laiwa t.k. 23 p. alkoi lähetä Joensuun kaupunkia, ajoi G. Cederberg & C:o *Tarmo*-niminen hinaaja *Kosken* kylkeen tehden wesirajan yläpuolelle pienen reiän. Syynä oli nähtävästi se, että *Kosken* luotsi ahtaassa paikassa tahtoi mennä edelle ja käänsi laiwan hinaajan eteen. Joensuun juhlille menewät matkustajat pääsiwät säikähdyksellä.” *Koski* (1898) oli kuopiolainen matkustajalaiwa, ja *Tarmo* oli valmistunut kuukausi aikaisemmin Varkaudesta. Seuraavasta kesästä alkaen *Tarmosta* tuli Pielisen lauttahinaaja.

Syyskuussa *Sampo* ajoi lotjan päälle Oravin pohjoispuolella. Tornator-yhtiön *Tornator* oli jättänyt kolme hinaamaansa lotjaa yöksi ankkuriin, kuitenkin ilman merkkitulua. *Sammon* saapuessa klo 3 aikaa yöllä paikalle perämies oli ajamassa laivaa ja päällikkö hoitamassa valonheitintä. Lotjat havaittiin, mutta vaikka täydellä otettiinkin takaisin, laiva törmäsi keskimäiseen *Martta*-lotjaan, joka rikkoutui siinä määrin, että upposi. Joensuun raastuvanoikeus määräsi maaliskuussa 1913 *Sammon* omistajan korvaamaan puolet Tornatorin vaatimasta vahingonkorvauksesta, vajaat 2 000 markkaa sekä oikeudenkäyntikuluja lähes saman verran.

Syyskuussa Piipponen myi rahtihöyry *Osmon* Kuopioon kauppaneuvos Birger Hallmanille 54 000 markalla, mutta jo reilun kuukauden päästä hänellä oli jälleen vastaavankokoinen laiva, Lehtoniemessä vuonna 1904 rakennettu *Mursu*. Sen hän osti Kuopiosta A. Hellmanilta 75 000 markalla. *Mursu* kulki aluksi Pietarin linjalla, mutta vuoden 1918 jälkeen Itämeren liikenteessä käyden mm. Lyypekissä ja Kööpenhaminassa.

Itä-Suomessa raivosi kova myrsky lokakuun alussa, minkä vaikutuksia KS kuvaili mm. näin: “Sen tuhot ympärysseudullamme owat myöskin melkoiset. Metsistä kaatoi se suuret määrät puita, jotapaitsi teki paljon häiriötä puhelinlangoille. Myrskyn aikana piti 6 Osakeyhtiö Gustaf Cederberg & C:ön täydessä lautalastissa olewaa lotjaa kulettamaan Uuraaseen. Klo ½ 1 aikaan läksi hinaajalaiwa *Rauha* wiemään 3:a niistä ja saikin ne onnellisesti Pesolansalmeen, jonne ne jätettyään palautui hakemaan 3:a jällelle jäänyttä. Lähdettyään niitä hinaamaan joenpolween asti hinaajalaiwa *Rapid'in* awustamana, olikin myrsky jo niin kiihtynyt, että hinatessaan joenpolwesta yksin täydyttiin yksi lotja Tuiskawan luodon kohdalla korkeassa laitaissa aallokossa wedellä ja osa kansilastista n. 20 tus. lautoja suistui mereen. Kun uppoamisen waara oli tarjona, annettiin *Rauhasta* hätämerkkejä, jotka Hasaniemellä huomattiin. Kaupungista lähtiwät heti hinaajat *Gutzeit II* ja *Rapid* awuksi, jolloin wesilastissa olewa lotja hinattiin Linnunniemen kärkeen ja 2 muuta palautettiin Penttilään. Haaksirikkoutuneen lotjan kajutassa turmeltuiwat miehistön waatteet, joiden joukossa myös kipparilta jonkunwerran rahaa sisältäwä rahapussi.” Ilmeisesti *Gutzeit II:lla* tarkoitettiin mainitun yhtiön *Toinen*-nimistä hinaajaa (1908, vuodesta 1921 *Armas*).

Kaksi viikkoa myöhemmin sattui Pyhäselän eteläpäässä “pieni meriwahinko”, kun Viipurista tulossa ollut *Aura II* ajoi karille “pimeän hämyssä Pesolansaaristossa, Tikansalmessa, hiukan syrjään oikealta wäylältä, jossa peräpuoli kosketti pohjaan. Kun salmessa käwi kowa wirta ja wäylä on jokseenkin ahdas, niin laiwa oikealle wäylälle ohjatessa painui se waan poikittain wirtaan ja peräpuolen yhä enemmän työnsi matalikolle, jossa wääntyi niin kutsuttu ”kalaplootu” ja esti

potkurin pyörimästä. Laiwa irroitettiin matalikolta warppaamalla, mutta matkan tekoa se ei kyennyt jatkamaan, kun potkuri ei päässyt pyörimään. Eilen iltapäivällä käwi täältä hinaaja *Rapid* hakemassa sen ja saapuiwat satamaan klo ½ 6 i.p. Waurio saatanee täällä korjatuksi kunnes lasti puretaan. Wuotoa ei saanut, joten lasti jäi turmeltumatta”. – Heinäkuussa 1913 *Aura II* törmäsi Auvisen rahtihöyry *Tieraan* Saimaan kanavassa. Molemmat saivat vaurioita, mutta pystyivät jatkamaan matkaansa.

Cederbergin *Rapid* oli avustamassa myös kauden viimeisessä vastoinikäymisessä, josta kerrottiin K:ssa marraskuun alussa: “Höyrylaiwa *Sampo*, joka saapui tänne etelästä tiistaiaamuna täydessä lastissa, yritti eilen tyhjiltään palata täältä talweksi Wiipuriin. Koivuniemen kohdalle Pielisjokeen oli ajanut ja kylmänyt niin paljo sohjoa, että ainoastaan hinaajawenhe *Rapidin* awulla laiwa pääsi sulaan weteen. Mutta Hasaniemen kohdalla se tapasi uuden jäästeen, ja kun koneiston pohjawenttiilit oliwat jäätyneeyt, ei koneistoa woitu weden puutteessa käyttää. *Rapid* hinasi laiwan takaisin kaupungin satamaan, jossa se nyt asetetaan talwiteloille.”

Tuolloin marraskuun alkuvuorokaudella tuli Joensuuhun vielä viisi rahtia tuonutta alusta, viimeisenä näistä Pietarista jauholastin tuonut höyrylotja *Ukko*. Siihen katsottiin liikenteen päätyneen, joskin vielä päivää myöhemmin *Tuulikki* ja *Osmo* olivat saapuneet Varkaudesta, “jossa oliwat tawallisella pohjantarkastusmatkalla”. Samaan aikaan julkaistiin Joensuun “satamasaldo”: lastia tuoneita aluksia, lähinnä merenpuolelta, oli ollut 161 ja kun vuoroliikenteessä olleet laivat laskettiin mukaan, satamassa oli ollut kaikkiaan 597 aluskäyntiä.

Satamaan jäi talvehtimaan yhdeksän höyrylaivaa, itärannalle Penttilän sahan rantaan Cederbergin viisi laivaa. Tosin näistä kaksi, hinaajat *Rauha* ja *Tarmo*, olivat vielä noihin aikoihin pelastustöissä etelässä, mistä viipurilainen “Työ” kertoi näin: “Torstaina, kun osakeyhtiö Gustaf Cederberg ja kumpp. hinaajalaiwa *Rauha* kuljetti Saimaan kanawalla sanotun yhtiön lautalastissa olewia lotjia, yhteensä 17 kpl. wedellen niitä noin 6 kpl. kerrallaan, rikkoutui näistä Räihän sulun luona 3 lotjaa. Hinuri koetti näitä hinata matalikkoon Nuijamaanjärwen rannalla, mutta wuoto oli rikkoutuneissa niin suuri, että lotjat pian upposiwat niin sywään, minkä lautalastit tässä suhteessa myöten antoiwat. Wielä yritti uponneita lotjia ylös saada saman yhtiön *Tarmo* niminen hinaaja, joka on warustettu woimakkaalla pelastuskoneella, mutta turhaan raukesi sekin. Wuoto oli suurempi kuin mitä *Tarmon* pumpput jaksoiwat ulos työntää. Jälellä olewia lotjia owat hinaajat kaikesta huolimatta ryhtyneet saattamaan kanawasta meren puolelle.”

Kaupungin kertomuksen mukaan oli Joensuussa vuoden lopulla 22 höyrylaivaa ja 97 lotjaa. Laivoista viisi oli käynyt Pietarissa.

Huhtikuussa 1913 K kertoi laivakaupasta: “Wiime sunnuntaina Liperin osuuskaupalla pidetyssä Liperin höyrywenhe-osuuskunnan kokouksessa päätettiin ostaa 32,000 markalla kapteeni A. Mielikäiseltä Lappeenrannasta entinen höyrylaiwa *Nurmes*, joka hra Mielikäisen johdolla tulee *Liperi*-nimisenä kulkemaan Joensuun ja Ristinpohjan wäliä.” Sen kesän laiva kulki vielä *Nurmeksen* nimellä, mutta muuttui *Liperiksi* keväällä 1914.

Toukokuun 10:nä KS tiesi, että “laiwaliikkeen etelään woinee pitää jo awattuna. Eilen pitkin päivää tekiwät höyrylaiwat *Koli*, *Sampo*, *Osmo*, *Tuulikki* ja *Taimi* tawanmukaiset koematkinsa, jolloin asetuksen määräämä kewät-tarkastus laiwoilla toimitettiin. Joenpolwesta ½ km. matkan päässä oli heikkoa sohjojäätä, mutta Kukkosen saaresta Kaskiniemeen johtawasta tienpohjasta lähtien oli koko eteläinen Pyhäselkä kiintojäässä, josta matkustajalaiwojen näytti mahdottomalta läpäistä.

Iltapäivällä läksi hinaajahöyry *Rauha* lopullisesti wäylää awaamaan ja meni yli Pyhäselän Pesolansalmeen, ja siitä Jänisselälle Kulmaniemen laiturin kohdalle, jossa oli awowettä. Etempänä näkyi jäätä. Matkallaan tapasi *Rauha* wielä 60 cm:kin paksuista jäätä, keskimäärin oli jää 40-50 cm. paksua. Piakkoin woi odottaa siis ensimmäisiä laiwoja etelästä, josta ainakin *Oriwesi*-laiwat owat joitakin päiwiä sitten Sawonlinnasta Joensuuhun lähteneet pyrkimään. Pohjoiseen läksi tänä aamuna ensimmäisenä klo 5 höyryl. *Taimi* Luhtapohjaan, wieden lastia mukanaan. Pielisen etelä-osa on jo jäistä wapaa, mutta *Nurmeksen* tienoot wielä kowassa rantajäässä, kerrotaan meille”.

Orivedet tulivat ja niiden perässä myös vanha *Walio*, nyt kuitenkin nimellä *Virolahti*. Alushan oli myyty Haminaan vuonna 1897. Joensuulaisten liikemiesten ostama laiva alkoi kulkea päivittäin kaupungista Puhokseen. Alus vaihtoi nimensä heinäkuussa *Jormaksi*. Juhannuksena, ennen nimenvaihtoaan, laiva ehti ajaa karille. KS 26.6.: “Wiime lauwantai-iltana klo ½ 6 seuduissa ajoi tåkäläinen höyrylaiwa *Wirolahti* karille Rääkkylän luona olewassa Kiwisalmessa. Noin 7 tuntia

karilla oltuaan auttoi sen rahtihöyry *Osmotar* pois siitä. Paikka, johon laiwa tarttui, oli reimarin ulkopuolella. Suurempaa wauriota ei liene tapahtunut.”

Halkojen vienti Saimaalta Pietariin oli ollut kasvussa jo muutaman vuoden ajan. Joensuun laivoista Cederbergin *Arvo* ja *Suomi* olivat tiiviisti mukana näissä kuljetuksissa. Toukokuun alussa 1913 kauppahuoneelta kirjoitettiin Peusan veljesten yhtiölle Pietariin. “Molemmat aluksemme saapuvat sinne halkolastissa ensi viikon tiistaina tai keskiviikkona ja siis viikon lopulla valmiit takalastin ottoon.” Seuraavan talven aikana molempien laivojen mastot ja korsteenit muutettiin kaatuviksi helpottamaan Nevan siltojen alittamista.

Purjehduskauden aikana ehti laivoissa sattua monenlaista. K kertoi 20. toukokuuta *Orivesi II:ssa* tapahtuneesta itsemurhasta: “Eilen aamulla klo 5 tienoissa, kun höyrylaiwa *Oriwesi II* oli tulossa Rääkkylän Ritosalmesta kaupunkiin päin, nousi laiwassa Sawonlinnasta Joensuuhun matkustawa ent. tukkiasioitsija Heikki Wäänänen, kotoisin Enon Ahwenisesta, alhaalta hytistään makuusijoiltaan aluswaatteissaan kannelle ja hyppäsi heti weteen. Kun salmi paikalla on hywin kapea, ja kowa tuuli puhalsi siwultapäin, ei laiwaa woitu heti kääntää, waan täytyi sen ensin kulkea salmen läpi Joensuuhun päin Pääsinniemen laiturin kohdalle ja sitten kääntyä takaisin. W. sai näin ollen olla wedessä n. parikymmentä minuuttia, ennen kuin hänet saatiin sattumalta paikalle tulleiden weneeseen. Heti weneessä ja sitten Pääsinniemen laiturin luo maihin nostettua yritettiin hukkunutta herättää henkiin, mutta tuloksetta.”

Kesäkuun alussa KS kertoi *Tuulikin* harvinaisesta matkustajasta: “Eilen aamulla kun *Tuulikki* tuli kaupunkiin sillä oli matkustajana eläwä hylje, joka puulaatikossa köllötteli ja päästeli wihaisenmakuisia ääniä, matkalla Helsinkiin asti Korkeasaaren eläinkokoelmiin. Kalastaja Alm oli sen saanut isosta rysästä Pesolansalmesta Suursaaren lähettywiltä ja elättänyt sitä wesisumpussa, kunnes sai sille 50 markasta, kuten kerrotaan, kaupan Helsingissä mainittuun tarkoitukseen. Hylje oli keskikokoinen.”

Elokuun alussa K kertoi rähinästä *Orivesi*-laivalla. “Höyryl. *Oriwesi II:n* lähtiessä Sawonlinnasta Joensuuhun päin kulkemaan wiime keskiwiikkona, tuli laiwaaan myöskin joitakin tukkilaisia, joista yksi juowuspäissään alkoi haastaa riitaa toisten matkustajien kanssa. Laiwalla oli syntyä ankara käsirysy, mutta saatiin mies kuitenkin hillityksi ja rauha laiwalle palautetuksi. Mies, joka häiriön aiheutti, aijottiin poistaa laiwasta, mutta sai hän kuitenkin jatkaa matkaa loppuun asti, kun miesten mukana ollut työnjohtaja lupasi pitää huolta siitä, ettei rettelöä enää syntyisi.”

Uitosta oli tänäkin kesänä harmia laivaliikenteelle. K kertoi ”Tukinuiton haitoista” kesäkuussa: ”Kuluneena kesänä kuten säännöllisesti muinakin vuosina, on tukkiliikkeestä Pielisjoessa kaupunkimme sataman ja Pyhäselän välillä suuria haittoja. Warsinkin sellaisina öinä, jolloin tukkeja kosommin lasketaan, pullistuwat Hasaniemen luona olewat tukkipuomit ulospäin niin, että muutenkin kapea wäylä tulee wielä kapeammaksi. Woi sattua niinkin, että höyrylaiwa ja soutuwene hädin tuskin pääsewät sellaiselta kohdin toisiaan siwuuttamaan; kahden höyrylaiwan toistensa ohi ajamisesta ei ole puhuttakaan.” Lehti suositteli paalujen lisäämistä estämään puomien ”lewiamistä”. Sekään tuskin olisi auttanut tässä haverissa, jonka KS otsikoi heinäkuussa: “Laiva ajautunut Pielisjoessa koskeen.” Lehti jatkoi: “Aikaisin t.k. 20 p:n aamuna, kun hinaajalaiva *Ilmari*, kotosin Viipurista, oli tulossa pohjoisesta Pielisjoen kanavia Joensuuhun, sattui sille Paiholan sulun yläpuolella ikävä viivytys, joka olisi voinut päättyä pahemminkin, ellei wesi nyt jo olisi niin alhaalla. Laiva ja sen jälessä oleva proomu ajautuivat näet kosken niskaan, jossa joutuivat pohjaan kiinni. Wäylältä pois joutuminen aiheutui siitä, että tukin uittajat olivat unhottaneet awata sulun yläpuolella olevan estepuomin. Laiva ajautui silloin virran painamana sulun viereiseen koskeen, josta se miesvoimin saatiin pelastetuksi vasta iltapuolella päivää. Proomu vedettiin myös vähän myöhemmin vaaralliselta wäylältään selwemmille wesille. Mitään sanottavampia waurioita ei liene tapahtunut.”

Taas elokuussa yksi matkustajalaivoista jäi kiinni tukkipuomiin, mistä K kertoi näin: “Kun matkustajahöyrylaiwa *Oriwesi I* lähti wiime tiistaina päiwällä säännöllisellä kulkuwuorollaan Joensuusta Sawonlinnaan, oli kulkuwäylä Pielisjoen suussa tukkipuomilla suljettu. Puomia awatessa katkesi sen wartijoilta kiinnitysköysi ja tuuli ajoi puomin laiwan eteen. Laiwa tarttui potkuristaan yhdyskettinkiin kiinni ja siten tuulen painamana rantamatalikolle, josta sen Halla-osakeyhtiön hinaaja irroitti. Matkalle sattui mukaan merenkuluntarkastajan apulainen Wilh. Fagerholm ja waati laiwan asetuksenmukaiseen pohjantarkastukseen. Laiwan täytyi peräytyä kaupungin satamaan takaisin ja laskea matkustajat maihin. Neuwottelujen perästä lähti höyrylaiwa *Tapio* wiemään heidät

Rääkkylään, josta he pääsiwät höyryl. *Jormassa* edelleen. *Oriwesi I* wiettiin Sawonlinnan telakkaan. Nähtävästi ei laiwa ollut saanut wuotoa eikä potkurikaan wioittunut.”

Lokakuussa sattui kaksi karilleajoa. K uutisoi 14:na: “Eilen aamulla klo 4 aikaan ajoi Hackman & C:in tukkilauttaa kuljettawa hinaajalaiwa *Ahu* karille Joensuun ja Wuokalan välisellä wäylällä olewassa Wuosalmessa. Joensuusta läksi hinaaja *Tarmo* irroittamaan karille joutunutta ja onnistuikin siinä, niin että se jo iltapäiwällä klo 5 tienoissa toi *Ahun* Joensuuhun. Laiwa ei liene saanut mainittawampia waurioita.” Kaksi viikkoa myöhemmin *Nurmes* ajoi karille tullessaan kaupunkiin hämärissä Heposelällä. “Awuksi saapui hinaaja *Rapid* ja weti laiwan pois matalikolta. Laiwan täytyi keskeyttää matkansa ja lähteä Sawonlinnaan tarkastettawaksi. Wuotoa ei laiwa karille ajaessaan saanut.” Lisäksi Parviaisen *Ilmari* kärsi kolhun Viipurissa, kuten lehdissä kerrottiin: “Trångsund Export liikkeen omistama hinaaja *Alert 2:n*en oli menossa läpi sillan, parin Diesen Wood C:o proomun kanssa, töytäsi toinen proomuista teräwällä kulmallaan matkustajahöyry *Ilmarin* kyljestä sisään hiukan yläpuolelle wesilinjan. *Ilmarin* saama wamma korjattiin Wiipurissa wäliaikaisesti, että se pääsi lähtemään kulkuwuorolleen lauantai-aamuna Joensuuhun.”

Kuten niin monena syksynä aikaisemminkin, jälleen veden vähyys lopetti Pielisjoen liikenteen varhain. Lokakuun alussa todettiin K:n uutisen lopuksi, että “Toiminimi Gustaf Cederberg & C:on omistama höyrylaiwa *Tapio* on tiistai-iltana Joensuuhun saawuttuaan lopettanut edellä kerrottujen haittojen ja koko wäylän waaranalaisuuden wuoksi kulkuwuoronsa ja asettuu talwiteloilleen. Weden korkeus Pielisjoessa ei sitten vuoden 1905 ole ollut niin alhaalla kuin nyt”.

Veden vähyys ei ollut syynä, kun *Jorma* lopetti liikenteen jo syyskuun lopussa, mutta syyn voi sanoa olleen erikoisen. Luotsihallitus oli näet saanut nimettömän ilmiannon, että *Jorma* kulkee katsastamattomana, ja merenkuluntarkastaja Wreden kyselyyn asiasta, kauppias Otto Sarola, yksi laivan omistajista, vastasi, että “höyrypursi *Jorman* isännistö lakkautti ennemmin laivan kulun, kun otti uutta katsastusta, syystä kun tulot laivalla ovat nykyisin siksi pienet, ettei ne tuota tarkastuskustannuksia, laiva tulee vietäväksi telakalle talveksi”. *Jorma* myytiin vielä talven aikana Koivistolle.

Muilta osin etelän liikenne jatkui, toki sielläkin oli omat kiusansa, kuten K. kertoi 1. marraskuuta: “Uswan wuoksi laiwaliike pysähdyksissä. Niinkuin jokseenkin yleensä koko Suomessa niin on täälläkin näinä päiwinä lewinnyt sakea uswa mailla ja wesillä. Torstaina oli uswa niin läpitunkematon, että laiwaliike oli täällä koko päiwan seisahduksissa. Satamasta ei woinut lähteä ja satamaan saapua ainoatakaan alusta.”

Laivaliike jatkui kuitenkin yli marraskuun puolivälin, joten purjehduskauden pituudeksi tuli lähes ennätysmäiset 191 päivää. Vuorolaivojen lisäksi kaupungissa kävi 228 alusta. Satamaan jäivät talvehtimaan matkustajalaivat *Osmo*, *Koli*, *Lieksa*, *Jorma* ja *Taimi* sekä hinaaja *Seura*. Penttilän rannassa olivat Cederbergin *Tapio* sekä viisi hinaajaa.

Tämä KS:n 22:na kertoma talvehtimistieto ei pitänyt täysin paikkaansa, sillä *Seura* oli vielä kulussa, mikä kävi ilmi lehden uutisesta 27. marraskuuta: “Päättwän purjehduskauden wiimeinen haaksirikko lienee se, joka wiime lauwantaina tapahtui Pyhäselällä. O.Y. Gutzeit ja K:in omistama tukkihinaaja *Wanda* ajoi näet lauwantai-aamuna klo 9 tienoossa wedenalaiselle karille Suursaaren luona olewan n.k. Harmaasaaren rinnalla. Peräkeula kohosi niin korkealle, että potkuri näkyi ja muutenkin kallistui laiwa pahasti. Mitään wuotoa ei toki tullut. Soutuwenheellä saatiin tapahtumasta tieto saman päiwan illalla Joensuuhun, josta vielä liikkeellä olewa, kauppias Olli Pitkon omistama hinaaja *Seura* käwi sunnuntaina auttamassa *Wandan* karilta. *Wanda* oli kiwellä niin kallellaan, että pelastuspuuhissa työskentelewät eiwät pysyneet kannella muuten kuin nuorien awulla. Onnettomuuden sattuessa olivat laiwan wenttiilit kaikeksi onneksi kiinni, ettei wesi niiden kautta päässyt sisään ja lisännyt waaraa.”

Toukokuun 14:nä 1914 oli KS:ssä otsikko: “Laiwaliike awattu Joensuuhun. Hinaajahöyry *Halla VI* saapui eilen illalla etelästä.” Laivalla oli ollut mukanaan kolme “uudenaikaista niputusproomua”. Lehdessä oli pitkäkhö kuvaus matkasta, jossa *Hallan* perässä kulkipat rahtihöyry *Mursu* sekä Parviaisen *Ilmari*. “Pyhäselällä oli kowin ottelu, sillä kiintojäättä oli Tuiskawan seuduille ja hilejäättä siitä lähelle joenpolwea. Ponnisteltua wäylä kuitenkin läpäistiin ja eilen illalla klo 7 tienoissa laski *Halla VI* proomuineen Hasaniemen laituriin.” Hinaaja *Seura* oli yrittänyt tulla Joensuusta vastaan, mutta sen voimat eiwät riittäneet särkeämään Pyhäselän jäitä.

Kaksi päivää myöhemmin lehti kertoi myös *Mursun* ja *Ilmarin* saapuneen sekä muitakin laivoja: "Illemmalla torstaina klo 7 tienoissa saapui höyrylaiwa *Sampo* Wiipurista täydessä lastissa kaupunkiimme. Eilen aamulla klo 8 tuli taas Sawonlinnasta *Oriwesi II* ja läksi täältä klo 2 ensimmäiselle vuorolleen. Jäitä ei laiwa tänne tullessaan nähnyt enään muualla kuin Pyhäselällä Kainuunsalmen tienoilla, mutta eiwät nekään tehneet enää mitään haittaa. Myöhemmin laskivat satamaan wielä rahtilaiwat *Ukko* ja *Koitto*. Eilen iltapäivällä tekiwät *Taimi* ja *Osmo* tawanmukaiset koematkansa, joilla niiden purjehduskelpoisuutta tarkastiwat insinööri H. K. Hällström ja kapteeni E. Sipari. Höyrylaiwa *Osmo* läksi tänä aamuna ensi matkalleen Wiipuriin, jonne höyrylaiwa *Sampo* lähti illalla klo 8." *Sampo* oli tullessaan ajanut matalikolle Pyhäselällä. "Oliwatko sitten jäät liikkeussaan syrjäyttäneet reimareja wai tuuliko oli ajanut reitille soraa, mutta wäylällä laiwa kumminkin pohjasi", KS kirjoitti. Laivan irrotus tapahtui hieman erikoisesti: "Muutamia hätämerkkejä annettua kiiruhti Hasaniemen laiturista hinaajahöyry *Halla VI* paikalle ja neuwoi sywemmän kohdan, jonka jälkeen *Sampo* pääsi omin woimin matkaa jatkamaan kaupungin satamaan." – Viikkoa myöhemmin *Sampo* sai pohjakosketuksen Savonlinnassa, mistä "Savolainen" kirjoitti: "Matalikolla kieppui *Sampo* wiime torstaina Sawonlinnan edustalla ollessaan tänne tulossa Wiipurista. Omin woimin pääsi laiwa kuitenkin irti, waikkakin reistailu aiheutti parin tunnin wiiwytyksen kulussa."

Näin oli jälleen Joensuun laivaliike täydessä vauhdissa. Laivat kulkivat kuten ennenkin, ja lisäksi oli lähiliikenteeseen tullut kauppias Olli Pitkon höyryvene *Jehu*. Myöskään havereilta ei välttytty. Yksi vähimpiä oli *Osmon* tapaus, josta KS kertoi 20. kesäkuuta: "Wiime matkallaan Joensuusta Wiipuriin ajoi höyrylaiwa *Osmo* karille Sawonlinnan yläpuolisilla wesillä, päästen kuitenkin omin woimin irti ja warsin wähäisillä waurioilla pälkähästä. Yksi propellisiipi katkesi." Laiva jatkoi Wiipuriin, jossa laivaan laitettiin uusi potkuri.

Heinäkuussa *Mursu* kärsi haaksirikon, josta "Savolainen" kertoi seuraavasti: "Wiime torstaina, kun kauppaneuwos M.G. Piipposen, Joensuusta, omistama rahtihöyrylaiwa *Mursu* oli lastaamassa halkoja Paasiweden rannalla, tuli yhtäkkiä hirmuinen tuulenpuuska, joka paiskasi laiwan rannalle Tällöin wääntyi aiwan ensiksi n.k. "kalaplootu", niin ettei konetta woitu lainkaan käyttää; peräsin samoin wioittui ja laiwa jäi rannalle myrskyn runneltawaksi. Se oli kuitenkin jo siksi lastissa, ettei se painunut aiwan rantakiwille, eikä mitään suurempia waurioita tullutkaan; ainoastaan pari pientä wuotoa laiwa sai. Matkustajahöyrylaiwa *Oriwesi I:n*en hinasi sitten *Mursun* rannalta Heinsalmeen, josta hinaajalaiwa *Tilhi* toi laiwan korjattawaksi Sawonlinnan konepajan telakalle, jossa laiwa par'aikaa wäliaikaisesti korjataan." *Oriwesi I:n* päällikkö E. Ström oli vaatinut pelastuspalkkiota, jonka määräksi oli ilmoitettu 1/12 *Mursun* arvosta.

Kesäkuun lopulla *Sampo* oli viikoksi vuokrattuna venäläiselle turistiryhmälle. Tuolloin laivan ollessa Savonlinnassa aluksen kattilassa todettiin wuoto ("frätbaden"). Päällikkö Hägglund kutsui Savonlinnan Konepajan mestarin ja vanhemman kattilasepän laivalle ja esitti kattilan tilapäistä korjaamista, koska laivan piti lähteä seuraavana päivänä viemään vieraat Vuoksenniskalle. Hän oli kuullut, että kattilavuodot voitaisiin paikata tilapäisesti sementillä, ja niin oli myös menetelty, vaikka konepajan miehet eiwät ottaneetkaan toimenpiteestä mitään vastuuta. Sementti ei ollut auttanut, ja niin laiva hinattiin konepajan rantaan, jossa wuoto paikattiin konepajan johtajan Wileniuksen mukaan siten, että "niitattiin erityinen isompi paikkalevy joka tiivistettiin ja koetettiin vesiponnistuksella". Se oli vienyt aikaa muutaman päivän, joten vieraiden kuljetus Vuosenniskalle oli jouduttu hoitamaan toisella laivalla.

Merenkuluntarkastaja Wrede oli saanut kuulla tapauksesta syksyllä ja lähetti asiaa koskevan selvityspyynnön niin Wileniukselle kuin myös Savonlinnan ja Joensuun kattilantarkastajille. Kaikki kolme myönsivät kuulleen sementin käytöstä, mutta kielsivät koskaan käyttäneensä menetelmää tai edes suositelleensa sitä kenellekään. Savonlinnan katsastaja A.T. Nikander kertoi kuulleen *Sammon* tapauksesta Savonlinnan satamamestarilta ja kun hän oli mennyt konepajalle, oli sementtiä paraillaan lapioitu pois laivan kattilasta. Hän oli ollut paikalla myös silloin, kun kattilan vesiponnistuskoe tehtiin paikkauksen jälkeen - Wrede sai vielä tämän jälkeen kirjeen P. Niiraselta, joka tiedusteli eikö *Sampo* olekaan merilain alainen, kun kerran laivan päällikkö oli pakottanut laivan konemiehen ajamaan wuotavalla kattilalla Lauritsalasta Savonlinnaan.

Sammolle oli wuosi muutenkin täynnä vastoinkäymisiä. Elokuun 12:na *Sampo* törmäsi Puumalassa sulkavalaisen höyrylotja *Reidan* kanssa (tosin lehdissä kirjoitettiin aluksi *Gretasta*), ja siinä alus sai "kuhmuja kylkeensä". Viikkoa myöhemmin se ajoi pimeässä ja myrskyssä karille Rääkkylässä.

Halla-yhtiön hinaaja *Sirius* onnistui sen ison työn jälkeen irrottamaan. Sitä ennen oli *Seura* käynyt yrittämässä aluksen irrottamista. *Sampo* sai vuodon, joka korjattiin Savonlinnassa. “Laiwalla olleet matkustajat, n. 30-40 henkeä, palasiwat *Sirius*-laiwalla lauantai-aamuna kaupunkiin. *Seura*-laiwa läksi kuljettamaan wahingoittunutta *Sampo*-laiwaa Sawonlinnan konepajalle korjattawaksi.

Aamuyöllä sai laiwa kiwiä vastaan hankautuessaan pienemmän vuodon. Wahingot owat melkoiset. Matkustajien asema laiwalla myrskyn käsissä yöllä oli warsin waikea”, K kertoi. Pelastustyössä sai kaksi *Siriuksen* laivamiestä vammoja, konemestari enemmän: “Köysi nimittäin löi häntä kaswoihin, niin että nahka otsasta ja poskista kauttaaltaan irtautui sekä hampaita lähti irti.”

Syyskuun 17:nneen päivän KS:ssa oli kolme haveriuutista, joista ensimmäisessä kerrottiin hinaajahöyryn ajaneen karille. “Tk. 14 p:n iltana ajoi Tikansalmessa karille wiipurilaisen toiminimen Thesleff & C:ön omistama hinaajahöyry *Esther*, päällikkö M. Santapukki. Karilleajon syynä oli häwinnyt walkoinen reima, jonka eräs aiemmin kulkenut laiwa oli häwittänyt. Karille ajanutta koettiwat paikalle saapuneet höyrylaiwa *Liperi* ja hinaajahöyry *Karhula* saada yhteiswoimin irti, mutta tuloksetta. Myöhemmin irroitti laiwan karilta Diesen Wood & C:ön hinaajahöyry *Roland*. Mitään wuotoa ei laiwa onnettomuudessa saanut.” Kuten laivojen nimet kertovat, Saimaalla liikkui melkoisesti myös wiipurilaisia ja muita rannikon hinaajia; *Karhula* oli Kotkasta.

Seuraavaksi kerrottiin *Sammon* ajaneen keskellä Hämeenselkää “walkoisen lippureimarin wäärälle puolelle ja tarttui kiwickoiselle karille. Wasta kolmen tunnin kuluttua pääsi laiwa kalamiesten awustuksella wapaaseen weteen ja jatkoi matkaansa”. Kolmas koski *Liperiä*. “Höyrylaiwa *Liperin* ollessa tiistaina aamuyöstä klo 5 seuduissa matkalla Joensuuhun katkesi Paloniemen kohdalla sen peräsimen kettinki. Waikka kone heti pysäytettiin, ajautui laiwa omalla wauhdillaan läheiselle matalikolle. Joensuusta tuli hinaajahöyry *Karhula* onnettomuuspaikalle awittamaan *Liperiä* matalikolta. Tiistaina klo 2 seuduissa päiwällä selwisi *Liperi* wasta kaupunkiin ja läksi eilen aamulla Warkauden tehtaalle saamiaan pohjawammoja korjauttamaan.”

Kesän tapaukset saivat merenkuluntarkastaja Wreden kirjoittamaan kauppaneuvos Parviaiselle kehottaen kauppahuonetta erottamaan Hägglundin, koska “tämä on sopimaton ja taitamaton”. Petter Parviainen vastasi Wredelle: “Olemme kyllä seuranneet Kapteeni Hägglundin toimintaa päällikkönä *Sampo* laivalla ja valitettavasti täytyy tunnustaa että viime aikoina on hänellä ollut tavattoman paljon vastoinikäymisiä mutta siihen nähden että Kapteeni Hägglund on ollut palveluksessamme kolmattakymmentä kesää, olemme antaneet hänelle anteeksi, siinä toivossa että ainakin tämä purjehduskausi päättyisi hyvin.” Koska aluksella oli purjehduskautta tuolloin jäljellä enää kaksi viikkoa, Parviainen kertoi Hägglundin jatkavan kauden loppuun, mutta “ensi purjehduskaudeksi jätämme päällikkyyden *Sampo* laivalla toiselle täysin päteväälle kapteenille”. Hägglund jatkoi kuitenkin *Sammossa* myös kesän 1915.

Orivedet ja *Liperi* lopettivat liikenteen marraskuun toisella viikolla.

“Wiime torstai-aamuna läksi Joensuusta höyrylaiwa *Seura* pyrkimään Pyhäselän ulapalle. Liikkuwia ahtojäitä tawattiin selällä wielä runsaasti ja hidastuttiwat ne laiwan kulkua suuresti, joten wasta 4 tuntia ponnisteltua päästiin Suursaareen. Illemmalla laiwan palatessa kaupunkiin oli wallinnut tuuli ja puhdistanut Pyhäselän jäistä.” Näin kuvaili KS Joensuun laivaliikenteen alkamisen 15.

toukokuuta 1915. Tosin jo keskiviikkona oli *Liperi* tullut Ristinpohjan kautta Savonlinnasta, josta perjantaina saapui myös *Orivesi II*. *Osmo* saapui Viipurista ja *Tuulikki* läksi ensimmäiselle matkalleen Puhokseen, jonne se oli siirtynyt kulkemaan. Cederberg oli näet siirtänyt *Tapion* Pielisen liikenteestä *Tuulikin* entiselle Ristinpohjan reitille.

“Laivatapahtumia” oli melko vähän, mihin vaikutti osaltaan se, että sodan vuoksi osa liikenteestä oli pysähdyksissä ja osa laivoista otettu sotilaskäyttöön. Halkoja kuljetettiin kuitenkin enemmän kuin koskaan. Cederberg-yhtiön vuoden 1915 kertomus kuvaa hyvin tilannetta: “Suurin osa Yhtiön omistamista lotjista oli koko viime purjehduskauden kulussa, ensiksi halkojen rahdissa Pietariin ja sittemmin lautojen kuletuksessa Ryövälinniemeen. Rahtilaivat *Arvo* ja *Suomi* pidätettiin näet heti laivaliikkeen auetessa, joten näitä varten varatut halot olivat lotjilla kuletettavat. *Arvo* pääsi kuitenkin noin kuukauden kuluttua vapaaksi. Laivaliikkeen loppuessa pidätettiin vielä Yhtiön omistama hinaajalaiva *Tarmo* sen Lauritsalassa ollessa, ja on tämäkin siitä lähtien ollut sotilasviranomaisten käytettävänä. Hinaajalaivat *Voima* ja *Roteva* olivat vuokrattuina yksityisille; ainoastaan *Rauha* seiso i koko purjehduskauden käyttämättömänä.” Halkojen kuljetuksessa oli menetelty siten, että *Rapid* ja aluksi myös *Tarmo* hinasivat lotjat Saimaalta Saimaan kanavalle,

Tapola Lavolasta Ryövälinniemeen Uuraassa sekä *Arvo* sieltä Pietariin. – *Suomi* oli venäläisten pakko-ottamana kevääseen 1918.

Heinäkuun lopulla Diesen-yhtiön hinaajan *Rolf*in hinaama lautta särki Pyhäselän valopoijun ja *Orivesi I* ajoi syyskuun lopulla karille, mistä K kertoi näin: “Wiime lauwantaina, kun Joensuun ja Sawonlinnan wäliä kulkewa höyrylaiwa *Oriwesi I* matkallaan poikkesi Puhokseen, ajoi laiwa matalikolle sillä seurauksella että propellin suojustimena ollut n.s. kalaplootu wääntyi siinä määrässä, että tuntuwasti haittasi potkurin liikuntoa. Laiwa kuitenkin pääsi omin voimin jatkamaan matkaansa Sawonlinnaan, jossa se otettiin telakalle korjattawaksi.” Syyksi sanottiin “yksinomaan weden wähyys”. Matkustajahöyry *Savonlinna* (1904) tuurasi *Ykköstä* sen sunnuntaisen vuoron Joensuuhun.

Laivaliike myös loppui normaaliin aikaan. KS kertoi 9. marraskuuta laivaliikkeen päättymisestä näin: “Lauantaina saapuiwat wielä *Oriwesi I* ja *Punkaharju* [1901] Sawonlinnasta, jälkimäinen hinaten erästä roomua. Sunnuntai aamuna klo 8 läksiwät mainitut laiwat Sawonlinnaan ja hinaaja-alus *Rapid* hinaamaan Rääkkylästä sinne asti päässyttä rahtialusta *Ukkoa* [1914]. Jääesteet oliwat silloin jo melkoiset, mutta eteenpäin päästiin *Rapidin* awatessa wäylää. Tikansalmessa tawattiin jäissä eräs rahtialus, josta *Rapidia* pyydettiin hinaamaan, mutta jääkenttä oli jo niin kiinteää, ettei *Rapid* enään päässyt laiwan luo. Hämeenselällä päästiin eteenpäin wain *Oriwesi I:n* ja *Punkaharjun* työntäessä edellään *Rapidia*, kunnes edellämainitut laiwat pääsiwät omin voimin jatkamaan matkaansa Sawonlinnaan päin ja *Rapid* poikkesi hinaamaan *Ukkoa* Rääkkylästä. Hinaajan ei kuitenkaan enään onnistunut päästä kuin n. 1 km. päähän *Ukosta*, jonka siis täytyi jäädä Rääkkylään, ja *Rapid* sai palata tyhjin toimin kaupunkiin. Sunnuntai-aamuna läksi wielä Sawonlinnasta *Oriwesi II* pyrkimään Joensuuhun täällä talwehtiakseen. Orawista tiedetään sen wielä lähteneen tännepäin pyrkimään ja odotettiin sitä eilen aamuksi tänne saapuwaksi, mutta ei ole laiwaa kuulunut.” *Orivesi II* joutui kääntymään takaisin, mutta Joensuussa jatkui liikenne vielä sen verran, että Cederbergin *Woima* kävi vielä 10:nä Pyhäselällä jään paksuutta tutkimassa: jäätä oli 7 ½ tuumaa ja paikoin enemmänkin.

Koli kävi tekemässä koematkan Pyhäselälle 10. toukokuuta 1916, mutta se ei päässyt kuin puoliväliin Tuiskavanluotoa. Silti se jäi *Kolin* toiseksi viimeiseksi matkaksi Joensuun vesillä, sillä alus oli myyty Savonlinnaan Kerttu-yhtiölle, jonne se lähti 13:na. Samana päivänä tulivat etelästä *Osmo* ja *Orivesi II*, ja niin oli taas kerran laivaliikenne päässyt käyntiin. *Tapio* palasi takaisin Pielisen liikenteeseen ja *Tuulikki* jatkoi Puhoksen linjalla.

Vuoden aikana tehtiin muitakin laivakauppoja. Toiminimi Hirvonen Rääkkylästä myi rahtihöyry *Otson* Heltimoiselle & Kojoselle Savonlinnaan. Hinta oli 80 000 markkaa, johon sisältyi melkoinen määrä halkoja. *Orivesi I:n* päällikkö, kapteeni E. Ström osti syyskuussa höyrylotja *Nalikan* maanviljelijä Lappalaiselta Liperin Ruokolahdelta.

Lisäksi lehdissä oli kolmen höyryveneen myynti-ilmoitukset. Heinäkuussa joensuulainen V.J. Tapaninen tarjosi kaupaksi höyryvenettä “makaavalla pannulla, 8,5 x 2 m vähän käytetty mutta hyvässä kunnossa”, ja taas syyskuussa oli myynnissä pieni höyrypursi, jonka konetehto oli 20 ihv. Myyjänä oli Oskari Lehikoinen Polvijärven Kinahmossa, ja alus oli joko *Höytiäinen* tai Lehikoisen aiempi sluuppi Höytiäisellä. Joulukuussa ilomantsilainen kauppias M. Piironen ilmoitti myyvänsä huutokaupalla höyryvenhe *Helmen* sekä kaksi lotjaa. Voisi kuvitella, että kaikki kolme tulivat myydyiksi.

Vesi oli poikkeuksellisen alhaalla. *Sampo* ajoi karille Rääkkylässä heinäkuussa, mistä K kirjoitti 25:nä: “Eilen päiwällä kello 2 aikaan Joensuuhun matkalla ollessaan ajoi höyrylaiwa *Sampo* Rääkkylän Kiwisalmessa pohjansa kiween saaden höyrykattilan kohdalle niin pahan wuodon, että laiwa oli ohjattawa matalikolle Wuorlahteen uppoamisen estämiseksi. Laiwassa oli lastina jauhoja, sokeria, hedelmiä y.m. Wuoto oli niin suuri että ennenkuin laiwa pääsi matalaan ehti wettä tulwata lastiruumaan pari metriä, joten lasti kastui melkein kokonaan. Osan *Sammon* matkustajista toi pieni wiipurilainen hinaajalaiwa *Hellu* Joensuuhun. Hinaajahöyry *Rapid* wei Joensuusta haaksirikkopaikalle lotjan, johon puretaan *Sammon* lasti.”

Sammon päällikkö, merikapteeni J.E. Mansnérus, myöhempi merenkuluntarkastaja, selosti haveria meriselityksessään mm. näin: “Laivan köysien irroitettua Kivisalmen laiturista noin kl. 2.15 jpp. jatkettiin matkaa hiljaisella vauhdilla edelleen pitkin reimattua kaivantoa, kunnes oltiin päästy viimeisen Hämeen selälle johtavan reimariparin läpi jolloin, laivan ollessa kuljettavalla wäylällä,

annettiin määräys panna kone täyteen käyntiin. Juuri silloin, ennen kun laiva oli ehtinyt päästä vauhtiinkaan, kosketti laivan pohja ensin keskikohdaltaan ja sen jälkeen perältä pohjaan, aiheuttaen laivalle heti niin ankaran vuodon, että allekirjoittanut oli suuremman vahingon estämiseksi, pakoitettu ohjaamaan laivan lähimmän maan rantaan, johon tultiin kl. ½ 3 iltapäivällä. Kun rantaan tartuttua oli laskettu ankkuri, mitattiin veden korkeus [laivan] perällä 1,85 m, keskellä 2,05 ja keulassa 1,60 m. - - Matkustajat laivassa olivat ensin rauhattomia vaan tyyntyivät kohta ja kun kello 6-7 tienoilla iltapäivällä sivullemme saapui hinaajalaiva *Halla*, joka oli matkalla Joensuuhun, niin suurin osa matkustajista jatkoi siinä matkaansa Joensuuhun. Ainoastaan 6 luokka matkustajaa jäivät laivaan yöksi ja jatkoivat seuraavana aamuna sivu kulkevassa matkustajalaivassa *Tuulikki* matkaansa Joensuuhun.” Cederbergin *Woiman* hinaamassa lotjassa tuotiin *Sammon* lasti kaupunkiin pari päivää myöhemmin.

Laivan pelastustyö oli hankala, kuten kerrotaan “Hurma-kirjassa”. Lopulta varustamo antoi tehtävän Lehtoniemen konepajalle, joka onnistui saamaan laivan irti viikko karilleajon jälkeen. Konepaja hoiti myös *Sammon* korjauksen, ja reilun kolmen viikon päästä laiva pääsi jatkamaan kulkuvuorojaan. Tuohon aikaan *Sampo* ja *Osmo* olivat ainoat matkustajalaivat, jotka kulkivat Saimaan kanavan kautta Viipuriin; muutenkin oli laivaliike kanavalla vähentynyt tuntuvasti. Se ei kuitenkaan koskenut Pietarin halkoliikettä, sillä siinä saavutettiin uusi ennätys: kanavan kautta kuljetettiin halkoja rahtilaivoilla ja lotjilla 1,2 milj. pm3.

Nyt myös Cederbergin *Rauha* oli kulussa, se hinasi halkolotjia Uuraasta Pietariin, kunnes se syyskuussa otettiin Venäjän merijalkaväen käyttöön. Se samoin kuin saman yhtiön *Tarmo* kärsivät merkittäviä vahinkoja pakko-otosta, joka päättyi vasta vappuna 1918. *Rauhan* vauriot ja varastukset arvioitiin yli 70 000 markaksi, *Tarmon* hieman vähemmiksi.

Muuten ei Joensuun laivoille tapahtunut paljoakaan. KS kertoi syyskuussa, että “potkurinsa katkasi torstaina höyryl. *Oriwesi I* Wuokalan ja Sawonlinnan välillä matalikolla. Sen telakalla ollessa välittää liikennettä Joensuun ja Sawonlinnan välillä Kerttu yhtiön höyryl. *Mikkeli*, joka eilen kävi ensi kertaa Joensuun satamassa”. Kuukautta myöhemmin Wahlin *Lassen* hinaama tukkilautta hajosi Paasvedellä.

Moni laiva lopetti kulkunsa tavallista aikaisemmin.

Joensuussa oli vuonna **1917** merimieshuoneen kirjanpidon mukaan 14 höyryalusta sekä 44 lotjaa. Laivaliike alkoi myöhään. Perjantaina 1. kesäkuuta ”Viipurin Sanomat” uutisoi laivaliikkeen alkamisesta Joensuussa näin:

”Viime lauantaina yritti höyryl. *Liperi* Joensuusta kulkuväylälleen Liperiin, mutta kohdattuaan jo Pyhäselällä Tuiskavan luodon paikkeilla läpäisemätöntä kovaa jätää täytyi sen palata kaupungin laituriin. Lauantaina yritti myös hinaajalaiva *Ahkera* särkeä Pyhäselän jäitä ja onnistuikin pääsemään lähemmäksi Pekonsalmea.

Sunnuntai-aamuna lähti sitten *Liperi* säännölliselle kulkuvuorolleen Liperiin ja myöhemmin myöskin *Tuulikki* Leppälahteen. Molemmat pääsivät tällä kertaa jäästeiden läpi ja kuljetti ensinmainittu jo 2. helluntaipäivänä kirkkoväkeä Liperistä Rääkkylään. Lauantaina koettivat myöskin Savonlinnasta päin höyrylaiva *Orivesi II* ja hinaajalaiva *Kristian Kontturi* avata reittiä pohjoiseen, mutta saivat Vuokalasta pyörtää takaisin kovien jäästeiden vuoksi. Mitattaessa huomattiin jään vielä olleen 45 smn paksuista. Maanantaina, 2. helluntaipäivänä läksi *Orivesi II* uudelleen yrittämään. Pahimpia jäästeitä tavattiin vielä Paasselällä, Sampaanselällä ja Pyhäselällä, mutta ne kuitenkin läpäistiin. Joensuuhun saapui *Orivesi II* tiistai-aamuna. – Lehtoniemen konepajalta oli höyryl. *Sampo* lähtenyt sunnuntaina etelään.

Pielisellä tunkeutui hinaajalaiva *Pankakoski* Lieksasta Kinahmonsalmeeen asti maanantaina ja tiistaina Vuonisolahteen. Huomenna lähtee höyryl. *Tapio* kaupungista ensimmäiselle matkalleen pohjoiseen.”

Cederbergillä oli vielä kaksi kaukoliikenteen matkustaja- ja rahtialusta liikenteessä, lajissaan Saimaan viimeiset, *Osmo* ja *Sampo*, joka oli ajanut edelliskesänä karille Kivisalmessa ja uponnut. Lehtoniemen konepaja oli saanut aluksen nostetuksi ja korjannut sen talven aikana kulkukuntoon. Molemmat isot alukset kulkivat Joensuusta Viipuriin, ja *Sampo* vielä alkukesän ajan Petrogradiin (Pietari) saakka. Turvallisuussyistä alus lakkautti kuitenkin nämä Pietarin-matkansa heinäkuun lopulla.

Kumpikaan laiva ei kokenut havereita purjehduskauden aikana. Elokuussa koettiin *Osmossa* ”voirettelö” aluksen ollessa Jänisselällä matkalla Viipuriin. Alus oli pysähtynyt ottaakseen veneistä maalaisten voilähetyksiä, joihin oli Viipurin elintarvelautakunnan kuljetusluvat, mutta ”laiwalla mukana ollut wiipurilainen miliisiylikonstaapeli waati, ettei näitä voita saanut laiwassa kuljettaa”. Päällikkö uskoi määräystä, kuten KS tiesi kertoa. ”Hiukan myöhemmin, Lapalikon matalikon kohdalla, yritti toinen wenhe lähestyä laiwaa wointuontitarkotuksessa. Laiwan ohjaaja ei liene sitä kuitenkaan huomannut, koskapa ei pysäyttänyt laiwaa, mutta walpas miliisimme huomasi sen kuitenkin ja – ampui wenettä ”pelottaakseen” kaksi rewolwerinlaukausta, jotka tiettävästi eiwät kuitenkaan sattuneet weneessä olijoihin. – Laiwa jatkoi kulkuansa ja omituista ”järjestysmiestä” tutkittaessa käwi selwille, että hän oli Joensuussa päin lomalla ollut miliisiylikonstaapeli Rinne, joka luuli wirkailupiirinsä ulottuwan niin pitkälle kuin mihin hänen tiensä Wiipurista kulloinkin sattuu wetämään”.

Voinkuljetukset, luvalliset ja luvattomat olivat osa ajan kuvaa muutenkin. K:ssa kerrottiin elokuun lopulla, miten muuan matkailija oli Liperissä herännyt yöllä kauheaan meluun ja ”näki tietä pitkin kolisteltawan voita rattailla ja reellä; kokonaista kuusi kuormaa puhtainta keltaista voita siinä matkasi yön hämärässä. Kohti elintarvelautakunnanko kellaria? Ei sinne päinkään. Waan kohti erästä pienen lahden poukamassa salaperäisenä wäijyilevää alusta, joka täysi höyry päällä odotteli woikuormia”.

Molemmat Viipurin laivat lopettivat kulkunsa syyskuun lopulla, mutta pian sen jälkeen ne joutuivat Venäjän sotilasviranomaisten takavarikoimiksi. *Osmo* kuljetettiin Vuoksenniskalle, jossa siitä tehtiin Venäjän Saimaan laivaston asunto- ja esikuntalaiva. Matkalla pysähdyttiin Vuokalassa, jossa venäläiset sotilaat ottivat luvatta ja maksamatta 6½ syltä halkoja luotsi Sneekin naapurilta, ”vähävaraisen miehen talvekseen varatut halot”. Sneek kirjoitti asiasta luotsipäällikölle, mutta ei ole tiedossa, saiko naapuri halkorahojaan koskaan. - Yhtiö puolestaan pyysi Senaattia ryhtymään toimenpiteisiin alusten palauttamiseksi omistajalleen; *Sampo* saatiinkin takaisin marraskuussa, mutta *Osmo* vasta kesällä 1918.

Cederbergillä oli myös kolme muuta matkustaja-alusta liikenteessä, *Tapio*, *Tuulikki* ja pienempi *Reipas*. *Tapio* kulki Kolille, Juukaan, Lieksaan ja Nurmekseen. Sen kilpailijana oli M.G. Piipposen *Liekka*, joka kulki samalla reitillä ja lähes samoihin aikoihin. Tämä sai erään matkustajan paheksumaan tilannetta ja ehdottamaan, että ”sanottujen laiwojen kulkuwuorot mitä pikimmin muutettaisiin siten, että toinen niistä lähtisi Joensuusta osapuilleen samana aikana, kuin toinen lähtisi Nurmeksesta”. Vaikka pyyntö oli ”harras”, se ei johtanut aikataulumuutoksiin. *Tapio* lopetti Pielisen matkansa syyskuun puolivälissä, *Liekka* kolme viikkoa myöhemmin. Vuonna 1911 valmistunut rautatie Joensuusta Nurmekseen oli jo alkanut tehdä laivaliikenteen Pieliselle aiempaa kannattamattommaksi.

Tuulikki kulki päivittäin Puhokseen ja niin, että paluumatkalle lähdettiin kesäkuukausina jo kello 1 aamuyöllä; vasta syyskuussa alus siirtyi päivälaivaksi, jolloin oli vain kolme viikkovuoroa. *Reipas* kulki niin ikään kolme kertaa viikossa Liperin Siikakoskelle ja Pieneenlahteen.

Orivesi-laivat tekivät ajoittain huviretkiä sunnuntaisin, kuten elokuun alussa, jolloin paikallinen N.M.K.Y. teki matkan *Orivesi I:llä* Pielisjokea myöten Paiholaan. Ajan henkeä kuvasi ilmoituksen huomautus: ”Eväät ja sokerit mukaan.”

”Karjala” kertoi lokakuun puolivälissä, että ”Saimaalla on matkustajalaivaliike, jos osaltaan rahtiliikekin tuntuvasti vähentynyt. Matkustajalaivoista on jo moni liikkeen kannattamattomuuden takia ruvennut talvisijoilleen. On odotettavissa, että tänä syksynä loppuu laivaliike Saimaalla aikaisemmin kuin muina syksyinä, vaikkakin jäät eivät niinpian tulisikaan liikettä ehkäisemään”. Lehti erehtyi arviossaan, sillä vasta 22. marraskuuta KS kertoi laivaliikkeen loppuneen Joensuussa. Pyhäselkä oli jäänyt pari päivää aikaisemmin, mutta *Orivesi I* oli lähtenyt vielä pyrkimään kohden Savonlinnaa. ”Talwiteloilleen owat jo asettuneet satamassamme höyrylaiwat *Oriwesi II*, *Tuulikki*, *Liekka*, *Tapio*, *Sampo*, *Ilomantsi* ja *Reipas*.”

Vuoden 1918 ensimmäinen laivauutinen saatiin helmikuun alussa Vuoksenniskalta, jossa suojeluskuntalaiset valtasivat venäläisten takavarikoiman *Osmon*. KS kuvaili vallattua laivaa mm. näin: ”Itse laiwa, ennen niin upea ja siisti, oli mitä kurjimmassa kunnossa. Siiwottomuus sisällä oli kuwaamaton. Melkein kaikki laiwan messinkiosat owien kädensijoja ja seiniin kiinnitettyjä

kynttiläjalkoja myöten oli hakkaamalla hakattu irti ja wiety. Melkein kaikilta laiwan samettisohwilta oliwat päällykset leikatut ja kadonneet.”

Kaupungin uusi lehti “Korpi-Jaakko” (KJ) kirjoitti 23. toukokuuta: “Tiistaina alkoivat rannikkolaivat etelään säännölliset kulkuvuoronsa. Laivaliike pohjoiseen tulee tänä vuonna melkoisesti myöhästymään Pielisjoen kanavien, olosuhteitten tähden viivästyneitten korjaustöitten takia. Korjaustyöt valmistunevat, kuten on suunniteltu, heinäkuulla, jolloin vasta siis laivaliikekin pohjoiseen pääsee alkamaan.” Pielisjoen liikennettä rajoitti eniten Paiholan sulun uusinta, sillä sulkua avattiin liikenteelle vasta syyskuussa.

Jo vuonna 1917 oli Suomessa nähty nälkää. Eniten oli puutetta viljasta. Karjatalouteen siirtyminen oli vähentänyt Suomessa viljanviljelyä, ja siksi ennen maailmansotaa 60 % Suomessa käytetystä viljasta oli tuontitavaraa, pääosin Saksasta saatua. Saksan tuonti loppui sodan puhjettua ja siitä lähtien elettiin suuresti venäläisen viljan varassa. Vuonna 1915 se vastasi puolta Suomen viljatarpeesta. Vuoden 1917 alussa Venäjän oma elintarvepula yhdessä rautateiden sekasorron kanssa vähensi viljan tuontia ja syksyllä lopetti sen kokonaan. Viljaa oli käytettävissä vain kolmannes siitä kuin aikaisemmin. Se johti viljan säännöstelyyn, ja ”leipäkortit” otettiin käyttöön jo alkuvuodesta suurimmissa kaupungeissa ja vähitellen koko maassa. Muitakin peruselintarvikkeita alettiin säännöstellä.

Ruuan niukkuus ja säännöstely johtivat kahakointiin ja ”mustaan pörssiin”, mistä seurasi hintojen nousua, rikollisuutta ja jopa suoranaista nälänhätää. Viljan ohella oli puutetta mm. voista, maidosta ja lihasta, joita myös vietiin parempien hintojen houkuttelemana Pietariin ja joita myös venäläinen armeija kulutti isoja määriä Suomessa. Jouduttiin entistä tarkempaan säästäväisyyteen sekä käyttämään korvaavia ruokatarpeita.

Ruuan puute jatkui ja paheni vuonna 1918. Myös elintarvikkeiden kuljettaminen oli luvanvaraista. Lehdissä oli kirjoituksia, joissa tähdennettiin asiaa mm. näin: “Laivanomistajille ja päälliköille ovat asianomaiset viranomaiset antaneet kehoituksen, että nämä ryhtyisivät mahdollisimman tarkasti valvomaan, ettei erinäisten, valtion säännöstelyn alaisten elintarpeiden kuljetuksessa annettuja kieltoja rikottaisi. Varsinaisiin elintarpeisiin luettavista tavaroista on kuljetukseen nähden rajoituksia olemassa viljaan, perunoihin, voihiin, maitoon, kermaan, piimään, juustoon, smetanaan, lihaan ja lihatuotteisiin sekä suolasilakkaan nähden.” Säädöksistä huolimatta rikkomuksia tapahtui kosolti, myös laivoissa.

Laivaväkikin kärsi ruuan puutetta. Kesäkuussa perustetun Saimaan Laivaliikkeen Harjoittajain Liiton keskeiseksi tehtäväksi tulikin elintarvikkeiden hankinta laivaväelle. Liiton hallitus totesi jo perustamiskokouksessaan: “Kun äärimmilleen kiristynyt elintarvikepula uhkaa pysähdyttää koko Saimaan vesistön laivaliikkeen, päätettiin asettaa erityinen elintarvikelautakunta, jonka tulee ryhtyä kaikkiin tarpeellisiin toimenpiteisiin, että liiton alusten väestölle voidaan hankkia sellaiset määrät elintarpeita, että laivaliikettä on mahdollista ylläpitää.” Liitto perusti kolme elintarvikkeiden jakelupaikkaa, joista Lauritsalan “kauppa” jatkoi vuoteen 1922. Elintarpeita onnistuttiinkin hankkimaan kohtuullisesti, mutta kaksi viimeistä vuotta toiminta tuotti merkittävät tappiot. Liitto keskittyi myöhemmässä toiminnassaan palkka-, miehistö- ja koulutuskysymyksiin.

Ruokapulan ohella oli laivaliikkeen harjoittajilla muitakin murheita, kuten “Länsi-Savo” kirjoitti juhannusviikolla: “Puutawaraliike Saimaalla on kokonaan lamassa. Suuret tukkikasat wiruvat rannoilla työvoiman puutteessa, eikä ole toivoakaan niiden liikkeelle saannista. Samoin on myöskin halkojen laita, joita on rannoilla vielä kymmeniä tuhansia syliä, sillä useammat terwahöyryt ja lotjat owat vielä talwiteloillaan. Ainoastaan harvoja rahtialuksia on liikkeellä. Mitään toiweita tawaraliikenteen alkamisesta ei ole olemassa, kun mahdollisuutta Pietariin wientiin ei ole.”

Laivaliikettä kuitenkin oli ja se lisääntyi syksyä kohden. Halkoja alettiin kuljettaa Saimaalta Helsinkiin ja muihin maamme rannikkokaupunkeihin, pienessä määrin myös Tallinnaan ja Tukholmaan.

Lokakuussa sattui Pohjois-Karjalan vesillä kaksi haveria. KS kertoi 15. lokakuuta *Tuulikin* ajaneen karille: “Eilen aamulla noin klo 8 aikaan ajoi Puhoksesta Joensuuun matkalla ollessaan höyrylaiva *Tuulikki* karille Rääkkylän Voiniemen kohdalla Lehmonsaaren luona. Sakean sumun tähden joutui laiva noin 10 mtr. syrjään reitiltä ja syöksyi kahden vedenalaisen kivikarin väliin jääden siihen tiukasti kiinni. Laiva sai vuodon ja vettä syöksyi konehuoneeseen noin ½ metrin korkeudelta. Onneksi vedentulo seisahtui tähän, sillä törmäyksen tapahduttua vaipui laiva hieman toiselle kyljelleen ja vuoto tukkeutui. Matkustajia oli laivalla mukana noin 150 henkeä ja soudettiin heidät

heti onnettomuuden jälkeen tavaroineen läheiselle Voiniemen laiturille. Eilen illalla lähti täältä hinaajalaiva *Rapid* heitä sieltä noutamaan. Laivaa ei vielä eilisiltään mennessä ollut irroitettu karilta.” *Rapid* vei mukanaan pumppuja, joiden avulla *Tuulikki* saatiin pelastetuksi. *Kyllikki* lähti kuljettamaan *Tuulikkia* Varkauteen korjattavaksi. Tällä matkalla alusten ollessa sumun takia ankkurissa Sampaanselän rannalla *Tuulikin* koneenhoitaja hävisi laivasta ja löydettiin runsas viikko myöhemmin hukkuneena.

Samana *Tuulikin* haveripäivänä KJ kertoi toisesta, hieman kauempana sattuneesta onnettomuudesta: “Viime lauantaina ajoi O.Y. Gutzeit & C: on omistama hinaaja *Kristian Kontturi* Vuokalan virran eteläpuolella karille ja sai sellaisen ankan vuodon että vajaassa ½ tunnissa upposi niin syvälle, ettei laivasta jäänyt näkymään muuta kuin vähän keulaa. Karilleajon tapahduttua koetettiin laivaa ohjata rantamatalikolle, mutta sattui ranta sillä kohtaa olemaan liijan jyrkästi syvää. Syynä karilleajoon lienee ehkä hieman sivuväylälle ajaminen.”

Lokakuussa tehtiin Joensuussa myös kaksi laivakauppaa, joista KJ uutisoi näin: “Liikemies Viljo Liimatainen Viipurista on ostanut O.Y. Gustaf Cederberg & C: olta Joensuusta höyrylaiva *Osmon*, joka tulee välittämään liikennettä Itämerellä ja sama kauppias J. Hakkaraiselta hrl. *Ilomantsin*, joka tulee välittämään paikallis- ja rannikkoliikettä Viipuri-Samolalan huvila-alueella. Laivojen, jotka ovat jo viime viikolla viedyt Joensuusta, kauppahintoja ei ole tahdottu julkisuudessa mainittaviksi.”

Jo keväällä oli Cederberg-yhtiön johtokunta päättänyt myydä kolme laivaansa, *Osmon*, *Tapion* ja *Tuulikin*. *Tapio* oli saatu myydyksi jo kesäkuussa Virolahdelle, mutta kahden muun, siis myös *Osmon*, myynti lykkäytyi – yhtiön asiakirjojen mukaan – myöhemmäksi.

Liikenne jatkui tavallista myöhempään. Toinen Joensuun uusista lehdistä, “Karjalan Maa” (KM) kirjoitti 23. marraskuuta: “Laivaliike tienoillamme voitane jo tältä suvelta katsoa päättyneeksi. Mitä liikettä vielä on, se on kovin paikallista ja satunnaista.”

Myös vuonna 1919 kärsittiin ruuan puutteesta. “Nälänhätä Ilomantsissa huutava”, otsikoi KM helmikuussa ja vastaavanlaisia uutisia riitti lähes koko vuoden ajaksi. Säännöstelyn purku alkoi vuoden lopulla, mutta osin sitä jatkettiin vuoteen 1921, jolloin tuontisokeri ja -vilja vapautettiin viimeisinä säännöstelystä.

KM kertoi 8. toukokuuta laivaliikenteen alkaneen Pielisjoella: “Tiistaina tuli kaupunkiimme n.s. Haukipuron laituriiin ylhäältäpäin hinaajahöyrylaiva *Poku*. Samana päivänä kulki ensimmäinen alus Joensuun kanavan läpi. Vesiliikenne on siis täälläkin alkanut.” *Poku* oli metsäyhtiöiden vuonna 1913 perustaman Nord-Saima Rederibolagin (NSR) hinaaja ja tuli Utrasta. *Orivesi II* saapui kaksi päivää myöhemmin ja sen myötä alkoi vuoroliikenne Savonlinnaan. Liikenne pohjoiseen alkoi kesäkuun alussa. Ainoastaan *Lieksa* oli kulussa.

Cederberg jatkoi laivojensa myyntiä, nyt huutokauppaamalla. Kolmas kaupungin uusista lehdistä, “Suur-Karjala” (SK) kertoi toukokuun viimeisenä, että *Tuulikki* oli myyty Puhokseen, *Suomi* Turkuun sekä *Reipas* Oy J. Hakkaraiselle Joensuuhun. Puhokseen tehty kauppa kuitenkin purkautui ja *Tuulikki* jatkoi Cederbergin omistuksessa entisellä Puhoksen reitillään. Myöskään *Suomen* kaupasta ei tullut totta, sillä samainen lehti kertoi joulukuussa *Suomen* ja *Arvon* tulleen myydyiksi liikemies U.E. Mäkelälle Helsinkiin 625 000 markalla. Molemmat laivat nähtiin myöhemmin Saimaalla Kojonen & K: nin omistuksessa. - *Reippaan* uusi päällikkö Paavo Rissanen sai 100 markan sakon, koska oli “katsastamattomalla aluksella kuljettanut huvimatkalaisia”.

Saatiin Joensuuhun uusikin laiva, *Puruvesi*, joka ryhtyi kulkemaan Joensuun lähiliikenteessä. Lisäksi jo talvella oli lehdissä kerrottu Konepaja Nissisen järjestämästä huutokaupasta, jossa myytiin 12 metriä pitkää rautaista alusta “ilman konetta” sekä 20-metristä puualusta, jossa potkuri akseleineen oli paikalla ja “konepeti valmis”. Emme tiedä olivatko alukset olleet höyrykäyttöisiä tai tulivatko ne sellaisiksi.

Muutama onnettomuuskin pääsi lehtien palstoille. Sortavalan uusi lehti “Kansan Voima” (KV) uutisoi 20. toukokuuta: “Karille ajoi viime torstaina sulkawalainen rahtilaiva *Iwa Rääkkylän* Heinoniemen ja Haapasalmen välillä Uistinsalmessa. Laiwan irroitti karilta hinaaja *Hurma*, sen jälkeen kuin höyrylaiva *Tuulikki* oli ensin turhaan koettanut irroittaa. Hinausköyden puutteen vuoksi ei se *Tuulikilta* onnistunut.” KM puolestaan kertoi lokakuussa sattuneesta karilleajosta: “Viime tiistaina ajoi höyryl. *Orivesi 2* matkallaan Joensuusta Savonlinnaan Pyöriänlahden laituriiin saapuessaan karille saaden keulaansa niin pahan vuodon, että laiva oli kiireimmän kaupalla ohjattava läheiselle rannalle. Oy. Kertun omistama hinaaja *Tilhi*, jossa on pelastuspumppulaitos,

lähti auttaman karilleajanutta. Luultavasti saadaan vuoto tukituksi, niin että laiva pääsee omin voimin telakalle Varkauteen.” Näin tapahtui.

Parviaisen *Sampo* oli lopettanut Pietarin-liikenteensä heinäkuussa 1917. Kesällä 1918 se alkoi kulkea Viipuriin ja Helsinkiin, jossa liikenteessä se oli tänäkin kesänä. Aluksen tiettävästi viimeinen onnettomuus Parviaisen omistuksessa sattui marraskuussa 1919, mistä ”Karjala” kertoi näin: ”Kun kauppaneuvos Parviaisen omistama höyrylaiva *Sampo* eilen klo puoli 12 aikaan päivällä saapui Helsingistä Viipuriin, huomattiin sen tultua Viipurin satamaan, että laivalla oli kova vuoto keularuuman kohdalla. Vuoto oli niin voimakas, että laivan omalla pumpulla ei voitu vedennousua estää, vaan alkoi keularuuma täyttyä ja alus upota. Kiireellisesti paikalle kutsuttu palokunta sai kuitenkin höyryruiskullaan veden vähenemään ja kun tällöin lastiakin päästiin purkamaan, nousi laiva niin, että reikä tuli vedenpinnan yläpuolelle.”

KV kertoi 11. marraskuuta liikenteen loppumisesta: ”Viime lauantaina päättyi Joensuussa matkustajalaivaliikenne. Viimeisenä saapui Joensuuhun *Tuulikki*, joka jäi sinne talvehtimaan, samoin kuin *Puruvesi*. *Liperi* lähti talveksi Varkauteen ja *Orivesi I* viime perjantaina Savonlinnaan.” Suomessa oli tullut voimaan vuoden 1919 alussa kieltolaki, joka tuli antamaan oman ”pikantin” lisänsä Saimaan laivojen elämään. Siitä ei kuitenkaan kerrota Joensuun laivojen päässeensä nauttimaan vielä tänä kesänä.

SK kirjoitti 11. toukokuuta 1920: ”Laivaliike Joensuusta etelään on nyttemmin jo täydessä käynnissä. Savonlinnaan kulkevat *Orivesi*-laivat lähtevät Joensuusta joka päivä klo 1 p. ja Savonlinnasta klo 1,45 p. kulkien kahdesti viikossa Puhoksen kautta ja kahdesti Hyvölänniemen ja Pyöriänlahden kautta. Höyrylaiva *Liperi*, joka on talven aikana korjattu ja varustettu uusilla kansiyhteillä, on alkanut myös säännölliset kulkuvuoronsa välittäen liikettä joka arkipäivä Joensuun ja Ristinpohjan linjalla. Samoin on hrl. *Puruvesi* alkanut säännölliset kulkuvuoronsa. Höyrylaiva *Liekka*, joka on myös talven aikana kokonaan uusittu matkustajille erittäin tilavaksi ja mukavaksi, valmistunee täyteen kuntoon tämän viikon kuluessa. Millä väylällä laiva tulee alkaneena purjehduskautena kulkemaan, on toistaiseksi vielä lopullisesti päättämättä, mutta on kumminkin luultavinta, että se edelleenkin tulee välittämään liikettä entisellä väylällään Joensuun ja Nurmeksen välillä.” Jo muutama päivä aikaisemmin oli Cederbergin hinaaja *Tarmo* saapunut kaupunkiin Varkaudesta.

Lehti ei maininnut *Tuulikikka*, koska se oli myyty huhtikuun alussa Savitaipaleen kunnalle 225 000 markalla. K:n laivakauppaa koskevassa uutisessa kerrottiin, että ”laiva tulee välittämään matkustaja- ja tavaraliikettä Lavikanlahden ja Lappeenrannan välillä kohta jäiden lähdettyä. Laiva on uudenaikainen, nopeakulkuinen sekä varustettu sähkövalolla ja valonheittäjällä”. Kun laiva oli ollut kaupan edellisyksynä, mikkeliäinen laivayhtiö oli tehnyt laivasta kuntokartoituksen, joka on säilynyt.

Vuoden aikana tehtiin muitakin laivakauppoja. Kesäkuussa maanviljelijä Albin Karttunen Mattisenlahdesta myi omistamansa höyryvene *Virin* 30 000 markalla liikemiehille Kokkonen ja Anttila Nurmeksesta. Isommista kaupoista oli kyse, kun Parviainen myi heinäkuussa puolet *Sammosta* kauppahuone Peusalle Pietarissa ja kun *Osmo* siirtyi kuopiolaiselle Oy H. Saastamoinen & Ltd:lle lokakuussa. Myyjänä oli J. Liimatainen Liperin Taipaleesta, jolle Cederberg oli myynyt laivan kaksi vuotta aikaisemmin. Liimatainen ei kuitenkaan ollut pitänyt *Osmoa* liikenteessä. Saastamoinen teki *Osmosta* hinaajan, joka sai nimen *Paasisalo*. *Sampo* puolestaan jatkoi kulkuaan Viipurista Helsinkiin.

Joensuun aikoinaan niin mahtava höyrylaivasto olikin vuosien mittaan supistunut tuntuvasti, kuten ”Askon” oheinen kirjoitus kertoo. Laivojen määrä väheni entisestään, kun Kaukas-yhtiö osti Cederbergin kauppahuoneen elokuussa 1920. Kaupan myötä Cederbergin melkoisen suuren hinaajalaivaston peräpeileihin alettiin maalata kotipaikaksi Lappee, vuodesta 1932 Lauritsala. Olivatko ajat parantuneet, mutta huvimatkoja järjestettiin aiempia vuosia enemmän. Niissä olivat mukana eniten *Liperi* ja *Puruvesi*, mutta joskus myös *Orivedet*, kuten tämä K:ssa 13.6. julkaistu ilmoitus kertoi: ”Huvimatkan Ruokolahden ”Kivekkäiden” kesäjuhlille tekee Hl. *Orivesi* lähtien tänään klo 1. Mukana seuraa laivalla Joensuun Suojeluskunnan Torvisoittokunta. Perillä on vaihtelevat juhlat urheilukilpailuineen.”

Kesällä 1920 nähtiin Joensuun vesillä myös uusi höyrylaiva. Vaikka Liperin Osuusmeijerin edelliset laivapuuhat (*Osuus*) olivat jääneet vähemmän onnekkaitsi, meijeri lähti uudelleen

laivanvarustukseen. Rääkkylän osuusmeijeri oli näet päättänyt hankkia tervahöyryn halkojen kuljetukseen ja tarjosi liperiläisille osakkuutta hankkeeseen. Maaliskuussa 1919 meijerin hallitus päätti yksimielisesti, että “Rääkkylän osuusmeijerin kanssa hankitaan yhteinen rahtialus, höyrykoneella varustettu, koko sellainen että siihen voisi lastata vähintään 100 syltä halkoja ja joka muuten voi kulkea näillä vesillä esteettä”. Lisäksi edellytettiin, että alus olisi uusi. Sellainen myös rakennettiin ja vajaakantoinen höyrylotja *Sulo* valmistui keväällä 1920 A. Lappalaisen varviltä Liperissä. Kone oli tilattu Lehtoniemen konepajalta. Aluksen alku ei kuitenkaan ollut auvoinen, sillä Jäntin mukaan “se ajettiin toukokuun alussa Joensuuhun katsastettavaksi. Tällöin ilmeni, ettei varustelu ollut riittävä, vaan se oli tuotava takaisin telakalle täydennettäväksi. Puutteita oli ilmeisesti paljonlaisesti, sillä laivaa odotellessa kului kolme tuskastuttavan pitkää viikkoa ja lasku oli melkoinen, sillä [Liperin osuusmeijerin hallituksen] pöytäkirjamerkinnän mukaan “tämä käynti tuli paljon maksamaan”. Niin oli *Sulo*-alus viimein vesillä ja onneksi sille saatiin vakinaista rahtiaajoa”. Samana syksynä *Sulo* ajoi karille Pielisellä, mutta alus saatiin kolmessa viikossa takaisin liikenteeseen.

Sulo oli mejereiden omistuksessa vain kaksi kesää. Vaikka KM:ssa kirjoitettiin, että “meijerin laiva tienaa täyttä höyryä rahaa”, alus vuokrattiin kesäksi 1922 aluksen päällikölle, laivuri Jussi Lappalaiselle. Tämä osti laivan kesän 1922 jälkeen, mutta piti sitä omistuksessaan vain vuoden ja myi sen sitten Leppävirran Höyrylaiva Oy:lle. Raimo Virkkusen mukaan “seuraavan vähän isomman tervahöyry *Tarmon* Lappalainen osti puutavarayhtiö Kojonen & Kumppanilta. Aluksella Lappalainen kuljetti halkoja ja kaivospropseja lotjissa Joensuun Karsikosta Uuraaseen. Paluulastissa kulkeutui pirtua”. Sittenmin myös Cederbergin *Reipas* tuli Lappalaisen omistukseen.

Kauden ensimmäinen haveri sattui jo toukokuun lopulla, kun Cederbergin hinaaja *Rapid* ajoi karille Pyhäselällä Nivassa. Alus saatiin toisten hinaajien avulla pelastetuksi. Elokuussa sattui seuraava karilleajo, josta KV uutisoi näin: “*Oriwesi II* ajoi viime lauantai-aamuna matkallaan Savonlinnaan kiwelle n.s. Märänsalmessa. Laiwa joutui sankassa sumussa pois reitiltään ja takertui niin tiukasti kiwelle, ettei päässyt irti omin voimin. Gutzeitin hinaaja *Ilmari* nykäisi selwään weteen karilleajaneen, joka pääsi wauriota jatkamaan keskeytynyttä matkaansa Savonlinnaan.”

Sama laiva ajoi uudestaan karille puolitoista kuukautta myöhemmin, mistä SK kertoi 25. syyskuuta: “Toissa iltana Savonlinnasta Joensuuhun tullessaan ajoi höyryl. *Oriwesi II* pimeässä wenedalaiselle karille noin 4 km. Puhoksen laiturista jääden paikoilleen pääsemättä omin voimin irti. Mitään wuotoa ei laiwa saamiemme tietojen mukaan ole saanut. Savonlinnasta on pyydetty hinaajaa paikalle irroittamaan karilleajanutta. Moni matkustaja sai turhaan eilen aamulla odottaa *Oriwesi II* kaupunkimatkallaan.” Ennen kuin hinaaja ehti paikalle, sisarlaiva *Orivesi I* sai *Kakkosen* irti karilta sekä toi sen matkustajat Joensuuhun. Karilleajanut palasi Savonlinnaan.

Ainakin yksi haveri sattui myös “vieraslaivoille”. Suomalaisen Puuliikkeen hinaaja *Rautu* ajoi elokuussa karille Pyhäselällä “kohoten verrattain korkealle ja kallistuen oikealle”, tiesi SK ja lisäsi: “Muutamat Cederbergin hinaajat lienevät lähteneet auttamaan karille joutunutta.” Suomalaisella Puuliikkeellä oli Vuorilahden ja kaiketi myös Niemisen pienet sahat Rääkkylässä ja sahan käytössä oli tietävästi myös pienempi hinaaja *Lokki*.

Lehdissä kerrottiin laivoista muutakin, kuten se, että kauden ensimmäinen rahtilaiva oli saapunut Joensuuhun 21. toukokuuta. Se oli kuopiolaisen Hallman-yhtiön *Vellamo*, joka toi täyden lastin suolaa. K:n heinäkuussa julkaisemassa uutisessa puolestaan todettiin, että “kaupunkimme satamaan saapui A.B. Gutzeit O.Y:n suuri, hyvästi sisustettu höyrylaiva *Chr. Kontturi* mukanaan Gutzeit O.Y:n johtokuntaan ja hallintoneuvostoon kuuluvia jäseniä m.m. Suomen ent. valtionhoitaja P.E. Svinhufvud”. Uutisen lopussa oli lisäys: “Laivassa oli mukana 2 automobiilia, joilla saapuneet lähtivät eilen Paukkajalle.”

KV kirjoitti elokuun lopussa, että “Joensuussa on hinaaja-alus *Seura*, jonka miehistössä on sanottu useina kesinä olleen wiinatrokareita ja samaa kuuluu tänäkin kesänä. Jos tämä on totta, niin on sen omistajan mitä jyrkimmin estettävä tuollainen menettely. Onhan se tunnettua, miten lewäperäisesti wiranomaiset kieltolain rikkomuksia walwowat”. Taas SK kertoi viikkoa myöhemmin Venäjän tulipaloista: “Itä-Suomessa oli savua niin paljon, että se haittasi laivaliikennettä. Paikoin oli savua niin sakealta, ettei voinut nähdä eteensä paria metriä pitemmälle ja että se vaikeutti hengitystä.”

Liekka lopetti jo ennen lokakuun puoliväliä, *Orivedet* kuukautta myöhemmin.

“Suur-Karjalan” nimimerkki “Asko” käsitteli Joensuun laiva-asiaa pakinassaan toukokuussa 1920. Otsikko oli “Kaupunkimme laivasto hupenemassa”:

“Näin kesän tullen juohtuvat mieleen kesäiset asiat.

Niinkuin esimerkiksi nyt laivat, joita me Jokelan asukkaat aina viime vuosiin saakka olemme tottuneet näkemään runsaanpuoleisen liudan satamassamme.

Oli aika, jolloin kaupunkimme liikemiehet omistivat toistakymmentä höyrylaivaa, joista toiset pistäytyivät aina Pietarissa saakka, taisipa jokunen pujahtaa Saksan satamissakin.

Pielisen vesiä kynteli viisi laivaa ja samoin oli useita laivoja välittämässä yhteyttä eteläisten laiturien ja satamakaupunkien kanssa.

Niin oli ennen, toisin nyt.

Nurmekseen rakennettu rautahepo syrjäytti tieltään useimmat Pielisen laivat, niin että niistä nyt on jälellä ainoastaan yksi.

Etelään päin kulkevat laivat ovat taas vähitellen siirtyneet toisiin käsiin toisille paikkakunnille, niin että alkavana purjehduskautena ei ole ainoatakaan joensuulaista laivaa, hinaajia lukuunottamatta, etelään päin liikettä välittämässä.

Tämä on murheen merkki ja poistaa kaupungiltamme sen maineen ja arvon, mikä sillä näihin saakka on ollut vilkkaiden laivaliikkeen harjoittajain joukossa.

Ottaen huomioon ne runsaat ja hyvin kannattavat liikeväylät, jotka jo luonnostaan kuuluvat kaupungillemme, täytyy ehdottomasti paheksuen katsella, kuinka niistä yksi toisensa perästä siirtyy vieraspaikkakuntalaisten laivanvarustajain käsiin.

Tämä epäkohta olisi liikemiestemme ja laivanvarustajaimme ehdottomasti ennen pitkää korjattava, ettei “Maantieteen” uudesta painoksesta tarvitseisi kaupunkimme kohdalta pyyhkiä pois lausetta: Harjoittaa vilkasta laivaliikettä pohjoiseen ja etelään.”

“Karjalaisen”, joksi “Karjalatar” oli muuttunut 1918, pakinoitsija “Uki” puolestaan kirjoitti kesäkuussa 1920 Joensuun “saaristolaivoista”. Toimittaja oli tehnyt viikonloppumatkan Liperiin eikä matka ollut mennyt kaikin osin toiveiden mukaisesti. Jo menomatka perjantaina oli yllättänyt toimittajan: “Teimme laiwassa sen huomion, että liperiläiset ja räakkyläläiset owat janoista kansaa. Laiwassa ei näet muuta lastia ollut kuin limonaadia ja pöytäolutta.” Elettiinhan kieltolain aikaa.

Pyhäselän yli päästiin ripeästi. “Mutta sitten se alkoi. *Liperi* ei tahtonut mitenkään päästä eteenpäin. “Joka niemeen, notkoon, saarelmaan” oli rakennettu huwila. Ja tietysti pitää joka huwilalla olla oma laiturinsa. Eihän se muuten mikään huwila olisikaan. Laiwa näytti tuntewan joka laiturin. Käwi kuin kotonaan. Jollei muuta asiaa ollut niin jätettiinpä joku sanomalehti. Mutta erehtymättömän warmasti jokaisessa käytiin. Laskimme kahden kilometrin alalla neljätoista laiwasiltaa. Olemme usein kuullet puhuttawan suomalaisesta epäkohteliaisuudesta. Ei ainakaan *Liperi*-laiwaan woi sitä sowelluttaa. Sillä ei tyydytty wain siihen että laiturissa käytiin. Otettiinpa keskellä selkääkin matkustajia.

Niin *Liperi*. Me hymyilemme niille, joilla on jotain muistuttamista saaristolaislaiwoistamme. Mutta hymyilimme liian aikaisin. Kun sunnuntaina wiiden ja kuuden wälillä aamulla wärjöttelimme *Oriwesi II* eräällä hywinkin tärkeällä laiturilla, muuttui hymymme senkin harmiksi. Sitten se vähitellen muuttui mitä werisimmäksi kiukuksi. Se juutas ei näet meitä hakemuktaan! Huiskuttelimme neljän miehen woimalla ja huusimme terweiden keuhkojemme täydeltä. Turha waiwa. Komeasti sawua tupruttaen meni laiwa ohi. Me jäimme kuin Jämsän äijä taiwaasta odottelemaan seuraawan aamun laiwaa. Tiedustelimme saaren alkuasukkailta, onko ennenkin sellaista tapahtunut. Oli useinkin ja monessa laiturissa. Arkipäiwinä se ei kuitenkaan tee haittaa, sillä silloin kulkewat laivat peräkkäin. Mitä toiselle ei kelpaa sen korjaa jäljessätulewa.”

Ukin mielestä oli älytöntä, että laivat kulkivat aamuisin näin tasatahtia. Se koski myös Joensuusta lähtöä, vain 15 minuutin välein. Kirjoittaja jatkoi:

“Oli se sentään ikäwää kun se *Tuulikki* meiltä wiettiin. Sen aikana ei tarwinnut pelätä laiwasta jäämistä.

Silloin oli kilpailua. Käytiin waikka kotoa hakemassa. Eikä maksanut paljoa mitään. Kerrankin tuotiin meidät Räakkylästä Joensuuhun 25 pennillä. Kun *Liperi* wai oliko se nyt *Liekse* sen kuuli, toi se meidät ilmaiseen.

Mutta *Tuulikki* toi seuraawalla kerralla myös maksutta ja tarjosi wielä kahwit Pyhäselällä kaupanpäällisiksi. Se oli silloin! Nyt saa maksaa samanlaisesta matkasta liki kymmenen markkaa.”

Vuosi **1921** oli Joensuun laivaliikkeessä edellisvuoden kaltainen. *Liperi* ja *Puruvesi* kulkivat lähiliikenteessä, *Orivedet* ajoivat Savonlinnaan ja *Liekksa* Pieliselle. Lähiliikenteen laivoilla oli kosolti myös huvi- ja tilausmatkoja. Yksi niistä tehtiin heinäkuun alussa ja mukana oli Ilomantsin maamieskoulun oppilaita kesämatkallaan. Muuan mukana ollut kuvaili matkaa mm. näin: ”Seuraava matkan osa oli uutuus useimmille meistä. Lähdettiin kello 1 päivällä *Liperi*-laivalla Ruokolahdelle. Hieno laiva salonkeineen, hytteineen, kuin mökkejä linnan rinnalla olivat Ilomantsin hinaajat tähän verrattuina. Töllistelimme laivaa ja ihmisiä ja muut matkustajat näyttivät tollistelevän meitä. Aihetta tähän lie ollut molemmin puolin.” Sama laiva teki syyskuussa mm. kirkkomatkan Liperin Sankaripatsaan paljastustilaisuuteen.

