

Asikkalan puiset rattaat podcast

Tuottaja: Reko Tupala
Työharjoittelutyö KEO.fi Radiotoimittajalinja
Opettaja: Joni Rinta-Möykky

JINGLE

Hei.

Tämä on Asikkalan puiset rattaat podcast.

Jonka teille on tuottanut Reko Tupala

Kuulet sarjassa kirjoituksia Asikkalan historiasta, eri henkilöistä ja tapahtumista vuosien takaa.

Asikkalalainen Lauri Muranen on koonnut tarinat jo vuosia aiemmin ja nyt osa näistä tarinoista on kuultavissa podcast-sarjana.

Luvassa on mielenkiintoista kuultavaa Asikkalan eri vaiheista, löytyypä jopa skandaali-uutinenkin kaukaa historiasta sekä laivailun historiaa Päijänteellä.

Tervetuloa kuuntelemaan.

JINGLE

”Kaikki paitsi purjehdus on turhaa” -lauoi Lasse Mårtensson aikoinaan. Tosin nyt ei kerrota purjehduksesta vaikka vesille mennäänkin, Päijänteen vesille tarkalleen ottaen.

Tämän kertaisessa jaksossa keskitytään höyrylaivaan, Päijänteen ensimmäiseen höyrylaivaan. Nyky päivänä Päijänteellä seilaa monenlaista laivaa, venettä ja paattia, taitaa siellä vielä perinteisiä soutuveneitäkin kulkea, ainakin mato-onkijoiden toimesta.

Aikaisemmin tämä teksti on pidetty esitelmänä Asikkalan rotaryklubissa vuonna 2006.

Toinen jakso 2 - **Päijänteen ensimmäinen höyrylaiva**

Teksti: Lauri Muranen, Lukija / teksti: Reko Tupala

Tasan 150 vuotta sitten, helmikuun 16. päivänä vuonna 1856, vallitsi Hämeen härkätiellä Tammelassa melkoinen kaaos. Tie ja lumiset hanget sen molemmin puolin olivat täynnä hevosia, härkiä ja miehiä. Suunnattomien jalasten päällä lepäsi kaksi painavaa höyrykattilaa. Niiden edellä pitkässä jonossa kulkevat reet oli täytetty monenlaisilla koneenosilla. Siinä kulki hevosten, miesten ja härkien kiskomana höyrylaiva Storfurstenin koneisto Turusta kohti Asikkalaa. Näihin aikoihin, kun kello oli ohittanut iltakuuden, oli Letkun kievarista 12 tuntia aikaisemmin lähtenyt kolonna edennyt kymmenisen kilometriä kohti Hämeenlinnaa. Illan hämärtyessä alettiin sytyttää leiritulia ja rakentaa väsyneille hevosille ja juhdille suojaa. Asumattomalla korpitaipaleella ei ollut lämpimiä majapaikkoja edes ihmisille. Tällä tammelalaisten talonpoikien työryhmällä, johon kuului 131 hevosta ja hevosmiestä, 93 apumiestä ja 66 härkää, oli edessään vielä kaksi 12-tuntista työpäivää, ennen kuin koneisto olisi Lietsankoukussa. Siellä se voitaisiin luovuttaa Rengon nimismiehen johtaman uuden kuljetusmiehistön haltuun.

Maihinnousun pelossa

Oli alkanut kolmas vuosi Krimin sodassa, joka täällä meillä Suomessa tunnetaan Oolannin sotana. Näin sitäkin suuremmalla syyllä, kun englantilaisten ja ranskalaisten laivastot olivat kahden edelliskesän aikana tuhonneet Suomen rannikkokaupunkeja ja pitäneet Venäjän Itämeren rannikkoa laivastosaarrossa. Kesän 1855 huomattavin sotatapahtuma oli ollut Viaporin pommitus. Sen muistoksi on viime vuosina alettu elokuussa järjestää Suomenlinnassa suuria ilotulituksia. Vihollisen laivat olivat vetäytyneet Itämereltä marraskuussa, kun rannikot alkoivat jäätyä. Suomen suuriruhtinaskunnan puolustuksesta vastaava kenraalikuvernööri Fredrik Wilhelm Rembert Berg oli vakuuttunut, että ne palaisivat seuraavana keväänä. Itse asiassa hän pelkäsi silloin alkavan hyökkäyksen Suomen kautta kohti Pietaria. Tälle oletukselle antoi perusteita Englannin ja Ranskan syksyllä Ruotsin kanssa tekemä sopimus. Siinä liittoutuneet lupasivat turvata

Ruotsin rajat, mikäli Venäjä esittäisi uhkavaatimuksia Jäämeren rannalla.

