

Esko Pakkanen

# Luotsilaiva Saimaa

Aluksen vaiheita vuosina 1893–2018





Esko Pakkanen

# Luotsilaiva Saimaa

Aluksen vaiheita vuosina 1893–2018

Liikennevirasto

Helsinki 2018

*Kannen kuva: Mikko Kankainen*

ISBN 978-952-317-581-5

Verkojulkaisu pdf ([www.liikennevirasto.fi](http://www.liikennevirasto.fi))

ISBN 978-952-317-610-2

Liikennevirasto  
PL 33  
00521 HELSINKI  
Puhelin 0295 34 3000

**Esko Pakkanen: Luotsilaiva Saimaa - Aluksen vaiheita vuosina 1893-2018.** Liikennevirasto, tekniikka- ja ympäristöosasto. Helsinki 2018. 323 sivua. ISBN 978-952-317-610-2.

**Avainsanat:** Luotsit, alukset, historiikit, vesiliikenne, s/s Saimaa

## Tiivistelmä

Liikennevirasto tilasi vuonna 2015 metsänhoitaja Esko Pakkaselta käsikirjoituksen luotsialus Saimaan vaiheista. Aluksen rakentamisesta tulee vuonna 2018 kuluneeksi 125 vuotta.

Alus valmistui Turun Crichtonin telakalta 1893 ja välittömästi sen jälkeen se siirtyi Saimaalle tarkastusalukseksi. Pääasiallisesti s/s Saimaa työskenteli Vuoksen vesistö-alueella käväisten kuitenkin esimerkiksi sota-aikana myös meren puolella.

Aluksella on aikojen saatossa vierailut lukuisa joukko arvohenkilöitä Venäjän tsaareja, Ruotsin kuninkaita, Venäjän presidenttejä sekä Suomen valtionhallinnon korkeinta johtoa. Tärkeintä kuitenkin on ollut se työ mitä alus on tehnyt Saiman väylästä ja vesiliikenteen edistämiseksi.

Työkäytön jälkeen s/s Saimaa on toiminut aiemmin Merenkululaitoksen ja nyttemmin Liikenneviraston museo- ja edustusaluksena.

Liikennevirasto julkaisi tästä käsikirjoituksesta lyhennetyn version kuvitettuna kirjana, nimeltään luotsilaiva Saimaa, kesällä 2018.

## Aluksi

Kun Mikko Pekosen kirjoittama luotsilaiva *Saimaan* 100-vuotishistoria ilmestyi vuonna 1993, olin pettynyt. Kirjoitin ”Korsteenissa”, että *Saimaa* oli joutunut ilkeivän kohteeksi. Ei siksi, etteikö Pekosen työ olisi ollut ansiokas, vaan siksi, että Merenkulkuhallitus päätti julkaista kirjan vahvasti supistettuna, niukasti kuvitettuna ja lähes monistemaisena vihkosena. Totesinkin arvioni lopussa, että ”toivottavasti *Saimaa* saa vielä arvoisensa julkaisun”.

Niinpä kun Liikennevirasto otti minuun yhteyttä loppuvuonna 2015 ja tarjosi uuden *Saimaa*-kirjan kirjoittamista, olin enemmän kuin valmis. Samalla päätin, että koetan saada teokseen kaiken sen tiedon ja kuvituksen (vaikkei se toimeksiantoon kuulunutkaan), mitä aluksesta on löydettävissä.

En onnistunut tavoitteessani. Ensinnäkään ”kaikkea” tietoa aluksesta ei löytynyt tai en ainakaan löytänyt; moni ”kiinnostava” yksityiskohta jäi avoimeksi. Silti tietoa ja sen pohjalta laadittua käsikirjoitusta kertyi paljon enemmän kuin mitä lopulta kirjaan oli kohtuullista mahduttaa. Ongelma ratkaistiin osittain siten, että laajempi käsikirjoitukseni on tarjolla näin verkkojulkaisuna. Kirjaan lyhentämäni teksti oli pituudeltaan 116 sivua.

Liikenneviraston toimeksianto oli väljä, tehdä käsikirjoitus 125 vuotta täyttävän luotsilaiva *Saimaan* juhlakirjaan. Se oli helppoa siksi, että aluksesta tiedetään paljon. Monet *Saimaan* laivapäiväkirjoista ovat säilyneet, myös osa muista päiväkirjoista. Lisäksi Luotsilaitoksen ja Merenkulkuhallituksen sisäinen, osin ulkoinenkin kirjeenvaihto sekä laitoksen muu arkistomateriaali tarjoavat kosolti tietoa aluksesta. Arkistoaineistot ovat säilytettyinä pääosin Kansallisarkistossa ja Mikkelin maakunta-arkistossa. Lisäksi muutamat muut viranomais- ja yksityisarkistot ovat tarjonneet apuaan. Myös sanomalehdet ovat olleet arvokkaana lähteenä *Saimaan* vaiheiden kuvaamisessa. Sen sijaan miehistön elämä aluksella niin työ- kuin vapaa-aikana jäi niukasti katetuksi. Kirjallisia muisteluksia ei ole löytynyt, ei myöskään kovin monia työvuosien miehistön jäseniä haastateltaviksi.

En ole käyttänyt lähdeviitteitä, mutta useimmiten tiedon lähde käy ilmi tekstistä. Se koskee etenkin suoria lainauksia, joita on viljalti. Ne ovat mielestäni tärkeitä vähentämällä tulkintavirheitä, tekemällä kunniaa aiemmille kirjoittajille ja ennen kaikkea tuomalla aikalaistunnelmaa. Mukana on myös ruotsinkielisiä lainauksia, olihan ruotsi pitkään hallitseva viranomaiskieli ja höyrylaivoja koskevia uutisia julkaistiin ruotsinkielisessä lehdistössä aiemmin paljon. Sitä paitsi ruotsi on edelleen maamme toinen kansalliskieli.

Itse kirjan tekstiosuudesta tuli selvästi suppeampi kuin olisin halunnut. Onneksi kirjaan on kaiketi tulossa runsas kuvitus. Vanhoja valokuvia löytyi, ei kuitenkaan monta työ- tai miehistökuvaa; myös konehuone- ja muut sisäkuvat jäivät puuttumaan. Sen sijaan sodanjälkeisiltä vuosilta on viljalti kuvia, dia- ja digivuosilta lähes loputtomiin. Niiden kanssa joudutaan varmaan valinnan vaikeuksiin. Kirjan ulkoasusta tulee upea, kiitos graafikko Sakke Yrjölän.

Myös muille kiitoksille on paikkansa. Tämä käsikirjoitus ei olisi syntynyt - kuten ei kirjakaan - ilman apu- ja taustajoukkoja. Enimmät kiitokset osoitan Mikko Pekoselle, joka toimitti käyttööni kaiken *Saimaasta* aikanaan ja myöhemminkin keräämänsä arkisto- ja kuvamateriaalin. Sitä ei ollut vähän. Hän on myös kommentoinut luonnos-tekstejäni ja samalla pelastanut minut muutamalta nololta virheeltä. Lisäksi haluan kiittää Jussi Kivistä, maamme ainoa ”höyrylaivatohtoria”, joka jälleen kerran on auttanut minua monin tavoin käsikirjoituksen loppuun saattamisessa ja hiomisessa. Kiitokset myös oikoluennassa avustaneelle Tapa Lallukalle.

Kiitokset myös haastatelluille, kuvien lainaajille sekä muille apuaan antaneille. Heihin kuuluvat tietysti myös Liikenneviraston ohjaus- ja historiaryhmät sekä kustannustoimittaja Aino Partanen.

Tunnen ylpeyttä päästyäni kirjoittamaan luotsilaiva *Saimaan* elämänkerran. Onhan aluksella kiintoisa historia ja lisäksi se on maamme kaunein kulussa oleva höyrylaiva.

Helsingin Töölössä huhtikuussa 2018

Esko Pakkanen

# Sisältö

LUOTSILAIVA SAIMAA LYHYESTI.....	8
<i>Saimaan</i> synty .....	8
Mitä <i>Saimaa</i> teki? .....	9
Hyvää huolta ja sattumuksia.....	10
<i>Saimaa</i> nykyään .....	10
OSA 1 LUOTSILAITOS JA SAIMAA.....	12
Luotsilaitoksesta Liikennevirastoksi .....	12
Suomen Luotsi- ja majakkalaitos.....	12
Luotsilaitoksen venäläistäminen .....	18
Merenkulkulaitos .....	25
Liikennevirasto .....	28
Luotsilaivat.....	29
Ensimmäiset omat laivat.....	31
Lisää luotsilaivoja.....	33
<i>Saimaan</i> jälkeiset alukset .....	41
MKH:n aikaan.....	41
Höyrystä dieseliin .....	44
Vuoksen vesistö eli <i>Saimaa</i> .....	46
Vesistön rakentaminen.....	47
Väylämittaukset ja -merkitsemiset.....	52
Laivaliikenteen kehitys .....	56
”Euroopan ihanin järvi” .....	62
<i>Saimaan</i> luotsipiiri .....	64
Luotsipiiri vakinaistetaan.....	65
Luotsipiiri ja luotsipäälliköt.....	67
MKH:n aika .....	76
Luotsipaikat ja luotsit .....	79
Väylät .....	87
Viitat ja kummelit.....	91
Loistot ja valopojjut.....	95
Luotsit ja tukinuitto.....	100
Haverit.....	107
Luotsipäällikön tarkastusmatkat ennen <i>Saimaata</i> .....	110
Vuokra- ja vuorolaivoilla.....	110
Mittausalus <i>Kallavesi</i> .....	119
Luotsilaiva <i>Silmä</i> .....	121
OSA 2 LUOTSILAIVA SAIMAA.....	130
<i>Saimaa</i> rakennetaan.....	130
Turusta Lappeenrantaan .....	138
Vuosi 1893.....	140
Vuosi 1894.....	147
Vuodet 1895-96 .....	153
Vuodet 1897-99.....	158
Vuodet 1900-02 .....	164
Vuodet 1903-04.....	169
Vuodet 1908-10.....	181



Vuodet 1911-13.....	188
Vuodet 1914-17 .....	199
Vuodet 1918-19.....	206
Vuodet 1920-23.....	213
Vuodet 1924-29.....	221
1930-luku .....	229
Merellä vuodet 1940-42.....	235
1940 .....	235
1941.....	238
1942.....	240
Sillä välin Saimaalla.....	243
Vuodet 1943-45.....	248
Vuodet 1946-49 .....	251
1950-luku .....	256
1960-luku.....	265
1970-luku .....	271
1980-luku.....	275
Korjauksia ja muutostöitä.....	279
Uudessa aluksessa paljon korjattavaa.....	280
Vuosien 1912-13 suurremontit .....	281
Uusi kattila.....	284
Valkoinen runko ja yhtenäinen suvikatto.....	285
Sotavuodet merellä ankaria.....	286
Keulaa ei leikata, leikataan.....	289
Saimaan laivaväki.....	291
Miehistö.....	291
Palkat.....	294
Sodan jälkeen.....	298
Vuodet 1985-2017.....	310
Monenlaista vierasajoa.....	310
Juhlavuoden ja muut merimatkat.....	314
Huolenpitoa ja remontteja .....	316
Miehistö.....	317
Saimaa nykyään.....	318
KÄYTETTYJÄ LÄHTEITÄ.....	320
Arkistot .....	320
Virallisjulkaisut .....	320
Kirjallisuus .....	320

## Luotsilaiwa *Saimaa* lyhyesti

”Uusi luotsihöyrylaiwa *Saima* saapui keskiwiikkona tänne Turusta. Toissa päivänä käwi hänen ylh. kenraalikuwernööri apulaisensa seuraamana laiwassa ja teki uudella höyryllä koematkan Wiaporin tienoille. Laiwa on erittäin mukawa ja somasti sisustettu, wähän suurempi kuin luotsilaiwa *Åland*. Uuden laiwan päällikkö on Saimaan wesien luotsiosaston päällikkö, kapteeni Gustaf Majander.” Näin uutisoi Päivälehti 27. toukokuuta 1893, edellispäivän Aftonbladetia siteeraten. Lehti toisti kollegansa virheen: laivan oikea nimi oli *Saimaa*, siis kahdella aalla.

## *Saimaan* synty

Vuonna 1812 perustetun Suomen Luotsi- ja majakkalaitoksen tehtävänä oli merellä ja sisävesillä olevien kulkuväylien ja merenkulun turvalaitteiden ylläpito, merenmittaus sekä luotsauspalvelut eli luotsin asettaminen laivoja ohjaamaan. Tätä varten laitoksen käyttöön oli hankittu höyrylaivoja, joita oli keväällä 1893 yhdeksän, kaikki merellä.

Saimaan kanava valmistui vuonna 1856, minkä jälkeen aloitettiin Saimaan laivaväylien mittaustyöt, ja ensimmäiset merikartat valmistuivat 1860-luvun puolivälissä. Saimaan ja Kallaveden luotsipiiri aloitti toimintansa vuonna 1868, jolloin luotsipäällikön ohella palkattiin 18 ”kruununluotsia” yhdeksälle luotsipaikalle eri puolille vesistöä.

Luotsipäällikön tehtäviin kuului valvoa, että luotsipiirin väylät olivat kunnossa. Tätä varten hänen oli kierrettävä väylät ja luotsipaikat riittävän usein purjehduskauden aikana. Saimaan luotsipiirille määrätyn ohjesäännön mukaan luotsipäällikön tuli tehdä tarkastusmatkansa kruunun purjehdilla, mikä olisi ollut käytännössä mahdotonta; jahtia ei koskaan Saimaalle hankittukaan. Aluksi matkat tehtiin osaksi vuoroliikenteen matkustajalaivoilla, osaksi vuokraamalla pieniä höyryaluksia.

Luotsipäälliköt esittivät useaan otteeseen oman höyryaluksen hankkimista luotsipiirin käyttöön. Tämä toteutui vuonna 1886, jolloin mereltä siirrettiin luotsihöyry *Silmä* Saimaalle. Vuonna 1867 rakennettu alus osoittautui kuitenkin pian tehtävänsä epäkelvoksi: se oli huonokuntoinen, hidas ja syväkulkuinen. Siksi luotsitirehtööri Otto Gadd esitti keväällä 1892 Senaatille uuden höyryaluksen hankkimista Saimaalle. Perusteluissa todettiin – *Silmän* huonokuntoisuuden ohella – liikenteen tuntuva lisääntyminen vesistöissä sekä vesistön laajuus ja laivaväylien 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, päästiin käytännön toimiin, joita oli valmisteltu jo etukäteen. Vuoden 1892 lopulla allekirjoitettiin 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. Hinta oli 56 000 markkaa.

Alus, joka sai nimen *Saimaa*, valmistui määräajassa. Vastaanottotarkastuksessa sen todettiin täyttävän sopimusehdot; nopeuskin oli täydellä vauhdilla ajettaessa  $10\frac{3}{4}$  solmua. Mustarunkoiseksi maalatun aluksen keulaan tai kylkiin ei ollut maalattu aluksen nimeä; se ilmeni aluksen peräpeiliin kiinnitetystä nimilaatasta. Saimaan luotsipiirin päällikön Gustaf Majanderin johdolla alus ajettiin Turusta Helsinkiin, sieltä Viipuriin sekä edelleen Lappeenrantaan, jonne se saapui illalla 5. kesäkuuta 1893.

## Mitä *Saimaa* teki?

*Saimaa* aloitti työnsä kolme päivää myöhemmin. Arkityö koostui luotsipäällikön johdolla tehdyistä tarkastus- ja työmatkoista. Tarkastusmatkoilla kuljettiin väylät ja tarkastettiin, että merimerkit olivat paikoillaan sekä pysähdyttiin loistoilla ja luotsipaikoilla tarkastamassa niiden toimintaa. Työmatkoilla mitattiin ja merkittiin väyliä, rakennettiin ja kunnostettiin kummeleita, loistoja ja linjatauluja sekä vietiin tarvikkeita ja polttoainetta loistoille. Tarvittaessa tehtiin paljon muutakin, kuten hoidettiin vieraskuljetuksia. Myös Luotsihallituksen (vuodesta 1917 Merenkulkuhallituksen) johto teki tarkastusmatkoja aluksella. Alkuvuosikymmeninä *Saimaa* oli joitakin kertoja Viipurin luotsipiirin käytössä Suomenlahdella.

Vuonna 1918 *Saimaan* kotisatama siirtyi Savonlinnaan. Aikaa myöten aluksen työtehtävät hieman muuttuivat: loistojen ohella linjataulujen rakentaminen ja hoito vei yhä enemmän aikaa. Painavien petrooliastioiden raahaaminen loistoille vaihtui vähintään yhtä painavien kaasupullojen, myöhemmin sähköparistojen raahaamiseen. Tämä työ keveni, kun 1980-luvulta alkaen valolaitteiden energialähteeksi tulivat aurinkokennot; siitä *Saimaan* miehistö ei ehtinyt hyötymään.

Syksyllä 1939 *Saimaa* siirrettiin merelle Merivoimien esikunnan käyttöön. Alus saatiin takaisin Saimaalle vasta syksyllä 1942, kun Saimaan kanava oli saatu jälleen käyttökuntoon. Näinä sotavuosina aluksella oli tavallaan kaksi isäntää; enimmäkseen se kuitenkin hoiti Viipurin luotsipiirin väylätöitä. Heinäkuun alussa 1941 alus oli vähällä tuhoutua Kotkassa venäläisten lentopommin pudottua siitä kuuden metrin päähän. Seuraavana kesänä alusta tulitettiin useampaan kertaan.

Vuonna 1968 valmistunut Saimaan uusi kanava sekä siihen liittyvä Saimaan syväväylästäön rakentaminen työllisti *Saimaata* ja sen miehistöä kosolti. Oli näet pystytettävä iso joukko uusia linjatauluja ja sektoriloistoja. Väylätyöt jatkuivat useita vuosia kanavan avautumisen jälkeenkin. Lisäksi aluksella oli keskeinen rooli uusien syväväyläluotsien kouluttamisessa; luotsit myös suorittivat lupakirjansa *Saimaalla*.

*Saimaassa* oli työvuosina yleensä seitsemän tai kahdeksan hengen miehistö: kolme tai neljä kannella, kolme konepuolella sekä emäntä (aluksi kokki). Luotsipäällikkö toimi aluksen päällikkönä; joinakin vuosina alukselle oli määrätty oma päällikkönsä.

## Hyvää huolta ja sattumuksia

*Saimaasta* on aina pidetty hyvää huolta. Alus talvehti yleensä jollain Saimaan telakoista tai kotisatamassaan, joitakin kertoja Helsingissä ja pari kertaa Viipurissa, sotavuosina rannikolla, alkuvuosina usein ylösvedettynä telakalla. Talvisin alukseen tehtiin konepajoilla tarvittavat vuosikorjaukset, joiden laajuus vaihteli, mutta ne saattoivat koostua kymmenistä työkohteista. Yksi suurimpia korjaustöitä oli kattilan vaihto vuonna 1925; jo tätä ennen oli kerran vanha kattila nostettu laivasta ja peruskorjattu. Miehistö kunnosti alusta noin kuukauden ajan keväisin sekä laittoi sitä talvikuntoon pari viikkoa syksyisin. Sittemmin kunnostusajat lyhenivät, mutta edelleen kevät- ja talvityöt tehdään perusteellisesti. Purjehduskauden aikana miehistön tehtäviin kuului puhdistaa, kiillottaa ja kunnostaa alusta jatkuvasti; näin on paljolti edelleenkin.

Alus oli alkuperäisasussaan lähes parikymmentä vuotta. Ensimmäinen näkyvä muutos oli keulaosan kansirakenteiden uusinta talvella 1912, jolloin myös ruorimies pääsi sisätiloihin. Seuraavana vuonna alus sähköistettiin. 1930-luvulla rakennettiin yhtenäinen suvikatto laivan kansirakenteiden päälle. Samaan aikaan aluksen musta runko muuttui valkoiseksi. Aluksen nimi ilmestyi keulaan vasta 1950-luvulla.

*Saimaalle* on sattunut iso joukko havereita, ei kuitenkaan isoja. Alkuvuosina alus menetti potkurinsa lukuisia kertoja. Pohjakosketuksia ja karillakäyntejä laiva koki myöhemminkin niin merellä kuin eri puolilla Saimaata. Niistä selvittiin useimmiten ilman vuotoa tai muita isompia vahinkoja. Paljon muutakin alus on ehtinyt kokemaan.

*Saimaata* kuten muitakin luotsilaivoja käytettiin myös edustustehtäviin. Jo toisena kulkukesänään alus pääsi mukaan keisari Aleksanteri III:n Suomenlahdelle tekemän kesämatkan eskaaderiin heinäkuussa 1894. Sen jälkeen *Saimaa* sai useana kesänä tehtäväkseen kuljettaa Suomen kenraalikuvernööriä Saimaalla sekä kerran, heinäkuussa 1914, Laatokalla.

Myös itsenäisyytemme aikana *Saimaan* kyydissä on ollut lukuisia valtionpäämiehiä, kuninkaallisia ja muita arvovieraita. Moni tasavallan presidenteistämme on matkannut aluksella, viimeksi Sauli Niinistö heinäkuussa 2017. *Saimaa* on päässyt kuljettamaan kosolti myös muita nimekkäitä vieraita; tietenkin jokainen aluksen kyytiin päässyt oli ja on edelleen arvovieras.

## *Saimaa* nykyään

*Saimaan* työtehtävät alkoivat vähetä 1980-luvulle tultaessa, ja kun *Saimaalle* saatiin uusi väyläalus *Kummeti* vuonna 1985, *Saimaa* jäi työttömäksi. Alusta ei kuitenkaan romutettu, mikä oli useimpien toisten luotsilaivojen kohtalo, vaan se päätettiin säilyttää. *Saimaasta* tuli käyttökuntoinen museolaiva, joka on toiminut Merenkulkuhallituksen, sittemmin Liikenneviraston virka- ja edustuskäytössä. Alus on kulussa kesäisin 2 - 3 viikon ajan.

Saimaan uuden kanavan avauduttua vuonna 1968 *Saimaa* on jälleen nähty aika ajoin myös merellä. Vuonna 1993 alus täytti 100 vuotta, jolloin se kävi syntysijoillaan Turussa. Vuodesta 1977 alkaen *Saimaa* on osallistunut Suomen Höyrypursiseuran regatoihin ja muihin yhteispurjehduksiin, niin Saimaalla kuin myös Kotkassa, Viipurissa ja Pietarissa.

*Saimaasta* käytetyt alustyyppitykset ovat vaihdelleet: aluksi *Saimaa* oli luotsilaiva tai luotsihöyry, joskus pelkästään höyryalus. Ruotsiksi nimityksiä oli enemmän: ångkryssare, ångjakt med en mast, ångbåt, ångfartyget, lotsångaren, lotsångbåten ja lotsångfartyget. Suomen itsenäistymisen jälkeen *Saimaasta* tuli tarkastuslaiva tai -alus ja lopuksi vuodesta 1980 työaikanaan väyläalus. Nykyään *Saimaata* nimitetään museolaivaksi.

Hyvin hoidettua alusta ei syyttä nimitetä Suomen kauneimmaksi höyrylaivaksi.

# Osa 1 Luotsilaitos ja Saimaa

## Luotsilaitoksesta Liikennevirastoksi

### Suomen Luotsi- ja majakkalaitos

”Navigare necesse est. Merenkulku on välttämätöntä.” Tämä vanha roomalaisten viisaus pätee harvinaisen hyvin Suomeen, sillä vaikkei maamme olekaan saari, kauppa- ja muut yhteytemme muuhun maailmaan ovat tapahtuneet suurelta osin meriteitse. Ensimmäiset tunnetut tiedot Suomen meriväylistä ovat 1200-luvalta, jolloin julkaistiin latinankielinen purjehdusohje ”Navigatio ex Dana per Mare Balticom ad Estonia” (Purjehtiminen Tanskasta Itämeren pitkin Vironmaahan); siinä käsiteltiin myös reitti Lembötestä (Ahvenanmaan Lemlannissa) Porkkalaan.

Rannikon väyliä tuntevia luotseja tiedetään noihin aikoihin olleen Suomenlahdenkin rannikolla, ja kun Suomesta tuli osa Ruotsin valtakuntaa, luotsiasiat tulivat osaksi lainsäädäntöä ja hallintoa eli kuten Iisakki Laati kirjoittaa: ”..., mutta vasta Kustaa Vaasan ajalta, alkaen vuodesta 1542 on säilynyt maamme väyliä ja luotsausoloja koskevaa jatkuvaa virallista kirjeenvaihtoa.”

Luotseja tarvittiin ohjaamaan laivoja väylillä sekä huolehtimaan merimerkeistä. Ruotsin luotsilaitos (Lots- och Fyrväsendet) perustettiin kuninkaallisella asetuksella 19. syyskuuta 1696. Valtakunta jaettiin luotsipiireihin ja Suomi kuului aluksi Tukholman piiriin, kunnes siitä vuonna 1756 muodostettiin oma piirinsä. Vuonna 1770 luotsipiirit siirrettiin laivaston alaisuuteen ja niiden johtajiksi tulivat luotsiupseerit. Samalla Suomen piirin johto siirrettiin Karlskronasta Viaporiin.

Luotsi- ja majakkalaitoksen sekä sen seuraajan Merenkulkulaitoksen vaiheista on kirjoitettu neljä historiateosta: Aina Lähteenojan ”Suomen luotsi- ja majakkalaitoksen historia vuoteen 1808” (1947), Iisakki Laatin ”Suomen luotsi- ja majakkalaitoksen historia 1808-1946” (1946), Chr. Ericssonin toimittama ”Merenkulkulaitos 1917-1967” (1973) sekä Pirkko Leino-Kaukiaisen ja Yrjö Kaukiaisen ”Navigare necesse. Merenkulkulaitos 1917-1992” (1992). Lisäksi laitosten vaiheita on käsitelty muissakin julkaisuissa (esim. ”Navis Fennica”).

Autonomian myötä Suomeen muodostettiin vuonna 1810 oma keisarillisen hallitus-konseljin (vuodesta 1816) Senaatin sotilastoimituskunnan alainen luotsilaitos, jonka johtoon tuli luotsimajuri. Toimeen nimitettiin luutnantti Gustaf Brodd ja hän sai apulaisikseen neljä luotsipäällysmiestä. Vuonna 1812 annettiin luotsilaitosta koskeva asetus (”Förordning, rörande Båk- och Lots-Inrättningen uti Finland”), jossa oli 77 pykälää ja joka pitkälti noudatti aiempia Ruotsin vallan aikaisia säädöksiä. Suomi oli jaettu neljään luotsipiiriin, Loviisa (myöhemmin Helsinki), Tammisaari, Turku ja Flisöberg (Ahvenanmaa). Lisäksi Vanhan Suomen alueella toimi Viipurin luotsipiiri, joka oli alistettu Venäjän meriministeriölle. Pohjanlahdella ei tässä vaiheessa ollut luotsipiirejä; luotsilaitoksen toiminta ulottui Siipyyn (Sideby) luotsipaikalle, joka oli Kristiinankaupungin eteläpuolella ja joka kuului Turun luotsipiiriin. Luotsipiirien johdossa olivat luotsipäällysmiehet (lotsuppsyningsman). Luotsipaikkoja (sittemmin luotsiasemia) oli kaikkiaan 48.

Uusi luotsilaitos poikkesi siinä maamme muista virastoista, että sillä oli enemmän yhteistyötä venäläisten viranomaisten ja Venäjän merivoimien kanssa. Laati selittää tätä yhteyttä näin:

”Suomen luotsi- ja majakkatoimi oli sellaisia aloja, joissa Venäjän valtakunnalla oli aina enemmän taikka vähemmän etuja valvottavana. Olihan Venäjä jo Pietari Suuresta alkaen pyrkinyt myöskin merivallaksi ja sen merivoimien huomattavimmat tukikohdat olivat siitä alkaen olleet Suomenlahden ja Itämeren rannikoilla. Sen vuoksi ei Venäjän valtakunnalle myöskään ollut yhdentekevää minkälaiset mahdollisuudet sen laivastolla oli purjehtia Suomen rannikolla, minkälaiset kartat sillä oli Suomen aluevesistä sekä minkälaiset opastajat ja merenkulun turvallisuuslaitteet sillä oli täällä käytettävissään. Eritoten Venäjän meriviranomaisten mielenkiinto kohdistui sen vuoksi Suomen luotsi- ja majakkalaitokseen enemmän kuin moniin muihin maamme laitoksiin tai hallintoelimiin. Kysymyksessä olevat viranomaiset oli aina pidettävä ajan tasalla siihen nähden, mitä meillä luotsi- ja majakkatoimen alalla tapahtui ja myöskin heidän toivomuksensa oli tässä suhteessa otettava huomioon. Luotsi- ja majakkatoimen johtokin oli vuosikymmenien ajan joko kokonaan venäläisten miesten taikka Venäjällä pääasiallisesti elämäntyönsä suorittaneiden Suomen kansalaisten käsissä. Luotsi- ja majakkalaitoksen henkilökunta oli kuitenkin muuten täysin suomalaista, lukuun ottamatta sitä aikaa tämän [1900] vuosisadan toisella vuosikymmenellä, jolloin luotsilaitos melkein kokonaan venäläistettiin.” (Jo vuonna 1810 oli Viaporin komentaja, vara-amiraali Sablin yrittänyt alistaa Broddin johtaman luotsilaitoksen määräysvaltaansa, mutta hanke saatiin koko lailla torjutuksi.)

Vuonna 1815 laitoksen ylimmäksi johtajaksi nimettiin eversti N.G. af Schulten virkanimikkeellä luotsi-inspehtori (lotsinspektör); Schulten oli myös Suomen hallituskonseljin (myöh. Senaatin) jäsen. Luotsimajuri vastasi kuitenkin edelleen laitoksen operatiivisesta johtamisesta. Vuonna 1835 luotsi-inspehtori sai apulaisen (adjointti, lotsinspektörsadjoint), joka virka tuli kuitenkin vain ajoittain täytetyksi. Ensimmäiseksi adjointiksi nimitettiin everstilutnantti C.G. Hisinger, joka kuitenkin siirtyi vuotta myöhemmin luotsimajuriksi Broddin jäätyä 72-vuotiaana eläkkeelle. Tässä vaiheessa luotsilaitoksen kenttähenkilöstön muodostivat neljä luotsipäällysmiestä, 26 luotsivanhinta, 119 luotsia, 165 reserviluotsia, 145 luotsioppilasta, viisi majakkamestaria, viisi ylempää sekä 10 alemmaa majakanvartijaa. Suomessa oli tuolloin viisi majakkaa, ensimmäinen oli vuonna 1753 rakennettu Utön majakka. – Hisinger kuoli vuonna 1846, eikä hänen jälkeensä luotsimajurin virkaa enää täytetty.

Vuonna 1849 perustettiin Pohjanlahden luotsipiiri; siihen saakka rannikkokaupungit olivat huolehtineet itse laivaväyliensä viitoittamisesta, majakoista sekä luotsitoiminnasta. Seuraavana vuonna luotsilaitoksen hallinto järjestettiin uudelleen perustamalla Suomen luotsi- ja majakkatoimen ylihallitus (Överstyrelsen för Lots- och båkinrättningen; käytämme jatkossa termiä Luotsihallitus), jota johti everstin arvoinen luotsitirehtööri. Näin Luotsihallituksesta tuli samanlainen keskusvirasto kuin olivat mm. Postihallitus ja Tullihallitus. Uutta ylihallitusta johti alkuun väliaikaisesti entinen vt. luotsi-inspehtori, vara-amiraali M.N. Lermontov, kunnes vuonna 1853 vakinaiseksi ylijohantajaksi eli ylitirehtööriksi nimitettiin 1. luokan kapteeni Boris Nordmann.

Luotsipiirejä oli kuusi, kun vastaperustettu Pohjanmaan piiri jaettiin kahtia, Vaasan ja Oulun luotsipiireiksi. Luotsipäällysmiehet olivat edelleen piirien johdossa, mutta näihin virkoihin alettiin nimittää yhä useammin upseereita, joilla oli luotsipiiristä riippuen joko luutnantin tai staabi- eli alikapteenin arvo. Seitsemänneksi luotsipiiriksi tuli Viipuri vuonna 1857.

Samana vuonna 1857 annettiin uusi luotsiasetus. Se perustui monilta osin vuoden 1812 asetukseen, mutta siinä vahvistettiin vuoden 1850 organisaatiouudistus, mistä Laati kirjoittaa näin: ”V:n 1857 asetuksen mukaan kuului luotsihallitukseen, jonka toimipaikka oli Helsingissä, johtaja, jolla oli everstin arvo, apulaisjohtaja, jolla oli everstiluutnantin arvo sekä muina virkamiehinä yksi kapteeni, yksi luutnantti, kaksi aliluutnanttia sekä sihteeri, kirjanpitäjä ja kanslisti ja kopisti peruspalkkaisina virkamiehinä sekä palkkiovirkamiehinä venäjän kielen kääntäjä sekä kaksi kirjuria ruotsia ja yksi venäjää varten.” Yhtään teknistä virkaa ei ollut, vaikka virastolla oli jo useita majakoita vastuullaan. Valtaosa virkamiehistä oli siis upseereita, ja asetuksen mukaan virasto olikin järjestetty sotilaallisesti; tämä siksi että luotsilaitoksen sotilaallinen tehtävä oli tuohon aikaan kauppamerenkulkua selvästi määräävämpi. Se kuului maan sotavoimien ylipäällikön, kenraalikuvernöörin alaisuuteen, joskin se oli hallinnollisesti ja taloudellisesti Senaatin talousosaston alainen. Luotsilaitoksen henkilöstö käsitti runsaat 400 henkeä. - Vuonna 1863 luotsattiin rannikkovesillämme noin 8 500 alusta, joista vajaa neljännes oli sota-aluksia; luvussa eivät ole mukana yksityisten ”siviililuotsien” hoitamat luotsaukset.

Sisävedet eivät kuuluneet Luotsilaitoksen toimeen ennen vuotta 1868, jolloin perustettiin Saimaan ja Kallaveden luotsipiiri. Luotsipiirin ohjesääntö vahvistettiin vuonna 1870 ja piiri aloitti toiminnan virallisesti seuraavan vuoden alussa. Tämän jälkeen Luotsilaitoksen piiriorganisaatioon kuului 106 luotsipaikkaa, joista 98 oli rannikolla. Niissä palveli 49 luotsivanhinta, 441 luotsia ja 293 luotsioppilasta.

Vuonna 1870 julkaistiin uusi luotsi- ja majakkalaitosta koskeva ohjesääntö sekä asetus, joka säilytti laitoksen hallinnollisen aseman koko lailla entisellään. Ohjesäännön ensimmäinen pykälä kuului näin: ”Luotsi- ja majakkalaitos Suomessa on Ylihallituksen peränsäntönsä ja hoidossa, joka, niin kuin laitos muutoinkin, on sotilastapaan järjestetty ja sitä varten asetettu maan Kenraalikuvernöörin pääkomennon alle, mutta hallitushoidollisessa ja taloudellisessa suhteessa kuuluu Suomen Senaatin Talousosaston alaan.” Väylä- ja merimerkkiasioissa luotsilaitos tuli pitkälti Venäjän meriministeriön käskyvaltaan. Luotsipiirejä oli seitsemän ja niiden johdossa oli piiripäällikkö aiemman luotsipäällysmiehen asemasta.

Piiripäälliköt olivat upseereita, joista säädettiin 6 §:ssä näin: ”Luotsiwirastoon otetaan kaikkiansa yksitoista upseeria, nimittäin yksi Majuri, kaksi Kapteenia, kolme Taapikapteenia, kolme Luutnanttia ja kaksi Alaluutnanttia, joista upseereista molempain Alaluutnanttien aina pitää Ylihallituksessa olemaan wiranteossa, mutta muiden upseerien, arwosta lukua pitämättä, Ylihallituksen lähemmän määräyksen mukaan olemaan Piiripäälliköitä taikka wirkatoimituksia Ylihallituksessa hoitaman.”

Edelleen säädettiin, että ”näihin upseeriwirkoihin nimitetään syntyperäisiä suomalaisia sotalaiwaston ja merityrykunnan upseereita sekä suomalaisia merikapteenia eli kauppalaiwain kippareita. Tässä kuuluu kaikille se ehto, että heillä pitää oleman tarpeellinen tieteen ja käytännöllinen oppi merikulkutieteestä sekä Piiripäälliköille eriksensä että heidän pitää oleman Suomen ja Ruotsin kielen taitawia”. Upseerien tuli



pitää ”merityyrykunnan wirkapukua, kuitenkin sinisillä tereillä eli listoilla”. 84 pykälää sisältänyt ohjesääntö oli muutenkin hyvin yksityiskohtainen, se koski erityisesti kaikkien luotsilaitoksessa palvelevien tehtäviä ja velvollisuuksia.

Ohjesäännössä määrättiin myös luotsien ”virka-asusta”, jota voi nimittää varsin pelkistetyksi. ”Luotsin pitää, laillisuutensa merkinä, waatettensa ulkopuolella rinnassa kantaa messinki-rikkua eli laattaa suomenmaan waakunalla ja päällekirjoituksella Suomeksi ja Wenäjäksi ”Suomen luotsi” ja oltermannille ”Suomen luotsivanhus”. Tämä oli merkittävä uudistus, sillä siihen saakka suomen tilalla oli ollut ruotsi. Ilmeisesti tämä ”Suomen luotsi”-uudistus meni myös läpi, mutta muuten ei suomen kielellä ollut luotsilaitoksessa paljoakaan sijaa lukuun ottamatta – Saimaan ohella - Viipurin luotsipiiriä, jossa valtaosa luotseista oli suomenkielisiä. Eikä suomea ryhdytty tämän jälkeenkään käyttämään ”ylemmässä” luotsilaitoksessa muuten kuin poikkeuksellisesti. Sitä todistaa sekin, että kun Viipurin luotsipiiripäällikkö Winter oli vuonna 1895 merkinnyt tarkastushavaintonsa Kuorsalon luotsipaikan päiväkirjaan suomeksi, tapaus mainittiin ihan sanomalehdessä.

Luotsien ”pukusäännössä” oli myös optio: ”Sen ohessa saakoot luotsipalveliat omalla kulungillaan itsellensä hankkia ja käyttää mustia merimiehen hattuja samannäköisellä nauhalla hatun kopan ympäri.” Nauhassa tuli lukea luotsin virka-asemaa osoittava teksti.

Vuonna 1885 pukusääntöä laajennettiin, kun annettiin ”Keisarillisen Majesteetin Armollinen kirje luotsi- ja majakkalaitoksen Ylihallitukselle yhdenmukaisesta wirkapuwusta luotsilaitoksen palvelijoille”. Sen mukaan tuli luotsien ja majakanvartijoiden kuten myös luotsialusten perämiesten ja konemestarien olla ”puettuina yhdenmukaiseen waatteukseen, joka on: musta wirkalakki, jonka lippu on suora, ja takki mustasta werasta tahi sarasta, warustettu ei ainoastaan keltaisilla tahi walkoisilla metallinapeilla waan myöskin, samoin kuin lakki, sen ohessa eri merkeillä, jotka osoittawat eri toimituksia ja arwoja, sekä muille luotsilaitoksen laiwoilla olewille palvelijoille: sininen matruusipaita ja pehmeä sininen lakki.” Kirjeen liitteenä oli lisäohjeet, joiden mukaan luotsien ja luotsilaivojen päällystön takin tuli olla ”saaristolaisten yleisesti käyttämää mallia (kawaji), jossa on kaksi riwiä keltaisia metallinappeja, kuusi kummallakin puolella”. Takinhihaan ommellut merkit osoittivat tehtävää ja virka-asemaa: esimerkiksi vanhemmalla luotsilla tuli olla ”kaksi tähteä waaleansinisestä werasta” ja luotsilaivan konemestarilla ”yksi tähti punaisesta werasta”. Lisäksi luotsien lakissa tuli olla ”kullattu ankkuri ilman kruunua mustasta willanauhasta tehdyssä reunassa”.

Vuoden 1870 luotsiasetuksessa säädettiin myös luotsausmaksuista sekä luotsien palkkauksesta. Molempia korotettiin, joskin tämänkin jälkeen varsinaisten luotsien palkat jäivät melko alhaisiksi. Luotsausmaksujen rinnalle tuli myös majakkamaksu, joka useimpien Suomen satamiin tulevien tai niistä lähtevien alusten tuli maksaa.

Luotsihallituksen toiminta oli alusta pitäen vilkasta, mitä ilmentää mm. laitoksen käymä kirjeenvaihto: vuonna 1865 lähetettiin kirjeitä liki 1 500 ja 10 vuotta myöhemmin liki 3 000. Saapuneita kirjeitä oli lähes saman verran. Kirjeenvaihto oli kuitenkin suurelta osin laitoksen sisäistä sekä eri hallintoalojen välistä. Se paisui tästäkin, niin että jo 1880-luvulla jouduttiin lähtevien kirjeiden diaarit kansioimaan kuukausittain.

Luotsitirehtööri laati vuosittain kertomuksen laitoksen toiminnasta, aluksi ruotsiksi, vuodesta 1888 alkaen myös suomeksi. Nordmann aloitti vuoden 1871 kertomuksensa omien toimiensa kuvauksella. Hänellä oli ollut Tullihallituksen vartiolaiva *Nordvakten* käytössään tarkastusmatkoihin kolmen viikon ajan, mutta ei ollut pystynyt koko aikaa alusta käyttämään, koska oli joutunut matkustamaan Ruotsiin tutustumaan uusiin majakkaratkaisuihin. Hän oli kuitenkin ehtinyt kulkemaan Helsingistä itään Boistön luotsipaikalle (Loviisa) saakka, minkä matkan perusteella hän totesi niin väylien kuin myös luotsirakennusten olleen hyvin hoidettuja: ”Beträffande de iakttagelser, jag varit i tillfälle att vid denna inspektion göra, och de upplysningar, som då af mig kunnat inhämtas, vågar jag i djupaste undernådighet tillkännagifva, att samtliga lotsleder, dem jag dervid befarit, och de lotsverkets byggnader, hvilka utaf mig besetts, blifvit ordentligt och med omsorg underhållna och vårdade.” Ruotsin matkan lisäksi Nordmann oli tehnyt kolme pitkäkööä virkamatkaa Pietariin. *Nordvakteria* oli voitu käyttää myös tarvikkeiden ja polttoaineiden kuljetukseen majakoille, joita oli tuolloin jo 17; niistä Marjaniemi, Ulkokalla ja Säppi oli rakennettu kyseisenä vuonna 1871.

Lisäksi kerrottiin Pohjanlahden ja eräiden muidenkin vesien merenmittauksista; niitä oli tehty myös sisävesillä. Reimareita oli rannikko- ja sisävesiväylillä kaikkiaan runsaat 2 800, ja niiden laittamisesta ja hoidosta oli maksettu luotseille yli 22 000 markkaa. Rannikolla oli tehty yli 7 700 luotsausta, joista viidennes oli kohdistunut venäläisiin kruununlaivoihin; myös Saimaalla oli luotsattu joitakin aluksia, vaikkei sitä mainittukaan. Luotsausrahaa oli kertynyt 134 000 markkaa, ja luotseja oli laitoksen palveluksessa kaikkiaan 786.

Nordmann selosti myös luotsipäällystön kokoonpanon ja siinä tapahtuneet muutokset sekä luotsikunnalle myönnetyt palkitsemiset. Saimaan luotsipiirin päällikkö, alikapteeni B.K. Wahlroos oli lyöty Pyhän Stanislauksen ritarikunnan kolmannen luokan ritariksi, ja luotsitirehtööri oli myöntänyt moitteettomasta palveluksesta 24:lle luotsille palkkiorahan, jonka suuruus vaihteli 30:stä 50:een markkaan.

Suomen Virallisessa Tilastossa julkaistiin viisivuosittain maamme taloudellista tilaa koskeva katsaus. Siinä oli myös luotsitirehtöörin kertomuksista koottu merenkulkua koskeva yhteenveto, joka ajanjaksolta 1881-85 alkoi näin:

”Merikulkuneuvojen huojentamiseksi Suomen purjehusvesillä on puheena-olevalla aikakaudella perustettu 4 suurempaa valotornia, nimittäin Bogskärin ja Merkin [Märket] Ahvenanmaan luotsipiirissä, Gråharan [Harmaja] Helsingin ja Strömmingsbådan Wargökarien saaristossa Waasan luotsipiirissä. Vedenalaisten karien osottamiseksi on asetettu 2 uutta tulituslaivaa, nimittäin *Werkkomatala* ja *Mäyly* [myöh. *Plevna*, *Nahkiainen*], edellinen sijoitettu samannimiselle matalikolle Koiviston luotsipaikalla Wiipurin piirissä, jälkimmäinen Mäylyn matalikolle Röytän luotsipaikan alapuolella Oulun piirissä. Sitä paitsi on sisäkulkuväylien ja satamasuitten merkitsemiseksi asetettu, paitsi erityisiä pienempiä majakkoja, 29 kaasuöljytulta, joiden perustamiseksi on käytetty majakka-insinööri I.F. Lindbergin Ruotsissa keksimä ja Suomen valtion lunastama, patentin saanut pyörimäkone. Tämän lisäyksen kautta teki käytännössä olevien majakkalaitosten lukumäärä 1885 vuoden lopulla 72, joista 26 olivat suurempia majakoita, 5 tulituslaivoja ja 41 kaasuöljy- ja pienempiä tulituslaitoksia. Sen ohessa on moneen vanhempaan majakkalaitokseen ajanmukaisempia ja vahvempia valaisukoneita toimitettu. Kaksi tulituslaivaa, toinen määrätty osottamaan ”Helsingkallan” matalikkoa, ”Stubben” luotsipaikan alueella Oulun piirissä, toinen asetettava ”Relanderin matalikolle” Rauman ulkopuolella, otettiin lisäksi 1885 vuoden

kuluessa luotsilaitoksessa vastaan, mutta ei vielä mainittuna vuonna ehditty kuljettaa itsekulleki asemalle. Että useammin tapahtuva tarkastus luotsipaikoilla tulisi mahdolliseksi ja että merimittaustyöt maan rannikoita pitkin nopeammin toimitettaisiin, on aikakauden kuluessa luotsilaitoksen käytettäväksi määrättyjen höyrylaivojen luku enennetty kolmella, paitsi pientä, puusta tehtyä höyryvenettä, joka sattuvissa tarpeissa olisi käytettävä Suomen sisävesistöin mittaustöitä varten. Luotsilaitoksen höyrylaivojen luku oli siis 1885 vuoden lopulla 7, nimittäin ”*Valvoja*”, ”*Ahkerä*”, ”*Åland*”, ennen nimitetty ”*Sextant*”, ”*Jupiter*”, ”*Saturnus*” ja ”*Silmä*”, jotka kolme viimeksi mainittua aikakauden kuluessa ovat tulleet lisää ja joista *Silmä* ennen on ollut tullilaitoksen oma, sekä puusta rakennettu ja merimittausten tarpeita varten 1885 ostettu ”*Kallavesi*”. Reimareita ja meriviittoja, joita vuonna 1880 oli mereen pantuja 3,138 ylläpidettiin 1885 3,311. Näitä paitsi on viisivuotiskauden kuluessa lähes kaksisataa johtotornia ja muita kiinteitä merimerkkejä valtion kustannuksella vuosittain kunnossa pidetty.” Lisäksi sisävesillä (Laatokka ml.) oli pitkälle toista tuhatta reimaria. Muilla kiinteillä merimerkeillä tarkoitettiin lähinnä kummeleita, joita tuolloin oli yksin Saimaalla yli 500.

Lisäksi katsauksessa käsiteltiin havereitten, luotsausten, merenmittausten sekä Luotsilaitoksen henkilöstön määriä. ”Rantaantumisia ja haaksirikkoja” oli sattunut keskimäärin 28 vuodessa (rannikoilla), luotsauksia oli tehty vuodessa vajaat 12 000 ja niistä oli kertynyt maksuja 200 000 markkaa sekä merenmittauksia oli tehty viisivuotiskaudella 1 700 neliövirstan alueella; luotsaus- ja mittausluvut sisälsivät myös sisävedet. Laitoksen palveluksesa oli vuonna 1885 noin 70 henkeä enemmän kuin viisi vuotta aikaisemmin, eli 1 020 henkilöä. – Seuraavien vuosien ja vuosijaksojen kertomukset kertoivat laitoksen jatkuvasti laajenevasta toiminnasta.

Vuonna 1888 luotsilaitos siirrettiin Senaatin uuden kauppa- ja teollisuustoimituskunnan alaisuuteen. Samalla laitoksen virkakuntaa laajennettiin. Luotsihallituksessa tuli olemaan 11 virkamiestä ja luotsilaitoksessa 16 upseeria, luotsitirehtööri ja tirehtöörin apulainen (eversti ja everstiluutnantti) mukaanluettuna 18 upseeria. Luotsipiirien merenpuolen piiripäälliköt saivat apulaisekseen luotsipäällysmiehen (lotsuppsyningsman). Majakkalaivojen päällikköinä toimivat majakkalaivurit (fyrskappare) ja majakoiden hoitajina majakkamestarit (fyrmästare). Edellisillä oli apunaan perämiehet, konemestarit ja muu miehistö, jälkimmäisillä majakanvartijat. Varsinainen luotsikunta koostui edelleen luotsivanhemmista, vanhemmista ja nuoremmista luotseista sekä luotsioppilaista. – Sittenkin virkoja tuli luotsilaitokseen lisää, myös tekniselle puolelle. Vuoden 1870 asetuksessa oli määrätty, että ylläpidossa oli yksi palkkiopalkkainen majakkainsinööri.

Luotsilaitoksen johdossa, vuodesta 1850 luotsitirehtöörinä toimivat Venäjän vallan aikana seuraavat upseerit:

Pehr Gustaf Brodd	1810-36 (luotsimajurina vuoteen 1816)
N.G. af Schulten	1823-39
Alexander Wallrond (vt.)	1839-48
M.N. Lermontov	1849-53
Boris Nordmann	1853-74
Justus Eriksson	1874-82
Sten Carl Tudeer	1882-85
Otto Gadd	1885-94
Nikolai Sjöman	1894-1910
Konstantin Samsonov	1910-17

Vuonna 1886 perustettiin Laatokan luotsipiiri ja vuotta myöhemmin Päijänteen piiri, jolle kuului myös Keitelelen alue sekä Tampereen ylä- ja alapuoliset vedet; siksi siitä käytettiin aluksi nimeä Hämeen Vesistöjen piiri. Kumpikaan ei ollut aluksi ”täysi” luotsipiiri, sillä molempien päällikkönä toimi aluksi luotsipäällysmies. Päijänteen piiri muutettiin täydeksi luotsipiiriksi vuonna 1901 ja Laatokan piiri 1913.

Vuonna 1891 oli Suomessa yhdeksän luotsipiiriä ja niissä 123 luotsipaikkaa. Luotseja oli kaikkiaan 964 ja he tekivät runsaat 12 000 luotsausta. Vuosisadan vaihteessa oli luotsiasemien määrä, kuten luotsipaikkoja oli alettu kutsua, noussut 10:llä. Luotseja oli toista tuhatta ja merkittäviä väyliä vajaan 6 000 meripeninkulmaa.

Luotsilaitoksen toiminta laajeni kaiken aikaa: meriliikenne lisääntyi, uusia väyliä mitattiin ja viitoitettiin, näin myös sisävesillä, sekä uusia majakoita, loistoja ja muita merimerkkejä rakennettiin. ”Monivuotisen työn tuloksena ilmestyi v. 1905 ”Luettelo Suomen loistoista ja sumumerkkiasemista” ynnä siihen kuuluva karttalehti ja purjehdusväyläselitelmä. Tämän avulla tehtiin mahdolliseksi purjehtia yöaikaan pitkin Suomen rannikoita Viipurista Tornioon asti ainoastaan loistojen avulla”, Laati kirjoittaa.

Myös viraston aluskanta kasvoi kaiken aikaa, kuten tuonnempana kerrotaan. Sitä lisäsi osaltaan luotsilaitoksen hoitoon määrätty jäänmurtajatoiminta vuodesta 1890 alkaen. Viraston organisaatio säilyi kuitenkin rakenteeltaan vuoden 1870 asetuksen mukaisena koko Venäjän vallan ajan. Virkoja tuli kuitenkin kaiken aikaa hieman lisää, myös tekniselle puolelle. Luotsien pätevyysvaatimuksia kiristettiin, ja luotsien kouluttamiseksi perustettiin Helsinkiin erityinen luotsikoulu, jonne vuosittain kutsuttiin parikymmentä luotsioppilasta opiskelemaan. Palkkakysymys säilyi jatkuvan tyytymättömyyden aiheena, näin eniten varsinaisten luotsinvirkojen kohdalla. Aika ajoin palkkoihin saatiin kuitenkin lieviä parannuksia.

## Luotsilaitoksen venäläistäminen

Suomen luotsitoimi toimi siis läheisessä yhteistyössä Venäjän meriministeriön ja merivoimien kanssa. Sitä todistavat osaltaan myös luotsitirehtöörin lukuisat Pietarin-matkat, joskus yhdessä kenraalikuvernöörin kanssa. Esimerkiksi Nikolai Sjömanin päällikkyyden aikana (1894-1910) matkoja saattoi olla kymmenkuntakin vuodessa. Taas syksyllä 1901 kerrottiin (”Vapaita lehtisiä”), että neljä luotsilaitoksen upseeria, kenraalimajuri Sjöman ensimmäisenä, olivat hakeneet Helsingin venäläisen upseeriklubin jäsenyyttä.

Venäjän meriministeriö ei kuitenkaan ollut aina tyytyväinen Suomen luotsilaitoksen toimintaan, mihin olivat vaikuttamassa lukuisat venäläisten sota-alusten karilleajot Suomen karikkoisella rannikolla. Ehkä epäilyissä oli jotain peräinkin, sillä kaikkia luotseja ei voinut aina pitää ammattinsa osaavina, mikä ajoittain johti erilaisiin rangaistustoimiin. Laati kirjoittaa asiasta mm. näin: ”Eräs luotsitirehtöörin antama ojennus aiheutui Turun laivanpäällystöyhdistyksen kirjelmästä [1875], jossa oli valitettu, että luotsit eivät tunne kompassia, eivät suuntaa, johon olisi purjehdittava, eivät reittejä, joilla heidän olisi alusta ohjattava, eivätkä voi ilmoittaa tuulen suuntaa, millä voisi luovittaessa päästä määrättyyn suuntaan.” Myös juopottelu luotsiasemilla

oli melko yleistä; elokuussa 1864 tullihöyry *Suomen* päällikkö raportoi Luotsihallitukseen Nyhamnin luotsiaseman luotsi Sjölundista ”för fylleri och otillbörligt förhållande”.

Vielä myöhemminkin ilmeni vastaavanlaisia epäkohtia, joista todistaa luotsitirehtöörin päiväkäsky 23.1.1911: ”Vid ett af inför mig under den 19 innevarande Januari å Öfverstyrelsen verkstält kansliförhör, som förordnats af att å fyrfartyget *Gamla Åransgrund*, mot god sed och ordning ombord stridande, mellan lotsar uppkommet gräl och slagsmål, har det utreds, att denna beklagliga händelse till väsentlig del berott på missbruk af rusdrycker. Det högst beklagliga sakförhållande, att ett omåttligt förtärande af starka drycker bland lots- och fyrbetjente förekommit, har icke kunnat undgå att väcka min allvarliga uppmärksamhet.”

Luotsitirehtööri Samsonov suositteli väkijuomien käytöstä pidättäytymistä kokonaan, ja ilmoitti että luotsilaitoksen töissä ja työpaikoilla väkijuomien käyttö ja säilyttäminen oli ehdottomasti kiellettyä ja säännön rikkomisesta seuraisi virasta erottaminen. – Ankara käsky ei estänyt kokonaan viinan viljelyä luotsiasemilla ja joskus luotsilaivoillakin: mm. maaliskuussa 1922 juopoteltiin ”kunnolla” Marjaniemen luotsiasemalla. Tapaukset johtuvat kurinpitotoimiin.

Suomen luotsilaitoksen siirtämistä Venäjän meriministeriön tai merivoimien alaisuuteen oli esitetty useaan otteeseen. Jo ensimmäisen luotsimajurimme johtama laitos oli ainakin osittain Viaporin komentajan määräysvallassa. Sittemmin luotsilaitos pääsi itsenäistymään, joskin läheiset suhteet Venäjään säilyivät. Isompaa venäläistämistä ei kuitenkaan toteutettu, vaikka sellaista esitettiin aika ajoin. Kaukiaisten mukaan ”yllättävää kyllä, tällaisia hankkeita ei pantu vireille 1880-luvun lopulla, jolloin Pietarissa alettiin valmistella Suomen omien posti-, tulli- ja rahalaitosten lopettamista; vasta Bobrikovin kaudella, 1903, kysymys luotsilaitoksen alistamisesta meriministeriölle otettiin taas esille. Tällä kertaa Venäjän-Japanin sodan vastoinkäymiset ja vuoden 1905 sisäiset levottomuudet työnsivät kysymyksen takalalle ja suurlakon jälkeen alkanut vapaamieleisempi kausi hautasi kaikki yhtenäistämishankkeet vähäksi aikaa”.

Epäilykset Suomen luotsilaitoksen luotettavuudesta lisääntyivät vuoden 1907 jälkeen, jolloin keisarillinen huvijahti *Standart* ajoi karille Hangon vesillä. Sjöman joutui sota-oikeuteen tapahtuman johdosta, ja vaikka hänet vapautettiin, hänelle myönnettiin virkaero toukokuussa 1910 – ”sairauden perusteella”. Sjömanin viimeinen 10. maaliskuuta 1910 antama päiväkäsky kuului seuraavasti: ”I anledning af min iråkade ohälsa har jag tillsvidare efterlämnat förvaltningen af Lotsdirektionsembetet åt Adjointen hos mig Friherre Indrenius.” Uudeksi luotsitirehtööriksi nimitettiin eversti Konstantin Samsonov, joka oli Suomessa syntynyt, suomen ja ruotsin kielet hallitseva, mutta joka Laatin mukaan luokiteltiin ”vakaumukselliseksi venäläiseksi patriootiksi”. Samsonov oli toiminut tätä ennen mm. Pohjanlahden merenmittausten johtajana.

Pian tämän jälkeen alettiin luotsilaitosta muutenkin venäläistää, mikä huipentui keisari Nikolai II:n helmikuussa 1912 vahvistamaan amiraliteettineuvoston päätökseen alistaa Suomen luotsilaitos Venäjän meriministeriön hydrografisen osaston alaisuuteen. Helmikuun 15:tenä päivänä annetun päätöksen ensimmäinen kohta kuului: ”Suomen luotsi- ja majakkalaitos on sekä sotilallisessa että hallinnollisessa suhteessa alistettava Meriministeriön alaiseksi.” Se merkitsi, että luotsilaitoksesta tuli - vastoin perustuslakiamme - venäläinen virasto, joka alkoi ottaa käskynsä Pietarista eikä kuten

siihen saakka, Senaatin kaupp- ja teollisuustoimituskunnalta (vuoteen 1888 saakka valtiovaraintoimituskunnalta ja sitä ennen vuoteen 1841 sotilastoimituskunnalta). Myös kaikki laitoksen upseereita ja virkamiehiä koskevat nimitykset tehtiin Pietarissa. Päätöksen viidennellä kohdalla oli vaikutuksensa myös *Saimaan* kuten muidenkin luotsilaivojen kulkemisiin: ”Suomen Kenraalikuvernöörille säilytetään oikeus Suomen luotsi- ja majakkalaitosten tarkastamiseen sekä virkamatkojen tekemiseen mainituille laitoksille kuuluvilla aluksilla.”

Vuoden 1912 päätöksestä oli seurauksena, että hieman yli puolet (51 %) luotsi- ja majakkalaitoksen henkilöstöstä jätti eroanomuksensa. Upseereista ja virkamiehistä erosi valtaosa, luotseista noin puolet, joten eronneista oli ylivoimaisesti eniten luotseja. Luotsipiirien välillä oli kuitenkin suuret erot: eniten eronneita luotseja oli Helsingin luotsipiirissä, yli 90 %, kun taas Viipurin piirissä vain viidennes luotseista jätti virkansa. Sisävesipiirit tekivät poikkeuksen, siellä ei yksikään luotseista eronnut. Luotsilaitoksen muu henkilökunta jäi suurelta osin palvelukseen, majakanvartijoista ja laivaväestä erosi vajaa kymmenes. Sisävesien upseeristosta erosi kaksi, Saimaan ja Kallaveden luotsipiirin päällikkö, kapteeni J.V. Ylander – hänkin sairauden tähden (tosin hän oli todella sairas) sekä Etelä-Saimaalla toimineen mittausretkikunnan johtaja, alikapteeni Eliel Åberg. Lisäksi ”Savon Lehti” kertoi maaliskuussa 1912, että myös luotsilaiva *Saimaan* perämies, merikapteeni W. Nygren olisi jättänyt eroanomuksensa. Tosin sennimistä perämiestä ei tunneta aluksen miehistöluetteloissa.

Eronneiden upseerien ja virkamiesten tilalle nimitettiin uudet, joista upseerit olivat lähinnä venäläisiä, osa jopa Kaspian mereltä siirrettyjä, virkamiehet suomalaisia. Luotsivirkojen täyttäminen oli hitaampaa ja hankalampaa, olihan kyse noin 450 vakanssista: vajaa kolmannes uusista luotseista oli venäläisiä, loppu suomalaisia, joista Kaukiainen toteaa, että ”useimmiten kai saariston asukkaita, eronneiden naapureita, entisiä väliaikaisia tai ylimääräisiä luotseja. Tämä herätti tietysti katkeruutta eronneiden joukossa, ja uudet tulokkaat samoin kuin palvelukseen jääneet leimattiin venäläisten käytyreiksi ja isänmaan pettureiksi”. Kaikki tärkeimmät luotsipaikat täytettiin kuitenkin venäläisillä luotseilla.

Vuosi 1912 ja osin seuraavatkin jouduttiin toimimaan vajaalla miehityksellä, minkä tähden kaikkia väyliä ei voitu merkitä ja luotsausten määrä putosi kolmannekseen aiemmasta. Kauppamerenkulku ei kuitenkaan joutunut sanottavasti kärsimään, vaikka haveritilastossa olikin kasvua seuraavina vuosina.

Myös mittausalus *Sextantilla* kesäkuun alussa 1912 Vaasassa puhjennut lakko oli venäläistämisen seurausta. Helsingistä Vaasaan saapuneen aluksen oli tarkoitus lähteä laittamaan viittoja paikoilleen ja samalla viedä venäläisiä luotseja luotsiasemille. Aluksen matruusit ja lämmittäjät kuitenkin kieltäytyivät luotsien kuljetuksesta ja alus jäi seisomaan Vaasan Palosaareen. ”Työ” kertoi 12. kesäkuuta, ettei päällikkö E. Pettersson ollut suostunut antamaan mitään tietoja tapahtumasta, mutta ”luotsipäällikkö on julkaissut paikkakunnan lehdissä ilmoituksen jossa yleisöä ankarasti kielletään lähestymästä luotsilaitoksen laivoja ja niitä laitureita joissa ne owat sekä luotsipaikkoja. *Sextant* on ankaran poliisiwalwonnan alaisena”.

Selkkaus johti kapinoivien laivamiesten pidättämiseen ja syytteeseen asettamiseen. Muutaman viikon jälkeen *Sextantin* miehistö saatiin täydennetyksi, tosin lehtitietojen mukaan hyvin ”epämääräisellä” ja kokemattomalla, jopa ”lapsimiehistöllä”, ja alus pääsi lähtemään liikenteeseen heinäkuun alussa. Kun se palasi viikon päästä

matkaltaan, kerrottiin reimarien tulleen laitetuksi paikoilleen sekä uusiakin kareja löydettyksi. Nytkin lehdissä epäiltiin tietojen luotettavuutta. *Sextant* lähti pohjoiseen viitoittamaan Perämeren väyliä.

Venäläistäminen sai ankaraa kritiikkiä Suomessa, ja asiasta kirjoitettiin vuodesta 1909 alkaen sanoma- ja aikakauslehdissä harvinaisen suorasukaisesti, etenkin kun ottaa huomioon, että Suomessa elettiin ennakkotarkastuksen ja painoylihallituksen aikaa. Lehdissä oli otsikoita, kuten ”Lotsverkets förfall”, ”Kaspialaiset löytäneet taas karin” ja ”Luotsisurkeus”. Lukuisat karilleajot luotsin ollessa laivassa sekä myös luotsilaivoille sattuneet haverit lisäsivät arvostelua.

Etenkin pilalehdissä aihetta käsiteltiin rajusti. Suomalaisten vastustus ei vaikuttanut päättäjiin, ja venäläistäminen jatkui. Samoihin aikoihin lehdissä kerrottiin, että muutamat ulkomaiset purjelaivavarustamot olivat tiedustelleet, voiko aluksia lähettää enää ollenkaan Ouluun ”luotsilaitoksen rappeutumisen” tähden. Purjelaivat saapuivat Ouluun yleensä suolalastissa ja ottivat sieltä lähinnä tervaa.

Näkyvimmin luotsilaitoksen venäläistäminen näkyi siinä, että tammikuussa 1913 annettiin määräys maalata kaikkien luotsilaitoksen alusten nimet kyrillisin kirjaimin. Se näkyi erityisesti majakkalaivojen isoissa kylkimaalauksissa.

Elokuussa 1914 alkanut maailmansota tavallaan pysäytti koko lailla venäläistämisen. Se aiheutti myös meriliikenteen tuntuvaan vähentymisen, mikä vähensi luotsien tarvetta. Liikenne Ruotsiin voitiin hoitaa lähinnä vain Rauman kautta.

Helmikuun 1917 vallankumous Venäjällä merkitsi myös sitä, että luotsilaitosta päästiin jälleen suomalaistamaan – tosin kiistojen jälkeen. Kiistat koskivat ennen kaikkea vuonna 1912 eronneiden ja erotettujen luotsien ja muun luotsihenkilöstön asemaa. Suomalaiset luotsit kokoontuivat Kotkassa huhtikuussa 1917 ja kirjasivat seuraavan päätöksen: ”Kokous lausuu yhteisenä mielipiteenään, että nykyinen Luotsitirehtööri Kenraaliluutnantti K. Samsonoff toimintansa takia Luotsilaitoksen venäläistyttämiseksi, suhtautumisensa vuoksi suomalaiseen palvelijakuntaan, Suomenkielen taitamattomuutensa ja vanhan järjestelmän innokkaana kannattajana ei ole ansainnut palvelijakunnan täydellistä luottamusta. Sentähden kokous lausuu hänelle epäluottamuslauseensa ja toivoo että hän eroaisi nykyisestä toimestaan niin pian kuin olosuhteet sen sallivat, jossa tapauksessa kokous pyytää ehdottaa hänen sijaisekseen Wiipurin luotsipiirin päällikköä Everstiluutnantti Vapaaherra M. Aminoffia.” Asiaa ajamaan valittiin toimikunta, jonka tuli mm. saattaa luotsien kannanotto Senaatin tietoon.

Samsonov jatkoi kuitenkin virassaan sitkeästi vuoden 1917 loppuun, siis pari viikkoa vielä senkin jälkeen, kun Merenkululaitos oli tullut perustetuksi. Vielä syksyllä hän antoi kolmikielisen ”Toverit”-julistuksen, jossa todettiin isänmaallisesti mm. näin: ”Viimeiset haaksirikkotapahtumat antavat minulle aiheen kääntyä teidän puoleenne, luotsitoverit, tarkatkaa väsymättömästi, että reimarit ovat tarkoituksenmukaisessa kunnossa! Haaksirikkoja ei saa tapahtua sen vuoksi, että reimarit ovat poissa tai väärillä paikoilla, välttääkää syrjäntymästä linjalta ja väylältä. Me palvelemme laivastoa, me olemme osa siitä!”

MKH:n historian mukaan ”luotsitirehtööri, kenraali Konstantin Samsonov oli kuollut talven [1918] väkivaltaisuuksien aiheuttamaan sydänhalvaukseen ja hänen apulaisensa eversti Alexander Smirnov katosi vallankumouksen pyörteisiin”.

*”Luotsi, paita pöksyn päällä.”*

Kenraaliluutnantti F.A. Seynin tultua kenraalikuvernööriksi vuonna 1908 Suomessa alkoi ns. toinen sortokausi. Sen yhtenä tavoitteena oli luotsilaitoksen venäläistäminen, minkä ensimmäinen vaihe alkoi vuonna 1910 asettamalla laitoksen johtoon venäläisiä upseereita. ”Karjalan Sanomat” julkaisi seuraavan venäläistämistä parodioivan pakinan 26. huhtikuuta 1910. Se oli rohkea temppu, sillä Suomessahan oli ollut lehdistösensuuri jo pitkään. Ilmeisesti juttu ei kuitenkaan poikanut sen enempää, sillä myös ”Käkisalmen Sanomat” julkaisi sen pari päivää myöhemmin.

”Meille uhataan antaa luotsit suuresta isänmaasta – sisäwesien strategisen merkityksen tähden. Ensimmäinen luotsilaiwa tulee ylös Sawonlinnasta Nurmekseen tarkastusmatkalle. Kaikkien wäärien huhujen poistamiseksi on mukaan otettu sanomalehtimiehiäkin näkemään, kuinka hywin uudet upseerit äkseerauttaa. Minä olen olewinani se onnellinen, piti sanomani onneton, jolle tämä reportteritehtävä on annettu. Eron uhalla olen saanut määräyksen mennä Wuokalaan ottamaan vastaan wanhaa ”Saimaata”, jonka nimi nyt on ”Ruskaja Snamnja” [Venäjän lippu].

Niin ihanat personalliset muistot kuin minulla onkin ihanasta Wuokalasta ja laiwamatkoilta siitä siwuite yleensäkin, karmii kylmä selkäpiitäni tähystellessäni salmelle, koska laiwa tulee. Wihdoin kolmen wuorokauden jännittävän odotuksen jälkeen ”Rusk. Snamnja” näkyy salmen suulla, mutta ei tule lahden pohjukkaan. Siinä ei ole näet reimareita maiden wälillä. Minut soudetaan laiwaan ja sitten lähdetään. Ajellaan hiljaa ja epäillen. Parin wuorokauden pujottelun ja mittausten jälkeen ollaan wihdoin Pyhäselällä.

Pyhäselkä on pahalla tuulella. Heittelee ”Snamnjaa” kuin kauhaa. – Stotakoe eto ozero? [Mikä on tämä järvi?] Kysyy kapteenin wormussa olewa partasuu minulta.

- Pyhäselkä, tawallinen sisäjärwi waan, mutta sangen kunnioitettawa sellaisenaan, koetan selittää.
- Sto? Pjuhjasjolaa? Ei sopimas. Tämä olemas bolshoje ozero. Hudoje ozero tämän nimi. Miksi tuulemas? Äsh, tsuhnat loitshimas joka paikas. – Kuinka ajamas täältä Njurmis?
- Ensin on käytävä Joensuussa. Sitten wasta oikea wäylä tuleekin ja Nurmekseen on wielä wiikon matka...
- Mitä sanomas? Sitten meiltä menemäs koko kesä...
- Anteeksi, minä laskin jo walmiiksi herrojen solmuwauhdin, wuorokaudessa sinne tawallisesti Joensuusta ajetaan.
- Ahaa, harshoo! Wiisas poika! Sinusta tulemas hywä luotsi...
- Parempia meillä olisi täällä Hasaniemellä, Utrassa ja Niskalla.
- Hasjanjiemellä? Sto eto?
- Se on tuo niemi tuossa. Siitä alkaa pian Pielisjoki.
- Kapiawesi?
- Oikein kapeawesi, kiwinen, koskinen ja kowawirtainen...
- Huu! Eikö pääsemäs maata myöten Njurmis?
- Kyllä Lieksaan asti junalla, mutta ei juuri laiwoilla maata myöten...



Joensuussa on tukkilauttoja ja puomiketjuja.

- Sto eto?
- Tukkipuomia. Pitää hakattamas poikki. Ei sowi laiwareitille... As, tuhmat tsuhnat! Sotkewat laiwawäylät!
- Kumpi puoli ajamas?
- Puomiriwien wälitse. A kumpi puoli?
- Tuon oikeanpuolisen wasemmitse...
- Aa, oikein hjuwa!

Pääsemme siitä kaupunkiin, jossa saan toimitella asioitani ja tawata tuttawiani, vaikka wiime mainittu on sangen waikeata, sillä minua ankarasti epäillään.

Iltapäiwällä lähdetään ylös jokea. Kanawasta päästyä alkaa wirta puskea *Sai-Snamnjan* keulaan.

- Sto eto? Liijan kowa wirta! Ei olemas hywä. (Komennetaan käymään hiljempaa.)
- Ah, p-le! Painamas takasin... (Komennetaan täyteen wauhtiin.)

Laiwa kallistelee hirweästi. Kerranko siinä on jo yritetty kaatua warmemminkin ohjin.

- Puolikäyntiin taiwaaan tähden ja wankasti ruoriin, huudan.

Mutta kun kone seisautetaan ja sitten lasketaan puolella koneella, painuu laiwa kanawan yläpuoleen puusiltaan.

- Mikä pristani tämä?
- Joensuu.
- ?? Yhä?

Meiltä oli mennyt runsas tunti eteen ja taakse ottaessa ja koko laiwawäki oli hiessä, minä tuskan hiessä. Aijoin hypätä maihin. Minut estettiin.

- Patamushto nje rakendamas koko joki kanawaks!
- Meillähän aijotaan rakentaa kanawatkin koskiksi. Eiwätkös herrat tunne Salmelan ja Aspin...
- Sto meillä! Ei olemas mitään teillä. Maa, järwi, joki, ilma, taiwas, kaikki olemas keisarikunnan.
- Saisinko nähdä omistuskirjat?
- Ei tarwis kirjoi ei karjoi...

Laiwa pannaan taas käyntiin. Hoksiwat Sirkkalan wanhan kanawan.

- Ahaa, tuolla olemas kanawa. Ajamas sinne.
- Älkää taiwaaan tähden, silloin menemme jokea siltojen alle ja huh!

Minua ei uskota. Käydään hakemassa kaupungilta wanhoja suomalaisia luotseja. Siellä sanotaan, ettei sellaisia ole olemassakaan koko keisarikunnassa... eikä nyt enää Suomessakaan.

Täytyy yrittää ilman. Miten kuten päästään Utran rannoille.

- Rannemmaksi, huudan, kun pahassa tunnetussa polwekkeessa aikovat antaa mennä keskiwäylää.
- Mutta rannempana olemas kagalikiwi...!?
- Ei ole, waan siitä wäylä kulkee.

Eiwät tottele. Jäämme kiinni. Onneksi menee ”Koli” ylös ja wetää ”Snamnjan” kiwiltä. Niin tullaan Utraan.

Entiset luotsit katselewat siellä rannalla säälien ajomiestä, jolta hätätöissä on pudonnut paita pöksyn päälle.

- Miksi täällä kaswamas niin paljo djerewoi?
- Puut kaunistawat kanawaa, huomautan.
- Pitää hakattamas linje puhtaaks! Ei laiwawäylällä saa puita kaswaa.

Paiholaan tulo on suorastaan hirweätä. Jyrkän waaran kupeitse wastawirrassa kulkiessa on ”Snamnja” suoraan sanoen kääntymäisillään sywyyksiin. ”Koli” on jo siwuuttanut kanawan ja Roseniuksen Eetu awannut sulun walmiiksi ”Snamnjalle”. Kohti kohisewata koskea laskewat täydellä höyryllä ja minä luulen wiimeisen päiwäni tulleen.

Mutta kanawalta wilkutetaan hätämerkkiä, piian punaista huiwia...

- Ahaa, wallankumouksellisia! Na prawlenie tuota huiwia kohti...

Niin saadaan uusi suunta aiwan sattumasta. Eräs mies keulalla häärää jo laiwakanuunan kanssa...

- Antakaa olla, ne owat perin rauhallista wäkeä nämä paiholaiset, paitsi waalien aikana...
- Ahaa ottamas osaa duuman waaleihin?
- Eikö mitä, waan Suomen kansan eduskuntaan...

Sanoi jotakin, jota en wiitsi tässä kertoa.

Jätin tahallani kertomatta Kuurnan läpi kulun, sillä kallion ja kohisewan kosken näkeminen teki laiwalla sellaisia seurauksia, että minä sain aiwan meritaudin... Eikä edes tuullut, että olisi ilman raitistuttanut.

Paiholassa karkasin ja hyppäsin pois. Enkä ole varma pääsivätkö ehein laivoin Jakokoskelle. Enemmäksi heidän menoaan en jaksa ajatella mahdolliseksikaan.

Söin herastuomari Lukkarisessa suurta hau'en mätiä ja muita herkkuja, katselin kewätlaihoja ja kiitin jumalaani, etten tarwinnut kauvemmin olla Suomen wenäläistetyin luotsilaivan mukana kulkewana

Reportterina.”

Luotsilaitoksen wenäläistäminen tapahtui laajasti vuonna 1912. Se ei kuitenkaan koskenut Saimaan luotsipiiriä eikä *Saimaata* muulla tavoin kuin että luotsipääällikkö Johan Ylander jätti tehtävänsä ja että *Saimaan* nimikyltti aluksen perätievissä muuttui kyrilliseksi. Lisäksi wenäjän kieltä alkoi näkyä luotsipiirin kirjeenvaihdossa väliin runsaastikin.

