

RANNIKKOLAIVALIIKENNE TAIVASSALOSSA

Tarkoitukseni on kertoa tässä erinäisten muistiinpanojen, sanoma- ja aikakausilehtien sekä eräiden muistitietojenkin perusteella Taivassaloon suuntautuneesta niin sanotusta rannikkohöyrylaivaliikenteestä. Se olisi näiden tietojen mukaan alkanut noin 1860-luvun vaiheilla sellaisena liikenteenä, joka olisi kosketellut myös taivassalolaisia.

Suomessa nähtiin ensimmäinen höyrylaiva, kun höyrykuunari Stockholm vuonna 1821 tuli Tukholmasta Turkuun. Todettakoon että tämä alus todellisuudessa oli apukoneella varustettu purjelaiva, joka käytti höyryvoimaa.

Ensimmäinen suomalainen höyrylaiva rakennettiin 1833 Kiteellä, Puhoksen sahalla. Rakentaja oli ruukinpatruuna Nils Ludvik Arppe ja laiva oli aiottu välittämään liikennettä Saimaan vesillä. Aluksen nimi oli Ilmarinen ja sen koneistona oli 20 hv. siipirataskone, joka luultavasti oli ulkomaista valmistetta. Pelottavasti alus puhkui ja paukkui, piti kovaa meteliä ja roiskutti hirvittävästi vettä, kuten rahvas siitä kertoi.

Varsinainen taivassalolaisia koskettanut höyrylaivaliikenne on alkanut luultavasti vuonna 1859, jolloin höyrypursi Thekla on kulkenut linjalla Salo – Turku – Uusikaupunki. Taivassalon etelä- ja länsirannikko on siis silloin päässyt vaivattomampaan vesiyhteyteen Turun ja Uudenkaupungin kanssa. Tätä ennen oli vesiyhteydet hoidettu ainoastaan purje- ja soutuveneillä.

Vuonna 1929 ilmestyneessä Voima ja Käyttö-nimisessä aikakauslehdessä M. R. Johansson kertoo, että edellä mainittu höyrypursi oli siipirataslaiva, 22 hv ja kantavuus 3,5 tonnia, ja rakennettu Tukholmassa. Laiva oli siis varsin pienikokoinen. Tämä tonnimäärä näyttää kyllä niin pieneltä, että siinä todennäköisesti on ehkä kymmenkertainen virhe. Alus on Johanssonin mukaan myyty 1868 Pietariin. Tämäkin tukee äskeistä virheolettamusta, sillä tuskinpa sinne asti olisi ostettu näin pientä alusta. Kun ajatellaan, että siinä oli siipirataslaiva, joka pakostakin oli suurikokoinen, ei näin pienikokoiseen laivaan olisi enää muuta mahtunutkaan.

Vuosina 1865 – 1873 liikennöi tällä samalla linjalla toinenkin siipilaiva, sen nimi oli Laine ja se oli rakennettu Ruotsissa.

Sitten tulivatkin jo käyttöön potkurialukset. Kauas pohjoiseen, aina Kemiin ja Tornioon asti kulkivat Turusta höyrylaivat Vasa, Vega ja Jakobstad. Nämä kaikki olivat vähän suurempia aluksia ja poikkesivat vain välillä olevissa kaupungeissa, mutta kuitenkin niiden reitti sivusi Taivassalon vesiä.

Turun ja Uudenkaupungin linjalle tulivat vuonna 1875 uudet potkurilaivat Ilma ja Salo, jotka olivat entisiin verrattuna kovin hienoja aluksia ja tilaviakin, ne ottivat toistasataa matkustajaa ja lisäksi lastitavaraakin. Nämä alukset kulkivat vuoropäivinä kumpikin kaksi kertaa viikossa ja poikkesivat välillä oleviin laitureihin. Myöhemmin Ilma ulotti matkansa aina Poriin asti ja Salo liikennöi nimikkopaikkakuntansa ja Uudenkaupungin välillä.