Berg ja monet muut epäilivät, että sopimukseen sisältyi salainen lisäpöytäkirja Ruotsin liittymisestä sotaan Venäjää vastaan ja lupaus Suomen takaisinsaamisesta. Myös Tanskan liittymisestä sotaan oli vahvoja viitteitä. Kenraalikuvernööri lähti siitä oletuksesta, että Englanti, Ranska, Ruotsi ja Tanska nousisivat seuraavana keväänä maihin Suomen rannikolla ja hyökkäisivät edelleen kohti Pietaria. Todennäköisimmäksi maihinnousukohtaksi hän ennakoiki Pohjanmaata, jonka rannikolla asuva ruotsinkielinen väestö tunsii vanhastaan sympatiaa entistä emämaata kohtaan. Pohjanmaalta Hämeenlinnaa, Jyväskylää ja Kuopiota kohti isketyt kiilat uhkaisivat selustasta Suomen rannikkoa puolustavia joukkoja. Maan köyhyys ja maanteiden huonous toisaalta hidastaisivat hyökkääjien etenemistä. Berg arveli, että nopeilla iskukykyisillä joukoilla voitaisiin selusta turvata ja hyökkäys torjua.

Päijänteen kuljetuslaivasto

Vastaiskuun lähetettävän joukon marssiaika etelästä Pohjanmaalle lyhentyisi yli viikolla, jos miehet voitaisiin kuljettaa osan matkaa vesitse. Näin syntyi ajatus Päijänteelle rakennettavasta kuljetuslaivastosta. Ideansa Berg esitteli laivaston päällikölle suuriruhtinas Konstantinille marraskuussa 1855. Tämä hyväksyi suunnitelman, myönsi 50 000 ruplan määrärahan sekä määräsi kapteeniluutnantti Peter Falckin kaartinekipaasista johtamaan laivojen rakentamista. Jo 9. joulukuuta Falck saapui Helsinkiin saamaan kenraalikuvernööriltä lähempiä ohjeita tehtävänsä. Samaan Kleinehin hotelliin majoittui tällöin myös kauppaneuvos Fredrik Sneckenström Porvoosta. Voimme kuvitella – eikä tässä varmasti totuudesta kauaksi poiketa – että Falck ja Sneckenström istuivat iltaa viereisellä Seurahuoneella – toimii nykyisin Helsingin kaupungintalona – keskustelemassa totilasin ääressä Päijänteestä ja alueen puuvaroista. Sneckenströmille molemmat olivat perin tuttuja, sillä hän omisti Padasjoella Arrakosken sahan, josta valmista puutavaraa kuljetettiin talvisin rekikyödyillä Porvooseen. Anianpellon Lammassaassa puolestaan oli usean Päijänteen sahan välivarasto, jonne oli kertynyt runsaasti sahattuja lankkuja, kun vienti oli tyrehtynyt Krimin sodan takia. Falck etsi Päijänteen eteläpäästä sopivaa paikkaa laivarakennustelakalle. Valinta osui Vähä-Äiniön Kuoreniemeen. Siellä hän päätti rakentaa laivaston, joka kerralla pystyisi kuljettamaan kokonaisen rykmentin vuorokaudessa Päijänteen päästä päähän. Rakennusohjelmaan kuului höyryhinaaja, kolme proomua, joista kukin pystyisi kuljettamaan 700 miestä sekä kaksi purjein liikkuvaa lastialusta.

Luotettavan apulaisen Falck sai porilaisesta kauppiasta Isaac Carströmistä. Carström oli osoittanut keisarillisen kiitoksen ansainnutta puolustustahtoa. Hän oli jo kesällä 1854 luvannut laivaston käyttöön kaksi pienehköä alustaan

ja yhdessä muiden porilaisten liikemiesten kanssa luovuttanut samaan tarkoitukseen yhteisomistuksessa olleen höyrylaiva Sovinnon. Carströmin avulla saatiin värvättyä Pohjanlahden rannikolta taitavia laivanrakentajia, joita Päijänteellä ei ollut. Todennäköisesti nämä tulivat Luvian Laitakarilta, jossa oli totuttu rakentamaan suuria aluksia.