## Merenkululaitos

Vuonna 1917 luotsi- ja majakkalaitoksen tehtävät siirrettiin merenkululaitokselle. 15. joulukuuta, siis vain runsas viikko itsenäisyysjulistuksen jälkeen, senaattori P.E. Svinhufvudin johtama itsenäisyysenaatti antoi asetuksen, ”joka koskee merenkululaitoksen hallintoa”. Kauppa- ja teollisuusministeriön alaista merenkululaitosta johti Merenkuluhallitus (MKH), jolle siirtyivät luotsi- ja majakkalaitoksen ylihallitukselle sekä merenkuluntarkastajalle kuuluneet tehtävät. Merenkuluhallitus vastasi siten mm. luotsauksesta, majakoista, merikartoituksesta, merenmittauksesta, jäänmurrosta, kauppamerenkulun, alan oppilaitosten, satamien ja meriturvallisuuden valvonnasta, laivojen mittauksista ja katsastuksista sekä alan tilastojen laadinnasta. Merenkuluhallitus jakaantui luotsi ja majakka-, merenkulku-, kanslia- sekä teknilliseen osastoon.

Keskusviraston ensimmäiseksi johtajaksi eli ylitirehtööriksi (vuodesta 1925 pääjohtaja) nimitettiin aiempi merenkuluntarkastaja, merikapteeni, vapaaherra Gustaf Wrede, joka oli ollut myös uutta merenkulun hallintoa suunnitelleen komitean keskeinen jäsen. Viraston päätöksentekoon osallistuivat kollegiona myös osastojen (aluksi neljä, vuodesta 1921 kolme) päällikköinä toimineet merenkulkuneuvokset. Aluehallinto jaettiin luotsi- ja merenkulupiireihin, joita oli yhdeksän. Niissä oli sekä luotsipiiripäällikkö että merenkuluntarkastaja. Rannikolla oli 89 luotsiasemaa ja sisävesillä 48. Seppo Laurell kuvailee luotsipuolen alkutilannetta näin:

”Suomen itsenäistyttyä 1917 luotsitoimen johto siirtyi vastaperustetun merenkuluhallituksen luotsi- ja majakkaosastolle. Kenttäorganisaatio, johon kuului yhdeksän luotsipiiriä, jäi lähes ennalleen. Vuoden 1919 alussa, kun olot olivat kunnolla vakiintuneet, rannikoilla ja sisävesillä oli yhteensä 140 luotsiasemaa ja niillä palveluksessa 795 viranhaltijaa: 36 luotsivanhinta, 509 luotsia ja 250 luotsioppilasta. Vuonna 1912 eronneille oli varattu mahdollisuus palata virkoihinsa, ja hyvin monet [68 %] olivatkin käyttäneet tätä tilaisuutta hyväkseen.” – Vuoden 1917 asetus tiukensi lisää luotsien pätevyysvaatimuksia.

Merenkululaitoksen hoitoon siirtyi myös 44 merimajakkaa ja 12 majakkalaivaa sekä iso joukko muita valtion aluksia. Venäläistämisen ulkopuolelle jääneitä valtionjäänmurtajia oli nyt viisi, kun *Murtaja*, *Sampo* ja *Tarmo* saivat avukseen – tosin vain muutamaksi vuodeksi – sotasaalismurtaajat *Wäinämöisen* ja *Ilmarisen*. Väylä- ja merenmittaustöitä varten oli 12 tarkastusalusta, kaksi mittausalusta sekä 10 höyrykäyttöistä luotausvenettä eli -kaatteria. Pienempää alus- ja muuta kalustoa sekä kiinteistöjä oli kosolti.

Uuden keskusviraston käyntiinlähtö oli vaikea, sillä vuoden 1918 alkukuukaudet elettiin kahden MKH:n aikaa. Aluksi ”venäläinen” luotsilaitos ei suostunut lopettamaan toimintaansa, ja sen jälkeen kun punaisten kapina alkoi 26. tammikuuta, siirryttiin ”punaisen” MKH:n aikaan. ”Valkoisen” MKH:n henkilöstö joutui menemään maan alle, joskin sen toimistotilat Vuorimiehenkatu 1:ssä tulivat vallatuiksi vasta 20. helmikuuta. Kuukautta myöhemmin Vaasaan paennut Senaatti asetti väliaikaisen Merenkuluhallituksen hoitamaan luotsiasioita valkoisten hallussa olevilla vesistöalueilla. Se ei ehtinyt toimia kuin muutaman viikon, sillä kun valkoiset olivat saksalaisten voimin vallanneet pääkaupungin huhtikuun puolivälissä, pääsi ”oikea” MKH vähitellen aloittamaan toimintansa Helsingissä.

Ensimmäinen toimintavuosi oli muutenkin poikkeuksellinen, kuten Laurell kirjoittaa: ”Merenkulkulaitos joutui suorittamaan lukuisia varsinaisten virkatoimiensa ulkopuolella olevia tehtäviä. Keväällä ja kesällä 1918 se järjesti ja aloitti Suomenlahden miinanraivaukset. Sen oli myös organisoitava vapaussodan loppuvaiheessa upotettujen alusten ja niiden lastien pelastustyöt sekä osallistuttava ulkovaltojen kanssa käytyihin neuvotteluihin sota-aikana takavarikoitujen suomalaisten alusten takaisin saamiseksi ja ulkomaille luovutettavien Suomeen jääneiden alusten palauttamiseksi. Joutuipa merenkulkulaitos toimimaan muutaman vuoden varustamonakin.”

MKH:n organisaatio kesti pitkään kohtuullisen vähin muutoksin, vaikka toki hankkeita isompiin muutoksiin oli aika ajoin vireillä. Tekninen osasto lopetettiin jo vuonna 1921 ja sen toiminnot jaettiin kolmen muun osaston kesken. Vuodesta 1926 alkaen pääjohtaja toimi myös merenkulkuosaston päällikkönä vuoteen 1942. Keskushallintoon palautettiin neljäs osasto vuonna 1937 merikarttaosaston perustamisen myötä, josta lähtien MKH:n kollegiossa oli jälleen neljä jäsentä. Virkoja tuli joitakin lisää ja ennen sotia niitä oli 32 ilman kanslia- ja vastaavaa henkilöstöä; ne mukaan lukien henkilöstöä oli lähes 100. Kenttäorganisaatiossa oli väkeä luonnollisesti monin verroin enemmän, noin 1500. – Majakka- ja jäämaksujen avulla MKH pystyi periaatteessa rahoittamaan toimintaansa melkoisessa määrin.

Lähes tyystin ruotsinkielinen virasto muuttui vähitellen kaksikieliseksi. Ruotsin asema säilyi kuitenkin alkuun vahvana. Niinpä 1920-luvulla MKH:n kaikkien alusten päälliköiden kanssa oltiin kirjeenvaihdossa ruotsiksi lukuun ottamatta sisävesien aluksia sekä *Laatokkaa* ja Oulun luotsipiirin *Trallia*. Tilanne oli miltei sama vielä 1930-luvulla. Kun kauppa- ja teollisuusministeriö esitti vuonna 1926, että viraston alusten komentokieli tulisi muuttaa suomeksi, MKH:sta vastattiin, ettei se ollut tarkoituksenmukaista, koska monessa aluksessa pääosa miehistöstä oli ruotsinkieliseltä rannikkoseudulta. ”Tärkeintä on, että käskyt tulevat oikein ymmärretyiksi.”

Wrede jäi eläkkeelle vuonna 1931 ja hänen seuraajakseen nimitettiin Vaasan luotsipiirin päällikkö, merikapteeni Ilmari Jokinen. Wreden jälkeen MKH:n pääjohtajina ovat toimineet seuraavat:

Ilmari Jokinen	1931-38
Svante Sundman	1938-44
Eero Rahola	1945-64
Helge Jääsalo	1964-76
Jan-Erik Jansson	1976-88
Kyösti Vesterinen	1988-2001
Jukka Hirvelä (vt)	2001-04
Markku Mylly	2004-09

Sotavuodet muuttivat ja vaikeuttivat myös MKH:n elämää. Jo syyskuussa 1939 jäänmurtajat liitettiin omana laivueenaan rannikkolaivastoon, ja lokakuussa merenkulkulaitos alistettiin suurelta osin merivoimille, vaikka virallisesti asia päätettiin vasta viikkoa ennen joulua. Yrjö Kaukiainen kuvailee kehityksen näin: ”Tässä yhteydessä [lokakuun liikekannallepano] myös osa merenkulkulaitosta, luotsi- ja majakkaosasto ja merikarttaosasto sekä niiden alaiset kenttäorganisaatiot, alistettiin merivoimille. Käytännössä tämä tarkoitti sitä, että asianomaiset merenkulku-neuvokset, Tainio ja Suomela, sekä sotilastoimiston päällikkö siirrettiin toimimaan

merivoimien esikunnassa vastaavien osastojen päällikköinä (Fyysisesti he tosin pysyivät työhuoneissaan Vuorimiehenkadulla). Luotsi- ja majakkalaitoksen kenttähenkilökunta puolestaan liitettiin paikallisten rannikkopuolustuslohkojen organisaatioon, tarkastus- ja merenmittausalukset otettiin merivoimien käyttöön ja merenmittausretkikunnista muodostettiin merivoimien henkilöstöllä täydennettynä kymmenen väyläpalveluryhmää. Tämä alistus ei kuitenkaan aiheuttanut muutoksia merenkulkuhallituksen toimintaan hallinnollisissa suhteissa; alistetut osastot kuuluivat yhä siihen, ja viran- ja toimenhaltijat saivat palkkansa normaaliin tapaan.”

Järjestely – monine variaatioineen – oli voimassa marraskuun loppuun 1944, mutta senkin jälkeen laivaliikenteen valvonta jatkui jonkin aikaa osapuolten yhteistyönä. Tällainen ”kahden herran” järjestely aiheutti luonnollisesti jonkin verran kitkaa ja sopeutumisvaikeuksia MKH:n väelle, kuten *Saimaankin* kohdalla huomataan. Mutta kuten Kaukiainen toteaa, ”sotatilan vallitessa kaikkien väyläpalvelutoimintojen koordinointi oli täysin välttämätöntä”.

Sota-aika lisäsi tuntuvasti luotsien työtä rannikolla, ja lisäksi MKH:n alukset kärsivät sotatoimissa. Pahin tuho kohtasi jäänmurtaja *Tarmoa* Kotkan satamassa tammikuussa 1940. Kaksi pommia osui aluksen keulaan tuhoten sen välikanteen saakka; 29 miehistön jäsentä menetti henkensä. Alus saatiin tilapäisesti korjatuksi niin, että se miltei ehti Viipurinlahden lopputaisteluihin. Hieman ennen *Tarmon* tuhoa *Sampo* oli ajanut karille Mäntyluodon edustalle niin pahasti, että se saatiin irti vasta alkukesästä. Majakkalaiva *Helsinki* puolestaan vaurioitui pommituksissa kahdesti, maaliskuun alussa 1940 ja syyskuussa 1941.

Myös tarkastusalukset vahingoittuivat pommituksissa, *Suunta* ja *Kompassi* eniten helmikuussa 1944. Myös *Saimaa* sai osansa, tosin vaatimattoman edellä mainittuihin verrattuna.

Raskaimmat kalustotappiot koettiin sodan jälkeen. Sotakorvauksina jouduttiin luovuttamaan Neuvostoliittoon höyryjäänmurtajat *Jääkarhu* ja *Voima*, matkustajalukset *Aranda* ja *Suursaari* sekä palauttamaan sotasaaliina saadut tarkastusalukset *Viipuri*, *Laatokka* ja *Ääninen*.

Sota-aika toi muutoksia myös MKH:n alueorganisaatioon. Talvisodan jälkeen lopetettiin Laatokan luotsipiiri ja Viipurin piiri siirtyi Kotkaan. Jatkosodan aikana Laatokan piiri perustettiin uudelleen, ja vielä lyhyemmäksi aikaa myös tilapäinen Äänisen piiri. Sodan jälkeen lakkautettiin Viipurin ja Helsingin piirit ja ne korvattiin Loviisan ja Hangon luotsipiireillä. Ne palautettiin Porkkalan palautuksen jälkeen Kotkaksi ja Helsingiksi.

Merenkululaitoksen tehtävät ja organisaatio säilyivät rauhan tultua pääosin entisellään lähes 1990-luvulle saakka. Edellä mainittujen ”työtehtävien” ohella laitoksella oli keskeinen rooli merenkulun ja sitä koskevan lainsäädännön kehittämisessä. Organisaatioon tehtiin toki pieniä muutoksia ja myös joitakin uusia virkoja perustettiin. Vuonna 1965 koko laitoksen pääluku oli noin 1 600, joista yli kolmasosa koostui työsuhteisesta laivaväestä.

## Liikennevirasto

Vuonna 1989 laitos siirrettiin liikenneministeriön alaisuuteen, ja seuraavana vuonna toteutettiin suuri organisaatiomuutos. Luotsi- ja majakkaosasto lakkautettiin sekä entiset 8 luotsipiiriä, 6 merenkulkupiiriä ja 11 Tie- ja vesirakennushallituksen alaista vesitiepiiriä yhdistettiin neljäksi merenkulkupiiriksi, Suomenlahden, Saaristomeren, Pohjanlahden ja Järvi-Suomen piireiksi. Merenpuolen piireissä kussakin oli seitsemän luotsiasemaa, sisävesillä ja Saimaan kanavalla yhteensä 26 luotsiasemaa, mutta niistä valtaosa oli sellaisia, jotka toimivat lähes yksinomaan väylänhoitotehtävissä. Luotseja oli kaikkiaan noin 350 ja luotsikutterien hoitajia vajaa 150.

Vuonna 1998 Merenkulkuhallituksesta tuli Merenkululaitos, kunnes se vuonna 2009 lopetettiin ja laitoksen tehtävät siirrettiin lähinnä liikenne- ja viestintäministeriön alaiseen Liikennevirastoon, joka vesiväylien ohella vastaa myös maamme tie- ja rataverkosta. Valtion omistama Meritaito Oy huolehtii mm. vesiväylien ja kanavien hoidosta sekä merenmittauksesta. Jäänmurtajat, perinteisesti MKH:n ”näkyvin” osasto, kuuluvat niin ikään valtio-omisteiselle Arctia Oy:lle.

Perinteisen luotsaustoiminnan järjestely vei vähän enemmän aikaa, koska - ”sattu-neesta syystä” – haluttiin aluksi uudistaa luotsauslaki. Sen tultua voimaan elokuussa 2010, liikenne- ja viestintäministeriö perusti erillisen luotsausyhtiön, joka sai nimen Finnipilot Pilotage Oy.

Kokonaisuudessaan järjestelyt tarkoittivat sitä, ettei Suomen merenkululla enää ollut omaa keskusvirastoa. Siihen ei varmastikaan ollut syynä mikään ”metsä-Suomen” vihanpito, kuten Petri Sipilä esittää: ”Suomessa suhde mereen on kuitenkin ollut kaksijakoinen, ikään kuin meri-Suomi ja Metsä-Suomi olisivat käyneet taistelua herruudesta. Vaikka rannikon asukkaat ovat merta rakastaneet, merta on Suomessa myös pelätty ja sille on näytetty selkää. Uuden vuosituhannen myötä metsä-Suomi näyttää nousseen niskan päälle, minkä seurauksena meri pitää jo sanana siivota pois näkyvistä. Aiemminhan oli lopetettu niin ikään perinteikäs merentutkimuslaitos. Oliko merenkulkuhallinnon hajottaminen siis metsäsuomalainen vastareaktio, jolla pelottava meri ja sen tuomat vieraat vaikutteet voidaan edes symbolisesti pitää loitolla aikana, jolloin korostetaan kansainvälisyyttä ja monikulttuurisuutta?”

Tätä nykyä Suomessa on valtion ylläpitämiä rannikkoväyliä yhteensä noin 8 100 kilometriä ja sisävesiväyliä 8 000 kilometriä. Näistä kauppamerenkulun väyliä on noin 4 000 kilometriä. Väyläverkostoon kuuluu 36 avokanavaa, joista viisi on rannikolla. Sisävesien väyläverkostoon kuuluu Saimaan kanavan kahdeksan sulun ja Keitelelen-Päijänteen kanavan viiden sulun lisäksi 26 erillistä sulkukanavaa. Väyläverkosto tuskin laajenee enää merkittävästi, vaan väylätyöt keskittyvät nykyisen verkoston ylläpitoon, kunnostamiseen ja kehittämiseen. Valtaosa väylähankkeista on nykyisten väylien syventämis-, leventämis- ja turvalaitetöitä.

## Luotsilaivat

”Majakoiden, loistojen ja muiden merenkulun turvalaitteiden rakentaminen, tarkastus ja huolto edellyttävät, että käytettävissä on aluksia, joilla matkat voidaan suorittaa ja rakennustarvikkeet, loistojen kaasupullot ja muut varusteet kuljettaa perille. Niiden tulee tarvittaessa toimia työryhmien asuntona ja tukikohtana. Tarvittaessa ne suorittavat myös talvisin luotsipalvelua. Hyvin usein on myös sattunut, että niitä on käytetty erilaisiin meripelastustehtäviin. Näihin tehtäviin tarkoitettuja aluksia nimitetään tarkastusaluksiksi.” Näin kirjoitti Seppo Laurell vuonna 1983. Nimike tarkastusalus otettiin käyttöön vasta itsenäisyytemme aikana, siihen saakka luotsilaitoksen aluksia nimitettiin lähinnä luotsilaivoiksi (lotsångare).

Pitkään selvittiin laivoittakin. Reimarien ja muiden väylämerkkien paikalleenlaitto ja hoito hoidettiin luotsiveneillä, jotka olivat lähes poikkeuksetta luotsien tai luotsiyhteisöjen omia. Myös luotsaustehtäviin menttiin samoilla tai eri veneillä joko purjehtien tai soutuena. Luotsiveneitä käytettiin myös kalastukseen, mikä oli olennainen osa luotsien ruokahuoltoa; kaikki käyttötarpeet oli otettava huomioon veneiden mallissa ja mitoituksessa. Näin jatkui monin paikoin pitkään 1900-luvulle saakka.

Väyliä, merimerkkien ja liikenteen lisääntyminen alkoi kuitenkin vaatia isompia aluksia, joilla voitiin tehdä myös pitkiä tarkastusmatkoja. Miten luotsimajuri Brodd hoiti tarkastusmatkansa, sitä ei Laati kerro, mutta Broddin seuraajan, luotsimajuri Hisingerin ensimmäisen tarkastusmatkan hän kuvailee näin: ”Loppukesällä 1837 everstiluutnantti Hisinger teki pitkän tarkastusmatkan, joka ulottui pitkin Suomenlahden rannikkoa aina Ahvenanmaalle saakka. Ilmeisesti tätä matkaa varten hän hankki itselleen oman aluksen, joka kuitenkin ennen liikkeelle lähtöä oli korjautettava. Kun hän myöhemmin pyysi korjauskustannuksia valtiolta, niin hänelle vastattiin, että niitä ei myönnetä, koska hän oli hankkinut itselleen aluksen omin luvuin. Siihen nähden, että luotsi-inspektorin alus, jota hän olisi voinut matkallaan käyttää, kuitenkin oli muualla käytössä, myönnettiin hänelle aluksen vuokraan 60 ruplaa kuukaudelta eli kaikkiaan 120 ruplaa.” Tämän enempää ei tiedetä Hisingerin aluksesta, ei myöskään luotsi-inspektorin aluksesta.

Mutta kun vuonna 1839 luotsi-inspektoriksi nimitetty venäläinen vara-amiraali Alexander Wallrond teki kesällä 1841 kaksi kiertomatkaa, joiden aikana hän vieraili kaikilla luotsipaikoilla ja majakoilla (tuolloin oli Suomen rannikoilla viisi majakkaa), aluksen nimi tiedetään. Se oli venäläinen höyrylaiva *Pospeschnij* (Kiireinen), joka poikkesi Turussa 26. heinäkuuta ja jatkoi sieltä Ahvenanmaalle sen jälkeen kun inspektori oli tarkastanut Turun Merenkulkukoulun. Wallrond laati matkasta yksityiskohtaisen kertomuksen. Vastaavat matkat hän teki myös kesällä 1845; ilmeisesti nyt oli kyseessä hieman isompi Venäjän laivaston alus.

Luotsihallitus pääsi sittemmin käyttämään myös Tullihallituksen höyryaluksia. Majuri I.J.A. Stjerncreutz teki Ouluun saakka ulottuneen tarkastusmatkan heinäkuussa 1853, jolloin Turkuun matkattiin *Nordvakterien* (ex *Carl*, 1841) ja sieltä Ouluun ja takaisin *Suomella* (1845), molemmat Tullihallituksen ratashöyryjä. Osan matkasta oli mukana myös maamme ”pääministeri”, Senaatin talousosaston varapuheenjohtaja L.G. von Haartman. Myös kesällä 1861 oli ylitirehtöörin käytössä *Suomi*, jolla käytiin tarkastamassa kaikki Suomenlahden luotsipiirit. Matkojen perusteella todettiin vuosikertomuksessa, että ”samtliga lotsleder och alla lotsverket tillhörige byggnader

och anstalter befunnits i behörigt skick och hade lots- och fyrbetjeningen i allmänhet uppfyllt sina åligganden med omtanka, nut och kunnighet”.

*Suomi* ja etenkin *Nordvakten* olivat myöhemminkin useampaan otteeseen luotsilaitoksen käytössä 1870-luvulle saakka. Esimerkiksi toukokuussa 1867 luotsitirehtööri lähestyi Tullihallitusta ja pyysi käyttöönsä jotain tullihöyryä 10. kesäkuuta alkaen kuljettamaan polttoainetta majakoille (fyrbakarne). *Nordvakten* luovutettiin siihen tehtävään ja sama alus oli luotsilaitoksen käytössä myös kesinä 1869-71. Aluksen käyttö todetaan luotsilaitoksen vuosikertomuksissa, muttei se käy ilmi aluksen päiväkirjasta muutoin kuin mainintoina majakkalaiva *Snipanin* hinaamisesta paikalleen sekä lukuisista käynneistä majakoilla, loistoilla ja luotsiasemilla; joskus käyntien yhteydessä todetaan öljyn viemisestä majakalle. (Näiltä vuosilta ei myöskään ole mainintoja tullin tarkastamista aluksista; tosin sellaiset merkinnät olivat aiempinakin vuosina melko harvinaisia.) Sanomalehdestä saatiin taas lukea, että luotsitirehtööri Nordmann oli tavattu kesäkuussa 1870 Uudenkaupungin satamassa tullihöyry *Nordvaktenilla*, joka juhlisti kanuunanlaukauksella purjelaiva *Californian* veteenlaskemista.

Myös uusi luotsitirehtööri Justus Eriksson käytti *Nordvaktania*. Jo ensimmäisenä toimintakesänään 1874 hän kävi tarkastamassa johtamansa merialueen lähes kokonaisuudessaan, Koivistolta Tornioon ja lisäksi hän kävi myös Laatokalla. Hän toimi samoin myös seuraavana kesänä, kuten Laati kertoo: ”Kesällä 1875 Eriksson jälleen teki lähes neljä kuukautta kestäneen tarkastusmatkan tullilaitoksen höyryaluksella ”*Nordvaktenilla*”, joka yleensä oli näinä vuosina ollut luotsitirehtöörin käytettävänä, koska luotsilaitoksella ei ollut omaa tarkastusalusta.” Tällä kertaa tarkastukset ulotettiin myös sisävesille. ”Luotsitirehtööri kulki tällöin, paitsi Saimaan ja Kallaveden reittejä myöskin ne Hämeen vesistöt, jotka oli valtion toimesta tutkittu ja merkitty.” Emme tiedä, millä aluksilla matkat tehtiin, eikä Saimaan luotsipiirin kertomuksessa mainita mitään Erikssonin käynnistä.

*Nordvakten* oli muutenkin luotsilaitoksen käytössä; se hinasi majakkalaiva *Snipanin* paikoilleen ainakin vuoteen 1876 saakka. Keväällä 1872 hinaus oli tavallista hankalampaa: jääesteiden ja myrskyn takia Vaasan Brändöstä lähteneeltä *Nordvaktenilta* kesti kaksi kaksi viikkoa saada *Snipan* asemapaikalleen. – Myös muiden maamme viranomaisten, kenraalikuvernööriä myöten, tiedetään käyttäneen *Nordvaktania* jonkin kerran virkamatkoihinsa. Ehkä sama koski myös uutta, vuonna 1877 rakennettua *Nordvaktania*. Luotsilaitoksen ei tiedetä siihen enää turvautuneen, koska sillä oli silloin jo oma luotsihöyry käytössään.

Mutta mikä oli luotsilaitoksen käytössä ollut ”kruununjahti” *Pilote*, josta ei tiedetä sen enempää kuin että se oli huutokaupattavana Helsingissä toukokuussa 1843; sitä ei saatu kaupaksi ja uusi huutokauppa järjestettiin marraskuussa. Miten siinä kävi, sekään ei ole tiedossa. 1850-luvulla luotsilaitokselle teetettiin kuitenkin Turun telakalla uusi kuunarialus, joka sai nimen *Joutsen*. Se osoittautui kuitenkin käyttökelvottomaksi ja se jouduttiin myymään huutokaupalla jo keväällä 1857. Tapaus johti tutkintaan, kuka oli moisen aluksen tilannut, ja paljastui, että aikaisempi vt. luotsi-inspehtori tai oikeammin luotsitirehtööri, vara-amiraali M.N. Lermontov oli ollut hankkeen takana; tämä oli kuitenkin poistunut jo Suomesta.



”Tapaus *Joutsen*” jäi kuitenkin päättäjien mieleen, ja niinpä uuden luotsitirehtöörin, amiraali Boris Nordmannin lukuisat esitykset oman aluksen hankkimisesta luotsilaitoksen käyttöön, jäivät vaille vastakaikua Senaatissa. Koska aluksia tarvittiin yhä kipeämmin tarkastusmatkoihin ja merenmittauksiin, jatkettiin kuten ennenkin, eli niitä lainattiin ja vuokrattiin muilta viranomaisilta, eikä aina kovin kohtuullisin hinnoin. Laivoja vuokrattiin myös yksityisiltä, kuten höyryhinaajia majakoiden ja muiden merimerkkien rakennustöihin. Taas kesäkuussa 1867 vuokrattiin höyrypursi *Ettan* tutkimaan sopivaa paikkaa majakalle Harmajan saaren lähistöltä; laivalla oltiin kulussa päivä ja se maksoi 42 markkaa.

### Ensimmäiset omat laivat

Pohjanlahden merenmittaukset oli aloitettu vuonna 1851, ja mittausretkikunnan käyttöön vuokrattiin yksityisiä höyryveneitä. Sitten niiden tilalle saatiin venäläinen tykkivene *Tresk*, joka oli useita vuosia merenmittaajien tukialuksena. (Myös Saimaan merenmittauksissa oli samoihin aikoihin, siis 1850- ja 1860-luvulla apuna kaksi höyryalusta, *Saima* ja *Wilka*, joista kerrotaan tuonnempana; nekin eivät olleet luotsilaitoksen omia.)

1870-luvulle tultaessa *Tresk* ei ollut enää käytettävissä, siksi omaa höyryalusta tarvittiin entistä kipeämmin. Toive toteutui vuonna 1872, jolloin Nordmannin vuosien ponnistelut palkittiin, kun luotsilaitos sai ensimmäisen oman höyryaluksensa. Se oli W:m Crichtonin konepajan Turussa rakentama merenmittauslaiva *Sextant*. Kesällä 1871 tilattu 100-hevosvoimainen ja 40 000 markkaa maksanut *Sextant* oli saatu valmiiksi jo loppusyksystä 1871, mutta kuten ”Åbo Underrättelser” kirjoitti tammikuussa 1872, sitä ei laitettu enää loppusyksystä liikenteeseen ”hwilket icke kunnat ske i anseende till den tidigt inträffade wintern”. Jäiden lähdettyä huhtikuun lopussa alus lähti merenmittauksiin Pohjanlahdelle. Mittaustöiden ohella *Sextantin* tehtäviin kuului ajoittain majakkalaiva *Snipanin* hinaaminen asemapaikalleen.

*Sextant* vietti talvet väliin Helsingissä, väliin Turussa. ”Åbo Underrättelser” harmitteli syyskuussa 1876, että Turkuun talveksi jäänyt alus joutui talvehtimaan jäissä, vaikka vähällä vaivalla sille olisi voitu rakentaa peti maalle: ”Det är skada, att denna wackra, men af jämförelsewis tunn plåt bygda farkost måste öwerwintra uti isen.”

*Sextant* oli kesät merenmittauksissa, ja siksi Nordmann ja hänen seuraajansa vuodesta 1874, Justus Eriksson, joutuivat hoitamaan tarkastusmatkansa yleensä kuten ennenkin, eli lähinnä tullihöyry *Nordvakenin* avulla. Alus ehti välillä myös pelastustöihin, mihin myös kaikkia luotseja velvoitti vuoden 1870 ohjesääntö. Ainakin heinäkuussa 1878 alus kävi pelastamassa haaksirikkoutuneen tanskalaisen rahtihöyryn miehistön ja toi sen Vaasaan. Samaan paikkaan se hinasi karille ajaneen ja ajelehtimaan jääneen ruotsalaiskuunari *Josefina Amalian* saman vuoden lokakuussa.

Vuonna 1876 Luotsihallituksen ylitirehtööri, amiraali Justus Eriksson sai käyttöönsä laitoksen ensimmäisen varsinaisen luotsi- eli tarkastuslaivan. *Walvojaksi* nimetty alus rakennettiin Motalassa ja saapui Suomeen kesäkuun alussa. Alus oli *Sextantia* selvästi suurempi, 110 jalkaa pitkä ja 20 jalkaa leveä ja se kulki 8 ½ jalkaa syvässä. Alus oli kaikin puolin hienosti rakennettu, ”Svenska Dagbladetin” mukaan ”är såväl till det yttre som till sin inredning synnerligen elegant och mera liknar en ”pleasure-yacht” med slättoppad skonertackling”. Tukholman saaristossa tehdyssä koeajossa aluksen

50-hevosvoimainen (200 ihv) kone antoi lehden mukaan alukselle 11 solmun nopeuden.

Näin ei kuitenkaan ollut todellisuudessa. Nopeus ei yltänyt sopimuksen mukaiseen 11 solmuun, kun taas hiilen kulutus oli sovittua (11 kuutiojalkaa tunnissa) suurempi. Myöskään kone ei toiminut tyydyttävästi. Alusta korjattiin aluksi Suomessa, loppusyksystä Ruotsissa. Siellä tehdyssä koeajossa koneen todettiin toimivan, mutta nopeus ja kulutus olivat samat kuin keväällä. Muutenkin Motalan työnlaatu jätti toivomisen varaa; se koski erityisesti kattilaa.

Jo viikon päästä Suomeen tulonsa jälkeen ylitirehtööri ja *Walvoja* joutuivat edustus-tehtäviin: se oli saattoaluksena, kun Venäjän kruununperijä puolisoineen (tuleva keisari Aleksanteri III) matkasi keisarillisella *Zarevna*-jahdilla Tornioon katsomaan juhannusaurinkoa Aavasaksalla. Sinne ei päästy, vaan jo Vaasan pohjoispuolelta palattiin takaisin Helsinkiin. Aluksen päällikkö luutnantti H.J. Öhrbom sai muuten onnistuneesta matkasta palkkiokseen kultakellon ketjuilla; myös kaikki muut miehistön jäsenet, kuten ylitirehtöörikin, saivat arvonsa mukaiset muistolahjat kruununperilliseltä. - Vastaavanlaisia saatto- ja kuljetustehtäviä riitti vuosittain niin *Walvojalle* kuin muillekin luotsilaivoille.

*Walvoja* tai *Valvoja* toimi luotsitirehtöörin päällikköaluksena vuoteen 1886 saakka, jolloin *Eläkön* valmistui. Sen jälkeen *Walvoja* toimi eri luotsipiirien käytössä, lähinnä Ahvenanmaalla ja Pohjanlahdella. Kesällä 1907 *Walvojalle* sattui erikoinen tapaus Kemien edustalla, kuten ohessa kerrotaan. Itsenäisyyden alussa *Walvoja* siirrettiin Ahvenanmaan luotsipiiriin tarkastusaluksiksi, missä tehtävässä se palveli aina vuoteen 1959. Sen jälkeen kaunis alus romutettiin.

*Walvoja* sai luotsipiirien päälliköt innostumaan, kuten Laurell kuvailee: ”Erikssonin saatua aluksensa alkoivat myös luotsipiiripäälliköt vaatia käyttöönsä höyrypursia tarkastusmatkojaan, luotsien tutkintoajoja sekä majakoiden ja merimerkkien huoltoa varten. Eriksson torjui heidän vaatimuksensa täysin perusteettomina. Hänen mielestään höyryalusten hankkiminen piiripäälliköiden käyttöön olisi pelkästään haitaksi, koska tällaisten alusten hoitaminen veisi liiaksi heidän aikaansa. Sitäpaitsi he eivät nopealla höyrylaivalla liikkeessaan ehtisi perehtyä väyliin ja merimerkkeihin yhtä hyvin kuin purjehtimalla tai soutamalla liikkuen.”

Haave omista luotsilaivoista jäi kuitenkin elämään ja sitä tuettiin myös julkisuudessa. Nimimerkki ”Sjöfarande” kirjoitti ”Helsingfors Dagbladissa” heinäkuussa 1876 luotsilaitoksen laajentuneista tehtävistä ja esitti siinä yhteydessä, että jokaisella luotsipäälliköllä tulisi olla käytettävissä höyryalus: ”Hvarje fördelningschef skulle till sin disposition hafva en mindre däckad ångslup, hvilket icke skulle vara på minsta vis afsedd eller utrustad med dryga kostnader för nöje och lustresor, utan så byggd att den vore till nytta för sitt ändamål”. Myös ”Finlands Allmänna Tidningissä” (FAT) oli samana vuonna pitkä (lähetetty) kirjoitus, jossa tuotiin esiin, miten paljon reimarien paikoilleen asettaminen helpottuisi keväisin, mikäli kaikilla luotsipiireillä olisi käytössään höyryalus.

## Lisää luotsilaivoja

Ylitirehtööri piti kuitenkin päänsä, ja vasta hänen seuraajakseen vuonna 1882 tulleen eversti S.C. Tudeerin (myöhemmin Viipurin läänin kuvernööri, senaattori, ”pääministeri” ja todellinen valtioneuvos) aikana luotsilaitoksen laivakantaa päästiin kasvattamaan. Jo 1880-luvun puoliväliin mennessä luotsipiirien käyttöön oli saatu neljä höyryalusta.

Niistä ensimmäiset, *Ahkerä* ja *Silmä*, olivat Tullilaitoksen vanhoja höyry-purjejahtoja, vuonna 1867 rakennettuja. ”Helsingfors Dagblad” kuvaili aluksia, etenkin *Silmää* niiden valmistumisaikaan näin: ”De nya små tullångbåtarna ligga båda i våra hamnar, och snart skall detta tvillingspar begynna sin verksamhet att motarbeta luredrejeriet vid våra kuster. Den ena ”*Ahkerä*” är byggd vid Björneborgs mekaniska verkstad; den andra ”*Silmä*” är åter en produkt af Hagnäs väl ansedda verkstad härstädes. Den sistnämnda, som ligger förtöjd vid verkstaden, skall idessa dagar göra sin officiella proftur. Den mäter i längd 52 fot, i bredd 12 fot 8 tum samt är 4 fot 2 tum djupgående, med kol ombord för ett dygn. Inredningen består i kajuta akterut för befälhafvaren (2 liggplatser) samt en hytt för maskinisten. I fören finnes plats för 5 mans besättning och kök. Maskinen, om 12 hästkrafter, bränner 3/8 tunna kol i timmen. Vid de hittills gjorda profresorna har hastigheten utgjort 8 5/8 knop i timmen. Meningen är dock inte att båten skall gå med ånga annat än i nödfall. Man har derföre lämpat densamma hufvudsakligen för snabbsegling. Master och skorsten kunna efter behag nedfällas. – *Ahkerä*, af samma konstruktion, är till sina dimensioner något större än *Silmä*.”

Muutama päivä myöhemmin tehdyssä virallisessa koeajossa todettiin *Silmällä* olevan mainiot purjehdusominaisuudet, ja se oli myös nopea: Suomenlinnan ja Harmajan väli taittui 14 minuutissa 7 sekunnissa, minkä laskettiin vastaavan 8 2/3 solmun nopeutta. Höyryllä päästiin 9 1/4 solmuun. *Ahkeran* koeajo oli tehty Porissa runsas viikko aikaisemmin Porin ja Reposaaaren välillä, ja matkaan oli mennyt kaksi tuntia myrskyssä. ”Björneborg” totesikin, että ”emellertid befanns, att båten äfven under en starkare sjögång eger mycken stadighet och att maskineriet arbetar med den största jemnhet och utan allt buller”. Alus oli lehden mukaan muutenkin hyvin rakennettu ja kaunis rakenteeltaan. (Alusten päiväkirjat kertovat, että niillä kuljettiin yllättävänkin paljon purjeilla.)

Tullihallitus ei sittemmin ollut täysin tyytyväinen aluksiin. Ne olivat pieniä ja hitaita. Siksi vuoden 1879 lopulla Senaatti hyväksyi esityksen, että ne siirrettäisiin luotsilaitoksen käyttöön, kuitenkin niin, että sitä ennen niissä tehtäisiin tarvittavat remontit. *Ahkerä* luovutettiin jo tammikuussa 1880 Luotsihallitukselle, mutta *Silmän* luovutus siirtyi lokakuulle 1881 sen tähden, että Tullihallituksen piti saada sitä ennen käyttöön sille tilattu uusi tullihöyry. Luotsilaitoksen puolesta *Silmän* otti vastaan luutnantti J.E. Olofsson.

*Ahkerä* toimi pääasiassa Suomenlahdella. Aluksella oli aika ajoin vastoinkäymisiä uuden omistajan palveluksessa. Syyskuun 4:nä 1894 alus ajoi karille, ja ruotsalaisen sukellusyhtiön höyry irrotti sen ja toimitti Helsinkiin, jossa se telakoitiin. Alus oli saanut tuntuvia vaurioita pohjaansa ja niiden korjaus tuli maksamaan noin 6 000 markkaa. Myöhemmin samana syksynä alus ajoi uudestaan karille Vaasan saaristossa, ja yksin sen irrottaminen maksoi 600 markkaa. Myös toukokuun alussa 1901 alus kävi karilla Porkkalassa, ja toukokuun lopulla 1912 alus ajoi vt. luotsipiiripäällikön, aliluutnantti Mellbergin johdolla karille Loviisan lähistöllä. Alus sai kaksi isoa reikää

pohjaansa ja upposi, mutta saatiin nostetuksi kuukautta myöhemmin ja hinattiin Helsinkiin. Lehtiuutisissa todettiin, että ”som bekant grundstötte löjtnant Mellberg i våras vid Torra hästen med lotsångaren *Kurs*”. Aluksen perämies Matti Harju, joka oli ollut alkukesän *Saimaan* perämiehenä, sai puolestaan luotsitirehtööriltä varoituksen, koska oli jättänyt karilla olleen aluksen vastoin hyvää merimiestapaa: ”...har jag härmed velat uttrycka mitt synnerliga klander.” - *Ahkeraa* ei kannattanut korjata ja alus myytiin huutokaupalla seuraavana keväänä. Siitä tehtiin hinaaja, joka kulki viimeksi *Alli*-nimisenä Kuhmoisten Sahan palveluksessa Päijänteellä 1950-luvulla.

*Silmä* palveli Pohjanlahdella, Vaasan ja Oulun luotsipiirien käytössä, kunnes se keväällä 1886 siirrettiin Saimaalle. Siirrosta todettakoon vielä, että Ernst Fr. Andersinin mukaan se olisi tapahtunut vuotta myöhemmin kuin todellisuudessa: ”12 November 1886 hemställde Öfverstyrelsen, att då en ångbåt vore alldeles nödvändig å Saima och Kallavesi lotsfördelning och ångbåten ”*Silmä*” befunnits mindre lämplig för färder inom Finska och Bottniska vikarne med deremot mera egnade sig för användning å insjövattnedrag i händelse särskilda tillika föreslagna förändringar å densamma finge företagas.” Senaatti hyväksyi siirron ja myönsi aluksen korjauksiin esitetyt 2 797 markkaa. Näiden korjaustöiden jälkeen *Silmä* siirrettiin Saimaan luotsipiiriin käyttöön keväällä 1886, mistä kerrotaan tuonnempana.

*Sextantin* nimi muuttui vuonna 1884 *Ålandiksi*, kun Tukholmasta valmistui Luotsihallituksen tilaama uusi, 36 metriä pitkä höyry, joka oli rakennettu erityisesti merenmittauksia varten ja joka sai edeltäjänsä *Sextantin* nimen. Siinä oli majoitustiloja lähes 50 hengelle ja siinä oli useita uudentyypisiä merenmittauslaitteita. Aluksen varustukseen kuului myös neljä höyrykäyttöistä luotausvenettä. - Kesällä 1933 *Sextantiin* asennettiin Suomen ja myös Pohjoismaiden ensimmäinen merenmittausta varten suunniteltu kaikuluotain. Alus oli käytössä vuoteen 1959.

Vanhasta *Sextantista* tuli siis luotsilaiva *Åland*, myöhemmin tarkastusalus ja uuden nimensä mukaisesti se oli paljolti Ahvenanmaan luotsipiiriin käytössä. Venäjän vallankumoukselliset upottivat *Ålandin* huhtikuussa 1918 Hangon satamaan. Alus nostettiin, kunnostettiin ja se jatkoi toimintaansa tarkastusaluksena, mutta vain vuoteen 1921, jolloin se palautettiin merenmittauskäyttöön. *Åland* toimi näissä tehtävissä lähinnä Pohjanlahdella vuoteen 1958; seuraavana vuonna se myytiin Poriin, kauppias Ensio Miilupalolle. Kauniin aluksen hinta oli vain 215 000 markkaa (nykyrahana 5 000 euroa).

Luotsipiiripäälliköiden käyttöön tarkoitetut luotsihöyryt *Jupiter* ja *Saturnus* rakennettiin Wahlin konepajalla Varkaudessa vuonna 1884. Ne olivat 21 metriä pitkiä ja niiden koneteho oli 98 ihv. ”Savonlinna” uutisoi heinäkuun viimeisenä: ”*Saturnus* ja *Jupiter*, kaksi Suomen waltion tilaamaa ja Warkauden konepajassa valmistettua somaa höyryjahtia wiettiin wiime lauantaina Helsinkiin. Yksi tulee luotsi ja toinen tulliwiraston käytettäväksi.” Viime mainitun lehti tiesi väärin: molemmat tulivat luotsilaitokselle, *Jupiter* aluksi Helsingin luotsipiiriin ja *Saturnus* Turun piiriin käyttöön.

Andersin kuvailee laivojen hieman takkuista rakennusvaihetta näin:

”Den 18 Februari 1884 undertecknades kontrakt med Warkaus Mekaniska verkstad om leverans af ångbåtarna, för 46,900 mark för hvardera, hvilka benämndes *Saturnus* & *Jupiter*. Sedan flera besigtningar verkstälts och en massa anmärkningar gjorts, och blifvit af verkstaden afhjelpta, afsynades ångbåtarna ånyo den 15 Augusti samma år

hvarvid yttermera bristfälligheter observerades af besigtningmännen, som fordrade dessas afhjelpande förrän fartygen mottages. Vid i Saima företagen profresa befanns *Saturnus* göras 10,05 knops fart med en kolåtgång af 4,8 kub.fot på en lastlinie af 5 fot 10 tum akter och 3 fot 4 tum för, samt *Jupiter* 9,5 knop med en kolåtgång af 4,3 kub. fot på en lastlinie af 5 fot 7 tum akter och 4 fot ½ tum för. Den 21 Augusti samma år emottogos ångfartygen af Lotsöfverstyrelsen, dock på sådana villkor, att ifrån kontraktsumman 10,500 mark innehållas för att å båtarne afhjelpade af synesmännen observerade bristfälligheterna.”

Vuoden 1884 luotsilaitoksen kertomuksessa todettiin *Jupiterista* näin: ”Ångbåten *Jupiter*, som den 21 Augusti blef för lotsverkets räkning definitivt emottagen och derefter användes för särskilda i Wiborgs fördelning och Ladoga sjö samt Saima och Kallavesi fördelning, återkom till Helsingfors den 12 Oktober och begagnades för visitationsresa inom Helsingfors fördelning till den 27 i samma månad samt till resor emellan staden och Gråhara med flera ställen, derå kampanjen för året avslutades den 12 November.” *Saturnus* puolestaan oli loppukesän Turun ja Ahvenanmaan luotsipiirien käytössä, ja välillä se kävi hakemassa kaasuöljyä Tukholmasta. Marraskuun lopulla alus kävi Nikolainkaupungissa (Vaasa), josta se hinasi karille ajaneen *Silmän* korjattavaksi Turkuun.

Aluksilla oli alkuun hieman ongelmia kattiloittensa kanssa, ja Luotsihallitus jopa harkitsi kattiloiden uusimista jo vuoden 1885 lopulla. Alukset olivat kuitenkin käyttökelpoisia, ja Laurell kirjoittaa niistä mm. näin: ”Nämä näppärät uudet tarkastusalukset osoittautuivat tarkoituksenmukaisiksi, mutta alkuvuosina niitä vaivasi huono onni. Vuonna 1888 *Saturnus* ajoi karille Viipurin edustalla ja upposi kokonaan. Se saatiin kuitenkin nostetuksi ja korjattiin Viipurin telakalla entistä ehompaan kuntoon. Vuonna 1896 ajoi puolestaan *Jupiter* karille Barön selällä ja joutui olemaan pitkät ajat korjattavana. Vuonna 1898 ajoi taas *Saturnus* karille Nevajoella ollessaan matkalla Laatokalta Suomenlahdelle. Suurella vaivalla se saatiin irti ja hinattiin amiraliteetin telakalle Pietariin, jossa sen repeytyneet pohjalevyt uusittiin.” – Molemmille sattui toki muitakin havereita. *Jupiter* oli ajanut karille jo heinäkuussa 1885 Haminan edustalla, ja lisäksi se upposi jäissäajon jälkeen Helsingin satamassa joulukuussa 1899. Vastoinkäymisiä sattui molemmille myöhemminkin.

*Jupiter* siirrettiin 1920-luvun alussa Turun luotsipiirin käyttöön ja vuonna 1927 sen nimi muuttui *Airistoksi*. Seuraavalla vuosikymmenellä alus siirrettiin merenmittausalukseksi, missä tehtävässä se oli syksyyn 1970. Alus myytiin huutokaupassa joulukuussa 1975 yksityiskäyttöön, mutta alus ei säilynyt höyrykäyttöisenä. *Saturnus* puolestaan jouduttiin luovuttamaan talvisodan jälkeen vuonna 1940 Neuvostoliitolle Hangon tukikohdan käyttöön.

Vuonna 1885 Luotsihallitukselle myönnettiin määräraha kahden uuden, aiempia suuremman ja nopeakulkuisemman höyryaluksen hankintaan. Isompi aluksista, päällikköalukseksi kutsuttu *Eläköön* (47 m, 670 ihv), rakennettiin Bergsundin konepajalla Tukholmassa ja hieman pienempi, *Willmanstrand* (37 m, 325 ihv), Porin Konepajalla. Molemmat valmistuivat alkukesästä 1886, ja myös niiden sisätiloihin oli kiinnitetty erityistä huomiota. Alusten nimet olivat keisariparinvalitsemia ja keisarinna toimi alusten kummina. Nimet juonsivat alkunsa kesältä 1885, jolloin keisari Aleksanteri III ja keisarinna Maria Fjodorovna vierailivat Lappeenrannassa (*Willmanstrand*) ja Imatralla; keisari itse oli painanut mieleensä vierailijoita katsomaan tulleitten kansalaisten eläköön-huudot.

Molemmat uudet luotsilaivat osallistuivat heinäkuun alussa keisariparin vierailuun Suomenlahdella, jolloin keisarilliset vieraat pääsivät tutustumaan aluksiin. Uudet ja komeat alukset olivat saaneet osakseen myös kritiikkiä, ja saivat sitä nyt myös keisarin taholta. ”Åbo Tidning” kirjoitti heinäkuussa, että kun keisari oli käynyt tutustumassa molempiin aluksiin, ”antoi hän selvästi ymmärtää, että niiden sisustus oli aivan liian ylellinen ja kallis siihen tarkoitukseen, mihin ne olivat tarkoitettuja”. Eniten oli kriitikoiden hampaissa päällikköalus *Eläköön*, josta ”Nya Pressen” oli kirjoittanut kesäkuun puolivälissä mm. näin: ”Påminnande om en riks mans beqvämt inredda lustjakt med salonger, matsal, hytter, badrum, shagglädda soffor, mahogany och teakinläggningar, nya serviser m.m. samt görande 15 knops fart och förande en minikanon, har det smäckra fartyget kostat finska staten en bagatell på 250,000 mk.”

Kun laivat palasivat keisaripurjehdukselta Hangosta Helsinkiin, ”Nya Pressen” kertoi 12. heinäkuuta *Eläköön*-laivan matkanneen yli 14 solmun nopeudella ja *Willmanstrandinkin* pystyneen lähes samaan, mutta onnettomuudeksi sen kattila oli mennyt epäkuuntoon, joten se oli tullut Helsinkiin noin puoli tuntia myöhemmin. ”*Villmanstrand* är också den en ganska vacker båt och kan fullt upp mäta sig med, ja t.o.m. öfverträffar *Eläköön* i elegans.” Jo muutaman päivän päästä *Eläköön* lähti viemään Suomen kenraalikuvernööriä Tukholmaan. - (Lehden mainitsema nopeus tuntuu kovalta, sillä lokakuussa 1885 oli Bergsundin konepaja torjunut Luotsihallituksen pyynnön nostaa aluksen nopeus 14½ solmuun.)

Luotsitirehtöörin, sittemmin MKH:n pääjohtajan tarkastusaluksena *Eläköön* oli usein muulloinkin vastaavissa arvovieraiden kuljetustehtävissä. Esimerkiksi 11. elokuuta 1906 pidettiin Bengtskärin majakan asuinosaan harjannostajaiset. Juhliin saapui *Eläköön*-laivalla mm. senaattori Otto Donner ja luotsilaitoksen päällikkö, kenraali Nikolai Sjöman. Senaattori piti juhlapuheen ja *Eläköön* ampui 10 kunnialaukausta.

Säästösyistä tämän ison ja käyttökustannuksiltaan muita kalliimman aluksen käyttöä alettiin kuitenkin rajoittaa ja vuonna 1930 se pantiin seisomaan. Tasavallan presidentti P.E. Svinhufvudin toivomuksesta alus otettiin kuitenkin rajoitettuun käyttöön vuonna 1934. Sitä käytettiin lähinnä valtiovierailujen yhteydessä paljolti Helsingin lähivesillä, mutta kesällä 1936 *Eläköön* pääsi pitkästä aikaan käymään Tukholmassa, kun Svinhufvud teki Ruotsiin valtiovierailun. Näinä 1930-luvun vuosina aluksen käyttö jäi kuitenkin melko vähäksi; kaikkiin matkoihin, myös pääjohtajan tarkastusmatkoihin tuli saada lupa kauppa- ja teollisuusministeriöstä.

*Eläköön*-laivan käyttö väheni tästäkin sen jälkeen, kun valtio oli saanut elokuussa 1936 lahjaksi kauppaneuvos Hans von Rettigiltä tämän höyryhuvipurren *Seagull* (1884), joka nimettiin *Auraksi*. Siitä tuli MKH:n päällystöalus, jota myös nimitettiin presidenttialukseksi. (Pienenä kuriositeettina mainittakoon, että elokuussa 1936 Airistolla tapahtuneeseen lahjalaivan luovutustilaisuuteen, johon osallistui myös presidentti Svinhufvud, oli laivan viinavarastoa vahvistettu kuudella laatikolla punaviiniä, viidellä viskiä sekä laatikolla sherriä ja madeiraa kumpaakin.) *Aura* siirrettiin vuonna 1939 laivaston käyttöön kevyeksi saattoalukseksi ja sai nimen *Aura II*. Alus tuhoutui Ahvenanmerellä tammikuussa 1940 oman syvyyspommin räjähtäessä laivan kannella.

1940-luvun lopulla *Eläköön* siirrettiin merenmittaajien tukialukseksi. Sen sisätilat osoittautuivat kuitenkin ajan vaatimuksiin riittämättömiksi, ja niinpä siitä poistettiin höyrykone ja toinen kattila, joten 1950-luvulla alusta liikuteltiin hinaamalla. Alus oli käytössä vuoteen 1960, ja kolme vuotta myöhemmin tämä maamme kauneimmaksi

höyrylaivaksi nimetty alus tylysti romutettiin. Aluksen irtaimistoa otettiin kuitenkin talteen.

Lähes yhtä iso ja komea *Willmanstrand* toimi lähinnä Suomenlahdella ja osallistui *Eläköön*-laivan tavoin lähes kaikkiin keisarivierailuihin. Niinpä voitiin kesäkuun lopulla 1891 lukea mm. ”Jyränkö”-lehestä, että ”keisarilliset lähtivät matkaan Suomen saaristoon t.k. 27 p:nä. Luotsilaiwa *Willmanstrand* kaartin soittokunnan seuraamana on mennyt vastaan. Retki ulottunee Ahwenan saaristoon saakka”. Aluksella oli paljon muitakin lisätehtäviä, kuten majakkalaiva *Nahkaisen* hinaaminen Uudenkaupungin telakalle syksyllä 1894 ja toimiminen tuomarilaivana Viipurin läänin purjehduskilpailuissa syyskuussa 1901 sekä vuotta myöhemmin vastaavissa Nyländska Jaktklubbenin järjestämissä kilpailuissa Helsingissä. Taas heinäkuussa 1904 luotsilaiva irrotti karille ajaneen venäläisen torpeedoveneen Uuraassa. Tietysti myös normaalit luotsilaivan tehtävät kuuluivat aluksen ohjelmaan: esimerkiksi heinäkuussa 1909 se oli rakentamassa uutta loistoa Manniklop-nimiselle (Manniklubb) luodolle Kotkan sisääntuloväylällä.

Myös *Willmanstrand* osallistui edelleen edustustehtäviin, joskin niihin alettiin käyttää enenevästi jäänmurtajia. Alus siirtyi vuonna 1935 Merivartiolaitokselle ja siitä tuli vartiolaiva *Tiira*. Vuonna 1962 alus luovutettiin merivoimille moottoritykkivene-laivueen emälaivaksi, missä tehtävässä se oli vain yhden kesän.

Luotsilaitoksella oli vuonna 1886 kahdeksan luotsihöyryä sekä merenmittausalus *Sextant*. Niiden keskinäisistä ”arvosuhteista” saa jonkinlaisen käsityksen aluksille vuonna 1888 myönnettyistä määrärahoista:

<i>Eläköön</i>	30 000 markkaa
<i>Walvoja</i>	20 000
<i>Willmanstrand</i>	20 000
<i>Ahkera</i>	13 000
<i>Åland</i>	13 000
<i>Jupiter</i>	13 000
<i>Saturnus</i>	13 000
<i>Silmä</i>	11 000

Lisäksi alusten pienempiin korjauksiin oli varattu yhteensä 20 000 markkaa.

Vuoden 1870 luotsiasetuksessa ei ollut erityisiä säännöksiä luotsilaivoja varten, mutta niille tehtiin sittemmin oma ohjesääntönsä. Lisäksi luotsitirehtööri antoi omia määräyksiään, kuten toukokuun 11:nä 1895 liputusohjeita koskevan päiväkäskyn. Sen mukaan kaikkien luotsi- ja majakkalaitoksen alusten tuli keisarillisina juhlapäivinä laittaa alukseen juhraliputus, mikäli alus oli ankkurissa tai laiturissa, eikä kova vesi- tai lumisade sitä estänyt. Liputuksen tuli alkaa aamulla kello 8 ja jatkua auringonlaskuun saakka sekä lippujen tuli kulkea mastonhuippujen kautta aluksen keulasta perään. Kulussa oltaessa ja huonolla säällä mastojen huippuun nostettiin vain Venäjän laivaston tai luotsilaitoksen liput. Liputuspäiviä oli 12, kaikki liittyivät keisariperheen jäsenten syntymä- ja nimipäiviin; myöhemmin listaan lisättiin myös keisari Nikolai II:n kruunajaispäivä, 2. marraskuuta. Myös joulu-, uudenvuoden- ja pääsiäispäivinä tuli liputtaa. - Samassa käskyssä oli ohjeet myös venäläisten sotalaivojen tervehtimisestä.

Maaliskuussa 1904 puolestaan annettiin ”Instruktion för tjenstgöring ombord å lotsverkets ångfartyg”. Siinä käsiteltiin alusten miehistöjen toimintaa eri tilanteissa. Kulussa oltaessa koko miehistö oli jaettu kahteen vahtiin, joiden vahti- ja ruokailuajat oli täsmällisesti määritelty. Kun laiva ei ollut kulussa, vahti koostui vain yhdestä kansipuolen laivamiehestä, ellei päällikkö toisin määrännyt. Lisäksi ohjeessa oli määräykset alipäällystön ja miehistön työajoista ja toiminnasta silloin, kun alus ei ollut kulussa. Ruokailuajoista määrättiin näin: ”Då fartyget ligger stilla intages kaffe före kl. 6 f.m. frukost kl. 8 till 8.30 f.m. middag kl. 12 till 1 e.m. kaffe kl. 3 till 3.15 e.m. samt qvällsvard kl. 7.e.m.” Tulipalo- ja vuototilanteista oli omat määräyksensä, viime mainitusta seuraava: ”Då läcka i fartyget uppstått åligger det Styrmannen att genast taga reda uppå hvar och af hurudan beskaffenhet läckan är: under tiden bör 1sta Maskinisten tillsluta skottventilen emellan pannrummen, samt om fartyget är under ånga vidtaga åtgärd till förekommande af pannexplosion, samt sätta länspumpen i gång och låta stänga fönsterventilerna.” – Myöhemminkin laivapalvelusta oli omat ohjeensa.

### *Kun Walvojan kattila meinasi...*

Lehtori, fil. maist. Ernst Lampén (1865-1938), oli yksi maamme tunnetuimpia matkakirjailijoita ja savolaisuuden suurapostoli. Kesällä 1902 Lampén pääsi luotsilaiva *Walvojan* kyytiin Luotshallituksen kamreerin vieraana. Matka suuntautui Helsingistä Suomenlahden rannikkoa myöten Ahvenanmaalle ja sieltä Pohjanlahden perukalle. Kemistä lähdettäessä paluumatkalle meinasi laivalla käydä haaveri, jonka ”Lampus” kuvaili kirjassaan ”Suomea maitse ja meritse” (1917) näin:

”Nostettiin ankkurit Ajoksen ulkosatamassa varhain aamulla. Suunnattiin kulku aavaa merta kohti ja oli juuri saavuttu noin pari meripeninkulmaa Pohjanlahdelle. Me nukuimme vielä sikeässä unessa *Walvojan* salongissa.

Silloin yht’äkkiä kuului Huldun [Hulda, laivan kemiöläinen kokki, 44 kg] hätäinen ääni:

- Alle män på däck, alle män på däck! (Kaikki miehet kannelle!)

Hän piipitti kuin hätäntynyt rantasipi.

Hypättiin pystyyn.

- Va’ nu?
- Alle man på däck, alle man på däck!

Huldulta ei saatu mitään tietää, piti hätäisesti pukeutua ja hyökätä kannelle.

Kaikki miehet olivat jo kannella ja Huldu myös. Huldu vapisi kuin haavan lehti pelosta ja vilusta aamun kylmässä vihurissa. Hänellä oli pieni kapsäkkinsä etukannella, punainen parasolli kainalossa, hansikkaat kädessä ja kukitettu hattu päässä. Noin komeana en ollut vielä koskaan Huldua nähnyt. Huldu ei ollut ensi kertaa haaverissa. Tiesi mitä kaikkea varustusta oikea merihätä vaatii. Kapteeni ja puosu eli bootsmanni seisovat lumivalkeisina komentosillalla. Tämä näky pani vähän arvelemaan, muuten Huldun vavistus ja itkun tiherrys vaikuttivat yksinomaan koomillisilta. Laiva kulkea porhalsi täyttä kyytiä, ja kova aallokko kävi. Eihän tässä hätää mitään.



Käännyin timperin puoleen:

- Mitä tämä merkitsee?

Timperi, jonka silmäinvälke oli sammunut, sanoi ensimmäiset sanansa minulle koko matkan aikana.

- Pannu vuotaa.
- Entä sitte?
- Peljätään pannun räjähtämistä, kuivaa räjähtämistä.
- Vai niin. Mistä vuotaa?
- Manhoolin luukusta.
- Mikä se semmoinen luukku on?
- Josta mennään pannua puhdistamaan sisältä. Katsokaa tuonne!

Timperi viittasi kannen alle, josta huima valkoinen pilvi kohosi konehuoneesta käytävään.

Laiva vain kulki täyttä kyytiä pois rannalta suoraan ulapalle aukealle, ja kapteeni ja puosu olivat yhä lumivalkoiset. Jos pannu räjähtää, lentävät kapteeni ja puosu ilmaan, se on selvä, sillä he seisovat juuri pannun yläpuolella. Mutta merilaki kieltää heitä jättämästä paikkaansa.

Kuljettiin vastatuuleen, ja viima pieksi kasvoja ja tukkaa. Kääriydyin takkiini, sillä minuakin rupesi paleltamaan ohuissa vaatteissani ja keveissä tohveleissani. Huomasin heti, ettei näin saa olla puettuna merihädässä. Huldu oli oivaltanut asiat paremmin.

- Minne nyt kuljetaan? kysyin taas.
- Minne vaan, niin kauan kuin kone käy.

Tämähän muuttui jo jännittäväksi. Aivanhan alkoi tuntua siltä kuin noidutussa laivassa. Lentävä hollantilainen liikkeessä! Mitenkä hän laulaakaan?

”Durch Sturm und bösen Wind verschlagen,  
irr’ auf dem Wasser ich umher,  
wie lange? Weiss ich kaum zu sagen.”

Sehän sopi mainiosti kummallisen kulkumme säestykseksi. Tuuli ulvoi, meri kävi, me harhailimme aalloilla, kuinka kauan, sitä ei kukaan tiennyt.

Oli täysi fyyri (= tuli) pannun alla. Sitä ei oltu ehditty sammuttaa, kun höyry puhalsi konehuoneeseen. Lämmittäjät karkasivat portaita ylös kannelle, mester viimeiseksi. Mesteriltä ennätti kuuma höyry vähän kärstellä kinttuja. Hän makasi hytissään ja hoiteli niitä. Tuli teki tehtävänsä, ja laiva hyppeli iloisesti aallokossa näennäisesti hiljentämättä vauhtiaan. Arveluttavan kauan tätä vauhtia kesti. Kuljettiin monta meripeninkulmaa ulos merelle. Ajoksen ulkosatamaan ei iljennyt pyrkiä. Mikä hämminki ja hätä siellä olisi syntynyt suurten ulkomaalaisten lastilaivojen joukossa, jos *Valvoja* ulkosatamassa olisi huhkinut edestakaisin ilman maalia, ilman holttia. Ja jos matalikolle olisi jouduttu, olisi kone vain käydä ryskittänyt. Ei kukaan olisi voinut sitä seisauttaa. Ei, ulkomerelle piti vain laskea.

Jännittävien hetkien perästä alkoi tuntua, siltä kuin kone olisi väsähtämään päin. Silloin käännyttiin rantaa kohti. Nyt laiva jo tuntuvasti rupesi hiljentämään vauhtiaan.

Mutta hitaasti sekin tapahtui. Niin kauan kuin potkuri vähänkin pyöri, piti meidän kulkea. Aivan lähellä rantaa hyrrä vihdoin tykkänään taukosi liikkumasta. Nyt ankkurit pohjaan. Siinä samassa kapteeni ja bootsmanni poistuivat komentokannelta. Kuiva räjähdys oli vieläkin mahdollinen. Odotettiin vielä tuntikaupalla kannella, ennen kuin oltiin aivan varmat. Huldu oli viimeinen, joka jätti kannen ja vei kapsäkkinsä ja parasollinsa hyttiinsä sekä ryhtyi silakoita paistamaan aamiaiseksi. - -

Kauan saatiin olla ankkurissa hyppimässä ankarassa aallokossa, niinkuin majakkalaiva konsanaan. Höyry vain ei tahtonut nousta konehuoneesta. Tehtiin koetuksia laskeutua sinne, mutta kuumuus karkoitti ylös. Vihdoin toinen koneenkäyttäjät pääsi niin alas, että voitiin ruveta pumppuamaan vettä ylös konehuoneesta. Sitten vei pannun jäähdyttämisen aikaa ja uuden veden lämmittäminen. Prikulleen 12 tuntia kului, ennenkuin taas saatiin kone käymään.

Kysyttiin mesteriltä syytä onnettomuuteen. Mester selitti. Hän oli Ajoksessa puhdistuttanut pannua. Kun se reikä, josta poika oli kömpinyt pannuun, piti tukettaman, oli luukku asianomaisesti reunustettu pakningilla. Mutta pakninki petti, ja höyry pääsi karkaamaan ulos. Eivät ennättäneet sammuttaa tulia, sillä muuten olisi kuuma höyry polttanut ja käristänyt heidät kuoliaaksi. Piti jättää kaikki tyynni hyvän onnen varaan. Joka meille suopea on ollutkin.

Nyt oli vielä vaikea kysymys ratkaistava. Pitikö lähettää raportti tästä Ylihallitukseen. Eihän toki, oli minun neuvoni. Ei mitään vahinkoa ollut sattunut, ei mitään rikettä laivalle, ei mitään kustannuksia valtiolle, paitsi uusi luukkupakninki à 2 m. 40 p. Siis turha tiedonanto. Mutta jos kateet kielet kaipaavat salaa, jos puosu -? Ei bootsmanni voi, hänelle tapahtui myöskin juuri yhtä vähäinen kolttonen. Ei hän voi ryhtyä mihinkään. Muut eivät virka sanaakaan. En minäkään, ennekuin nyt, kymmenen vuoden päästä.”

Sen Lampén jätti kertomatta, vaikka mainitsikin uuden luukkupakningin, että ennen kuin tulet voitiin virittää uudelleen kattilan alle, miesluukku oli irroitettu ja siihen laitettu uusi tiiviste, pakninki. – Matkan muista vaiheista ja itse aluksesta Lampén kirjoitti artikkelisarjan Uuteen Suomettareen.

*Walvojan* laivapäiväkirjassa tapahtuma kuitattiin näin lyhyesti:

”Ångfartyget *Walvoja* på resa från Kemi till Uleåborg

Fredagen den 4 Juli 1902

Kl. 2 fm afgick från Kemi

Kl. 2.30 uppstod plötsligt läcka i ångpannan så att maskinfolket ögonblickligen måste upp på däck hvarföre måste gå så länge att allt vatten och ånga kommit ut från pannan. Läckan befans då vara i manhålsluckan der packningen gifvit efter.

Kl. 3.00 em ankrade utanför Ajos

Kl. 3.00 em afgick

Kl. 5.10 Passerade Ulkogrund

Kl. 8.55 Lade till vid bryggan i Toppila sund.”

Seuraavana päivänä klo 13 *Walvoja* lähti jatkamaan matkaa etelään. Vaasan Brändössä oltiin illalla 6. heinäkuuta ja Turussa 12:na, jonne alus jäi elokuun alkuun saakka tekemään tarkastusmatkoja Saaristomerellä.

## Saimaan jälkeiset alukset

Vuonna 1893 Saimaan luotsipiiri sai uuden tarkastusaluksen, *Saimaan*. Se ei kuitenkaan merkinnyt luotsilaivojen määrän kasvua, koska samaan aikaan *Silmä* myytiin. Mutta vuosisadan vaihteessa saatiin kaksi uutta luotsihöyryä lisää: *Trall* (27 m, 210 ihv) valmistui Porin Konepajalta vuonna 1900 ja *Mareograf* (28 m, 314 ihv) Helsingin Hietalahden telakalta syyskuussa 1902. Jostain syystä alus kulki pari kuukautta nimellä *Åland*, vaikka luotsilaitoksella oli jo senniminen alus, aiempi *Sextant*. Koeajossa *Trall* oli saavuttanut sovitun 11 solmun nopeuden, ”potkaisipa siihen vielä ½ solmua kaupantekijäisiksin”, uutisoi ”Kansalainen” Porissa. Laurell kirjoittaa, että *Trall* oli alkujaan tarkoitettu sotakomissariaatin eli Venäjän sotilastoimituskunnan käyttöön. ”Sillä suoritettiin maan etelärannikolle asennettujen puhelinjohtojen tarkistuksia ja muita sotilaallisia tehtäviä, vaikka alus kuului luotsilaitokselle ja myös sen laivaväki oli luotsilaitoksen palveluksessa. Alusta käytettiin myös luotsilaitoksen omissa tehtävissä.” Suomen itsenäistyttyä alus siirrettiin Oulun luotsipiiriin käyttöön ja vuonna 1927 sille annettiin nimeksi *Oulu*. Alus romutettiin vuonna 1953.

*Mareograf* rakennettiin korvaamaan *Åland*, joka siirtyi merenmittauskäyttöön. Alus toimi paljolti Helsingin ja Ahvenanmaan luotsipiirien alueella, mutta tuli MKH:n perustamisen jälkeen Vaasan luotsipiiriin käyttöön; vuonna 1927 myös aluksen nimeksi tuli *Vaasa*. Alus romutettiin vuonna 1961.

Seuraava luotsilaitoksen alushankinta oli höyryhinaaja *Pargas* (ex *Adlercreutz*, 1875, 24 m), joka ostettiin huhtikuussa 1906. Siitä tehtiin *Bengtskär*, ja sitä käytettiin kuljettamaan tarvikkeita Bengtskärin majakan rakennustyömaalle. Majakan valmistuttua vuonna 1907 alus myytiin.

Samana vuonna 1907 valmistui Crichtonin telakalta myös pieni merenmittaushöyry *Varma*. Aluksen mitat olivat 9,5 x 2,1 x 0,8 metriä ja nopeus 7¼ solmua. Alusta käytettiin niin rannikolla kuin myös mm. Oulujärven mittauksissa.

Vuotta myöhemmin saatiin uusi luotsilaiva. ”Vuonna 1908 valmistunut tarkastusalus *Kurs* palveli tsaarinaikaista luotsilaitostamme tarkastusaluksena, jota käytettiin paitsi normaaliin majakoiden huoltotehtäviin myös avustamaan kauppa-aluksia talviliikenteessä helpompikulkuisilla väyläosuuksilla. Itsenäisyytemme alkuvuosina v. 1922 aluksen jäänmurto-ominaisuuksia parannettiin muotoilemalla keula uudestaan ja pidentämällä alusta 1,5 m. Alukseen rakennettiin myös kaksi hyttiä luotseja varten”, kirjoittaa Seppo Laurell *Kursista*, joka sai vuonna 1927 uuden nimen *Suunta*. Hietalahden telakalla rakennettu alus oli 30 metriä pitkä ja sen konetehto oli 330 ihv. *Suunta* palveli eteläisissä luotsipiireissä vuoteen 1968, jolloin se romutettiin.

Yleensä useimmat luotsilaitoksen aluksista talvehtivat Helsingissä, joko Helsingin Laivatokassa Ullanlinnassa tai Katajanokalla. Esimerkiksi vuonna 1909 kaikki muut talvehtivat Helsingissä, paitsi *Willmanstrand* Maarianhaminassa ja *Saimaa* Lauritsalassa.

## MKH:n aikaan

Merenkukuhallituksen historiassa ei luotsilaivoista ole oikeastaan muuta kuin Jarmo Koistisen laatima laaja laivaluettelo. Onneksi laivoista on kuitenkin kirjoitettu melkoisesti, etenkin Seppo Laurellin ansiosta. Tosin luotsilaivoista ei ole omaa

yhtenäistä historiaa, kuten on mm. majakoista – useitakin ja hienoja - samaten majakkalaivoista.

Kun Merenkululaitos aloitti toimintansa vuonna 1917, se sai Luotsilaitoksen perintönä edellä mainitut kymmenen luotsihöyryä, joita vuodesta 1919 alkaen ryhdyttiin nimittämään tarkastuslaivoiksi tai -aluksiksi (inspektionsfartyg). Lisäksi iso joukko muita aluksia siirtyi MKH:lle. Heti vuonna 1918 saatiin yksi tarkastusalus lisää: se oli kalastuksen tarkastusalus *Nautilus* (30 m, 325 ihv), jonka kalastusentarkastajan virasto oli tilannut vuonna 1902 Hietalahden telakalta. Siitä tuli luotsipiirien tarkastusalus, kunnes se vuonna 1936 siirrettiin merenmittauskäyttöön. *Nautilus* myytiin romutettavaksi vuonna 1978, mutta se välttyi siltä kohtalolta; alus menetti ainoastaan höyrykoneistonsa ja on edelleen dieselkäyttöisenä kulussa risteilyliikenteessä.

Vuonna 1918 MKH sai haltuunsa myös kolme sotasaalisalusta, joista yksi höyry *Graf Suchtelen* (24 m, 150 ihv) otettiin käyttöön tarkastusaluksena nimellä *Kompass* (myöh. *Kompass I*). Saksassa vuonna 1907 rakennetun aluksen palvelus Suomen lipun alla jäi kuitenkin lyhyeksi: vuonna 1919 alus jouduttiin luovuttamaan takaisin Venäjälle. MKH sai sen tilalle kuitenkin höyrylaiva *Skatuddenin* (35 m, 320 ihv), joka oli rakennettu vuonna 1901 Hietalahden telakalla (vai 1893 Siltasaarella?) ja toiminut Venäjän laivaston hinaajana Helsingin ja Suomenlinnan välillä. Huhtikuussa 1919 *Skatudden* ajoi yhteen FÅA:n *Castorin* kanssa Gullkronan selällä. Aluksen keula murskautui ja se sai reiän vesilinjan yläpuolelle. Alus pääsi omin voimin Turkuun, jossa se kunnostettiin. Toukokuussa *Skatudden* yritettiin räjäyttää, ja joulukuun alussa se upposi Aurajokeen ollessaan Vulcanin konepajan laiturissa. Konepaja nosti aluksen, ja vaikka sitä pidettiin heikkokuntoisena, MKH päätti peruskorjauttaa sen tarkastusaluksiksi, mikä tehtiin seuraavan talven aikana Crichtonin konepajalla. Uusittuna samaisen *Kompass*-nimen saanut alus (vuodesta 1927 *Kompassi*) osoittautui tehtävänsä sopivaksi ja se palveli vuoteen 1975 saakka, viimeiset vuotensa Kotkan luotsipiirissä. – Kaksi muuta MKH:n saamaa sotasaalisalusta olivat jäänmurtajat *Volynets* ja *Silats*, jotka Suomessa saivat nimet *Wäinämöinen* ja *Ilmarinen*. Alukset jouduttiin kuitenkin luovuttamaan Tarton rauhansopimuksen mukaisesti vuonna 1922 Viroon ja Venäjälle.

Laatokka oli pitkään ilman omaa tarkastusalusta. Aluksi vuonna 1886 Laatokalle perustetun luotsipiirin luotsipäällismies (ei siis luotsipäällikkö) sai purjejahtinsa ohella luvan käyttää Tullihallituksen järvellä toiminutta tullihöyry *Vestaa* (1886) tarkastusmatkoihinsa kahdesti vuodessa, keväisin ja syksyisin. Mutta jo keväällä 1888 Tullihallituksesta ilmoitettiin, ettei *Vesta* ollut enää käytettävissä. Niinpä Luotsihallitus esitti oman, jonkin verran *Saturnusta* ja *Jupiteria* isomman luotsihöyrynk hankkimista Laatokalle, mutta Senaatti hylkäsi esityksen. Luotsipäällismies sai luvan tyytyä kulkemaan purjehdilla sekä tekemään osan tarkastusmatkoistaan vuoro-laivoilla. Sittemmin jokin rannikon luotsihöyryistä kävi ajoittain Laatokalla. Vasta 1920-luvulla Laatokan luotsipiiri sai oman tarkastusaluksen. Se oli *Laatokka*-niminen pieni höyryalus (ex *Ladoga*, 16 m, 45 ihv), joka oli rakennettu Turussa. Alus jouduttiin luovuttamaan sodan jälkeen Neuvostoliiton.

Valtaosa MKH:lle siirtyneistä luotsialuksista oli vanhoja ja sodan rasiutusten jäljiltä enemmän tai vähemmän huonokuntoisia. Uusiin aluksiin ei kuitenkaan ollut varaa ennen kuin vuonna 1938, jolloin Wärtsilä-yhtiön Helsingin Hietalahden telakalta valmistui uusi tarkastusalus *Turku* (35 m, 380 ihv). Se valmistui koko lailla yhtä aikaa ensimmäisen Suomessa rakennetun jäänmurtajan *Sisun* kanssa. Aluksen tilauksesta

päätettäessä harkittiin sen varustamista diesel-moottorilla, mutta päädyttiin kuitenkin höyrykoneeseen, joka oli tuolloin jo valmiina Hietalahdessa; koneen alkuperästä ei ole varmuutta.