1800-luku näyttää olleen rannikkohöyrylaivojen suurta nousukautta, sillä uusia laivoja ostettiin ulkomailta ja kotimaassakin rakennettiin uusia ja vanhoja korjattiin. Turun Lehti kirjoittaa

artikkelissaan tammikuun 13 päivänä 1887: ”Uutta höyrylaivaa rakennetaan, kertoo Satakunta, paraikaa Porin konetehtaalla. Aikomus on panna tämä uusi laiva kulkemaan Turun ja Porin väliä poikkeamalla välillä oleviin satamiin ja laitureihin. Siksi se tulee rakennettavaksi erittäin hienoksi, mukavaksi ja nopeakulkuiseksi.”

Aura-lehti kirjoittaa tammikuussa 1886:”Turun läänin Rannikkohöyrylaiva Oy:n johtokunnan ehdotuksesta päätettiin talven kuluessa tehdä suurempia korjauksia yhtiön höyrylaivoissa. Sekä Ilma että Leimu sisustetaan uudestaan. Naissalongista tehdään kaksi eri hyttiä ja kyökkiosa suurennetaan. Sitä paitsi hankitaan Leimuun uusi höyrypannu. Ainon peräkannelle rakennetaan salonki naisia varten. Höyrylaiva Onnin, joka tulevana suvena tulee tekemään joka viikko yhden matkan Poriin poiketen ainoastaan välillä oleviin kaupunkeihin, etusalonki laajennetaan.”

On todennäköistä, että suurin osa näistä Turusta Uuteenkaupunkiin ja Poriinkin asti kulkeneista höyrylaivoista on ottanut kiinni ainakin Hakkenpäähän ja muihinkin Taivassalon länsirannikon laitureihin, kuten Kahiluotoon, Leikluotoon, Kaitaisille, mahdollisesti Vehakseen ja Tuomoiisiin sekä Helsinginrantaan ja missä laitureita ei ollut, laiva pysähtyi ottamaan matkustajat ja tavarat veneistä.

Tätä tukee sanomalehtien ilmoitukset. Heinäkuun 5. päivänä 1887 oli Turun lehdessä ilmoitus: ”Naantaliin, Uuteenkaupunkiin, Raumalle ja Poriin lähtee höyrylaiva Ilma kunakin sunnuntaina ja keskiviikkona kello 9 epp. Kivimaan kautta tiistaisin ja keskiviikkoisin. Helsingin kautta sunnuntaisin ja perjantaisin. Sekä höyrylaiva Leimu kunakin torstaina ja perjantaina kello 9 epp. Huom. Kivimaan kautta torstaisin ja perjantaisin ja Helsingin kautta sunnuntaisin ja tiistaisin. Joh. Gust. Wikeström.”



Höyrylaiva Toimi. Savupiipusta toinen oikealla perämies Frans Kurkilahti

Jo heinäkuun 7 päivänä 1887 oli Turun Lehdessä seuraava ilmoitus:” Turusta Naantaliin, Uuteenkaupunkiin, Raumalle ja Poriin lähtee höyrylaiva Södern (kapt.T.H. Vilén) joka maanantai ja torstai kello 10 epp. Huom. Helsingin kautta meno- ja tulomatalla. Välillä oleville laitureille poiketaan kun annetaan selvä merkki. Laiva ottaa mukaansa matkustajia ja

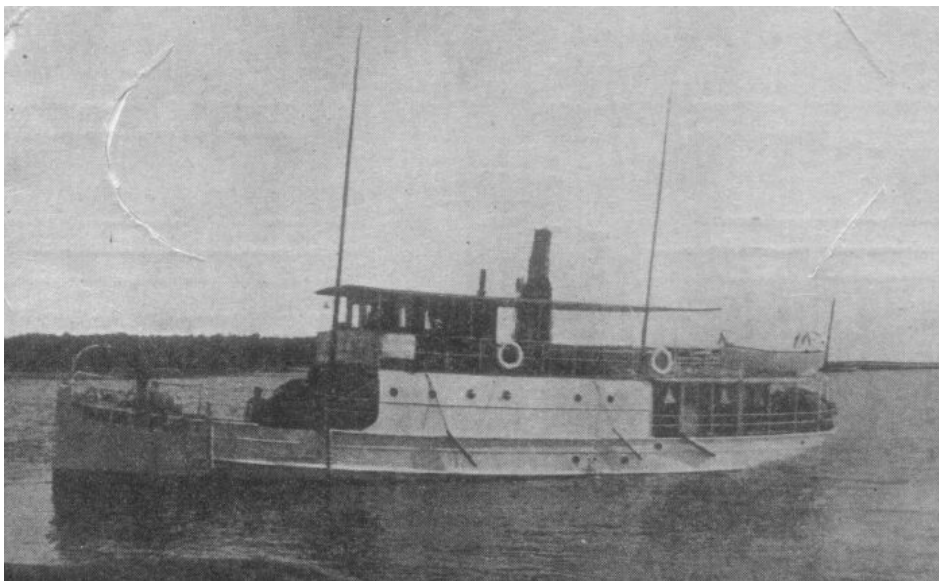
rahtitavaraa. Tarkempia tietoja antaa Fred Frenckell.” Näissä ilmoituksissa mainittu reitti kulki Helsingin kautta, on todennäköisesti tarkoittanut Taivassalon Helsingin rantaa.