Höyrykone tuodaan Turusta

Proomujen hinaamiseen tarkoitettu höyrylaiva piti varustaa riittävän suurella koneella. Koska rakentamisella oli kiire – kaiken piti olla valmiina vesien avautumiseen mennessä eli viidessä kuukaudessa – päädyttiin jo valmiin höyrykoneen hankkimiseen. Sellainen löytyi Turusta, vuonna 1836 Englannissa valmistuneesta matkustajalaiva Storfurstenista, joka oli viimeiset kaksi vuotta maannut Turun telakalla merisaarron vuoksi. Sillä aikaa kun Carströmin värväämät kirvesmiehet matkustivat Vähä-Äiniölle, missä he ryhtyivät perustamaan telakkaa ja etsiskelemään laivanrakennuspuita lähimetsistä, tutkivat Pietarista saapuneet kaksi mekaanikkoa Storfurstenin koneet. Ne todettiin käyttökelpoisiksi.

Tammikuun puolivälissä Falck saapui Turkuun ja osti koneiston 15 000 ruplalla. Kauppaan kuului kaksi höyrykattilaa, kaksi höyrykonetta sekä siipiraslaitteisto. Kun Falck palasi takaisin Asikkalaan telakkaa johtamaan, Carström jäi Turkuun valvoman koneiston purkamista ja suunnittelemaan sen kuljetusta. Höyrykattiloita varten tehtiin kuusi suurta rekeä – kolme kummankin kattilan alle. Niiden jalaksissa oli reiät, joista työnnettyillä puutangoilla pystyttiin vipuamaan rekiä pahoissa paikoissa ja jarruttamaan niiden kulkua alamäissä. Hän laati kuljetusaikataulun, jonka mukaan päivässä edettäisiin noin 25 kilometriä. Näin höyrykone olisi kymmenessä vuorokaudessa Päijänteellä. Itse kenraalikuvernööri Berg antoi maaherrojen kautta määräyksen kruununvoudeille ja nimismiehille kuljetuksen hoitamisesta talonpoikien rasitteena olevalla kruununkyytijärjestelmällä. Ensimmäisenä vuoroon määrättiin Pöytyän 140 talonpoikaa. Heidän piti olla helmikuun 6. päivänä heti aamukuudelta hevosineen, rekineen, kankineen ja vahvoine köysineen Turun laivatelakalla, joka sijaitti Aurajoen oikealla rannalla. Kotipitäjästään heillä oli lähes 50 kilometrin matka Turkuun. Höyrykoneen osat lastattiin 26 rekeen. Kummankin höyrykattilan eteen valjastettiin neljä hevosta rinnan ja viisi peräkkäin. Kummassakin valjakossa oli siten peräti 20 hevosta. Hevosia oli paljon, mutta oli kuormallakin kokoa. Yksi kattila painoi 1 000 leiviskää eli kahdeksan ja puoli tonnia. Se oli enemmän kuin nämä talonpojat olivat kuunaan kuljettaneet.

Carströmin aikataulu petti heti ensimmäisenä päivänä, jolloin tavoitteena oli Liedon itäpuolella 22 kilometrin päässä oleva Ankka. Kun ilta hämärtyi, kulkue oli tosiasiaassa edennyt vasta vajaat neljä kilometriä. Se oli juuri ja juuri ohittanut Turun tuomiokirkon. Kuljetusta valvomaan saapunut Falck oli

epätoivoinen ja vaati nimismiehiä järjestämään lisävoimia. Suurimpana syynä hitaaseen etenemiseen olivat teiden kapeus ja huonous sekä vaikeudet suuren valjakon käsittelemisessä. Tuon ajan maantien leveys oli kuusi kyynärää – 3,6 metriä – joten neljän hevosen levyinen valjakko oli lähes käyttökelvoton. Lisäksi talonpoikaishevonen ei koskaan ollut vetänyt noin suuressa valjakossa – eikä kukaan hevosmiehistä ollut harjaantunut sellaista käsittelemään.