*Turku* toimi nimensä mukaisesti Turun luotsipiirin alueella. Kun piiri sai uuden väyläaluksen, *Seilin* (43 m, 2080 hv) vuonna 1979, *Turku* jäi tarpeettomaksi. Vastoin aiempaa kutyymia, *Turkua* ei romutettu, vaan alus myytiin vuonna 1980 Haminaan yksityiskäyttöön. Johanna Pakola kertoo, että aluksessa tehtiin jonkin kerran korjauksia ennen myyntiä: ”Aluksen höyrykattila vaihdettiin myös ennen aluksesta luopumista, sillä vanha kattila paloi. Palon syy oli inhimillinen; kattilaa lämmitettiin tuolloin vielä hiilillä, ja lämmittäjä nukahti. Samalla T/a *Turku* muutettiin öljykäyttöiseksi, sillä S/S *Nautiluksesta* (nykyinen M/S *Nikolai*) siirretty kattila toimi kivihiilen sijasta öljyllä.” Haminassa *Turusta* tuli *Hamina*, sitten vähäksi aikaa *Suvelar* ja sittemmin vuodesta 1985 *Ukkopekka* Turkuun. *Saimaan* ohella se on ainoa höyrykäyttöisenä säilynyt luotsilaiva.

Sotavuosina kaikki MKH:n aluksista olivat enemmän tai vähemmän puolustuslaitoksen käytössä, tavallaan kahta ”isäntää” palvellen. Lisäksi Merivoimien esikunta luovutti maaliskuussa 1943 Merenkulkuhallitukselle höyryhinaajan 761. Alus oli hieman *Turkua* pienempi (32 m, 500 ihv) ja Crichton-Vulcanin Turussa rakentama vuonna 1941. Sille annettiin nimeksi *Viipuri*, ja se tuli Viipurin luotsipiirin käyttöön korvaamaan ”kotiutettua” *Saimaata*; tosin alus jäi aluksi merivoimien käyttöön. Luotsipiiri pääsi käyttämään *Viipuria* vain kahtena kesänä, sillä sekin jouduttiin luovuttamaan Neuvostoliittoon vuonna 1945. - (Merivoimien esikunnan ja MKH:n kesken oli sovittu 13 muunkin aluksen luovutuksesta MKH:lle, ”sitten kun niitä ei tarvita puolustusvoimissa ja miinanraivauksissa”.)

Vuonna 1941, kun *Saimaa* oli puolustusvoimien käytössä merellä, MKH osti (tosin merivoimien esikunta maksoi) sitä korvaamaan matkustajahöyry *Turisti II:n* (22 m, 90 ihv). Varkaudessa vuonna 1899 rakennettu alus telakoitiin Savonlinnassa ja sille annettiin nimi *Luotsi*. Alus toimi kaksi vuotta tarkastuslaivana Saimaalla, kunnes talvella 1943, jolloin *Saimaa* oli saatu takaisin Saimaalle, se myytiin saksalaisille, jotka veivät sen Viroon. Vuoksenniska-yhtiö oli tarjonnut aluksesta 500 000 markkaa tehdäkseen siitä hinaajan, mutta hintavaa tarjousta ei hyväksytty, koska neuvottelut Berliinissä olivat jo ”niin pitkällä”.

Vaikka *Luotsi* meni, MKH sai uuden *Luotsin* samana vuonna. Aluksen alkuperä ei ole tiedossamme, mutta siitä tehtiin tarkastusalus Laatokalle. Samana vuonna 1943 myös Ääniselle tuli tarkastusalus *Ääninen*, jonka alkuperä on niin ikään tuntematon. *Luotsi* jäi kesällä 1944 upotettuna kulkujärvelleen, kun taas *Ääninen* tuotiin Suomeen, mutta jouduttiin luovuttamaan sotakorvauksena takaisin rajan taakse.

Sotien jälkeen ostettiin Neptun-yhtiöltä vanha, vuonna 1914 Pietarissa rakennettu pelastusalus *Konvoj* (39 m, 370 ihv), joka sai nimen *Saaristo*. Sen jälkeen kun alus oli kunnostettu, se palveli MKH:ta vuoteen 1965, viimeiset vuodet Helsingin luotsipiirin tarkastusaluksena. Sen seuraajaksi tuli samana vuonna Reposaaren Konepajan rakentama diesel-käyttöinen *Saaristo* (48 m, 1 065 hv). Se muutettiin merenmittausalukseksi vuonna 1978.

## Höyrystä dieseliin

Jo ennen *Saaristoa* MKH oli siirtynyt diesel-aikaan. Vuonna 1948 oli ostettu neljä vuotta aikaisemmin Floridassa rakennettu diesel-hinaaja *ST-742*, joka oli osallistunut Normandian maihinnousuun kesäkuussa 1944. (Suomen kansanhuoltoministeriö oli ostanut 24 kahteen ST-sarjaan kuuluvaa ylijäämähinaajaa Suomeen.) Kunnostuksen jälkeen *Perämeri*-nimen saanut alus toimi talvet satamajäänmurtajana Hangon valtiosatamassa ja kesäisin se oli tarkastusaluksena Oulun luotsipiirin käytössä. Näissä tehtävissä se ehti upota kahdesti, kunnes se vuonna 1975 siirrettiin Hangosta MKH:n teknillisen toimiston käyttöön rakennusalus *Rakentajan* hinaajaksi. Oulun tarkastusalustehtävät *Perämeri* oli jättänyt vuonna 1964, kun Oulu sai uuden tarkastusaluksen, *Oulun*. *Perämeri* toimi vielä vuodet 1978-80 Helsingin luotsipiirin tarkastusaluksena, kunnes sinne valmistui uusi väyläalus *Lonna*. Senkin jälkeen *Perämeri* sai vielä kertaan uuden tehtävän: siitä tuli TVH:n käyttöön väyläalus Saimaan kanavalle.

Sodan jälkeen 1950-luvulla päästiin MKH:n luotsilaivastoa lopultakin uusimaan. Sitä varten kehitettiin uusi alustyyppi, jota Laurell kuvailee näin: ”Uusille tarkastusaluksille annettiin entisiä vastaavia aluksia huomattavasti suuremmat mitat ja syväys, koska niiden tuli muodostaa tukeva ja vakava työskentelyalusta ja kyetä nostamaan suuriakin kuormia – esim. useiden tonnien painoisia poijuja – omilla puomeillaan. Uuteen tarkastusalustyyppiin suunniteltiin tilava työskentelykansi voimakkaine puomeineen ja lastiruumineen aluksen keulaosaan ja koneisto ja komentosilta perään. Tämä oli aivan uutta, sillä siihenastiset tarkastusalukset oli suunniteltu pelastusalusten mukaan, joissa oli suurempi avoin työskentelytila peräosassa ja pienempi keulaosassa.”

Valtion laivarahat menivät kuitenkin aluksi jäänmurtajiin, ja ensimmäinen uuden tyyppin tarkastusalus saatiin käyttöön vasta vuonna 1959. Se oli Valmet Oy:n Pansion tehtaan rakentama *Valvoja* (36,8 x 9,0 x 3,2 m, 480 hv). Se korvasi Ahvenanmaan luotsipiirin vanhan höyry-*Walvojan*, joka romutettiin. Rauma-Repola Oy:n Reposaaren konepaja rakensi kaksi seuraavaa samanlaista alusta vuosina 1960 ja 1963. Niistä ensimmäinen sai nimen *Helsinki* ja se tuli Helsingin luotsipiirin käyttöön. Jälkimmäisestä tuli *Oulu*. *Helsinki* siirrettiin vuonna 1966 Vaasan luotsipiiriin ja siitä tuli *Tutka*, ei siis *Vaasa*. Talvisin alukset siirrettiin Suomenlahdelle ja Saaristomerelle toimimaan lähinnä luotsialuksina. Kesällä 1981 *Oulu* siirrettiin Saimaan luotsipiirin toiseksi tarkastusalukseksi ja sai siellä nimen *Soisalo*. Se toimi siellä vain neljä vuotta, jonka jälkeen se palautettiin merelle, kunnes myytiin vuonna 1990 merivoimien valvonta-alukseksi nimellä *Kustaanmiekkä*. Sittemmin se on palannut Ouluun ja saanut takaisin nimen *Oulu*.

”*Valvoja*-tyyppi” jäi näiden kolmen aluksen varaan. Vuonna 1965 valmistui, niin ikään Reposaaresta, kokonaan uudelleen ja suurempi tarkastusalus, em. *Saaristo* (48 m, 1 065 hv) jota Laurell kuvailee näin: ”Se edusti uusinta tarkastusalustyyppiä, jossa lastauslaitteet ja tilat poijujen, rakennustarvikkeiden sekä loistojen asetyleenipullojen kuljettamista ja käsittelyä varten olivat aluksen peräosassa. Sen diesel-sähköisen koneiston säätötekniikassa käytettiin ensi kertaa ns. puolijohdetekniikkaa, jota sittemmin sovellettiin jäänmurtaja *Varmassa* ja sen jälkeen rakennetuissa murtajissamme.” *Saaristo* tuli Helsingin luotsipiirin käyttöön, ja sitä käytettiin myös pienempien väylien jäänmurtajana sekä edustusaluksena, johon sen tilavat ja tyylikkät

tilat tarjosivat hyvät puitteet. Syksyllä 1978 alus luovutettiin MKH:n merikarttaosaston käyttöön, ja talvella 1979 se muutettiin merenmittaajien tukialukseksi.

Vuonna 1975 valmistui Reposaaresta *Suunta* (40 m, 1 200 hv), joka oli osittain sisaralus *Saaristolle*, vaikka valmistuikin 10 vuotta myöhemmin. Se tuli Kotkan luotsipiirin käyttöön, ja se oli viimeinen MKH:n rakennuttama varsinainen tarkastusalus. *Suunnan* jälkeen alkoi näet väylälusten aika.

Vuosina 1979–80 rakennettiin Rauma-Repolan Pääskyniemen telakalla Savonlinnassa kolme uudentyypistä väylälusta (43 m, 2 080 hv), jotka oli tarkoitettu perinteisten tarkastusalusten tehtävien lisäksi raskaiden merimerkkien, kuten poijujen, kuljetukseen ja hoitoon. ”Aluksissa on tehokkaiden 12 tonnin nosturien lisäksi poijujen pesu-, hiekkapuhallus- ja maalauslaitteet. Niissä on myös tehokkaat korjauspajat ja helikopterin laskeutumiskenttä komentosillan katon tasolla. Alukset on varustettu kääntyväsiipisellä potkurilaitteistolla.” Uusista aluksista *Seili* meni Turun, *Letto* Oulun ja *Lonna* Helsingin luotsipiirin käyttöön.

Vuonna 1985 rakennettiin niin ikään Pääskyniemen telakalla kaksi uutta väylälusta, *Kummeli* ja *Sektor*. Niiden mitat olivat 26,1 x 7,9 x 2,5 metriä ja niissä oli kaksi 268 kW:n diesel-moottoria; jo vuonna 1987 *Sektor*ia pidennettiin 6,5 metrillä Loviisassa. *Kummeli* tuli Saimaalle, *Sektor* Suomenlahdelle. – Lisäksi MKH:n käytössä on ollut Vesi- ja ympäristöhallituksen omistama *Linja* (31 m, 2 x 460 kW), joka rakennettiin vuonna 1988 Turussa.

Luotsilaitoksella/Merenkululaitoksella oli myös joukko pieniä luotsi/merenmittausaluksia sisävesillä. Ensimmäinen niistä oli Lehtoniemen konepajan vuonna 1907 rakentama *Ystävä* (13,2 m, 25 ihv), joka tuli Saimaalle, Saimaan merenmittausretkikunnan käyttöön. Vuonna 1959 alus siirrettiin tarkastusalukseksi Päijänteen luotsipiiriin, ja sen uudeksi nimeksi tuli *Keitele*. Alus romutettiin vuonna 1977 – ”turvallisuuksyistä”, vaikka ostajia olisi ollut kosolti.

Samaan aikaan Saimaan merenmittausretkikunta sai käyttöönsä myös moottori-kaatterin, jota Andersin kuvaa näin: ”År 1907 anskaffades till sjömätningsexpeditionen i Saima en motor kater. Skrofvat byggdes vid Blekholmens båtvarf i Helsingfors. Motorn 7 eff. hkr. af Mietz & Weiss konstruktion för petroleum från Ing. Levon i Helsingfors. Skrofvat är byggdt i enlighet med *Sextants* ångkater.” Kaatterin hinta oli vajaat 5 000 markkaa, ja siinä oli neljän hengen miehistö (moottorinhoitaja, konstaapeli ja kaksi matruusia).

Seuraavana vuonna hankittiin Saimaan mittauksiin vielä kaksi höyrykaatteria, nekin *Sextantin* kaatterinmallin mukaan. Uudenkaupungin Veneveistämö rakensi puiset rungot, joihin asennettiin Helsingfors Skeppsvarfin rakentamat höyrykoneet. Alukset maksoivat 4 400 markkaa kappale, ja niissä oli kolmen henegen miehistö (koneenhoitaja, konstaapeli ja lämmittäjä). Kaatterit käyttivät polttoaineenaan kivihiiltä, jota kului kesässä 100–130 hehtolittraa per alus.

Päijänteen tarkastusaluksia olivat moottorilait *Ansio*, *Päijänne* ja *Rannikko*. Vuonna 1914 Turussa rakennettu puinen *Ansio* (ex *Kometa*, 16 m, 45 hv) toimi Saimaan mittauksissa vuodesta 1919 alkaen sotavuosiin saakka, jolloin se siirrettiin Päijänteelle ja romutettiin vuonna 1959. Helsingissä vuonna 1958 rakennettu *Päijänne* (15 m, 100 hv) rakennettiin varta vasten tarkastusalukseksi Päijänteelle. Loviisassa kaksi vuotta

myöhemmin rakennettu *Rannikko* (15 m, 130 hv) puolestaan toimi aluksi Helsingin luotsipiirin käytössä, kunnes se 1970-luvun lopulla siirrettiin Päijänteelle.

Edellä mainiitun *Varman* rinnalle rakennettiin toinen pieni mittausalus *Uleå*, jota käytettiin meren ohella myös Oulujärvellä. Se oli muutamana vuonna Saimaan mittausretkikunnan käytössä 1920-luvulla.

Tulli- ja luotsilainvojen lisäksi valtion omistamia laivoja ovat olleet ja ovat osin edelleen jäänmurtajat, yhteysalukset, merenmittausalukset, majakkalaivat, Metsähallituksen, Rautatiehallituksen ja Valtion Polttoainetoimiston hinaajat ja muut alukset, TVH:n hinaajat ja väylärakennuskalusto sekä merivoimien ja rajavartiolaitoksen alukset. Myös eräät määräaikaiset valtion laitokset ja organisaatiot toimivat lyhyen aikaa ”laivanvarustajina”; sellaisia olivat mm. sotasaaliskomitea, kansanhuoltoministeriö ja Soteva. Myös muutamat valtioonemmistöiset metsä- ja muut yhtiöt olivat laivanomistajia, sellaiset kuten Veitsiluoto, Vapo ja Outokumpu Oy:t sekä ennen kaikkea Enso-Gutzeit, joka oli sotien välillä maamme suurin laivanvarustaja, alusten lukumäärällä mitattuna. Yhtiöllä oli käytössään enimmillään yli 600 alusta, joista tosin valtaosa oli erikokoisia proomuja, mutta myös konealusten määrä nousi noin 100:an.

Merenmittausalukset liittyivät läheisesti luotsitoimintaan ja niistä on jo edellä ollut mainintoja. Lisättäköön tähän vielä Jaakko Ollarannan kuvaus vuodelta 1981: ”Tukialuksella varustettuja merenmittausretkikuntia on kuusi. Näistä kolmella on nimenomaan merenmittaustukialuksiksi rakennetut laivat käytössään. Suomenlahdella toimiva *Prisma* on valmistunut 1978, kun taas Saaristomeren mittaustöistä vastaava *Kalla* on 15 vuotta vanhempi. Sisävesiretkikunnalla on käytössään kaksikin alusta, jotka molemmat ovat vuonna 1979 valmistuneita. *Linssi* toimii Saimaalla kun taas pikkusiskoa *Sestaa* voidaan maitse siirtää muihinkin sisävesiin sen pienten mittojen (pituus 20 metriä) vuoksi. Muita tukialuskäytössä olevia aluksia ovat entinen majakkalaiva, vuonna 1912 rakennettu *Hyöky*, joka toimii Perämerellä, entinen luotsipiirin tarkastusalus, 1965 valmistunut *Saaristo* työalueenaan Selkämeren rannikot ja aikaisemmin mm. Suomen ja Ruotsin välisessä matkustajaliikenteessäkin palvellut, 1931 vesille laskettu *Korsholm*, joka vastaa sotilasväylätöistä.” Lisäksi MKH:lla oli kolme mittausalusta, *Tauvo* (1963), *Airisto* (1972) ja *Särkkä* (1965, uudistettu 1978).

## Vuoksen vesistö eli Saimaa

Laatokkaan laskeva Vuoksen vesistö on Suomen suurin. Sen valuma-alueen pinta-ala on 61 560 neliökilometriä, josta 15 % sijaitsee Venäjän puolella. Vesistössä lasketaan olevan yli 20 000 järveä ja lampea. Suomen puolella vesistö alkaa Pohjois-Savon ja Kainuun rajamailta sekä koostuu lukuisista eri osista, jopa eri järvistäkin, joten hyvin voitaisiin puhua Zachris Topeliuksen tapaan Vuoksen järvistöstä.

Vuoksen vesistö voidaan jakaa Pielisen ja Kallaveden reitteihin sekä sen keskusjärveen Saimaaseen (tai Haukivesi-Saimaa), jolla tarkoitetaan Iso-Saimaan tasavesialuetta Varkauden (Haukivesi) ja Joensuun (Pyhäselkä) alapuolelta Vuoksenniskalle ja Lappeenrantaan saakka. Saimaa on 76 metriä merenpintaa korkeammalla. Tosin, koska alueella on myös virtapaikkoja, vedenpinnan korkeusero on ääripäiden välillä toistakymmentä senttiä. Laajuutensa vuoksi Iso-Saimaata eli Saimaata käytetään usein Vuoksen vesistön synonyyminä, kuten tehdään tässäkin teoksessa.



Pielinen on 18 metriä Saimaata korkeammalla ja saa vetensä useista siihen laskevista vesistöistä, eniten Venäjän puolelta tulevaa Lieksanjokea myöten. Pielisestä lähtevä noin 70 kilometriä pitkä Pielisjoki saa niskassaan Koitajoen ynnä siihen laskevat Koitereen lisävedet sekä laskee Joensuussa Pyhäselkään, johon pohjoisesta yhtyy myös Höytiäinen. Kallavesi puolestaan on 6 metriä Iso-Saimaata korkeammalla ja saa vetensä Iisalmen ja Nilsin reiteistä sekä virtaa kahden puolen suurta Soisalonsaarta Haukiveteen; läntistä väylää kutsutaan Leppävuiran reitiksi ja itäistä Heinäveden reitiksi. Heinäveden reittiin yhtyy idästä Juojärven reitti.

Iso-Saimaan suurimpia järvenselkiä ovat Suur-Saimaa, Yövesi, Louhivesi, Luonteri, Lietvesi, Pihlajavesi, Haukivesi, Puruvesi, Paasvesi, Orivesi ja Pyhäselkä. Kallaveden reitin isoimpia selkiä ovat Unnukka, Sotkanselkä, Kallavesi, Suvasvesi, Kermajärvi, Juojärvi ja Kolovesi. Pielisen reitin ainoa iso selkä on nimikkojärvi Pielinen; Koitere puolestaan on iso satasaarinen erämaajärvi. Kaikkia mainittuja ja lukuisia muita selkivesiä pidetään paikallisesti omina järvinään.

Saimaa laskee Vuoksea pitkin (156 km) Venäjän puolelle Laatokkaan. Vuoksen yläjuoksulla on viisi isompaa koskea, joista suurin on Imatra; kosken putouskorkeus on 18 metriä. Se oli pitkään maamme tunnetuin matkailukohde. Kaikki mainitut kosket on valjastettu sähköntuotantoon, Imatra vuonna 1929. Muista Vuoksen vesistöön rakennetuista voimalaitoksista suurimmat ovat Imatran yläpuolinen Tainionkoski, Pielisjoen Kaltimo ja Kuurna sekä Lieksanjoen Lieksankoski ja Pankakoski.

Saimaan vedenkorkeus vaihtelee. Korkeimmillaan (historiallisena aikana) se on ollut vuonna 1899, jolloin vesi nousi lähes kaksi metriä normaalia korkeammalle. Myös vuonna 1924 päästiin lähelle tätä ns. valarikon viivan ennätystä. Alimmillaan Saimaan vedenpinta on ollut vuonna 1942, jolloin vesi laski puolitoista metriä keskivedestä.

### Vesistön rakentaminen

Niin paljon kuin Saimaalla onkin selkivesiä, on siellä myös koskia, kapeikoita ja matalia väyliä, joissa kulkeminen oli hankalaa etenkin isommilla aluksilla. Siksi ryhdyttiin väyliä rakentamaan kaivamalla ja kanavoimalla. Näin voitiin myös yhdistää vesiä sekä lyhentää kulkumatkoja.

Varhaisin vähän merkittävämpi väylätyö oli Paasiveden ja Puruveden välille 1700-luvulla veneliikennettä varten rakennettu Raikuun kanava. Kanava rakennettiin uudestaan 1800-luvun puolivälissä, mutta sitä ei rakennettu laivaliikenteeseen sopivaksi. Yksi mysteereitä onkin, miksei näin tehty myöhemminkään, vaikka kanava olisi lyhentänyt Joensuun ja Lauritsalan välistä vesimatkaa noin 70 kilometrillä.

Seuraava, nyt jo laiva- ja lotjaliikenteeseen sovelias kanava rakennettiin Pielisjokeen. Hankkeen takana oli tehtailija Nils Ludvig Arppe, jolla oli kaksi vesisahaakin Pielisjoessa. Utra oli perustettu jo 1700-luvulla, ja ylempänä joessa sijainnut Kuurna valmistui vuonna 1835. Utran tuotteet pystyttiin viemään lotjilla sahalta jokisuulle ja edelleen Saimaan etelärannalle, mutta karikkoinen Utrankoski esti pääsyn Kuurnaan. Siksi Arppe rakennutti Utran sahan läheisyyteen sulkukanavan, jonka avulla päästiin koski kiertämään. Puurakenteinen sulku sijaitsi Utrankosken pääuoman itäpuolisessa pienessä saarella ja oli 30-40 metriä pitkä.

Jo ennen Utran sulkua, vuonna 1833, Arppe oli yhdessä Hackmanin kauppahuoneen kanssa hankkinut Saimaalle maamme ensimmäisen höyrylaivan, *Ilmarisen*. Arppe joutui purattamaan Kuurnan sahansa vuonna 1850, jonka jälkeen Utran sulkua ei enää tarvittu.

Valtion ensimmäinen sulkukanavatyö käynnistyi vuonna 1835 Varkauden Taipaleessa (joka kuului tuolloin Leppävirran pitäjään). Tätä ennen oli Koskenperkausjohtokunta tutkinut Varkauden ja Iisalmen välistä vesitietä. Kapteeni Fredrik Hällströmin laatiman suunnitelman mukaan Kuopion ja Varkauden eli Kallaveden ja Saimaan välille tuli rakentaa kaksisulkuinen Taipaleen kanava Ämmäkosken ohittamiseksi, perata muutamia virtoja sekä lisäksi raivata Konnuskosken sivuun venekanava ja rakentaa vetotie. Näin saataisiin väylä neljän jalan syvyyden vaativille aluksille. Hällströmin uusi suunnitelma seitsemän jalan väyläksi valmistui hieman myöhemmin, jota hän itse, kuten Johtokuntakin suositteli ja joka tuli myös Senaatin hyväksymäksi. Se edellytti sulkukanavan rakentamista myös joko Konnukseseen tai sen alapuoliseen Naapuskoskeen. Suurempaa kulkusyvyyttä puolsivat vuonna 1833 alkanut höyrylaivaliikenne Saimaalla sekä kasvaneet toiveet Saimaan kanavan rakentamisesta.

Taipaleen kaksikamarinen sulkukanava valmistui vuonna 1840 ja Konnuksen sulkukanava vuotta myöhemmin. Koko väylä saatiin liikennöitävään kuntoon kesällä 1842, mutta perkaustöitä tehtiin vielä lisää seuraavina vuosina. Taipaleen kanavan kokonaispituus oli 845 ja Konnuksen 366 metriä, sulkujen mitat olivat 38,5 x 6,8 metriä. Liikenteen lisääntyessä molemmat kanavat uusittiin; Konnuksen 59 metriä pitkä sulku valmistui vuonna 1867 ja Taipaleen ylä- ja alakanavat, joihin tuli 50-metriset sulut, vuonna 1871. Taipaleen rakentaminen alkoi hätäaputyönä suurten nälkävuosien aikaan, ja niinpä pahimpaan aikaan, vuonna 1868, työmaalla kuoli, lähinnä tauteihin, 247 työntekijää eli kolmasosa työväestä. Konnukseseen rakennettiin kolmas kanava vuosina 1917-19; samalla ensimmäinen kanava muutettiin 125 metriä pitkäksi uittosuluksi.

Varkauden ja Kuopion välisen laivareitin valmistuttua väylätöitä jatkettiin pohjoiseen. Kuopion ja Iisalmen välinen väylä rakennettiin vuosina 1845-52; sen kulkusyvyudeksi tuli vain neljä jalkaa, mikä rajoitti tuntuvasti väylän käyttöä ja se jouduttiinkin rakentamaan uudelleen 1860- ja 1870-luvuilla. Aluksi rakennettiin sulkukanava Viannonkoskelle sekä avokanavat Ruoko-, Nerkoon- ja Tompurinvirtoihin. Myöhemmässä rakennusvaiheessa Viannon kanava korvattiin Ahkionlahden sulkukanavalla, sekä Ruoko- ja Nerkoonvirtojen kanavat muutettiin sulkukanaviksi.

Saimaan yhdistämistä mereen oli yritetty jo 1600-luvulta alkaen, mutta hanke oli tuolloin liian vaativa niin teknisesti kuin taloudellisesti. Lopulta vuonna 1844 tehtiin päätös Saimaan kanavan rakentamisesta. 58 kilometriä pitkä kanava Lauritsalasta Viipuriin oli suurin rakennushanke, mitä Suomessa oli siihen mennessä toteutettu; sen kustannusarvio oli 3,2 milj. hopearuplaa, 1,2 kertaa silloinen Suomen suurruhtinaskunnan vuosibudjetti. Kanavan rakennustyöt alkoivat vuonna 1845 ja se vihittiin käyttöön syyskuun alussa 1856. Kanavan 28:n sulun mitat olivat 35,6 x 7,4 metriä ja kulkusyvyys 2,7 metriä, ja kuta kuinkin näillä mitoilla, kulkusyvyyttä lukuun ottamatta, rakennettiin sittemmin muutkin Saimaan vesistön sulkukanavat.

Vaikka oli kyse näinkin suuresta ja pitkäkestoisesta työstä, kanavan alkuperäinen kustannusarvio ei ylittynyt. Kanavainvestointi oli poikkeuksellinen siinäkin, että se oli kannattava: hanke maksoi itsensä takaisin parissakymmenessä vuodessa, vaikka kanavamaksut pidettiin kohtuullisina. Muutenkin Saimaan kanavan siunauksellisuutta Itä-Suomen taloudelliselle ja myös sivistykselliselle kehitykselle on ylistetty monissa niin aikalais- kuin myöhemmissäkin kirjoituksissa. Markku Kuisma totesi hankkeesta vuonna 2011: ”Saimaan kanavan avaaminen vuonna 1856 merkitsi koko Itä-Suomen kehitystä kauan jarruttaneen esteen poistumista. Kanava yhdisti Suomen suurimman sisävesistön, alueen puoli miljoona asukasta ja suuret metsät merenrannikkoon. Liikenneolojen kumouksellinen uudistus ruokki teollisuuden, kaupan ja maatalouden kasvua, aivan kuten kanavahankkeen puoltajat olivat otaksuneet.” – Kanavan uusiminen suurempia aluksia varten alkoi 1930-luvulla, mutta se ehdittiin saada vain osittain valmiiksi ennen talvisodan syttymistä. Uusi, aiempia suurempi Saimaan kanava valmistui vuonna 1968.

Muita 1800-luvun väylätöitä olivat mm. Oravin avokanavan rakentaminen vuonna 1861 sekä Mikkelin väylän syventäminen vuosina 1874-77, jolloin rakennettiin myös Siikasalmen, Varkaantaipaleen ja Kirkkotaipaleen avokanavat. Siikasalmen ruoppauksessa käytettiin ensi kertaa sisävesillä höyrykäyttöistä, tosin heikkotehoista ruoppaajaa. Kanavat lyhensivät tuntuvasti Mikkelin ja Lappeenrannan välistä matkaa ja samalla ne korvasivat hankalat, 1830-luvun puolivälissä rakennetut Vuolteen- ja Väättämsalmen avokanavat, joskin jälkimmäinen jäi edelleen palvelemaan Mikkelistä Puumalan suuntaan kulkevaa liikennettä. Tosin Väättämsalmen väylästä kirjoitettiin ”Suomen matkailijayhdistyksen vuosikirjassa” vuonna 1890: ”Nykyään on kaivanto laivaliikkeelle kovin hankala, sillä se on aikoinaan perin huolimattomasti tehty. Se on niin mutkikas ettei *Anttola*-laiva, joka on vain 65 jalkaa pitkä, voi kääntyä omin avuin ilman sestoilla kääntämättä.” Kanava uusittiinkin sittemmin.

Pielisjoki kanavoitiin vuosina 1874-79 yhdeksällä sulkukanavalla, joista Kaltimon sulku oli kaksikamarinen. Pielisjoen kanavan avajaiset pidettiin koleassa sadesäässä heinäkuussa 1879. Kanavointi jätti melkoisesti toivomisen varaa. Sulut olivat matalakulkuiset, ja oli muutakin, kuten P. Puhakka on myöhemmin kirjoittanut: ”Väylä oli kovin kapea ja melkein hullunkurisen mutkikas. Työ ei tukevuutensakaan puolesta vastannut vaatimuksia. Laivakulku monessa virtaisessa paikassa oli vaikea ja vaarallinen. Oli tehtävä yksi uusi kanava ja sulkulaitos lisää. Ja aivan kohta oli ryhdyttävä niihin loppumattomiin ruoppaus-, rakennus- ja väylänoikomistoihin, joista Pielisen kanava on kuuluisaksi tullut.” Niihin töihin kuului myös puisten sulkujen korvaaminen vähitellen kivisuluilla; työ tehtiin vuosina 1902-23.

Pohjois-Karjalassa oli toinenkin kanavahanke. ”Karjalatar” kirjoitti elokuussa 1876, että kauppaneuvos A.J. Mustonen oli ryhtymässä kaivauttamaan kanavaa Kiteen Pyhäjärven ja Saimaan välille: ”Asianomaiselle luwalle odotetaan kuvernöörin wahwistusta aiwan heti, ja ryhtyy herra A.J. Mustonen näinä päiwinä valmistustöihin kanawatyön alkamiseksi Puhoksessa.” Lupa saatiin ja kaivuutyöt alkoivat, mutta ne keskeytyivät seuraavana vuonna Mustosen kuoltua. Kanavaa ei myöhemminkään rakennettu valmiiksi, mutta 1950-luvulla Metsähallitus rakensi järvien välisen kannaksen yli puutavaranippujen siirtolaitoksen; siinä hyödynnettiin Mustosen kaivattamaa kanavaosuutta.

Kanavien ohella Saimaalla tehtiin muitakin väyläparannuksia: väyliä syvennettiin ja oikoväyliä rakennettiin. ”Suomenmaan Virallisessa Tilastossa” mainitaan ajanjaksolta 1870-96 seuraavat Tie- ja vesirakennusten Ylihallituksen Saimaalla tekemät väylätyöt:

1871-1875: ”Savonlinnan ja Joensuun välisen kulkuväylän perkaaminen, josta eräs matala Harjalahdessa ja Wehkalahdessa osittain särjettiin osittain lietettiin 10,004 markan 25 pennin kustannuksella.”

1876-80: Kolme väylätyötä, joista kaksi oli isompia väyliä perkauksia ja syventämiä. Ne koskivat väyliä Kuopio-Varkaus ja Mikkeli-Suur-Saimaa. Lisäksi louhittiin yli 400 m<sup>3</sup>:n kallio Linnanvirran läntisestä haarasta Savonlinnassa. Kaikkiaan kolmen työn kustannukset nousivat yli 600 000 markkaan.

1881-85: Syvennettiin kolmea väylänosaa vajaalla 40 000 markalla.

1886-90: ”Oravin kanavan alisessa suussa olevan vedenalaisen kallion särkeminen toimitettiin 1890. Kulut 2,316 markkaa 82 penniä.”

1891-95: Perkaustöitä tehtiin kolmella väylällä: Moinsalmi välillä Savonlinna-Punkaharju, Juuka-Retulahti-väylä Pielisellä sekä Suvasveden ja Karvion välinen väylä Heinäveden reitillä, kustannukset olivat yhteensä noin 110 000 markkaa.

Jakson 1896-1900 katsauksessa ei väylätöitä enää eritelty, mutta Saimaalla tehdyistä töistä oli merkittävin Karvion ja Kermajärven välisen väylän perkaaminen laivaliikennettä varten.

Joskus myös yksityiset tekivät väylätöitä kustannuksellaan. Niinpä tiedetään, että *Vuoksenniska*-laivan yhtiö oli perannut kesällä 1901 Kutveleen kanavaa omin varoin sen verran, että matkustajahöyry oli pystynyt kulkemaan siitä koko kesän; syvyyttä oli kanavassa 5 jalkaa. Seuraavana kesänä Tie- ja vesirakennusten ylihallitus ruoppasi kanavan; edelliskesänä ruoppaaja oli ollut töissä Joensuun sisääntuloväylällä, ns. Joenpölvessä sekä Pielisjoella Utrassa ja Saapaskoskella. – Myös uittajat tekivät väyliä perkauksia, hyvinkin mittavia, kuten tuonnempana kerrotaan.

Kokonaisuudessaan saatiin Soisalon itäpuolinen Heinäveden reitti kanavoiduksi vuosina 1895-1906; sinne rakennettiin Karvion, Kerman, Vihovuonteen ja Pilpan sulkukanavat sekä Vääräkosken avokanava. Karvion kivisulkua ryhdyttiin rakentamaan huhtikuussa 1896, ja työt etenivät niin rivakasti, että ”Nya Pressen” saattoi kertoa syyskuussa 1896: ”Kanaliseringen af Karviofors emellan Karviojärvi och Kermajärvi sjöar i Heinävesi socken har numera fortskridit så långt, att den förbi forsen byggda kanalen och slussen i början af denna månad skulle kunna upplåtas till begagnande, ehuruval för kanalänläggningens fulländande några mindre arbeten därefter ännu återstå. Framställning har också gjorts därom att kanalen finge provisoriskt upplåtas för trafik.” Karvion kanavalta Pilpan alapuoliseen Joutsenveteen valmistui 1,8 metrin väylä lopullisesti vuonna 1906; kanavien rakentamisen lisäksi useita matalia salmia jouduttiin syventämään. K.I. Karttunen tiivistä väylätyön valmistumisen näin: ”Täten saatiin luonnonkaudestaan ylistetty Heinäveden reitti avatuksi liikenteelle.”

Vuonna 1906 valmistui Lastukosken sulkukanava Nilsissä Syvärin ja Vuotjärven välille; koskea oli perattu syvemmäksi jo 1840-luvulla. Turcka Myllykylä kirjoittaa kanavasta: ”Lastukosken kanava palveli valmistuttuaan lähinnä paikallisiikennettä ja Juan tehtaiden kuljetuksia. Kanavasta kulki alkuvuosina 500-700 alusta vuosittain.

Liikenteen vilkkain kausi oli 1910-luku, jolloin parhaina vuosina sulutettiin yli 1 000 alusta.” Vuotjärven ja sen alapuolisen Kallaveden liittyvän Akonveden välillä ei kuitenkaan ollut kulkuyhteyttä.

Kiurujokeen rakennettiin joen perkauksen yhteydessä Saarikosken sulkukanava (sulun syvyys 1,5 metriä) vuonna 1907, ja Juojärvi yhdistettiin Heinäveden reittiin rakentamalla Taivallahden ja Varistaipaleen sulkukanavat vuosina 1911–14. Edelliseen tuli kaksi ja jälkimmäiseen peräti neljä peräkkäistä sulkukammiota, ja kanavassa on kokonaisuudessaan maamme suurin, 14,5 metrin pudotuskorkeus. Sulkumitat ovat samat kuin Heinäveden kanavissa, 36,8 x 7,6 metriä.

Saimaan uuden kanavan (1968) ja Saimaan syväväyläverkoston rakennustöiden yhteydessä uusittiin Taipaleen ja Konnuksen kanavat vuosina 1967 ja 1973. Pielisjoen kanavointi uusittiin vuosina 1958–73, jolloin yhdeksän aiempaa sulkua korvattiin kolmella isolla uittosululla, joista Kaltimon ja Kuurnan sulut ovat 80, Joensuun 160 metriä pitkä; leveyttä niissä on 16 metriä.

Viimeisin Vuoksen vesistöissä tehty kanavointi tapahtui vuosina 2001–02, jolloin Paavo Sarkkisen mukaan ”rakennettiin matkailua palveleva vesitieyhteys Kallavedeltä Syvärille. Yhteys syntyi, kun Juankoskella rakennettiin Karjalankosken ja Juankosken venesulut tarpeettomaksi käyneen nippu-uittoväylän paikalle TE-keskuksesta saaduilla varoilla”. Venesulku tuntuu vähättelyltä, kun kummankin kanavan sulkumitat ovat 35 x 8 metriä.

Sotien jälkeen väylätöitä tehtiin paljolti uiton hyväksi. Niistä yksi merkittävimpiä oli Haponlahden avokanavan rakentaminen vuonna 1961; se lyhensi hinausmatkaa Joensuusta Haukivedelle 35 kilometrillä. Myös Pielisjoen rakentaminen nippu-uittokelpoiseksi oli tärkeä parannus. Työ oli alkanut jo vuonna 1951, jolloin valmistui uittosulku Utraan. Sen jälkeen vuosien 1959–73 aikana rakennettiin em. kolme uittosulkua sekä tehtiin paljon ruoppaustöitä; vuolas virtaus ei tehnyt siitä nytkään helppoa hinausväylää. Mikkelin ja Iisalmen väylät syvennettiin 1970-luvulla sekä Iisalmen väylälle rakennettiin uudet Ahkionlahden ja Nerkoon sulkukanavat 1980-luvun alussa. Myös Kivisalmen syvennys ja levennys Rääkkylässä vuonna 1983 sekä eräät muut väylätöitä ovat palvelleet uittoa; Kivisalmea oli ruopattu jo kesällä 1910.

Saimaan uuteen kanavaan liittyi myös Saimaan syväväyläverkosto, joka rakennettiin kanavan mukaisesti 4,2 metrin kulkusyvytyteen; myöhemmin syvyys nostettiin 4,35 metriin. (Maamme meriväyliä nimitetään syväväyliksi, kun niiden kulkusyvyys on yli 13 metriä.) Aluksi syväväylät rakennettiin Saimaan kanavan suulta Savonlinnan kautta Varkauteen ja Joensuuhun sekä sivuväylät Lappeenrantaan, Imatralle, Ristiinaan ja Putikkoon; viime mainitussa paikassa ei ole yhtään syväväyläalusta toistaiseksi vierailut. Nämä väylät, joissa oli kaikkiaan 36 ruoppauskohdetta sekä Vihtakannan avokanava Joensuun väylällä, olivat valmiit kanavan auetessa kesällä 1968.

Vuonna 1972 valmistui eniten rakennus- ja ruoppaustöitä vaatinut syväväylä Varkaudesta Kuopioon. Sittemmin rakennettiin syväväylä myös Siilinjärvelle (1979) sekä Puhokseen (1985). Viime mainitusta, 7,5 milj. euroa maksaneesta väylästä Sarkkinen et al. kirjoittavat: ”Puhoksen väylän alue on niin matalaa, että ruopattavien massojen määrä oli poikkeuksellisen suuri. Lukuisten ruopattujen osuukien takia Puhoksen väylä on kapea ränni, jossa osa kaarteistakin on jouduttu sijoittamaan ruopatuille alueille. Väylän käännökset ovat kuitenkin suhteellisen loivia. Väylän

kapeuden ja lukuisten kaarteiden vuoksi väylä on jouduttu merkitsemään poikkeuksellisen tiheällä reunalinjamerkinnällä. Väylälinjat on myös merkitty linjatauilla ja linjaloistoilla molemmista päistään. Puhoksen väylä oli ensimmäinen väylä, jossa kaikki turvalaitteet varustettiin johdonmukaisesti valoheijastimilla.” Kerrotaan, etteivät luotsit mielellään luotsaa väylällä pimeään aikaan.

### Väylämittaukset ja -merkitsemiset

Konnuksen ja Taipaleen ensimmäisten kanavien valmistumisen jälkeen ryhdyttiin Saimaan laivaväyliä mittaamaan ja merkitsemään. Tosin jo tätä ennen tiedetään Puhoksen sahan omistajan N.L. Arppen asettaneen omia merimerkkejään Puhoksen väylälle helpottamaan erityisesti ratashöyry *Ilmarisen* sekä sen hinaamien lotjien kulkemista.

Seuraavaksi vuonna 1840 Kuopion läänin kuvernööri esitti Taipaleen kanavan valmistumisen jälkeen Varkauden ja Kuopion välisten karikkojen ja kapeikkojen merkitsemistä. Tehtävään nimettiin luotsiluutnantti G.D. Brodd, jonka johdolla väylä mitattiin kesällä 1842 sekä merkittiin yhteensä 186 reimarilla ja kummelilla. Konnuksen kanavan kohdalla Broddin väyläselostus meni näin: ”Konnus kanal kan vid lågt vatten genomföras med 6 fots fartyg, samt de tider vattnet stigit med 9 ½ fot. Från Konnus bör hållas närmare styrbords landen – babordsidan är däremot full af stora stenrös och ensamma stenar – fullsatt med Nordremmare. Seglingen sker sedan genom Alavirta som är stenig samt svår att passera för dervarande starka ström.” Myös Varkauden ja Lauritsalan välillä oli pahimmat karit merkitty reimareilla.

Kun Saimaan kanava valmistui vuonna 1856, tuli tarpeelliseksi koko vesistön laivaväyliä mittaaminen ja merkitseminen. Mikkelin läänin kuvernööri oli tätä esittänyt jo viisi vuotta aikaisemmin, mutta asia ei ollut edennyt Senaatissa. Vasta kun 13 Kuopion porvaria teki väylähanketta koskevan anomuksen suoraan keisarille toukokuussa 1856, alkoi tapahtua, mihin uusi kenraalikuvernööri F.W.R. von Berg oli paljolti vaikuttamassa. Perustettiin Saimaan ja Kallaveden mittausretkikunta, jonka johtajaksi nimitettiin Luotsilaitoksen entinen apulaispäällikkö, eversti Johan Joakim Bartram; tämä oli sopivasti jo keskellä työmaata, sillä hän vietti eläkepäiviään Säämingin Lehtiniemessä, lähellä Savonlinnaa.

Retkikunta toimi Senaatin alaisena vuodet 1857-67, ja Bartramin apuna oli useita ammattimiehiä, luotsilaitoksen ja armeijan upseereita, maanmittareita, laivureita ja luotseja. Myös apuovoimaa oli kosolti, jo ensimmäisenä kesänä oli töissä noin 50 soutumiestä. Käytetyt veneet olivat järeitä, 6 ja 4 syltä pitkiä, ja isoimmissa oli 6-7 soutajaa. Lisäksi Bartramin käyttöön annettiin Saimaan kanavan rakennustöissä avustanut ratashöyry *Saima*, josta kerrotaan erikseen. *Saima* oli siis sisävesien ensimmäinen ”luotsilaiva”, mitä nimitystä siitä ja sen myöhemmistä seuraajista yleisesti käytettiin. Sittemmin retkikunnan käyttöön saatiin toinenkin höyry, kun Bartramin apulaiseksi kesällä 1857 tulleelta kapteeni Constantin Lönneströmiltä vuokrattiin tämän vuonna 1863 Turusta hankkima pieni potkurihöyry *Wilkas*, jota Karttunen kuvailee näin: ”Sen kone oli 5 hv, ja laivaan mahtui 50 henkeä. *Wilkas* kulki 4 jalkaa syvässä, 13 virstaa tunnissa. Verrattain vahva se oli hinaustyössä.” Vuokraa Lönneström sai valtiolta noin 1 500 markkaa kesässä (alus oli maksanut 11 200 markkaa). *Wilkas* tuli tunnetuksi myös siitä, että se oli ensimmäinen Mikkelissä käynyt höyryalus, mikä tapahtui heinäkuussa 1864; *Saima* ei ollut päässyt sinne Juurisalmen

matalan sillan vuoksi. – Kun Bartram kuoli helmikuussa 1865, Lönneströmistä (tuolloin majuri) tuli retkikunnan johtaja.

Jyrki Paaskoski kertoo yhden Bartramin mittauksiin liittyvän episodin: ”[Mittaus] työstä informoitiin myös Venäjän meriministeriötä, joka lähetti elokuussa 1861 kontra-amiraali G.I. Butakovin komentaman *Sampi*-nimisen kevyesti aseistetun potkuri-aluksen, joka oli muuten ensimmäinen Saimaalla purjehtinut höyrykäyttöinen sotalaiva, tutustumaan retkikunnan työhön. Se kuului Butakovin 43 alusta käsittäneeseen laivasto-osastoon, joka vastasi Suomen rannikkoseutujen puolustamisesta. Eversti Bartram kulki seurueen mukana Viipurista Saimaan kanavan kautta Lauritsalaan, josta matkaa jatkettiin ”Purjelaitain Osoitukset”-kirjan opastamana kohti Savonlinnaa. Purjehtiminen ilman luotsia hyvin merkityillä väylillä sai aikaan asiaankuuluvaa ihastusta venäläisten taholta.”

Saimaan mittausretkikunta oli hämmästyttävän tehokas. Jo ensimmäisenä kesänä tehtiin alustava viitoitus Lauritsalasta Kuopioon ja Joensuuhun, mitä Mikko Pekonen kuvailee näin: ”Väylille asetettiin yhteensä 429 valkoista, kirjavaa ja ristiviittaa. Kivistä ja puusta pystytettiin 196 kummelia näyttämään väylän suuntaa. – Kenraalikuvernööri Berg tarkasti meneillään olevat työt heti ensimmäisenä kesänä matkustamalla valtion *Saima*-laivalla Kuopiosta Viipuriin.” Seuraavina kesinä viitoitusta lisättiin ja parannettiin.

Viitoituksen ohella retkikunta laati väylistä myös kirjalliset väyläselostukset eli -selitykset. Bartramin retkikunnan työhön perehtynyt Karttunen tarjosi niistä yhtenä esimerkkinä alun Lönneströmin laatimasta väyläselostuksesta Saimaan kanavalta Savonlinnaan. Se on vuodelta 1857: ”Saimaan kanavalta kuljetaan koilliseen ja kaksi valkoista reimaria jää (vasemmalle) babordin puolelle, sitten muutetaan N.N.W. ja ohjataan Sarvenniemeen, missä kirjava reimari jätetään styrbordin (oikealle) puolelle, itään menen tullaan Palosalmen läpi, jolloin useita pikku saaria jätetään babordiin ja kirjava reimari styrbordin sivulle, ohjataan kohti Myllyniemen kivikummiä Ukkosaaren jäädessä babordiin.”

Keväällä 1858 oli valmiina ruotsin- ja suomenkielinen väyläselostus pääväylille. Ne julkaistiin painettuina, suomeksi otsikolla ”Purjelaitain Osoitukset Saiman kanawa-suun, Lauritsalan, sekä Sawonlinnan, Kuopion ja Joensuun kaupunkien välillä”. Julkaisussa kuvataan väyliä kulku, reimarit ja kummelit sekä annetaan kompassisuunnat miltei jokaisen väyläkäänneksen yhteydessä. Väyläselostukset olivatkin tarpeen ennen kuin saatiin käyttöön vesistön merikartasto (11 karttalehteä), joka painettiin vuodesta 1864 alkaen otsikolla ”Purje laita kartta Saiman vesillä”. Niitä nimitettiin ”Lönneströmin kartoiksi” ja syystäkin, sillä tämä vastasi niiden sisällöstä ja piirtämisestä. Ne olivat tarkkoja ja niiden mittakaava oli nykyistä hieman suurempi, 1:37 500. Valitettavasti suurin osa karttojen ensimmäisestä painoksesta (1 200 kpl) tuhoutui, kun vuonna 1868 perustetun Saimaan ja Kallaveden luotsipiirin käytössä ollut talo Savonlinnassa syttyi tuleen saman vuoden kesäkuussa. Kartoista otettiin sittemmin uusia painoksia, osa värillisinä. Vuodesta 1892 alkaen karttojen yleisotsikkona oli ”Purje-väylä kartta Saimaan vesillä”. Viimeiset painokset Lönneströmin kartoista otettiin 1950-luvulla Kallavedeltä, väyliä osalta luonnollisesti uusittuina.

Pääväyliä lisäksi retkikunta mittasi myös joukon sivuväyliä.

Saimaan laivaväylien kartoitus jatkui tämänkin jälkeen. Uusi, vuonna 1868 perustettu Saimaan ja Kallaveden luotsipiiri teki niistä osan, mutta enimmäkseen mittaukset ja merkitsemiset tehtiin erillisten mittausretkikuntien voimin. Se tapahtui sitä mukaa, kun Senaatti myönsi töihin tarvittavat varat. Osa väylätöistä urakoitiin. Mm. Kuopiosta Maaningalle ja Nilsiään johtavien väylien mittaukset ja merkitsemiset annettiin kesäksi 1870 kahden kofferttikapteenin, A. Lindmanin ja F. Forströmin tehtäväksi. Kummallekin maksettiin työstä 1 200 markkaa, ja lisäksi lähes saman verran annettiin varoja aputyövoimaa ja veneitä varten. Jo talvella 1869 oli ”Tapiossa” ihmetelty, kun näitä pohjoisia väyliä ei ollut vielä viitoitettu. ”Waltio on kustantanut suurempien kulkuväylän merkitsemisen sekä merenrannoilla että Saiman wesillä aina Kuopioon asti; ja ilman suurempia lisä kustannuksia taitaisi sama päällystö ja luotsi-mieskunta, jota käytetään kulkuväylän merkitsemisessä etelään, jatkaa tämän työn niillä wesillä, joita höyryillä kuletaan täältä pohjoiseen.” Kirjoittajan toivomus tuli siis toteutetuksi puolentoista vuoden kuluessa. - Myös osa Pielisen mittauksista urakoitiin.

Pekonen kuvailee Saimaan kartoitustöitä 1870- ja 1880-luvulla näin: ”Luutnantti F.W. Selin teki Mikkelin ja Ristiinan väylistä neljä varsinaista merikarttaa ja yhden yleiskartan, luutnantti Gustaf Axel Enqvist Pielisjoen ja Pielisen kartat 1877-84. Luotsipiiripäällikkö luutnantti Johan Olof Lithenius sai kalustovaikeuksistaan huolimatta aikaan kartat Savonlinnasta Punkaharjulle (1882) ja Päihäniemestä Vuoksenniskalle (1884). Ne eivät kuitenkaan olleet Lönneströmin ja edellä mainittujen tasoisia. Varsin vaatimaton oli myös Robert G. Erichin johdolla tehty Suvasveden kartta (1885). Siellä oli ollut käytössä mereltä tuotu pieni siipiratashöyry *Kallavesi*.”

*Kallavesi* jäi Saimaalle Palokkiin johtaneen Suvasveden väylän valmistumisen jälkeenkin ja oli mukana mittauksissa vuoteen 1890 saakka. Myös oman höyryaluksen *Silmän* tulo vuonna 1886 luotsipiiriin käyttöön toi oman apunsa näihin töihin; ainakin luotsipiiripäällikkö pääsi paremmin valvomaan mittauksien sujumista.

Pekosen mukaan merkittävät väyliä valmistui ”Iisalmeen 1872, Mikkeliin 1878, Nurmekseen 1882 ja Vuoksenniskalle 1884. Punkaharjulle oli valtion väylä jo Bartramin aikaan 1863, sieltä sitä jatkettiin Puruveden yli Kerimäelle ja Kesälahdelle 1888. Palokkiin ulottui merkittävä väylä 1885 ja Saimaan ja Suomen ensimmäisen höyrylaiva *Ilmarisen* kotisatamaan Kiteen Puhokseen 1887. Lyhyitä sivuväyliä tehtiin yksityisten liikenteenharjoittajien aloitteesta ja kustannuksella sahojen ja myllyjen laitureihin”.

Väyliä mitattiin lisää tämänkin jälkeen, osin myös luotsipiiriin toimesta. Näin etenkin sen jälkeen, kun luotsipiiri oli saanut uuden höyryaluksen, *Saimaan* vuonna 1893. Niistä kerrotaan tuonnempana.

Uudet, koko vesistön kattavat mittaukset aloitettiin vuonna 1907. Luutnantti Eliel Åberg johti Saimaan mittausretkikunnan töitä, joiden tuloksena saatiin Etelä-Saimaalle kaksi uutta karttaa. Töitä jatkettiin 1920-luvulta alkaen – määrärahojen puitteissa – vuoteen 1952 saakka. Se merkitsi, että vuonna 1969 oli vanhojen karttojen tilalle saatu uudet; lisäksi oli uusia vesistön osia kartoitettu. Niihin kuuluivat Lietvesi, Luonteri, Pihlajaveden saaristo, Puruvesi, Heinäveden reitti, Juojärvi ja Kuopion yläpuoliset vesistöt. Toki väyläosuudet niistäkin oli mitattu jo aikaisemmin.



Saimaan uuteen kanavaan liittyvä Saimaan syväväyläverkosto edellytti laajoja mittaus- ja väylätöitä, jotka aloitettiin vuonna 1965. Kahden mittausretkikunnan voimin työ saatiin valmiiksi ennen kanavan avaamista elokuussa 1968. Myös syväväyliä (520 km) koskeva kartasto uusittiin.

Varkauden ja Kuopion välinen syväväylä mitattiin tämän jälkeen ja sittemmin Puhoksen ja Siilinjärven väylät. Senkin jälkeen on mittaustöitä Saimaalla jatkettu: uusia väyliä on tehty ja vanhoja tarkistettu. MKH:n merikarttaosasto julkaisi vuonna 1988 Saimaan eteläosan kattavan uuden merikarttasarjan (L). Siinä oli 17 karttalehteä mittakaavassa 1:50 000. Vastaava sarja valmistui pohjoisosalle pari vuotta myöhemmin. Niistä on otettu uusia, tarkistettuja ja täydennettyjä painoksia, kuten erillisten karttalehtien osalta aikaisemminkin. Tätä nykyä on Saimaa jaettu neljään erilliseen merikarttasarjaan ja myös Saimaan kanavasta on oma kartastonsa.

### *Saima – Saimaan ensimmäinen ”luotsihöyry”*

Saimaan vesistön mittaustyöt käynnistyivät eversti Johan Bartramin johdolla vuonna 1857. K.I. Karttunen kertoo mittausretkikunnan työn alkamisesta näin: ”Kesän tultua käytiin sitten työhön käsiksi. Retkikunta sai käyttöönsä valtion laivan, ”*Saiman*”, joka oli rakennettu Turussa Cowie & C:ön konepajassa v. 1853. Se tuotiin uutta kanavaa pitkin Saimaalle. Sen kone oli 15 hv. Laiva oli 84 jalkaa pitkä ja kulki 3½ j. syvässä. Siinä oli tilaa 20 hengelle ja verrattain mukava salonki. Tietysti oli laivassa myös keittiö. Kapteeni Lönneström [retkikunnan varajohtaja] kertoo sen kulkeneen 11 km. tunnissa ja siinä ajassa kuluttaneen halkoja 1/5 syltä. 250 tunnissa tarvitsi se 36 kannua puuöljyä ja 15 naulaa talia. Se oli siipilaiva, kuten ”*Ilmarinenkin*”. Laivassa oli masto purjeita varten, vieläpä vesiklosettikin.”

Alus ei tullut uutta kanavaa myöten, koska kanava oli valmis vasta yläosaltaan, vaan se tuotiin osissa kanavan Mustolan telakalle. Siellä turkulaisen Ericsson & Cowien konepajan väki kokoonpani aluksen, joka sai nimen *Saima*. Alus oli tilattu Saimaan kanavan rakennustyömaata varten elokuussa 1851. Aluksen tilaussopimus on säilynyt, mikä on poikkeuksellista alkuhöyryjen kohdalla. Sopimus oli yksityiskohtainen – koneistoa lukuun ottamatta - ja esimerkiksi aluksen rovia koskeva kohta alkoi näin: ”Me sitoudumme Ruotsista hankkimaan tarkat detaljipiirustukset ja tiedot aluksen eri osien mitoittamisesta ja rakenteesta, sellaiset joita arvossa pidetyt konepajat siellä käyttävät ja ovat havainneet tarkoituksenmukaisiksi. Mikäli sellaisia tietoja ei voitaisi saada Ruotsista hankituksi, velvollisuutemme on hankkia ne Englannista tahi Hollannista.”

Piirustukset eivät ole löytyneet eikä aluksesta ole muutakaan kuvaa, mutta sopimuksesta saa hyvän kuvan aluksen rakenteesta. Sopimuksen mukaiset koeajot päästiin tekemään kesäkuussa 1853 Lauritsalan ja Nuijamaanjärven välillä. Alus kelpuutettiin ja se alkoi kulkea kanavanrakentajien apuna kanavan valmistumiseen eli kesään 1856 saakka. *Saima* kuljetti kanavatöiden henkilökuntaa ja tarvikkeita sekä hinasi lotjilla tavaraa työmaan tarpeisiin.

Talvella 1857 Senaatti päätti luovuttaa aluksen vasta perustetun Saimaan ja Kallaveden mittausretkikunnan käyttöön. Kanavapäällikkö von Törne kirjoitti maaliskuussa eversti Bartramille aluksesta ja totesi sen miehistöstä mm. näin: ”Mitä masinistiin tulee, minun velvollisuuteni on ilmoittaa ettei hän vielä ole omin neuvoin hoitanut konetta, vaan ainoastaan viime vuoden Elo- ja Syyskuussa - jolloin alus teki vain muutamia matkoja – oli apulaisena aiemmalle Masinistille, joka syksyllä palasi

takaisin Ruotsiin, sekä on ollut kahtena syksynä mukana konetta purkamassa. – Lämmittäjällä on se vika, että hän ryyppää jonkin verran, mutta kun hän on silmälläpidon alla, niin kyllä hän pysyy kurissa.”

*Saiman* päälliköksi tai paremminkin perämieheksi tuli kauppalaivuri G.W. Rydberg, sillä Bartram päätti laivan käytöstä ja kulkemisista. Muuta miehistöä oli kahdeksan. Kesän 1857 aikana *Saima* kulki laajalti eri puolilla Saimaata, tosin Iisalmeen meno katkesi liian kapeaan Viannon kanavaan ja Mikkelin matka Siikasalmen matalaan siltaan. Elokuun alussa *Saima* sai määräyksen kuljettaa kenraalikuvernööri F.W.R. von Berg seurueineen Toivalasta, läheltä Kuopiota, Viipuriin. Purjehduskausi päättyi lokakuun puolivälissä, jolloin alus jäi peitettynä talvehtimaan Mustolan telakalle. Taas elokuussa 1859 senaattori Fabian Langenskiöld, senaatin finanssitoimituskunnan päällikkö, matkasi *Saimalla* Kuopiosta Pietariin ja sieltä edelleen Laatokalle.

*Saima* oli Bartramin ja hänen seuraajansa majuri Lönneströmin retkikunnan käytössä syksyyn 1866 saakka. Alus oli ahkerasti kullussa eikä sen tiedetä joutuneen isompiin havereihin, ehkä yhtä sellaista lukuun ottamatta. Lokakuussa 1860, kun *Saima* oli otettu talveksi Mustolan telakkaan, Rydberg kirjoitti Bartramille, että aluksen pohjassa on ”kaksi suurta lommoa, jotka näyttävät hyvin pahoilta, paapuurin puolella rattaiden etupuolella, ne on varmaan tulleet kiveen törmäyksestä, kolme á neljä kaartaa on poikki sekä lukuisia niittejä poissa. Rattaassakin on vikaa”. Ne korjattiin ja tarpeellisia kunnostustöitä tehtiin seuraavinakin vuosina.

Talvella 1867 *Saiman* koneen ja kattilan todettiin tarvitsevan isompaa korjausta sekä kansilankutuksen uusimista. Kustannusten arvioitiin tulevan niin korkeiksi, että alus päätettiin myydä. Mikkeliläiset kauppiaat Pylkkänen ja Paasonen ostivat aluksen ja laittoivat sen kulkemaan Mikkelin ja Lauritsalan väliä matkustajia ja tavaraa kuljettaen. Alus kulki viisi kesää tällä reitillä, kunnes se vuonna 1873 myytiin Laatokalle. Siellä se kulki nimellä *Helmi* ainakin vuoteen 1882.

### Laivaliikenteen kehitys

”Under färden från Lauritsala till Kuopio möttes vi beständigt af ångbåtar, som med ilande snabbhet genomskuro böljorna, der för fem år sedan tungrodda lodjor mödosamt framsläpade de savolaksiska skogarnes alster till verldsmarknaden”, kirjoitti muuan matkaja ”Papperslyktanissa” vuonna 1860. Jo se todisti, että Saimaan kanava oli lisännyt liikennettä Saimaalla.

Väylät rakennettiin ja mitattiin alusliikennettä varten. Saimaan ja samalla myös Suomen ensimmäinen höyrylaiva *Ilmarinen* oli aloittanut kulkunsa elokuussa 1833. Tämä siipiratashinaaja oli sahapatruuna Nils Ludvig Arppen sekä hänen liikkekumppaninsa kauppaneuvos J.F. Hackmanin Kiteen Puhoksessa rakennuttama, ja sen päätehtävänä oli lauta- ja lankkulotjien hinaaminen omistajiensa sahoilta Saimaan etelärannalle Joutsenoon. Sieltä tavara kuljetettiin maitse Viipuriin laivattavaksi maailman markkinoille. Paluurahtina lotjat toivat suolaa, viljaa ja muita kauppatavaroita vesistöalueen kauppiaille. Toki *Ilmarinen* tarjosi hinauspalvelujaan myös alueen muille sahoille ja tarvitsijoille.

Ennen *Ilmarista* ja pitkään sen jälkeenkin Saimaalla kuljetettiin tavarat purjein ja airoin. ”Sahatavaran kuljettamiseksi Vuoksen vesistön sahoilta Joutsenoon ja Lauritsalaan rakennettiin 1700-luvun lopulla ja 1800-luvun alussa runsaasti yksi-,

kaksi- ja kolmimastoisia purjealuksia”, Mikko Pekonen kirjoittaa. Niistä on joskus käytetty hieman vähättelevää yleisnimeä purjelotja, vaikka Pekosen mukaan alusten takiloinnissa oli kaksi perustyyppiä: kahvelikuunarin ja kehittyneempi raakapurjein varustettu takila. Myös runkokuodoltaan monet näistä muistuttivat enemmän oikeita purjealuksia kuin lotjia. Purjelotjien ohella tavaraa kuljetettiin kosolti myös 10-15 metrin pituisilla lastiveneillä.

*Ilmarinen* oli kulussa kaiketi vuoteen 1843. Sen seuraajaksi valmistui syksyllä 1845 toinen ratashinaaja, *Kuopio*, joka alkoi hinata lotjia Kuopion ja Lauritsalan välillä. Kuopion kauppiat hankkivat vielä toisen vastaavanlaisen aluksen, *Seuran*, vuonna 1852.

Saimaan kanavan valmistuminen vuonna 1856 lisäsi siis liikennettä Saimaalla. Vuonna 1860 Saimaalla tiedetään kulkeneen kymmenkunta höyryalusta ja 10 vuotta myöhemmin noin 40. ”Suomettaressa” kirjoitettiin kesällä 1863, että ”Saimaan wesikunnan järviä ja selkiä kyntää koko joukko höyrylaivoja ristiin-rastiin”. Purjealuksia ja lotjia oli kuitenkin tuolloin liikenteessä höyryaluksia huomattavasti enemmän; höyryalusten määrä jäi vuonna 1860 alle 1 %:n Saimaan kanavasta kulkeneista aluksista. Eniten eli yli puolet aluksista oli luokiteltu veneiksi, lotjia oli noin kolmasosa ja loput erilaisia purjealuksia.

Purjealukset olivat sekä rannikolta tulleita, mutta myös Saimaan rannoilla rakennettuja ja omistettuja. Lukuisten vanhojen purjelotjien ohella Saimaan rannoilla oli näet kanavan avautumisen jälkeen ryhdytty rakentamaan kymmenittäin uusia purjealuksia, joita oli Pekosen mukaan kahta perustyyppiä. ”Yhtäältä rakennettiin Viipurin- ja Pietarin-liikenteeseen sopivia kaljaaseja ja toisaalta meriliikenteeseen sopivia kuunareita ja parkkilaivoja.” Muutamat näistä ”Saimafarareista” purjehtivat Välimerelle saakka ja jopa yli Atlantin. Lisäksi lukuisat purjelotjat ja lastiveneet jatkoivat Saimaan ja Saimaan kanavan kuljetuksissa. ”Höyryn huumassa” onkin usein unohdettu purjealusten ja lotjien merkitys Saimaan liikenteessä. Olihan Saimaalle rekisteröityjen purjealusten määrä suurimmillaan niinkin myöhään kuin 1900-luvun ensikymmenellä, jolloin vasta ”täysmittaiset” höyryalukset ylittivät ne määrällisesti.

Silti keskitymme tässäkin höyryaluksiin. Kuvernöörin kertomusten mukaan oli vuonna 1875 Saimaalla ”ja kaikilla Savon-Karjalan järvillä” 54 höyrylaivaa, joiden yhteinen hevosvoimamäärä oli 913. Viisi vuotta myöhemmin määrä oli ”Suomern Virallisen Tilaston” mukaan pudonnut 51:een, joiden ”konevoima oli noin 1,000 hevosvoimaa ja kantavuus enemmän kuin 2,000 tonnia”. Mutta kuten katsaus muistutti: ”Lukujen tarkkuus ei kuitenkaan ole taattu.” Lisäksi katsauksessa todettiin, että ”sitä paitsi kulki näillä vesillä joukko höyrylaivoja Viipurista”. Määrässä ei ollut mukana myöskään pienimpiä höyryveneiä, joita oli sekä vuoroliikenteessä että yksityiskäytössä. Keväällä 1884 väitti muuan Kallaveden Kukkeri-saaresta ”Karjalattareen” kirjoittanut, miten ennen ei ollu ”noita monia pikku höyrywenheitä wakoamassa Kallaweden aawoja ulapoita, niin kuin nykyään siellä melkein pienimmässäkin lahden poukamassa käy joku masiina”.

Höyryalusten määrästä on ollut vain valistuneita arvauksia vuoteen 2016 saakka, jolloin Jussi Kivinen selvitti maamme sisävesien höyryalusten määrät vesistöittäin vuosina 1870-1960. Selvitys sisältää myös pienet höyryalukset. Se perustuu laivarekisterien ohella kuvernöörin kertomuksiin, höyrykattiloiden katsastuskortteihin sekä niitä täydentäviin kirjallisuus- ja muihin lähteisiin. Kivisen selvityksen mukaan

Vuoksen vesistöissä olleiden höyryalusten määrä kehittyi vuosisadan vaihteeseen mennessä seuraavasti:

1870	37 höyryalusta
1880	68
1890	105
1900	216

Konealusten lisääntyminen näkyy myös Saimaan kanavan tilastoissa, joita Sakari Auvinen on eri yhteyksissä selvittänyt. Vuosisadan lopulla höyryalusten osuus kanavaliikenteen alusmäärästä oli noussut noin 30 %:in. Lotjien määrä oli kasvanut vielä nopeammin ja vastasi jo yli puolta alusmäärästä. Tässä tilastossa ovat kuitenkin mukana myös muut kuin Saimaan alukset.

Saimaan höyryalusten määrä kehittyi 1900-luvulla Kivisen mukaan seuraavasti:

1910	323 höyryalusta
1920	431
1930	461
1940	357
1950	278
1960	146

Koska Kivinen laati tilastot kymmenin tasavuosin, vuosittaisia tilastoja ei voi esittää, mutta voidaan arvioida, että vuosien 1920 ja 1930 välillä höyryjen määrä oli enimmillään, ehkä joku 480. Rekisteröimättömän pientonniston, jota Kivinen nimittää mikrohöyrylaivoiksi, osuus oli hieman yli puolet, eli vuonna 1930 tarkalleen 248. Vuonna 1960, johon Kivisen tilastointi päättyy, ei Saimaalla ollut höyryaluksia enempää kuin 146.

Proomujen ja lotjien määrä oli enimmillään Kivisen mukaan vuoden 1930 tienoilla, jolloin niitä oli Saimaalla 770.

On toki Saimaalla kulkeneiden alusten määrästä muutakin tietoa. Yrjö Roitto laati vuonna 1963 aikasarjan Saimaan höyry- ja purjelaivojen sekä proomujen lukumääräisestä kehityksestä kanavan valmistumisesta 1950-luvulle. Se perustui laivarekistereihin ja -luetteloihin ja sen mukaan rekisteriin merkittyjen purjealusten määrä oli suurimmillaan (hieman toista sataa) 1900-luvun alussa, kun taas höyryaluksia oli enimmillään 1920-luvulla, noin 300. Niistä yli puolet oli rahtilaivoja, siis lähinnä höyrylotjia eli ns. tervahöyryjä. Samaan aikaan oli myös proomujen eli lotjien määrä suurimmillaan, jolloin niitä oli noin 550. Roiton alusmäärät jäivät siis selvästi Kivisen lukuja pienemmiksi.

Myös kanavatilastot tarjoavat tietoa liikennemäärien kehityksestä. Vuonna 1877, jolta vuodelta on maamme ensimmäinen virallinen tilasto (SVT), kulki Saimaan kanavasta 3 770 alusta, Joensuun kanavasta 2 280 ja Taipaleen kanavasta 1 170 alusta. Joensuun kanavan korkea alusmäärä johtuu toisaalta kaupungin paikallisliikenteestä, toisaalta siitä, että etenkin alkuaikoina uusi kanava houkutti monia veneellä kulkijoita kanavalla käyntiin. Sitä kuvaa myös ”Karjalattaren” uutinen elokuun 28:nnelta 1878: ”Joensuun kanavan läpi kulki eilen lähes 40 alusta, joiden joukossa oli kaksi höyrylaiwaakin.” Taas vuonna 1879 kirjattiin Joensuun kanavan alusmääräksi 1 187. Sekään ei kuvaa

koko Pielisjoen liikennettä, sillä esimerkiksi Paiholan kanavassa oli kulkijoita ollut enää 142.

Turkka Myllykylä on laatinut tilaston alusliikenteestä (kpl) valtaosalla maamme sulkukanavia. Niistä on poimittu seuraava tiivistelmä:

Vuosi	Saimaa	Taipale	Karvio	Pielisjoki	Nerkoo
1860	2 524	n. 600	-	-	..
1870	2 782	788	-	-	483
1880	3 191	1 120	-	3424	512
1890	3 668	1 076	-	3 059	732
1900	5 878	1 657	727	2 942	1 070
1910	9 402	3 103	1 578	2 871	1 584
1920	10 641	3 224	2 163	2 182	1 137
1930	8 012	3 588	2 319	2 631	1 178
1940	-	1 565	1 236	884	415
1950	-	1 146	1 170	592	173
1960	-	1 271	996	908	78
1970	6 600	3 879	916	3 203	1 201

Pielisjoen luvut kuvannevat joen kaikkien 11 sulkukanavan yhteismäärää. Luvut osoittavat kuitenkin liikenteen yleistä vilkkautta ja sen, että Saimaan kanava on ollut – aina auki ollessaan – maamme vilkkain kanava. Alusten määrällä mitattuna Saimaan kanavan huippuvuosi oli 1916, jolloin kanavasta kulki 13 803 alusta. Lähes samaan alusmäärään päästiin vuonna 1923, jolloin myös saavutettiin vanhan kanavan ennätys tavaraliikenteessä, hieman yli miljoona tonnia. Muilla väylillä ja kanavilla liikenneennätykset koettiin hieman eri aikoina, ja esimerkiksi Mikkelin väylällä oli ennätysvuosi 1914, jolloin Juurisalmen avokanavasta kulki noin 4 000 alusta; puolet niistä tuli Puumalan, puolet Lappeenrannan suunnalta. Kokonaisuudessaan kanavaliikenne oli vilkkaimmillaan 1920-luvulla, minkä jälkeen liikenne alkoi vähetä. Syitä kehitykseen on analysoitu useissa teoksissa.

On muitakin tilastoja, joista saa hajanaista tietoa Saimaalla liikkuneiden alusten määristä. Niitä ovat mm. laivaluettelot, kaupunkien satamatilastot sekä merenkulun katsastustilastot. Otettakoon niistä tässä vain muutama esimerkki. Vuonna 1907 Savonlinnan satamassa kävi 80 eri höyryalusta, ja vuonna 1912 kävi Kuopion satamassa 22 matkustaja-alusta, 142 rahtilaivaa sekä 102 proomua ja hinaajaa; tässä viimeisessä kategoriassa proomut olivat hallitsevia, mutta hinaajiaakin oli joukossa varmaan 20-30.

Vuonna 1923 tehtiin Saimaan luotsipiirin alueella merikelpoisuuskatsastus noin 900 alukselle, ja vuonna 1925 yksin Lauritsalan merikelpoisuuskatsastaja G.W. Brander ilmoitti katsastaneensa 694 alusta. Niistä useimmissa olivat varusteet kunnossa, ja Brander totesikin raportissaan, että ”mielihyvällä on mainittava, että Saimaalla kulkeva tonnisto on suuresti edistynyt näinä viime vuosina mitä varustukseen ja yleiseen järjestykseen tulee. Aluksen varustajista saa sen käsityksen, että nämä suurimmaksi osaksi koettavat asetuksia noudattaa, vaikka poikkeuksiakin vielä löytyy”. Puutteet koskivat lähinnä signaalilaitteita ja pelastusvälineitä. Viisi vuotta myöhemmin Brander katsasti enää 402; väheneminen johtui pula-ajasta, joka pakotti monet laivat seisomaan.

Enso-Gutzeitin laivastopäällikkö Hugo Lakomaa keräsi talvella 1940, talvisodan aikana, tiedot niistä Saimaan aluksista, joille voisi olla käyttöä sotatoimissa. Lakomaan kortistoon kertyi tiedot 314 aluksesta, joista eniten oli hinaajia. Mikrotonnisto on poissa tästäkin laivaluettelosta.

Sotien jälkeen liikenne väheni Saimaalla tuntuvasti Saimaan kanavan sulkeutumisen sekä matkustajaliikenteen vähentymisen seurauksena. Uitto, joka oli ollut 1800-luvun lopulta alkaen merkittävä Saimaan vesiteiden käyttäjä, sen sijaan lisääntyi, ja kasvua jatkui 1970-luvun alkuun saakka. Parhaimmillaan uitettiin noin 6 milj. m<sup>3</sup>. Vähitellen alkoivat puutavaran kuljetukset siirtyä – eri syistä – enenevästi pyörille, ja 1990-luvun alussa puuta hinattiin enää puolet huippuvuosien määristä, vuosikymmenen lopussa vain 1 milj. m<sup>3</sup>. Senkin jälkeen määrät ovat vähenneet kaiken aikaa.

Uusi Saimaan kanava lisäsi tuntuvasti rahtiliikennettä Saimaalla. Se koskee nimenomaan tonnimääriä, kun taas alusten lukumäärässä on kasvu jäänyt hieman vaatimattomammaksi. Uuden kanavan aikana on kanavaliikenne ollut suurimmillaan 2000-luvun ensikymmenellä, jolloin kuljetettiin keskimäärin runsaat 2 milj. tonnia rahtia ja kanavan kautta kulki noin 2 500 ammattiliikenteen alusta. Tämän jälkeen on myös kanavaliikenne hiipunut.

Höyryalukset olivat aluksi valtaosin yleis- eli seka-aluksia: ne toimivat lähinnä hinaajina, mutta myös tavaran ja matkustajien kuljettajina. Vähitellen ne kuitenkin eriytyivät kolmeksi päätyypiksi: hinaajat, rahtilaivat ja matkustajalaivat. Tosin moni niistä toimi pitkään sekalaivana, matkustajalaivat kuljettivat pitkään myös rahtia, ja myös rahtihöyryt matkustajia. 1860-luvulta alkaen ns. höyrykuunarit edustivat hyvin viimeainittua sekaliikennettä; ne kulkivat paljolti Pietarin-liikenteessä, jota jatkui vuoteen 1917.