Huvimatkat näyttivät siihenkin aikaan olleen suosiossa ja laivayhtiöt kilpailivat niistä. Muihin ilmoituksiin nähden näitä ilmoituksia oli runsaasti lehdissä. Niinpä Turun Lehdessä 30.7.1887 ilmoitettiin, että huvimatkalle huomenna Naantaliin lähtee höyrylaiva Aino. Poiketaan meno- ja tulomatalla Promenaadiin ja Pikku-Pukkiin.

Matkustajahöyrylaivaliikenne Taivassalon itäpuolelle, siis Hakkenpään kautta Ihattulaan, Hylkilään ja Rautilaan, jopa vielä Vehmassalmesta Himoisiin asti, alkoi vuonna 1888. Sen on muistelmissaan todennut Lallisten isäntä Hannes Vuorisalmi: ”Lapsuudenaikaisiin muistoihini kuuluu laivaliikenteen alkaminen Turun ja Vehmassalmen välillä. Kesäkuun alkupäivinä 1888 tuli nimittäin höyrylaiva Toimi ensimmäisen kerran Vehmassalmeen. Tämän laivan oli rakentanut tätä tarkoitusta varten perustettu yhtiö, jossa olivat osakkaina pääasiassa varakkaammat maanviljelijät kulkureitin varrelta sekä muitakin yksityisiä henkilöitä.”

Toimi ulotti matkansa pitkän ajan säännöllisesti Varttaisten laituriin asti ja otti väkeä ja lastia mistä kulloinkin sattui. Taloista oli tapana viedä veneellä matkustajia laivaan. Aloitettu laivaliikenne oli huomattava parannus senaikaisiin liikenneoloihin ja sitä käytti verrattain laaja alue henkilö ja tavaraliikenteessä.

Vuorisalmi on kertonut eräitä tapauksia liikenteestä kapteeni Siivosen ajoilta. Kerran Toimin ollessa matkalla Viheriäisten aukolla Turkua kohti huomasi eräs yläkannella matkustava herra, ettei laivan ruorihytissä ollut ketään perää pitämässä ja että laiva oli alkanut kääntää suuntaansa rantaa kohti. Hätääntyneenä hän alkoi etsiä kapteenia, jonka löysikin perähytistä riitelemästä laivan masinistin kanssa. Laivan kulusta tehtyyn huomautukseen kapteeni tokaisi, että tällä laivalla on sellainen vika, ”kun se yksin kulkee niin se vääntää ain vasemal.”. Toisella kerralla laiva seisoj erään matkustajan mielestä Naantalintalun laiturissa liian kauan ja hän meni siitä huomauttamaan Siivoselle. Tämä vastasi rauhallisesti, että kohta lähdetään, kun Liisa palaa viinakaupasta hänellä kun on niin paljon tuota sänhtiä.



Höyrylaiva Salmi Ihattulan rannassa

Liikenteen kasvaessa tuli linjalle parin vuoden kuluttua toinenkin laiva. Höyrylaiva Salmi, joka oli toisen yhtiön alus. Pääasiallisesti yhtiön osakkaina olivat laivareitin varrella olevien kuntien asukkaat. Näiden yhtiöiden välillä syntyi vuosikausia kestänyt kilpailu. Kumpikin teki edestakaisen Turku matkan päivittäin ja kilpaili matkustajista ja rahdista alennetuilla hinnoilla. Usein sattui laivojen tullessa samanaikaisesti laituriiin, että syntyi sanasotaa ei vain laivaväen, vaan myös matkustajien kesken, kun kummallakin laivalla oli omat kannattajansa.