Taas yhdellä *Puruveden* huvimatalla tavattiin ”juopotteleva ohrana” (ohrana = etsivä keskuspoliisi), kuten KV kertoi 26. heinäkuuta: ”Kun Joensuun ja sen ympäristön Puutyönt. a.o. lähti Joensuusta *Puruvesi* laivalla Liperin Leppälahteen huwimatkalle t.k. 16 p:nä klo 9 i.p. huwimatkailijoissa herätti yleistä suuttumusta se, kun erääseen hyttiin asettui n. 5-6 miehen juopottelu- ja kortin peluu sakki, tunnettuja joensuulaisia hummeria ja ryhtyiwät laitonta menettelyään aiwan rehellisesti harjoittamaan. Kun osaston järjestysmiesten toimesta heitä siitä jyrkästi kiellettiin sekä pakotettiin poistumaan hytistä, niin eräs juopottelija Asikainen, joka oli enimmäen rauhanhäiritsijänä, esiintyi hywinkin röyhkeänä. Järjestysmiesten kysyttyä, että millä oikeudella te täällä rähjääte, niin sanoi tämä vastaukseksi hywin ylpeästi: ”jos tahdot tietää, niin minä olen ohrana!” Yleisöä tämä waan huwitti ja sanoivat ikäänkuin yhdestä suusta, wai on meillä ohrana mukana. Tästäkos suuttui ohrana ja alkoi selostella moniwaiheisista seikkailuistaan mainitulla urallaan. Mainiten aikaisemmin olleensa Turun ohranalaitoksen palveluksessa, mutta on nyt siirretty Joensuun ohranaan, jossa kehui itsellään olewan ihmeellisen vaikutuswallan. Saa seisattaa laiwan waikka aawalla ulapalla. Sanoi olewan kaksi tuliluikkua ja warasto ammuksia. Järjestysmiehet asettivat tämän ”suuruuden” kuitenkin hieman ihmistapoja tawoittelemaan, joten sen jälkeen oli kun ”tawallinen ihminen”. Uhkaamansa ”kunnianloukkaukset” jätti myöskin laukaisematta. Juomakawerinsa owat todistaneet, että tämä miekkonen oli todella ohrana.” Havereista ei ollut montaa uutista. Kesäkuun alussa Olli Pitkon lotjia hinaamassa ollut *Seura* ajoi matalikolle Pesolansaareissa. Hinaaja *Rautu* kävi sen irrottamassa ja viemässä Savonlinnaan korjattavaksi. Taas elokuussa tapahtui yhteentörmäys Kyrönsalmessa, mistä ”Itä-Savo” kertoi näin: ”Wiime maanantaina klo 2:n jälkeen päiwällä tapahtui Kyrönsalmessa Rapaluodon itäpuolella yhteentörmäys, jossa matkustajalaiwa *Heinäwesi I* ajoi puupurulla lastatun G. Cederbergin hinaajalaiwa *Rauhan* hinaaman lotjan päälle murtaen siltä wesirajasta useita lankkuja poikki ja wikuuttaen samalla omaa keulaansa. *Heinäwesi I* jatkoi matkaansa Kuopioon, mutta turmeltuneen lotjan wei *Rauha* Uuraansaaren rantaan missä se wielä on. *Rauhalla* oli 4 lotjaa perässään, joista wiimeinen törmäsi *Heinäweden* kanssa yhteen.”

Syyskuussa putosi *Liperiltä* potkuri: ”Höyrylaiwa *Liperi* menetti muutama päiwä sitten potkurinsa ja täytyi se hinata Sawonlinnaan korjattawaksi. *Liperin* kulkuwuoroja hoitaa toistaiseksi *Puruvesi*.” SK otsikoi 6. lokakuuta: ”Hirmumyrskyn tuhot. Suunnattomia vahinkoja kaikkialla ympäristössä”. Kovan tuulen ohella oli myös satanut lunta 15 senttiä, ja luonnollisesti laivatkin olivat joutuneet eri tavoin myrskyn riepotehtavaksi. ”*Orivesi I* ja *Puruvesi* lähtivät kyllä tavallisia kulkuvuorojaan suorittamaan, mutta Pyhäselällä vallinnut ankara myrsky pakoitti kummankin laivan kääntymään takaisin kaupunkiin. *Liperillä* oli eilen kaupunkiin tullessaan täysi työ selvitä aallokosta joka Pyhäselällä oli niin kova että laivan propelli pitkät ajat löi ilmaan.” Lukuisat eri yhtiöiden tukkilautat särkyivät niin Pyhäselällä kuin myös Pesolassa, ja lehdessä todettiin, että ”puuliikkeille koituneet vahingot jos tukit saadaan kerätyksi takaisin, ovat sittenkin noin miljoona markkaa, kun lisäksi lasketaan kettingit y.m.” – Jo kaksi viikkoa aikaisemmin oli myrsky hajoittanut seitsemän Gutzeit-yhtiön lauttaa Pesolassa. Niitä oli ollut viisi laivaa keräämässä ja vahingot arvioitiin runsaaksi 300 000 markaksi.

K kertoi 10. marraskuuta laivaliikkeeseen päättymisestä: ”Wiime sunnuntaina saapui *Liperi* Joensuuhun jääden tänne talwehtimaan. Jo ennesten owat tänne talwiteloilleen asettuneet höyrylaiwa *Liekksa* ja hinaajat *Seura* ja *Reipas*. Wiime päiwinä on Pielisjoki ja Pyhäselän rannat alkaneet siksi paljon jäätyä, että kaikenlaista laiwaliikennettä Joensuussa woidaan nyt pitää päättyneenä.”

Näin ei ollut, SK kertoi kaksi päivää myöhemmin jäiden aiheuttamista vahingoista laivaliikenteelle: “Wiime tiistaina kuljetti Cederberg & C:n omistama hinaaja *Rauha* neljää puutawaroilla lastattua proomua Joensuusta etelään päin. Jää oli kuitenkin jo niin paksua, että puiset proomut eivät päässeetkään kunnolla läpi, waan rikkoi jää kahta proomua niin pahasti, että ne täyttyiwät wedellä melkein heti. Toiset kaksi hinattawina olleista lotjista saivat niinikään waikean wuodon, mutta laiwan pelastuspumppujen awulla woidaan ne estää uppoamasta. Kun otettiin lisäksi huomioon huomattawat jääesteet Sawonselällä, täytyi matka keskeyttää mainitulla selällä olewan Olkisaaren luona. Apua on pyydetty Sawonlinnasta ja onkin sieltä toissa päivänä lähtenyt kaksi Gutzeit yhtiön omistamaa hinaajaa awuksi.”

Lisäksi lehti tiesi Gutzeitin niputuskoneen uponneen Jänisselällä: “Samana päivänä lähtiwät Joensuusta Gutzeitin omistamat hinaajat *Selma* ja *Heikki Peuranen* wiemään erästä saman yhtiön omistamaa niputuskonetta Sawonlinna. Mutta jo Jänisselällä rikkoiwat jäät niputtajaa niin, että se sai ankan wuodon ja täyttyi wedellä. Laiwat saivat sen kuitenkin ennen uppoamista hinatuksi laiwawäylältä Tutjuniemen rannikolle lähelle Kulmanientä. Apua saadaan sinnekin Sawonlinnasta.”

KM kertoi 4. toukokuuta **1922**, että “tiistaina iltapäivällä saapui Joensuun Haukipuroon Lauttausyhdistyksen hinaaja *Lehtoniemi*, joka jo monena vuonna on aloittanut paikkakunnan laivaliikenteen”. Pyhäselän Mattisenlahdessa oli taas neljä Joensuuhun matkalla ollutta hevosta pudonnut jäihin. Kaikki oli saatu ylös. Kesti kuitenkin parisen viikkoa ennen kuin etelän liike pääsi käyntiin. Ensiksi tulivat *Puruvesi* sekä *Rauha* seitsemän lotjan kanssa Savonlinnasta.

Laivaonnettomuuksia oli vähän. Joutsenolainen hinaaja *Jyske* ajoi heinäkuun alussa karille Pesolan ja Nimettömän saarien välissä. Lähettyvillä olleet hinaajat auttoivat aluksen karilta pois. Pienehkön wuodon johdosta *Jyskeen* oli mentävä Varkauteen. Viikkoa myöhemmin sattui samassa paikassa toisenlainen haweri, josta KV raportoi: “Vastakkain törmäsivät toissailtana Pesolan salmessa Suomalaisen Puuliikkeen ja Gutzeitin omistamat hinaajat *Rautu* ja *Aleksanteri*. Rytäkässä särkyi halkolotja ja toisen hinaajan kylki aukesi. Asiasta jätettiin eilen maistraatille molemminpuolinen meriselitys.”

Siitä lähtien kun kieltolaki tuli voimaan vuonna 1919, wiinaan liittyvät uutiset yleistyivät lehdissä. Eniten niitä oli raittiushenkisissä työväenlehdissä, mutta oli muissakin. K uutisoi “Wiinaelämästä” lokakuussa: “Samoin takawarikoitiin maanantaina eräältä *Liperi*-laiwalla kaupunkiin saapuneelta maalaiselta 6 litraa korpikuusen kyyneleitä. Wiinan lisääntynyt wiljely on wiime päiwinä näyttäytynyt juopuneitten esiintymisessä kaupungilla. Toissä-yönä oli 4 juopunutta poliisin suojissa ja eilen illalla warhain jo yksi. – Wiinawirran lienewät etelän mailla liikkuwat terwahöyryt wetäneet wanawedessään Joensuun lähiseudun saariston rannoille.”

Matkustajalaivaliike loppui marraskuun puolivälissä, mutta kuten KV kertoi, “moniaita rahti- ja hinaajalaivoja on vielä kulussa”.

Vuonna **1923** Joensuun kaupunki täytti 75 vuotta. Lehdet julkaisivat juhlanumeroita, joissa käsiteltiin kaupungin kehittymistä. KM:ssä käytiin läpi laivaliikenteen vaiheita ja nykypäivän tilanteesta todettiin näin: “Paitsi suurempia rahtialuksia ja eräitä pienempiä matkustajalaivoja, ei täällä wiime vuosikymmenenä ole voinut hawaita yritteliäisyyttä laivaliikkeen alalla. Syynä on osaltaan rautatieliikenteen vilkastuminen, osaksi pääomien siirtyminen vanhojen sukujen jälkeläisten poispyrkiessä sekä yritteliäisyydestä että paikkakunnalta, mutta osin myöskin sota-ajan synnyttämä seisaus.”

Liikennettä toki oli. “Laivaliike on senverran alussa Joensuussa, että hinaaja *Voima* on liikuskellut muutaman pituudensa alalla Penttilän sahan ja kanavan välillä”, kertoi KV 8. toukokuuta. Reilut kaksi viikkoa myöhemmin lehti kirjoitti: “Laivaliike etelästä Joensuuhun ja päinvastoin voidaan nyttemmin katsoa alkaneeksi. Eilen nimittäin saapui Savonlinnasta Kerttu Oy:n matkustajalaiva *Orivesi II* Joensuuhun ensi kerran tänä kesänä. Myöskin saapui Oy. Gust. Raninin rahtilaiva *Panu* Kuopiosta mukanaan melkein täysi jauholasti. Varsinkin Orivedellä on ollut vielä paljon jääesteitä. Esim. Heinonniemen paikoilla on ollut niin wahvoja jäitä, että viimeksi mainittu laiva oli niiden seassa kokonaisen wuorokauden. Matkustajalaiva *Liekka* alottaa kulkuwuoronsa Joensuusta pohjoiseen ensi maanantaina.” Vanha juukalainen, nyt Sulka-yhtiön omistama hinaaja *Täljsten* oli niinikään saapunut sekä rahtihöyry *Ukko* lähtenyt Savonlinna ja hinaaja *Pilppa* Heinävedelle.

Joensuun kanava uusittiin talven aikana. Sulusta tuli aiempaa suurempi, 55 metriä pitkä, 7,8 metriä leveä sekä kulkusyvyys oli 2,4 metriä. Kanava saatiin käyttöön vasta elokuun ensimmäisellä viikolla. Sen tähden kanavan yläpuolella talvehtinut *Puruvesi* kulki alkukesän Pielisen liikenteessä, Kolille ja Lieksaan, mutta se onnistui pääsemään jo heinäkuun alussa entisille kulkuvesilleen Pyhäselän ja Liperin reiteille. Kulkuilmoitusten allekirjoittajaksi oli tullut Höyrylaivaosakeyhtiö Lahti.

Kausi alkoi surullisesti, mistä KM kertoi 5. kesäkuuta: “Kun hinaajahöyry *Rauha* eilistä vasten yöllä klo 2 oli keskellä Jänisselkää tulossa Joensuuhun perässään neljä lotjaa, läksi lotjamies Emil Purhonen käsillään itseään pitkin hinausköyttä vetäen lotjasta hinaajaan alusten ollessa täydessä vauhdissa. Hinaajan päällikkö kielsi Purhosta, mutta hän ei totellut ja jatkoi kulkuaan, kunnes yht’äkkiä luiskahti köydeltä. Jonkun aikaa hän koetti vielä käsin riippua köydessä, mutta voimat pettivät ja hän putosi veteen. Laiva pysäytettiin ja koetettiin pelastaa hukkuvaa, mutta ponnistukset olivat turhat, Purhonen painui pohjaan. Naaraustöihin ryhdyttiin myös, mutta ei häntä eilisiltään mennessä ole löydetty.”

Muita onnettomuusutisia ei lehdistä ole löytynyt. Sen sijaan väkijuomien takavarikoita ja muita trokauusutisia oli kosolti. Litramäärät olivat kuitenkin melko vaatimattomia; parhaimmillaan löydettiin *Tulo*-nimisestä höyrylotjasta 100 litraa pirtua. KV kertoi syyskuussa, miten Purujärven työväenyhdistyksen iltamissa oli paikallinen poliisi ottanut itsensä “täyteen seiliin, jonka aikana poliisi käsiään huutoon pyöri lattialla. Muut päihtyneet seurasivat tietysti esimerkkiä”. Syynä moiseen oli lehden mukaan tervahöyryjen jatkuvasti tuoma ja välittämä virolainen pirtu. KM puolestaan kertoi lokakuussa, miten “Joensuun poliisi takavarikoi tiistaina klo ½10 ap. satamaradan rannassa *Valo-Apu* nimisestä petroleumin kuljetuslaivasta eräältä laivamieheltä 38 l. spritiä ja toiselta laivamieheltä ½ l. spritiä ja brovningin. – Joensuun kanavassa takavarikoitiin samana päivänä klo 9 ip. *Uro*-nimisen tervahöyryyn emännöitsijältä lähes 7 l. spritiä”.

Marraskuun alussa saatiin KM:n mukaan kokea “navakanlaista syysmyrskyä seudullamme, jopa niin, että tuotti pienoista häiriötä laivaliikkeellekin. Niinpä höyrypursi *Tilhi*, joka aikoi Pyhäselälle, täytyi myrskyn käsissä pyörähtää takaisin satamaan”.

Joensuun laivaliike alkoi olla 29. marraskuuta loppuillaan. Jo viikkoa aikaisemmin oli ollut rekikeli ja “matkustajaliike voidaan katsoa loppuneeksi jo viime viikolla. Perjantaina näet *Orivesi* läksi ja *Liperi* saapui viimeisen kerran. Lauantaina saapui hra F. Immosen höyryvene *Lassi*, joka viedään täältä rautateitse Suojärvelle. Maanantaina saapui O.Y. J. Hakkaraisen rahtialus *Ukko*. Eilen odotettiin Veljekset Saastamoisille rahtialuksia, vaan lienevät tuskin päässeet perille”.

Joensuun laivastoon kuului kaupungin kertomuksen mukaan seitsemän matkustajahöyryä, 12 hinaajaa sekä neljä rahtihöyryä. Olivatkohan kaikki joensuulaisia? Lotjia ja proomuja oli 52.

Vuosi **1924** oli tulvakesä Saimaalla, vesi nousi miltei yhtä korkealle kuin ennätyskesänä 1899. Vuoden ensimmäinen laivauutinen koski laivakauppaa: *Puruvesi* myytiin laivanpäällikkö Simo Kuittiselle Liperistä. Laivan sanottin jatkavan entisellä reitillään. Ennen kuin laiva aloitti liikenteensä, se muutti nimensä *Karjalaksi*. Reittiliikenteen lisäksi laiva teki edelleen melkoisesti huvimatkoja.

Ukko ja *Reipas* tekivät “ruuviajon” Pyhäselällä 21. toukokuuta, ja varsinainen liikenne alkoi kolme päivää myöhemmin KM:n toimittaja “Laur Aukustin” kertomana näin:

“Eilen Lyylin päivänä – olkoon heille kaikille onnea ja kiitoksia kutsuista – elettiin kaupungissamme laivaliikkeen alkamisen merkeissä. Voimakas veturi ja hinaaja pyhä *Paavali* tulla porhalsi ½12 tienoossa päivällä kaikkein ensimmäisenä tänä kevänä Pyhäselän jääkentän yli. Se olikin ollut koko urakkaa. Toisin paikoin jää jopa 38 senttiä paksua rautajäätä. Joten olisi hevonen, kuulemma, saanut vierellä ajaa. Pesolansaarista oli *Paavali* viipynyt matkalla kaikkiaan 6 tuntia. Tavallisesti katkennee tämä taival *Paavalilta* vajaassa 1½ tunnissa. Ei kuulu olleen ketään vastaantulijoita, mutta vanavedessä tuli sitten toinen hinaaja *Tilhi*, vaikka tilhit tulevat tavallisesti sitten kun pihlajanmarjat jo ovat paleltuneet. No tervetuloanne vain. - - [Paavali oli Gutzeitin hinaaja (1913, 21 m, 350 ihv).]

Merimiehuus tarttui meihinkin. Me kiipesimme vähän vaille 3 S/S *Liperin* yläkannelle, viime kesäisen vapaalippumme oikeudella, josta kiitos! *Liperi* seisoi niin peloittavan ylpeänä laiturissa ja valkoisena kuin joutsen. Aivan keväisessä komeudessaan. Näyttää kuin laivat tulisivat ylpeiksi, kun

on korkea vesi. Ne nostavat itseänsä miltei laiturille, mikä minusta sentään olisi säädytöntä. Saisivat hiukan hävetä sellaista julkeutta, vaikka ovatkin komeassa maalissa.

No, me menimme *Liperillä* Pyhällelelälle ja katselimme sekä itäisen suuren selän itsepäisiä jääkenttiä, joista kuitenkin on voima pois. Ja hymyilimme mukana olleille Pesolansaarten huvilayhteiskunnan jäsenille, jotka olivat hyvillään kuin olisivat lehmän saaneet. Tietääpä tuon. Tekee mieli hau'en posausta y.m. y.m.

Laivan emäntä ja kapteeni kutsuivat meidät pullakahville, ja me kiittelimme ja toivottelimme onnea purjehduskaudelle, varsinkin kun kaikki sitä varten laivalla oli laillisessa kunnossa. Palatessa huomasimme Hasaniemen muuttuneen Hasasaareksi ym. uusia maantieteellisiä ihmeitä. Ja myöskin lintutieteellisiä, kuten merimetsoja, joita myös kuikiksi kutsutaan, eikä yhtään hylettä, ei ainuttakaan. Mutta jäälauttaan taikinoituneen tukkilautan ja yhden soutuveneeseen Mattisenlahden suunnalla. Terveisemme veneessä olijoille, ketä lienevätkään.

Niin, ja tänä päivänä odotetaan uusia laivoja ja niissä tavaroita. - - Tulkoon jo kesäkin oikein tosissaan!”

Samana päivänä tulivat kaupunkiin myös Ahlströmin hinaaja *Oberon III* sekä Saastamoinen-yhtiön rahtihöyry *Untamo* jauholastissa Kuopiosta. Seuraavana päivänä saapui myös saman yhtiön *Kalervo*, niin ikään jauholastissa. Purettuaan lastinsa molemmat laivat ajoivat Pielisjoen Karsikkoon, josta ottivat propsilastin Viipuriin. Myös *Lieksa* kävi koeajolla.

Kesän ensimmäinen haaksirikko tapahtui K:n mukaan jo toukokuun kolmannella viikolla:

“Rouhiaisien omistama rautainen terwahöyry *Elli* lastinaan Oy. J. Hakkaraisen halkoja, joutui matkallaan Wuokalasta Joensuuhun karille Jänisselän Lapalikolla. Haaksirikkoon joutuneen terwahöyryn saamia waurioita ei tiedetä eikä sitä vielä ole saatu pois karilta. Osa lastista on täytynyt heittää järveen ja hinaajalaivoja on pyydetty awuksi.”

Muista karilleajoista ei ole mainintoja. Sen sijaan Paasvedellä tapahtui kesä-heinäkuun vaihteessa erikoisempi onnettomuus, laivapalo. Palanut laiva oli viipurilainen höyrylotja *Teisti*. KM kertoi onnettomuudesta näin: “Tuli sai alkunsa klo 1.10 konehuoneessa ja levisi nopeasti. Miehistö pelastui. Palavan laivan hinasi tervahöyry *Rauha* saareen. Laivan kalusto kokonaisuudessaan ja miehistön omaisuus joutui tulen uhriksi. Miehistön palaneen omaisuuden arvo nousee n. 14,000 markkaan. Tuli poltti myös laivan kassan 2,200 mk. sekä sen lisäksi miehistön rahat.”

Syksyllä uutisoitiin kahdesta myrskystä. K kertoi 13. syyskuuta: “Wiime torstaina ja etenkin perjantaita wasten yöllä raiwosi maakunnassamme ankara myrsky. Joensuussa kaatoi se aitoja ja puita sekä repi talojen huopakattoja. Klo 10-11 torstai-iltana yltyi myrsky rajummaksi kuin moneen wuoteen. Esim. Pyhäselän aaltojen korkeus kohosi 3-4 metriin. Hinaaja- ja terwahöyrylaiwat, joita oli useampia Hasaniemen luona ankkurissa, kiskoi tuuli irti ja alkoi wiedä kohden Noljakan rantoja. Kun lisäksi osa niiden miehistöä oli maissa, alkoiwat laiwat ja niiden sumusireenit huutaa apua ja kutsua miehistöään. Miehistön saawuttua saatiin laiwat teräsköysillä kiinnitetyksi arkkuihin, joten niiden joutuminen myrskyn käsiin estettiin.” Myös useita tukkilautoja hajosi.

Kaksi viikkoa myöhemmin koettiin toinen myrsky, jota KM puolestaan kuvasi näin: “Viime tiistain illalla riehunut lounaismyrsky ja raju ilma teki Sampaanselällä suurta tuhoa laivaliikenteelle.

Hinaajilta *Rauhalta*, *Lovisalta* ja *Svealta* hajotti myrsky nippulautat. Hinaajien *Ahun*, *Tornator I:n* ja *Halla VII:n* kuormat vioittuivat. Kuinka tuhoisat nämä vahingot ovat, voi päättää siitä, että jokaisessa kuormassa on 200 nippua. Esimerkkinä mainittakoon, että esim. *Svean* kuormasta on tavattu ainoastaan 80 nippua. Myöskin kalleita nippukettinkejä on hukkunut. O.Y. Gutzeitin hinaaja *Sölven* junasta irtosi 2 proomua, jotka kansilastinsa kadotettuaan ovat ajautuneet rantamatalikolle. Vahinkoa ei lähemmin tunneta. Edellämainitut 2 proomua huomasi *Orivesi*-laiva kyllä tuuliajolla, mutta ei voinut käydä apuun, kun sen itsensäkin varsinaiseen yöpaikkaansa pääsemättä täytyi hakea suojaa erästä saaresta Vuokalan tuolla puolella.” Lehdelle oli muuan “asiantuntija” esittänyt, että “tapahtumiin saattaa olla jonkun verran syytä siinäkin, että Kuhaluodolle, joka on neljän eri laivareitin risteyksessä, useista anomuksista huolimatta ei ole saatu loistoa”.

Samaisen KM:n mukaan vuosi oli huono rahtiliikenteessä. “Sellaisilla suurilla yhtiöillä kuin Gutzeit, Tornator, Kaukas, Halla, Hackman, Kojonen, Saastamoinen y.m. on kyllä ollut riittävästi rahtia omille laivoilleen, mutta yksityisille tervahöyryjen omistajille ei näillä tänä vuonna, kuten aikaisempina vuosina, ole ollut antaa rahdinkuljetusta. Myöskään pienemmillä puutavaraliikkeillä ei nyt, kuten ennen, ole juuri ensinkään antaa propsien ja egyptinparrujen rahtausta. Niinikään halkojen kuljetus on hiljaista.” Lehti epäili että tervahöyryille vuosi oli huonoin kautta aikojen.

Liikenne jatkui tavallista pitempään. *Orivesi I* lähti viimeisenä Savonlinnaan 2. joulukuuta.

“Jäät Pyhäselällä ovat nyt jo liikkeessä. Veneillä on jo auenneita väyliä myöten päästy monelle taholle. Eilen liikkui Joensuun puolella selällä Saimaan lauttausyhdistyksen kolme hinaajaa koematkoillaan ja piakkoin odotetaan tänne Savonlinnasta saapuvaksi Gutzeit-yhtiön hinaajaa *Paavalia*, jonka jo lauantaina piti lähteä Joensuuhun. Joka tapauksessa on enää vain jonkun vuorokauden kysymys, niin Pyhäselkä on jäistä vapaa”, kirjoitti KM 5. toukokuuta 1925. Kaksi päivää myöhemmin lehti joutui delleen toteamaan, että “jäät estävät laivojen pääsyn Joensuuhun”. *Orivesi II* oli saapunut Pesolaan, mutta oli joutunut kääntymään ja menemään Puhokseen. Myös Saastamoisen *Untamo* ja *Kalervo* olivat tulleet Pesolaan, jossa odottivat jäiden lähtöä Pyhäselältä. Vielä kaksi päivää, ja nyt lehti pääsi kertomaan laivaliikenteen alkamisesta: “Torstaina kuitenkin Suomalaisen Puuliikkeen omistama hinaajahöyry *Rautu* avasi väylän ja saapui kaupunkiin klo 4 ip. Klo 6 ip. samana iltana läksi Saimaan Lauttausyhdistyksen hinaaja *Haltia* käymään Pesolassa, mistä sitten myöhemmin palasi. Eilen aamulla saapui sitten kaupungin laivarantaan hrl. *Orivesi II*, joka klo 2 ip. läksi paluumatkalle Savonlinnaan. Päivän kuluessa saapuivat satamaan myös lastihöyryt *Kalervo* ja *Untamo*. Aamupäivällä läksi hrl. *Liperi* Liperiin alottaakseen säännölliset, kesäiset kulkuvuoronsa tänään.”

KM:n toimittaja pääsi mukaan *Ukon* koeajolle ja kertoi siitä 9. toukokuuta näin: “Olimme eilen ystävällisestä kutsusta merimiesten vieraina, kun O.Y. J. Hakkaraisen S/S *Ukko* – muuten Joensuun armadan suurin ja kantavin – teki koematkansa Pyhäselälle. Sielläkös oli sitten mukana väkeä, varsinkin eloisata, kukkeata Suomen nuorisoa paljasjalkaisesta parhaiten puettuun perinnöttäreen asti. Herrat tarkastusmiehet tuntuivat hieman hermostuneilta tällaisen ihanan ja elävän lastin suhteen, sillä koematkat eivät todellakaan ole mitään huvimatkoja. Mutta kaikki sujui oikein onnellisesti. Kaikki mukana olleet laivat, *Ukko*, *Tarmo* ja *Reipas* olivat hyvässä merikunnossa ja saivat asianomaiset viralliset passit.” Heti koeajonsa jälkeen *Ukko* lähti Helsinkiin “ja sieltä kesäiseen merirannikkoliikkeeseensä”.

Samassa lehdessä kerrottiin myös kauden ensimmäisestä haverista: “Torstai-iltana oli kaupunkiimme tulossa liperiläinen tervahöyry *Tarmo*. Laivan ollessa klo ½10 illalla n.s. Joenpolven ja Kukkosensaaren välillä ajoi se matalikolle, johon se jäi kiinni, kunnes hinaaja höyry *Rautu* sen eilen aamulla klo 5 veti pois matalikolta. Laiva ei kärsinyt mitään vaurioita, sillä pohja oli pehmeätä hietikkoa. Syynä matalikolle ajoon oli se, että laiva kulki reitin ulkopuolitse, kuten viime kesänäkin, jolloin vesi oli korkealla. Nyt matalan veden aikana ei enää ole vaaratonta reitiltä poikkeaminen.”

Laivuri J. Lappalainen Liperin Tutjunniemen kylästä oli ostanut edelliskesänä *Tarmon* Kojonen & K:nilta 145 000 markalla. Lappalainen kuljetti laivalla halkoja ja propseja mm. Viipuriin ja Uuraaseen. Myös Cederbergin *Reipas* oli joitakin vuosia Lappalaisen omistuksessa.

Joensuun laivasto väheni jälleen yhdellä, kun Simo Kuittisen *Karjala* siirtyi harjoittamaan liikennettä Kuopiosta Juojärvelle. Paikallisiikenteessä tapahtui toinenkin muutos, kun Enon Osuuskaupan *Taimi* ryhtyi syksyllä kulkemaan Joensuusta Puhokseen. Reittiliikenteen ohella aloitettiin myös huvimatkat, joista ensimmäinen oli *Orivesi II:n* helluntaina tekemä matka Rääkkylän Oravisaloon. Järjestäjinä olivat joensuulaiset “V.- & U.-seurat Yritys ja Alku”.

Useana vuonna tavattiin Saimaalla sumuja alkukeväästä, niin tänäkin vuonna, mistä KM uutisoi 12:na näin: “Ankara sumu vallitsi sunnuntaina iltapäivällä Pyhäselällä. Kaupungissa kuultiin laivojen yhtämittäisiä sumumerkkejä ja luultiin niiden olevan merihädässä. Laivat olivat hinaajat *Aleksander*, *Chr. Kontturi* ja *Tilhi*, joille kuitenkin ei tullut mitään vahinkoa.”

Rahtilaivalle sattui kauden toinenkin haveri, joka tapahtui kesäkuun alussa: “Viime keskiviikkona klo 6 ip. ajoi Gutzeit-yhtiön rahtilaiva *Raimo* Arvinsalmessa puutavaralastissa karille, syystä, että eräs punainen reima seudulta oli hävitetty. Samana iltana yritti hinaaja *Nord* saada aluksen karilta, mutta ei se onnistunut. Torstaina sitten hinaaja *Heikki Peuranen* irroitti aluksen, kun ensin osa lastia oli heitetty laidan yli. Laiva ei sanottavasti vahingoittunut. – Reimarin hävittäjäksi tiedettäneen eräs hinaajalaiva.” K puolestaan kertoi haverin tapahtuneen Jänisjärvellä!

Seuraavan kerran ajettiin karille elokuun lopulla. Nyt oli kyseessä *Liperi*, jonka vastoinkäymisen KM kuvaili seuraavaan tapaan: “Matkustajalaiva *Liperi*, lähettyään maanantaita vasten yöllä kello 1,30 Pukinlahden laiturista kulkuvuorolleen Joensuuhun, joutui kohta sakean sumun vuoksi harhaan oikealta reitiltään. Noin puolen tunnin kuluttua ajoi laiva vedenalaiselle karille, josta kuitenkin luisui yli. Tapauksessa sai se niin vakavan pohjavuodon, että alkoi uhkaavasti täyttyä vedellä, nousten vesi

pumppuamisesta huolimatta 20 minuutissa laivaan tuhkauunin tasalle. Onneksi oli läheisyydessä saari, jota kohden laiva suunnattiin ja ajautui se rannikolle, siten säästyen varmalta uppoamiselta. Rantaan jouduttuaan kallistui alus arveluttavasti, mutta estettiin se kaatumasta maalta noudettujen tukkien avulla. Ensimmäinen venelasti matkustajia, noin 20 henkeä, kuletettiin laivasta selän ylitse Siikasalmen laituriin, josta he pääsivät autokyydillä kaupunkiin. Loput 7 matkustajaa sekä näiden mukana 2 lammasta ja sianporsaita pääsivät myöhemmin toisella veneellä samaan paikkaan. Laiva ei voinut omin voimin kulkea korjauspaikalle, vaan lähti sitä kuljettamaan eräs hinaaja. Mikäli olemme saaneet kuulla, pääsee laiva säännöllisille kulkuvuoroilleen ainakin jo ensi vikon alussa.” Laivoihin liittyviä pirtu-uutisia oli tänäkin kesänä. KV kertoi kesäkuussa, miten yhden rahtihöyryn miehistö oli ollut asialla: “Toissa iltana toimitti Utran poliisi tarkastuksen Erolanniemen rannassa lastia ottamassa olevassa savonlinnalaisessa *Veijo*-nimisessä tervahöyryssä. Pirtua onnistui poliisi tällä kertaa löytämään vain pienemmän määrän. Liemi oli nähtävästi jo ehditty myydä, sillä tyhjiä kanistereita oli aluksessa runsaasti. Samana iltana oli elämä tukkimiesten kesken sellaista, että se osoitti selvästi pirtumarkkinoita pidetyn. Olisi mitä toivottavinta, että etelästä mereltä saakka tulevien alusten silmälläpito saataisiin tehokkaammaksi.” KM uutisoi syyskuussa vastaavanlaisesta tapauksesta Liperissä: “Muutama päivä sitten takavarikoivat Liperin poliisi H. Vänskä muutamien Liperin suojeluskuntalaisten avustamana spriitä eräästä *Kalli* nimisestä A.J. Luostarisen Kangaslammita omistamasta tervahöyrystä. Mainittu tervahöyry lastasi parhaillaan propsia Liperin Siikasaaren Kivilahdessa. Spriitä oli kai ennätetty myydä, koska tarkastajien saaliiksi jäi vain noin 20 l. ja suuri joukko spriiltä tuoksuvia tyhjiä kanistereita.”

K kertoi 10. marraskuuta *Orivesi*-laivojen lopettavan liikenteensä. Viime päivinä oli jäistä ollut melkoista haittaa, niin että laivojen piti kulkea Vuosalmen kautta, koska Hämeenselkä oli jo vahvassa jäässä. “Liikenne Joensuun Savonlinnan välillä on saamiemme tietojen mukaan kuluneena kesänä ollut paljon hiljaisempaa kuin viime kesänä sekä matkustaja- että tawaraliikenteeseen nähden”, K. kirjoitti.

Liikenne ei kuitenkaan vielä täysin loppunut, kuten KM kertoi 12:na: “Laivaliike, jonka luultiin jo tältä purjehduskaudelta päättyneeksi, jatkuukin yhä. Hinaaja *Pilppa* särki eilen jään joesta alas mennessään, mutta ei päässyt n.s. Joenpolvea kauemmaksi. Eilen hämärissä saapuivat kuitenkin Savonlinnasta hinaajat *Poku* ja *Nils*, jotka olivat lähteneet Vuokalasta eilen klo 11 ap. ja myöhemmin *Electa* sokerilastissa. Jääesteitä oli matkalla ollut.” Jäätä oli ollut 2-3 tuumaa, ja kaikki mainitut laivat jäivät talveksi Joensuuhun. *Nils* oli kaupungin uuden sahayhtiön, Repola Wood Ltd:n Ahvenanamaalta ostettu hinaaja, josta tuli *Repola*. Yhtiö oli hankkinut edellisvuonna omistukseensa Penttilän suursahan Kaukas-yhtiöltä.

K kirjoitti 27. toukokuuta 1926: “Laiwaliikenne alkanut. Ensimmäisenä helluntaipäivänä loi Pyhäselkä ja eilen Höytiäinen jääpeitteensä. Pielisjärwen jäät owat nekin liikkeessä. Höyrylaiwa *Liperi* aloitti viime maanantaina ja *Oriwedet* viime tiistaina säännölliset kulkuvuoronsa. Höyrylaiwa *Liekka*, joka teki eilen onnistuneen koematkan Pyhäselälle, lähtee ensimmäiselle matkalleen huomenna perjantaina klo 9 ap. ja saapuu, jolleivät jäät tee esteitä, Nurmekseen ensi lauantaina. Kuopiosta saapui tänne eilen kaksi Saastamoinen & Pojat Oy:n laiwaauhoholastissa. Laiwaliikenne on siis täydessä laajuudessaan alkanut.”

Joensuun satamassa nähtiin kesän mittaan viisi matkustajalaivaa, *Liekka*, *Orivedet*, *Liperi* ja *Taimi*, joka jatkoi Puhoksen reitillä. Myös huvimatkoja järjestettiin, ja niistä mittavin oli varmaankin syyskuun lopun Joensuun Suojeluskunta- ja Lotta Svärd-osastojen yhteinen retki Pesolaan. Matkaa varten oli Gutzeit-yhtiö luovuttanut hinaaja *Hansin* sekä Saimaan Lauttausyhdistys hinaaja *Voiman*. Lisäksi retkeläisiä kuljetettiin *Orivesi*-laivalla sekä kahdella moottorilla. “Perillä kului päivä leikkien ja tanssien sekä kilpailuja pitäen.” - Huvimatkasta tuskin kuitenkaan oli kyse, kun Joensuun suojeluskunta järjesti elokuussa Pyhäselällä “merimanööverin”, johon osallistuivat myös kaikki kaupungin hinaajat.

Vain kahdesta haverista uutisoitiin. K kertoi 8.6.: “Kauppias R.G. Korpikallion Anttolasta omistama tervahöyry *Teppo* upposi viime keskiviikkona Rääkkylästä lähdettyään Haapasalmeen. Alus oli täydessä puutavaralastissa ja vajosi niin syvälle, että vesi kohosi kannen yli. Suurempaa vahinkoa ei vakuuttamattomalle alukselle ja lastille kuitenkaan tapahtunut, sillä senjälkeen kuin lasti oli purettu rannalle, saatiin alus helposti erään hinaajan avulla irroitetuksi, niin että se jo perjantaina pääsi jatkamaan matkaansa.” Taas elokuun alussa sattui laivojen yhteentörmäys Pyhäselällä, mistä sama

lehti kirjoitti näin: “Tiistai-iltana klo 8 ajoissa kun Suomalaisen Puuliike Oy:n hinaaja *Rautu* ollen matkalla etelään ja Gutzeit & Co:n hinaaja *Selma* matkalla päinwastaiseen suuntaan ahtaassa käänteessä, törmäsivät laivat yhteen keula keulaa wasten. *Rautu* selwiytyi yhteentörmäyksestä pienillä waurioilla, mutta *Selmalta* ruhjoutui keula niin pahoin, että laiwa alkoi wajota ja oli se kiireellisillä toimenpiteillä ohjattawa lähellä olewalle matalikolle Pesolan saaren rannalle. Syynä yhteentörmäykseen lienee ollut se seikka, etteiwät laivat ahtaaseen käänteeseen tullessa antaneet waroituserkkejä ja että hinaajilla kummallakin oli kupeella lotjat, joten kowalla wauhdilla ajaessa laivat eiwät olleet täysin ohjauskykyisiä. *Selma* wiedään Sawonlinnaan Lypsyniemen telakalle korjattawaksi niin pian kuin pelastuslaiwat Sawonlinnasta ehtiwät paikalle.” Molempien alusten päälliköt jättiwät Joensuun maistraattiin asianmukaiset meriprotestit.

Laivoista löytyi tänäkin kesänä pirtua, nytkin lähinnä höyrylotjista. KM kertoi 10. heinäkuuta, että “torstaina klo ½ 6 ip. saapui Uuraasta Penttilän sahan lastauslaituriin hinaajahöyry *Ahdin* tuomana 5 lotjaa ja tervahöyry *Jorma*. Ennakolta saapuneen tiedon mukaan piti viimeainitussa olla spriitä, jonka vuoksi Kontiolahden piirin vt. nimismies Jokinen poliiseiden avustamana toimeenpani tutkimuksen, joka kesti klo 10 illalla. *Jormasta* takavarikoitiin tällöin 11 l. saksalaista spriitä, jonka omistajaksi ilmoittautunut laivamies haastettiin Kontiolahden syyskäräjiin”. Taas syyskuussa takavarikoitiin samaan Repola Woodin Penttilän sahan laituriin tulleesta *Castor*-nimisestä terwahöyrystä 150 litraa virolaista spriitä, mikä määrä oli kätkeyty laivan konehuoneeseen. Kuten ensimmäisestä uutisesta käy ilmi, monet pirtutakavarikot perustuivat ilmiantoihin. Kuinka paljon Saimaalle laivoilla tuodusta spriistä ja muista väkijuomista joutui viranomaisten käsiin, ei ole tiedossa. Voisi kuvitella, että melko pieni osa.

Talven tulo hieman poukkoili. KM kertoi 2. marraskuuta laivaliikkeen olevan loppumaan päin. “Matkustajalaivoista ovat viimeksi olleet vain *Taimi* ja *Orivesi*-laivat liikkeellä, joista viimeainituistakin *Orivesi I* lähtee tänään kuluvan purjehduskauden laitimaiselle matkalleen Savonlinnaan, jonne molemmat *Orivesi*-laivat talvehtivat. Hinaajalaivoja on täällä nykyään erittäin vilkkaasti ja myöskin rahtialuksien käyntejä.” Viikkoa myöhemmin lehti kertoi liikenteen alkaneen uudelleen: “Tiistai-iltana saapui satamaamme Oy. Saastamoisen lastialus *Kalervo* tuoden tullessaan jauhoja. Seuraavana päivänä, keskiviikkona, tuli saman liikkeen hinaajalaiva *Haapaniemi* ja lastialus *Untamo*, jossa myös oli jauhoja. Molempia lastihöyryjä avusti pienten jäästeiden vuoksi hinaaja *Haapaniemi*. Mikäli olemme kuulleet, saapuu tänään Joensuuhun *Orivesi II* ja lähtee jälleen Savonlinnaan kuten ennenkin, niinkauan kun kesästä keliä riittää.” K:n “Viikon viesteissä” todettiin:

Laivaliike lakkasi
Mut tuli taas se tälleen.
Saapuu Savonlinnasta
Taas laivat meille jälleen.

Vielä 23. marraskuuta kirjoitettiin KM:n “Päivän kaiussa”: “Pimeys peittää maan ja pirtuyön synkeys kansan. Kaiken päällisiksi hiipi illan suussa sammutetuin valoin, aivan kuin mikäkin sotalaiva salaisessa hyökkäyksessään, kaupungin satamaan S/S *Orivesi*, kumpiko, en pimeässä voinut akkunasta saada selville. Eikä sillä niin väliä olekaan. Tervetuloa vain jatkamaan tämän syksyn eli ”talven” laivaliikettä jälleen, oliko se nyt toisen vaiko jo varsin kolmannen kerran. On erinomainen asia, että ristirahvas suurten vesistöjemme varsilla ei tarvitse tänä harmaan harmaana syksynä kärsiä aivan kohtuuttomaksi käyvää kelirikkoa.”

Pohjois-Karjalan lääniä koskevassa yleiskatsauksessa todettiin, että “laivaliike vesistöillä on purjehduskaudella ollut mitä rahtiliikenteeseen tulee sangen vilkas ja rahditkin tavallista korkeammat. Matkustajaliikenne on niinkään ollut erittäin vilkasta.”

Vuosi 1927 alkoi K:n tulipalouutisella tammikuussa: “T.k. 17 päivän iltana noin klo 10, 30 syttyi palamaan Liperin Tutjunniemen rannassa talvehtimassa ollut talollisenpojan Juho Lappalaisen omistama terwahöyry *Tarmo*. Tuli tuhosi terwahöyryn rungon aina wesirajaan asti. Syyksi laivan palamiseen arweltiin olewan murhapoltto.” Syyllistä ei kuitenkaan löydetty. Talollinen Samuli Kankkunen Kiteeltä ja konemestari Laukkanen Savonlinnasta ostivat saman vuoden lopulla huutokaupasta *Tarmon* jäänteet ja ryhtyivät sitä kunnostamaan kulkukelpoiseksi. Onni ei ollut kuitenkaan myötä. Laiva, joka oli ankkurissa, upposi jäiden puristuksessa helmikuussa 1928

samassa Tutjunniemen rannassa. Eikä siinä kaikki: Paavo Lappalaisen omistama matkustajahöyry *Reipas* oli köysillä kiinni *Tarmon* kyljessä, ja kävi kuten KV kertoi: “*Tarmon* alkaessa vajota kiristivät köydet niin, että *Reipas* kallistui, ja tällöin pääsi vesi jättien rikkomain kajuutanikkunain kautta tunkeutumaan laivaan, joka ennenpitkää sekin upposi.” Vettä oli paikalla kolmisen metriä. *Reipas* nostettiin ylös ja se palasi liikenteeseen, mutta miten oli *Tarmon* kanssa? Jo tätä ennen, kun Kankkunen oli ostanut ja maksanut palaneen *Tarmon* jäännökset, Lappalainen oli kieltäytynyt niitä luovuttamasta. Asia ratkaistiin Liperin käräjillä Kankkusen hyväksi.

Vuosi jatkui kahdella laivakauppauutisella. Vaikka em. läänin katsauksessa väitettiin matkustajalaivaliikkeen olleen vilkasta, ei se koskenut *Liperiä*, jonka myyntiaikeista oli jo kirjoitettu syksyllä 1926. Laivaosuuskunta ajautuikin konkurssiin ja maaliskuussa 1927 pidetyssä huutokaupassa laiva myytiin 120 000 markalla Liperin apteekkarille Filip Kiiskiselle. “Liperin pitäjän historian” mukaan syynä vararikkoon oli autojen tulo liikenteeseen, joten “laivat jäivät ilman matkustajia”. Uusi omistaja ei laittanut keväällä *Liperiä* liikenteeseen, vaan se seisoj koko kesän Joensuun satamassa. Taas 10. toukokuuta oli lehdissä uutinen, että toiminimi M.G. Piipponen oli myynyt Viipurissa talvehtineen rahtilaiva *Mursun* leppävirtalaisille maanviljelijöille Wille ja Wäinö Snellmanille.

“Pielisjoen jäät lähtivät liikkeeseen viime lauantaina ja jatkui jäiden kulkua eilenkin. Joki on jäistä vapaa Utraan asti. – Laivaliike alkoi Pielisjoella myös eilen, jolloin faneeritehtaan hinaaja koetteli koneitaan joella Joensuun kanawan yläpuolella”, K kertoi 12. toukokuuta. Viikkoa myöhemmin kerrottiin Gutzeitin hinaaja *Hietasta* odotettavan avaamaan väylän Joensuuhun. Alusta ei kuitenkaan mainittu lehden “Max Nixin” pakinamaisessa katsauksessa 24:nä:

“Laivaliikenne on alkanut. Eilen saapuivat Joensuun meri- ja tapulikaupungin satamaan etelästä *Ukko*, *Tilhi* ja *Orivesi II*. Joensuun alkuasukkaat kiirehtivät naisissa ja miehissä rantaan katsomaan tulokkaita, odotettuja ja kaivattuja. Kovaa oli ollut jää, mutta murtunutpa oli *Ukon* päälle iskiessä, murtunut kuin näkkileipä vahvoissa hampaissa.

Ikävä mainita, Joensuun kauppalaivasto pienenee yhäkin kuin pyy maailmanlopun edellä. Nyt menetimme viimeisenkin merellä kulkevan laivan *Mursun* ja *Liperi* on talviteloillaan huolimatta siitä, että kesä on tullut ja laivaliikenne alkanut. Laivaliike ei enää kannata. Autot ja rautahevot ovat saaneet haltuunsa sekä henkilö- että tavaraliikenteen. Joensuun aika meri- ja tapulikaupunkina, laivastokaupunkina, on mennyt. Sortavalalaiset kai iloitsevat.” Kirjoittaja toivoi Joensuun kehittyvän ilmalaivastokaupungiksi!

Lehden “virallinen” kuvaus laivaliikenteen alkamisesta saatiin neljä päivää myöhemmin. Se koski kuitenkin vain Pielisjoen ja Pielisen liikennettä ja siitä kerrotaan tuonnempana. Kilpaileva lehti KM kuvasi samana päivänä etelän liikenteen alkua näin: “Laivaliikenne Joensuusta etelään alkaa muuten olla täydessä käynnissä, vaikka *Orivesi I*, jonka oli määrä saapua tänne tiistai-aamuna, myöhästyen Pyhäselällä olleen sumun vuoksi saapui vasta keskiviikko-iltana 9:n tienoissa. Jäistä ei kuulemamme mukaan enää ole haittaa. Eilen saapui tänne H. Saastamoinen ja Pojat omistama rahtialus *Kauko* Kuopiosta jauholastissa. Useimmat näillä vesillä liikehtivät hinaaja-alukset tekivät koe- ja tarkastusmatkansa helatorstaina Pyhäselälle.”

Samaan aikaan sattui myös kauden ensimmäinen haveri, joka olisi saattanut muodostua kohtalokkaaksi ja jonka K kuvasi seuraavasti: “Kun *Orivesi II* eilen klo 2 lähti Joensuusta Savonlinnaan tuli sitä vastaan joella toimitalomme kohdalla Oy. A. Ahlströmin hinaaja-alus *Varkaus* hinaten kahta lotjaa perässään. *Orivesi II* antoi kaksi lyhyttä signaalia, pyrkien ohi vasemmalta, johon *Varkaus* myös vastasi kahdella lyhyellä signaalilla. Kumminkaan ei hinaaja nähtävästi kovan tuulen vuoksi ehtinyt tarpeeksi vasemmalle, vaan joutui poikittain *Orivesi II* eteen, josta oli seurauksena, vaikka *Orivesi II* koneet olivat jo jonkun aikaa käyneet taaksepäin, että laivat törmäsivät yhteen sillä seurauksella, että *Varkauteen* tuli vesirajan yläpuolelle noin 2½ m. pitkä aukko ja *Orivesi II* vioittui myös jonkun verran oikea kylki. *Varkaus* lähti eilen Varkauteen korjauttamaan itseään jotavastoin *Orivesi II* lähti klo ½5 tienoissa Savonlinnaan. Kuten mainittu lienee onnettomuus laskettava yksinomaan kovan tuulen syyksi. Lähempi asiantutkiminen selvittänee onnettomuuden syyt.” KV:n mukaan *Orivesi II* oli saanut pienen reiän kylkeensä *Warkauden* ankkurilaapasta, ja *Oriveden* päällikkö oli käynyt tekemässä meriselityksen tapahtumasta ennen lähtöään Savonlinnaan.

Orivedet jatkoivat entisellä Savonlinnan reitillään, mistä kerrottiin “Suomen matkailijayhdistyksen vuosikirjassa” näin: “Savonlinnasta pääsee Pohjois-Karjalaan yhtä nopeasti laivalla kuin junalla.

Laivaväylä oikaisee huomattavasti. Päivittäistä yhteyttä Savonlinnan ja Joensuun välillä molempiin suuntiin ylläpitävät nopeakulkuiset *Orivesi*-laivat (hyttejä yläkannella, hyvä ravintola). Laivat lähtevät mainituista kaupungeista yhden, kahden ajoissa päivällä ja saapuvat määräpaikkoihinsa seuraavana aamuna. Matkalla on erittäin kauniita kohtia Savonrannan ja Enonkosken välillä sekä aavojen Oriveden ja Pyhäselän selkien yli kuljettaessa.”

Liperin seisoessa Joensuussa, saatiin uusi laiva *Liperin* reitille. KM kertoi heinäkuun alussa: “*Liperiläisille* on taasen tiedossa oma jokapäiväinen laivakyytinsä. Kapteeni S. Kuittinen alkaa nimittäin Mikkelistä hankkimallaan matkustajahöyrylaiva *Turistilla* välittämään laivaliikettä *Liperin* Ristin pohjasta ja Leppälahdesta Joensuuhun joka arkipäivä, poiketen Niemisessäkin, ja on *liperiläisten* syytä, nyt kun taasen saavat laivakyytiä, käyttää sitä hyväkseen niin runsaassa määrin, että laivan puuhanneelle käy mahdolliseksi sitä ylläpitää.” Ristin pohjassa sijaitsi mm. Siikakosken Verkatehdas. – Lisäksi *Reipas* palasi elokuussa kunnostettuna matkustajaliikenteeseen ja ryhtyi kulkemaan reitillä Joensuu-Puhos. *Taimi* oli näet lopettanut sillä reitillä kahden purjehduskauden jälkeen.

Myrsky raivosi elokuun lopulla Pohjois-Karjalassa. K:n myrskyuutisessa kerrottiin mm., että “höyrylaiwa *Reippaan* täytyi lähdettyään aamulla Puhoksesta jäädä Haapasalmelle, sillä Pyhäselälle ei ollut yrittämistä. Niinikään höyrylaiwa *Turisti* jäi yöpymispaikkaansa Leppälahdella”. Heinäkuussa sattui karilleajo Jänisselällä, mistä KV kertoi 26:na: “Viime keskiviikkona vasten yöllä klo 1 aikaan joutui hinaajahöyrylaiva *Repola 3* puutavaralastissa olevia proomuja hinatessaan karille Jänisselällä. Yksi proomuista sai karilla käydessään vuodon, joten se oli hinattava Joensuuhun puutavaralastin purkamista ja aluksen korjausta varten. Lasti, joka oli sahatavaraa, kastui osittain. Syynä karilleajoon oli se, että eräs hinaajan hinaama nipputukkilautta sulki väylän ja reimarit olivat tukkilautan alla. Lauttaa kiertäessään joutui *Repola* karille”. *Repola 3* oli *Repola* Woodin hinaaja, mahdollisesti entinen *Nord*. Taas syyskuussa upposi lotja Pielisjoella: “Kun eilen klo 6 aikaan illalla Ab. Kaukas Fabrikin hinaaja *Oiwa* weti sahapurulastissa olevaa lotjaa Pielisjokea pitkin Pyhäselälle päin, alkoi lotja jostakin syystä Rättiniemen kohdalla wajota. Lasti jäi wesiwaraan ja lotja hinattiin matalikolle.”

Liperi oli myyty maaliskuussa apteekkari Kiiskiselle, mutta syyskuussa oli lehdissä ilmoitus pakkohuutokaupasta, jossa *Liperin* laivaosuuskunnan konkurssipesälle kuuluvaa *Liperiä* myytiin eniten tarjoavalle “apteekkari Filip Kiiskisen sanottuun laivaan kiinnitetyn saatavan 200,000 markan korkoineen maksamiseksi”. Lokakuussa pidetyssä huutokaupassa ei laivasta tarjottu Kiiskisen saatavien vertaa, vaan *Liperi* meni liikemies Viktor Sorsalle 120 500 markalla. Lehdet tiesivät, että “uusi omistaja asettaa laivan, joka koko kesän on seisonut Joensuun laivarannassa, liikehtimään entistä reittiänsä Joensuu-Liperi mahdollisesti jo tänä syksynä”. Näin ei kuitenkaan tapahtunut, vaan laiva myytiin talven aikana Kuopion vesille.

Turistille sitä vastoin sattui onnettomuus marraskuun alussa. KM kertoi siitä 3.11. näin: “Viime maanantai-iltana klo 5 tienoissa ajoi hrl. *Turisti* Jänisselällä Lapalikossa Pesolan ja Rääkkylän välillä karille. Laiva sai pienehkön vuodon, mutta saatiin se tuketuksi, mutta omin voimin ei se kyennyt irtautumaan karilta. Kovan myrskyn vallitessa täytyi sen osa kansilastiaan tyhjentää veteen. Tiistaina lähti klo 2 ip. kaupungistamme hinaaja *Svea* onnettomuuspaikalle ja hinasi laivan Rääkkylän laituriin, mistä se jatkaa matkaansa Mikkeliin ja lopettaa siis kulkuvuoronsa tänä purjehduskautena. Syynä karilleajoon oli sakea sumu ja lumipyry, joten laiva ei voinut pysyä oikealla kulkureitillään.” *Turisti* ei palannut enää Joensuun vesille, se myytiin keväällä 1928 Soisalon Höyrylaiva Oy:lle 180 000 markalla.

Samassa lehdessä kerrottiin laivaliikkeen olevan päättymässä: “Ankarien lumipyryjen ja pakkassäiden vuoksi ovat jäät alkaneet tehdä laivakululle haittaa, jonka vuoksi matkustajalaivat ovat jo lopettaneet kulkuvuoronsa. Niinpä hrl. *Lieksa* palasi jo viime perjantaina viimeiseltä matkaltaan ja asettui talvehtimaan laiturinsa ääreen. Tämä senkin vuoksi, että Pielisen kanavat suljettiin tk. 1 pnä kokonaan liikenteeltä. *Orivesi II*, joka tiistaina saapui tänne vasta klo 4 ip. myöhästyen sumun ja lumipyryn takia, lähti eilen myös kaupungistamme viimeisen kerran tänä purjehduskautena, ellei säät muutu suotuisemmiksi laivakululle. Samoin *Turisti* on myös pakoitettu lopettamaan kulkuvuoronsa karille ajonsa vuoksi, joten matkustajalaivaliikenteen voidaan katsoa päättyneeksi. Muutamia hinaajia, jotka kykenevät murtamaan vahvempiakin jääesteitä, on vielä liikkeessä.” NSR:n hinaajat *Karvio* ja *Poku* olivat saapuneet Heinävedeltä ja menneet Utraan. “Sokerilaiva” *Electa* ja höyrylotja *Joempää* olivat lähteneet etelään, kun taas *Orivedet* jatkoivat edelleen kulkuaan.

K puolestaan kirjoitti 8.11. liikenteen päättymisestä mm. näin: “Kerttu-yhtiön matkustajahöyrylaiwa *Punkaharju*, joka on wälittänyt liikennettä Joensuun ja Liperin Ristinpohjan, Paloniemen y.m. paikkojen wälillä, saapui eilen aamulla kaupunkiimme ja lähtee täältä tänään klo 10 seudussa tawanmukaiselle matkalleen Liperiin.” Kerttu-yhtiö oli siis laittanut vanhan *Punkaharjun* (1901) Liperin reitille sen jälkeen kun *Turisti* oli haaksirikkoutunut. Tosin yhtään *Punkaharjun* kulkulmoitusta ei ollut Joensuun lehdissä eikä muutamaakaan mainintaa laivasta! Uutisessa myös kerrottiin, että “Saimaan Lauttausyhdistyksen hinaajat *Pallas* ja *Aino* owat vielä Heinäwedellä kesähommissaan, mutta odotetaan niitä kyllä jo näinä päivinä saapuwan kaupunkimme satamalaituriin talwehtimaan”. Sää kuitenkin lauhtui, ja niinpä matkustajalaivat *Orivedet*, *Punkaharju* ja *Reipas* jatkoivat kulkuaan vielä viikon verran. Myös vuoden viimeinen laivauutinen koski laivakauppaa. Joulukuun alusssa kerrottiin, että Oy J. Hakkaraisen omistama rahtihöyry *Ukko* oli myyty Sääminkiin 200 000 markalla.

Keväällä 1928 laivaliike alkoi reilun viikon edellisvuotta aikaisemmin. KM kirjoitti 12. toukokuuta näin: “Viime aikoina olleiden runsaiden sateiden ja myrskyjen vuoksi ovat jäät Pielisjoesta jo tyystin kadonneet. Niinpä aloittaakin Saimaan lauttausyhdistyksen hinaaja-alus *Lehtoniemi*, jossa korjaustyöt ovat saadut päättymään, liikennöimisen Pielisjoella jo tänään”. Kolme päivää myöhemmin lehti kirjoitti: “Eilen illalla klo 21 saapui tänne Höyryvenhe Oy. Kertun omistama hrl. *Punkaharju*. Laiva oli lähtenyt Savonlinnasta sunnuntaina puolenpäivän tienoissa ja oli sillä kestettävänä varsin vaivalloinen matka, sillä monin paikoin oli voitettavana vaikeita jääesteitä, joista laiva kuitenkin omin voimin ja onnellisesti suoriutui. Useissa kohdin oli jää niin vahvaa, että laivaväki voi aivan huoletta kävellä laivan sivulla. Heinäniemeen saavuttua kohdattiin Orivesi kokonaan jään peittämänä. Vuosalmesta eteenpäin oli jäätöntä, mutta Lapalion luodon tienoilla oli kosolti irtojäättä ja Pyhäselän eteläosa oli kokonaan jään vallassa. Hrl. *Punkaharju* tulee wälittämään liikennettä entisellä reitillään Liperi-Joensuu. Hrl. *Orivesi II* läksi sunnuntaina klo 13 Savonlinnasta Joensuuhun, mutta pysähdyttivät sen jäät Orivedellä. Laiva saapuu tänne, kun se vaan voittoa jääesteet. *Orivesi I* teki sunnuntaina matkan Savonlinnasta Vuokalaan ja takaisin.” Lisäksi oli rahtilaiva *Arvo* tullut Mikkelistä jauholastissa.

Vehmersalmelle myyty *Liperi* läksi 13:na uusille kotivesilleen. Myöskään *Reipas* ei enää jatkanut Puhoksen ajojaan, mutta sen reitille tuli P. Tukiaisen vuokraama *Kiuruvesi* (1912). Laiva oli viimeksi kulkenut Saimaan kanavalla Nuijamaan Höyryvene Osuuskunnan omistuksessa. Muut Joensuusta liikennöivät matkustajalaivat eli *Orivedet* ja *Punkaharju* jatkoivat kuten ennenkin. Toukokuun 26:na K kertoi, miten höyrylotja *Tapola* oli ajanut karille: ”Torstaina t.k. 24 pnä klo 4 aikaan aamulla ajoi Joensuusta Kuopioon matkalla ollut rahtihöyrylaiwa *Tapola* Tikansalmessa punaisen wiitan taakse ja karille. Syynä onnettomuuteen oli se, että tukkilautat oliwat siirtäneet reimaria, niin ettei wäylä ollut tarkoin määrättäwissä. Laiwa juuttui siksi tiukkaan karille, ettei se, huolimatta koko päivän kestäneistä ponnistuksista, omin voimin päässyt irti. Illalla Kaukas Ab:n hinaajalaiwa *Rauha* auttoi sen karilta ja laiwa pääsi omin voimin jatkamaan matkaansa.”

Seuraava haaksirikko tapahtui Pyhäselällä kolme viikkoa myöhemmin, mistä KM raportoi näin: “Kun Enso-Gutzeit-yhtiön omistama hinaaja *Lohi* eilen 10:nnellä tunnilla oli hinaamassa Joensuun Kukkosaaren ruoppaajalta soraproomua Pyhäselälle, sotkeutui jostakin syystä hinausköysi potkuriin, joten laiva joutui kulkukyvyttömäksi. Kun ankkuriketjokin katkesi, ajoi kova ja kiinteä länsimyrsky laivan proomuineen Voiluodon kivikkoiselle rannalle sillä seurauksella, että aallot löivät laivan syrjälleen rantakiviä vasten ja täyttyi se vedestä. Hinattavana ollut rautainen proomu joutui myös samalle luodolle, vaan hinaaja *Chr. Kontturi* hinasi sen pois karilta, joten se ei saanut suurempia vaurioita. Myöskin *Lohen* miehistö pelastui.” Savonlinnasta oli kutsuttu apua, ja KM tiesi viikkoa myöhemmin, että “hinaaja *Lohen*, joka toissa keskiviikkona ajautui myrskyn ajamana Voiluodon karille, saivat viime sunnuntaina hinaajat *Hans* ja *Hietanen* yhteisvoimin vedetyksi pois karilta. Laiva sai pahoja vammoja, ollen laivan runko puhki useasta kohden. Nämä saatiin kumminkin täällä tuetuksi niin, että laiva voitiin hinata korjauspaikkaansa Savonlinnaan”. *Lohi* oli alkujaan kuopiolaisen Gust. Raninin Varkaudessa vuonna 1901 rakennettu *Karho* (12,5 m, 27 ihv), joka siirtyi sittemmin Enso Träsliperi Ab:lle ja edelleen vuonna 1913 Gutzeitille. Vuonna 1935 *Lohesta* tuli *Antti*.

“Lämmittäjä ohjaa sumussa matkustajalaivan karille”, otsikoi K 11. syyskuuta ja kuvaili perusteellisesti *Kiuruvedelle* sattuneen haverin:

“Eilen aamulla, sakean sumun vallitessa, kun matkustajahöyryvene *Kiuruvesi* matkallaan Joensuuhun oli päässyt Kainuun salmesta, se pian senjälkeen Pyhäselällä, Miessaaren kohdalla ajoi hyvällä vauhdilla karille. Laivaa ohjasi tällöin, tiettävästi asetusten vastaisesti, laivan lämmittäjä, joka ei nähtävästi tuntenut väylää. Useat laivalla olleet matkustajat kehoittivat peränpitäjää muuttamaan suunnan enemmän oikealle, mutta lämmittäjä ei välittänyt kehoituksista. Karille laiva juuttui luultavasti melkein koko pituudeltaan. Onni oli, että se joutui ei vain kiven päälle, vaan myös niiden väliin, joten se ei päässyt kaatumaan. Niinikään oli aluskallio sileä, joten laiva ei saanut ainakaan huomattua vuotoa. Onnettomuus olisi voinut koitua tuhoisammaksi myös jos laivan koneenkäyttäjää olisi totellut tilapäisen peränpitäjän käskyä, että laivalle oli annettava täysi vauhti. Käsken ollessa asetustenvastainen – sumussa ei mikään laiva saa ajaa täyttä vauhtia – ei koneenkäyttäjää siihen taipunut, jos kohta vauhti kuitenkin oli varsin hyvä. Paikalle sattunut muuan niputtajalaiva koetti vetää *Kiuruvettä* karilta irti, mutta ei onnistunut yrityksessään. Vasta kun Paul Wahl & C:ön (?) hinaajalaiva *Voima* oli saatu paikalle, irroitettiin *Kiuruvesi* karilta noin klo 11 aikaan. Karilleajo tapahtui noin hiukan yli klo 7 aamulla. Päivällä laiva saapui Joensuuhun, mistä se lähti Liperiin pohjaansa tarkastuttamaan. – Mainittakoon muuten, että *Kiuruveden* sähkölaitteet ovat joku aika sitten olleet epäkunnossa, niin että se on joutunut ajamaan puutteellisin merkkivaloin.” Laiva saatiin liikenteeseen melko nopeasti. – Saman sumun aikana *Orivesi II* ja *Punkaharju* olivat joutuneet olemaan ankkurissa Jänisselällä yli viisi tuntia. K:n “Lauluveikko” muisti tapausta ”Viikon viesteissään”:

Kiuruvettä kuljettamaan
Lämmittäjä lähti,
Mutta heti mailleen meni
Hältä toivontähti,

Sillä ensi tööksensä
Hän moisen Karin keksi,
Että tahtoi laiva tulla
Vedenalaiseksi.

Merenkuluntarkastaja J.E. Mansnérus nosti kanteen aluksen päällikköä Pekka Tukiaista vastaan, ja joulukuussa Joensuun raastuvanoikeus tuomitsi Tukiaisen 1 000 markan sakkoon, “sen johdosta, että hän oli hl. *Kiuruvedellä* liikennöinyt toimittamatta laivan tarkastusta, vaikka alus oli käynyt karilla”. Tätä ennen oli Nuijamaan laivaosuuskunta myynyt *Kiuruveden* Vehmersalmelle, Riistakosken Höyrylaiva Oy:lle 180 000 markalla.

K:ssa oli lokakuun alussa katsaus kaupungin laivaliikenteen viime päivien tapahtumista:

“Viime lauantaina illalla kosketti Oy. Hallmanin Kuopiosta omistama rahtilaiva *Osmo* pohjaan Pielisjoella aivan Joensuun kanavan yläpuolella. Haverissa vääntyi laivan ”kalalouda” eikä potkuri voinut sen takia pyöriä. Laivan oli yövyttävä sulun alapuolella, jossa vika sunnuntaina aamulla väliaikaisesti korjattiin ja laiva pääsi jatkamaan keskeytynyttä matkaansa.

Viime sunnuntaina puolissa päivin kosketti Ab. Kaukas Fabrikin Lappeenrannasta omistama suuri lotja *Kaukas 12* samassa paikassa Pielisjoella pohjaan särkien kivissä pohjansa. Täydessä sahapuu lastissa oleva lotja alkoi upota, mutta hinaaja *Männikkö* piti sitä pumppujensa avulla pinnalla ja saattoi Joensuun kanavasulun läpi. Sulun alapuolella kaupungin rannassa hinaaja laski lotjan matalikolle. Siinä makaa lotja edelleenkin ja on sen lasti purettava toisiin proomuihin, ennenkuin vioittunut lotja voidaan hinata paikalta pois.

Koivistolainen rahtilaiva *Kaiku* saapui viime sunnuntaina kaupunkiimme Kotkasta tuoden Savo-Karjalan Tukkuliike Oy:lle ruisjauhoja ja sokeria. Samana päivänä saapui tänne Kuopiosta Gust. Raninin hinaaja *Vipunen* mukanaan 2 proomua, joissa oli jauholastit täkäläisten kauppiasten lukuun. H. Saastamoinen ja Pojat Oy:n rahtilaiva *Savo* saapui kaupunkiimme eilen Kuopiosta tuoden toiminimen täkäläiselle konttorille ruisjauholastin.”

Kauden mittaan tapahtui muutakin. KM kertoi heinäkuun alussa, miten soutuvene oli murskautunut nippulauttaan: “Eilen klo 20 kuljetti Joensuussa Hasaniemen kohdalla pari tukkilaista keluveneellä tukkilauttaa tarkoittaen saada sen kiinnitetyksi jokea alas kulkevaan hinaajan perässä olevaan nippulauttaan. Kun vene kulki hitaasti ja hinaaja taasen nopeasti, tempasi tällöin lujalle kiristynyt sinkkivaijeri veneen paiskaten sen murskaksi nippulauttaa vasten. Miehet pelastuivat uimalla lautalle, josta heidät taas noudettiin toisten tukkilaisten veneisiin.” Taas elokuussa sattui erikoinen

hukkuminen, KV:n mukaan näin: “Kun Enso-Gutzeit Oy:n hinaaja *Hietanen* ajoi viime sunnuntaina Orivedellä liki Vuosalmea katosi kapteeni A. Savolaisen 8-vuotias tyttö laivasta. Eräs laivapojista oli huomaavinaan, että joku putosi ja pyysi seisottamaan laivan koneiston. Mutta etsiskelyistä huolimatta ei tyttöä ole vielä löydetty.”

Sama lehti kertoi 14. elokuuta Puhoksen laivalaiturilla tapahtuneesta välikohtauksesta: “Laituriin sattuivat käyntivuorollaan samanaikaisesti matkustajalaivat *Kiuruvesi* ja *Orivesi I*. Ensiksi mainitun lähtöaika oli tullut, mutta kun se oli lähinnä laiturin reunassa ja lisäksi vielä *Oriveden* köydet kiinni itsessään, ei lähtö voinut niin vaan käydä laatuun. Eikä asia hevillä selviytynytäkään; itsepintaisesti pysyivät *Oriveden* köydet naapurin laidoissa kiinni. Jo tämän pienemmän purren päällikön merimiessisukin kuohahteli kelvolleen ja mainittiinpa jo kirveen esille ottamista katkaisemaan *Oriveden* köysiä. Sekaantui myös näytelmään yleisö ja jopa laiturilla ollut poliisikin. Sanat, miedommat ja jyrkemmät ne sinkoilivat myös niin, että sinä yönä kävi yksi viuhkina Puhoksen kunniallisessa laivasatamassa. Lähtivät siitä sitte laivatkin.” – Lokakuussa Kaukas-yhtiön lautalastissa ollut lotja upposi myrskyssä Pyhäselällä.

Pari laivoihin liittyvää takavarikkouutistakin löytyy. KM kertoi elokuussa, miten “Joensuun poliisi takavarikoi erään tšekäläisen tukkuliikkeen varastomiehen hallusta 50 l. spriitä, jonka tämä oli ostanut itäisessä satamassa tervahöyry *Tapolasta* ja yritti kuljettaa jauhosäkkien mukana liikkeen varastoon”. Myös kaupungilla oli takavarikoitu samasta laivasta peräisin ollutta pirtua 5 litraa. Taas lokakuussa oli *Valoapu* takavarikon kohteena, kuten KV uutisoi: “Torstai-iltana takavarikoivat lääninetsivät ja Pielisensuun poliisit Pielisjoen rannassa Joensuun rautatiesillan lähellä *Valoapu-* nimisestä öljylaivasta naftasäiliöön kätkeyt 5 kpl. 10 litran kanisteria pirtua.”

Joensuun kanava suljettiin korjaustöiden takia 1. marraskuuta, jota ennen *Liekse* palasi Pieliselältä. Liikenne etelään jatkui vielä pitkään. K kertoi marraskuun 24:nä: “Joensuulaiset laivat ovat jo talvehtimassa ja Höyryvene-Oy. Kertun Savonlinnasta omistama hl. *Orivesi I* on myös jo lopettanut liikennöimisen, mutta saman yhtiön hl. *Orivesi II* jatkaa yhä liikennöimistä.” Jäätä oli jo ollut Rääkkylän Hämeenselällä, minkä tähden laiva oli ryhtynyt käyttämään Ukonselän väylää. Myös Saastamoisen *Untamo* oli käynyt kaupungissa tuomassa ruisjauholastin.

Orivesi II lopetti liikenteensä vasta 17. joulukuuta. Kaupungin kunnalliskertomuksen mukaan silloinkaan ei ollut kyse jääesteistä, ”vaan liikenne päättyi sen huonon kannattavuuden tähden, kuin myös laivaväestön vapauttamiseksi jouluksi kotiin”. Maaherran kertomuksessa puolestaan todettiin vuoden 1928 laivaliikenteestä näin: “Rahtiliikenne ei ole onnistunut kohota toivottuun määrään, mihin melkoisena syynä on, että [Saimaan kanavan] kanavamaksut ovat pysyneet liian korkeina ja että niiden alentamista tarkoittaneita anomuksia ei ole saatu ratkaistuksi myönteiseen suuntaan. Saimaan vesistön varsilla toimivien teollisuuslaitoksien ei ole kannattanut käyttää edes omia laivojaan tuotteittensa kulettamiseen Suomenlahden satamiin. Matkustajaliikenne sitä vastoin on ollut vilkasta.” Viimemainittu koski lehden mukaan erityisesti matkailijaliikennettä.

KM kertoi 23. toukokuuta **1929**, että luotsi K.E. Liimataisen ilmoituksen mukaan Pyhäselän jäät olivat alkaneet liikehtiä ja että Kojosen vahva hinaaja *Simson* oli lähdössä Savonlinnasta Joensuuhun. “Jos hinaaja *Simsonin* onnistuu päästä tänne, seurannee *Orivesi I*, joka jo välittää liikennettä Savonlinnan ja Vuokalan välillä, sitä heti perästä.” Vesi oli Pyhäselässä tavallista korkeammalla ja oli yhä nousussa. Kaksi päivää myöhemmin lehti kertoi *Simsonin* päässeen Joensuuhun, vaikka Pyhäselällä oli ollutkin paikoin paksult jäätä. Jomman kumman *Oriveden* odotettiin saapuvan seuraavana päivänä, mikä myös tapahtui: *Orivesi II* saapui yhdessä *Punkaharjun* kanssa. Hinaajat *Seura* ja *Repola* olivat tehneet koeajonsa. 28:nä lehti kertoi rahtilaivojen *Arvo* ja *Savo* saapuneen jauholastissa “sekä tyhjinä hinaajat *Savo*, *Tuomo*, *Joempää* ja *Otavaniemi*, jotka kaikki lastaavat parhaillaan puutavaraa Repola Wood’in satamassa”. Kaikki neljä olivat kuitenkin rahtilaivoja.

Tänä kesänä ainoastaan Kerttu-yhtiön kolme laivaa hoitivat Joensuun eteläisten reittien matkustajaliikennettä. *Orivesi II* oli käynyt läpi “kasvojenkohotuksen”, mitä K kuvaili näin ylistävästi:

“Hl. *Orivesi II:n* päällikkö merikapteeni A. Frantsi kutsui eilen laivoineen tänne ensi kertaa tällä purjehduskaudella saapuessaan kaupunkimme liikepiirien ja sanomalehdistön edustajia klo 12 katsomaan mainitussa laivassa kuluneen talven aikana suoritetuista perusteellisista korjaus- ja uudistustöistä sekä nauttimaan meriväen seurassa tervetuliaiskahvit, jota nautittaessa laiva teki

matkan Pyhäselälle. Komea alus *Orivesi II* nyt on, kyllä matkailijain ja muunkin yleisön sopii siinä matkustaa, sillä kaikki korjaukset ja uudistukset ovat suoritettut juuri matkustajain mukavuutta ja turvallisuutta silmälläpitäen, ja ne ovat tulleet maksamaan kokonaista 400,000 mk. Mutta niinpä laiva onkin saanut rautaisen reelingin ja kannen, uusia mukavia hyttejä entisten lisäksi ja hytit uudet sisustukset pienimpiä yksityiskohtia myöten. Ilmanvaihto laivan alimmissakin kerroksissa on nyt uusien laitteiden avulla saatu erinomaisen hyväksi. Uutuus ja puhtaus loistaa laivassa kaikkialla. Kun sanomme, että Joensuun ja Savonlinnan välillä on luonnonkauneutta harvinaisen suuressa määrässä, ja kun *Orivesi II:n* tapaan uusittu matkustajalaiva liikennöitsi tällä reitillä, niin onpa suoranainen ihme, ellei matkailijaliikenne suuntaudu *Orivesi*-laivoissa Joensuun ja Savonlinnan välille suuntaan ja toiseen sekä täältä hl. *Lieksassa* Pielisjokea ylös Kolille ja sieltä takaisin tänne.” Kuukautta myöhemmin lehti jatkoi ”puffaustaan”: ”Matka Savonlinnaan on paras kesäisin tehdä *Orivesi 2:lla*, joka on viime talvena suurin kustannuksin laitettu ensiluokkaiseen kuntoon. On todella virkistävää matkustaa tällä laivalla, jonka kapteenina on tänäkin purjehduskautena kuten monena edellisenäkin merikapteeni A. Frantsi. Matkustajia on *Orivesi 2:lla* ollut kuluvana kesänä enemmän kuin viime kesänä, m.m. lukuisasti ulkomaalaisiakin. Reitti Joensuu-Savonlinna onkin maamme luonnonkauneimpia, joten jokaisen, joilla siihen suinkin on mahdollisuuksia, on tuo reitti matkattava.”

Haverit ja muut sattumukset jäivät vähiksi. Pielisjoen suulla sattui läheltäpiti-tilanne kesäkuun puolivälissä: ”Höyryvene-Osaakeyhtiö Kertun Savonlinnasta omistamien matkustajalaivojen *Orivesi I:n* ja *Punkaharjun* ollessa eilen aamulla saapumassa Joensuuhun sattui niille pieni haaveri Pielisjoen suulla olevassa n.s. joenpolvekkeessa. Hl. *Orivesi I:n* sivuuttaessa kapeassa paikassa sen potkurivirta alkoi vetää hl. *Punkaharjua* ja lopulta tämä kosketti hl. *Orivesi I:n* kylkeen. Hl. *Punkaharjun* keulateevi ja kylki vääntyivät vähän, mutta hl. *Orivesi I* pääsi vaurioitta. Matkustajat molemmissa laivoissa lienevät tapahtuman johdosta jonkun verran säikähtäneet.” – Heinäkuun lopulla *Orivesi II* vei Pelastusarmeijan väkeä huvimatkalle Pesolaan ja lokakuun alussa sattui samassa paikassa huvilapalo. ”Olivatpa hinaajat *Svea* ja *Kaukas* ruiskuineen valmiina sammuttamaan tulta, joka kuitenkin oli saanut jo niin suuren vallan, että kaikki pelastamisyritykset osoittautuivat turhiksi.”

Laivaliikenne jatkui myöhään. K kirjoitti 23. marraskuuta, että ”laivaliikenne Joensuun seuduilla on jo melkein pysähtynyt tällä purjehduskaudella. Saimaan Lauttausyhdistyksen joku hinaaja vielä liikkuu silloin tällöin, mutta toiset ovat jo asettuneet talviteloilleen. Tavaraa näyttää jo tuodun etelästä päin vesitse tänne siinä määrin, ettei tällä hetkellä ainakaan uusien lastien saapumisesta ole tietoa. Joku poikkeus voi tietenkin olla mahdollinen”.

Matkustajalaivoista *Orivesi I* ja *Punkaharju* olivat lähteneet Savonlinnaan, jossa edellinen asettui talvilepoon ja jälkimmäinen jatkoi vielä liikennettä *Punkaharjulle*. *Orivesi II* jatkaisi niin kauan kuin sääsuhteet vain sallivat. ”Viimeinen tukkilautta lähti Joensuusta eilen t.k. 22 p:nä aamulla Suomalaisen Puuliike Oy:n hinaajan *Raudun* vetämänä Enonkoskelle. Laivaliikenne Joensuusta etelään päin jatkuu siis edelleenkin, vaikkakin hiljaisena.” Sitä jatkui kuitenkin vielä lähes kuukauden, sillä vasta 17. joulukuuta *Orivesi II* lähti viimeisen kerran Savonlinnaan. Joensuun satamakonttori voitiin sulkea.

Tosin mm. Kuopion vesillä leuto alkutalvi mahdollisti laivaliikenteen jatkumisen tammikuun loppuun saakka.

Matkustajaliike alkaa hiipua

1930-luvulle tultaessa Joensuun satama oli hiljentynyt vuosisadan vaihteen ja alun loistopäivistään. Vain kolme laivaa kulki vuoroliikenteessä: *Orivedet* Savonlinnaan ja *Punkaharju* Liperin suuntaan. Syyskuussa 1929 sattuneen *Kurun* onnettomuuden jälkeen useille sisävesien matkustajalaivoille tehtiin kallistuskoe keväällä 1930. Joensuun laivoista *Punkaharju* tarkastettiin toukokuussa ja se selviytyi kokeesta hyvin eikä siihen tarvinnut lisätä painolastia.

Syyskuussa 1930 *Punkaharju* sai pohjakosketuksen Leppälahdessa, muttei vaurioitunut. Kuukautta aikaisemmin oli hinaaja *Seura* kokenut vastaavaa Joensuun kanavan alapuolella. ”Teivirauta vääntyi sekä mahdollisesti potkurikin vahingoittui, kun se kävi kiveen”, luki merenkuluntarkastaja Mansnéruksen raportissa.

Matkustajia oli vielä melko hyvin: vuonna 1934 *Orivesi I:n* tuotot olivat 185 000 markkaa, *Kakkosen* 230 000 markkaa, mikä johtui lähinnä siitä, että se oli syksyllä liikenteessä kaksi kuukautta pitempään, joulukuun alkuun saakka. Molempien laivojen tuotoista vajaa viidennes kertyi rahdeista. *Punkaharju* kulki nyt Puhoksen reitillä ja se jatkoi liikennettä joulukuun puoliväliin saakka. Sen tuotot olivat 112 000 markkaa.

Karttunen kuvasi 1930-luvun lopulla liikenteen hiljentymisen näin: ”Ei kynnä valtameren höyryä muistuttava harmahtava *Sampo* Pyhäselän ulapoita, ei lähde liikkeelle siisti valkoinen *Osmo*. Ne ovat kadonneet samoin kuin laivaliikenteen loistavat ajatkin. *Oriveden* tai *Punkaharjun* tulo satamaan ei ole enää sellainen merkkitapaus kuin ennen *Sammon*, *Väinämöisen*, *Karjalan* tai jonkin muun, joka toi ruuman täydeltä elintarpeita ja muuta tavaraa, josta talven aikana oli tullut puute syrjäisessä Pielisjoen kaupungissa.”

Hinaajia ja rahtilaivoja kävi kuitenkin Joensuussa kosolti koko 1930-luvun, kuten kaupungin satamatilasto alusmääristä osoittaa:

Alustyyppi	1926	1930	1935	1940
Hinaajia	91	113	35	40
Rahtilaivoja	70	91	107	46
Proomuja	171	207	107	53
Muita	5	6	4	3
Yhteensä	337	417	253	142

Tilastoiduista rahtilaivoista ainakin kaksi oli maakunnan ”omia”. Maanviljelijä S. Kankkusella Puhoksesta oli höyrylotja *Ukko* sekä joensuulaisella merikapteeni A. Frantsilla höyrylotja *Puuliike* (90 ihv). Frantsille oli siirtynyt myös hinaaja *Seura* vuonna 1927. Aluksen toiseksi omistajaksi tuli P. Vihavainen, kunnes se myytiin keväällä 1941 Repola Woodille ja siitä tehtiin proomu.

Orivesien matkassa

Savonlinnassa lapsuutensa asunut Pertti Koistinen on muistellut ”Korsteenissa” lukuisia matkojaan *Orivesi*-laivoissa. Ensimmäisen matkansa hän teki jo kesällä 1936.

”Vihdoin lähtöhetki koitti ja nousin vanhempieni kanssa laivaan. Veimme tavaramme yläkannen hyttiin ja sitten tietysti piti tulla yläkannelle seisomaan lähtöä odottamaan, mutta ennen muuta näyttäytymään laiturilla oleville leikkitovereille ja vastaamaan arvokkaasti heidän vilkutuksiinsa.

Orivesi lähti kelloa kilistettyään *Heinäveden* ja *Leppävirran* jälkeen. Tarvittaessa poikettiin kaikissa reitin laitureissa, käytiin Savonrannan kirkolla ja myöskin Puhoksessa. Illalla tultiin yöpymispaikkaan Rääkkylän Oravisalon Voiniemen laituriin. Sieltä laiva lähti aamunkoitteessa ehtiäkseen koota laitureista torille menevät maalaiset ja Paksustaniemestä Rääkkylän Osuusmeijerin maitotonkat – laitoksen savupiipussa liki suurin kirjaimin ROM, vaikkei laitos valmistanutkaan tuota merimiesten suosimaa juomaa.

Perille ”Join kaupunnin” satamaan tultiin toriajan alkaessa klo 8. Takaisinpaluu tapahtui samoin aikatauluin, mutta nyt yövyttiin Enonkosken Hyypiänniemessä meijerin vieressä.

Matka oli juhlallista. Ruokasalissa tarjottiin halukkaille ateria. Istuttiin pitkässä ruokasalia kiertävässä U-pöydässä, ja kapteeni itse komeassa vormussaan oli kunniapaikalla pöydän päässä. Hänelle tarjottiin ensin ja sitten vasta muille. Ateria oli runsas: alkupalat, keitto, pikkulämmin, lämminruoka ja jälkiruoka.

Matkustajalaivojen ateriat olivat maineikkaita, sillä ne kantoivat vielä vanhojen Pietarin-laivojen ruokaperinteitä. Mutta pikkupojalle ne olivat iankaikkisen pitkiä. Oli hermostuttavaa istua paikoillaan isojen ihmisten pöydässä, vaikka kannella olisi ollut niin paljon katsottavaa. Laiva ilmoitti huudollaan tulostaan laitureihin, joihin oli menijöitä tai joilta mukaan pyrkijät vilkuttivat.

Laiturittomilta taipaleilta otettiin matkamiehet veneistä. Mukaantulosta ”ilimineerattiin” pystyssä olevaa airoa tai pimeällä lyhtyä heiluttaen.

Halkojakin otettiin matkalla, vaikka varsinainen täydennys tapahtui Savonlinnan Törnipyörässä olleesta Kerttu-yhtiön halkovarastosta. Muistan myöhemmin 40- ja 50-luvun matkoilta, kuinka Heinonniemen päässä väylän varteen oli soudettu suuri haloilla täytetty lastivene. Se kiinnitettiin laivan kylkeen, laiva ajoi hiljaista vauhtia, ja halot heitettiin laivamiesten auttamina laivaan. Tyhjä vene irrotettiin, ja se souti rantaansa. Laivassa koko reitin kulkijat olivat yleensä yläkannella, joskin joitakin I lk:n hyttejä oli myös alakannen alla. Alakannella kulkivat torikansa ja lyhyen välin matkustajat tavaroineen. Kansi oli täynnä pyttyä, nyyttiä,

koppaa ja koria. Keulakannella saattoi olla hevonen rattaineen, puimakone, sementtisäkkejä, tiiliä ja muuta järeämpää tavaraa. Kerran Joensuun matkalla tuotiin laivaan ruumisarkkukin. Se pantiin peräkannelle ja vanhan merimiestavan mukaan perälippu laskettiin puolitankoon.

Alakannen peräosan alla oli III lk:n salonki eli ”Roihala”. Siellä teki matkaa pilsneriä ja omia neste-eväitään nauttiva vähän irtonaisempi matkaväki, usein korttihuijarit ja toisinaan vanhassa asetuksessa ”vähemmän tunnetuksi naispersoonaksi” luokiteltu daami. Meno oli reippaanpuoleista, ja joskus perämiehen täytyi mennä hillitsemään sökön tai ventin peluussa syntyneitä erimielisyyksiä.

Sydäntesän aikaan laitureilla oli marjoja kauppaavia tyttöjä ja joskus kalastaja pysäytti laivan ja myi emännälle saaliitaan.

Matkan teko oli leppoisa, vaikka joskus Pyhäselän jyrkät aallot saivat laivan keinumaa ja avaran merimaiseman vuoksi jotkut matkaajat kunnolla meritautiin.”

Sotavuosina matkustajaliikenne vilkastui tuntuvasti, kun linja-autoliikenne kärsi kalusto- ja polttoainepulasta. Kesäkuussa 1941 alkaneella jatkosodalla oli muitakin vaikutuksia, kuten Pertti Koistinen on muistellut: ”Jotkut laivat oli maalattu harmaiksi ja kesällä 1941 niitä oli naamioitu lehtipuun. Aikataulutkin olivat sotasalaisuuksia, joita ei saanut julkaista, mutta kaikkihan tiesivät ne muutenkin.” *Orivedet* eivät kuitenkaan joutuneet neuvostolentäjien pommituksen kohteeksi, kuten kävi *Savonlinnalle* Etelä-Saimaalla heinäkuun alussa 1941. Laiva selvisi vaurioitta, sillä pommit putosivat parin laivanmitan päähän.