Parhaimmillaan oli Saimaalla liikenteessä liki 100 matkustajahöyryä, jotka kulkivat niin kaupunkien välisessä liikenteessä kuin etenkin paikallisliikenteessä. Vilkkaimmillaan liikenne oli kaupunkien lähivesillä. Ernst Lampén kirjoitti vuonna 1899 asiasta mm. näin: ”Joka Kuopiossa on käynyt laivalaiturilla aamulla ja puolenpäivän tienoilla, on hämmästykseseen huomannut sitä laivojen lukua ja sitä matkustavaisten paljoutta, mitä siellä on tilaisuudessa näkemään. Laivat ja laivojen perässä suuret venheet ovat ahdaten täynnä väkeä. Yhtaikaa ne syöksyvät ulos laiturista ja yksiiin aikoihin ne laskevat laiturin, oivallisesti ohjattuina. Tällaista liikettä ei toden totta nähdä muualla Suomessa, tuskinpa Helsingissäkään.” Myös Savonlinnassa oli kirjoittajan mielestä lähes yhtä vilkasta, laivat olivat siellä vain suurempia.

Pohtiessaan syitä laivaliikenteen vilkkauteen Lampén päätyi kahteen tekijään: toinen oli laivalippujen huokeus ja toinen kansanluonne. ”Kun haemme syitä tähän liikevirkeyteen, niin täytynee osalta antaa tunnustuksensa sille väitteelle, että itäsuomalainen on vilkkaampi luonteelta, huikentelevaisempi ja tuhlaavampi, kuin muut suomalaiset, ja että he sentähden helpommin lähtevät matkustelemaan.”

Sotien jälkeen 1950-luvulta alkaen matkustajalaivat kulkivat paljolti matkailun varassa. Missä ei ollut turisteja, liikenne loppui. Lähiliikenteessä turistit eivät juuri auttaneet, mutta kesämökkiläisten merkitys kasvoi. Silti liikenne väheni kaiken aikaa sotavuosien jälkeen, ja viimeiset lähiliikenteen matkustajahöyryt olivat kulussa 1960-luvun lopulla. Risteilyalukset edustavat tavallaan myöhempää paikallisliikennettä.

Saimaan rahtiliikenteeseen kehitettiin 1800-luvun lopulla oma alustyyppi, höyrylotja, joka nimensä mukaisesti oli höyrykoneella varustettu lotja. Sellaisessa koneisto, ohjaamo ja miehistötilat olivat aluksen perällä ja muu runkotila oli lastiruumaa. Höyrylotjat mitoitettiin yleensä Saimaan kanavan sulkujen mittojen mukaan. Puisten höyrylotjien eli tervahöyryjen rinnalle ilmestyi myös rautarunkoisia rahtihöyryjä.

Tervahöyryt olivat pitkään valtaosin kauppiaiden ja liikemiesten sekä tavallisten talonpoikien omistuksessa. Viime mainitut omistivat aluksensa joko yksin tai osuuksina laivanisännistöissä. Samalla niitä ryhdyttiin rakentamaan ja varustamaan joka puolella Saimaata, eniten Etelä- ja Keski-Saimaan alueella. Valtaosa rakennettiin rantavarveilla ja koneisto niihin saatiin konepajoilta tai hankittiin käytettynä.

Hinaajissa oli kaksi perustyyppiä, lotjahinaajat ja lauttahinaajat, joskin tämä jako pätee vain hinattaviin: lähes poikkeuksetta kaikki hinaajat pystyivät hinaamaan niin lotjia kuin lauttojakin. Lautoilla tarkoitetaan tukkilauttoja, joita alkujaan oli kuljetettu mies- ja hevosponttuiden voimin, mutta joita korvaamaan oli saatu höyryvoimaa 1860-luvun lopulta alkaen.

Purjelaivojen ja kolmen höyryalusryhmän lisäksi Saimaan viides alusryhmä koostui huvialuksista. Milloin ensimmäiset huvikäyttöön tarkoitettut alukset tulivat Saimaalle, siitä ei ole tietoa. Pieniä, lähinnä huvikäytössä olleita purje- ja höyrysluuppeja nähtiin jo hyvän aikaa 1800-luvun puolella. Maamme varmaan ensimmäinen höyrysluuppi oli tehtailija Petersonin rakentama höyryvene Tampereella vuonna 1863, ja vähitellen niitä tuli muuannekin. Varkaudessa tiedetään rakennetun seitsemän alle 30 jalan ”kolipripaattia” 1870-luvulla, ja seuraavalla vuosikymmenellä sellaisia oltiin valmiit tekemään siellä lähes sarjatyonä.

Myös purjeilla kuljettiin vain huviksi. Niistä on aikalaiskuvauksia, joista Juhani Ahon purjehdus Kuopiosta Lappeenrantaan 1890-luvun alussa lienee tunnetuin. Alettiin järjestää myös purjehduskilpailuja, ja harrastus levisi kaupungeista maalaispitäjiinkin. Puumalasta kirjoitettiin ”Suomen Urheilulehteen” vuonna 1906: ”Purjehdusta on myös täällä vähän harjoitettu. Kesällä 1904 saimme kolme uutta purjehdusta. Niistä tehtiin yksi Sisämaan veistämöllä, kiinteän kölin kanssa, ja kaksi täällä kotona, ”senterbordi”-kölillä. On vielä pari vanhempaa alusta, joten meillä on aika eskaaderi, vaikka kaikki ovat niin erilaisia ja eri kokoisia, että emme ole juuri kyetneet kilpailemaan. Täällä Saimaalla olisi moottoripurjehdusta käytännöllisimpiä; kapeat vedet ja monet saaret salmineen vaikeuttavat paljon purjehdusta. Sitten voisi perustaa koko Saimaata käsittävän purjehdusseurankin.”

Kirjoittajan toive ei sellaisenaan toteutunut, mutta Kuopioon oli perustettu pursiseura jo vuonna 1899 ja Mikkelin sellainen tuli vuonna 1905. Siellä tuli mukaan jo tuolloin pari moottorivenettä; 10 vuotta myöhemmin niitä oli kymmeniä. Puumalakin sai ensimmäiset moottoriveneensä muutaman vuoden päästä. Perämoottoreiden myötä moottoriveneet alkoivat hiljalleen yleistyä sotien välillä, mutta varsinaisesti niiden valtakausi alkoi vasta 1950-luvulla. Siihen saakka yksi yleisimpiä moottoriveneille oli ”puupaatti voortin puolikkaalla”.

Myös purjehdusta tuli vähitellen lisää, mutta aina 1960-luvulle saakka ne olivat melko harvinaisia. Uusi Saimaan kanava lisäsi myös huviliikennettä, joka muutenkin oli voimakkaasti lisääntynyt Saimaalla 1950-luvulta alkaen. Jo 1970-luvulla kanavassa

kulki keskimäärin noin 400 huvivenettä. Tätä nykyä Saimaalla olevien huviveneiden määrä on laskettava kymmenissä tuhansissa.

Kanavatilastot kuvaavat jossain määrin edelleen Saimaan vesiliikenteen laajuutta. Saimaan kanavan läpi kulkee nykyään hieman yli 2 000 alusta, joista kolmaosa on huviveneitä; niiden joukossa nähdään myös ulkomaisia veneitä. Kanavasta kulkeva tavaramäärä on pudonnut parhaista vuosista, ja on enää alle 1,5 milj. tonnia. Muilta kanavilta on käytettävissä vain sulutusten määrä: esimerkiksi Taipaleen kanavalla niitä on ollut noin 3 000, Kerman kanavalla noin 1 500 ja Kuurnan kanavalla noin 500. Määrissä ovat mukana niin ammatti- kuin huviliikenteen alukset sekä uitto.

Viime mainittu alkaa kuitenkin olla vain muisto entisestä: uittajia on vain yksi ja hinausmäärä on pudonnut 0,3 milj. kuutiometriin. Puuta kuljetetaan toki aluksillakin, kuten ennenkin, ja ”laivapuiden” määrä alkaa olla lähes kaksinkertainen uittoon nähden.

### ”Euroopan ihanin järvi”

Saimaasta on kirjoitettu tavattoman paljon. Zachris Topelius kuvasi ”Maamme kirjassaan” (1875) Saimaata näin: ”Kaikki nämä avarat vedet ovat yhteydessä keskenään ja virtaavat toinen toiseensa ja etelään, kunnes ne viimein laskevat suuren ja vuolaan Vuoksen kautta Laatokkaan. Nykyään on näissä pitkissä, risteilevissä vesissä viitoitettuja kulkuväyliä veneille, lotjille ja höyryaluksille. Täällä purjehditaan järvenselältä toiselle, monta peninkulmaa eteenpäin, lukemattomien saarien, niemien, kannasten ja vaihtelevien rantojen sivuitse, aivan kuin meren rannikon saaristossa. Saimaalla näkee kyllä joka taholla maata, mutta suurilla selillä maa näkyy kaukaa siintävänä. Vesi on niin kirkasta, että selvällä ja tyynellä ilmalla näkee pohjaan melkoisen syvälle. Mutta eivät kaikki vedet ole täällä niin ihanan tummansinisiä ja viehättäviä matkustajan silmälle. Ei vesi ole kaikkialla yhtä läpikuultavaa, eikä sää luo kaikille seuduille samaa suloa. Mutta, joka on kerran nähnyt Saimaan tai Näsijärven tai Mallasveden tai Roineen tahi muut sellaiset suuret sinivedet – sillä sellaisia on lukemattoman paljon – hän ei saata koskaan unohtaa näitä näkymiä.”

Ernst Lampén puolestaan kuvaili vuonna 1898 laivamatkaansa Kuopiosta Lappeenrantaan näin: ”Koko ajan Savon viehkeä luonto kuvasti silmiin. Matalakumpuiset saaret rantaan saakka viheriöinä päilyivät sateessakin hehkeävärisinä. Lähellä rantaa vaaleampi lehtimetsä muodosti miellyttävän renkaan saarien tummemman ydinmetsän ympärille. Auringon joskus hohtaessa pilvien lomitse veden kalvo sai mitä rikkaimman värityksen. Siinä kullat, hopeat, siinä silkit, sametit kaiken karvaiset. Laivan vanavesi, vähitellen laajeten valtavalta laahustimeksi säännöllisine, kauniine laskoksineen, välkähteli mitä suloisimmissa vivahduksissa. Riemuiten silloin huudahti: missä muualla saa tällaista nähdä, kuin Suomessa kuulakkaan taivaan alla!”

Toisen tunnetun matkakirjailijan, Aaro Nuutisen suhde Saimaaseen ilmenee jo hänen kirjansa nimestä ”Saimaa: kesäkiertös Euroopan ihanimmalla järvellä” (1936). Matkatessaan *Tähti III:lla* Suur-Saimaalla hän kirjoitti: ”Ei kuulkaa hyvät ihmiset, kyllä asia on niin, että Saimaa, tämä Suur-Saimaa sittenkin on yliveto kaikista Suomen järvistä, ja se on koko Euroopan ihanin järvi. – Siitä ei pääse yli eikä ympäri. Saimaa niistä on kaunein, komein ja suuripiirteisin.” Ja vähän myöhemmin matka *Savonlinna-*laivalla Puumalasta Sulkavalle Varmavirran kautta sai tällaisen kuvailun: ”Laiva lipui kuin suuri, valkea joutsen illan tyvenessä kajastevaloista virtaa pitkin suoraan



päivätöntä pohjoista kohti. Aurinko oli jo painunut länsirantaman korkeakallioisen maaston taakse. Muikkuparvet karehtivat tyynessä vedenkalvossa, ja kuikka, korpiseutujen surullinen yksinäinen lintu, uida viiletti jylhän rantavuoren varjossa tummaa veden pintaa. Parissa paikassa näkyi nuotanvetäjiä ja verkonheittäjiä. Havaittiin myös muutamia syrjäisyyteensä onnesta tyytyväisinä nauttivan näköisiä, reheviä maalaistaloja viljelmineen.”

Monessa muussakin kuvauksessa on kiinnitetty huomiota kauneuden ja autiuden ohella järviolueen laajuuteen. Näin teki mm. I.K. Inha ja niin myös Juhani Aho em. kirjoituksessaan ”Purjehdus Saimaalla” (1893): ”Purjehdus suurella Saimaalla! Onhan se melkein kuin merta viilettäisi. Laajat selät, aavat ulapat, paikoitellen niin pitkät näköpiirit, ett’ei rantoja näy.”

Kaunokirjallisuudessa sitä vastoin Saimaa ei ole saanut kovin suurta sijaa, eli kuten Anto Leikola kirjoittaa: ”Monet luonto- ja matkakirjallisuuden Saimaa-kuvaukset lähenevät tyyliään kaunokirjallisuutta, mutta varsinaisesti kaunokirjallisessa proosassa Saimaalla ei ole ollut kovinkaan suurta sijaa.” Hänen mielestä Joel Lehtonen on niitä harvoja, jotka muistavat Saimaan muutamissa kirjoissaan, ennen kaikkea ”Putkinotkossa”, mutta myös romaanissa ”Kerran kesällä” ja novellikokoelmassa ”Kuolleet omenapuut”. Toki monen muunkin kirjailijan tuotannossa Saimaalla on sijansa, ainakin miljöön kuvauksissa. Heistä voi mainita Sirpa Kähkösen Kallaveden ja Heikki Turusen Pielisen taitavana kuvaajana.

Leikola ja monet muutkin pitävät Aaro Hellaakoskea puolestaan Saimaan ”nimikko-runoilijana”, vaikkei hän Saimaata taida mainita yhdessäkään runossaan. Hellaakoski oli ammatiltaan kuitenkin maantieteilijä ja opettaja, joka julkaisi jo nuorena mittavan Suursaimaa-tutkimuksen ja sittemmin muita Saimaan geologiaa ja vesistöhistoriaa käsitteleviä tutkimuksia. Matti Hakulinen toteaaakin miehestä, että ”tiede ja runot kulkivat rinnakkain ja saivat voimaa toisistaan”. Yksi Hellaakosken tunnelmallisimpia pienrunoja on ”Sisäjärven höyrylaiva”, joka alkaa näin:

*”Pieni sisäjärven höyrylaiva  
käydä nytkyttelee hiljallensa.  
Selän reunaan tulee silloin tällöin  
mutta niin kuin säikähtänyt oisi  
omaa suurenmoista rohkeuttaan,  
painuu saarten suojaan uudestansa.  
Pyrkii pitkiin lahdensopukkoihin  
Kiertäin varovasti niemenkärjet.”*

Eniten Saimaa on saanut ylistystä monissa lauluissa. Aaro Jalkasen ”Kallavesj” on niistä varmasti tunnetuin, mutta Saimaasta on tehty myös kymmeniä muita laulelmiä ja iskelmiä. Niistä eniten laulettuja ja toivottuja ovat varmaankin ”Ilta Saimaalla”, ”Saimaanrannan laulu”, ”Kaunis Veera” eli ”Balladi Saimaalta” sekä Juha Vainion ”Vanhojapoikia viiksekkäitä”, joka alkaa ”Suuri Saimaa, vaan sata on hylkeitä vaan...” Myös muutamat Saimaan höyrylaivoista on tunnustettu oman laulun arvoisiksi – uudelleen sanoitettuna hyvinkin monet.

## Saimaan luotsipiiri

Kanavaliikenne sekä Saimaan väyläverkoston ja merikarttojen valmistuminen loivat tarpeen perustaa vesistöalueelle oma luotsipiiri. Senaatti teki toukokuussa 1867 asiaa koskevan esityksen, jonka keisari Aleksanteri II hyväksyi käskykirjeellään marraskuussa. Luotsihallitus asetti nelihenkisen toimikunnan suunnittelemaan uuden luotsipiirin väliaikaista hallintoa. Saimaan ja Kallaveden luotsipiiri (Saimen och Kallavesi lotsfördelning; jatkossa käytetään muotoa Saimaan luotsipiiri) pääsi aloittamaan toimintansa vuoden 1868 alussa. Väliaikaiseksi luotsipiiripäälliköksi (jatkossa luotsipäällikkö) nimitettiin luotsilaitoksen luutnantti Bror Konrad Wahlroos, joka oli kesällä 1866 tullut Saimaan merenmittausretkikunnan päälliköksi.

Wahlroosin esityksestä Saimaalle perustettiin yhdeksän luotsipaikkaa (lotsplats, myöhemmin luotsiasema), joihin palkattiin kevään 1868 aikana 18 ”kruununluotsia”, yleensä vanhempi ja nuorempi joka paikkaan, mutta myös luotsioppilaita otettiin palvelukseen. Luotseista yksi, Savonlinnan Karl Luukkanen oli nimikkeeltään ”äldre ångbåtslots”, ja hänen oli tarkoitus olla vuokrattavan höyryveneen perämies. Vastuu näkyi palkassa, joka oli 580 markkaa kesässä, kun muut (2) vanhemmat luotsit saivat 480 ja nuoremmat 280 markkaa. Luotsipaikkoja olivat Lauritsala, Puumala, Savonlinna, Oravi (Rantasalmi), Taipale (Varkaus), Konnus (Leppävirta), Kuopio, Vuokala (Savonranta) ja Joensuu. Jokaisella luotsiasemalla oli luotsin tai luotsien yhteisesti omistama luotsivene, kun taas luotsipäällikön käyttöön oli tarkoitus hankkia valtion varoin purjejahti, jonka miehistö koostuisi nuoremmasta luotsista ja luotsioppilaasta. Sellaista ei kuitenkaan koskaan hankittu. Luotsipiirin konttori, joka ei alkuun ollut muuta kuin huone luotsipäällikön asunnossa, sijaitsi Savonlinnassa.

Luotsihallituksen ylitirehtöörin vuoden 1868 kertomuksessa todettiin Saimaan luotsipiirin tulleen perustetuksi sekä sen aiheuttamien kustannusten olleen 14 668 markkaa. Lisäksi mainittiin vesistöille laaadittujen merikarttojen myynnin alkaneen. Myös seuraavana vuonna luotsipiirin kulut nousivat lähes 15 000 markkaan, josta luotsipäällikön käytössä ollut höyryvene kustansi liki 6 000 markkaa. Alus oli majuri Lönneströmiltä vuokrattu höyryvene *Wilka*, jolla Wahlroos kävi tarkastamassa piirinsä väylät ja luotsipaikat. Näin hän oli kaiketi tehnyt myös kesällä 1868, vaikkei siitä ollutkaan mainintaa.

Myös toukokuussa 1870 Wahlroos teki *Wilka*lla kymmenen päivää kestäneen matkan Kuopioon, Joensuuhun ja Lauritsalaan. Hän olisi halunnut tehdä vastaavan matkan myös loppukesästä, muttei saanut alusta käyttöönsä, koska *Wilka* hoiti kulkuvuorojaan Savonlinnan lähiliikenteessä eikä Savonlinnassa ollut toista tehtävään sopivaa höyryä. Siksi Wahlroos käytti vuoroliikenteen matkustajalaivoja, joilla teki Savonlinnasta neljä matkaa Kuopioon sekä sieltä edelleen matkat Maaningalle ja Nilsiään, kaksi matkaa Joensuuhun ja matkan Lauritsalaan. Matkojen aikana luotsipäällikkö saattoi todeta väylien viitoituksen olevan kunnossa ja luotsien tehtäviensä tasalla.

Vuosiraportissaan Wahlroos kertoi, että väylien hoidon ohella luotsit olivat toimittaneet 15 luotsausta ja että niitä olisi voinut olla enemmänkin, elleivät muutamat yksityiset henkilöt Lauritsalassa olisi kilpailleet kruununluotsien kanssa. Yhtään haveria ei ollut tullut tietoon lukuun ottamatta yhtä pientä höyryvenettä, ”som i misttjocka styrt förkärt”. Uudenlaisia reimareita eli poijuja oli asetettu Pyhäselälle sekä

Joensuun sisääntuloväylälle. Raporttinsa lopuksi Wahlroos totesi, että laajan luotsipiirin valvonta ei onnistuisi yksinomaan purjehdilla, vaan ainakin keväisin tulisi luotsipäällikön käytössä olla höyryalus.

### Luotsipiiri vakinaistetaan

Saimaan luotsipiirin hallinnon väliaikaisuus säilyi vuoden 1870 loppuun. Lokakuun 19:tenä 1870 vahvistettiin luotsipiirin johtosääntö, jonka ensimmäinen pykälä kuului seuraavasti: ”Wiitoitetuista kulkuväylästä Saimaan ja Kallaweden wesistöissä tehdään erinäinen luotsikunta, jota nimitetään Saiman ja Kallaweden luotsikunnaksi ja on Suomen luotsi- ja majakkalaitoksen Ylihallituksen peräänkatsannossa sekä hoidetaan paikalla yhdeltä piiripäälliköltä, joka Ylihallituksen lähemmän määräyksen mukaan on walittu luotsilaitoksen Upseereista ja jonka asemapaikka on Sawonlinnan kaupunki.” Luotsi- eli ”wartous”paikkoja oli edellä mainitut yhdeksän.

Johtosäännössä oli 17 pykälää, osa hyvinkin yksityiskohtaisia. Piiri- eli luotsipäällikön tehtävät määriteltiin pykälissä 11 ja 12, joista edellinen kuului seuraavasti:

”Piiripäällikön, joka on welwollinen asemapaikalla warustamaan itsensä sopiwalla wirkahuoneella, jossa kaikki piirikunnan kapineet, kartat ja asiakirjat talletetaan, pitää hänen käytettäväksensä laitetussa aluksessa kewäällä, heti kulkuväyläin sulaksi käytyä ja sittenkuin ne on ennätetty wiitottaa, josta hän Luotsi-ylihallitukselle antakoon ilmoituksen, sekä sittemmin tuon tuostakin purjehdusaikana käymän katselmusmatkoilla kulkulaiteita pitkin, sekä myös muutoinkin, niin pian kuin joku wajaisuus siellä hänelle ilmoitetaan tahi muutoin tietyksi tulee, matkustamaan itse paikalle, asianomaisten luotsipalvelia in avulla parantamaan ja korjaamaan wajaisuus.”

Seuraavassa pykälässä luotsipäällikkö veloitettiin erilaisiin hallinnollisiin tehtäviin, jotka koostuivat lähinnä päivä-, konsepti- ja tilikirjojen pitämisestä sekä tilastointi- ja raportointitehtävistä. Viime mainitut koskivat luotseja, väyliä, merimerkkejä, merivahinkoja sekä kalusto- ja muita inventaareja. Vuosittain oli lähetettävä kaikkea tätä eli ”tilaa ja toimea piirikunnassa” koskeva kertomus Luotsihallitukseen. – Luonnollisesti luotsipäällikkö toimi luotsien esimiehenä ja ”piirikuntansa” päällikkönä, vaikkei sitä erikseen mainittukaan.

Luotsien puolestaan ”pitää purjehdusaikana oleskeleman wartouspaikalla, ulospaneman, hoitaman ja, palkkiota vastaan yhteisistä rahoista, kunnossa pitämän kulkuväyläin osoittamiseksi tarpeelliset reimarit ja muut merimerkit sekä luotsauksella palweleman merenkulkioita, milloin semmoista apua heiltä waaditaan, kuin myös muutoinkin katsoman että järjestys ja toimi kulkuväylillä wallitsee”. Luotsit siis hoitivat alueensa väyliä viitoituksen ja muut merimerkit sekä tarvittaessa luotsasivat aluksia. Molemmista tehtävistä maksettiin eri korvaus peruspalkan lisäksi. Luotsipäällikön ensisijainen tehtävä oli valvoa, että luotsit hoitivat tehtävänsä.

Hoitaakseen valvonnan luotsipäällikön tuli kiertää piirinsä väylät ja luotsipaikat riittävän usein. Tätä varten johtosääntö määräsi luotsipäällikön käyttöön ”pienemmän purjehdin”, mikä säännös jäi kuitenkin epäkäytännöllisyytensä vuoksi kuolleeksi kirjaimiksi Saimaalla, kuten jo edellä tuli todetuksi ja todetaan lisää tuonnempana.

Johtosäännössä oli säännöksiä myös luotsien asumisesta. Osalle luotsipaikkoja, aluksi neljälle, luvattiin rakentaa kahden perheen luotsituvat, muualla asuttiin vuokra-asunnoissa, jota varten luotseille maksettiin ”hyryrahaa”.

Johtosäännön liitteenä oli luettelo luotsipaikoista, luotsien ”vartouspaikoista” ja luotsausmatkoista eri luotsipaikkojen välillä sekä luotsipiirin ”vuosirahansääntö”. Se osoitti 12 215 markan vuosikuluja, jotka koostuivat seuraavista:

Luotsipäällikön päivärahat ja palkkiot	1 315 mk
Purjehdin miehistö	700
Luotsien palkat	6 300
Luotsien ”hyryrahat”	480
Höyrylaivan vouraaminen	2 500
Luotsien soutumiehet ja reimarit	720
Isommat merimerkit	200

Luotsipäällikön palkka maksettiin erikseen Luotsihallituksen menosäännöstä. Luotsien sotumiehiä ja reimareita koskeva kohta määriteltiin johtosäännössä näin: ”Reimarisalkojen hankkimiseksi ja meriwiittoihin ja muihin turvausmerkkeihin tarpeellisten aineiden ostoksi sekä tarpeeksi monen soutaja-apulaisen palkkaamiseksi purjewäylien wiitoittamisessa kewäällä, myönnetään jokaiselle luotsipaikalle määräraha, joka vuosirahansääntöön ylösotetaan ja paikan luotseille, heidän yhteistä edeswastausta vastaan, vuoden alussa ulosmaksetaan; ja pitää luotsien sillä maksolla, ilman enemmättä awutta waltiwaraston puolelta, toimittaa ei ainoastansa reimarien ja pienempäin merimerkkien kunnossa-pitäminen paikan aluepiirissä, waan myös weneidenkin.”

Vaikka johtosääntö julkaistiin siis myös suomeksi, luotsipiirin ja Luotsihallituksen välisenä virkakielenä säilyi ruotsi aina vuoteen 1918 saakka. Kaikki alueen luotsit olivat kuitenkin suomenkielisiä, ja myös kaikki luotsipäälliköt osasivat suomea.

Saimaan luotsipiirin ensimmäiseksi päälliköksi nimitettiin virkaa sijaisena hoitanut luutnantti Bror Konrad Wahlroos, joka vuotta myöhemmin ylennettiin alikapteeniksi. Wahlroosin kertomus luotsipiirin toiminnasta vuonna 1871 noudatti pitkälle edellisvuoden kaavaa ja kuului näin:

”Att sedan sjötrafiken härstädes vidtog den 2. sistvikne Juni, så afreste jag derpå följande dag, med den för en rundresa genom fördelningen förhyrda ångslupen ”Wilka”, à 45 mark för dagen [edellisvuonna 50 mk], till Kuopio, Maaninga och Nilsä, hvarvid farleden till Kuopio och Maaninga var fullständigt och ordentligt utremmad, men utprickningen af Nilsä farled ej ännu slutförd, härifrån fortsattes resan vidare till Joensuu och Willmanstrand, hvartill åtgick inalles tio dygn, och befanns, med undantag af förenämnde farled, farlederne öfverallt fullständigt utremmade; för öfrigt har jag i enlighet med den jemte redovisningen insände verifierade uppgift, verkställt resor å privata ångbåtar och dessutom en rundresa genom hela fördelningen med ångslupen ”Wilka”, som för andra resan varit förhyrd för Kronans räkning ifrån och med den 18 till och med den 26 sistvikne September, eller 9 dygn à 40 mark i dygnet; under hvilka resor jag ej funnit några skäl till anmärkningar emot farledernes utprickning, eller lotsbetjeningens förhållande i öfrigt ej heller har några på grund stötningar ägt rum med undantag att passagerarbåtarna som färdas inom Kuopio farled i följd af det låga vattenståndet om höstarne, skrapat på grund inom sjelfva farleden vid det grunda

Harjuvirta och Kosolanvirta, i närheten norr om Warkaus. Några förändringar vid farledernes utmärkande har ej egt rum. Inga sjukdomsfall eller andra hinder ibland lotsbetjeningen har inträffat." Wahlroos oli siis tehnyt *Wilkaalla* tarkastusmatkat kesäkuussa ja syyskuussa. Väylät olivat olleet kunnossa ja luotsit tehtäviensä tasalla.

Luotsipäällikkö esitti yhden lisäluotsin palkkaamista Maaningan väylälle. "Med afseende å farlederne ifrån Kuopio till Maaniga och Nilsjä, så har Nilsjä farled ordentligt underhållits af lotsarne vid Kuopio station, äfvenså farleden till Maaniga af den ena antagna extra lotsen; men högst angeläget vore det dock att en karl till skulle antagas för sistsagde farled, redan för nästinstundande sommar; ty blifver denna ena lots på ett eller annat sätt urståndsatt att tjenstgöra, så vet jag ej huru jag skall underhålla farleden." Pyyntöön ei suostuttu vielä moneen vuoteen.

Vaikka "menosääntö" takasi luotsipiirille runsaan 12 000 markan budjetin, vuonna 1871 piirin kulut ilmoitettiin kuitenkin vain runsaaksi 8 500 markaksi, mikä jakautui seuraavasti:

Luotsipäällikön kanslia- ja muut palkkiot, päivärahat	1 957 mk
Luotsien palkat ja vuokrat	4 849
Luotsipäällikön matkat	898
Reimarien ja muiden merimerkkien ylläpito	743

Selitys budjetin alittamiseen löytyi ennen kaikkea luotsipäällikön matkakustannuksista: höyryveneen vuokra oli vain kolmannes budjetoidusta eikä purjehdin miehistöä tarvittu. Myös luotsien palkat ja palkkiot jäivät selvästi budjetoitua pienemmiksi; emme tiedä, miksi. Jo talvella 1870 luotsit olivat ilmoittaneet, etteivät jatkaisi töitään silloisella 280 markan vuosipalkalla. Wahlroos olikin esittänyt Helsinkiin, että palkka nostettaisiin 340 markkaan ja lisäksi maksettaisiin kyytiraha luotsien kotoa heidän asemapaikoilleen. Esitys tuli sittemmin hyväksytyksi.

Kesän 1871 aikana kaikki luotsit, yhtä lukuun ottamatta, vanhoivat luotsivalan. Wahlroos kirjoitti tästä "poikkeavasta", joka oli Savonlinnan vanhempi luotsi, että "hvilken för närvarande lider af någon lindrig sinnessjukdom, bestående i svårmod, rädsla och misstänksamhet, för öfrigt är han fullkomligt redig i tal och handling samt minnet friskt, hvarföre han hos mig anhållit att ännu någon tid få vänta med edens afläggande". Mies oli em. Karl Luukkanen, jota ei missään nimessä haluttu panna pois viralta, koska tämä tunsikin parhaiten kaikki alueensa väylät, niin viitoitetut kuin viitoittamattomat sivuväylätkin. Luukkanen tervehtyi ja vanhoi valansa toukokuussa 1872. Wahlroos itse vanhoi lokakuussa 1871 pitemmän kaavan mukaisen luotsivalansa. Hän kuitenkin sairastui kesällä 1872 ollessaan palaamassa *Wilkaalla* Iisalmesta ja kuoli lähes kahden vuoden sairastamisen jälkeen toukokuussa 1874.

### Luotsipiiri ja luotsipäälliköt

Wahlroosin jälkeen luotsipäälliköinä toimivat, vakituisina tai viransijaisina, seuraavat luotsilaitoksen upseerit (sotilasarvo nimityshetken mukaan):

Lutnantti Johan Oskar Fontell	1873-80
Lutnantti Johan Erik Olofsson	1880-81
Alikapteeni Johan Olof Lithenius	1881-89
Lutnantti Gustaf Adolf Majander	1889-98
Alikapteeni Johan Erik Olofsson	1898-1903

Luutnantti Johan Eliel Ylander	1903-12
Georg Wilhelm Bergh vt.	1912
Alikapteeni Karl Evert Pihlström	1912-18

Berghin mukanaolo selittyy seuraavalla. Kesällä 1910 luotsipäällikkö Ylander esitti, että luotsikonttoriin palkattaisiin konttoriapulainen, ”skriftbiträde”, koska hän itse joutui olemaan niin paljon luotsilaiva *Saimaan* kanssa matkoilla. Sama koski myös aluksen perämiestä, jonka tehtäviin kuului mm. reimarikuvausten laatiminen. Ylanderilla oli myös ehdokas tehtävään, kapteeni evp. Georg Bergh, joka myös tuli tehtävään nimitetyksi. Bergh hoiti tehtävänsä niin hyvin, että vuonna 1912, Ylanderin erottua tehtävästään, Bergh toimi vt. luotsipäällikkönä liki neljän kuukauden ajan. - Bergh oli toimissaan varsin itsenäinen, niinpä kun hän kesäkuussa 1911 kirjoitti Luotsihallitukseen Vuokalan luotsin Heikki Torvisen hakeneen eroa virastaan, hän lisäsi kirjeen loppuun ”får jag likaså anmäla, att Lotsvärket därigenom intet förlorar”. Ja toimiessaan vt:nä päällikkönä kehtasipa hän esittää itselleen palkankorotusta, 2 600:sta 3 900 markkaan vuodessa. Kun Berghin viransijaisuus loppui heinäkuun puolivälissä 1912, hän siirtyi apulaissihteeriksi Luotsihallitukseen. Uudeksi konttoriapulaiseksi tuli Ernst Breijer.

Venäjän vallan ajan viimeisenä luotsipäällikkönä toimi alikapteeni Evert Pihlström. Ennen tämän nimitystä ”Lappeenranta” uutisoi 18. heinäkuuta: ”Uusi luotsauspiiripäällikkö nimitetään näinä päiwinä. Huhuja on kyllä liikkeellä useammastakin ehdokkaasta, mutta warmuudella ei wielä woida tietää.” Vajaan kahden viikon kuluttua lehti tiesi Viipurin luotsipiirin päällikön Pihlströmin tulleen nimitetyksi virkaan. Lehdissä hänen upseeriarvonsa vaihteli luutnantista kapteeniin.

Monet luotsipäälliköistä olivat sairaalloisia ja joutuivat yllättävän usein anomaan sairaslomia, pitkiäkin, jolloin tilalle määrättiin yleensä joku luotsilaitoksen upseereista. Sairasloman ajan päälliköt nauttivat täyttä peruspalkkaa, mutta menettivät virkasivutulonsa eli sporttelit.

Kaikki ”oikeat” luotsipäälliköt olivat merikapteeneita sekä palvelleet eri tehtävissä luotsilaitoksessa ennen Saimaalle tuloaan. Se käy ilmi mm. J.E. Olofssonin muistikirjoituksesta ”Itä-Suomen Sanomissa” 19. maaliskuussa 1903: ”Wainaja oli syntynyt Uudessakaupungissa vuonna 1844, sekä suoritti Turun merikoulussa merikapteenitutkinnon kulettaen jonkun aikaa sen jälkeen syntymäkaupunkinsa laiwoja. Wuosina 1880-81 oli hän w.t. päällikkönä Saimaan ja Kallaweden luotsipiirissä sekä tuli aliluutnanttina mainitun wiraston apulaiseksi merikartaston hoidossa ja otti osaa merenmittaustutkimuksiin Pohjanlahdella. Ollen useita kertoja sekä Helsingin että Wiipurin luotsipiireissä w.t. päällikkönä, korotettiin wainaja w. 1892 alikapteeniksi hoitaen taasen Helsingin luotsipiirissä päällikön tointa. W. 1898 nimitettiin hän päälliköksi Saimaan ja Kallaweden luotsipiiriin sekä samalla kapteeniksi luotsilaiwa *Saimaaseen*. Wainaja oli ystävällinen ja lämminsydäminen kansalainen.”

Vaikka asetuksessa luotsipiirin konttori määrättiin Savonlinnaan, vuonna 1876 se siirrettiin Lappeenrantaan. Siirtoa perusteltiin paremmilla liikenneyhteyksillä Helsinkiin, mutta lisäsyynä lienee ollut, ettei luutnantti Fontell halunnut asua syrjäisessä Savonlinnassa, joka keskellä laajaa vesistöä olisi ollut luontaisin paikka luotsipiirille. Kun luutnantti Lithenius tuli luotsipäälliköksi vuonna 1881, hänen asemapaikakseen tuli Savonlinna. Kuitenkin jo syyskuussa 1884 luotsipäällikkö sai

luotsitirehtööriltä luvan muuttaa piirin konttori Savonlinnasta takaisin Lappeenrantaan. Tällekin muutolle ei ole löytynyt perusteita.

Vuonna 1883 Saimaan luotsipiirin toimialue laajeni Pieliselle, vuonna 1891 Puulavedelle sekä vuonna 1909 Oulujärvelle. Kaksi viime mainittua järvioluetta eivät tietenkään kuuluneet Vuoksen vesistöön. Kymijoen vesistöön kuuluva Puulavesi säilyi Saimaan luotsipiirissä myöhemminkin. Oulujärvi sitä vastoin siirrettiin Oulun luotsipiiriin vuonna 1918.

Luotsipäällikön työtehtävät säilyivät vuoden 1870 asetuksen mukaisina, joskin lisätoita määrättiin mm. luotsitirehtöörin päiväkäskyillä. Työ ei ollut alkuvuosina kovin kiireistä, vaikka matkoilla oltiin melkoisesti ja myös kansliatyöt veivät oman aikansa. Näin voi päätellä mm. vuosiraporteista, joista esimerkiksi otettakoon luutnantti Fontellin vuotta 1878 koskeva:

”Härhos får jag, med afseende å tillgången vid förvaltningen af den mig ombetrodda lotsfördelning, till Herr Direktören ödmjukast inberätta, att sedan sjöfarten härstädes vidtog i slutet af Maj månad, afreste jag den första Juni med för Kronans räkning förhyrde ångslupen *Lauritsala* till Nyslott, Oravais, Wuokala och Joensuu, samt derifrån till Kuopio, Nilsia och Idensalmi, och observerade jag vid min resa norrut från Willmanstrand, att lotsarne redan utprickat farlederne i behöfvigt skick samt i öfrigt fullgjordt sina skyldigheter för navigationens begynnande.

Widare, har jag i enlighet med af mig ödmjukast aflåten skrifvelse den 28 i denne månad [Mars] No 35 vidtagade redovisning, hvarmed följde verifiserad och granskad samt till riktigheten godkänd uppgift öfver af mig verkställda resor med privata ångbåtar å farlederne inom fördelningen, under sommaren funnit, remmarene, kumlarne och prickarne å farlederne inom ifrågavarande fördelning i nöjaktigt skick. - Under sistlidne seglationstid inom de utprickade farlederne har några grundstötningar ej ägt rum.

Lotsarnes uppförande har varit nöjaktigt, förutom att tvänne af dessa, vid Puumala lotsplats, erhållit afsked, äldre lotsen Petter Luukkanen, på begäran, och yngre lotsen K. Jaatinen, för vårdslöshet, utan begäran, samt att tvänne nya i de afgångnes ställen blifvit antagne.

Under nyss sagde seglationstid har, såsom af närslutne sammandrag synes, sjutton lotsningar verkstälts.

Några förändringar af farledernes utmärkande har ej ägt rum.

Wattenståndet har varit högt hvarför ej några extra märken varit behöfliga; dock har en ny boj blifvit satt å ett grund till höger af inloppet till Nyslotts hamn.

Seglationen slutades den 26 Oktober härstädes.”

Lähes poikkeuksetta luotsipäälliköt totesivat muulloinkin raporteissaan, että väylät olivat hyvin viitoitetut eikä luotsien toiminta antanut muutenkaan aiheita isompiin huomautuksiin. Joskus raportoitiin muustakin, kuten heinäkuussa 1880, kun vt. luotsipäällikkö Olofsson palasi seitsemän päivän tarkastusmatkaltaan Lappeenrantaan, hän ilmoitti havainneensa muutamia puuttuvia reimareita, joskin luotsien mukaan ne olivat vähemmän tarpeellisia eikä niitä siksi ollut laitettu paikoilleen moneen vuoteen. Eräin

paikoin oli tavattu myös maalaamattomia valkoisia reimareita. Lisäksi Olofssonilla oli muutakin raportoitavaa:

- Lauritsalan luotsit olivat vailla Mikkelin väylän sekä sen Ristiinan sivuväylän karttoja.
- Savonlinnan, Oravin ja Vuokalan luotsipaikat olivat uusien veneiden tarpeessa, koska vanhat veneet olivat käyttökelvottomia.
- Kuopion luotsit olivat vailla karttaa Nilsiä sivuväylän Kurikkaniemeen.
- Ahkionlahden luotsit olivat vailla luotsitupaa. (Olofssonin piirustus ja kustannusarvio olivat liitteenä.)
- Konnuksen nuoremman luotsin A. Kokin huoneen leivinuuni oli rikki ja sen korjaamisen arvioitiin maksavan 30 markkaa.
- Varkaantaipaleen luotsit olivat ilman Mikkelin väylän karttaa sekä suomenkielistä luotsiohjesääntöä.
- Varkaantaipaleen luotsit olivat löytäneet Papinsaaren luota Mikkelin väylällä suurehkon kiven neljä jalkaa syvässä ja merkanneet sen valkoisella reimarilla.

Taas saman vuoden elokuussa Olofsson ehdotti – Saimaan laivanpäälliköiden esityksestä – että Harmaaparran luodon (Puumala) suojana oleva kirjava reimari korvattaisiin isommalla merimerkillä. Koska vesi oli alhaalla hänen mielestään kannattaisi pikaisesti rakentaa luodon päälle iso kummeli, joka varustettaisiin kirjavalla tolpalla ja neliskanttisella valkealla taululla. Puumalan luotsit olisivat valmiit rakentamaan kummelin 30 markalla, mikä hinta oli melko korkea, mutta johtui siitä, että kummelin kivet oli tuotava paikalle soutuveneellä. Luotsitirehtööri hyväksyi esityksen merkinnällä ”bifalles”.

Myöhemminkin luotsipäälliköt raportoivat ja tekivät esityksiä Helsinkiin pienistäkin asioista, mihin jo ohjesääntö velvoitti. Kirjeenvaihtoa kertyi kosolti, sillä mm. kaikki luotsipiirin kulut jouduttiin hyväksyttämään Luotsihallituksessa; luotsipäälliköt joutuivat myös kirjallisesti pyytämään aina seuraavan kuukauden palkkaansa maksettavaksi. Tunnollisuutta osoitti sekin, että kun luotsipäällikkö Lithenius oli määrätty osallistumaan elokuussa 1885 keisarivierailuun Lappeenrannassa, hän ilmoitti Helsinkiin saaneensa keisarilta palkkioksi toiminnastaan ”en briljenterad ring”.

Luotsitirehtööri laati luotsipiirien päälliköiden kertomusten perusteella oman vuosikertomuksensa. Vuoden 1882 kertomuksessa todettiin purjehduskauden alkaneen Saimaan piirissä toukokuun puolivälissä sekä loppuneen marraskuun puolivälissä. Luotsit olivat tehneet 33 luotsausta, joista oli kertynyt luotsausmaksuja 424 markkaa 70 penniä. Piiripäällikkö oli tehnyt useita tarkastusmatkoja alueellaan, osan vuokraamallaan höyryveneellä, osan matkustaja- ja muilla höyrylaivoilla ja matkojen aikana oli todettu väyliä olevan kunnossa ja luotsien hoitavan tehtävänsä ilman isompia huomatuksia. Yksi tuntematon kari oli löydetty Mikkelin väylältä, mutta sitä ei ollut ehditty vielä tarkemmin tutkia; sen sijaan Kopolanvirtaan Taipaleen kanavan yläpuolella oli asetettu yksi uusi tupsureimari. Lauritsalan ja Taipaleen luotsituvat oli peruskorjattu sekä Ahkionlahden luotsipaikalle rakennettu uusi luotsitupa.

Sittemmin luotsipiirien vuosikertomusten sisältöä tarkennettiin, ja erikseen on esimerkkinä luotsipäällikkö Litheniuksen kertomus vuodelta 1888. Lithenius on siitä harvinainen luotsipäällikkö, että hänet mainitaan Luotsilaitoksen historiikissa, tosin ei kovin suotuisassa sävyssä. Hän oli ennen Saimaalle tuloaan pyytänyt kenraali-



kuvernööriltä vuoden virkavapautta opiskellakseen venäjän kieltä Venäjällä. Luotsi-tirehtööri Eriksson vastusti pontevasti esitystä, mutta Laatin mukaan ”lopputuloksena tässä Litheniuksen jutussa oli kuitenkin se, että Lithenius sai pyytämänsä vuoden virkavapauden täysin palkkaeduin sekä vielä matkarahat Venäjälle. Kuinka hyvän kielitaidon hän itselleen hankki, siitä ei ole tietoa, mutta kovin pitkäksi ei hänen virkauransa luotsilaitoksessa kuitenkaan tullut ja käsitys hänen heikosta kyvystään virkamiehenä näyttää olleen yleisempi. Ehkä amiraali Eriksson lähinnä juuri sen vuoksi vastusti hänen opintomatkaansa”.

Laatin väite Litheniuksen lyhyestä urasta ei pitänyt paikkaansa, sillä tämä toimi Saimaan luotsipäällikkönä vuodet 1881-89 sekä sen jälkeen luotsilaiva *Walvojan* päällikkönä. Myös Laatin luonnehdinta Litheniuksen päällikkyydestä ihmetyttää: ”Hän osoittautui tuohon tehtävään siinä määrin sopimattomaksi, että hänet silloisen käytännön mukaisesti määrättiin jälleen virantoimitukseen luotsihallitukseen, jossa hänen virkauransa 1890-luvulla päättyi.” Ehkä Lithenius oli hieman omavaltainen, mitä voi päätellä mm. siitä, että kun Luotsihallitus esitti syyskuussa 1888, että Lithenius ottaisi hoitaakseen eräät mittaustyöt, tämä kieltäytyi. Hän perusteli työkiireillään: sen jälkeen kun hän oli tullut luotsipiirin johtoon, väylien määrä oli kasvanut 70:stä 160:en saksanpeninkulmaan (Tyska mil), viisi uutta luotsipaikkaa oli perustettu sekä 12 loistoa rakennettu.

Toisaalta, ainakin kirjeenvaihdon perusteella Lithenius oli tarmokas ja tarkka toimissaan ja hänen ansiokseen on laskettava luotsipiirin oman höyryaluksen saaminen Saimaalle. Myös Karttunen antaa miehestä rehdin kuvan: ”Siirtyessään merenpuolelle voi kapteeni Lithenius tuntea tyydytystä siitä, että hän oli hyvin hoitanut vesistönsä.”

Luotsipäälliköiden raportointi-into vaihteli melkoisesti. Gustaf Majander oli yksi aktiiveista, mitä todistaa sekin, että hänen 22.10.1890 Luotsihallitukseen lähettämä kirje oli sen vuoden järjestysnumeroltaan 264. Siinä hän kertoi käyneensä kaikilla Saimaan loistoilla, jotka ”ylipäiten” olivat toimineet melko hyvin. Kuitenkin kahtena viime päivänä vallinnut lumisade oli heikentänyt loistojen näkyvyyttä, koska lunta oli kertynyt niiden päälle. Puumalan Haapavedellä oli vesi ollut niin korkealla, että ”hela Vuorikallio fyrkur och lanternin blefvo öfverspolade och bekläddes med is som hängde ned i långa tappar. För fyrvaktaren var det omöjligt att gå ut”. Muut loistot oli saatu puhdistetuksi ja kuntoon, mutta Vuorikalliolla (Vuoriluoto) se oli ollut toivotonta, koska aallot vyöryivät kaiken aikaa loiston päälle ja muodostivat jäätä. Hän oli antanut loistonhoitajalle määräyksen heti kun oli mahdollista mennä puhdistamaan loiston lasit suolavedellä.

Majander oli myös käynyt Pienellä Haukivedellä, jossa matkustajahöyry *Joutsen* oli ajanut karille tupsureimarin nro 265 luona ja makasi siellä edelleen uponneena. Hän selosti syyn haveriin näin: ”Olyckan timade sålunda att då sagde båt skulle assistera Ångaren *Ansio* hvars roder var bräckt, styrdes den af *Ansios* lotsstyrman som med öppna ögon, som man säger, förde den på grund fastän remmaren stod på sin plats. Erhållande en läcka vid grundstötningen gled den sedan ned från grundet samt sjönk.” Luotsipäällikön oli ollut tarkoitus jatkaa matkaa *Silmällä* Kallavedelle, mutta lumimyrskyn takia oli kääntynyt Konnuksesta takaisin.

Merimerkkien määrä kuvasi osaltaan luotsipiirin toiminnan määrää. Esimerkiksi vuoden 1896 alussa Saimaan luotsipiirin alueella oli 13 loistoa, kaksi valopojjua, 14 poijua, 610 kummelia sekä 10 lippu(flagg)-reimaria ja 1 667 reimaria. Niiden ylläpito maksoi 4 620 markkaa.

Poikkeavat luonnonolot, tulvat ja myrskyt toivat oman ”pikantin” lisänsä luotsipäällikön ja luotsien työhön. Näin tapahtui mm. elokuussa 1899. Luotsipäällikkö Olofsson kirjoitti 29:nä Helsinkiin muutama päivä aiemmin raivonneen myrskyn tuhoista: ”Efter den orkanlika storm, som Lördagen den 26 i denna månad rasade i dessa trakter fann jag: Ilkonsaari fyr slocknad, dörren till Parkonsaari fyrkur uppslagen och rotatorn icke på sitt ställe hvilken antagligen blifvit rubbad af det starka luftdraget då stormen slet upp dörren, samt Harmaparta lyktboj drifven från sin plats till Puumala sund och till större delen rampinerad. Fyrarne blefvo genast satta i behörig verksamhet och bojen borterad till Puumala by der den nu repareras. Samma dag, eller den 28 på aftonen blef vid hjertspiran på Harmaparta kumlet en stång med tvärträ fastspikad och derpå en af de ombord befintliga röda globlanterorna upphängd och tänd för att provisoriskt ersätta lyktbojen tills den hinner blifva reparerad och ånyo utsatt.” Neljä päivää myöhemmin Olofsson kertoi valopojjun tulleen asetetuksi paikoilleen ”och denna gång förankrad med två väldiga stenar försedda med bultar gående tvärs igenom stenen till hvarsin kätting”.

Myös luotsiasemat olivat luotsipäällikön vastuulla. Niiden järjestystä ja kuntoa tarkastettiin aina asemilla poikettaessa. Majander tarkasti juhannuksen jälkeisellä viikolla 1893 Mikkelin väylän, joka merimerkkien osalta selvisi ilman huomautuksia. Ainoa parannusehdotus koski Varkaantaipaleen luotsiaseman kattoa, jonka tervaamista Majander ehdotti. Helsinki suostui esitykseen, ja nuorempi luotsi Mikko Seppäläinen hoiti työn korvausta vastaan. Myöhemmin kesällä myös samaisen luotsiaseman kaivo kunnostettiin.

Myös hallinnollisten tehtävien määrä kasvoi. Luotsipäälliköiden tuli mm. tilastoida vuosittaiset käyntinsä luotsipaikoilla ja loistoilla. Alkuun kun luotsipäälliköllä ei ollut omaa alusta, käyntikerrat jäivät melko harvoiksi, mutta oman luotsilaivan myötä tilanne muuttui. Niinpä vuonna 1890 Majander kävi *Silmällä* luotsipaikoilla keskimäärin kuusi kertaa, Ahkionlahdessa ja Pielisellä käynnit jäivät puoleen tästä; loistoilla vierailtiin keskimäärin viisi kertaa purjehduskauden aikana. Myöhemmin käyntien määrä saattoi kasvaa tästäkin, enimmillään käytiin jollain luotsiasemalla yli 10 kertaa.

Raportoinnit jatkuivat ja otamme niistä vielä muutaman esimerkin. Luotsipäällikkö Olofsson kävi heinäkuun puolivälissä 1900 ”med privat ångbåt” Pielisellä ja sieltä palattuaan aloitti raporttinsa toteamalla kaikkien reimareiden olleen paikoillaan sekä kummeliensa kalkittuina. Pielisen luotsituissa sen sijaan oli ollut puutteita sekä Ahvenisen luotsipaikan luotsivene oli ollut niin laho, ettei sitä voinut enää käyttää ja siksi hän oli käskenyt luotseja hankkimaan uuden veneen, entisen kokoisen, jonka arvioitiin maksavan 75 markkaa. Suurimmat moitteet sai tälläkin kertaa tukinuitto: ”...att stockflötningen i Pielis elf bedrifves med synnerlig vårdslöshet enär en mängd stock flyter i farleden der sådant med tillbörlig eftersyn kunnat undvikas till fromma för lif och egendom.”

Syyskuussa 1906 oli Kuhaluodon loistolla käynyt varkaita, jotka olivat vieneet 70 litraa petroolia messinkisessä ”damajen”-astiassa. Luotsipäällikkö Ylander ilmoitti asiasta Helsinkiin ja kertoi laittaneensa ”Itä-Suomen Sanomiin” ilmoituksen, jossa luvattiin 50 markan palkkio tiedoista varkaan selvittämiseksi. Kukaan ei kuitenkaan ollut ilmoittautunut. Hän epäili, että itse astia oli varkaiden kohde, sillä sellaisia sanottiin käytettävän pontikan keitossa aarniometsissä. Hän ehdottikin astioiden vaihtamista rautapeltisiksi. – Ylander oli muutenkin toimen mies. Hän myös laati Luotsihallituksen toimeksiannosta käsikirjan luotsilaitoksen henkilökuntaa varten, kuten erikseen kerrotaan.

Erilaiset laivoille sattuneet onnettomuudet eli haverit työllistivät niin luotsipäällikköä kuin luotseja. Vuoden 1912 aikana sattui Saimaalla useita havereita; joissakin niistä luotsit olivat ainakin osittain osallisina. 20. kesäkuuta matkustajahöyry ajoi kivelle Heinäveden reitin Läheluhdansasalmessa. ”Remmaren var borta”, todettiin vahinkoilmoituksessa. Vuosiraportissaan luotsipäällikkö Pihlström muotoili asia ”kauniimmin”: ”Remmarena ännu icke utsatta överallt.” Kaksi päivää myöhemmin kotkalainen hinaaja *Ethel* ajoi karille Sorsavirrassa, ja nytkin syynä oli reimarin puuttuminen. Kummassakaan tapauksessa alukset eivät saaneet vuotoa, mutta eivät päässeet omin voimin jatkamaan matkaansa akselin vääntymisen takia.

Hieman isompi haveri oli sattunut viikkoa aikaisemmin Puhoksen väylällä. Kyseessä oli matkustajahöyry *Orivesi I* ja mukana oli ollut Vuokalan nuorempi luotsi J. Sneck. Tuolloin vt. luotsipäällikkönä toiminut kapteeni Bergh totesi kirjeessään tapauksesta mm., että ”förorsakad af ett misstag i landmärken då hvita remmaren omöjligt kunde urskiljas genom vattnets glitter”. Hän esitti, ettei Sneckiä rangaistaisi, koska tämä oli palvellut moitteettomasti 16 vuotta ja ”emedan olyckan skedde ingalunda genom vårdslöshet, utan tvärtom voro både kaptenen och rorsmannen på kommandobryggan alla upptagna med att söka genom kikare få fatt i remmare ifråga, som märktes så sent att båten, ehuru full back slogs, törnade på grundet”. Alus sai pienen vuodon ja sen akseli vääntyi; irrottamiseen tarvittiin kaksi hinaajaa. – Sittemmin vuosiraportissaan Pihlström laittoi karilleajon syyksi auringon kimmellyksen sijaan pimeyden, ”till följe af mörker”. Haveri sattui juhannusviikolla klo 22.52.

Myös Pihlström muisti mainita kertomuksessaan uiton täyttäessään kohta kadonneitten reimarien lukumäärä: ”Emedan de Saimaa & Kallavesi vattendrager trafikerande stockflottarne och prämarne ständigt bortförs remmarene kan icke någon tablå öfver desamma upprättas.” Siksi myös luotsien laskuja ”tuntemattomalla tavalla hävinneistä reimareista” riitti vuosittain. Kun Savonlinnan luotsit laskuttivat seuraavana vuonna 34:stä näin kadonneesta reimarista 156 markkaa (á 4,50 mk), Pihlström esitti Luotsihallitukselle, että maksettaisiin enintään 100 markkaa, koska muutoin ”det kan vara möjligt att lotsarnes vaksamhet att hålla reda på, och ertappande af de skyldige till remmares bortkommande stoppas”.

Kuten edellä todettiin, luotsilaitoksen venäläistäminen ei tuntunut Saimaan luotsipiirissä juuri muuten kuin luotsipäällikön vaihtumisena. Toisin kuin merellä, jossa vuodesta 1912 alkaen arvosteltiin ankarasti luotsilaitoksen toimintaa, Saimaalla selvittiin vähällä, jotain sentään. ”Suur-Savossa” ilmestyi elokuussa 1913 kirjoitus ”Majakkalaitoksen nykyinen hoito Saimaalla”, mikä alkoi näin: ”Jo viime syksynä osottautuivat Saimaalla olevat majakkalaitokset osittain sangen epäluotettaviksi. Tapahtui useita kertoja, että milloin mikin majakoista oli yhden tai useamman yön sammuksissa. Tänä syksynä näyttää asian tila käywän yhä hullummaksi. Monia

majakoita on hoidettu aiwan kuin niiden tarkoituksena olisikin palaa wain milloin sattuu.” Esimerkiksi otettiin muutamia Etelä-Saimaan loistoja, mm. Lammaskiven loisto Suur-Saimaan ja Yöveden välillä. Sen kerrottiin olleen useita päiviä sammuksissa, koska luotsilaiva *Saimaa* ei ollut toimittanut loistonhoitajalle valopetroolia. Lehden mukaan ”luotsilaitoksen yleisen rappeutumisen vaikutukset ulottuivat siis wähitellen tännekin”, ja epäiltiin ettei luotsipiirin uusi johto ”kykene tehtävänsä täyttämään”.

Luotsipäällikkö Pihlström lähetti lehteen vastineen, jossa kiistettiin laiminlyönnit ja selosti tilannetta myös Luotsihallitukseen Helsinkiin. ”Suur-Savon” kirjoitusta lainattiin useissa maamme sanomalehdissä, eräässä siinä määrin kärjistettynä, että Pihlström nosti kunnianloukkausjutun lehteä vastaan.

Vuonna 1900 luotsipäällikkö Olofsson puolestaan kirjelmöi useampaan kertaan Helsinkiin. Niissä kerrottiin mm., että varkaat olivat käyneet kesäkuussa Soukionniemen loistolla ja että Joensuun luotsit esittivät Koivuluodon reimarin korvaamista valkoisella pojilla, koska reimarin puuttuessa paikka oli vaikeasti navigoitavissa ja että syyskuun lopussa Vekaran loisto tuhoutui pahasti tulipalossa.

Oli myös kaksi hieman isompaa asiaa. Toinen koski Pielisjoen reimarien maalaamista, koska maalaamattomina ne eivät tahtoneet erottua kalastajien pyydysmerkeistä (störar); luotsitirehtööri ja senaattori L. Gripenberg olivat kiinnittäneet asiaan huomiota matkallaan Pieliselle syksyllä 1898. Taas elokuun kirjeessään Olofsson selitti, miksi reimarien maalaus kustannukset olivat nousseet odotettua suuremmiksi: Pielisjoen luotsit olivat maalanneet reimareita lähes kaksi kertaa joella olevan määrän, koska virta ja tukin uitto hävittivät reimareita suuressa määrin. Olofsson kysyi, tultaisinko reimarien maalaamista jatkamaan. Asian käsittely vei aikansa, kunnes luotsitirehtööri Sjöman merkitsi kirjeeseen 5.9.1902: ”Böra målas.”

#### *Vuosi 1888 Saimaan luotsipiirissä*

Luotsipäällikkö J.O. Lithenius aloitti vuotta 1888 koskevan kertomuksensa kertomalla Lappeenrannan laivaliikenteen alkaneen 12. toukokuuta sekä päättyneen 5. marraskuuta, jonka jälkeen loistot oli sammutettu. Hän lähti 19. toukokuuta *Silmällä* ensimmäiselle tarkastusmatkalleen, jonka aikana käytiin kaikilla loistoilla ja luotsiasemilla (lotsstationer) Pielistä lukuun ottamatta, koska järvi oli vielä jäässä. Vastaavat tarkastusmatkat oli tehty myös kesän aikana keskimäärin kerran kuussa, mikäli vain Puruveden mittaukset olivat sen sallineet, ja viimeiseltä matkalta oli palattu 26. lokakuuta.

Viitat oli pantu paikoilleen heti kun jäät olivat lähteneet ja niiden paikoillaan olosta oli huolehdittu koko purjehduskauden ajan, vaikka tukkilautat ja lastilotjat olivatkin niitä jatkuvasti irrottaneet tai paikoiltaan siirtäneet. Ainoastaan yksi uusi merimerkki oli tullut lisää vanhoille väylille, kun Harmaaparran kummeli Puumalassa oli varustettu punaista valoa näyttävällä lyhdyllä. Pielisjoen kanavahallinto oli huolehtinut jokiväylän merimerkeistä.

Puruvedelle oli mitattu ja merkitty uusi 47 kilometriä pitkä väylä, joka johti Punkasalmesta Kerimäen kirkolle ja Kesälahden satamaan. Väylän hoito kuului Savonlinnan luotseille.

Vuoden aikana oli Saimaalla sattunut kaksi isompaa haveria, ja lisäksi lukuisia pohjakosketuksia. Ei kuitenkaan yhtään sellaista, joissa kruununluotsi tai merimerkkien puuttuminen olisi ollut osallisena. - Luotsauksia oli toimitettu 74, joista 46 koski valtionaluksia, lähinnä *Silmää*.

Pieliselle oli rakennettu luotsituvat sekä Varkaantaipaleen ja Oravin luotsituviissa oli tehty vähäisiä korjauksia. Kokonaisuudessaan kaikki luotsilaitoksen rakennukset olivat tyydyttävässä kunnossa. – Myös luotsihenkilökunnan toiminta oli ollut moitteetonta; tosin yksi luotsi oli toistuvan juopottelun ja toinen sairaalloisuuden vuoksi erotettu toimestaan. Kaksi luotsia oli palkittu, toinen hopeamitalilla, toinen rahapalkkiolla.

Loistot oli sytytetty 1. elokuuta lukuun ottamatta Lappeenrannan satamalyhtyä, joka sytytettiin vasta 15. elokuuta, ja ne olivat toiminnassa purjehduskauden loppuun saakka. – Muutama merikartta oli myyty vuoden aikana.

Litheniuksen mukaan luotsipiirin väylästä ei tarvinnut toistaiseksi minkäänlaisia parannuksia. Sitä vastoin olisi toivottavaa, että Pielisen luotseille hankittaisiin kunnolliset työveneet.

#### *Ylanderin käsikirjat*

Merikapteeni Johan Eliel Ylander toimi Saimaan luotsipiirin päällikkönä vuodet 1903–12. Turussa vuonna 1854 syntynyt Ylander lähti merille 16-vuotiaana. Vuonna 1876 hän suoritti perämiehentutkinnon sekä 1882 merikapteenintutkinnon, molemmat Turun merikoulussa. Vuoden 1912 merikapteeni-matrikkeli kertoi Ylanderin senjälkeisestä urasta näin: ”Har därefter seglat å följande fartyg: bg. *Hoppet*, bk. *Toivo*, bk. *Delfin*, frg. *Altai* och lotsång. *Valvoja*. Tjänstgjort som lotsuppsyningsman i Viborg. Kapten vid lotsverket. Fördelningschef i Saima och Kallavesi lotsfördelning och befälhafvare å lotsång. *Saima* till våren 1912.”

Jo ennen luotsipäällikkyytään Ylander oli toiminut vuosina 1896 ja 1901 Saimaan luotsipäällikön sijaisena ja samalla myös *Saimaan* päällikkönä. Omina päällikkövuosinaan Ylander kävi tutkimassa ja mittaamassa mm. väylät Muuruveden Akonpohjaan ja Kermajärven Vihtarinlahteen. Heinäveden reitti avattiin kokonaisuudessaan Ylanderin aikana ja erityisen innokkaasti noina vuosina rakennettiin Saimaan väylille uusia norjalaismallisia loistokojuja. Ylander oli myös perustamassa Lappeenrannan Pursiseuraa vuonna 1910.

Alikapteeni (vuodesta 1905) Ylander myös julkaisi kaksi merenkulun oppi- tai käsikirjaa. Ensiksi ilmestyi vuonna 1902 ruotsinkielinen käsikirja, jonka hän teki Luotsihallituksen toimeksiannosta. Se julkaistiin suomeksi V.W. Sirénin kääntämänä vuonna 1905 nimellä ”Käsikirja Maamme Luotsi- ja Majakka-henkilökuntaa varten”. Kirjassa oli 184 sivua ja se sisälsi paitsi voimassa olleita säädöksiä ja määräyksiä myös merenkulkuoppia sekä monenlaisia muunto- ja vertailutaulukoita, olipa siinä hengenpelastus- ja ensiapuohjeitakin. Kirjan lopussa oli nelikielinen (suomi, ruotsi, venäjä, englanti) tulkkisanakirja luotseille. Siihen oli kerätty luotseille tarpeellisia sanontoja aluksia luotsattaessa, esimerkiksi ”Onko siellä tilaa kääntyä kaikilla tuulilla?”. Näitä sanontoja oli alun kolmattasataa.

Kirja alkoi luvulla ”Yleisiä sääntöjä, koskien kurinpitoa sekä kuinka luotsien erityisissä, tässä lähemmin ilmoitetuissa tapauksissa tulee käyttäytyä.” Siihen oli koottu katkelmia luotsitirehtöörin käskykirjeistä, ja ne todistivat Luotsilaitoksessa vallinneesta sotilaallisesta järjestyksestä. Noin puolet sisällöstä koostui vuoden 1870 luotsiasetuksesta sekä saman vuoden Saimaan luotsipiirin ohjesäännöstä. Mukana oli myös keskeisimmät kohdat vuonna 1897 annetusta merenkulkuasetuksesta meriteiden sääntöineen, joita täydennettiin Th. Grayn runomuotoisilla peränpitosäännöillä, jotka alkoivat näin:

*Kaikk' kolme tulta milloin  
Ma keulan eessä nään,  
Käyn tyyrpuuriini silloin  
Ja punaa näyttämään.*

Kirjassa oli myös kuvitusta, osa väreissä. Oli kuvia mm. sisävesien reimarijärjestelmästä, väistämissäännöistä, luotsien virkapuvuista ja -merkeistä, luotsi- ja tullilaitoksen viireistä ja lipuista, kansainvälisistä signaalilipuista sekä teko-hengityksen antamisesta (”näennäisesti hukkuneitten hoitamisohteissa”).

Kirjansa pohjalta Ylander innostui tekemään – omakustanteena – myös suppean ”Merimiehen Pienen Käsikirjan”, joka ilmestyi vuonna 1906 ja jonka sisällön Mikko Pekonen on tiivistänyt näin: ”Sen tärkein sisältö on lyhyesti seuraava: 1.7.1897 voimaan tulleet meriteiden säännöt, kompassiruusu ja kompassipiirujen nimet eli ilmansuunnat, sekä viittajärjestelmät rannikoilla, Laatokalla ja sisävesillä.” 26-sivuinen kirjanen ilmestyi myös ruotsiksi nimellä ”Sjömannens Lilla Handbok”.

Ilmeisesti Ylander otti kirjastaan liian ison painoksen, sillä vielä maaliskuussa 1909 hän kirjoitti Helsinkiin ilmoittaen, että luotseille oli jaettu 259 ruotsin- ja 236 suomenkielistä kirjasta ja että hänellä oli vielä 500 kappaletta jäljellä ja tarjosi niitä Luotsihallitukselle. Vastaus oli tyyli: ”det finns alltför många exemplar.”

### MKH:n aika

Suomen itsenäisyyden ja MKH:n perustamisen myötä myös Saimaan luotsipiiri järjestettiin uudelleen. 15. maaliskuuta 1918, vapaussodan vielä raivotessa kiivaimmillaan Saimaan Laivanpäällystöyhdistys kokoontui Savonlinnaan – sotahan ei juuri koskenut itäistä Suomea. Osanottajat olivat huolissaan, miten purjehduskauden alkaessa luotsitoiminta tulisi järjestämään vesistöissä. Paikalle oli kutsuttu myös luotseja – kaikki tässä vaiheessa vielä virkaa vailla – jotka ilmoittivat, että ilman määrärahoja heidän ei olisi mahdollista hankkia ja tehdä reimareita, saati laittaa niitä paikoilleen. (Totta kai he olivat myös huolestuneita, kuka heidän palkkansa tulisi maksamaan.) Kokous päätti lähettää lähetystön Senaattiin, joka toimi tuolloin Vaasassa, kuten muutkin maamme keskusvirastot. Sieltä asia siirtyi väliaikaiselle MKH:lle, joka kehotti laivanpäällystöyhdistystä ehdottomaan sopivaan henkilöä luotsipiiriin väliaikaiseksi päälliköksi. Valinta kohdistui *Heinävesi In* päällikköön, merikapteeni Eljas Manneriin, joka oli yhdistyksen puheenjohtaja ja oli toiminut myös lähetystön etumiehenä.

Manner nimitettiin tehtävään 28. maaliskuuta ja samalla hän sai tehtäväkseen etsiä tarpeellinen määrä sopivia ja luotettavia henkilöitä, jotka voitaisiin nimittää luotseiksi Saimaalle. Mannerin tiedusteluun, eivätkö entiset luotsit olisi sopivimpia näihin tehtäviin, vastattiin: ”kyllä, eikä muita luotseja syrjäytetä kuin venäläiset ja sellaiset,

jotka palvelusaikansa ovat käyttäytyneet epäsopivasti ja poliitiselta kannalta katsoen epäluotettavaksi”. Tämä tarkoitti sitä, että käytännöllisesti katsoen kaikki entiset luotsit otettiin luotsipiirin palvelukseen; Mannerin paikallisilta viranomaisilta saamien tietojen mukaan ainoastaan yksi luotsipiirin luotseista oli ottanut osaa ”punaiseen vallankumoukseen”. Vanhat luotsit nimitettiin – yleensä vanhaan – tehtäväänsä 16. heinäkuuta 1918, lukuun ottamatta tätä yhtä Liklamon luotsia.

Manner sai luvan perustaa luotsipiirin konttorin Savonlinnaan; olihan eteläisin Saimaa vielä sotatoimialuetta. Hän vuokrasi huoneen toimistokseen (100 mk/kk) ja palkkasi kanslistin (200 mk/kk) avukseen. (Päällikön oma palkka oli 916 mk/kk.) Manner myös sai rahaa reimareiden tekoon ja luotsien palkkoihin. Luotsipiirin toiminta saatiin käyntiin.

Luotsipäällikön työt olivat kuitenkin keskeytyä heti alkuunsa, kun syntyi kiista tarkastusalue *Saimaan* käytöstä. Siitä kerrotaan erikseen ja se ratkesi Mannerin voittoon.

Kesäkuun puolivälissä nimitettiin merikapteeni August Dahlberg Saimaan luotsipiirin vakinaiseksi päälliköksi ja Manner pääsi hoitamaan entistä tointaan; tosin vesistöalueen laivanvarustajat ja päälliköt olisivat halunneet hänet tähän virkaan. Dahlberg hoiti tehtävää vain vuoden, ja hänen jälkeensä Saimaan luotsipiirin päällikköinä toimivat seuraavat henkilöt, kaikki merikapteenoja:

Lars Thuring	1919-1922
Johan Mansnérus	1922
Yrjö Peltonen	1923-35
Valter Sarelius	1935-36
Veli Wendell-Vuoksenvuo	1937-47
Karl Wickstrand	1947-58
Arvo Syrjälä	1958-64
Ferdinand Nyberg	1964-67
Eino Kontulainen	1967-69
Tauno Seppäläinen	1969-74
Harry Vaalisto	1975-90

Apulaisluotsipiiripäällikön virka perustettiin vuonna 1918. Viran ensimmäiseksi haltijaksi nimitetty merikapteeni Matti Mattila hoiti tehtävää aina vuoteen 1944 saakka.

Luotsipiirin työt kasvoivat MKH:n aikana. Sitä kuvaa hyvin väyliä ja merimerkkejä koskeva katkelma luotsipäällikkö J.E. Mansnéruksen vuoden 1922 kertomuksesta. Mansnérus oli perusteellinen ja ahkera niin työssään kuin kirjoituksissaan.

”Sotkakarim loiston perustus korjattiin. Papinsaaren loistoon muutettu uusi linssi. Harmaaparraan loistolle muutettiin uusi lyhty. Keriniemen loiston jalustaa vahvistettu suurentamalla betonista jalusta-arkkua. Mustasaaren loiston perustus vahvistettu valamalla alaosan betonkirengas perusmuurin ympäri.

Joensuun satamaan johtavalle väylälle Linnunlahden ja Kukkosaaren loistojen jalusta-arkkuihin tehty linjamerkit, sekä Laakkiinsaaren loiston jalusta laudoitettu ja valkaistu tunnusmerkiksi.

Varkaantaipaleen luotsausalueella: Juurisalmen länsirannalla oleva kummeli poistettu. Savonlinnan luotsausalueella: Pien-Kannelsaaren toinen kummeli poistettu, samoin Niinisaaren itäinen kummeli. Syväkaarteenniemen lautakummeli poistettiin ja sijaan maalattiin valkoinen merkki väylän vastakkaisella puolella olevaan kallioon, sekä samanlainen merkki mantereen lounaiselle niemelle. Kuopion luotsausalueella: Pakarisensaaren valkoinen kummeli muutettiin saaren lounaisrannan keskusta. Papinsaaren kummeli siirrettiin Seikkasaaren eteläkärkeen ja Otusaaren itäinen kummeli poistettiin.

Ohtasalmen luotsausalueella tutkittu ja viitoitettu seuraavat karit: Ruohoniemen matala valkoisella viitalla. Tirkkosensaaren eteläpuoleinen matala kirjavalla viitalla. Tirkkosensaaren pohjanpuoleinen matala kirjavalla viitalla, Paakkinanniemen matala kirjavalla viitalla, Paakkinanlaiturin matala ristiviitalla, Suolasaaren matala valkoisella viitalla, Ahosaaren matala valkoisella viitalla.

Kuopion luotsausalueella: Hukkasaaren edustalla sijaitsevat kaksi valkoista viittaa muutettu yhdeksi valkoiseksi viitaksi. Papinsaaren ja Seikkasaaren välisellä väylällä olevat kaksi kirjavaa ja yksi valkoinen viitta poistettiin. Ruskeaniemen edustalla sijaitseva väylä muutettu länteen päin syvään veteen, jossa olleet kaksi kirjavaa viittaa muutettiin valkoiseksi. Palosaarten eteläpuolella oleva valkea viitta poistettiin.

Joensuun luotsausalueella Lokkiluodon merkkipoijun hävittivät kulkijat, jotka myös korvasivat vahingon. Savonlinnan luotsausalueella oleva valkoinen poiju hävisi tuntemattomalla tavalla, jonka sijalla sen jälkeen pidettiin valkoista viittaa.”

Luotsipäällikkö Yrjö Peltosen vastaava kuvaus oli viisi vuotta myöhemmin seuraava:

”Muuttosaaren lännenpuoleiseen niemekkeeseen Heinäveden kulkuväylällä tehty uusi öljyvaloloisto. Useampia vanhempia öljyvaloloistoja ja varastohuoneita on korjattu ja maalattu.

Linjamerkkejä korjattiin mikäli ne olivat joutuneet epäkuuntoon.

Useammilla luotsipaikoilla tehty kummelin korjauksia, jotka heikon maaperän tahi kevättulvan tähden ovat joutuneet epäkuuntoon. Juojärven luotsausalueella tehty yksi uusi kummeli.

Rantasalmen kulkuväyläosaa osittain trallilla tutkittu ja merkitty väliaikaisilla viitoilla.

Uusia kareja ei ole löytynyt.

Joensuun alaluotsausalueella olevan Pyhäselän kirjavan merkkipoijun ovat tukkilaudat särkeneet kahdesti. Savonlinnan virrassa olevan punaisen merkkipoijun ovat kulkijat usein rikkoneet. Kaikki merkkipoijuille sattuneet vahingot ovat asianomaiset korvanneet.”

Jo edellisessä 1926 hinaajien kuljettamat proomut olivat siirtäneet Savonlinnan Linnanvirrassa olleet kaksi punaista poijua paikoiltaan 20 kertaa sekä hävittäneet ne kokonaan kahdesti. Silloinkin ”vahingot ovat asianomaiset täydellisesti korvanneet”. Se, ettei uitto ollut osallisena vahinkoihin, johtui siitä, että puutaveralauttojen kuljetus Linnanvirrasta oli kiellettyä; lautat hinattiin Laitaatsalmesta.