Vuosisadan vaihteessa tuli Vehmassalmen linjalle höyrylaiva Vehmaa. Se oli hinaajasta rakennettu matkustajalaivaksi kansi- ja sisärakenteet uusien. Vehmaa liikennöi linjalla yli 35 vuoden ajan. Sen päällikkönä oli koko ajan taivassalolainen laivuri kapteeni David Järvinen Marjuksesta. Hän oli Kuusisto yhtiön palveluksessa 30 vuotta kuljettaen ensin Toimi laivaa ja sittemmin Vehmaata. Kiitoksena pitkästä työstä yhtiö ojensi Turussa pidetyillä kutsuilla Järviselle hopeisen teekaluston.



Höyrylaiva Vehmaa tulossa Hakkenpään laituriiin

Ilmeisesti höyrylaiva Toimi lopetti liikennöimisen Vehmassalmeen silloin kun Vehmaa aloitti. Liikenteen kasvaessa Toimi oli käynyt liian pieneksi. Se sai ottaa 99 matkustajaa ja Vehmaa noin 150. Nämä molemmat olivat Kuusisto-yhtiön laivoja. Joka tapauksessa tällä linjalla liikennöi silloin kaksi alusta, Salmi ja Vehmaa. Salmen omisti Vehmassalmen höyrylaiva Oy niminen yhtiö. Vuonna 1909 ostivat mainitut kaksi yhtiötä yhteisen pienen moottorilaivan, jonka nimeksi tuli Rautila. Salmin ja Vehmaan päätelaituripaikoiksi tuli Rautilan kylän laiturii, jossa kumpikin yöpyi vuorotellen. Edellämainittu moottorialus Rautila jatkoi tästä kummankin höyrylaivan linjaa Himoisten perälle asti. Sitä kuljetti Vihtori Salonen, joka myöhemmin oli päällikkönä useilla Taivassaloon päin liikennöivissä höyrylaivoissa, kuten Susanna, Ahti, Vehmassalmi ja viimeksi Turusta Uuteenkaupunkiin ja Kustaviin liikennöineessä höyrylaiva Pohjolassa.

Edellä mainittu kilpailu alkoi silloin kun vuonna 1926 perustettu Vakka-Suomen Höyrylaiva osti samana vuonna Porvoosta Helsingfors nimisen höyrylaivan, jolle annettiin nimeksi Untamo. Se asetettiin liikennöimään Turusta Himoisten perälle asti. Tällöin alkanut riitaisa kilpailu oli huipussaan ensimmäisen maailmansodan jälkivuosina. Kilpailu päättyi vasta kun linjan kolmas alus Untamo lopetti liikennöimisen kannattamattomana.

Mainitaan että Untamo laivan kiihkeä kannattaja oli Ristinkylän isäntä, joka toimeenpani Himoisten reitin matalampien kohtien syventämisen Untamon kulkua silmälläpitäen. Kovan kilpailun vuoksi ei Untamo kauankaan pystynyt liikennöimään ja niin tämä syvennystyö koitui toisen yhtiön hyödyksi. Höyrylaiva Vehmaa ajoi nimittäin pitkät ajat jälkeenpäin Himoisiin kun moottorilaiva Rautilakin oli jo siinä lopettanut.



Höyrylaiva Vehmaa ja moottorialus Rautila kuvattuna Rautilan laiturissa

Ensimmäisen maailmansodan aikana useimmat näistä matkustajalaivoista joutuivat myös mukaan sotatoimiin, joten säännöllinen laivaliikenne joutui siitä kärsimään. Aina ei voitu ilmoitettuja vuoroja ajaa, vaikka tilalle koetettiin hankkia edes pienempiä laivoja. Tämän johdosta myös laivat vaihtuivat näillä rannikkolinjoilla silloin paljon. Ensimmäisen maailmansodan aikana ja sen jälkivuosina olikin näillä Turku-Uusikaupunki ja Turku-Rautila linjoilla tavaton määrä eri nimisiä laivoja. Rautilaan liikennöi mm. Susanna, Louhi, Ahti, Untamo, Kuusisto, Salmi, Sandels, Vehmassalmi, Vehmaa ja Vellamo, eivät tietenkään yhtäaikaa, mutta tavallisesti kaksi laivaa kerrallaan vuoropäivinä.