Jo kahden ensimmäisen päivän kokemusten jälkeen todettiin, että eteenpäin päästiin 5–10 virstaa päivässä. Niinpä Pöytyän miehet saapuivat vaihtopaikalle Marttilan Prunkilaan vasta kuudennen päivän iltana, kun Carström oli laskenut, että sinne ehdittäisiin kahdessa päivässä. Marttilan miehet jatkoivat Kosken Pitkäjärvelle ja somerolaiset siitä Tammelan Letkuun. Tässä vaiheessa oli hevosten avuksi otettu lisää miehiä, jotka vetivät onkapannuja köysillä. Somerolaiset toivat vetoavuksi vielä 16 härkäparia. Asikkalassa elää edelleen sanonta, jonka mukaan Tammelan härät ja Asikkalan tallukkajalat ne lopulta vetivät onkapannun Turusta Anianpeltoon. Tosiasiassa kummatkin olivat vähemmistönä tässä kuljetusoperaatiossa, joka kesti 27 vuorokautta ja johon osallistui kaikenkaikkiaan yli 3 000 miestä, 1 500 hevosta ja 98 härkää!

Kauimmaiset vetäjät olivat Kuhmoisista. Heidän urakkansa osui välille Putulasta Kurhilaan. Matkaa Kuhmoisten kirkonkylästä Kosken Putulaan oli 80 kilometriä, pitäjän pohjoisosasta vielä parikymmentä kilometriä lisää. Itse urakka hoidettiin yhdessä päivässä. Asikkalan tallukkajaloille tuli kunnia kiskoa höyrykattilat Anianpeltoon rakenteilla olevan laiturin tuntumaan ja koneet telakkatyömaalle Kuoreniemeen. Perillä ne olivat maaliskuun kolmantena päivänä.

Laiturit rakenteille

Sillä aikaa kun koneiston kuljetus oli käynnissä, saapui Anianpeltoon kenraalikuvernöörin määräyksestä insinöörikapteeni Adolf Appelberg. Hän oli saanut tehtäväkseen laiturien rakentamisen Päijänteen rannalle.

Anianpellossa oli tuohon aikaan olemassa kolme laituria tai lastauspaikkaa: Ämmälänhaka, puutavaraliikemies Längmannin laituri siitä hieman itään ja jyväsyläläisen kauppias Dunajeffin laituri Mustaniemessä. Ne kaikki olivat liian pieniä kuljetuslaivaston tarpeisiin. Falck valitsi kuitenkin uuden laiturin paikaksi Mustaniemen, missä Dunajeffin laituri ennestään sijaitsi. Hänen ohjeidensa mukaan Appelberg piirsi laiturin, jolla oli pituutta 300 jalkaa – 90 metriä – ja leveyttä 36 jalkaa – 12 metriä. Pituus määriteltiin niin, että kaikki neljä isoa alusta mahtuivat laituriin yhtä aikaa. Leveyttä tarvittiin runsaasti, jotta vaunut pystyisivät kääntymään laiturilla. Laituri tehtiin 80 metrin päähän rannasta ja sinne johti kuusi metriä leveä käyntisilta. Täsmälleen

samankokoisen laiturin Appelberg piirsi Päijänteen pohjoispäähän Äijälän kylän rantaan. Suurten laiturien tarkoituksena oli joukkojen nopea lastaus ja purkaminen. Äijälän laituri oli tässä vaiheessa tarpeen, kun Jyväsjärvestä tuleva Äijälänjoki oli perkaamatta eikä ollut varmuutta kuljetuslaivaston pääsystä Jyväskylän kaupungin rantaan. Puoleen väliin Päijännettä Judinsalon Havusenlahteen tehtiin kolmas laituri. Se oli tarkoitettu pelkästään höyrylaivan halkojen lastaukseen, joten ei haitannut vaikka se ei ollut lähimaillakaan mitään asutusta.

Appelbergin urakkaan kuului myös tien teko Vesivehmaan ja Anianpellon väliseltä maantieltä Mustaniemeen. Sekin suunniteltiin sotajoukkojen liikkumista varten tavallista leveämmäksi eli kymmen kyynärän – kuuden metrin – levyiseksi, kun normaali maantien leveys oli kuusi kyynärää. Pituutta tielle tuli vajaa kilometri. Loppujen lopuksi Äijälän laituri jäi rakentamatta, sillä Appelberg sai Äijälänjoen perkkauustyöt käyntiin ennen purjehduskauden alkua. Eikä sillä muutenkaan ollut enää tarvetta, sillä Krimin sota päättyi maaliskuun lopussa Pariisissa solmittuun rauhaan.