Karttunen tiivistää ”Saimaan raamatussaan” (1945) Saimaan luotsipäälliköiden ja luotsien työn näin: ”Tässä yhteydessä ei luonnollisesti ole voitu muuta kuin lyhyesti viitata luotsipiiripäälliköiden uuteraan harrastukseen vesiväylien ja merimerkkien kunnossapitämiseksi. Työmaa on ollut tavattoman laaja ja monihaarainen, joten yksin valvonta luotsilaitoksen taholta on kysynyt tavatonta ahkeruutta. Vaivojaan säästämättä ovat luotsitkin tuulessa ja sateessa soutaneet ja myöhemmin kulkeneet moottoriveneillä pitkiä matkoja pitääkseen silmällä majakkain valoja ja viittoja.”

Sotien jälkeen luotsipiirin toiminta jatkui koko lailla ennallaan 1960-luvun puoliväliin. Tuolloin rakenteilla olevat Saimaan kanava ja syväväyläverkko alkoivat muuttua suuresti luotsipäälliköiden työnkuvaa. Uusien väylämerkkien suunnittelu ja toteutus syväväylille sekä niiden hoito sekä syväväyläluotsien koulutus veivät suuren osan luotsipäällikön ja apulaisluotsipäällikön työajasta.

Luotsipäällikkö Eino Kontulaisen vuotta 1967 koskevassa kertomuksessa todettiin mm. näin: ”Luotsipiirin pääväylillä jatkunut II MR:n [merenmittausretkikunnan] suorittama merenmittaustyö, retkikunta edennyt Joensuuhun asti. Tarkastuksaluksen miehistö on rakentanut betonisia majakanalustoja syväväylän valaisemista varten sekä ohjaus-tutkintoajoja uusille luotseille. Tehty myöskin loistoja ja merimerkkien kunnostus-toita.”

Tuli myös uusia työtehtäviä, kuten öljyntorjunta, mikä luotsipäällikkö Tauno Seppäläisen mukaan merkitsi, että kaikkea ei ehditty tekemään. Hän kirjoitti vuoden 1970 katsauksessaan: ”Näiden ylimääräisten tehtävien takia ovat luotsipiiripäällikön asetuksessa määrätyt ensisijaiset tehtävät kuten luotsihenkilökunnan etujen ja tehtävien valvonta, kulkuväylien ja turvalaitteiden hoito ja valvonta, sekä luotsipiirin rakennusten, veneiden ja muun omaisuuden hoito joutuneet kärsimään ja toissijaiseen asemaan.” Työmäärää kuvasi hyvin sekin, että apulaisluotsipäällikölle oli kertynyt ylitöitä 441 tuntia. Myös toimistotyöt olivat jääneet suurelta osin toimistoapulaisten huoleksi ”ja tätä on jatkunut usean vuoden ajan”. - Oma kiusa tuli luotseille lisääntyvästä kesämökkiasutuksesta, joka alkoi vaikeuttaa vanhojen väylien viitoituksen hoitoa, kun viittojen sijoittajia, ”jäniksiä”, rupesi oudosti häviämään.

Kuitenkin jo puolenkymmentä vuotta myöhemmin luotsipäällikön työtilanteen voinee sanoa palanneen normaaliksi.

### Luotsipaikat ja luotsit

Luotsipaikkoja tuli vähitellen lisää. Kun Kirkkotaipaleen ja Varkaantaipaleen avokanavat olivat valmistuneet syksyllä 1877, ja siten Lappeenrannan-Mikkelin väylä lyhentynyt yli 10 kilometrillä, luotsipäällikkö Fontell esitti luotsipaikan perustamista Varkaantaipaleen kanavalle. Esitys hyväksyttiin ja Varkaantaipaleen luotsipaikka aloitti toimintansa keväällä 1879. Ensimmäiseksi nuoremaksi luotsiksi nimitettiin Mikko Ahtiainen, josta tuli vanhempi luotsi 20 vuotta myöhemmin. (Tosin syyskuussa 1882 Ahtiainen mainitaan erotetuksi toimestaan.) Luotsituvaksi saatiin kanavarakentajien rakennus kanavan laidalla. Sen sijaan Fontellin toinen esitys Rastinniemen luotsipaikasta Suur-Saimaalla ei saanut vastakaikua Helsingissä. Samaan aikaan perustettiin myös Ahkionlahden luotsipaikka samannimisen kanavan yhteyteen Iisalmen reitillä.

Vuonna 1883 avattiin Joensuuhun toinen luotsipaikka Pielisjokea varten sekä Pieliselle kolme luotsipaikkaa: Ahveninen, Liklamonsaari ja Ristisaari (myöhemmin Kissavaara).

Syyskuussa 1896 Majander teki esityksen luotsiaseman perustamisesta Palokkiin, koska laivaliikenne tulisi lisääntymään näillä vesillä Karvion kanavan aukeamisen jälkeen, samoin uitto. Myös Heinäveden kunta oli esittänyt Karvion alapuolisen Kermajärven laivaväyliä mittaamista. Väylät tuli saada kirkonkylän rantaan, Kerman sahalle ja Vihtarinlahteen. Kauppahuone Hackman puolestaan esitti laivaväylää Palokin sahalle, ja tarjosi Luotsihallitukselle vuokrattavaksi luotsipaikkaa Palokista. Palokin luotsiasema toteutui vielä samana syksynä, ja niin luotsitupaa kuin myös saunaa ja peltotilkkua koskeva sopimus solmittiin osapuolten kesken marraskuun lopulla. Nuoremmaksi luotsiksi valittu sai näiden luontaisetujen lisäksi 320 markan vuosipalkan. (Luotsipäällikön kuukausipalkka oli tuolloin 400 markkaa.) Kermajärven laivaväylät toteutuivat 1900-luvun alkuvuosina.

Luotsiasemat, minkä nimisiksi luotsipaikat muuttuivat, perustettiin vielä Iisalmeen, Lastukoskelle Syväriä ja Vuotjärveä varten sekä Varistaipaleen kanavalle ja Ohtaansalmelle Juojärveä varten. Saimaalla oli näin ollen 20 luotsiasemaa, mikä määrä säilyi 1970-luvulle saakka.

Luotsien määrä kasvoi koko lailla samassa suhteessa, eli kun vuonna 1871 luotseja oli 18, niin vuonna 1887 luotseja oli 29 sekä 35 vuonna 1950.

Luotsien toimenkuva säilyi pitkään vuoden 1870 ohjesäännön mukaisena. Seppo Laurell kuvailee luotsin työtä sekä miten tultiin luotsiksi: ”Luotsi aloitti virkauransa luotsioppilaana. Hän harjoitteli väyläajoa kokeneemman luotsin mukana, toimi tarvittaessa venemiehenä luotsien kuljetuksessa, teki raskaimmat työt viittojen valmistuksessa ja viitanlaskussa, hoiti luotsiaseman talonmiehen askareet ja huolehti ruoanlaitosta päivystyksen aikana. Oltuaan kyllin monta kertaa mukana luotsauksissa – esimerkiksi Oulun piirissä noin 50 kertaa – hän suoritti piiripäällikölle luotsaus-tutkimon, jossa hänen tuli osoittaa tuntevansa perusteellisesti luotsausalueensa väylät sekä niiden turvalaitteina olevat loistot, viitat ja muut merimerkit. Suoritettuaan hyväksytyksi tutkimon hän sai luotsausoikeuden ylimääräisenä luotsina ja hänellä oli oikeus hakea vapautuvia vakituisen luotsin virkoja.” Tämä koski merellä toimivia luotseja, joiden työssä luotsaus oli keskeisenä elementtinä. Saimaalla pääpaino oli väyliä hoidossa, mutta siinäkin luotsit oppivat tuntemaan myös väylänsä. Pekonen kirjoittaa luotsien tehtävistä: ”Talven aikana tehtiin puuviitat ja niiden kohot valmiiksi, samoin närelenkit ankkurointia varten. Viittojen ankkureina käytettiin luonnonkiviä. Joka kevät heti jäiden lähdettyä valkoiset, kirjavat ja ristiviitat vietiin veneellä paikoilleen. Kummeleita maalattiin tarpeen mukaan valkoisella kalkkivärillä.” Viittojen paikat oli määritetty merenmittauksen yhteydessä ja niistä oli omat, Luotsihallituksen vahvistamat viittaluettelot.

Alkuaikoina luotseille ei asetettu kummoisia pätevyysvaatimuksia. Vuoden 1947 luotsikomitean mukaan 1800-luvun puolivälissä ”vanhemmiksi ja nuoremmiksi luotseiksi oli otettu henkilöitä, jotka olivat osoittautuneet raittiiksi ja vakaviksi elämäntavoiltaan ja tuli heidän olla 18 vuotta täyttäneitä”. Aikaa myöten vaadittiin enemmänkin. Vuoden 1899 ”Suomen kartasto”-julkaisussa Luotsihallituksen virkamiehet kuvailivat luotsien ”koulutusta” näin: ”Suomalaisen luotsin koko nuoruuden aika kuluu tarkalleen oppimiseen, jotta hän mieheksi tultuaan voisi ryhtyä edesvastauksellisen tehtäväänsä, ja on senvuoksi lievästi tuomittava hänen kentiesi

monastakin muissa suhteissa laiminlyötyä tietovarastoansa. Jotta kuitenkin nuorta luotsioppilasta osittain saataisiin pakotetuksi ja osittain kehoitetuksi lisäämään merimieskykyänsä, kielitaitoansa ja yleistä koulusivistystään, vaaditaan nykyään, että hän on suorittanut ylemmän kansakoulun oppimäärän, ja muuten ylennetään esim. sellainen ylimääräinen luotsioppilas, joka on suorittanut merikoulututkinnon, muita ennen vakinaiseksi luotsiksi.”

Sisävesillä riitti, että he tunsivat alueensa vedet mahdollisimman hyvin. Valtaosa Saimaan ensimmäisistä luotseista olikin sellaisia, jotka olivat olleet mukana vuosien 1857-67 Saimaan merenmittauksissa, soutumiehinä, viittojen laittajina sekä kummelien rakentajina. Yllättävän moni ensimmäisistä luotseista oli Säämingin seudulta kotosin, talollisten tai loisten poikia.

Luotsien lisäksi luotsipaikoille palkattiin tai pikemminkin otettiin palvelukseen luotsioppilaita, jotka usein olivat luotsien poikia, ja alkuun heidän tuli olla 12, sittemmin 14 vuotta täyttäneitä sekä auttavasti sisälukutaitoisia. Luotsioppilasjärjestelmä yleistyikin, kuten Pekonen kirjoittaa Pielisen luotseista: ”Näin Pielisellekin syntyi useita luotsisukuja, Kontkasia, Tuppuraisia, Kirjavaisia, Nevalaisia, Räsäsiä ja Kärniä. Pielisjoen luotsit olivat Kupiaisia ja Sneckejä.” Vastaava ”nepotistinen” ilmiö koski muutakin Saimaata ja myös muita vesistöjä.

Vähitellen alettiin luotsikandidaattien osaamiseen kiinnittää entistä enemmän huomiota, ja niinpä useimpien luotsin virkaa hakeneiden ansioluettelossa alkoi olla työtodistuksia laivapalvelusta niin höyry- kuin purjelaivoilla. Niiden merkitys kasvoi MKH:n perustamisen jälkeen, kun sisävesien luotsilta vaadittiin kansakoulun lisäksi kolmen vuoden laivapalvelus; se väheni kuitenkin vuonna 1926 kahdeksi vuodeksi. Myöhemmin 1950-luvulla alettiin luotseilta vaatia sisävesilaivurin kirja, jollainen oli ollut vuonna 1950 vain reilusti alle puolella Saimaan luotseista.

Saimaan kanavan avautumisen jälkeen syväväyläluotsien tuli olla perämiestutkinnon suorittaneita, myöhemmin merikapteeneita. Muutos oli kuitenkin alkuun melko hidas, kuten luotsipäällikkö Seppäläinen totesi vuoden 1970 raportissaan: ”Luotsihenkilökunnan taso ei ole parantunut muuten kuin käytännön kokemuksen lisääntymisenä vilkastuneen liikenteen ansiosta. Avoimiin toimiin oli vähän hakijoita ja luotseiksi jouduttu ottamaan 2, joilla vain kuljettajankirja.” Syväväyläluotseille oli järjestetty neljän viikon englannin kielikurssi Mikkeliissä; vastaava kurssi järjestettiin myöhemminkin.

Saimaan luotsien koulutus- ja osaamistaso alkoi vähitellen kuitenkin parantua, kuten seuraavasta on nähtävissä:

Luotseista	1970	1980
Merikapteeneita	1	9
Yliperämieheiä	1	1
Perämiehiä	3	7
Laivureita	19	12
Kuljettajankirja A	10	15
Muu tai ei pätevyyttä	3	6

Luotsin työ oli vastuullisuuden ohella raskasta ja etenkin keväisin kiireistä. Raskasta siksi, että viittojen laskussa ja huollossa jouduttiin käsittelemään painavia viittoja ja vielä painavampia ankkurikiviä, pitkään pelkin käsivoimin. Ankkurikivet olivat pitkään luonnonkiviä, vähintään 50 kiloa painavia, eivätkä kesän vedessä seisseet viitatkaan olleet keveitä. Kevätkiire johtui taas siistä, että heti jäiden lähdettyä tuli viitat saada paikoilleen mahdollisimman nopeasti. Saimaan luotseilla riitti myös töitä viittojen kanssa. Kun merellä luotsia kohden oli ”hoidossa” keskimäärin 10-20 viittaa, Saimaalla niitä oli kymmenittäin. Vuonna 1893, jolloin luotsilaiva *Saimaa* valmistui, Saimaalla oli 1 506 viittaa ja niitä hoitamassa 29 luotsia eli 52 viittaa luotsia kohden. Myöhemmin viittojen määrä kasvoi suhteessa nopeammin kuin luotsien määrä. Niinpä 1930-luvulla Saimaan luotseilla oli jo keskimäärin lähes 100 viittaa hoidossaan. Lisäksi sadat kummelit vaativat oman hoitonsa.

Myös Saimaan luotsien työssä oli omat vaaransa, vaikka hukkumiset ja muut onnettomuudet jäivätkin selvästi vähemmiksi kuin meren rannikolla. Niitä kuitenkin sattui, kuten lokakuussa 1902, jolloin Liklamon luotsiaseman vanhempi luotsi Ivan Kontkanen hukkui lähellä Nurmesta. Hän oli luotsaamassa matkustajahöyry *Ilmaria*, kun jäät pysäyttivät laivan kulun. Kontkanen meni laivaväen mukana jäätä rikkomaan, liukastui, putosi veteen eikä häntä saatu ajoissa ylös. Hänen tilalleen nimitettiin Liklamon nuorempi luotsi A. Nevalainen ja tämän paikan taas sai Feodor Kontkanen, jonka viimeisin työtodistus oli matkustajahöyry *Kolilta*.

Luotsivene oli luotsin keskeinen työväline. Aluksi oli pärjättävä luotsien omilla veneillä, mutta jo elokuussa 1868 Wahlroos esitti, että seuraavaksi kesäksi jokaiselle luotsipaikalle hankittaisiin sekä pieni että iso vene. Luotsit hankkisivat pienet veneet, kruunu isot, mutta luotsit vastaisivat niiden hoidosta. Vastaus oli, että saatiin hankkia neljä isompaa venettä purjeineen, mutta ne saivat maksaa enintään 100 markkaa kappale. Pienistä ei puhuttu mitään, ja luotsit joutuivat muutenkin käyttämään pitkään paljolti omia veneitään.

Näin siitäkin huolimatta, että vuoden 1870 ohjesäännön mukaan ”jokaiseen luotsipaikkaan hankitaan ja siellä woimassa pidetään, kruunun kustannuksella, luotsipalvelia tarvetta warten yksi sowelias wene eli paatti tarpeellisilla purjeilla ja muilla tarwekaluilla, jota wenettä on laskettu woitawan tarpeesensa käyttää vähintäänki kymmenenä vuonna.” Wahlroos esittikin talvella 1872 neljän uuden luotsiveneen hankkimista, ”fembördiga 28 fots längd, försedda med ett råsegel af 30 alnar duk äfvensom med årar och öfriga tillbehör”. Veneistä pyydettiin nyt 140 markkaa, ja lupa niiden hankkimiseen saatiin vaiheittain. Veneet oli tarkoitettu Kuopion, Konnuksen, Taipaleen ja Lauritsalan luotsipaikoille.

Luotsien veneet säilyivät usein muulloinkin luotsipäällikön tarvelistalla Helsinkiin. Syyskuussa 1883 Lithenius valitti, että Pieliselle hankitut luotsiveneet eivät olleet soveliaita, mutta vasta kesäksi 1885 saatiin lupa hankkia kaksi uutta. Ja kun Majander vieraili Pielisellä kesäkuussa 1889, hän totesi luotsituvissa puutteita ja luotsiveneet olivat ”så spruckna och söndriga att de ej kunna begagnas”. Seuraavana vuonna päästiin hankkimaan neljä uutta luotsivenettä, mutta silti veneongelma säilyi senkin jälkeen. Talvella 1892 Saimaan luotsit pyysivät saada käyttöönsä pienen luotsiveneen tai ainakin korvauksen oman veneensä käytöstä. Majander esitti 10 markan korvausta luotsipaikkaa kohden, mikä olisi merkinnyt 170 markan vuosikustannusta, mutta sen saamiseen meni vuosia.

Osa luotseista toimi myös veneiden rakentajina. Marraskuussa 1892 tehtiin Luotsi-hallituksen ja Taipaleen nuoremman luotsin Joh. Käyhkön kanssa sopimus uuden viittaveneen rakentamisesta Varkaantaipaleen luotseille. Veneen tuli olla 26 jalkaa pitkä, airoin ja purjein varustettu sekä osa laidoista raudoitettu viittojen kuljetusta varten. Ehtoihin kuului sekin, ettei venettä saanut tervata ennen kuin luotsipäällikkö oli sen tarkastanut ja se tuli rakentaa yhtä huolellisesti kuin Käyhkön aiemmin Lauritsalaan rakentama. Veneen hinta oli 180 markkaa, ja vene valmistui heinäkuussa 1893. Asian tärkeyttä kuvaa sekin, että sopimus oli luotsitirehtöörin allekirjoittama ja sopimus sai aikaan 15 muuta kirjelmää, pääosin Senaatin kauppa- ja teollisuustoimituskunnalle osoitettuja!

Kesällä 1898 vt. luotsipäällikkö Laurén esitti, että Liklamon luotsille hankittaisiin uusi soutuvene (60 mk) sekä neljä reimarivenettä (á 200 mk) Konnuksen, Kuopion ja Savonlinnan luotseille, viimeainituille kaksi. Peruste oli yksinkertainen, vanhat olivat ”ytterst dåliga”. – Taas vuonna 1913 Senaatti myönsi 580 markan määrärahan ”purjeilla varustetun reimariveneen hankkimiseksi Palokin luotsipaikalle”.

Venekysymys säilyi pitkään myös merenpuolen luotseille hankalana, kuten Yrjö Kaukiainen kirjoittaa: ”Kaiken kukkuraksi luotsit joutuivat yleensä käyttämään sekä luotsattavalle alukselle mennessään että reimareita laskiessaan omia veneitään, sillä valtio alkoi vasta 1920-luvulla hankkia veneitä luotsiasemien käyttöön. Niinpä loka-kuussa 1926 tehty selvitys kertoi, että luotsien käytössä olleista 467 veneestä peräti 383 oli luotsien omia. Näistä oli vielä yli kolmasosa purjeveneitä – jos kohta valtiokin omisti vielä seitsemän purjekutteria – joten luotsin saaminen saattoi tyynellä ilmalla viedä aikaa. Kalustotilanteen parantamiseksi oli jo 1925 säädetty, että 5 % kannetuista luotsausmaksuista muodostettiin erityiseksi venekassaksi, jonka varoilla voitiin hankkia luotsiasemille veneitä ja myöhemmin (1929) niistä ryhdyttiin myös myöntämään luotseille lainoja omien veneiden hankkimiseen. Seuraavan vuosikymmenen puolivälissä useimmilla luotsiasemilla olikin jo ainakin yksi valtion moottorivene.” - Luotsikomitean mukaan vuonna 1928 annettiin määräys, että jokaisella luotsiasemalla tuli olla käytössään moottorikäyttöinen luotsivene, mikä myös toteutui muutamassa vuodessa, ainakin rannikolla.

Saimaalla venetilanne oli selvästi parempi, sillä sinne oli saatu useimmille luotsipaikoille valtion hankkima vene jo alkuvuosina. Niitä pystyttiin myös uusimaan. Insinööri Andersinin mukaan luotsipiirin käytössä oli 1910-luvun alussa kaikkiaan 21 valtion luotsivenettä (kronobåtar). Yhtä lukuun ottamatta kaikki olivat yksimastoisia, pituudeltaan 5,6...9,1 metriä sekä hankittu vuosien 1900...1909 aikana. Hankintahinta oli vaihdellut 96:sta 320:een markkaan. Silti enemmistö luotsien veneistä oli Saimaallakin pitkään luotsien omia.

1910-luvulta alkaen Saimaan luotsit alkoivat hankkia käyttöönsä myös pieniä höyryveneitä, mm. vanhoja luotsikaattereita, sekä sittemmin moottoriveneitä. Nekin piti alkuun luotsien itsensä kustantaa. Lauritsalan luotseilla oli vuosina 1913-16 käytössään merenmittaajien vanha höyrykaatteri, mutta sen kone ja kattila olivat olleet niin huonokuntoiset, ettei sitä enää voitu käyttää vuoden 1916 jälkeen. Kun Kuopion luotsit saivat vuonna 1920 höyrykaatterin, myös Lauritsalan luotsit esittivät vastaavaa perustellen sitä näin: ”Koska tämän kesän aikana on laivaliikenne ja tukkilauttojen kuljetus Saimaan vesistöissä huomattavasti lisääntynyt, johtuen siitä myös reimarien häviäminen ja poissiirtyminen paikoiltaan suuremmassa määrässä kuin edellisinä vuosina. On melkein mahdoton pitää kulkuväyliä täydellisesti kunnossa joka puolella

pelkällä soutokulkuneuvolla.” MKH hyväksyi esityksen, kuitenkin sillä ehdolla, että luotsit huolehtivat kaatterin kunnostuksesta ja ylläpidosta.

Luotsikomitean mukaan oli vuonna 1950 Saimaan luotsiasemilla käytössä valtion omistamia veneitä seuraavasti: 6 moottori- tai viittamoottorivenettä, 17 viittavenettä ja 3 soutuvenettä. Loput veneet olivat edelleen luotsien omia.

Luotseille maksettiin vuosipalkka, joka ei ollut kovin suuri, alkuvuosikymmeninä suuruusluokkaa 300-350 markkaa vuodessa. Lisäksi he saivat talon puolesta asunnon tai ”hyyryrahaa” sekä erilaisia korvauksia, lähinnä viittojen ja poijujen laittamisesta ja hoidosta, kadonneiden viittojen uusimisesta, uusien karien löytämisestä, luotsauksista sekä eräistä muista töistä. Nämä palkkiot jouduttiin aina pyytämään erikseen, ja monta kertaa maksu tuli melkoisella viiveellä. Niinpä elokuussa 1889 uusi luotsipäällikkö Majander ilmoitti Helsinkiin, että Joensuun luotsit olivat hoitaneet jo usean vuoden ajan Pielisjoen viitat saamatta kuitenkaan asianmukaisia korvauksia. Saatavat olivat nousseet jo 520 markkaan, mikä summa kaiketi maksettiin luotseille takautuvasti. – Taas talvella 1919, kun apulaisluotsipäällikkö Mattila esitti, että Joensuun luotsi Litmaselle maksettaisiin 30 markkaa kuukaudelta siitä, että tämä oli pitänyt Kukkosen saaren ja Linnunlaulun loistojen jalusta-arkut jäistä vapaana, ”kuten ennenkin”, esitys tuli kerralla hyväksytyksi.

Luotsien palkoista riitti tyytymättömyyttä. Huhtikuussa 1878 Kuopion luotsit pyysivät palkankorotusta, koska heidän hoidossaan olevien väylien määrä oli kasvanut merkittävästi. Se olikin totta, sillä 1870-luvulla mitatut Iisalmen ja Nilsin väylät olivat Kuopion luotsien hoidossa. Fontell puolsi esitystä, mutta se ei tullut hyväksytyksi, koska katsottiin viittakohtaisten palkkioiden kompensoivan lisätyöt. Myöskään luotsien määrää ei voitu lisätä. Luotsitirehtööri lupasi kuitenkin palata asiaan seuraavan kesän tarkastusmatkansa yhteydessä. Se ei muuttanut tilannetta, ja luotsien palkkoja korotettiin yleisesti vasta vuonna 1904: tuolloin vanhemman luotsin vuosipalkka nousi 440 markkaan. Neljä vuotta myöhemmin saatiin uusi korotus, nyt palkka nousi kerralla 700 markkaan.

Palkkakysymys hiersi pitkään, vaikka palkankorotuksia saatiin tämänkin jälkeen aika ajoin läpiviedyksi. Toisaalta uittojen voimakas kasvu lisäsi viittavahinkoja ja samalla luotseille niistä maksettavia korvauksia. Niinpä luotsien uittajilta saamat korvaukset ylittivät aika ajoin luotsien vuosipalkat; tämä tosin ei koskenut kaikkia Saimaan luotseja.

Vielä vuonna 1952 luotsikomitea totesi mietinnössään, että ”sisävesiliikenteessä ansaitsee hinaajan tai proomun kippari kuukaudessa melkoisesti enemmän kuin sisävesiluotsit ja sellaisena voisi toimia jokainen sisävesiluotseistamme”. Luotsien palkkaus korjautui siedettäväksi vasta sen jälkeen kun luotsit olivat liittyneet Merimies-Unioniin vuonna 1966. Finlands Lots- och Fyrpersonalförening – Suomen Luotsi- ja Majakkahenkilökunnan yhdistys, sittemmin Luotsiliitto, oli perustettu vuonna 1918. Toki järjestäytymistä oli yritetty jo vuonna 1906, mutta yhdistyksen sääntöjä ei tuolloin vahvistettu – luotsitirehtööri N. Sjömanin annettua hankkeesta kielteisen lausunnon. Luotsiliiton Saimaan paikallisosasto perustettiin vuonna 1945.

Vuoden 1857 luotsiasetus määräsi, että luotsin tuli olla siististi pukeutunut. Aikaa myöten luotsien tuli käyttää virka-asua. Aluksi se koostui pelkästään päähineestä, mutta vähitellen siihen tuli muutakin. Vuonna 1885 annettiin määräys, että luotsien tuli virantoimituksessa käyttää vahvistettua virkapukua. Miten hyvin määräystä noudatettiin Saimaalla, on vaikea sanoa, mutta ainakin vuodelta 1886 on luettelo Saimaan luotseille jaetuista myssyistä, takin- ja liivinnapeista sekä ankkuri- ja tähtiaiheisista virkamerkeistä; niiden yhteisarvo oli 192,15 markkaa. Sittemmin valtion kustantama puvusto laajeni hyvinkin kattavaksi niin työ- kuin juhlaikäyttöön. Tästä kerrotaan tuonnempana. Sotien jälkeen ryhdyttiin luotseille maksamaan pukurahaa, joka ei kuitenkaan peittänyt kuin osaksi ”puvustuksen” aiheuttamat kustannukset.

Luotsipäälliköt joutuivat ajoittain puuttumaan alaistensa tekemisiin, joskus hyvinkin voimakkaasti. Kesäkuussa 1879 Konnuksen nuorempi luotsi A.J. Kokki kirjoitti suoraan luotsitirehtöörille kertoen, että luotsipäällikkö oli käskenyt häntä jättämään eroanomuksensa. Hän ihmetteli asiaa, koska oli mielestään hoitanut tehtävänsä moitteetta. ”Koska jo olen yhdeksän vuotta ahkeruutella ja toimellisuutella aivan tähän hetkeen palvellut vaikka nyt meidän piirin päällikkömme Herra Luutnat J.A. Fontell maaliman valheitten kautta vihastu kovin ja päälle pani että hakia ero virastani jossa suhteessa en rohkene Herra Luutnat J.A. Fontellin kautta lähettää tätä.” Kirje sai Helsingissä ainoastaan ”Ad akta”-merkinnän.

Saman vuoden lopussa Fontell teki esityksen Puumalan luotsien erottamisesta. Nuorempi luotsi oli kelvoton, ”emedan han begagnar sig allt för mycket af starka drycker och kan ej sköta sin tjenst alls. Remmarene äro dälige och ofta äro många borta från deras farled emedan han ej bryr sig om att se efter dem”. Vanhempi luotsi puolestaan oli jo liian vanha ja välinpitämätön tehtäviensä hoitamisessa. Hän ei myöskään ollut juuri koskaan luotsipaikalla, vaan jatkuvasti kotonaan. Fontellilla oli esittää heidän tilalleen uudet luotsit, jotka tulivat myös nimitetyiksi. Kesäkuussa 1888 erotettiin puolestaan Varkaantaipaleen luotsi Ylönen, syynä ”starka drycker”. Vastaavia juopottelutapauksia oli kuitenkin selvästi enemmän meren puolella. – Myöhemminkin ilmeni aika ajoin tapauksia väkijuomien väärinkäytöstä, ja 1950-luvun alussa Oravin luotsiasema tunnettiin erityisenä ”paheenpesänä”.

Oli lievempiäkin rikkomuksia ja rangaistuksia. Elokuussa 1898 Joensuun luotsi Henrik Hendunen oli poistunut toimipaikaltaan kahdeksi viikoksi kotiseudulleen Sääminkiin – vastoin vt. luotsipäällikkö Laurénin määräystä. Tämä vaati miehelle rangaistusta, joksi Helsingissä määrättiin 8 päivää arestia. Sen Hendunen myös kärsi Savonlinnan tutkintavankilassa joulun alla. Vastaavia arestirangaistuksia oli joskus muulloinkin.

Vuonna 1945 Savonlinnan luotsi Käyhköä epäiltiin valtion petroolin pimeästä myynnistä. Luotsipäällikkö Wendell-Vuoksenvuo totesi selvityksensä lopuksi: ”Mielipiteeni on, että K. hyväntahtoisena, luonteeltaan jonkun verran heikkona on houkuteltu tekoon, johon mahdollisesti väkijuomien nauttimisella on osansa, aikaisemmin eikä nyt myöhemminkään K ei ole suuremmassa määrässä syyllistynyt juopotteluun, eikä toimessaan tietävästi esiintynyt juovuksissa.” Miten jutussa kävi, on vielä selvittämättä.

Kaksi vuotta myöhemmin luotsipäällikkö esitti kahden Oravin luotsin rankaisemista väylien hoidossa esiintyvien laiminlyöntien johdosta. *Saimaalla* oli tehty tarkastusajo Heinäveden ja Ahvensalon väylillä, jolloin oli havaittu lukuisten viittojen olevan väärissä paikoissa tai puuttuvan kokonaan. Luotsipäällikkö myönsi, että mainitut

väylät olivat luotsipiirin vaikeimmin hoidettavat ”väyliä ahtauden, mataluuden ja sekä kovan lauttaliikenteen tähden”, mutta esitti silti rankaisutoimia, koska ”huolimattomuutta ja laiminlyöntejä on esiintynyt pitemmän aikaa ja koska kehoitukset ja varoitukset eivät ole auttaneet”. Pääjohtaja Rahola ei yhtynyt kuitenkaan luotsipäällikön näkemykseen, vaan kuittasi asian kaikille luotseille lähetetyllä kiertokirjeellä, jossa tähdennettiin työtehtävien tinkimätöntä noudattamista.

Luotsien tehtäviin kuuluivat myös alusten luotsaukset, vaikkei luotsauspakkoa Saimaalla ollutkaan. Jo purjealusten aikaan oli ollut yksityisiä luotseja, ja kun höyrylaivaliike alkoi, laivayhtiöt palkkasivat samoja yksityisluotseja aluksiinsa. Saimaan kanavan suulle Lauritsalaan syntyiikin melkoinen luotsien ammattikunta. Tosin luotsauspalvelujen tarve oli Saimaalla vähäinen. Lähinnä ensi kertaa Saimaalla kulkeneet päälliköt turvautuivat luotsiin, joskus myös kokeneemmat lähtiessään kulkemaan vesistön uusia väyliä.

Luonnollisesti myös ”kruununluotsit” luotsasivat. Vuonna 1871 luotsattiin yhdeksän alusta, joita olivat höyrykuunari *Joensuu*, em. höyryvene *Wilkas* ja ratashinaaja *Georg Robert* kaksi kertaa sekä rahtihöyry *Kalevala* neljä kertaa. Luotsausmaksuja kertyi 61 markkaa. Lisäksi laivat olivat käyttäneet yksityisiä luotseja, kuten Wahlroosin kertomuksessa todettiin: ”I sammanhang härmed får jag anmäla att här under seglationstiden färdats tvänne lastångbåtar tillhöriga Bruksegaren Putiloff, hvilka vid sina resor emellan Petersburg och St.Katharine jernbruk, alltid anlita en i trakten af Lauritsala bosatt karl, för lotsning fram och åter inom Saima vattendragen, och då jag velat antasta dem härför företede ett skriftligt kontrakt, hvarigenom sagde karl är förhyrd för hela sommaren, ehuru väl han ej åtföljer fartyget längre ned än till Lauritsala, hvarföre jag härhos ville förfråga mig om icke dessa fartyg kunde åläggas att antaga krono lots.” Yksityisluotsien käyttö jatkui vuosisadan vaihteen jälkeenkin ja säilyi jonkinmoisena piikkinä luotsipäälliköiden lihassa.

Liikenteen kasvun myötä luotsaukset alkoivat lisääntyä. Vuosittain oli kuitenkin viljalti vaihtelua: vuonna 1876 luotsattiin 33 alusta, mutta kolme vuotta myöhemmin vain kuusi.

Luotsit pitivät luotsauksistaan, kuten muistakin tekemisistään päiväkirjaa, ja väliin ilmoittivat niistä myös kirjeitse luotsipäällikölle, kuten luotsi D. Rikkonen 16.6.1880: ”Höyry Alus *Marija* kapteen Kustaa Lavjere kulkee nerkoosta Iisalmeen vetessä käypä 6 jalkaa ilman lastita luotsattu puumalasta Savonlinnaan maksun olen saanut 20 markkaa.”

Kun luotsipiiri sai oman luotsihöyryn, *Silmän* vuonna 1886 ja *Saimaan* vuonna 1893, luotsausten määrä kasvoi tuntuvasti. Luotsipäälliköt ottivat näet tavakseen käyttää paikallista luotsia melko usein ajomiehenä. Näin voitiin tarkistaa luotsin luotsaustaito ja samalla tarjota tälle hieman lisäansiota; siihen oli varauduttu ”menosäännössäkin”. Niinpä vuonna 1888, kun luotsauksia oli kaikkiaan 74, niistä yli puolet (40) koski *Silmää*. ”Oman laivan” lisäksi luotsattiin myös muita valtion aluksia, esimerkiksi vuonna 1892 kolmea muuta Saimaalla käynnyttä luotsilaivaa, sekä kreivi Scheremetjeffin huvihöyryä ynnä keisarillista huvialus *Marevoa*. Määrään olisi pitänyt lisätä vielä yksi alus, sillä Majander kirjoitti vuoden lopulla Helsinkiin ja kertoi, että pieni venäläinen höyryvene, joka arvatenkin kuului Uraan venäläiseen eskaaderiin, oli tehnyt kesän aikana useita matkoja Jakosenrannan ja Niskalammen välillä ”med officerare ombord”, mutta oli jättänyt maksamatta Lauritsalan luotseille. Saatavat



olivat 23,60 markkaa. Tapaus aiheutti useita kirjelmiä osapuolten välillä, mutta ilmeisesti Lauritsalan luotsit saivat aikanaan palkkionsa.

Luotsin käyttäjissä oli kaikenkokoisia aluksia, eniten rahti- ja matkustajalaivoja, mutta myös hinaajia. Saimaalle tukkeja hankkimaan tulleen kotkalaisen Gutzeit-yhtiön varppaajat käyttivät alkuvuosinaan muutaman kerran luotsauspalveluja. Lokakuun alussa 1891 varppaaja *Ruttois* tarvitsi luotsia mennessään Savonlinnasta Puruvedelle, samoin varppaaja *Wanda* kesäkuussa 1894. Ja kun varppaaja *Laimi* oli kuukautta aikaisemmin tullut meren puolelta Saimaalle, niin aluksen ennen siellä kulkematon päällikkö oli ottanut luotsin Lauritsalasta Savonlinnaan. Luotsausmaksu oli 42,50 markkaa.

Myös yksityisten luotsien käyttö jatkui, ja niinpä kesäkuussa 1889 luotsipäällikkö Majander valitti kirjjeessään, että Saimaan höyrylaivojen päälliköt käyttivät yksityishenkilöitä luotseinaan kulkiessaan merkityillä väylillä ja siten riistivät kruununluotseilta heidän vähät ansionsa, mikä hänen mielestään oli ”tanklöst och egoistiskt”. Hän kysyi, eikö voitaisi soveltaa johtosäännön pykälää 57. Vastaus oli kielteinen.

Sitä mukaa kun liikenne lisääntyi, myös luotsien käyttö kasvoi jossain määrin. Luotsauksia oli 1890-luvun lopulla ja parilla seuraavalla vuosikymmenellä keskimäärin satakunta; vuotuiset vaihtelut olivat edellen melkoiset. Sotien välillä luotsauksia oli enemmän, yleensä 200-300 kesässä, mutta sotien jälkeen niiden määrä väheni tuntuvasti, mikä johtui Saimaan kanavan sulkeutumisesta: ”vieraat” laivat eivät päässeet enää Saimaalle. Silti luotsauksia oli edelleenkin kymmenittäin, esimerkiksi kesällä 1949 niitä oli 70, sen jälkeen hieman vähemmän.

Saiman uuden kanavan ja syväväyläliikenteen myötä luotsaustarve nousi uusiin lukemiin, etenkin kun syväväyläaluksille määrättiin luotsauspakko. Samalla myös luotsaustoiminta ja väylänhoito erotettiin toisistaan. Vuonna 1970 Saimaalla tehtiin 606 luotsausta, 10 vuotta myöhemmin niitä oli lähes 4 000.

## Väylät

Kun luotsipiiri aloitti toimintansa, Saimaalla oli Bartramin-Lönneströmin merenmittausretkikunnan vuosina 1857-67 mittaamat ja merkitsemät pääväylät Saimaan kanavan suulta Kuopioon ja Joensuuhun. Lisäksi Mikkelin, Iisalmen ja Punkaharjun väylät oli alustavasti mitattu ja merkitty. Uusia väyliä mitattiin ja vanhoja täydennettiin kaiken aikaa, kuten edellä on lähinnä Mikko Pekosen selvitysten pohjalta kerrottu.

Uudet väylät saivat alkunsa eri tavoin. Niitä olivat esittämässä Saimaan merenkulkijat, alueen teollisuus ja kauppa, kunnat ja kaupungit sekä myös luotsit ja itse luotsipäällikkö. Osa esityksistä, aika monikin, kiersi Luotsihallituksen kautta Senaattiin, joka päätti vähänkin laajempien – periaatteessa kaikkien – mittaus- ja väylätöiden rahoituksesta. Esimerkiksi talvella 1879 Senaatti myönsi 11 000 markkaa Pielisen mittauksiin. Taas syksyllä 1882 matkustajahöyryjen *Alli* ja *Ansio* päälliköt tekivät luotsipäällikölle esityksen väylän rakentamisesta, eli mittaamisesta ja merkitsemisestä, Haukivedeltä Rantasalmen Mustaanlahteen. Litheniuksen laatima arvio kustannuksista oli vähän alle 1 000 markkaa, ja työ toteutettiin kesällä 1885.

Kuopion ja Palokin välisen eli ns. Suvasveden väylän mittaukset tehtiin Vehmersalmen ja Heinäveden pitäjien aloitteesta vuosina 1885-86, joskin matkustajalaivat olivat kulkeneet tällä reitillä jo 1870-luvun alusta lähtien. Luutnantti Gustaf Enqvist, Suvasveden mittausretkikunnan päällikkö, kuvaili heinäkuun raportissaan 1885 mittauksien alkamista. Töitä varten hankitun ratashöyry *Kallaveden* tulo Helsingistä oli vienyt aikaa ja sen jälkeen oli vielä jouduttu hakemaan Pieliseltä siellä edellisessä käytetty mittauskalusto. Lisäksi retkikunta oli määrätty ensin menemään Rantasalmelle mittaamaan Mustalahteen johtava väylä: ”Sedan den mig mundtligen anbefallda lodningen öfver Parkuun selkä till Mustalaks blifvit slutförd och utremmad, börjades resan den 21 Juni om qvällen med ångbåten ”*Kallavesi*” och alla expeditionens tillhörande båtar och inventarier till bestämmelse orten, hvarst der ankom den 23 Juni och ankrade vid Hietasalo, 5 verst ifrån Kuopio stad.”

Mittauksiin päästiin 25. kesäkuuta, ja elokuun lopulla Enqvist ilmoitti, etteivät tulisi ehtimään Karvioon sinä kesänä, mikä ei sinänsä ollut tarkoituskaan, koska väylän mittauksiin oli varattu kaksi vuotta. Edellisessä oli mittauksien käytössä ollut Pielisellä kaksi luotausvenettä, mutta nyt oli toimittu toisin, ”- - och genom att en liten vinst på tid vunnits af ångbåten ”*Kallavesi*” existerande vid expeditionen; men att utföra lodningen med ångbåten visades att det gick mycket långsammare än med roddbåt, hvarföre detta lemnades efter första försöket”. Myöhemmin syksyllä Enqvist ilmoitti, että 65 virstan kokonaisurakasta oli jäänyt mittaamatta 25 virstaa, mikä tehtiin seuraavana kesänä. – Väylän Palokin päässä ollut ns. Kärängän mutka oikaistiin vuonna 1915 kaivamalla ja ruoppaamalla uusi väylä tai oikeammin kanava vanhan viereen Leppävirtaan. Vanhalla muutaman kilometrin väylällä oli ollut 48 reimaria ja kuusi kummelia.

Uusi Saimaan merenmittausretkikunta asetettiin vuonna 1907. ”Teknikern” kertoi talvella 1911 retkikunnan edellisessä töistä näin: ”Saima sjöexpedition, under stabskaptén Eliel Åbergens chefskap, har omfattat upplodnings- och affattningsarbeten i norra delen af Stora Saimen samt därefter, då hela Saima blef färdig, närheten af Lauritsala. Expeditionen har haft följande farkoster till sitt förfogande: 3 ångslupar och 1 motorbåt.” Retkikunta oli mitannut 147 neliövirstan alan, jolloin se oli tehnyt yli 100 000 luotausta ja tutkinut lähes 100 vedenalaista karia. Määrät olivat selvästi edellisvuotta suuremmat.

Sen ohella, että isompiin töihin nimitettiin ja rahoitettiin erityinen mittausretkikunta, myös luotsipiiri mittasi ja harasi väyliä eri puolille vesistöä siinä määrin kuin muilta töiltään ehti. Niistä kerrotaan jonkin verran tuonnempana *Silmän* ja *Saimaan* yhteydessä. Esimerkiksi kesällä 1895 mitattiin väylä Puutossalmelta Vehmersalmelle Kallavedellä ja se tuli maksamaan hieman yli 2 000 markkaa. Taas kesällä 1899 mitattiin kaksi uutta väylää, toinen Vuoksenniskalta Kurensalmen ja Kutveleen kanavan kautta Parkonsaaren loistolle. Väylä oli 83 meripeninkulmaa (mpk) pitkä ja sille astettiin 25 tupsu- (tofs) ja 19 sileää reimaria. Toinen mitattu väylä lähti Louhivedeltä ja kulki Väättämsalmen kautta Lehmänselälle. Sillä oli pituutta 89 mpk ja sille tuli 16 tupsu- ja 25 sileää reimaria. Taas kaksi vuotta myöhemmin mitattiin Akonvedellä väylä Muuruvedeltä Akonpohjaan. Väylälle laitettiin 39 reimaria ja kuusi kummelia; viikossa tehty työ oli vaatinut 760 luotausta.

”Kruununväylien” lisäksi mitattiin ajoittain yksityisväyliä, näinhän meneteltiin ainakin 1980-luvulle saakka. Yksi ensimmäisiä yksityisväyliä oli kauppaneuvos Hackmanin Herttualan huvilalle mitattu väylä. Vaikka Suomenveden rannalla sijainnut huvila sijaitsi Viipurin luotsipiirin alueella, luotsipäällikkö Majander mittasi ja reimasi väylän yhdessä insinööri Öhmanin kanssa kesäkuun alussa 1892. Hän tosin totesi raportissaan, ettei väylää pystytty saamaan neljää jalkaa syvemmäksi. Kenraalikuvernöörin samassa syväyksessä kulkeva höyrypursi *Strela* oli kulkenut siitä tyhjänä ongelmitta, mutta lastattuna puoli jalkaa syvempään se oli saanut pohjakosketuksen.

Taas kesällä 1888 luotsipäällikkö Lithenius viitoitti – määräyksen mukaan – väylän Suur-Saimaalta Partakoskelle, ruhtinas Barjatnskin huvilalle. Vuodesta 1910 alkaen Halla-yhtiö alkoi käyttää väylää Orraintaipaleen tukinsiirtoradalleen. – Usein myös väylien ”tilaajat” tai käyttäjät osallistuivat väylätöiden ja niille asetettujen merimerkkien kustannuksiin. Näin teki mm. Mikkelin Puutavara Oy 1900-luvun alussa Mikkelin sahalleen viitoitetun väylän kohdalla ja lupasi vastata jatkossa reimarieren ylläpidosta.

Tulvat ja veden vähyys aiheuttivat omat ongelmansa luotseille. Näin tapahtui mm. kesällä 1902, kuten luotsipäällikkö Olofsson kuvasi kertomuksessaan: ”Enär, tillföljd af det låga vattenståndet flere förut obekanta grund påträffats i farlederna Wuoksenniska - Kutvele - Parkunpää samt Puumala - Warkaantaipale och hvaröfver klagomål från samtliga ångbåtsbefälhafvare, som trafikera dessa linjer, ingått, begaf jag mig den 21 Augusti för att undersöka nämnda farleder, samt utmärka grunden med remmare.” Tästä työstä kuten myös itse väylästä Olofsson teki nelisivuisen kuvauksen. Toinen sen kesän mittaustyö koski Anttolan kirkolle johtavaa väylää, jonka *Saimaan* perämies A. Yrjölä kävi mittaamassa syyskuussa.

Vaikka uusia väyliä oli mitattu, tarpeita riitti, kuten ”Savonmaa” kirjoitti heinäkuussa 1920: ”Sangen laajat alueet sisäwesiamme owat wielä mittaamatta kokonaan. Niinpä Saimaan wesistöstä ei ole kuin Etelä-Saimaasta merikortteja. Merenkulkuhallituksen laskelmien mukaisesti tähän työhön menisi useita vuosia, jos se jätettäisiin yhden retkikunnan huoleksi. V. 1918 pyydettiin tarkoitukseen määrärahaa, mutta asian käsittely lykättiin silloin toistaiseksi. Tärkeimmät reitit, esim. eri kaupunkien väliset, owat luonnollisesti mitatut, mutta suurilla sisäwesillähän on paljon pikkureittejä, joilla wallitsee jokapäiväinen laiwakulku, mutta joita tosiaankaan ei sen tarkemmin tunneta. Katsoen asian tärkeyteen olisi syytä uhrata tarkoitukseen noin 300.000 mk wuodessa, jonka summan mittaaminen ja trallaus waatisiwa.” (Toki merikortteja oli tuolloin painettuina valtaosasta Saimaata.) - Vähitellen monet näistä pikkuväylistäkin tulivat mitatuiksi, mutta oli sellaisiakin, joilla laivaliikenne ehti loppua ennen merenmittaajien tuloa.

Uusi merenmittausretkikunta aloittikin työnsä Saimaalla pian tämän jälkeen, ja sanomalehdissä seurattiin retkikunnan työtä tiiviisti sotien välisenä aikana. Samainen ”Savonmaa” otsikoi 20.9. 1927 seuraavasti: ”Merenmittaukset Saimaan wesistöissä päättyneet tältä purjehduskaudelta. Retkikunnan alukset telakoidaan Savonlinnaan odottamaan ensi kevättä. Tänä kesänä kartoitettu rantaviivoja 363 km, 238 saaria ja 217 kiveä. Väylää luodattu 2,471 km.” Laajahkossa artikkelissa kerrottiin myös, että töitä oli johtanut merikapteeni W.J. Sarelius ja että retkikunnan käytössä oli ollut kaksi ”pienempää höyrylaiwaa ja neljä moottorikaatteria”. Väyläluotauksiin oli tehty ”100,302 luodinheittoa”.

Pitkään noudatettiin järjestelyä, että TVH edeltäjäineen laittoi merimerkit rakentamilleen väylänosille sekä myös huolehti niiden hoidosta. Aikaa myöten näidenkin väylien hoito siirtyi Luotsilaitokselle ja sen seuraajille. Esimerkiksi Pielisjoki siirtyi 1890-luvulla Luotsilaitoksen hoitoon, ja vuonna 1926 MKH otti vastatakseen yhteensä 42:n TVH:n laittaman väylämerkin hoidosta Päljän- ja Väättämsalmassa sekä Mikkelin ja Karjalankosken väylillä.

Myös sotavuosina tehtiin mittauksia ja väylien tarkistuksia. Saimaan luotsipiirin vuoden 1942 kertomuksessa todettiin uusista väylistä mm. näin: ”4) Lietveden pohjoisosassa Puumalan-Mikkelin väylällä on T/a *Luotsilla* harattu oikoväylä Ison ja Pienen Viiliönsaaren välitse suoraan Ohannesalon eteläkärkeen, väyläsyvyys vahvistettu 3,7 m ja merkitty ainoastaan linjamerkeillä, merikortin No 5 alueella.”

Välillä jotkut väylät otettiin pois käytöstä poistamalla niistä merimerkit, mutta joskus taas ne otettiin uudestaan käyttöön. Näin tapahtui mm. kesällä 1950, jolloin Laivanpäällystöliiton Saimaan piirin esityksestä palautettiin Mömmölälahden ja Liklamon väylille niiltä poistetut viitat. Sen sijaan valtaosa laivanpäälliköiden tuolloin esittämistä muista väylänparannustoimista, kuten linjataulujen rakentaminen Lieksanjoen suulle, jäi vaille MKH:n hyväksyntää.

Sotien jälkeen mittauksia tehtiin pienessä määrin vuoteen 1965 saakka, jolloin alkoi ”syväväyläaika”. Toki tuolloinkin ehdittiin mittaamaan myös joitakin vähemmän syviä väyliä, kuten ns. *Saariston* väylä Pihlajaveden saaristossa 1970-luvun puolivälissä.

Muutamien väylien rakentaminen ja kunnossapito edellytti TVH:n toimenpiteitä, lähinnä ruoppauksia ja myös kivien ja kallioiden poistoa. Niitä oli tehty eri puolilla Saimaata vuosien mittaan, mutta tarvetta oli edelleen, mikäli on uskomisen luotsipäällikkö Arvo Syrjälän vuotta 1959 koskevan kertomuksen yhteenvetoa: ”Saimaan luotsipiirissä on erinäisillä laivaväylillä olevilla kapeikoilla suoritettu perkauksia jo vuosikymmeniä sitten. Näihin kaivantoihin ja kapeisiin salmiin on vuosien kuluessa mm. tukkinippulauttoja ym. hinattaessa laahautunut ja vierinyt kiviä. Tämän vuoksi olisi aiheellista suorittaa vähintään tarkistusperkauksia, ja mikäli mahdollista luonnollisesti myöskin syventää ja leventää väylää kaivannoissa ja kapeissa salmissa mm. väylänosilla: Varkaus-Kopolanvirta, Leppävirta-Konnus-Patasalmi-Kolikkosalmi samoin kuin Heinäveden väylällä mm. Vaalunvirralla jne.” Ilmeisesti asiassa ei tapahtunut mitään, sillä Syrjälä uudisti saman lausuntonsa vuosittain aina vuoteen 1964 saakka!

Kun Saimaan syvä- ja muutkin laivaväylät oli saatu kuntoon, luotsipiirillä oli aikaa viitoittaa myös ns. veneväyliä niin Saimaalle kuin muillekin vesistöalueen ”sisäjärville”. 1980-luvulla merkittiin mm. veneväylät Iisalmesta Runnille, Nuorajärvelle sekä Simpelejärvelle. Viime mainittu 24 kilometrin väylä valmistui vuonna 1985, ja luotsipäällikkö Harry Vaalisto totesi ”Itä-Savossa”, että ”Simpeleen ja Särkisalmen väliseen venereittiin mahtuu paljon petollisia karikoita, jotka nyt on merkitty viitoin. Pääreitien varrella olevat viitat on kaikkien vesillä liikkuvien tunnettava, sillä jokainen on vesillä omalla vastuulla”.

Juankosken ja Karjalankosken kanavat valmistuivat vuonna 2002 ja samalla avautui veneilyreitti, ns. Tahkon vesireitti, Syvärin pohjoisosiin saakka. Järvi-Suomen merenkulkupiiri vastasi reitin viitoituksesta ja muusta merkinnästä.

## Viitat ja kummelit

Merimerkit kuuluivat luotsipiirin vastuulle, muutamia poikkeustapauksia lukuun ottamatta. Kun luotsipiiri aloitti toimintansa, Saimaan väylät oli merkitty sadoilla viitoilla eli reimareilla sekä kummeleilla.

Jo vuoden 1812 asetuksessa vahvistettiin sisävesille luutaviittajärjestelmä: salko, jonka päässä luuta, kun kari oli reitin pohjois- tai itäpuolella, sileä salko, kun kari oli reitin etelä- tai länsipuolella ja salko, jonka huipussa risti, kun karin voi sivuuttaa kummaltakin puolelta. Tietyissä tapauksissa, kun haluttiin viitan näkyvyyttä parantaa, viitan huippuun laitettiin kankainen lippu (flagga). Saimaalla näitä ”lakureimareita” oli melko vähän. Liput, kuten luudatkin olivat herkkiä irtoamaan tukkilautan kulkiessa viitan yli. Lisäksi viittoja voitiin varustaa luudilla ja lipuilla niiden näkyvyyden parantamiseksi. Maaliskuussa 1894 Majander pyysi ja sai luvan laittaa kaksi lippureimaria Kuopion ja Konnuksen väliselle väylälle. Vuonna 1901 luotsipiirin alueen 1863 reimarista 15 oli lippureimareita.

Tämä samainen kaksois- eli lateraaliviitoitusjärjestelmä oli käytössä vuoteen 1965, kuitenkin parilla muutoksella: luuta- eli tupsuviitta muutettiin musta-valkeaksi kirjavaksi (bråkig) viitaksi, joka väylää ylöspäin kuljettessa jätettiin oikealle, sileä eli valkoinen viitta vasemmalle. Valkoinen sileä (slät) viitta korvattiin punaisella vuonna 1926. Karttunen kirjoittaa muutoksesta: ”Muutoksen aiheutti viranomaisten havainto, ettei valkoista reimaria erota päivänkiloa vasten. Uudistus herätti laivaliikenteen harjoittajien ja yksinpä luotsienkin taholta ankaraa vastustusta, sillä eihän aina ollut päivä ja lisäksi valkea reimari näkyi vihreätä metsää vasten selvemmin kuin punainen. Alussa näyttikin siltä, että muutos oli täysin epäonnistunut, mutta tämä johtui väärinvalitusta punaisesta väristä. Vasta kun ruvettiin käyttämään ns. italianpunaista, ovat mielet tässä aikanaan melkoista kohua herättäneessä jutussa rauhoittuneet.”

Saimaan luotsipiirin aloittaessa toimintansa vesistöissä oli runsaat 800 merimerkkiä, mutta niiden määrä alkoi kasvaa hyvinkin nopeasti, sitä mukaa kun uusia väyliä mitattiin. Vuonna 1880 Saimaalla oli jo 974 reimaria ja 401 kummelia; valtaosa lisäyksestä oli seurausta Iisalmen ja Nilsin väylien mittauksista.

Oli myös kuusi poijua. Muutamain paikoin oli viitat näet korvattu poijuilla, jotka pysyivät paikoillaan viittoja paremmin; yleensä ne myös näkyivät paremmin, vaikkeivat olleetkaan valaistuja. Ensimmäiset poijut laitettiin jo keväällä 1868. Ne tulivat Pyhäselälle sekä Joensuun tuloväylälle ja ne olivat Varkauden konepajan tekemiä 3/16 tuuman rautalevystä; hinta oli 20 markkaa per poiju. Ne uusittiin puisiksi vuonna 1873, kuten luotsilaitoksen vuosikertomuksessa todettiin: ”- - att de för segelledernes betecknande bestämde märken varit underhållne i samma skick som här förinnan, med undantag likväl att å Pyhäselkä fjärd utanför inloppet till Joensuu stad varit under förlidne år utsatte, i stället för remmaren med röd flagg, en rödmålad boj af trä med qvast och röd flagg på toppen samt, i stället för remmaren med hvit flagg, en hvitmålad boj af trä med hfit flagg, äfvensom vid grundet utanför sagde inlopp vidmakthållits, i stället för remmaren med röd flagg, en rödmålad boj af trä med qvast och röd flagg å toppen.”

Niitä tuli sittemmin muutama lisää, mutta harvakseltaan, Savonlinnan satamaan vuonna 1877, Leppävirrälle vuonna 1886 ja Ahveniselle kolme vuotta myöhemmin. Osa poijuista hankittiin konepajoilta, osan tekivät luotsit itse. Niinpä Lauritsalan luotsi Kolehmaiselle maksettiin keväällä 1890 uudesta puurakenteisesta poijusta Lappeenrannan tuloväylän suulle 79 markkaa 35 penniä, mistä työn osuus oli 20 markkaa.

Reimarit tehtiin puusta, mieluiten kuivista näresaloista, joiden pituus vaihteli, mutta oli yleensä 5-7 metriä, jolloin veden pinnan yläpuolelle jäi 3-4 metriä. Reimarin tyvelle, veden pinnan alapuolelle kiinnitettiin 2-3 noin metrin mittaista kohopuuta ja reimari kiinnitettiin vitsaksella, köydellä, kettingillä tai vaijerilla ankkurikiveen, joka oli vähintään 50 kilon painoinen luonnonkivi. Uuno Seppäläinen, jonka suku oli ollut luotsina Varkaantaipaleessa vuodesta 1884 alkaen, kuvailee (1992) kivien sitomista viittaa näin: ”Alkuvuosikymmeninä aina 1940-luvulle saakka viitat sidottiin ankkurikiviin vihtapannoilla. Vihtapantojen aikaan lenkkien teko oli suuritöinen urakka, siihen tarvittiin aika jämäkkä koivunalku, sekä sen taivuttamiseen (kiertämiseen) taipuisaksi korkkiruuvien muotoon taitoa ja voimaa. Rautalangan tullessa myöhemmin käyttöön helpottui työvaihe suuresti. Nykyisten viittojen myötä tulivat käyttöön porakoneet ja porattuihin reikiin kiinnitetyt rautalenkit. Nykyiset ankkurikivet painavat n. 1200 kg.” Tällaisten kivien käsittelyyn tarvitaan väyläalus *Kummeli* nostureineen, mutta sivuväylillä pärjätään edelleen myös pienemmillä ankkurikivillä. - Vaijerin tai vastaavan pituus riippui veden syvyydestä.

Luotsien tuli valmistaa reimarit talven aikana sekä asettaa ne keväisin heti jäiden lähdettyä paikoilleen. Reimarit oli numeroitu ja niiden paikat oli määrätty Luotsihallituksen/MKH:n viittaluettelossa, ja paikalleen asettelu tapahtui ristikkäisten viittalinjakivien tai -taulujen eli sijoittajien (”jänikset”) avulla.

Muutamana kerran luotsipäällikkö joutui huomauttamaan luotseja liian lyhyistä tai huonosti maalatuista viitoista. Joskus sallittiin poikkeuksia, kuten vuonna 1921, jolloin MKH hyväksyi luotsipäällikön esityksen, että ”ahdinko- ja virtapaikoissa viittojen koko voi poiketa saaristomerijärjestelmästä”. Mikäli viitta siirtyi tai irtosi kokonaan paikaltaan, luotsien oli välittömästi vahinko korjattava. Tällaista sattuikin melko usein, kuten tuonnempana kerrotaan.

Sitä mukaa kun uusia väyliä mitattiin, viittojen määrä lisääntyi. Myös vanhojen väyliä tarkistusmittaukset ja -haraukset lisäsivät viittojen määrää, samoin väyliltä löytyneet ”uudet” kivet. Vuoden 1898 alussa oli Saimaalla 1 812 reimaria, 17 poijua sekä 658 kummelia.

Kummeli (myös kumpele) on rannalle rakennettu väylän yleistä kulkusuuntaa osoittava merimerkki, jonka muodot vaihtelevat mutta joka on perusväriltään valkoinen. Alkujaan ne olivat enimmäkseen kivilatomuksia, mutta myös laudoista tai muusta materiaalista rakennettuja tai kallioon suoraan maalattuja. Kummeliä rakennettiin poikkeksi siinä määrin toisistaan, että ne oli helppo erottaa ja paikallistaa, ja ne olivat kuvattuina kummeliluetteloissa sekä osin myös ensimmäisissä Saimaan merikartoissa. Kummelit olivat tärkeitä väylän suuntaa osoittavia merkkejä, näin erityisesti huonolla säällä ja myös pimeällä tai ainakin hämärässä.

Kuten viittojen myös kummeliin paikat määritettiin ja ne rakennettiin uusille väylille merenmittaajien tai luotsiviranomaisten toimesta. Vanhoille väylille niitä lisättiin tarpeen mukaan. Niinpä elokuussa 1880 vt. luotsipäällikkö Olofsson teki Saimaan matkustajalaivojen päälliköiden aloitteesta esityksen kummelin pystyttämiseksi Harmaaparran luodolle Puumalassa. Päälliköiden mukaan luodon edustan kirjava reimari ei ollut riittävä pimeällä kuljettaessa tässä kapeassa ja virtaisessa salmessa. Olofssonin mielestä kummeli kannatti rakentaa vielä kuluvan syksyn aikana, koska vesi oli matalalla. Puumalan luotsit olivat valmiit rakentamaan kivisen kummelin - ”med randig stång och fyrkantig hvit tafla” – 30 markalla. Luotsitirehtööri merkitsi kirjeen laitaan ”Bifalles”, ja niin Harmaaparta sai kummelinsa, joka kahdeksan vuotta myöhemmin korvautui ”tulilampulla” sekä myöhemmin loistolla.

Luotsipäällikkö Majander puolestaan raportoi vuoden 1894 kertomuksessaan: ”Fem nya kummel äro byggda i Kuopio – Idensalmi farled, Laivakallio sjömärke ersatt med ett nytt af jern samt tvänne äldre kummel hafva blifvit remonterade på Pielis.”

Vuonna 1934 luotsipiirin alueella oli 3 330 viittaa ja 1 119 kummelia. Niiden hoidosta maksettiin luotseille 94 500 ja 11 200 markkaa. Saimaalla viittoja olikin enemmän kuin muissa luotsipiireissä. Kun vuonna 1939 MKH maksoi luotseille viitoituksesta kaikkiaan 800 000 markkaa, niin Saimaan ja Helsingin piirien osuudet olivat siitä suurimmat, kumpikin liki 150 000 markkaa.

Reimareita ja poijuja hävisi sekä kummeleita rikkoutui. Siihen oli luonnollisia syitä, kuten myrskyt sekä viittojen ankkuriteiden katkeaminen, mutta joskus niitä hävitettiin ihan tahallaan tai vahingossa. Olihan monien onkimiesten tapana sitoa veneensä reimariin, mikä kutyymi jatkui vielä sotien jälkeenkin. Näin siitäkin huolimatta, että merimerkkien hävittämisestä oli säädetty ankarat rangaistukset. Kun Saimaan mittausretkikunta aloitti työnsä vuonna 1857, Mikkelin läänin kuvernöörin julistuksessa todettiin, että ”Laki 2 §:21 Luwussa Pahanteon kaaressa määrää, nimittäin, että joka poisottaa, wahinkoittaa, eli hävittää täinkaltaisia purjehusmerkkejä, mistä laadusta tahansa, on wälttämättömästi rankaistawa kolmella kymmenellä kahdella parilla raippawitsoja, ehkei mitään wahinkoakaan tapahdu, waan jos senkautta haaksirikko tahikka muu wahinko seuraa, pitää wianalainen, tapahtuneen tutkinnon ja tuomion jälkeen, mestattaman ja teilattaman, kuin myös wahinko palkittaman hänen omaisuudestansa”. Varmaan kuulutuksella haluttiin suojata eversti Bartramin työtä, sillä kuolemanrangaistusta ei oltu sovellettu sitten vuoden 1826. Vielä vuoden 1899 rikoslaki oli ankara merimerkkien hävitykseen, sillä siitä rangaistiin ”kuritushuoneella vähintään kahdeksi enintään kahdeksaksi vuodeksi”. Emme tiedä, jouduttiinko Saimaalla mainittua pykälää missä määrin soveltamaan. Toki luotsipiirin kirjeenvaihdossa on mainintoja merimerkkien tahallisesta hävittämisestä, mutta ei siitä, että syylliset olisi saatu kiinni ja rankaistu.

Ilkivalta oli kuitenkin hyvin harvoin syynä reimarien ja poijujen häviämiseen tai niiden paikaltaan siirtymiseen, vaan vahinkoja aikaan saivat toisaalta myrskytuulet ja jää sekä toisaalta uitto ja muu laivaliikenne. Tällöin viittojen kiinnikkeet irtosivat tai katkesivat, väliin helpostikin. Talven jäävahinkojen estämiseksi poijut ja myös osa reimareista nostettiin talveksi pois paikoiltaan, mutta yleensä lähdettiin siitä, että suuri osa reimareista jouduttiin uusimaan keväisin.

Uitto eli puutavaralauttojen hinaus aiheutti kuitenkin eniten reimareiden ja poijujen häviämisiä tai paikoiltaan siirtymisiä. Asiaa käsitellään tuonnempana. – Silloin kun vesi oli poikkeuksellisen matalalla, saatettiin jotkut väylät ottaa pois käytöstä poistamalla niistä viitat. Näin tehtiin ainakin kesäkuun alussa 1902, jolloin Savonlinnassa Törninyörän väylältä poistettiin viitta ja poiju. Veden noustua ne palautettiin kuukauden kuluttua.

Joskus viitan häviäminen laitettiin luotsin syyksi. Matkustajahöyry *Kaleva* ajoi karille elokuussa 1890 Ilkonsaaren lähellä Suur-Saimaalla. Syynä oli puuttuva viitta, ja sanomalehdissä kerrottiin myöhemmin, että ”se Saimaan luotsi, jonka huolimattomuuden tähden laiva joutui matalikolle, on erotettu toimestaan”.

Maihin rakennetut kummelit säästyivät lähes kokonaan tuhoilta. Joskus korkealle noussut tulva rikkoi niitä, kuten tapahtui vuonna 1924. Tuolloin Saimaalla rikkoutui useampia kummeleita, joiden korjaus tuli maksamaan noin 5 000 markkaa. Myös ankara myrsky saattoi rikkoa huolimattomasti ladottuja kummeleita, näin tapahtui mm. elokuun lopussa 1890. Syksyllä 1921 puolestaan myrsky runteli yhden kummelin Savonlinnassa, mistä tapauksesta luotsipäällikkö kirjoitti Helsinkiin seuraavana kesänä: ”Viime syksyn ankarassa myrskyssä kadonneen Uuraan saaren kummelin sijalle Savonlinnan kaupungin edustalla on tänä kesänä rakennettu uusi kivikummeli. Sen huipussa on kolmion muotoinen laudasta tehty ristikko.” Myös jäät rikkoivat joskus lähellä rantaa olevia kummeleita, ja huonosti ladottu kasakummeli saattoi sortua itseksensä. – Tiedetään myös tapauksia, että maanomistajat kävivät purkamassa kummelin mailtaan.

Kun oli kyseessä suora väylänosuus, se pystyttiin parhaiten merkitsemään linjamerkkien (linjemärke) avulla. Linjamerkki yhdessä toisen linjamerkin kanssa osoittaa väylälinjan tarkan sijainnin. Saman linjan merkit ovat vedenpintaan nähden eri korkeuksilla. Alempi linjamerkki sijaitsee väylältä katsottuna lähempänä ja ylempi kauempana. Linjamerkit näkyvät päällekkäin, kun alus on väylän keskilinjalla. Linjamerkin päivämerkinä toimii yleensä linjataulu. Valolaitteella varustettua linjamerkkiä kutsutaan myös linjaloihostoksi (linjefyr).

Saimaan ensimmäiset linjamerkit rakennettiin kesällä 1894. Aluksi linjamerkit olivat rakenteeltaan kummeliin tapaisia, joko laudoista rakennettuja tai kivikasoja tahi kalliomaalauksia, valkoisia. Sittemmin ne rakennettiin laudoista kolmionmuotoisiksi, ja myöhemmin syväväylillä niistä tehtiin isokokoisia ja suorakaiteen muotoisia, keltapuna- tai maalattuja.

”Karjala” kertoi talvella 1905 edellisesän mittauksista Saimaalla: ”Saimaan ja Kallaweden luotsauspiirissä on käyty wäylä Päihäniemen ja Kutweleen wälillä, joka wäylä on merkitty 20 reimarilla, 2 linjamerkillä ja 7 muulla kumpeleella.” 8 jalkaa syvän väylän pituus oli 8,5 meripeninkulma, ja työtä varten oli tarvittu 3 500 luotausta sekä noin 240 kilometrin harausta. Kesällä 1908 luotsipäällikkö Ylander kuulutti Itä-Suomen lehdissä ”Laivaliikkeen tiedoksi”, että ”Puutosselällä ennen sijoitettu valopoiju Lounansaaren kohdalla, ei enää panna paikoilleen, eikä sytytetä syystä että viime kesänä rakennetut Huuhinsaaren ja Puutossaaren loistot ja niiden läheisyydessä olevat linjamerkit osoittavat uuden ja leveämmän väylän Lounankarin itä-puolella”. Niin tehokkaita kuin linjamerkit olivatkin, niitä rakennettiin alkuun niukasti. Vuonna 1912 Saimaalla oli vain kuusi linjamerkkiä, mutta vähitellen niitä rakennettiin lisää, yksin vuonna 1937 rakennettiin 18 merkkiparia.



Vuonna 1950 Saimaalla oli 3 741 viittaa sekä yhteensä 1 805 kummelia ja linjamerkkiä, 30 vuotta myöhemmin, kun syväväyläverkosto oli rakennettu lähes kokonaan, viittoja oli 4 049 sekä kummeleita, loistoja ja linjatauluja yhteensä 2 574.

Vuonna 1981 siirryttiin perinteisestä pohjoismaisesta viitoitusjärjestelmästä kansainväliseen järjestelmään, minkä seurauksena kaikki maamme 11 000 viittaa vaihdettiin. Samalla aloitettiin siirtyminen puisista viitoista muoviviittoihin, jotka kestävät puisia paremmin jäitä ja myös nippulauttoja. Se merkitsi samalla myös sitä, että viittavahingot alkoivat harvinaistua ja ettei viittoja tarvinnut enää uusia joka kevät kuten oli puuviittojen aikaan.

### Loistot ja valopoijut

Aikaa myöten tuli tarpeelliseksi päästä liikkumaan yhä enemmän myös pimeään aikaan, ja sitä varten otettiin käyttöön valaistuja merimerkkejä. Merellä pimeäkulun varmistaminen aloitettiin majakoilla. Sellaisia ei tarvittu sisävesillä, mutta sinne laitettiin yökulkua helpottamaan loistoja (johtoloistoja) ja valopoijuja, myöhemmin myös linjaloistoja eli valaistuja linjatauluja.

Loistojen saanti niin merelle kuin Saimaalle oli aluksi kuitenkin vaikeaa, sillä vuosina 1874-82 luotsitirehtöörinä ollut Justus Eriksson vastusti loistojen rakentamista. Seppo Laurellin mukaan syynä oli se, että ”hänen käsityksensä mukaan ne olisivat olleet vaaraksi merenkululle, koska ne olisivat houkutelleet merenkulkijat purjehtimaan väylillä öiseen aikaan, mistä olisi aiheutunut entistä enemmän haaksirikkoja”. Loistojen rakentamiseen päästiin vasta Erikssonin seuraajan, Sten Tudeerin aikana. Sitä ennen, joulukuussa 1880 oli valmistunut Senaatin asettaman majakkakomitean mietintö, jossa ehdotettiin johtoloistojen rakentamista myös Saimaalle, kuutta loistoa Lauritsalan ja Savonlinnan välille. Pekonen kertoo, miten asiassa edettiin: ”Johtoloistojen sijoituspaikoista pyydettiin lausunnot kokeneilta Saimaan kulkijoilta. Saimaan luotsipiiripäällikkö J.O. Lithenius kysyi kahden kuopiolaisen laivanpäällikön mielipidettä. *Elias Lönnrotin* päällikkö Reinhold Grundström ja *Konkordian* Frans Neuman vaikuttivat osaltaan siihen, että tärkeimmiksi paikoiksi valittiin ensi vaiheessa Varisluoto ja Parkonsaari. Lithenius kävi tutkimassa kohteet kesällä 1883, hankki maanomistajilta luvat ja palkkasi loistoille hoitajat lähiseudulta. Rakentamispäätöksen teki 26.6.1883 v.t. luotsitirehtööri Sten Carl Tudeer.”

Tudeer oli käynyt tutustumassa loistoihin Ruotsissa, josta ostettiin laitteistot 13 loistoon. Laitteiston keskeisin osa oli ruotsalaisen Ludvig Lindbergin kehittämä ja vuonna 1882 patentoima ns. Lindbergin pyörä. Laurell kuvailee sen toimintaa seuraavasti:

”Sen toimintaperiaate oli sama kuin nykyisinkin jouluna poltettavissa messinkisissä enkelikelloissa, joissa kynttilöistä nouseva lämpö pyörittää siipipyörää ja saa kelloja kilisyttävät enkelit pyörimään piiriään. Lindbergin laitteessa oli pystyakselinsa ympäri pyörivän peltilierion sisään sijoitettu bensiinipolttimo. Lieriön vaipassa polttimon liekin korkeudella oli vuoroin värillisillä ja kirkkailla ruuduilla varustettuja ikkunoita. Polttimon lämpövirtaus kohdistui lieriön yläpohjaan asennettuun siipipyörään ja sai tämän ja samalla koko lieriön pyörimään. Tällä tavoin loistoon syntyi valo, jonka väri vaihteli valkoisesta värilliseen, tavallisesti punaiseen. Sitä nimitettiin vaihtovaloksi.”

Laitteisto asennettiin harjakattoisen puukojun seinustalle, joka oli väylän tulosuuntaa kohden. Loisto oli vartioimaton ja toimi hyvissä olosuhteissa koko yön, joskus parikin vuorokautta, ennen kuin piti käydä lisäämässä polttoainetta, bensiiniä. Siihen aikaan bensiiniä tuotiin osaksi Amerikasta, ja kun siellä sitä nimitettiin ”gasolineksi”, loistoja ryhdyttiin Pekosen mukaan – hieman virheellisesti – nimittämään ”kaasuöljy-tuliksi”. Tätä termiä käytettiin esimerkiksi vuoden 1890 loistoluetelossa.

Saimaan ensimmäiset johtoloistot, ”majakat”, mitä ”yli-nimeä” niistä yleisesti käytettiin, sytytettiin syksyllä 1884 Pihlajaveden Varisluodolla (Sääminki) ja Petranselän Parkonpäässä (Puumala), vain vuosi rannikon ensimmäisten loistojen (Uuraansalmi ja Kustaanmiekka) jälkeen. Varkauden konepaja oli tehnyt loistojen lyhdyt ja luotsilaiva *Åland* oli tuonut niiden koneistot Helsingistä Saimaalle.

”Saimaan vesistön vanhin johtoloisto on Savonlinnan eteläpuolella Pihlajavedellä oleva Varisluodon loisto. Luodolla nykyisin olevan norjalaismallisen loiston paikalla oli jo syyskuusta 1884 lähtien seissyt puinen loistokoku ja vilkkunut valo Lukkarinluodon suuntaan”, Pekonen kirjoittaa. Loistojen näyttämä valo oli valko-punainen vaihtovalo. ”Karjalatar” kuvaili Varisluodon loistoa lokakuussa 1884 näin: ”Pieni tulimajakka, joka Warisluodolla Pihlajawedellä, noin 5 wirstan päässä Sawonlinnasta lounaaseen päin, sitten 14 päivästä viime kuuta on palanut, on ainoastaan noin 9 jalkaa korkea, walkoiseksi maalattu lautarakennus. Lyhty sen läntisessä seinässä johtaa pimeällä ainoastaan idästä Sawonlinnaan pyrkiäviä laiwoja, palaa yöt ja päivät, sekä pyörii omasta kaasu-öljyn voimastaan. Linsin läpi loistaa sanottuun suuntaan 20 kertaa punainen ja 20 kertaa walkoinen valo minuutissa. Noin 10 syltä tästä rakennuksesta on toinen, jossa öljyt ja muut tarwekalut säilytetään. – Majakan hoitajan, joka asuu Sawonlinnassa, tarvitsee ainoastaan kerran tai pari viikossa käydä lamppua ja lyhtyä siiwoamassa.” Olivatkohan ilmansuunnat olleet sekaisin uutisen kirjoittajalla, laivathan tulivat Savonlinnaan ja Varisluotoa kohden lähes poikkeuksetta lännestä, jonne myös loiston valo oli suunnattu.