Kustaviin, siis Uuteenkaupunkiin päin liikennöi niihin aikoihin mm. Nystad, Norden, Kivimaa I, Kivimaa II, Södern, Ahkera, Koli, Fredrik-Vilhelm (Viola), Ebba-Munk, Necken, Kustavi, Kuusisto ja pieni moottorialus Taivassalo, joka ajoi Vehakseen ja Järppilän lahteen.

1920-luvulla rannikkoliikenne oli Taivassalon suuntaan melkoisen vilkasta. Niinpä muistan omalta kohdaltani vanhana hakkenpääläisenä, että Hakkenpään laituriin otti päivittäin kiinni jopa kuusikin matkustajalaivaa. Laivareitti pohjoiseen, siis Uuteenkaupunkiin, Raumalle ja niin edelleen, kääntyi Hakkenpäästä länteen ja reitti Rautilaan taas Hakkenpäästä itään. Näillä molemmilla reiteillä kulkeneet laivat poikkesivat kaikki säännöllisesti Hakkenpään laituriin. Ne olivat höyrylaivoja melkein kaikki ottivat Hakkenpäästä saharimoja polttoaineekseen.

Vuoden 1919 keväällä osti Salmi-yhtiö Salmi laivan tilalle Öland-Skärgården nimisen laivan, jolle annettiin uudeksi nimeksi Vehmassalmi. Tämä laiva oli nopeakulkuinen ja erittäin kaunismallinen matkustajalaiva sekä hyvä jäänsärkijä. Niinpä se pystyikin liikennöimään keväällä aikaisin ja syksyllä myöhään, joten purjehduskausi pidentyi, sillä sen aukaisemaa väylää pystyivät muutkin laivat liikennöimään pitempään. Muistan että Vehmassalmi tuli Hakenpään aukollekin syksyisin niin vahvaan jäähän, että vaikka se ei enää päässytkään laituriin, hevosilla ja reillä mentiin laivaväylän viereen matkustajia ja tavaroita vastaan.

Vehmassalmi myytiin Helsinkiin 1935, joten ainakin viitenätoista kesänä se palveli Taivassalon liikenneyhteyksiä Turkuun.



Höyrylaiva Vehmassalmi

Lisänä aikaisemmin kerrottuun laivayhtiöiden ja laivojen väliseen kilpailuun tulokoon kerrotuksi huvittava tapaus Untamon ja Vehmassalmen kohdalta, joka kuvastaa jonkinlaista ylpeyttä ja uhmamieltä siitä, kuinka haluttiin näyttää kuka on kuka. Haastattellessani entistä Vehmassalmen ja Pohjolan päällikköä laivuri Vihtori Salosta Naantalista, hän kertoi tapauksesta kuinka Vehmassalmi ja Untamo olivat peräkkäin menossa Turkuun päin. Vehmassalmi kulki edellä murtaen jäähän väylän ja Untamo ajoi perässä. Untamon kapteeni arveli, että me ajamme ohi ja näytämme kuinka sitä mennään. Untamo koetti sitten jo useita kertoja leikata väylän sivuun, mutta ei onnistunut. Lopulta kapteeni päätti, että otetaan enemmän vauhtia ja niin siinä sitten kävi, että Untamo törmäsi Vehmassalmen perään ja teki siihen aikamoisen syvennyksen. Mitään pahempaa ei sentään tapahtunut. Salonen kertoi kuinka Turun rannassa sitten jälkeinpäin vitsailtiin, että kai noita Vehmassalmia on sitten ensi vuonna enemmän, koska se Untamo sen nyt astui.