Saimaalla vesi oli poikkeuksellisen matalalla vuodet 1940-42, niin että mm. Puhokseen jouduttiin liikenne lopettamaan kesällä 1942. Joensuun matkustajaliikenne hoidettiin koko lailla samalla tavalla kuin ennenkin, *Orivedet* kulkivat Savonlinnan-reitillä, mutta *Punkaharju* kulki vain Puhoksen ja Rääkkylän välillä. Rääkkylästä oli yhteys Joensuuhun *Orivesillä*. Kesällä 1941 liikenne alkoi 28. toukokuuta ja loppui 11. marraskuuta, tosin *Orivesi I* lopetti, kuten usein aiemminkin, jo syyskuun lopussa. *Kakkosen*, jossa oli 15 hengen miehistö (neljä naista ravintolassa), tulot olivat puoli miljoonaa markkaa; siitä rahdin osuus oli viidennes. Halkoja paloi 2 080 pm3.

Tuure A. Korhonen on muistellut ”Korsteenissa” kesää 1943, jolloin hän 15-vuotiaana pääsi vahtipojaksi *Orivesi I:een*:

”Vahtipojan virka oli laivan miehistöhierarkiassa kaikkein vähäisin, mutta tällä seikalla ei ollut minulle mitään merkitystä. Pääsin valkokylkisen matkustajalaivan miehistön jäseneksi ja sain elämäni ensimmäisen kuukausipalkkaisen työn.

Vahtipojan tuli huolehtia siitä, ettei laivan yöpymispaikassa (Savonlinnaan mennessä Enonkosken Hyypiänniemessä, Joensuun suuntaan Rääkkylän Voiniemessä) laivaan tullut sivullisia ja että muutenkin järjestys säilyi ja ettei tulet sammuneet kattilan alta.

Vaikka tehtävät kuulostavat melko helpoilta, sitä ne eivät tuolloin aina olleet. Elämä oli sodan aikana monella tavalla levotonta. Haitari soi ja viina virtasi vallattomasti ”roihtalan” puolella. Sen puisilla lavitsoilla lojui sammuneita matkamiehiä. Remuava korttiporukka halusi jatkaa peliään pitkin yötä paljoakaan vahtipojan huomautuksista piittaamatta. Korttipöydällä olevan rahakasan jaosta tuli välillä riitaa ja peli saattoi päättyä tappeluunkin. Järjestyksenpidossa jouduin toisinaan turvautumaan isokokoisien perämiehen apuun. Hänen jyrisevä sanankäyttönsä, josta ei puuttunut kirosanojakaan, antoi pontta vahtipojan puheille ja saatiin järjestys laivaan.

Muita vahtipojan töitä olivat keittiöpuiden pilkonta sekä komentosillan messinkien kiillotus: se oli jokaoinen tehtävä. Puoli tuntia ennen lähtöä, klo 4-5 aikaan, tuli vahtipojan herättää emäntä ja lämmittäjä. Kun laiva lähti liikkeelle, oli vahtipojan aika päästä nukkumaan, tosin vain päätesatamaan saakka, sillä siellä hänen oli noudettava päivän lehdet laivan päällikölle.

Savonlinnaan tultaessa tämä lepovaihe jäi hieman lyhyemmäksi, sillä vahtipoikaa tarvittiin mastojen kaatoon Kyrönsalmeen tultaessa.”

Kesällä 1944 lukuisat Saimaan laivat osallistuivat evakkoajoihin, niin myös molemmat *Orivedet*.

Niitten jälkeen syyskuun lopulla 1944 *Orivesi I* ajoi karille Pyhäselällä, mitä tapausta Unto Kinnunen muistelee Virkkusen kirjassa näin: ”Olin Enson *Arnossa* lämmittäjänä ja olimme tuulta pitämässä 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 kiinni maihin 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 oli

Punkaharju ajanut laivan viereen, missä 17 ihmistä oli hypännyt laivan kyytiin. Näin kerrottiin. *Orivesi*-laivalta oli pelastusveneellä lähtenyt viisi henkilöä Joensuuhun hälyttämään apua. Olivat saaneet Hackmanin *Sylvin* ja Ahlströmin *Parsifalin* sekä luotsi Seth Sopasen moottoriveneellään pelastustöihin. Kerrotaan, että 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 *Arnolla* uudelleen paikalle, mutta meitä ei enää tarvittu. Veimme veneet Laakkeensaareen ja palasimme nippukuormamme viereen Pyhäsaareen ja jatkoimme säänpitoa.” Eiköhän *Punkaharju* hoitanut avun noutamisen Joensuusta, niin ettei sinne tarvinnut soutumiesten mennä.

Toukokuussa 1945 *Orivesi II* ajoi karille Savonlinnan lähellä. Samoin neljä vuotta myöhemmin, mistä ”Kansan Voima” totesi: ”Laivaan ei ole tullut repeämiä, mutta niittejä on sensijaan irtautunut.”

Sodan jälkeen *Punkaharju* jatkoi Liperin, Rääkkylän ja Puhoksen liikenteessä vuoteen 1947. Sen jälkeen se siirtyi kahdeksi vuodeksi Pieliselle, eikä Joensuun satamassa nähty enää kuin vain yksi matkustajalaiva, jompikumpi *Orivesistä*. Se oli myös yötä satamassa, sillä matkailijaliikenteen kasvun myötä *Orivedet* muuttuivat toisten Saimaan kaupunkilaivojen tavoin päiväläivoiksi: lähdettiin klo 10 ja perillä oltiin klo 20.

Köydet irti!

”Kello kilahtaa ja laiva alkaa matkansa kohti Joensuuta.” Näin otsikoi ”Savonmaa” toimittajansa reportaasin heinäkuussa 1952. ”Rara” kuvaili matkaa näin:

”Köydet irti! Kuuluu komentosillalta merikapteeni Mauri Maurian ääni. Kello kilahtaa ja koneet alkavat pyöriä. Matka kohti uusia maisemia on alkanut!

Olavinlinnan ohi ajettaessa näyttäytyvät Tallisaaren istutukset kauniina ja kirkkaina väriloistossaan ja toisella puolella Olavinlinnan harmaat muurit vihreine koivuineen ja hopeapajuineen. Kyrönsalmen sillalle tekee laivan masto syvän hovikumarruksen.

Orivesi I kyntää tyyntä ulappaa. Matkustajat ovat asettautuneet nauttimaan ajatuksesta, että kaupungin hälinä ja melu ovat hetkesi jääneet taakse. Lapset, joita laivalla on hyvin runsaasti, katselevat uteliaina sekä maisemia, mutta etenkin kaikkia laivan ihmeellisyyksiä. Komentosilta on heille ihmeellinen paikka. Sinne haluaa etenkin pikkumiesten mieli. Kädestä haluavat he tervehtiä kapteenia ja sitten silmä tarkkana tuijottavat, miten ajomies Kalle Mikkonen pyörittää vakavin ilmein ruotelia.

Kaikkea uutta ja ihmeellistä tarkastellessa on matka joutunut nopeasti Oravin kanavalle, joka kauniina ja tyynenä avautuu eteemme. Molemmiin puolin näkyvät toinen toistaan viehättävämmät huvilat ja saunat. Erään huvilan pihassa liehuu Suomen lippu. Läpi kanavan saapuu laivamme laiturille, missä suuri osa matkustajista jättää laivan. Kuka heistä lähtee kalaan, kuka kesävieraksi, kuka taas huvilalleen viikonlopuksi. Laiturilla on odottamassa korillinen puhdasta pyykkiä laivaan ja laivasta heitetään suuren suuri nyytti pestäväksi. Tämä on *Orivesi I:n* ”pyykkilaituri”. Emäntä heittää vielä viime tingassa esiliinan yltään muiden pestävien joukkoon.

Kohta Oravin jälkeen alkaa mutkallinen reitti, jossa on oikea merimiesten kammoama ”keppihelvetti”. Reimareita on taajassa ja laiva pujottelee niiden välistä jyrkin kaartein. Ajomies vääntää ruotelia silmä tarkkana.

Matkustajia tulee ja menee. Toiset haluavat laituriiin, toisia tullaan noutamaan veneellä. Laitureita on useita, samoin on ihmisiä, oikeita savolaisia persoonallisuuksia. Oikeita, aitoja savolaispoikia tapaa tällä matkalla useita. Sinisilmäisiä ja valkotukkaisia rehellisen ja rehdin näköisiä. Avoimin silmin he seuraavat ympäristönsä tapahtumia, ehkä hieman uteliaanakin.

Enonkoski. – Hanhivirta. – Matka jatkuu yhä eteenpäin. Mutta mitä nyt! Kapteeni ottaa kiikarin ja silmäilee kohti rantaa. Sitten hän sanoo muutaman sanan ajomiehelle, laiva kääntää keulansa kohti laituria, joka ei heti satu oudon silmään. Tämä on Kauttee. Ei ole ihmekään, ettei sitä heti näe, sen havaitsemme lähelle saavuttua. Eihän laiturista ole jäljellä enää paljon muuta kuin muutamia paaluja ja lankkuja. Hyvin varovaisesti laskien voi laiva päästä laituriiin, mutta vain keula, sitten on jo parin metrin päässä vaarallinen ranta ja suuria kiviä. Kunnossa ei ole siis paljoa kehumista, mutta matkustajia tulee aina melkein joka päivä – yksi tai kaksi. Ei enempää. Kauttee on kuulemma oikea merikapteenien koetinkivi. Hyvin on kaikki tähän asti sujunut, mutta mitä sitten, kun alkavat syysmyrskyt ja tuuli oikein painaa ja on pimeää.

Maisemat ympärillä vaihtuvat. - - Reitti on tyyppillistä Savon järvireittiä. Uutta muualta tullee, mutta savolaisille tuttua. Pian on laivamme Vuokalassa, missä sisarlaiva *Orivesi I* ja *II* kohtavat toisensa. Vuokalassa ottaa laivamme myös polttoainetäydennystä. Mutta myös ihmiset kaipaavat syötävää.

Pistäydymme alhaalla pienessä keittiössä, missä keittäjätär Suoma Kilpeläinen on paistamassa muikkuja. Vesi kielellä seuraamme hänen puuhiaan ja saamme samalla kuulla, että keittäjättärenä laivoilla on Suoma ollut jo kuutena kesänä. Ihmetellessämme ahtaita oloja, tulee Suomalta vastaus: ”Sopeutuahan sitä pitää niin maalla kuin merelläkin.”

Laiva emäntä Hilja Törrönenkin tulee kesken kiireittensä juttelemaan pari sanaa. Häneltä saamme kuulla samaa kuin muiltakin, ettei matkustajia ole ollut kovinkaan runsaasti. Lähilaitureihin matkaaajat eivät syö laivassa ja muita ei ole ollut niin hätyyttävän paljoa. Enimmäkseen on laivan ruokasalissa nykyään tarjolla vain annoksia. - -

Rääkkylän kirkko näkyy jo korkealla mäellä. Päivä alkaa hämärtyä ja aurinko laskeutua kohti metsien harjanteita. Laaja Pyhäselkä aukenee edessämme melkein rannattomana ja saa matkustajat kuvittelevaan todella olevansa matkalla ulkomaille. Aurinko on kuin punainen ilmapallo, joka hiljalleen leijuu alas, alas... Perämies Otto Pesonen istuu alhaalla laivan toimistossa ja järjestelee papereitaan, rahtikirjoja ja matkalippuja. Jutellessamme hetkisen selviää häntä ja muita sisävesilaivoissamme työskenteleviä jatkuvasti painava asia, ihmisten hitaus. ”Miksi eivät matkustajat, jotka aikovat mukaan laivaan, voi esimerkiksi hyvästelyänsä suorittaa ennen laivan lähtöaikaa. Jos jokaisessa laiturissa, missä poikkeamme, viivytettäisiin viisi minuuttia, niin emme ehtisi perille aamuksiin. Eihän linja-autot ja junatkaan odota aikatauluaan pitemmälle, miksi sitten laivojen pitäisi tehdä niin.”

Nyt alkaa jo Joensuun kaupunkikin näkyä yhä selvemmin, kirkontorni ja sairaalan rakennukset. Laiva kiertää vielä viimeisen ”keppihelvetin” kautta ja jatkaa sitten jokea pitkin satamaan.”

Merkillepantavaa on, ettei tämäkään reportteri vaivautumaan laskeutumaan laivan konehuoneeseen.

Joensuuhun oli edelleen myös tavaraliikennettä, vaikka Saimaan kanava olikin sulkeutunut.

Kaupunkiin tuotiin höyrylotjilla lähinnä sementtiä sekä muuta raskasta kauppatavaraa mm.

Lappeenrannasta. Esimerkiksi vuonna 1952 Joensuun satamaan tuli tavaraa 7 700 tonnia. Tätä liikennettä jatkui vähenevässä määrin 1950-luvun loppuun.

Turistien määrä alkoi kasvaa matkustajalaivoissa 1950-luvulla. Jo vuonna 1950 Joensuun satamatoimiston kertomuksessa kerrottiin matkustajaliikenteen vilkastumisesta, mitä selitettiin näin: ”Kauneina kesäpäivinä matkailijat mieluummin matkustavat väljillä laivan kansilla ihaillen kauniita maisemia kuin istuvat pölyisissä rautatievaunuissa tai ahtaissa linja-autoissa.” Turisteja ei kuitenkaan tahtonut riittää, ei edes ”olympiakesänä” 1952. Vaikka valtio myönsi avustuksia sisävesien matkustajalaivaliikenteeseen, alan kannattavuus heikkeni kaiken aikaa.

Sisävesivarustamot koettivat houkutella matkustajia yhteismarkkinoinnilla, joissa käytettiin mm. sellaisia ”sloganeita” kuin ”Vanha romantiikka elää järvikesän matkailussa” ja ”Vesiteitse vetten maassa”. Myös kunnat ja kaupungit alkoivat tukea vaihtelevasti varustamoja, mutta siitä huolimatta ei kannattavuus kohentunut.

Kerttu-yhtiö ja Savonlinnan Höyrylaiva Oy yhdistyivät vuonna 1950 Saimaan Höyrylaiva Oy:ksi. *Orivedet* jatkoivat entisellä reitillään vuoteen 1956, jolloin *Orivesi II* muuttui *Punkaharjuksi* ja alkoi kulkea Mikkelin linjalla. Myöhemmin siitä tuli *Sinikolmio*, *Imatra* ja paljon muutakin. (Tätä nykyä alusta ollaan *Suur-Saimaa*-nimisenä kunnostamassa Savonlinnassa.) Uusi *Orivesi II* saatiin saman varustamon *Mikkelistä*, joka oli alkujaan 1903 rakennettu *Leppävirta*. *Ykkönen* jäi kulkemaan yksin Joensuusta Savonlinnaan. Kerran viikossa nähtiin Joensuun satamassa toinenkin matkustajahöyry, *Leppävirran* laivayhtiön *Leppävirta II*, joka oli vuodesta 1954 oli ryhtynyt kulkemaan ”Viikko Saimaalla”-kierrosta. Saimaan Höyrylaivan pääomistajaksi tuli Savonlinnan kaupunki.

Lokakuussa 1963 *Orivesi II:n* ollessa talvehtimassa Savonlinnan satamassa siinä syttyi tulipalo.

”Noin 3.45 heräsi laivan kapteeni Tauno Kervinen yläkannella olevassa kapteenin hytissään siihen että kitkerää savua tunkeutui hänen huoneeseensa. Päästyään hytistä yöpukimissaan ulos huomasi hän hytin ja koko laivan yläkannen olevan tullessa”, kertoi ”Helsingin Sanomat”. Palokunta saapui paikalle ja sai palon rajatuksi laivan ylärakenteisiin, jotka tuhoutuivat kokonaan. Vahinkojen arvioitiin nousevan 100 000 markkaan. Alus päätettiin kunnostaa, mutta talvella 1964 varustamo ilmoitti, että molemmat *Orivedet* lopettaisivat liikennöinnin, ja niitä korvaamaan tulisi Eero Torniaisen vesibussi *Tähti II*.

Näin ei tapahtunut. Palanut *Orivesi II* myytiin Mikkeliin, jossa siitä kunnostettuna tuli *Mikkeli II*, myöhemmin *Mikkeli*, *Hopeasalmi* ja nykyään *Laitiala* Lahdessa. Kesällä 1964 ei Joensuun ja

Savonlinnan reitillä ollut matkustajaliikennettä, mutta kesäksi 1965 linjalla ryhtyi kulkemaan savonlinnalaisten Kiisken veljesten *Karjalankoski* (1905). Se jatkoi reitillä myös kahtena seuraavana kesänä. Saimaan Höyrylaiva Oy myi laivansa, mm. *Orivesi I:n* Savonlinnan kaupungille vuonna 1966.

Kakkosen tulipaloo lukuun ottamatta *Orivedet* eivät tiettävästi joutuneet isompiin havereihin enää 1950- ja 1960-lukujen vuosinaan. Toisille laivoille sattui kuitenkin kaikenlaista myös Joensuun vesillä. Otettakoon niistä pari esimerkkiä ”Lauri-kirjassa” kerrotuista. Niissä Vapon *Lauri* sai olla pelastajan roolissa. Lokakuussa 1963 *Lauri* veti luotsilaiva *Saimaan* karilta, mitä tapausta aluksen perämies Viljo Noponen muisteli näin: ”Luotsilaiva ajo Kivisalmessa kirjavan reimarin taa. Samalle kivelletti oli edellisenä syksynä ajanna Gutzetin *Iivarikin*, silloin oli tää sama reimari poissa ja niin se oli nytkin, ja veljet pasauttivat samaan kohtaan. Myö oltiin Tikassa tekemässä kuormaa, kun ne ajo ohi ja myöhemmin illalla tuli Jatakari *Saimaan* moottorilla hakemaan meitä appuun. Myö ajettiin sinne ja vetästiin se kivelletti, mutta aika tiukassa se oli.” Vuotta myöhemmin *Laurin* päiväkirjaan merkittiin Pesolän vesiltä: ”Vedetetty A. Ahlströmin *Operon III* kuorma ja laiva pois reimarien päältä. Työ kesti 2 tuntia.”

Lopun alkua

Vuonna 1967 perustettiin uusi yhtiö, Saimaan Laivamatkat Oy. Sen pääosakkaiksi tulivat Saimaan alueen kunnat ja kaupungit, ja uuden yhtiön omistukseen siirtyi neljän saimaalaisen matkustajaliikennettä harjoittaneen laivayhtiön 10 valkokylkistä matkustajalaivaa. Niiden joukossa oli myös *Orivesi I*, joka samana vuonna muutettiin moottorilaivaksi, ensimmäisenä Saimaan kaksikerroksisista valkokyljistä.

Uuden yhtiön laivat alkoivat kulkea kesästä 1968 alkaen Savonlinnasta käsin Saimaan kaupunkireiteillä, joista monet olivat niiden entisiä, osa uusia. Laivojen nimiä muutettiin pariin otteeseen. Savonlinna-Joensuu-linja säilyi, ja sitä alkoi kulkea *Joensuu* (ex *Mikkeli*, *Vehmersalmi*, *Maaninka*, 1919, 27,6 m, 150 ihv) kolme kertaa viikossa. Aluksen nimi muuttui 1976 *Paasivedeksi* (nykyinen *Paul Wahl* Savonlinnassa).

Kesä 1981 jäi Saimaan Laivamatkojen viimeiseksi. Tuona kesänä *Heinävesi* (ex *Heinävesi I*, 1906, 26,6 m, 150 ihv) hoiti Joensuun linjaa, kun *Paasivesi* oli kaiketi ns. luostariliikenteessä. Huonosti hoidettu laivayhtiö ajautui konkurssiin ja yhtiön laivat myytiin 1. maaliskuuta 1982 Savonlinnassa järjestetyssä huutokaupassa. Entiset yhtiön osakkaat, kunnat ja kaupungit ostivat valtaosan laivoista, joista noin puolet on edelleen kullussa höyrykäyttöisinä, nykyään osaksi yksityisomistuksessa.

Heinävesi jäi siis viimeiseksi Joensuun reittiliikenteen matkustajahöyryksi.

Laivaliike pohjoiseen

Pielisjoen kautta Saimaaseen purkautuvan Pielisen vesistöalueen laajuus on runsaat 22 000 km², josta Venäjän puolelle jää kolmannes. Ylivoimaisesti suurin järvi on 110 kilometriä pitkä Pielinen (850 km²). Pielisen ja Saimaan Pyhäselän välinen korkeusero on 18 metriä ja järvien välinen Pielisjoki 65 kilometriä pitkä. Pielisjoki oli osa karjalaisten vanhaa Pohjanmaan kauppatieä, joka tunnetaan jo 1500-luvulta. Joesta tuli 1700-luvun lopulta alkaen myös merkittävä uittoväylä.

Pieliseen laskevista vesistä on tärkein Lieksanjoen vesistö, joka saa alkunsa Venäjän puolelta Itä-Karjalan järvialueelta. Lieksanjoen pituus on välillä olevat järvet mukaan lukien 265 kilometriä, josta vajaa puolet eli 118 kilometriä on Suomen puolella. Lieksanjokeen Suomen puolella laskevista sivuvesistä on taas tärkein noin 50 kilometrin mittainen Jongunjoki.

Lieksanjoen ohella toinen Pielisjoen uitolle tärkeä vesistö oli Koitajoki, jonka nimeä kantava vesistö jakautuu kahteen päähaaraan, Koitereen vesistöön sekä Ylä-Koitajoen, Nuorajärven ja Ala-Koitajoen muodostamaan vesistöön. Molemmat päähaarat laskevat Koitajokea myöten Pielisjokeen yhtyen siihen Rahkeenvedessä.

Pielisjoki kanavoidaan

Koskinen ja karikkoinen Pielisjoki oli hankala kulkuväylä ja sitä ryhdyttiin vähän perkaamaan 1700-luvun lopulta alkaen. Laajempi perkaussuunnitelma valmistui keväällä 1839. Siinä esitettiin neljän jalan syvyisen veneväylän rakentamista Pielisjokeen. Joen kymmeneen koskeen tuli kaivaa kanava veneiden nousun helpottamiseksi; näistä kaksi, Utra ja Kuurna tuli tehdä sulkukanaviksi. Työhön päästiin vasta vuonna 1847, ja tuolloinkin suunnitelmasta jätettiin sulkukanavat pois. Rakennustyö saatiin päätökseen marraskuussa 1853.

Kanavointi helpotti veneiden kulkua Pielisjoessa, mutta kuten Turkka Myllykylä toteaa: "Kanavien reunakiveykset sortuivat kuitenkin jo muutaman vuoden kuluessa niin pahasti, että lastiveneiden laskeminen kanavien kautta kävi mahdottomaksi. Isot veneet saivat edelleenkin matkata läpi koskien paikallisten koskenlaskijoiden ohjaamina."

Kanavia kuitenkin käytettiin. "Tapio" kirjoitti tammikuussa 1861: "Vaikka näissä kanawissa ei mitään maksua oteta, merkitään kuitenkin ne weneet ja lastit, jotka kulkewat ylös sekä alaspäin joessa. W. 1860, Huhtikuusta Marraskuuhun, oli yhteensä 1601 wenettä, 184,496 markan tawara-arwolla, kulkenut kanawista. Wähin määrä (6) wenettä kulki Huhtikuussa ja enin (306) wenettä Heinäkuussa. Ylöspäin wiettiin paraastaan wiljaa ja suoloja, alaspäin enimmäkseen puu-tawaraa, rautaa ja woita, tätä wiimestä tawaraa likelle 11 tuhatta leiwiskää." Liikenne vilkastui tästäkin: vuonna 1863 lähes 3 000 alusta kulki joen kanavista. Niissä vietiin alavirtaan mm. 5 500 leiviskää voita ja tuotiin ylöspäin 1 600 tynnyriä viljaa. Yksin kesäkuussa 1866 Utran sulusta kulki 610 wenettä.

Vaikka venekanava oli saatu, se ei enää riittänyt 1850-luvulla, jolloin Saimaan kanava valmistui. Pielisjoen kanavointi laivaliikennekelpoiseksi tulikin niin Joensuun kaupungin kuin koko maakunnan tavoitteeksi. Hanke oli ensi kertaa esillä vuoden 1861 valtiopäivillä, mutta se tuli hyväksytyksi vasta vuonna 1872. Kesti vielä kaksi vuotta ennen kuin saatiin keisarin hyväksyntä. Tässä 7. maaliskuuta 1874 allekirjoitetussa päätöksessä todettiin mm: "On K.M. [Keisari] Majesteetti] sitte kuin tutkimuksia on paikalla tehty ja vuoroilevia kustannuksia sitä varten valmistettu, armossa määrännyt, että Pielisjoki on kanavoitettava ja yhdeksän sulkua puusta siihen laitettava kuuden jalan syviksi veden matalaimmillaan ollessa, kahdenkymmenen jalan leveiksi porteissa ja sata kahdenkymmenen jalan pitkiksi kammioissa, jonka ohessa K.M. tämän työn toimittamiseen on Suomen valtion varoista määrännyt 1,510,000 mk. suuruisen summan, maksettavaksi seitsemänä vuonna, luettu 1874 vuoden alusta, tai lyhyemmän ajan kuluissa, jos valtion varat sitä sallivat, jota paitsi kaikki sulkuihin ja muutoin työhön tarvittavat puuaineet ovat ilman maksotta lähellä olevista kruunun metsistä annettavat."

Päätös merkitsi vain kuuden jalan syvistä kanavaväylää, mikä oli pettymys ja mistä Kalevi Ahonen kirjoittaa näin: "Tätä ratkaisua pidettiin Joensuun kauppiaiden juonittelun tuloksena. Heillehän oli edullista pitää kaupunki edelleen lastauspaikkana pohjoista liikennettä varten. Esimerkiksi ulkomailta tulevat alukset eivät pääsisi Pieliselle saakka, vaan joutuisivat purkamaan lastinsa Pielisjoen suussa. Pohjoisin Karjala jäisi edelleen Joensuun "orjaksi". Näin ajattelivat ainakin nurmeslaiset, jotka vuonna 1874 tekivät kaksi anomusta väylän syventämiseksi sellaiseksi kuin vuonna 1863 oli esitetty. Toiseen anomukseen saatiin mukaan pielisjärveläiset ja juukalaisetkin." Vaikka kanavatöiden johtajaksi määrätty kapteeni Bror Berndt Höök asettui kannattamaan nurmeslaisia, se ei auttanut, eivät myöskään lukuisat lehtikirjoitukset, joissa ihmeteltiin, miksei kulkuväylästä tehty yhtä syvää kuin Saimaan kanava.

Kanavan rakennustyöt aloitettiin heinäkuussa 1874. Koska tavoitteena oli saada joen liikennettä laajennetuksi mahdollisimman nopeasti, työt aloitettiin samanaikaisesti sekä joen etelä- että pohjoispäässä, eli kolmessa kohteessa: Utrassa, Kuurnassa ja Häihässä. Rakennustyöt etenivät hyvin, sillä jo heinäkuun alussa 1875 aukaistiin Utran sulkua liikenteelle ja Simo Hirvonen pääsi merkitsemään päiväkirjaansa: "4 päivä Heinäkuuta augastiin utran kanavan Lussi kululle auki, kaupunnista läksi *Kiiski* kello 1 jalestäpuolenpäivän Utraan aivan täydellä ihmis lastilla."

Tapausta juhlittiin, kuten K kertoi: "Awaaminen tapahtui juhlallisesti. Kanawan warret oliwat kaunistetut lehtipuilla ja moniwäriset wiirut ilmassa häilyen näkyiwät jo kauwas ja osoittiwat juhlallisuutta paikalle tulewille. Samoin oli wiiruilla kaunistettu höyrywene *Kiiski* ja iso lautawene, jotka oliwat warustetut kuljettamaan kaupunkilaisia juhlallisuuteen. Ne saiwat täytensä rahwasta kulettaa kanawalle ja weipä myös pikkuinen höyrywene *Olga* paljo juhlaan menewiä. Siihen lisäksi

kulki vielä moni pienillä soutuweneillä ja hewoisilla. Kansaa oli siis paljo kokoontunut katsomaan Pielisjoen kanawan ensimmäisen sulkulaitoksen awaamista. Kanawan portit awattiin ja höyryweneet *Kiiski* ja *Olga* ajettiin sulkukamariin, "hurraa" huuto kaikui korkealle, ja lähellä olewaan kallioon kaiwetut latingit paukkoiwat, kuin tykit ilmoittaen nekin juhlallisuutta. Sulkukammarista päästyä ajettiin sitte molemmilla höyryweneillä ylöspäin Pielisjokea lähelle Kuurnaa." Sen jälkeen oli puheiden ja maljojen aika. "Rawintola oli paikalla, josta kukin tahtonsa mukaan sai rawita itseään. Kaikki käwi ilman mitään epäjärjestyksettä ja jo noin k:lo 5-6 aikana läksiwät kaupunkilaiset takasin."

Utran valmistuttua otettiin Paiholan kanava työn alle. Se valmistui 15. elokuuta 1876, yhtä aikaa Kuurnan kanssa. Häihä oli avattu liikenteelle saman vuoden kesäkuun alussa. K kertoi 26. toukokuuta: "Pielisjoen kanawalla on nyt Häihän sulkulaitos Enossa walmis. Wiime lauwantaina on sulkukamariin laskettu wettä koetteeksi ja on sen laitos nähty hywäksi ja pitäväksi." Isompia juhlia ei pidetty, vaikka samalla alkoi laivaliike joen yläjuoksulla. *Pielinen* ja vuotta myöhemmin myös *Walio*, joista lisää tuonnempana, alkoivat kulkea Nurmeksen ja Enon Kaltimon väliä.

Joensuun kanavan työt alkoivat elokuussa 1876, ja sulkua valmistui touko-kesäkuun vaihteessa 1877. Hirvonen kirjasi: "Toukokuun 29 p: avattiin kello 6 iltaa Pielisjoensuun kanavaan sulkua lussiporttia vastaan wesi tulemaan. 31 p: yöllä laskettiin Lussi porttien sisään wesi. Kesäkuun 2 päivä kello 10 aamua avattiin lussiportti kululle ja A.J. Mustosen Höyry *Alku* mäni läpi ensikerran 6 jauhoweneen kansa wieden niitä Waskoon." Mustonen itse ei päässyt tapahtumaa todistamaan, hän kuoli 30. toukokuuta ja hänen hautajaisensa olivat samana Joensuun sulun avajaispäivänä.

Nesterinsaaren ja Kaltimon kanavien rakentaminen aloitettiin kesäkuun alussa 1876. Jälkimmäinen oli kanavointityön suurin yksittäinen työkohte, jossa parhaimmillaan oli töissä yli 400 miestä. Jakokosken kanava avattiin liikenteelle syksyllä 1878, samaan aikaan Saapaskosken kanssa. Koko kanava saatiin valmiiksi kesäkuussa 1879, jolloin työt saatiin päätökseen Kaltimossa. Myllykylä kuvaa valmistunutta kanavaa:

"Pielisjokeen oli tehty yhdeksän kanavaa, joiden yhteispituus oli noin 5,4 kilometriä. Yksittäisten kanavien pituudet olivat: Joensuu 537 metriä, Utra 414 metriä, Kuurna 798 metriä, Paihola 266 metriä, Jakokoski 537 metriä, Saapaskoski 510 metriä, Nesterinsaari 72 metriä, Kaltimo 2 166 metriä ja Häihä 108 metriä. Kanavien pohjaleveys oli 7,7 metriä ja vedensyvyys matalan veden aikana 2,1 metriä. Kanaviin tehtiin yhdeksän sulkua, joista Kaltimon sulkua oli kaksikammioinen kytkysulku. Kuurnan, Kaltimon ja Häihän sulut tehtiin kivistä ja muiden kanavien sulut puusta. Sulkujen mitat olivat: pituus 35,6 metriä, leveys 7,7 metriä ja vedensyvyys 1,8 metriä. Suurimmat alukset, joiden sallittiin purjehtia kanavassa, olivat 31,2 metriä pitkiä, 7,1 metriä leveitä ja kulkivat 1,5 metriä syvässä."

Kanavointi saatiin tehdyksi viidessä vuodessa alun perin kaavaillun seitsemän vuoden sijaan. Myös kustannuspuoli hallittiin, työt tulivat maksamaan 2,6 milj. markkaa. Alkuperäinen määräraha oli ollut vain 1,5 milj. markkaa, mutta kun Höök nimitettiin kanavatöiden johtajaksi, hän ensi töikseen teki uuden kustannusarvion, mikä nousi monista syistä, mm. yhden lisäsulun rakentamistarpeen vuoksi, 2,6 milj. markkaan. Budjetti ylitettiin vain 6 000 markalla, vaikka rakennustyö kesti viisi vuotta.

Kanavan avajaisjuhlat

Kanavan valmistumista juhlittiin. Avajaisjuhlat järjestettiin 8. ja 9. heinäkuuta 1879. Tapahtuma sai laajalti huomiota niin maakunnan kuin Viipurin ja Helsingin sekä maan muussakin lehdistössä.

Joensuun laivat olivat juhlaa varten muuttaneet kulkuaikojaan ja lisäksi Viipurista saapui matkustajahöyry *Trångsund* vieraita tuoden.

Sää ei suosinut, mutta juhлавieraita riitti. Joensuusta tuli vieraiden jatkaa Enoon, Kaltimon sululle, jossa juhlallisuudet alkoivat. Kanavan mataluuden tähden isot laivat eivät voineet jatkaa Joensuusta Pielisjoelle, joten monen oli hakeuduttava sinne muilla keinoin. "Sawo" kertoi: "Suuri osa wieraista läksi jo samana iltana, mitkä maitse mitkä *Pielisessä*, *Kiiskissä* ja *Olgassa* kanawien kautta Niskaan [Kaltimon yläpuolella]. Sää, joka kirkkaudellaan oli matkustajat houkutellut aina viimeisen määrän päähän asti, muuttui nyt äkkiä sateiseksi, niin ettei enää Enossa kenenkään olisi ollut hywä olla ilman suojuksetta. Tämän tähden moni wiimeksi tullut matkustaja tyytyi (tahi sai tyytyä, koska asunnot käwiwät pieniksi) jotenkin wähiin mukawuuksiin ja kaikkiin mahdollisiin asumuksiin."

Juhlapurjehdus tehtiin Kaltimosta Joensuuhun. "Seuraavana aamuna k:lo 9 lähti höyrylaiwa *Walio*, jossa kulki ainoastaan hallituksen jäseniä ja sen wieraita, liikkeelle. *Walio* oli kaunistettu paitse tawallisia lippujaan rinnakkain olewilla Wenäjän, Ranskan ja Saksan lipuilla. Sitten kotwasen ajan perästä seurasivat höyrylaiwat *Pielinen* ja *Kiiski*, jotka oliwat yleisöä täpötäynnä, edellä käwijänsä jälkiä. Sittenkun *Walion* arwokkaat matkustajat oli saapunut Kaltimon kanawalle, piti kirkkoherra von Konow kentälle laitetulla lawalla rukouksen, jonka loppuun ennätti myös yleisö jälkimäisistä aluksista." Lehti ei kertonut, oliko moiseen kiireeseen syynä keli vai herrojen kärsimättömyys.

Jostain syystä *Olgasta* ei mainita mitään, mutta varmasti sekin oli mukana juhla-äkeä kuljettamassa. Varsinaista juhlapurjehdusta kuvattiin näin: "Heti alusta ensimmäinen eli ylimmäinen kanawa, niinkutsuttu Häihän sulku, johon Kaltimon-niskasta ensin piti lähettämän, heitettiin pahan ilman takia sinänsä, niin että matka kohta kääntyi alisiin sulkuihin. Noin kello 8½ aamulla siis lähdettiin ensin Kaltimon kanawaan, jossa on kaksi kiwestä tehtyä sulkua. Etupäässä kulki *Walio*-laiwa ja siinä warsinainen waliokunta juhlawieraita, sanoisin melkein waltiwaliokunta, koska nuo edellämäinitut senatin jäsenet siinä oliwat päähenkilöinä. Komennon piti kapteeni Bror Berndt Höök, koko tämän kulkuwäylän uljas rakentaja, joka alttiisti antoi läsnä-olijoille kaikki tarpeelliset tiedot rakennustöiden laadusta ja paikkojen asemasta."

Matka jatkui. "Seutu on näissä paikoin warsin kaunis, joen itäinen ja eteläinen warsi näyttää ylipäänsä wiljawammalta kuin se seutu, jonka läpitse olin edellisenä yönä kulkenut, ja korkea Kaltimonwaara pohjasessa kohotti komeasti päätänsä näkö-alan rajalla. Saapaskosken kohdalla kohtasi meitä kaikkia iloinen sanoma, kun ilmoitettiin, että Nurmeksens kauppiat oliwat rannalle rakentaneet matkustawille wieraille suuruspöydän, johon meitä kaikkia kohteliaasti kutsuttiin. Puhumatta muista syötäwistä ja juotawista, joita löytyi runsain määrin, saimme ihmeeksemme kokea, että Nurmeksessa muun keinollisuuden ohessa myöskin walmistetaan oiwallista portteria, jota nyt isäntien kunniaksi ja omaksi mielihywäksi halukkaasti maisteltiin. Lopulta wielä samppanjaakin tarjottiin, joka kumma kyllä katsotaan wälttämättömäksi, milloin ylhäisiä maljoja pitää juotaman."

ÖF:n toimittaja ei kummeksinut samppanjan juontia, vaan ihasteli mainiota paikan valintaa aamiaiselle: "Näköala siltä kukkulalta, missä aamiaisen tarjoiltiin, oli mahtawa ja suurenmoinen ja tätä vaikutelmaa lisäsi entisestään se verrattain sivistynyt luonne, mikä lähiseudulla oli. Joki on kanavan alapuolella leveä kuin järwi ja kaukana toisella puolen kohosivat komeat vihreäpeitteiset kukkulat, muodostaen vehreän kehyksen kuvan-ihanalle maisemalle." Kirjoittajan mielestä tämä maisema tarjosi vähintään aamiaisen kaltaisen mielihyvän.

Pidettiin myös lukuisia puheita ja laulettiin. "Sawolaisten laulun ja "Maamme"-laulun laulettua erottiin tästä elähdyttävästä tilaisuudesta ja lähdettiin laiwoilla wirtaa alas wilistämään", totesi "Sawo" kirjoittamatta sen enempää loppumatkasta. ÖF puolestaan kuvaili jokaisen kanavan ja myös niiden väliset matkataipaleet. Kuurnasta kirjoitti lehden toimittaja näin: "Kuurnan seutu on yksi eniten mielenkiintoa herättävä koko matkalla. Luonto on suurenmoinen ja kanavarakennus, osittain räjäytetty vuoren sisään, näyttää kyklooppimuuriensa ja waltavan aallonmurtajansa kautta millainen woima on waadittu kesyttämään vuolas wirta. Erittäinkin kun sulku on läpikuljettu ja laiva kiirehtii eteenpäin läpi sen jatkeen, jonka muodostawat kaksi vasemmalle sivulle jääwää samansuuntaista Kuurnan koskea, jotka kanavan avulla on wältetty, ja kun luo katseensa taaksepäin wirtaa ja kanavaa kohden, ei voi wälttyä ihmeelliseltä samaan aikaan mieltä ahdistavalta ja mieltä ylentäwältä tunteelta."

Joensuuhun päästiin iltapäiwällä. "Hufvudstadsbladet" tiivisti juhlamatkan näin: "Öfwerallt woro slussarne festligt prydda, men tywärr regnade det hela den 5 mil långa färden."

Joensuun kanavalle oli rakennettu juhla-lawa, ja paikat oli koristeltu täälläkin lipuin ja köynnöksin. "Sawon" mukaan juhla-laisuudet jatkuivat näin: "Kun *Walio* oli saapunut kaupungin rantaan [ÖF:n mukaan laiva jäi sulkuihin], astui senaatori Norrmén heti sitä warten rakennetulle puhujalawalle ja ilmoitti muutamilla kauniilla sanoilla suomeksi, että Pielisjoen kanawat nyt on liikkeelle awattu, waan walitettawasti tässä julkaisemisessa wähän liiaksi hätäiltiin siinä suhteessa, ett'ei odotettu, kunnes soittokunta, kaupungissa olewa wäki ja muissa höyrylaiwoissa juhlaan rientäwä Ylä-Karjalan kansa oli saapuville kerinnyt, joka hätäileminen kuulluu waikuttaneen yleisössä paljon tyytymättömyyttä, warsinkin koska tämän kautta suurin osa tänne kokoontuneista wieraista ei itse kanawan awaamisen päiwänä ollut tilaisuudessa osaa ottaa mihinkään juhla-laisuuteen."

Taas US päätti juhlaselostuksensa näin: "Ja sitten syötiin ja juotiin ja pidettiin puheita." Lehti luetteli tarkkaan pidetyt puheet – ja niissä käytetyn kielen. K julkaisi osan puheista kokonaan, kuten myös päivällistilaisuuden juhlarunon: "Lopuksi luki pastori Rytkönen Kontiolahdelta juhlallisuutta warten seipitetyn hywin onnistuneen runon, jota säestettiin wilkkailla brawo-huudoilla." Pitkässä runossa todettiin mm:

Nyt on juhla Joensuussa, Pielisjoen rannalla,
Voitettu on suuri voitto Karjalalle kauniille,
Tie on uusi avattuna täältä Pielisjärvelle,
Alukset jo kyntelevät Pielisjoen pintoa,
Kanavia kaunihia; siit' on poviss' intoa.

Myös muu väki juhli. "Ne wieraat ja kaupunkilaiset, jotka eiwät olleet tilaisuudessa ottaa päivällisiin osaa, huwittiwat sinä iltana itseään osaksi herra ja rouwa Achtén hengellisessä konsertissa, jota kaupungin kirkossa pidettiin ja johon oli saapunut paljon wäkeä, osaksi yksityisessä salissa toimeen pannuissa tanssihuweissa." Näissä "jälkipeleissä" arvioitiin olleen ainakin 600 henkeä, ja ne loppuivat ÖF:n mukaan näin: "Enl. en uppgift dansades ännu kl. half 5, enligt en annan ännu längre." Kaikki lehdet olivat yksimielisiä siitä, että vaikka juhlittiin ja wiinaakin oli tarjolla, järjestys säilyi. US totesikin: "Juopumus ei ole niitä wikoja, joihin Karjalan wäestöllä on taipumusta." Juhlallisuudet jatkuivat vielä seuraavan päivän, mutta niiden aikana ei enää lähdetty vesille.

Kanava vahvisti Joensuun asemaa kauppakeskuksena. Olivatko keinot siihen olleet "sääntöjenmukaiset", sopii kysyä, ja ainakin "Pohjois-Karjalan historiassa" ollaan samaa mieltä mitä nurmeslaiset vuonna 1874: "Saimaan kanavan alukset eiwät voineet kulkea Pielisjoella, jonka kanavat olivat jääneet ahtaammiksi kuin Saimaan kanava. Joensuu pääsi "holhooja-asemaan" varsinkin rahtiliikenteessä suhteessa Nurmeksens kauppalaan. Pohjoiseen menevät tavarat oli pakattava uudelleen eri aluksiin Joensuussa, mikä oli joensuulaisille kannattavaa. Joensuusta tulikin maakunnan kiistaton keskus, maa- ja vesiliikenneväylien solmukohta, eräänlainen Pikku-Viipuri."

Pielinen Pieliselle

Jo ennen kanavaa oli Pielisjoella ja Pielisellä päästy höyryn makuun. Syksyllä 1869 oli yritetty saada höyryalus Pieliselle. US kirjoitti asiasta näin: "Mutta muuan ilahuttawimpia yrityksiä tehtiin täällä wiime syyskuussa. Koetettiin, näet, pienempää höyrywenettä kuljettaa ylös Pielisjokea, aikeessa, niin paljon ylös päästyä, käyttää sitä Enon ja Pielisjärwen pohjoispään wälillä, sillä Enosta ylöspäin Pielisjokea sanotaan hywästi päästäwän semmoisella höyryweneellä. Mutta kaikeksi onnettomuudeksi juuttui se kiini Kuurnan kosken pohjaan, noin peninkuorman päähän kaupungista. Jos tämä yritys olisi onnistunut, olisi se epäilemättä paljon hyödyttänyt pohjois Karjalaa. Mutta warmaan samat toimen miehet, jotka nytkin koettiwat, uudistawat yrityksensä ensi kesänä senlaisella vuoden ajalla, kuin wesi joessa on korkeemmallaan." – Taas "Tapiossa" kerrottiin, että laivahankkeen takana olivat "Joensuun kauppamiehet h:ra Mustonen y.m." ja Pielisjärveltä lähetetyssä uutisessa laivaa nimitettiin *Punssiksi*. (Viipuriin oli samana vuonna valmistunut höyryvene *Punch*.) "Jos tuo yritys olisi ollut tulwa-weden aikana, niin kyllä toiwottu uutinen olisi tänne saatu."

Mikä oli tämä Pieliselle yrittänyt höyryalus? Oliko se *Alku* (*Punssi*?) vai *Pielinen*? Karttusen mukaan kyseessä oli *Alku*. "Pieliselle tuotiin pieni höyryalus *Alku*, jota Matti Kirjavainen ohjasi sivukanavien kautta. Pielisjoen kanavat olivat vasta rakenteilla. Sanotaan, että *Alku* ajoi karille Kuurnankoskessa, jonka kiviä se vähävoimaisena ei voinut kiertää. Seuraavana kesänä onnistui Matti Kirjavainen paremmin. Laiva kulki Lieksan-Juuan väliä. *Alku* suoritti myös hinauksia." Myös Myllykylä on *Alun* kannalla: "Tiedetään nimittäin, että kauppias A.J. Mustonen hinautti ostamansa *Alku*-nimisen höyryaluksen Joensuusta Pielisjärvelle vuonna 1869. Kuurnankoskessa laiva tosin kävi karilla, mutta matkaa pystyttiin jatkamaan Pieliselle asti." Samoin Onni E. Koponen, joka mukaan *Alku* oli rakennettu Puhoksessa ja oli "noin 10 metriä pitkä, pystykattilainen, suvikatoksella varustettu "vähäinen" alus". (Puhoksen koenpaja aloitti toimintansa vasta 1876.)

Taas Joensuun historian kirjoittajat puhuvat vain *Pielisestä*. Ahosen mukaan alus oli *Pielinen*, joka sitten seuraavana kesänä onnistuttiin viemään jokea ylös. Könönen taas kirjoittaa: "Syksyllä 1869

yritettiin kuljettaa Pielisjärvelle pientä höyryvenettä, mutta se ajoi karille jo Kuurnan koskessa. Paremminkin onnistui hanke seuraavana kesänä. Pielisläinen osakeyhtiö oli hankkinut silloin höyryvenhe *Pielisen* ja sai sen eheänä koskista ylös."

Ainakin Simo Hirvosen mukaan *Alku*-niminen höyry tuli Joensuun vesille alkukesästä 1869. Mutta jos Pielisen ensimmäinen höyry olisi ollut *Alku*, niin sen tulosta olisi kirjoitettu samalla innostuksella kuin mitä lehdet kirjoittivat *Pielisestä* seuraavana kesänä, riippumatta siitä, pääsiko *Alku* Pieliselle jo syksyllä 1869 vai vasta seuraavana keväänä. Siitä ei kuitenkaan ole löytynyt mitään mainintaa kesän 1869 jälkeen. Meidän tulkintamme onkin, että kyseessä oli yksi ja sama laiva, jonka nimi vain muuttui talven aikana, eli *Alusta* tehtiin *Pielinen*, jonka mitat olivat Wahlin tilauskirjan mukaan 60 x 8 x 3 3/4 jalkaa. (Koposen mukaan *Pielinen* oli 15 metriä pitkä alus, "jossa oli välikatto ja 14 hevosvoiman kuiva höyrykone".)

"Tapio" kirjoitti asiasta kesäkuussa 1870, peräti kahden kirjoittajan voimin. "Täältä on nyt se iloinen sanoma, jotta tämän kuun 14 päivänä saimme tänne sydän-wesille, niin kutsutullen Pielisjärvelle, sen kauwan kaiwatun ja ikäwällä odotetun höyry-wenheen nimeltä *Pielinen*, joka otettiinkin suurella ilolla ja "hurraa" huudolla vastaan. Tämä oli merkillinen päivä, jona Pielinen sai omistaa sen kunnian, jota muut maamme sisä-wedet owat kauwan nauttineet, että antaa höyryn pinnallaan matkustawaisia lennätellä." Kirjoittaja kertoi myös laivan työläästä tuonnista ylös virtaista ja koskista Pielisjokea. "Tämä oli kyllä epäiltävä asia, joka onnistui kumminkin tällä kertaa hywin, ett'ei mitään wahinkoa sille höyrylle tullut, näissä 13:ssa kuohuwassa koskessa, joissa tarwittiin noin 100 ja 200 henkeä apu-wäkeä, ja täytyi koskien kuohuin panna tämä kallis kappale, sekä mennä 5-6 kymmentä ihmis-henkeä kahden ehdon waiheele, nimittäin jos onnistuu wahingotta päästä, niin on päästy, waan jos ei, niin on nämä kaikki muutamassa silmän räpäyksessä hukkuneet, joka olikin hywin usein tapahtua, waan kuljettajan toimella ja urhoollisuudella kaikki waarat wältettiin." Itse laivasta lehti totesi: "Alus saatiin toimeen osakkeilla, joka Warkauden tehtaalla walmistettiin, sekä on siisti tekoinen, itse kone hywin puhdas ja käypä; wenhe on raudasta takin, salong'in ja kahden tawara-ruuman kanssa, hywin sopiwa matkustawille ja tawaran kuljetukselle tällä awaralla järwellä. Höyry-alus alotti kohta säännöllisen kulkunsa Nurmeksen ja Ahwenuksen wälillä, kaksi kertaa wiikossa, käyden Lieksassa ja Juu'assa, Nyt puututaan vielä Pielisjoen kanawoittamista ennen kuin päästään nauttimaan etuja Saimaan kanawasta, tämä olisi nyt hartain ja sydämellisin toiwomme."

Toinen "Tapion" kirjoittaja puolestaan kuvaili laivan tuloa Pieliselle näin: "Kello 10 e.pp. huwitti massina utelioita katselioita, joita warmaankin oli sadan hengen paikoille, lähes penikulman pituisella huwimatalla, jolloin hurrattiin iloisesti kolmeen kertaan, jonka perästä alkoi musiikki, joka oli massinan matkassa Joensuusta. Kaikkien sydämet tykkiwät ilosta tällä huwimatalla, jonka teki vielä nelisäwelinen musiikki rattosammaksi. Paluumatkalla piti h:ra kirkkoherra M.A. Pelkonen lyhykäisen puheen, jossa hän muun muassa esitteli onnen-maljan *Pielisen* osakeyhtiölle ja erittäin kauppias R. Ryynäselle, jonka toimella paraastaan on tämä hanke toimeen saatu. Pielisjoen monista wäkewistä koskista on *Pielinen* suurella työllä onnellisesti ylös päässyt." US, joka lainasi uutista, lisäsi vielä, ettei "höyryliikkeen kaipio tällä vielä ole Pohjois-Karjalalle likikään poistettu".

Tarvittiin Pielisjoen kanavoinnista.

"Tapio" palasi tähän "ilotapahtumaan" vielä 16. heinäkuuta Nurmeksen kirjeenvaihtajan sanoin: "Ilosanoma höyryaluksen onnellisesta pääsystä perukallemme helisee parhaillaan Tapion ja muiden sanomalehtien palstoissa. Moni meistä on ollut tilaisuudessa nähdä sitä mieliriemua, joka salon-miehissäkin syttyy, kuin höyry-laiwan kannella käwelee ja näkee sen suuren hyödyn, minkä laiwalaike tekee liikenteen jouduttamisessa. Laiwa kewentää ja huojentaa kulun, sekä säästää tärkeään työhön monen kalliin kesäpäivän." Kirjoittaja vertasi höyrylaivaliikkeen alkua Nurmekseen tulossa olevaan kansakouluun, "joka tahkoaa taitoamme, että työt taidolla tulewat tehdyiksi".

Pielisjärven kruununvoudin vuosia 1866-70 koskevassa kertomuksessa todettiin vuodelta 1870, että korkean veden aikaan saatiin höyry ylös "med tillhjelp af linor, trossar, vindspel och några hundra man". Samaisessa kertomuksessa todettiin, ettei Pielisellä oltu rakennettu isompia aluksia, mutta järvellä oli noin 200 isompaa lastivenettä, jotka pystyivät kuljettamaan 200...1 000 puudan lastin (puuta = leiviskä = 9,8 kg).

K:ssa oli syksyllä 1922 pitkä kirjoitus "Pielisen ympäristön liikeneuwoista entisinä aikoina". Siinä kerrottiin *Pielinen* tuoduksi osissa Pielisjoen yläjuoksun Vallinniemeen, jossa laiva oli koottu. Se ei

pitänyt paikkaansa, mutta kirjoittajan muistelusta laivan tulosta Nurmekseen sopii lainata: ”W. 1870 toteutui Wäänäs-rowastin saarnatuolista lausuma ennustus: ”Etteköhän, rakkaat sanankuulijani, kowin hämmästyisi, jos tuliwenhe kulkisi Winkerinlahdella.” Kauniina ja waloisana sunnuntai-iltana mainitun vuoden kesäkuussa tuli todellakin koristettuna lipuilla ja koiwuilla höyrywene *Pielinen* Winkerinlahdelle ja asettui Lietteeseen lähelle nykyistä kauppalan rantakadun päätä. - - Laiwan isännistö toimeenpani laiwalla tuliaiskekkerit, johon paikkakunnan arwohenkilöt kutsuttiin. Kekkereistä poistuesssa tapahtui onnettomuus: kihlakunnan arwoisa kruununwouti Friman laskeutuessaan laiwasta wenheeseen molskahtikin järween, kohta toiset wallattomat kaasiwat weneen ja niin pitäjän kaikki arwohenkilöt köllöttiwät wyötärystään myöten wedessä, josta kumminkin kaikki onnellisesti saapuiwat rannalle.” Se, että venettä oli käytetty laiwasta poistumiseen, johtui siitä, ettei Nurmeksessa ollut vielä tuolloin laivalaituria. Kaksi vuotta myöhemmin muisteli samassa lehdessä henkilö, joka oli ollut mukana *Pielistä* Pieliselle tuomassa mm. näin: ”Matkalle oli lähdetty hywillä ewäillä, joten tarpeen tullen oli apumiehiä woitu pitää hywällä tuulella. Laiwaa seurasi kolmihenkinen Hedmanin soittokunta Joensuusta, joka lisäsi hauskuutta matkalla. Olin laiwaa johtamassa Lieksasta Juukaan ja Nurmekseen. Joka paikassa tehtiin huwiretki kemujen kanssa ja toiwottiin onnea laiwalle ja sen osakkaille.”

Muuan vanhus puolestaan muisteli 1934 ”Rajamme vartija”-lehdessä *Pielisen* saapumista Lieksaan näin: ”Olimme parhaillaan rippikoulussa ja pidimme asuntoa Lieksanjoen suussa olevassa Timatranniemen talossa. Enemmän kuin katekismuksen luvusta olivat mielet jännittyneet laivan odotuksesta, jonka tiedettiin kohta saapuvan. Eräänä aamuna juuri auringon noustessa heräsimme laivan huutoon. Ei ainoakaan tytöistä muistanut mekkoa vetää päälleen, vaan juoksimme paitasillamme rantaan. Siinä nyt meni ohitsemme unelmoimamme laiva kirkkorantaan, mihin alkoi virrata kansaa läheltä ja kaukaa. Mekot käytiin vetämässä päälle ja pian olimme mekin siellä.”

Lisäksi rovasti Stenius oli ilmoittanut tytöille, että ”päivää pidetään juhlapäivänä ja tehdään huvimatka laiwalla Kinahmosalmeen”. Näin oli myös tapahtunut.

”Ihmettä...kummoo...!”

”Pekka Niilonpoika” kirjoitti vuoteen 1875 sijoitetun muistelman Lieksasta. Se julkaistiin vuonna 1902 useissa maamme sanomalehdissä. Sen keskeisin sisältö koski höyrylaivan ilmestymistä Lieksan kirkolle. Ilmeisesti kyseessä oli *Pielinen* ja oikea vuosi 1870. Seuraavassa tarinan laivaosuus.

Rasivaaran väki oli saapunut heinäkuisena sunnuntaina kirkonmenoihin Lieksan kirkolle.

”Kesäinen päivä oli lämmin, aurinko paistoi täydeltä terältä kirkon suurista ikkunoista sisään. Se kuumensi niskaa ja teki pään niin herwottomaksi, ja ennen kuin pappi oli kerinnyt alottaa saarnansa neljännen osan, niin oli jo puoli seurakuntaa nukuksissa, warsinkin miesten puolella; mutta kun pappi alotti saarnansa wiidennen osan, niin silloin kuului kaupunginniimestä päin sydäntä halkaisewa huuto. Se oli niin kamala että herätti unestaan kaikki. Akat jo siunailiivat että joko tuomiopasuuna soi. Ukot katsella töllisteliwät puolelle ja toiselle hämmästyksissään että mitähän tästä nyt alkaa tulla. – Waan Hokkasen Janne, joka oli wikkela poika, hyppäsi penkin laidan yli käytäwälle huutaen ”masiina tuloo!” ja juoksi sitä kyytiä ulos.”

Koko kirkkoväki ryntäsi rantaan.

”Ryki oli ahtautunut täyteen kirkonkylän herraswäkeä, muu väki seisoj maalla. Siinä oli kiitollinen alasielutieteilijöille katsellessa salokyläläisten kaswoja. Millä kuwastui pelko, hämmästyks tai ihmetteleminen kaswoillaan, millä kieli pyöri suussa.

”Masiina” lähestyi wähitellen rykiä. Se puhkutti, ähisi ja sihi ja ”halkaisi wettä kuin ryökäle”. Se oli siinä kummallista, että se soutamatta kulki. Mutta se peli, mikä sen sisässä oli, sitä ei woinut kukaan käsittää. Kun se syyti sawua, nokea ja kipunoita; puhkui ja pihisi.

Wihdoinkin se rauhoittui, ja warmuuden wuoksi kiinnitettiin köysillä rykiin. – Matti Hokkanen, joka oli siihen asti rugin pyörää pyörittänyt edestakaisin ”masiinan” kannella, astui nyt esiin rehwestellen ja sanoi: ”joka tahtoo tulla ”masiinaan” katsomaan, niin maksakoon 25 penniä”.

Kehotusta seurattiin, herrasväki edellä, talonpojat perässä. Usea sentään polki laidalle hywin warowasti, peläten aluksen kallistuwan. Eihän se sentään kallistunut, eikä edes painunutkaan, waikka kansi tuli täyteen wäkeä. Matti Hokkanen ehdotti, eikä mennä Kinahmosalmeen ”lystiä” ajamaan, ei se maksa muuta kuin 50 penniä hengeltä. Suostuttiin siihen, ja hankittiin lähtöön. Laiwa parkaisi taas tuon kipakan huudon, joka tuotti odottamattoman peljästyksen: ihmiset sumppuutuivat laiwasta laiturille niin kuin ennättiwät,

arimmat juoksiwat wielä laiturilta maallekin. Siitä syntyi sekasorto ja hälinä, joka odottamatta wiiwytti lähtöä. Waan kun Matti Hokkanen houkutteli takaisin tulemaan, luwaten ettei enää "masiinaa" huudateta, niin lopulta ihmiset rauhoittuiwat ja uskalsiwat tulla takaisin laiwaan; warsinkin kun Matti Hokkanen oli oman pitäjän mies, niin woihan siihen luottaa.

Lähdettiin hiljaa liikkeelle myötäwirtaa solumaan Mönninselkää kohti. Nyt oli monenlaista ihmettelemisen aihetta. Huudahduksia sellaisia kuin: "on sitä tulella woimaa", "eihän sitä tarwitse soutaakkaan", "mitä se niin sytkyttää" ja monta muuta samaan tapaan. Se herätti suurinta kummastusta, kun "masiina", vaikka oli rautanen, kumminkin pysyi weden päällä. Waan Newalaisen Anni, joka oli monta kesää ollut miehensä kanssa Hangasjärwellä raudan nostossa, tokasi siihen että "pysyyhän patakin weden päällä, kun sen waan kohdallaan pitää". Se nyt sentään oli wähän liikaa, isäntämiehet katseliwat jo närkästyneinä jotta "ei tässä ole enää millään wäliä, kun kaikki akan sitkaleetkin owat jo tietäwinään enemmän kuin muut ihmiset". Kiikuttiin Mönninselän laineilla, saawuttiin jo Törön saaren kohdalle ja sitte Kinahmosalmeen, jossa käytiin maihin. Waan nyt eiwät tahtoneet ihmiset seisallaan pysyä, kun laiwassa oliwat oppineet itseänsä huojuttelemaan; wieläpä kuwastui heidän silmissään kuin kaikki olisi kulkenut ja heilunut, metsät, talot, pellot ja niityt. - -

Lähdettiin paluumatkalle; waan nyt tuli esiin uusia huolia. "Mitenkähän tästä takaisin pääsee, kun se "masiina" on rautanen, ja niin sywässä kulkee; jos ajawat sen kiwelle, niin meneehän se rikki, ja silloin se menee pohjaan niinkuin kiwiriippa".

Onnellisesti päästiin kumminkin kirkonkylän laituriin, ja moni kiitti Jumalaa kun wielä hengissä sai palata siitä "lystistä", wakuutellen ettei enää ikinä mene siihen kyytiin."

Kotimatkalta lähtiessään rasivaaralaiset näkivät Lieksan kirkonkylällä wielä toisen, ehkä jopa suuremman ihmeen; "welosipietin", minkä toiminta jäi monelle ratkaisemattomaksi arvoitukseksi. "Masiinaan" sitä vastoin opittiin jopa rakastumaan "warsinkin sen jälkeen kun kansakoululapset selittiwät heille höyryn woimaa ja sen kiertokulkua silintereissä".

Pielisen laivayhtiössä olivat keskeisinä vaikuttajina joensuulainen kauppias Reinhold Ryyränen ja nurmeslainen kauppias Juho Hukka. Ryyränen oli mukana myös *Joensuun* yhtiössä. Joulukuun 17. päivänä 1870 oli "Tapiossa" ilmoitus: "Höyrylaiwa *Pielisen* osakeomistajat kokoontuwat ensi tammikuun 2 p. kello 5 iltasella Neitsyt Swärdin rawintolassa tämän vuoden tiliä vastaan ottamaan ja keskustelemaan höyrywenheen asioista." Allekirjoittaja oli "R. Rynänen"; kulkuilmoituksissa sittemmin tuli allekirjoittajaksi "Toimikunta".

Karttusen mukaan *Pielisen* "kuljettajina" toimivat alkuun veljekset Janne ja Pentti Hirvonen Rääkkylän Jaamasta. "He olivat konemestareita, hiljaisia, tarkkoja ja täsmällisiä miehiä. Kuitenkin sattui laivalle pari haaksirikkoa vv. 1877-1878, jälkimmäinen Paukkajan virrassa." Myöhemmin *Pielisen* päälliköksi tuli K.Th. Hägglund, joka oli kaiketi jo tuolloin "täysi" merikapteeni ja joka sittemmin toimi mm. Parviaisen *Sammon* päällikkönä.

Pielisen alkuvuosien kulkemisista on joitakin lehtimainintoja. Heinäkuun 1871 lopussa H.R. kirjoitti Enosta US:een: "Miten yleensä on tunnettu, kulki höyrywene *Pielinen* enimmänsä osan mennyttä kesää Ahwenaiselta *Pielisen*, Juugan ja Nurmeksen kirkkoille. Nyt on sama wene jatkanut kulkuaan *Pielisjokea* alaspäin aina Häihän koskelle, waan se ei pääse alemmas, kun joki rupeaa koskiseksi." Samaan aikaan muuan lukija ihmetteli "Tapiossa", miksei *Pielinen* ilmoita kulkemisistaan sanomalehdissä, "tuon luulisi joskus hyödyttävänsäkin". Kahden vuoden päästä näin tapahtuikin. Taas maaliskuussa 1872 kerrottiin "Morgonbladetin" Joensuun uutisissa: "En liten, *Pielinen* benämnd ångbåt, uti hwilken de flesta aktier torde egas af i staden bosatte affärsmän, plöjer modigt *Pielisjärwi* böljor." Laivayhtiö oli jakanut edellisvuodelta 15 %:n osingon osaketta kohden. (Tuskin se kuitenkaan oli kulussa maaliskuussa.) Lehti kertoi myös tukkeja uitettavan *Pielisjoessa* kaupungin neljän sahalaitoksen ohella myös neljälle muulle, etelämpänä sijaitsevalle sahalle. Syksyllä 1872 laiva joutui aikaisen talventulon takia lopettamaan kulkunsa jo lokakuun alkupuolella, mikä aiheutti Lieksan ja Nurmeksen kauppiaille lisäkuluja, kun joutuivat Joensuusta maitse Enoon tuodut tavarat jatkokuljettamaan edelleen maitse tai pikemminkin jätse.

FAT julkaisi kesäkuun puolivälissä 1873 Enosta lähetetyn kirjeen, jossa kerrottiin mm. näin: "Ångbåten *Pielinen* hitkom från Nurmis, der den legat in vinterqvarter, den 6 juni, änskönt is då ännu legat i *Pielisjärwi*, och begynte dymedelst sina reguliera sommarturer." Jauhojen puute oli seudulla ehtinyt olemaan tuntuva ja siksi oli lisää lastiveneitä vuokrattu maitse Enoon tuotujen jauhojen kuljetukseen.

Samaan aikaan julkaistiin ”Tapiossa” kuopiolaisen R.L:n edellistä kesää koskeva kertomus, joka kertoi matkasta Pielisen yli Nurmeksesta Enoon. ”Sitten lähdin 5 p. kello 12 Pielisjärweä wiilettämään höyryssä, jonka nimi on *Pielinen*. Tässä höyryssä olin outo muukalainen, waan tulin tutuksi siinä eräitten Nurmeksen kauppamiesten kanssa, jotka kohteliwat minua ystävällisesti, joten ikäwä haihtui. Wähän matkaa wiiletimme höyryssä, niin tuli komea silta eteen; arweltuani miten tämän sillan alati päästään, alettiin jo päästää höyryn piippua alas, joka oli saranoilla warustettu, ja yksi kaksi piippu oli syrjällään, samoin sillan toisella puolella pystössä. Siihen arwelin: ”sepä oli ulkomaan konsti.” Sitten mentiin vähän matkaa eteenpäin, niin tuli toiset tuumat; eräs kauppamies joka oli laiwan päällikkö, otti sauwan käteensä ja ja meni kokkaan koettelemaan ajetaanko karille. Tässä ei ole muu kuin pelko ja wapistus kaikilla, sillä päättäänhän se jäniskin pelkää. Lukia ehkä kysynee: miksi näin sauwa kädessä yhden miehen pitää olla? Juuri sentähden kuin ei ole yhtään wiittaa koko Pielisjärwellä että osaisi ajaa; täytyy siis aiwan summassa laskea näin suuri selkä, jota tulee matkaa tätä höyryreissua 8 peninkuormaa, Nurmeksesta Pieliseen. Jos mihinkään on tarpeeseen waltion apu, niin tähän on ensimmäiseksi, että waltion waroilla tulisi reimaroiduksi tämä Pielisjärwi! Tässä on hengen kaupalla matkustawaiset, kuin myös höyry-yhtiön omaisuus waarassa. Nytkin palatessa törmäsi höyry karille, waan onneksi kuitenkin meni yli karista, ettei tullut mitään wahinkoa; höyryssä ei ollut sen vähempää kuin sata mattoa jauhoja ja paraillaan oltiin keskellä selkää, jossa ei saarta ollut likitienoinkaan, ei mitään, johonka olisi turwansa ottanut, jos wuoto olisi tullut pohjaan; kippari-wenhetkään ei olisi kantanut sitä wäkeä, joka oli laiwassa. Joka kesä kuuluu särkyneen tämä höyry; wiime kesänäkin 9 kertaa. Höyry-yhtiö kuuluu jo kahdesti panneen alamaisen anomuksen K. Senaattiin, että waltio-waroilla saada reimaroiduksi tämä mainittu järwi, wain ei kuulu wielä tulleen myönnytystä. Höyry-yhtiön ei kannata sitä tehdä. Olis sangen tarpeellinen että armollinen esiwalta ottaisi warteen tämän asian, koska siitä olisi yleinen hywä tälle köyhälle Karjalan maakunnalle että höyry pääsisi reimarien turwissa tänne kulkemaan!”

Vaikka *Pielinen* kannatti hyvin, laivayhtiön sisällä syntyi skismaa, ja vuoden 1874 yhtiökokous erotti yhtiön asiamiehen J. Hukan toimestaan ja nimitti hänen tilalleen uudeksi asiamieheksi laivan päällikön. Hukka ei jättänyt asiaa kuitenkaan tähän. Hän kutsui oman yhtiökokouksensa koolle toukokuussa ja ”hankki mieleisensä päätökset”, kuten ”Nurmeksen historiassa” todetaan. Sovinto saatiin yhtiöön melko pian, ja jo seuraavana kesänä *Pielisen* kulkuilmoitusten allekirjoittaja oli jälleen J. Hukka. Tapauksella saattoi olla vaikutuksensa siihen, että Nurmekseen perustettiin tammikuussa 1875 uusi laivayhtiö, jonka osakkeet saatiin merkityiksi ”Tapion” mukaan kahdessa päivässä. Yhtiön kesäksi 1876 valmistuva laiva rakennettaisiin Viipurissa ja tulisi maksamaan peräti 70 000 markkaa.

Myös US kirjoitti laivahankkeesta elokuussa 1875: ”Höyrywenhettä ei ole täällä wielä muuta kuin tuo yksi *Pielinen*, joka uipi ahkerasti Pielisjärweä edes ja takasin; huhut kertowat että tulewana kesänä tulee toinenkin höyrywenhe auttamaan *Pielis*-raiskaa, joka wiimeisetkin woimansa kokee uhrata niiden raskaitten kuormain alla, joita Pielisjärwen ja Nurmeksen kauppiaat latowat hänen selkäänsä ja peräänsä.”

Alukselle tai oikeammin tämän hinaamille lastiveneille sattui samana kesänä pari onnettomuutta. K kertoi 9. heinäkuuta: ”Höyrywene *Pielinen* kuletti toissa tiistaina Enosta Nurmekseen päin 7 wenettä perässään, jotka oliwat lastattuina ääriään myöten täyteen suolalla, jauholla ja muulla kauppa tawaralla, mutta Pielisjärwellä kun tuuli nousi, tuli liiaksi lastatuille weneille hätä ja täytyi heittää järween 26 säkkiä suolaa. Niin oli kiireestä wahinkoa waan.” Taas syyskuun alussa *Pielinen* oli tulossa Nurmeksesta etelään ja sen perässä oli useampia lastiveneitä. Yksi niistä, joka oli tuonut tiiliä Herajoen tiilitehtaalta Kuokkastenkosken ruukille, irrottautui laivan perästä

Kinahmonsalmessa. Tässä vaiheessa oli veneen peränpitäjä Jöran Mustonen suistunut veteen, eivätkä hänen kaksi matkakumppaniaann saaneet miestä kovassa aallokossa ylös, waan Mustonen hukkui. Näin todettiin kuvernöörin raportissa. – Lisäksi kerrottiin laivasta takavarikoidun 10 kannua paloviinaa sisältävä ”ankkuri”. Viinojen omistajaa etsittiin julkisella kuulutuksella kehotuksella saapua Nurmeksen käräjille.

Lehdissä myös kerrottiin *Pielisen* laivayhtiön tuottaneen vuonna 1875 osakkeenomistajilleen 40 %:n voiton, ”waikkei se ehtinytkään kuljettamaan kaikkea sitä tawaraa mikä oli tänne tarkoitettu”.

Vastaava tulos oli myös edellisvuodelta.

Lisää laivoja Pieliselle

Nurmeksen uuden laivayhtiön asiamieheksi tuli kauppias Niilo Timonen, ja yhtiön Varkaudesta, ei Viipurista, tilaama *Walio*-nimen saanut laiva saapui Joensuuhun kesäkuun 1876 lopussa. Laivan hinta tiedettiin nyt hieman huokeammaksi, 50 000 markaksi.

Koska kanava ei ollut vielä valmis, *Waliota* ei lähdetty kuljettamaan Pieliselle, vaan se jäi siksi kesäksi kulkemaan Joensuun ja Savonlinnan väliä. ”Tapio ” ei kuitenkaan noteerannut tätä tietoa kertoessaan Pielisen laivaliikenteestä elokuun alussa: ”Nyt kuitenkin kuuluu jo wesien auettua olewan kaksi uutta höyryalusta järwellemme puuhassa; yksi Nurmekselaisten y.m., toinen kauppaneuvos Mustosen. Jos onnistunewat saada nämät läpi kuohuwien Kaltimon y.m. koskien, ylös Pielisjokea myöten aina Enoon asti, niin tulisi siis tänä kesänä koko kolme höyryalusta kulkemaan Pielisjärwen awaroita selkiä. Liikepaikkana nämät Pielisjärwen rannikot näyttävät olewan yhä nousewassa arwossa. Sekä omasta maastamme, että myöskin Wenäjän kruunun metsistä, Repolasta ja Himolasta Aunuksen läänissä, kuletetaan suuret joukot metsätuotteita Lieksan ja Pielisen jokia myöten ja yltäympäritse muistakin lääneistä kokoontuu tähän työhön työmiehiä; ja liike on wilkas wesillämme, oikea markkina-aika rannikoillamme. Monet hyödyt ja edut tulewat näin edistymisellemme, mutta myös walitettawasti monet turmelukset ja wastukset.”

Walio oli toinen Pieliselle aiotuista aluksista, ja toinen uusi höyry oli kauppaneuvos Mustosen hinaaja *Alku*. Se valmistui lokakuussa 1876 Puhoksen konepajalta, sen ensimmäisenä laivana, eikä sitäkään lähdetty enää syksyn matalan veden aikaan viemään ylös Pielisjokea.

Pielinen jatkoi siis vielä kesän 1876 yksin Pielisellä kulkien Nurmeksen ja Enon väliä kahdesti viikossa. Koska Häihän sulku oli valmistunut, pystyttiin kulkemaan Enon kirkolle saakka. *Alku* saatiin tuoduksi Pielisjokea ylös kesäkuussa 1877, ja K:ssa kirjoitettiin heinäkuun alussa: ”Höyryliike Pielisessä on tänä kesänä wilkastumaan päin. *Alku* on saatu jo läpi kuohuwain koskien tänne Pielisen alueelle, ja se jo kyntelelee wesiämme. *Walio* on tulemassa, niin sanotaan ja toiwotaan. Saapaskosken läpi sanotaan sen jo päässeen. Kyllä täällä nyt tarwitaankin uutta matkustaja-laiwaa – uutta puhtaampaa, paremmassa järjestyksessä olewaa, kun wanha *Pielinen*, jossa puutteenalaisuudet näkywät waan yhä enemmin karttuwan ja pistäwän silmään, siinä mitä yleisesti puhtauteen ja siisteyteen kuuluu. Tawat ja kohteliaisuus tällä laiwalla muutoinkin eiwät taida olla kehuttawimpia ja siwistyneimpiä. Muukalainen matkustaja, jos siihen sattuu, ei warmaan saane hywiä luuloja oloistamme, nähden usein raakaa menettelyä, raakaa käytöstä. Toiwotaan ja tiedetään warmaan että täällä hywin tunnettu *Walion* kunnioit. päällikkö tässä kohden toisenlaisen järjestyksen käyttää ja hywän esimerkin näyttää. – Terwetullut siis wesillemme.” *Walion* ”kunnioit. päällikkö” oli Karttusen mukaan K.Th. Hägglund, joka siis olisi siirtynyt siihen *Pielisestä*. (Vuonna 1880 aluksen päälliköksi tuli H. Kock, joka oli kaksi edellistä vuotta toiminut *Karjalan* päällikkönä. Kock oli vain vuoden ja häneen jälkeensä toimi päällikkönä O.J. Halleen.)

Walio saatiin Pieliselle heinäkuussa 1877. Tämä ”sukkelaan kulkewa rautainen höyrywenhe” alkoi kulkea samaa reittiä kuin *Pielinenkin*, Nurmeksen ja Enon Kaltimonniskan väliä. Kun laiva oli ilmoittanut kulkewansa samoina päivinä kuin *Pielinenkin*, Hukka kutsui heinäkuussa *Pielisen* yhtiön koolle keskustelemaan, pitäisikö *Pielisen* muuttaa lähtöpäivänsä ja ryhtyä kulkemaan Pielisen itärantaa. Näin ilmeisesti päätettiin, koska loppukesästä lähtöpäivät oli porrastettu: *Walio* lähti Nurmeksesta sunnuntaisin ja torstaisin, *Pielinen* tiistaisin ja lauantaan. *Walion* ilmoituksessa todettiin hyttipaikan maksavan 10 ja peräsalonkipaikan 7 markkaa sekä ”kulkumaksut muilta sijoilta kuin myös rahtimaksut owat samat kuin höyrywenheessä *Pielinen*”. Ehkä yllättävänä voi pitää, että *Walionkin* ”toimikunnan” asiamiehenä oli lehti-ilmoitusten perusteella J. Hukka! Matkustajia ja rahtia riitti molemmille.

Alku puolestaan hinasi Mustosen takkiraute- ja lankkulastissa olleita tavaralotjia Kuokkastenkoskelta ja Lieksasta Kaltimoon. Myös voita ja tervaa kuljetettiin. Hinasiko *Alku* myös tukkilauttoja, sitä emme tiedä. Ehkä aika ajoin.

Pieliselle sattui kesällä onnettomuus, josta K kertoi 17. elokuuta: ”Höyryalus *Pielinen* on tänne tulleen sanoman mukaan wiime maanantaina Pielisjärwellä Larisaaren kohdalla joutunut karille ja uponnut nenälleen sywyteen. Wiidettäkymmentä henkeä kuuluu siinä tilaisuudessa olleen aluksessa, waan onneksi hinasi se silloin perästään joukon weneitä, joihin wäki pääsi turwaan.” Laiva nostettiin, mutta jo vuoden 1878 kesäkuussa se upposi uudestaan, tällä kertaa Pielisjoella, mutta onneksi vähemmin vaurioin. ”Höyryalus *Pielinen* oli 6 p. tätä kuuta uponnut joutuessaan

karille Paukkojan wirrassa. Kaikeksi onneksi oli ranta lähellä, joten tawarat ja ihmiset saatiin pelastetuksi, waan 8 p. pääsi *Pielinen* taas pulastaan Pielisjärwen selkää kyntämään."

Reittiliikenteen lisäksi myös Pielisen laivat ehtivät muihinkin ajoihin, kuten *Walio* elokuussa 1878: "Kilpahuwit Nurmeksessa pidettiin lauwantaina. Ilma, joka aamupäiwästä uhkasi ruweta sateiseksi, muuttui iltapuolella erittäin kauniiksi. Wäkeä tulwasi puoliltapäiwin aawistamattoman paljo kilpakenttää kohti, mitkä jalkaisin, mitkä wenheillä ja hewoisilla sekä wihdoin wiimein toi höyrywenhe *Walio* hetkistä ennen huwien alkamista Pielisjärwen rantamilta kansaa niin paljo kuin siihen suinkin mahtui."

Kanava ei ollut aiwan "neitsyt" sitä vihittäessä. Jo rakennustöiden aikaan oli joella ollut liikettä ja sitä mukaa kun kanavat sulkuineen valmistuivat, niitä alettiin myös käyttää, kuten edellä on käynyt ilmi. Koko kanavan pituudelta kuljettiin ensimmäisen kerran höyrylaivalla ilmeisesti kesäkuussa 1879. Hirvosen päiväkirja kertoo: "Kesäkuun 13 päivän illalla tuli *Walio* ensi kertaa Joensuuhun Pieliseltä onnellisesti." Ahonen puolestaan toteaa liikenteen alkamisesta Pielisjoella: "*Pielinen* ja *Valio* alkoivat heti kesällä 1879 käydä kahdesti viikossa Joensuussa."

Edellä kerrottiin kanavan vihkiäisjuhlista, joita seurasi karumpi mutta ilmoiltaan kauniimpi arki. Veden madaltuminen aiheutti kuitenkin laivaliikenteelle vaikeuksia, jotka johtivat vahinkoihin. Jo avajaismatkalla oli *Walio* saanut töytäyksen, ja alus kävi kiveen myös pari viikkoa myöhemmin. K kirjoitti 25. heinäkuuta: "Uiton- eli Haapa-wirrassa sattui wiime tiistaina *Walio* niin pahasti kiinni weden alla olewalle kalliolle, että se kääntyi aiwan syrjälle ja pöytä salongissa meni kumoon kaikkine kaluineen. Matkustajat oliwat hypänneet wirtaan rakennetulle laiturivarustukselle. Kuuluu olewan waikea kääntää laiwan kulkuwäylään, kun wirta sitä kowasti painaa." Laiva pääsi omin voimin irti puolen tunnin kuluttua. Laiturivarustus tarkoitti varmaankin uiton saappaneita tai muita ohjepuomirakenteita. Myös ÖF kirjoitti, että Pielisjoen uusi kulkuväylä oli odotettua vaikeampi laivaliikenteelle. "Lähes päivittäin sattuu että milloin toinen, milloin toinen höyrylaiva törmää jollekin väylän varressa olevalle kivellet. Ensimmäisellä virallisella alastulomatkalla 8. heinäkuuta ei ainoastaan *Walio* osunut kerran kiveen; perässä seurannut höyrylaiva *Kiiski* on saanut kolme erillistä kertaa pienen töytäyksen." Lehti arveli näiden ikävien tapahtumien loppuvan, jahka ehditään tulla tutuiksi väylän kanssa.

Myös US:n Nurmeksens kirjeenvaihtajan raportti toi esiin kanavan perusongelman, veden ajoittaisen vähyyden: "Suurenmoiset runot, kauniit juhlapuheet ja muut tulewaisuutemme ihailut, joihin Pielisjoen kanawan awaus antoi aihetta, lienewät himmenneet weden wähyydessä ja kiwien paljoudessa kulkuwäylällä. Suurin höyryistämme *Walio*, noin 22 hewoswoimanen, on jo wiikko sitten lakkauttanut hengen waaralliset matkansa Joensuun ja Nurmeksens wälillä. Pienemmät höyryweneet pääsewät tosin wielä Joensuuhun, waan semmoinen kauppakaupunki, johon kulkuwäylästä ei sowi kulkemaan kuin noin 12 hewoswoimaset höyryweneet, (rautatiestä ei ole puhettakaan), ei mielestäni siedä juhlapuheita tulewasta kukoistuksestaan."

Kirjoittaja lisäsi vielä: "Juuri tätä kirjoittaissani tuli sanoma että höyrywene *Pielinen* oli matkallaan Joensuusta Nurmekseen saanut Haapawirrassa niin pahan kolauksen kiween että oli uponnut.

Ihmiset pelastuivat kaikki, mutta paljon tawaraa, erittäinkin suolaa, joutui wirran omaksi."

Kirjoittaja, joka paheksui sitä, miten monen Pielisen seudun pitäjän, mm. Juuan, edustajat olivat jääneet kutsumatta kanavan vihkiäisiin, päätti kirjoituksensa terveisiin: "Pääasia on, että kulkuwäylä olisi tarkoituksen mukainen. Siis, "kanawa-herrat", tehkää työ loppuun kun aloittekin!"

Alusmäärät Pielisjoen kanavassa

Pielisjoen kanavissa oli ainakin näennäisesti paljon liikennettä. "Suomen kanavien historiassa" on tilasto maamme sulkukanavien alusliikenteestä. Sen mukaan Pielisjoen kanavassa sulutettiin aluksia seuraavat määrät. Näissä luvuissa ovat mukana kaikista suluista kulkeneet alukset yhteenlaskettuina:

1880	3 424
1890	3 059
1900	2 942
1910	2 871
1920	2 182
1930	2 631
1940	884

1950	592
1960	908
1970	3 203

Liikennettä ei suinkaan ollut näin paljoa kanavan kaikilla suluilla, kuten alusmäärät vuodelta 1885 osoittavat:

Joensuu	2 276
Utra	204
Kuurna	82
Paihola	16
Haapavirta	46
Jakokoski	21
Saapaskoski	89
Nesterinsaari	38
Kaltimo	60
Häihä	292

Joensuun kanavan ylivoima selittyy sillä, että sulku oli keskellä kaupunkia ja suuri osa kaupungin vene- ja muusta paikallisliikenteestä kulki sulun kautta. Muutenkaan alusmäärät eivät kaikin osin pidä paikkaansa. Tilaston mukaan koko kanavan läpi olisi kulkenut purjehduskauden 1885 aikana vain 16 alusta (enintään), siis Paiholan määrä. Tuolloin kuitenkin kulki Joensuusta Pieliselle kolme matkustajalaivaa, *Pielinen*, *Walio* ja *Kullervo*, jotka kulkivat reitin kahdesti viikossa edestakaisin aikaan saaden 12 alussulutusta. Usein niillä oli vielä lastivene tai kaksi mukanaan, joten kaikista näistä olisi pitänyt purjehduskauden aikana kertyä vähintään 300 tilastomerkintää. Lisäksi kanavasta kulki jokunen hinaajakin.

Vuodesta 1890 ryhdyttiin tilastoja pitämään vain Joensuun, Urtran ja Kaltimon suluilla. Vuonna 1900 alusmäärät olivat näillä suluilla seuraavat:

Joensuu	1881
Utra	287
Kaltimo	824

Edellä esitetyn kanavatilaston myöhempi, vuoden 1970 korkea alusmäärä kokonaistilastossa selittyy sillä, että Pielisjoen ylä- ja alajuoksulla oli siirrytty nippu-uittoon, jolloin niput sulutettiin kanavista. Niitä kuljettaneet PKU:n hinaajat ja hinausmoottorit saattoivat kulkea monta kertaa päivässä sulkujen kautta. (Ja tilastoitiinko myös sululliset nippuja aluksiksi?)

Pielisen haverista isompi juttu

Pielisen haveri ei jäänyt tähän. K kertoi 5. syyskuuta 1879: "Höyryalus *Pielinen* käwi wiime sunnuntaina [31.8.] karille Haapawirrassa Pielisjoella ylöspäin kulkiessaan. Alus oli aiwan syrjälle kallistunut niin että wettä tuli reunasta sisään, matkustajat ja kannella olewat tawarat oli pelastusweneellä saatu rannalle, waan kannen alla olewa lasti, osaksi suolajakin, kuuluu höyryalusken kanssa pohjaan wajonneen. *Kiiski*-niminen höyryalus oli Utrasta haettu awuksi, waan kerrottiinpa *Pielisen* wielä toissa päiwänä olleen kiinni. Josko se on jo ylös saatu, emme wielä tiedä. Matkustajistakin kuuluu eräs waimo-ihminen joutuneen weteen, waan heti saadun ylös. Epäilemättä ryhdytään ensi talwena wielä tarpeellisiin korjaustöihin Pielisjoen kulkuwäylässä, että höyryalusket ilman waaratta woiwat siinä kulkea weden laskeutuessaakin."

Muutama päivä myöhemmin US:n kirjeenvaihtaja kertoi, ettei *Pielinen* enää tulisi sinä kesänä jatkamaan kulkuvuorojaan sekä että "toinenkin Joensuussa käyvä höyrywenheemme, muhkea *Walio* on jo siinä kanawassa särkenyt propellinsa ja muutoinkin on se särkynyt niin ettei tänä syksynä enää uskallakaan moiseen kanawaan lähteä, ja tuskinpa *Pielinenkään* siihen enää lähtenee." Kirjoittaja totesikin tuskastuneena: "Siis on meidän kulkuneuwomme taaskin aiwan samalla kannalla, kuin ennen kanawan valmistumista."

Joensuun lehdessä oli 12. syyskuuta kaksi, tavallaan samaa asiaa koskevaa kirjoitusta. J.W. kirjoitti pitkästi "Liikenteestä Pielisjoella" ja siinä hän tarjosi uudenlaista ratkaisua väylän mataluusongelmaan.