Elokuusta 1884 elokuuhun 1885 Varisluodon loisto oli toiminnassa 66 vuorokautta ja Parkonpään 64 vuorokautta; edellinen käytti öljyä 25 kannua, jälkimmäinen 34 kannua. Tämä tiesi sitä, että loistonhoitajan oli käytävä loistolla suunnilleen joka toinen päivä, siis vähän useammin kuin mitä ”Karjalatar” tiesi. Molemmille loistolle oli siis palkattu oma hoitajansa, jonka tuli jatkuvasti huolehtia loiston toiminnasta. – Sittenmin samalla hoitajalla saattoi olla useampiakin loistoja hoidossaan, kuten A. Hyvärisellä vuonna 1912 Puutossaaren, Sotkankarin ja Huhtisaaren loistot sekä Puutossalmen valopoiju. Niistä kertyi tienestii noin 400 markkaa vuodessa eli runsaat puolet luotsin peruspalkasta.

Seuraavana vuonna rakennettiin Saimaalle viisi uutta loistoa. Niiden sijaintipaikat olivat Mustasaari, Rastinniemi, Soukionniemi, Vekarasalmi ja Kommerniemi, kaikki siis Lauritsalan ja Savonlinnan välillä. Vuonna 1886 loistot olivat sytytettyinä lähes kaikki jo 92 vuorokautta, ja vuotta myöhemmin, jolloin loistoja oli 10, päästiin parhaimmillaan jo yli 100 vuorokauteen.

Loistojen tulo lisäsi luotsipäällikön töitä, ja niiden huolto lisäsi oman konealuksen tarvetta; polttoaineen lisäksi loistoilla tarvittiin muitakin tarvikkeita, ja niinpä loistojen inventaarikirjoissa oli 20–30 nimikettä loistoa kohden. Oma luotsihöyry saatiinkin Saimaalle jo kesäksi 1886.

Loistoja rakennettiin lisää, vuonna 1887 valmistuivat Ilokallio Savonlinnassa Kyrönsalmen yläpuolella ja Laivaluoto Ilkonsaaren lähellä. Moni loistoista sai syntynsä laivanpäälliköiden tekemistä esityksistä. Esimerkiksi syksyllä 1889 päälliköt esittivät, että Lauritsalan pohjoispuolella olevalle Kuhaluodolle rakennettaisiin loisto, mitä esitystä luotsipäällikkö Majander puolsi ja loisto valmistui kesällä 1891. Se tuli maksamaan vajaat 1 100 markkaa, josta rakennuksen osuus oli kolmannes; jo samana syksynä loiston polttin katosi tuntemattomalla tavalla. Taas vuotta myöhemmin valmistui loisto Oravin kanavan suulle laivanpäälliköiden ja Oravin ruukin isännöitsijän esityksestä. Vastaavanlaisia esityksiä tuli myöhemminkin, mm. *Savotar*-laivan päällikkö Joel Römpötti esitti vuonna 1898 loistojen rakentamista Rönönsaareen ja Puutossalmeen. Ne rakennettiin kuitenkin vasta vuosina 1903 ja 1907.

Tiedot uusista loistoista julkaistiin virallisissa lehdissä, ja vuodesta 1885 alkaen myös Luotshallituksen ”Tietoja merenkulkijoille”-julkaisussa. Siinä todettiin Saimaan loistojen valotunnuksesta: ”Loistojen walo on walkoista, punaisia wilkkuja seassa; wilkkuja näkyy noin 50 minuutissa ja niitä eroittaa toisistaan tasaiset wäliajat.” Vuonna 1891 ilmestyi painettu loistoluettelo ”Selitys tuli- ja tunnusmajakoista y.m. Laatokan järnessä ja Saimaan vesijaksoissa” (myös ruotsiksi). Sen mukaan Saimaalla oli (1.4.1890 tilanteessa) 11 ”kaasuöljytulta” ja kaksi ”tulilamppua”. Viime mainitut sijaitsivat Lappeenrannan satamassa väylän itäpuolella olevalla Pahaluodolla sekä Puumalan pohjoispuolisella Harmaaparran luodolla. Viime mainittu ”fyrilampa” näytti punaista valoa ympäriinsä, kun taas Pahaluodon lamppu näytti valkoista. Vihkosessa kuvattiin Pahaluodon tulilamppua näin: ”Sinä on vähäläntä lautta 3 jalkaa korkean telineen kanssa, johon lamppu kiinnitetään. On johtamassa laivoja, jotka tulevat pohjoispuolta Lappeenrantaan.” Valo siirrettiin myöhemmin Knihtiluodolle.

Vihkosessa annettiin myös ohjeita, miten loistoihin tuli suhtautua. Esimerkiksi Laivaluodosta todettiin: ”On yhdessä Mustasaaren tulen kanssa ohjauksena Suur-Saimaassa: kun on kuljettu Kätkytsaaren kumpeleen ohitse etelässä on kulkusuunta pantava pohjoseen, kunnes Laivaluodon tuli tulee näkyviin ja Mustasaaren joutuu kohdalle, jolloin lasketaan suoraan Laivaluotoa kohti niin että Mustasaaren tuli jää suoraan perän puolelle.”

Kaikki loistot yhtä lukuun ottamatta sijaitsivat Savonlinnan eteläpuolella. Myös se yksi, Ilokallio, oli Savonlinnassa, Kyrönsalmen yläsuulla ohjaamassa pohjoisesta tulevaa liikennettä. Loistoja alettiin rakentaa myös Savonlinnan pohjoispuoleisille väylille, kuten Papinsaareen Paasvedellä vuonna 1898.

Luotsilaitoksen insinööri Ernst Andersin kehitti pyörimislaitetta 1890-luvulla laittamalla lasiruutujen tilalle linssejä, jolloin valon kantomatka piteni ja laite näytti vilkkuvaa valkoista valoa. Myös polttolaitetta kehitettiin siten, että voitiin siirtyä tulenarasta bensiinistä eli kaasuöljystä valopetrooliin; se oli myös riittoisampaa. Sekään ei täysin säästännyt loistokojuja tulipaloilta. Petroolin huonona puolena oli kuitenkin se, että sille oli myös paikallista tarvetta mökkiläisten öljylampuissa. - Myös loistokojujen muotoa muutettiin, aluksi rautaisiin ja lieriönmuotoisiin, vuodesta 1901 alkaen Norjassa kehitettyyn kahdeksankulmaiseen rautaelementeistä tehtyyn kojuun. Rautaiset kojut pystytettiin aikaa myöten betonialustalle.

Loistoja tuli kaiken aikaa lisää. ”Wiipuri” uutisoi lokakuussa 1907: ”Uusia majakoita Saimaan wesistölle on päättäneen kesän aikana rakennettu Sawonlinnan ja Warkauden wälille Ilokalliolle, Torakkaluodolle, Hietasaareen, Kaijanluodolle, Selkäluodolle ja Hietawirralle. Majakat on rakennetut luotsikapt. Ylanderin johdolla ja owat ne norjalaista mallia. Hietasaaren lähellä olewaan lippupoijuun tulee piakkoin sijoitettawaksi sumukello.” Lehden mukaan uudet loistot olivat ”terwetulleita Saimaan wesiä purjehtijoille”.

Suomen itsenäistyessä Saimaalla oli 41 loistoa (noin kymmenes koko valtakunnan määrästä), ja vuonna 1925 loistoja oli 50 sekä vuonna 1939 niitä oli 58; kymmenen vuotta myöhemmin määrä oli noussut 65:een.

Kaikki esitykset uusiksi loistoiksi eivät aina tulleet hyväksytyiksi. Huhtikuussa 1928 Mikkelin Merimieshuoneen johtokunta lähetti MKH:lle kirjeen, joka alkoi näin: ”Sen johdosta, että Mikkelin-Lappeenranta ja Mikkelin-Puumala laivareitit ovat tietääksemme vaikeimmin kuljettavia laivareittejä Saimaalla ja näillä reiteillä kulkee matkustajalaivoja säännöllisillä kulkuvuoroilla ja on kulkuvuorot niin järjestetyt, että laivat tapaavat aamujunaan Mikkelissä. Kun syksy puoleen koko väylän tulee kulkea pimeässä, on tämä hyvin hankalaa ja vaarallistakin, kun ei koko väylällä ole ainoatakaan majakkaa, eikä merkkituloja, jotka osaltaan helpottaisivat laivojen päälliköitä laivojensa ohjauksessa, niin...” Yhdistys esitti yhteensä 10 ”majakan” rakentamista näille väylille. Luotsipäällikkö Peltonen piti esitystä aiheettomana etenkin näin ”tiukkana aikana” ja koska näillä kapeilla vesillä loistoja ei ollut esitetty selkien yli kulkua ohjaamaan. MKH yhtyi tähän, mutta huomautti, että hakijat halusivat saada loistot nimenomaan kapeikkojen suille eikä selkävesien taakse. Näillekin väylille saatiin aikanaan joitakin loistoja, myöhemmin myös linjaloistoja.

Joskus myös väyliä käyttäjät osallistuivat loistojen rakentamiseen. Elokuussa 1924 A. Ahlström Osakeyhtiö ja Leppävirran Höyrylaiva Osakeyhtiö ilmoittivat kumpikin osallistuvansa 10 000 markalla Varkauden lähelle tulevan uuden kummelin tai oikeammin loiston rakentamiskustannuksiin; edellytyksenä näet oli, että siihen tulee ”kaasutuli”.

Samalla kun loistojen määrä kasvoi, niiden tekniikka kehittyi; 1920-luvulta alkaen siirryttiin valopetroolista vähitellen asyteleenikaasuun. Ensimmäinen kaasulla toiva loisto oli otettu Suomessa käyttöön vuonna 1906. Kaasun myötä ei tarvittu enää loistonhoitajia ja niiden toimintavarmuus parani. Mutta jos oli bensiini- ja valopetroolista tioiden raahaaminen loistoille ollut työlästä, niin oli myös kaasusäiliöiden. – Sotien jälkeen loistoja ryhdyttiin MKH:n käyttökielellä kutsumaan sektoriloistoiksi.

Myös poijuja ryhdyttiin varustamaan valoilla. Ensimmäiset valopoijut laitettiin vuonna 1903 Kuopion väylälle Puutossalmeen sekä Joensuun hankalalle sisääntuloväylälle. Joensuun poijut, joiden kanssa oli usein ongelmia, korvattiin vuonna 1916 linjaloistoilla. Ylander puolestaan ehdotti vuonna 1908 Sotkankarin valopoijun korvaamista betonipilarin päälle asetettavalla lyhdyllä. Vastaavaa oli ehdotettu alkukesästä 1907 myös Harmaaparran loiston viereiselle valopoijulle. Hinnaksi oli laskettu 200 markkaa, ja turvallisuuden lisääntymisen lisäksi ratkaisun hyödyksi laskettiin säästö vuotuisissa hoitokuluissa, jotka olivat olleet noin 20 markkaa.

Vuonna 1950 valopoijuja ei ollut enempää kuin neljä, mutta syväväylät lisäsivät niiden määrää, ja jo vuonna 1970 niitä oli 32; neljä vuotta myöhemmin niitä oli jo 111.

Ensimmäinen linjaloisto, eli valolaitteella varustettu linjamerkki yhdessä toisen valaistun linjamerkin kanssa, rakennettiin tietävästi Joensuun tuloväylälle 1890-luvulla. Niin voi päätellä luotsipäällikön kirjeestä keväällä 1895. Joensuulaiset laivanvarustajat olivat näet valittaneet Luotsihallitukseen, etteivät Joensuun luotsit pidä tuloväylän reimareita kunnossa, mihin luotsipäällikkö Majander oli vastannut, että hän oli jo huomauttanut asiasta luotseille. Lisäksi väylällä oli peilauslinja (inseglinglinie), jota myöten saattoi kulkea, vaikkeivat kaikki reimarit olisikaan paikoillaan. Lappeenrannan Akkasaareen linjataulut tulivat vuonna 1910, ja tällöin kävi Knihtiluodon loisto tarpeettomaksi. Seuraavat linjamerkit olivat kuitenkin pitkään valottomia.

Valaistujen merimerkkien toiminnassa ilmeni ajoittain häiriöitä. Valot pääsivät sammumaan ja myös luonnonvoimat koettelivat. Ilmeni ilkivaltaakin. Lokakuun lopulla 1896 oli "Itä-Suomen Sanomissa" seuraava uutinen: "Loistomajakoita suurella Saimaalla kuulutaan pidettävän arweluttawassa kunnossa, walittawat laiwurit yleensä. Onpa tapahtunut, että muutamat majakat owat olleet aiwan sammuksissa. Arwata woipi mikä waara woipi syntyä pimeiden öiden wallitessa. Kenenkä tehtäwiin kuuluu moisen epäkohdan poistaminen, kysyy kertojamme." Vaikka uutinen oli näinkin epämääräinen, Majander otti itseensä ja totesi kirjeessään Helsinkiin heti aluksi, ettei väite pitänyt paikkaansa. Loistot toimivat niin kuin pitikin, kuten hän oli tarkastusmatkoillaan todennut. Ainoastaan Rastinniemen loisto oli kovan myrskyn seurauksena ollut yhtenä päivänä sammuksissa, mutta oli heti seuraavana päivänä sytytetty uudelleen. Lisäksi osalla loistoista lamppujen kiertomekanismi ei tahtonut toimia kovalla tuulella, mutta valo paloi niissä kuitenkin kirkkaasti; ongelma ei ollut hänen mukaansa autettavissa. Hän huomautti edelleen, että majakkavahdit olivat hyvin hoitaneet tehtäviään, mutta pitkät etäisyydet saattoivat viivyttää huoltotoimia. Lopuksi hän paheksui sitä, että laivanpäälliköt ottivat asian esiin julkisuudessa, eivätkä tulleet keskustelemaan ongelmista suoraan hänen kanssaan.

Lokakuun puolivälissä tulvavuonna 1899 irtosi Mustasaaren loisto paikaltaan myrskyssä, mutta jo viikkoa myöhemmin se oli saatu korjatuksi ja siirretyksi neljä sylvä ylemmäksi. Loistoja rikottiin, mm. Soukkionniemen loisto talvella 1912, ja niistä varastettiin tavaraa, etenkin valopetroolia.

Myrskyt ja tukkilautat rikkoivat myös valopoijuja tai siirsivät niitä paikoiltaan. Käännön ja Joenpolven valopoijut Joensuun sisääntuloväylällä jäivät usein tukkilauttojen "saaliiksi". Siksi Joensuun luotsit ehdottivat lokakuussa 1906, että poijujen paikalle rakennettaisiin tukeista tehdyt pollarit (duc d'albit, "ukot"), joiden päälle valomerkit asennettaisiin. He olisivat olleet valmiit hoitamaan pollarien rakentamisen, minkä Ylander arvioi tulevan maksamaan vajaan 1 400 markkaa. Luotsihallituksessa pidettiin hintaa liian suurena, joten valopoijut jäivät paikoilleen, samoin niiden takertuminen lauttoihin. Lopulta vuonna 1914 Joenpolven poiju korvattiin "pollarivalolla".

Myös Pyhäselän valopoiju oli vahinkoherkkä. Esimerkiksi keväällä 1912 jäät olivat siirtäneet sitä noin kilometrin, ja luotsit joutuivat vuokraamaan Cederbergin *Reipas*-hinaajan saadakseen sen paikoilleen. Yleensä poijut nostettiin vedestä ylös talveksi. Taas vuonna 1925 Pyhäselän poiju oli uiton tähden rikki tai poissa paikoiltaan kolme kertaa; tälläkin kertaa Uittoyhdistys korvasi vahingot.

Loistojen ja valopoiijujen hoito oli siihen määrättyjen hoitajien vastuulla. Näiden piti pitää tekemisistään päiväkirjaa, jota säilytettiin loistolla. Joskus loistonhoitajat hoitivat tehtävänsä huolimattomasti, kuten syyskuun alussa 1913, jolloin kuopiolainen ”Savolainen” otsikoi ”Luotsisurkeutta Kallawedelläkin”. Lehti kertoi seuraavaa: ”Höyrylaiwa ”*Otawan*” lähdettyä Kuopiosta toissaperjantai-iltana etelään ja saawuttua Sotkan selälle huomattiin, ettei sanotun selän eteläpäässä olewaa walopoiijua oltu sytytetty. Kun tuo poiiju on hywin tärkeä pimeässä purjehtijoille, tuotti sen hoidon laiminlyöminen laiwalle suuren kiusan. Wasta tunti sen jälkeen kuin alus oli Sotkanselällä kulkenut, oli poiiju sytytetty.” Otsikon ”kin” viittasi rannikkoliikenteen ongelmiin, jotka olivat seurausta luotsilaitoksen venäläistämisestä.

Myös luotsipäälliköt pitivät päiväkirjaa loistoilla käynneistään. Yleensä merkinnät olivat lyhyitä, kuten Ylanderin kirjaus käynnistä Varisluodon loistolla elokuussa 1901: ”Besökt fyren, brann väl.” Myös Olofssonin kirjaus samalta loistolta heinäkuun 1902 alussa oli lyhyt: ”Besökt fyren inventarat den och aflämnat nödig petroleum.” Joskus aihetta oli enempiinkin, näin mm. marraskuun alussa 1922 edelleen samalla Varisluodolla. Luotsipäällikkö Mansnérus, joka oli tarkka ja tiukka sekä laati pitkiä raportteja, kirjoitti päiväkirjaan: ”Käyty loistolla. Tuli sammunut. Päiväkirja viety pois, joten ei voitu kontrolleerata milloin loistonhoitaja on loistolla käynyt. Kuinka voi olla mahdollista että luotsi Käyhkö niin huolimaton hoitamaan loistoa vaikka se on niin lähellä hänen asuntoaan. Taaskin muistutus huolimattomuudesta.”

Sektorij- ja linjaloistojen käyttövoimaksi tuli siis asetyleenikaasu vähitellen 1920-luvulta alkaen. Kesällä 1948 luotsipäällikkö ilmoitti Kuhaluodon, Ketveleen ja Harmaaparran loistot sekä Akkasaaren linjamerkkien tulleen muutetuiksi kaasukäyttöisiksi. Lisäksi hän esitti Puutossalmen loiston muuttamista kaasulle, koska ”loistonhoitaja on mielestäni haluton ja epäsiisteyttä harrastava”. Esitys hyväksyttiin. Kaasukäyttöisyys teki loistonhoitajat tarpeettomiksi.

Seuraava kehitysvaihe oli siirtyminen sähköparistojen käyttöön 1950-luvulla. Jo tätä ennen oli osa asutuksen lähellä olleista loistoista ja linjatauluista kytketty sähköverkkoon; näin tehtiin mm. Joensuussa 1910-luvulla, Kuhaluodolla vuonna 1968 sekä Puutossalmissa vuonna 1979. Paristot syrjäyttivät kaasun, ja niinpä vuonna 1980 sektoriloistoista vain kahdeksan oli kaasukäyttöisiä, lähes 600:sta linjaloistosta ainoastaan kaksi.

Seuraava kehitysvaihe alkoi 1980-luvulla, kun MKH ryhtyi vuonna 1979 kokeilemaan aurinkopaneelien käyttöä merimajakoitten voimalähteenä. Tulokset olivat myönteiset ja niitä ryhdyttiin asentamaan myös sisävesien loistoihin. Samalla päästiin raskaitten kaasusäiliöiden raahaamisesta loistoille. Jo pitkään ovat kaikki Saimaan loistot ja valopoiijut toimineet aurinkoenergialla lukuun ottamatta niitä, jotka on kytketty sähköverkkoon. Tietysti myös paneelit tarvitsevat oman huoltonsa.

### Luotsit ja tukinuitto

Tukkilauttojen kuljetuksesta tuli jo varhain Saimaan luotsien kiusa. Puutavaralautta, olipa se puomien ympäröimä kehä- tai sidottu lautta oli sen verran leveä, että etenkin kapeikoissa se saattoi ajautua reimareiden päälle, jolloin reimari helposti takertui lauttaan kiinni, niin että reimari siirtyi tai lähti kokonaan lautan mukaan. Myös selkävessillä lauttojen hännät, jotka olivat satojen metrien, nykyään usein yli kilometrin

päässä hinaajasta, tahtoivat tuulessa kulkea omia teitään, vaikka hinaajan ajomiehet pyrkivätkin ennakoimaan lautan kulkua.

Lauttojen hävittämistä viitoista ei kuitenkaan ole monia mainintoja ennen 1890-lukua. On kuitenkin. Syyskuussa 1858 ajoi Joensuuhun matkalla ollut rahtihöyry *Arvo* viljalastissa karille Pyhäselän eteläpäässä. Saimaan vesiä kartoittamassa ollut eversti Bartram totesi onnettomuutta koskevassa raportissaan, että jopa 10 000 tukkia käsittävät tukkilautat veivät viittoja mennessään ja aiheuttivat siten ongelmia laivaliikenteelle; tuolloin lautat kuljetettiin hevosponttuiden voimin. Siitä ei kuitenkaan ollut varmuutta oliko *Arvon* haveri lauttavahingon aiheuttama.

Taas vuonna 1870, jolloin tukkilautat olivat vielä melko harvinaisia Saimaalla, luotsipäällikkö Wahlroos kirjoitti vuosiraportissaan: "Stockflötningen har likasom härförinnan varit till stort mehn för farledernes i ordninghållande." Näin siitäkin huolimatta, että kun lauttoja varpattiin hevosponttuilla avolautoissa, vauhti oli hiljainen ja viittoja takertui melko harvoin lauttojen mukaan. Kun konevoima otettiin avuksi varppauksiin, vahinkoja alkoi sattua hieman enemmän, samoin kun kehälautoista siirryttiin sidottuihin lauttoihin, erityisesti nippulauttoihin 1800-luvun lopulla. Se käy ilmi niin luotsipäälliköiden raporteista kuin myös heidän ja uittajien välisestä kirjeenvaihdosta. Luotsipäällikkö Lithenius totesi vuoden 1882 kirjeessään, että uitto oli syyllinen yhdeksässä tapauksessa kymmenestä viitan puuttumiseen ja kertoi, että neljää uittajaa vastaan oltiin nostamassa syytteet purjehdusrikkomuksesta. Kolme vuotta myöhemmin hän joutui kuitenkin toteamaan, että jutut olivat rauenneet, koska uittajia vastaan ei ollut voitu osoittaa riittäviä todisteita (tillräckliga bevis).

Luotsipäällikkö Majander puolestaan kertoi vuoden 1890 kertomuksessaan lukuisten reimareiden hävinneen "genom stockflottors vårdslösa framfart" sekä juhannusaaton 1893 raportissaan, että kaikki väylät Mikkeliä lukuun ottamatta oli tarkastettu ja olivat kunnossa, joskin "genom stockflottornas framfart hade visserligen några remmare här och där förlurat sina taffsar hvilka genast skulle ersättas med nya, men förresten befans alla farleder i behörigt skick samt kumlen renoverade och målade". Taas vuonna 1900 Olofsson kirjoitti: "Mot senhösten då stockflötning i s.k. knippflottor kom i bruk och flottan framforslades genom varpning hände ofta att någon remmare försvunnit eller blifvit släpad till annat ställe, hvarsom lotsarna genast underrättades så snart sådant observerades." Nippu-uitto oli aloitettu Saimaalla Gutzeit-yhtiön toimesta jo vuonna 1894.

Sitä mukaa kun uittomäärät lisääntyivät, se näkyi viittavahinkojen kasvuna. 1920-luvulla hävinneitten tai siirtyneitten viittojen määrä nousi vuosittain lähes tuhanteen, ja sotien jälkeenkin vahinkoja oli useita satoja vuodessa. Tietenkään uitto ei ollut aina syynä vahinkoon, vaan myös muu laivaliikenne, ennen kaikkea pitkät lotjaroikat aiheuttivat niitä. Ei pidä myöskään unohtaa edellämainittuja "luonnollisia" syitä. Viittavahingot aiheuttivat luotseille paljon ylimääräistä työtä, mikä aiheutti myös riitoja, vaikka uittajat olivatkin useimmiten valmiit ne korvaamaan. Näistä riidoista kerrotaan lisää ohessa.

Erimielisyydet viittavahinkojen korvauksista jatkuivat aina 1970-luvulle saakka, jolloin asia ratkaistiin siirtämällä korvaukset valtion "liikenneväylien ylläpidoksi" korottamalla luotsien palkkoja.

Hävinyt viitta oli aika ajoin syynä myös haveriin. Ensimmäiset karilleajot, jotka kirjattiin poissaolevan reimarin syyksi, sattuvat 1880-luvulla. Sellaisia ei kuitenkaan sattunut, tai ei ainakaan kirjattu vuosittain. Kesällä 1901 matkustajahöyry *Don Juan* sai pohjakosketuksen Etelä-Saimaalla, josta tapauksesta luotsipäällikkö raportoi: ”Den 30 Juni tog passagerarfartyget ”*Don Juan*” botten vid Päihänniemi kommande norrifrån var den tvungen att vika för en stockflotta och kom därigenom på grund. Stockflottan hade nämligen bortsläpat hvita remmaren No 50 som utmärkte grundet. Med egen hjälp och oskadad kan den dock loss och fortsatte vägen till Willmanstrand. Kronolots fanns ej ombord.”

Vähitellen viittahaverien määrä kasvoi. ”Savolainen” kertoi kesäkuussa 1912, miten matkustajalaiva *Otava* oli ajanut karille matkallaan Pietarista Kuopioon. Tapaus sattui Heinäveden reitillä Läheluhdan salmessa ja ”syynä karilleajoon oli se, että reitillä, joka sillä kohtaa on hywin kapea, oli tukkilautta hävittänyt yhden reimarin, joten laiva joutui pois oikealta suunnaltaan”. Laiva ei saanut vuotoa, ja kun *Otavasta* oli siirretty 17 tonnia lastia sekä osa matkustajista paikalle saapuneeseen matkustajahöyry *Heinävesi II:een*, laiva saatiin irti matalikolta oman koneen voimin.

Tiettävästi yhtään sellaista haveria ei Saimaalla ole sattunut, joka olisi aiheutunut viitan puuttumisesta ja joka olisi johtanut ”ihmishengen hukkaan”. Viimeisin ison luokan viittahaveri sattui kesäkuussa 1977, kun matkustajahöyry *Imatra* ajoi karille Ukonvedellä Mikkeliin mennessään. Joitakin tunteja aikaisemmin Enso-Gutzeitin hinaaja *Maavesi* oli vienyt lautallaan länsiviitan Papinsaaren edustalla olevan karin edustalta, jolle *Imatra* onnistui ajamaan. Henkilövahingoilta selvittiin ja paikalle tulleet yksityiset moottoriveneet hoitivat valtaosan pelastustöistä.

Tukkilauttojen kuljettamista oli ryhdytty säätelämään myös säädöksin. Vuoden 1870 luotsipiirin johtosäännön 7 §:ssä säädettiin: ”Tukkien ja muiden lauttain ei anneta näihin vesistöihin tehdyistä ja wiitotetuista kulkuväylistä kulkea, paitsi wälttämättömissä tapauksissa taikka poikki mentäissä, joka silloin on wiivytyksettä ja suurimmalla warowaisuudella tehtävä, niin ettei reimaria eikä muita purjehduksen turvausmerkkejä sen kautta liikuteta tahi häwiteta taikka purjehdukselle estettä tule. Joka tätä vastaan rikkoo, tehköön jokaiselta kerralta kuin hän siitä käy kiinni sata markkaa sakkoa, tasan jaettawaksi ilmiantajan ja kruunun välillä, sekä olkoon sen ohessa welwollinen, milloin wahinkoa tahi hankaluutta tapahtuu, maksamaan siitä täyden palkkion.” (Tällainen ilmiantopalkkio oli monessa muussakin säädöksessä.)

Johtosäännön uittoa rajoittava määräys oli kohtuuton. Vuoden 1873 lauttausasetus, ensimmäinen laatuaan Suomessa, antoikin uitolle lähes täyden kulkuoikeuden: ”Jokaisessa järwessä, kymessä, wirrassa, joessa, salmessa tahi muussa luonnollisessa vesistössä, missä käy lautata, saakoon jokainen, noudattamalla mitä tämä asetus määrää, toimittaa metsäntuotteiden lauttaamista.” Asetuksessa ei määrätty, miten uittaminen tuli missäkin vesistössä järjestää, mutta se antoi hallintoviranomaisille oikeuden vahvistaa vesistökohtaisia lauttaus- eli järjestyssääntöjä, jollaiset edellytettiin laadittaviksi kaikille merkittävälle vesiväylille, joissa oli tarkoitus uittoa harjoittaa. Vaikka ne olivat tarkoitettut ensisijaisesti irtouittoväylille, niitä vahvistettiin myös järvi- ja meriväylille.



Saimaan ensimmäinen lauttaussääntö koski Iisalmen ja Varkauden välistä vesijaksoa, eli karkeasti sanottuna Kallavettä. Kuopion läänin kuvernööri Carl von Kraemerin lokakuussa 1878 vahvistamassa säännössä annettiin yksityiskohtaiset määräykset, miten missäkin väylän vesijaksossa lauttausta tuli harjoittaa. Muutamissa paikoissa kosketeltiin myös laivaliikennettä, kuten Varkauden yläpuolisessa kapeassa Kopolan-virrassa: "Kopolanvirrasta lautataan puuaineet alas korkeintaan tuhannen (1,000) tukin suuruisissa lautoissa, mutta lauttain kuljetus on tehtävä ja sowitzettawa niin, ett'ei höyrywene-liikettä haitata eikä wiiwytetä." Myös muissa myöhemmissä Saimaan lauttaussäännöissä uitolle asetettiin lauttakokoa koskevia rajoituksia sekä kiellettiin laivaliikenteen häiritseminen.

Viittavahinkojen ohella tukkilautat saattoivat kapeikoissa estää tai ainakin hidastaa laivojen kulkua. Sattuikin silloin tällöin, että matkustaja-alus sattui kapeikkoon, jossa oltiin lauttaa kuljettamassa. Yleensä tilanteesta selvittiin "sananvaihdoilla", mutta aika ajoin, etenkin jos laivassa sattui olemaan luotsipäällikkö tai muu viranomainen matkustamassa, asianomainen uittaja sai toimistaan sakkorangaistuksen.

Osaksi näistä syistä Saimaan vesistön uittajat perustivat vuonna 1913 "Saima Flottledsrensning Aktiebolag - Saimaan Lauttausväylienperkaus Osakeyhtiön" (sittemmin Perkaus Oy) uittoväylien kunnostamista varten. Yhtiö keskittyi töissään irtouittoväyliin, mutta töitä tehtiin aluksi myös Saimaalla, kuten todettiin yhtiön ensimmäisessä vuosikertomuksessa: "Kesän kuluessa oli n.s. luotsikomitea tutkinut epäkohtia tällä uittoväylällä ja tullut siihen tulokseen, että Joensuu-Vuokala-väylällä on uittoväylä saatava eroon yleisestä laivaväylästä jotta välttyttäisiin jatkuvista riidoista luotsien kanssa ja sitä kautta myös korkeista luotsimaksuista, jotka joka vuosi nousevat useisiin tuhansiin markkoihin. Uittoväylän perkaus ja kanavointi nähtiin näinollen tarpeen vaatimaksi ja siitä päätettiin Viipurissa pidetyssä ylimääräisessä yhtiökokouksessa 28. elokuuta 1913. Koko uittoväylän Joensuu-Vuokala kustannukset nousevat viipurilaisen insinööri Toivo Pulkkinen tekemän laskelman mukaan 69,800 markkaan, josta vedenalaiskanavan ruoppaus Kukkosenaaressa Joensuussa vie 30,800 markkaa, kanavan rakentaminen Akkakannan läpi Tikansaaressa 31,000 markkaa, sekä Orivirran perkaus Vuokalassa Savonrannan pitäjässä 8,000 markkaa." – Mainitut paikat olivat kapeikkoja, joissa uitto ja laivaliikenne väkisinkin häiritsivät toisiaan.

Aluksi toteutettiin Tikansaaren kaivanto. Siihen tarvittava maa-alue kapealla Tikansaarella vuokrattiin Salvesen-yhtiöltä 50 vuodeksi. Kaivannon rakentamisella saatiin uitto eroon muusta laivaliikenteestä ja lisäksi uittomatka jonkin verran lyheni. Tikankaivanto saatiin valmiiksi kesällä 1914, ja muut mainitut kohteet seuraavina kesinä. – Yhtiö teki myöhemminkin muutamia väylätöitä Saimaalla, mutta pääosin uittoväylien rakentaminen siirtyi valtion vastuulle, kuten edellä on kerrottu. Eniten uiton rinnakkaisväyliä rakennettiin Saimaan syväväylätöiden yhteydessä 1960-luvulta alkaen.

Myös lauttojen koko sai viranomaiset reagoimaan. "Mikkelin Sanomissa" oli kesällä 1909 uutinen tukkien uitosta Siikasalmessa: "Saimaan luotsipiirin päällikkö on lähettänyt Mikkelin läänin kuvernöörille kirjelmän, jossa hän huomauttaa, että hän käydessään tk. 7 p:nä tarkastamassa Mikkelin laivaväylää, huomasi tukkienlauttaus-asetusta suuresti rikottawan. Kirjelmässä sanotaan Siikasalmen kanawassa paraillaan hänen siellä ollessaan hinatun Halla-Osakeyhtiön nippulauttaa, joka silminnähtävästikin oli isompi kuin se suurin mitta, josta määrätään järjestyssäännössä

metsätuotteiden lauttaamiselle Mikkelin kaupungin ja awonaisen Saimaan välillä, annettu Mikkelin läänin kansliassa maalisk. 14 pnä 1892. Tämän johdosta sanoo piiripäällikkö mittauttaneensa lautan neljän todistajan läsnäollessa ja huomanneensa sen olleen 6,40-8,40 metrin lewyisen ja noin 210 metrin pituisen. Ja koska todistajat todistivat kyseessä olevan lautan olleen vielä pienempi kuin yhtiön tavallisesti kuljettamat lautat, niin käy piiripäällikön mielestä selwäksi, ettei jo mainittua tukkien uittosääntöä ole asianomaisten nimismiesten puolelta täydellisesti walwottu, waan saawat lautat repiä reitillä ja erittäinkin kanawista rikki wäylämerkit ja kiskoa irti kiwiä kanawan kaltaista kanawan pohjaan, josta woi koitua arwaamatonta haittaa ja wauriota laiwaliikkeelle, niinkuin on Siikasalmessa jo tapahtunutkin.” Nimismiehet saivat huomautuksen, ja myöhemmin saman vuoden syksyllä Tie- ja vesirakennusten yllhallitus pyysi kuvernööriä nostamaan syytteen Halla-yhtiötä vastaan liian suurten tukkilauttojen kuljettamisesta Siikasalmessa.

Viittavahingot säilyivät uiton arkena pitkään. Vielä vuonna 1970 raportoitiin Saimaalta yli 1 300 särkynyttä tai kadonnutta viittaa. Uusien muoviviittojen tulo 1980-luvun taitteessa vähensi vahinkojen määrän murto-osaan aiemmasta.

### *Viittavahingot*

Kaiken aikaa lisääntyvä tukkilauttojen kuljetus Saimaalla ei ilahduttanut luotsilaitosta. Viitat takertuivat melko helposti lauttojen mukaan, jolloin ne joko siirtyivät paikoiltaan tai hävisivät kokonaan; luutaviittojen tupsut vieläkin helpommin. Luotsipäällikkö Wahlroos oli kiinnittänyt asiaan huomiota jo vuonna 1870, ja asia säilyi luotsipäälliköiden ja luotsien huolenaiheena vuosikymmeniä.

Luotsipäällikkö J.E. Lithenius kirjoitti vuoden 1887 lopulla kadonneista reimareista mm., että ”täkäläisillä wäylillä reimarit vahingoittuvat äärimmäisen harvoin muista syistä kuin tukinuiton takia, mikä valitettava tapa tukkien kuljetuksessa jatkuu koko purjehduskauden, ja aiheuttaa, missä wäylä on kapeampi, kuten esimerkiksi Leppävirralla ja Pielisjoella, jatkuvasti suurempia tai pienempiä vahinkoja”. Luotsipäällikön mielestä ainoa keino vahinkojen ehkäisemiseksi oli laittaa lautan mukaan luotsiapulainen (lotsbitrade) aina kun lauttaa kuljetettiin valtionwäylällä. Tämä voisi välittömästi ilmoittaa viittavahingoista paikalliselle luotsille, ja lisäksi Lithenius uskoj, että jo yksin luotsin läsnäolo tekisi uittajat huolellisemmiksi ja vähentäisi vahinkoja.

Tällaiseen hankalaan ja kalliiseen järjestelyyn ei kuitenkaan menty, mutta uittajilta ryhdyttiin perimään korvauksia näiden aiheuttamista vahingoista. Näin oli toki menetelty aikaisemminkin, milloin oli selvyyttä vahingon aiheuttajasta. Nyt kuitenkin mentiin eräänlaiseen uittajilta perittävään wäylän käyttömaksuun.

Saimaalle tukkeja hankkimaan tullut kotkalainen Gutzeit-yhtiö sai kokea sen kesällä 1891, jolloin yhtiöltä perittiin könttämaksuna 500 markkaa lauttojen kuljetuksesta vesistössä. Yhtiö maksoi, vaikka ihmettelikin maksun suuruutta, mihin luotsit vastasivat, että Wahl-yhtiö maksoi yksin Kallaveden lautoistaan 400 markkaa. Todellisuudessa Gutzeit joutui maksamaan enemmänkin, sillä purjehduskauden lopulta löytyi tilikirjasta 840 markan kulungit ”Kruunun Luotsien” tililtä. Myös muut lauttojaan hinaavat tai varppaavat sahayhtiöt pääsivät osallisiksi viittamaksuista.

Vaikka korvauksia maksettiin, uitto säilyi luotsipäälliköiden silmätikkuna. Luotsipäällikkö Majanderin vuoden 1894 kertomuksessa valitettiin tukkilauttojen vievän jatkuvasti reimareita pois paikoiltaan ja siten aiheuttavan luotseille viljalti ylimääräistä työtä. ”Den största olägenhet som förekommer på dessa vattendrag är den oerhörd mängd stockflottor som dagligen och stundligen framsläpas, hvarvid ofta remmare rubbas från sitt läge eller förkomma samt en och annan passagerare ångare anmält att de blifvit uppehållna i sund och trängre farleder genom deras förekyllan.”

Kesti kuitenkin melko kauan, ennen kuin kadonneet viitat aiheuttivat onnettomuuksia. Ensimmäiset viittahaverit sattuivat kaiketi syksyllä 1886 Pielisjoella, jossa sekä *Walio* että *Pielinen*, molemmat matkustajahöyryjä, ajoivat karille; näin siitakin huolimatta, ettei joella hinattu lauttoja, vaan tukit uitettiin irtaallaan. Myös rahtihöyry *Toivon* karilleajo Kuopion väylän Kolikkovirrassa heinäkuussa 1887 sälytettiin tukinuiton niskoille, samoin kaksi vuotta myöhemmin sattunut *Allin* hinaaman lotjan uppoaminen Mikkelin väylän Pyöräsalmessa. - Aikaa myöten vahinkoja sattui hieman useammin, ei kuitenkaan edes vuosittain.

Uittajat korvasivat vahinkoja. Luotsipäällikkö Ylanderin aloitteesta könttämaksuista siirryttiin vuonna 1905 viittakohtaisiin maksuihin: milloin tukkilautta hävitti reimarin, asianomaisen uittajan piti maksaa uudesta reimarista 3,50 markkaa ja lisäksi luotsille 5 markan päiväraha. Viime mainittua uittajat eivät juuri suostuneet maksamaan. Viittakohtainen maksu aiheutti muutenkin riitoja, eihän useinkaan voitu todistaa, kenen uittajan lautta oli vahingon aiheuttanut. Silti korvauksia maksettiin - uittajien mielestä kohtuuttoman paljon.

Vuonna 1918 perustettu Saimaan Laivaliikkeen Harjoittajain Liitto (SLHL) ryhtyi hoitamaan myös reimarikysymystä; tasavesi-Saimaallahan ei ollut uittoyhdistystä, joka olisi huolehtinut kaikkien uittajien puolesta tämänkaltaisista asioista. SLHL sai luotsien kanssa sovituksi uudenlaisesta menettelystä, jonka mukaan Saimaalla siirryttiin lauttakohtaiseen maksuun, jonka suuruus sovittiin vuosittain kullekin väylälle.

Ratkaisu merkitsi tilanteen rauhoittumista tilapäisesti. Lauttamaksut tekivät 1920-luvulla keskimäärin noin 125 000 markkaa (vajaat 40 000 €; mukana eivät ole liiton ulkopuolisten uittajien eikä ylavesien uittoyhdistysten maksut). Suurimpana uittajana Gutzeit maksoi selvästi eniten. Noihin aikoihin Saimaalla katosi tai siirtyi vuosittain - luotsien ilmoitusten mukaan - noin 1 000 viittaa, siis valtava määrä.

MKH yritti kuitenkin - kaiketi luotsien painostuksesta - palauttaa korvausmenettelyn viittapohjaiseksi ja siten luotseja vielä enemmän suosivaksi. Uuden esityksen mukaan luotsit voisivat lähettää viittakohtaiset vahinkolaskunsa luotsipäällikön hyväksyttäväksi, ja hyväksynnän jälkeen laskut toimitettaisiin ao. lauttaajille ja ne olisivat samalla ulosottokelpoisia. Uittajat eivät hyväksyneet esitystä. Gutzeit-yhtiön laivastopäällikkö Hugo Larsson, joka toimi myös SLHL:n puheenjohtajana, totesi, että ”jos mikään, niin tällainen tapa olisi omiaan synnyttämään luotseissa suuren laskuttamishalun, sillä kuka voisi tarkistaa luotsien laskua onko se oikeuden mukainen vai ei. Kaikkein vähemmän sitä luotsipiiripäällikkö voi tehdä, sillä eihän hän ole ollut silminnäkijänä mitä mikin lautta on reimareille tehnyt. Yksinpä luotsien itsensä on mahdotonta sanoa mikä lautta on vahingon aiheuttanut. Lauttoja kulkee kymmenittäin vuorokaudessa sekä päivällä että pimeällä, usein kolme jopa viisi tai kuusikin lauttaa peräkkäin (eräänkin kerran näin 11 lauttaa peräkkäin)”.

Larsson ehdottikin lauttamaksun säilyttämistä Saimaalla. Se oli toiminut hyvin lukuun ottamatta kahta Joensuun alapiirin luotsia, ”jotka ovat kohottaneet lauttamaksut piirissään niin korkeiksi, ettei niitä kukaan lauttaaja enää tahdo maksaa. Näiden kahden luotsin ansiot nousevat viiden kuukauden ajalta oman vakinaisen palkkansa lisäksi noin 4.000 markkaan kuukaudessa miestä kohti”. – Kohtuuttomuutta todisti myös Saimaan vt. päällikön Wendell-Vuoksenvuon vuonna 1921 antama lausunto, jonka mukaan luotsien viittamaksuista saamat tulot ylittivät selvästi heidän vuosipalkkansa. - Lauttamaksukäytäntöä jatkettiin.

Lauttamaksut eivät poistaneet viittavahinkoja, tuskin niitä vähensivätkään, ja joskus ne johtivat havereihin. Toukokuussa 1928 ”Karjalainen” kertoi, miten höyrylotja *Tapola* oli ajanut karille. ”Torstaina t.k. 24 p:nä 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 woimin päässyt irti. Illalla Kaukas Ab:n hinaajalaiwa *Rauha* auttoi sen karilta ja laiwa pääsi omin woimin jatkamaan matkaansa.”

Vuonna 1934 Saimaan uittajat maksoivat lauttamaksuja 170 000 markkaa (62 000 €); nytkin Gutzeitin osuus oli siitä lähes puolet. Se ei tietenkään ollut hinattua kuutiometriä kohden kuin viitisen penniä, mutta selvä lisäkulu kuitenkin. Luotseille se tiesi noin 4 000 markan lisätuloa vuodessa. Tosin luotsien saamat viittakorvaukset vaihtelivat suuresti.

Sotien jälkeen uitot lisääntyivät, ja alkuun myös vahingot. Vuonna 1949 hävisi Saimaalla – nytkin luotsien ilmoitusten mukaan - 873 viittaa ja 1096 siirtyi paikoiltaan. Sen jälkeen vahinkojen määrä alkoi vähetä, mutta vielä 1950-luvulla jouduttiin tasavesi-Saimaalla vuosittain uusimaan 200-300 viittaa sekä siirtämään paikoilleen lähes kaksi kertaa tämä määrä. Lisäksi Kallaveden ja Pielisen vesillä oli yhteensä lähes yhtä suuret vahingot.

Luotsipäällikkö Wickstrandin Kalle-poika muistelee vuoden 2017 ”Vonkamiehessä”, miten kerran 1950-luvulla *Saimaa* oli tarkastusmatkalla Heinäveden reitillä. Luotsipäällikön vieraana oli Savon Uittoyhdistyksen uittopäällikkö Gabriel von Bonsdorff, ”Bunsa”. ”Ukkelit juttelivat kaikessa rauhassa kahvikupposten parissa. Isäni keskeytti äkkiä kahvin juonnin ja kehotti Bunsaa tulemaan mukaansa kannelle. Bunsa vähän ihmetteli, mutta katse terävoityi, kun hän havaitsi hinaajan vetävän perässään suurta tukkilauttaa. No, se ei ollut Saimaalla mitenkään erikoista, mutta hinaajan korsteenin valkoisessa pannassa oli Uittoyhdistyksen tuttu logo SU ja vanavedessä olevan suuren lautan keskellä törrötti pari viittaa. Olivatko ne punaisia vai kirjavia, en muista, mutta niiden omistaja oli valtio ja hoitaja silloinen Merenkulkuhallitus. Isäni tuumasi lakonisesti Bunsalle, että maksuosoitteenhan sinä tiedät vanhastaan.”

Viittavahingot vähenivät aikaa myöten, mihin vaikuttivat ennen kaikkea väylien parantamiset, rinnakkaisväylät sekä väylämerkkintöjen parantuminen, erityisesti linjamerkkien yleistymisen. Valtiokin ryhtyi rakentamaan uitolle rinnakkaisväyliä, paljolti vuonna 1968 alkaneen Saimaan syväväyläliikenteen myötä. Oma merkittävä apunsa oli siinäkin, että ns. linjahinaajien mukana alkoi olla yhä useammin pieni apuhinaaja tai kaksi, jotka ohjailivat lauttojen häntien kulkua kapeikoissa ja tuulen vallitessa myös

selilläkin. - Samalla myös viittojen aiheuttamat haverit vähenivät; paljoahan niitä ei aikaisemminkaan sattunut. Viimeinen iso viittahaveri sattui kesällä 1977, kun matkustajahöyry *Imatra* ajoi karille Ukonvedellä.

Uittajien maksamista lauttamaksuista päästiin eroon 1970-luvulla, kuten luotsi Aaro Korpelainen kertoi vuoden 2011 ”Korsteenissa”. ”Se viittamaksu oli semmonen tukki-kuormien lukumäärään perustuva maksu, ja siitä sitä vuosittain neuvoteltiin Savonlinnan Kauppaseuralla, minä kun olin kymmenkunta vuotta Saimaan Luotsit ry:n puheenjohtaja. Me tahdottiin olla vähän heikoilla, kun vastapuolella istui tohtorismies Yrjö Roitto laskutikku rintataskussa ja oli vielä muitakii herroja. Mutta sitten uittopäällikkö Valkola keksi joskus 1970-luvulla, että eihän niistä viittavaurioista tarvii maksaa, että se on normaalia liikenneväylän kulumista, ja niin se siirtyi valtion maksettavaks. Myö luotsit saatiin viittakorvauksia kompensoimaan – vähän niinku salassa neuvotellen – erityistoimirahan nimellä semmonen lisä, joka vastas kahta palkkaluokkaa. Helge Jääsalo oli silloin pääjohtajana.”

Viittavahingot onnettomuuksineen ja korvausriitoineen eivät saa mainintaa Luotsilaitoksen, eivätkä myöskään Merenkulkuhallituksen historioissa.

### Haverit

Kun toimittaja Ernst Lampén teki kesällä 1904 moottoriveneellään matkan Saimaalla, hän päätyi toteamaan: ”Samoiltiin täällä mittaamattomilla vesillä pienenosen kartan mukaan. Löydettiin saaret ja salmet paikoiltaan, eikä yhtään vedenalaista karia. Ihmeelliset ovat nämät Saimaan vedet siinä suhteessa, ettei tarvitse pelätä kiviä eikä luotoja.” Lampén oli pahasti väärässä – valitettavasti. Se koski niin kivien ja karien määrää sekä myös sitä, etteivät Saimaan vedet suinkaan olleet mittaamattomia.

Matalikkoja, kareja ja kiviä on Saimaalla kosolti, joskus niitä löytyi myös mitatuilta väyliltä, onneksi tosi harvoin. Kareilla myös käytiin ja silloinkin, kun viitat ja muut merimerkit olivat paikoillaan. Ei Saimaalla tapahtunut havereita kuitenkaan sen enempää kuin muuallakaan, päinvastoin. Esimerkiksi luotsitirehtöörin vuoden 1878 kertomuksessa todettiin, ettei Saimaan piirin alueella ollut tapahtunut yhtään haveria, kun rannikolla niitä oli sattunut 22. Tosin 1900-luvun alkuaikoina ”Finlands Sjöfartstidning” jaksoi otsikoida useampaan kertaan ”Jälleen karillejo Saimaalla”.

Luotsilaitoksen aikaan luotsien tehtäviin kuului laatia merivahinkoraportit ja luotsipäällikön tuli vuosikertomuksessaan ilmoittaa haverien määrä ja niiden syyt. Ja niissä tapauksissa, kun viitan väitettiin olleen pois paikoiltaan tai kiven olleen merkityllä väylällä, luotsipäällikkö joutui tekemään paikan päällä asiasta tutkimuksia. Samaten silloin, kun luotsi oli ollut laivassa haverin sattuessa. Kaikki pienemmät haverit eivät kuitenkaan tulleet luotsilaitoksen tietoon. Seuraavassa kerrotaan lyhyesti muutamista Saimaalla sattuneista onnettomuuksista.

Syyskuussa 1874 höyrykuunari *Wäinämöinen* ajoi karille lähellä Oravia. Luotsipäällikön mukaan ”felet är att en man obekant med farleden styrde fartyget på orätt sida om remmaren No 107”. Taas Viipuri-Kuopio-linjan matkustajahöyry *Saima* kaatui ja upposi Varkauden eteläpuolella heinäkuussa 1881. Onnettomuudessa hukkui kaksi henkeä. Kun meriselityksessä väitettiin, että onnettomuus olisi johtunut pohjassa pystyssä olleesta tukista, luotsipäällikkö Olofsson kävi paikalla eikä löytänyt mitään perää väitteelle. Taipaleen luotsit Totto ja Käyhkö todistivat niin ikään Kuopion

raastuvanoikeudessa, että ”me allekirjoittaneet Ruunun luotsit, otamme, jos sitä vaaditaan, valamme päälle että kulkuväylässä Haapasaaren salmessa, missä höyrylaiva *Saima* hiljakkoin hukkui, ei ole, eikä myöskään ole ollut, sen laista tukkia taikka muuta estettä kuin olisi syy ollut nimitettyyn vahinkoon”. Sen sijaan *Ansiolle* saman vuoden lokakuussa sattunut haveri todettiin aiheutuneen puolittain uponneesta tukista.

Puhoksen konepajalla rakennettu matkustajahöyry *Ahti* ajoi neitsytmatkallaan karille kesäkuussa 1890 Savonlinnan satamassa. ”Efter min uppfattning bör förnämsta orsaken sökas i den flegma och vårdslöshet som är utmärkande hos Karelaren, ty de sig såkallade sjömän på Saima vattendragen kunna aldrig göra anspråk på det namnet”, kirjoitti luotsipäällikkö Majander. *Ahdin* ajomies oli väittänyt, ettei ruori ollut toiminut, kun taas Karttusen mukaan alus oli ajanut karille tahallaan: ”Se ajoi Savonlinnan satamaan tullessaan karille [Puhoksen konepajan johtajan] 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 mielittiettynsä, joka vasta tämän järkyttävän tapauksen jälkeen suostui menemään kihloihin hänen kanssaan. *Ahti* irroitettiin melkein vahingoittumattomana karilta.”

Kun matkustaja-alus *Don Juan* upposi 3. syyskuuta 1890 Päihäniemen luona, luotsipäällikön mukaan syynä oli se, että oli käytetty yksityistä luotsia, ”hvars antagliga okunnighet med farvattnet gjorde att olyckan skedde”. Sen sijaan kun matkustajahöyry *Nurmes* ajoi Pielisellä karille lokakuussa 1901 ja Joensuun luotsi Litmanen oli ollut sitä ajamassa, ei raportissa puhuttu mitään luotsin osaamattomuudesta; laivanpäällikön mukaan reimaritkin olivat olleet paikoillaan. Muutamat muutkin kivelleanjoista sattuiivat luotsin ollessa laivalla. Näin sattui mm. Monikkovirrassa heinäkuussa 1922, kun Ahlströmin höyrylotja *Ahti* oli matkalla Juojärvelle. Vauriot jäivät vähäisiksi.

Vuonna 1891 tuli luotsipäällikön tietoon puolenkymmentä haveria, joista yhdestä hän kirjoitti kertomukseensa seuraavasti: ”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 luotsitirehtööri – merkinnyt raportin laitaan, ettei virallisissa asakirjoissa saanut käyttää tällaista kieltä! – *Kaleva* ajoi uudelleen karille saman vuoden syyskuussa Puumalassa, mutta tällöinkin selvittiin ilman isompia vahinkoja.

Vt. luotsipäällikkö Laurénin laatiman vuoden 1898 kertomuksen mukaan Saimaalla ei ollut sattunut yhtään luotseista aiheutunutta merivahinkoa, mutta melkoisesti ”itseaiheutettuja”, ”alla förorsakats af vårdslöshet hos befäl och manskap å samtliga fartyg”.

Purjehduskauden 1902 aikana sattui Saimaalla pienempien pohjakosketusten lisäksi tavallista enemmän havereita, jotka osittain aiheutuivat veden vähydestä. Ainakin kaksi niistä johti aluksen uppoamiseen. Pieni matkustajahöyry *Alli* ajoi karille kesäkuun alussa Rantasalmella ja upposi. Toinen sattui Suvasvedellä syyskuun lopulla, kun Karviosta tulossa ollut Suvasveden Höyrylaivayhtiön *Kaatra* ajoi kivelle ja sai vuodon, mutta pääsi ajamaan lähimpään rantaan, jonne upposi. Toinen matkustajahöyry, *Suvas*, vei matkustajat Kuopioon. Laivayhtiön asiamies Viktor Hyvärinen totesi haveri-

ilmoituksessaan onnettomuuden syystä: ”Vielä tuntematon. Mahdollisesti huolettomuus ja vielä hätäntyminen.”

Yksi kesän havereista johti ihmishengen hukkaan, mutta erikoisella tavalla. Kuopiolainen hinaaja *Savotar* oli heinäkuun viimeisenä päivänä tulossa kahden lastikkaan lotjan kanssa Karvion kanavalta kohden Kuopiota. Saunavirrassa, puolen kilometrin päässä kanavasta, matkanteko keskeytyi: laiva ei jaksanut vetää lotjiaan virrasta. Se ei ollut ensimmäinen kerta, kun näin kävi, ja siksi oli virran yläpuoliselle kummeliluodolle rakennettu vorokki, josta miesvoimin wäntämällä autettiin lotjien hinaamista virrasta ylös. Tällä kertaa ei kaikki kuitenkaan mennyt suunnitellusti, kuten ”Uusi Savo” kertoi tapahtumasta: ”Kun wiime heinäk. 31 p. illalla kello 10 aikaan kauppias Saastamoisen propsilotjia hinasi ”*Sawotar*” ylös Karwion yläpuolella olewasta Saunawirrasta, ja lotjamiehistöä oli neljä miestä auttamassa lotjien nousua, wäntäen wirran yläpuolella olewaa worokkia, antoi yhtäkkiä laiwa perään, kun ei jaksanut tarpeellisen kowasti wetää, jolloin pääsi worokin wäntökanki huiskahtamaan miehiltä wäkinis ympäri, sillä seurauksella, että kaikki wäntämässä olewat miehet roiskahtiwat wirtaan ja yksi heistä, nimeltä Albin Markkanen, syöksyi kiwistä kummelia wasten, jonka teräwä nurkka löi hänen päänsä mäsäksi. Markkanen, joka wielä näytti olewan hengissä, waikka aiwan tiedotonna, toimitettiin heti laiwalla Palokin laiwalaituriin, jonne haettiin lääkäri Palokista, joka sitoi onnettoman haawat.” *Salmi*-laiva lähti viemään Markkasta Kuopioon, mutta mies kuoli matkalla.

Tilanteessa olisi voinut käydä huonomminkin, sillä virtaan joutuneet miehet saatiin pelastetuksi viime hetkellä *Savottaren* päällikön J. Koposen ja yhden laivamiehen ansiosta. ”Pelastus on tapahtunut hyvin nopeaan, tempaamalla uimassa olleet 3 miestä veneeseen ja vienyt laivaan”, kirjoitti Palokin luotsi M. Tuppurainen raportissaan. – Kaksi viikkoa myöhemmin *Savotar* ajoi samassa paikassa karille Kuopiosta tullessaan, Olofssonin mukaan ”förorsakad af dålig ankarbotten”.

Havereista kerrottiin usein sanomalehdissä, väliin pitempään, väliin lyhyempään. Kerrottiin myös sellaisista tapauksista, joita ei mainittu luotsipäällikön kertomuksissa. Yksi niistä oli seuraava ”Etelä-Saimaan” heinäkuun viimeisenä päivänä 1915 kertoma ”kaimalaivastaan”: ”Matkallaan t.k. 28 p:nä Lappeenrannasta Mikkeliin ajoi höyrylaiwa ”*Etelä-Saimaa*” Puumalan Soitonniemen laiturin luona rantakiwikkoon niin kowalla wauhdilla, että pohjasta irtaantui pari naakelia, joten laiwa sai pienehkön wuodon. - - Syyksi onnettomuuteen ilmoitetaan se, ettei koneenhoitaja ollut koneen ääressä silloin kun komennettiin pysähtymään ja täyttää wauhtia takaisin.”

Havereita sattui tästäkin eteenpäin, keskimäärin ehkä kymmenkunta kesässä. Lisäksi oli kosolti pienempiä pohjakosketuksia ja vastaavia, jotka eivät tulleet julkisuuteen eikä tilastoihin. Syyt olivat useimmiten inhimillisiä. Kun kuopiolainen tervahöyry *Oiva* ajoi karille Rusinvirrassa lokakuussa 1930, Palokin luotsi kirjoitti raportissaan ”syyksi karilleajoon oli ollu vastainen Aurinko säteily ettei huomannut viittain värjä”.

Saimaan tuhoisin laivaonnettomuus tapahtui toukokuussa 1934, jolloin matkustaja-höyry *Louhi* kaatui ja upposi Suvasvedellä. Onnettomuudessa kuoli 34 henkeä. Tapauksella ei ollut mitään yhteyttä merimerkkeihin tai luotsien toimintaan.

Useimmat muistakin havereista johtuivat ”inhimillisistä syistä”. Kun matkustajahöyry *Savonlinna* ajoi karille Vekarassa kesäkuussa 1960, luotsipäällikkö Syrjälä totesi raportissaan, ettei alus ollut ajanut linjataulujen mukaan, vaan suoraan kohden Vekaran loistoa. Hieman samoin oli Enso-Gutzeitin höyrylotja *Mikon* karilleajossa lokakuussa 1963: ”Jos vaikka viitta olikin poissa, oli linjaloistot jotka näkyvät hyvin koska onnettomuus sattui klo 11.” Lisäksi todettiin, että koneapulainen oli ollut laivaa ajamassa. Ja kun Saastamoisen hinaaja *Papinniemi* ajoi kivelletyyn syyskuussa 1964, Syrjälä kirjoitti raporttiinsa: ”Olisi pitänyt lukea karttaa, vai oliko sitä? ja ymmärsikö päällikkö?”

Vaikka väylämerkinnät ovat parantuneet, alusten navigointilaitteet kehittyneet ja laivamiehistöjen koulutus lisääntynyt, havereista ei ole vielä kukaan päästy eroon: niitä sattuu edelleen Saimaalla – joka kesä niin ammatti- kuin huviliikenteen aluksille.

## Luotsipäällikön tarkastusmatkat ennen Saimaata

### Vuokra- ja vuorolaivoilla

Saimaan merenmittauksissa vuosina 1857–66 käytetty *Saima* myytiin sen jälkeen kun väylämittaukset oli saatu tehdyksi, joten uudella luotsipiirillä ei ollut omaa höyrylaivaa. Väliaikaiseksi luotsipäälliköksi määrätty luutnantti Wahlroos piti sellaisen saamista luotsipiirille välttämättömänä; hänhän oli tottunut sellaiseen oltuaan lähes kaksi kesää Saimaan merenmittausretkikunnan johtajana. Hän oli myös neuvotellut majuri Lönneströmin kanssa tämän omistaman ja Wahlroosille tutun höyryvene *Wilkaan* vuokraamisesta kesäksi luotsipiirin käyttöön. Vuokra olisi 35 markkaa päivältä, mikäli höyry olisi vuokrattuna kuudeksi kuukaudeksi, ja vuokra sisälsi konemestarin palkan, halot sekä öljyt ja muut tarvikkeet.

Luotsitirehtööri Nordmannin mielestä yli 6 000 markkaan nouseva vuokra oli liian suuri, ja niinpä hän tiedusteli Wahlroosilta, eikö olisi halvempia aluksia vuokrattavissa tai eikö töitä voitaisi järjestää niin, että höyry olisi käytössä vain alkukesän ajan ja loppuajan luotsipäällikkö kulkisi purjejahdilla. Wahlroos vastasi 25. maaliskuuta 1868 ilmoittaen, ettei lähiseudulla ollut muita höyryveneitä tarjolla, sekä tähdensi, että näin alkuun tarvittaisiin jatkuvaa valvontaa luotsipäällikön taholta ”emedan de lotsbetjente, som härstädes instundande sommar komma att blifva antagne, till stor del ännu äro okunnige och jag ej ens vågar ansvara för de redan mera försigkomne, att de med all den noggranhet som dertill fordras skola fullgöra sina åligganden, med mindre än att jag eger medel till att, synneligast genast efter uppremnigen, anställda den snabbaste eftersyn af farlederne, äfvensom det är högst nödvändigt för lotsbetjentes framtida skicklighet att under loppet af denna sommar genom oafbrutna visitationsresor och examinering derunder, drifva desse till att under ledning af ett öfverbefäl sjelfve noga undersöka hvarje grund inom sin station, jag anser en mindre ångslup alldeles outhärlig åtminstone under största delen af instundande sommar”.

Purjejahti tai -vene ei Wahlroosin mielestä tullut kyseeseen, koska purjeilla kulkeminen mutkikkailta, kapeilla ja usein virtaisilla väylillä olisi aivan toivotonta. Lisäksi hän muistutti matkojen pituudesta luotsipiirin alueella: yksin pääväylien kiertäminen merkitsi vähintään 84 Ruotsin peninkulman (mil = 10 km) matkaa. Hän esittikin, että höyryvene vuokrattaisiin luotsipäällikön käyttöön vähintään neljän kuukauden ajaksi.



Luotsitirehtööri ei tyytynyt Wahlroosin vastaukseen, vaan lähetti tiedustelun muutamille konepajoille sekä laivayhtiöille, josko heillä olisi vuokrata pienehkö höyry (mitat ”noin” 42 x 9 x 3½ jalkaa) kuukaudesta kuuden kuukauden ajaksi. Puolenkymmentä tarjousta saatiin, ja niiden sisältö vaihteli. Crichtonilla Turussa oli 60-jalkainen höyry, jonka päivavuokra oli 50 markkaa, kun taas viipurilainen Carl Wiik tarjosi kahta alusta: isomman (51 jalkaa) vuokra oli 90 markkaa kuukauden ajalle, 65 markkaa kuudeksi kuukaudeksi, pienemmän (32 jalkaa) 25 ja 16 markkaa. Kuopiosta oli tarjolla *Lilli* (52 jalkaa) 30 markalla ja *Tippa* (53 jalkaa) 36 markalla 4 kuukaudeksi, mutta nämä vuokrat eivät sisältäneet polttopuita, joita arvioitiin kuluvan 3-4 syltä päivässä; syli halkoja maksoi noin 3 markkaa. Oli muutama muukin samaa suuruusluokkaa oleva tarjous.

Luotsitirehtööri joutui toteamaan, ettei *Wilkasta* halvempaa alusta ollut tarjolla. Hän yritti kuitenkin tinkiä Lönneströmin kanssa hinnasta, mutta tämä ei siihen suostunut, vaan esitti vaihtoehtona, että mikäli *Wilkas* haluttaisiin lyhyemmäksi aikaa kuin kuudeksi kuukaudeksi, ensimmäisen kuukauden vuokra olisi 50 markkaa päivältä ja alenisi siitä aina 5 markkaa kuukaudessa. Koska oli kyse näinkin isosta määrärahasta, jota ei ollut sisällytetty luotsilaitoksen budjettiin, Nordmann kääntyi Senaatin puoleen ja lähetti ”Till Hans Kejslerliga Majestät” osoitetun kirjelmän huhtikuun 21:nä, Siinä kuvailtiin yksityiskohtaisesti ja liitteineen vuokrahöyryhankkeen vaiheet ja lopuksi pyydettiin ratkaisua asiaan: ”...får hos Eders Kejslerliga Majestät i djupaste underdånighet jag härmedelst anmäla om hvad af mig i detta ärende sålunda blifvit tillgjordt och deri förelupit”.

”Keisari” eli siis Suomen Senaatti käsitteli asian jo heti seuraavalla viikolla, ja huhtikuun viimeisenä päivänä antamassaan päätöksessä hyväksyi esityksen *Wilksaan* vuokraamiseksi enintään neljän kuukauden ajaksi. Samalla ikään kuin hyväksyttiin liitteenä ollut Wahlroosin laatima esitys Saimaan luotsipiirin kuluvan vuoden määrärahasiksi 14 668 markkaa. Siitä vuokralaivaan oli varattu 5 915 markkaa. Heti tämän jälkeen Nordmann allekirjoitti luotsilaitoksen puolesta sopimuksen Lönneströmin kanssa *Wilksaan* vuokraamisesta.

*Wilkas* oli näiden vesien kokenut kulkija, kuten edellä on kerrottu. Se oli myös sopiva tehtävään, olihan sen syväys vain 3½ jalkaa. Ja niin Wahlroos lähti 17. toukokuuta 1868 ensimmäiselle tarkastusmatkalleen.

Siitä miten paljon *Wilksaalla* kuljettiin kesän aikana, ei ole tarkempaa tietoa, kaiketi paljon. Kun neljän kuukauden määräaika alkoi lähestyä, Wahlroos kirjoitti elokuun lopulla Helsinkiin ja esitti vuokra-ajan jatkamisesta. Joukko luotseja oli lavantaudin kourissa – elettiin suurta nälkävuotta – eikä väylien hoitaminen onnistuisi millään ilman höyryvenettä; lisäksi Lönneström oli luvannut lisäajan 30 markan päivävuokralla. Koska *Wilksaasta* oli maksettu siihen mennessä 5 100 markkaa, määrärahasta oli jäljellä vielä 815 markkaa, jonka käyttöön Wahlroos pyysi lupaa. Asia meni nytkin Senaattiin ja myönteinen päätös saatiin syyskuun viimeisenä päivänä, jolloin *Wilkas* oli ollut jo kolme viikkoa ”jatkoajalla”. Toki Senaatti muisti kolmisivuisessa kirjelmässään muistuttaa, että höyrylaivan käyttö tuli rajoittaa vähimpään mahdolliseen. *Wilkas* oli kuitenkin luotsipäällikön käytössä lokakuun 22:en päivään saakka, joten Lönneströmin lasku nousi 1 050 markkaan, mikä ylitti hyväksytyn määrärahan. Ilmeisesti sekin sai aikanaan Senaatin siunauksen.

Wahlroosin kokemukset ”omasta” laivasta olivat kaikin puolin myönteiset, minkä hän totesi vuoden lopun Helsingin-kirjeessään, niin että ”...synes förhyrandet af ångslup mig fullkomligt ändamålslost”. Niinpä hän esittikin seuraavaksi kesäksi samanlaista järjestelyä, mihin hän myös sai luotsitirehtöörin ja Senaatin suostumuksen. Maaliskuussa 1869 hän ilmoitti tehneensä sopimuksen everstiluutnantiksi ylennetyn Lönneströmin kanssa *Wilksaan* vuokraamisesta 5½ kuukauden ajaksi eli 169 päiväksi; päivähinta oli nytkin 35 markkaa, joten koko kauden vuokraksi tuli 5 915 markkaa. Hän perusteli sopimusta vielä sillä, että kaikki muut lähiseudun tarjolla olleet höyryalukset – jos niitä yleensä oli – olivat isompia ja siten myös selvästi kalliimpia.

Tuli kevät 1869, ja 19. toukokuuta Wahlroos raportoi laivaliikenteen alkamisesta, ”att Bogserbåten ”*Georg Robert*” i dag afgått härifrån till Wiborg med sju stycken lastade plankpråmar och att jag i morgon bitti ämnar med ångslupen ”*Wilks*” resa härifrån 3 mil söderut och fortsätter sedan resan upp till Joensuu och Kuopio för att kontrollera uppremningen af farlederna”. Tämän enempää hän ei raportoinut kesän matkoistaan; vuoden tilinpäätöksessä luotsipiirin kustannukset olivat liki 15 000 markkaa, josta siis *Wilksaan* osuus oli mainittu liki 6 000 markkaa.

Jo syyskuussa 1869 Wahlroos oli laatinut kustannusarvion luotsipiirilleen vuodeksi 1870. Se päättyi 14 455 markkaan, mutta siinä oli kaksi olennaista muutosta aiempaan: arvio sisälsi myös luotsipäällikön palkka- ja muut kulut sekä siitä puuttui höyryveneen vuokra. Mukaan oli kuitenkin otettu höyryveneen käyttökulut eli miehistö (4 henkeä), polttopuut sekä muut tarvikkeet ja korjaukset, kaikki yhteensä 3 450 markkaa. Ilmeisesti Wahlroos oli lähtenyt laskelmassaan siitä, että valtion varoin olisi hankittu luotsipiirille oma höyryalus.

Esitys ei tullut hyväksytyksi, ja muutenkin luotsitirehtööri oli tullut katumapäälle ilmoittaen vuoden 1870 alussa, että luotsipäällikön kahden aiemman vuoden matkakustannukset olivat olleet liikaa, eikä Saimaan luotsipiiri ollut enää oikeutettu vuokraamaan höyryalusta koko kaudeksi käyttöönsä. Korkeitten kustannusten ohella siihen saattoi olla vaikuttamassa myös toisten luotsipäälliköiden kateus, ehkä omakin, eihän Nordmannkaan ollut saanut käyttöönsä omaa alusta useista pyynnöistään huolimatta.

Wahlroos ei kuitenkaan luovuttanut, vaan esitti uudestaan jo keväällä 1870, että luotsipiirille hankittaisiin oma höyryalus, ja hänellä oli myös sellainen valmiiksi katsottuna. Se oli Wahlin Varkauden konepajan rakentama ja omistama *Punsch*, joka konepajan insinööri Joh. Stenbergin antamien tietojen mukaan oli 60 jalkaa pitkä ja kulki 4 jalkaa syvässä. Aluksessa oli 12 hevosvoiman kone, joka antoi alukselle 10 solmun vauhdin. Hinta oli 19 000 markkaa. Mikäli *Punsch* ei aluksena miellyttäisi, konepaja oli valmis rakentamaan pienemmän ja antamaan siksi aikaa *Punschin* luotsilaitoksen käyttöön.

Wahlroos kirjoitti tästä pienemmästä uusrakenteesta Stenbergiltä saamiensa tietojen mukaan näin: ”Då nu antagligen en enkom för ändamålet byggd båt af omkring 54 fots längd, med enkel maschin om 8 nominella hästkrafter och med fart à 6-7 knop, kunde fås för 12 – 15 000 mark, så torde det förstnämnda anbudet ej vara antagligt, hvarföre jag i anseende å beställning af en båt för redannämnda ändamål, hufvudsakligast med afseende på det senare nämnde anbudet, sett mig skyldig att härom underrätta Herr Direktören.”

Vaikka tarjousta saattoikin pitää edullisena, luotsitirehtööri ei lämmennyt asialle. Niinpä Wahlroos ilmoitti toukokuun alussa, että *Wilkas* olisi saatavissa 50 markan päivähinnalla ja esitti sen vuokraamista, mikäli *Punschia* ei saataisi halvemmalla. Hänen mielestään olisi välttämätöntä päästä tekemään ainakin yksi kiertomatka höyryaluksella. Puolessa kuuta selvisi, ettei *Punsch* ollutkaan käytettävissä, koska alus vietäisiin Pietarin näyttelyyn, ja Wahlroos sai luvan vuokrata *Wilkaan* noin 10 päiväksi. Samalla kuitenkin ilmoitettiin, että luotsipäällikön matkakustannuksiin oli varattu 2 500 markkaa, mutta varoja velvoitettiin käyttämään säästeliäästi, ”med största sparsamhet”. Matka *Wilkaalla* tehtiin toukokuun lopulla.

Saimaan luotsipiiri vakinaistettiin vuoden 1871 alussa, ja piirille vahvistetun johtosäännön menosäännössä eli ”budjetissa” oli varattu määräraha pitempiin tarkastusmatkoihin: ”Höyrylaiwan wouraamiseksi, missä semmoista tarwitaan, sekä purjehdin hankkimiseksi ja kunnoksi pidoksi, arwioita 2,500 markkaa.” Määräraha oli siis edellisvuoden suuruinen, mutta melko suuri, vaikka jäikin vajaan puoleen Wahlroosin alkuvuosien ”huikentelusta”; esimerkiksi luotsipäällikön vuosipalkka lisineen oli tuohon aikaan vajaan 3 500 markkaa. Määrärahasta oli kolmasosa varattu purjehdin miehistön palkkoihin.

Maaliskuussa 1871 Wahlroos pyysi entiseen tapaan lupaa *Wilkaan* vuokraamiseen; Lönneströmin tarjous oli nyt 40 markkaa vuorokausi. Lupa myönnettiin, mutta samalla kehoitettiin luotsipäällikköä selvittämään, millä hinnalla voitaisiin rakentaa luotsiasetuksen mukainen purjehdi. Wahlroos teki työtä käskettyä (vai tekikö?) ja ilmoitti joulukuussa, ettei sellaisen rakentajaa ollut löytynyt Saimaan alueelta ja ehdotti aluksen rakentamista Helsingissä tai Turussa. Hänen mielestään purjehdistä voitaisiin kuitenkin luopua hankkimalla luotsipiirille oma höyryvene. ”Likväl anser jag mig ej böra underlåta, att framhålla en slik segeljakts användande för det åsyftade ändamålet, såsom högst olemplig; Mera än två rundresor torde knappast hinna verkställas under seglationstiden och derunder fördelningschefen, med några få dagars uppehåll, alltid i flere veckor i sender måste vara aflägsnad ifrån stationsorten, utom flera andra omständigheter, som gör det svårt att endast med segel komma fram i dessa farvatten, då dertill ännu tages i betraktande de långa distanser man har att tillryggalägga, hvarföre jag härhos ödmjukast vågar framhålla såsom lempligare och för staten billigare, om förvaltningen af fördelningen kunde handhafvas i likhet med hvad som skett under de två senaste somrarne.” Luotsipäällikkö perusteli esitystään siis myös kustannuksilla: purjehdin ylläpito maksaisi 2 500 markkaa vuodessa, kun taas *Wilkaan* kokoiseen höyryveneeseen tarvittaisiin vain masinisti, jolloin sen kustannukset nousisivat enintään 1 800 markkaan. Kun huomioon otettaisiin höyryveneessä ajoittain tarvittavat isommat korjaustyöt, ero pienenisi, mutta silti tulisi vuodessa säästöä 200...300 markkaa. Wahlroos oli näköjään ”unohtanut” kaksi vuotta aiemman laskelmansa, jossa höyryveeneen käyttökustannukset nousivat liki 3 500 markkaan! Muutenkaan esitys ei saanut vastakaikua Luotsihallituksessa: Wahlroosille ei edes vastattu, vaan kirjeeseen merkittiin ”Ad acta”.

Purjehdiä ei Saimaan luotsipiiriin koskaan hankittu, vaikka Helsinki painostikin asiassa. Luotsipäällikkö sai käyttää – aina luvan jälkeen – vuokralaivaa lyhyeen kevätkierrokseen, joskus toiseenkin. Muut matkat tehtiin vuorolaivoilla. Oman aluksen hankintaan ei lupaa annettu. Näin toimien säästettiin luotsipiirille budjetoidusta määrärahasta merkittävästi.