30-luvun pula-aikana loppui matkustajalaivaliikenne Turusta Vaasaan vähitellen kokonaan. Ainoastaan höyrylaiva Ahkera jatkoi siinä vielä liikennöimistä Raumalle asti, mutta Uuteenkaupunkiin ja Vehmassalmeen se jatkui vielä melkein entisenlaisena toiseen maailmansotaan asti. Sotien jälkeen 40-luvulla ei enää Rautilaan asti liikennöinyt yhtään matkustajalaivaa, mutta höyrylaiva Pohjola yritti vielä liikennöidä Hakkenpään kautta Kustaviin ja Uuteenkaupunkiin. Kunnes vuonna 1947 syyskuun 28 päivänä kustavilaisen ylikonemestari A. Suomen muistiinpanon mukaan pahasti myöhästyneenä tuli klo 22.40 viimeiseltä vuoroltaan Turkuun.

Taivassaloon suuntautuvan matkustajalaivaliikenteen ensimmäiset vastaiskut tapahtuivat jo 1920-luvun alkupuoliskolla, jolloin Turusta alkoi junaliikenne Vinkkilään ja Uuteenkaupunkiin. 20-luvun loppupuoliskolla alkoi myös säännöllinen linja-autoliikenne. Maantiet paranivat jatkuvasti ja muut liikenne- ja kulkuvälineet kehittyivät niin paljon nopeammiksi, että matkustajalaivaliikenne ei enää pystynyt taloudellisista syistä jatkamaan.



Höyrylaiva Pohjola

Rannikkolaivaliikenteeseen kuuluvista asioista ja sen eri vaiheista, kuten laivojen rakenteista ja malleista, koneista, merkinanto-, turvallisuus- ja pelastuslaitteista, laitureista, rahtitavaroista ym. olisi vielä paljon mielenkiintoista tutkittavaa ja muistin pantavaa, mutta tähänastiset muistiinpanot, joita olen saanut kootuksi päättyvät tähän.

Lopuksi vielä esimerkkinä matkustajalaivojen alkuaikaisista laitteista turkulaisen 88 vuotiaan konemestari Lincénin leikkimielinen lausuma, kun kysyin senaikaisista rannikkolaivojen navigointilaitteista: ”No tottunu miähe ja kyll jonkulaine kompassi oli kans, eikä muuta tarvittuka ko kukolaulu kuulu joka paikka.”



Höyrylaivat Vehmassalmi ja Vehmaa Ihattulan laiturissa kuljettamassa väkeä kesäjuhliin

Tarina perustuu Anto Jalosen muisteluihin 1965.
Kuvat Taivassalo-Seuran kotiseutuarkistosta

Tästä laivaliikenteestä monet yksityiskohdat ovat jäämässä unhoon. Laivoilla matkustaneiden määrä on jatkuvasti vähentynyt eikä tietoja ole sanottavasti tallennettu. Alarik Salomaa on ikänsä asunut Hakkenpään laiturin läheisyydessä ja seurannut liikennettä sen viimeisten vuosikymmenien aikana. Hänen muisteluunsa perustuvat jäljempänä mainitut meille mielenkiintoiset tiedot.

Tuon ajan ihmisillä oli samanlainen tarve kuin meilläkin päästä asioimaan kaupunkiin. Myymään omia tuotteita, ostamaan kaikkea tarpeellista sekä hoitamaan muitakin asioita. Tarvetta matkoihin kannusti ehkä sekin, että samalla voi hankkia täydennystä myös viinavarastoon. Saattoi olla, että laivamatka muutoinkin kiinnosti heitä ja toi vaihtelua arkipäivään. Laivasta sai ostaa kahvia ja ruokaa, ja samalla avautui tilaisuus nähdä vieraita paikkakuntia ja maisemia. Jotain samanlaista kuin autolautat tänään.

Laivan mukana kulkivat posti ja kauppiaiden tavarat tukkuliikkeiltä. Menomatalla oli lastina maataloustuotteita, karjaa ja meijerien valmistamaa voita. Lehmät ja vasikat ja poikkeustapauksessa hevonenkin tekivät matkaa etukannella kaiteeseen sidottuina.