"Nyt kun Pielisjoen sulkulaitokset jo owat kaksi kuukautta olleet liikkeelle awattuina, lienee jo aika vähän katsastaa, kuinka mainittu kulkuwäylä wastaa tarkoitustansa. Höyryaluksia siinä säännöllisesti ei ole kulkenut muita kuin kaksi, nimittäin *Walio* ja *Pielinen*, jotka kumpikin käynewät noin wiiden jalan sywydessä, warsinkin kun lastilla alus asetetaan koomin tasaköölille. [Tähän väliin oli toimitus tehnyt huomautuksen: ”Kuten alempana mainitaan, ei *Pielinen* pohjaan wajonnutkaan ja olemme kuulleet kerrottawan, että *Walio* ja *Pielinen* käwisiwät ainakin noin kuuden jalan sywydessä.] *Waliolla* kuuluu olewan 25:n hewoisen woimainen kone, *Pielisellä* muistaaksemme, 12:n. Pituutta lienee *Waliolla* 80-90 jalkaa, *Pielisellä* 70-80, sekä leweyttä kumpaisellakin noin 14-15 jalkaa. Tästä jo jokainen arwaa, ett'eiwät nämä höyryalukset ole ollenkaan liian suuria, vähissä määrinkään tyydyttäaksensä niitä vaatimuksia, joita nykyaika tekee matkustajia kuljettawain laiwain suhteen. Mutta kumminkaan ne eiwät nyt enää pääse Pielisjoen kulkuwäylässä kulkemaan. Edellinen lakkautti wapaaehtoisesti kulkunsa, wiisastuttuansa monesta kowasta kolhauksesta, joita se melkein joka matkalla sai, mutta jälkimäisellä ei ollut samallaista älyä, waan käytti se tilaisuutta hywäksensä yksin saada hoitaa koko liikennettä, josta ponnistuksesta äijäparka niin wäsyi, että rupesi, kun rupesikin lewolle joen pohjalle. Kaikkeen tähän nähden luulisi puusta katsoen, että wesi on Pielisjoessa niin alhaalla, ett'ei kanawawäylää tehdessä woinut aawistaakaan sen koskaan niin alas laskeutuwan. Mutta niin ei asian laita kumminkaan ole: wesi on alajoessa wielä ylempänä keskimääräistä korkeuttansa, eikä liene wielä yläjoessakaan alinta määräänsä saawuttanut. Koska nyt Pielisjoen kanawawäylää, muistaaksemme, tarkoitettiin tehdä niin sywäksi, että siinä aina pääsee kumminkin wiittä jalkaa sywässä kulkemaan, niin on selwää, että se ei, ainakaan wielä ja nykyisillä kulkuneuwoilla, täytä tarkoitustansa. Koemme sentähden seuraawassa, kykymme mukaan, selittää keinoa, jolla ainakin osaksi tämän kulkuwäylän tarkoitusperä saawutettaisiin.

Kummeksia täytyy, ett'ei ketään yksityistä tai yhtiötä löytynyt, joka olisi ruwennut, heti kanawain awattua, oikein todenteolla wälittämään liikettä Pielisjoella. (*Walion* ja *Pielisen* kulkua ei paljo käy liikkeen wälittämiseksi nimittäminen, koska ne parhaimmassakin tapauksessa, waikka pääsisiwät koko kesän kulkemaan, tuskin saisiwat ylöspäin wiedyksi enempää kuin noin 10,000:n jauhokulin arwon tawaraa.) Jo vuosia edeltäpäin tiesi jokainen näitten seutuain asuwa, ajattelewa ihminen, että Pielisjokea on mahdoton kulkea näillä seuduain tawallisilla, niin suurilla aluksilla kuin sulkukammioihin mahtuu, joll'ei wettä, keinolla tai toisella, saataisi sulkujen niskassa niin nostetuksi, että wälimatkat jäisiwät melkein malloksi wedeksi. Mutta koska tällainen kanawoittaminen tietysti olisi tullut maksaman monta kertaa enemmän, kuin mikä sitä tarkoitusta warten oli määrätty, niin olisi luullut luonnolliseksi asiaksi, että joku yhtiö olisi syntynyt, joka liikkeen wälittämistä warten olisi hankkinut tykkönään toisellaiset alukset.

Pääehto näillä aluksilla olisi, että ne käwisiwät hywin matalassa, täydessä lastissa korkeintaan 4 jalkaa, ja olisiwat pitkät ja kaidat, kokka ja peräkeulalta teräwsulkaiset. Hinaushöyrynä täytyisi wälttämättömästi olla rattailla käypä alus, joka olisi laitettawa niin matalassa käywäksi kuin suinkin waan mahdollista. Syy, minkä tähden hinaushöyrynä ei woi propellilaiwaa käyttää, on niin selwä, että sen ymmärtää jokainen ilman sen pitemmittä selityksittä. Koska nyt tällaista yhtiötä, tietääksemme, ei wielä ole olemassa, niin olisi se mitä pikemmin, sen parempi saatawa toimeen. Suurin hyöty siitä tietysti tulisi olemaan Pielisjärwen ympäristölle sekä kaikille niille seuduille, jonne tawaraa tätä tietä kuljetetaan, sillä tulisihan siten joka jauhokuli, joka suolatynnyri ainakin markkaa huokeammaksi kuin nykyjään niissä tienoin. Ja ett'ei tämä yhtiö suinkaan jäisi osattomaksi tuosta yleisestä hyödystä, sitä koemme seuraawassa todistaa:

Otaksukaamme, että yhtiö ensi aluksi ottaa päämääräkseen yksinomaisesti tawarankuljetuksen, niin siihen tarwittaisiin esim. yksi noin 30:n hewoisen woimainen ratashöyrywene, jonka alus olisi suhteellisesti hywin pieni (niin pieni, että se parahiksi hywästi kantaisi konehistonsa ja hoitajansa uppoamatta sywempään kuin enintään 3 jalkaa) sekä kaksitoista noin 10 tai 12 syleistä, 5:ttä tai 6:ttä kynnärrä leweätä tawarainkuljetuswenettä, joista kukin woisi, 3:n tai enintään 4:n jalan sywään lastattuna, kantaa noin 100:n-150:n jauhokulin arwon. Jos näille ei ilmestyisi kylliksi työtä ainoastaan kanawawäylällä, niin pitäisi niiden wiedä tawarat perille asti, niin kuin Nurmekseen, Lieksaan, Juukaan j.n.e. Täten wältettäisiin myös yksi liika lastaus."

Sen jälkeen kirjoittaja todisti laskelmillaan, miten hyvän tuoton tällainen kanavakuljetusjärjestelmä woisi tuottaa. Laskelmien oikeellisuuden sopii kyseenalaistaa, mutta matalakulkuisten rataslaivojen tarjoaminen vaikeakulkuiseen jokiliikenteeseen oli varteenotettava ratkaisu; tosin kirjoittaja unohti

irtouton siipilaivoille tuomat riskit, ja uittomääräthän olivat kovassa kasvussa Pielisjoella. Jostain syystä asiaan ei kuitenkaan innostuttu, vaikka rataslaivoja, hyvinkin isokokoisia, rakennettiin Suomessa Venäjän suurille joille aina 1910-luvulle saakka.

Lehden toisen kirjoituksen takana oli kanavapäälikkö B. Höök, joka aloitti vastineensa: "Sen johdosta, että höyrylaiwa *Pielinen* on joutunut haaksirikkoon Haapawirrassa, saan ilmoittaa, että weden sywyys siellä on nykyjään 8 jalkaa sekä että tarpeeksi sywyyttä siis löytyy; syy, jonka tähden haaksirikko on tapahtunut, on se, että mainitulla höyrylaiwalla on liian vähäwäkinen ja huono kone, joka on aiwan sopimaton tåkäläisille suhteille, niin että se liiaksi lastattuna, kuten silloin oli, ei jaksanut pyrkiä ylöspäin wasten wirtaa, waan wei wirta sen pois kulkuwäylästä, jolloin se käwi kulkuwäylän rajalla olewalle kalliolle, johon jäi kiinni ja sai wettä sisäänsä. – Wika on höyrylaiwan päällikkyyden, joka uskaltaa ottaa laiwaan niin paljon lastia, vaikka laiwa tunnetaan heikoksi ja vähäwoimaiseksi woittamaan wirran wäkewyys."

Höök totesi, että Pielisjoen väylän syvyydeksi oli vahvistettu ainoastaan viisi jalkaa ja että ne paikat joessa, joissa wettä oli todettu olevan alle kuusi jalkaa, kuten Haapawirrassa, tultaisiin seuraavan talven aikana syventämään. Lisäksi hän jyrkästi kiisti lehtitiedot, joiden mukaan kanavissa ja suluissa ei olisi tarpeeksi wettä. Hän päätti kirjoituksensa "ystävällisiin" neuvoihin:

"Tarkkaawaisuudella ja järjestyksellä sekä kulkuwäylän merkkejä waarinottamalla woipi kunnollinen päällikkö kaikkina aikoina tässä kulettaa ilman moitteetta laiwaansa, ja muuten lienee suuresti epäiltävä, josko tutkintoa käymättömille päälliköille ja koneenkäyttäjille Nurmeksen ja Joensuun välillä kulkewissa matkustaja-laiwoissa on uskottawa huolenpito hengestä ja lastista laiwalinjalla, jossa äly, kokemus, neuwokkaisuus ja päällikkyyttä kohtaan tarkka kuuliaisuus on tarpeen ja jossa annetun käskyn laiminlyöminen woipi antaa syytä wahinkoon ja harmiin laiwan isännille ja matkustajille ja owat höyrylaiwat pantawat oikeaan merikuntoon sen mukaan, kuin säännössä määrätään, joka täällä ei liene laita. – Pidettäköön siis silmät auki, hywin helppo on mennä wäärälle puolelle merkkiä ja syyttää kanawaa siitä, että niin on tapahtunut."

Höökkin kirjoitus ei *Pielisen* päällikön Olli Kirjavaisen mielestä vastannut alkuunkaan totuutta, ja siksi tämä "Perämies *Pielisessä*" lähetti lehteen vastineensa:

"Koska se selitys, jonka Herra Kapteeni Höök Pielisjoen kanawoittaja on antanut höyrywene *Pielisen* karille joutumisesta Haapawirrassa, ei mielestämme ole asianmukainen, ja johdattaa yleisöä peräti wäärään tietoon, pyydämme puolestamme saada osoittaa, kuinka wähän Hra Höökin selityksessä ja itsensä puolustuksessa on pontta ja perää.

Hän sanoo puolustuksessansa *Pielisen* joutuneen karille ensinkin siitä syystä, että siinä on "huono ja vähäwäkinen kone"; me saamme sen johdosta wastata, että sillä koneella, jolla on tultu aikoin wirroissa, niiden wäkwimmillään ollessa nimittäin paljon weden aikana, pitäisi meidän tyhmän ymmärryksemme mukaan olla paljon helpompi woittaa wirran wastustus silloin kuin siinä on wesi wähänä, eikä siis tässä tapauksessa koneen huonous ja vähäwäkisyys ensinkään kelpaa syyksi. Toiseksi syyksi sanoo Hra Höök *Pielisen* olleen liiassa lastissa. Siihen saamme wastata otteella siitä ilmoitussetelistä, jonka mukaan kanawamaksut on suoritettut Joensuun kanawalla: 10 tyn. suolaa, 3 astiata petroleumia, 3 kulia wenäjän tupakkaa, 19 collyä seka-tawaraa painolta 47 puutaa, kahwia ja sokuria 30 puutaa, 10 astiaa juomatawaraa yhteensä 150 kannua, 3 säkkiä wehnäjauhoja, 1 kuli ruisjauhoja, ja 12 kappaletta tuolia. Nämä mainitut tawarat oliwat sitte wielä sijoitetut kokkapuoleen, että laiwa joutuisi sen kautta tasalleen, jolla tawoin laiwa tuli kulkemaan 5 jalan sywydessä, joka, niin kuin me "asianomaiset ja höyrylaiwain kuljettajat" kyllä tiedämme, on määrä Pielisjoen kulkuwäylässä kulkewille aluksille. Siis ei sekään kelpaa syyksi. Mutta wielä latelee Hra Höök puolustuksiansa, huomauttaen, että muun muassa, tarkka kuuliaisuus päällikkyyttä kohtaan on tarpeen, koska annetun käskyn laiminlyöminen woipi antaa syytä wahinkoon ja harmiin y.m. Siitä saa yleisö sen käsityksen, että haaksirikko tapahtui laiwamiehistön uppiniskaisuudesta päällikkyyttä kohtaan. Senkin syytöksen saamme täten julistaa mitättömäksi, eikä siis meidän mielestämme jää muuta kohtaa, joka woipi ja täytyy syyttää puheena olewasta haaksirikosta, kuin se, jonka jokainen Pielisjoen kulkuwäylää kulkenut on mielipahalla huomannut, nimittäin, että kulkuwäylä on huolimattomasti, suoraan sanoen, huolimattomasti tehty.

Sentähden emme luule, että mitkään maailman tutkinnon käyneet päälliköt, niin kuin Hra Höök esittelee woivat tuota wäylää kulkea, ennen kuin se on laitettu kuljettawaan kuntoon, waan toiselta puolen uskomme on, että kelwollisella kulkuwäylällä meidän kokeneet laiwankuljettajamme ajawat

saman asian kuin tutkinnon käyneet, waan owat meidän oloihin paljon soweliaammat helpomman palkkansa puolesta. Kanawa kuntoon siis herrat kanawan teettäjät!"

Asian käsittely julkisuudessa jäi silloin – ihme kyllä - tähän. *Pielinen* saatiin ylös ja se vietiin korjattavaksi Puhoksen konepajalle, josta se palasi keväällä 1880 entiselle reitilleen. Konepajan laskua varten laivayhtiön osakkailta kerättiin 35 markkaa osaketta kohden.

Veden vähyys säilyi kuitenkin Pielisjoen laivojen kiusana. Elokuussa 1880 julkaistu ilmoitus, että ”weden wähyiden takia on Höyrylaiwa *Walio* toistaiseksi lakkauttanut käyntinsä Joensuussa”, ei ollut poikkeuksellinen eikä koskenut yksinomaan tätä alusta.

Varmasti kesän 1879 haverit sekä niistä kimmonnut kirjoittelu vaikutti siihen, että kanavaa ryhdyttiin parantamaan. Sitä vauhdittivat lukuisat joella myöhemmin tapahtuneet onnettomuudet sekä lisääntyvä kritiikki kulkuväylää kohtaan. Mm. P. Puhakka kuvaili väylän ongelmia näin: ”Jo aivan heti ilmaantui moitteen syitä kanavaa vastaan. Sulut olivat kyllä mataliksi tarkoitettutkin, mutta oli syitä muitakin. Väylä oli kovin kapea ja melkein pä hullunkurisen mutkikas. Työ ei tukevuutensa puolesta vastannut vaatimuksia. Laivakulku monessa virtaisessa paikassa oli vaikea ja vaarallinen. Oli tehtävä uusi kanava ja sulkulaitos lisää. Ja aivan kohta oli ryhdyttävä niihin loppumattomiin ruoppaus-, rakennus- ja väylänoikomistoihin, joista Pielisen kanava on kuuluisaksi tullut.” Myös joen vaihteleva vedenkorkeus vaikeutti kanavassa liikennöintiä suuresti; etenkin syksyisin veden vähyys lopetti monesti liikenteen ennen aikojaan.

Ensimmäiseksi rakennettiin sulkukanava Haapavirtaan, jonka Höök oli jättänyt perkauksen varaan. Se ei vuolaassa virrassa riittänyt, ja kanavaa ryhdyttiin rakentamaan talvella 1882. Haapavirran 354 metriä pitkä kanava avattiin kesällä 1883. Samoina vuosina jokiväylää ruopattiin monesta kohtaa, samoin 10 vuotta myöhemmin, ja senkin jälkeen kanavaa korjattiin ja uusittiin useaan otteeseen.

Lukuisia väyläkapeikoita ja -matalikoita ruopattiin ja kiviä poistettiin.

Silti kanavan ongelmista kirjoitettiin paljonkin, mm. vuonna 1894 K julkaisi neliosaisen kirjoituksen kanavan ongelmista. Rakennusteknisten vikojen ohella uitto julistettiin syylliseksi moniin laivaliikenteen kokemuksiin hankaluuksiin Pielisjoella. ”Sekä laiwain isännät ja laiwurit että kanawan wirkamiehetkin walittawat useita epäkohtia, jotka syntywät ahkerasta tukin-lauttaamisesta pitkin kulkuwäylää, joten laiwakulku ehtimiseen on kollisioonissa mainitun liikkeen kanssa.”

Varustamojen ja laivanpäällikköiden ohella kritiikkiin osallistui myös Luotsilaitos. Niinpä Saimaan luotsipiirin päällikkö Majander totesi luotsitirehtöörille syksyllä 1893 lähettämässään raportissa, että koko Pielisjoen kanavointi oli alusta pitäen tehty väärin, ”samt sedan värdslost utfördt inser var och en”. Näin jyrkkään tuomioon oli varmasti osasyynä se, että luotsilaiva *Saimaa* oli rikkonut potkurinsa joessa samana syksynä, kuten tuonnempana kerrotaan.

Puusulut jouduttiin aikaa myöten korvaamaan kivisillä. Myllykylä kirjoittaa: ”Puusulkujen kestävyys osoittautui vuosien mittaan paljon heikommaksi kuin kivisulkujen. Vaihtelevat vedenkorkeudet koettelivat etenkin sulkukammioiden seinämiä, jotka olivat välillä vedessä ja välillä kuivana. Lankutuksen ravistuessa vesi pääsi raoista seinämien taakse ja lahotti niitä. Puumateriaali myös kärsi kiveä enemmän säiden vaihtelusta.”

Ensimmäiseksi uusittiin Utran sulkuvuosi vuosina 1898-1900 ja vähitellen kaikki muutkin puiset sulut, viimeksi Joensuun sulkuvuosi vuosina 1922-23. Myös vanhoja kivisulkuja korjattiin ja väyliä ruopattiin useaan otteeseen. Lisäksi rakennettiin Sirkkalanniemen ja Kahapyörteen avokanavat sekä Kaltimon ja Nesterinsaaren kanavat yhdistettiin noin kilometrin mittaisella penkereellä, mikä erotti näin tehdyn väylän Ala-Kaltimon koskesta. Työ tehtiin vuosina 1909-11.

Yöliikenne oli Pielisjoen kanavassa kielletty vuoteen 1906 saakka.

Kullervo kolmanneksi

Liikenne kuitenkin jatkui Pielisjoella kaiken aikaa. Kanavassa kulkeneiden alusten määräkehitys kerrotaan erikseen. Mikäli Kansallisarkisto ei olisi tuhonnut TVH:n kanavapäiväkirjoja, Pielisjoen laiva- ja tavaraliikenteen kehitystä voisi seurata hyvinkin tarkkaan. Nyt on käytettävissä ainoastaan erilaisia hajatietoja, joista otettakoon esimerkki. Vuonna 1879 kulki Jakokosken kanavasta kaikkiaan 360 alusta, ja ne kuljettivat mukanaan ”Kontiolahden historian” mukaan seuraavat tavaramäärät: erilaisia siirtomaatavaroita, kuten kahvia, tupakkaa, sokeria, suolaa yhteensä 4 165 kg, jauhoja ja ryynejä 990 mattoa, viljaa 8 063 litraa, voita ja juustoa 174 kg, tervaa 7 875 litraa, eläimiä 14 kappaletta, erilaisia taloustavaroita 39 kappaletta, 200 pulloa olutta, 128 kannua eli 332,8 litraa

viiniä sekä takomatuotteita ja niiden raaka-aineita. Viljatuotteita lukuun ottamatta määrät vaikuttavat vaatimattomilta.

"Nurmeksen historiassa" kuvataan Pielisen laivaliikenteen kulkua kanavan avauduttua tähän tapaan: "*Valio* kulki Hökänniemen ja Vaaraniemen kautta Lieksaan ja edelleen poiketen Vuonisolahteen. *Pielinen* seurasi samaa tietä käyden Vuonislahden sijasta Herranniemessä. Pielisen länsirantaa ei siis yleensä kuljettu, ja Juuka jäi siten syrjään laivaliikenteestä. Juuan väylä mitattiin ja kartoitettiin vasta vuonna 1883.

Sittemmin länsiranta tuli tärkeäksi, kun Koli keksittiin matkailunähtävyytenä. Tähän oli varmasti suurin ansio laivaliikenteellä, sillä juuri Pieliselle korkeat vaarat erottuvat mahtavimpina taivasta vasten. Juukaan ja Kolille erottiin vanhalta väylältä Ristisaaren luona, sillä Kynisaaren länsipuolelle ei uskallettu lähteä. Jo vuonna 1884 juukalaiset anoivat läntisen väylän merkitsemistä saaden nurmekseläisten täyden kannatuksen, mutta yritys raukesi, ja epäkohta jäi tuntumaan yli kymmeneksi vuodeksi." Ei Kolilla kuitenkaan ollut mitään tekemistä Pielisen läntisen väylän kanssa.

ÖF kertoi kesäkuussa 1880 Pielisen laivaliikenteestä. *Walion* ja *Pielisen* lisäksi järvellä kulki kaksi pientä höyryvenettä, jotka kuljettivat Kuokkastenkosken ruukin proomuja. *Alku* saattoi olla toinen, mutta mikä oli toinen, siitä ei ole tietoa. *Walio* oli saanut tutkinnon suorittaneen kapteenin sekä oikeuden postinkuljetukseen, joten Nurmekseen saatiin postia kolmasti viikossa. *Walio* puolestaan oli tullut uudistetuksi ja samalla saanut kaksi siistiä salonkia.

Kilpailu laivojen välillä oli "normaalin" kovaa. Joskus saatettiin turvautua hieman kyseenalaisiin keinoihin, vai olivatko ne sellaisia? Heinäkuussa 1880 järjestettiin Nurmeksessa "Kansan huwit", jota koskevassa lehti-ilmoituksessa todettiin: "Huom. Höyrylaiwojen tämän tähden muutetut matkawuorot!" Tämä muutos ei tavoittanut *Pielistä* ja sai aikaan polemiikkia Joensuun lehden palstoilla. "Höyry *Pielisen* toimikunta" kirjoitti 23:na: "Ihmeteltävän mieliwaltaisuu den ja häiriön Höyrywenhe *Pielisen* liikettä kohtaan owat Nurmeksen kauppalassa kansan huwien pitäjä toimikunta osoittaneet siten, että tämän lehden 28 N:ossa huomauttaessaan yleisöä Höyrylaiwojen matkawuorojen muuttamisesta mainitun huwin tähden, mistä asiasta Höyry *Pielisen* toimikunnalle ei ole wähintäkkän tietoa annettu, jota yksinään matkawuoron muuttaminen liikuttaa, sillä kansan huwit oli asetettu Höyry *Walion* matkawuorolle sopiwaksi. Kun yleisen kulkulinjan liikkeen tähden ei ole woitu Höyry *Pielisen* matkawuoroa muuttaa mainitun huwin toimikunnan wihjauksen mukaan, siitä on seuraukseksi tullut se, että usiammat henkilöt owat ilmoittaneet mielipahansa yleisön narraamisesta, jonka epäkohdan täten saamme yleisölle ilmoittaa, ja lykätä sen puheena olleen toimikunnan niskoille."

"Kansanhuwi-toimikunta" vastasi viikkoa myöhemmin:

"Johan hukkaan taitaa mennä koko tuo wiime Karjalattaressa kyhätty soimaus Nurmeksen kansanhuwi-toimikuntaa vastaan. Siinä näet arwellaan mainitun toimikunnan käyttäytyneen "ihmeteltävän mieliwaltaisesti j.n.e." arwoisaa "Höyry *Pielisen*" toimikuntaa vastaan siinä kohdassa, ett'ei asetettu kansanhuwia siksi päiwäksi, jolloin "Höyry *Pielisen*" kulkuwuoro on. Meidän täytyy toimikunnan puolesta huomauttaa, ett'ei huwipäiwää määrätessä ensinkään katsottu siihen, mitenkä se soweltuisi laiwakulkuihin, mutta pää-asiallisesti wain siihen, kuinka se muihin suhteisiin soweltu. Senpä tähden käwikin niin, ett'ei juhla-aika sattunutkaan höyry-kulkuwuorojen mukaisesti, eikä siis soweltunut *Walionkaan* kulkuwuoroihin, niin kuin "Höyry *Pielisen*" toimikunta kuitenkin näkyy koettaneen uskotella. Juhla ilmoitettiin nim. alkawaksi kello 12 päiwällä, ja niin kuin tietty, tulee *Walio*, warsinaista kulku-aikaa noudattaen, wasta noin kello 5:den seudussa Nurmekseen. Kuinka yhden mukaiseksi juhla oli asetettu *Walion* kulun kanssa, näkee jokainen. Toinen on sitte asia, josko laiwat puolestansa tahtoiwat sowittaa kulkunsa juhla-ajan mukaiseksi, tai ei. Se oli tietysti heidän oma asiansa ja oma hyötynsä. Että *Walio* huomasi käyttää tilaisuutta hywäksensä, sowittamalla kulkunsa juhlan mukaiseksi, ja "Höyry *Pielinen*" ei huomanut sitä tehdä, siihen lienemme aiwan wiattomat? Ja että huwi toimikunta todellakin odotti höyry-johtokunnilta sitä kekseliäisyyttä, näkyy siinä, että juhla-ilmoituksen lopulla kehoitimme yleisöä katsomaan laiwa-ilmoituksia niinä aikoina." Johtuiko tällainen "nokittelu" siitä, että laivat eivät olleet enää saman hallinnon alla? – Jo kesäkuussa oli valitettu siitä, että *Pielinen* oli lähtenyt Lieksasta ennen aikojaan.

Syyskuussa 1880 lehdessä kerrottiin uudesta laivahankkeesta. Mustosen kauppahuone sekä kauppias Timonen Nurmeksesta olivat perustaneet osakeyhtiön "hommataukseen isompaa höyryalusta, joka

tulisi kulkemaan Pietarin ja Nurmeksen väliä. Alus kuuluu tulewan matalassa kulkewa (5 jalkaa syvässä), tasapohjainen, varustettu 50 hewoiswoimaisella koneella sekä kahdella potkurilla. Höyry tulee tehtäväksi Puhoksen konepajassa 110,000 markan hinnasta, ja on luultava että laiwa rakentaissa koettawat parastansa, että laiwa tulisi kaikin puolin sopiwaksi". Hintatieto oli ainakin kaksi kertaa liian suuri eikä hanke edennyt muutenkaan tätä pitemmälle.

Seuraavana kesänä 1881 sattui *Pieliselle* pienempi haveri uiton tähden. Se törmäsi Kuurnassa alastuleviin tukkeihin sillä seurauksella, että potkuri vioittui ja laiva kallistui törmäyksessä niin pahasti, että osa kansilastista putosi jokeen. Olipa yksi lapsikin vaarassa pudota laidan yli. Toki uitto oli kiellettyä niinä aikoina, jolloin matkustaja-alukset olivat kulussa, mutta sen säätely ja valvonta oli koko lailla mahdotonta. *Waliolle* puolestaan sattui lokakuussa haveri, josta lehti kertoi:

"Höyryalus *Walio* kuuluu toissa torstaina matkallaan Joensuusta Nurmekseen noin peninkulman matkan päässä Lieksasta pohjoiseen päin törmänneen kiwelle ilman kuitenkaan kiini tarttumatta, waan kun weteen katsottiin, näkyi laiwa sywemmällä kulkewan, kuin ennen ja kun nyt au'aistiin luukku etusalongin lattiassa, syöksyi wettä salonkiin. Laiwa heti käännettiin rannalle päin ja kahdella weneellä jotka sattuiwat olemaan laiwan kuletettawana, saatiin lasti, joka oli isonlainen, ja laiwassa olewat ihmiset rannalle. Noin neljänneksen tunnin kuluttua oli laiwa jo niin sywälle upponnut, että ainoastaan kannella olewat kojut näkyiwät eikä se sywemmälle wajonnutkaan. Laiwa oli wiidessä osassa, joiden kunkin välissä oli wahwa seinä ja tästä syystä ei wesi heti päässyt tunkeumaan koko laiwaan, waan ennätettiin saada melkein koko lasti puretuksi; kumminkin siitä osa pilautuu." Laiva saatiin pelastetuksi ja se jatkoi kulkuaan seuraavana kesänä.

Karttunen kertoo *Walion* ja hieman muidenkin laivojen päälliköistä, lähinnä Pielisen luotsien kertomaan pohjaten mm. näin: "*Walion* ensimmäisenä konemestarina oli Siegfried Turunen Joensuun Niinivaaralta. Hän lienee hoidellut myös päällikön tehtäviä aika ajoin. *Walion* päälliköt olivat muuten kaikki oikeita merikapteeneja, jotka herättivät luottamusta. Kapteeni Simo Hovi oli 19-vuotiaana merenkulkijana Viipurin ja Lyypekin välillä, missä hän toimi kuunari *Konstantinin* päällikkönä. 15 vuotta hän toimi purjelaivoissa, 27 vuotta höyryaluksissa. Hänen veljensä Israel Hovi oli Pielisellä *Walion*, *Lieksan* ja *Ilmarin* päällikkönä. Hän se joka kevät tervasi itsensä pysyäkseen terveenä. Simo Hovin poika Viljo Hovi oli *Orivesi* laivassa päällikkönä. Hän oli koruton ja tasainen mies kuten muutkin suvun kapteenit."

Keväällä 1882 ÖF kertoi Nurmeksen kirjeessä, että kauppalassa oli aloitettu laivalaiturin rakentaminen uuteen paikkaan Pielisen rantaan ja että Senaatti oli myöntänyt työhön 20 000 markkaa. Lisäksi tiedettiin kolmannen höyrylaivan olevan tulossa Pieliselle, "se on aiemmin kulkenut linjalla Kuopio-Iisalmi". Tieto piti paikkansa siltä osin, että uusi matkustajahöyry tuli Pielisen liikenteeseen. Se oli kauppias Neppenströmin ostama *Kullervo*, mutta tuskin se oli kulkenut aikaisemmin Kuopiosta Iisalmeen. K uutisoi aluksen tulon lyhyesti 26. toukokuuta: "Laiwaliike Nurmeksen ja Joensuun välillä on wasta tällä wiikolla alkanut ja on tälle kulkuwäylälle nyt ilmestynyt *Walion* ja *Pielisen* lisäksi *Kullerwo*-niminen höyryalus." *Kullervon* kulkuilmoituksessa todettiin: "Höyryvenhe *Kullervo* pitää tänä kesänä säännöllistä kulkua Joensuun ja Lieksan välillä, käyden matkalla Niskassa, Paukkajassa, Ahvenisessa ja Heraniemessä." Alus teki matkan kolme kertaa viikossa ja kilpaili *Pielisen* ja *Walion* kanssa, jotka kulkivat Nurmekseen kahdesti viikossa. *Kullervon* aikataulu osoittautui kuitenkin liian tiukaksi ja se joutui siirtymään kesän mittaan kahteen viikkovuoroon.

Karttusen mukaan *Kullervo* oli rakennettu Helsingissä vuonna 1871 ja sai ottaa 60 matkustajaa. "Se kulki reitillä Joensuu-Lieksa-Koli-Juuka. Lieneekö se aina säännöllisesti käynyt Koliilla, ei ole varmaa, sillä laiva alkoi liikenteen v. 1882, jolloin luonnonkaunis Koli vielä odotti aikaansa.

Ilmeisesti tämäkin alus kuljetti melkoisen osan siitä suuresta tavaramäärästä, joka Neppenströmillä, Pitkolla, Kotilaisella ym. oli pohjoiseen päin lähetettävänä." Päällikkönä oli "jämerä ukko Mattila". ÖF julkaisi syyskuussa 1882 Nurmeksesta lähetetyn kirjoituksen Pohjois-Karjalan oloista. Siinä todettiin mm. näin: "Sedan under sista vintern vidtomfattande rensningsartbeten blifvit utförda uti Pielis kanal, har navigeringen uti dess många strida och bugtiga strömmar under denna sommar utan några missöden hitintills lyckligen fortgått med 2:ne ångbåtar ända hit och en nyinköpt, *Kullervo*, till Pielisjärvi, förutom flere smärre båtar på leden närmare Joensuu." Perkaustöistä laajin oli em. uusi Haapavirran kanava.

Loppukesästä alkaen oli veden vähyys alkanut kiusata Pielisjoen kulkijoita, ja taas kerran joutui *Pielinen* uhriksi, mistä ÖF kertoi 30. elokuuta: "Jo nyt alkaa vedenkorkeus olla liian alhainen joella

kulkeville laivoille, ellei runsaampia sateita pian saada. Höyrylaiva *Pieliselle* sattui, kun se 22:na oli menossa alaspäin Joensuuhun, sellainen onnettomuus, kun se myöhään illalla pimeässä ja sumussa tahtoi vielä ehtiä Paiholan sululle, muutamia virstoja sen yläpuolella törmäsi vastaantulevaan tukkipuomiin ja, kun se yritti päästä sen ylitse, virta vei sen syrjään ahtaalta väylältä, joka täällä oli merkitty reimariparilla, ajoi se karille, jossa se joutui makaamaan koko yön. Vasta aamulla onnistuttiin laiva saamaan irti köyden avulla, joka oli saatu lainaksi siellä olevalta tukkilaiselta, kiinnittämällä se maihin lähellä olevaan saareen ja varppaamalla käsin suurin ponnistuksin, niin että höyrylaiva vähitellen alkoi siirtyä vasemmalle ja lopulta irtosi karilta. Suurin osa lukuisista matkustajista oli kuitenkin, lastin keventämiseksi, kuljetettu maihin vastapäätä sijaitsevalle tilalle." Pielisjoki oli mitattu ja viitoitettu samaan aikaan, kun kanavaa rakennettiin ja merikartat valmistuivat ennen kanavaa. Pielisen kartoitus oli aloitettu jo vuonna 1875, mutta työ valmistui vasta vuonna 1884. Myös luotsit saatiin Pieliselle. Vuonna 1883 avattiin Joensuuhun toinen luotsipaikka Pielisjokea varten sekä Pieliselle kolme luotsipaikkaa: Ahveninen, Liklamonsaari ja Ristisaari (myöhemmin Kissavaara).

Liikennettä lisää

Liikenne Pielisjoella kasvoi kaiken aikaa, myös uusia laivoja tuli liikenteeseen, mitä Ahonen kuvailee näin: "Korkeiden rahtimaksujen kiusaamien nurmeslaisten närkästykseksi Neppenström toi vuonna 1882 liikenteeseen *Kullervon* sekä Petter Parviainen ensin *Seuran* (1888) ja sitten *Salmin* (1894). Ajallisesti näiden väliin mahtui vielä M.G. Piipposen (Pielisjärven Hl. Oy:n) *Ilmari*, joka aloitti kulkunsa vuonna 1891. Viimeksi mainittu yritys oli varsin kannattava, sillä 35 000 mk:n pääomalla liikkeelle lähtenyt yhtiö ilmoitti kesän 1893 tuottaneen voittoa 6 000 mk." Uudet laivat tiesivät lisää kilpailua ja rahtimaksujen huojentumista.

Kesällä 1883 kulkivat Joensuun ja Utran suluista kanavapäiväkirjojen mukaan (ainakin) seuraavat höyryalukset: *Alku*, *Pielinen*, *Hero*, *Kullervo*, *Rapid*, *Walio*, *Wilkas*, *Lintu*, *Pekka* ja *Koli*. Kolme viimeksi mainittua ovat uusia tuttavuuksia, mitä tiedämme niistä? Emme oikeastaan mitään.

Linnusta (8 hv) sen, että se kulki 21. elokuuta jokea ylös Karsikon sahalle ja sillä oli mukanaan viisi lotjaa: *Alfred*, *Ada*, *Ahti*, *Hilma* ja *Toivo*. *Pekasta* ja *Kolista* emme tämänkään vertaa. Kesältä ei ole laivoista erityisiä mainintoja, ainoastaan *Walio* muutti kulkuilmoituksensa muotoon: "Höyrylaiva *Walio*, Kapteni Isr. Hovi, kulkee tästä edes sitä myöten kuin liikkeen wuoksi soweltuu." Myös kahden muun laivan kulkuilmoitukset olivat harvassa.

Seuraavana kesänä liikenne alkoi, kun *Pielinen* saapui Nurmeksesta Joensuuhun kesäkuun 2:na.

Walio lähti samana päivänä pohjoiseen, mutta ei kaikkien kiittämänä: "Sanasta miestä, sarwesta härkää" sanotaan sananlaskussa, mutta höyrywenhe *Walion* kulettajat eiwät näy tuota vielä oppineen. Kun sanotulta laiwalta tiedustettiin, milloin se lähtee ensimmäiselle matkalleen Nurmekseen, luwattiin warmaan lähteä tänä aamuna, kuten matkawuorotki on ilmoitettuna, mutta läksiwätki jo eilen, joten useat matkustajat, jotka halusiwat siinä matkustaa, jäiwät tänne ja saiwat pyrkiä matkansa perille kärritolkussa." Laivayhtiö vastasi, "ettei *Walion* päällikkö ollut antanut määrättyä päiwää eikä tuntimäärää lähtöönsä, muuta kuin sen, että lähtee koska jäät myötä antaa. Herroille on kenties tullut erehdys".

Syksyllä vesi oli Pielisjoessa taas kerran vähissä. K kertoi syyskuussa, että "Luotsilaitoksen päällikkö kapteni C. Tudeer käwäsi luotsilaitoksen höyrylaiwalla *Jupiter* wiime tiistaina täällä, ollen tämänpuolisten wesistöjen kulkureittiä tarkastamassa. Weden wähyiden tähden Pielisjoessa ei woitu mainitulla laiwalla päästä Pielisen wesistölle, waan täytyi jo Utran wäliltä pyörtää takaisin".

Elokuussa 1885 oli lehdessä *Kullervon* myynti-ilmoitus, jossa kerrottiin vapaaehtoisella huutokaupalla myytäväksi "kymmenen hewosen woimanen kuudenkymmenen jalan pituinen, Puhoksen konetehtaalla, korjausta warten ylösnostettu rautainen höyrywenhe *Kullervo*, siinä kunnossa kun se nyt on". Ei ole tiedossa, mikä aiheutti laivan telakoinnin. Laivaa ei saatu myydyksi ja se jatkoi seuraavana kesänä entisellä reitillään.

Talven 1886 aikana tehtiin Joensuun ja Kaltimon kanavissa korjaustöitä, jotka viivästyivät niin, että liikenne koko joen pituudelta pääsi alkamaan pari viikkoa myöhässä. Lehdessä käsiteltiin asiaa toukokuussa: "Laiwaliike täältä pohjoiseen, Pieliseen ja Nurmekseen, on jo alkanut, waan samat laivat eiwät Kaltimon kanawan korjauksen tähden pääse täältä Pieliseen, eikä sieltä tänne. *Walio* wälittää liikettä täältä Kaltimon seudulle, josta tawarat ja matkustajat taiwalletaan maitse Niskaan,

josta taas *Pielinen* tekee matkoja Pielisjärwen ympäristölle." Viivästyksen katsottiin aiheuttavan kohtuutonta haittaa, kun mm. jauhoja ja siemenviljaa olisi pitänyt kiireellä saada Pielisen ympäristöön. Lehti kysyikin: "Eiköhan tuota korjausta olisi woinut muuna kuin liike-aikana toimittaa?"

Kanavapäällikkö Höök vastasi – totuttuun tyyliinsä – mm. näin: "Saan minä johonkuhun määrään tyyntääkseni sanomalehden lewotonta mieltä ilmoittaa ensimmäiseksi että yleisen liikkeen käytettäväksi on ollut mahdotoin antaa kanawa sitä ennen kuin se nyt on tapahtunut, syystä että monituiset maan roudasta riippuvat korjaustyöt owat sitä estäneet ja toiseksi että minun tietääkseni mitään asetusta ei ole olemassa joka määrätyksi päiwäksi rajoittaisi ajan, jolloin kanawa olisi liikkeelle awattawa." Lisäksi hän selosti niitä teknisiä vaikeuksia, mitä oli ollut Kaltimon kanavan korjaustöissä, joten "täytynee arwoisan sanomalehden, samoten kuin muutkin, joita asia likemmin koskee, taipua täytymisen vaatimuksiin kun mahdotointa ei saateta mahdolliseksi tehdä". Höök ei malttanut olla liittämättä kirjoitukseensa "jyrkkää wastalausetta sanomalehden syytöksiä vastaan" ja lopettamatta näin mahtipontisesti: "Sanomalehti Karjalatar lienee yhtä wähän kuin muutkaan wapautettu antautumasta lain ja woimassa olewien asetusten määräysten alaiseksi ja mielestämme olisi siinä lehdellä parempi turwa kuin niiden rientojen edistämisessä, jotka pyrkivät sortamaan lähimäisensä mainetta."

Lehti ei niellyt Höökin opetuksia, vaan päätoimittaja A. Ryynänen kirjoitti tälle pitkän vastineen, perustellen sitä mm. näin: "Me ja yleisö olisimme olleet aiwan "tyynnytetyt", jos hra H. olisi pysähtynyt selitysten antamiseen, eikä tarpeettomasti ryhtynyt rauhallista sanomalehteämme moittimaan." Vastineessaan Ryynänen tyytyi lähinnä paheksumaan, sitä, ettei kanavan myöhäisestä avautumisesta ollut ilmoitettu ajoissa sekä selostamaan niitä taloudellisia seuraamuksia, mitä myöhästyminen oli tullut aiheuttamaan. Erityisesti jauhojen sekä siemenviljan aikaiset kuljetukset olisivat olleet tarpeen, ja tämän tueksi kirjoittaja lainasi "Nurmeslaisen" kirjoitusta Kuopion "Sawo"-lehdessä. Siinä mm. todettiin: "Mutta ikäwintä ikäwin on se seikka kun tänä wuonna kruunun welaksi antamat otran siemenet saawat tämän tähden makailla Joensuun lainamakasiinissa. Otran panoaika olisi nyt parhaillaan, mutta mitäs tehdä, kun ei ole siemeniä."

Pielisjoella nähtiin alkukesällä uusi höyrylaiva. "Höyryaluksen Pankajärwelle joka on Pielisjärwen pitäjän pohjoiskolkassa, lähellä Wenäjän rajaa, owat Pankakosken rautatehtaan omistajat kulettaneet. "Ei olisi uskonut, että näin salojärwiinki noita masiinoita kuletetaan", tuumaawat paikkakunnan ukot." Pankakosken rautaruukki, alkujaan vain harkkohytti, oli perustettu 1820-luvulla Lieksanjoen alajuoksulle 12-metrisen Pankakosken ääreen. Se hankki raaka-aineensa, järvi- ja suomalmin Lieksanjoen vesistön alueelta. Vuonna 1876 ruukki siirtyi A.J. Mustosen omistukseen ja hänen kuoltuaan vuonna 1882 venäläiselle Rastarajevin kauppahuoneelle. Ruukki hankki niin malminsa kuin myös polttopuunsa paljolti ison Pankajärven alueelta, ja näihin kuljetuksiin hankittiin höyryalus *Pankajärvi*, josta emme tiedä enempää.

Syyskuussa 1886 *Pielinen* ajoi karille. "Höyryalus *Pielinen* on wiime perjantaina täältä Joensuusta Nurmekseen mennessänsä sattunut kiwelle Pielisellä Pullosaarien seudussa ja saanut reiän pohjaansa. Omin neuwoinsa on se kumminki siitä irtautunut ja hät'hätää, ankaran wuotamisen tähden, päässyt rantaan, johon matkustajat ja tawarat laiwasta pelastettiin, joten ainoastaan wähempi määrä suoloja ennätti turmeltua. Nyt on jo laiwa siksi selwinnyt wauriostansa, että on päässyt wahinkopaikalta pois, ja meni Puhokseen korjuulle, ja ehkä wielä woinee tämän kesäisiä matkojansa jatkaa." Puolitoista viikkoa myöhemmin lehti ilmoitti *Pielisen* päässeen liikenteeseen.

Syksyn myötä wesi wäheni Pielisjoessa ja waikeutti laivaliikettä. "Kun wesi on niin wähiin kuiwanut että laiwat useissa kohdin pohjassa koluawat", kerrottiin 9. lokakuuta. Myös Saimaalle saatu luotsilaiva *Silmä* kärsi veden wähydestä. "Helsingfors Dagblad" uutisoi lokakuun puoliwälissä: "Matkalla Pielisjokea ylöspäin luotsipiiripäällikkö Litheniuksen ollessa laiwalla törmäsi luotsihöyry *Silmä* karille Paiholan sulun yläpuolella, saamatta kuitenkaan wuotoa. Laiva, jota ohjasi kruununluotsi, on nyttemmin saatu irti, mutta ei pysty jatkamaan matkaansa veden wähyiden takia." Joensuusta kutsuttiin awuksi *Impi*, joka sai *Silmän* irti karilta, mutta Joensuun lehden mukaan aluksen päällikkö ei suostunut maksamaan pelastustyöstä korwausta, ja asiasta epäiltiin nousevan oikeusjutun.

Samainen *Silmä* käwi kesäkuussa 1887 Pielisellä ja sieltä palatessaan ajoi karille Orivedellä lähellä Heinoniemeä. Nytkin *Impi* käwi sen irrottamassa eikä alus saanut isompia waurioita. Lehtitietojen

mukaan ”*Silmä* oli joutunut pari wirstaa pois oikealta kulkuwäylältä”; melkoinen poikkeama, mikäli lehden tieto piti paikkansa.

Syyskuussa *Kullervo* vuorostaan ajoi karille Pielisjoella. ”Höyrywenhe *Kullerwo* oli jonakin iltana hämärässä joutunut luodolle Häihän ja Niskan wälillä, jossa se muutamia päiwiä oli kiini, mutta jo eilen saapui tänne. Suurempia wahinkoja ei kuulosta laiwalle tulleen.” Tuntuu oudolta, että alus olisi joutunut olemaan Pielisjoessa useampia päiviä karilla apua saamatta. Olivathan *Pielinen* ja *Walio* vielä liikenteessä ja lisäksi apua olisi voitu saada Pielisen tai Joensuun hinaajilta.

Pielisen laivaliike loppui vuonna 1887 ”Sawon” kertomana näin: ”Laiwaliike Nurmeksen ja Joensuun wälillä loppui lokak. 26 p:nä, jolloin sekä *Walio* että *Pielinen* lähtiwät Joensuuhun ei enää tänä suwena palatakseen. *Pielinen* lähti luultawasti wiimeiselle retkelleen täältä, kun se on myöty laiwayhtiölle Sortawalaan.” Tieto piti paikkansa, ja Joensuun lehti kirjoitti laivakaupasta ihan ”muistokirjoituksen” muodossa: ”Höyryalus *Pielinen* myötiin wiime lau'antaina lopullisesti Sortawalan kauppiaalle Korniloffille 4,000 markan hinnasta. Ostaja lisäsi huutokauppahintaan 1000 mk. Tämä nyt entisiltä tienoiltaan muuttawa laiwa, oli ensimmäinen höyryalus, joka Pielisen wesiä kynteli. Melkoista ennen Pielisjoen kanawain walmistumista hinattiin se Pielisjoen koskien kautta Pielisjärwelle, jossa useat wuodet yksinään toimitteli siellä laiwaliikettä tarwitsewain asioita. Myöskin on sanottu laiwa tehnyt warsin edullisia asioita: maksanut hintansakin kaksinkertaisesti korjausten kanssa, ja wielä wanhoillaanki ollut omistajilleen tuottelias laiwa. Uuden, suuremman laiwan tieltä sai se nyt siirtyä, ja sehän se usein on vanhain kohtalo.”

Seura ja kaksi hinaajaa Pieliselle

Pielisen tilalle oli siis tilattu jo uusi laiva, jonka tuloa ”Sawo” enteili kesäkuussa 1888: ”Laiwaliike on Nurmeksessa muutamia wiikkoja sitten alkanut, sillä höyryalus *Walio* kulettaa tawaraa ja matkustawaisia kauppalan ja Joensuun kaupungin wälillä. Uusi, entisen *Pielis* nimisen laiwan sijaan tilattu höyryalus ei ole wielä saapunut, waan toiwotaan sen heti joutuwan alottaakseen säännöllistä kulkuaan.”

K tiesi 6. heinäkuuta enemmän: ”Uusi höyrylaiwa, nimeltään *Seura*, tuotiin tänne eilen Warkaudesta, jossa sen owat teettäneet kauppaneuwos Petter Parwiainen ja kauppias Joh. Hukka, wälittämään liikettä Joensuun ja Nurmeksen wälillä. Laiwan rakentamisessa lienee noudatettu kaikkia niitä huomioita, joita ajanmukaiselta laiwalta sanotulla linjalla waaditaan. Sen kahdessa kannella olewassa salongissa ja niiden alla olewissa hyteissä sekä wäli- ja yläkannella, mahtuu oleskelemaan lukuisa joukko matkustajojta ja tawarakuljetusta warten on kannen alla riittäwästi tilaa. Komean ja mukawan asunsa puolesta näyttää se olewankin tarkoitukseensa käypä.” Karttusen mukaan laivan hinta oli 18 000 markkaa ja konetehto 30 hevosvoimaa.

Jo kuukauden kuluttua saapumisestaan *Seura* sai moitteita ”käytöksestään”. Eräs ”laiwaan pyrkiä” kirjoitti lehteen elokuun alussa: ”Lähes kaksi kuukautta odottiwat ihmiset Pielisjärwen wesistöjen seutuwillä uuden höyryaluksen tuloa, ja jos kenen luuliwat siitä jotain tietäwän, niin kohta kysyiwät: ”milloinkahan se uusi *Pielinen* tulee.” Wiime heinäkuun 7 päiwänä saapuikin tämä komea alus Pielisen wesille, mutta se ei ollut *Pielinen*, waan *Seura* on sen nimi. Nyt tiettiin jo laajemmalta, että laiwa on komea, ja se noudattaa entisen *Pielisen* kulkusääntöjä Joensuun ja Nurmeksen wälillä, poiketen Herranniemessä y.m. y.m. Niinpä wiime heinäkuun 11 päiwänä tulikin Herranniemeen kuusi henkilöä, päästäkseen *Seurassa* Lieksaan. 12 päiwänä klo 3 aamulla nähtiin höyryn tulewan ulapalla, sateen ja myrskyn seassa. Nyt kiiruhtiwat matkustajat laiwasillalle täyttä juoksua, toiwossa että noin komeassa laiwassa saada kulkea. Tuo wähäkuuloinen Jussikin oli iloissaan siitä, että pääsee uudessa laiwassa Lieksaan, wieläpä kuiskasi matkakumppanilleen: kyllä se wilu lähtee kunhan päästään laiwaan. Höyryalus likeni rykiä, waan seisattui 50 askeleen päähän. ”Mitä hän pelkää”, kysyi joku joukosta, kun ei tule rykiin; ”noita aaltoja” wastasi toinen. ”Onko teillä wene”, kuului laiwan komentosillalta ääni useampia kertoja. ”Ei”, oli wastaus rywillä olijoilta. Laiwa alkoi paeta ja meni ulapallen. Tästä syntyi nurinaa, yksi sanoi yhtä, toinen toista. ”Olisihan tuolla ylhäällä laiwan täkillä wenekin, samanlainen kun *Waliossa*, olisihan he woineet noutaa meidät sillä laiwaan kun olisi tahtoneet; hakeehan *Waliokin* weneellään suuremmilla myrskyillä kun nyt on”, nurisi joku joukosta. ”Entäs *Kullerwo*, käypi rywissä waikka minkälainen myrsky olisi”, waikeroi toinen. ”No tämä kun on niin komea, niin ei wiitsi näin wähan saaliin tautta waiwata itseään”, intti kolmas, ja niin lähtiwät sateessa maitse sateen par'aikaa raiwotessa Lieksaa kohti. Oli sääli nähdä kun koko yön

matkustajat odottivat laiwan tuloa, ja kumminki jäivät rywille. Jos herrat, laiwa *Seuran* hoitajat, ehkä wast'edes tuon epäkohdan korjaisivat, sillä mainituissa rywissä on useinkin reissuawia, ja ani harwoin siinä on saapuwilla wenheitä; eikä ne reissuawaisetkaan woi tuoda wenhettä muassaan, mitkä maitse tulewat laiwasillalle."

Myös "Heikillä" oli samasta laivasta sanomista: "Höyrywenhe *Seura* kulku-ilmoituksessaan sanoo käyvänsä Niskassa, Ahwenisessa j.n.e. Wiime lauantaita wasten yöllä oli muiden matkustajain muassa myös kaksi waimoa, joilla molemmilla oli sylilapset. He odottawat *Seura* laiwaa koko yön Niskassa ja *Seura* saapui kolmannella tunnilla lauantai-aamuna. Nyt Niskan pysähdyspaikalla huudetaan ja wilkutetaan nenäliinaa, näin antaen merkkiä *Seuralle*, että tulisi ottamaan matkustawaisia mukaansa, waan *Seura* kulkee täyttä wauhtia eteenpäin, eikä huoli matkustawaisia seuraansa. Tahdon kysyä, onko tuollainen menettely *Seuralle* luwallinen, eli onko *Seuran* päällikkö waltuutettu itsepintaisesti ajamaan pysäyspaikan siwu, eikö hän olekaan welwollinen noudattamaan ilmoituksen mukaista kulkua, waan saapiko hän narrata ihmisiä mielensä mukaan? Mainitut waimot lapsineen ja tawaroineen jätti se kuin jättikin Niskan laiwasillalle. Semmoinen teko on liian waikea kärsiä."

Seuran päällikkö, tosin "kuljettajan" tittelillä, kiisti lehdessä matkustajien esittämät valitukset: "Ensin pyydän huomauttaa "laiwaan pyrkijää", että hänelle piti olla tunnettua, ett'ei suurempi alus woi kowalla luode- eikä etelätuulella päästä Herranniemen laituriin. Jos *Kullerwo* woi silloinkin päästä, niin ei sillä ole sanottu, että niin suuri alus, kuin *Seurakin* on, saattaisi siihen wahingotta laskea. Kun nyt kysymyksessä olewan laiturin luona ei sattunut olemaan wenhettä eikä *Seuraan* wielä silloin oltu ehditty hankkia erityistä jäljessä kulkewaa wenhettä ja kun laiwan kannelle sijoitettua wenhettä käytetään nimenomaan waan hätätiloissa, niin piti hän siis aiwan täydestä syystä eikä mistään komeudestaan ylpeilemisestä jättää matkustajat laiturille. Mitä muuten tuohon wähäkuuloiseen "Jussiin" tulee, niin kirjoituksessa näytään erityistä huolta pidettävän, niin saan sen kirjoittajalle lohdutukseksi ilmoittaa, että sama "Jussi" on aiwan yksinään otettu keskeltä Pielistäkin laiwaan ja otetaan wastakin, kun waan kulkuwäylälle sattuu. – Jos nyt "laiwaan pyrkijä" olisi yllämainitut, jo itsestään selwät seikat huomannut tai paremmin tahtonut huomata ja samalla hywäntahtoisesti wiitsinyt katsoa, että *Seuralle* on jo perässä ollut omituinen wenheensäkin tällaisia tapauksia warten, niin ei hän olisi tarwinnut ruweta tikusta asiaa tekemään ja sanomalehdissä suutansa pieksämään.

Wielä muutama sana "Heikillekin", warsinkin kun hän näkyy turhan päiten ruwenneen waimojen ja turwattomien puoltajaksi. Allekirjoittanut on jo 20 vuotta ollut laiwan kuljettajana ja aina on ollut tapana, ett'ei laiwa pysähdy pienemmillä laitureilla, ell'ei sinne ole mitään heitettävää tahi sieltä otettawaa, ja mitään muistutusta ei ole tätä tapaa vastaan tehty. Tämän tähden kun laiwa lähestyy tällaisia laitureita, huutaakin se jo tawallista ennemmin, että mahdolliset matkustajat ennättäisiwät tulla saapuwillle. Kun nyt allekirjoittanut ei nähnyt ketään Niskan laiturilla, niin ei se aikonutkaan tässä pysähtyä, mutta ett'ei laiwa sentään täyttä wauhtia kulkenut, osoittaa se seikka, että juuri samalla kertaa otettiin yllämainitun laiturin luona muuan henkilö wenheellä laiwaan. Kun sitte tämä henkilö laiwan tultuaan ilmoitti, että siellä jossain lotjan kajuutassa oli kaksi sylilapsiwaimoa laiwaa odottamassa, eikä enää lähellä olewain karien tähden woinut laiwaa seisauttaa, niin huusi allekirjoittanut, että he saapuisiwa aiwan lähellä olewan kanawan suulle, jossa heidät otettaisiin laiwaan. Kun kuitenkin ei kanawalle näkynyt ketään tulewaksi, niin lähetti allekirjoittanut warmemmaksi wakuudeksi miehen tiedustelemaan Niskan laiturilta, josko siellä todellakin oli laiwaan tulijoita. Tämä tiedustaja ei sanonut kumminkaan ketään nähneensä. Tosin allekirjoittanut näki samalla matkallaan montakin lotjaa, mutta ei suinkaan laiwan kuljettaja liene welwollinen tarkastamaan lotjien kajuutoita, jos siellä ehken olisi joku waimo sylilapsineen laiwaan tulewa, waikka niitä muuten olisikin tawallista hellemmin kohdeltawa. Ritarisuus on kyllä hywä, mutta olla ritari tyhjän asian puolesta siitä ei "Heikki"-kulta ole kunniaa itselleen eikä muille."

Pieliselle saatiin samana kesänä myös kaksi uutta Puhoksessa rakennettua hinaajaa. Ne olivat Pankakosken ja Kuokkastenkosken ruukkien omistajan, kauppahuone Rasterajevin *Pankala* ja *Suhola*, joista jälkimmäisestä lehti kirjoitti 26. kesäkuuta: "Uusi höyryalus, nimeltä *Suhola*, wiettiin tänä aamuna walmistuspajastaan, Puhoksesta, Pielisjärwelle, jossa se isäntäinsä Rasterajew'in lasti- aluksia tulee hinaamaan. Alus näytti olewan lujaa, mukawaa tekoa ja höyrywoimaa sanottiin olewan 23 nimellishewosen woima." *Suhola* oli 20 metriä pitkä hinaaja, ja siinä oli 144 ihv:n kone. *Pankala* taas oli pieni, vain 12-metrinen hinaaja.

Tätä ennen Pielisellä oli ollut lähes vakituiseen Mustosen, vuodesta 1881 Hubbardin hinaaja *Alku*. Myös Hubbardin muut, kuten myös Cederbergin hinaajat saattoivat ajoittain käydä pohjoisilla vesillä. Lisäksi järvellä sanotaan olleen edellä mainitut kaksi pientä höyryvenettä Kuokkastenkosken ruukin proomuja hinaamassa. Oliko toinen niistä *Alku*, vai eikö, ja mikä toinen? Niistä emme kuitenkaan tiedä sen enempää, mutta kaiketi ne hinasivat malmi- ja polttopuuproomuja, kuten Pankakoskenkin laivat, joista Esa Pääkkönen kirjoittaa näin: ”*Suhola*-niminen laiva kulki Lieksanjoelta Mähkönjoelle [Pankakosken alapuolella] proomuineen, tässä purettiin elot myllyyn ja proomut lastattiin malmilla vietäväksi Kuokkastenkoskelle sulatettavaksi.”

Myöhemmin vuonna 1909, kun Pankakosken ja Kuokkastenkosken ruukit siirtyivät Gutzeitin omistukseen, kaupan mukana seurasi tietävästi neljä höyryhinaajaa, *Suhola*, *Pankakoski I* ja *II* sekä *Pankala*.

Seurassa riitti matkustajia ja rahtia, joten laiva kannatti hyvin, Karttusen mukaan se tuotti ”30-35 % pääomalleen”. Silti laivaan purettiin pienempiäkin tunteja. Heinäkuussa 1889 julkaistiin lehdessä ”A.H:n” kirjoitus ”Mitä sain kuulla höyrylaiwa ”*Seuralla*” Nurmeksessa”, joka lehden toimituksen mielestä oli täysin turhanpäiväinen, ”mutta kun sitä niin tahtomalla tahdotaan sanasta sanaan julaistawaksi, niin olkoon menneeksi ja näytteenä senlaisesta turhanpäiväisestä tarinahalusta”: ”Olin *Seuran* päällikön kautta tilannut Joensuusta yhtä ja toista”, alkoi kirjoitus, jossa A.H. kertoi menneensä laivalle maksamaan tavaransa. Päällikkö ei ollut paikalla ja mies meni odottamaan laivan salonkiin. Se oli kuitenkin laivan asiamiehen, kauppias Hukan mukaan virhe ja ajoi miehen pois. ”Kaiken tämän johdosta pyydän kysyä: Onko olemassa *Seuralla* semmoista sääntöä, että ei asioitsia saa käydä ja olla kannella olewassa ”salongissa”, warsinkin kun on päällikölle tärkeää asiaa ja hän ei satu laiwalla olemaan, josta syystä asioitsian täytyy siellä wiipyä ja odottaa hänen tuloansa, sekä että jos semmonen on olemassa, pantaisiin se julkiselle paikalle nähtäväksi ett’eiwät muut erehtyisi ja saisi häpeällä lähteä kuten minä.” A.H. ei saanut vastausta kyselyynsä.

Olipa *Kullervokin* saanut osansa kesäkuussa: ”Höyrywenhe *Kullerwo* on tänä kesänä usein lastannut niin täytensä että vähäisen wenheen reunaa on waan jäänyt ylös wedestä. Moni matkustaja ja siwultakatsojatki owat arwelleet että tuonlainen menettely woipi saattaa waaraanki. Mitenhän sitten lienee, tottapaahan ne asian ymmärtävät tiennewät.”

Pieniä onnettomuuksia sattui, kuten ennenkin. Lehdessä kerrottiin lokakuussa 1889: ”Tiiliä weneellinen hukkuu Pielisjokeen wiime wiikolla. Wene, jossa oli n. 7000 tiiltä, oli tulossa Pielisjärveltä tänne ja sitä hinasi höyrywenhe *Kullerwo*. Jossain kanawassa sattui wene käymään joessa olewaan arkkuun, wikaantui siinä ja upposi. Melkoinen wahinko tiilien omistajalle.” Taas syyskuun lopussa 1890 *Walio* ajoi karille Pielisjoella, ”ylöspäin mennessään Utran ja Kilwenniemen välillä santakarille. Syynä nähtävästi oli merkin (reimarin) siirtyminen oikeasta paikastaan syrjään. Mitään wahinkoa eikä wiivytystä se ei kumminkaan laiwalle tehnyt”.

Ilmari, Juuka ja Salmi

Syksyllä 1890 perustettiin Pielisjärven Höyrywenhe Oy, jossa oli mukana niin Pielisjärven pitäjän kauppiaita kuin myös joensuulaisia liikemiehiä ja kauppiaita. Myöhemmin kauppaneuvos M.G. Piipposesta tuli laivayhtiön pääomistaja. Yhtiö tilasi samana syksynä Lehtoniemen konepajalta 70 jalkaa pitkän matkustaja-aluksen, joka valmistui seuraavana kesänä ja sai nimen *Ilmari*. Alus maksoi noin 30 000 markkaa, ja siinä oli 122 ihm:n kone.

Tiedot *Ilmarista* laivana ovat melko niukat, eli kuten Martti Myllylä kirjoittaa: ”Pielisjärven Höyrywenhe Oy:n 1891 rakennettu *Ilmari* on lähteissä jäänyt suuresti pimentoon. Laivasta ei ole säilynyt piirustuksia eikä alkukauden valokuvia. Sen viiden jalan syvyyksestä ja myöhemmistä kuvista on pääteltävissä, että kyseessä oli täysikantinen alus, jossa runko oli taitteellinen kuten *Puulassa* ja jonka kantta suojasivat pitkähköt sivuseinät muiden Pielisen laivojen tapaan. Seinät näyttävät olleen yläreunasta pyöristettyä vanhaa tyyppiä. Kooltaan *Ilmari* oli *Kallan* mittainen. Se liikkui *Seuran* vanavedessä Joensuu-Nurmes-linjalla. - - *Ilmarissa* on samanlainen kiverä, keinutuolinjalasta muistuttava rungon malli kuin *Ainossa* tai *Suvaksessa*, jollaista vanhat laivanrakentajat kuvasivat ilmauksella ”paljon ronkiväärää”. Mallin valinta on ollut tarkoituksellinen, sillä kannen oikeaa pitkittäiskaarevuutta pidettiin esteettisesti tärkeänä ja sen määrittelemiseksi oli laadittu sääntöjä.”

Karttunen puolestaan kertoo *Ilmarista*: "Vaikka ensimmäinen purjehduskausi oli verrattain lyhyt, niin oli se taloudellisesti sängen lupaava. Päällikkönä toimi vv. 1891-96 D. Keinänen ja koneenhoitajana A. Korhonen, joka pystyi kapteeninkin tehtäviin. - - *Ilmari* läksi Joensuusta joka maanantai ja torstai klo 12, Pielisjärveltä joka keskiviikko ja lauantai klo 7. Sillä oli omat laiturinsa Enossa ja Lieksassa. Laiva kulki täysin lastein, ja Joensuun ja Pielisen puolen kauppiaat käyttivät sitä paljon, olihan se heidän aluksensa." Yhtiön asioita hoidettiin hyvin ja tämäkin laiva tuotti omistajilleen seuraavina vuosina varsin mukavat, parhaimmillaan jopa 30 %:n osingot. Ensimmäisenä kesänä *Ilmari* ehti ainakin yhdelle, Joensuun VPK:n Pyhäselän Nivaan järjestämälle huvimatkalke. Elokuun alussa tehtyä retkeä kuvattiin lehdessä mm. näin: "Sää kun oli mitä mainioin ja mielet hilpeimmillään, tuntui monesta hywinkin hauskalta matka; matkailijat oliwat paraastan niitä, joilla harwoin on tilaisuutta tällaisiin huwiretkiin. Senpä wuoksi siitä nautittiin sitä enemmän. "Kawalierit" lasketteliwat sukkeluuksia sen kun ennättiwät ja toiset aina naurowat imelän naurun." Puolenyön maissa palattiin kaupunkiin Pyhäselkää myöten, "josta kaikin ajoin ei maata erota näkewinkään silmä".

Kesäkuussa 1891 oli *Walion* vuoro saada moitteita kulkemisistaan, kuten K kirjoitti: "*Walion* oikuista on meitä pyydetty huomauttamaan. Sen samaisen höyrylaiwan on ilmoitettu kulkewan Nurmeksen ja Joensuun wälillä, käyden matkalla m.m. Hökänniemessä. Mutta puolinakaan aikoina ei se sinne poikkea enemmän kuin muinakaan kesinä. Mennä Lauwantaina esim. ehätti wiisi henkeä rantaan laiwaa odottamaan, kuka jauhojaan vastaanottamaan, kuka muille tärkeille ja kiireellisille asioilleen, joku lähes parin peninkulman päästä. Mutta *Walio* huhki waan ohi.

"Tuolla se nyt mänöö", - "Wai jo se taas tapansa mukaan", porusi pettynyt wäki rannikolla ja sai kuin saikin tyhjin toimin tallustella kotiinsa takaisin, wieläpä turhan ajan ja waiwan hukkansa lisäksi ajaa sitten asioitaan kallista sähkötietä. Wähän näyttää myöskin yleisön mukawuudesta huolta pidetyn. Niinpä ei *Waliossa* ole portaita, joita myöten laskeutua laiwasta. "Ei niitä ole", saatiin wastaukseksi, kun niitä kerran kysyttiin. Kun höyrylaiwa on ilmoittautunut yleisön palvelukseen säännöllisillä kulkuwuoroilla, niin korwaako se sen wahingon, minkä se saa aikaan niitä laiminlyömällä?"

Walion päällikkö A. Aatola kumosi pitkässä vastineessaan laivaan kohdistetut moitteet.

Hökänniemen laiturilla oli sellainen, ettei siihen laivalla ollut menemistä, minkä wuoksi matkustajat hoidettiin laivaan ja laivasta veneellä. Mutta kun kerran laiturilla ei ollut ketään näkywissä, vaikka laiva oli viheltänytkin, laiva oli jatkanut matkaansa. Myös portaiden puute oli niiden särkymisen wuoksi tilapäistä. "Asian näin ollen supistunee "*Walion* oikut" joksenkin pieniksi."

Myös vuonna 1892 Pielisen laivat saivat moitteita "huonosta yleisön palvelusta". Syytettynä oli peräti kolme alusta, *Walio*, *Seura* ja *Kullervo*, jotka kaikki olivat kulkeneet pysähtymättä Niskan laiturissa. "Ei tarwitse kukaan matkustajista tulla Niskaan sitä warten, että on warma mainittujen aluksien siihen poikkeamisesta", kirjoitti tuohtunut nimimerkki. *Ilmari* oli ainoa, joka sai synninpäästön. "Se ei ole yhtään kertaa mennyt Niskan laiwassillassa poikkeamatta siwuitse." Ja vuotta myöhemmin tapahtui niin, että *Walio* toi Nurmeksesta kirkkoväkeä Lieksaan ja lähti sen jälkeen viemään huvimatkoilijoita Kolille asiasta mitään kertomatta. "Kirkkowäki ei päässytäkään huwimatkan takia palaamaan samassa Nurmeksesta tulewassa laiwassa kotiansa, waan saivat itse kukin kirkkomies hankkia kyytineuwot minkälaiset tahansa."

Syyskuun lopulla 1892 kerrottiin lähellä piti-tilanteesta, joka oli sattunut Viensuun lähellä Lieksassa. Kolme miestä oli yrittänyt soutuveneellään päästä hinaaja *Pankalan* kyytiin, mutta veneen keikahdettua olivatkin joutuneet weteen. Heidät saatiin kuitenkin pelastetuiksi. "Muuta wahinkoa ei tullut, kun että kolmelta mieheltä kastui taskukellot. Eräällä oli pyssykin mukana. Mutta niin paljon mies rakasti ampu-kaluaan, ett'ei heittänyt sitä uppoamaan, vaikka sen kanssa uidessa hänestä enää pikkuisen päätä wedestä näkyi."

Pielisen laivojen menestys houkutti lisää laivayrittäjiä. Kesällä 1893 tuli Pieliselle jälleen uusi matkustajahöyry, *Juuka*, alkujaan *Leporello* (1877), joka kaksi viimeistä vuotta oli kulkenut Heinävedellä nimellä *Punkaharju*. Aluksen oli ostanut uusi Juuan Höyryvenehyhtiö, joka laittoi aluksen kulkemaan Juuasta Joensuuhun. Tällä reitillä kulki myös Neppenströmin *Kullervo*, kun taas Piipposen *Ilmari* jätti nyt Juuan väliin ja kulki vain Joensuusta Pielisjärvelle (Lieksaan).

Myöhemmin kesällä myös *Kullervo* jätti Juuan käynnit pois ohjelmastaan. Juuka jäi "oman laivan" varaan, joskin Karttusen mukaan "vanha *Leporello* oli kutakuinkin epämuukava ja kapea [3,6 m] alus,

johon mahtui vain 60-70 henkeä. - - Eipä siitä Juuassakaan saatu sen mukavampaa alusta, vaan olopaikat jäivät ahtaiksi”.

Myös uusi luotsilaiva saatiin Saimaalle kesällä 1893. Se oli *Saimaa*, josta tuli säännöllinen vierailija niin Joensuuhun kuin Pieliselle. Laivan ensimmäiset vierailut Pielisjoella olivat kuitenkin epäonniset, kuten seuraavassa kerrotaan.

Luotsilaiva *Saimaa* Pielisjoella

Saimaan luotsipiiri sai ensimmäisen oman aluksensa vuonna 1886, jolloin mereltä siirrettiin luotsihöyry *Silmä* Saimaalle. Vuonna 1867 rakennettu alus osoittautui kuitenkin tehtävänsä epäkelvoksi: se oli huonokuntoinen, hidas ja syväkulkuinen. Siksi luotsitirehtööri Otto Gadd esitti keväällä 1892 Senaatille uuden höyryaluksen hankkimista Saimaalle. Perusteluissa todettiin liikenteen tuntuva lisääntyminen vesistöissä sekä vesistön laajuus ja laivaväyliä runsaus. Luotsipiirissä oli 14 luotsipaikkaa, 14 johtoloistoa, 352 kummelia, 1 506 reimaria sekä 718 meripeninkulmaa (mpk = 1 852 m) merkittyjä väyliä. Senaatti hyväksyi luotsitirehtöörin esityksen ja myönsi 60 000 markkaa uuden luotsialuksen hankkimiseksi. Kun hanke oli saanut keisari Aleksanteri III:n vahvistuksen, voitiin vuoden 1892 lopulla allekirjoittaa Luotsihallituksen ja turkulaisen konepajan Wm. Crichton & Co. Ab:n välinen sopimus höyryaluksen rakentamisesta. Konepaja sitoutui toimittamaan toukokuun 15. päivään 1893 mennessä laivan, joka oli 80 jalkaa pitkä, 16 jalkaa 9 tuumaa leveä ja syväykseltään 4 jalkaa 6 tuumaa ja jonka nopeus olisi vähintään 9½ solmua.

Alus, joka sai nimen *Saimaa*, valmistui määräajassa ja täytti sopimusehdot; nopeuskin oli täydellä vauhdilla ajettaessa 10¾ solmua. Saimaan luotsipiirin päällikön Gustaf Majanderin johdolla alus ajettiin Turusta Lappeenrantaan, jonne se saapui illalla 5. kesäkuuta. Arki alkoi kolme päivää myöhemmin, kun alus lähti luotsipäällikön johdolla tarkastusmatkoilleen.

Jo kesäkuun lopulla *Saimaa* ehti käymään myös Pielisellä. Vaikka vesi oli 1½ jalkaa alempana kuin tavallisesti, matka meni hyvin, lukuun ottamatta paluuta Utran sululle, ”men vid inloppet till Utra kanal norrifrån skrapade babords sidan lindrigt i stenar som lågo ned i kanalbottnet”. Perusteellisen tarkastuksen jälkeen ei laivassa kuitenkaan havaittu vuotoa eikä muutakaan vahinkoa, mutta konehuoneessa oli kuulostanut siltä kuin ”om möjligen kallvatten silen skulle blifvit borttryckt”.

Majander esitti, että laiva tarkastettaisiin Mustolan telakassa, mitä ei Helsingissä kuitenkaan pidetty tarpeellisena. Se varmistui muutama päivä myöhemmin Oravissa tehdyssä laivan kallistuksessa, jolloin ei havaittu minkäänlaista painumaa tai rispaa laivan kyljessä. Eikä pohjaventtiilin tarkastuksessaakaan löydetty vikaa lukuun ottamatta pientä painaumaa venttiilin ritalässä. - Majanderin mukaan syy tapahtuneeseen oli siinä, että matkustajalaivat ajoivat Pielisjoen sulkuihin liian lujaa, jolloin kanavan riveyksestä putosi kiviä kanavan pohjalle. Hän oli keskustellut asiasta Pielisjoen kanavien rakentajan, insinööri Berndt Höökin kanssa Joensuussa.

Pielisen matkalla oli havaittu Pielisjoen välillä paljonkin korjattavaa, mistä Majander teki lukuisia parannusesityksiä. Hän oli keskustellut niistäkin Höökin kanssa. Tukinuitto, joka oli siis irtouittoa, koettiin Pielisjoellakin melkoiseksi ongelmaksi, josta kaikki joella kulkevien höyrylaivojen päälliköt olivat Majanderin mukaan yksimielisiä.

Syyskuussa oltiin jälleen Pielisellä. Kun sieltä palattiin Pielisjokea alaspäin, Jakokosken kanavan alapuolella laiva sai pohjakosketuksen, jolloin yksi potkurin lavoista katkesi. Konemestari J.S. Pettersson merkitsi konepäiväkirjaan: ”kl 11,58 stötte på emotstranden af kanalen; kl 12,17 kom löst ingen skada; kl 2,10 fick propellerbladet afbrotet som aftas mindre stötar”. Matkaa voitiin kuitenkin jatkaa Joensuuhun potkurin kolmella lavalla isommilla ongelmilla. Majander sähkötti Luotsihallitukseen sekä selosti tapahtuman yksityiskohtaisesti kirjeessään, jossa totesi mm. näin:

”Wid nedgåendet för elfen iaktogs ännu större försigtighet othly att båten gick under lodning och med sakta fart hela tiden utom på så strömmiga ställen der half maskin erfordrades för manöfveringens skull. Vid Leppävirta, mellan Jakokoski och Haapavirta kanaler hvarest farleden går mellan stenistor och hvarest lodet hela tiden angaf 12 – 8 fot vatten grundstötte ångbåten lindrigt om emot stenar eller sjunkna stockar kunde för tillfället ej afgöras emedan stark ström hvarken tillät stanna eller vända och hvarvis ett propellerblad förlorades. Derefter fortsattes resan genom Haapavirta kanal hvarest vid utgående från kanalen vid sjelfva kanalmyningen *Saimaa* åter grundtog ehuru lindrigt samt sedan vid ankomsten till Paihola, grundstöttes midt i kanalen ehuru måttstocken vid slussen visade 2,20 cm. och *Saimaa* låg 4 fot 10 tum akter samt 4 fot 8 tum för. Då ingen skada kunde upptäckas fortsattes resan med iakttagande af samma försigtighetsmått tills vi, utan vidare missöden kommo till Joensuu.” Majander totesi kirjeessään vielä, että

koko Pielisjoen kanavointi oli alusta pitäen tehty väärin, ”samt sedan vårdslöst utfördt inser var och en”. Lisäksi hän muisti mainita tukinuiton suuresti haittaavan joella kulkemista.

Joensuusta ajettiin Oravin kautta Taipaleen vanhalle kanavalle, jota Lehtoniemen konepaja käytti kuivatelakkanaan. Laiva telakoitiin eikä tarkastuksessa havaittu mitään vaurioita aluksen pohjassa, mistä saatiin insinööri A. Krankin todistus, joka alkoi ”Wid besiktning af Lotsångaren ”*Saimaas*” botten finna vi att detsamma är i fullt tillförlitligt skick”. Seuraavana päivänä irrotettiin laivaväen omin voimin vanha potkuri ja laitettiin varapotkuri tilalle, samalla ”erhöll ny bussning i hylsan kring rorströkshufvudet”. Telakalta päästiin pois jo kello 10 ja jatkettiin saman tien Kuopioon yöksi.

Saimaa ei käynyt enää sinä kesänä Pielisjoella, mutta kauden pahimman haverinsa alus koki Kuopiosta palatessaan Varkauden pohjoispuolella.

Juuka ei saanut kauaa pitää samaansa ”monopolia” Juuan linjalla. Toukokuussa 1894 K kertoi, että ”laiwaliike on nykyisin wilkas Kolille, kun sinne joka sunnuntaina kirkonajan jälkeen lähtee Pielisjärweltä kolme laiwaa, nim. *Salmi*, *Juuka* ja *Kullerwo*. Nyt sopii matkailijan kulkea”. Kaksi ensiksi mainittua kulkivat Kolin ja Lieksan kautta Juukaan, *Kullervo* Lieksaan, poiketen kerran viikossa Kolilla.

Salmi oli uusi laiva Pielisellä. Petter Parviainen & Co oli ostanut *Salmen* (1889) samana keväänä Kuopiosta, jossa se oli höyrynnyt Kuopiosta Heinäveden Karvioon. Alus oli *Juukaa* suurempi ja ryhtyi kulkemaan siis Joensuusta Juukaan, ”käyden matkalla Niskassa, Ahwenisessa, Kolissa, Lieksassa ja Paalasmaassa”.

Parviainen myös sai mallasjuomien anniskeluoikeudet kolmelle Pielisen laivalleen, *Seuralle*, *Salmelle* ja *Waliolle* sekä etelävesien *Immelle*. Ehtona Joensuun kaupungin valtuuskunnan luvassa oli, ”että kaupungin rannassa ei anniskella mainittuja juomia”. (Tosin Parviainen oli *Waliossa* vain osaomistaja, pääomistajana oli Nurmeksen kauppias Timonen.)

Salmen ensimmäisenä päällikkönä oli Aksel Siljander, joka oli huumori- ja musiikkimiehiä sekä järjesteli matkustajille paljon hauskaa niin matkalla kuin etenkin Juuan ja Kolin päätesatamissa. Karttunen kirjoittaa hänestä aikalaiskuvausten perusteella mm. näin: ”Monet kerrat pysäytti Siljander syyspuolella laivansa johonkin Pielisen saaren rantaan, jonne hän lähti tovereineen metsästelemään ja kalastelemaan. Laiva uskottiin taitavan ajomiehen varaan, joka teki ’tuurit’ ja nouti kapteenin iloisen seurueen paluumatkalla. Satamapaikoissa, joissa oltiin yötä, Siljander järjesti tanssiaisia ja ilonpitoja, joissa kannettiin illallispöytään kalakukot, piirakat, uunipaistit ja piimäkannut. Kapteeni pukeutui monesti emännän pukuun ja pani huivin päähänsä sekä lasketteli pilapuheita, jotka huvittivat yleisöä. Hauskan kapteenin maine koitui hyödyksi laivalle ja sen isännistölle.” Siljander toimi sittemmin mm. *Kolin* päällikkönä.

Pieliselle tuli kesällä 1894 toinenkin uusi laiva, kun Kuokkastenkosken ruukki hankki kolmannen hinaushöyryveneen proomukuljetuksiinsa. Vaan mikä se oli?

Cederbergin *Rapid* ajoi karille Paiholan alapuolella kesäkuun lopussa. K kuvasi tapausta ”oudoksi”, koska paikka oli vain 10...15 sylvä väylästä eikä sitä ollut merkitty. ”*Rapid*’in keula nousi pystyyn kiwi arkulle, ja laiwa kallistui samassa pahasti kyljelleen – matkustawien naisten kauhuksi.”

Vorokin avulla laiva saatiin vapaaseen veteen. Lehti toivoi kyseisen paikan, kuten muidenkin väylää lähellä olevien matalikkojen pikaista merkitsemistä, olletikin kun samalle karille tiedettiin useampiakin aluksia joutuneen.

Tänäkin syksynä vesi oli matalalla Pielisjoessa: ”Laiwakulku Pielisen kanawassa käy päiwä päiwältä yhä waikkeammaksi ja waarallisemmaksi. *Walio* niminen pieni alus ei ole kahteen wiikkoon päässyt Utrasta kaupunkiin matalikon tähden sulkujen alapuolella; *Salmi* on samassa waarassa; ja *Seura*, joka on rakennettu erittäin kanawien waillinaisuuksien waralle, raappii pohjaan monessa paikassa. *Ilmari* jäi myös wiime keskiwiikkona tänne yrittäessään Utraan.” Utran kanavassa oli vettä ainoastaan 130 senttiä, joten Pielisen laivat eivät päässeet tulemaan Joensuuhun. Joen sulkeutuminen aiheutti kustannuksia niin laivayhtiöille kuin Pielisen alueen kauppiaille, jotka joutuivat kuljettamaan jauhonsa ja muut tavaransa vajaalastissa tai pienemmissä veneissä tahi hevoskyydillä. ”Tämä tietysti tuottaa arwaamattomia kustannuksia ja waikuttaa ruokatawarain kallistumista pohjoiskulmillamme, ehkäpä täydellistä nälkäwuotta köyhälle wäestölle”, kirjoitti K etusivullaan. Tuskin veden vähyys oli kuitenkaan syynä siihen, että *Seura* ajoi karille lokakuun alussa Ahvenisissa poikettuaan ”hieman syrjään wäylästä”, kuten lehdessä kerrottiin. ”Laiva sai puolen metrin repeämän keulaansa, jolloin ”etusali täyttyi niin pian wedellä, että esim. muuan naismatkustaja pääsi siitä hädin tuskin pois, jättäen kellonsa ja kukkaronsakin siihen. Laiwa ohjattiin

heti maata wasten, jossa sitä näinä päiwinä on paikattu ja paranneltu, niin että se ehkä jo tänään [13.10.] pääsee Joensuuhun”.

Seuran pelastustoissa sattui tapaturma. Kun *Salmi* oli hinaamassa *Seuraa* rannemmalle, “sattui niin onnettomasti, että yksi ankkurikammin piikki yhtäkkiä, pidättimen pettäessä, käwi 22 wuotiaan laiwamiehen Antti Walosen wasenpuoliseen otsaan, rewäisten otsaluun päältä kaikki pehmeät paikat pois; jonka ohessa oikea käsiwarsi käwi toiseen piikkiin, niin että radius-luu meni poikki”. Mies kuitenkin parani saamistaan vammoista.

Vaikka Pieliselle kulki jo kuusi matkustajahöyryä, niiden kulkuajat eivät Ahosen mukaan tyydyttäneet matkustajia: “Esimerkiksi kesällä 1894 lähti tiistaisin pohjoiseen peräti neljä alusta, joista kolme tunnin väliajoin aamulla. Perjantaisin lähteviä aluksia oli kolme. Tällaisinkin järjestelyin linjat ilmeisesti kannattivat, koska alusten määrä ei seuraavaan 20 vuoteen vähentynyt.” Kulkuilmoitusten perusteella tiistailaivoja oli kuitenkin vain kaksi, lauantaicin ei yhtään.

Veden vähyys jatkui keväällä 1895. K kuvasi tilannetta 7. toukokuuta: “Pielisjoki kuiwaa kuiwamistaan. Jo wiime syksynä oli wesi niin alhaalla, että kanawa-höyrylaiwat saivat lakkauttaa liikkeensä ennen aiottua aikaa. Ja nyt kewäällä näyttää wielä kamalammalta. Entisestä joen-pohjasta on monin paikoin parin sylen leweä kaistale wesijättönä, ja kiwiä ja kallioita pistää esiin wedenpinnasta, joita ei ennen ole nähty. Wanhat ihmisetkään eiwät sano muistawansa tällaisista weden-wähyyttä Pielisjoessa. – Kanawassa oli toki wielä eilen wettä täällä Joensuussa 1 m. 95 sm. ja Utrassa 1 m. 60 sm. Niin ollen eiwät kuitenkaan höyrylaiwat *Kullerwo* ja *Walio* pääsnee näistä paikoista läpi.” Vesilukemat olivat keväältä, siis korkean veden ajalta.

Samassa lehdessä kerrottiin, että “höyryalus *Salmi*, joka wälittää liikettä Joensuun ja Juuan wälillä, on tänä kewäänä saanut uuden asustuksen. Uusia hyttiä on toimitettu ja salonki korjattu erittäin mukawaksi ja siistiksi, melkein samallaiseksi kuin on *Seura*-laiwan peräsali, jonka ohessa jääloutat on hankittu woinkuljetusta warten. Korjaukset on suorittanut Warkauden tehdas”.

Liikenne jatkui kuten ennenkin, sillä poikkeuksella, että *Ilmari* ulotti kulkunsa Nurmekseen saakka. Myös *Juuka* jatkoi entisellä reitillään, vaikka laiva oli ollut talwella myynnissä. Laiva sai moitteita “perisyynnistään” Kuopion lehdessä elokuussa: “Kapakoitseminen *Juuka*-laiwalla näyttää yltywän yli äyräittänsä, vaikka wiranomainen kuuluukin haastattaneen tuon anniskelunhoitajan käräjissä wastaamaan turmiota tuottawasta liikkeestään. Päihtyneitä miehiä, warsinkin pyhänseutuina, liikkuu nyt useitakin kirkon kylässä, josta edesmenneinä aikoina sellaiset oliwat luettawa enemmän harwinaisuuksien joukkoon. Suotawaa olisi, että järjestysmiehemme tehokkaammin pitäisiwät silmällä tätä pahennusta tuottawaa epäkohtaa; sillä puhumattakaan warakkaammista, moni wähäwarainen perheenisä, jonka joukolla tuskin on wälttämättöminpiä elintarpeita, menettää ainoatkin rahawaransa kapakassa, ja monet nuoret miehet hoipertelewat heittäytyäkseen tuohon tulwiwan olutwirran pettäwään pyörteeseen, kirjoitetaan meille.”

Pielisjoen vesitilanne parani ja liikenne palautui normaaliksi jo alkukesästä. Oma ongelmansa oli tavallaan siinä, että vaikka laivat kulkivat Joensuusta Pieliselle täysin lastein, palatessa ne oliwat melko tyhjiä, mitä valitettiin Pielisjärveltä lähetetyssä kirjeessä: “Ei näy kuin joku dritteli tai muu astia woita.” Se piti osin paikkansa, mutta oli laivoilla muutakin rahtia. Ja syksyä kohden tilanne aina muuttui, kun kesävoit kuljetettiin Joensuun kauppialle vientiä warten.

Kullervo myytiin syksyllä Sääminkiin Kalle ja P.J. Kososelle, jotka korjauttivat sen talven aikana Varkaudessa. Samalla siitä tuli hinaaja *Punkaharju*.

Juuka puolestaan myytiin keväällä 1896 Kuopioon Saastamoisen kauppahuoneelle. Muilta osin Pielisen liikenne jatkui ennallaan. Tosin *Salmen* uudeksi omistajaksi tuli Höyrywene Salmin osakeyhtiö, jonka osakkaina oli Joensuun ja Juuan liikemiehiä, Parviainen edelleen pääosakkaana. “Siirtosumma” oli 37 000 markkaa.

“Erityisiä” tapahtumia oli vähän. Elokussa lehti kertoi, että “toissa perjantaina, sittenkun höyryalus *Walio* oli kulkenut Nesterinsaaren kanawasta Pielisjokea ylöspäin, syttyi toisen kanawalaiturin alapää palamaan ja paloi poroksi alasulkuun asti, kuiwa ja hywässä terwassa kun oli. Arwellaan että *Walio*sta oli lähtenyt kipinä ja pudonnut jostakin lankku-raosta sisään. Tuli saatiin sammutetuksi ennenkun pääsi pahempia tekemään, mutta yhtä kaikki on wahinko noin 300 markkaa kruunulle.”

Nytкин kärsittiin veden vähyydestä Pielisjoessa. “Höyryalus *Walio* jäi wiime wiikolla Nurmeksesta palatessaan Utran sulkujen alapuolella pohjaan ja pääsi irti ainoastaan siten, että sulkukamarista yhdellä kertaa ammennettiin lisää wettä aluksen kölin alle. *Ilmari* puolestaan menetti wiime wiikolla kaksi siipeä propellistaan kulkuwäylän matalaan ja tukinpäillä täytettyyn pohjaan.”