Wahlroos tyytyikin kevättalvella 1872 ainoastaan uusimaan esityksensä *Wilkkaan* vuokraamiseksi. Hän kuitenkin muisti mainita, että Varkaudesta Wahlin konepajalta olisi saatavissa hieman halvemmalla pieni höyryvene, selvästi *Punschia* pienempi. Mutta koska se oli täysin avoin, sen käyttö Saimaan suurilla selillä olisi epämukavaa tuulen vähänkin voimistuessa. Lupa *Wilkkaan* vuokraamiseen myönnettiin, ja yhdeksän päivää kestänyt tarkastusmatka tehtiin toukokuun lopulla. Matkan jälkeen luotsipäällikkö raportoi, että ”farlederne voro fullständigt och ordentligt uppremade”.

Kun Iisalmen väylän viitoitustyö alkoi tuolloin valmistua, Wahlroos esitti syyskuun alussa *Wilkkaan* vuokraamista toistamiseen, nyt 35 markalla. Lupa myönnettiin, ja niin luotsipäällikkö kävi *Wilkkaalla* Iisalmessa viiden päivän retkellä syys-lokakuun vaihteessa. Samalla maksettiin luotsien palkat, kuten muulloinkin kiertomatkojen yhteydessä. *Wilkkaan* koko vuoden vuokrat tekivät 535 markkaa, ja kun lisäksi Wahlroosin matkat vuorolaivoilla kustansivat 81,50 markkaa, niin olihan se toista kuin kahden ensimmäisen kesän 6 000 markkaa! Wahlroos teki 16 matkaa vuorolaivoilla, joita olivat *Wäinämöinen*, *Impi*, *Saima*, *Ilma*, *Sukkela*, *Tippa*, *Kuopio* sekä joensuulainen höyrykuunari *Suomi*.

Wahlroosin terveys heikkeni keväällä 1873, ja hänen sijaisekseen nimitettiin luutnantti J.O. Fontell, joka kulki tarkastusmatkansa Wahlroosin tapaan. *Wilkkaalla* tehtiin toukokuussa 10 päivän kiertomatka, ja muuten kuljettiin matkustajalaivoilla. *Wilkas* oli Fontellin käytössä 440 markan edestä, ja matkustajalaivojen matkalippuihin meni 142 markkaa. Luotsipiirin kokonaiskulut olivat vajaat 12 000 markkaa. Myös Fontell oli samaa mieltä edeltäjänsä kanssa oman laivan tarpeellisuudesta, ja kirjoitti luotsitirehtöörille syksyllä, että ”har jag kommit till den fulla öfverstyngelsen att såväl en efter förhållandena lämpad ångbåt är för Lotsfördelningschefen härstädes ovilkorligen nödvändig”. Laajassa perustelussaan hän muisti mainita myös poltto-puiden huokeuden, ”veden här är mycket billig”. Fontellkin oli ollut yhteydessä Wahlin konepajaan ja saanut sieltä tarjouksen 68 jalkaa pitkästä ja 4 jalkaa syvässä kulkevasta aluksesta, jonka hinta oli 28 000 markkaa. Hänen laskelmansa aluksen käyttökustannuksista osoitti 3 260 markan vuotuisenkuluja, eli samaa tasoa kuin Wahlroosin ”korjaamaton” arvio. Miehistö koostui konemestarista, lämmittäjästä sekä nuoremmasta luotsista ja luotsioppilaasta, joista kaksi jälkimmäistä kuuluivat myös ”teoreettisen” purjehdin miehistöön.

Fontellin esitykselle kävi paremmin kuin Wahlroosin aiemmille. Andersinin ”Historik”-kirjassa kerrotaan näin: ”Med afseende å ofvananförda omständigheter hemställde Lotsdirektören i undemådig skrifvelse af den 9 Februari 1874 No 193, att en med ångkraft drifven mindre däckad båt ställdes till Chefens för Saima och Kallavesi fördelning förfogande, samt anhöll att en tjenlig ångbåt för omförmalde behof, på statsverkets bekostnad skulle anskaffas, utrustas och underhållas. Derjemte anmältes att J.D. Stenberg & Söners Maskinfabrik åtog sig att en sådan ångbåt af jern med 12 nominella hästkrafter leverera för 17,000 mark.” Aluksen koko, hinta ja toimittaja oli siis vaihtunut Fontellin esityksestä. Senaatissa esitys tuli kuitenkin hylätyksi, tosin vasta huhtikuun alussa 1879.

Kesällä 1874 *Wilkas* oli korjattavana, eikä muutakaan vuokralaivaa löytynyt, joten Fontell joutui tekemään matkansa vuorolaivoilla. Yhdensuuntaisia matkoja kertyikin 32, ja matkalippuihin meni liki 300 markkaa. Näin kävi myös seuraavana kesänä 1875. Yhtään höyryä ei ollut vuokrattavissa säälliseen hintaan, ja Lappeenrantaan konttorinsa muuttanut luotsipäällikkö hoiti väylien ja luotsipaikkojen tarkastukset

reittilaivoilla kulkemalla; matkalippuihin meni tällä kertaa rahaa 256 markkaa. Nytkin kaikkien väylien todettiin olevan oikein viitoitettuja ja luotsien tehtäviensä tasalla.

Toukokuun alussa 1876 luotsipäällikkö pyysi jälleen lupaa vuokrata pienehkö höyryalus käyttöönsä noin 10 vuorokauden ajaksi. Vuokralle oli tarjolla kaksi höyryalusta. Toinen oli lappeenrantalaisen laivayhtiön (Södra Saima Ångbåts Aktiebolag) *Joutsen*, jonka vuokra oli 80 markkaa vuorokaudelta (aluksi oli pyydetty 100 markkaa), ja toinen savonlinnalainen *Alli*, 120 markkaa. Luotsipäällikölle myönnettiin lupa vuokrata *Joutsen*, mutta jälleen kehoitettiin noudattamaan säästäväisyyttä, niin että ”största möjliga hushållning iaktages”. *Joutsen* oli Lappeenrannan ensimmäinen, vuonna 1872 valmistunut höyryalus ja kulki paikallisliikenteessä. Se sai ottaa 76 matkustajaa ja sen konetehto oli 15 hevosvoimaa.

Fontell lähti 1. kesäkuuta viikon matkalle, jonka aikana käytiin Joensuussa, Kuopiossa, Nilsissä ja Iisalmessa. Menomatalla oli todettu luotsien olevan joka paikassa laittamassa reimareita paikoilleen ja paluumatkalla ”voro farlederna redan öfverallt ordentligen och väl remmade”. Savonlinnan Kyrönsalmesta oli löytynyt kivi 6 jalkaa syvältä, jonka edustalle oli laitettu puinen, mustavalkeaksi maalattu poiju.

Lisäksi Fontell teki 18 matkaa vuorolaivoilla, ja palautteessaan hän uudisti esityksensä oman höyryaluksen hankkimiseksi luotsipiiriin käyttöön: ”Då det nu är mycket svårt att härstädes erhålla någon lämplig ångbåt till inspektion af farlederne för ett skäligt pris ej under 80 mark i dygnet, så får hos Herr Direktören jag ödmjukast anhålla att en lämplig mindre ångbåt på kronens bekostnad hit anskaffas och till fördelningschefens uteslutande disposition öfverlemnas.” Hän perusteli esitystään jälleen luotsipiiriin laajuudella, joka ulottui nyt Kuopion seudulla Nilsiaan ja Iisalmeen saakka sekä tulisi lähiaikoina laajenemaan Joensuun suunnalla Pieliselle. Näin laajan vesistön tarkastaminen purjehdilla olisi tavattoman hidasta, etenkin kun vielä otetaan huomioon vesistön lukuisat virrat sekä kapeat, matalat ja mutkaiset väylät. Kuitenkin oli tärkeää päästä tarkastamaan väylät heti keväällä, jolloin reimareita laitettiin paikoilleen. Toki oli mahdollista kulkea pääväylät vuoroliikenteessä olevilla matkustajalaivoilla, mutta niiden nopea kulku rajoitti havainnointia ja lyhyet pysähdykset laitureissa eivät mahdollistaneet riittävän perusteellisia keskusteluja paikallisten luotsien kanssa väylillä havaituista puutteista. ”Anskaffas deremot till fördelningen en ångbåt af gillig konstruktion, så kunna många olägenheter undvikas, många fördelar för tienstgöringen vinnas.”

Kirjeensä lopuksi Fontell esitti, että tarkoitukseen hankittaisiin Helsingistä samana vuonna valmistunut höyrypursi *Emmy*, jonka kauppias F.J.F. Sjöblom olisi valmis myymään 28 000 markalla. Luotsihallituksessa esitys ei saanut nytkään vastakaikua, ja *Emmy* jatkoi alkukesän kulkuaan reitillä Helsinki-Sundsberg, loppukesällä se siirtyi kulkemaan Tammisaaren vesillä, jonne se oli myyty Ekenäs Ångbåts-aktiebolagille.

Myös vuonna 1877 oli tarkoitus vuokrata höyry 10 päiväksi, mutta se ei onnistunut, koska *Joutsen* oli korjattavana alkukesän. Siksi Fontell hoiti matkansa (26 kpl) vuorolaivoilla, joita oli käytössä toistakymmentä eri alusta. Vaikka tällainen väylätarkastus oli vähemmän tehokasta, matkoissa oli se hyvä puoli, että luotsipäällikkö saattoi samalla keskustella alusten päälliköiden kanssa väylien kunnosta ja niiden parannustarpeesta. - Fontellilla oli tapana pyytää ”matkalaskulomakkeeseensa” päällikön kuittaus, joka ei kuitenkaan pienemmissä aluksissa aina onnistunut. Esimerkiksi

Kuopio-Iisalmi-reittiä kulkeneen *Axelin* kohdalle hän joutui jälkeinpäin lisäämään ”utan skriftmaterial”. Fontellin laivamatkoista kertyi 356 markan kulut.

Vuotta myöhemmin luotsipäällikkö esitti samaisen Joutsen-yhtiön hieman isomman matkustajahöyryn *Lauritsalan* (1875, 22 m, 16 hv) vuokraamista 80 markan taksalla. Nytkin lupa annettiin, joskin luotsitirehtööri Justus Eriksson merkitsi kirjeen laitaan huomautuksen ”om ej andra utvägar”. Matkalla oltiin vain kuusi päivää ja matkareportissaan Fontell kirjoitti mm, että ”farlederne äro alla väl uppremmade med långa vackra remmaren fem famnar [9 m] hvilka jag redan i fjol tillsade Lotsarne att anskaffa”. Seuraavanakin vuonna 1879 tehtiin tarkastusmatka *Lauritsalalla*, nyt kuitenkin 70 markan päivämaksulla. Myös tammikuussa 1880, jolloin talvi tuli myöhään, jouduttiin turvautumaan *Lauritsalan* apuun, kun veden noustua ei Pahaluodon poijua oltu saatu nostetuksi miesvoimin vedestä; tästä aiheutui 25 markan kustannus.

Fontell jäi keväällä 1880 sairaslomalle, jolloin vt. luotsipäälliköksi nimitetty luutnantti J.E. Olofsson teki kevätkierroksensa *Joutsenella*, koska *Lauritsala* oli ehditty laittaa vuoroliikenteeseen. Muuten matkattiin vuorolaivoilla (16 matkaa). Kun Olofsson palasi elokuun-matkaltaan hän raportoi yhden reimarin olleen poikki, kolmen poissa kokonaan, kahden siirtyneen paikaltaan sekä kahden olleen ilman tupsua (tofs). - Tämä vuosi 1880 oli ensimmäinen, jolloin luotsipäällikkö kertoo luotsitirehtöörin vierailleen luotsipiirissä; tosin Laatin mukaan Eriksson olisi jo viisi vuotta aikaisemmin kiertänyt kaikki sisävesien merkityt väylät. Siitä ei kuitenkaan ole mainintaa luotsipäällikön raporteissa.

Luutnantti J.O. Lithenius tuli keväällä 1881 hoitamaan luotsipäällikön virkaa (Fontell oli kuollut kesäkuussa 1880). Hän ilmoitti 20. toukokuuta luotsitirehtööri Erikssonille, ettei ollut saanut vuokratuksi yhtään kunnollista alusta; tarjolla oli ainoastaan *Joutsen*, jota hän ei kuitenkaan pitänyt tehtävään soveliaana. Tilanne kuitenkin muuttui: aluksi hän vuokrasi pienen *Muikun* (1876, 9 m, 1½ hv) kahdeksi päiväksi ja sen jälkeen *Lauritsalan* viikoksi. Vuokrahöyryjen käyttö osoittautui nytkin tehokkaaksi, eikä Lithenius ollut edeltäjiään huonompi, vaan esitti rohkeasti oman höyryaluksen hankintaa. Hänelläkin oli siihen ehdokas: matkustajahöyry *Löjtnant Zidén*, jota oltiin huutokauppaamassa saman kuun lopulla Helsingissä. Kävi kuten aiemmillekin yrityksille, ja Eriksson aloitti kielteisen vastauksensa ”Kan ej göra något...” Loppukesän Lithenius kulki reittilaivoilla.

Näin hän hoiti myös kevään 1882 tarkastusmatkan, jonka tuloksena todettiin kaikkien väylien olevan kunnossa (”att farlederne och de kronan tillhöriga byggnader i behörig ordning vidmakthållits samt lotsbetjeningen i allmänhet, utan anmärkingar af större betydighet, fullgjort sina åligganden”). Kesäkuun alussa Lithenius esitti kuopiolaisen matkustajahöyry *Ilman* (1869, 24 m, 20 hv) vuokraamista kuukaudeksi 2 000 markalla, tai vaihtoehtoisesti jotain pientä höyryä lyhyemmäksi aikaa 75 markan päivävuokralla. Vaikka luotsitirehtööri torjui jyrkästi kalliimman vaihtoehdon, *Ilma* kuitenkin vuokrattiin. Ratkaisuun löytynee selitys Litheniuksen vuosikertomuksesta: ”Dessutom deltog jag i färden med ryska kronoångaren ”*Marevo*” samt särskildt med Herr Lotsdirektören på dertill upphyrd ångslup inom fördelningen.” Uusi luotsitirehtööri Carl Tudeer osallistui niin ikään keisarikunnan höyryjähdin *Marevon* matkaan, josta tämä kertoi kertomuksessaan näin: ”Den 16 Juni afreste jag till Saimen vattendrag, för att, enligt Hans Kejsrerliga Majestäts uttalade Nådiga önskan, åtfölja inom dessa farvatten Hans Kejsrerliga Majestäts ångjakt *Marevo*. Derunder hade jag tillfälle att inspektera farlederne och lotsplatserne inom Saima och Kallavesi lotsfördelning.”

Tudeer viipyi Saimaalla tämän jälkeen vielä kuukauden, ja ilmeisesti tämän takia oli *Ilma* voitu vuokrata. Hän palasi takaisin Helsinkiin vasta heinäkuun lopussa ja komeasti luotsihöyry *Walvojalla*, minkä hän itse kuvasi: ”Den 24 Juli afgick ångbåten till Nyslott, för att derifrån afhemta mig, hvarefter inspektion af farleder med mera fortsattes till den 31 i samma månad, då ångbåten kom hit.” *Marevon* Saimaan-matka on jäänyt epäselväksi. Keisarillisen hovin jäseniä ei näet matkustanut laivalla, mutta ”Helsingfors Dagbladin” Lappeenrannan kirjeenvaihtaja kertoi aluksen saapuneen kaupunkiin 18. kesäkuuta sekä jatkavan sieltä Imatralle ja edelleen Savonlinnaan, Punkaharjulle ja vielä etäämmäksi. ”T.f. lotsdirektören Tudeer är beordrad att åtfölja densamma under resan; besättningen utgöres af tio man från gardessjö-equipaget, hvilket befälhafvaren äfven tillhör. Vidare vet man ej om ändamålet med dess resa.” Alus saapui 20:nä Kuopioon, josta lähti paluumatkalle etelään seuraavana päivänä.

Ilmeisesti kokemukset *Ilmasta* olivat niin hyvät, että Lithenius uusi kuukautta myöhemmin esityksensä oman aluksen hankkimista luotsipiirille. Tällä kertaa ei ollut kyse käytetystä aluksesta, vaan aivan uudesta. Hän(kin) oli pyytänyt tarjouksen Wahlin konepajalta, ja insinööri A. Krankin laatima tarjous erittelyineen ja piirustuksineen koski 60 jalkaa pitkää ja 4 jalkaa syvässä kulkevaa matkustajahöyryyn kaltaista alusta. Kattilan käyttöpaine oli 100 puutaa neliötuumalle, mikä takasi 10 solmun nopeuden. Aluksen hinta oli 27 000 markkaa ja se olisi valmis seuraavana keväänä. Luotsipäällikön laskelma aluksen käyttökustannuksista kuusihenkisellä miehistöllä nousi 5 000 markkaan vuodessa.

Litheniuskin perusteli esitystään laajasti. Hän muistutti aluksi siitä, että piirin väylästä oli enemmän kuin kaksinkertaistunut vuodesta 1870 ja oli kaiken aikaa kasvamassa. Sen jälkeen hän huomautti, että matkustajalaivoilla kuljettaessa väylämerkkien tarkastaminen oli hyvin hankalaa, ja suorastaan mahdotonta pimeään aikaan, eivätkä sitä paitsi matkustajalaivat kulkeneet kaikilla väylillä. Höyryveneiden käyttö olisi erityisen hyödyllistä keväisin viittojen paikoilleenlaiton aikaan, ja myöhemminkin viittojen ja poijujen siirtyessä pois paikoiltaan, mihin tukkilautat olivat suurin syyllinen: ”Stockflottorne, som minst 90 % äro skulden till att årligen så många segelmärken bortslitas eller rubbas från sina ställen, kunde hindras att begagna de utprickade segellederna, och förarne, lättare än nu är fallet, befordras till laga ansvar, om blott egen ångslup vore att tillgå.”

Lisäksi hän toi esiin mielestään ei-niin-vähäisen seikan, että oman laivan avulla luotsit oppisivat paremmin tuntemaan omat väylänsä ja osin vieraatkin väylät, ja siten tuntisivat itsensä varmemmiksi varsinaisissa luotsaustehtävissä. ”Dessutom skulle lotslärlingar utbildas på ångslupen så att framdeles vakanta lotstjänster besattes med lämpligare personer än härintill.” Hyvätkään perustelut eivät auttaneet, vaan luotsitirehtöörin karu merkintä kirjeeseen oli sama kuin ennenkin: ”Ad akta”.

Kesällä 1883 Litheniuksen oli turvaututtava ”vähemmän sopivaan” *Joutseneen*, jonka hän sai kuitenkin vuokrata 1 800 markalla koko kuukaudeksi. Tosin jostain syystä vuokrahöyryyn käyttö ei tällä kertaa ollut ”Helsingin herrojen” mieleen: laskun tultua ihmeteltiin pitkää vuokra-aikaa, ja vaadittiin tietoja aluksen päivittäisestä käytöstä sekä sitä, että ne kaksi päivää, jolloin alus oli ollut korjattavana, tuli vähentää pois laskusta. Lithenius toimitti päivittäisen matkaraportin, joka kertoi, että alusta oli käytetty ahkerasti: liikkeelle oli lähdetty yleensä heti aamusta, joskus jopa neljän aikaan ja kulussa oli oltu usein pitkään, parhaimmillaan 16 tuntia. Mitä tuli remonttipäiviin, ne varustamo oli hyvittänyt puolellatoista extrapäivällä. – Loppukesän

ja syksyn ajan luotsipäällikkö matkasi vuorolaivoilla ja teki näistäkin matkoista päivittäisen selonteon. Luotsipiirin menot olivat vuonna 1883 liki 21 000 markkaa, eli lähes kaksi kertaa suuremmat kuin 10 vuotta aikaisemmin. Selityksiä löytyi muustakin kuin matkustelusta: väylästä oli lisääntynyt merkittävästi, samoin väylämerkkien ja luotsien määrä.

Savonlinnaan saapui kesän ensimmäinen höyrylaiva 25. toukokuuta 1884 ja se tiesi myös luotsipäällikölle kiireitä. Alkukesän Lithenius kulki vuorolaivoilla, mutta heinäkuussa hän sai käyttöönsä – luotsitirehtöörin sopimana – *Lauritsalan* kahden kuukauden ajaksi; vuokra oli sovittu 1 400 markaksi kuukaudelta, mutta lopullinen lasku jäi 2 500 markkaan, koska alus oli ollut välillä korjattavana. Kun Lithenius joutui luopumaan *Lauritsalasta* 7. syyskuuta, hän kysyi Helsingistä, joutuisiko hän tekemään loppusyksyn matkansa matkustajalaivoilla, vai – toiveikkaasti – ”eller om hopp finnes, det Kronoångbåt nu ställes till mitt förfogande?” Kruunun höyryyn ei annettu lupaa silloin, mutta neljän viikon päästä tilanne oli toinen.

Elokuussa 1884 Wahlin konepajalta valmistunut luotsihöyry *Jupiter* saapui näet 4. lokakuuta Lappeenrantaan. Alus oli ollut lähes koko syyskuun Laatokalla ja oli sen jälkeen saanut määräyksen siirtyä Saimaalle luotsitirehtöörin käyttöön. Tudeer tuli laivalle 5:nä ja seuraavana aamuna lähdettiin kohden Savonlinnaa ja Joensuuta, aina välillä paikallista luotsia vaihtaen. Vuokalan luotsiasemalla yövyttiin ja Joensuuhun saavuttiin 7:nä aamupäivänä. Kun siitä lähdettiin jatkamaan Pielisjokea myöten kohden Pielistä, sattui haveri, ”då propellen slogs sönder mellan Joensuu och Utra kanal.” Palattiin siis Joensuuhun, jossa Joensuun sulussa varapotkuri vaihdettiin rikkoutuneen tilalle. Sen jälkeen palattiin takaisin Lappeenrantaan, joskin matkalla poikettiin vastavalmistuneella Parkonpään kaasujyloistolla. *Jupiter* jatkoi edelleen Viipuriin ja sieltä Helsinkiin.

Kesällä 1885 Litheniuksella, joka oli edellisyksynä siirtänyt – luotsitirehtöörin luvalla – luotsipiirin konttorin jälleen Lappeenrantaan, oli käytössä aluksi lyhyen aikaa lappeenrantalainen höyryvene *Tiira*. Heinäkuun lopulla kerrottiin lehdissä, että luotsipäällikkö oli aluksellaan (*Tiira?*) ollut antamassa lähtösignaalin Lappeenrannassa järjestetyn pataljoonien välisen soutukilpailun osanottajille ja että itse kenraalikuvernööri oli ollut paikalla kilpailua seuraamassa. Soutukisa oli harjoitus tai karsinta tulevaa keisarivierailua varten, jonka ohjelmassa oli vastaava kilpailu.

Keisari Aleksanteri III seurueineen saapui näet 4. elokuuta Viipurin kautta Lappeenrantaan. Vierailun päätarkoitus oli Suomen sotaväen tarkastaminen, mutta matkaohjelmaan kuului muutakin, kuten Mikko Pekonen kertoo: ”Saimaalle tehtävää purjehdusta varten kokoontui satamaan Linnoituksen juurelle varsin mittava eskaaderi. Mereltä tulivat Saimaan kanavan kautta keisarin huvijahti *Marevo* ja kaksi pienempää jahtia, suuriruhtinaiden mukaan nimetyt *Vladimir* ja *Aleksei* ja kaksi miinavenettä sekä Suomen luotsi- ja majakkalaitoksen höyrylaiva *Saturnus*. Keisarin seuruetta varten vuokrattiin matkustajahöyrylaiva *Konkordia*, sen ajan suurimpia Saimaan kulkijoita. Luotsilaitoksen *Jupiter* oli jo kesäkuussa käynyt tutkimassa väylän Vuoksenniskalle. Tämä väylä ja sitä kuvaava merikartta oli valmistunut edellisenä kesänä.”



Keisari itse tyytyi lyhyeen risteilyyn Saimaan kanavalle, mutta osa hänen seurueestaan kävi Vuoksenniskalla. Pitempään Saimaan purjehdukseen ei keisarillisten aika riittänyt, vaikka sellaiseen oli luotsilaitoksen piirissä varauduttu. Ilmeisesti keisarin eskaaderiin kuului myös luotsihöyry *Walvoja*, josta Lithenius kertoi vuosiraporttinsa haveriosiossa, että ”såvida ej nämnas bör om den ensam i sitt slag stående tilldragelse med Kronoångaren ”*Walvoja*”, som, vid dess utlopp från Saimen, borrade en till ankars liggande kalkskuta i sank”. – Luotsihallituksen höyryaluksset kävivät Saimaalla myöhemminkin, lähinnä tuomassa tarvikkeita tai arvovieraitten kuljetuksiin komennettuina.

”Lappeenrannan Uutiset” kertoi elokuun puolivälissä, että luotsipäällikkö Lithenius oli lähtenyt muutamaksi viikoksi virkamatkalle, jolloin käytäisiin aina Nurmeksessa asti. ”Tätä matkaa warten on waltio wuokrannut ”*Joutsen*”-höyrylaiwan yhdeksi kuukaudeksi 1,600 m:kalla.” Lehti kertoi edelleen, että kaikki Saimaan seitsemän ”tulimajakkaa” olivat tulleet sytytetyiksi. – Syksyllä alikapteeniksi ylennetty Lithenius kertoi vuosiraporttinsa tehneensä kaikkiaan viisi matkaa piirinsä alueella: ”Dessa resor hafwa af fortfarande brist på kronoångbåt hufvudsakligast utförts med passagerare och för ändamålet upphyrda ångslupar.”

### Mittausalus *Kallavesi*

Luotsipäällikkö muisti siis pitää esillä toiveen omasta aluksesta, ja se tuotti myös tulosta. Kun mereltä oli saatu hyviä kokemuksia höyryaluksen käytöstä väylänmittaustöissä, niin talvella 1885 myönnettiin vasta perustetulle Saimaan merenmittauserkkikunnalle 3 500 markan määräraha pienen höyryaluksen hankintaan. Retkikunnan tehtävänä oli Suvasveden alueen mittaus (Vehmersalmelta Karvioon). Mistä *Kallavesi*-nimen saanut alus hankittiin, siitä ei ole löytynyt tietoa. Ilmeisesti se hankittiin meren puolelta, ehkä Venäjän laivastolta, koska keväällä 1885 alusta kunnostettiin runsaan kuukauden ajan Helsingissä merikapteeni R.G. Erichin johdolla. Suvasveden retkikunnan johtaja, luutnantti G. Enqvist laati kunnostustöistä kesäkuun alussa raportin, jota kuitenkin ei ole löytynyt.

*Kallavesi* oli puurunkoinen, osaksi rautakaarille rakennettu ratashöyry, eikä mikään pieni alus, 67 jalkaa pitkä ja Suomen Laivakalenterin mukaan sen kantavuus oli 18 tonnia. Konetehto oli kuitenkin vain 5 hevosvoimaa, ja niinpä se ei kyennyt nousemaan Pielisjokea ylös. Alus sopi kuitenkin hyvin mittautöihin, sillä sen syväys oli vain vajaat kolme jalkaa. Alus saapui Kuopioon kesäkuun alkupuolella, ja pian tämän jälkeen se alkoi kulkea merenmittaajien apuna Suvasvedellä, kuten edellä on kerrottu. Se toimi lähinnä huolto- ja majoitusaluksena, eikä osallistunut luotaustöihin, mahdollisesti harauksiin. Aluksen vuoden 1885 laivapäiväkirja on säilynyt.

Seuraavalta kesältä on tapaus, joka ansaitsee tulla kerrotuksi. Kuopiossa pidettiin heinäkuun alussa 1886 J.W. Snellmanin muistojuhla (samaa aikaan kaupungissa oli myös yleinen raittiuskokous), johon osallistui tuhansittain väkeä ja jonne myös Heinäveden asukkaat halusivat lähteä, ja sehän onnistui, kuten kerrottiin ”Lappeenrannan Uutisissa” useita viikkoja myöhemmin: ”Heinäweden wesillä oli wanha luotsilaitoksen höyrylaiwa ”*Kallawesi*” wesimittauksia tekemässä. Toisessa pienemmässä laiwassa, ”*Silmä*” nimisessä, jollen wäärin muista, oli tämän luotsipiirin päällikkö, katteini Lithenius. Ennen juhlaa tämä keskusteli maamiesten kanssa ja kyseli, eikö olisi halua mennä Kuopioon juhlaa katsomaan? ”Olisi kyllä, tietysti, mutta pitkä on matka soutaen mennessä.” Katteini Lithenius antoi nyt mittauswäellen lupaa

työstä juhlapäiviksi sekä ilmoitutti seudun asukkaille, että ne, jotka halusivat tulla Kuopioon, olivat tilaisuudessa ”*Kallawedellä*” sinne tehdä matkaa ja palata. ”*Kallawettä*” puettiin nyt vihreihin puihin, ja seuraavana aamuna astui juhlapuullinen kansa, miehiä, naisia ja lapsia, noin 100 henkilöä, ”*Kallaweden*” kannelle. ”*Silmän*” ja ”*Kallaweden*” ankkurit nostettiin, ja Kuopioon keulasi pieni laiwasto, wieden mukansa ilollista ja kiitollista joukkoa. Ja kiitosta ansaitseekin katteini Lithenius tästä auliista ja kauniista tarjoomuksestaan.” (Samaisessa lehdessä kerrottiin 13.8., että ”wesimittausalus” *Kallavesi* oli laitettu Kuopioon ”talwiasemille”. Myöhemmin talvella Rönönsaaren luotsiasemalla talvehtineessa aluksessa kävi varas, joka vei sieltä lyijyä ja talia.)

*Kallavesi* jatkoi myös kesän 1887 Suvasveden mittauksissa. Syksyllä 1887 kuitenkin todettiin, että ”*Kallavesi* höyrylaiva on näyttänyt erinäisissä osissa vikanaiseksi”, ja siksi alus vietiin talveksi 1888 Grönlundin telakalle Lappeenrantaan. Siellä aluksen pohjaan vaihdettiin 13 lankkua lahonneiden tilalle. Lisäksi tehtiin koneremonttia, koska höyrykoneen luistit ”falskasivat”. Konepajan lasku näistä kuukauden kestäneistä töistä nousi 850 markkaan, kun alun perin remonttiin oli varattu vain 200 markkaa. Näin *Kallavesi* saatiin sellaiseen kuntoon, että se pystyi jatkamaan Puruveden mittauksia sen kesän ajan. Elokuun lopulla, mittauksien päätyttyä, Luotsihallituksen insinööri Andersin tuli Lappeenrantaan tarkastamaan aluksen ja päätyi siihen, että alukseen pitäisi tehdä korjauksia vielä runsaalla 1 000 markalla. Andersinin ja myös Litheniuksen mukaan korjaukset kannatti tehdä, koska alus oli käyttökelpoinen mittauksissa ja koska sen ”värätyksi” miehistöksi tarvittiin vain masinisti ja pursimies (molempien palkka 1 200 markkaa purjehduskaudessa), kun muu laivaväki saatiin merenmittausretkikunnasta.

Näin toimittiin ja korjaukset tehtiin nytkin Grönlundin konepajalla talven 1889 aikana, minkä jälkeen *Kallavesi* jatkoi mittauksissa eri puolilla vesistöä kahden seuraavan kesän ajan. Lokakuun alussa 1890 alus lähti päällikkönsä kapteeni Henrikssonin johdolla Kuopiosta mittaamaan Lappeenrannan satama-alueita. Matkalla sattui aluksen konemiehelle ”surkea tapaturma”. ”Lappeenrannan Uutiset” kertoi tapauksesta mm. näin: ”Niin löi laiwan koneen akselin polwi koneen pohjusta wasten, aluksen juuri Sawonlinnan salmeen saapuessa, tapaturmassa laiwan koneen käyttäjän Kustaa Hiltusen oikean käden kyynärpäätästä ja olkavarresta aiwan mäsäksi, niin että lääkärin täytyi kiireimmän kautta sen kokonaan erilleen katkaista.”

Luotsipäällikkö Majander selosti tapausta kirjeessään 7. lokakuuta seuraavasti: ”Resan gick lyckligt och bra ända tills Ilokallio fyr kom i sigte; då under det maschinisten i maschinrummet var sysselsatt med smörjning af maschinen, råkade hans armbåge komma emellan vefstaken och kolonnen med den olyckliga påföljd att armen bröts af på hvardera sidan af densamma. Wid ankomsten till Nyslott anlätades genast läkarena hvarvid resultatet blef att armen måste amputeras i närheten af axeln. Alla åtgärder för hans skötsel och vård äro vidtagna samt Doktor Moberg bidrager med sin hjälp och aftersyn till hans återställande. Maschinisten G. Hiltunen är en 30 års man och har under sin tienstetid varit särdeles nykter och arbetsam hvarför sagde olyckshändelse smärtsamt berörde oss alla, utan att tala om hvar han sjelf måste känna med det medvetande att blifva invalid för sin återstående lefnad.” Hiltusta hoidettiin aluksi Savonlinnassa, mutta lokakuun lopulla hänet siirrettiin Lappeenrantaan.

Matkalla Savonlinnasta Lappeenrantaan sattui *Kallavedelle* toinenkin vastoinkäyminen: kampiakseli (axelvefven) katkesi, ja niinpä *Silmän* oli käytävä hinaamassa alus Lappeenrantaan. Siellä sataman lähivesien mittaustyö saatiin valmiiksi parissa viikossa, jonka jälkeen alus jäi talveksi Grönlundin telakalle. Vaikka Hiltunen oli yksikätkäinen, *Kallaveden* koneiston talvikuntoon laitto uskottiin hänelle, toki kaksi kaksikätkistä miestä apunaan. ”Uppsättningen är visserligen gjord med omsorg, men nog kommer han framdeles att lida stort men genom sin olyckshändelse.” Kun myös Hiltusen talvityöt hienoseppänä ja kivenhiojana jäisivät nyt pois, Majander ehdotti, että luotsilaitos myöntäisi hänelle jonkinlaisen eläkkeen, etenkin kun ”Hiltunen uppfördt sig nycktert och ordentligt under hela sjömätningstiden”. Hiltuselle myönnettiin vuoden lopulla 400 markaan kertakorvaus sekä seuraavana vuonna 120 markan vuosieläke.

Vaikka *Kallavettä* oli näinkin paljon kunnostettu, jo talvella 1891 alus todettiin käyttökkelvottomaksi (obrukbar) ja kesäkuussa alus pantiin myyntiin. Siihen oli ehkä osaltaan vaikuttamassa sekin, että Suvasveden, Puruveden ja eräät muutkin mittaustyöt oli saatu valmiiksi. Huutokauppailmoituksessa todettiin, että ”maskinen, med rörliga cylindrar, innehar en styrka af 4 nominella hästkrafter; ångpannan i godt stånd. Båten eger en rymlig salong med befälhafware hytt, en ruff för åtta personer samt skildt kök på däck”. Paul Wahl & Co:n Miettulan sahanhoitaja Johan Koponen jätti aluksesta 1 555 markkan tarjouksen, jolla alus siirtyi Puumalan Sahanlahteen. *Kallaveden* myöhemmät vaiheet on kerrottu Puumalan ”laivakirjassa”.

### Luotsilaiva *Silmä*

Mainittu *Silmä* oli Saimaan luotsipäällikön tai oikeammin -päälliköiden kaipaama oma höyryalus. Vuonna 1867 rakennettu entinen tullihöyry, josta on jo kerrottu edellä ja joka oli tullut Luotsihallituksen käyttöön vuonna 1881, ei tietenkään vastannut täysin odotuksia, mutta olihan se ”oma”. Alus oli rakennettu Helsingissä Hakaniemen konepajalla (vuodesta 1871 J.D. Stenberg & Söner), mitoiltaan 15,4 x 3,6 x 1,8 metriä ja koneteho 12 hevosvoimaa. Merellä, lähinnä Vaasan ja Oulun luotsipiireissä palveluttu *Silmä* saapui Lappenrantaan 25. toukokuuta 1886, ja välittömästi otettiin alus hyötykäyttöön. Saman päivän raportissaan Lithenius kertoi, että ”sedan ångaren *Silmä* hit anländt klockan 5 eftermiddagen, flyttade ombord på denna, samtidigt afgick från Willmanstrand för resa till Pielis, anlöpte Lauritsala för lotsombyte samt ankrade i Päihäniemi hamn öfver natten”. Sillä matkalla ei kuitenkaan ehditty Pieliselle, mutta kuitenkin Vuokalaan, Kuopioon ja Varkauteen, jossa Wahlin konepajalla aluksen korsteeniin laitettiin kipinäverkko. – Toukokuussa, ennen *Silmän* tuloa, luotsipäällikkö oli ehtinyt kiertää melkoisen osan väylistään vuorolaivoilla.

Myös ”Lappeenrannan Uutiset” noteerasi *Silmän* tulon ja uutisoi kesäkuun alussa, että ”höyrylaiwastomme on saanut wähäisen lisäyksen”. Se oli ”näppärä ja wakawa ”*Silmä*”, joka on warustettu salongilla ja taanungilla eli hytillä sekä kannella toinen taanu”. Alus oli jo ehtinyt käymään Kuopiossa ja Joensuussa.

Kipinäverkko, joka Helsingin ohjeiden mukaan ei saanut vähentää vetoa, laitettiin *Silmään* siksi, että hiiliä polttava alus haluttiin muuttaa halkokäyttöiseksi, mikä oli selvästi taloudellisempaa Saimaalla. Se ei kuitenkaan onnistunut välittömästi, sillä Litheniuksen elokuisen raportin mukaan haloille muuttaminen edellytti kahta asiaa: höyrykoneeseen piti saada lauhduttaja (kondensor) ja lisäksi aluksen suvikansi tuli peittää rautapeltisellä katoksella, koska muuten siellä ei voinut kipinäiden takia

oleskella ja muutenkin oli aluksessa kaiken aikaa palovaara. Wahlin asentama kipinäverkko, vaikka olikin parasta laatua, ei kuitenkaan ollut aluksen päällikkö Lundin mielestä osoittautunut halkoja poltettaessa riittäväksi. Siksi alusta varten piti toimittaa pikimmiten 250 tynnyriä kivihiihiä Lappeenrantaan. Näin tapahtui elokuussa, ja Lund sai hiihiä peräti 300 tynnyriä, mikä maksoi 1 275 markkaa. Jatkossa kuitenkin *Silmä* säilyi halkokäyttöisenä. (Litheniuksen pelko kipinävaarasta tuntuu liioitellulta, vaikka *Silmän* korsteeni olikin melko lyhyt.)

Tätä ennen juhannusviikolla Litheniuksen matkasuunnitelmiin tuli muutos, sillä hänet määrättiin kuljettamaan suurruhtinas Wladimir perheineen sekä kenraalikuvernööri, kreivi Heyden Lappeenrannasta Imatralle. Matkaa ei tehty *Silmällä*, vaan luotsihöyry *Saturnuksella*, joka oli saapunut sitä varten mereltä Saimaalle. Paikallinen lehti kuvaili matkan vaiheet yksityiskohtaisesti. Palattuaan Imatralta luotsipäällikkö pääsi jatkamaan *Silmällä*, kun taas *Saturnus* palasi Helsinkiin; tosin sen oli alun perin pitänyt viedä kenraalikuvernööri Pieliselle, mutta matka peruuntui.

*Silmän* ohjelma jatkui väylien ja luotsipaikkojen tarkastuksilla sekä Suvasveden väylän mittauksien valvonnalla. Juhannuksen jälkeen Lappeenrannan lehti tiesi, että ”Saimaan ja Kallaweden luotsikunnan päällikkö, katteini Lithenius meni Juhannuksen päivänä ”*Silmä*” aluksella Pieliselle tarkastusmatkalle. Pieliseltä mennään suorastaan Kuopioon ja sitte Suwasweden wesimittauksia jatkamaan”.

Pieliselle ei vielä silläkään kertaa ehditty, vaan vasta heinäkuun puolenvälin jälkeen. Se tapahtuikin viime tingassa, sillä saman kuun lopulla luotsipäällikkö ilmoitti Saimaan vesien alentuneen siinä määrin, ettei *Silmällä* pystytty kulkemaan Iisalmen ja Mikkelin väylillä eikä Pielisjoella. Siksi hän ehdotti, että *Silmän* tilalle hankittaisiin vain 4 jalkaa syvässä kulkeva alus. Esitys torjuttiin Helsingissä, ja luotsipäällikkö jatkoi matkojaan *Silmällä* entiseen tapaan; matalat väylät tarkastettiin vuorolaivoilla kulkien. – Luotsitirehtöörin neuvo oli täyttää polttoainetarastot vain osittain, mikä vähentäisi hieman aluksen syväystä.

Elokuun 22:nä *Silmä* määrättiin Viipurin luotsipiiriin käyttöön, ja kun se palasi sieltä vajaan kolmen viikon jälkeen, kaikki jatkui kuten ennenkin. Tai melkein, sillä pari viikkoa myöhemmin Lithenius vaati *Silmän* päällikön kapteeni J.F. Lundin erottamista tehtävästään. ”Jag trodde att kaptenen Lund redan skulle aflagt de vanor han vid sin hitkomst i våras å daga lade...”, Lithenius aloitti kirjeensä luotsitirehtöörille. Hänen mukaansa Lund oli ollut häntä kohtaan ylimielinen eikä noudattanut käskyjä, joten ”honom med det snaraste utbytas mot en lämpligare befälhafvare på *Silmä*”. Litheniuksella oli myös seuraaja Lundille katsottuna: turkulainen merikapteeni R.G. Erich, joka oli ollut johtamassa *Kallaveden* keväisiä kunnostustöitä. Luotsitirehtööri Gadd ei kuitenkaan suostunut erottamaan Lundia, koska purjehduskausi oli jo näin loppuillaan, mutta antoi kirjallisen huomautuksen Lundille kehottaen tätä noudattamaan luotsilaitoksen sääntöjen mukaista kuuliaisuutta esimiestään kohtaan, niin ettei aihetta valitukseen enää ilmenisi.

Tätä ennen oli Gadd saapunut 12. syyskuuta Lappeenrantaan *Saturnuksella*, jonka päälliköksi Lithenius määrättiin viiden päivän ajaksi tirehtöörin tarkastusmatkalle. Matkan päätteeksi Gadd ilmoitti *Silmän* jäävän edelleen Saimaan luotsipiiriin käyttöön.

Lokakuun puolessavälissä *Silmä* oli jälleen Pielisjoella, mutta Paiholan sulun yläpuolella se sai pohjakosketuksen, josta seurauksena oli kuhmuja pohjalevyissä, ei kuitenkaan vuotoa. Viikkoa myöhemmin Helsingistä annettiin määräys, jonka mukaan *Silmän* tuli saapua talveksi Helsinkiin. Käsky kuitenkin peruttiin, ja *Silmä* vietti talven 1887 yhdessä *Kallaveden* kanssa Grönlundin konepajalla Lappeenrannassa. *Silmän* vuosikulut olivat 11 000 markkaa, kun esimerkiksi Luotsihallituksen uusi päällikkölaiva *Eläköön* käytti rahaa lähes kolme kertaa enemmän.

*Silmän* ensimmäinen kesä 1886 Saimaalla meni siis ilman isompia ongelmia, mutta kesällä 1887 aluksella oli "uutuuria". Toukokuussa aluksen seistessä Lappeenrannan satamassa – satamamestarin osoittamassa paikassa – se joutui kivisateen runtelemaksi. Satamassa tehtiin räjäytystöitä, ja vaikka työmaa oli 47 syltä (85 m) laivasta ja välissä oli vielä hevostalli, niin kivet lensivät laivaan saakka. Korsteeniin tuli iso lommo ja kattopellit särkyivät. Yksi kivistä, onneksi ei kovin iso, löysi tiensä korsteeniin ja edelleen konemestarin päähän (!), johon tuli melkoinen verihaava; konemestari joutui viikon sairauslomalle. Päällikkö Erich teki tapahtumasta protestin ja paikalla pidetyn tarkastuksen mukaan laivan vauriot olivat niin suuret, että niin korsteeni kuin kattopellitkin oli uusittava.

*Silmä* pääsi silti 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", 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 luotsi-tirehtöörin 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 Kaptanen 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.

Loppukausi meni kuitenkin havereitta. Syyskuussa Erich kirjoitti Helsinkiin ja esitti, että koleiden syysilmojen uhatessa *Silmän* ajohyttiin asennettaisiin lämpöputki ja että Grönlundin konepaja oli valmis tekemään sellaisen 75 markalla. Esitys hyväksyttiin. Samoihin aikoihin Lithenius esitti luotsi-tirehtöörille, että hänen kahden kesän kokemuksensa perusteella *Silmän* kuuden hengen miehistö oli tarpeettoman suuri ja esitti, että luotsipäällikkö hoitaisi myös aluksen päällikkyyden, jolloin säästettäisiin

päällikön palkkamenot. Muu miehistö käsittäisi konemestarin, luotsiperämiehen, matruusin, lämmittäjän sekä jungmannin. Luotsitirehtööri Tudeer ei lämmennyt esitykselle, vaan pyysi Litheniukselta perusteellisemmän esityksen asiasta. Sellaista ei tullut, ja *Silmä* jatkoi entisellä miehityksellä.

Marraskuun 11. Erich ilmoitti aluksen olevan Mustolan kuivatelakassa ja tulleen suojatuksi laudoituksella, niin etteivät sateet ja lumi pääsisi kannelle. Kone oli purettu ja koneen osat kuten muukin inventaari oli viety Lauritsalan varastoon.

Vuoden 1888 laivapäiväkirjan mukaan alus kulki purjehduskautenaan 5 830 meripeninkulmaa. Päällikkönä toimi edelleen R.G. Erich, ja muuta miehistöä oli viisi henkeä. Liikkeelle lähdettiin 15. toukokuuta, jolloin ajettiin Lappeenrantaan ja sieltä jatkettiin koeajoa Päihänniemeeseen. Lithenius oli kutsunut matkalle mukaan 16 vierasta (främmande). ”Lappeenrannan Uutiset” kertoi viikkoa myöhemmin, että ”maanantaina lähti luotsihöyry ”*Silmä*” tarkastamaan jääsuhteita Saimaalla”. Kyse oli kuitenkin normaalista tarkastusmatkasta, joka ulottui Kuopioon, Ahkionlahteen, ja Vehmersalmelle. Sen jälkeen tehtiin toinen matka Joensuuhun, Puhokseen ja Pieliselle. Matkojen aikana tarkastettiin kaikki loistot ja luotsipaikat.

Sen jälkeen mentiin Punkaharjulle, jossa tavattiin Puruvettä mittaamassa ollut *Kallavesi*. Sillä aikaa kun Lithenius oli *Kallaveden* mukana mittaustöitä tarkastamassa, *Silmä* seisoj Punkasalmessa ja laivaväki kunnosti laivaa, mitä se teki muulloinkin seisonta-aikoinaan. Esimerkiksi 11. kesäkuuta Erich kirjasi: ”Skrubbat med såpa både in- och utombord. Målat landgångs båten. Oljat däcket. Förfärdigt en ny flagg spenn och riggat opp densamma, samt ren gjort ångpannan.” – Lithenius kävi sinä kesänä vielä kolme kertaa tarkastamassa Puruveden mittaustyötä.

Juhannuksen jälkeen käytiin Iisalmessa, ja se väylä ei saanut - poikkeuksellisesti - luotsipäälliköltä kiitosta: ”Fann denna farled icke i godt tillstånd. Beordrade lotsarne att oförtöfvadt afhjelpa det bristande.” Loppukesän aikana kierrettiin kaikki Saimaan väylät Partakoskea myöten lukuun ottamatta Mikkeliä, jonne matala vesi esti pääsyn, ja useat väylät vielä moneen kertaan. Matkojen väliaikoina ja matkoillakin kunnostettiin laivaa ahkerasti. ”Målat fartyget både ut- och inombords”, kirjattiin elokuun alussa.

Lokakuun lopulla *Silmä* meni talvehtimaan Grönlundin konepajan telakalle, ”genom is”, ja talvikuntoon laitto saatiin päätökseen 8. marraskuuta. Telakoinnin yhteydessä aluksen kattila katsastettiin, ja sitä varten jouduttiin kattila nostamaan kokonaan aluksesta. Se puolestaan edellytti ensin suvikaton irrottamista. Vesipainekoe tehtiin paineella 105 puutaa per neliötuuma, mutta käyttöpaineeksi määrättiin enintään 60 puutaa. Purjehduskauden kulut olivat vajaat 6 000 markkaa, siis vain hieman yli puolet siitä, mitä kului kaksi vuotta aiemmin. Samaa suuruusluokkaa ne olivat neljänä seuraavanakin vuonna. Puuta paloi 272 syltä.

Lithenius nimitettiin talvella 1889 luotsilaiva *Walvojan* päälliköksi ja hänen seuraajakseen luotsipäälliköksi tuli luutnantti G.A. Majander, joka kulki *Silmällä* yhtä ahkerasti kuin edeltäjänsä. Ensimmäiseltä tarkastusmatkaltaan palattuaan hän raportoi Helsinkiin, että ”hafva funnit fördelningen i godt skick, alla farleder behörigen i tid utremmade och kumler målade”. Luotsituovissa oli kuitenkin ilmennyt korjaustarpeita.

Tarkastusmatkojen lisäksi oli aika ajoin edustusajojakin. Majander raportoi 5. elokuuta olleensa kuljettamassa arvovieraita: ”Härjämte får ödmjukast jag underrätta att jag haft den äran afhemta Hans Kunglige Höghet Hertigen af Edinburg från Harakkan niska samt anlände till Willmanstrand kl. 6 e.m. då Hertigen jemte svit afreste med extra tåg.” Sekä lisäsi vielä: ”*Silmä* var sedan ett par dagar tillbaka putsad och målad så att ombord var i rent och godt skick.”

Purjehduskausi loppui lokakuun lopulla ja alus meni talvehtimaan Grönlundin telakalle. Kuukautta myöhemmin Majander ilmoitti *Silmän* olevan hyvin puhdistettu ja laitettu talvikuntoon. Sitä vastoin *Silmän* viereen nostetun *Kallaveden* puhdistuksesta luotsipäälliköllä oli paljonkin huomauttamista, joten konepaja joutui lisätöihin.

Talven 1890 aikana *Silmään* tehtiin jonkin verran remonttia Grönlundin konepajalla. Erichin kustannusarvio päättyi runsaaseen 400 markkaan, mutta Majander arvioi lisätöitä tarvittavan konepuolella: ”Båtens maskineri som är nästan utslitit och ytterst dåligt borde förnyas eller helst förändras till tvåcylinder system och kunde arbetet utföras bäst och billigast på Puhos mekaniska verkstad.” Koska aluksesta ei ollut piirustuksia, ei Puhoksen insinööri Montin ollut kuitenkaan pystynyt tekemään tarjousta korjaustyöstä, eikä kaikkia muitakaan Majanderin esittämiä lisätöitä tehty muuallakaan.

”Lappeenrannan Uutiset” kertoi vappupäivänä 1890: ”Luotsilaiwa ”*Silmä*” työnnetään tänään wesille talwiteloilta täällä insinööri Grönlund’in konepajalta, missä sitä on wast’ikään paranneltu.” Miehistön hoitama kuntoonlaitto oli alkanut kuukautta aikaisemmin, ja työtä jatkettiin vielä lähes kolmen viikon ajan, ennen kuin päästiin ajoon. 22:na käytiin Viipurissa, ja heti sen jälkeen lähdettiin ensimmäiselle tarkastusmatkalle, jolta palattuaan Majander raportoi kaikkien väylien olleen kunnossa. Ainoastaan Pielisjoki oli jäänyt kulkematta, sillä hän ei ollut rohjennut lähteä 6 jalkaa syvässä kulkevalla *Silmällä* joelle, koska 4 jalassa kulkeva matkustajahöyry *Waliokin* oli ehtinyt saamaan joessa useampia pohjakosketuksia. Tämäkin todisti luotsipäällikön mukaan joen perkaamisen välttämättömyyttä.

Heinäkuun alussa Majander ilmoitti Pietarin Nobel-yhtiöltä tulleen 560 kannua bensiiniä, joita hän ryhtyisi jakamaan loistoille. Palovaaran takia (”kastar så mycket gnistar”) hän ei kuitenkaan uskaltanut lastata niitä *Silmän* kannelle, jonne ne eivät muutenkaan olisi mahtuneet, vaan hän esitti proomun vuokraamista tähän tarkoitukseen; edellisvuonna jakelussa oli käytetty luotsiveneitä. Lupa myönnettiin.

Heinäkuussa sattui pari ”erityistä” tapausta. Heinäkuun alussa puhkesi ankara, koko päivän jatkunut myrsky, kun *Silmä* oli ankkurissa Lappeenrannan satamassa. Ankkuri alkoi antaa periksi ja alus joutui pitämään koneen käynnissä. Tuuliaispää (orkan) oli rikkonut myös useita kummeleita eteläisellä Saimaalla. Kolme viikkoa myöhemmin *Silmä* ajoi karille Pielisjoella: ”Kl 8.30 em. stötte på grund vid Rukasaari med lots ombord tillfölje af att solen sken rakt emot kurslinjen och blände ögönen, kom flott sedan bränsle avtagits och fick 8 man från land till hjälp.” Ei vuotoa eikä muitakaan vaurioita ollut ilmennyt.

Luotsipäällikkö pohdiskeli lokakuun alussa, missä *Silmän* tulevan talven korjaustyöt tehtäisiin. Hän ei näet ollut tyytyväinen paikalliseen Grönlundin konepajaan, kuten hänen kirjeestään Helsinkiin hyvin käy ilmi: ”Remonten kunde sändas till Wiborgs verkstad hvarest alltid arbetare finnas att tillgå och man således ej behöfva vara beroende af Ingeniör Grönlund som ibland har, och ibland är utan arbetare. Dessutom har jag förlorat förtroendet för nämnde Ingeniör, hvars hufvudsakligaste diktan och traktan går ut på att minsta möjliga arbete draga största möjliga vinst. Wore Ingeniör Grönlund mera modererad i sina priser samt samvetsgrannare med arbetena är jag nog villig att anförtro honom dem, men med den erfarenhet jag redan haft af hans arbeten kan jag ej förorda honom utan är tvungen se på Lotsstyrelsens intressen.” Siksi hän ehdotti, että *Silmä* telakoitaisiin Mustolassa ja Viipurin Konepaja hoitaisi kone- ja muut remontit.

Tämä hyväksyttiin, ja niin ”Östra Finland” saattoi uutisoida lokakuun lopulla: ”Den lilla lotsångaren ”*Silmä*” som under sommarens lopp varit sysselsatt med sjömätningar i Saimen ankom i går efter slutad sommarkampanj hit till staden [Viipuri].” Viipurin eli ns. Gallénin konepaja teki töitä aluksessa parin viikon ajan runsaalla 400 markalla. Hintavin työkohde oli kattilan täyskatsastus eli kuten Majanderin työtilauksessa luki: ”Pannan lättas & profvas (enl gaml. besigtn. instrum.)”. Työlistassa oli toistakymmentä kohdetta, kuten kaksi pusrinkia luistikaappeihin, uusi höyryvihellin, uudet matot salonkiin ja käytävään sekä ”torfströklosett”, jonka hinta oli 60 markkaa. Sitä ei pystytty kuitenkaan asentamaan, koska *Silmän* mukavuuslaitos oli liian pieni tiloiltaan. Lisäksi luotsipäällikkö ehdotti, että alukseen hankittaisiin uusi lubrikaattori, uusi jolla eli laivavene taavetteineen sekä uudet verhot (9 paria) pidikkeineen. Jollan ja sen taavettien hankintaa Majander perusteli näin: ”På grund deraf att *Silmäs* joll är gammal och nästan obrukbar som räddningsbåt i händelse af olycksfall, får ödmjukast jag anhålla att en annan får anskaffas som mera motsvarar sitt ändamål, och hvars kostnad stiger till circa Fmk 200. Tillfölj af den olägenhet båtens ständiga bogserande medför har jag ansett mig vördsamt böra anhålla att på *Silmä* få tillsätta ett par davertrar, till båtens upphissande för att kunna såväl längre tid bevara den som helst litet förbättra *Silmäs* fart, ty med båt i släp, har den ej gjort mera än 6,7 knop. Jag har dessutom funnit att under de resor jag kunnat undvara båt *Silmä* gjort 7, till och mer 7,2 knop och då hvarje liten hastighet ökning i härvarande långa distanser alltid inbespara mera tid, har jag ansett mig böra föreslå nämnda förändring.” Verhojen hankinta puolestaan lisäisi viihtyisyyttä laivalla ja parantaisi sen ulkonäköä.

Majanderin työlista hyväksyttiin ja työt saatiin tehdyksi marraskuun puoliväliin tultaessa, ja syytä olikin, sillä talvi tuli aikaisin, ja *Silmä* ennätti juuri ennen kanavan sulkeutumista Mustolaan, jossa se telakoitiin.

Purjehduskauden aikana oli oltu ajossa 838 tuntia ja kuljettu noin 5 200 meripeninkulmaa.

Majander kirjoitti 3. huhtikuuta 1891 luotsitirehtöörille, että ”sedan nu väderleken börjat blifva blidare och efter hvad man kan antaga äfven stadigare, anses jag det vara skäl börja med utrustningsarbeten på Ångbåten *Silmä* inom utgången af förstundande vecka, och får derföre vördsamt anhålla om Lotsöfverstyrelsens order dertill”. Töiden aloittamiskäskey saatiin viikkoa myöhemmin, ja reilun kuukauden kuluttua Majander ilmoitti aluksen olevan valmis laskettavaksi vesille Mustolassa. Alus nosti toimintaviirin - määräyksen mukaan – 24. toukokuuta ja suuntasi saman tien Viipuriin, jossa sen kunnostustyöt saatettiin loppuun Gallénin konepajalla. Siellä saatiin myös



uusi laivavene, mutta suunnitelmasta rakentaa sille laivaan taavetit luovuttiin. Vene taavetteineen olisi vienyt liiaksi tilaa laivan kannelta ja lisäksi niiden asentaminen olisi vienyt aikaa useita päiviä, ja luotsipäälliköllä oli kiire päästä töihin. Majander palasikin junalla Lappeenrantaan 27:nä ja Erichin tehtäväksi tuli seurata aluksella heti seuraavana päivänä.

Kun *Silmä* oli saatu Lappeenrantaan, Majander lähti ensimmäiselle matkalleen, mutta ei kovin kauas. Kesän tapahtumia näet hallitsi odotettu keisarivierailu Lappeenrantaan, mikä käy hyvin ilmi myös Majanderin vuosikertomuksesta: ”I slutet af Maj företogs mätningar & undersökningar i farleden till Niskalampi [Imatra] äfvensom vattnen omkring Willmanstrand med anledning af väntat besök af Hans Kejsersliga Majestät, men i början af Juni vidtogo mina inspektionsresor i hufvudfarlederne och Puulavesi sjö, hvilka tog största delen af månaden i anspråk. Under Juli månad däremot kunde endast kortare resor företagas för inväntande af det Höga besöket.”

Matkoja kuitenkin tehtiin, eikä niin lyhyitäkään. Yhdellä niistä *Silmä* sai pohja-kosketuksen, mikä tapahtui 16. heinäkuuta Pielisjoella, Vasikkasaaren läheisyydessä; laiva säästyí kuitenkin vaurioilta. Koska kari oli melko lähellä laivaväylää, luotsipäällikkö käski paikallisia luotseja laittamaan sen suojaksi kirjavan reimarin (”en brokig tofsremmare”). – Luotsitirehtööri Gadd tuli laivalle 19. heinäkuuta Lappeenrannassa ja hänet kuljetettiin Viipuriin.

Elokuun alussa koitti sitten odotettu keisarivierailu, johon *Silmäkin* pääsi osallistumaan. Kyseessä oli keisari Aleksanteri III:n käynti Lappeenrannassa ja Imatrankoskella. Matka Jakosenrantaan, lähelle Imatraa tehtiin keisarin huvijahdilla *Marevolla*, jota suomalaiset luotsilaivat *Saturnus*, *Ahkera* ja *Silmä* seurasivat saattolainvoimalla. Mukana oli myös kreivi Scheremetjeffin huvihöyry. Pekonen kuvailee matkaa näin: ”Keisari lähti seurueineen kohti Imatraa torstaina 6.8.1891 iltapäivällä. Viiden laivan eskaaderi käytti satamanaa Joutsenon Jakosenrantaan, mistä vieraat vietiin vaunuilla koskea ihailemaan. Kenraalikuvernööri Feidor Heiden tarjosi päivällisen kosken äärellä olleessa vanhassa puuhotellissa ja reilun parin tunnin vierailun jälkeen lähdettiin paluumatkalle.”

Majander puolestaan kirjasi matkan vuosiraporttiinsa näin: ”Den 6 August convojerades Deras Kejsersliga Majestäter till och från Jakosenranta, hvarvid farleden på återresan var belyst med 14 lyktor och bengaliska ljus, hvilka åstadkomma en efektrik och vacker anblick.” (Väylän valaisu tuli maksamaan runsaat 500 markkaa.) Matkan jälkeen Majander ilmoitti saaneensa keisarilta – senaattori Tudeerin välityksellä – lahjaksi hopeisen savukerasian sekä 50 markkaa jaettavaksi aluksen miehistölle. Koska päällikkö Erich oli jäänyt ilman minkäänlaista huomionosoitusta, Majander ehdotti luotsitirehtöörille, että myös Erichiä muistettaisiin jollain tapaa. – Myös Lauritsalan luotsi Henrik Kupiainen, joka oli luotsannut *Marevoa* ja oli saanut palkkiokseen hopeakellon, vaati ja sai luotsauspalkkansa 31 markkaa 50 penniä, tosin vasta parin karhuamisen jälkeen huhtikuussa 1892.

Tarkastusmatkat jatkuivat heti keisarivierailun jälkeen. Luotsitirehtöörin sijaisena oli 9. elokuuta alkaneella matkalla kapteeni A.T.A. von Christianson. Väylién todettiin olevan kunnossa, paitsi mitä muutamien kummelién edessä oli kasvustoa, mikä saman tien raivattiin. Tosin Christianson oli löytänyt luotsipiiristä muitakin puutteita, joihin Majander joutui antamaan selityksensä. – Alus talvehti Lauritsalassa, ja talvikuntoon laitto valmistui marraskuun lopussa.

*Silmä* oli purjehduskauden aikana kulussa 709 tuntia, jona aikana se kulki noin 4 200 meripeninkulmaa; halkoja paloi 264 syltä. Lukemat olivat selvästi pienempiä kuin edellisvuonna, ja huomattavasti pienempiä kuin mitä *Silmä* oli aikaisemmin kulkenut merellä. Esimerkiksi vuonna 1883 *Silmä* oli ollut ajossa 2 117 tuntia, jona aikana maileja oli kertynyt runsaat 7 500. Kivihiltäkin oli palanut yli 900 tynnyrillistä.

Merikapteeni Fredrik Lundberg, joka oli aiemmin toiminut *Eläköön*-laivan perämiehenä, nimitettiin *Silmän* päälliköksi huhtikuun alussa 1892. Tuolloin myös pidettiin aluksen inventaari; vaikka *Silmä* oli melko pieni alus, luetteloitavaa riitti 12 sivun verran. Tätä ennen oli aluksen kantta ja karneerauksia korjattu M. Pöyhjän toimesta 148 markalla.

Toimintaviiri nostettiin 23. toukokuuta, jonka jälkeen alus sai komennuksen meren puolelle, aluksi Viipuriin, sitten Helsinkiin. Ollessaan Helsingin luotsipiirin käytössä loistoja tarkastamassa *Silmä* erehtyi kesäkuun alussa ajamaan karille Kirkkonummen vesillä. Aluksen irrottamiseen tarvittiin hinaajan apua. ”Nya Pressenin” mukaan syy haveriin oli seuraava: ”Orsaken till grundstötningen har af befälhafvaren å båten angifvits vara ett felaktigt sjömärke.” Tapauksesta ei mainita mitään Luotsihallituksen kertomuksessa, seuraavasta sitä vastoin kyllä.

*Silmän* epäonni näet jatkui heti sen palattua Saimaalle. Tuohiluodon reimari nro 138 oli väärässä paikassa ja alus ajoi kolmen jalan matalikolle, josta se ei päässyt irti omin voimin, vaan ohikulkenut Hackmanin hinaaja *Ahu* päästi *Silmän* pälkähästä; pelastuspalkkio oli 50 markkaa. Luotsitirehtööri Gaddin kertomuksen mukaan ”höyrylaiva *Silmä* kosketti hiukkasen pohjaan”. Luotsipäällikkö lisäsi reimarien määrää ja järjestystä haveripaikalla.

Aluksen vastoinkäymiset eivät olleet vieläkään ohi. Vain muutama päivä myöhemmin Majander raportoi Helsinkiin: ”- - men vid inloppet till Jänkäsalo uti en inre vik, hade vi ännu otur att med helt sakta fart stanna på ett okänt grund hvarest ett propellblad förlorades.” Alus ”nilkutti” Mustolan telakkaan, jossa todettiin, ettei alus ollut saanut isompia vaurioita pohjaansa ja jossa alukseen vaihdettiin varapotkuri. Uusi varapotkuri tilattiin Puhoksen konepajalta, jonka tarjous (180 mk kiinnityksineen) oli kolmanneksen Gallénin konepajaa halvempi.

Luotsipiirinsä kertomuksessa Majander kuvasi kesän virkamatkansa *Silmällä* seuraavasti: ”Den 26 Maj började mina inspektions & embetsresor till sjös, men genom otur att vid Tuohiluoto törna på ett orätt remmat grund utsträcktes resan icke längre än till Nyslott, hvarifrån återvändes samt *Silmä* afgick till Mustola torrdock för att undersökas. Sedan *Silmä* blifvit behörigen målåd i botten afgick jag den 5 Juni till Wiborg för att enligt Lotsöfverstyrelsens order utremma en mindre farled på Suomenvedenpohja [kauppaneuvos Hackmanin huvilalle johtava väylä], hvarefter genast återvände till Wstrand. Tillfölje af dessa uppehåll företogs derföre den egentliga första inspektionsresa genom fördelningen den 11 Juni, hvarvid de flesta farleder genomgicks, för förutom Puruvesi & Puulavesi sjöar som först efter midsommar inspekterades. Derefter företogs nödiga resor hvarje månad till skilda ställen inom fördelningen der min närvaro & eftersyn fordrades, hvarefter resorna till sjös afslutades den 18 November.”

Marraskuun 19:nä Majander tiedusteli Helsingistä, saiko loistot sammuttaa, koska liikenne Saimaalla oli loppunut; ainoastaan yksi hinaaja oli vielä kuljettamassa proomuletkaa pohjoiseen. Lupa myönnettiin – puhelimitse! – ja samalla annettiin määräys *Silmän* talvikuntoon laittamisesta. Viiri laskettiin 25. marraskuuta – määräyksen mukaisesti keskiyöllä. Joulukuun 10:nä Majander raportoi, että ”jag meddela att besigtning och inventering af ångbåten *Silmä* och dess inventarier försiggick i går den 9 December, dervid båten befans förtöjd vid Lauritsala sluss, rengjord och preserverad för vintern samt inventarierna upplagda och ordnade på hyller i magasinet”. Masinisti G.J. Pettersson oli määrätty vahtimaan alusta talven aikana.

Purjehduskausi 1892 jäi *Silmän* viimeiseksi Saimaalla. Alus todettiin huonokuntoiseksi jo talvella 1892, ja sen jälkeen kun saatiin päätös uuden aluksen hankkimisesta Saimaalle, *Silmä* pantiin myyntiin. Alusta kävivät katsomassa tammikuun alussa 1893 niin Saimaan kanavan Hinaushöyryveneyhtiön kuin myös Halla-yhtiön edustajat, mutta molemmat totesivat, ettei siitä ollut hinaajaksi; jälkimmäinen yhtiö toki tarjosi aluksesta 3 000 markkaa. Myös kaksi muuta tarjousta (5 500 ja 6 500 markkaa) saatiin Saimaalta.

Lopulta maaliskuussa *Silmä* myytiin vaasalaiselle tehtailijalle, kapteeni Axel Grönbergille 6 800 markalla; hinta vastasi hyvin Luotsihallituksen talvella 1892 tekemää 6 – 8 000 markan hinta-arviota. Sitä ennen aluksesta otettiin talteen kaikki käyttökelpoinen inventaari uudessa luotsilaivassa käytettäväksi. Sitä riittikin, sillä *Silmässä* vuoden 1890 lopulla tehty inventaari (luettelo tavaroista ja materiaaleista) käsitti 15 sivua!

Grönbergillä oli lasitehdas Mustasaaren (Korsholm) Iskmossa ja ennestään 12-hevosvoimainen höyryvene *Grönvik* (ex *Edith*). Grönberg teki henkilökohtaisen konkurssin vuonna 1903, ja John Sjödaahl osti molemmat alukset, *Silmän* hinnaksi tuli 6 950 markkaa. Aluksen myöhemmistä vaiheista ei tiedetä; siitä on säilynyt kuitenkin valokuva, jossa alus esiintyy valkearunkoisena.

## Osa 2 Luotsilaiva *Saimaa*

### *Saimaa* rakennetaan

Vaikka *Silmää* korjattiinkin, se kävi yhä raihnaisemmaksi. Siksi oli pakko saada uusi luotsilaiva Saimaalle. Luotsihallituksessa pohdittiin, voitaisiinko jokin meren puolen kahdeksasta luotsilaivasta siirtää Saimaalle, mutta luotsitirehtööri Otto Gadd päätyi lopulta ehdottamaan uuden laivan tilaamista. Hän aloitti Senaatin kaupp- ja teollisuustoimituskunnalle osoittamansa kirjeen yleisluontoisesti kuvaten merenkulussa tapahtunutta kehitystä näin: ”Sen betydliga utsträckning lotsväsendets verkningskrets under de sednast förflutna åren antagit till följd af allmänne samfärdsel, handelsförhållanden, ökad trafik, kofferdi- och krigsfartygens större dimensioner emot dem, som förut användts, uppförande af en mängd nya fyrinrättningar, vidlyftiga och på särskilda ställen förekommande sjömätningar, upptagande af nya farleder hvarje år, byggande af ett större antal sjömärken och ständiga reparationer af äldre sådana årligen, framkallar sjelffallet anspråk på ändamålsenliga utvägar, oundgängliga för regelbunden och i gällande författningar påbjuden förvaltning af lotsverket icke allenast vid landets kuster, utan äfven i de inre vattendragen.”

Sisävesistöistä Gadd käsitteli aluksi Päijänteen ja Laatokan luotsipäällysmiesten alueet ja siirtyi sen jälkeen Saimaan ja Kallaveden luotsipiirin tilanteeseen, joka olikin kirjeen pääsisältö ja jonka Pekonen on tiivistänyt näin: ”Helmikuussa 1892 senaatille jättämässään esityksessä Gadd perusteli uuden laivan tarvetta sillä, että Saimaan ja Kallaveden luotsipiiri oli erityisen laaja alueeltaan ja välimatkat siellä olivat pitkät. Senaattoreille kerrottiin, että luotsipiirissä oli 14 luotsipaikkaa, 14 johtoloistoa, 352 kummelia, 1506 viittaa ja 718 meripeninkulmaa merkittyjä väyliä. Lisäksi todettiin perusteluissa, että luotsipiiripäällikön tarkastusmatkan pituus oli kaikkiaan 1273 meripeninkulmaa.” – Kirjeensä lopussa luotsitirehtööri käsitteli vielä luotsihöyryjen *Walvoja* ja *Ahkerä* käyttöä ja korjaustarvetta.

Senaatti pyysi lisätietoja, mikä johti siihen, että Luotsihallitus määräsi toimikunnan tekemään *Silmästä* kuntotarkastuksen. Luotsipäällikkö Gustaf Majanderin, insinööri Ernst Fr. Andersinin ja luotsihöyry *Ahkeran* päällikön G.E. Liljeströmin muodostama toimikunta teki maaliskuussa kolme päivää kestäneen tarkastuksen Lauritsalassa ja päätyi pitkässä raportissaan toteamaan *Silmän* kelvottomaksi tarkoitukseensa (”ångbåten *Silmä* som oduglig”). Laiva oli huonokuntoinen, pieni, syväkulkuinen, hidas ja vähävoimainen. Viime mainittua ominaisuutta kuvasi se, ettei alus pystynyt nousemaan Pielisjokea ylös kevään ja alkukesän aikana, koska aluksen vauhti (6½ solmua) ei pystynyt kompensoimaan joen virtausta. Kuitenkin, koska toista alusta ei ollut luotsipiirille osoitettavissa, *Silmää* voitaisiin käyttää vielä tuleva kesä, enintään ja ”med största försiktighet”.

Maaliskuun lopulla Gadd lähetti Senaatille uuden kirjeen, jonka mukana seurasi toimikunnan raportti ja jossa esitettiin 61 400 markan määrärahan myöntämistä uuden luotsihöyryhän hankintaan sekä vuosittain 12 500 markkaa sen käyttömenojen varten. Pekonen tiivistää Gaddin esityksen näin: ”Luotsitirehtööri Gadd ehdotti senaatille, että se myöntäisi 58 800 markkaa uuden laivan tilaamiseksi. Lisäksi tarvittaisiin 2 600 markkaa sekalaisiin menoihin. Samalla tulisi päättää myös uuden laivan vuosittaisista

menoista, mitkä palkkoineen olisivat 12 500 markkaa. Laivan kooksi ehdotettiin seuraavaa: pituus 80 jalkaa, leveys 16 jalkaa 9 tuumaa ja syväys 4 jalkaa 10 tuumaa yhdeksän ja puolen solmun nopeudella. Tällä syväyksellä tuleva laiva selviäisi *Silmää* paremmin Vuoksen vesistön kanavista.”

Mistä laivan mitat ja hinta oli saatu? Siihen on helppo vastata: turkulaisen Wm. Crichton & Co Ab:n tarjouksesta, joka oli päivätty 30.1.1892 ja joka oli toimitettu piirustuksineen ja erittelyineen helmikuun alussa Luotsihallitukseen. Siinä konepaja ilmoitti aluksen hinnaksi em. 58 800 markkaa. Mutta miten Crichton oli tiennyt tehdä tarjouksensa, sillä Luotsihallituksen arkistoista ei löydy minkäänlaista konepajalle osoitettua tarjouspyyntökirjettä?

Ehkä kaikki meni näin. Luotsilaitoksella oli ollut paljon yhteistyötä vuosien mittaan Crichtonin kanssa: konepaja oli toimittanut laitokselle viisi luotsi- tai majakkalaivaa sekä kosolti poijuja ja majakkatarvikkeita. Laitoksen ja konepajan suhteet olivat siis läheiset, ja voisi kuvitella, että Luotsihallituksen insinööri Andersin oli lähettänyt omista nimissään – tosin luotsitirehtöörin luvalla - tarjouspyynnön Crichtonille. Tätä tulkintaa tukee se, että konepajan tarjous oli osoitettu ”Ingenjören H. Herr E. Fr. Andersin, Helsingfors” eikä Luotsihallitukselle. Myöskään tarjouksen saatekirjeen allekirjoittaja ei ollut konepajan englantilainen johtaja John Eager. Tarjouspyynnön mukana oli ollut myös Andersinin piirros mittoineen aluksesta, sillä Crichtonin saatekirje alkoi: ”Återsändande härjemte den till oss öfverlemnande ritningen å en ifrågasatt ångare för Saimen...” Piirrosta ei ole kuitenkaan löytynyt. On myös mahdollista, että Andersin olisi käynyt Turussa keskustelemassa aluksesta ja sen mitoitusperusteista (tai Turun väki Helsingissä).

Senaatti otti toukokuussa myönteisen kannan uuden aluksen hankintaan; Senaatin talousosaston varapuheenjohtajana (pääministerinä) toimi tuolloin Sten Carl Tudeer, joka oli ollut luotsitirehtöörinä vuodet 1882-85. Asia eteni Suomen valtiosihteerin ja kenraalikuvernöörin kautta keisarin vahvistettavaksi, mikä tapahtui 25. heinäkuuta 1892 pidetyssä esittelyssä. Keisari Aleksanteri III sattui olemaan tuolloin vierailulla Tanskassa, puolisonsa Maria Fjodorovnan, Tanskan prinsessa Dagmarin kotimaassa. Niinpä *Saimaan* ”syntymätodistus” on allekirjoitettu Bernstorffin linnassa, ministerivaltiosihteeri Woldemar von Daehnin esittelemänä.

Senaatti teki lopullisen asiaa koskevan päätöksensä elokuun alussa, ja 12.8. ”Uusi Suometar” (sekä pian monet muutkin lehdet) julkaisi pienuutisen: ”Tehdystä alamaisesta esityksestä on korkeintaan 60 000 markan suuruinen määräraha yleisistä varoista myönnetty rautaisen höyrylaiwan hankkimiseksi luotsilaitoksen waralle. Tämä höyrylaiwa on senaatin säädöksen mukaan tilattawa kotimaisesta konepajasta.” – Korkeassa viranomaiskäsitelyssä oli luotsitirehtöörin esittämä 61 400 markan määräraha pyöristetty 60 000 markaksi.