Liikenne oli vilkasta. Parhaina päivinä, joka yleensä oli perjantai, Hakkenpään laituriin pysähtyi kahdeksan vuorolaivaa. Laivat viipyivät laiturissa noin puoli tuntia, sillä samalla oli lastattava myös saharimaa höyrykoneen polttoaineeksi. Puhelimen tultua seudulle oli laiturille vedetty oma linja, johon kapteeni voi yhdistää laivan puhelimen tarpeen vaatiessa. Ainakin Vehmaan kapteeni käytti tätä mahdollisuutta hyväkseen. Samanlainen systeemi oli myös päätesatamassa Turussa. Siten oli mahdollista tavoittaa matkalla olija jonkin tärkeän asian vuoksi. Päätesatama oli Auransillan pielessä. Laivaliikenteen aikana oli rannassa aina hevostmiehiä kärryineen valmiina kuljettamaan matkustajia ja tavaroita.

Aina laivan saapuessa laituriin se ilmoitti tulostaan hyvissä ajoin soittamalla sireeniä jo laivaväylällä. Osa laivoista tuli Hakkenpäähän vain tarvittaessa. Jos laiturilla oli matkustajia tai tavaraa, ilmoitettiin siitä niille vetämällä merkkilippu rantaan pystytettyyn salkoon. Siitä kapteeni näki jo väylällä, onko tarvetta ajaa maihin. Lipun vetämisestä ja laiturilla olevan varastovajan hoitamisesta huolehti Miina Lindström, Flaku-Miina. Tähän varastoon lastattiin tavarat, jotka oli tuotu kuljetusta varten tai saapuva tavara, jonka noutaja ei ollut paikalla. Samoin ne lähetykset, joiden määränpää oli sellainen laiturin, johon laiva ei poikennut. Merkkilippu ja varasto näkyvät kuvassa, jossa Vehmaa-alus on saapumassa Hakkenpäähän, aikaisemmalla sivulla.

Hakkenpäässä kävi laivoja joiden reitti ei poikennut Rautilaan. Rautilasta lähtevät laivat saapuivat Hylkilän, Ihattulan ja Rouhun kautta Hakkenpäähän, josta ne suuntasivat matkansa kohti Turkuun. Paluumatka tietenkin tapahtui päinvastoin.

Laivoissa oli kippareina miehiä, jotka olivat saaneet kapteenin koulutuksen, mutta osassa oli päällikkönä käytännön kokemuksen perusteella ns. laivuri. Näiden ohjaamat laivat kuitenkin katsastettiin pienemmälle matkustajamäärälle kuin kapteenin hallitsema laiva. Perämies ei puuttunut laivan ohjailuun. Hän myi lippuja laivan toimistossa, huolehti lastauksesta ja purkamisesta sekä muusta kulun kannalta tarpeellisista asioista. Konemestari tietenkin oli välttämätön laivassa, samoin muutama kansimies. Kahvi- ja ruokatarjoilusta huolehti emäntä joidenkin tarjoilusta huolehtivien tyttöjen kanssa. Miehistön ruokailun lisäksi palveluksia myytiin myös matkustajille.

Merenkululle pääsi silloin tällöin viinakin tekemään omat tepposensa. Valvonta siinä suhteessa oli ilmeisesti vähäistä ja siksi sattui pieniä kummelluksia. Alussa kerrottu Untamon törmäys Vehmassalmen perään johtui sekin alkoholista. Untamon kippari oli tietävästi sen verran humalassa, että lähti yrittämään tätä turhaa ohitusta. Mahdollisuus puskeutua paremmin jäätä murtavan aluksen väylästä tämän ohi oli varmaankin vähäinen mutta yrittää piti. Kerran eräs Hakkenpäähän tuleva laiva oli ajaa suoraan rantaan, kun humalassa ollut konemestari ei tajunnut kapteenin komentoja. Nopealla äkkikäännöksellä kapteeni kuitenkin pystyi estämään maihin ajautumisen. Laivahenkilökunnallakin oli myyntipaikoilla pysähdyttäessä mahdollisuus hankkia alkoholia ja käydä pientä salaista kauppaa maakrapujen kanssa. Outoja eivät olleet myöskään häiriöt matkustajien osalta, kun hankittuja eväitä käytettiin jo matkan aikana.