Nurmes ja Täljsten

Vuonna 1897 liikenne alkoi toukokuun puolivälissä, jolloin *Ilmari* lähti Nurmesta kohden. Aluksella oli ollut täysi työ kamppailla Pielisen jättien läpi. Kuukautta myöhemmin laiva koki pienen haverin, josta K kertoi näin: “Kiween kolahti höyryalus *Ilmari* viime maanantaina matkallaan Joensuusta Nurmekseen Jakokosken ja Saapaskosken välillä. Keulapohjasta lähti kolauksessa naula irti ja repäisi lohjetessaan pienen reiän lähelle köliä. Laiwa teki kuitenkin matkansa Nurmekseen saamatta mitään mainittavaa vahinkoa edes sokurille, jota sillä oli isompi määrä lastina. Jo matkalla tukittiin näet pieni vuotoreikä väli-aikaisesti tappuralla. Keskiwiikkona palasi alus takaisin tänne Joensuuhun ja on näinä päivinä ollut parannuksilla entiseen kuntoonsa Hubbard ja kump:n laiwatelakalla lähellä Penttilän sahaa. Woinee tänään jälleen aloittaa säännölliset kulkunsa.” Laivaa telakalle nostettaessa tapahtui onnettomuus: “Kun näet alusta hinattiin ylös telakalle jotenkin alkuperäisen nostokoneen eli n.s. worokin avulla, miehet toisessa päässä worokki-tankoa, hewonen toisessa, katkesi yht’äkkiä puinen tanko hewosen-puoleisesta päästä, ja toinen pää löi ankaralla voimalla miehiin, jotka sitä työnsivät. Työmies Kalle Hartikainen sai alaleukansa pahasti runnelluksi, haawoja päähänsä ja wasemman käsiwarren poikki.” Mies jäi kuitenkin henkiin. Myös pari muuta miestä jouduttiin viemään lääkärin hoitoon.

Uusi laiva saatiin Pieliselle elokuussa 1897. “Viime keskiwiikkona ilmestyi tänne Joensuuhun Nurmeksen höyrylaiwa-osakeyhtiön *Nurmes* niminen höyrylaiwa, joka wastikään on walmistunut Warkauden tehtaalla ja tulee välittämään liikettä Joensuun ja Nurmeksen välillä. Laiwa on suurempi kuin mitkät muut tätä reittiä kulkewat alukset ja tekee katsojaan hywin miellyttävän vaikutuksen. Se on 84,90 rek. tonnia wetäwä ja kulkee 45 hewoswoiman koneella. On pituudeltaan 85 ja leweydeltään 18 jalkaa sekä 4 ½ jalkaa sywään käypä. Saa kuljettaa 100 matkustajaa, mutta kannelle mahtuu, milloin tämä ei ole lastattuna, 180 henkeä. – Oudon vaikutuksen tekee katsojaan erittäin lawea ja mukawa yläkansi, joka muodostaa ikäänkuin suuren salongi-lattian. Pitkin sen reunoja on mukawat, pitkät penkit. Yläkannen alla on sitten peräpuolella soma ”tupakkahuone” 7 akkunoinen ja punaisine plyshi-sohwineen. Warsinaisen kannen alla on peräsalongi, sekin hywin mukawasti ja siististi sisustettu, sekä tämän yhteydessä 2 hyttiä miehille ja 1, suurempi, naisille, kaikki tyyni ajanmukaisessa kunnossa kaikkine mukawuuslaitoksineen. Keskilaiwalla on ruokasali, keittiö ja keittäjän huone, jonka ohessa siwuilla kummallakin puolen hytit katteinia, perämiestä ja masinistia warten. Keulapuolella on etusalongi, warsin mukawa ja siisti sekin, ja lopuksi keulassa miehistön ”skanssi” 4:llä makuusijalla. – Mutta mikä erittäinkin on tässä uudessa laiwassa huomattawaa, on se, että keulakannen alla myöskin löytyy erityinen ruuma woita warten. Tämän ruuman lattiana on näet rei’illä warustettu pohja, jonka alla säilytetään jäätä. Ruumaan mahtuu 45 dritteliä. Höyrykone on uusinta mallia ja huolellisesti peitettynä kannen alle, niin ettei kenenkään tarwitse peljätä pikku-lasten putoawan konehuoneeseen.”

Laiva oli tullut maksamaan 50 000 markkaa, ja sen sanottiin kulkevan lastitta 18...20 kilometriä tunnissa. “Se on asianomaisesti tarkastettu ja lähti eilen ensimmäiselle matkalleen Nurmekseen. Hyttipaikka Joensuusta Nurmekseen tullee maksamaan 10 markkaa, muut paikat tietysti vähemmän. Laiwan kuljettajana on hra Kr. Seppä, joka ennen on kuljettanut *Waliota*. Eilen lähtiessään oli *Nurmeksella* lastina paljon jauhoja ja rautaa. Huomen-iltana palanee se takaisin tänne Joensuuhun ja alottanee sitten säännölliset kulkuwuorot, käyden kaksi kertaa wiikossa väliään ja poiketen tietysti Pielisjärwen Lieksassa ja muilla itärannan asemilla.”

Laivan tulo Nurmekseen sai J.P.J:n kirjoittamaan laivalle pitkän ja juhlallisen “Terwehdyksen”, joka päättyi näin: “Tuokoon *Nurmes* aina hywän sanoman etelämpänä asuwilta heimomme weljiltä, jotka owat jo rautatien kautta yhteydessä muun mailman kanssa, liehukoon *Nurmeksen* lippu kauan ja puhtaana Pielisen uljailla ulapoilla.” - *Nurmeksen* tulo merkitsi “lopputiliä” *Waliolle*. Alus myytiin A. Ahlqvistille Haminaan, jossa siitä tuli *Virolahti*.

Nytkin wesi oli Pielisjoessa vähissä. Sen sai kokea lokakuun lopussa myös luotsilaiva *Saimaa*, “joka wierailee viime sunnuntaista lähtien kaupungin satamassa ja olisi mainittuna päivänä lähtenyt tutkimusretkelle pohjoiseen päin, mutta ei pääsekkään nyt Utran kanawan läwitse, sillä wesi on tässä ainoastaan 140 sentim. sywää, kun *Saimaan* peräpuoli sitä wastoin menee 150 sent. sywälle. Luotsikatteini Majanderin on täytynyt tehdä matkustuksensa pohjoiseen toisessa laiwassa.” Toinen

laiva oli jokin Pieliselle kulkeneista matkustaja-aluksista, joita olivat nyt *Seura*, *Salmi*, *Ilmari* ja *Nurmes*.

Syyskuussa 1898 uusi *Nurmes* koki ensimmäisen “merionnettomuutensa”, onneksi ei kovin pahaa. “Kun höyrylaiwa *Nurmes* viime matkallaan Joensuusta pohjoiseen päin saapui Hökänniemelle, törmäsi se wasten jotakin kalliota sillä seurauksella että rautaplootut musertuiwat ja wettä tulwasi yhteen lastiruoman osastoon, waan kun muut ruoman osastot eiwät laskeneet wettä sisään, pääsi laiwa vaikka wesilastissa Nurmeksen laituriiin, jossa se wäliaikaisesti korjattiin.” Seuraavassa numerossaan lehti oikaisi uutistaan: “Mikäli nyt olemme kuulleet oliwat ne wammat, jotka höyrylaiwa *Nurmes* sai joutuessaan karille, aiwan wähäpätöisiä, ja saatiin heti korjatuiksi. Wettäkään ei päässyt yhtään tunkeutumaan lastiruumaan. Laiwa kulkee taas säännöllisesti matkoillaan.”

Vuosi 1899 oli suuri tulvakesä myös Pielisjoella. K kirjoitti 1. kesäkuuta: “Jo useampia päiwiä on wesi lainehtinut Pielisen kanawan laitureilla Joensuussa ja eilen täytyi lakkauttaa liike Joensuun sululla, koska sulkuportteja ei woida enää awata. Tästä on haittaa puutawarayhtiöille, kun eiwät saa lotjiaan tulemaan Utrasta ja Karsikosta. Höyrylaiwa *Seura* seisoo sulun yläpuolella odottaen tilaisuutta päästäkseen ylöspäin, lähtö tapahtunee kuitenkin wasta perjantaina, koska suuri Pielinen on wielä aiwan jäässä.” Viikkoa myöhemmin kerrottiin, että Jakokosken kanava oli suljettu ja kuvattiin, miten hinaajat *Helmi* ja *Rapid* olivat taistelleet yhden Utra Woodin (aiempi Hubbard) laotalotjan saamiseksi alas jokisuulle.

Tulvan takia Pielisjoen laivaliike oli pysähdyksissä kesäkuun 10. päivästä yli kuukauden ajan. Matkustajalaivat kulkivat Pieliseltä vain Enon Kaltimoon. Tänä aikana jouduttiin kuljettamaan maitse yli 1 000 hevoskuormaa tavaraa Joensuusta Kaltimoon, jossa tavara lastattiin aluksiin Pieliselle kuljetusta varten.

Vaikka wesi oli korkealla, ainakin yksi karilleajo tapahtui. “Matalikolle joutui sankan sumun wuoksi höyrylaiwa *Nurmes* elok. 30 p:nä matkalla Lieksasta Nurmekseen. Pohjaan tarttui ainoastaan laiwan keula, jonka wuoksi laiwa pääsikin siitä sitte kun lastia oli jonkun werran wähennetty wenheisiin, omin neuwoin irti. Törmäys oli wähäinen, sillä kone ei matalikolle joutuessa ollut enää ollenkaan käynnissä. Tästä syystä ei alus saanut mitään wammoja. Matkustajat pysyiwät lewollisina ja sumun selwittyä kauniin ilman tähden oli mieliala hilpeä.”

Myöskään luotsilaiva *Saimaan* vastoinkäyminen ei johtunut veden wähydestä Pielisjoessa.

Tapauksen kulku oli luotsipäällikön J.E. Olofssonin mukaan seuraava: ”Lördagen den 30 September kl. ½ 8 f.m. kommo elflotsarna S. Kupiainen och J.A. Sneck ombord hvarefter Joensuu och Utra slussar passerades utan vidare anmärkning utom att en mängd stockar befanns i farleden såväl flytande, som med ändan stående på elfvens botten. Komna till kanalmynningen nedanom Kuurna sluss, der strömmen är stark och farleden tidigare varit genom bommad afskild från stockflötningsådran, möttes vi af sådan mängd flytande stock att det var omöjligt passera utan att kollidera med dem då farleden är mycket trång och här gör en krökning in till kanalmynningen; här fingo vi stock i propellern som slog af alla 4 bladen så att fartyget förlorade styrkraft och drefs af strömmen mot ett från land utgående berggrund, först med stäfven och sedan med babordssidan. Då nu strömmen låg på från styrbord hade vi ett styft arbete att få fartyget flott. Samma dag innan mörker fingo vi henne flott och inhalad till slussporten. Dagen derpå eller den 1ta Oktober insattes reservpropellern sålunda att aktern passerades på öfre slussportens tröskel. Genom att denna tröskel ej var tillräckligt bred kom mesta tyngden att hvilat på fiskplåten, som deraf böjdes så att 4 tum af hvarje blad måste afhuggas. Den 2. Oktober återvände jag till Joensuu der fartyget förtöjdes.”

Luotsipäällikkö matkasi Pieliselle *Ilmarilla*.

Saimaa oli ollut jo toukokuussa Pielisellä aloittamassa uuden Juuka-Nurmes väylän mittaamista.

Mittaustyöt aloitettiin 26:na, mikä kirjattiin aluksen päiväkirjaan näin: ”Afgick kl. 3.15 på morgon med herr Tuhkanens ångslup *Ilo* från Juuka undersökningslinje längs kusten genom Kynsisalmi till gamla farleden, som går till Nurmes.” Ilmeisesti luotsipäällikkö ei ollut rohjennut lähteä *Saimaalla* hänelle tuntemattomalle väylälle, vaan matka tehtiin pienellä *Ilo*-höyryveneellä. Karttusen mukaan kauppias K.J. Tuhkasella oli useita pieniä höyryvenettä, joista monet oli nimetty hänen lastensa mukaan. Yksi niistä oli *Olavi* (1900), ja Tuhkasen perilliset myivät kesäkuussa 1925 huutokaupalla yhtä niistä, “6½ hevosvoimaista rautaista höyryalusta”. Myös Lieksassa oli ainakin yksi höyryvene, Viensuun Junnulan talon *Viensuu*. Olikohan se sama alus, joka mainitaan ”Enon historiassa” *Ritona*?

Tämän vuonna 1906 rakennetun sluupin sanotaan näet yhä nykyäänkin ”elossa olevan” *Ridon* muistitietohistorian mukaan olleen samaisen Junnulan talon omistuksessa.

Lokakuun lopulla 1900 sattui Pielisjoella tapaus, joka pääsi PK:n sivuille: ”Kun tiistaina edellä puolisen Utra Wood Companyn hinaajahöyry *Helmi* kuletti neljää roomua Kukkosensaaresta Utraan, ryöstäytyi Joensuun kanawan yläpuolella kaksi jälkimäistä roomua irti ja joutuiwat siten wirran waltaan. Toinen tarttui kanawan niemeen, toisen taas wei wesi siltaa wasten, johon jäikin sillan arkkuja wasten poikittain. Suurin huoli lotjamieheillä lie ollut wiinasta, koskapa eräs huudahti: ”kunhan wain eiwät pullot särkyisi!”

Juuan vuolukiviyhtiön uusi hinaaja *Täljsten* saapui keväällä 1900 Pieliselle, kuten edellä on jo kerrottu. Porissa rakennetun aluksen päätehtäväksi tuli vuolukivillä lastattujen lotjien hinaaminen Juuan Nunnanlahdesta etelään, usein jopa Pietariin tai Helsinkiin saakka. Paluumatkalla lotjissa tuotiin lähinnä viljaa. Elokuussa K kertoi, että *Täljsten* oli tuonut Pietarista Nurmekseen jauhoilla lastatun lotjan. ”Tämä oli ensi kerta kun Nurmekseen tuotiin suorastaan Pietarista tulliwartian seuraama wiljalasti. Lasti sisälsi 1882 säkkiä ja omisti sen kauppias J. Hukka.” Koska Pielisjoen mataluus rajoitti lotjien kivilastia, vuolukiviyhtiöllä oli lastauspaikka Pesolansaaren Sorsaniemessä, jossa lotjat joko lastattiin täyteen lastiin tai lastit siirrettiin isompiin lotjiin.

Purjehduskausi jatkui myöhään ja PK kertoi 24. marraskuuta: ”Laiwaliikkeen woipi pitää Enossa tänä wuotena loppuneena. T.k. 20 p:nä tuli *Salmi* Juu’asta ja jäi tänne Niskan laituriin talweksi odottamaan tulewata kesää, päästäkseen uudelleen Pielisjoen ja -järwen wesiä kyntämään. Kiitos tästä kuluneesta kesästä laiwan päällikölle ja muulle hywästä ja ystävällisestä kohtelustanne, jota aina olette matkustajille osoittaneet! *Salmi* on tänä purjehduskautena tehnyt 1:sen [?] matkan Joensuusta Juukaan. Kaikki matkansa on laiwa tehnyt, päällikön ilmoituksen mukaan, onnellisesti.” Viimeinen matka oli kuitenkin ollut ”kowa ottelu”, kuten samassa lehdessä kerrottiin: ”Joensuuhun pyrkiessään kohtasi näet laiwan wiime sunnuntaina ankara sumu ja pakkanen, joten laiwa, jonka täytyi kulkea hiljaista wauhtia, oli monasti wähällä jäätyä kiinni keskelle aawaa selkää. Enoon saakka pääsi laiwa kuitenkin onnellisesti, waan siinä kohtasi niin wahwa jää, jotta matkaa oli mahdoton jatkaa. Laiwa täytyi jättää sinne talwehtimaan ja kapteenin miehistöineen maitse tulla kaupunkiin.”

Kesä 1901 oli poikkeuksellisen lämmin. Se saattoi olla osatekijänä siihen, että wesi aleni jälleen syksyä kohden Pielisjoessa, jossa sattui useita karilleajoa. Elokuussa ajoi *Ilmari* karille Karsikon yläpuolella, eikä laiva päässyt irti omin voimin, vaan hinaaja *Rapid* kävi sen irrottamassa. Kuukautta myöhemmin oli *Nurmes*en vuoro, mistä K kirjoitti: ”Kiween kolahti höyrylaiwa *Nurmes* eilen iltapäiwällä ylöspäin mennessään Utran kanawan alapuolella eikä luultu tapahtuneen mitään wahinkoa, mutta Kuurnan kanawalle tultua wasta huomattiin että laiwa oli saanut pienemmän wuotoreijän. Siitä syystä ei laiwa woinut jatkaa matkaansa, waan täytyi sen palata takaisin Joensuuhun lastin tyhjentämistä ja wuotoreijän korjaamista warten. Syynä ei liene ollut kulkuwäylältä syrjäytyminen waan nopeasti alenewa wesi, joka uhkaa tehdä lopun koko laiwaliikkeestämme Pielisjoella.”

Lokakuussa *Nurmes* ajoi karille Piimäsaaren salmessa Pielisellä, mutta säilyi waurioitta. Joensuun luotsi Litmanen oli ollut aluksessa matkustajana, mutta tapahtuman sattuessa oli ollut ruorissa ja ohjannut wiitan wäärältä puolelta. Luotsipäällikön raportissa ei kuitenkaan mainittu mitään luotsin osuudesta tapahtumaan, ja laivanpäällikön mukaan reimaritkin olivat olleet paikoillaan.

Heti tämän jälkeen sattui kaksi haweria lisää. *Ilmari* ajoi Jakokosken Leppäwirrassa kiinni pohjaan eikä päässyt irti omin voimin. ”Höyrywenhe *Taimi* rupesti eilen auttamaan *Ilmaria*, mutta wasta 3 aikaan saatiin alus irti.” Toinen sattui Enonkoskelta kotoisin olevalle höyrylaiva *Ellalle*, joka oli tuonut kirkon rakennustarpeita Savonlinnasta Joensuuhun. Purettuaan lastinsa laiva jatkoi Pielisjokea ylöspäin. Se ajoi kuitenkin karille lähellä Karsikon sahaa, ja PK:n mukaan ”törmäys oli niin kowa, että kokan kohottua ylös, kaatui laiwa kohta kyljelleen ja wesi tulwasi laitojen yli sisään perän puolelta. Laiwassa ei ollut matkustajia, paitsi laiwamiehet ja joku, juuri nyt ruotelissa ollut tilapäinen ajomies, jotka kaikki pelastuiwat”. Varmaan *Ella* saatiin pelastetuksi, vaikkeivat Joensuun lehdet sitä kertoneetkaan. Syynä onnettomuuteen sanottiin olleen reimarin puuttumisen sekä weden mataluuden; olihan Pielisjoessa wesi 2,3 metriä alempana kuin tulwavuonna 1899!

Jo aiemmin syksyllä oli luotsilaiva *Saimaa* joutunut peruuttamaan menonsa Pieliselle, mistä luotsipäällikön raportissa todettiin: ”Till följd af lågt wattenstånd i Pielis elf kunde *Saimaa* icke gå upp till Pielissjö utan måste kvarblifva i Joensuu under den tid Löjtnant Ylander med passagerarebåt

gjorde resan till Pielissjö.” Samoihin aikoihin sattui maakunnan laivoille sen kesän viimeinen haveri, kun yksi *Täljstenin* hinaamista lotjista upposi Viipurin ja Haminan välillä. Jo saman hinausreissun alkumatkalla oli yksi neljästä lastikkaasta lotjasta käynyt kivellä Pielisjoessa ja saanut vuodon. *Täljsten* jatkoi kiviroomujen hinausta vuoteen 1907, jolloin vuolukiviyhtiö teki konkurssin. Valtio osti hinaajan huutokaupasta ja laittoi sen Joensuu-Nurmes-radan rakennustöiden kuljetuksiin. Laiva myytiin sittemmin Savonlinnaan.

Juuan vuolukiveä kuljettamaan tuli vuonna 1908 hinaaja *Nunnanlahti*. Se hinasi uuden kiviyhtiön, Suomen Vuolukivi Oy:n rautaisia lotjia kivilastissa Lieksaan, jossa kivet siirrettiin junakuljetukseen. Sen avuksi tuli toinen hinaaja *Nunna* vuonna 1912. Myös Antti ja Pekka Romppasen pieni höyryvene *Utu* oli mukana näissä kuljetuksissa. Romppasilla oli myös höyrylotja *Pelle* sekä moottorihinaaja *Pelle II*. Karttusen mukaan ”nämä alukset liikkuvat hinaustöissä Nurmeksien ja Uimaharjun välillä”. *Pellen* lisäksi ei muita paikallisia rahtilaivoja tiedetä Pielisellä kulkeneen. Pielisen lauttahinaajat käsitellään uiton yhteydessä, mutta oli siellä muitakin hinaajia, joista osa on jo edellä mainittu ja joihin kuului hinaajaksi vuonna 1908 muutettu *Seura*. Taas Ahvenisen Heikki Pölösen vuonna 1907 rakentama *Toivi* oli puinen ja 17 metriä pitkä hinaaja tai sekalaiva. Sillä ”nerokas” Pölönen hinasi mm. halkoja Pielisellä, millä toiminnalla ansaitsi Karttusen mukaan ”melko lailla”. Joensuun lehdissä oli kuitenkin jo kesällä 1910 ilmoitus, jossa kerrottiin huutokaupalla myytävän Enossa puista höyryvenhe *Toivia*, ”12 metr. pitkä, umpinaisella täkillä, 1 salonki, 6 ½ hevosvoimainen höyrykone”. Myynissä oli myös laivakalustoa sekä kaksi 16-metristä lotjaa. Ilmoituksen allekirjoittaja oli E. Sorjola, jolle Pölönen kaiketi oli laivansa myynyt. Kummassakaan kaupungin lehdessä ei kerrottu, kuka *Toivin* osti.

Koli, Lieksa ja Tapio

Pielisen laivat kannattivat hyvin, ja suurimman hyödyn keräsivät Joensuun kauppiaat ja kauppahuoneet. Mitä laivoissa sitten kulki? Onni E. Koponen vastaa siihen näin: ”Alas Pielisjokea pitkin meni laivoissa ja niiden vetämissä lotjissa sahatuotteita, halkoja; kirkonkylien kauppiaiden hankkimia nahkoja, lintuja, kalaa, suolattua muretta, marjoja; tervaa, pajunkuoria jne. Pankakosken taonnaiset: naulat, hevosenkengät, lapiot ja kankirauta, kulkivat v:sta 1870 vesitse. Lieksa välitti myös rajantakaisten karjalaisten luonnontuotteita. Joskus laivassa oli hevonen tai maatiaiskarjaamme kuuluva siitossonni. Tärkein vientitavara oli maalaisvoi. Voita varten järjestettiin laivoihin ruumaan vesirajan alapuolelle erityisen viileä komero.” Komerot korvautuivat sittemmin jääruumilla.

Ylöspäin Pielisjokea vietiin ennen kaikkea viljaa. ”1870-luvulla viljan tuonti laivoissa kasvoi. Sitä tuli jauhoina ja ryyneinä Joensuun höyrymöllyistä. Siirtomaatuotteina tuli suolaa, kahvia, sokeria, petroolia jne., teollisuustavaroina lasia, saippuaa, karamelleja, metalliteoksia jne. Laivaliikenne varusti elintarpeilla jopa osan Aunuksen ja Vienan Karjalaa. Ulkomailta tuli väkijuomia ja Joensuun panimoiden ränneistä viinaa.”

Kesällä 1902 tuli uusi matkustajalaiva Pielisen liikenteeseen. Se oli Salmi-yhtiön *Koli*. PK kuvaili Varkaudessa tehtyä laivaa seuraavasti:

”Näköään on se melkein samallinen kuin *Nurmes*. Laiwa on 26,27 metriä pitkä, 5,55 metriä leveä keskikohdaltaan ja 2,27 metriä korkea wedenrajasta. Se kulkee 1,38 metriä syvässä. Kantavuus on 90,96 rekisteritonnia. Kone, joka on 25 nimellishewosvoimainen, on varustettu n.s. trippel-expansionilla (kolminkertaisella paisutuksella) ja kahdella silinterillä, joten se käyttää höyryn tarkalleen. Suurin nopeus on 19 kilometriä tunnissa.

Kokoonsa nähden on laiwa sisustettu aika mukavasti. Kannella on ensiksikin laajasti kävelytilaa. Tupakkahytty on warsin tilawa. Laiwan perällä on peräsali, suuri ja mukavasti laitettu, jossa on makuusijoja 8 hengelle, ja kolme hyttiä, joista yksi perhehytti. Hytit owat tawallista leweämmät, joten ilmamäärä on suurempi. Wälikannella on ruokasali, missä on tilaa 12 hengelle ja makuusijat 4 hengelle, bufetti, keittiö, laiwurin, koneenhoitajan ja perämiehen hytit. Keulassa on toisen luokan salonki 8 makuusijalla.

Kahteen lastiruomaansa woi laiwa ottaa noin 700-800 säkkiä jauhoja. Erityisesti mainittakoon keularuoma, joka on laitettu nimenomaan woinkuljetusta warten. Se on warustettu 5,5 metriä pitkällä, 60 senttimetriä leweällä ja 30 senttimetriä korkealla jääsäiliöllä, josta jäistä sulanut wesi

puhalletaan höyryllä ulos. Täten tulee ruoma aina olemaan kuiwana. Kannelle on sowitettu tähän ruomaan johtawa käytännöllinen ilmanvaihtolaitos.”

Koli oli tullut maksamaan 45 000 markkaa. Aluksen päälliköksi tuli Aksel Siljander. “Sunnuntaina iltapäivällä teki *Koli* huwimatkan aina Jänisselälle saakka. Huwimatkalle oli kutsuttu noin kolmisenkymmentä wierasta.” Laiva alkoi kulkea Joensuusta Juukaan ja Nurmekseen. Elokuussa muuan juukalainen kirjoitti kirjekortissaan mm. näin: “Hywä on liikkeen wälittäjä Juuasta Joensuuhun uhkea uusi höyrywenhe *Koli*. Se kyllä meille kesäaikana jauhoja ja suoloja toisi, kun waan olisi rahaa, jolla niitä woisi lunastaa.” *Salmi* oli myyty edellissyksynä Suvasveden laivayhtiölle Kuopioon.

Samassa lehdessä oli 10. kesäkuuta Joensuun satamasta uutinen, joka alkoi: “Jauhoja tuotu paljon höyryt *Pielinen*, *Sampo*, *Ahti*...” *Pielisen* lastina oli ollut 2 039 säkkiä, joten kyseessä oli rahtilaiva, ilmeisesti edellä kerrottu Koivistoa kotipaikkanaan pitänyt *Pielinen* (1900).

Haverit ja muut tapahtumat jäivät vähiin. K kertoi elokuun alussa, miten “kanawaan putosi wiime sunnuntai-iltana muuan höyrylaiwa *Nurmeksen* mukana matkustawa ruununluotsi. Mies tahtoi harpata laiwasta kanawan laidalle, waan harha-askeleen otettuaan saikin harpata kanawan pohjaan saakka, josta hän heti wedettiin kuiwalle maalle”.

K tiesi marraskuussa, että kahta uutta laivaa oltiin puuhaamassa *Pielisen* liikenteeseen. Lehden mielestä tämä olikin “tarpeen waatima, koska rahtikulkuneuwoista on tänäkin kesänä ollut suuri puute”. Kuukautta myöhemmin kerrottiin, että *Pielisjärven* laivayhtiö oli päättänyt myydä *Ilmarin* ja hankkia uuden laivan sen tilalle. Seuraavan vuoden helmikuussa PK saattoi kertoa *Ilmarin* tulleen myydyksi kapteeni O.W. Lucanderille Viipuriin 14 000 markalla. Alus muutettiin hinaajaksi ja se on edelleen kulussa höyrykäyttöisenä Turussa nimellä *Vetäjä V*.

Lehti kertoi lisäksi: ”Uusi ”Höyrylaiwa-osakeyhtiö *Liekksa*” laitattaa parhaillaan Warkaudessa Paul Wahl & C:ön konepajassa uutta höyrylaiwaa, joka tulee kaksi jalkaa pitempi *Kolia* ja *Nurmesta* ja jonkun werran leweämpi. Laiwan hinta tulee olemaan 50,000 markan seuduilla. Paitsi tätä laiwaa, pitäisi wielä olla yksi uusi tulokas *Pielisjärven* wesille, kuten olemme kuulleet kerrottawan. Eipä sitten mukawuutta puutu tällä wäylällä, kun kokonaista wiisi höyrylaiwaa, niistä neljä uutta ja kaikilla nykyajan laitteilla warustettua, pitää huolta kulkuwuoroista pohjoiseen päin.” *Liekksan* laivayhtiön puuhamiehenä ja pääosakkaana oli M.G. Piipponen Joensuusta.

Uusi laiva sai nimen *Liekksa* ja se saapui Joensuuhun toukokuun lopulla 1903. K kertoi tulokkaasta lyhyesti: “Torstaina saapui satamaamme uusi laiwa *Liekksa*, jonka omistaa *Pielisjärven* höyrylaiwaosakeyhtiö. Laiwa on tehty Warkaudessa, käy 25-hewosenwoimaisella koneella ja maksaa 49,000 mk. Se on käytännöllisesti ja siististi sisustettu ja sisältää tilawia hyttejä. Laiwa läksi eilen ensi kerran pohjoiseen päin.” PK kuvaili laivaa perusteellisemmin: ”*Liekksa*-niminen uusi laiwa saapui Joensuuhun torstai-iltana ja alkoi eilen warsinaiset liikkeensä wäylällä Joensuu-Nurmes.

Laiwa on n:na 383 walmistettu Warkauden tehtaassa. Se on 87 jalkaa pitkä ja 18 leweä ja laitettu nykyaikaiseksi kaikin puolin. Laiwan perällä on awara ja mukawa salonki, jossa noin 12 henkeä saa makuusijat, yksi 4 hengen hytti ja 2 kahden hengen hyttiä. Wälikannella on suuri ruokasali, kapteenin, koneenhoitajan ja ajomiehen hytit, 2 suojaa rawintoloitsijalle sekä kyökki.

Keulasalongissa on 6 hengelle makuusijat, jota paitsi keulassa on 2 kahden hengen hyttiä. Peräsali on samoin mukawa ja saa siinä wuoteen 8 henkeä. Päälyskannella on runsaasti käwelytilaa.

Woiruuma on ajanmukainen jääsäiliön ja ilmanwaihdon kanssa. Lastikseen woi *Liekksa* ottaa 900 säkkiä jauhoja. Korkein matkustajamäärä on 180. Kone 25 hewoswoimainen, suurin nopeus 21 kilometriä tunnissa. Laiwan hinta on 49,000 markkaa. Kapteenina on Israel Howi.”

Samaan aikaan saapui Joensuuhun toinenkin Warkaudessa rakennettu uusi matkustajahöyry, *Tapio*. K jatkoi nytkin alusesittelyssään niukkaa linjaa: “Eilen saapui kaupunkiimme kauppahuone Gustaf Cederberg & K:in omistama ja tilaama höyrylaiwa *Tapio*, joka myös tulee kulkemaan linjalla Nurmes-Joensuu. Laiwa on rakennettu nykyajan waatimuksia silmällä pitäen, siinä on sähköwalo ja sähköheijastin, jolla se itse walaisee tien pimeässä ja yöllä.” Sähköheijastimella tarkoitettiin valonheittäjää.

Viikkoa myöhemmin myös PK oli uskollinen linjalleen: ”*Tapio*-niminen uusi laiwa on jo pari matkaa tehnyt Joensuun ja Nurmeksen wälillä. Laiwan omistaa toiminimi Gustaf Cederberg & C:o. Se on Warkaudessa rakennettu N:o 384 samojen piirustusten mukaan kuin uusi *Liekksa*-laiwakin, josta se eroaa wain siinä, että keulasta puuttuu kaksi matkustajahyttiä. *Tapio*kin on 87 jalkaa pitkä, 18 leweä ja kulkee 1½ metriä sywässä. Laiwan perässä on salonki 12 hengelle waratuilla

makuusijoilla, naisten hytti 4 henkeä warten ja 2 kahden hengen hyttiä. Wälikannella on ruokasali 12 hengelle ja 6 makuusijalla, tupakkahytti 8 makuusijalla, kapteenin, ajomiehen, koneenhoitajan ja rawintoloitsijan hytit kukin kahdelle hengelle, sekä pusetti. Keulasalonki on tilawa 8 makuusijalla. Päällyskannella on runsaasti käwelytilaa. Laiwassa on 2 lastiruumaa, joista etumaisesta, woin kuljetusta warten aiotusta, on pitkä jääsäiliö ja ilmanwaihdelaitos. Suurin lastimäärä on 900 säkkiä jauhoja. Kone on 25 hewoswoimainen 47 neliömetrin tulipinta-alalla. Suurin nopeus 21 kilometriä tunnissa. Erikoisuutena on *Tapiossa* sähköwalaistus. Salongit ja hytit walaisee 27 16-normaalikynttilän lampputa. Laiwan kannella on 27 ampéren woimanen sähköwalonheittäjä, jonka awulla pimeänä aikana woi matkustaa. Kapteenina on hra K. Nyberg. Laiwa kulkee Joensuun ja Nurmeksen wälillä poikkeamatta toistaiseksi Juukaun. Heinäkuussa alkanee se käyda Kolissa.” Karttunen kuvailee *Tapion* ”synnyn” seuraavasti: ”Kun Gust. Cederberg & Co:n toimitusjohtaja C.J. Cederberg sai kuulla uuden [Lieksan] yhtiön puuhista, käski hän konttoristinsa Janne Forsbergin sähkösanomalla tilata uuden laivan Varkauden konepajalta. Alus, joka sai nimen *Tapio*, valmistui talven kuluessa. Arvattavasti patruuna Cederberg tyytyväisenä sively valkoista partaansa, kun melkein samaan aikaan saapuivat Varkaudesta *Liekse* ja *Tapio*. Jälkimmäinen oli sikäli mukavampi, että se oli saanut sähköwalot ensimmäisenä Joensuusta pohjoiseen kulkevista laivoista. Pielisen puolen mummit luulivat maailmanlopun tulleen, kun *Tapio* täysin walaistuna kulki kokka kohisten syksyisillä wesillä. Molemmat laivat tulivat Pielisjärvellä kilpailemaan matkustajien suosiota. En woi sanoa, kumpi oli enemmän käytetty.”

Ilmeisesti kuljetettavaa riitti molemmille laivoille, kuten myös vanhoille *Nurmekselle*, *Kolille* ja *Seuralle*. Kaiketi myös matkustajat olivat tyytyväisiä, kun oli näin paljon kulkuyhteyksiä tarjolla. Tosin ainakin yksi matkustavaisista oli vähemmän tyytyväinen, suorastaan kiukkuinen. Näin woi päätellä hänen elokuun kirjoituksestaan ”Muutama sananen höyrylaiwa *Seuran* kapteenille”. Helsinkiin matkalla ollut kirjoittaja oli ollut kahden ystäwänsä kanssa veneessä odottamassa *Seuraa* Hökänniemen edustalla, mutta kaikista merkinannoista huolimatta *Seura* oli wain ajanut ohi. Paikkakuntalaisten mukaan ”ei se ole *Seuran* kapteenin tämänkesänen tauti waan se on juurtunut häneen jo monta wuotta”. Kirjoittajan mukaan *Nurmes* ja *Tapio* käyttäytyivät toisin ja hän päätti kirjoituksensa: ”Pyydän nyt kun kerta *Seura*-laiwa ei täytä tehtäwää, että pyyhittää tykkänään pois sanomalehtien palstoilta tuo ilmoitus, että laiwa käypi Hökänniemessä, wai tahtooko herra kapteeni pitää matkustajia narrinaan?”

Tapio ajoi karille syyskuussa 1905. PK selosti tapauksen näin: ”Karille ajoi wiime maanantaina klo 11 aikaan sumussa höyrylaiwa *Tapio* Nurmekseen mennessään Matikkaluodolle, joka on noin 5 kilometrin päässä kauppalasta. Lasti oli purettu jo Lieksassa ja matkustajat wiettiin weneellä Nurmekseen. Kun laiwa ajoi täydellä koneella, lienee aukko melkoisen suuri, joka paikalla tukittiin. Höyrywenhe *Suhola* irroitti laiwan, joka eilen wiettiin täältä Warkauden tehtaaseen.” Ilmeisesti laiva saatiin korjatuksi melko nopeasti, sillä aluksen kulkulmoitukset jatkuivat Joensuun lehdissä marraskuun alkuun saakka.

Kaikilla Pielisen laivoilla meni hyvin. Karttusen mukaan *Lieksan* yhtiö jakoi alkuvuosina osinkoa 20-22 %, myöhemmin selvästi vähemmän. Rautatien tulo Nurmekseen wuonna 1911 näkyi ennen kaikkea matkustajamäärissä. Wuonna 1912 laivayhtiö lopetti ja *Liekse* siirtyi kokonaan Joensuun Piipposelle.

Joensuusta Nurmekseen

”Kaukaa Ylä-Karjalan saloilta wieriwät wedet Pieliseen. Wirraten, koskena pauhaten hyökyy sen mahtawa wuo päin Saimaata. Kaukaisessa muinaisuudessa asettui ihminen sen rantamalle, olostui siinä, kaswoi ja kesyttyi, sukesi suwuksi, yleni heimoksi. Wirran wälke, kosken kohina, mainingin peilikirkkaus ja aallon lyöwä loiskina lauloi hänelle ensimmäiset tuutilaulut. Se kaswatti, se kehitti ja painoi luonteeseen ikipäiwiksi leimansa.” Näin aloitti P. Puhakka wuonna 1905 ”Karjalan kirjasensa”.

Suomen Matkailijayhdistys julkaisi wuonna 1895 August Ramsayn kirjoittaman teoksen ”Suomi Matkaopas”. Matka Joensuusta Nurmekseen kuvattiin siinä näin:

”Joensuusta on purjehduskautena säännölliset laivavuorot Pielisen kanavaa ylös suurelle Pielisjärvelle, jolla eri wäyliä myöten lasketaan seuraaviin loppukohtiin: Nurmeksen kauppalan, Juuvan pitäjän kirkonkylään ja Lieksaan (Pielisjärven pitäjän kirkonkylään). Kaikki Pielisjärven laivat käyvät useissa wäliasemissa, joista Koli on matkailijalle tärkein. – Kanavan pohjoispäässä lasketaan Enon pitäjän kirkonkylän rantaan.

Kymmensulkuinen Pielisen kanava rakennettiin vuonna 1874 lähes 3 miljoonan markan kustannuksella. Tämä vesitie, joka on saatu aikaan Pielisjoen perkkauksen ja sulkulaitosten kautta koskien sivulla, on avannut tuon 1,095 n.km:n alaisen Pielisjärven välittömälle laivayhteydelle Saimaan vesien kanssa. Sulut, joista useat ovat erittäin kauniissa paikoissa, ovat, paitsi Joensuun kaupungissa olevaa, Utra, jonka vieressä kaksi suurta vesisahaa ja lasitehdas (omist. Egerton Hubbard & Kumpp.), Kuurna, Paihola, Haapavirta, Jakokoski ja Saapaskoski, kaikki Kontiolahden pitäjässä; Enon pitäjässä on Nesterinsaari, Kaltimo ja Häihä, molemmat viimeksin mainitut, pitäjän kirkon läheisyydessä, ovat louhitut vuoren läpi. Täällä päättyy varsinainen kanavaväylä; yläosa jokea on perkaamalla saatu kuljettavaksi; täällä käy laiva Ahvenisen laiturissa, aivan missä joki alkaa Pielisjärvestä. Matkaan Joensuusta tänne menee 6 tuntia.

Pielisjärvi tarjoo kaikilla kulkuväylillään kauniita tauluja; mutta varsinkin vetää sen kovin kukkulainen lounais- ja länsiranta huomiota puoleensa. Täällä ylenee Kolivaara, 252 m Pielisjärven pinnasta, tarjoten metsättömältä laeltaan mitä viehättävimmän näkyalan yli ympäristön kauniille Herajärvelle ja loitompana Höytiäiselle lännessä, ja idässä Pielisjärvelle, jonka vastaisen rannan yli silmä kantaa kauas Venäjän rajalle päin.

Osa laivoja laskee rantaan Kolin juurelle. Kolille voi myöskin käyttää laivaa, joka ei laske Kolinrantaan, vaan Vuonilahden laituriin vastakkaisella rannalla. Tyynellä säällä on hupaisa soutumatka järven poikki, 2 tuntia. Kolin pohjoispuolella on Juuvan pitäjän kirkonkylä kukkulaisessa, kauniissa seudussa; kestikievari kylässä. Matka Joensuusta tänne kestää 8 tuntia.

Pielisen itäpuoli on melkein yhtä kukkulaista ja kaunista maisemaa kuin läntinenkin. Täällä laskevat useimmat laivat Vuonilahden kylän laituriin. Tärkein satamapaikka Pielisjärven itäisivulla on Lieksa, Pielisjärven pitäjän kirkonkylä, Venäjän Karjalasta tänne laskevan Lieksajoen varrella.

Pohjoisin satama Pielisjärven pohjoispäässä on Nurmeksen kauppala kauniilla asemalla mäkisessä seudussa. Lukuisilta lähikukkuloilta tarjoutuu suuremmissa, viehättäviä näkymäalueita ympäristöille, joten jonkun ajan oleskelu täällä suo paljon hauskuutta."

Puhakka puolestaan, kerrottuaan miten entisaikaan Pielisjoella ja Pielisellä elettiin ja kuljettiin, siirtyi kuvaamaan nykyaikaa: "Uusi aika on tuonut uudet mukavuudet. Poissa ovat kookkaat matkaweneet, poissa köydet ja kelat. Koskenlaskijoitakaan ei enää tarvita. Höyry, uuden ajan uudesta muodostaja panee nykyisin potkurit pyörimään, laiwat liikkumaan. Ei puuluudilla enää nyt weneitä tehdä – ne ovat rautaiset, komeat, silmiä häikäisewine sähköwaloineen ja pimeässä säilyttewine walonheittäjineen. Ja kun lähdemme matkalle Joensuusta ylös Pielisen perille, saamme aiwan huoletta käydä selkänojaan laiwan sohwalle ja nakata säären ristiin toisen yli. Mukawata se on entisaikaan werraten, waikka wielä mukawampaahan ihminen haluaisi."

Sen jälkeen lähdetään liikkeelle. "Joensuun kaupunki, Pohjois-Karjalan liikekeskus, jää joen suulle koiwikkojensa siimekseen laiwamme pyrkiessä wasten Kaluwirtaa, jonka aikoinaan tuomari Martti Stenius (Koski-Jaakon weli) perkautti lotjilla kuljettawaksi. Me tulemme Utraan, johon mainittu Stenius 1780-luwulla oli rakennuttanut sahan ja myllyn ja joka on siitä merkillinen, että sen koskeen oli Suomen ensimmäisen höyrylaiwan (*Ilmarinen*) omistaja, tehtailija ja liikemies Niilo Ludwik Arppe rakennuttanut suluilla warustetun kanawan, ensimmäisen laatuaan maassamme. Wielä muutama wuosi sitte oli Utrassa kaksi suurempaa sahaa ja lasitehdas, mutta nykyisin ne ovat häwitetyt."

Matkasta Pielisjoella ja Pielisellä on lukuisia kuvauksia kirjoissa ja lehdissä. Muuan Nurmekseen matkalla ollut kirjoitti vuonna 1904 pitkän kuvauksen "Karjalattareen". Matkan maisemat saavat häneltä ylistystä, mutta otamme siitä vain katkelman Pieliselle tulosta: "Erittäinkin wiehättäwät owat kiemurtelewat ja monimutkaiset salmet Ahwenisen ja Paukkajan luona, missä suuri Pielisensuu, niin sanoakseni alkaa käyristää selkäänsä, koota woimiaan ja lähettää wihaisia wirtoja, noista kapeista salmista, Häihän kanawalle, Kaltimoon, Nesterisaarelle, Saapaskoskelle, ja aina alas Joensuuhun asti. Ahwenisen kohdalla kiertelee ja pyörähtelee laiwa, ikään kuin ei tietäisi mihin pysähtyä tai mistä lähteä: huutelee ja huhuilee, seisattuu ja pysähtyy, lähtee ja lähättää; ponnistaa woimiansa noita wuolaita wyöryäwiä wirtoja wastaa, awautuu eteen suuri Pielinen, ja Nurmeksen on nokan edessä – waan ei wielä hetikään lähellä, on wielä "wäkiäinen" matka, wuorokauden matkan Pielistä pohjoiseen päin."

Puhakka puolestaan kuvaa laivan tulon Nurmekseen näin: "Palaamme laiwallamme takaisin Mönnin selälle ja käännämme Kinahmosta pohjoista kohti, jatkaen matkaamme Pielisen perille. Rannat ja saaret owat samallaisia täällä, kuin Pielisen eteläosassakin. Ulompana kuitenkin käy maa korkeammaksi ja näköala woittaa kauneudessa. Olemme nyt matkamme wiimeisellä taipaleella ja muutama tunti sitä jatkettuamme tulemme Nurmekseen."

Turkulainen O. teki laivamatkan Joensuusta Nurmekseen kesällä 1908 ja kirjoitti kokemastaan ”Suomen matkailijayhdistyksen vuosikirjaan”. Lainaamme muutaman kohdan hänen värikkästä kirjoituksestaan: ”Pielisjoessa on kova vastavirta. Niin kova se on, että ”rinkilautat”, jotka laidastaan ovat kiviarkussa kiinni, asuvat myötävirrän puolella, eikä tuima vastatuuli saa niitä kääntymään. Laiva tekee vimmatun työtä; pääseepä tästäkin virtapaikasta ylös, vaikka hitaasti, hitaasti; puoleen ja toiseen kääntelee ratasta perämies, ja avuksi usein kapteeni. Reimarit heiluu ja vaappuu ihan ojossa päin; tässä onkin jyrkkä käänne, ja virran koko voima painaa korkean rannan puolelle, jossa laivaväylä on. Senjälkeen virta yhä kiihtyy, muodostaapa pikku aallonkin tuossa arkun kohdalla, siitä ihan vierestä on laivan nouseminen. Nyt tuli vähän tyvenempi suvanto. Pianpa näkyy pitkältä suoraa, vuolasta, ja jo tullaan heiluvien ”puolikkojen” sivu oikein kuohuvalle koskelle, jonka ohi tietysti taas päästään kanavaa myöten. Tavattomasti mahtaa olla korkealla vesi. - - Kaltimon kanava vähä yläpuolella Enon kirkon. Kanava kaksikamarinen, kuulemma korkein koko matkalla; lähes kyynäraisista hirsistä portit. Tavaton ryöppy ja kohina, kun lussimiehet varovasti aukasoo sille korkeelle vejelle tietä. - -

Häihä. Yhä vaan ihanampaa. Miehet laiskoja kuin gondolien maassa, keskellä ”sopusoinnun valtakuntaa”. Olispa nyt mukana Inhan valokuvaustaito ja -kone! Salmia, pikkusalmia, pikkusaaria, ”kerttusaloja”, puut kumartaen rannasta, kumartuva kuvastus vedestä. Lehmän kellot kilkattaa ja käki kaukana kukahtelee. - - Oikeanpuoleisessa päässä Uimaharjua on väylä; virta tietysti valtava. Soutajia pyrkii yli: tuntevat hyvästi akanvirran, noudattavat sitä ja taittavat sitte äkisti kiitävään salamivirtaan, joka pyörähyttää veneen mukaansa ja vie sitä rajusti. - - ”Halla”-yhtiön hinaajalaivoja täälläkin, niin kuin Joensuussa. Äärettömät tukkilautat Uimaharjun alla ankkurissa, kattaen välkkyvän suvannon pintaa; päremajain katolla eriväriset savottamiesten liput.

Uimaharjun ja Ahvenisen välillä aava saareton vesi, johon illan viima nostaa tuhannet lipajavat laineet. Kolin vaara vasemmalla kaukana edessäpäin. Ahvenisen tienoo taas ahdasta, moniniemistä salmea. Nyt Pieliselle, selkeässä suviyössä.”

Nurmekseen päästään. O ei kerro millä laivalla hän matkan teki, mutta paluu tapahtui *Nurmeksella*. Hän jatkoi Joensuusta Viipuriin *Sammolla* ja tästäkin matkasta riitti paljon kerrottavaa.

Lisää havereita

Purjehduskaudella 1906 sattui Pielisen laivoille neljä lehtiin päässyttä haveria. Ensimmäinen tapahtui toukokuun lopulla ja K kertoi siitä näin: ”Kun Tornator-yhtiön hinaajahöyry *Tornator* joku päivä sitten Pielisellä kulkiessaan kävi Ahvenisen yläpuolella olewan Hirwenniemen rannassa, ajoi se reitille palatessaan wedenalaiselle karille ja kallistui niin että wenttiilit ottivat wettä. *Tornator* makaa nyt kylellään karilla. Eilen läksi sitä auttamaan eräs toinen saman yhtiön omistama laiwa Sawonlinnasta.” Lisäksi Joensuussa siltaa korjaamassa ollut sukeltaja lähti *Tornatorin* vuotoa tukkimaan.

Syyskuussa *Seura* ajoi karille Häihän ja Kaltimon välillä. *Tapio* avusti laivan irrotuksessa eikä se kärsinyt vaurioita. Kaksi päivää myöhemmin sama laiva ajoi uudestaan karille, nyt Haapavirran ja Paiholan välillä. Laiva sai vuodon ja ajoi rantamatalaan. Reimarin puuttuminen ilmoitettiin syyksi. Tosin myös vesi oli ollut matalalla ja Pielisen laivojen oli täytynyt kulkea puolessa lastissa jo viikkojen ajan. Niinpä *Koli* lopetti kulkunsa jo syyskuun lopussa, mutta muut laivat jatkoivat vielä reilun viikon ajan. Nämä jäivät matkustajalaiva *Seuran* viimeisiksi jokitörmäilyiksi, sillä kesäksi 1907 Parviainen siirsi laivan Pyhäselän liikenteeseen.

Pahin haveri koettiin lokakuun lopulla, kun hinaaja *Suhola* törmäsi kivelte Kouvonsalmessa, Nurmeksen ja Kuokkastenkosken välisellä laivareitillä. ”Alus sai niin kovan vuodon että noin wiiden minuutin perästä wajosi pohjaan, 15 metrin syvyyteen. Miehistö ja matkustajat pelastuiwat hinaajan perässä olleeseen proomuun.” Laivaa ei saatu nostetuksi ennen kuin vuonna 1909, tuolloin Gutzeit-yhtiön toimesta. Alus kunnostettiin ja se jatkoi hinauksiaan Pielisellä.

Lokakuussa 1906 K:ssa julkaistiin ilmoitus: ”Höyryvenhe *Telkkä* välittää matkustajaliikettä Joensuun ja Pielisjärven välillä. Lähtöajoista tarkempia tietoja antaa Pielisjärvellä F. Hämäläinen, Enossa H. Rätty ja W. Hämäläinen Joensuussa”. Ilmoitus oli kuitenkin ennenaikainen, sillä kauppias Hämäläinen osti *Telkän* (1902) vasta saman vuoden marraskuussa Rantasalmelta. Tuskin se seuraavanakaan kesänä yritti onneaan Pielisen pitkällä reitillä, jossa kulki jo ennestään neljä isompaa laivaa. Juhannusviikolla aluksen sanottiin tuuraavan Hämäläisen *Kyllikin* vuoroja Luhtapohjaan. Ilmeisesti se toimi lähinnä hinaajana Pielisjoella, kuten vuoden 1907 lehtiutiset kertovat. Heinäkuun alussa siltä karkasi halkovene Paiholan koskeen, ja saman kuun lopulla K

kertoi seuraavaa: “Kun höyrypursi *Telkkä* ei viime torstai-iltana kulkiessaan jaksanut kohota ylös Uimaharjun wirrasta, niin menivät muutamat paikalla olevat tukkilaiset awuksi aikoen weneessään olevan kela-kojeen awulla auttaa laiwaa. Mutta jostain waromattomuudesta sattuihin juuri keskellä wirtaa käymään niin ikäwästi, että kaikki wenheessä olijat suistuiwat wesiwaraan ja jäi wät sinne pulikoimaan. Muut saatiin kuitenkin pelastetuksi paitsi yhtä miestä, joka häwisi heti, kun oli jouduttu weteen. Hukkunut oli nimeltään Janne Pääkkönen, kotoisin Nurmeksesta ja jätti hän jälkeensä sairaaloisen waimon ja 5 lasta. Hukkunutta ei ole vielä löydetty.”

Karttusen mukaan *Telkkä* oli “waappuva ja kulki proomu kupeellaan, etteivät Pielisen vihurit sitä kaataisi”. Aluksen päällikkönä toimi Vihtori Kontkanen, Pielisen luotsisuvusta. Koponen puolestaan kertoo, että “laivan kupeella keikkuivat vuoroin lotjat *Vappu*, *Pekka* ja *Vieki*. *Telkkä* toimi myös hinaajana tuoden Pieliseltä malmilotjia ruukin laituriiin Lieksan vanhan puusillan päähän”.

Syksyllä 1907 sattui kaksi muuta onnettomuutta Pielisen laivoille, onneksi kumpikaan ei kovin vakava. KS kertoi ensimmäisestä syyskuussa sattuneesta näin: “Karille ajoi höyrylaiwa *Lieksa* tänä aamuna Kouwonsalmessa Nurmeksesta tullessaan. Laiwa sai wuodon, waan pääsi kumminkin omin woimin irti karilta ja meni rantaan, jossa matkustajat poistuiwat siitä. Mikäli olemme kuulleet, on *Lieksa* ajanut samalle karille, johon *Suhola* viime syksynä hukkui.”

Toinen haveri sattui lokakuun lopulla: “Höyrylaiwa *Nurmes*, joka läksi täältä pohjoiseen päin torstai-aamuna, osui samana päiwänä keskipäiwällä Aluswedellä juuri Saapaskosken kanawalle tullessa saamaan wedenalaisen wuodon keskikohdalle laiwaa. Laiwa oli kanawan edustalla olevassa käännekohdassa reimarien välisellä paikalla, siwuuttaen wastaantulewan *Utra II:sen*, mennyt liijaksi siwulle, satuttaen siten kylkensä ehkä reimarilla merkittyyn kariin. Wuodon saatuaan alkoi laiwa hiljalleen upota, mutta ehdittiin se kuitenkin kulettaa Saapaskosken sulun läwitse kanawan wasemmalla puolella olewalle lewennykselle, johon se wajosi kantha myöten. Ylösnostamispuuhiin on ryhdytty ja lienee se niin pitkällä että jo tänään saataneen laiwa wedenpinnalle, sittenkun lastikin on maihin nostettu. Lastina lienee sillä etupäässä ollut täläisten kauppiaitten pohjoiseen päin lähettämiä jauhoja, jotka wähemmässä määrässä owat wahingoittuneet.” Sukeltajan avulla repeämä saatiin paikatuksi, niin että se pääsi omin woimin ajamaan Varkauteen korjattavaksi.

Myös “vieraslaiva” *Saimaa* oli jälleen epäonninen Pielisen vesillä. Syyskuun 1:nä sille sattui pieni vastoinkäyminen – luotsipäällikkö Ylanderin sanoin ”en mindre malör” – Pielisjoella. Alus oli päässyt Paukkajanvirtaan, kun nähtiin matkustaja-alus *Tapion* tulewan ylöspäin ja kohtaawan kapeassa paikassa Hiirenniemen ja uittopuomin välissä. *Saimaa* antoi yhden pitkän vihellyksen, johon *Tapio* vastasi kolmella lyhyellä siten ilmoittaen pysäyttäneensä koneen ja odottavansa sivuuttamista. Kaakkoistuuli oli kuitenkin voimakas ja se painoi *Tapion* puomin ja siihen kiinnitettyä olleen tukkilautan viereen. Tilanne jatkui Ylanderin sanoin: ”Passerade därför med full maskin bomporten vid Wariskallio samt säger därefter till lotsen att farten borde något saktas, hvartill han svarar att nog går det med fullt så att *Tapio* förr befrias från sin belägenhet. Kommer till den stora bomkistan utanför Hiirenniemi gård, vägrar *Saimaa* emellertid i styrningen och kommer ej så mycket babordhän att bomkistan fritt kan klaras, stoppar därför ögonblickligen och begär full back i maskin, men kommer likväl under framfart och med vinden in från babord bog i beröring med kistan, hvilken orsak genast klareras då strömmen här ännu är ganska känbar. Med några slag framåt passerades såväl kistan som *Tapio* och resan fortsattes utan vidare.”

Kaksi viikkoa myöhemmin sattui laivalle Pielisellä hieman isompi ”malööri”. Kissaluodon lähistöllä *Saimaa* ajoi kivelte ja sai pohjaansa 10 x 4 cm suuruisen repeämän, jonka miehistö paikkasi tilapäisesti. Syynä oli Ylanderin mukaan ”nattmörker”. *Saimaa* ajoi Savonlinnaan, jossa Savonlinnan Konepajan insinööri kävi tarkastamassa aluksen saamat vauriot. Ne koostuivat mainitun repeämän lisäksi muutamista painaumista tyyrpuurin kyljellä ja olivat helposti oikaistavissa korkeintaan 100 markan kustannuksella. Paikan lisäksi kuhmukohdat lämmitettiin ja oikaistiin, eikä lasku noussut kuin 91 markkaan.

Vuonna 1908 alkoi Pielisen liikenne hieman tavanomaista myöhemmin. K kertoi kesäkuun 2:nä Nurmeksesta, että “ensimmäisenä puhkoi Pielisen selät *Pankala*, joka kauppalassa pistäysi perjantaina toukok. 29 p:nä, mutta *Nurmes* ei vielä silloin pääsyt menemään. Lauantai-iltana toukok. 30 p:nä saapui wihdoin ensimmäinen laiwa *Koli*, Joensuusta, rantoja kierrellen ja jättäen Juuan käymättä”. Kun *Koli* lähti takaisin etelään, se kävi myös Juuassa, mutta tällä matkalla “oli laiwa ajautunut hietikolle, josta se kumminkin wauriota wapautui”.

Myös *Lieksan* ensimmäisellä matkalla oli “waara lähellä”, kuten KS kertoi: “Kun höyryl. *Liekse* eilen klo 12 päiwällä läksi täältä pohjoiseen, oli laiwa niin ahdinkoon asti täynnä ihmisiä ja tawaraa kuin harwoin. Mukana olleet owat kertoneet, että laiwa jo kanawassa raapaisi pohjaa ensi kerran ja sitten kanawan yläpuolella toisen kerran. Kun laiwa sitten wielä Joensuun kanawan yläpuolella waltion silloilta haki yhden myöhästyneen matkustajan ja aikoi jatkaa matkaansa, painoi wirta sitä Sirkkalan puoleiselle rannalle päin, jolloin laiwa silmännäkijäin kertomuksen mukaan arweluttawasti kallistui. Ihmispaljous ryntäsi silloin kauhuissaan kirkuen toiselle puolelle, joten laiwa kallistui taas sinne ja tänne ihmistulwan mukaan. Kun laiwa otti takasin ja osan matkustajain waatimuksesta wäheni halullisia poisjääpiä matkustajia maihin, jatkoi *Liekse* alussa hankalata matkaansa tawallisessa järjestyksessä.”

Helluntaina *Koli* ajoi karille Pielisjoella, mistä KS uutisoi näin: “Karille ajoi höyrylaiwa *Koli* toisena helluntaipäiwänä noin kilometri Utran kanawalta alaspäin ollessaan paluumatkalla Saimaan ympäristön liikeapulaisten huwimatkalta Kuurnan kanawalle. Kun laiwa kowan tuulen painosta työntyi rantamatalikkoon, wioittui myöskin ruori, joten lewottowimpia matkustajia täytyi soutaa wenheellä maihin. Kun wäki wäheni ja ruori saatiin kuntoon, irrottui alus ja jatkoi matkaansa kaupunkiin.” Muuan matkalla mukana ollut kertoi, että jo menomatalla oli *Koli* “koetellut pari kertaa pohjakiwiä”. Samoilla seuduin ajoi Tornatorin hinaaja *Aalto* karille syyskuussa. Vuoto piti käydä korjauttamassa Savonlinnassa.

Kolin liikenne

Koli oli muutenkin noina vuosina vahvasti esillä sanomalehdissä, ei niinkään laivana vaan matkailukohteena. Se oli alkaneen matkailuinnostuksen ansiota. Kolihan ”löydettiin” 1800-luvun lopulla kulttuuriväen piirissä heränneen karelianismin myötä. Jo vuonna 1890 Suomen Matkailijayhdistyksen oppaassa kirjoitettiin Kolistä innostuneesti, ja sanotaan että Koli iskostui suomalaisen mieliin vuosisadan vaihteen taiteen kautta. Erityisesti Eero Järnefelt teki maalauksillaan Kolin tunnetuksi. Järnefeltin ehkä tunnetuin Koli-maisema on “Syysmaisema Pielisjärveltä” (1899), josta tuli suomalaisuuden, autonomian ja itsenäisyyden symboli.

Liikenneyhteydet Kolille olivat kuitenkin huonot. Maantietä ei ollut ja Pielisen laivat poikkesivat vain satunnaisesti tai pyynnöstä Kolille. Kävijöitä ei kuitenkaan ollut monia, kuten Matkailijayhdistyksen Pielisen osaston vuoden 1900 kertomuksessa todettiin: “Mutta ikäväkseen haaraosasto huomasi, että matkailijaliike Kolin kukkuloille oli niin vähäinen ett’ei laivat enään loppukesällä voineet, matkustajain puutteessa, sinne syrjääntyä.”

Sittemmin *Koli* alkoi kesäaikaan poiketa kahdesti viikossa Kolille. Myös *Tapio* ja *Liekse* ilmoittivat poikkeavansa Kolille, mutta vain “pyynnöstä”. Aikaisemmin myös *Tapio* oli poikennut Kolilla sunnuntaisin. Sen ohella, ettei Kolille ollut kovin paljoa kysyntää, vaikutti laivojen haluttomuuteen poiketa sinne sekin, että vaikkei Koli ollut kaukana Ahveninen-Liekse-väylästä, sinne ei ollut vielä silloin viitoitettua väylää. Kun lehdissä oli toivottu lisää kulkuvuoroja Kolille, *Tapio* ilmoitti kesällä 1909 käyvänsä kahdesti viikossa Kolilla. Ilmeisesti kulkijoita ei ollut nytkään enemmälti, sillä jo juhannusviikolla laiva palasi vanhaan eli ilmoitti poikkeavansa Kolille “ainoastaan eri sopimuksen mukaan”. Se sai nimimerkin “Kolin koli” kirjoittamaan asiasta KS:iin 1. heinäkuuta. Siinä hän toivoi lisää laivoja Kolin linjalle ja päätti pitkän kirjoituksensa toivomukseen: “Jos milloin järjestäytyy useiden laiwojen liike Kolille, lisää se matkustajia läheltä ja kaukaa sekä kehittää siten kohta liikkeen, joka tosiaankin kannattaa.”

Ilmeisesti kirjoitus auttoi, sillä *Tapio* ryhtyi kesällä 1910 käymään Kolilla sunnuntaisin, sittemmin kahdesti viikossa. Vuodesta 1913 alkaen myös *Liekse* ryhtyi käymään Kolilla.

Kolin kävijöille oli apua myös siitä, että *Telkkä* siirtyi lieksalaisomistukseen elokuussa 1908. Karttunen kirjoittaa *Telkästä* näin: “Lieksalaisten laivastoon kuului myös pieni *Telkkä*, jonka omistivat kauppias J. Kärki ja P. Turunen. Paikallisliikenteessä Pielisen rannoilla oli siitä iso apu. Sillä tehtiin huvimatkoja Kolille. Mm. Karjalaisen Osakunnan jäsenet kulkivat sillä v. 1906. Iloisen joukon mukana oli silloin myös kapellimestari Armas Järnefelt, joka Kolin ylätuvassa soitti laseilla useita kappaleita hauskan akateemisen illanvieton kunniaksi.” (Vuosiluku ei pidä paikkaansa, sillä kesällä 1906 *Telkkä* kulki vielä Rantasalmen vesillä.) Kärjen aikana alus oli vuoroliikenteessä Lieksasta Kolille, Larinsaareen, Paalasmaalle sekä joskus muihinkin Pielisen saariin.

Myös Pielisen liikenteessä pyrittiin purjehduskausi pitämään mahdollisimman pitkänä. Pielisellä jäät tulivat aikaisemmin ja lähtivät myöhemmin kuin Pyhäselällä. Aikaisena keväänä päästiin liikkeelle jo toukokuun puolivälissä, mutta usein kävi niin, että liikennekauden alku jäi kesäkuulle. Syksyllä kausi päättyi tavallisesti loka-marraskuun vaihteessa, joskus pystyttiin jatkamaan pitempään. Aika usein liikenne loppui jäiden tuloon, niin myös marraskuussa 1910, mistä KS uutisoi: "Hinaajahöyry *Suhola* pani vielä viimeisen kerran voimat liikkeelle viime lauantaina ja yritti ylöspäin kanawan kautta Pielistä kyntämään, mutta jää teki "topin" jo Joensuun kanawan alapuolella ja niin kowan, että laiwa nousi jään päälle kellistyen kallelleen, wäältä ettei se siinä rytäkässä kaatunut. Omin voimin se kuitenkin pääsi pälkähästä ja palasi takaisin Penttilän sahan rantaan, josta oli tullutkin. Myös joku toinenkin "woimalaiwa" yritti tämän jälkeen samoja jäitä pieniksi puskea, mutta eipä se enään wälittänyt tältaisista matkailijoista ja niin sai sekin laiwa häpeissään palata talwiteloilleen Penttilän rantaan."

Joessa saattoi olla muitakin esteitä. Sama lehti kirjoitti syyskuussa 1911: "Kun viime sunnuntaiaamuna, kuten tawallista, lähtiwät Joensuusta höyrylaiwat *Ilomantsi* ja *Tapio* kulkuwuorolleen, edellinen Luhtapohjaan ja jälkimäinen Nurmekseen, niin matkanteko tällä kertaa ei käynytäkään ilman esteitä, sillä laiwojen lähdettyä Utran kanawasta ylöspäin kohtasiwat ne edessään aiwan mainitun kanawan suulla läpipääsemättömän tukkisuman, johon edellisenä yönä oli ajelehtinut Kulholta useita tukkilauttoja. Lautat oliwat mahdollisesti edellisenä päiwänä jotenkin löyhästi kiinnitettyinä toisiinsa, joten ne pääsiwät ajelehtimaan laiwawäylälle. Kokonaista kuusi ja puoli tuntia saiwat laiwat matkustajineen odottaa siinä, kunnes laiwareitti oli saatu puista wapaaksi. Samalla sattui *Lieksa* laiwakin tulemaan Nurmeksesta, joka myös sai kärsiwällisesti odotella siinä useita tunteja, jatkaakseen matkaansa edelleen Joensuuhun. Kyllä tukkiyhtiöt owat anomassa sekä hallitukselta että kunnilta kaikenlaisia helpotuksia, mutta milloin suuren yleisön mukawuus kärsii tukkiyhtiöitten takia, silloin ei yleisöllä ole tilaisuutta hywitykseen. Kärsi waan!"

Lehti oli oikeassa sikäli, ettei tältaisista haitoista uittoyhdistys korvannut mitään, mitä sinänsä voi pitää kohtuuttomana, kun ottaa huomioon, millaisia korvauksia maksettiin rannanomistajille usein hyvinkin näennäisistä haitoista.

Syyskuun 7:nä Kolilta etelään kulkenut *Nurmes* ajoi karille Kelvän saaren eteläpuolella. Laiwa sai niin ison repeämän pohjaansa, että upposi 10 minuutissa. KS:n pitkässä selostuksessa kerrottiin mm. näin: "Heti sysäyksen tunnuttua laskettiin wesille pelastuswenheet, joihin ja läheltä saaresta awuksi saapuneitten marjamiehien wenheeseen matkustajat ja laiwawäki pelastettiin. Matkustajia oli laiwassa toistakymmentä, etupäässä kansimatkustajia ja laiwawäestöä noin kymmenkunta henkilöä. Laiwakirjat niinikään pelastettiin, mutta lasti, mm. 49 dritteliä Nurmeksen osuusmeijeristä lähetettyä woita, marjoja ym. jäi laiwaan ja hukkui." K puolestaan kirjoitti laivan pelastustyöstä: "*Nurmes*-laiwaa nostamaan meni eilen hinaajahöyry *Lehtoniemi III*. Aluksen nostosta, jos wain on kaiken aikaa suotuista ilma, arweliwat miehet wiipywänsä ainoastaan 4-5 päiwää. Uponnut alus, joka ensin kohotetaan kahden proomun waraan wesirajaan asti, tyhjennetään pelastuslaiwan pumpun awulla wesilastista. Sitä mukaan kuin wesilasti wähenee kohotetaan taas alusta ylemmäksi. Pelastuslaiwan pumppulaitos nostaakin wettä noin 40,000 ltr. minuutissa."

Merenkuluntarkastaja kehotti Nurmeksen nimismiestä nostamaan syytteen aluksen päällikköä, merikapteeni Vilho Karia vastaan, koska tämä oli matkalla poistunut komentosillalta ja jättänyt aluksen ohjauksen kansimies Paavo Rissaselle, jolla ei ollut siihen pätevyyttä eikä oikeutta. Lehtoniemen konepaja sai *Nurmeksen* ylös nostetuksi ja vei sen korjattavaksi telakalleen. Laivayhtiö luopui kuitenkin leikistä ja laittoi laivan myyntiin huutokaupalla tammikuussa 1912. Nurmeslainen kauppias Mikko Koistinen osti laivan 10 000 markalla, ja heinäkuussa 1912 K saattoi kertoa: "Viime lauantai-iltana kulki kaupunkimme ohi ylöspäin kaup. M. Koistisen höyrylaiwa *Nurmes*, joka viime syksynä kärsi haaksirikon lähellä Kolia. Laiwa oli matkalla Lehtoniemen konepajalta, jossa se oli korjattawana, Nurmekseen ja tulee nyt muutettawaksi tälkäläisille wesille rahti- ja hinaajalaiwaksi." Viime mainittu ei pitänyt paikkaansa, sillä laiva palasi matkustajalaiwana Joensuun ja Liperin väliseen liikenteeseen keväällä 1913, kuten edellä on kerrottu.

Vuonna 1912 alkoi Pielisen laivaliike helluntaina, jolloin Gutzeitin hinaaja *Pankakoski* mursi reitin Lieksasta Kuokkastenkoskelle. Vaikka rautaruukin toiminta oli loppunut, siellä oli edelleen Gutzeitille vuonna 1909 siirtynyt saha. - Toukokuun lopulla sattui ensimmäinen haveri, kun höyryvene *Taimi* katkaisi potkuriakselinsa lähellä Kaltimon kanavaa. Uppotukia epäiltiin syylliseksi. Laiva vietiin Jakokoskelle korjattavaksi.

Kaksi muuta haveria tiedetään sattuneen kesän aikana. Heinäkuun puolivälissä Pielisjoen paikallishöyry *Ilomantsi* menetti potkurinsa Kaltimon yläpuolella väistäessään vastaantulevaa *Tapiota*. “Jotakin pohjakiweä raapaistessa wääntyi potkurin akseli niin, ettei potkuri päässyt toimimaan. Laiwan täytyi palata Kaltimon sulkuun, jossa wika saatiin korjatuksi.” Samoihin aikoihin *Telkkä* ajoi karille Hattusaaren rannassa lähellä Kolia. K kuvaili onnettomuuden seuraavasti: “Wiime sunnuntaina kuljetti kauppias J. Kären ja Pekka Turusen omistama höyrywenhe *Telkkä* ensin aamupäiwällä Lieksasta sikäläisen torwisoittokunnan tilauksesta joukon huwimatkailijoita Kolille ja läksi sitten noin klo 3 iltapäiwällä wiemään Lieksasta kirkkowäkeä kotiinsa Pielisjärwen saariin. Lähtiessä lienee ollut wäkeä noin 40 henkeä, joista puolet jäiwät matkan warrella Kantelelahden, Paalasmaan ja Larinsaaren laitureihin. Jäljellä olawat, kolmattakymmentä henkeä, oli aikomus wiedä Hattusaaren ja Alapihan laitureihin. Mutta Riislahdella ajoi laiwa noin klo 7-8 iltasilla wedenalaiselle karille ja sai keskikohdalle kylkeensä niin pahan wuodon, että konehuone kohta täyttyi wedellä. Jysäys oli kowa ja matkustajat kowasti hätääntyiwät. Onneksi oli lahdella kuusi wenhettä odottamassa kirkkowäkeä wiedäkseen ne laiwasta soutamalla maihin. Matkustajat ja laiwawäestö siten pelastuiwat. Laiwa wajosi pohjaan noin 100 metriä rannasta. *Telkkä* oli pienoinen höyrywenhe, laitettiin Warkaudessa ja wasta wiime talwena uudestaan kuntoon ja sisälsi paitsi kolme hyttiä myös peräsalongin ja kokkasalongin. Laiwa wälitti paikallisliikennettä Pielisjärwellä, hinaten wenheitä ja kuljettaen saariston ja mantereen wälillä matkustajia, kirkkowäkeä ja huwimatkailijoita.” (KS puolestaan tiesi, että *Telkkä* oli kunnostettu edellistalvena Savonlinnassa, ei Warkaudessa.)

Saatuaan lisätietoja lehti täydensi uutistaan: “Wuodon saatuaan alkoi laiwa kallistua ja ennätti ennen uppoamista kuljettaa maihin kaikki matkustajat, joita oli 50 henkeen. Nyt laiwa on rantalietteellä kallellaan, ikkunoitaan myöten wedessä. Pelastustoimiin on ryhdytty ja woidaan työ suorittaa ilman sukeltajan apua. Lastina olleet 10 säkkiä suolaa jäi weteen.” Laiva nostettiin ylös, kunnostettiin ja seuraavana kesänä *Telkkä* alkoi kulkea W. Kontkasen johdolla Lieksasta Kolille sekä Pielisen saaristoon.

Lokakuun lopulla jäät puhkaisivat lotjan Nurmeksen “sisäjärvellä” Lautiaisella. “Lotjassa, jota höyrywenhe *Kaima* hinasi Ylikylään, oli kauppias P. Mauraselta Ylikylän kauppiaalle lähetettyinä 200 säkkiä jauhoja ja joukko suoloja, kahwia, sokeria y.m. Wuoto huomattiin Lautiaisella lähellä Ylikylää. Silloin käännettiin matka takaisin kauppalaan.” Suolat pilaantuivat kokonaan, samoin osa jauhoista, mutta muu lasti säästy i vahingoilta.

Muita tapahtumia oli niukalti. ”Savolainen” kirjoitti 1. elokuuta, että ”uusi luotsipiiripäällikkö on paraillaan tarkastusmatkalla Pielisen wesistössä luotsilaiwa *Saimaalla*”. Pieliselle mentäessä oli todettu tukkilauttoja olevan väylällä niin Kulhossa kuin myös Ristisaarella. Paluumatkalla 28. heinäkuuta oli muuta viivytystä, jonka laivan päällikkö Johan Levonen kirjasi näin: ”Klo 1.05 jpp saavuttiin Kaltimon sululle, antaen ilmoitussignaalin vihellyksellä läpipääsyä varten. Sululle saavuttua huomattiin sulun portti suljetuksi ja eräs matkustajalaiwa samalla ilmoitti vihellyksellä myöskin saapuvansa sulkuun. Samalla antoi sulun päällikkö ilmoituksen ettei sulku ole vapaa luotsilaiwa *Saimaalle*. Laiva kiinitettiin kanavan laitaan noin 200 metrin matkalle sulusta. Noin 40 m kuluttua saapuikin matkustajalaiwa *Ilomantsi* sulun läpi, joten *Saimaa* sai odottaa noin tunnin ajan.” Merkittävä taukaus kirjattavaksi!

Koistinen Nurmeksesta

Vuonna 1913 Pieliselle tuli uusi laiva, josta K kertoi maaliskuun lopulla: “Kauppias M. Koistinen on ostanut höyrywenhe-osakeyhtiö Nerkoolta Iisalmesta nopeakulkuisen höyryweneen *Nerkoon*. Tämä on rakennettu w. 1908, kuljettaa 80 matkustajaa ja on kaikin puolin mukawa ja siisti alus ja tulee luultawasti olemaan nopeakulkuisin laiwa Pielisen wesillä. Laiwa tulee kuljettamaan matkustajia ja tawaroita Nurmeksen kauppalan ympäristössä. Hywä onkin, että joku laiwa tulee sijaan, kun *Nurmes* on myöty.” Koistinen antoi laivalle uuden nimen *Rannikko*, ja se ryhtyi kulkemaan Nurmeksesta Kuokkastenkoskelle. Lisäksi se teki toki huvimatkojakin. *Rannikko* oli kaiketi Koistisella vain sen kesän, jonka jälkeen se myytiin Vuokselle ja siitä tuli *Suvanto*.

Lehti oli myös tietävinään, että *Lieksa* ja *Kaima* olivat myynnissä. *Kaima* (1901) oli kauppias Niilo Timosen pienehkö höyryvene, joka oli kulkenut vuodesta 1906 alkaen Nurmeksesta Ylikylään ja Kuokkastenkoskelle. *Kaima* myytiin kaksi vuotta myöhemmin, mutta *Lieksaa* ei. Alus ajoi karille

elokuun alussa. K raportoi haaksirikon näin: “Kun höyrylaiwa *Lieksa* tiistai-aamuna oli matkalla Pielisjärwellä Kolilta Lieksaan, ajoi se n. klo 6,30 Kinahmon salmessa karille, saaden samalla vuodon. Laiwa kuitenkin saatiin pian irti matalikolta ja ajettiin läheiseen maarantaan, johon se jäi. Lastina oli laiwassa onnettomuuden sattuessa 800 säkkiä lestyjauhoja ja muuta sekatawaraa, josta osa pilaantui. Laiwa oli vielä eilen aamulla matalikolla ja oli sen lastiruumassa wettä 80 senttimetriä ja konehuoneessa yli metri. Syynä karilleajoon on se, että warsinainen ajomies oli sairaana, jonka wuoksi laiwan ohjausta hoiti toinen henkilö, joka ohjasi laiwan pois wäylästä edelläkerrotulla seurauksella.” Kilpaileva lehti tiesi vähän enemmän: “Laiwa ajoi wedenalaiselle, reimaamattomalle karille, joka weden ollessa alhaalla ja laiwan täydessä lastissa tapasi pohjaa, aiheuttaen vuodon pannun alle. Matkustajat, joita oli 20, soudettiin, senjälkeen kun laiwa oli ohjattu matalikolle, heti weneellä Lieksaan. Lastin, jona oli m.m. 900 säkkiä jauhoa, on höyrylaiwa *Telkkä* nyttemmin tuonut Lieksaan, siitä on wain pienempi määrä pilaantunut. Reikä oli niin pahassa paikassa, ettei sitä mitenkään saatu tuketuksi. Wettä on kyllä pumpattu laiwasta, mutta pohjasillan alta ei sitä ole pumpatuksi saatu. Laiwa makaa vielä matalikolla, mutta lähtee OY Gustaf Cederberg & C:ön hinaaja *Tarmo* tuomaan sitä mahdollisesti tänään Joensuun kautta Warkauteen.” Jo 21. elokuuta varustamo saattoi ilmoittaa, että “Höyrylaiwa *Lieksa* saatuaan waurionsa täydellisesti korjatuksi, jatkaa kulkuworojaan”. Varkauden konepajan rakentama *Tarmo* oli valmistunut elokuussa 1912 ja toimi pääosin Pielisellä.

Seuraavan vuoden lokakuussa *Lieksa* oli jälleen epäonninen. Lähdettyään Lieksasta Joensuuhun laiva ajoi sumussa Lieksanjoen suulla valkoisen wiitan wäärältä puolelta ja juuttui koko pituudeltaan matalikolle. Gutzeitin hinaajat *Pankakoski* ja *Laimi* tulivat avuksi ja wiiden tunnin uurastuksen jälkeen saivat *Lieksan* irrotetuksi. Onneksi matalikko oli mutapohjainen, joten wuotoa tai muita waurioita ei ilmennyt.

KS puolestaan kertoi elokuussa 1913 Pielisjoella sattuneesta haverista: ”Waarallinen laiwareitti on nykyisin Pielisellä warsinkin Utran ja Ristisaaren lajittelupaikan wälinen alue. Usein ennenkin on mainitulla alueella tukkilautat olleet häiriönä laiwain kululle, waan wiime aikoina on se käynyt sietämättömäksi. Niinpä wiime lauantaina kun höyryl. *Taimi* oli matkalla Joensuusta Luhtapohjaan, oli Kulhossa tukkilautta laiwareitillä ja kun laiwa koetti siwuuttaa sen kiertämällä, törmäsi se johonkin pohjassa olewaan esineeseen, liekö ollut joku tukkilaisten laitteita taikka hukuksissa olewa tukki. Seuraus oli että laiwan akseli wääntyi ja kone senwuoksi pysähtyi. Paikalla ollut hinaajalaiwa *Lehtoniemi* hinasi *Taimen* rantaan, jossa lasti purettiin ja laiwan perä kohotettiin lauttausyhtiön nostokoneella ylös, että saatiin wääntynyt akseli pois. Laiwa saa nyt siinä odottaa, kunnes wauriot saadaan korjatuksi.” Lehti tiesi vielä, että kaksi päivää myöhemmin matkustajalaiwa *Koli* oli niinikään Ristisaaren kohdalla joutunut tukkilautan pysäyttämäksi, mutta oli onnistunut lopulta pääsemään sen ohi, ”tällä kertaa toki wahingoittumatta”.

Saman vuoden lokakuussa K kertoi toisesta onnettomuudesta. “Myrsky, joka wiime wiikolla eräänä yönä raiwosi, otti waltaansa Paalasmaan rannalla T. Tilanderin konkurssipesän höyrywenheen *Wiestin* ja työnsi sen rantakiwille. *Wiestistä* katkesi potkurin tanko, joten se menetti potkurinsa ja joutui awuttomaksi ja piti hinata korjattawaksi Nurmekseen.”

Viesti oli nurmeslaisen sahanomistajan Toivo Tilanderin pieni hinaaja, Porvoossa vuonna 1899 rakennettu, mutta oliko se tullut uutena Pieliselle vai vasta myöhemmin, siitä ei ole tietoa. Tilanderin sahaliike oli kuitenkin ajautunut konkurssiin, ja joulukuussa 1913 oli lehdissä ilmoitus Tilanderin konkurssipesän huutokaupasta. Ilmoituksen mukaan ostajilla oli tilaisuus tehdä tarjous myös höyrylaiwa *Viestistä*. Huhtikuussa 1914 pidetyssä huutokaupassa Gustaf Cederberg & Co. osti laivan, josta todetaan “Hurma-kirjassa”: “Tämä 10 metriä pitkä, 6-hevosvoimainen sekä kolme jalkaa syvässä kulkewa hinaaja, tai pikemminkin höyrysluuppi, oli toiminut omistajansa ajamana Pielisellä. Siellä se myös jatkoi, nyt hinaamalla uuden omistajansa Cederbergin halkolotjia.” *Viesti* säilyi Pielisellä vuoteen 1934, jolloin alus myytiin Lappeenrantaan.

Jo lokakuussa 1911 *Viesti* oli päässyt K:n palstalle: “Sahanomistaja T. Tilanderin pieni höyrywenhe *Wiesti* Nurmeksesta joutui wiime myrskyssä Paalasmaan rannikolla aaltojen waltaan, jotka työnsiwät sen matalikolle ja täyttiwät sen niin, ettei jäänyt kuin kantta wähän näkywiin. Laiwassa oli Tilanderin sahan mestari ja kiwityömiies Jokela Nurmeksesta. Ne pelastuiwat, vaikka ei laiwassa wenettä ollut. Paalasmaasta he meniwtä Juukaan ja telehwonoiwat Nurmekseen haaksirikosta. Sitten he kulkiwat weneessä Pielisen yli ja saapuuiwat tämän wiikon puoliwälissä Nurmekseen. Herra Tilander matkusti paikalle torstaina *Kaimalla* Nurmeksesta.”

Takaisin kauppias Koistiseen, jolla oli muitakin laivoja, kuten *Sorsa* (1899), jota koskeva laivakauppauutinen julkaistiin K:ssa kesäkuussa 1914: "Lewyseppä Juho Wäisänen ja koneenkäyttäjä Otto Newalainen Nurmeksesta owat ostaneet kauppias M. Koistiselta höyrywenhe *Sorsan* 4,500 mkn hinnalla. He owat myöskin wuokranneet kauppias M. Timoselta höyrywenhe *Kaiman*, jottei laiwojen kesken kilpailua syntyisi. Laiwat wetäwät nykyisin tukkilauttoja." Seuraavana keväänä *Kaima* myytiin Sortavalaan, kun taas *Sorsa* jatkoi lauttojen hinaamista. Keväällä 1914 Koistinen osti Lappeenrannasta matkustahöyry *Lepistön* (1892), jonka hän laittoi kulkemaan Nurmeksen lähiliikenteessä. Välillä tehtiin huvimatkoja mm. Kolille. Elokuussa oli laiva osallisena läheltä piti-tilanteessa. 16-vuotias Aili Putrakko oli tulossa Piikinsalmessa veneellä laivaan äitinsä ollessa soutumiehenä. Kovassa pohjoistuudessa neitonen putosi laivan ja veneen väliin, mutta uimataitoisena pystyi kamppailemaan vedessä kymmenkunta minuuttia ennen kuin hänet onnistuttiin nostamaan laivaan.

Kuten edellä on kerrottu, Pieliselläkin oli pieniä höyryveneitä. Koponen kirjoittaa niistä näin: "Vuoden 1910 jälkeen alkoi rantakyläin ilmestyä alle 10 metrin rauta- tai puuveneitä, joita alussa käytti höyrykone. Ensiksi sellainen ilmestyi Viekin Turusten Suur-Turulan kaupan tavaroita varten v. 1910 ja sai nimen *Vieki*. Sarkkilan isäntä osti rautaveneen v. 1912. Viensuun Junnilaan höyryvene ilmestyi v. 1918. Pian omatekoisia paahteja oli siellä sun täällä."

Toukokuussa 1915 K kertoi Nurmeksen laivaliikkeen jäävän vähäksi. "Höyrywene *Lepistö*, jonka omistaa kauppias M. Koistinen ja joka viime kesänä wälitti laiwaliikettä Kauppalan, Kuokkastenkosken, Wuokon ja Warpasen wälillä, tulee tänä kesänä toimimaan waltion hinaajana Nesterinsaaren ja Joensuun kanawan wälillä. Kauppias Koistinen on laiwan wuokrannut mainittua tarkotusta warten 1,500 markasta kesältä. Höyrywene *Kaiman*, joka on ennen wälittänyt liikennettä Nurmeksen ja Ylikylän wälillä, on sen omistaja prokuristi M. Timonen myynyt kaup. A.F. Pakkolle Läskelään. Laiwa laitetaan Nurmeksessa kuntoon ja wiedään heti Wuoksenniskalle, josta se rautateitse toimitetaan Sortawalaan. Laiwa tulee Laatokalla toimimaan hinaajana. Nurmekseen jää paikallista liikennettä warten waan höyrywene *Sorsa*, jolta ainakin alkukesästä menee paras aika tukkilauttojen kuljetukseen, kuten viime kesänäkin." Tie- ja vesirakennusten ylihallitus käytti *Lepistöä* hinaajana Nesterinsaaren kanavan uusimistöissä. Seuraavan vuoden alussa Koistinen möi laivan Lauritsalaan.

Kesällä 1915 myös *Telkkä* oli poissa Pieliseltä, kun alus oli myyty Höytiäiselle. Poikittaisliikennettä Kolille hoiti iso moottorivene *Ukko-Koli*, jonka Suomen Matkailijayhdistys oli hankkinut edelliskesänä.

Seuraavana kesänä laivaliike jatkui Pielisellä entistä suppeampana, kun *Koli* oli myyty Kerttu-yhtiölle Savonlinnaan. *Lieksa* ja *Tapio* jatkoivat entisillä reiteillään, ja liikkeelle päästiin jo toukokuun puolessavälissä.

Mitään erityistä ei tapahtunut. Heinäkuussa valiteltiin lehdissä, että Pielisen laivoissa kuljetetusta nautakarjasta ei pidetty huolta. "Elukoita seisotetaan usein pitkä päiwäkausi laiwankannella auringon kuumassa paahteessa antamatta niille heinäkorttakaan rawinnoksi tai kertaakaan wettä polttawasta janosta huolimatta." Moite koski myös *Orivesi*- ja *Punkaharju*-laivoja, mutta ongelma, jos sitä oli, korostui Pielisen laivoilla, koska matka Joensuuhun vei yleensä kaksi päiwää. Liikenne loppui lokakuun alussa.

Myös vuosi 1917 oli niukka laivauutisista. Heinäkuussa H.K. kirjoitti K:ssa *Tapion* ja *Lieksan* kulkuvuoroista: "Ne kaksi höyrylaiwaa, *Lieksa* ja *Tapio*, jotka tänä kesänä wälittäwät liikennettä Pielisjärwessä, owat järjestäneet kulkuwuoronsa siten, että molemmat melkein samoina aikoina lähtewät Joensuusta pohjoiseen ja Nurmeksesta etelään. Matkustawaisille ja Pielisen ympärillä asuville tämä järjestelmä on sangen sopimaton ja hankaluuksia tuottawa syistä, joita ei tarwinne lähemmin selittääkään, ja yleisön harras toiwomus on sen wuoksi, että sanottujen laiwojen kulkuwuorot mitä pikemmin muutettaisin siten, että toinen niistä lähtisi Joensuusta osapuilleen samana aikana, kuin toinen lähtisi Nurmeksesta." Vuoroja ei muutettu sinä kesänä, ja seuraavana se ei ollut enää tarpeen, koska *Tapio* lopetti kulkemisensa. Cederberg myi aluksen merenpuolelle keväällä 1918.