Laivan nimeksi Suomi

Tilanteen muuttumisesta huolimatta laivanrakennustöitä Vähä-Äiniöllä jatkettiin 300 miehen voimin. Maaliskuun alkupäivinä oli proomujen ja purjealusten rakentaminen pitkällä. Höyrylaivasta oli nähtävissä vasta juuri paikalleen laskettu ja Helsingistä jalansyten haetun ryssänpapin vihkivedellä pirsrottama köli. Töiden aloittamista oli viivästyttänyt rungon suunnittelu. Storfursten oli kulkenut yhdeksän jalkaa syvällä, nyt höyrykone piti sovittaa neljä tai korkeintaan viisi jalkaa syvässä kulkevaan runkoon. Leveyttä ei voinut lisätä siipirattaiden akselin takia, joten jatkettiin pituutta. Storfursten oli ollut 123 jalkaa pitkä, Päijänteen ensimmäisestä höyrylaivasta tehtiin 140 jalkaa – 42 metriä – pitkä ja 21 jalkaa – 6,3 metriä – leveä. Se ei siis olisi mahtunut 15 vuotta myöhemmin valmistuneeseen Vääksyn kanavan sulkuun.

Laivan nimeksi oli jo helmikuussa määrätty Suomi. Sanotaan että itse keisari Aleksanteri II armossaan oli toiminut kummina, mutta ehdotuksen tekijänä oli epäilemättä ollut kenraalikuvernööri Berg. Höyrylaivan lisäksi Kuoreniemessä valmistui kolme proomua, joista kukin oli 108 jalkaa – 32 ja puoli metriä – pitkä, sekä kaksi mastolla ja purjeilla varustettua 53 jalan – siis 16 metrin – pituista lastialusta. Toukokuun viimeisellä viikolla laivat laskettiin Päijänteeseen. Höyrykone Suomeen asennettiin Vähä-Äiniöllä ja kattilat Mustaniemen laiturissa. Kesäkuun 14. päivänä Suomi teki neitsytmatkansa Anianpellosta Jyväskylään.

Laivan päälliköksi oli määrätty jo helmikuussa luutnantti Oscar von Kræmer 9. meriekipaasista. Hän oli sotasankari, joka johtanut Sevastopolissa yhden linnakkeen puolustusta ja haavoittunut vaikeasti kesällä 1855. Kun hän ei seuraavaan kevääseenkään mennessä ollut toipunut riittävästi, hänen

tilalleen nimitettiin luutnantti Leopold Toppelius Suomen 1. meriekipaasista. Hänestä tulikin pitkäaikainen Päijänteen kulkija. Kuljetuslaivastoa ei tarvittu alkuperäiseen tarkoitukseensa, sillä Krimin sota päättyi ennen kuin laivat olivat valmiit. Suomi siirtyi siviilikäyttöön helpottamaan Keski-Suomen ja maan pohjoisen osan kuljetustarpeita. Laiva luovutettiin jo seuraavana syksynä Suomen kruunun haltuun, mutta sen miehistönä toimi yhdeksän kesän ajan Suomen meriekipaasista Päijänteelle lähetetty komennuskunta.

Kenraalikuvernööri Bergin adjutantti Robert Lundh – meriväen luutnantti itsekin – vieraili keväällä 1856 Asikkalassa ja kirjoitti innostuneen artikkelin laivanrakennustöistä sekä Helsingfors Tidningariin että Venäjän laivaston aikakauslehteen Morskoj Sbornikiin. Tämän viimeksimainitun alle hän lisäsi Falckin työtä ylistävän kappaleen, joka päättyi seuraavasti: ”Herrojen laivaston upseerien yleiseksi hyödyksi olisi toivottavaa, että P. V. Falck laatisi työnsä päätyttyä Morskoj Sbornikiin täyden selonteon laivojen kustannuksista ja liittäisi siihen niiden piirustukset sekä kuvauksen töiden kulusta.” Olisipa Falck todella tehnyt niin, sillä nyt ei höyrylaiva Suomesta sen enempää kuin muistakaan keväällä 1856 Asikkalassa valmistuneista laivoista ole olemassa yhtään kuvaa tai piirustusta.

LOPPU