Laivamatkoihin liittyy monenlaisia tarinoita. Eräs sellainen oli lääkäriäkäynti. Kun lääkäriä oli vastaanotto Rautilassa, lähti apua tarvitseva iltavuorolla Rautilaan, yöpyi siellä laivassa ja palasi lääkäriä käytyään seuraavana päivänä kotiin. Eräs asia Salomalle oli jäänyt mieleen 1920-luvun loppupuolelta. Paratiisimäellä kirkonkylässä vietettiin suuria kesäjuhlia. Yksi esiintyjä, Elli Tompuri, saapui laivalla Hakkenpäähän. Tämän kuuluisaksi tulleen henkilön Salomaa kyyditsi 1925 hankkimallaan autolla juhlapaikalle.

1910- ja 1920-luvuilla liikennettä välitti myös Taivassalo niminen laiva. Sen olivat rakennuttaneet ja omistivat taivassalolaiset Inkerannan Pollilta lähteneet veljekset kapteeni Julius Jakobsson Järppilästä ja konemestari Anton Holmroos kirkonkylästä. Tämä laiva oli öljyä polttoaineena käyttävä kahdella moottorilla varustettu moottorilaiva. Siksi sen kulkunopeuskin oli höyrylaivoja parempi. Laivan asemapaikkana oli Järppilä, josta se liikennöi Helsinginrannan ja Vehaksen kautta Turkuun.

Laivan numerointi ja kylkeen maalattu raita johtuvat mielenkiintoisesta seikasta. Elettiin sota-aikaa. Hooperinvuorella Hakkenpäässä oli venäläisten sotilaiden vartiopiste, mistä he valvoivat meriliikennettä väylällä. Näin merkitty laiva tunnettiin eikä sotilaiden tarvinnut suorittaa muuta valvontaa sen osalta. Samantapainen ratkaisu toteutettiin muidenkin vakinaista vuoroa ajavien laivojen osalta.



Moottorialus Taivassalo lähdössä Turusta. Etukannella toinen vasemmalta kapteeni Jakobsson ja toinen oikealta konemestari Holmroos

Erkki Hannulan kertoman mukaan pohjoissuuntaan matkaavien laivavuorojen vähetessä ryhtyivät 1920 – 1930- luvuilla liikennettä välittämään pienemmät alukset. Vehaksesta käsin liikennettä hoitivat Arvid Lehtinen ja Adolf Luotonen Peuraluodosta, joilla kummallakin oli oma vene. Myöhemmin he rakensivat yhdessä suuremman, Peuraluoto –nimisen moottorilaivan. Se oli pituudeltaan vajaa kaksikymmentä metriä ja kykeni ottamaan keulakannelle karjaakin. Liikenteessä oli myöskin alus, jonka omisti Arne Östall Vehaksesta. Tämä vene oli noin kymmenmetrinen, jollaiseksi omistaja joutui sen katsastajan vaatimuksesta lyhentämään, koska silloin ei tarvinnut palkata konemestaria.

Matkareitti näillä aluksilla kulki Helsinginrannan ja Vehaksen kautta Heikinkarin raumaan ja edelleen Mussalon itäpuolitse poiketen rannikon laitureihin ja kohti Turku.

Nämä alukset palvelivat monella tavalla saariston ja rannikoiden asukkaiden liikennetarvetta. Erään sellaisen Hannula mainitsi omalta kohdaltaan. Hannulassa oli noin hehtaarin alue mustaa viinimarjapensasta ja runsaasti omenapuita. Paras paikka sadon myyntiin oli tietenkin Turku. Niinpä hänkin pääsi joitakin kertoja myyntimatkalle mukaan. Sato lastattiin isohkoon veneeseen, jolle tuli kuormaa noin 1500-2000 kiloa. Tämä vene kytkettiin moottorilaiva Taivassalon hinaukseen. Veneessä oli hytti ja airot, joten se omatoimisesti pääsi liikkumaan

Aurajoessa satamasta rannan myyntipaikoille, joista paras oli Pinellan edusta. Kun sitten tavara oli myyty ja ostokset hankittu, tapahtui paluu kotiin taas hinauksessa. Myöhemmässä vaiheessa nuo myyntimatkat tehtiin talon omalla veneellä.

Olavi Mäkelä

Artikkeli on Taivassalon Lions Clubin julkaisemasta kirjasta:
”Entispäivän Taivassalo Kotiseutulukemisto V” vuodelta 1995

Kirjoittaja on Taivassalon entinen kunnansihteeri ja kamreeri.

* 9.2.1922 - + 17.2.2003