Pielisjoen kanavien myöhästyneet korjaustyöt aiheuttivat sen, että liikenne Joensuusta pohjoiseen pääsi alkamaan vasta heinäkuussa 1918. Pielisen laivaliike jäi kuitenkin vähäiseksi, kuten “Korpi-Jaakko” (KJ) kirjoitti lokakuun puolivälissä: “Laivaliike Pielisjärvellä on kuluneena kesänä ollut pienessä määrässä entiseen verrattuna, sillä ainoastaan kaksi pientä höyrylaivaa on Pielisellä välittänyt liikettä, höyryl. *Ilomantsi* ja *Taimi*. Nyt enään vain *Taimi* kulkee, sekin tehden kerran viikossa vain matkan Nurmekseen ja poiketen välillä olevissa laitureissa.” Pielisen isoista laivoista *Tapio* oli siis myyty eikä *Lieksaa* pantu kulkuun ollenkaan.

Pielisjoen paikallisliikenteessä olleet laivat olivat siis siirtyneet “isolle vedelle”. *Taimi* kulki kerran viikossa Uimaharjusta Pieliselle, Lieksaan ja Juukaan ja muina päivinä vanhalle reitilleen Niskasta Luhtapohjaan. *Ilomantsi* taas ajoi yleensä kolmesti viikossa Uimaharjusta Juukaan. *Taimi* jatkoi samalla kaavalla seuraavanakin kesänä.

Molemmat laivat, joista kohta lisää, säilyivät havereitta. Sen sijaan muille laivoille sattui pari lehtiin päässyttä tapausta. KJ kertoi 13. heinäkuuta tulipalosta laivassa: “Pankakosken omistama höyrylaiva *Laimi* syttyi palamaan t.k. 9 p:vää vasten klo 2 yöllä. *Laimi* oli matkalla Larin sahasta Lieksaan 2 roomun kanssa. Tuli on luultavasti saanut alkunsa savupiipun alla höyrykattilan perässä olevasta tuhkaluukusta lentäneestä kipinästä, koska tuli siellä ensin huomattiin, jolloin kottiseinä oli tulella. Laivasta paloivat etupuolen puurakennukset kokonaan.” Sama lehti kertoi toisenkin uutisen: “T.k. 10 p:nä keskiviikkona hukkui höyryl. *Pankakosken* täkkinmies Antti Timonen kotoisin Nurmeksen Jokikylästä. *Pankakoski* oli vetämässä tukkikuormaa Pielisjärven Liklaman salmessa ja olivat laivamiehet liikkuneet työhommissa venheensä kanssa. Venhe sattui likistymään laivan kokkaa vasten, jolloin se kaatui ja Timonen syöksyi järveen. Toinen mies pääsi tarttumaan laivan ankkuriin kiini ja sillä lailla pelastui. Ahkerasta naaraustyöstä huolimatta ei hukkunutta tähän mennessä ole vielä löydetty.”

Kun lehdissä ei kerrottu mitään Pielisen liikenteestä, “Matkustaja” kysyi K:ssa 22. toukokuuta 1919: “Laivain omistajille! Tuleeko tänä purjehduskautena Pielisellä kulkemaan matkustajalaivoja, ja jos, niin mistä päivästä alkaen?” Vastaus tuli kolme päivää myöhemmin, kun lehti kertoi *Lieksan* ryhtyvän kulkemaan kahdesti viikossa pohjoiseen kesäkuun alusta. Nurmeksen matkallaan laiva poikkesi myös Kolilla, Lieksassa ja Juuassa. Lisäksi lehdessä kerrottiin laivan tulleen uusituksi ja “ajanmukaisesti sisustetuksi. 5 isoa salonkia ja suuri määrä 2-hengen hyttejä on kaikkein laiskimpia varten”.

Liikenne vilkastui edellisvuodesta, ja esimerkiksi Utran kanavasta kulki kesäkuussa 253 alusta. Heinäkuussa *Lieksa* ajoi karille: “Eilen illalla noin klo ½5 aikaan ajoi höyryl. *Lieksa* ollessaan matkalla Joensuusta Nurmekseen vedenalaiselle karille Jakokosken Haapaniemen kanavan alapuolella sijaitsevan Paloniemen kohdalla. Laiva ei tarttunut kylläkään kiini karille, mutta oli törmäyksestä aiheutuneen pahan keulavuodon tähden pakotettu ajamaan läheiselle rantamatalikolle, missä nyt odottaa pelastustoimenpiteet, joihin jo kuulemamme mukaan on ryhdyttykin. Laivan omistaa kauppaneuvos M.G. Piipponen ja oli sillä tällä kertaa mukanaan, paitsi muutamia matkustajia, Juuan elintarvelautakunnalle osoitettu noin 170 säkkiä käsittävä jauholasti. Mikäli meille onnettomuuspaikalta ilmoitetaan, ei mainittu jauholasti kuitenkaan joutunut kovinkaan paljon kärsimään karilleajosta.” Laiva pääsi omin voimin pumppujen avulla Joensuuhun ja edelleen Varkauteen.

Toinen lehtiin päässyt uutinen oli KM:n 31.7. otsikoima “Liian iso laiva”: “Kun tervahöyry *Lehtiniemen* toissapäivänä piti viedä ruisjauholasti Nurmekseen, juuttui laiva kiinni Kuurnan kanavaan. Laiva on nim. liian leveä mahtuakseen kulkemaan siitä. Höyrylaiva *Seuran* avulla saatiin *Lehtiniemi* irti puristuksestaan. *Seura* on kuljettanut sen lastin Nurmekseen.” Tapaus oli sikäli erikoinen, koska kaikki Pielisjoen kanavat oli rakennettu yhtä leveiksi (7,7 m) ja laiva oli jo kulkenut kahdesta alemmasta sulusta.

Varkaudessa perusteellisesti korjattu *Lieksa* teki koeajonsa 17. toukokuuta 1920. Matkalle oli kutsuttu “useita henkilöitä”. Ennen vuoroliikenteen aloittamista laiva teki helluntaina huvimatkan Kolille, jota matkaa markkinoitiin K:ssa alkaen näin: “Jo matka Pielisjokea pitkin kevään vihreyden ollessa kirkkaimmillaan ja Pielisen vesien vuolaimmillaan virratessa muodostuu harvinaisen viehättäväksi.” Myös luvattiin, että “ruumiin ravinnoksi on varattu joku määrä piirakoita, voita, piimää y.m. hyvää”. Miten matka meni, siitä ei lehdissä ollut mainintaa, mutta kesäkuun alussa oli

laiva KM:n mukaan lähellä onnettomuutta, "kun höyrylaiva *Lieksan* potkuriin vähä yläpuolella Kuurnan kanavaa sunnuntaista vasten yöllä klo 11 tarttui potkuriin lautasta irtautunut tukki. Tulviva ja voimakas virta alkoi jo viedä laivaa läheiseen koskeen. Alettiin jo laskea ankkuria, niin tukki äkkiä irtaantui kun kone pantiin pyörimään taaksepäin".

Juhannuksena tehtiin retki Kolille neljällä laivalla, mistä K kirjoitti näin: "Suuri yleisö käytti *Lieksa*-laivaa, *Taimi*-laivaa käytti kristikansa, *Pankakoski*-laivalla tekivät retken tehtaalaiset ja *Kevätniemi* kuljetti suurella roomulla työväenyhdistystä. Perillä oli kullakin omat juhlallisuutensa."

Syyskuun lopulla upposi kiviproomu Pielisellä. Lehden mukaan varatuomari Liljaforsin hinaaja *Utu* oli viemässä vuolukivilastissa ollutta proomua Pielisjokea kohden, kun nousi kova tuuli, "jolloin laiwan propelli joutui epäkuntoon ja proomu ajautui Hattusaaren rantaan sillä seurauksella, että sai vuodon ja wajosi wesilastiin".

Vuosi 1921 alkoi aikaisin, ja jo huhtikuun viimeisellä viikolla sattui Pielisjoella haveri, kun NSR:n hinaaja *Karvio* ajoi karille Paiholan ja Kuurnan kanavien välillä. "Torstaina meni muuan yhtiön omistama hinaaja *Poku* vetämään *Karviota* matalikosta ja saikin sen irti, mutta tarttui vetäjä itse heti kohta samaan matalikkoon, millä se vieläkin on. Kumpikaan laiva ei saanut vuotoa. Väylä oli vielä reimoittamaton, mistä matalikolle ajo johtui." *Pokukin* saatiin irti.

Myös *Lieksalla* oli onneton alku, kuten KM kertoi 10. toukokuuta: "Kun höyrylaiva *Lieksa* oli ensimmäisellä paluumatkallaan Nurmeksesta Joensuuhun sunnuntaina, tk. 8 p:nä, sattui sille Lieksan laivalaiturissa klo 2 tienoissa päivällä niin ikävästi, että potkuri löi johonkin vedenalaisen arkun hirteen, jolloin potkuriakseli taipui niin pahoin, ettei laiva voinut omin voimin jatkaa kulkuaan. Hinaaja *Suhola* toi *Lieksan* Joensuuhun, mistä hinaaja *Seura* sen eilen klo ½10 ip vei Varkauden telakalle." *Lieksa* pääsi liikenteeseen vajaassa viikossa.

Keskikesällä *Lieksa* ajoi pitkän reitin vain kerran viikossa ja muina päivinä keskittyi lähinnä Kolin liikenteeseen Vuonislahdesta käsin (jossa oli rautatieasema). Kolin käynneistä tuli yhä tuottoisampi osa liikennettä. Jopa siinä määrin, että lokakuussa Suomen Matkailijayhdistyksen sihteeri kritisoi "Uudessa Suomessa" *Lieksan* kulkemisia, koska "laiva jää sinne koko viikoksi, kulkien rannalta rannalle, mutta ei tyydytä sielläkään matkailijaliikennettä, se kun ei ennätä. - - sillä hl. *Lieksa* välittää liikennettä Kolille aina silloin kun matkailijaliikenne on sinne vilkkain, jättäen siihen sijaan muut vuoronsa tekemättä". Siksi Matkailijayhdistyksen oman moottorin ei ollut kannattanut tehdä juhannusviikolla yhtään matkaa Kolille.

Lieksan varustamo kumosi vastineessaan väitetyt epäkohdat todeten mm. aluksen hoitaneen kaikki aikataulun mukaiset vuoronsa sekä kulkeneen koko kesän ajan kaksi kertaa viikossa Vuonislahdelta Kolille sekä neljä kertaa päinvastoin. Lisäksi luvattiin, että "jo ensi kesänä tulemme tekemään voitawamme asettaaksemme hrl. *Lieksan* kulkuvuorot entisestäänkin enemmän Kolin-matkailijoita tyydyttäväksi". Seuraavana keväänä todettiin *Lieksan* kulkemisista: "Kolille matkustajat pääsewät Vuonislahdesta Kolille joka keskiwiikko, torstai ja perjantai heti eteläisen junan saawuttua Vuonislahteen sekä keskiwiikkona ja perjantaina pohjoisen aamujunan saawuttua."

Käytiin Kolilla muutenkin. Esimerkiksi Pielisjärven Osuusliike teki elokuussa 1921 huvimatkan Lieksasta Kolille. Matka tehtiin Metsähallituksen/Veitsiluodon Kevätniemen sahan hinaajalla *Kevätniemi*, jolla oli suuri lotja vierellään.

Vuosi meni ilman muita havereita tai uutisaiheita, samoin kaksi seuraavaa, jolloin *Lieksa* jatkoi edelleen yksin Pielisen liikenteessä.

K:ssa kuvattiin *Lieksan* kulkemisia kesällä 1924 näin: "*Lieksa* tulee lähtemään Joensuusta joka maanantai klo 12.30 päiwällä Nurmekseen. Uimaharjusta lähtee se joka maanantai iltajunan saawuttua Kolille, josta jatkaa tiistaina klo 5 ap. matkaansa Nurmekseen. Keskiwiikkona klo 9 ap. lähtee *Lieksa* Kolin laiturista Lieksaan, torstaina klo 6.45 ap. Juukaan ja lauantaina klo 6.45 Vuonislahden kautta Nurmekseen. Nurmeksesta lähtee *Lieksa* Joensuuhun joka sunnuntai klo 6.45 ap. ja joka tiistai klo 4 ip. Kolille. Vuonislahden ja Kolin välillä tulee *Lieksa* välittämään liikennettä kuten viime kesänäkin." Lisäksi viitattiin laivan kulkuilmoitukseen, jonka tulkinta oli varmaankin monelle matkojaan suunnittelevalle melkoista hepreaa.

Parin vuoden päästä *Lieksa* lopetti nämä poikittaisvuoronsa ja ryhtyi kulkemaan kerran viikossa Nurmekseen, kerran Juukaan; joka matkalla toki poikettiin Kolilla ja Lieksassa. Muutoksia kulkemisiin tuli myöhemminkin.

Kolin ansiosta turistiliikenteen merkitys kasvoi kaiken aikaa. Muuan mikkeliäinen matkasi *Lieksalla* kesällä 1924 ja kirjoitti kokemuksistaan pitkän ylistävän kirjoituksen "Mikkelin

Sanomiin”. Sen keskeisin sanoma kuului näin: “Laiwareitti Joensuusta Pielisen kymmensulkuisen kanawan kautta Kolille on kauneimpia, mitä maasamme on. Mielestäni se wie woiton yksinpä Heinäweden ylistetystä reitistä, jota on sanottu maailman kauneimmaksi. Kolilla käwijä, joka ei ole tätä kulkutietä käyttänyt, on paljosta kauniista jäänyt waille.” Kun oli suuren tulvan vuosi, kirjoittaja muisti mainita myös kanavan tilapäisesti korotetut sulkuportit. Pielisellä ja Pielisjoella tulva alkoi kuitenkin aleta heinäkuun alusta.

Seuraavana kesänä KM:n toimitus pääsi tekemään matkan Kolille. Menomatka tehtiin paikallisen autoliikkeen komealla Buickilla, mutta paluumatkalle useimmat valitsivat *Lieksan*. Toimittaja muistikin mainita, että reitin kauneuden takia “samalla emme malta olla vieläkin teroittamatta Koli-matkailijoiden muistiin sitä, että paluumatka pitäisi aina tehdä laivalla.” Vastaavanlaisia suosituksia julkaistiin kosolti.

Rautatie ja ennen kaikkea nopeasti kasvava autoliikenne aikaan saivat sen, että normaali matkustaja- ja rahtiliikenne laivoissa väheni kaiken aikaa. Niinpä syksyllä 1925 *Liekse* lopetti kulkunsa jo syyskuun viimeisellä viikolla. Syyksi ilmoitettiin rahti- ja matkustajaliikenteen vähyys.

Liekse selvisi 1920-luvun loppuvuodet onnettomuuksilta. Muutamilla muilla laivoilla oli sitä vastoin epäonnea, ei kuitenkaan isommalti. Syyskuun alussa 1926 Kaukas-yhtiön hinaaja *Osmo* ajoi karille Alusveden Helmisalmessa ja menetti potkurinsa. Päälikkö totesi raportissaan veden vähyiden olleen syynä tapaukseen. Taas elokuussa 1927 hinaaja *Seura*, joka oli siirtynyt kapteeni A. Frantsin (entinen *Tuulikin* päälikkö) ja konemestari P.A. Vihavaisen omistukseen, sai tukin potkuriinsa Kuurnan alapuolella. Kaukaan *Julle* hinasi *Seuran* Utraan Lauttausyhdistyksen konepajalle korjattavaksi.

Vuonna 1926 saatiin uusi laiva Pieliselle, se tuli Ruotsista saakka. KV kertoi kesäkuun puolivälissä: “Pielisen Metsätalous Oy on ostanut Ruotsista *Ferm*-nimisen suurikokoisen hinaajan. Kauppahinta on ollut 180,000 markkaa, minkä lisäksi on tullia mennyt 15,000 markkaa. Alus saapui viime perjantaina Joensuuhun ja jatkoi täältä sunnuntaina matkaansa Pielisjärvelle, jossa se tulee liikehtimään edellämainitun yhtiön omistaman Ukkolan sahan lukuun.” Hinaaja sai uuden nimen *Ukko*. Alus pääsi toukokuun lopussa 1927 K:n palstalle: “Pielisjoen kanawat awattiin laiwaliikenteelle viime tiistaina t.k. 24 p:nä, jolloin Kerttu-yhtiön hinaaja *Tilhi* ensimmäisenä nousi Joensuun kanawasta ja hinasi siitä myöhemmin myöskin *Esko*-nimisen lotjan. Wiidentenä laiwana läpäsi mainittuna päivänä Joensuun kanawan Pielisen Metsätalous Oy:n hinaaja *Ukko*, joka silloin lähti täältä jatkamaan matkaansa Pielisjokea ylös Pielisjärvelle warsinaisille työpaikoilleen.”

Enempää ei tästä laivasta kirjoitettu 1920-luvun loppuvuosina.

Liekse teki joka kesä juhannusmatkan Kolille, niin myös kesällä 1929. Väkeä oli ollut, kuten KM kertoi: “Liikenne Pielisen eri puolilta juhannuksena Kolille ja takaisin on ollut valtava, Kaikki liikennettä välittävät laivat olivat kaikilla vuoroillaan täynnä matkustajia ja pyrkijöitä oli enemmän kuin voitiin ottaa mukaan.” Yhtään ulkomaalaista matkustajaa ei kuitenkaan ollut näiden joukossa. Mitähän tarkoitettiin kaikilla laivoilla? *Liekse* tietysti ja *Ukko-Koli* sekä lisäksi oli varmaan muitakin moottoreita sekä hinaajalaivoja lotjineen.

Vuodelta 1929 löytyy lehdistä kaksi laivoihin liittyvää uutista, molemmat melko erikoisia.

“Järkyttävä rautatieonnettomuus Uimaharjun asemalla. Yksi matkustaja kuollut, yksi loukkaantunut hengenvaarallisesti, kaksi vaikeammin ja useita lievemmin”, otsikoi K 13. elokuuta. Kyse oli siitä, että sekajuna nro 809 oli peruuttanut halonottoon, jolloin junan viimeinen matkustajavaunu oli pudonnut Uimaharjun avonaisesta rautatiesillasta, mutta jäänyt kuitenkin roikkumaan sillan reunalle. Laivoihin onnettomuus liittyi sikäli, että Pielisjoen ylittävä Uimaharjun rautatiesilta oli ollut avattuna laivaliikennettä varten. Yhdessä lehdessä sanottiin laivan olleen *Liekse*, toisen mukaan se olisi ollut rahtilaiva.

Taas marraskuussa KV kirjoitti “omituisesta menettelystä”: “Pielisellä hinauksessa työskentelevän hinaaja *Kevätmiemi II*:sen päällysmies P. Määttä, sikäli kuin hinaajalla mukana olleet työläiset ovat valittaneet, on viime hinauskauden kuluessa menetellyt alaisiinsa nähden hieman omituisesti. M.m. on hän nuorimmilta hinaajalla työskenteleviltä vaatinut jatkuvasti 100 markkaa kuukausittain muka sen tähden, ettei näiden työteho ole kyllin korkea. Vaatimallaan erällä on hän sanonut korvaavansa oman poikansa palkkaa joka myös työskentelee hinaajalla ja jonka työteho isän mielestä on kyllin suuri. Jos joku ei ole suostunut moiseen verotuksen, on siitä ollut seurauksena työmaan muutto. Päällysmies on erittäin tuntuvasti kohdistanut toisiinkin hinaajalla hänen määräystensä alaisena työskenteleviin päällysmiesvaltaansa. Alaiset arvelevat, että vähemmänkin intoilu riittäisi. “

Lehti sai Määtältä tiukan vastineen: "Kansan Voiman uutisen "Omituista menettelyä" johdosta, jossa uutisessa mainittiin m.m. että allamainittu ollessaan hinaaja-alus *Kevätniemi II:n* päällysmiehenä on vaatinut nuorimmilta - - pyydän oikaisemaan, että yllämainitunlaista menettelyä ei ole kohdistettu useampaan kuin yhteen hinaajalla työskentelevään nähden ja että tämäkin on tapahtunut asian omaisen itsensä suostumuksella ja että vaaditulla erällä ei ole hyvitetty yksinomaan poikani palkkaa, vaan on siitä saanut osan toinenkin hinaajalla työskentelevä." Toimitus liitti tähän huomautuksensa: "K.o. hinaajalla maksetaan kuukausipalkka ja on se yhtäläinen kussakin työryhmässä, joten edellämainittu menettely on mielivaltaista, eikä työnantaja ole siihen antanut suostumustaan." Eikä KV jättänyt asiaa tähän, vaan julkaisi viikkoa myöhemmin "Päällyismies näyttää mahtiaan" otsikoidun kirjoituksen, jossa kuvailtiin Määtän laivalla toteuttamia "kostotoimenpiteitä".

1930-luvulta loppua kohden

Liekksa oli kulussa vielä kesän 1931, jonka jälkeen se jäi seisomaan. Varustamo ilmoitti mm. vuonna 1934 Merenkulkuhallitukselle: "Laiva ollut kannattamattomuuden takia riisuttuna koko vuoden." Seuraavana vuonna Piipponen möi laivan meren puolelle Johannekseen. Pieliselle saatiin kuitenkin vielä matkustajahöyrylaiva, se tapahtui 1930-luvun puolivälissä. Matti Turunen kertoo Raimo Virkkusen kirjassa: "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". *Pielinen* oli Varkaudessa 1872 rakennettu hinaaja, 21,6 metriä pitkä. Tämä kolmas *Pielinen* kulki 1940-luvun lopulle, jolloin se jäi makaamaan Lieksanjokeen, johon upposi, nostettiin ja romutettiin." *Pielinen* (ex *Neptun*, *Pipifax*) oli toiminut hinaajana Pielisellä, ennen kuin Koistinen teki siitä matkustajalaivan. (*Seura* oli toki lopettanut matkustajaliikenteen jo vuonna 1908.) - Turusen mukaan Pielisellä kävi samoihin aikoihin myös *Punkaharju* "tutkailemassa liikenteen mahdollisuuksia, mutta poistui samana kesänä kannattamattomana". Laiva tuli kuitenkin Pieliselle, mutta vasta kesällä 1948, jolloin Liperin linjalla kulkenut Kerttu-yhtiön *Punkaharju* alkoi kulkea Lieksasta Kolille ja Juukaan, samoin seuraavana kesänä. Utran kanavan uusimisen takia laiva ei päässyt keväällä 1950 kulkemaan Pielisjoesta, vaan se jäi seisomaan Savonlinnaan.

Sodan aikana ja jälkeen nähtiin Pielisellä aiempaa enemmän halonhankkijoita. Mm. VR/RP:n hinaaja *Olavi* oli kesän 1943 Pielisellä hinaamassa halkoproomuja Lieksaan. Kerran laivan seisoessa Lieksan satamassa venäläinen pommikone pudotti kaksi pommia Lieksan asemalle. Lähempänä osumaa sama laiva oli seuraavana kesänä Savonlinnassa. Myös Gutzeitin höyrylotjat kävivät siellä lähinnä halkoja laivaamassa. Esimerkiksi kesällä 1949 *Wenno* kuljetti 9 000 pm3 halkoja järven rannoilta Lieksan satamaan, jossa ne siirrettiin rautatievaunuihin.

Sotavuosina nähtiin järvellä töissä myös kaljaasi, apukoneella varustettu *Rosa*, jonka juukalainen Oy Vuoki Ab oli hankkinut keväällä 1942. Alkujaan Virossa 1921 rakennettua 19-metristä laivaa käytettiin Nunnanlahden vuolukiven kuljetuksiin. Raimo Lind, joka oli tuolloin ollut isänsä mukana Kaukaan hinaaja *Männikössä* Pielisellä, arvelee, että alus oli viimeinen purjeita apunaan käyttänyt työalus Saimaalla.

Pielisen metsäteollisuudella, joka koostui lähinnä Nurmeksen Sahan sahasta, Metsähallituksen, sittemmin Veitsiluoto Oy:n Kevätniemen sahasta Lieksassa, Enso-Gutzeitin Pankakosken puuhiomosta Lieksassa, Paukkajan sahasta Enossa, Uimaharjun sahasta ja sellutehtaasta Enossa, Kaltimon Puuhiomosta Enossa sekä Pielisen Metsätalous/Metsäliiton Uimaharjun sahasta Enossa, oli lukuisia höyryhinaajia Pielisellä. Lisäksi järvellä oli lauttoja kuljettamassa lukuisia "etelän" ja Pohjois-Karjalan Uittoyhdistyksen hinaajia 1960-luvulle saakka.

Joensuun paikallisliikenne

Joensuun vesillä oli myös paikallisliikennettä, kuten edellä on useaan otteeseen viitattu. Liikennettä oli Pyhäselän ja muitten Joensuun eteläisten vesien suuntaan sekä Pielisjoelle.

Joensuusta etelään

Jo ensimmäinen Savonlinnaan kulkeva *Impi* poikkesi Rääkkylässä, Liperissä ja Puhoksessa, mutta pienemmissä laitureissa – jos niitä oli – se ei ainakaan alkuun ehtinyt paljoa poikkeamaan.

Sittemmin myös saman linjan *Laine* osallistui kolmena kesänä tähän lähiliikenteeseen. Yhteydet eivät olleet päivittäisiä. *Impi* (uusi ja vanha) säilyi lähiliikenteen tärkeimpänä laivana aina vuoteen 1905 saakka, jolloin alus myytiin Taipalsaarelle.

Tarve Joensuun eteläisten lähiseutujen liikeyhteyksiin lisääntyi. K:ssa kirjoitettiin marraskuussa 1874 lähiliikenteen tarpeista ja esitettiin höyryveneen hankkimista kuljettamaan matkustajia Joensuun ja ainakin Nivan, Mulon, Mattisenlahden, Liperin ja Taipaleen välille. Liperissä esitystä tervehdittiin tyydytyksellä ja sieltä kirjoitettiin joulukuussa 1874:

”Yhä enentyvä kauppaliike, edistyvä maanviljelys, paisuvat työpalkat ja monet muut, niin aineellisesti kun henkisesti, kasvavat riennot saattawat pian Karjalan kansassa tutuiksi sanat: ”aika on rahaa”. Nykyään on vielä Joensuun likitienolaisten täytynyt, tämmöisen liikkeen välittäjän puutteessa, kiireenäki kesätyön-aikana, oikein kosolta tuhlata tuota rahan-alasta aikaa kaupungissa asioita ajaessa. Meitä Liperiläisiä owat *Impi* ja *Laine* tässä kohti suuresti auttaneet, mutta näidenki kulku on syksypuolella ollut niin sekasotkuista, ett’ei sillä ole suurta apua ollut warsinki sille, jonka asiat eivät myönnä päiväkausia rannalla istuen laiwan tuloa odotella. Olisi siis suuri puute poistettu, jos kohtaki, waikkapa ensikesäksi, saisimme kaupungin lähitienoilla liikkuwan höyrywenheen, joka jokapäivä kulettaisi matkustawaisia ja tawaraa mainituiden paikkain ja kaupungin wäliä.”

Kirjoittajan mielestä laivan tulisi ulottaa matkansa ainakin Liperiin ja Taipaleeseen, mutta mieluiten Ristinpohjaan asti, mikä suuresti helpottaisi Kuopion ja Joensuun väliä kulkevia matkustajia. Asia ei kuitenkaan edennyt tätä pitemmälle.

Jo tätä ennen, ehkä jo vuonna 1870, oli kauppias Ivan Kononoff hankkinut pienen höyryvene *Olgan* (5 hv). Simo Hirvonen kertoi *Olgan* kulkemisista kesällä 1875: ”Heinäkuun 7 päivän illalla kello 9. ajettiin I. Kononoffin *olgalla* ensi kerta Siltain yläpuolelle, ikisen Saareen kala kestiin ja aamusilla kello 3 ajettiin utraan 4 päivä Heinäkuuta.” Tuolloin avattiin vasta valmistunut Utran sulku liikenteelle. *Olga* mainitaan vuodesta 1876 lähtien maistraatin kertomuksissa: ”*Olga* 6 hk till bogsering af vedbåtar ifrån landsorten till staden.” Huhtikuussa 1875 K tiesi Kononoffin hankkineen toisen ”*Ukko*-nimisen pienen höyryweneen kuletusta warten kaupunkiimme. Toiwottawaa on siis, että kallis halon hinta huowistuu ensi wuodeksi.” Varmaankin molemmat laivat tarjosivat halkoveneiden hinaustensa yhteydessä kyytiä myös matkustajille.

Olgan ja *Ukon* jälkeen kaupungin vesille tuli muitakin pieniä, lähinnä huviajoihin käytettyjä höyryvenettä; niistä tietomme ovat vielä niukemmat kuin monesta isommasta aluksesta. *Olgasta* on sentään seuraava uutinen lokakuun lopusta 1879: ”Ilkeätä wallattomuutta oli yöllä wiime lauwantaita wasten harjoitettu kaupungin rannassa siten, että talwimajaansa sijoitetulta *Olga*-nimiseltä höyryalukselta oli höyrypiippu säretty ja alus sitten weteen upotettu.”

Ensimmäinen varsinainen paikallisliikenteen alus oli *Walpas*, joka ilmestyi Joensuun vesille kesällä 1880. Alus kuului kauppias F.N. Neppenströmille, ja se oli tiettävästi rakennettu Turussa vuonna 1866. Karttunen tosin väittää sen tulleen rakennetuksi Varkaudessa vuonna 1875, ja luotsipäällikkö J.O. Litheniuksen vuoden 1883 laivaluettelossa *Walppaan* rakennusvuosi on 1879. Kummaltakaan vuodelta ei löydy kumminkaan sennimistä alusta Varkauden konepajan alusluettelosta.

Aluksen tulo ”historian lehdille” alkoi onnettomissa merkeissä. K kertoi 30. heinäkuuta näin:

”Höyrywenheen *Walppaan* perämies A. Reinikainen putosi wiime Perjantaina Lauritsalan ja Sawonlinnan wälillä sanotusta wenheestä järween, josta, ennen kun ennätti weden pinnastakaan painua, saiwat kumppalinsa hänen pois, mutta jo kuolleena. Tuuli kuuluu estäneen aiwan pikaisesti apuun joutumista.” Mutta mitä *Walpas* teki tällä reitillä? Oliko laiva ollut aikaisemmin kulussa Lappeenrannan tai Viipurin vesillä?

Walppaan ensimmäisen kulkuilmoitus julkaistiin samaisena onnettomuuspäivänä: ”Höyrywenhe *Walpas* pitää tämän kesän kuluessa säännöllistä kulkua Taipaleen ja Joensuun wälillä, poiketen

Koikkalanlahdella, Kolehmalassa, Liperissä, Liperinsalossa, Hernewaarassa, Rääkkylässä, Tutjunniemellä ja Ruokolahdella. Lähtöpäivät ovat: Taipaleelta Komperen Wariksen rannasta joka Maanantaina, Keskiwiikkona ja Perjantaina kello 5 aamusella. Joensuusta joka Tiistaina, Torstaina ja Lauwantaina kello 8 aamulla. Joka Sunnuntaina Komperen Wariksen rannasta kello 6 Liperin kirkkorantaan, poiketen Koikkalanlahdella ja Kolehmalassa, sekä Liperistä takasin Komperen Wariksen rantaan kirkon ajan jälkeen, poiketen samoissa paikoissa. Lähempiä tietoja antaa herra E. Söderholm Taipaleella, masinisti laiwalla ja E.W. Arponen Joensuussa."

Allekirjoituksena oli "Johtokunta", mikä kaiketi tarkoitti, että laiva oli jonkinlaisen laivayhtiön omistuksessa, jossa toki Neppenströminkin oli varmaan mukana. Taipale sijaitsi Liperin pitäjän pohjoislaidalla. Matka tehtiin kolme kertaa viikossa. Taipaleesta lähdettiin aamuviideltä ja Joensuusta aamulla klo 8; samana päivänä ei siis ehditty tekemään edestakaista matkaa. Sunnuntaisin ajettiin kirkkomatkat Liperin kirkolle.

Viikkoa myöhemmin lehti kertoi uutisosastossaan: "*Walpas* niminen höyrywenhe on ruwennut wälittämään liikettä kaupungin ja Taipaleen wälillä kulkien muutoin melkein samoja matkoja kuin höyrywenhe *Impi*." Aikataulunsa mukaan *Impi* tosin poikkesi vain Liperin kirkolla.

Hirvonen mainitsi *Walppaasta* ensi kerran toukokuussa 1881: "Samana päivänä [26.5.] tuli Höyryvene *Walpas* ensi kertaa Puhoksesta Joensuuhun." Mutta paljoo tämän enempää emme tiedäkään *Walppaasta*. Sen verran kuitenkin, että se oli pieni alus ja avaralla Pyhäselällä sillä matkustavat saattoivat kovalla tuulella joutua lähes "merihätään". Niin oli käynyt "Jussille", joka heinäkuussa 1884 kuvasi K:ssa matkojaan Nivaan, Pyhäselän itärannalle. "Oli kaunis kesäinen sää, kun eräänä aamuna tätä kuuta *Walppaassa* saawuin tänne Pyhäselän pohjukkaan kesää wiettämään. Hupaisasti kuluu matka tänne Joensuusta, kun on selkeä ja aurinko luopi säteensä tyyneen weden pintaan. Mutta annapas ankaran tuulen nostattaa selältä päin aaltoja, niin huomaat pian, *Walppaassa* kulkiessasi, ikään kuin pähkinänkuoreen joutuneesi aawalla merellä ja oikein täytyy ihmetellä, mitenkä voit hukkumisesta pelastua, sillä wähä wäliä kohoaa höyryalus niin korkealle, ett'ei propellikaan weteen pääse. Satuimpa äsken matkalle tämmöiselläkin säällä ja ajattelin itsekseni, eiköhän osakeyhtiötä woisi lainpakolla welwoittaa hankkimaan kannella warustettua, suurempaa höyryalusta *Walppaan* kulkuwäylää käymään, sillä kyllä nykyjään usein myrskyisellä säällä moni ihmishenki on waarassa. Masinistin warowaisuutta on kumminkin kiittäminen siitä, ettei wahinkoja tähän asti ole tapahtunut, sillä nytkin jäi *Walpas* kello ½11:sta aam. puolella klo 7:n asti iltaisella tänne Niwaan parempaa säätä odottamaan, ennen kuin jatkoi matkaansa Rääkkylään, waan sangen ikäwä on warmaankin niiden matkustajien, jotka täten seuraawissa pysähdyspaikoissa saawat sateelta läpimärkinä useat tuntikaudet odottaa höyryaluksen tuloa."

Walpas myytiin kesäkuussa 1888 Joensuussa pidetyssä huutokaupassa Palokin sahanhoitaja Luukkoselle Heinävedelle 2 885 markalla. Se ryhtyi kulkemaan kaksi kertaa viikossa Karvionrannan ja Kuopion väliä. Luukkonen myi *Walppaan* kuitenkin jo kahden kesän jälkeen, eikä meillä ole sen myöhemmistä vaiheista tietoa.

Walppaan jälkeen oltiin *Immen* varassa. Kesällä 1893 tilanne parani merkittävästi, kun *Impi* luopui Savonlinnan reitistä ja ryhtyi kulkemaan Joensuusta ja Liperin Leppälahteen. Vuoropäivinä kuljettiin Liperin, Oravisalon ja Nivan kautta. Vuonna 1896 Liperin puolen päätesatamaksi tuli Ristinpohja ja vuoropäivinä ajettiin Niemisen ja Leppälahden kautta. Aikataulussa mainittiin toistakymmentä laituria, joissa laiva poikkesi.

Kesällä 1899 saatiin toinen aiva lähiliikenteeseen, tosin vain lyhyeksi aikaa. K kirjoitti 22. heinäkuuta: "Höyrylaiwa liike Pyhäselällä. Tuntuwan puutteen täyttää höyrylaiwa *Tellerwo*, joka lähtee Joensuusta joka päiwä ½ 3 kulkien, Niittylahdessa, Niwassa, Niemisessä kuin myös toisina wiikkopäiwinä Tutjunniemessä, Pesolassa, Roukalahdessa. Jos waan *Tellerwo* muinakin kesinä kulkee samaa uraa, tulee paljon kesäasuntoja syntymään Mulon ja Niwan lahdelmiin, sillä ainoastaan kulkuneuvojen puute on estänyt ihmisiä sinne muuttamasta. Luulemme että myös muidenkin matkustajain luku kaswaa päiwä päiwältä, kun ihmiset oppiwaat tuntemaan laiwan kulkuwuorot."

Tellervo oli entinen Höytiäisellä kulkenut *Höytiäinen* (1895), jonka kauppaneuvos Parviainen oli ostanut ja siirtänyt Joensuuhun. Ilo uudesta lähiliikenteen laivasta jäi kuitenkin lyhyeksi, sillä jo syyskuussa Parviainen myi aluksen – hyvällä voitolla – sahanomistaja Oskar Erkkilälle Pohjanlahden rannikolle Merikarvialle, jossa siitä tuli *Sideby*. Aluksen koko historia on kerrottu vuoden 1999 "Korsteenissa".

Myös edellä mainitut sahaliikkeiden hinaajat osallistuivat lähiliikenteeseen ainakin huvimatkojen ja vastaavien muodossa. ”Savo-Karjalassa” kerrottiin Rääkkylän uutisissa elokuun alussa 1888 näin: ”Onpa meille iloakin tarjottu, semmoista jota ei ennen täällä ole tapahtunut. Iltapäivällä tänään saapui Paksunniemen laivasatamaan höyryalus *Rapid* tuoden mukansa Joensuun W.P.K. noin 70 miestä juhlaa viettämään sataman lähellä luonnon ihanalla paikalla sijaitsevassa talossa ja sen ympäristöllä.” Kaksi vuotta myöhemmin *Rapid* oli jälleen huviajossa: ”Huvimatkan Pesolan saareen teki kaupunkimme Työväenyhdistys wiimme Sunnuntaina höyryalus *Rapid’lla*. Lähdön ajalla näyttivät etelätaiwaalta kohoavat sadepilwet uhkaawan huvimatkalta lähtijöitä. Siitä huolimatta astui kolmatta sataa henkeä lotja *Johannekseen*, joka *Rapid’in* wetämänä ja mukana olewan torvisoittokunnan soittaessa läksi klo 3 i.p. kaupungin rannasta. *Johannes* oli ympäriinsä kaunistettu laitoihin kiinnitetyillä lehtewillä koiwuilla. - - Nuorten kesken oli ilo ylpeimmillään, kun *Rapid* klo 9 toisen kerran kutsui huwittelijoita paluumatkalle.” – Eri laivojen huvimatkailmoituksia ja -uutisia on varmaan joka kesältä.

Vuonna 1901 perustettiin Pielisjoen liikenteeseen Utra-yhtiö, josta kerrotaan tuonnempana. Se innosti myös etelän suunnan asukkaita, ja niinpä maaliskuussa 1902 oli K:ssa kirjoitus laivaliikkeestä Pyhäselällä. Siinä esitettiin hankittavaksi laiva, joka kulkisi pari kertaa päivässä kaupungin ja Pesolansalmen väliä poiketen myös muutamissa paikoissa selän itärannalla. Esimerkiksi otettiin Utran laivayhtiö, jonka todettiin menestyneen hyvin vastoin monia ennakkoodotuksia. ”Kun Utran höyrylaiwa O.Y perustettiin, katsoivat monet yritystä epäluulolla ja ennustivat sille pikaista hallaa, etenkin siihen nähden, että utralaisilla on tilaisuus päästä kaupunkiin monessa pohjoisesta päin tulewassa laiwassa. Kuitenkin on tämä uusi yritys hywästi menestynyt, wieläpä antanut erinomaisen taloudellisen tuloksen.” Lehti uskoi näin käyvän myös Pyhäselän laivahankkeelle.

Kirjoittajan toive toteutui osittain vuonna 1903, jolloin kauppias A. Eskelisen *Taimi* (1900) ryhtyi kulkemaan perjantaisin kaupungista Mattisenlahteen, Pyhäselän länsirannalle. Lisäksi laivan ilmoitettiin kulkevan joka toinen viikko Pielisjokea myöten Viekiin. Ilmeisesti liike ei kannattanut, koska laiva jätti kokeilunsa pariin kuukauteen. Laivasta kerrotaan lisää tuonnempana. Seuraavana vuonna 1904 saatiin Joensuun lähiliikenteeseen uusi laiva, joka alkoi kunnolla kilpailla *Immen* kanssa ja josta PK kirjoitti 26. toukokuuta: ”Uusi höyrylaiwa *Tuulikki* on saapunut rannoillemme ja alkaa kohtapuoleen wälittämään säännöllistä liikettä Leppälahden ja Joensuun wälillä, käyden eri laitureissa matkalla. Laiwan, joka on walmistettu Warkaudessa, omistaa Gustaf Cederberg & C:o. Kone laiwassa on 25-hewoswoimainen ja nopeus noin 20 km tunnissa. Ulkoasultaan laiwa on aika siro ja soma.” K puolestaan totesi laivasta kaksi päivää myöhemmin mm. näin: ”Uusi laiwa - - saawuttaa ilman lastia helposti 19 km. nopeuden tunnissa. Laiwassa on jokainen neliömetri käytetty hywin. Huomautamme waan että niin hywin etu- kuin takakajuutat ja kansihytit owat erittäin tilawat ja siistit. Laiwa alkoi kulkuwuoronsa eilen ja tulee kulkemaan Ruokolahdella, Rääkkylässä, Leppälahdessa. Kuopiosta matkustajat woiwat tulla Kuopion höyrylaiwalla Wihtarin rantaan ja siitä 12 km. maitse Leppälahteen, josta *Tuulikki* warhain aamulla lähtee Joensuuhun päin.” Seuraavassa numerossaan lehti vielä lisäsi: ”Tämä oli terwetullut lisäys laiwaliikkeeseemme tällä kulkuwäylällä. Nyt on maalaiswäestöllä hywä tilaisuus päiwäseltään pistäytyä kaupunkiin myymään tuotteitaan, tarwitsematta menettää kallista aikaa jäämällä tänne yöksi. Mattisenlahtelaisetkin pääsewät nyt, ainakin kahdesti wiikossa, tiistaisin ja perjantaisin, soutamasta aawaa Pyhäselkää.”

Jo kolmannella matkallaan *Tuulikki* ajoi karille Savonselällä Leppälahdesta lähdettyään. ”Hinaaja *Rapidin* oli käytävä se irti päästämässä ja palasiwat molemmat tänä aamuna kaupunkiin.” Siihen laivahaverit taisivatkin siltä kesältä jäädä.

Vaikka *Tuulikin* myötä Mattisenlahden asukkaat pääsivät kahdesti wiikossa käymään laivalla Joensuussa, tälle lyhyelle reitille uskaltautui toinenkin yrittäjä. Se oli kauppias Olli Pitkon höyryvene *Panu*, joka ryhtyi kulkemaan heinäkuussa 1904 kaupungista Mattisenlahteen. Lisäksi *Panu* kulki joella ikäänkuin kaupunkiliikenteessä. K saattoikin tyydytyksellä todeta kaupungin laivaliikkeen kehittyneen ”aiwan mallikelpoiseen kuntoon. Pohjoiseen päin pääsee joka päiwä, ja uusia upeita laiwoja on entisten lisäksi hankittu liikettä wälittämään. Alaspäin pääsee myös joka päiwä kulkemaan, ja silläkin suunnalla on laiwojen luku lisääntynyt. Kukkosaareen, rautatieasemalle, Hasaniemeen ja Linnunniemeen y.m. tuttuihin lähipaikkoihin pääsee melkein koska tahansa”.

Lehti riemuitsi lähiliikenteestä turhan aikaisin. *Panu* lopetti lähivuoronsa jo viikon kuluttua ja ilmeisesti myös Mattisenlahden ajonsa pian sen jälkeen. Ainakaan sen kulkuilmoituksia eikä muita mainintoja aluksesta ole enää heinäkuun puolivälin jälkeen. *Panusta* tuli kaikihiinaa. Seuraavana kesänä Cederberg laittoi myös pienehkön *Reippaan* kulkemaan lähiliikenteessä. Laiva (15,2 m, 12 hv) oli Joensuun alusrekisterin mukaan rakennettu 1887, ja oli ollut tätä ennen hinaajana aluksi Joensuun, sitten Viipurin ja Uuraan vesillä. Talven 1905 aikana laiva peruskorjattiin Varkaudessa. Sitä pidennettiin (17,8 m) ja siihen tehtiin pienehkö salonki ja ylärakenteita. Vuonna 1919, kun alusta oltiin myymässä, sitä kuvailtiin myyntikirjeessä: ”Båten är däckad med salong på och under däck.” *Reipas* alkoi kulkea Pyhäselän liikenteessä ja teki myös kirkko- ja huvimatkoja. Kuten monet muutkin Joensuun laivat, myös *Reipas* ajoi ylimääräisiä vuoroja laulujuhlien ja markkinoiden aikaan. Myöhemmin laiva kulki myös Liperin Siikakoskelle.

K:n ”Tiitus” kirjoitti kesäkuussa 1906 ”Joensuun kirjeessään” paikallisliikenteen ”norjista neitosista”, *Immestä* ja *Tuulikista*, aika yllättävästi: ”Minä olen ollut semmoisessa wanhanaikaisessa uskossa aina viime päiviin saakka, että nämä laivat koettawat parhaansa mukaan palwella matkustawaa yleisöä ja noudattaa sen toiwomuksia. Mutta toista on minulle ilmoitettu. Sen sijaan että nuo monesti mainitut ”massiinat” tyynesti ja lewollisesti aamupäiwillä keräilisiwät Pyhäselän rannoilta matkustajia ja rahtitawaraa ja toisiwat ne kiltisti kaupungin laituriiin, kuuluwatkin ne pitäwän hurjia kilpa-ajoja pitkin Pyhäselkää. Lähtewät yötiloiltaan lietsuun ennenkuin kukko ensi kerran kiekasee ja sitte anna pyyhkiä! Kumpikin koettaa ehättää toisensa edelle, wiedäkseen laitureilla odottelewat matkustajat toiselta nenän edestä, mutta usein käykin niin, että kun matkustaja tawalliseen aikaan saapuu laiturille, owat jo molemmat otukset kiljuen menneet tiehensä. Tietäähän sen, kun on kiire! On sattunut, että nuo laivat owat tulleet kaupunkiin ennen klo 7 aamulla, kuten olen kuullut kerrottawan.”

Tiituksen mielestä moisessa ei ollut laitaa ja hän vaatikin laivoja lopettamaan keskinäisen kilpailun ja noudattamaan aikataulujaan. Muussa tapauksessa uhattiin – taas kerran – uuden laivan hankkimisella Pyhäselän liikenteeseen. ”Jäädään odottamaan.” Kilpailu, jos sitä oli, loppui viimeistään lokakuun puolivälissä, jolloin *Impi* myytiin Taipalsaarelle 18 000 markalla. Tätä ennen, syyskuun lopulla oli *Immessä* sattunut vahingonlaukaus Ristinpohjassa. ”Eräältä mieheltä laukesi haulipyssy, rikkoen muuatta laiwan kupeessa olewaa luukkua. Muuan mies, joka oli seisonut samalla kohdalla mihin haulipanoksen lensei, oli juuri wähäistä ennen siirtynyt syrjemmälle ja pelasti siten nahkansa.”

Maaliskuussa 1907 ”Rannalla asuja” kirjoitti KS:ssa Pyhäselän liikenteestä. ”Kauan aikaa olemme me Pyhäselän rantamilla asuwat saaneet kärsiä kulkuneuwojen puutetta. *Reipas* kahtena viime kesänä jotakuinkin koitti taitawan, raittiin ja täysin kykenewän päällikkönsä johdolla toimia parhaaksemme. Waan ei sekään wielä täysin tyydyttänyt, ei lähellekään. Itse alus oli sopimaton siihen toimeen. Ensin niin matala, että wesi pienemmälläkin tuulella tuli joka paikasta sisään. Sawu, noki tuli kannelle ja rywetteli silmät sekä waatteet ja sisässä oli polttawa kuumuus. Nyt kun oma uljas laiwa valmistuu ensi kesäksi, niin uskon että se koittaa parhaansa mukaan toimia meidän parhaaksi. Ei toki tarwinne tyhjää käydä laiturissamme, sillä laiwaliikkeen parannuttua matkustajaliikekin suurenee. Olkoon onnea uudelle tulokkaalle, jota ilolla terwehdimme.”

Uusi laiva oli edellisvuonna perustetun Liperin höyrylaivaosuuskunnan *Liperi*. ”Keski-Savo” kuvaili laivaa näin: ”Uusi laiwa näille wesille on jälleen ilmestynyt ja onkin kerrassaan siisti ja ajanmukainen, uudenaikaissuosinen ja komea. Laiwa on rakennettu Warkauden konepajassa ja saanut nimekseen *Liperi*. Sen omistaa Liperin höyryweneosuuskunta. Hinta on ollut kokonaista 64,000 mk. Kone siinä on 25 hewoswoimainen ja on laiwassa tilaa 200:lle hengelle. Uusi tulokas, joka on sisustukseltaankin uudenaikainen ja mukawa, tulee wälittämän matkustaja- ja tawaraliikettä Sawonlinnan – Joensuun y.m. paikkain wälillä. Päällikkönä on kapteeni W. Porkka.” Osuuskunnassa oli mukana liperiläisten lisäksi myös Joensuun ”rahamiehiä”.

Liperi ei kuitenkaan kovin hyvin palvellut Joensuun lähiliikennettä, koska se kulki, kuten *Impi* aikoinaan, Savonlinnan linjalla, toki poiketen isommissa wälilaitureissa. Siksi kauppias Väinö Hämäläinen laittoi *Kyllikin*, joka vuodesta 1905 alkaen oli kulkenut Pielisjoella kaupungista Luhtapohjaan, torstaisin kulkemaan Pyhäselän puolella kaupungista Pieneenlahteen. Kulkuilmoituksessa tosin luki ”ei kumminkaan suurella myrskyllä”. *Kyllikin* kulku taisi kuitenkin jäädä vain sen kesän kokeiluksi.

Myös hinaajahöyryt osallistuivat edelleen aika ajoin matkustajien kuljetuksiin. Esimerkiksi elokuussa 1907 KS kertoi *Rapidin* vieneen “joukon kaupunkimme kristillismielisiä kansalaisia” hartauskokoukseen Liperin Ruokolahdelle.

Ahonen mainitsee eteläisen paikallisliikenteen laivoista *Valppaan*, *Immen* ja *Tuulikin* sekä lisäksi kirjoittaa: “Mattisenlahden ja kaupungin välillä kulkivat Juho Pitkon veneet *Jehu* ja *Panu*.

Cederbergin piimälaivaksi sanottu *Reipas* ja liperiläisten *Liperi* kuuluivat myös niiden parinkymmenen aluksen joukkoon, joiden reiteistä ilmoiteltiin kaupungin lehdissä 1900-luvun kahden ensimmäisen vuosikymmenen aikana.” - *Tuulikki* ja *Liperi* ajoivat arkisin vuoronsa ja sunnuntaisin tekivät usein kirkko- tai huvimatkoja, *Reipas* väliin myös arkisin.

Heinäkuussa 1910 Joensuun lähiliikenteeseen tuli lyhyeksi aikaa uusi laiva, *Matti* (1893, 17 m, 34 ihv), joka vielä alkukesän oli kulkenut Sulkavalla. *Matin* kulkuilmoituksessa todettiin: “Mukavasti sisustettu ja sangen tilava höyryvenhe *Matti* välittää liikettä tänä purjehduskautena toistaiseksi Joensuun-Niemisen-Rääkkylän sahalaiturin-Oravisalon-Varpasalon ja ehken myös Pötsönlahden ja Haapasalon välillä.” Joensuusta lähdettiin klo 13 ja Varpasalosta klo 3 aamulla. A.J. Kervisen allekirjoittamassa ilmoituksessa tarjottiin alusta myös huvimatkoille. Ilmeisesti liikenne ei kannattanut, sillä *Matin* ilmoitukset loppuivat jo ennen syyskuuta eikä laivasta mainittu mitään seuraavanakaan kesänä.

Vuonna 1912 *Liperistä* tuli *Orivesi II* ja se jatkoi Kerttu-yhtiön omistuksessa Savonlinnan linjalla vuoteen 1955 saakka. Uusi *Liperi* tuli liikenteeseen kuitenkin jo vuonna 1913. Se saatiin Pielisen *Nurmeksesta*, joka tosin sen kesän kulki *Nurmeksena*. Alus alkoi myös kulkea nimensä mukaisesti Liperiin, päätesatamana oli Ristinpohja ja liikennettä kesti vuoteen 1927. *Tuulikki* oli sen kilpailijana muutaman kesän.

Keväällä 1912 Cederbergillä oli ongelmia *Reippaan* miehittämisessä. Säkkijärveläiselle laivuri Anton Peräkylälle lähetettiin kirje toukokuussa: “Kun meillä on avonaisena päällikön ja ajomiehen yhdistetty toimi höyryvenheellämme *Reipas* kulkeva Joensuun ja Siikakosken väliä ja kun J. Pukilta kuulimme, ettette vielä ole sitoutuneet täksi kesäksi, pyydämme tiedustaa, olisitteko halukas ottamaan mainitun toimen, johon olisi tultava aivan heti. Palkkaa tarjoamme 125 markkaa kuulle omasa ylöspidossanne. Kuten ehkä tiedätte, kulettaa *Reipas* parhaastaan rahtitavaraa hinattavan venheen kanssa käyden 2 matkaa viikossa S.koskella. Matkustajia yhtenä tai kahtena päivänä viikossa Pyhäselän yli kaupunkiin ja takaisin. Joskus kirkkomatkoja S.koskelta Liperiin, loma aikoina satunnaisia rahtia, huvimatkoja - - .”

Peräkylä tuli, mutta ongelmat eivät loppuneet. Apulaismerenkuluntarkastaja Fagerholm tarkasti toukokuussa Joensuun matkustajalaivat ja totesi *Reippaasta*: “*Reippaalla* ei ollut pätevää koneenkäyttäjää, joten puutteellisuus siinä suhteessa on korjattava, ja hankittava pelastusvenheitten laskulaitteet ja kompassi. Laivaa kiellettiin kulettamasta matkustajia, kunnes pätevä koneenkäyttäjä on hankittu.” Cederbergin arkistot eivät kerro, miten ongelma hoidettiin, ehkä niin, että jostain hinaajasta nimettiin pätevyysvaatimukset täyttävä konemies *Reippaaseen* joksikin aikaa. Nuukana talona Cederberg näet halusi – monen muun pienemmän varustajan tavoin – yhdistää pienemmissä laivoissa päällikön ja konemiehen toimet.

Joensuussa ja likiseuduilla oli myös pieniä höyryveneitä, jotka saattoivat olla ajoittain myös tilausajossa. Niistä emme tiedä juuri mitään. Yhtä niistä myytiin keväällä 1901 K:n seuraavan ilmoituksen muodossa: “Myytävänä erittäin sirotekoinen ja hyvässä kunnossa oleva nopeakulkuinen 3 hv. höyryvenhe. Alus on tehty puusta, sen pituus 25 ½ jalkaa, kulkee 2 jalkaa syvässä. Kone on n.s. ”tripl”-kone.” Lähempiä tietoja sai E. Dybergiltä Kaltimossa. Toinen myynti-ilmoitus julkaistiin heinäkuussa 1913 KS:ssa: “Myytävänä sievätekonen, puinen, toista kesää vesillä ollut Höyryvenhe 8 ½ mtr. pitkä, 1 mtr. korkeus ja 2 mtr. leveä, katon ja salongin kanssa, noin 2:den hv. Sievällä koneella, pystykattila, myydään halvalla.” Myyjä oli seppä S. Puurtinen.

Kesäkuun puolivälissä 1914 oli K:ssa ilmoitus, joka kertoi kaupungin aktiivisen laivanvarustajan, kauppias Olli Pitkon uusimmasta hankinnasta: “Höyryvenhe *Jehu* lähtee Pienestälahdesta Mattisenlahden kautta Joensuuhun Joensuuhun tiistaina ja perjantaina klo 4 e.pp. “ Joensuusta lähdettiin samoina päivinä klo 13. Emme tiedä *Jehusta* muuta kuin sen, että juhannusviikolla 1915 alus pudotti potkurinsa Jakokoskella.

Vuonna 1915 Cederberg muutteli laivojensa kulkemisia. *Tuulikki* siirtyi kulkemaan kaupungista Puhokseen ja Suorlahteen, ja *Tapio* laitettiin *Tuulikin* entiselle Ristinpohjan linjalle. Järjestely koski

vain sitä kesää, jonka jälkeen *Tapio* palasi Pielisen liikenteeseen. Cederbergin kolmas laiva, *Reipas*, ajoi nyt Pieneenlahteen ja Niemiseen.

Paikallisliikenteessä olivat kesällä 1917 *Reippaan* lisäksi *Liperi*, *Ilomantsi* ja *Taimi*, kaksi viime mainittua Pielisjoen liikenteessä. *Liperi* kulki Ristinpohjan ja Joensuun väliä arkipäivisin.

Ristinpohjasta oli maayhteys Juojärven Pöytälahteen ja sieltä edelleen *Heinävesi IV:lla* Kuopioon. Enon Osuuskaupan omistukseen kesäkuussa siirtynyt *Taimi* kulki kaksi kertaa viikossa Joensuusta Enon Luhtapohjaan. Myös J. Hakkaraisen *Ilomantsi* liikennöi samalla Luhtapohjan reitillä kahdesti viikossa. Lisäksi Höytiäisellä kulki *Telkkä*.

Reipas myytiin J. Hakkaraiselle keväällä 1919, ja K:ssa oli 13. toukokuuta lähiliikennettä koskeva uutinen: "Ent. matkustajalaiva *Reippaan* jälkeen tulee liikettä Pyhäselällä alkavana kesänä jatkamaan uuden muodostumassa olevan ruokolahtelaisten ja mattisenlahtelaisten omistaman yhtiön viipurilaiselta Samola Oy:ltä ostama ajanmukainen matkustajalaiva *Samola*. Tämä uusi tulokas alkaa luultavasti ensi viikon alusta välittää matkustaja- ja tavaraliikettä linjalla Joensuu-Mattisenlahti-Ruokolahti- Nieminen." Jo viikko aikaisemmin oli L. Piispanen etsinyt lehti-ilmoituksilla päällikköä ja koneenhoitajaa laivaan.

Samola ei kuitenkaan tullut Joensuuhun, mutta *Puruvesi* tuli. SK kertoi toukokuun lopulla 1919 uudesta laivasta: "Liperin mattisenlahtelaisten laiva, *Puruvesi*, saapui tänne sunnuntaina Wiipurista. Laiwa, joka on miellyttävän näköinen, on täysin ajanmukaisesti sisustettu m.m. sähköwalot. Laiwa tulee kulkemaan reitillä Joensuu – Mattisenlahti – Kuusniemi - Pienlahti – Ruokolahti ja mahdollisesti muutaman kerran viikossa Niemiseen saakka." K puolestaan kuvaili alusta näin: "*Puruvesi* on siromuotoinen, hauska sisustettu pikku alus, joka tyydyttää täydellisesti kaikki vaatimukset." *Puruvesi* oli alkujaan vuonna 1895 rakennettu, Jänisjärvellä kulkenut *Tapio*, joka vuodesta 1912 oli kulkenut muutaman vuoden Lappeenrannan vesillä ja sen jälkeen Puruvedellä. Emme tiedä, mitä laiva oli tehnyt Viipurissa. Reittiliikenteen lisäksi laiva teki useita huvi- ja tilausmatkoja.

KV:ssa oli heinäkuussa 1919 seuraava uutinen: "Viime torstaina t.k. 10 p., kun *Puruvesi* laiva oli lähdössä Rääkkylän Niemisen laiturista Joensuuhun päin, ilmoitti laivan kapteeni paikalla olleelle poliisi Antti Kurelle, huomanneensa "korpirojuu" piilotetun laivan pelastusvöiden sisään. Poliisi heti tarkastikin epäilyksen alaisen paikan ja tapasi siellä pulloihin piilotettuna n. 4 litraa viinaa, jonka muuan paikalla ollut "maun tuntija" kielensä kärkeä kastamalla totesi olevan kovaa "korpirojuu". Kuka "roju"-pullot omisti, ei vielä oltu silloin aivan selvillä." Kieltolaki oli tullut voimaan saman vuoden kesäkuussa.

1920-luvun alkuvuosina *Liperi* ja *Puruvesi* hoitivat eteläistä paikallisliikennettä. Vuonna 1924 *Puruvesi* vaihtoi omistajaa ja nimeään, siitä tuli *Karjala*. Seuraavana vuonna se siirtyi Kuopion vesille, *Liperi* seurasi sinne kaksi vuotta myöhemmin. Niinpä vuonna 1928 savonlinnalainen Kerttu-yhtiö laittoi *Punkaharjun* kulkemaan Joensuusta Liperiin. Pielisjoella aiemmin kulkenut *Taimi* ajoi kesät 1925-26 Puhokseen ja kesällä 1928 reitillä kävi vierailemassa vuokralaiva *Kiuruvesi*. Edelliskesänä oli Simo Kuittisen vuokraama *Turisti* Mikkelistä kulkenut Liperin reitillä. Molemmista on kerrottu edellä.

Oli vielä ainakin yksi lähiliikenteen laiva. Raimo Virkkusen kirjassa kerrotaan liperiläisestä Ukko Vilho Strömistä, joka ryhtyi laivaliikkeen harjoittajaksi 1920-luvulla: "Hankittuaan suuren rantamaatilan Tutjunsalon 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." *Lokki* oli 9,6 metriä pitkä ja sen konetehto oli 12 ihv. Se oli käytössä vielä kesällä 1939, tosin huonokuntoisena. Schaumanin vaneritehtaalla oli tuolloin myös pieni hinaaja *Tiira*.

Punkaharju jäi Joensuun paikallisliikenteen viimeiseksi höyrylaivaksi. Se oli kulussa vielä kesällä 1947. Kaksi seuraava kesää se kulki Pielisellä.

Pielisjoen liikenne

Pielisjoen paikallisliikenne alkoi kunnolla vasta 1900-luvun alussa. Tosin A.J. Mustosen pieni hinaaja *Kiiski* (1867) hoiti ajoittain lotjahinausten ohella myös matkustajien kuljetusta kaupungin ja

Utran välillä. Missään aikataululiikenteessä sen ei tiedetä kuitenkaan kulkeneen. Myös muut joella kulkeneet hinaajat saattoivat kuljettaa joskus myös matkustajia. Pielisjoen kanavoinnin myötä pääsivät jokivarren asukkaat laivaliikenteen piiriin vuodesta 1879 alkaen. Pieliselle kulkevat matkustajalaivat ottivat ja jättivät matkustajia kaikilla kanavilla sekä muutamilla muillakin laitureilla lähinnä Kaltimon yläpuolella.

Kiiski ja muutkin pienet ”jokilaivat” tulivat ajoittain mainituiksi lehdissä, joskus haveriuutisissa, kuten K:n kertomana heinäkuussa 1877: ”*Kiiski*-niminen höyryalus joka kaupunkimme ja Utran sahojen välillä on hinannut parkkoja ja lotjia, joutui viime tiistaina hinattawansa aluksen alle kanawan suussa ja uppoutui niin sywälle weteen, että ainoastaan kokka näkyy. Syynä tähän wahinkoon kuuluu osaksi olewan waikea pääsö kanawan wirran yläpuolelta.” Aluksessa oli kolmen hengen miehistö, joka pelastui.

Paikallisliikettä oli tavallaan tämäkin. K julkaisi 25. toukokuuta 1888 ”Sahan työmiehen” kirjoituksen Utrasta: ”Paikkakuntamme Taimi-nimisen raittiusseuran hywäksi pidettiin 1:nä Helluntaipäiwänä lukusalillamme paketti-iltama. Noin kello 4 jälkeen puolen päiwän saapui Utran saaren puolen laituriin höyrywene ”*Alku*”, jonka perään oli kiinitetty lautawene, ja kumpikin täynnä edellämainittuun iltamaan matkustawia wieraita. Sen antoi isännöitsiämme ilman hinnatta ja rahatta, kulettamaan wieraitamme.” Tilaisuus oli mennyt hyvin, vaikka kirjoittajan mielestä oli ikävä, ”että iltama oli liian wähällä huwi-ohjelmalla warustettu”. *Alku* oli edellä mainittu Mustosen, sittemmin Hubbardin Utran sahan hinaaja.

Huvimatkoilla laivalla oli usein lotja tai lastivene hinauksessa. Utran raittiusseura järjesti helluntaina 1888 ”paketti-iltaman”. ”Noin kello 4 jälkeen puolen päiwän saapui Utran saaren puolen laituriin höyrywene *Alku*, jonka perään oli kiinitetty lautawene, ja kumpikin täynnä iltamaan matkustawia wieraita. Sen antoi isännöitsiämme ilman hinnatta ja rahatta, kulettamaan wieraitamme. Ne oli kaupunkilaisia Joensuusta ja korkeimmasta wirkasäädystä alkain aina alhaiseen palvelustyttöön asti.” Saman vuoden heinäkuulta on seuraava uutinen: ”Huwymatkan Utraan teki takäläinen W.P.Kunta raittiusseura ”Wesan” yhteydessä viime sunnuntaina. Palokunnan musiikki seurasi mukana ja osan-ottajia oli runsaasti. Kuten luonnollista, eiwät juoma-aineet olleet häiritsemässä huwittelijoita. Huwymatka oli warsin onnistunut, kun ilma oli kaunis. Kauppahuone Egerton Hubbard ja C:ön isännöitsiä hra Armstrong antoi höyryalus *Heron* ja ison lautaweneen huwitteliain käytettäwiksi.”

Vuotta myöhemmin toinen raittiusseura, Tähti, teki huvimatkan Uuroon *Wilkaalla*, joka oli niin ikään yksi Hubbardin, aiemmin Mustosen, pienistä hinaajalaivoista. Taas helluntaina 1895 Joensuun Työväenyhdistys järjesti huvimatkan Paiholaan. Laiva nimeä ei mainittu, mutta kyytimaksu oli laivassa 1,50 markkaa ja lotjassa puolet siitä, ei-jäseniltä vähän enemmän. ”Soittokunta ja lauluseura seuraavat muassa. Lähtö tapahtuu lippujen liehuessa täsmälleen kello ½ 10 aamusella Pötkönniemestä.”

Myös isommat ja ”etelän” laivat tekivät huvimatkoja joskus myös pohjoiseen, kuten *Impi* heinäkuussa 1898, jolloin se kuljetti Joensuun VPK:n väkeä Kolille. *Nurmes* puolestaan kävi Nurmeksesta käsin Kolilla heinäkuussa 1899.

Kesällä 1900 saatiin Pielisjoen paikallisliikenteeseen kaiketi ensimmäinen sitä varten tehty alus, jonka alkuperä oli vähemmän tavanomainen, mikä käy ilmi PK:n uutisesta 28. toukokuuta: ”Rautaista höyryalusta rakentaa Jakokosken sulunkaitsia J. Inwenius, yhdysmiehenä E. Pääkkönen Mönnistä. Ainoastaan kahden owat he sitä viime talwen ajalla rakentaneet. Suurimpia walutöitä owat teettäneet Wärtsilän tehtaalla. Alus näyttää sirotekoiselta; pituus 11 metriä ja leveys 2,5 m. ja kantawuudelleen arweliwat saawansa 40 matkustajan kuljetusoikeudet. Kone on noin 7 waikuttawaa hewoswoimaa ja on se ennen ollut käytännössä Polwijärwellä kauppias A. Wariksen myllyssä, mutta tulipalon turmelemana oli sen ostanut hra Inwenius ja tehden paljon uusia osia, saanut sen hywään käyttö kuntoon. Viime talwen on kone ollut käynnissä käyttäen hra Inweniuksen werstaassa olewia sorwia, sirkkeliä y.m. laitoksia ja tulee nyt, uusilla lisä-osilla, sowitettawaksi käyttämään walmistumaisillaan olewaa alusta. Ihmeeksi käy, kun katselee tuossa werstaassa tehtyjä, koneeseen tarwittawia tipitarkkoja wenttiilejä ja muita ”kommerwenkkiä”, joita täydellisissä konepajoissakin täytyy ”korkeasti-oppineiden” insinöörien johdolla walmistaa. Onnea waan ahkeran ja toimeliaan työn tulokselle, uudelle alukselle!”

Heinäkuun puolivälissä lehti pääsi kertomaan aluksen valmistumisesta: ”Nyt woimme lisätä, että wene, jolle on annettu nimeksi *Taimi*, on aiwan walmis. Viime lauwantaina kutsuiwat hrat Inwenius

ja Pääkkönen muutamia tuttujaan Jakokosken ja Mönnin kylistä sekä tarjosivat heille wapaan kyydin Kolia ihailemaan. Kunnolla suoritti pikku *Taimi* tehtävänsä. Reippaasti se nousi wäkewimmistäkin wirroista ylös. Kotia palattua piti taloll. Matti Hassinen *Taimille* puheen, jossa hän m.m. toiwotti, että siitä olisi hyötyä tekijöille ja paikkakunnalle – ja että se wastaisuudessa kaswaisi paljoo suuremmaksi ja woimakkaammaksi.” Toive myös toteutui.

Taimi toimi alkuun tilausajoissa sekä hinaajana. Päällikkönä toimi alkuvuodet em. Pääkkönen. Kesäkuun alussa 1902 laiva oli osallisena onnettomuudessa, josta K kirjoitti näin: “Wiime wiikolla tapahtui Kaltimon kosken läheisyydessä semmoinen tapaturma että kun höyrylaiwa *Taimi* hinasi lotjaa, jossa oli lastina Kaltimon tehtaan paperimassaa toista tuhatta kiloa, tuo hinattawa lotja höyrylaiwa *Ilmarin* wastaan tullessa täyttyi wedellä ja massapinkat putosivat weteen. Suurin osa niistä saatiin kuitenkin pelastetuiksi, waikka märkinä.”

Vuodesta 1903 alkaen *Taimi* ryhtyi ajamaan reittiliikennettä Joensuusta Enon Luhtapohjaan; kulkulmoitusten allekirjoittajana oli A. Eskelinen, joensuulainen kauppias, joka kaiketi oli myös laivan osaomistaja. Laiva myös kokeili wälipäivinä harjoittaa Pyhäselän lähiliikennettä, mutta siitä luovuttiin parin kuukauden jälkeen. Seuraavana kesänä ryhdyttiin käymään kaksi kertaa kuukaudessa myös Vieissä, mutta sittemmin myös näistä Viekin matkoista luovuttiin. Lisäksi tehtiin huvimatkoja sekä Pielisjoelle ja Kolille että Pyhäselälle.

Aikataulun mukainen lähiliikenne oli alkanut Pielisjoella jo *Taimia* ennen, vuonna 1901, mistä ”Kontiolahden historiassa” kerrotaan näin: ”Kontiolahtelaisia matkustajia varten Pielisjoella oli järjestetty myös paikallisliikenne Joensuun ja Utran wälille. Utran tehdasyhdyskunnan paikallisliikennettä varten oli vuonna 1901 perustettu ”Utran Höyrywenhe O.Y.”. Osakeyhtiön peruspääoma oli aluksi 1 500 markkaa ja pääomaa korotettiin sitten 20 000 markkaan. - - Joensuusta Utraan liikennöiwät ”*Utra*”-nimiset alukset. Liikennöiwä aluksia oli vuonna 1903 kolme.”

Alukset olivat nimeltään *Utra I*, *II* ja *III*, ja ne oli rakennettu vuosina 1896-98, konetehoa oli niissä 3...16 hevoswoimaa. ”Alukset eiwät olleet kovin suuria ja tyypiltään ne olivat puoliawoimia höyrypursia. *Utra I* oli tehtaan insinööri Bamfordin entinen huvipursi *Daisy*, jota utralaiset kutsuivat kansanomaisesti *Taasaksi* tai *Teisiksi*.”

K uutisoi 7. toukokuuta 1901 uudesta laivayhtiöstä: ”Näinä päiwinä on muodostunut osakeyhtiö, jonka tarkoituksena on kesän kuluessa ylläpitää säännöllistä höyrylaiwaliikettä kaupungin ja Utran wälillä. Tätä tarkoitusta warten hankkii yhtiö pienemmän höyrylaiwan.” Yhtiön puuhamiehenä oli kauppias Heikki Pääkkönen ja mukana oli myös Utran tehtaiden toimihenkilöitä. Mutta mikä oli tämä yhtiön hankkima alus? Oliko se em. *Daisy*, waiko Savonlinnasta ostettu pieni, 2-hevoswoimainen höyryvene *Pukki*, kuten joissakin lähteissä kerrotaan? Joka tapauksessa se sai nimen *Utra*.

Liikenne kaupungin ja Utran wälillä alkoi toukokuun lopussa. *Utra* kulki reittinsä neljä kertaa päivässä, myös sunnuntaisin. Waikka tämä oli kerrottu laivan kulkulmoituksissa, muuan joensuulainen rohkeni esittää laivayhtiölle ”nöyrän pyynnön”, jotta laiva kulkisi myös sunnuntaisin tekemällä päivän kestäwä huvimatkan. ”Luulen että olisi monelle perheelle wirkistäwä syödä päiwällisensä ja - mikä on pääasia – juoda kahwinsa nurmikolla.” Kirjoittaja uskoi, että näille matkoille riittäisi tulijoita ja tähdensi, että ”tämmöisillä retkeilyillä ei saa tulla kysymyksenkään wäkewiä- ja mallasjuomia”, waikka, niin kuin kirjoittaja ehdotti, että matkat voitaisiin rahoittaa ”wiinawähittäismyyntiwaroilla”. Kysyntää tällaisille pyhäpäiwän matkoille saattaisi kirjoittajan mukaan olla niin paljon, että tarvittaisiin ehkä toinenkin laiva, kuten *Impi*, sellaisia järjestämään. Esitys ei saanut wastakaikua Utran yhtiössä, ja niin *Utra* jatkoi wuorojensa ajamista myös sunnuntaisin.

Utralaiset olivat tyytywäisiä uuteen kulkuyhteyteensä ja heinäkuun puoliwälissä kirjoitettiin PK:ssa, että ”erittäin mukawa on nyt utralaisten kulku kaupunkiin, kun päästään omalla laiwalla *Utralla* liikkeille melkein milloin waan tahdotaan. Höyrywenhe lähtee Saaren sahan rannasta, poikkeaa Lasitehtaan ja Karsikon rannassa ja pysähtyy Pötkäniemen laituriin Joensuussa”. Jo tätä ennen oli esitetty toiwomus, että laiva pysähtyisi myös Mutalassa, mikäli sinne saataisiin kunnollinen laitur. Syysmarkkinoiden aikaan lisättiin kulkuwuoroja.

Matkustajia riitti, ja niinpä laivayhtiö hankki seuraavaksi kesäksi kaksi laivaa lisää. Helmikuussa 1902 pidetyssä ylimääräisessä yhtiökokouksessa päätettiin ”isomman wenheen ostosta”. Sellainen löytyi, niin mistä? Se oli *Laine*, tiettävästi rakennettu vuonna 1896 ja hieman *Utraa* suurempi, 6-hevoswoimainen. Sen nimeksi tuli *Utra II* ja samalla *Utran* perään lisättiin *I. Kakkonen* laitettiin

Ykkösen avuksi vuoroliikenteeseen, ja se alkoi ajaa myös Kangasveden Valkamoon, Kuurnan kanavan yläpuolelle. Lisäksi se ajoi huvimatkoja sekä teki väliin hinauksiakin, joista PK kertoi 10. kesäkuuta Nurmeksen uutisissa: "Ensikerran saapui t.k. 7 päivänä [Nurmeksen] Winkerlahteen hinaajahöyrylaiwa *Utra II* täyden tawaralotjan kanssa. Täten toteutui muinaisen pappi Wenellin ennustus, että wielä se tulewa kansa saapi nähdä laiwan Winkerlahdessa kulkewan." Kirjoittaja kertoi tapauksen johtaneen jauhojen hinnan alentumiseen.

Vaikka Pieliselle kulki viisi matkustajalaivaa, kuljetettavaa riitti, ja niinpä Utran laivayhtiö oli hankkinut kolmannen, aiempia hieman isomman laivan lähinnä hinaamaan tavaraproomuja Pieliselle. Laiva oli löydetty Helsingistä ja se oli 10-hevosvoimainen ja vuonna 1893 rakennettu *Öster*, joka oli kulkenut siellä paikallisliikenteessä. Laivasta tuli *Utra III*, ja sen tulosta K kertoi 21. kesäkuuta: "Toissapäivänä saapui paikkakunnallemme uusi lasti- ja hinaajalaiwa *Utra III*. Sen omistaa Utran höyrylaiwa O.-Yhtiö ja tulee se pääasiallisesti wälittämään rahtitawaran kuljetusta Joensuun ja Nurmeksen wälillä."

Utrat jatkoivat jauhoproomujensa hinaamista kaiketi koko kesän. Marraskuun 6:nä PK kertoi, että "laiwaliikettä pohjoisen päin owat wielä urheasti Utran höyrylaiwaosakeyhtiön pienet hinaajat *Utra II* ja *Utra III* koettaneet ylläpitää. Huolimatta siitä, että *Utra III* sai äskettäin kamppailla Pielisellä 9 tuumaista jäätä vastaan, jota se mursi kohoamalla käyrällä keulallaan sen päälle, on se äskettäin lähtenyt uudelle matkalle *Utra II*:sen awustamana Nurmekseen hinaten kolmea proomua, joissa on 1,500 sakkia jauhoja. Samoin on *Utra Wood & C:n* hinaaja-alus *Helmi* lähtenyt hinaamaan kolmea proomua, joissa samoin 1,500 sakkia jauhoja".

Kaksi päivää myöhemmin lehti tiesi, että *Utrat* "owat kuin owatkin päässeet wielä Nurmekseen asti jauhoproomuineen, waan *Helmen* on täytynyt keskeyttää matkansa Enon niskalle, josta se on kääntynyt takaisin. Kun tuuli on kääntynyt suveen ja nyt on warsin leuto sää, ei liene pelkoa siitä, että wirtaisa Pielisjoki ja suuri Pielisjärwi menisi aiwan äkkiä jäähän". - *Utra Wood* oli siirtynyt samana vuonna kotkalaisen W. Gutzeit & Co:n omistukseen, ja *Helmi* siirrettiin seuraavana vuonna Kotkaan.

K puolestaan tiesi 6. marraskuuta, että "*Utra II* ja *III*:s owat nyt paluumatkalla Utraan, josta aikowat wielä hinata kolme jauholastissa odottawaa proomua Nurmekseen, jollei kowat pakkaset tee yritystä turhaksi. Höyrywenhe *Utra III*:s on osottautunut oiwalliseksi jäänsärkijäksi, sillä wiime matkallakin oli se kulkenut noin 3 tuumaa paksuisessa jäässä kymmenen kilometrin matkan". Matka onnistui ja lehti kertoi kaksi viikkoa myöhemmin laivojen saapuneen Nurmeksen Miessalmeen "särkien kilometrimääriä 4 tuuman paksuista jäätä. Siihen täytyi jättää 3 jauhoilla lastattua lotjaa.

Höyrylaiwat palasiwat wielä takaisin Nesterinsaareen, waan kun eiwät siitä enää päässeet alaspäin, meni wät Niskaan talweksi".

Edellä on jo kerrottu, miten *Utra I* pääsi vuonna 1904 aloittamaan liikenteen huhtikuun lopulla.

Tuona vuonna myös *Utra III* oli osan aikaa vuoroliikenteessä. *Kakkonen* ajoi alkukesän lauantaisin Uimaharjusta Enoon ja myöhemmin sunnuntaisin Joensuusta Luhtapohjaan sekä tiistaisin Valkamoon. Muinakin vuosina laivojen kulkuvuoroissa oli vaihtelua.

Keväällä 1905 *Utra I* myytiin ja *Kakkonen* hoiti vuoroliikennettä. Nyt ajettiin kolme vuoroa päivässä ja uusiksi pysähdyspaikoiksi olivat tulleet Mutala ja Pekkalan saha. Nytkin ajettiin lisävuoroja markkina-aikaan; niin tekivät toki muutkin matkustajalaivat.

Maaliskuussa 1906 puolestaan *Utra II* laitettiin myyntiin, ja myynti-ilmoituksessa kerrottiin laivan kuljettavan 63 matkustajaa. Kauppa syntyi, joten 29:nä lehti kertoi, että "Höyrywenhe *Utra II*:n, joka on rakennettu 1896, ja jonka runko on raudasta ja kone 6 nim. hewoswoimainen, osti eilen Esplanaadihotellissa toimitetussa huutokaupassa kauppias Olli Pitko 3,705 markalla". Pitko myi samantien laivan edelleen 3 900 markalla "ent. ruununvouti Strömstenille". Laiva säilyi ainakin muutaman vuoden Pielisjoella. - *Utra III* puolestaan myytiin Leppävirralle

Utralaisten mainiot kulkuyhteydet kestivät siis vain viisi vuotta. Miksi Utran laivayhtiön tarina jäi näin lyhyeksi, ei ole tiedossa. Laivayhtiön asiakirjat eivät ole säilyneet eikä lehdistäkään asiaa ole käsitelty. Tästä eteenpäin Utrasta pääsi Joensuuhun *Taimilla* ja *Kyllikillä* sekä Pielisen laivoilla, ei kuitenkaan edes aina joka päivä, ja kyytiin oli lähdeittävä Utran kanavalta. Ehkä joskus oli mahdollista päästä joella liikkuneiden hinaajien kyytiin, eikä maamatkakaan ollut kohtuuttoman pitkä.

Kyllikki oli kauppias Wille Hämäläisen laiva, Lehtoniemessä vuonna 1905 rakennettu, tasapohjainen ja siinä sanottiin olleen kaksi 8 hevosvoimaista konetta. "Uusi, nopeakulkuinen höyrypursi" alkoi

kulkea toukokuun lopulta 1905 alkaen Joensuusta Enon Luhtapohjaan. Karttunen kertoo laivasta näin: “Höyrylaiva *Kyllikki* oli matala, mutta tilava jokialus, jonka kauppias Wille Hämäläinen oli ostanut kauppamatkoilla ollessaan. Tämä alus sopikin mainiosti jauholaivaksi ja jauhoja se parhaastaan kuljettikin Joensuusta Luhtapohjaan, sillä kauppias Hämäläisellä oli oma höyrymylly, jonka rannasta aina lasti löytyi. Päällikkönä oli ensiksi Taavetti Keinänen, mutta kun potkureita rupesi liiemmalti tippumaan ja särkymään, vaikka niitä olikin jo myllyn koneverstaaseen varattu tusinakaupalla, sanoi kauppias Hämäläinen laivansa päällikölle vakavan leppoisasti: “Kuulehan Taavetti, taitaa sittenkin olla parasta, että sinä rupeat ajamaan hevostasi kuten ennenkin, koska nuo potkurikasat tuolla myllyllä hupenevat arveluttavasti.” Ja niinpä tekikin.” Potkuritarinassa taitaa olla liioittelua: tuskinpa kukaan varustaja hankki sellaisia laivaansa kasakaupalla, eikä Keinäsen päällikkövuosilta ole myöskään yhtään *Kyllikin* potkurihaveria päässyt lehtiin.

Muutakin liikennettä toki joella oli, ja aina väliin jotain sattui, kuten yhteentörmäys marraskuussa 1904 “Karsikon sahan ja Joensuun kanawan välillä olevassa kowassa wirtapaikassa. Hinaajahöyryt *Rapid* ja *Panu* puskiwat päänsä wastakkain sillä seurauksella, että *Panu* sai suuren aukon laitaansa. Onneksi ei laita särkynyt wesirajaan asti, niin ettei wahingoittunut uponnut”. Samassa K:n numerossa kerrottiin: “Hyyhmään takertui höyrywenhe *Suhola* eilen Pekkalan luona niin pahoin, ettei omin voimin päässyt irti. Tänään kuulutaan koetettawan irroitella takertunutta.”

Myös laivaliikkeen avaus siirtyi *Utrilta* toisille laivoille, näin keväällä 1907: “Tawallansa on laiwaliiike kaupungissamme jo alkanut, sillä t.k. 12 p:nä hinaajahöyry *Rapid* risteili joella ja joku pienempi alus tuli Karsikon sahalta kanawan yläpuolella olewaan laituriiin.” Saman vuoden heinäkuussa kerrottiin, miten Uimaharjussa oli kaksi miestä ollut lähellä hukkumista “pikku höyry *Wiriä* auttaessa tk. 26 p. Mutta onnistuiwat he kumpikin pelastumaan”. *Wiri* oli 10-metrinen Stenbergin konepajalla Helsingissä samana vuonna rakennettu höyryvene, joka oli konemestari J.V. Malisen omistuksessa. “Se kuljetti 23 henkilöä ja Malinen itse toimi aluksen perämieskipparina. Pari kolme vuotta oli tämä laiva liikenteessä”, Karttunen kirjoittaa. Pielisellä oli toinenkin *Viri*, joka oli alkujaan hinaaja *Nunnanlahti*. - Koponen puolestaan mainitsee Pielisen laivureista Kippari-Antin, joka oli myöhemmän kansanedustajan Otto Muikun isä.

Toukokuun lopussa 1907 *Tuulikki* kävi Joensuun nuorsuomalaisten kanssa Pielisjoella, jota matkaa suosi KS:n mukaan “herttainen sää. Klo 12 lähdettiin satamasta höyrylaiwa *Tuulikilla* W.P.K:n soittokunnan säwelien soidessa pohjoiseen päin ja pysähdyttiin luonnonihanahan Paiholan kanawan alapuolelle. Pitkin matkaa kaiutteli soittokunta säweliään, samoin tilapäinen mieskööri ja rattoisan mielialan wallitessa sekä matka että aika kului nopeasti.” Takaisin kaupungissa oltiin illalla “noin kello 7 seudussa”.

K kertoi toukokuussa 1910 Pamiloon, Luhtapohjaan ja Ilomantsiin matkustaville, että “höyrywene *Kyllikki* on nyt mukawaksi uudestaan sisustettu. Kun laiwa on korotettu, niin on siinä saatu sijaa kahdelle tilawalle salongille ja kahdelle yhden hengen hytille, joihin yhteensä mahtuu useita kymmeniä matkustajia”. Erityisesti suositeltiin matkaa Pamilonkoskelle, jonne Palovaaran laiturista oli vain muutaman kilometrin kävelymatka. “Huwimatka ilojoiden, joilta kulkuneuwojen epämukawuuden tähden Pamilo on jäänyt näkemättä, sopii nyt werrattain helposti suunnata kulkunsa myöskin sinne ja warsinkin paljon weden aikana on tämä koski aiwan hywin katsomisen arwoinen.” Ilmeisesti Pamilon ihailijoita ei tullut riittävästi, sillä *Kyllikki* jatkoi reitillään enää kaksi kesää. Kun Hämäläinen kuoli, laiva oli kesäksi 1912 vuokrattuna Etelä-Saimaalle, ja saman vuoden lopulla perikunnan omistama alus myytiin 5 700 ruplalla Venäjälle.

Kesällä 1910 lehdet puolestaan kertoivat, että *Taimi* oli ottanut kulkuohjelmaansa myös kaksi vuoroa viikossa Pyhäselän Pieneenlahteen. Nyt oli kyse varmaankin uudesta *Taimesta*, jonka Invenius oli kaiketi kuluneen talven aikana rakentanut Jakokosken telakallaan. Laiva oli pituudeltaan 17 metriä, siis selvästi vanhaa suurempi. Mutta mitä vanhalle *Taimelle* tapahtui, emme tiedä. Uusi laiva oli aluksi Eskelisen ja Inveniuksen yhteisomistuksessa, mutta siirtyi parin vuoden kuluttua kokonaan Eskeliselle.

Kesäksi 1911 tuli *Kyllikin* ja uuden *Taimin* kilpailijaksi samankokoinen *Ilomantsi*, josta K kertoi 30. toukokuuta näin: “Ilomantsin höyrywenhe o.y:lle on äskettäin Warkauden tehtaalla walmistunut 22 hewosen koneella ja kahdella potkurilla warustettu matkustajahöyry *Ilomantsi*. Warkaudesta tuli laiwa Joensuuhun wiime sunnuntaina ja jo samana iltana läksi täältä Luhtapohjaan, jolle linjalle onkin jo järjestänyt säännölliset kulkuwuoronsa, lähtien täältä sunnuntaina, tiistaina ja perjantaina klo 5 ip. *Ilomantsi* on sirorakenteinen alus, warustettu II ja III luokan matkustajapaikoilla sekä

kahdella tawararuomalla, joihin mahtuu noin 300 jauhosäkkiä. Laiwa saa kuljettaa 98 matkustajaa.” Laiwa oli kuitenkin rakennettu Lehtoniemen konepajalla.

Heinäkuun lopulla *Ilomantsille* sattui Joensuusta lähdön jälkeen “pienempi onnettomuus”, mistä KS kirjoitti näin: “Siikawaaran laiturin luona kolahti laiwa johonkin pohjakiween, jolloin oikeanpuolisen potkurin suojus wikaantui. Waurio korjattiin Jakokosken telakalla ja läksi laiwa jo tänä aamuna [1.8.] täältä säännöllisellä wuorollaan Luhtapohjaan. Yksi wuoro jäi onnettomuuden takia sentään kulkematta.” Matalilla jokiväylillä kulkeva *Ilomantsi* oli *Kyllikin* tavoin tasapohjainen ja kahdella koneella varustettu. - Kesäkuussa oli Lauttausyhdistyksen hinaaja *Haltia* menettänyt potkurinsa, kun “se oli luiskahtanut weteen ja sinne painautunut ijiksi päiwiksi. Torstaina kuljetti joku höyry siipirikkoaluksen Joensuun satamaan ja täältä edelleen Warkauteen”.

Lokakuun lopulla oli lehdessä ilmoitus: “Laiwarannasta häwinnyt 50 kg. woita astioineen. Wiime torstaina oli höyrylaiwa *Taimen* päällikkö jättänyt kaupunkimme laiwalaiturille Luhtapohjasta kuljettamansa 50 kg. painoisen woitynnörin merkillä ”T.R.”. Nyt on kuitenkin käynyt selwille, että tynnöri ei ole joutunutkaan oikealle omistajalleen, waan on tuntemattomalla tawalla laiturilta häwinnyt. Asia on jätetty poliisin selwitettäväksi.”

Myös vuotta myöhemmin *Taimi* pääsi lehteen: “Akselinsa katkasi höyrylaiwa *Taimi* keskiwiikkona Kaltimon kanawan lähellä Joensuuhun tullessaan warmaankin johonkin uppoawaan tukkiin. Laiwa wiettiin Jakokoskelle, jossa sen korjaus kestää jonkun wiikon.” Inveniuksen telakka oli siis edelleen toiminnassa.

Ilmeisesti liikenne Luhtapohjan linjalla ei ollut kovin tuottoisaa, koska *Ilomantsin* yhtiön lokakuun 1913 kokouksessa päätettiin laittaa laiwa myyntiin. *Ilomantsin* osti joensuulainen kauppias Juho Hakkarainen, joka oli kaiketi ollut mukana laivayhtiössään, mutta mitä uusi omistaja teki laivalla? Yhtään kulkui ilmoitusta tai muuta mainintaa laivasta ei löydy lehdistä kesältä 1914. Hakkarainen sai laivahankkeeseensa kumppaniksi toisen kauppiaan, K. Judinin, ja seuraavana kesänä *Ilomantsi* kulki entisellä Luhtapohjan reitillään. – Luhtapohjan väylää kunnostettiin 1910-luvulla.

KS kertoi kesäkuun alussa 1915, että “matalikolle ajoi wiime torstai aamuna matkallaan Joensuusta Luhtapohjaan Kuurnan kanawan alawirrassa höyrylaiwa *Taimi*. Tukkiilaisten kelaweneitten awulla saatiin laiwa irti ja woitiin pahimmitta waurioitta matkaa jatkaa”. Taas heinäkuussa sattui Kuurnan kanavan alapuolella haweri, kun *Seuran* vetämä lotja *Panu* joutui karille, kun hinausköysi katkesi. Lastina oli Joensuun rullatehtaalle meneviä koivupropseja. Seuraavana päivänä kävi kotkalaisen Halla-yhtiön hinaaja *Halla IX* vetämässä *Panun* karilta, mutta heti sen perään lotja juuttui toiselle kivellet. Siitä ei selvitty ennen kuin *Panun* kansilasti oli purettu.

“Savon Sanomat” kertoi elokuussa 1916 wahingosta, jossa *Ilomantsi* oli ollut tavallaan osallisena: “Höyryl. *Ilomantsin* äskettäin kulkiessa Jysysjärwellä ja saapuessa Luhtapohjan-joen suuhun, putosi eräältä matkustajalta, asioitsija Risto Romppaselta, Lieksasta, hänen kurkottaessaan reilingin yli katsomaan, kuinka potkuri laiwan matalaa wettä kulkiessa welloi pohjamutia, taskusta lompakko, jossa ilmoituksen mukaan oli 21,980 mk. rahaa ja partaweitsi. Lompakko näkyi wiimeksi laiwan perässään kuljettaman weneen alle painumassa.” Paikalla oli suoritettu naarauksia, mutta tuloksetta. Voisi kuvitella, että Romppasen tukkiasioitsimiset saivat nopean lopun.

Kesäkuussa 1917 tuli Enon Yleinen Osuuskauppa laivanomistajaksi, kun se osti lehtitietojen mukaan herroilta J. Hiltunen, E. Kääriä ja A. Tikkanen *Taimen*. Milloin laiwa oli Eskeliseltä heille siirtynyt, ei ole tiedossa. Alus jatkoi entisellä Luhtapohjan reitillään, kuten *Ilomantsikin*, joka kuitenkin myytiin seuraavana vuonna. Tuolloin Hakkaraisen kokonaan omistama laiwa siirtyi 12 500 markalla kauppias Viljo Liimataiselle Liperiin. Liimainen, vilkas karjalainen kauppias, myi laivan edelleen Viipuriin hyvällä voitolla.

Vuosi 1918 oli tavallista hiljaisempi kaikessa laivaliikkeessä, näin myös Pielisjoella. Koska Paiholan kanavan peruskorjaus saatiin valmiiksi vasta syyskuussa 1918, *Taimi* hilattiin kesäkuun puolivälissä Paiholan kosken yläpuolelle ja se ryhtyi välittämään liikettä Pielisjoen pohjoispäässä ja Pielisellä. Viitenä päivänä viikossa *Taimi* kulki Enon Niskasta Luhtapohjaan ja tiistaisin Uimaharjusta Kolille, Lieksaan ja Juukaun. Seuraavana kesänä laiwa jatkoi samalla tavalla. Myös muutama huvimatka tehtiin.

Kesästä 1920 lähtien *Taimi* ei enää tehnyt pohjoista vuoroaan, mutta kesällä 1922 otti sen jälleen ohjelmaansa, nyt ulottaen sen Nurmekseen saakka. Joensuussa ei käyty muutoin, kuin huvimatkoilla. Nurmeksen matkat jäivät tähän yhteen kesään, joten sen jälkeen tyydyttiin ajamaan vain Luhtapohjaan. Lisäksi sunnuntaisin käytiin noin 15 kilometrin päässä Uimaharjussa.

Syyskuussa 1924 haastateltiin KV:ssa Enon Osuuskaupan johtajaa, joka vastasi laivanvarustusta koskevaan kysymykseen: "Eihän siinä mitään hätää ole. *Taimi* halkoo Pielisjoen aaltoja niin että kohina käy." Kuitenkin jo vuotta myöhemmin *Taimi* hylkäsi Pielisjoen ja siirtyi kulkemaan Joensuusta Puhokseen. Olisiko syynä ollut se, että laivan sanotaan eräiden tietojen mukaan siirtyneen joensuulaiselle Osuusliike Oma-Avulle.

Keväällä 1926 *Taimen* ilmoitettiin kulkevan Puhoksen sijaan Rääkkylään, ja se oli kulussa marraskuun alkuun. Tämän jälkeen ei laivasta ole enää mainintoja Joensuun lehdissä, eikä muustakaan Pielisjoen paikallisliikenteestä.

Höytiäinen

Kontiolahden, Polvijärven ja Juuan pitäjien alueella sijaitseva Höytiäinen on Suomen 15:nneksi suurin järvi. Pinta-alaa on liki 300 km², pituutta 40 kilometriä ja syvyyttä enimmillään 69 metriä. Höytiäisen erottaa Pyhäselästä 7 kilometrin kannas ja järven kaakkoiskulmasta on vajaat 10 kilometriä Joensuun keskustaan. Melkoisen kalaisa järvi tuli aikoinaan tunnetuksi epäonnistuneesta laskemisestaan.

Höytiäisen laskeminen

Höytiäisen vedenpintaa päätettiin näet laskea 160 vuotta sitten. Syy oli sama kuin useimmissa muissakin järvenlaskuissa, viljelys- ja laidunmaan lisääminen, eli kuten "Suometar" kertoi 1859: "Kuin Höytiäisen wesikorkeus esti isoja maa-aloja wiljelyksestä ja kuin sen pohjasta toi wottiin paikottain hywää niittymaata, pyytwät muutamat kyläkunnat lupaa Höytiäisen laskemiseen, kaiwamalla sen wesille uutta juowaa suoraan Pyhäselkään, jota wäliä on waan 7 wirstaa ja se wielä köyhkeätä hieta-harjaa ja kangasta." Tuolloin Höytiäisen pinta oli 21 metriä Pyhäselkää korkeammalla ja järvi laski Viinijoen kautta länteen Viinijärveen ja edelleen Saimaan Oriveteen. Tie- ja vesirakennusten ylläpidon johtama kaivuutyö alkoi vuonna 1854, ja juuri kun työ oli liki valmis elokuun alussa 1859, vesi murtautui kaivantoon rakennetun työpadon alta ja sivuilta ja syöksyi kaivantoa myöten Pyhäselkään. "Kuin muistaa että Höytiäinen on 7 peninkulmaa pitkä ja leweimmässä paikassaan 2½ penink. leweä, ja kuin ilmoitetaan että tämä mahdoton wesiläjä oli wiikkokaudessa alentunut 3 sylen paikoille, on helposti ymmärrettävä miten wesi turmelukseen pikaisesti paisui Pyhäselässä ja Oriwedessä. Oliki parissa wuorokaudessa wesi Oriwedessä paisunut sylen werran ja Pielisensuun kaupunnin rannalla enemmänki." Vedentuloa riitti, kunnes kahden viikon kuluttua paljastui Puntarisalmen kohdalla kalliokynnys, joka lopetti virtauksen. Kun näin tähän 7 kilometriä pitkään kanavaan syntynyttä Puntarikoskea perattiin seuraavana vuonna, vesi laski vielä pari metriä, niin että Höytiäinen laski kaikkiaan 9,5 metriä, siis reilusti suunniteltua enemmän. Järven pinta-ala pieneni kolmanneksen ja vesitilavuus alle puoleen entisestä. Järveen tuli 400 uutta saarta ja luotoa. Järven suurin järvi on yli 600 hehtaarin laajuinen Teyrisaari, jonka pinta-ala oli ennen laskemista vain muutamia hehtaareja. Järven lasku aiheutti suuria vahinkoja, niin järven ja kaivannon rannoilla kuin kauempanakin. "Pyhäselällä ja muilla selillä sen alempana oli tuuli-ajolla ollut määrättömät paljoudet sahapölkkyjä, joita toki oli saatu kootuiksi, mutta myös lyhteitä ja heiniä, jotka luonnollisesti jäävät weteen. Mataloilla saarilla oli waan näkynyt puiden latvoja ja wirta Pielisjoen suussa oli kokonaan tawonnut kuin myös Utran saha, yläpuolella tätä joen suuta, ei woinut alusweden kohoomisen tähden käydä." Myös Puhoksen saha joutui pysähtymään. Savonlinnassa vesi oli noussut viikko purkauksen jälkeen toista metriä, ja "Suometaren" mukaan oli "wirta Kyyrösalmissa niin mahdoton, että se wäkwä *Ahti*-höyry sai töintuskin ylös yhden aluksen; huonompi-wäkisten höyryin ei ollut tyhjinäkään yrittämistä päästä wirtaa ylös". *Ahti* oli viipurilainen ratashinaaja, joka kesinä 1858-59 hinasi yhdessä potkurihinaaja *Ilmarisen* kanssa *Wellamo*-matkustajaproomua Viipurista Kuopioon. "Wiborg" puolestaan kuvaili tulvan vaikutuksia: "Savonlinnassa oli wesi noussut 2 kynnärää ja linnoituksen viereinen wirta oli niin wahwa, että pieni höyrylaiva *Puhois* (aik. *Silmä*), joka viime lauuantaina 13 elok. yritti kokeeksi mennä wirrasta ylös epäonnistui siinä." Vesi nousi myös Lappeenrannassa.

Höytiäisen laskemisen uskottiin nostaneen pysyvästi Saimaan pintaa. Vielä vuonna 1873 kirjoitettiin ”Tapiossa”: ”Kun wettä Höytiäisen järwestä Karjalassa w. 1859 laskettiin, saatettiin maanwiljeliöille niissä pitäjissä, jotka owat Saimaan wesistön warrella – aina Joensuusta Warkauteen, Sawonlinnaan ja wieläpä Saimaan etelä-rannalle asti – mahdollottoman suuria wahingoita. Kaikkialla Saimaan rannalla nousi wesi pari kolme kyynärää entistä korkeammalle ja peitti alankomaiset niitut, pellot ja laitumet. - - Wieläkin on Saimaan wesi tawallisina kesinä 1½ kyynärää korkeammalla, kuin ennen Höytiäisen laskemista. Minkätähden seisoo Saimaan wesi kaikkialla wielä niin korkealla vaikka Höytiäisen wesinensä ei enää pitäisi vaikuttaa tähän suhteeseen? on kysymys, jota jokainen maamies Saimaan warrella olewissa pitäjissä alinomaa miettii.”

Sittemmin Höytiäisen rantojen talonpoikien maannälkä kasvoi ja haluttiin laskea järveä lisää. Asiasta puhuttiin useaan otteeseen ja vuonna 1904 käynnistettiin laskuhanke, joka tähtäsi järven laskemiseen 8 metrillä. Se olisi tuonut yli 13 000 hehtaarin kuivatusalan. Hanke raukesi, mutta herätettiin henkiin vuonna 1928, nyt vaatimattomampana. Toisessa vaihtoehdossa Höytiäistä olisi laskettu 3-4 metriä, toisessa vain metrillä. Tämäkin hanke kaatui mm. uittajien ankaraan vastustukseen.

Hämmästyttävä huwimatka

”Karjalattaressa” julkaistiin vuonna 1901 seuraava kirjoitus ”Hämmästyttävä huwimatka”, jossa kerrottiin aluksen käynnistä Joensuussa Höytiäisen purkautumisen aikaan. Tosin matka oli lehdessä virheellisesti ajoitettu vuoteen 1855. Kyse oli kuitenkin vuodesta 1859.

”Eräs Elokuun päivä w. 1855 walkeni tyynenä ja kirkkaana. Sattumalta loikoi silloin sawonlinnalainen höyryalus *Robert* kaupunkimme rannassa, ehkä ensimmäinen höyrywenhe mikä silloin näillä wesillä liikkui. Sen johtajana oli hauskaluontoinen saksalainen, jonka päähän pisti tarjota kaupunkilaisille wapaa huwimatka Pesolansaareen. Tarjous otettiin ilolla vastaan ja miehissä ja naisissa lähdettiin matkalle tarpeellisilla ewäillä warustettuna eikä kaupungin ainoaa rawintolanpitäjääkään unohdettu ottamatta mukaan. Perille tultua wietettiin päivä mitä hauskimmalla tawalla, tanssilla ja leikillä wapaassa luonnossa ja iltasella lähdettiin paluumatkalle mitä hilpeimmällä tuulella. Höyrywenheen lämmittäjä pani siksi lujasti puita uuniin, että tuli alkoi leimuta wenheen kannen yläpuolella ja rohkea kapteeni komensi täyden wauhdin. Pyhäselälle päästyä olikin wenheen wauhti niin kowa että naisille tuli kowa hätä. Kun kielen taitamaton kapteeni saatiin wihdoinkin ymmärtämään mistä oli kysymys ja hiljentämään wenheen wauhtia, kohtasi matkailijoita uusi hämmästys. Huomattiin näet yht’äkkiä että Pyhäselän wesi oli muuttunut sakeaksi sawiwelliksi. Tätä ihmeteltiin ja siunailtiin siksi kun alkoi tulla vastaan pieniä saaria kaswawine puineen ja kallioineen, maan kappaleita heinä pieleksineen, kuhilaineen, riihineen, saunoineen. Tämä näky pani matkailijat kerrassaan ymmälle. Syytä moiseen ilmiöön ei tunnettu. Maailman lopun luultiin warmuudella olewan tulossa. Mitä kowimmassa mielen jännityksessä päästiin onnellisesti kaupungin rantaan. Laiturilla seisoi muiden hämmästyneiden vastaanottajien joukossa silloinen Kontiolahden nimismies Norring, joka huiatoi käsillään ja huusi: ”Me hukumme, me hukumme, mies joka talosta lapion kanssa heti Höytiäiselle”. Nyt wasta huomattiin mitä oli tapahtunut. Sinä päivänä oli mahtawa Höytiäinen murtanut sulkunsa, wieden hirweällä raiwolla ja jyrinällä maita ja mantereita mukanaan!”

Matkalaisten laiva oli rataslaiva *Georg Robert*, joka oli ollut joensuulaisomistuksessa vuodet 1857-58.

Laivaliikenne alkaa

Kontiolahdelta ja muiltakin järven kaakkoislaidoilta oli melko lyhyet maayhteydet Joensuuhun, mutta muualta jouduttiin kulkemaan vesitse tai maitse melkoisia matkoja maakunnan pääkaupunkiin. Höyrylaivan hankinnasta oli puhetta aika ajoin, mutta hanke konkretisoitui vasta toukokuussa 1891, jolloin Kontiolahdella Rasin majatalossa pidettiin asiaa koskeva kokous. Jo kokouskutsu-uutisessa todettiin, että laivan avulla kunnasniemeläiset saisivat kirkkokyytiä ja kinahmolaiset kalojen kuljettajan, ”ja kuka ne kaikki tietääkään”.

Kokouksessa päätettiin perustaa laivayhtiö, joka ryhtyi ripeästi toimiin laivan hankkimiseksi järvelle. K saattoikin kertoa jo kesäkuun puolivälissä, että ”Höytiäisen höyrywenhe-yhtiö on ostanut kauppahuone Hubbard ja Kumpp. omistaman höyrywenhe *Wilkaan* 5,000 markalla”. *Wilka*s oli vuonna 1881 rakennettu pieni, 6 hevosvoimainen hinaaja tai ehkä pikemminkin seka-alus. Ilmeisesti kauppa kuitenkin raukesi, ainakaan aluksen tulosta Höytiäiselle ei löydy mainintaa sanomalehdissä,

eikä siitä ole muitakaan tietoja. Toisaalta, *Wilkas* ei ole enää mukana Hubbardin vuoden 1892 laivaluettelossa.

Laivahanke jäi kuitenkin elämään. K:sa oli kesällä 1893 laaja kirjoitus Höytiäisestä, ja siinä mm. todettiin, että uusi höyrylaiva olisi tulossa järvelle seuraavaksi kesäksi, “koska osakeyhtiö sitä warten on tekeillä”. Kirjoittaja myös esitti, että ryhdyttäisiin toimiin Höytiäisen kanavan perkaamiseksi laivaliikenteen käyttöön.

Kanavaa ei perattu eikä laivayhtiötä perustettu – vielä silloin. Mutta maaliskuussa 1895 “puuhamiehet” kutsuivat “niitä arvoisia kansalaisia, jotka harrastavat höyrylaivan saamista Höytiäiselle jo ensi kesäksi” kokoukseen Kontiolahdelle. Kansalaisia saapuikin Kontiolahdella kauppias Janne Wäyrysen tykönä pidettyyn kokoukseen, jossa päätettiin perustaa Höytiäisen Höyrywenhe-Osakeyhtiö. Yhtiön osakepääoma päätettiin 13 000 markaksi ja Senaatti vahvisti yhtiön säännöt kesäkuun alussa. Yhtiö ei ollut jäänyt odottamaan tätä muodollisuutta, vaan oli jo toisessa, niin ikään maaliskuussa pidetyssä kokouksessaan päättänyt saman tien tilata höyrylaivan Warkauden konepajalta. Aluksen hinta oli 12 000 markkaa, ja K kertoi toukokuun alussa, että “Höytiäisen liikenne alkanee elokuun alussa, jolloin paraikaa Warkauden tehtaassa rakennettawa pienempi uusi höyrylaiwa valmistunee”.

Höytiäinen-nimen saanut alus valmistui ajallaan, mutta sen saaminen nimikkojärvelle vei aikansa. 29. elokuuta pääsi K lopulta kirjoittamaan: “Höyrywene *Höytiäinen* saapui määräpaikkaansa wiime sunnuntai-aamuna [25.8.]. Rannalla oli suuri ihmisjoukko terwehtimässä tätä uutta tulokasta raikkailla eläköön-huudoilla.” Samassa lehdessä ja sen seuraavassa numerossa oli laaja kaksiosainen kirjoitus “*Höytiäinen* ja *Höytiäinen*”. Siinä käsiteltiin pääasiassa itse järveä ja sen laskemista, mutta myös uusi laiva sai yksityiskohtaisen selostuksensa.

Aluksi todettiin, että koska järvi on edelleenkin aukea ja syvä järvi, “sen johdosta pauhaawat sen aallot tawasta warsin ankarina, niin että wenekulku sen selillä on ollut waikaa ja ranta-asukkaiden keskinäistä liikettä haitannut. Mitään säännöllistä aluskulkua ei ole tullut kysymykseenkään. Ja se on tämä epäkohta, jota nyt sinne hankittu uusi ja ensimmäinen höyryalus tahtoo saada poistetuksi”. Itse aluksesta ja sen kuljetuksesta kerrottiin näin:

“*Höytiäinen* on rakennettu Paul Wahl & kumpp:n tehtaalla Warkaudessa. Tuonaan tuotiin se Joensuuhun ja täältä Terwa-uuro nimiseen paikkaan Pielisjärwen rannalla 14 kilometriä Joensuusta. Mutta sitten oli höyry-alukselle tawaton taiwal suoritettawa. Mainitusta paikasta on näet 3 ½ kilometriä selwää hiekkakangasta Ristilahti nimiseen poukamaan Höytiäisen eteläpäässä. 1 hewonen ja 24 miestä pantiin työhön. Lankuista rakennettiin tie ja tien poikki pantiin puurullat, joille suuri, oikein jättiläis kelkka nostettiin. Kelkalle saatiin sitten *Höytiäinen* – höyryalus nimittäin – ja 2 wiikon perästä oli tämä “maan ja meren kulkewa laiwa”, jommoisista saduissa kerrotaan, onnellisesti, ilman mitään wahinkoa, omalla alueellaan. Sunnuntai-aamuna t.k. 25 p:nä laskettiin se wesille Ristilahdessa, raikkaiden eläköön-huutojen kaikuessa kokoontuneessa ihmisjoukossa. Laskemistilaisuudessa piti laiwan isännistö kuljetus-työmiehille pienet kemut, joissa tarjottiin ruokaa, kahwia y.m. Heti wesille saatua lähdettiin kirkonkylän rantaan, jossa uusi rahwasjoukko jännityksellä tulokasta odotti, kuultuaan höyrypillin äänen niemen takaa. Kylän rannassa kaikui taas laulut ja hurraa-huudot. Paljon oli rahwasta rannalla ja wenheissäkin lahdella terwehtimässä tawatonta tulokasta, ja kummaksi käwikin se monesta mummosta, kun tuo siinä wihelteli ja puhkui. Niinpä tuumi muudan. “Kahos tuota rymee, kun työntää kupeestaannii wettä ja huuruu.” Ja mummojen ohessa myöskin moni piimäsuu, joka ei koskaan ole tämmöistä otusta omin silmin nähnytkään, oli warmaankin yhtä ihmeissään kuin ne wiattomat weikot wuosisadan alussa, jotka ensi kerran näkiwät Fultonin höyry-aluksen liikkuan Hudson-joella Tähtilipun wapaassa waltakunnassa.

Wiime tiistai-aamuna tarkastettiin sitten wirallisesti *Höytiäis*-alus ja hywäksyttiin käytettäväksi tarkoitukseensa. Tarkastuksen toimittiwat insinööri E. Boström ja kapteeni O.M. Laxell.

Koneenkäyttäjäksi ja päälliköksi on otettu ja hywäksytty herra Antti Ruuska.

Höytiäinen on raudasta ja warustettu 19½ neliömetrin tulipintaisella höyrypannulla. Kone wastaa 12 hewoswoimaa ja warawenttiili on kuormitettu 6 2/3 atmosfeerin ylipainetta warten. Korkein matkustajaluku saa olla 65 henkilöä, korkein lastin-paino 6,800 kiloa. Alus on kaikkineen maksanut 12,000 markkaa. Siihen tulee lisäksi kuletus Höytiäiselle sekä laiwasillat, yhteensä 2,000 markkaa. Yksin työmiehille aluksen kuljettamisesta maatamyöten maksettiin 700 markkaa työpalkkoja.”

K:n toimittaja pääsi *Höytiäisen* kyytiin: “Weneellä soudamme läheltä pappilan rantaa siihen paikkaan toisella puolen läheistä lahtea, jossa se sijaitsee. Näyttää siewältä ja mukawalta. Pituus ei ole enemmän kuin 16½ metriä eikä syvyys enemmän kuin 90 centimetriä. Mutta siinä liehnee sen tarkoitukseen kylliksi. Sisustus on warsin siisti. Penkkiriwit molemmin puolin koko pituudella. Peräpuoli päiwin salonkina ja öisin miehistön, s.o. päällikön, lämmittäjän ja perämiehen, makuuhuoneena. Lämmitys tapahtuu rautaisten johdattimien kautta ja lämpöä saadaan mielin määrin. Pari pelastuswenettä kulkee perästä. – Teemme pienen huwiretken. Kulku on miellyttävää, tasaista, ja aluksen nopeus on 15 kilometriä tunnissa. Kone ei pidä kowaa elämää. Wäylä ei ole vielä wiitottu, ja kauwan kyllä wiipynee, ennenkun se toimi saadaan wirallisesti toimitetuksi. Mutta aluksen isännistö aikoo omin neuwoin wastaiseksi wiitoittaa tien, ja syyskuun kuluessa lienewät molemmat *Höytiäiset* walmiina matkustajain ja tawaran kuljetamiseen. Laiwasiltoja ruwetaan myöskin rakentamaan mikäli kerjetään.”

Laivalle oli suunniteltu 12 pysähdyspaikkaa, jotka lueteltiin alkaen Kontiolahden kirkonkylästä. ”Kaikki nämä paikat tulee *Höytiäinen* koskettelemaan 2 kertaa wiikossa ja päättää kiertokulkunsa järwen ympäri 2:ssa wuorokaudessa.” Laivan lähtöpaikaksi tuli kuitenkin Puntarikoski järwen eteläpäässä, josta wiikon eri päiwinä kuljettiin järwen eri rannoille.

Toimittaja päätti reportaasinsa näin: “Pieni huwimatkamme oli hauska, ja kukkia tuoksui kunniaksemme aluksen salongissa. Pian istuimme kuitenkin, sanottuamme jäähywäiset isännällemme, jälleen rattailla, toiwottaen hartaasti onnea sekä Höytiäiselle että *Höytiäiselle*. Tulkoot kaimakset wilkasta liikettä wälittämään!”

Höytiäinen laitettiin reittiliikenteeseen vielä samana syksynä, joskaan sen kulkuilmoituksia ei nähty Joensuun lehdessä. Kesällä 1896, niitä jo näkyi. Kulkuvuorot vaihtelivat wiikon aikana. Päällikkönä toimi nyt Ruuskan sijaan E. Invenius. Mikä lienee syynä, mutta myös seuraavina kesinä päälliköt vaihtuivat. Kesällä 1897 *Höytiäistä* kipparoi Aleks. Hulkko ja sitä seuraavana Juho Riikonen. Kulkuilmoituksiin oli myös lisätty: “Perjantaina ja lauwantaina on höyrywenhe saatawana hinauksiin ja huwimatkoille.”

Höytiäisen kulkemisista ei löydy juuri muita tietoja kuin kulkuilmoitukset ja niistä poikkeavat kulkuvuorot, joita esiintyi mm. Joensuun markkinoiden aikaan. Muutaman kerran aluksen kerrotaan tehneen huvimatkoja, ja elokuussa 1897 K totesi kirjoituksessaan “Silmänsä pessyt on Polwijärwi” myös näin: ”Höytiäisen hopeakirkkaita aaltoja piirtelee säännöllisesti höyrypursi *Höytiäinen*, liikennettä helpottaen.”

Vaikkei laivalla sattuneista havereista olekaan mainintoja, vuonna 1896 Kontiolahden kuntakokous kiinnitti huomiota laivaväylien vaarallisuuteen, ja siksi “järvi tulisikin koko pituudeltaan ja laajuudeltaan mitoitaa ja reimoittaa”. Se ei johtanut kuitenkaan mihinkään, ja Merenkululaitoksen hoitama Höytiäisen wiitoitus alkoi vasta 1990-luvulla. Siitä huolimatta niin *Höytiäinen* kuin sen seuraajatkin välttyivät isommilta onnettomuuksilta. Toki pieniä pohjakosketuksia voisi kuvitella sattuneen joka kesä.

Höytiäisen liiketulos ei kuitenkaan muodostunut odotusten mukaiseksi. Jo vuoden 1897 yhtiökokouksessa keskusteltiin kannattiko laivaliikettä ylläpitää. Sitä päätettiin jatkaa, mutta jo huhtikuussa 1898 kuulutti laivayhtiön johtokunta koolle ylimääräisen yhtiökokouksen, “keskustelemaan ja päättämään siitä onko yhtiön liikettä vielä jatkettava vai onko yhtiö lakkautettava”. Enemmistö kannatti nytkin laivan kulussa pitämistä.

Kesä 1898 jäi matkustaja- ja rahtimääriltään edelleen epätyytyttäväksi, ja niinpä maaliskuussa 1899 pidetyssä yhtiökokouksessa päätettiin yhtiö lopettaa ja laittaa *Höytiäinen* myyntiin. Toukokuun alussa pidetyssä huutokaupassa laiva myytiin kauppahuone Petter Parviainen & K:nille 10 000 markalla. Kauppahuone oli laivayhtiön päävelkoja ja myös osakkeenomistaja. - Höytiäisen ensimmäinen höyrylaiva ehti siis olla kulussa vain neljänä kesänä.

Parviainen siirsi laivan Joensuuhun. Siirto tehtiin samalla tapaa, miten laiva oli järvelle tuotu. *Höytiäinen* muuttui *Tellervoksi*, joka ryhtyi liikennöimään Joensuusta Rääkkylään, mutta vain vajaan kolmen kuukauden ajaksi. Aluksen myöhemmistä vaiheista on kerrottu Rami Wirrankosken ja Jussi Kivisen kirjoituksissa.

Toinen Höytiäinen ja Telkkä

Höyrylaiva saatiin uudestaan Höytiäiselle 10 vuotta myöhemmin. Kesäkuussa 1907 julkaistiin KS:ssa kirjoitus "Liikeoloista Höytiäisellä", jossa annettiin ymmärtää laivaliikenteen olevan palaamassa järvelle. "Mutta mistä tulee laiwa, joka wiiltelisi Höytiäisen wiehkeitä selkiä ja sywälle pistäwiä lahdelmia? Mikäli olemme kuulleet, on muodostumassa yhtiö, joka hankkii laiwan jo ensi kesäksi liikettä wälittämään Höytiäisellä. Laiwan rakentamisesta oltanee jo puheissa Warkauden kanssa." Asiassa oli perää, mutta vasta maaliskuussa 1908 kutsuttiin laiva-asiasta kiinnostuneita kokoukseen, tällä kertaa Polvijärven kuntahuoneelle ja laivaosuuskuntaa perustamaan.

Siitä ei syntynyt sen enempää, mutta haave laivasta jäi elämään. Lokakuussa 1908 K tiesikin höyrylaivan kulkeneen jälleen Höytiäisellä: "Talollinen Markku Lehikoinen on tässä laiwahankkeessa jo niin pitkälle päässyt, että on yksin ostanut ja jo paikalle kuljettanut pienen höyrywenheen, joka siellä on pari wiikkoa wirunut ja lienee ollut wähän liikkeessäkin. Mutta se on epäilemättä liian pieni ja muutenkin sopimaton suurempaa liikettä wälittämään, joksi se tulee kuitenkin kehittymään wastaisuudessa Höytiäisellä." Emme tiedä tästä Lehikoisen höyryveneestä tämän enempää.

Polvijärven Kinahmon kylästä kotoisin oleva Lehikoinen tilasikin talvella 1909 Lehtoniemen konepajalta uuden laivan. KS:n uutinen maaliskuulta kertoi aluksen valmistuvan tulevaksi kesäksi: "Kone on kymmenen waik. hewoswoimainen. Alukseen mahtuu wiisikymmentä henkeä.

Mielihywällä terwehtiwät Höytiäisen ympäristöläiset tätä uutta tulokasta, sillä se tuopi mukanaan paremmat kulkumahdollisuudet. Kun wäliaikainen liikenne Joensuu-Lieksa radalla awataan ensi kesänä, pääsewät Höytiäisen rantaseutulaisetkin pyyhkäisemään kauppakyläänsä ihan höyryn woimalla." Viime mainittu viittasi rakenteilla olevaan rautatiehen Joensuusta pohjoiseen, ja tuleva Kontiolahden asema sijaitsi noin kilometrin päässä Höytiäisen rannasta.

Lehikoisen laiva valmistui, sai edeltäjänsä tavoin nimen *Höytiäinen*. Aluksen höyrykoneen tehoksi ilmoitettiin 11 hevosvoimaa. Kumma kyllä, kumpikaan Joensuun lehdistä ei uutisoinut mitään uudesta laivasta. Emme myöskään tiedä, miten alus tuotiin järvelle, kaiketi samalla tapaa kuin edeltäjänsä.

Höytiäisen ensimmäinen kulkuilmoitus julkaistiin KS:ssa 8. kesäkuuta 1909. Sen mukaan *Höytiäinen* kulki pohjoisen Rauanlahden ja eteläisen Puntarikosken väliä maanantaisin ja keskiviikkoisin. Tiistaisin kuljettiin Kinahmosta Puntarikoskelle ja torstaisin Kuhnustasta, niin minne, ehkä Rauankoskelle. Kulkuilmoitukset säilyivät myöhemminkin hieman sekavina.

Höytiäinen jatkoi kulkuaan samaan tapaan myös kahtena seuraavana kesänä.

Aluksen kulkemiset eivät kuitenkaan saaneet kaikkien järven rantojen asukkaiden suosiota.

Elokuussa 1911 julkaistiin KS:ssa "Kinahmon kirje", jossa valiteltiin polvijärveläisten huonoja kulkuyhteyksiä. "Ainoa kulkuneuvo on wenhe. On tosin nykyään muutamina kesinä kuljeksintu Höytiäisellä joku yksityisen omistama höyrywenhe, - waan monetkaan arkaluontoisemmat eiwät uskalla käyttää senkään tarjoamia mukawuuksia hywäkseen."

Vielä rajummin arvosteltiin *Höytiäistä* lokakuun alussa samassa lehdessä:

"Huonoa yleisön palwelusta. Höytiäisellä on parina kesänä erään Kinahmolaisen höyrypursi tarjonnut matkustawalle yleisölle palweluksiaan. Palwelus ei ole kuitenkaan aina ollut sellaista kuin nykypäiwänä saisi tulla kysymykseen. Niinpä kerrotaan tawan taka, ettei laiwa ole käynyt ilmottamisissaan paikoissa tai on lähtenyt ennen ilmoittamaansa määräaika. Eikä liene yleisön turwallisuuteen nähden hywäksyttäwää, että alukseen otetaan paljoa enemmän matkustajia kuin lupa olisi, kuten Joensuun markkinoista palattaessa. Wiimeiset kokkaset ihmisille teki laiwa wiime sunnuntaina. Sanomalehdissä oli koreasti ilmoitettu laiwan lähtewän Polwijärwen Kallioniemestä klo 1 päiwällä. Mutta laiwa ei tullutkaan. Rannalle jäiwät ihmiset, joiden olisi ollut laiwassa päästäwä Kontiolahden arpajaisiin ja maanwiljelysnäyttelyyn, junaan y.m. Saattaa kuwaita kuinka kiusalliseen asemaan herra kapteeni ja laiwanomistaja saattaa ihmiset tällaisilla tempuilla. Toiwottawasti hän tästä puoleen pitää purtensa onkiweneenään ja jättää yleisön petkuttamatta. Samassa yhteydessä sopinee lausua toiwomus, että Höytiäiselle hankittaisiin kunnollinen laiwa, jonka huostaan matkustaja täysin turwallisesti woisi antautua ja joka pitäisi säännölliset kulkuwuoronsa. Rautatien valmistuttua on liike Höytiäisellä melkoisesti wilkastunut, pyrkien likimmälle rautatieasemalle, Kontiolahteen. Kunnollinen laiwa eläisi hywinkin tällä laajalla wesistöllä, jota ympäröi kolmen pitäjän alueet. Eiköhän Pielisen laiwastosta rautatien valmistuttua

Nurmekseen saakka joku joutaisi Höytiäiselle liikennettä välittämään? Suljemme laiwa-asian Joensuun liikemiesten suos. huomioon laajain piirien toiwomuksella, että uusi kunnollinen höyryalus ensi kesänä piirtelisi Höytiäisen kirkkaita wesiä, awaten matkailijoillekin tien näihin saakka salattuihin kauneuksiin.”

Varustamo ei vastannut kirjoitukseen, joka myös jäi viimeiseksi maininnaksi Lehikoisen *Höytiäisestä* Joensuun sanomalehdissä. Aluksesta ei ole löytynyt muitakaan tietoja syksyn 1911 jälkeen.

Missä määrin oli näiden moitekirjoitusten ansiota, mutta talvella 1912 perustettiin Höytiäisen Höyrywenhe Oy. Osakepääoma oli 30 000 markkaa, ja pääosakkain tulivat joensuulaiset kauppiaat ja liikemiehet. Yhtiön tarkoituksena oli ryhtyä harjoittamaan laivaliikettä Höytiäisellä, ja yhtiö ryhtyi ensitöikseen hankkimaan tarkoitukseen sopivaa laivaa. Kolmelta Saimaan konepajalta saatiin tarjoukset ja lisäksi tarkastettiin myytäväksi tarjotut *Kyllikki*- ja *Taimi*-laivat. Huhtikuussa pidetyssä yhtiökokouksessa todettiin edellinen tarkoitukseen sopimattomaksi, mutta kauppias A. Eskelisen *Taimi* oltiin valmiit ostamaan, mikäli tämä alentaisi hinnan 22 000 markasta 20 000 markkaan. Tähän ei Eskelinen suostunut, joten kokous päätti uuden aluksen hankkimisesta kesäksi 1913. Jostain syystä hanke ei edennyt tätä pitemmälle. Laivayhtiö purettiin, eikä Höytiäisellä ollut laivaliikettä vuosina 1912-14, ellei sitten Lehikoisen *Höytiäinen* (ja mahdollisesti myös hänen pikkulaivansa) jatkanut kulkuaan.

Kesäksi 1915 saatiin kuitenkin höyrylaiva järvelle. Joensuulaisten prokuristien Oskari Lavolan ja Valter Lihrin syksyllä 1914 perustama toiminimi ryhtyi rakentamaan höyrysahaa Kontiolahden kirkonkylän rantaan ja herrat päättivät saman tien laajentaa toimintaansa myös laivaliikkeeseen. He ostivat Pielisellä kulkeneen matkustaja-alus *Telkän*. Niinpä KS pääsi 27.4.1915 kertomaan laivaliikkeen uudesta alusta Höytiäisellä: “Konttoristit Lawola ja Lihri Joensuusta owat kuljettaneet Höytiäiseen omistamansa *Telkkä*-nimisen laiwan, joka ennen on wälittänyt liikettä wiimeisimmäksi Pielisjärwen ja Kolin wälillä. Laiwalaitureita Höytiäisellä järjestetään paraikaa joka suunnalla kuntoon. Sangen tarpeellinen laiwaliike laajalle Höytiäisen ympäristölle joka tapauksessa on ja kun puheena olewa laiwa on werrattain tilawa ja mukawa, niin on luultawaa, että sen kulut tulewat kannattawiksi, samalla kuin se on liikkeen elwyttäjänä tälle ympäristölle, ja niin hywin tawaran wälitys- kuin matkustajaliikennekin suuntautunee nyt erittäin mukawasti Kontiolahden asemalle siitakin syystä, että aseman puoleiseen Höytiäisen lahteen parhaallan walmistuwa tehdaslaitos rakennuttanee tien asemalta laiturille kuntoon ja lähimmässä tulewaisuudessa toiwottawasti haararatakin tulee asemalta tehdasalueelle rakennettawaksi.”

Telkkä oli tuotu Höytiäiselle samaan tapaan kuin *Höytiäisetkin* aikoinaan, maata myöten Tervauuron kautta.

Kolme viikkoa myöhemmin lehti kertoi, että laiva oli laitettu purjehduskuntoon, “ja wiime wiikolla wiranomaiset tarkastajat tekiwät sillä koematkan, hywäksyen sen wälittämään liikennettä Höytiäisellä. *Telkkä* on werrattain uusi laiwa, rakennettu 1902 ja on siinä tilaa 90 matkustajalle. Kokoonsa nähden on se mukawasti ja uudenaikaisesti järjestetty, sisältäen m.m. yhden I luokan hytin, tilawat salongit perässä ja keulassa, tupakkahytin ja awaran kannen. Rahtitawaraa warten on keulassa myös ruuma. Kone on 14 hewoswoimainen. Laiwassa on myös rawintola. Wiime tiistaina teki laiwa ensimmäisen matkansa ympäri Höytiäisen, jolloin tarkkojen purjehduskarttojen awulla määrättiin kulkuwäylät ja pysähdyslaiturit”.

Myös “Polvijärweläinen” ilmaisi ilonsa laivaliikkeen alkamisesta sekä esitti samalla *Telkän* isännistölle “ystäwällisiä toiwomuksia” liikenteen järjestämiseksi. “Höytiäinen on iso ja sen rannat tiheästi asutut. Jos siis mieli tyydyttää koko Höytiäis-rantain liiketarwista, niin täytyisi laiwan koettaa ponnistaa, joskaan ei kohtuuttomasti, niin ainakin hywin reippaasti.” Kirjoittaja esitti yksityiskohtaisesti, miten laivan kulkuvuorot tulisi järjestää, niin että yhteydet junavuoroihin palvelisivat parhaiten “paikkakunnan liiketarwista”.

Otettiinko neuvot missä määrin huomioon, emme tiedä, mutta liikennettä ryhdyttiin harjoittamaan Kontiolahdelta vuoropäivinä länteen Polvijärvelle ja pohjoiseen Martonvaaraan. Vuoroliikenteen lisäksi ajettiin huvi- ja markkinamatkoja ja vastaavia. Niihin kuuluivat ajot Polvijärven maanviljelysjuhlille syyskuun alussa. Niihin *Telkkä* ajoi useita vuoroja, ja joka kerta laiva oli täynnä matkustajia. Yhdellä tuulisella matkalla mukana ollut “Härkäpoika” kuvaili matkatunnelmia KS:ssä tähän tapaan:

“Me menimme junalla Kontiolahteen ja sieltä Höytiäistä *Telkkä*-laiwalla. Kallis maallinen majani keinui ensi kerran Höytiäisen aalloilla. Ja kuinka se keho, en tule enkä sano, keinuttelikin. Jo rannalta lähtiessä arvelivat jotkut viisaimmaksi jäädä maihin ja kääntyä takaisin, puheliwat *Titanicin* ja muiden, erittäinkin *Eastlandin* onnettomuuksista niin, että selkää karmi. Ja aiwan oikein! Kun köydet irroitettiin ja puhelinlanka – *Telkkä* on puhelinyhteydessä “muun mailman” kanssa – otti eräs mies ewäskorinsa ja astui takaisin laiturille. Katsoi siitä allapäin lähtijöitä, kuin viimeiselle matkalleen olisivat olleet menossa.

Kaikeksi onneksi ei näin käynyt. Mutta totta näytti. Höytiäinen ei ole mikään rapakko kowalla tuulella. Ja tuulta oli. Tuon suuren sisäjärwen karikkuudesta kai aiheutuu, että keskellä aawaa selkää läikyttää yht’äkkiä ristilaineikkoa. Laiwa kellistelihe useampaankin kuin jokaiseen ilmansuuntaan ja reutosi matkustajia kuin kärrissä kiwisellä tiellä. Waikka ei *Telkässä* hätää liene, riittänee se hywinkin Höytiäisen leikkeihin, ellei nyt aiwan ylettömiä ilmoja satu. Mutta nyt teki muutamalle matkatowerille riesat. Sisämaan mies warmaan, ei ollut aaltojen hinkaisewaan keinuun tottunut. Ja toiset miehen tuttavat wielä tynempään päästyä iwaamaan: “Mitenkä sinä nyt tuolla tawalla...siiwo, tasainen ja raitis mieshän olet aina ollut...” Sitä on matkalla monenlaista sanojaa. Ei saa kunnolla merikipeäkään olla.” Perille kuitenkin päästiin.

Muutaman kerran *Telkkä* kuitenkin joutui peruuttamaan kulkunsa kovan tuulen takia. Näin kävi mm. syyskuun lopulla 1921, jolloin laiva ei päässyt lähtemään Kontiolahdelta. Seurauksena oli ainakin se, että Kinahmossa järjestetyt hääjuhlat pidettiin ilman morsiusparia! Joskus myös sumu hidasti laivan kulkemisia.

Vuoroliikenteen lisäksi *Telkkä* teki huvimatkoja, ja saattoipa se jonkun kerran osallistua lauttojen vetämiseen, vaikkei siitä olekaan löytynyt mainintaa. K:n “Wäkä” kirjoitti elokuun alussa 1917 pakinan yhdestä *Telkän* tekemästä huvirekkestä otsikolla “Wedenalaisia tuhoamassa”. Kyseessä ei ollut kuitenkaan mitään sotatoimiin liittyvää, vaan kalastuskilpailusta, johon otti osaa isohko herrajoukko, joukossa myös ainakin yksi norjalainen. Voisi kuvitella, että isäntänä eli “amiraalina” oli Pielisjoen Väliaikaisen Lauttausyhdistyksen uittopäällikkö Axel Lönnström. “Sodan” alun Wäkä kuvaili näin: “Me laiwassa olijat teimme aseistetun hyökkäyksen. Lähes parikymmentä wapaa kurotettiin reelingin yli ja yhtä monta koukkua pulleine kiemutelewine sätineen painui sywyYTEEN. - - Taasen uusi warustelu, hetken sotaneuwottelu ja päällekkarkasu ja taas nousi joukko Höytiäisen wedenalaisia *Telkän* kannelle.”

Vapaussodan jälkeen toukokuun lopussa 1918 *Telkkä* aloitti liikennöinnin normaaliin tapaan ja jatkoi sitä myös seuraavat vuodet. Reitit ja aikataulut pysyivät entisinä: vuoropäivinä Kontiolahdelta Polvijärvelle ja Martonvaaraan. Luonnollisesti poikettiin kaikissa välilaitureissa tarvittaessa. Mitään “erikoista” ei näistä matkoista kerrota Joensuun lehdissä.

Tammikuussa 1923 julkaistiin lehdissä kuitenkin ilmoitus, jossa kerrottiin *Telkän* olevan myynnissä. Syynä oli ”sahayhtiön purkaminen ja liikkeen lopettaminen”. Kaupan olivat myös lastiproomu sekä rantamakasiini ja laitur Kontiolahdella. Waikka saha lopetettiin, laivaa ei kuitenkaan myyty ja se jatkoi kulkuaan entisillä reiteillään. Myös Lavola & Lihr säilyi kulkuilmoitusten allekirjoittajana. Viimeiset kulkuilmoitukset julkaistiin kesällä 1927. Tosin ”Kontiolahden historian” mukaan *Telkkä* olisi jatkanut kulkuaan vielä vuonna 1928, mutta ainakaan kulkuilmoituksia siitä ei ole löytynyt eikä muitakaan mainintoja.

Oli tavallaan kohtalon ivaa, että *Telkkä* lopetti kulkemisen samana vuonna, kun valmistui satamarata Kontiolahden asemalta Höytiäisen rantaan. Rataa oli puuhattu aktiivisesti siitä lähtien kun 1900-luvun alussa ryhdyttiin rakentamaan Joensuu-Nurmes-rataa. Vajaan 3 kilometriä pitkän radan lisäksi rakennettiin satamaan sivuraiteet sekä varastot ja tavaratoimisto.

Uitto ja rahtiliikenne

Telkkä jäi kuitenkin Höytiäiselle. Alus myytiin Saimaan Lauttausyhdistykselle ja siitä tehtiin varppaaja.

Höytiäinen oli näet myös merkittävä uittovesistö. Höytiäiseen laskee useita jokia, joista tärkeimmät ovat luoteesta laskevat Kiskonjoki ja Rauvanjoki, pohjoisesta Kuhnustanjoki sekä idästä Tuopanjoki ja Venejoki. Kaikki olivat myös uittojokia.

Milloin uitot alkoivat ja missä laajuudessa ne jatkuivat, siitä ei ole tietoa. Järven rannalla ei ollut sahalaistosta ennen vuotta 1915, mutta se tiedetään, että monet Saimaan isoista sahaliikkeistä ja

uittajista hankkivat tukkeja myös Höytiäisen alueelta. Joensuun suurimman sahaliikkeen, Gust. Cederberg & Co:n, tiedetään ostaneen tukkeja Höytiäisen rannoilta ainakin jo 1880-luvun alussa. Talvella 1881 kauppahuoneelta ilmoitettiin kauppias H. Varikselle Polvijärvellä 1½ kynnärää pitkistä ”petäjä pölkyistä” maksettavan ”Höytiäiseen saatettuna ja yksinkertaiseen puomiin pantuna” latvaläpimitan mukaan niin, että 8-tuumaisesta maksettiin 60 penniä ja 14-tuumaisesta 5 markkaa 60 penniä. Kuusesta maksettiin kaksi kolmasosaa männyn hinnasta. Kauppoja syntyi.

Tukit uitettiin kanavan kautta Pyhäselkään ja edelleen Pielisjoen suulle Penttilän sahalle.

Höytiäiselle tuli muitakin tukinostajia 1890-luvulla, ennen kaikkea kotkalainen W. Gutzeit & Co, josta tuli aikaa myöten Saimaan suurin puunhankkija ja uittaja. Tuli muitakin, ja jokainen yhtiöstä huolehti itse puittensa hankinnasta ja uitoista. Näiden joukossa oli Kaukas-yhtiö, joka rakennutti järvelle *Seitikkola*-nimisen varppaajan. Joensuussa vuonna 1915 rakennetun puisen aluksen mitat olivat 13,0 x 3,9 metriä.

Vasta vuonna 1921 Saimaan Lauttausyhdistys ulotti toimintansa Höytiäiselle, tuolloinkin ainoastaan kanavalle. Ensimmäinen yhteisuittokesä sujui tähän tapaan: ”Lauttaus alkoi 7 päivänä toukokuuta ja loppui 5 päivänä elokuuta. Ellei lautat olisi Höytiäiseltä saapuneet niin ylen harvaan ja myöhästyneinä, niin olisi lauttausaika ollut paljon lyhempi, mutta näin ollen meni työaikaa ja parasta lauttausaikaa hukkaan, mikä luonnollisesti vaikutti kohottavasti kustannuksiin. Kovat tuulet ja myrskyt hankaluttivat suuresti lauttojen poisvientä Pyhäselällä, mikä osaltaan myöskin tuotti lisää sekä työtä että ajanhukkaa.”

Itse Höytiäinen tuli yhteisuiton piiriin vuonna 1929, ja uittopäällikkö Lönnström kuvaili ensimmäisen kesän uittoja näin: ”Höytiäisen rannoilta otettiin vastaan ensimmäinen lautta 30 päivänä toukokuuta ja viimeinen 23 päivänä heinäkuuta. Puntarikosken niskalle saapui ensimmäinen lautta 5 päivänä kesäkuuta ja viimeinen 25 päivänä heinäkuuta. Viimeinen lautta valmistui ja luovutettiin kanavan suussa, Pyhäselässä, 28 päivänä heinäkuuta. Puutavarat otettiin vastaan Höytiäisellä 48 lautassa, joista 7 hinattiin Kontiolahden satamaan ja loput 41 lautta Puntarikoskelle. Edellisenä vuonna oli Puntarikoskelle saapuneiden lauttojen luku 50. Hinaaminen Höytiäisellä toimitettiin *Seitikkola*-nimisellä varppilaivalla, jonka puiselle rungolle saatiin pienin korjauksin yhden purjehduskauden hyväksyminen, hevoskiertolautoilla sekä loppupuolella *Telkkä*-nimisellä varppilaivalla, joka myöhästyi varppilaivaksi muuttamisen ja perinpohjaisen korjauksen takia. Kovat tuulet hidastuttivat lauttojen kulkua Höytiäisellä, minkä lisäksi kului aikaa odotettaessa viimeisiä puutavaraeriä, jotka myöhästyivät matalan veden takia latvajoissa.”

Uittoyhdistys oli ostanut *Telkän* (47 ihv) vajaalla 100 000 markalla, mutta aluksen varppaajaksi muuttaminen ja muu kunnostus maksoi noin kolme kertaa tämän verran. Tuona kesänä 1929

Höytiäisen vesistössä uitettiin kaikkiaan 49 000 m³ pinotavaraa ja 132 000 tukkia.

Puut uitettiin irtouittona jokiväylillä ja kanavassa. Höytiäisellä kehälautat kuljetettiin varppaamalla hevosponttuiden voimin. Edellä mainittu Kaukaan *Seitikkola* oli niin ikään mukana näissä kuljetuksissa, kunnes *Telkkä* korvasi sen vuonna 1929.

Seuraavana vuonna Höytiäisellä oli kulussa 11 uittajan puita, ja lauttausyhdistys hinasi yhteensä 47 lautta. Hinauksissa tai oikeammin varppauksissa oli mukana myös yhdistyksen uusi varppaaja *Höytiäinen* (14,8 m, 30 ihv), joka oli maksanut 230 000 markkaa. ”Höytiäisellä alkoi hinaus 10 päivänä toukokuuta varppilaiva *Telkällä* sekä 6 päivänä kesäkuuta uudella *Höytiäinen*-nimisellä varppilaivalla, joka edellisenä päivänä oli otettu vastaan. Ensimmäinen lautta saapui Puntarikoskelle 12 päivänä toukokuuta ja viimeinen 29 päivänä kesäkuuta. Kesäkuun 30 päivänä alkoi peränaajo Puntarikosken niskalta ja luovutettiin viimeinen lautta kanavan suussa 6 päivänä heinäkuuta.”

Seitikkolan vuonna 1921 rakennettu kattila oli siirretty edellistalven aikana *Höytiäiseen*.

Myös seuraavana kesänä Höytiäisen varppaajien työrupeama jäi kahteen kuukauteen, ajotunteja kertyi kummallekin noin 800. Taas vuosi 1932 kuvattiin Pohjois-Karjalan Uittoyhdistyksen (PKU) kertomuksessa näin:

”Höytiäisen uittoväylällä alkoi kanavan varrelle vedettyjen puiden uitto toukokuun 17 päivänä sekä samana päivänä myöskin hinaus Höytiäisellä, jossa otettiin vastaan kaikkiaan 46 lautta (edellisenä vuonna 50), jotka kaikki tulivat alas Pyhäselkään. Viimeinen lautta saapui Puntarikoskelle kesäkuun 26 päivänä. Kanavan suussa luovutettiin puutavarat 44 (edellisenä vuonna 38) lautassa toukokuun 21 ja kesäkuun 4 päivien välisenä aikana.

Kesäkuun aikana vallinneet kovat tuulet vaikeuttivat hinausta ja kuun alkupuolella särkyi myrskyssä molempien laivojen kuormat, jotka kuitenkin saatiin kahdessa vuorokaudessa kokoon. Vaikkakin

Höytiäisellä vastaanotettu puumäärä oli suurempi kuin edellisenä vuonna, väheni hinattu yksikkökilometrimäärä hinausmatkojen lyhyiden takia.

Varppauslaiva *Höytiäiselle* hankittiin 1,000 metriä uutta varppausköyttä. Laivan varppauskoneistolle sattui työaikana vaurioita, mitkä tilapäisesti korjattiin, mutta sittemmin työn loputtua perusteellisemmin, minkä ohessa koneistoa muutoinkin vahvistettiin ja uusittiin eräitä osia siihen.” - Molemmat varppaajat olivat käytössä ainakin 1950-luvun lopulle saakka.

Puntarikoskeen rakennettiin vuonna 1958 voimalaitos, jonka pudotuskorkeus on 11,5 metriä. Se merkitsi samalla, että Höytiäisellä siirryttiin nippu-uittoon; siihen saakka matalan Höytiäisen kanavan kautta ei ollut ollut mahdollista uittaa puutavaraa nipuissa. Järven rannalle rakennettiin kolme pudotuslaituria autoniputusta varten ja voimalaitoksen yhteyteen rakennettiin nippunosturi. Sen kanssa oli aluksi hieman vaikeuksia, kuten todetaan uittoyhdistyksen vuoden 1960 kertomuksessa: ”Höytiäisen väylällä viivästyttivät uiton alkua voimalaitoksen alakanavassa syntyneet liettymät. Sen lisäksi nosturi rikkoontui neljä kertaa aiheuttaen yhteensä 32 päivän keskeytyksen yliviennissä.” PKU:n hinausmoottori hinasi Höytiäisen nippulautat pudotuslaitureilta voimalaitokselle.

Uitto loppui järvellä vuonna 1976, ja Höytiäisen vaikutusalueen puut ryhdyttiin ajamaan autoilla joko Pielisjoen tai Saimaan pudotuslaitureille. Höytiäisen kanavan varrelle pystytettiin vuonna 1984 Höytiäisen uittomiesten muistomerkki.

Höytiäisellä oli myös proomukuljetuksia, jos kohta niissä höyryalusten rooli jäi vähäiseksi. Ainakin *Telkkä* oli ajoittain hinannut proomua perässään, ja voisi kuvitella proomuja olleen käytössä järvellä tätäkin ennen. Proomuissa kuljetettiin mm. halkoja ja muuta puutavaraa, rakennustarvikkeita sekä muuta raskasta ja tilaa vievää tavaraa.

Kun Kontiolahden satamarata valmistui, proomuliikenne lisääntyi, jos kohta tietomme näistäkin kuljetuksista ovat melko niukat. VR:n puutavaratoimistosta (vuodesta 1940 Rautatiehallituksen Puutavaratoimisto, RP) tuli 1930-luvulla merkittävä halkojen hankkija ja laivaja Höytiäisellä. Sitä varten rakennettiin kaksi isoa lastiproomua, joilla kuljetettiin halkoja järven rannoilta Kontiolahden satamaan. Siellä halot siirtokuormattiin rautatievaunuihin.

Miten proomujen hinaukset hoidettiin, ei ole tiedossa. Omaa höyryhinaajaa ei VR:llä ollut Höytiäisellä, mutta oliko hinausmoottori? Ainakin vuonna 1945, jolloin RP:n tehtävät siirtyivät Valtion Polttoainetoimistolle (VAPO), järvelle saatiin oma hinausmoottori proomukuljetuksiin. Voisi olla myös mahdollista, että tätä ennen järven muut alukset hoitivat VR/RP:n proomujen hinauksia.

1940-luvun sota- ja sen jälkeisinä vuosina RP/VAPO joutui turvautumaan halkojen kuljetuksissaan myös uittoihin, niin hankalaa kuin se olikin halkojen korkean uittohukan tähden. Vuonna 1946 todettiin VAPO:n Joensuun piirin halkojen uitoista Höytiäisen vesistössä mm näin: ”Vuositain on uittettu Höytiäiseen laskevien jokien supuolelta halkosumia ja hinattu ne sitten Kontiolahteen. Uittomatka on ollut n. 10 km ja hinausmatka 30 km. Kun työ on saatu menemään läpi 3-4 viikossa on hukkuminen ollut pieni.” Halot olivat olleet hyvin kuivattuja ennen uittoa.

VAPO lopetti halkouitot 1940-luvun lopulla maamme polttopuupulan käännyttyä halkojen yltarjonnaksi. Halkojen laivaukset Höytiäisellä lopetettiin puolestaan 1954.

Höytiäisen laivamiehistä ei ole löytynyt muisteluksia, uittomiehistä joitakin, mm. tällainen: ”Valde Villmanin isä oli työnjohtaja. Valvoi uittoja suurella Höytiäisen järvellä Kontiolahden pitäjässä. Lauttoja kuljetettiin ponttuulla, jota hevonen vorokin avulla hinasi. Oli nousemassa myrsky. Lautat oli saatava turvaan läheisen saaren suojaan pois aallokosta, joka oli kova. Aallot vyöryivät ponttuun kannelle. Miehet soutamassa ankkuria saaren suojarannalle. Siksi aikaa oli toinen kuljetusankkuri saatava veteen, ettei tuuli ehdi kuljettaa lauttaa pois saaren ulottuvilta. Valden isä tarttui ankkuriin ja paiskasi sen järveen, kun huomasi, että se oli kolmas vara-ankkuri, irti köydestä. Oli kiire, ei ollut liioin aikaa katsoa mihin tarttui. Valde oli isänsä mukana ponttuulla pikkupoikana, ja kun seuraavaksi sattui isänsä tielle, käsi tarttui poikaan ja nakkasi tämän järveen. Kun isä huomasi, mitä tapahtui, virkkoi: ”Lisänähän se on sekin siellä.” Poika ui ponttuulle sillä aikaa, kun toinen ankkuri meni järveen pidättelemään ponttuuta ja lauttaa. Tapaus muistettiin kauan. Vielä tänäkin päivänä elää sanonta: ”Lisänähän se on tuokin, kun Villmanin poika Höytiäisessä.”

Ilomantsin laivoja

Ilomantsin kahdella isolla järvellä Koitereella ja Nuorajärvellä sekä näitä yhdistävällä Koitajoella liikkui höyrylaivoja.

”Mutta jos vaeltaja tahtoo nähdä oikeita saloseutuja ja kaikkein alkuperäisintä saloväestöä, niin poiketkoon [Pielisjoen] Rahkeenvedestä Koitajokeen ja nouskoon sitä pitkin Koitereelle ja muun Ilomantsin salovesille. Koita se on soiden ja korpien oikea joki. Suupuoli on jo saloa, syvintä saloa on raju Pamilo, Kuusamonkoski niinikään. Ylempänä on vain joku sydänmaan talo, tukkiyhtiöiden rakentama majatalo, tai yksinäinen pieni sydänmaan tehdas. - - Mustana kuin terva, mutta kuitenkin selkeänä, kuohuu Koitajoen vesi lukuisissa koskissaan. Sen varsia nousee Ilomantsin rautajärviin, joissa vanhat teollisuuslaitokset ovat yritteliäisyyden ja viljelyksen pieniä keitaita.” Näin kirjoitti I.K. Inha 1900-luvun alussa.

Pohjois-Karjalassa oli 1800-luvulla useita rautaruukkeja hyödyntämässä maakunnan järvi- ja suomalmia. Yksi niistä oli Koitajoen Möhkönkosken rannalle perustettu Möhkön ruukki, joka siirtyi Nils Ludvig Arppelle (1803-61) vuonna 1851. Samaan aikaan Arppe perusti rautaruukin Värtsilään. Möhkön ruukin tarvitseman rautamalmin nostoa varten vallattiin noin 120 järveä, pääasiassa Ilomantsista. Arppen ja etenkin hänen perillistensä aikana ruukista kehittyi merkittävä raudan tuotantolaitos, jossa enimmillään oli jopa 2 000 työntekijää. Yhteen aikaan 1870-luvulla Möhkö oli tuotannoltaan maamme suurin rautaruukki.

Möhkön laivat

Vesitiekuljetukset olivat keskeisessä asemassa Möhkön ruukin toiminnassa. Proomuilla ja lastiveneillä kuljetettiin malmia, puuhiiltä ja polttopuita ruukille sekä ruukilla jalostettua takkirautaa markkinoille, jotka paljolti sijaitsivat Pietarissa. Toki melkoisen suuri osa näistä kuljetuksista hoidettiin hevosrahteina. Möhköön rakennettiin myös hiiliuuneja, pienehkö saha sekä muita tuotantolaitoksia.

Ruukille hankittiin höyrylaiva vuonna 1871. Se oli *Möhkö*, Varkaudessa rakennettu siipiratahinaaja, jonka mitat olivat 48 x 10 x 2 jalkaa ja koneen teho 12 hevosvoimaa. Laivassa sanotaan olleen kaksi pystyhöyrykattilaa. SWL:n huhtikuussa 1871 julkaisemissa Ilomantsin uutisissa kerrottiin mm. näin: ”Mitä merkellisimpiä uusia on meille tulossa; ne ovat tuon kuuluisan Rauta- ja Sukunaruukkien omistajan patrona Arpen hankkeissa, niin kuin esimerkiksi sanotaan yhden hänen käskyläisistä paraallaan olewan kulettamassa Warkauden ruukista tänne Ilomantsin pitäjässä olewaan Nuorajärween massinaa, jonka patrona kuulu ostaneen täällä olewan Möhkön kosken Sukunaruukin rahtien tähden.”

Edellisvuonna valmistunutta laivaa oltiin siis talvella tuomassa osissa hevoskuljetuksena Möhkön alapuolisen Nuorajärven rantaan. Laivan odotettiin palvelevan myös kirkkomatkoilla ja siten säästävän osan pitäjäläisiltä 15 virstan soutumatkan.

Vuorihallituksen vuoden 1872 kertomuksen mukaan ruukilla oli tuolloin toinenkin höyryalus. Oliko se aiempi *Möhkö*, jollainen oli Turkka Myllykylän mukaan hankittu ruukille jo kaksi vuotta aikaisemmin, vai tarkoitettiinko sillä Arppen perillisten *Alkua*, joka oli hankittu Värtsilän tehtaiden kuljetuksiin 1860-luvulla. Valtiovaraintoimituskunnan vuoden 1875 laivaluettelon mukaan *Alku* oli rakennettu vuonna 1866 ja se hinasi malmi-, hiili- ja rautaproomuja Jänisjärvellä Värtsilän ruukin ja Oravaniemen lastauspaikan välillä. Koska Möhkön rauta kuljetettiin osin samaa tietä Pietariin, *Alku* olisi näin ollen hinannut myös Möhköstä tuotua rautaa. Mikäli taas oli kaksi *Möhköä*, mitkä olivat ”vanhemman” vaiheet?

Möhköön rakennettiin myös sulkukanava vuonna 1872. Samalla kun Möhkönkoskeen rakennettiin veden säännöstelyä varten pato, sen yhteyteen rakennettiin kaksiahaarainen kanava, joista toinen oli ruukin voimakanava. Sitä käytettiin myös tukkien laskuun ruukin sahalle. Toinen oli laivakanava, joka helpotti liikennettä Nuorajärven ja Ylä-Koitajoen välillä. Siinä oli neljä puurakenteista sulkua, joista ylin oli peräti 414 jalkaa (126 m) pitkä ja sijaitsi kanavien haarautumiskohdan yläpuolella. Sitä käytettiin tietävästi myös uitossa. Kolmen muun sulun pituudet vaihtelivat 74 ja 135 jalan välillä; kaikkien sulkujen leveys oli 18 jalkaa. Kanavan varrella oli myös telakka, jossa rakennettiin kuljetuksiin tarvittut proomut.

Ismo Björnin mukaan *Möhhön* ”syväys oli vain 60-75 senttiä, ja kun sekä keula että perä olivat pyöreät, pystyi laiva kulkemaan kapeita ja mutkittelevia Ylä-Koita- ja Tolvajokia yhtä hyvin etu- kuin takaperin. *Möhhö*-laivan vauhti ei ollut paljoa soutuvenettä nopeampi, mutta se jaksoi hinata perässään kolmesta kuuteen malmia, hiiltä tai rautaa täynnä olevaa lotjaa. Laivan miehistöön kuului kolme miestä”. Tämän enempää ei *Möhhön* toiminnasta juuri tiedetä, Jorma Ikosen ”*Möhhö*-kirjassakin” laiva lähinnä vain mainitaan.

Laiva toimi sekä Nuorajärvellä että jokiosuuksilla. Koitajoen vesistö oli kuitenkin hankala hitaalle rataslaivalle, jolla tosin oli matala kulkusyväys puolellaan. Jorma Tuomi-Nikulan mukaan ”karikkoiset vedet, perkaamattomat kosket ja nopeasti vaihtelevat vedenpinnan korkeudet olivat *Möhhö*-laivan aherruksessa jokapäiväistä leipää”. Ruukin toimesta kulkuväyliä merkittiin, mutta se ei ollut mieleen kaikille ilomantsilaisille, kuten ”Tapio” kertoi huhtikuussa 1873: ”*Möhhön* ja Wärtsilän rautaruukkien omistajat owat, saadaksensa tawarain kulettamisen Nuorajärwen ja Melaselän wesillä turwallisemmaksi sekä wakawammaksi, reimareilla merkinneet kulkuwäylän sanotuilla wesillä *Möhhön* rannasta Kuolismaan, Lylykosken ja Karalin lastauspaikkoihin asti, joilla wälillä pienempi höyrywene puksieraa tawaralotjat. Tätä kiitettävää tointa, josta arwattawasti muillekin purjehtijoille on matkoillansa hyötyä ja turwaa, eiwät kuitenkaan pahanilkiset ihmiset ole olleet häiritsemättä. Useimmiten on näitä purjehdusmerkkejä muutettu, wieläpä kerrassaan häwitetty. Niinpä wiime kewäänä muuan pahansuopa mies oli häwittänyt Koitajokeen asetettuja reimareita, jonka ilkiwallan kautta takkiraudalla lastattu ruukin wene oli ajanut karille jotenkin suureksi wahingoksi lastin omistajille.” Kuopion läänin kuvernööri olikin määrännyt 100 markan uhkasakon merimerkkien hävittämisestä. - Sittenmin vuonna 1895 Putkelan kylän asukkaat anoivat Ilomantsin kunnalta Koitajoen ja Nuorajärven reimaamista *Möhhöltä* Lylykoskelle. Anomus ei johtanut toimenpiteisiin.

Koitereesta nostettu malmi hinattiin Koitereen rannalle Hautalammille, jossa se poltettiin veden ja epäpuhtauksien poistamiseksi. Hautalammilta malmi ajettiin hevosilla Kelsimänsärkkään ja sieltä *Möhhö* hinasi malmin proomuissa *Möhhöön*. Björn kertoo kuljetuksista näin: ”Laiva teki yhden matkan vuorokaudessa. Lähtiessään *Möhhöstä* aamulla se vei kuusi tyhjää proomua Kelsimään, jossa vaihto ne täysiin ja palasi illalla.” Toinen iso varastoalue oli Tolvajoen varrella Kuolismaalla, josta laiva kävi niin ikään malmia hakemassa.

Näillä Kelsimän matkoilla *Möhhö* kuljetti myös matkustajia. E.G. Palmén kertoi kesällä 1888 ”Finland”-lehdessä matkoistaan Pohjois-Karjalassa mm. näin: ”Derifrån med den dagligen afgående ångbåten *Möhhö* öfver Nuorajärvi och längs Koitajoki till Särkkä (vid Kelsimänjoki).” – Taas Tuomi-Nikulan kirjassa on yksi *Möhhöön* liittyvä tarina: ”Liikenteen alkaminen keväisin oli paikkakunnalla suuri tapaus. Laivan pani keväisin kuntoon Kejonen-niminen mies. Sitten sen kannelle ilmestyivät kapteeni Mikko Pussinen, koneenkäyttäjä Piipponen ja kokki Mihhala. Kylässä kesän tulo kuvattiin lorulla: ”Kuu Kejosesta kesään, puoli kuuta Piipposesta, a Mihhalasta ei mittään.”

Ruukin vesiliikenne oli yllättävän laajamittaista, sillä Ikosen mukaan *Möhhön* laivastoon kuului vuonna 1874 kaikkiaan 22 proomua. Toiminnan volyymista huolimatta sanomalehdissä ei ollut montakaan uutista *Möhhön* laivoista. Jotain sentään. K kertoi 7. toukokuuta 1894 laivaliikenteen alkamisesta Pohjois-Karjalassa: ”Meille saapuneen yksityisen tiedonannon mukaan läksi *Möhhöntehtaan* höyrylaiwa eilen wieden mukanaan lastilotjiaan hakemaan malmia Kuolismaan lastauspaikalta. Kulku tapahtui pitkin Koidajokea, jota nyt kuten usein kewäisin on paisunut yli äyräittänsä. Koitere ynnä muut järwet owat wielä kaikki jäässä.”

Tuohon aikaan ruukilla oli jo toinen höyryalus. Se oli höyryvene *Helmi*, joka vuodesta 1889 alkaen hinasi malmilotjia Koitereella. ”Hufvudstadsbladet” kirjoitti elokuun alussa 1889: ”För ungefär twenne weckor sedan ankom hit en å Puhos werkstad för N.L. Arppes arfw:rs räkning bygd ångslup benämnd *Helmi* och kommer densamma jemte den tidigare här befintliga hjulångaren *Möhhö* att underhålla trafiken på våra sjöar.” Björnin mukaan *Helmin* konetehto oli vain 3 hevosvoimaa. Kesällä 1894 K kertoi *Helmen* kulkevan Koitereella ja sen sanotaan olleen kulusa ainakin vielä vuonna 1910, tuolloin Wärtsilä-yhtiön omistuksessa. - Toukokuussa 1902 *Möhhön* nuorisoseuran tiedetään tehneen huvimatkan *Möhhöllä*, ja voisi kuvitella, että vastaavanlaisia huvi- ja kirkkomatkoja oli tehty lukuisia joka kesä, ja varmaan myös *Helmillä*.

Möhhössä tuotettu rauta kuljetettiin joko jatkojalostettavaksi Wärtsilään tai myytäväksi Pietariin. Viime mainittu voitiin tehdä kahta tietä, joko itäistä reittiä Melaselän, Wärtsilän, Jänisjärven ja

Laatokan kautta tai ”länsiväylää” Pielisjoen ja Saimaan kautta. Läntisellä reitillä proomut hinattiin 53 kilometriä Koitajokea myöten Lylykoskelle, jossa rauta lastattiin hevoskärreihin tai -rekiin ja kuljetettiin 13 kilometriä Enon Luhtapohjaan. Sieltä päästiin jatkamaan vesiteitse Pielisjokea myöten.

Itäinen reitti, josta tuli sittemmin yksinomaan käytetty, kulki Myllykylän mukaan näin: ”Se vei ensin Möhköstä Korpiselän Karaliin. Kesäaikaan tämä 51 kilometrin pituinen osuus voitiin kulkea vesitse Koitajokea ja siihen yhtyviä järviä pitkin Karaliin asti. Sieltä rauta vietiin useimmin talvella maitse (45 km) Pälkjärven Anoniemen lastauspaikalle tai sitten suoraan (96 km) Läskelään. Kesällä Anoniemestä myös voitiin jatkaa raudan vesikuljetusta Jänisjokea pitkin (27 km) Oravaniemelle.” Sieltä jatkettiin maanteitse 20 kilometriä Läskelänjoen rantaan, josta oli 7 kilometrin vesimatka Laatokan rantaan. Samoihin aikoihin *Möhkön* kanssa hankittiin höyrykäyttöinen veturi, ”lötöstäjä”, Oravaniemen ja Läskelän väliselle maantielle. Sen tiedettiin em. lehti uutisen mukaan ”kävellä lötöstävän maajalassa sitä warten tehdyllä tiellään ja ei wähemmän kuin 2,000 puudan kanssa”. Sen käyttö jäi kuitenkin lyhytaikaiseksi, kuten kävi myös samaan aikaan hankitulle Sourun ruukin ”lötöstäjälle” Karttulassa.

Möhkö jäi pois käytöstä vuonna 1905 ja sen tilalle tuli Lehtoniemessä rakennettu 17-metrinen ratasvarppaaja *Koita*. Alus tuotiin osina Möhköön ja kasattiin Mustallakorvella. Ikonen kertoo, että ruukinjohtaja Berner kirjoitti *Koidan* valmistumisesta pojalleen Laurille Sortavalaan 21.9.1905 näin: ”Mustakorven saraissa kootaan uutta laivaa *Koittaa*. Se tuotiin tänne kappaleissa. Höyrypannu oli vaan 2lla ja 3lla hevosella vedettävä, muut osat yhdellä hevosella. Vaikka se ei tule olemaan hyvin paljon suurempi kuin *Möhkö*, näyttää se rannalla ollessaan kokosuurelta. Siihen tulee semmoinen laitos, jolla tukkilauttoja varpataan.”

Koita jäi viimeiseksi Suomeen rakennetuksi ratashöyrylaivaksi, eikä se ehtinyt olla toimissaan enempää kuin kaksi kesää. Kun Möhkön ruukki lakkasi toimimasta vuonna 1907, alus myytiin Lohjanjärvelle tukkilauttoja varppaamaan. Gutzeit-yhtiö osti ruukin ja ennen kaikkea ruukin metsät vuonna 1909.

Koitajoen uittoalukset

Koitajoen vesistö oli Lieksanjoen tavoin tärkeä uittoväylä. Venäjän rajoilta Ilomantsin halki virtaava noin 150 kilometriä pitkä Koitajoki juoksee Nuorajärven läpi ja laskee Pielisjoen Rahkeenveteen Enon Luhtapohjassa. Koitereen vedet yhdistyvät Koitajokeen Hiiskosken eteläpuolella. Hiiskoski jakaa joen Ylä- ja Ala-Koitajokeen. Koitajoessa on lukuisia koskia, joista mahtavin oli 12-metrinen Pamilo, Inhan mukaan ”vähennetty Imatra”, joka valjastettiin sähköntuotantoon 1950-luvulla. Koitajokeen ja Koitereeseen yhtyy lukuisia jokia, joista uittoväylinä olivat tärkeimmät Koitereeseen laskeva Lutinjoki sekä Nuorajärveen laskeva Tolvajoki.

Vuoteen 1909 saakka jokainen uittaja huolehti itse omien puittensa uitosta, mutta mainittuna vuonna päätettiin Nuorajärven ja Rahkeenveden välinen väylä siirtää yhteisuiton piiriin. Tuolloin yhteisuitosta huolehti vuonna 1886 perustettu Pielisjoen Lauttausyhtiö (Pieliselfs Flötningsaktiebolag), jonka toimesta Koitajoen väylällä uitettiin sinä kesänä 0,8 milj. tukkia, kun Pielisjoella uitettiin 1,6 milj. tukkia. Koitajoen suulle rakennettiin Rahkeen erottelu, koska osa Koitajoen puista suuntasi ylävesille Pielisjoen yläjuoksulla sekä Pielisellä olevien tehdaslaitosten käyttöön. Vuonna 1927 myös Koitere ja sen yläpuolinen Haapajoen uittoväylä tulivat yhteisuiton piiriin.

Lauttausyhtiöllä ja sen seuraajaorganisaatioilla ei tiettävästi ollut alkuun uittoaluksia Koitajoen vesistössä. Järvijaksojen kuljetukset hoidettiin hevosponttuilla. Sen sijaan Gutzeit-yhtiö toi tiettävästi vuonna 1913 Nuorajärvelle samana vuonna rakennetun höyryvarppaaja *Nuorajärven* (13,2 m) kuljettamaan tukkilauttoja järvellä. Se sai myöhemmin avukseen vähän pienemmän varppaaja *Möhkön* (9,0 m, 7 ihv), joka oli rakennettu yhtiön Laitaatsillan konepajalla vuonna 1919; kone ja kattila olivat Lehtoniemen rakentamia. Alus siirrettiin muutaman vuoden päästä Muolaan Kirkkojärvelle.

Gutzeit toi lisää varppaajia Nuorajärvelle ja 1920-luvulla siellä sanotaan olleen myös *Karali* (1920, 9 m, 18 ihv) ja *Kyykoski* (1909, 12 m, 16 ihv) sekä hinaaja *Lieksa* (11,2 m, 35 ihv). *Nuorajärvi* siirrettiin Koitereelle talvella 1922, ja sen tilalle tuli em. *Kyykoski*. Alus siirrettiin Väliväylältä ensin Rutolan kautta Saimaalle, jossa se ajoi omin voimin Pielisjoelle Enon kirkolle. Sieltä se vietiin 38

kilometrin matka erikoisrekeen laitettuna ja pienehköjen telatraktorien hinaamana sekä vinssien avulla maaliskuussa perille. Lappeenrannan Konepaja hoiti koko kuljetuksen.

Edellä mainittu *Helmi* oli ison ja saaririkkaan Koitere-järven ensimmäinen höyryalus. Mikä oli seuraava, emme tiedä varmasti. Se saattoi olla Gutzeitin varppaaja *Koida* (14 m), joka rakennettiin Varkaudessa vuonna 1902. Lehonkosken mukaan se luultavasti siirtyi Pielisjoen Lauttausyhtiölle muutaman vuoden kuluttua. Gutzeitin varppaaja *Laimi* (1894, 14,5 m, 8 hv) siirrettiin Saimaalta Koitereelle 1910-luvun jälkipuoliskolla.

Tätä ennen vuonna 1907 oli Ilomants Skogsfastighets Ab hankkinut Lehtoniemen konepajalta hinaaja *Ilomantsin* (17,1 m), joka kuitenkin vielä samana vuonna siirtyi yrityskaupan myötä Gutzeitille. Ei ole tiedossa, ehtikö *Ilomants* käymään Koitereella tai muilla Ilomantsin uittovesillä ennen kuin se siirrettiin Kotkaan.

Kun Koitereen väylä siirtyi Saimaan Lauttausyhdistyksen hoitoon vuonna 1927, Gutzeit jatkoi kalustollaan lauttojen kuljetuksia järvellä muutaman vuoden ajan. KM kertoikin marraskuussa 1929: ”Hinaus Koitere-järvellä on toimitettu Gutzeit-yhtiöltä vuokratulla varppilaivalla sekä Lutista Anninsalmelle osaksi hevoskiertolautalla.” Saman vuoden lopulla Lauttausyhdistys osti Enso-Gutzeitilta varppaajat *Laimin* ja *Koitereen*, joka oli entinen Väliväylän *Jänkö*. Se oli ollut viimeksi kuusi vuotta Iisvedellä. Neljä vuotta myöhemmin Uittoyhdistys, nyt Pohjois-Karjalan nimellä, lunasti Enso-Gutzeitilta uittotarvikkeita sekä neljä laivaa: varppaajat *Nuorajärven*, *Kyykosken* ja *Karalin* sekä hinaaja *Lieksan*. Möhkössä talvehtimassa olevien laivojen hinnaksi sovittiin 169 000 markkaa. Ostetut laivat jäivät Koitajoen vesistöön; *Kyykosken* nimi muuttui *Möhköksi* ja *Lieksa* sai nimen *Koita*. Talvella 1936 *Koita* muutettiin varppaajaksi.

Uittoyhdistyksellä oli siis tuolloin Koitajoen vesistössä kuusi höyryvarppaajaa: *Karali*, *Koita*, *Koitere*, *Laimi*, *Möhkö* ja *Nuorajärvi*, josta tuli sittemmin *Tyrjä* (36 ihv). Björn tiivistää laivojen toiminnan näin: ”Varppilaiva *Kyykoski* varppasi puuta Oinassalmelta Putkelaan. Keväällä nousiin Haapavirran kautta Niemijokea pitkin Viiksinselälle. *Karalia* kutsuttiin riepulaivaksi, koska sen hytin seinät olivat tuulikangasta ja katto peltiä. *Nuorajärvi* oli hieman vahvempi kuin *Möhkö*. *Möhkö* oli talvisodan aikana upoksissa Tervaruukin lähellä. *Koida* tuli uittoon vuonna 1935. Miehet tunsivat reitit ulkomuistista, karttoja ei ollut.”

Sotavuosina osa uittoyhdistyksen laivoista seisoj, ja muutama vuosi sen jälkeen osa romutettiin. Vuonna 1955 käytössä olivat varppaajat *Koitere*, *Laimi*, *Möhkö* ja *Tyrjä*, kaikki pienehköjä ja konevoimiltaan kutakuinkin samansuuruisia.

Pamilon voimalaitos valmistui vuonna 1955 ja Koitajoen vesistössä siirryttiin nippu-uittoon, aluksi vain osittain. Uittoyhdistyksen vuoden 1956 kertomuksessa todettiin vesistön uitosta mm. näin: ”Kertomusvuonna Pamilon voimalaitoksen vaikutusalueella toimitettava uitto oli annettu urakalla Enso-Gutzeit Osakeyhtiön suoritettavaksi. Urakkaan kuuluivat Koitajoen Lylykosken ja Haapajoen Lutin lauttauspaikan alapuoliset osat sekä edelleen uitto Jäsytjärven kautta Pielisjokeen. Vanhaa Hiiskosken-Siikakosken väylää myöten uitti urakoitsija sen varteen ajetut puut irtouittona. Uutta, voimalaitoksen kautta kulkevaa väylää pitkin uitettiin puut niputettuina Luhtapohjan jokeen ja siitä edelleen irtouittona Pielisjokeen.”

Pamilon uittoa varten Enso-Gutzeit siirsi Koitereelle kaksi moottorihinaajaa ja kaksi höyryalusta, jotka olivat kaiketi *Elisabeth* (1897, 16,9 m, 125 ihv) ja *Hovinsaari* (1921, 13,8 m, 53 ihv). Sittemmin vuonna 1958 *Jalo* (ex *Pankakoski II*, 1909, 17,1 m, 120 ihv) siirrettiin näille vesille. Lehonkosken mukaan myös *Laitaatsilta* (1923, 13,7 m, 60 ihv) ja *Pentti* (1921, 10,6 m, 40 ihv) olisivat olleet Pamilon uitoissa. Yhtiö hoiti Pamilon väylän uitot vuoteen 1959. Sen jälkeen Uittoyhdistys otti ne hoitaakseen ja tätä varten vuokrattiin osa Gutzeitin laivoista. Loput yhtiö myi, romutti tai siirsi takaisin Saimaalle. Uittoyhdistyksen höyryvarppaajat korvautuivat 1960-luvun puoliväliin mennessä moottorikalustolla.

Koitajoen uitto loppui 1980-luvun puolivälissä.

Myös Pälkjärvellä, joka oli oma rajapitäjänsä vuoteen 1940 saakka, oli seuraavan lehtiutisen perusteella höyrylaiva. PK kirjoitti lokakuussa 1901 Pälkjärveltä: ”Iltamat panee toimeen Nuorisoseuran haaraosasto Kuhilaswaarassa - - Toiselta puolen järveä iltamiin saapuwia warten toiwotaan saada tilatuksi Paul Massisen pesälle kuuluwa höyryalus, joka lähtisi Linnunwaaran rannasta kello ½ 1 ja Naatselän rannasta ½ 2 j.p.p.”

Uittajien laivat

Pielinen ja Pielisjoki sivuvesineen olivat tärkeitä uittoväyliä. Vesistön alueelle perustettiin ensimmäinen kauppasaha vuonna 1780. Se oli Utran vesisaha Pielisjoen Utrankoskessa. Viimeistään tällöin alkoi tukkien hieman isompi uitto Pielisjoessa.

Pielisjoen toinen saha rakennettiin vuonna 1832 Kuurnankoskeen, hieman Utraa pohjoisemmaksi. Sahan perusti Nils Ludvig Arppe, jonka hallintaan siirtyi samana vuonna myös Utran saha. Sahojen vuotuinen sahausmäärä nousi parhaimmillaan yhteensä yli 100 000 tukkiin. Kuurnan saha jouduttiin sulkemaan 1850, ja Utra siirtyi Arppen kuoleman jälkeen joensuulaisten kauppiaiden A.J. Mustosen ja Simo Parviaisen omistukseen. Nurmeksien Kuokkastenkosken vesisaha oli jo tätä ennen siirretty Utraan, jossa siis oli kaksi isohkoa vesisahaa. Tämä toinenkin Utran saha siirtyi sittemmin Mustoselle.

Muuan pietarilainen yhtiö perusti Pohjois-Karjalan ensimmäisen höyrysahan Pielisjoen suuhun Hasanniemeen vuonna 1861. Yhtiön asiamiehenä ja sahanjohtajana toimi venäjänkarjalainen Miron Smirnoff. Saha oli melko suuri ja se ryhtyi hankkimaan osan tukeistaan Venäjän puolelta. Tukit uitettiin Lieksanjokea myöten Pieliseen ja edelleen Pielisjoen kautta Joensuuhun.

Pielisjoen uitto vilkastui tuntuvasti 1870-luvulla, kun jokisuulle perustettiin kaksi uutta höyrysahaa. Kauppiat Gustaf Cederberg ja Petter Parviainen rakennuttivat vuonna 1871 Penttilän kaksiraamisen höyrysahan sekä viisi vuotta myöhemmin hieman suuremman neliraamisen sahan Karsikkoon, muutama kilometri Penttilästä ylävirtaan. Sahat siirtyivät parin vuoden päästä kokonaan Cederbergille. Karsikon saha jatkoi vuoteen 1918, jolloin se purettiin, kuten myös vuonna 1904 Karsikon alapuolelle rakennettu Pekkalan saha. Taas Penttilän saha siirtyi vuonna 1920 Cederbergiltä Kaukas-yhtiölle, joka kuitenkin myi sahan neljä vuotta myöhemmin Repola Wood Ltd:lle. Penttilän saha, joka säilyi Pohjois-Karjalan suurimpana, jatkoi toimintaansa vuoteen 1988 saakka, viimeiset vuosikymmenet Rauma-Repola Oy:n omistuksessa. Sahoja tuli 1900-luvulla myös Pielisjoen yläjuoksulle ja Pielisen rannoille.

Pielisjoen uitot

Kun Pielisjoen alajuoksulla oli 1870-luvulla neljä sahaa, kaksi Utrassa ja kaksi Joensuussa, se näkyi myös uittomäärissä: joessa uitettiin vuosittain 500-600 000 tukkia. Vuonna 1880 Senaatti vahvisti Pielisjoelle uittosäännön, jossa yhteisuito määrättiin joelle pakolliseksi.

Mustosen kuoltua Utran sahat siirtyivät edellä mainitulle Egerton Hubbard & Co:lle. Tämä ja Cederberg, jotka olivat tuolloin Pielisjoen ainoat isot uittajat, perustivat vuonna 1885 Pielisjoen Lauttausyhtiön (Pieliselfs Flötningsaktiebolag). Yhtiöiden monopoliasema alkoi murtua, kun kotkalainen sahayhtiö W. Gutzeit & Co ryhtyi vuonna 1890 hankkimaan puuta myös Saimaalta. Jo seuraavana vuonna yhtiö uitti pienehkön erän tukkeja Pielisjoessa. Gutzeitin uittomäärät nousivat vuosi vuodelta ja lisäksi joelle tuli myös muita etelän sahayhtiöitä, jotka pääsivät vähitellen mukaan lauttausyhtiön toimintaan. Vuonna 1900 Pielisjoessa uitettiin jo miljoona tukkia.

Puut uitettiin Pielisjoessa irtouittona. Irrallaan uivat puut eroteltiin omistajittain ja puutavaralajeittain Ristisaarella, Utran yläpuolella. Siitä erotellut puut kuljetettiin lautoissa sahoille tai jokisuulle, jossa ne koottiin hinauslauttoihin ja kuljetettiin etelään. Sen jälkeen kun puut keksittiin ryhtyä sitomaan nipuiksi 1890-luvun puolivälissä, hinauksissa siirryttiin nippulauttoihin. Nippu-uittoon päästiin Pielisjoella siirtymään koko joen pituudella vasta 1971, jolloin Kuurnan voimalaitos ja uusi iso uittosulku valmistuivat.

Vaikka puut kulkivat irtouittossa virran kuljettamina, suvantopaikoilla, jokisuulla ja muuallakin tarvittiin uittoaluksia. Lauttausyhtiö hankki ensimmäisen hinaaja-aluksensa vuonna 1908. Se oli *Lehtoniemi* (1906, 15,3 m, 61 ihv), josta todettiin yhtiökokouksen pöytäkirjassa: "Hvilken betydligt underlättat årets stockflottning och tillika varit behjelpig vid andra mindre bogseringar." Niinpä päätettiin hankkia myös toinen hinaaja, ja talvella 1909 ostettiin Viipurista hinaaja *Haltia* (15,3 m, 61 ihv) 15 000 markalla. Alus uusittiin vuonna 1926, kattila oli siihen vaihdettu neljä vuotta aikaisemmin.

Lauttausyhtiön toiminta laajeni vuonna 1909 myös Koitajoelle sekä 1929 Höytiäiselle, joista molemmista on kerrottu edellä. Vuonna 1910 yhtiö muuttui Pielisjoen väliaikaiseksi Lauttausyhdistykseksi, josta tuli Saimaan Lauttausyhdistys 1918 ja edelleen 1931 Pohjois-Karjalan

Uittoyhdistys (PKU). Uittomäärät kasvoivat ja 1937 päästiin sotia edeltävän ajan ennätysmäärään. Tuolloin uitettiin 1,9 milj. m³, mistä määrästä tukkeja oli hieman yli puolet. Uittajia oli 15. PKU:n aloittaessa toimintansa se toimi Höytiäistä lukuun ottamatta vain jokiväylillä: Pielisjoen ohella Koitajoen ja Lieksanjoen vesistöissä. Niinpä PKU:lla oli omistuksessaan vain seitsemän uittoalusta. Niistä *Lehtoniemi* oli hinaaja, muut varppaajia ja ne olivat *Haltia* Pielisjoella, *Telkkä* ja *Höytiäinen* Höytiäisellä, *Laimi* ja *Koitere* Koitereella sekä moottorivarppaaja *Pankajärvi* Lieksanjoen Pankajärvellä. Tuolloin vuonna 1931 niistä oli eniten käytössä Pielisjoen alajuoksulla toiminut *Lehtoniemi*, jolle kertyi ajotunteja liki 2 500. Ahvenisen ja Uimaharjun välillä toimineelle *Haltialle* kertyi ajovuorokausia lähes yhtä paljon (166), mutta ajotunteja selvästi vähemmän. Koitajoen ja Nuorajärven laivat siirtyivät vuonna 1933 PKU:lle, jonka vuoden 1935 kertomuksessa todetaan uittoaluksista näin: ”*Lehtoniemi* niminen hinaaja, jonka nimi on muutettu *Kulhoksi*, pidennettiin kolmatta metriä, asennettiin siihen suurempi kattila, kun entisestä kattilasta oli vähennetty työpainelukua, ja varustettiin se rautalevyisellä kannella, minkä ohessa tehtiin muitakin tarpeellisia korjauksia. Sigrid Juseliuksen Säätiöltä ostettiin *Löytö II* niminen rautarunkoinen 120 ind. hv. hinaajalaiva 120.000 markan hinnasta. Laivan nykyinen nimi on *Utra* ja on sen tehtävänä ollut nippujen hinaaminen yhdeksännessä piirissä. - - Vuoden 1935 lopussa yhdistyksellä oli 11 höyryhinaajaa ja -varppaajaa sekä kaksi moottorivarppaajaa.” Ennen sotaa hankittiin vielä yksi moottorihinaaja. Sotavuosina veden vähyys sekä pula työvoimasta, moottoripolttoaineesta ja muista uittotarvikkeista vaikeuttivat uittojen suorittamista. Vähentyneet uittomäärät helpottivat näitä ongelmia, mutta vain osaksi.

Nord-Saima Rederibolag

PKU:n edeltäjä Saimaan Lauttausyhdistys, joka toimi myös mm. Heinäveden reitillä, oli saanut avukseen erillisen laivayhtiön. Saimaan kuusi metsäyhtiötä olivat näet perustaneet vuoden 1913 lopulla Nord-Saima Rederibolagin (NSR) eli Pohjois-Saimaan Laivanvarustamoyhtiön. Kyseessä oli samankaltainen varustamo- tai kalustoyhtiö, jollaisia oli perustettu muillekin yhteisuitoalueille. Yhtiön tarkoituksena oli ”niputetun puutavaran hinaus pääasiallisesti Heinäveden väylällä välillä Leppävirta-Vaaluniemi”. NSR:n kotipaikka oli Joensuu, jonka myötä kaikki yhtiön alukset kuuluvat käsittelymme piiriin.

Kesäksi 1914 NSR hankki omistukseensa Heinäveden Lauttausyhdistykseltä hinaajat *Karvion* (1912, 200 ihv) ja *Pilpan* (1913, 170 ihv) sekä Gutzeitilta *Pokun* (1905, 120 ihv). *Karvio* ja *Pilppa* muuttivat ainoastaan isäntää, eivät kotivesiä, sillä ne jatkoivat entisellä Heinäveden reitillään, jolla ne, kuten *Pokukin*, hinasivat kesän aikana lähes 2 milj. pölkkyä. Yhtiön isännöitsijänä toimi Saimaan Lauttausyhdistyksen uittopäällikkö Axel Lönnström.

Vuonna 1919 NSR:n toiminta laajeni Pieliselle, Pielisjoelle ja Pyhäselälle; Pielisellä hinattiin alkuun yksistään kehälauttoja. Aluksia hankittiin lisää: *Voima*, *Aino*, *Syväri* ja *Vuotjärvi*, kaikki hinaajia, ja niiden konetehot vaihtelivat 100:n ja 180 ihv:n välillä; laivoista *Aino* ja *Voima* toimivat Pielisjoen vaikutuspiirissä. NSR:n laivat hinasivat tarvittaessa myös muiden kuin osakkaitensa lauttoja.

Talvella 1926 NSR osti hinaaja *Pallaksen*, joka oli rakennettu vuonna 1923 Varkaudessa ja toiminut Lohjanjärvellä. *Pallas* ryhtyi toimimaan Pielisjoen-Pyhäselän hinauksissa.

Tämäkään ei riittänyt. Huhtikuussa 1928 lauttausyhdistys laittoi sanomalehtiin ilmoituksen tarpeesta vuokrata hinaaja. Vastauksia tuli kosolti. Wiipurin Höyryveneyhtiö tarjosi *Samolaa* (20 m, 100 ihv), Trångsunds Stevedoring *Eliseä* (24 m, 250 ihv) ja *Neptunia* (22 m, 100 ihv), Ab Tolfvan Helsingistä hinaajaa (22 m, 125 ihv), koivistolainen Matti Mannonen *Karhua* (22 m, 220 ihv), Kuopion Konepaja *Apua* (22 m, 45 ihv), viipurilainen Weljekset Sirén *Estheriä* (20 m, 100 ihv), Veljekset Hiltunen Leppävirralta *Teppoa* (10 m, 8-10 ihv), raumalainen J.E. Oksa *Oivaa* (20 m, 120 ihv), K. Sutinen Savonlinnasta *Perhoa* (14 m, 40 ihv) sekä muuan talollinen Tappuvirralta vanhaa puista matkustajalaivaa (15 m, 50 ihv), jota oltiin laittamassa kulkukelpoiseksi. Tarjokkaissa oli melkoiset erot ja niin oli myös vuokrahinnoissa; yhdistyksen arkistot eivät kuitenkaan kerro, mikä laivoista tuli vuokratuksi.

Vaikka yhtiöillä oli sama johto, PKU:n ja NSR:n välille syntyi ajoittain kiistaa laivojen käytöstä. Sanomisia lisäsi vielä se, että jotkut NSR:n osakkaista hinasivat omilla laivoillaan niin Pielisellä kuin Pyhäselällä, mikä merkitsi, että yhtiön laivat tahtoivat jäädä vajaatyöllistetyiksi. Se käy ilmi mm. NSR:n vuoden 1933 kertomuksesta:

”Kuluneena purjehduskautena väheni jatkuvasti toisin paikoin laivojen ansiomahdollisuudet. Ainoastaan Pielisjärvellä lisääntyivät puutavaramäärät ja hinausaika Heinäveden kanavareitillä jonkun verran piteneen. Pielisjärvellä suoritettavaksi saadun hinaustyön toimitti pääasiallisesti *Aino*, minkä hinauksen loputtua se pantiin talvehtimaan 23 päivänä elokuuta. Lokakuussa tapahtuneeseen Repolan sahan puitten hinaukseen otti *Pallas* myöskin osaa kolmen viikon aikana, työskennellen muun ajan, lukuunottamatta Heinävedellä oloa, Pielisjoella vuokrattuna Pohjois-Karjalan Uittoyhdistykselle. Pyhäselällä hinattavat kilometriyksiköt enemmän vähenivät, ollen siellä toimineen *Voiman* työ hyvin epäsäännöllistä. Tarpeen vaatiessa ja *Pallaksen* ollessa muualla, on *Voima* toimittanut hinauksia myöskin Pielisjoella.”

Vastaavanlaisia toteamuksia oli seuraavinakin vuosina, lähinnä juuri siitä, ettei yhtiön laivoille ollut riittävästi töitä. Vaikka yhtiön purkamista oli esitetty useaan otteeseen, se toteutui vasta vuoden 1942 lopulla, jota vuotta kuvattiin yhtiön kertomuksessa mm. näin: ”Sääsuhteet kuluneella purjehduskaudella olivat hinauksille yleensä suhteellisen hyvät. Haitallisia tuulia esiintyi pääasiassa vain syyspuolella. Veden vähyys sitävastoin teki huomattavaa haittaa laivaliikenteelle. Niinpä kulku Pielisjoen kanavien kautta oli miltei koko purjehduskauden pysähdyksissä. Laivamiesten palkat nousivat noin 22 %. Laivojen korjaukset täytyi tarveaineiden puutteesta supistaa, kuten edellisenäkin vuonna kaikkein välttämättömyyksiin. Laivoista olivat vuokrattuina koko purjehduskaudeksi Pohjois-Karjalan Uittoyhdistykselle *Karvio*, *Poku* ja *Pallas* sekä puolustuslaitokselle *Pilppa*. *Aino* työskenteli Pyhäselällä. *Voima* seisoikin koko kesän, kun veden vähyys vuoksi sitä ei saatu Pieliselle.”

NSR:n lopettamispäätös tehtiin Hotelli Kämpissä joulukuussa 1942. Yhtiön laivat jaettiin omistussuosuuksien suhteessa. Enso-Gutzeit sai suurimpana omistajana *Voiman*, *Karvion* ja puolet *Ainosta*, toinen puoli *Ainosta* tuli Kymille. Kaukas ja Hackman saivat yhteisesti *Pokun* ja *Pilpan*, joka vielä tuolloin oli puolustusvoimien käytössä Laatokalla ja jonne se myös jäi.

Pielisen hinaukset

Pielinen tuli yhteisuiton piiriin vasta vuonna 1967. Siihen saakka jokainen uittaja oli huolehtinut itse omien lauttojensa kuljetuksesta järvellä. Tämä hoidettiin valtaosin hevosponttuiden voimin aina 1910-luvun alkuun saakka.

Toki järvellä oli ollut konealuksia tätäkin ennen. Niistä ensimmäinen oli hinaaja *Pielinen* vuonna 1870, mutta se tuskin osallistui tukkilauttojen hinaukseen. Sen sijaan A.J. Mustosen *Alku* (1876) saattoi näin tehdä, varmaan ainakin vuoden 1881 jälkeen, jolloin hinaaja siirtyi toiminimi Egerton Hubbardin omistukseen. Ehkä myös Hubbardin muut hinaajat kävivät Pielisellä ennen vuosisadan vaihdetta, kuten myös Cederbergin hinaajat.

Ainoa varma tieto konevoiman käytöstä lauttojen hinauksessa Pielisellä koskee Gutzeit-yhtiötä. Vuodesta 1893 alkaen yhtiö lähetti joka kesä jonkin varppaajistaan, tavallisesti *Wandan* (1892) järvelle muutaman viikon ajaksi avustamaan lauttojen kuljetuksessa. Tosin Gutzeitin kirjeenvaihdossa kerrotaan, että Salvesen-yhtiön hinaaja *Lennart* olisi ollut jo kesät 1892-93 Pielisellä tukkeja hinaamassa. Tiedon voi kyseenalaistaa, koska Salvesenin uittomäärät Pielisjoessa olivat tuolloin hyvin vähäiset, emmekä muutenkaan tiedä *Lennartista* mitään.

Utra Woodin ja Pankakoski-yhtiön oston jälkeen (1902, 1909) Gutzeitin laivasto lisääntyi, ja vaikka osa näiden kauppojen mukana tulleista laivoista siirrettiinkin Saimaalle tahi muille vesille, muutamat laivat, ainakin *Pankakoski* ja *Suhola*, jäivät Pieliselle. Pankakosken tehtaan lisäksi Gutzeitillä oli alueella sittemmin myös Paukkajan ja Uimaharjun sahat sekä Enon sellutehdas, viime mainittu vasta vuodesta 1967 alkaen. Sittemmin vuonna 1927 yhtiö siirsi *Vuokselan* (1921) Pielisen ”amiraalilaivaksi”. Myös *Aino* (1893) ja *Utra* (1919) toimivat Pielisellä ja myöhemmin siellä nähtiin useita muitakin Gutzeitin hinaajia.

Myös muiden uittajien aluksia alkoi näkyä Pielisellä, joko tilapäisesti tai enemmän tai vähemmän pysyvästi. Pielisen rannoilla ja Pielisjoen yläjuoksulla oli näet saha- ja muutakin metsäteollisuutta, jonka raaka-ainehuolto perustui melkoisessa määrin uittopuuhun. Viime mainittuihin kuuluivat ainakin Kaltimon Puuhiomon pienet *Usvi* (1902) ja *Tusse* (1885), joskin ne olivat enimmäkseen proomujen hinauksissa, Cederbergin *Tarmo* (1912) ja pieni *Viesti* (1899), jonka yhtiö osti vuonna 1914 ja joka toimi lähinnä proomuhinaajana, Metsähallituksen Kevätniemen sahan *Kevätniemi* (1913), *Kevätniemi II* (1923) ja *Sukeva* (1921), Ukkolan sahan *Ukko* (ex *Ferm*), joka tuli

Uimaharjun vesille vuonna 1926, sekä Nurmeksen Sahan *Olavi* sekä pienet *Rito* ja *Koivuniemi*. Tilapäisiä mutta koko lailla säännöllisiä Pielisen kävijöitä olivat 1920-luvulta alkaen ainakin Ahlströmin, Kaukaan, Kymän, Tornatorin ja Repola Woodin hinaajat, osa näistä oli siellä jo aikaisemmin, kuten Halla-yhtiön (vuodesta 1916 Kymi-yhtiö) hinaajat jo ennen vuotta 1910. Myös PKU ilmestyi 1930-luvulla Pieliselle omilla tai vuokrahinaajilla, vaikkei järvi kuulunutkaan yhteisyyden piiriin. Eihän kaikilla uittajilla, ei etenkään pienemmällä, ollut omia hinaajia järvellä. Myös NSR hoiti näitä rahtihinauksia. Eniten hinattiin lauttoja Lieksanjoen suulta Ahveniseen tai Uimaharjuun saakka, jonne valtaosa Pielisen puista muutoinkin kuljetettiin. Sodan aikana ja jälkeen PKU:n hinaukset lisääntyivät jonkin verran, esimerkiksi kesällä 1946 PKU hinasi 14 uittajan puita Pielisellä.

Puut hinattiin Pielisellä avo- eli kehälautoissa pitkään. Katsottiin, ettei kannattanut puita niputtaa näin lyhyellä taipaleella, koska Pielisjoessa ne oli purettava irtouittoa varten. Ahlströmin *Carmenissa* kansi- ja ajomiehenä kesät 1943-47 ollut Reino Ihalainen on muistellut, millaista oli lauttojen hinaus Pielisen yli: ”Lautat hinattiin tuulista riippuen joko Pielisen itä- tai länsipuolta. Lautat oli avolauttoja, hyvällä kelillä oli kaks lauttaa perässä, ja kun kerran oli avolautat, meillä oli erikseen tukkilaiset mukana, ne asu siellä laivan perässä ja ne hoiti lautan puomien kiinnitykset ja purkamiset ja ne vahti, ettei lautasta päässyt puita karkuun. Lautassa oli oma puomit ja sitten laivan mukana oli omat vetopuomit, jotka veettiin lautan ympärille. Semmosilla metrin mittasilla köyvenpätkillä ne sito se puomit yhteen, niin ettei vetopuomi nouse lautan päälle. Ahvenisessä sitten otettiin puomit auki ja puut uivat virran mukana Ristisaareen erotteluun ja niputettavaksi.” Vaikka kehälautoissa hinattiin, myrskyvahingot olivat jääneet vähiksi.

Enso-Gutzeit alkoi kokeilla nippuhinauksia 1930-luvun alussa. Yhtiö niputti järven pohjoispäähän laskevien Valtimon- ja Saramonjokien suulla lyhyen pinotavaransa ja hinasi nämä pienet, 6-7 m³:n nippunsa Rahkeenniemeen Uimaharjun alapuolella, jossa ne purettiin. Toiminta osoittautui kannattavaksi kehälauttoihin verrattuna. Myös PKU:n piirissä pohdittiin ennen sotia nippuhinaukseen siirtymistä Pielisellä. Asia kuitenkin lykkääntyi, ja tuli harkintaan vasta 1940-luvun loppuvuosina. Tuolloinkin niputushanke jäi aina vain puheeksi, kunnes huhtikuussa 1950 päätettiin tehdä niputuskokeiluja seuraavan kesän aikana. Kun nippu-uitto osoittautui kannattavaksi, siihen siirryttiin melko kattavasti jo muutamassa vuodessa.

Kolme kertaa oli Pielinen ”suljettuna” Pielisjoen kanavien uudelleen rakentamisen vuoksi. Utran sulku uusittiin vuonna 1950, Kaltimon kanava vuosina 1956-58 ja Kuurnan kanava vuosina 1968-71. Joka kerta jätettiin tarvittava määrä hinaajia Pielisen puolelle, esimerkiksi Kaltimon tapauksessa Kaukaan hinaajat *Kaukas*, *Puijo*, *Pulp*, *Tapola* ja *Tarmo*, joista osa tuli PKU:n käyttöön. Viimeksi oli höyryhinaajia lautanvedossa Pielisellä 1960-luvun alkupuoliskolla.

Sodan jälkeen

Sodan jälkeen alkoivat uittomäärät kasvaa ja 1950-luvulla siirryttiin enenevästi moottorihinaajien käyttöön. Sitä ennen vuonna 1947 PKU:n käyttöön tuli uusi höyryhinaaja, jonka alkuvaiheista kerrottiin yhdistyksen vuosikertomuksessa näin: ”Yhdistykselle ostettiin 14. 1. 47 Kansanhuoltoministeriöltä englantilainen 205 hv hinaaja *TID 74* (nyk. *Matti*) 5.400.000 mk:n kauppahinnalla. Kun hinaaja osittain oli täkäläisiin oloihin soveltumaton, oli siinä tehtävä joukko korjauksia ja muutoksia, joista mainittakoon höyrylämmityksen ja sähkövalaistuksen asentaminen, kattilan hiililämmityksen muuttaminen halkolämmitykseksi, sekä laivahenkilökunnan asuntojen ja keittiön rakentaminen. Mainitut työt suorittivat Linnantelakka ja Pansion Telakka Turussa. Mainittu uusi hinaaja *Matti* saatiin töihin elokuun lopulla, mutta aluksen kanssa oli melkoisia vaikeuksia eikä sille ehtinyt kertyä ajotunteja kuin hieman yli 600. Myös aluksen kustannukset ajotuntia kohden nousivat varsin korkeiksi, yli kolme kertaa suuremmiksi kuin yhdistyksen edelleenkin ahkerimmalla (3 700 ajotuntia) aluksella, *Utralla*. Yhdistyksellä oli *Matin* ohella kolme muutakin uutta alusta käytössään, näistä osa oli vuokrattuja.” Näistä yksi oli Gutzeitin höyryhinaaja *Mauri*. PKU:lla oli vuonna 1960 omistuksessaan 18 uittolasta, joista enää kuusi oli höyrykäyttöisiä. Eniten oli töissä moottorihinaaja *Aimo*, jolle ajotunteja kertyi 2 200. Höyryalukset pärjäsivät vielä käyttökustannuksissa moottorialuksille, sillä niille ei enää laskettu pääomakustannuksia; poikkeuksen teki *Matti*, joka oli ajossa vain vajaat 1000 tuntia, mutta jonka tuntikustannukset

nousivat yli 5 000 markan, kun kaikkien alusten keskikustannukset olivat vajaat 2 000 markkaa ajotunnille. *Matti* dieselöitiin 1960-luvun lopulla ja on edelleen käytössä uittohinaajana.

Viimeiset PKU:n höyryalukset, *Utra* ja *Hovinsaari*, olivat käytössä 1960-luvun puolivälissä. Sen jälkeen ne jäivät seisomaan Utran konepajan rantaan, kunnes *Hovinsaari* myytiin 1980-luvulla ja *Utra* nostettiin maihin Jakokosken kanavalle museolaivaksi. Liikenneviraston omistukseen siirtynyttä alusta on viime vuosina yritetty myydä, toistaiseksi tuloksetta. Myös yksityiskäytössä ollut *Hovinsaari* on myynnissä Porvoossa.

Kun Kuurnan kanava lopulta valmistui kesäksi 1971, päästiin nippu-uittoon koko Pielisjoen pituudelta. Nippu-uittoon siirtyminen ei juuri lisännyt uittomääriä, mutta se loi edellytykset uiton jatkumiselle vesistössä. Uittoyhdistyksen määräännätys saavutettiin vuonna 1977, jolloin uitettiin 2,2 milj. m³. Seuraavalla vuosikymmenellä määrät alkoivat hitaasti vähentyä, mutta Pielisjoella uitetaan puuta jonkin verran edelleenkin.

Joensuusta etelään

Aina 1890-luvun alkuun saakka pääosa Pielisjoella uitetuista puista meni jokivarren neljän sahan käyttöön. Pieni osa tukeista jatkoi pitemmälle, ainakin Puhokseen, mutta ehkä muillekin lähiseutujen sahoille.

Gutzeitin tulo Saimaalle muutti tilanteen. Jo vuonna 1894 yli 100 000 tukkia eli noin 15 % Pielisjoen tukeista ui Joensuusta etelään ja 10 vuotta myöhemmin noin puolet. Näitä etelän uittajia oli puolenkymmentä; niistä Gutzeit oli ylivoimaisesti suurin. Näin jatkui, ja kun Pielisjoen Lauttausyhdistys perustettiin vuonna 1910, Gutzeitin osuus oli lähes puolet yhdistyksen uittamista puumääristä. Gutzeit säilyi selvästi suurimpana uittajan pitkään tämän jälkeenkin. 1930-luvun puolivälissä PKU uitti miljoona kuutiometriä.

Kun 1980-luvun alussa PKU uitti noin 2 milj. m³ vuodessa, siitä vajaa kolmasosa jäi Pielisen ja Pielisjokivarren tehdaslaitosten käyttöön. Loppu jatkoi etelään. Enso-Gutzeitin osuus oli kuitenkin vähentynyt noin neljännekseen, ja muita isoja uittajia olivat Kaukas, Rauma-Repola ja Ahlström. Kuten Pielisellä, myös Pielisjokisuulta etelään kukin uittaja hoiti puittensa jatkokuljetuksen. Niinpä Pyhäselällä ja siitä etelään johtavilla uittoväylillä alkoi näkyä yhä enemmän eri yhtiöiden hinaajia, alkuun myös varppaajia. Gutzeitille vuonna 1891 rakennetut varppaajat *Kotka* ja *Ruttois* olivat niistä ensimmäiset, ja niitä seurasivat saman yhtiön muut varppaajat - vuodesta 1899 alkaen myös hinaajat - sekä monen muun Saimaan alueen saha- ja muun metsäyhtiön vastaavanlaiset uittoalukset. ”Tukkilaivat” olivatkin lähes jokapäiväinen näky Joensuun vesillä ja joskus myös kaupungin satamassa 1890-luvulta alkaen.

Gutzeitin insinööri Julius Nielsen kehitti vuonna 1894 tukkien niputuslaitteen, jonka avulla pystyttiin siirtymään kehäautoista tuulikestävämpiin nippulauttoihin. Tuona kesänä niputettiin vain Savonlinnan Laitaatsillassa, mutta kesällä 1895 niputtaja *Urho* tuotiin osaksi aikaa Pesolaan, Pyhäselän eteläpäähän, jonne tukit hinattiin jokisuulta kehäautoissa. Vuonna 1901 ryhdyttiin niputtamaan myös jokisuulla Kukkosenaaressa, jonka saaren yhtiö oli hankkinut omistukseensa. Muutkin uittajat siirtyivät vähitellen nippulauttoihin. Salvesen, Hackman ja Halla ryhtyivät niputtamaan joen vastakkaisella rannalla, Hasanniemen luona. Siellä oli kuitenkin niukasti tilaa, joten valtaosa Pielisjoelta tulleesta puutavarasta oli hinattava kehäautoissa Pyhäselän yli Pesolaan ja niputettava siellä, jossa eri yhtiöillä oli omat niputus- ja lautantekopaikkansa. Tornator niputti aluksi Ristisaaren erottelupaikan alapuolella, kunnes Hackman-, Halla-, Salvesen- ja Tornator-yhtiöiden Utran vesiniputuslaitos otettiin käyttöön 1914. Siellä niputettiin sittemmin myös toisten uittajien puuta.

Väylä tukossa!

Aika ajoin väylän tukkona olleesta tukkilautasta saattoi aiheutua matkustajalaivalle ja sen matkustajille viivytyks, joskus ihan vahinkoakin. Näin kävi *Liperi*-laivalle Pyhäselän eteläpäässä elokuussa 1909, mistä tapauksesta laivassa mukana ollut kirjoitti ”Keski-Savolle” näin elävästi:

”Karille ajoi höyrylaiwa *Liperi* Lonkiin saaren päässä Kainuun salmessa t.k. 16 päiwän aamuna. [Cederberg-yhtiön] Hinaajalaiwa *Rapid* ehti mainitun salmen suulle tukkilautan kuljettaa ja niin warsinaisen kulkuväylän sulkea. *Liperi*, kaikessa kohteliaisuudessaan, lähti lauttaa läheti saarta siwuuttamaan, mutta, suureksi

säikähdyksi warsinkin heikommalle sukupuolelle, kuului jyräys ja niin ”stop tykkäänään”. Laiwa tarttui kiwikolle.

Siinä sitä sitten oltiin. Ylen wakawana naama siinä waan useallakin oli. Tietenkin enemmistö oli aamusella kotoaan lähtiessään tuumannut illalla takaisin palata, kun kaupungissa on asiansa toimittanut. Mutta miten nyt sen asian kanssa käypi?

Huudettiin *Rapid*-laiwaan, että tulisi auttamaan, mutta se ei waan näyttänyt huudoista wälittäwän: silläkin näet oli tärkeätä wetää tien tukkonsa ahtaan salmen alapuolelle. Ja kun sen sai osaksi tehneeksi, niin tulihan se sitten ja nykäsi *Liperin* karilta pois.

Nyt ilon wärähdys käwi läpi matkajoukon, mutta ilo ei ollut pitkäaikainen. Kohta hawaittiin, että laiwa oli kulkukywyttömäksi tullut. Tarkemmin tutkittua huomattiin akselin wäännähtäneen.

Ei muu neuwoksi, kuin pyytämään, että *Rapid* köryyttäisi laiwan aina Jokelaan [Joensuuhun] asti.

Rapidpa ei kohta lähtenytkään. Sen omaa tuntoa pakotti tien tukkonsa. Lautta oli näet wielä osaksi tien tukkona salmessa. Ja niin *Liperin* täytyi jäädä paikoilleen. Lupasi *Rapid* kumminkin auttawan kätensä perille wiemiseksi kohta ojentaa, kun waan on tukkonsa syrjään saanut. Eikähän siinä muu auttanut kun jäädä odottamaan.

Siihen sitten ehti hinaaja *Tornator ensimmäinenkin* lauttoinensa saapua. Nyt lähti *Liperistä* kapteeni y.m. *Tornatorilta* apua anomaan, joka luwattiinkin. Ja niin oli nyt luwassa kaksi laiwa, jotka lupasiwat auttaa *Liperiä* Jokelaan.

Siinä sitten odotettiin luwattua apua.

Jo *Rapid* saapui ja yleisölle annettiin käsky mennä siihen, sillä *Liperi* päätettiin jättää ankkuriin.

Mutta wielä yksi seisaus, sillä *Rapidpa* näyttikin käywän pieneksi noin toista sataiselle joukolle. ”Takaisin *Liperiin*, odotetaan *Tornatoria*”, niin kuului käsky. Ja niin sitä sitten taas kolistellen ja rymyten käskyä toteltiin ja odotettiin *Tornatoria*.

Se jonkun ajan kuluttua saapuikin ja joukko haki sijansa siinä. Nyt sitä lopultakin lähdettiin ja tasaisesti tultiin klo 12 Jokelaan. Harmikin oli siinä häwinnyt joukon mielestä, sillä nopeasti liikkuen uskoi useakin ehtiä asiansa toimittaa *Tuulikin* lähdölle, ja wielä samana iltana rauhallisesti kallistua kyljelleen kotoiselle wuotehelle.”

Kuitenkin Tikan-, Suur- ja Pesolansaarten alueella olevat niputuspaikat säilyivät tärkeinä aina 1950-luvulle saakka, lautanteossa vielä myöhemminkin. Siellä niputettiin myös Höytiäiseltä sekä muualta Pyhäselän rannoilta tuleva puutavara. Yhtiöiden omien hinaajien lisäksi myös PKU:n hinaajat olivat mukana lauttojen kuljetuksissa jokisuulta tai jo Utrasta Pesolaan.

Pesolan alueen niputus- ja lautantekotyömailla oli parhaimmillaan satoja työntekijöitä sekä lukuisia laivoja ja niputuslaitoksia. Se merkitsi, että monenlaista pääsi tapahtumaan, kuten edellä on kerrottu. Otettakoon vielä pari lievempää tapausta lehtien kertomana. Lokakuussa 1914, kun Diesen Woodin hinaaja *Roland* oli tulossa Pesolansalmeen, ”tuli sitä vastaan toinen hinaajalaiwa, näyttäen kumpikin pimeässä walonheittäjällään oikeata kulkusuuntaa. *Roland’ista* annettiin siwuutusmerkki ja wauhti hiljennettiin, niin että kone wain parahiksi käwi. Äkkiä kääntyi kuitenkin – mikäli meille on kerrottu – wastaantulijan suunta, ja se, nähtävästi aikoen ehtiä siwuuttaa *Rolandin* wäärältä puolelta, laski kowaa kyytiä, mutta tuli poikittain *Rolandin* eteen. Wastaantulijan siwussa olewa halkoproomu jäi wäliin ja *Rolandin* keula iski sen kylkeen, laiwan ottaessa takaisin. Halot lenteliwät proomusta, suistuen niistä osa weteen, mutta jatkoi laiwa proomu mukanaan muuten wahingoittumatta matkaansa. *Roland’illekaan* ei törmäyksestä tullut wahinkoa”. Toinen hinaaja oli *Tornator I*. – Taas syksyllä 1920 Gutzeitin *Hietasen* halkoproomu törmäsi Laakeasalmissa olleeseen saappaaniin, jolloin saappaanilla ollut tukkimies lensi vieressä olleen keluveneeseen päälle, ”jolloin mieheltä katkesi oikea jalka reidestä poikki, wasen jalka sai wammoja ja samoin rinta ja pää”. *Hietanen* kuljetti miehen Joensuuhun, ”eikä hänen tilaansa wielä ole arweluttawampaa käännettä tapahtunut”.

Raimo Virkkusen kirjassa on kosolti muisteluksia niin Pesolan seudun uittoväeltä kuin myös eri laivojen laivamiehiltä, valtaosin sotien jälkeiseltä ajalta.

Pielisjoen alajuoksun teollisuus, Cederbergin ja sen seuraajien sahat sekä Itä-Suomen Faneeritehdas Oy:n vaneritehdas, saivat osan tukeistaan Pyhäselän alueelta ja vähän kauempaakin. Ne puut hinattiin jokea ja järviä vastavirtaan. Syyttä ei ”Suomenmaassa” (1927) todettu Rääkkylän pitäjän esittelyssä: ”Avoveden aikana on Orivesi tärkeä laivaliikennereitti, jota pitkin paljon matkustaja- ja hinauslaivoja, proomuja ja tukkilauttoja kulkee molempiin suuntiin.” (Vastavirtaan hinattiin myös mm. Lieksanjoessa.)

Itä-Suomen Faneeritehtaalla Joensuussa oli pieni hinaaja *Lokki*. Kun tehdas siirtyi vuonna 1923 Schauman-yhtiön omistukseen, *Lokki* myytiin Liperiin. Sitten tehtaalte siirrettiin Pietarsaaresta *Flink* (1910), joka toimi myös yhtiön Savonlinnan tehtaiden hinauksissa sekä varppaaja *Tiira* (ex *Varp I*, 1923).

Joensuun merkittävin teollisuusyritys Repola Wood muuttui vuonna 1940 Repola Oy Pielisensuoksi, 1943 Repola-Viipuri Oy:ksi sekä Rauma-Repola Oy:ksi 1952. Vaikka Penttilän saha säilyi jokisuulla, Pohjois-Karjalan tukkeja alettiin kuljettaa myös uuden ison sahayhtiön eteläisille sahoille. *Repola 2* ja *4* olivat useimmiten näitä tukkilauttoja hinaamassa, Kun Penttilän saha tuli lappeelaisen Kaukas-yhtiön omistukseen 1920, sahan haketta ryhdyttiin proomuilla kuljettamaan Joutsenoon Kaukaan omistamalle Pulpin sellutehtaalte. Näin jatkettiin myös sahan siirryttyä Repola Woodille. Hakemäärät olivat kuitenkin melko vaatimattomia, mutta ne kasvoivat 1950-luvun alussa, jolloin Pulpin tehdas, nyt Joutseno-Pulpin nimellä, siirtyi Kaukaan ja Rauma-Repolan yhteisomistukseen. yleensä *Repola 2* tai *5* hoitivat näitä kolmen hakeproomun hinauksia.

Höyryhinaajat alkoivat korvautua dieselkalustolla 1950-luvulta alkaen, mutta vielä 1960-luvun jälkipuoliskolla oli useita höyryhinaajia vetämässä lauttoja Pohjois-Karjalasta etelään. Lajinsa viimeiseksi jäi Metsäliiton *Liitto*, joka haki viimeisen Lappeenrantaan osoitetun tukkilauttansa Pesolan Suursaaresta alkukesällä 1971.

Lautat lähtivät – kesä on tullut

”Kiurusta, västäräkistä ja pääskystä voidaan kesäntulota laskea jollakin tavalla. Mutta Suur-Saimaan rannoilla Lappeenrannasta lisaimeen ja Pieliselle kesän varmin merkki on kuitenkin tervahöyryn käheä ulvahdus sen lähtiessä hinaamaan ensimmäistä nippulauttaansa kohti alavesiä.” Näin aloitti ”Helsingin Sanomien” Jyrki Maunula uittoartikkelinsa Joensuusta toukokuussa 1962.

”Pielisjoen suu Joensuun edustalla on tervahöyryjen kohtauspaikka. Siihen valuu joen liukuhinnaa myöten puuta solkenaan ylävirralta, sahatukit yksin ajellen, paperipuut taas raskaastisoutavina nipunmöhkäleinä. Ensimmäisenä jäidenlähdon jälkeen ehti kuormanhakuun *Repola I*, mutta lähes samaan aikaan ehätti mukaan myös A. Ahlström Oy:n väkivahva *Oberon III*.”

Maunulan haastatteleva Ahlströmin aluemetsänhoitaja Väinö Niku kertoi *Oberonin* lautan koostuvan Utrassa jäälle ajetuista nipuista, jotka PKU:n väki oli laskenut ne jokisuulle Hasanniemeen. ”- *Oberon III* joutuu aluksi ajamaan kaksi reisua Joensuusta Pesolansaareen, josta se sitten hinaa koko määrän kerralla Varkauteen. Lopullisessa lautassa on peräkkäin sata nippua ja vierekkäin 8, joten yhteensä kuormaa on 800 nippua, joka pinokuutiometreinä merkitsee 15.000 suuruusluokkaa. Lautta on pituudeltaan n. 600-700 m, jonka sujuttelemisessa saarten lomitse tai myrskyisillä selillä tarvitaankin päteviä ammattimiehiä.”

Toimittajan haastattamat konemestari Pekkonen ja muut laivamiehet kertoivat lauttahinaajan työstä mm. näin: ”Hiljaista, 2-3 km tuntivauhtia puksutteleva hinaaja näyttää sisävesillä matkustaja-aluksen kansituolista perimmäisen levon ja rauhan tyyssijalta. Tyynellä säällä suurilla selillä ei tosiaan kovaa kiirettä olekaan kuin konehuoneessa, jossa lämmittäjä joutuu lyömään uuniin lähes motin halkoja kilometrillä. – Tuntipelillä työstä ei tule mitään sanovat laivamiehet. Ilmat ja kulku määräävät thadin. Sunnuntait menevät muiden päivien mukana. – Ja laivamiehen pitää välleen rakastua eikä sitten turhaa ikävöidä lisää toinen.” Mutta entäs sitten kun lautta uhkaa hajota eikä suojaista saarensivua näy missään, kysyy Maunula? ”- Silloin on niin kiire, ettei kelloa ehditä katsoa päiväkausiin. Romantiikka rapisee armottomasti myös syyskylmien tullessa.”

Tuulet ovatkin lauttahinaajien pahin vihollinen. Laivaväki kertoo, miten joskus lautat ovat myrskyssä hajonneet pitkin Pyhäselän rantoja. ”ja sen yhden yhtiön laivalla ei ollut kerran perässä lautastaan kuin lauttapuomit...” Näin oli varmaan käynyt joskus myös Ahlströmin hinaajille.

Tuulen takia *Oberon* ei nytkään pääse lähtemään kuin vasta illalla, ja Maunula päätti kolmella kuvalla varustetun artikkelinsa: ”Illan mittaan tuuli tyyntyy ja *Oberon III* kääntää sukkelaan achterinsa Joensuulle, virran ja puun kaupungille. Niput lähtevät hiljalleen solumaan puksuttavan hinaajan perässä, kääntyvät viitoitetulle mutkaiselle reitille ja kohta Pyhäselän horisontissa näkyy vain tummaa savua. Ensimmäinen nippulautta on lähtenyt. Kesä on tullut.”

Laivoilla sattunutta

Tukkihinaajille ehti sattua vuosien mittaan monenlaista. Tässä muutamia muisteluksia lähinnä laivamiesten kertomina. Useimmat on poimittu ”Korsteeneista”.

Kuopiolaisen Gust. Ranin Oy:n hinaajan *Wipusen* päällikkö Eelis Uosikkinen kuvaili matkojaan Pielisjoella näin: ”1921 marraskuulla vietiin Kaltimoon Pielisjoelle neljällä roomulla kauppatavaraa. Minä vielä muistan sen kun normaalihinta oli 6 pennii kilolta kuljetuksesta, mutta kun rupes jo jättämään, niin ne maksovat 18 pennii kilolta. Myö kaksi reissua tehtiin ja muistan, että 44 000 ol se ruttotulo, niin 34 000 jäi puhasta aina reissustansa. Se ol hyvää hommaa siihen aekaan. Vaan kaks reissua myö käytiin ja 11 vuorokautta mäni reissulla. Pielisjoella ol otettava luotsi, se ol pakollinen siihe aekaan. Kupiainen ol vielä sen luotsin nimi. Siihen Kuurnan kanavaan ol hirmu virta, yksitellen piti *Wipusella* vettää niitä pieniä roomuja. Sitten kun aena nelejän roomun kanssa tultiin takasi, nii piti täyvvellä vettää melekeen, nehän ois muuten männy kankaalle ne roomut. Ja kyllä se näytti monta kertoo, että millon se ukkoon tyssee. Siellä kun ol niitä kiviukkoja virrassa. Ol se hujakkoo. Kupiaine vuan huus ruuppatorveen, että täyteen!”

Kesällä 1945 Ahlströmin *Warkaus* ajoi kivelle Pielisjoessa. Päällikkönä oli Antti Pakarinen. ”Oli kova lumisade ja vietiin Utraan ketinkiroomua. Perämiehenä oli Kolari, joka väitti hyvin tuntevansa Pielisjoen, hän kun oli ollu Wahlin *Sveassa* ja joka reissulla oli pitäny käyvä Utrassa roomuja vaihtamassa. Minun tuurille sattu se ylösmeno ja kun sitten lähettiin takasin Utrasta, oli perämiehen tuuri. Minä oli kahvilla kun se jyrähti. Meillä oli tyhjä ketinkiroomu perässä ja minä huusin roomumiehelle, että älä aja päälle, aja sivvuun. Astiat helis pitkin keittiön lattiaa ja luulin että nurin se mennee, mutta se seisahtukkii siihen. Oottelimme siinä, kun tiesin, että *Carmen* on tulossa Pieliseltä ja *Carmen* se veti meiät sitten pois samalla kun ite veettiin vinssillä.”

Ahlströmin laivoissa ollut Otto Hyvärinen kertoo, miten kesällä 1948 oli *Ursula* ollut hinaamassa rinkilauttoja Höytiäisen kanavan suulta Pesolaan. Aluksen päällikkönä oli samainen Antti Pakarinen. ”Ne oli isoja ne lautat. Muistaakseni siinä ol 120 kaheksanmetristä vetopuomia, jotka meillä ol aena mukana. Ne pyöräytettiin siellä Höytiäisen alla sen lautan ympärille. Kerran kun tultiin lautan kanssa Pyhäsuaren kohalla, niin ukkosmyrsky yllätti ja katkes puomi, ja koko lautta uhkas levitä. Mutta se Antti ol sen verran noheva, että se seisotti vedon ja otti puomista kiinni siitä katkenneelta kohalta ja rupes hinaajalla pyörittämään niitä puita että ne kesti suunnilleen siinä paikalla eikä ne levinny selälle. Ja kun se ilma oli sitten ohi, myö saatiin meleko hyvin kaikki puut talteen.” Toisen kerran oli myrsky hajottanut samoilla paikoin *Ursulan* nippukuormasta 14 nippua. ”Ei enempätä.”

Vuoden 1950 tienoilla joutui Enso-Gutzeitin *Aleksander* kovaan myrskyyn Pyhäselällä, mitä aluksen päällikkö Jonne Laukkanen on muistellut näin:

”Siellä ol Joensuussa aika paljon laivoja ja ol luvattu melkosta tuulta. Toiset ehti lähtemään ja ylittämään Pyhäselän, mutta myö ei päästy lähtemään kun kuorma ei ollu vielä valmis. Myö siinä ooteltiin ja minä sanoin perämiehelle, että jos näyttää vähänkii, että ruppee tyntymään myö lähetään. Ei se ruvennu, mutta kun ne ol kuullu ratiosta, että oli luvattu länteen kääntyvää tuulta, silloin minä sanoin että sit lähettiin. Ei myö kuitenkaan kovin pitkälle piästy, kun nous hirmu mylläkkä. Ei sille mahtanu mittään, kun se rupes purkamaan sitä kuormoo. Niin meiän ol kiännyttävä takasi ja myö yritettiin laittaa kuorma kiinni Hasaniemessä ukkoihin. Mutta siinä ol vielä niin kova virta, kun vesi nous metrin, ja se vei koko kuorman saman tien yli niitten matalikkojen Linnunlahen puolelle. Meillä oli kuorma sidottuna monella vaijerilla ja vielä oli laivan 22 millin hinausvaijerilla pantu kuorma kiinni ukkoihin ja se kun napsahti kerran, niin laivasinkki ol poikki. Niput män sinne Linnunlahteen, ei ne silloin monikaan särkyny, mutta sitten kun myrsky laantu ja ves laski, niin ne piti särkee, jotta ne sai sieltä pois. Olihan meitä kolome laivoo niitä kiskomassa.” Laivastopäällikkö Roitto ei ollut kiitellyt.

Samassa myrskyssä oli Gutzeitin laivoille sattunut isompiakin vahinkoja. *Pankakoski* oli uponnut Pielisellä sekä *Heikki Peurasen* ja *Voiton* kuormat hajonneet Etelä-Saimaalla.

Samoihin aikoihin oli sattunut toinenkin myrsky, jolloin *Aleksander* oli päässyt pelastamaan Kaukaan *Hurmaa* Orivedellä. ”Siltä ol männy vaijer potkuriin ja myrsky ol lähteny viemään laivoo ja kuormoo. *Hurmalla* ol kaks ankkuriikin, mutta ne ei ollu kumpikaa pitäny ja ne hälytti apua ratiopuhelimella. Siellä Joensuussa ol kaheksan laivoo ja kun myö tultiin Joensuun kanavalta, niin minä sanoin, että eikö teistä kukkaan oo lähteny *Hurmalle* appuun? Ne sano, ettei tuollaseen myrskyyn kukkaan hurja lähe. Minä sanoin pojille, että poksit täyteen ja halakoja kannelle, myö lähetään. Tuuli ihan mahottomasti, ja *Hurman* miehet sano myöhemmin, että oli se nättiä kattoo, kun iso laine löi jatkuvasti ja se mäni koko laivan ylite.”

Aleksander pääsi *Hurman* luo, vei sen Hietasaaren taakse ja lähti sitten hakemaan *Hurman* kuormaa. Sekin saatiin yhdessä Kaukaan *Puhoiksen* kanssa viedyksi suojaan Pyörinlahteen. Vaijerikin saatiin hakatuksi irti, ja niin *Hurma* pääsi myrskyn taottua jatkamaan kuormansa hinausta.

Ville Suomalainen oli monessa Gutzeitin laivassa päällikkönä, vuonna 1956 *livarissa*, jolloin sattui hänen uransa pahin haveri. ”Oltiin mänössä Joensuuhun syksyllä. Tultiin yöllä Kivisalmeen ja valonheittäjä sammu. Ja myö ajettiin sen ensimmäisen reiman taakse, siinä on se Mustalaisluoto, hiljalleenhan se män, keula sattui pyöreeseen kivveen, ja kun se oli vähän kiikkerä laiva, se kaatu roomun päälle se laiva. Ja kun miehistön luukku ol perällä auki, niin siitä se vesi paino sen kyllelleen. Siihen se jäi, ja kun vielä meillä oli ketinkiroomu perässä, se vielä työns vähän sitä laivaa. Mie lähin yöllä venneellä puhelinta ettimään ja piti mennä Rääkkylän puolelle, josta löysin Gutzetin pomon ja soitin Laitaatsiltaan. Ne laitto *Heikki Peurasen* sinne avuks ja jonkun roomun. Tavin Ville ol mestarina, nostettiin sitä perrää vähän ja *Peurasen* pumppuloilla nykästiin perä tyhjäksi ja sitten *Peuranen* vähän vetäs, niin se irtos. Tuotiin Laitaatsiltaan ja sitten tehtiin *livarissa* täysremontti.”

Taisto Tahvanainen oli kesän 1966 Gutzeitin *Heikki Peurasessa* lämmittäjänä. Tuolloin sattui eräänlainen sumuseikkailu. ”Oltiin Kukkosen suareen mänössä kuormaa hakemaan. Pesolassa oltiin Ahlströmin laiturissa yö. Uamusella ol sakkee sumu, mutta sekkaan ne ol lähteneet ja Pyhäselän yli tulleet. Pakkasen Lassi ol kansmiehenä ja se kerto, mie kun olin vappaatuurilla, että ol reikii tehny koko Pyhäselän välin keulassa sestalla. Oli tultunna rantaan eikä kukkaan tienny, että missä ollaan, että ei tää ainakaan Kukkosen suar oo. Ne ol perruuttana ja kiäntyneet vähän kiertämään selälle päin ja sitten niinku rannansuuntasesti mänemään. Ajovat jonkun matkoo ja tuas oltiin rannassa. Sitten ne oli laittaneet kansmiehen ja nuoremman ajomiehen venneellä rantaan kyselemmään. Pojat sano, että oli se vastaantulija vähän kattonu, kun ne oli kyselly, missä myö ollaan. Linnunlahen kohalla ol oltu, ja sittenhän se ol selvee, minne männä.”

Rauma-Repolan työnjohtaja Onni Kinnunen kertoo Virkkusen kirjassa syyskuussa 1967 Pyhäselällä sattuneesta myrskyvahingosta näin: ”Joensuun Hasaniemestä Pyhäselän yli on hinausaika noin 10 tuntia ja välillä ei ole suojapaikkaa. Puolen päivän aikaan sunnuntaina lähti Pesolaan ensin *Repola 4*, sitten Ahlströmin hinaaja ja kolmantena Kaukaan laiva kaikki nippulautan kanssa. *Repola 4* oli puolen tunnin päässä Pesolasta, kun myrsky kävi niin voimakkaaksi, ettei laiva jaksanut hinata. Klo 20.20 pimeässä syysmyrskyssä katkaistiin kirveellä kertaistakalla paksu teräsvaijeri ja kuorma lähti painumaan kohti Nivan rantaa ja murskautui siellä rantakiviin. Ahlströmin nippukuormalle kävi samoin. *Repola 4* lähti auttamaan Kaukaan laivaa, tarkoituksena saada kuorma yhdessä Pyhäsaaren alapuolelle. Siinä touhussa myrsky repäisi laivan eväskontin irti ja meinasi kaataa laivan, jolloin sen oli palattava Pesolaan. Yhteensä yli tuhat nippua särkyi louhikkoon viisi metriä korkeaksi rökkiöksi, jossa sojotti tukkeja pystyssä. Se oli uittomiehen painajaisuni!”

Pelastusoperaatiot aloitettiin heti, kun sää salli. Rantarökkiöt hajotettiin, tukit hinattiin Nivasta kehäautoissa Pesolaan, jossa kolmen yhtiön puut jouduttiin erottelemaan ja niputtamaan. Kaikkea ei ehditty saada valmiiksi sen syksyn aikana.

Joensuun viimeiset höyrylaivat

Höyrylaivoja nähtiin myös vuoden 1982 suuren laivahuutokaupan jälkeen Joensuussa. ”Karjalainen” uutisoi joulukuussa 1986: ”Joensuussa alkaa ensi kesänä risteillä höyrylaiva *Punkaharju*. Aluksen on ostanut toimitusjohtaja Reijo Ikosen Karelia-yhtiöt.” *Punkaharju* siirtyikin Savonlinnasta Joensuuhun, mutta se ryhtyi liikennöimään nimellä *Taimi III*; olihan kaksi aiempaa *Taimia* nähty samoilla vesillä vuosisadan alussa.

Ensimmäiset kaksi kesää laiva teki risteilyjä Jakokosken kanavalta käsin, jossa Inveniuksen *Taimi*-laivat oli aikoinaan rakennettu. ”Myös laivan kastajaiset järjestettiin Jakokoskella ja mukana olivat mm. TVL:n pääjohtaja Jouko Loikkanen ja maaherra Esa Timonen”, Reijo Ikonen muistelee.

”Kanavalla oli kesäteatteri ja esitysten väliajalla laiva toimi teatterin ravintolana. Anniskeluluvan saaminen oli oma teatterinsa, sillä jouduin tekemään erillisen lupahakemuksen jokaista 11 teatteriesitystä varten, ja vielä kahtena kappaleena. Toisena kesänä selvisin yhdellä hakemuksella.”

Seuraavina kesinä risteilyjä tehtiin Joensuusta niin Pyhäselälle kuin myös Pielisjoelle. Erikoisin risteily oli varmaan 22. heinäkuuta 1990 tehty auringonpimennysristeily, jonka lähtö oli aamulla klo 3.30 ja paluu klo 6:n tienoilla.

Vuonna 1991 myös Pieliselle saatiin ”oma” höyrylaiva. 20 vuotta järvellä matkailuliikennettä harjoittanut Nurmes Marina, jolle myös *Taimi III* oli ollut välillä vuokrattuna, osti kuopiolaisen Roll Laivat Oy:n konkurssipesältä matkustajalaiva *Puijon*, joka oli alkujaan 1907 rakennettu *Liperi*. *Puijosta* tuli *Koli* ja se ryhtyi ajamaan risteilyjä Nurmeksesta ja Kolilta. ”Ääni on entinen sanoi Amiraali. Höyrylaiva *Koli* naisen komennossa”, otsikoi lehti heinäkuussa. ”Amiraali” oli entinen höyryhinaajan kippari Eino Torvinen, joka oli tullut *Kolin* mukaan risteilylle Nurmeksesta. Myös ”naisen komento” piti paikkansa. Laivan päällikkönä oli Pirkko Kuronen, tosin lehdessä perämieheksi tituleerattuna. Kuronen oli palvellut aikaisemmin isoissa tankkereissa valtamerillä sekä parina kesänä myös Saimaan matkustajalaivoissa. ”Tuuli tähän ottaa aika hanakasti, mutta kun sen oppii ja ottaa tuulensuunnan huomioon käännoksissä, niin pärjää”, Kuronen kertoi kokemuksiaan *Kolista*.

Nurmes Marinalla oli Pielisen liikenteessä neljä alusta, ja se oli liikaa, vaikka kokeiltiin ”Happy hour”-risteilyjä ilmaisen oluen kera. Siksi yhtiön omistaja Matti Turunen siirsi *Kolin* kesäksi 1992 Joensuun risteilyliikenteeseen. *Taimi III* puolestaan oli nyt vuokrattuna Jaakko Sahlmanille ja laivalla tehtiin vain tilausajoja. Kesä ei kuitenkaan ollut kummallekaan laivalla suotuisa, ja niinpä molemmat matkustajahöyryt lähtivät seuraavaksi kesäksi etsimään ”vireämpiä vesiä”. *Koli* palasi takaisin Kuopion vesille, nyt nimellä *Kallavesi*. Ikonen puolestaan siirsi *Taimi III:n* Lappeenrantaan, jossa se harjoitti risteilyliikennettä neljänä kesänä.

Kun *Taimia* katsastettiin keväällä 1993 Lappeenrannassa, katsastaja määräsi kattilan nokikaapin uusittavaksi. ”Kun sellaiseen työhön ei löytynyt tekijää, tein uuden nokikaapin itse. Siinä leikkasin ja hitsailin peltejä matkustajasatamassa. Ja hyvä siitä tuli. Seuraavana talvena kattilan tuubit uusittiin. Kalle Salminen oli mestarina ja hän lupasi tuubeille 40 vuoden takuun.” Myös laivan puiset kannet uusittiin lehtikuusilankuilla, ”mutta niistä ei saatu oikein pitäviä”.

Lappeenrannan kesinä laivan päällikkönä toimi Viljo, ”Ville”, Noponen, joka oli pitkän ikänsä ollut Saimaan laivoissa sekä konemestarina Pekka Buuri. ”Etelä-Saimaan” haastattelussa miehet kertoivat heidän kuningasajatuksenaan olevan romanttisen höyrylaivaliikenteen henkiin herättämisen: ”Ensi kesän suunnitelmiin kuuluu Saimaan risteilyjen ja kanavaristeilyn lisäksi mahdollinen liikennöinti Taipalsaaren kirkolle entisajan malliin.” Näin myös tapahtui.

Kesäksi 1997 Ikonen toi *Taimi III:n* takaisin Pohjois-Karjalan vesille: ”Nyt liikennöidään Orivedellä Puhoksen, Rääkkylän, Liperin ja Savonrannan satamien välillä”, Ikonen kertoi ”Karjalaisessa”. Liikenne koostui tilausristeilyistä oheispalveluineen, ja ilmeisesti matkustajia riitti, koska sitä jatkettiin kolmen kesän ajan. Silti ”Itä-Savo” pääsi otsikoimaan lokakuussa 1999: ”S/s *Punkaharju* palaa takaisin kotivesilleen.” Savonlinnalainen laivuri Kari Leinonen oli vuokrannut aluksen ja käytti sittemmin hyväkseen myös sopimukseen liittyvän osto-option.

Taimi III jäi siis viimeiseksi joensuulaiseksi höyrylaivaksi – toistaiseksi. Ennen *Taimin* lähtöä oli kaupungissa ehtinyt olemaan kaksi muutakin höyrylaivaa. Toinen oli *Pirttisaari*, entinen Gutzeitin hinaaja *Uno*, joka oli 1970-luvun alussa pari vuotta tilausliikenteessä, ja toinen oli PKU:n entinen hinaaja/niputtaja *Hovinsaari*, joka oli Lauri Multasen omistuksessa ja käytössä vuoteen 1997.

Pohjois-Karjalan höyrylaivat

Montako höyrylaivaa on ollut Pohjois-Karjalassa, tai oikeammin sanottuna ”reduoidussa” Pohjois-Karjalan maakunnassa? Olemme näet jättäneet tarkastelustamme pois Kesälahden, Värtsilä-Tohmajärven ja Outokummun. Siihen emme pysty antamaan muuta kuin valistunen arvion. Seuraavaan luetteloon on listattu ne laivat, jotka käsityksemme mukaan ovat olleet edes jonkin aikaa pääosin pohjoiskarjalaisessa omistuksessa. Omistuspohja onkin ollut kriteerinä luettelon laadinnassa. Siten esimerkiksi Savonlinnan *Salama*, joka kulki koko uransa Joensuun ja Pietarin väliä, ei ole mukana, eivätkä myöskään Enso-Gutzeitin laivat, joita nähtiin lukuisasti ja säännöllisesti maakunnan vesillä. Sitä vastoin Cederbergin *Roteva* on mukana, vaikka toimikin lähinnä Viipurin vesillä. Samoin ne NSR:n Heinäveden hinaajat, jotka talvehtivat Utrassa.

Laivat on jaoteltu neljään ryhmään, mutta jako on osin mielivaltainen, olivathan monet niistä sekalaivoja. Isot höyrykuunarit ja vastaavat kuljettivat niin matkustajia kuin myös rahtia, ja monet pienemmät alukset toimivat sekä hinaajina että matkustajaliikenteessä. Silti esimerkiksi *Joensuu* ja *Wäinämöinen* on luokiteltu matkustajalaivoiksi, vaikka niiden rahdista saamat tulot olivat ainakin alkuun matkustajamaksuja suuremmat. Myös *Pielinen* on matkustajalaivoissa, vaikka toimikin alkuun paljolti hinaajana. Samoin pienehköt *Utrat*, vaikka ne olivat pieniä ja hoitivat hyvinkin paljon proomujen hinauksia. Muutenkin rajan vetäminen höyryveneeseen ja matkustajalaivan tai hinaajan välille on paljolti makuasia. Taas *Antti* on hinaajissa, vaikka sen on sanottu olleen alkujaan höyrykuunari.

Luettelo sisältää myös Höytiäisellä ja Ilomantsin vesillä kulkeneet laivat. Joukossa on myös aluksia, jotka eivät ole edes edellä olevassa tekstissä, mutta jotka ovat eri lähteiden mukaan olleet pohjoiskarjalaisomistuksessa.

Moni laiva on vailla tarkempia laivatietoja. Osasta ei tiedetä edes nimeä. Tämä koskee erityisesti pieniä höyryveneitä. Myös löydettyissä laivatiedoissa, rakennusvuodessa, mitoissa ja konevoimassa saattaa esiintyä eri lähteissä ristiriitaista tietoa, samoin siitä, minä vuosina alus oli pohjoiskarjalaisomistuksessa.

Listassamme on kaikkiaan 179 höyrylaivaa, jotka jakautuvat alustyyppeihin luokittelumme mukaan seuraavasti:

Matkustajalaivoja	42
Rahtilaivoja	25
Hinaajia	89
Höyryveneitä	23

Luettelo ei ole täydellinen. Siitä puuttuu aivan varmasti joukko pieniä höyryveneitä ja ehkä joku isompikin hinaaja ja rahtilaiva. Saattaa olla niinkin, että nimenmuutosten seurauksena joku alus on luettelossa kahdesti ja saattaapa siellä olla luetteloon kuulumatonkin alus.

Pohjoiskarjalaisessa omistuksessa olleita höyrylaivoja

Aluksen nimi ja tyyppi	Rakennus- vuosi	Pituus m	Koneteho ihv	Omistusvuodet
*”vanha” hevosvoimamäärä kerrottu 4:llä				

Matkustajalaivat

Ahkera	1869	31,2	140*	1877-78
Ahti	1890	28,0	100*	1890-1903
Aino	1885	13,7		1885-1903
Höytiäinen	1895	16,5	48*	1895-99
Höytiäinen	1909		44*	1909-11?
Ilmari	1891	20,8	100	1891-1902
Ilmari (ex Joensuu)				1906-16
Ilomantsi	1911	18,9	70	1910-18
Impi	1866	21,6	72*	1866-70
Impi	1871	23,4	80	1871-1906
Joensuu	1865	29,3	120*	1865-87
Jorma (ex Virolahti, Walio)				1913
Juuka	1877	20,7	60*	1893-95
Kaima	1901		40*	1906-15
Kaleva	1876	28,2	175	1885-98
Karjala	1876	28,6	240	1877-92
Karjala (ex Puruvesi)				1924-25
Koli	1902	26,3	100	1902-15

Kullervo	1871	19,4	40 *	1882-95
Kyllikki	1905	19,1	70	1905-12
Lepistö	1892	18,7	60	1914-15
Liekksa	1903	25,8	130	1903-35
Liperi	1907	27,6	135	1907-12
Liperi (ex Nurmes)				1913-28
Matti	1893	17,0	34	1910
Nurmes	1897	26,0	150	1897-1912
Osmo	1904	28,7	280	1904-20
Osuus	1910	12,5	15	1910-13
Pielinen	1869	18	60*	1869-87
Pielinen (ks. hinaaja)				1937-4?
Pohjola (ex Karjala)				1893-96
Puruvesi	1895	17,2	40*	1919-24
Rannikko	1893	15,2	70	1913
Salmi	1889	20,4	100	1894-1901
Sampo	1876	28,8	137	1890-1920
Seura	1888	22,0	120	1888-1908
Taimi	1900	11	28*	1900-
Taimi	1910	17,0	56	1910-28
Taimi III	1905	21,5	92	1987-99
Tapio	1903	25,8	130	1903-18
Telkkä	1902	15,3	35	1906-28
Tellervo (ex Höytiäinen)				1899
Turisti	1898	20,8	80*	1927
Tuulikki	1904	21,2	114	1904-20
Utra	1898		8	1901-05
Utra II	1896		24	1902-06
Utra III	1893		40	1902-05
Virolahti (ex Walio)				1913
Walio	1876	25,4	100	1876-96
Walpas	1875		20*	1880-88
Wiipuri (ex Wäinämöinen)				1898
Wäinämöinen	1866	30,5	200	1866-95

Rahtilaivat

Alku	1896			1896-1903
Arvo	1899	31,1	45	1899-1919
Ilmarinen	1866	28,4		1866-68
Jussi				1910?
Leo	1898			1898-?
Liperi	1897	26,0	32	
Mursu	1908	31,0	110	1912-26
Nalikka				-1916
Osmo	1904	28,7	100	1904-12
Otso	1915	29,7	60	1915-17
Pelle				
Puuliike	1920	30,6	90	1930-37
Soisalo	1898	17,6	40	1899-1904
Sulo	1918	23,2	45	1920-23
Suomi	1869	27,9	120*	1869-79
Suomi	1880	29,7	120*	1880-88
Suomi	1893	31,7	100	1893-1902
Suomi	1902	31,6	100	1902-19

Tarmo	1910	28,7	80	1920-25
Taru	1929			1929-40
Toivo	1895		32*	1895-190?
Ukko	1911	30,3		1911-24?
Usko	1929	29,5	63	1929-34
Wellamo	1874	31,7	80*	1874-81
Wellamo	1884			1884

Hinaajat

**Varppaaja

Ahkera	1870	23,1	176	1870-1902	
Aino	1893	20,3	200	1927-42	
Alku	1876		32*	1876-87	
Antti	1867	22,9	100*	1867-	
Atka	1876		60*	1882	
Flink	1910	13,4		1930-?	
Georg Robert	1856			1857-58	
Haltia	1887	15,3	61	1909-5?	
Helmi**	1889		12*	1889-1916	
Helmi	1898	19,8	25	1898-1902	
Hero	1880	21,5	130	1880-?	
Hortana	1865		60*	1867?	
Hovinsaari	1921	13,7	53	1960-96	
Höytiäinen**		1930	14,8	30	1930-65
Ilma	1872	18,4	140*	1872-96	
Ilmarinen	1833			1833-43	
Ilo	1882		8*	1882-90	
Ilomants	1907	17,1	100	1907	
Jussi				1910	
Juuka	1896		24*	1909-14	
Karali**	1920	9	18	1933-5?	
Karali	1909	13		1940-5?	
Karvio	1912	18,0	170	1914-42	
Kevätmiemi	1913	15,4	50	1913-41	
Kevätmiemi II		1923	18,9	155	1923-4?
Kiiski	1865		24*	1867-	
Kimmo	1900	17,9		1950-60	
Koida**	1902	14		1910?-	
Koita**	1905			1905-07	
Koita** (ex Lieksa)				1934-	
Koitere**	1912	12,6	34	1929-61	
Koivuniemi		15,5	55	1949-73	
Kulho (ex Lehtoniemi)				1935-51	
Kuokkastenkosken laiva	1894			1894-	
Kyykoski**	1909	12	17	1933-34	
Laimi	1894	14,5	32*	1929-61	
Lehtoniemi	1906	13,9	59	1908-35	
Lieksa	1921	11,2	35	1933-34	
Lokki		8,8	12	1920-4?	
Mary		10,8		1948-49	
Matti	1943	21,5		1947-70	
Merkur	1916	17,2	82	1936-41	
Möhkö	1871	14,6	48*	1871-1904	
Möhkö (ex Kyykoski)**				1934-65	

Nunna	1912	14,6	50	1912-60	
Nunnanlahti	1908	9,6		1908-20	
Nuorajärvi**	1913	13,2	18	1933-46	
Olavi	1897	17,5	60		
Otto (ex Koita)				1947-58	
Pallas	1923	18,3	125	1926-42	
Pankajärvi	1911	12	39	1916-52	
Pankakoski	1885			1885-1905	
Pankakoski II		1907	18,3	112	1907-
Pankala	1888	12,2		1888-	
Panu				1904?-	
Pielinen	1872	21,6	90	1930-37	
Pielisjoki	1938	12,7		1947-51	
Pilppa	1913	18,3	170	1914-44	
Pirttisaari	1907	26,0	250	1971-73?	
Poku	1905	18,1	120	1914-42	
Puhos	1842?			1858-60	
Rapid	1881	18,5	18	1881-1920	
Rauha	1878	25,9	240*	1878-1920	
Reipas	1887	17,8		1887-1928	
Repola	1886	16,8	149	1925-49	
Repola 2	1903	21,0	180	1928-43	
Repola 3				1927?-	
Rito	1921	12	35	1921-42	
Roteva	1898	18,5	160*	1898-1920	
Ruuna				1949	
Seitikkola**	1915	13		1915-29	
Seura (ks matkustaja)				1908-41	
Sorsa	1899		16*	1913-16	
Sovinto	1860		240*	1860-71	
Suhola	1888	20,3	144	1888-1907	
Sukeva	1921	17,1	40	1921-63?	
Sukkela	1872	27,9	160*	1872-1902	
Tarmo	1912	21,5	200	1912-20	
Telkkä (ks matkustaja)				1928-59?	
Tiira**	1923	10,7		1936-55	
Toimi	1882	23,0	140*	1882-1902	
Toivi	1907	12	26*	1907-10?	
Turo				1942	
Tusse	1887	15,5	57	1914-20	
Tyrjä (ex Nuorajärvi)**				1946-61	
Täljsten	1900	20,7	130	1900-07	
Ukko	1884	17,8	70	1926-46	
Utra	1925	15,2	104	1935-	
Usvi	1902	11,0	24	1902-16	
Utu	1886		16*		
Vaski (ex Kevätmiemi)				1941-50	
Viesti	1899	10	24*	1914-20	
Voima	1896	20,1	240*	1922-42	
Wilkas	1881		24*	1881-	
Woima	1906	22,0	250	1906-20	

Höyryveneet

Alku				1900?
Dybergin sluuppi		3		-1901
Elli)				1896-
Ilo		6½		-1925
Jehu				1907?-15?
Koli				1885?
Kuokkastenkosken höyryvene				1880?
Lassi				1923?
Lehikoisen sluuppi		20?		1908-?
Liperin sluuppi				1892
Olavi	1900	24*		190?-192?
Olga	1870	6		187?-82
Muikku				1909?
Puurtisen sluuppi				1913?
Ryynäsen sluuppi	1872			1872-?
Sarkkilan sluuppi	1912?			1912-
Sotka	1892	28*		1892-1914
Tapanisen sluuppi				1916?
Tuhkasen sluupit				-1925?
Ukko				1875-
Vieki	1910?			1910-
Viensuu	1906	8,2	8	1906-
Viri (ex Nunnanlahti)				1920-3?
Viri				

Lähteitä

Ahonen Kalevi. Joensuun kaupunki 1848-1920. 1985.
 Ahonen Kalevi. Joensuun kaupunki 1921-1953. 1986.
 Ahvenainen Jorma. Enso-Gutzeit OY 1872-1992. 1992.
 Björn Ismo. Enon historia 1860-1967. 1994.
 Björn Ismo. Ilomantsin historia. 2006.
 Hirvonen Simo. Tapausten muistokirja 1867 Elokuun 16 päivä. 1973.
 Ikonen Jorma. Kylä joen mutkassa – Möhkö. 2015.
 Jaatinen Toimi. Elintarvikekaupasta jäänmurtoon. 1990.
 Jäntti Kalevi. Liperin meijerivuosisata. 1995.
 Järvelin Esko. Kolmen kauppaneuvoksen aikaa. 1978.
 Karttunen K.I. Saimaan höyrylaivaliikenteen 100-vuotishistoria. 1945.
 Katajala Kimmo, Juvonen Jaana (toim.). Maakunnan synty. Pohjois-Karjalan historia 1809-1939. 2006.
 Kiiskinen Osmo. Pielisjärven historia 1865-1920. 1991.
 Kivinen Jussi. Höyryä Kainuun vesillä. 2010.
 Kivinen Jussi. Sisävesien mikrotonnisto. 2016.
 Koistinen Pertti. Orivesi I in memoriam. Korsteeni 1997.
 Koponen Onni E. Pielisen museon kertomaa II. 1976.
 Korsteeni, Suomen Höyrypursiseuran vuosijulkaisu. 1996-2018.
 Könönen T. Joensuun kaupunki 1848-1898.
 Könönen Terho A. Penttilän saha 1871-1971. 100 vuotta. 1971.
 Lehonkoski Pekka (toim.). Tukkimetsiä ja höyrylaivoja. 1987.
 Lind Raimo. Hiekkajala Rosa Pielisellä. Ristiinalainen 24.10.2013.
 Mälylyskylä Turkka. Suomen kanavien historia. 1991.
 Mälylyskylä Turkka. Pielisen reitin kanavat. 2011.
 O.L. Suureen maailmaan... Muistelmia Saimaan ”suurista laivoista”. Savotar nro 1. 1930.
 Mälylylä Martti. Albert Krank – varkaatelainen laivanrakentaja. 1990.
 Pakarinen Pekka. Suurliperistä leipäpitäjäksi. 2006.
 Pakkanen Esko. Hinaajahöyrylaiva Lauri sekä eräitä havaintoja VR-Vapon halkojen proomukuljetuksista lähinnä Saimaalla. 1987.
 Pakkanen Esko. Hurma ja Kaukaan muut höyrylaivat. 1995.
 Pekonen Mikko. Saimaan höyrylaivasto vuonna 1883. Korsteeni 1989.

Pekonen Mikko. Navis Fennisa 1989.
 Pekonen Mikko. Vuoksen vesistön rahtipurret. Navis Fennica I. 1993.
 Puhakka P. Pielisen kanava. Karjalan kirja, II osa. 1910.
 Pääkkönen Esa. Ruukin aikaan. 1820-1911. 2013.
 Riimala Erkki. Ahkera – maamme vanhin museolaiva. Navis Fennica No 1. 1985.
 Ryyppö Liisa. Kontiolahden historia 1870-1970. 1984.
 Saloheimo Veijo. Nurmeksen historia. 1953.
 Salokas Eino. Liperin pitäjän historia II. 1937.
 Stenius Jakob Richard. Muistoja 1800-alkupuolen Joensuusta. 1973.
 Tuomi-Nikula Jorma. Siipiras Suomessa. 1990.
 Tuure Korhosen laivaelämä. Korsteeni 2000.
 Vesajoki Heikki, Pihlatie Matti. Pielisjoki – Elämän virta. 2011.
 Virkkunen Raimo (toim.). Laivaliikenteestä ja uittoperinteestä Liperin ja Rääkkylän vesillä 1860-2000. 2014.
 Wirrankoski Raimo A. Höyrylaiva Höytiäisen seikkailut. Korsteeni 1999.
 Wirrankoski Raimo A. Saimaan höyry- ja moottorimatkustajalaivat kautta aikojen. 2001.
 Wirrankoski Raimo A. Ahkera oli pitkäaikainen rannikonkulkija. Laiva 1/2005.
 Öller R. Joensuu lähtevien laivojen kaupunkina 1860- ja 1870-luvuilla. Finlandia 1927 vuosikirja. 1928.

Alusluettelo

Sisältää vain höyryalukset. Samannimisiä ei eritelty.

Aallotar 8, 10, 16, 22-24
 Aalto 65, 73, 148
 Ahkera 17, 19, 21, 25, 27-31, 35, 39, 40, 52, 59, 60, 61, 82, 89
 Ahti 10, 14, 46, 47, 49-51, 55, 56, 59, 60, 63-67, 102, 143, 168
 Ahu 14, 44, 81, 85, 99
 Ainamo 35, 36, 38, 44-46, 52, 60, 62-64, 69, 70
 Aino 10, 14, 46, 67, 80, 105, 134, 182, 183
 Ajax 52
 Alert II 85
 Alexander 75, 97, 100, 188
 Alfa 10
 Alio 10, 11, 13
 Alku 12, 16, 27, 40, 41, 43, 59, 62, 115, 117, 118, 122, 128, 130, 134, 163, 177, 183
 Alli 25, 36, 38
 Ansio 35, 56
 Antti 15, 17, 24, 25, 40, 105
 Apu 78, 80, 182
 Armas 82
 Arno 110, 111
 Arvo 9, 10, 62, 64, 66, 67, 69, 72-76, 79, 80, 84, 87, 88, 92, 105, 107
 Aura 71
 Aura II 81-83
 Axel 10
 Carmen 184, 188
 Castor 102
 Chr. Kontturi 74, 75, 76, 82, 89, 92, 94, 100, 105
 Dagmar 13, 14, 62
 Daisy 164
 Don Juan 72
 Electa 74, 101, 104
 Elisabeth 180
 Elise 182
 Ella 141
 Ellen 47
 Elli 57, 99
 Esther 87, 182
 Fern 155, 183
 Fidelio 60
 Figaro 41, 63
 Flink 187
 Georg Robert 2, 8, 10, 14, 25, 29, 32, 169
 Haapaniemi 102
 Halla 89
 Halla VI 73, 85, 86
 Halla VII 79, 82, 99
 Halla IX 75, 79, 16
 Halla XVII 79
 Haltia 100, 167, 181, 182
 Hans 101, 105
 Heikki Peuranen 97, 100, 188, 189
 Heinävesi I 96, 109, 113
 Heinävesi IV 162
 Helmi 10, 62, 63, 88, 140, 141, 165, 178, 180
 Hellu 88
 Hero 32, 40, 49, 55, 60, 130, 163
 Hietanen 103, 105, 107, 186

Hopeasalmi 112
 Hovinsaari 180, 185, 190
 Hurma 65, 92, 188, 189
 Hurtig 73, 76
 Höytiäinen 62, 88, 158, 170-173, 175, 176, 182
 Iisalmi 28, 39, 40
 Iivari 113, 189
 Ilma 12, 13, 19, 20, 22, 29, 30, 38, 40
 Ilmari 51-53, 56, 58, 60-63, 70, 72-80, 84-86, 94, 129, 130, 134, 135, 137-141, 164
 Ilmarinen 2, 4, 6, 10, 14, 15, 168
 Ilo 40, 140, 143
 Ilomants 180
 Ilomantsi 80, 81, 90, 92, 149, 150, 153, 162, 166, 167
 Imatra II 73, 75, 112
 Impi 12-14, 17-20, 22-27, 29-34, 37-44, 46, 49-51, 53, 55, 57, 58, 60, 61, 63-65, 67, 69, 70, 72, 131, 157-161, 163, 164
 Iva 92
 Jalo 180
 Jehu 86, 161
 Joenpää 104, 107
 Joensuu 6, 11-14, 16-18, 20, 21, 22, 25-27, 29-43, 70, 113
 Jorma 65, 83, 85, 102
 Jouko 80
 Julle 155
 Jupiter 38, 130
 Jussi 77
 Juuka 53, 56, 135, 137, 138
 Juustila 40
 Jyske 97
 Jänkö 180
 Kaiku 106
 Kaima 150-152
 Kaino 12, 14
 Kalervo 99, 100, 102
 Kaleva 39, 41-43, 48, 50, 51, 53, 56, 60, 62
 Kalevala 13
 Kalla 134
 Kallavesi 190
 Kalli 101
 Karali 179, 180
 Karho 105
 Karhu 182
 Karhula 87
 Kari 82
 Karjala 27-32, 34-46, 49, 51-53, 59, 99, 100, 109, 122, 162
 Karjalankoski 113
 Karvio 104, 154, 182, 183
 Kaukas 108, 184
 Kauko 103
 Kevätniemi 154, 183
 Kevätniemi II 155, 156, 183
 Kiiski 14, 16-20, 24, 25, 30, 31, 40, 60, 114-116, 123, 124, 162, 163
 Kiuruvesi 105, 106, 107, 162
 Koida 180
 Koita 179, 180
 Koitere 180, 182
 Koitto 86
 Koivuniemi 184
 Koli 65, 69, 70, 72, 74, 76, 80, 83, 85, 88, 130, 137, 142-144, 146-148, 151, 152, 190
 Konkordia 29, 31, 45, 50, 56
 Koski 82
 Kotka 53, 65, 73, 185
 Kullervo 35, 38, 40, 42, 44, 46, 51, 53, 129, 130, 132, 134, 135, 137, 138
 Kuopio 6, 64
 Kuusitoista 71
 Kyllikki 69, 72, 73, 75, 92, 146, 160, 165-167, 173
 Kyykoski 179, 180
 Laimi 151, 180, 182
 Laine 22-27, 157, 164
 Laitaatsilta 180
 Laitiala 112
 Lasse 89
 Lassi 98
 Lauri 113
 Lehtiniemi 153
 Lehtoniemi 97, 105, 151, 181, 182
 Lehtoniemi III 149
 Lempi 28, 74, 75
 Lennart 183
 Lepistö 54, 152
 Leporello 53, 135
 Leppävirta 109, 112
 Leppävirta II 112
 Lieksa 66, 68-70, 78, 80, 90, 93-97, 99, 101, 104, 107, 108, 129, 143, 144, 147-156, 179, 180

Liitto 187
 Lintu 130
 Liperi 72-78, 80, 83, 85, 87, 89, 92, 93, 95-101, 103-105, 160, 160-162, 185, 186, 190
 Lohi 105
 Lokki 94, 162, 18
 Lovisa 99
 Lucie 54
 Luppi 71
 Löytö II 182
 Maaninka 113
 Manny 57
 Matti 80, 161, 184, 185
 Meteor 10
 Mikkeli 89, 112, 113
 Mikkeli II 112
 Muikku 76
 Mursu 82, 85, 86, 103
 Männikkö 106, 156
 Möhkö 57, 177-180
 Nalikka 88
 Neptun 38, 156, 182
 Nerkoo 150
 Nils 101
 Nord 100, 104
 Nunna 142
 Nunnanlahti 142
 Nuorajärvi 179, 180
 Nurmes 60, 62, 66, 69, 70, 79, 83, 85, 139-144, 146, 147, 149, 161, 163, 166
 Nyslott 7
 Oberon III 99, 113, 187
 Oiva 104, 182
 Olavi 80, 140, 156, 184
 Olga 25, 37, 40, 46, 114-116, 157
 Optima 78, 79, 80
 Orivesi I 5, 80-90, 93, 94, 96, 99-105, 107-113, 129, 152
 Orivesi II 5, 80-84, 86-90, 92-98, 100-113, 152, 161
 Osmo 67-70, 72-80, 82, 83, 85-90, 92, 93, 106, 109, 155
 Osmotar 84
 Osuus 77, 78, 93
 Otava 62, 70, 74
 Otavaniemi 107
 Otso 88
 Paasisalo 93
 Paasivesi 113
 Paavali 98, 100
 Pallas 105, 182, 183
 Pankajärvi 131
 Pankakoski 77, 79, 89, 134, 149, 151, 153, 154, 183, 188
 Pankakoski II 134, 180
 Pankala 133-135, 147
 Panu 68, 97, 159, 160, 161, 166
 Parsifal 111
 Paul Wahl 113
 Pekka 130
 Pelle 142
 Pentti 180
 Perho 182
 Pielinen 17, 19, 24, 25, 32, 36, 38-40, 43, 62, 65, 115-132, 143, 156, 183
 Pilppa 97, 101, 182, 183
 Pipifax 156
 Pirttisaari 190
 Pohjola 53-56, 58, 59
 Poku 79, 92, 101, 104, 154, 182, 183
 Pontus 10
 Primus 74, 75, 79
 Puhois 189
 Puhos 9, 10, 16, 168
 Puijo 184, 190
 Pukki 164
 Pulp 184
 Punch 117
 Punkaharju 2, 5, 53, 74, 76, 77, 79, 80, 88, 105-112, 135, 138, 152, 156, 162, 189, 190
 Puruvesi 92, 93, 96-99, 162
 Puula 134
 Puuliike 109
 Pälli 10
 Raimo 100
 Rannikko 150
 Rapid 34, 36, 38, 40, 53, 64, 72, 76, 82, 83, 85, 87, 88, 92, 94, 130, 131, 140, 141, 159, 161, 166, 185, 186
 Rauha 10, 11, 13, 23, 30-36, 38-42, 44, 49, 53, 54, 56, 57, 60, 61, 63, 64, 66, 67, 69, 72, 75, 79, 82, 83, 87, 89, 96-99, 105
 Rautu 96, 97, 100, 102, 108
 Reipas 69, 90, 92, 94, 96, 98, 100, 103-105, 160-162
 Reita 86

Repola 101, 107, 187
 Repola 2 187
 Repola 3 104
 Repola 4 187, 189
 Repola 5 187
 Rito 140, 141, 184
 Roland 87, 186
 Rolf 88
 Roteva 63, 87
 Runeberg 52
 Ruttois 53, 63, 64, 73, 185
 Saima 7, 10, 20, 22, 33, 60
 Saimaa 54, 59, 66, 67, 80, 113, 136, 139-141, 147, 150
 Salama 22, 25-27, 29, 32, 34, 37-40, 42, 43, 46, 48, 53-55, 60-62, 70
 Salmi 54, 58, 62, 63, 130, 137, 138, 140, 141
 Samola 162, 182
 Sampo 7, 10, 20, 22, 39, 47-54, 56, 59-66, 68, 69-77, 80-83, 86-90, 93, 109, 143, 146
 Savo 10, 71, 106, 107
 Savonlinna 12, 88, 110
 Savotar 29
 Schitoff 70
 Seitikkola 175
 Selma 97, 102
 Seura 7, 10, 43, 44, 49, 53, 54, 58, 60, 63, 65, 67, 69, 70, 72, 73, 75, 77, 85, 87, 94, 96, 107-109, 130, 132-135, 137, 138, 140, 142, 144, 146, 153-156
 Sideby 158
 Silmä 8, 9, 41, 42, 131, 132, 136, 168
 Simson 107
 Sinikolmio 112
 Sirius 22, 87
 Sirkka 71
 Soisalo 62, 64
 Sorea 40, 80
 Sorsa 152
 Sotka 57, 64
 Sovinto 10, 12, 14, 16, 17, 19, 29
 Suhola 69, 79, 133, 134, 144-147, 149, 154, 166, 183
 Sukeva 183
 Sukkela 20, 21, 24, 25, 31, 32, 40, 60, 62, 63
 Sulo 94
 Suomi 15, 17-20, 25, 30, 32, 35, 36, 40, 41, 44, 51, 53, 60, 63, 65, 66, 71, 77, 80, 84, 87, 88, 92
 Suvanto 150
 Suvas 134
 Svea 99, 104, 108
 Sylvi 111
 Syväri 182
 Södertelge 22
 Sölve 99
 Taimi 66, 68, 69, 83, 85, 86, 100-102, 104, 141, 149, 151, 153, 154, 159, 162-168, 173, 189
 Taimi III 2, 189, 190
 Tapio 66, 69, 71, 75, 79, 80, 84, 85, 87-90, 92, 143, 144, 146-150, 152, 153, 161, 162
 Tapola 68, 72, 88, 105, 107, 184
 Tarmo 74, 82, 83, 85, 87, 89, 93, 94, 100, 102, 103, 151, 183, 184
 Teisti 99
 Telkkä 73, 79, 146-148, 150-152, 162, 173-176, 182
 Tellervo 62, 158, 171
 Teppo 101, 182
 TID 74 184
 Tiera 71, 78, 83
 Tiira 162, 187
 Tilhi 82, 92, 98, 100, 103, 155
 Toimi 35, 40, 60
 Toinen 82
 Toivi 142
 Toivo 10, 79
 Tornator I 78, 79, 82, 99, 146, 186
 Trångsund 33, 115
 Tulo 98
 Tuomo 107
 Turisti 104, 105, 162
 Turo 80
 Tusse 183
 Tuulikki 68-70, 72, 73, 75-77, 79, 80, 83, 84, 87-93, 95, 155, 159-161, 166, 186
 Tyrjä 180
 Tähti 70
 Tähti II 112
 Täljsten 62, 63, 65, 66, 68, 97, 141, 142
 Törnudd 50
 Ukko 80, 83, 86, 88, 97, 98, 100, 103, 105, 109, 155, 157, 183
 Untamo 99, 100, 102, 107
 Urho 185
 Uro 98
 Ursula 188
 Usvi 183

Utra 182-185
Utra I 67, 164-166
Utra II 69, 147, 164, 165
Utra III 164, 165
Utu 142, 154
Uuno 190
Varp I 187
Vehmersalmi 113
Veijo 101
Vellamo 94
Vetäjä V 143
Vieki 152
Viensuu 140
Viesti 151, 183
Viri 93, 166
Virolahti 83, 139
Voima 101, 106, 182, 183
Voipa 73
Voitto 188
Vuoksela 183
Vuotjärvi 182
Väkevä 78, 80
Walo-Apu 98, 107
Wanda 73, 85
Walio 26, 38, 39, 40, 42, 43, 46, 49, 53, 58, 59, 83, 115, 116, 122-125, 127-130, 132, 134, 135, 137- 139
Walpas 32-34, 37, 38, 40, 43, 157, 158, 161
Wanda 183
Warkaus 103, 188
Wellamo 15, 21, 25, 32, 34, 35, 37, 38, 45, 46, 63, 65
Wenno 156
Wetehinen 75
Wiipuri 60, 62
Wilkingen 25
Wilkas 40, 70, 130, 163, 169, 170
Wipunen 106, 188
Wiri 166
Woima 10, 72, 75, 87-89, 97
Wäinämöinen 12-14, 16-21, 23, 24-27, 29-32, 34-44, 46, 48, 49, 53-56, 60, 109
Yrjö-Koskinen 28, 29, 39, 47
Ystävä 31, 36, 38
Öster 165
Österbotten 23