Senaatin kauppa- ja teollisuustoimituskunta lähetti 10.8.1892 Luotsihallitukselle kirjeen, jossa virasto veloitettiin ryhtymään toimenpiteisiin rakennuttaa alus jollakin kotimaisella konepajalla helmikuun 1892 alusta koskevien (Crichtonin) spesifikaatioiden pohjalta. Senaattori Z. Yrjö-Koskisen allekirjoittamassa kirjeessä edellytettiin, että kaikilla kotimaisilla laivanrakennusta harjoittavilla konepajoilla tuli olla tilaisuus jättää tarjous aluksen rakentamisesta, ja että halvimman tarjouksen tekijä tuli valita, mikäli tämä pystyi takaamaan työnsä kelvollisuuden. (” - - egande Öfversstyrelsen, efter det samtliga inhemska verkstäder, hvilka syssla med dylika

tillverkningar lemnats tillfälle att inkomma med anbud å omförmälda arbetes utförande, antaga det i sådant afseende inlemnade lägsta anbud, såvida detsamma derjemte erbjuder erforderliga garantier för dugligt arbete, men i annat fall det af de öfriga anbuden inom den beviljade anslagssumman, som innebär antydda garanti.”)

Toki jo Luotsihallituksen helmikuun 1892 muistiossa oli esitetty, että uuden luotsihöyryn hankkimiseksi tuli pyytää tarjoukset kaikilta kotimaisilta konepajoilta, jotka olivat osoittaneet pystyvänsä laivanrakennukseen. Silloin oli myös korostettu, ettei tarjottu hinta saanut olla yksin ratkaiseva tekijä konepajaa valittaessa, vaan tuli kiinnittää huomiota myös työn laatuun ja toimitusvarmuuteen.

Miten tieto tarjouskilpailusta järjestettiin, on selvittämättä. Luotsihallituksen kirjeenvaihdossa ei ole ainoatakaan konepajoille asiaa koskevaa kirjettä vuodelta 1892. Myöskään virallisissa lehdissä ei ilmestynyt asiaa koskevaa kuulutusta. Joka tapauksessa tarjoukset saatiin (Crichtonin ohella) neljältä muulta konepajalta, jotka olivat:

W. Rosenlew & Co, Björneborgs Mek. Verkstad	56 000 mk
Oskar Eklund, Skeppsdockan, Helsingfors	59 000 mk
A.A. Montin, Puhos Mek. Verkstad	54 000 mk
Osbergiska Werkstaden/Brobyggnads Aktiebolaget, Helsingfors	57 000 mk

Siinä, milloin tarjoukset saatiin, on oma ihmettelynsä. Brobyggnadsin tarjous tuli jo maaliskuun alussa, Montinin elokuun puolivälissä, Rosenlewin 20. syyskuuta ja Eklundin 10. lokakuuta. Kolme viimeksi mainittua antoivat ymmärtää, että heille oli toimitettu alusta koskevat spesifikaatiot, mutta miten? Ehkä privaalisti, sillä Rosenlewin tarjous oli osoitettu Luotsihallituksen insinööri Anders Chydeniukselle. Mainitut kolme myös ilmoittivat tehneensä spesifikaatioihin joitakin heidän mielestään tarpeellisia, jopa välttämättömiä muutoksia. Tarjousten laajuus vaihteli 4:stä 14:ään sivuun. Ilmeisesti kaikki lähettivät myös omat piirustuksensa, joskaan niistä on jäljellä ainoastaan Rosenlewin yleispiirustus. Kaikki konepajat olivat valmiit täydentämään tarjouksiaan sekä käymään tarkempia neuvotteluja.

Kannattaa panna merkille, ettei kolme merkittävää Saimaalle laivoja rakentanutta konepajaa jättänyt tarjoustaan, ei Viipurin Konepaja eivätkä Krankin Lehtoniemen ja Wahlin Varkauden konepajat. Etenkin Wahlin poisjäänti tuntuu erikoiselta, olihan konepaja toimittanut Luotsihallituksen kaksi luotsihöyryä, *Jupiterin* ja *Saturnuksen* vuonna 1884. (70-jalkaiset alukset olivat maksaneet 48 500 markkaa kappale.) Tosin, kuten edellä on kerrottu, Luotsihallituksen kokemukset Wahlin työnlaadusta eivät ehken vakuuttaneet. On myös mahdollista, ettei näiltä kolmelta edes pyydetty tarjousta, vaikka Senaatin ohjeitten mukaan kaikkien konepajojen tuli voida osallistua tarjouskilpailuun.

Tarjoushinnat olivat hyvin lähellä toisiaan, mikä on ymmärrettävää, koska kaikkien, tai ainakin kolmen viimeksi mainitun, tiedossa oli, että laivan rakentamiseen oli myönnetty 60 000 markan määräraha. Myös tarjousten tekniset erittelyt, kuten myös toimitusajat näyttäisivät olleen koko lailla samanlaiset. Hintojen samankaltaisuutta selittää myös Rosenlewin C.A. Westerbergin toteamus saatekirjeessä, että heidän hintansa (alus Helsinkiin toimitettuna) oli valmiiksi tingitty, ”eikä sitä voi halvemmalla tehdä työnlaadun siitä kärsimättä”.

Pitkäksi venähtäneen kilpailutuksen voittaja ratkaistiin vasta marraskuussa 1892. Miten se syntyi, siitä ei ole tietoa, mutta – ”yllättäen” - Turun W:m Crichton & Co tuli valituksi, vaikkei ollutkaan halvimman tarjouksen tekijä. Asiasta ilmoitettiin konepajalle 15. marraskuuta. Konepaja lähetti 3. joulukuuta Helsinkiin laatimansa ja allekirjoittamansa tilaussopimuksen piirustuksineen ja spesifikaatioineen Luotsihallituksen vahvistusta ja allekirjoitusta varten. Luotsitirehtööri Gadd allekirjoitti sopimuksen 30. joulukuuta 1892, mitä ennen konepaja oli toimittanut Nordiska Aktiebankin takauksen luotsilaitokselle. Konepajan kuvaus aluksesta on ohessa tiivistettynä. Aluksen hinta oli 56 000 markkaa eli Luotsihallitus oli onnistunut tinkimään lähes 3 000 markkaa Crichtonin talvisesta tarjouksesta. Aluksen tuli olla valmiina luovutettavaksi Turussa viimeistään 15. toukokuuta 1893. Konepajan puolelta asiaa hoiti konepajan johtaja, insinööri John Eager. Voisi kuvitella, että konepaja oli aloittanut aluksen rakentamistyöt jo marraskuussa saatuaan tiedon voitostaan. Sitä todistaa sekin, että Andersinin kirjassa *Saimaa* mainitaan rakennetuksi vuosina 1892-93.

Talven myötä uusi luotsilaiva alkoi valmistua. Maaliskuun puolivälissä Turusta ilmoitettiin, että ”då machinen och ångpannan nu äro i verkstaden färdigt uppsatta och den sednare äfven profvad, samt skrofvat ihopnitadt och däcket påsatt”, tilaajan tulisi maksaa sopimuksen mukainen toinen 18 500 markan maksuerä; ensimmäinen, yhtä suuri erä oli maksettu tilaussopimuksen allekirjoituksen yhteydessä. Näin tapahtui, ja myös Gadd itse kävi Turussa seuraamassa töiden edistymistä. 25. huhtikuuta Eager kirjoitti, mitä kaikkea Gaddin käynnin jälkeen oli saatu aikaan, ja 11-kohtainen luettelo alkoi näin: ”Styrmans däckskajuta med kommandodäck, trappa och barrier.” Lopuksi todettiin töiden etenevän suunnitellusti ja aluksen valmistuvan määräajassa.

”Åbo Tidning” kertoi huhtikuun viimeisenä 1893, että alus oli laskettu veteen edellispäivänä, ja teknisten perustietojen ohella lehti kuvaili alusta näin: ”Skrofvat har vackra linjer samt är elegant och bekvämt inredt med en stor salong på däcket och en annan under däck äfvensom kajutor för befäl och manskap. Dessutom finnes på däcket i fören en kommandobrygga jämte navigationshytt.” Komentosillalla tarkoitettiin merenkulkuhytin päällä olevaa kaiteilla varustettua tilaa, jonne johti portaat merenkulkuhytin takaa. Ruoriratas oli kannella merenkulkuhytin edessä, paljaan taivaan alla, toki osittain merenkulkuhytin etulipan suojaamana. Komentosilta ja lippa puuttuvat Crichtonin alkuperäispiirustuksesta.

Laivan sopimuksen mukainen hinta oli 56 000 markkaa, mutta koska Senaatti oli myöntänyt alushankintaa varten 60 000 markkaa, Luotsihallitus päätti myös käyttää sen kokonaan. Laivaan teetettiin Crichtonilla lisätöitä sekä hankittiin lisää inventaareja. Nämä kulut otsikoitiin Andersinin kirjassa ”Extra vid verkstaden utförda arbeten” sekä ”Extra inventarier”. Lisätöitä tehtiin noin 500 markalla, ja ne kohdistuivat lähinnä salonkien sisustukseen, mutta joukossa oli myös vesilinjan maalaaminen keltaisella värillä. Selvästi enemmän käytettiin rahaa inventaareihin, joita hankittiin lähes ”joka paikkaan”. Konehuoneeseen hankittiin työkaluja, lyhtyjä, öljykannuja ym. vastaavaa, keittiöön keittoastioita ja ruokailuvälineitä, hytteihin mattoja, liina- ja vuodevaatteita, merenkulkuhyttiin mm. seinäkello, ilmapuntari, lämpömittari ja merikarttoja sekä vielä kaikkea muuta laivassa tarvittavaa. Inventaariluettelossa oli 61 eri artikkelia, joista hankintahinnaltaan suurin oli ”Diverse köksinventarier och timmermansverktyg 347,80 mk”.

*Saimaa*-nimen saanut luotsilaiva valmistui ajallaan ja sen vastaanottotarkastus tapahtui Turussa 17. toukokuuta 1893. Tarkastajiksi oli määrätty Luotsihallituksen insinööri Ernst Fr. Andersin sekä Turun luotsipiirin päällikkö kapteeni H.I. Öhrbom. Lisäksi mukana olivat aluksen tuleva päällikkö, alikapteeni Gustaf Majander sekä konepajan puolesta insinööri J.A. Silander. Aluksi konepajan rannassa mitattiin aluksen syväys, jonka todettiin olevan perässä 4 jalkaa 11½ tuumaa eli se ylitti 1½ tuumalla sopimuksessa määrätyn. Tämän todettiin johtuvan siitä, ettei aluksen ankkuria kettinkeineen oltu vielä laitettu aluksen keulaan. Kun painolastia oli lisätty keulaan vastaava määrä, todettiin aluksen perän makaavan 4 jalan 10 tuuman ja keulan 4 jalan 6 tuuman syvyydessä; mittauksen aikana aluksen halkoboksit olivat täynnä polttopuuta.

Seuraavaksi lähdettiin Airistolle. Viisi tuntia kestäneen koeajon aikana tehtiin neljä nopeusmittausta, joiden keskiarvona aluksen nopeudeksi todettiin 10  $\frac{3}{4}$  solmua ”vid 100 skålpunds ångtryck på kvadrattummen och maskinen arbetade med 200 maskinlag i minuten”. Koneen tehoksi mitattiin 180 indikoitua hevosvoimaa (25 nimellistä). Lisäksi todettiin koneen käyvän tasaisesti, laakerit eivät lämmenneet eikä kattila kuohunut. Myös useissa täydellä eteen – täydellä taakse suunnanvaihdoksissa todettiin koneen toimivan moitteettomasti sekä säilyttävän vakuuminsa. Näin ollen saatettiin tarkastuspöytäkirjaan merkitä, ”så att, sedan Stabskaptenen Majander förklarar sig hafva emottagit i det närmaste fartygets alla i kontraktet uppräknade inventarier i godkännansvärdt tillstånd och värkstaden förklarar sig snarast möjligt vilja leverera dit resterande hissades lotsvärkets flagga, ångfartyget tillkännagafs vara emottaget föt lotsvärkets räkning”. Heti maihin päästyä (klo 18.15) lähetettiin asiaa koskeva sähke luotsitirehtööri Gaddille sekä luovutettiin aluksen päällikkyyks alikapteeni Majanderille.

*Saimaan* runko oli toisten luotsihöyryjen tapaan mustaksi maalattu. Sen keulaan tai kylkiin ei ollut maalattu aluksen nimeä, ainoastaan perään tai pikemminkin perästeeviin oli kiinnitetty nimilaatta ”*Saimaa*”; keulanimensä *Saimaa* sai vasta 1950-luvun alussa. Aluksen keulaa oli molemmin puolin koristamassa ”kranssi”, jossa oli Venäjän kaksipäinen kotka keskellä. Lisäksi keulan myrskylevyn koristeena oli kullattu viisisakarainen tähti, molemmin puolin. – Aluksen tultua vastaanotetuksi konepajalle maksettiin loppu kauppahinnasta sekä lisätyöt.

Crichtonille 10-tonnisen *Saimaan* rakentaminen ei ollut iso asia, yksi työ monien muiden joukossa. Tehtiinhän telakalla paljon isompiakin laivoja. Edellisvuoden lopulla oli Venäjän laivastolle valmistunut kaksi 500 tonnin miinaristeilijää, *Wasadnik* ja *Gaidamak*, ja samana vuonna 1893 telakka rakensi 238 tonnin majakkalaivan *Libauskij Majakin* Venäjään kuuluneeseen Latvian Libauhun. Toki telakalla rakennettiin samaan aikaan myös *Saimaata* pienempiä höyrypursia ja barkasseja.

*Saimaasta* käytetyt alustyyppitykset ovat vaihdelleet: aluksi *Saimaa* oli luotsilaiva tai luotsihöyry, joskus pelkästään höyryalus. Ruotsiksi nimityksiä oli enemmän: ångkryssare, ångjakt med en mast, ångbåt, ångfartyget, lotsångaren, lotsångbåten ja lotsångfartyget. Suomen itsenäistymisen jälkeen *Saimaasta* tuli tarkastuslaiva tai -alus ja lopuksi vuodesta 1980 työaikanaan väyläalus. Nykyään *Saimaata* nimitetään museolaivaksi.



*Saimaan* laivapäiväkirjat ovat suurelta osin säilyneet; puuttuvia vuosia on parikymmentä. Lisäksi osa kone- sekä kansipäiväkirjoista on tallessa. Voimme seurata niiden avulla väliin hyvinkin tarkasti laivan kulkemisia ja tekemisiä niin vasta- kuin myötäkäymisineen. Lisäksi Saimaan luotsipiirin päällikön vuosiraportit ja kirjeenvaihto sekä Luotsilaitoksen ja MKH:n muu arkistomateriaali paikkaavat osittain puuttuvia vuosia sekä tarjoavat lisätietoa myös päiväkirjavuosien tapahtumiin. Päiväkirja- ja arkistotietoja täydennetään mm. yksityisarkistojen tiedoilla sekä sanomalehtiuutisilla, joskin on todettava, että *Saimaasta* kirjoitettiin vuosien mittaan selvästi vähemmän kuin muista luotsilaivoista.

### *Saimaa alusten nimenä*

*Saimaa* sai nimensä maamme suurimman järven, Saimaan mukaan. Ruotsiksi *Saimaa* on Saimen, mutta on myös käytetty muotoa *Saima* (joka on myös naisen nimi). *Saima*-sanalla on oma merkityksensä eli se on tietyyppisten puisten lastialusten yleisnimi, myös soiman synonyyminä käytetty.

*Saimaa* oli valmistuessaan tietävästi ensimmäinen *Saimaa*-nimen saanut alus. Tosin jo sitä ennen oli *Saimaalla* liikkunut kaksi *Saima*-nimistä höyryalusta. Ensimmäinen oli vuonna 1853 valmistunut ratashöyry *Saima*, josta on kerrottu edellä, ja toinen oli vuonna 1870 rakennettu viipurilainen matkustaja/rahtihöyry *Saima*, josta sittemmin tuli *Ainamo*. Vuoden 1882 Suomen Laivakalenterissa mainitaan myös lotja *Saima*, niin ikään Viipurista.

”Meidän” *Saimaamme* jälkeen on maamme vesillä kulkenut muitakin *Saimaa*- ja *Saima*-nimisiä aluksia, Jussi Kivisen mukaan ainakin seuraavat (rakennusaika ja -paikka):

Lotja *Saimaa*, 1898, Sääminki

Matkustajalaiva ss *Saimaa*, 1905 Joroinen, myöhemmin *Kivimaa II* ym.

Matkustajalaiva ss *Saimaa I*, 1906 Savonlinna, myöh. *Saimaa* ym.

Matkustajalaiva ss *Saimaa II*, 1907 Savonlinna, myöh. *Osuusteurastamo*, ms *Saimaa*

Rahtilaiva ss *Saimaa*, 1919 Puumala, myöh. *Walio*

Rahtilaiva ms *Saimaa* (ex *Erland*), 1922 Göteborg, myöh. *Yemassee* ym.

Matkustajalaiva ss *Saimaa* (ex *Kerttu*), 1892 Varkaus, myöh. *Kerttu*

Matkustajalaiva ss *Saimaa III* (ex *Matti*), 1893 Joroinen, myöh. *Tuula*

Kaljaasi *Saima*, 1896 Koivisto

Hinaaja ss *Saima*, 1897, Varkaus, myöh *Kajaani II* ym.

Kuunari *Saima*, 1898 Luvia

Lotja *Saima*, 1898 Lappeenranta

Kaljaasi *Saima* (tai *Saimaa*), 1899 Pyhämaa

### Millainen laiva Saimaa oli?

”Ångbåten, som är afsedd att trafikera Saima vattendragen, är byggd af Siemens Martins stål å W. Crichton & Cos Mekaniska verkstad i Åbo år 1893 och har följande hufvuddimensioner.” Näin alkoi Crichtonin konepajan johtajan John Eagerin joulukuussa 1892 laatima kuvaus luotsihöyry *Saimaasta*. Se poikkesi joiltakin osin konepajan saman vuoden tammikuussa laatiman tarjouksen spesifikaatioista. 9-sivuisen kuvauksen pääkohdat ovat seuraavat:

#### Päämitat

Suurin pituus	80 jalkaa (24,7 m)
Suurin leveys	16 jalkaa 9 tuumaa (5,4 m)
Syväys	4 jalkaa 10 tuumaa (1,5 m)
Koneteho	25 nimellistä hevosvoimaa, joka antaa alukselle vähintään 10 solmun nopeuden.

(Vuonna 1903 tehtyjen laskelmien mukaan aluksen uppouma oli 74,1 tonnia sekä syväys perässä 1,65 metriä.)

#### Runko

Kaariväli 24 tuumaa (61 cm), kattilan ja koneen alla vesirajaan saakka kaksoiskaaret. Keulassa kaksoiskaaret 1,5 jalkaa vesirajan ylä- ja 3 jalkaa alapuolelle.

Runkolevyt, köli  $\frac{1}{4}$ , kölistä vesilinjaan  $\frac{3}{16}$ , vesilinjasta pääkanteen (skarndäcket)  $\frac{5}{32}$  ja siitä ylöspäin  $\frac{1}{8}$  tuuman terästä. Levyt kiinnitetään niittaamalla, tärkeimmistä kohdin kaksoisniittauksella. Pääkannen kannattimet  $\frac{3}{16}$  tuuman terästä, jonka päällä  $2\frac{1}{2}$  tuuman honkalankuista tehty puukansi. Neljä vedenpitävää poikkilaipiota. Umpireelingit, kolme valuma-aukkoa (spygatt), reelinkikaiteet 5 x 2 tuuman tammi-lankkua. Runko maalattu mustaksi, keulassa molemmin puolin messinkinen koriste, laivan nimi perävannakseen kiinnitetyssä kyltissä.

#### Pääkannella

Keulassa kaksi ankkuria, keulakannella mahonkinen merenkulkuhytti (fördäcksruff), jonka edessä ulkopuolella katoksen alla ruoriratas, peräkannella salonki, niin ikään mahonkia. Se kuvattiin näin: ”Akterdäcksruff är försedd med divaner med reservmadrasser beklädda med schagg, tvänne ländstolar likadeles beklädda med schagg, en större spegel med skåp inunder, ett bord med fällskifvor, ett karafinställ med karafin och två glas på en Stones kommod & en förnicklad hänglampa; golfvet beklätt med linoleum och en brysselmatta, samt på akter skottet Deras Kejsersliga Majestäters porträtter; fönstren äro försedda med forrade schagg gardiner med fransar & tofsar. Akterom finnes tvänne skåp med hyllor för signalerna och diverse andra inventarier. Allt kajutarbete och inredning är omsorgsfullt och smakfullt utfördt, väggarne väl målade med oljefärg, samt möbler och lister i akterkajutan och däcksrufferna äro af mahogny.”

Peräkannen päällä, perästä puolilaivaan laudoista rakennettu ja maalatulla purjekankaalla päällystetty suvikatto. Merenkulkuhytin (myös perämiehen hytti) takana kahvelilla varustettu masto, jossa nostolaite myös mastovaloa varten (purje mainitaan aluksen inventaareissa sotavuosiin saakka, mutta mainintaa purjeen käytöstä ei ole löytynyt). Keskilaiivassa paapuurin puolella venetaavetit 12 jalan pituista laivavenettä

varten. Peräkannella peräsinkoneiston päällä puuralli, jonka edessa puusälesohva. Keskellä laivaa konehuoneesta kohoava savupiippu, korsteeni, vaaleaksi maalattu, yläosaltaan musta.

#### Alakannella

Keulassa keulapiikki (kollisions afdelning), neljän miehen skanssi, keittiö, wc (ett rundhus för besättningen med zinkcistern och rör för dess sköljning äfvensom en pisoir), konemestarin ja toinen hytti, jota käytettiin alkuun varastona, sekä lastiruuma. Perällä peräsalonki ja kaksi hyttiä, wc ja komero. Näiden välissä konehuone.

#### Koneisto

Konehuoneessa höyrykone, apukoneet ja kattila sekä halkoboksit kattilan molemmin puolin. Kattila mitoitettu niin, että se takaa käyttöpaineella 100 puutaa per neliötuumaa riittävän höyrysaannin täydellä vauhdilla ajettaessa. Kattila päällystetty piimaalla (kisergur) ja rautapellillä. Höyrykone kaksisynterinen (compound) suihkulauhduttajalla varustettu luistikone, jonka korkeapainesylinterin läpimitta 13, matalapainesylinterin 21 tuumaa. Valurautapotkuri kolmelapainen. Kaikki hytit varustettu lämpöpattereilla. Ei sähkökoneistoa, valaistus öljylampuin ja kynttilöin.

Rakennustyön aikana aluksen rakenteisiin ja varusteisiin tehtiin joukko muutoksia, joista kahdella oli merkitystä myös ulkonäöllisesti. Saimaan merenkulkuhytin päälle rakennettiin avokaiteilla ympäröity komentosiila, jonne noustiin hytin takana olevia tikasportaita myöten. Sinne oli asennettu myös puhetorvi (språkröret) konehuoneeseen, ja myös kompassikoroke oli rakenteilla. Toinen muutos koski reelinkejä: matalan umpireelingin päälle oli rakennettu korotettu rautainen avoreelinki.

Kuten tuonnempana kerrotaan, laivassa tehtiin sittemmin muutostöitä, jotka vaikuttivat niin aluksen ulkonäköön kuin myös sen käytettävyyteen.

#### *Crichton - Saimaan rakentaja*

Skotlantilainen William Crichton muutti Suomeen vuonna 1850 ja oli aluksi kaksi vuotta Cowie & Ericssonin konepajan palveluksessa Turussa. Konepaja oli saanut alkunsa vuonna 1842, jolloin Fiskarsin ruukilla työskennelleet skotlantilainen David Cowie ja ruotsalainen Anders Ericsson olivat perustaneet oman konepajan Turkuun, Aurajoen itärannalle jokisuuhun. Tuotanto käsitti alkuun lähinnä koneita ja höyrykattiloita, mutta sittemmin ryhdyttiin tekemään myös höyryaluksia. Ericsson myi vuonna 1857 osuutensa Erik Julinille, ja Cowie puolestaan puolikkaansa viisi vuotta myöhemmin Crichtonille, jolle myös Julin myi osuutensa. Crichton oli sillä välin työskennellyt Hakaniemen konepajalla Helsingissä sekä Pietarissa, jossa oli saanut tunnustusta taitavana koneenrakentajana. Yritys sai uuden nimen, W:m Crichton & Co.

Vaikka konepajan tuotanto oli hyvinkin monipuolinen, laivoista muodostui Crichtonin päätuote. Niitä tehtiin niin kotimaahan kuin erityisesti Venäjälle; eiväthän pääomaköyhän Suomen laivamarkkinat olisi konepajaa pitkään elättäneet, olletikin kun Suomessa oli muitakin laivanrakentajia. Paavo Haavikko kuvailee Crichtonin alkuaikojä näin:

”Vuodesta 1867 alkaen on kaikista siellä rakennetuista aluksista täydellinen luettelo, josta käy ilmi minkä suuruisia, mitä eri tarkoituksia varten näitä potkuri- tai siipirataslaivoiksi ilmoitettuja laivoja, rauta- tai teräsrakenteisia aluksia, proomuja, hinaajia, mutta myös puusta, jopa mahongista valmistettuja höyrypursia on eri tilaajia varten rakennettu. Laivat saattoivat olla tarkoitettuja Moskovaan, Varsovaan, Pietarin jokipoliisille, Suomen tullilaitoksen käyttöön, Arkangeliin, Amurille, Kaspianmerelle; yhteistä niille oli, että markkina-alueena oli yksinomaan Suomi ja Venäjän keisarikunta.” Venäjän osuus tilauksista oli 80 %.

Crichtonista tuli maamme merkittävin laivanrakentaja viimeistään sen jälkeen, kun se sekä toinen turkulainen konepaja, Ab Vulcan Aurajoen vastarannalla, yhdistyivät Ab Crichton-Vulcan Oy:ksi vuonna 1924. Vuonna 1938 Crichton-Vulcan siirtyi Wärtsilä-yhtymän omistukseen, joka oli kolme vuotta aikaisemmin hankkinut ison helsinkiläisen konepajan, Kone ja Sillan.

Konepajan tuotannon kirjo oli lavea. Esimerkiksi vuosina 1889-1904 Crichton rakensi Venäjän laivastolle 31 trippelikoneella varustettua torpedovenettä, joista 18 rakennettiin Turussa, loput Crichtonin Ohtan konepajalla Pietarissa. Suurimpien konetehto oli 7 300 ihv. Kotimaan toimituksista voi ottaa esimerkiksi Suomen Tulli- ja Luotsilaitoksille autonomian aikana rakennetut 12 alusta, tullilaiva *Suomesta* (1867) vartiolaiva *Auraan* (1907).

*Saimaan* telakkanumero oli 382. Näin monta alusta Crichton oli siis rakentanut vuodesta 1867 alkaen, ja jo sitä ennen sen edeltäjät olivat rakentaneet kymmeniä laivoja. Kokemusta ja osaamista siis oli, tai ainakin olisi pitänyt olla.

### Turusta Lappeenrantaan

Vaikka *Saimaa* tulikin vastaanotetuksi, se ei ollut aivan valmis. Luotsipäällikkö Majander kirjoitti aluksen päiväkirjaan 18. toukokuuta: ”Warit sysselsatt med diverse utrustningsarbeten.” Sama toistettiin kahtena seuraavana päivänä. Helsinkiin Majander kirjelmöi, että alus oli konepajan rannassa, jossa viimeisteltiin sen sisustus- ja varustelutöitä. Oli muutakin: ”Såväl ankaren som ketting böra ännu ombord tagas, samt alla iluminatorer förses med tjockt godt spegelglas, som äfven redan bort anlända med Ångfartyget *Clio* från England. Äfven lamporna till salongerna äro beställda i Stockholm men ej ännu anlända.”

Siksi laivan varustelua jatkettiin Turussa vielä muutaman päivän ajan. Sunnuntaina miehistö kiillotti messinkejä ja konepajan miehet höyläsivät ja vernissasivat kannen. Maanantaina käytiin kompassi tarkistuttamassa, ja illalla otettiin halkoja laivan kylkeen tulleesta halkojaalasta. Samana päivänä Majander sai Helsingistä käskyn nostaa toimintaviiri ja lähteä pääkaupunkiin.

Näin tapahtui, alus lähti luotsi laivalla Turusta tiistaina 23. toukokuuta klo 13.15 ja klo 21.50 ankkuroitiin yöksi Synderstön edustalle. Luotsia oli matkan aikana vaihdettu kahdesti. Aamulla klo 6.15 jatkettiin matkaa, ja kahden tunnin päästä vaihdettiin luotsia Hankoniemellä. Paksun sumun takia jouduttiin kuitenkin pian tämän jälkeen pysähtymään Hangon itäsatamaan, josta päästiin jatkamaan matkaa klo 10.45. Loppumatkan aikana vaihdettiin luotsi Tvärminnessä, Barösundissa ja Rönnskärissä.

*Saimaa* saapui keskiviikkona klo 19 Helsingin Pohjoissatamaan, jossa yövyttiin. Seuraavan päivän merkintä oli seuraava: "Besättningen sysselsatt med diverse rengöringsarbeten. Kl. 1.15 e.m. afgick från norra hamnen till södra, och förtöjde utanför slottet. Kl. 2.00 afgick derifrån till Sveaborg och återvände genast till södra hamnen. Kl. 5.10 e.m. afgick till norra hamnen och ankrade derstädes med styrbords ankaret på 12 fots vatten." Suomenlinnan matka ei kuitenkaan ollut mikään joutava risteily, sillä laivalla oli vieraana Suomen kenraalikuvernööri, kreivi Fjodor Heyden seurueineen.

*Saimaa* viiyyi Helsingissä 10 päivää. Sinä aikana alusta puhdistettiin ja kunnostettiin, mm. raapattiin ja öljyttiin kantta, otettiin tarvikkeita, juomavettä ja halkoja laivaan sekä nostettiin signaaliliput mastoon; seuraavana päivänä ne jouduttiin kuivaamaan!

Perjantaina 2. kesäkuuta päästiin jälleen matkaan klo 14.20 ja neljännestunti myöhemmin otettiin luotsi laivaan Skatakubbissa. Kaksi ja puoli tuntia myöhemmin vaihdettiin luotsia Äggskärissä. Loviisan satamaan saavuttiin klo 19.35. Matka jatkui aamulla klo 6.05 – kannen huuhtonnan jälkeen - ja Kotkaan saavuttiin klo 9.40. Matkan aikana oli luotsi vaihdettu Boistössä, Fagerössä ja Kotkan ulkopuolella. Ahlqvistin sahan laiturista otettiin halkoja ja matka jatkui klo 11.25 kohden itää. Luotsinvaihdot tehtiin Kuorsalossa, Pitkäpaadessa ja Tuppurassa, minkä jälkeen saavuttiin Viipuriin lauantaina klo 18.15.

Sunnuntaina siirryttiin illansuussa Turun sillan läpi Pohjoissatamaan, jossa kiinnityttiin yhden proomun kylkeen ja otettiin halkoja laivaan kaksi syltä. Paikallinen lehti oli noteerannut *Saimaan* tulon ja kuvasi alusta mm. näin: "...har en längd af 80 fot och är ändamånsenligt samt propert inredd, utan att någon öfverdådig lyx därvid kommit till användning".

Maanantaina klo 8.45 lähdettiin Viipurista Saimaan kanavalle ja klo 21.15 tultiin Lauritsalaan, jossa luotsipiirin varastosta otettiin laivaan lisää tarvikkeita, osaksi *Silmästä* siirrettyjä. Sen jälkeen matka jatkui Lappeenrantaan, jonne saavuttiin kesäkuun 5:nä klo 22.15 ja josta oli tuleva aluksen kotisatama vuoteen 1918 saakka. - Kevään enimmäinen höyryalus oli saapunut Mikkelistä Lappeenrantaan 28. toukokuuta.

Matkan aikana oli aluksessa luotsipäällikkö Majanderin lisäksi kuusihenkinen miehistö. Majander kuvaili tulomatkaa Saimaalle kirjeessään (6.6.) luotsitrehtöörille näin: "Efter att hafva lämnat Helsingfors på eftermiddagen om fredag ångade vi genom skärgården under lotskommando tills vi samma dag afton ankom till Lovisa såsom mitt telegram af den 2da dennes redan meddelat. Dagen därpå fortsattes resan österut hvarvid Kotka ångsåg anlöptes för att vid möjligen inträffande ishinder eller tjocka hafva tillräckligt bränsle ombord. Då emellan tid ingenting anmärkningsvärdt inträffade under vägen anlände vi till Wiborg kl. 6.15. eft.m. Söndag afton kunde först ved erhållas och Måndag morgon afgicks till Suomenveden pohja hvarest farleden till Grefve Heidens villa undersöktes samt befans i tillbörlig ordning utremmad. [Kreivi Fjodor Logginovit<sup>s</sup> Heyden toimi Suomen kenraalikuvernöörinä vuodet 1881-1897.] Derefter fortsattes resan genom kanalen hvilken passerades lyckligt och väl och på kvällen kl. 10 e.m. anlände vi till Willmanstrand.

Den sjögång som under resan från Hfors till Wiborg ibland akter ifrån ibland från sidan invärkade på båtens rörelser var så ringa att någon slutsats om dess sjöduglighet ej kunde definitivt afgöras, men om man vill bedöma båten efter denna lilla enfarenhet måste man erkänna den som en god sjöbåt. Tagen man derföre i betraktande dess grundgående och höjd öfver vattnet, måste man, tillfölji af dess makliga rörelser i sjön, anse den lika sjöduglig som den är bekväm.

Om jag under sommarens lopp erfar mera af dess egenskaper skall jag i sinom tid af all ödmjukhet derom vidare underrätta Herr Generalen.” – Kenraalikuvernöörin huvilavälän ”tarkastus”, josta ei ole mitään mainintaa Majanderin laivapäiväkirjassa, todisti *Saimaan* päässeen siis jo ensimatallaan ”oikeisiin” töihin.

### Vuosi 1893

Ennen kuin vielä ”oikeammat” työt alkoivat, alusta kunnostettiin kolme päivää. Tiistaista (6.6.) kirjattiin näin: ”Spolade däckket och skrubbade utsidorna. Werkstäldt diverse timmermansarbeten ombord. Målat trähvilare samt förrättat andra förefallande arbeten.” Perjantaina kesäkuun 8:na alus lähti Majanderin johdolla kohden Savonlinnaa, eikä yksin, sillä sillä oli hinauksessa Saimaan merenmittausretkikunnan mittausvenelaivasto lasteineen. Kun eskaaderi saapui illalla Puumalaan, viimeinen hinattavista veneistä törmäsi laivalaituriin – joko venemiehistön osaamattomuuden tai puhtaan vahingon kautta – ja särkyi. Puumalan luotsi lupasi yrittää korjata veneen, joka tosin oli vanha ja huonokuntoinen, ja mikäli korjaaminen ei onnistuisi, uusia veneitä oli kohtuulliseen hintaan saatavissa, raportoi Majander Helsinkiin.

Puumalasta jatkettiin Savonlinnaan, jonka lähistöllä mittaustyöt käynnistyivät välittömästi. Kapteeni Henriksson ja insinööri Saxberg vastasivat töiden johtamisesta, milloin luotsipäällikkö itse ei ehtinyt paikalla olemaan. Majander jatkoikin seuraavana päivänä *Saimaan* mukana Varkauden kautta Kuopioon ja edelleen Ahkionlahden kanavalle. Sieltä hän raportoi luotsituvan olevan huonossa kunnossa, mikä johti sen kunnostamiseen vielä seuraavan talven aikana. Sen jälkeen kun oli palattu Lappeenrantaan, Majanderilla oli *Saimaata* koskevia huonoja uutisia. Näin hän kirjoitti Helsinkiin 15. kesäkuuta:

”Hos Herr Direktören vågar ödmjukast jag härmed framhålla att ankarspelet å ångbåten ”*Saimaa*” med det första måste ombytas med ett ändamålsenligare och bättre, ty detta är så klen och opraktiskt att båten ej kan förankras på rent sjömannavis. Då vi senast gången begagnade det vid förankring af ångbåten på Idensalmi redd, sprongo två kuggar å sperrhjulet hvarvid hela kettingen höll på att löpa ut innan vi fingo den stoppad.” Myös ankkurin ylösnostaminen käsin oli ollut työlästä aluksen pienelle miehistölle. Majander oli ollut yhteydessä Lehtoniemen konepajan insinööri Krankiin, joka oli ilmoittanut voivansa toimittaa sellaisen ankkurin, mikä oli tehty aikoinaan *Jupiteriin*, 350 markalla.

Toinen Majanderin valituksen aihe koski laivan honkapuista kantta, joka kuivuttuaan oli alkanut vuotaa. Laivaväen toimin oli vuodot saatu tukituksi konehuoneen kohdalta, mutta muilta kohdin kansi pitäisi tiivistää jollakin konepajalla, jotta sen jälkeen kansilankut saataisiin höylätyksi, minkä hän arvioi vievän 2-3 päivää. Kittauksen ja höyläyksen Krank arvioi maksavan korkeintaan 100 markkaa.

Luotshallitus kirjelmöi ankkuriasiasta Crichtonille, jonka johtaja, insinööri Eager ihmetteli vastauksessaan (1.7.) asiaa. Samanlaisia ankkuripelejä oli toimitettu lukuisiin muihin aluksiin, sellaisiinkin, joissa oli painavimmat ankkurit. Hän ehdotti, että kesä mentäisiin näin, mutta syksyllä ankkuripeli lähetettäisiin Turkuun muutostöitä varten. Näin ei tehty, vaan *Saimaa* matkasi heinäkuun 11:nä Lehtoniemeen kannen ja ankkuripelin korjaukseen. Kansi saatiin tiivistetyksi päivässä; ”meriliiman” (marin glue) puutteessa tiivistyksessä käytettiin kittiä. Ankkuripelin korjaukseen meni pari päivää lisää. Lehtoniemen lasku oli 149,70 markkaa, minkä Majander selitti johtuvan siitä, että ankkuripeliin oli tarvittu uusi ”bärjern”, ja lisäksi konepaja oli tehnyt kattilan tulipesään muurauksen vedon parantamiseksi.

Tätä ennen kesäkuun lopulla *Saimaa* oli ehtinyt käymään Pielisellä. Vaikka vesi oli 1½ jalkaa alempana kuin tavallisesti, matka oli mennyt 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 tarkastuksessakaan löydetty vikaa lukuun ottamatta pientä painumaa venttiilin ritilässä. - 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 väylällä paljonkin korjattavaa, mistä Majander teki lukuisia parannusesityksiä. Hän oli keskustellut niistäkin Höökin kanssa. Tukinuitto koettiin Pielisjoellakin melkoiseksi ongelmaksi, josta kaikki joella kulkevien höyrylaivojen päälliköt olivat Majanderin mukaan yksimielisiä.

Kun laiva oli saatu kuntoon, jatkettiin tarkastusmatkoja. Heinäkuun puoliväliin mennessä oli kaikki loistot tarkastettu ja niille viety bensiiniä; ne toimivat moitteetta paitsi Varisluodon loisto, jonka koneisto ehdotettiin uusittavaksi.

Heinäkuun lopulla Majander teki piiri-insinööri J.E. Paciuksen kanssa uusia väyliä koskevan kiertomatkan. Käytiin Punkaharjulla, josta alus matkasi Lappeenrantaan. Sieltä lähdettiin muutaman päivän kuluttua uudelle tarkastusmatkalle, mm. Joensuuhun. 13. elokuuta oltiin Oravissa, josta lähdettiin klo 15 (3 e.m.) Kangaslamille Oravin luotsi mukana. Takaisin palattiin klo 21 ja päiväkirjaan merkittiin: ”Hade en extra lots dessutom ombord.” Seuraavana päivänä matkattiin Taipaleen kautta Kuopioon, jossa 15:n päivän kirjaukseksi tuli: ”Besättningen varit sysselsatt med diverse mindre förefallande arbeten.” Vastaavanlaisia ”laivapalvelu”-kirjauksia tuli *Saimaalle* kosolti myöhemminkin, kuten tulemme näkemään.

Kuopiossa laivaan otettiin 3¼ syltä petäjähalkoja (tallved) ja ajettiin Taipaleen kanavalle. Sieltä matka jatkui seuraavana päivänä Savonlinnaan ja edelleen Punkaharjulle, jossa tapahtuneesta ankkuroinnista todettiin, ”ankrade med s.b. ankaret på 6 fm. vatten och stengrund”; etenkin alkuvuosina ankkuroinnit kuvattiin lähes poikkeuksetta näin tarkasti. Seuraava päivä vietettiin jälleen laivatöissä: ”Skrapat och

oljat pytsar och åror samt förrättat andra förfallande arbeten. Rengjort rummet under skansdurken.”

Punkaharjulta palattiin Savonlinnaan ja sieltä Puumalaan. Matkalla pysähdyttiin laittamassa Vekaransalmen loisto toimimaan. Seuraavana päivänä jatkettiin Lappeenrantaan ja matkalla jätettiin tarvikkeita Parkonsaaren ja Soukionniemen loistoille. Maanantaina 21. elokuuta tehtiin laivatöitä ja tiistaina lähdettiin kanavan kautta kohden Viipuria. Matkalla otettiin laivan boksit täyteen halkoja Lauritsalasta. Yötä oltiin Räihän sululla.

Viipurissa Luotshallituksen ylitirehtööri O. Gadd saapui yhdessä kapteeni K. Samsonovin kanssa laivalle tehdäkseen tarkastusmatkan Saimaan luotsipiirin alueelle; luonnollisesti myös uusi tarkastusalus kiinnosti edelleen. Matkaan lähdettiin seuraavana aamuna, ja matkalla pysähdyttiin Lauritsalassa halonotossa sekä lyhyesti myös Lappeenrannassa. Sen jälkeen jatkettiin Soukionniemeen, jossa yövyttiin ankkuroituna. Seuraavana päivänä purjehdittiin Puumalan kautta Savonlinnaan ja matkalla poikettiin Vuoriluodon ja Varisluodon loistoilla. ”Under fyrbesöken hållit fartyget med maskinens tillhjälp på ett ställe.” Savonlinnasta käsin käytiin Punkaharjulla vielä saman iltapäivän aikana. Illalla laivaväki otti halkoja laivaan.

Aamulla klo 7 lähdettiin Oravin ja Vuokalan luotsiasemien kautta Joensuuun; paikallinen luotsi oli mukana kullakin taipaleella. Perillä oltiin klo 17.15. Seuraavana päivänä (27.8.) *Saimaalle* sattui sen toinen haveri, tosin vähäinen seuraamuksiltaan. Perämies K.A. Plötz kirjasi päivän tapahtumat vahtipäiväkirjaan näin:

”Kl. 8.30 afgick från Joensuu i Pielis elf. Strax vid passerandet af första slussen vid Joensuu törnade lindrigt med aktern tillföljd af lågt vattenstånd. Vände genast och fortsatte resan söderut.

Kl. 3.35 anlande till Oravi intog 4 fmr. ved och afgick kl. 5.20 e.m.

Kl. 8.15 anlande till Taipale kanal och förtöjde för natten.”

Taipaleesta matka jatkui Kuopioon ja sieltä seuraavana päivänä Ruokovirran ja Haalan (kuten Ahkiolahden kanavaa kutsuttiin pitkään luotsipiireissä) kanavien kautta Iisalmeen, josta palattiin yöksi Ruokovirran kanavalle; paikalliset luotsit olivat nytkin mukana matkalla. Jatkettiin Kuopioon, jossa otettiin halkoja ja josta ajettiin Leppävirran reittiä Haukivedelle. Siellä yövyttiin Laattaansaaren rannassa, ja sieltä *Saimaa* jatkoi Savonlinnan kautta Lappeenrantaan, kuitenkin niin, että matkalla käytiin tarkastamassa Sulkavan kirkolle johtava väylä. Jo edellisessä Majander oli selvittänyt, että Partalansaaren länsipuolinen väylä Sulkavalle oli 2,5 meripeninkulmaa lyhyempi kuin siihen saakka käytössä ollut normaali itäpuolinen, Savonlinnaan johtava väylä.

Syyskuun 1:nä, sen jälkeen kun oli otettu Lauritsalassa laiva halkoja täyteen, kuljettiin Saimaan etelärantaa myöten; matkalla pysähdyttiin Joutsenon Jakosenrannassa sekä Vuoksen suulla. Imatraa ei käyty katsomassa, vaan kiirehdittiin Mikkelin väylälle. Varkaantaipaleen kanavan luotsilaiturissa oltiin yötä. Aamulla ajettiin Mikkeliin, jossa laivaväki ”skrubbade däcket med såpa samt förrättat andra rengöringsarbeten”. Tämä tehtiin kaiketi sen jälkeen, kun Gadd oli poistunut laivalta Helsingin-junaan sekä



Majander ja Samsonov matkanneet Puulavedelle väyliä tarkastamaan. – Luotsi-tirehtöörilla oli siis ollut aikaa 10 päivän tarkastusmatkaan, jona aikana kuljettiin kaikki Saimaan pääväylät Pielisjokea ja Pielistä lukuun ottamatta.

Syyskuun 3. oli sunnuntai ja laivaväki pääsi pitämään vapaata heti kannenpesun jälkeen. Puulaveden tarkastajat palasivat laivalle iltapäivällä. Maanantaina ajettiin Mikkelistä Lappeenrantaan, jossa Samsonov lähti laivasta. Ilmeisesti tarkastusmatka oli sujunut huomautuksitta, sillä Majander antoi tiistain kansihenkilöstölle vapaaksi. Sitä vastoin konepäiväkirja kertoi, että ”eldaren skrapat skorstenen samt målat den”. Miksi?, olihan laiva korsteeneineen maalattu Turussa toukokuussa, ja korsteeni vielä kertaalleen kesän aikana. – Matkan jälkeen Majander kirjelmöi ylitirehtöörille, että hän oli käynyt sinä kesänä kaikilla toimialueensa luotsiasemilla ja loistoilla keskimäärin neljä kertaa, poikkeuksen tekivät Pielinen ja Puulavesi kahdella tarkastuksella.

Seuraavat kaksi päivää menivät laivan kunnostustöissä. Keskiviikkona mm. puhdistettiin salongin alapuoleiset perätilat, ja konepuolella torstain töihin kuului seuraavaa: ”Haft loss siren och hvissel röret samt beklädt detsamma med voilock och segelduk samt målat det.” Kesän aikana oli uuden laivan konehuoneessa riittänyt melkoisesti muutakin kunnostamista. Konepäiväkirjassa kerrotaan mm., miten laakereita oli hiottu sekä luistit ja sylinterit avattu, visseliputki oli jouduttu eristämään ja liitos tiivistämään. Lisäksi lähes koko konehuone oli maalattu uudestaan. Syyskuun lopulta on merkintä: ”Pålyft kolichklosen med babis samt packat boxarne till maskin.”

Perjantaina päästiin jälleen vesille. Halonoton jälkeen ajettiin Lauritsalan kautta Niemennurkkaan ja sieltä edelleen Ilkonsaaren loistolle, jossa yövyttiin. Sieltä Vekaran loistolle sekä edelleen Savonlinnaan ja Punkaharjulle. Sunnuntaiamuna ajettiin Pataasaaren, jossa ankkuroitiin (3 syltä vettä) lähelle merenmittausretkikunnan leiriä ja pidettiin pyhää. Maanantaina kunnostettiin laivaa: isoin työ oli suvikaton paikkaus ja maalaus.

Tiistaina (12.9.) ajettiin Savonlinnaan, jossa otettiin 2½ syltä halkoja, ja jatkettiin Oraviin. Sieltä seuraavana päivänä Joensuuhun, jossa paikallisluotsi mukana kuljettiin Pielisjokea myöten Utran sahalle. Sahalta otettiin 1½ syltä rimoja polttopuiksi ja yöksi ajettiin Paiholan sululle. Matka jatkui Ahvenisen luotsiasemalle halonottoon ja edelleen Ristisaaren ja Liklamonsaaren luotsiasemille. Viime mainitun rantaan ankkuroitiin yöksi, mutta ”då vinden tilltog låtit gå äfven s.b. ankaret kl. 8.45 e.m.”

Aamulla palattiin Ahveniseen, otettiin halkoja ja lähdettiin Pielisjokea alaspäin. Jakokosken kanavan alapuolella laiva sai pohjakosketuksen, jolloin yksi potkurin lavoista katkesi. Konemestari J.S. Pettersson kirjasi tapahtuman konepäiväkirjaan näin: ”kl 11,58 stötte på emotstranden af kanalen; kl 12,17 kom löst ingen skada; kl 2,10 fick propelerbladet afbrotet som aftas mindre stötar”. Matkaa voitiin kuitenkin jatkaa Joensuuhun potkurin kolmella lavalla isommitta ongelmitta. Majander sähkötti Luotshallitukseen sekä selosti tapahtuman yksityiskohtaisesti kirjeessään, jossa totesi mm. näin:

”Wid nedgåendet för elfen iakttogs ännu större försigtighet othy att båten gick under lodning och med sakta fart hela tiden utom på så strömmiga ställen der half maskin erfordrades för manöfveringens skuld. Vid Leppävirta, mellan Jakokoski och Haapavirta kanaler hvarest farleden går mellan stenkistor 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 hvarst vid utgående från kanalen vid sjelfva kanalmynnngen *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 katsoi tukinuiton haittaavan suuresti joella kulkemista.

Yövyttiin Joensuussa, käytiin seuraavana päivänä hakemassa rimoja Utran sahalta sekä palattiin Joensuuhun. Sieltä ajettiin Oravin kautta Taipaleen vanhalle kanavalle, jota Lehtoniemen konepaja käytti kuivatelakkanaan. (Säähavainto matkalta: "Ett lätt snöfall.") Laiva telakoittiin 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.

Kahtena seuraavana päivänä kunnostettiin laivaa, ja nytkin isoimpana työkohteena oli suvikatto, johon kipinät olivat polttaneet lukuisia reikiä. Lisäksi otettiin halkoja ("6 fmr. blandad klabbved").

Perjantaina 22:na lähdettiin etelään, ja Kopolanvirrassa, vähän ennen Taipaleen kanavaa, puolenpäivän aikaan, *Saimaa* joutui uuteen haveriin virrassa olleiden tukkilauttojen tähden. Majander kuvasi tapauksen ja sen jälkivaiheet kirjeessään näin:

"Wid passerandet af andra och tredje flottan hvilka dragit Kirkonsaari hvita remmare No 180 under sig så att den ej syntes, kommo vi för nära grundet hvarvid babords sidan skrapade uti samt propellern innan den hänt stoppas förlorade alla sina blad. Med två små bladstumpar kunde vi dock taga oss fram till Taipale hvarst jag genast halade in i torrdockan och sedan reste upp till Warkaus bruk för att protestera emot flottornas framfart i farleden, samt tillika göra anspråk på att Bruket ikläder sig konstnaden för alla den skada ångaren "*Saimaa*" derigenom åsamkats." Varkauden Tehtaiden edustajat, isännöitsijä Henriksson ja insinööri Wahl olivat olleet hyvin sovittavia ja luvanneet maksaa uuden potkurin kuten myös vahingosta aiheutuneet muut kulut. He olivat tarjonneet myös tehtaan nosturia potkurin vaihtoa varten, mutta Majander oli halunnut telakoida aluksen selvittääkseen, oliko kivelläkäynti aiheuttanut vaurioita laivan pohjaan.

Vaikka insinööri Westerstrahlen tekemän tarkastuksen ja lausunnon mukaan pohjassa oli pieni lommo "en obetydlig ca 5 mm djup plåtstråket från kölen på babords sida", tälläkin kertaa selvittiin pelkällä potkurin vaihdolla. Lehtoniemen konepajalta löytyi potkuri, joka oli aikoinaan valettu matkustajahöyry *Salmelle*. Se oli muodoltaan ja mitoiltaan sopiva *Saimaalle*; ainoastaan nousu näytti olleen hieman suurempi. Potkurin vaihto ja kalaraudan oikaisu tehtiin seuraavana päivänä sekä laitettiin hylsy alempaan peräsintappiin. Lisäksi laivan pohja maalattiin sieltä, missä oli tarpeen. Nytkin kaikki tapahtui niin ripeästi, että telakasta päästiin jo klo 12.20. Uusi potkuri

toimi hyvin ja antoi entisen nopeuden, mutta 15 konekierrosta vähemmällä. Telakointi, uusi potkuri ja muut konepajan tekemät työt maksoivat 370 markkaa.

Matka jatkui Oraviin ja edelleen yöksi Savonlinnaan. Otettiin halkoja sekä jatkettiin Puruedelle Kerimäen kirkolle ankkuriin. Kahtena seuraavana päivänä laivaa kunnostettiin: maston puhdistus, kannen pesu suovalla ja laivan kylkien pesu. Halkoja laivaan ja yöksi Savonlinnaan, jossa halkoja otettiin lisää. 27. syyskuuta lähdettiin Lauritsalaan ja matkalla poikettiin Kommersalmen ja Vekaran loistoilla. Mukana oli kaksi Kerimäeltä otettua merenmittausretkikunnan venettä, toinen kannella, toinen perässä, jotka jätettiin Lauritsalan varastoon. Sinne kannettiin myös muita mittausretkikunnalta ja loistoilta tuotuja tarvikkeita. Seuraavana päivänä jatkettiin Lappeenrantaan, jossa laivaa kunnostettiin runsaan viikon ajan. Välillä käytiin hakemassa Kaukaan rullatehtaalta ”kuruja” eli rullatehtaan jättepuuta (björkaffall) polttopuuksi. Kansi pestiin lipeällä ja suovalla sekä öljyttiin ”med het linolja något uppblandad med tjära”. Seuraavana yönä oli satanut, ja niinpä aamulla kansi kuivattiin ja kiillotettiin purjekankaalla (”med en träbit invecklad i segelduk”). Sen viikon laivatöihin kuuluivat myös aluksen työkalujen puhdistus ja öljyminen sekä miehistön työvaatteiden kunnostaminen.

Lokakuun 10. päästiin jälleen liikenteeseen. Käytiin huoltamassa ja inventeeraamassa Kuhaluodon, Mustasaaren, Ilkonsaaren, Rastinniemen, Soukionniemen ja Parkonsaaren loistot. Yövyttiin Hätinniemessä ja jatkettiin Savonlinnaan poiketen neljällä tämän taipaleen loistolla. Yöpymisen ja halonoton (3½ syltä) jälkeen tarkastettiin Ilokallion loisto ja matkaa jatkettiin Taipaleen kanavalle. Seuraavana päivänä tutkittiin karikkoja Kopolanvirrassa ja Yölinnunsalmessa sekä jatkettiin Kuopioon. Siellä tehtiin päivä laivatöitä, pidettiin pyhää mm. ottamalla halkoja 4 syltä. Maanantaina ajettiin Taipaleen kanavalle ja poikettiin Lehtoniemen konepajalla, sekä ajettiin keskiviikkona Oravin kautta Savonlinnaan, jossa otettiin 3¼ syltä halkoja.

Keskiviikkona (18.10.) päiväkirjan pito alkoi merkinnällä ”Under natten fallit snö”. Päivän aikana ajettiin Lappeenrantaan ja matkalla pysähdyttiin Ilkonsaaren loistolla. Sen todettiin toimivan, mutta valosektorien näytöt eivät olleet kohdallaan ja ne korjattiin. Aikaisemmin syksyllä *Pohjola*-laivan päällikkö Pyhälä oli valittanut Luotsihallitukseen, että Saimaan loistojen toiminnassa on puutteita. Tämän oli Majander jyrkästi kiistänyt: hän oli matkoillaan todennut kaikkien toimivan, ainoastaan Vekaran loisto oli vilkkunut hitaanpuoleisesti. (Majanderin lausunnon voi kysenalaistaa, sen verran *Saimaan* päiväkirjassa oli sinäkin kesänä merkintöjä sammuneista loistoista.) Nyt 19. lokakuuta Majander ilmoitti Helsinkiin, että Vekaran loistoon oli saatu uusi rotaattori ja Varisluotoon kokonaan uusi koneisto. Lisäksi Knihtiluodon poiju Lappeenrannassa oli irronnut. Se löytyi, ja poijun maalaus ja uudelleen kiinnitys tuli maksamaan 15,90 markkaa.

Torstaina oli miehistöllä vapaata, ja sen jälkeen tehtiin laivatöitä. 23:nä kirjattiin: ”Skrubbat den hvita färgen öfverallt på däcket.” Seuraavana päivänä otettiin halkoja 4 syltä ja lähdettiin ajoon. Aluksi Lauritsalaan, jonne vietiin varastoon erilaisia tarvikkeita, sitten Rastinniemen vialliselle loistolle, joka korjattiin, sekä edelleen Varkaantaipaleen kautta Mikkeliin. Siellä oli kahtena päivänä laivaväellä niin laivatöitä kuin myös vapaata.

Tämä lokakuun 26:n päivän merkintä jäi päiväkirjan viimeiseksi (konepäiväkirja päättyi jo 5. lokakuuta; molempien kirjojen sivut täyttyivät). Sen jälkeen tiedetään, että laiva ajoi 15. marraskuuta Mustolan kuivatelakkaan talvehtimaan. Luotsirehtööri Gadd antoi 25. marraskuuta käskyn, jossa määrättiin Majander yhdessä Luotsihallituksen insinööri Andersinin kanssa tekemään inventaarin aluksen varusteista ja tarvikkeista. Laivan talvikuntoon laitto Mustolassa vei miehistöltä parisen viikkoa.

*Saimaa* kulki purjehduskauden aikana 5 514 meripeninkulmaa ja kulutti polttopuuta 516 pm<sup>3</sup>. Aluksen aktiivisuus oli kiitettävää verrattuna toisiin luotsialuksiin, etenkin kun otetaan huomioon sen lyhyempi purjehduskausi. Eniten oli kulussa *Willmanstrand*, liki 7 000 merimailia, vähiten *Åland*, 4 200 mailia.

Kuten muutkin luotsilaivat, myös *Saimaa* oli käyttänyt luotsauspalveluja matkoillaan, tänä ensimmäisenä kesänä 19 kertaa sekä maksanut niistä luotseille säädetyt maksut. Laivan kulut olivat kaikkiaan 13 121 markkaa, josta remonttien osuus oli 1 470 markkaa. Aluksen purjehduskausi jätti kuitenkin toivomisen varaa: neljä haveria, ei tosin vakavia, sekä monenlaisia korjaus- ja kunnostustöitä itse aluksessa.

Remonttia riitti tulevalle talvellekin. Majander laati lokakuussa aluksessa tarvittavista kunnostustöistä esityksen, jonka Lehtoniemen konepajan insinööri A. Krank hinnoitteli. Siinä oli toistakymmentä kohtaa ja loppusumma oli 1 744,50 markkaa. Isoimmat työkohteet olivat suvikaton peittäminen sinkkipellillä sekä koneremontti, kumpikin oli hinnoiteltu 420 markaksi. Luotsihallitus hyväksyi esityksen, ja Gallénin konepaja teki työt, kuten kohta kerrotaan.

Majander kuvailee kaiken edelläolevan tiivistettynä vuoden 1893 kertomuksessaan otsikolla "Tjensteresor": "Genom Herr Lotsdirektörens förordnande anskaffades till fördelningen en ny lotsångbåt benämnd "*Saimaa*", som ställdes till fördelningschefens disposition samt under hans eget befäl, hvilken anlände till Willmanstrand den 5 Juni. Sedan nödiga arbeten undergjorts derstädes börjades embetsresorna i fördelningen den 9 Juni med att avta sjömättnings expeditionen till sin bestämmelseort Nyslott, hvarest arbetets program uppgjordes samt affattningen genast vidtog under min ledning hvarefter första lodningskvadraten utsattes på det lodningen dagen derpå skulle kunna börja. Derefter fortsattes inspektionsresan hvarvid alla farleder inom fördelningen inspekterades utom Puulavesi som först medhanns efter midsommar. Följande månader gjordes ofta nödiga resor inom fördelningen i den ordning beskrifningen öfver Ångbåten *Saimaas* verksamhet upptar, samt afpassades sålunda att jag, såväl vid upp- som nedgående kunde stanna ett par dagar vid sjömätningen. Oafbrutet var jag därför på skilda förrättningar hela sommaren, såväl till fyrarne, sjömätningen, lotsplatserna som särskilda lodningsarbeten samt afslutade resorna den 9 November, efter en ganska lycklig kampanj, fastän Ångbåten vid två skilda tillfällen hade oturen förlora sin propeller; första gången den 15 September genom det ovanligt låga vattenståndet i Pielis elf samt andra gången den 23 i samma månad i Kopolanvirta genom stockflottors läge midt i farleden hvarvid de dragit remmaren under sig."

Majander käsitteli uittoa uudestaan merimerkkejä koskevassa luvussa ja paljon kriittisemmin: ”Då stockflötningen detta år tilltaget i sådan oerhörd skala att redan 8 stycken bogserbåtar uteslutande sysselsätta sig med bogsering af flottor är det ju sjelffallet att remmarena esomoftast rubbas från sina platser, hvarför det varit oundvikligen nödvändigt att låta lotsarne i tur och ordning åtfölja flottorna. Att stockegarena alltid gjort svårigheter vid ersättande af lotsarnes besvär är naturligt, men därför borde skilda åtgärder vidtagas för att kunna ordna dessa angelägenheter på ett tillfredsställande sätt.”

### *Saimaan käyttökustannukset*

Laskelma *Saimaan* menosäännöstä eli vuotuisista käyttökustannuksista laadittiin Luotsihallituksessa helmikuussa 1892 ja se perustui kuuden hengen miehistöön sekä 7½ kuukauden purjehduskauteen, josta kuukausi laskettiin menevän laivan kevät-kunnostukseen ja kaksi viikkoa riisumiseen talveksi. Luotsitirehtööri Gaddin hyväksymä laskelma päättyi 12 500 markkaan. Se ei sisältänyt luotsipäällikön vuosipalkkaa, mutta sisälsi tälle purjehduskauden aikana maksettavan palkkion (arvode). Muulle laivaväelle maksettiin palkan lisäksi päiväraha (portionspenningar).

Todellisuudessa *Saimaassa* oli myös perämies, siis seitsemän hengen miehistö. Silti laivan kulut jäivät vuonna 1893 vain hieman Gaddin laskelmaa suuremmiksi eli vajaaseen 13 000 markkaan.

Luotsipäällikkö Majander laati syksyllä 1893 alukselle kustannusarvion seuraavaa vuotta varten. Se pohjautui kuluvan vuoden kokemuksiin ja tuli hyväksytyksi pienin muutoksin. Se oli seuraava:

Palkat, palkkiot ja päivärahat	8 550 mk
Remontit	500
Laivatarvikkeet	850
Polttopuut	2 400
Miehistön vaatetus	150
Keittiötavarat	100
Luotsausmaksut	100
Sekalaiset ja ennalta arvaamaton	175
Yhteensä	13 125 mk

Vuosina 1894-99 Saimaan vuotuiset kulut olivat keskimäärin 13 500 markkaa. Yleensä polttoainekustannukset jäivät vain runsaaseen puoleen Majanderin laskelmasta, kun taas remontteihin (ja laivatarvikkeisiin) meni rahaa enemmän. Joinakin vuosina aluksen ”kampanja-aika” oli budjetoitua pitempi, kahdeksan kuukautta. Se aiheutti lisäkuluja, jotka myönnettiin erikseen.

### **Vuosi 1894**

*Saimaan* kulkemisista vuonna 1894 ei tiedetä edellisvuoden tarkkuudella, koska *Saimaan* laivapäiväkirjaa ei ole löytynyt. Kunnostustöiden alku käy ilmi luotsitirehtöörin 4. huhtikuuta antamasta päiväkäskystä: ”Då jag idag funnit godt förordna att lotsverkets ångbåt *Saimaa* skall påbörja utrustningen för årets kampanj den 9. innevarande April ordnas befälhafvare Stabskaptenen Majander att vidtaga de på honom i sådant afseende ankommande åtgärder samt att i sinom tid anmäla när tid är

inne att hissa vimpeln, hvilket vid lots- och fyrinrättningen, till kännedom och efterrättelse, härigenom meddelas.” (Myös muitten, pääosin Helsingissä talvehtineiden luotsilaitoksen alusten kunnostustöiden alkamisen kuten myös toimintaviirin noston ajankohta määriteltiin päivälleen.)

Majander toimi käskyn mukaan, ja niin päiväkäskyssä 4. toukokuuta määrättiin *Saimaa* aloittamaan toimensa 9:nä, jolloin myös viiri tuli nostaa. Jo tätä ennen, vapunaattona, oli *Saimaa* päässyt pois Mustolan telakasta ja siirtynyt Lauritsalaan. Mustolassa tehdyt laivan korjaus- ja kunnostustöiden kustannukset olivat nousseet noin 2 300 markkaan, josta viipurilaisen Gallénin konepajan osuus oli kolme neljänestä. Krankin kustannusarvio oli siis ylitetty noin 600 markalla. Isoin, 612 markkaa maksanut työ oli peräsalongin suvikaton päällystäminen sinkkilevyllä. Näin saatiin aluksen uushankinta-arvoksi (Nybyggnadskostnad) 59 991 markkaa 83 penniä; 60 000 markan määrärahasta jäi siis 8 markkaa 17 penniä säästöön!

Aluksen miehistössä tapahtui ainakin se muutos, että konemestariksi tuli G.E. Ekroth, josta kerrotaan lisää tuonnempana.

Majanderin vuotta 1894 koskeva kertomus alkoi ”Tjensteresor”-luvun osalta näin: ”Sedan Ångaren *Saimaa* undergått behörig remont i Mustola torrdocock afgick den derifrån den 5 Maj hvarefter inventarierna togos ombord i Lauritsala & Lappeenranta samt vimpeln hissades den 9 samma månad. Efter oculär undersökning af farleden till Taipalsaari & Savitaipale började de egentliga inspektionsresorna inom fördelningen den 15 Maj samt fortgingo oafbrutet hela sommaren med undantag likväl af Juli månad då jag med Ångaren *Saimaa* beordrades att medfölja Deras Kejsrerliga Majestäter under Deras höga besök i finska skärgården.”

”Wiipuri” oli uutisoitunut toukokuun lopulla Taipalsaaren väylätarkastuksesta: ”Lappeenrannasta Sawitaipaleeseen käwiwät luotsipäällikkö Majander ja ”*Taipalsaaren*” kuljettaja Muukkonen luotsilaiwa ”*Saimaalla*” tarkastamassa t.k. 12 p:nä. Tämän reitin, joka ennen ei ole wiitoitettu, tulee reimaamaan kuljettaja Muukkonen niin pian kuin asiapaperit yllhallituksesta saapuwat. Maaweden puolta ei ole wielä tarkastettu, waan tapahtunee sekin piakkoin.” Majanderin loppuvuodesta tekemän laskelman mukaan väylän mittaaminen tulisi viemään kolmen kuukauden työrupeaman ja maksamaan 5 000 markkaa, mutta se ei johtanut tuolloin vielä mihinkään. Ja kun uusi Lappeenrannan laivayhtiö esitti kolmen vuoden kuluttua väylän mittaamista ja viitoittamista, Majander sai tehtäväkseen laatia uuden kustannusarvion. Se päättyi suunnilleen entisen kaltaiseen arvioon, mutta mittauksia jouduttiin edelleen odottamaan vuosia.

Ennen mainittua ”Keisaripurjehdusta” kerrottakoon, mitä muuta tiedetään *Saimaan* ja Majanderin kulkemisista alkukesän aikana. Päästyään *Saimaalla* Joensuuun Majander kirjoitti Helsinkiin ja pyysi lupaa matkustaa Pieliselle matkustajahöyry *Valiolla* sekä tarvittaessa vuokrata siellä pienemmän aluksen. Näin sen tähden, koska vesi Pielisjoessa oli korkealla ja muodosti riskin *Saimaan* kulkemiselle, etenkin kun joessa oli tukinuitto käynnissä; lisäksi kerrottiin joessa olevan kosolti apotukkeja. Majanderin mukaan hänen esittämänsä ratkaisu tulisi selvästi halvemmaksi kuin *Saimaan* halkokustannukset tällä matkalla. Lupa myönnettiin.

Uitto hallitsi myös Majanderin toukokuun viimeisen päivän raporttia. Saimaan väylät olivat kaikin puolin kunnossa, mutta uitto oli laivaliikenteen kiusana, ”att jag står maktlös gentemot densamma”. Se ei koskenut yksin Pielisjokea, vaan lähes koko vesistöä. Luotsipäällikön mukaan sahayhtiöt olivat ottaneet tavakseen varpata kerralla kolmeakin tukkilauttaa, joissa silmämääräisen arvion perusteella oli kussakin 10 000 tukkia. Tämä aiheutti tavatonta haittaa ja viivytystä matkustajalajoille myös selkävesillä, sillä tiedettiin, että jo yksin kolmella sahayhtiöllä, Gutzeitilla, Hackmanilla ja Wahlilla, oli yhteensä 10 varppaajaa Saimaalla.

Ennen juhannusta Majander lähetti Luotsihallitukseen puoltolauseellaan joensuulaisten kauppiaiden kirjelmän, jossa esitettiin loistojen rakentamista Paasveden Papinluodolle sekä Joenmutkan Tuiskavanluodolle. Molemmat hankkeet myös toteutettiin aikaa myöten, Papinluoto ensiksi vuonna 1898.

Takaisin keisarivierailuun. Venäjän keisarit tekivät Suomen autonomian aikana joko hallitsijoina tai kruununperijöinä yhteensä 81 matkaa Suomeen. Osa niistä oli virallisia vierailuja, osa lomamatkoja. Useimmista matkoista kerrottiin sanomalehdissä, väliin hyvinkin yksityiskohtaisesti, osa tehtiin tai ainakin pyrittiin tekemään salassa. Keisarimatkoista on kirjoitettu useissa historiategoksissa, laajimmin Jorma ja Päivi Tuomi-Nikulan kirjassa ”Keisarit kesälomalla Suomessa”. Useimmat matkoista tehtiin meritse, ainakin osa matkasta. Lomamatkat olivat lähes yksinomaan laivamatkoja, ja erityisesti viimeinen keisari Nikolai II rakasti kulkea laivalla ja nimenomaan Suomenlahden rannikolla. Hänen lasketaan tehneen 23 lomamatkaa.

Keisarimatkat olivat Suomen luotsilaitokselle iso haaste: merenkulullisesti kaiken piti onnistua. Se myös merkitsi, että maamme luotsilaivat osallistuivat keisarin laivaeskaadereihin, joskus vain yhden aluksen, mutta useimmiten useiden luotsilaivojen voimin. Näin toimittiin myös heinäkuussa 1894, jolloin keisari Aleksanteri III teki lomaristeilyn Suomen rannikolle. Se oli hänen 31. Suomen matkansa ja samalla myös viimeinen. Ajanjaksolla 5.-23. heinäkuuta tehty matka kulki reittiä Pietari-Langinkoski-Pellinki-Högsåra-Korppoo-Bomarsund-Färjsund-Högsåra-Lähdelähti-Espoo-Langinkoski-Pietari.

Saimaan luotsipäällikkö G.A. Majander sai määräyksen osallistua *Saimaan* kanssa keisarin lomapurjehdukseen Suomenlahdella. Majander ei kertonut matkasta edellä esitettyä enempää, mutta siitä uutisoitiin kosolti sanomalehdissä, kuten ”Uusi Suometar” 3. heinäkuuta: ”Keisarillisten matka. Koivistosta sähkötettiin maanantaina, että luotsilaiwat *Eläköön*, *Willmanstrand* ja *Saima*, kaartin soittokunta, luotsipäällikkö ynnä joukko luotsia on saapunut sinne. Odotettiin korkeain matkailijain kulkewan ohii eilen.” Laivat olivat tulleet paikalle jo muutama päivä aikaisemmin ja ne liittyivät keisarilliseen eskaaderiin, joka kuitenkin ohitti Koiviston ulkoreittiä – turvallisuussyistä. Jo aikaisemmin oli julkisuuteen vuodatettu virheellistä tietoa keisarin lomamatkasta, eli kuten Tuomi-Nikulat kertovat: ”Lehdistölle ilmoitettiin, että keisari aikoo vierailla Helsingissä *Poljarnaja Zvezdalla*. Tosiasiassa matkaan lähdettiin vanhalla *Tsarevnalla* ja pääkaupunki kierrettiin kaukaa.” Turvallisuutta lisäsi sekin, että samaan aikaan keisarimatkan kanssa Venäjän Itämeren laivasto piti harjoituksiaan Suomenlahdella.

Se, että mukana oli kolme (osan aikaa neljä) luotsialusta, saattoi johtua siitä, että edelliskesän vastaavalla matkalla *Tsarevna* oli ajanut 8 jalan karille Kultamatalan luona, Pitkäpaaden ja Koiviston välillä, ja menettänyt peräsimensä. Alusta opastanut

luotsi Matti Niemelä ei kuitenkaan ollut syypää haveriin, sen oli itse keisari todistanut. *Tsarevnan* matkustajat olivat siirtyneet *Eläköön*-laivaan, joka oli vienyt heidät Koivistolle. Sieltä oli risteilijä *Asia* kuljettanut heidät edelleen Pietarhoviin.

Tuomi-Nikuloitten kesän 1894 matkakuvaus alkaa Langinkoskelta, ja niin tekee myös Mikko Pekonen: "Keisarillinen eskaaderi kokoontui heinäkuun 5. päivänä Kotkan keisarifatamaan Langinkosken edustalle. Paikalle saapui kolme Suomen luotsilaitoksen alusta, *Eläköön* luotsitirehtööri Otto Viktorinus Gadd mukanaan, *Willmanstrand* ja *Saimaa*. Helsingistä oli otettu mukaan myös kaartin soittokunta. Pietarhovista saapui Haapasaaren väylää pitkin kuusi alusta, keisarin huvijahti *Tsarevna*, *Marevo*, mikä oli kuljettanut keisaria Saimaalla 1891, *Onega* ja hiililaiva *Krasnaja Gorka* sekä kaksi miinaristeilijää." Viime mainitut olivat *Vojevoda* ja *Hapsal*.

Langinkoskelta matka jatkui Pellinkiin ja sieltä Högsåraan Hiittisten saaristossa. Matkan aikana kävi *Willmanstrand* Helsingissä hakemassa keisarin laivoille postia ja muonaa, mutta muu laivasto kiersi pääkaupungin Äransgrundin matalikon eteläpuolelta. "Den Kejslerliga eskadern observerades i dag middagstiden vid horisonten utanför Helsingfors", kirjoitti "Finlands Allmänna Tidning" (FAT) 7. heinäkuuta. Seuraavana päivänä kerrottiin eskaaderin saapuneen Hangon edustalle ja mukaan liittyneen luotsilaiva *Saturnuksen* käyneen noutamassa kaupungista postin. Näin toimittiin matkan aikana muuallakin. Useimmissa pysähdyspaikoissa tuli kosolti paikkakuntalaisia korkeita vieraita katsomaan, eli kuten FAT kuvaili Högsåraasta: "Eskadern omsvärmades af folkuppfyllda farkoster." Myös kokkoja poltettiin rannoilla.

Matka jatkui Korppoon Gyltvikeniin ja siinä yhteydessä "Nya Pressen" kertoi *Saimaan* olevan se alus, jolla Luotsihallituksen osastopäälliköt matkustivat ja joka kulki ensimmäisenä, "gå före eskadern för att se till att farlederna äro klara, då denna sätter sig i rörelse". 12:na oltiin Ahvenanmaan Bomarsundissa, josta siirryttiin Färjsundetiin. Siellä keisariparia ja heidän seuruetta tuli ilahduttamaan joukko kylpylävieraita höyry *Sofiolla* ja mukana oli myös tuplasti vahvistettu mieskvartetti hovioopperalaulaja Hj. Freyn johdolla. Laulutervehdys alkoi laululla "Jag helsar Dig", ja laulaminen jatkui pitkään - välillä kuitenkin taukoja pitäen. *Tsarevnan* hoviväki oli tyytyväinen musiikkiesitykseen, ja niinpä "till sångarenes förplägning öfversändes från *Tsarevna* rödvin och champagne samt smörgåsar".

Neljän lomapäivän jälkeen lähdettiin Ahvenanmaalta paluumatkalle, jonka aikana jouduttiin pelastustöihin. Vuorisataman luotsipaikan lähellä oli halkolastissa ollut kaljaasi *Elioth* ajanut karille, eikä Turusta avuksi tullut matkustajahöyry *Leimu* saanut sitä irti. *Tsarevnalta* annettiin käsky, ja niin *Eläköön* ja *Willmanstrand* lähtivät onnettomuuspaikalle, mutta nekään eivät onnistuneet pelastustyössä. Vasta kun paikalle oli saatu vahva hinaaja *Assistance*, *Elioth* saatiin irti karilta. Sitä ennen oli eskaaderi jo saapunut (18.7.) Tammisaaren Kjällvikiin. "Päivälehti" uutisoi: "Klo ½ 3 tuli Tammisaareen luotsilaiwalla "Saimaa" suuriruhtinas Mikael, ruhtinas Obolenski ja kreivi Benkendorff. Ostoksia tehtiin kauppias Lydmanilla: Fiskarin teoksia, weitsiä y.m., kauppias Sundgrenilla leninkikankaita sekä Lönnbeckin kumikaupassa. Sen jälkeen käytiin "Knipan"issa, jossa syötettiin kesyjä kaloja." Suurruhtinas Mikael eli Mihail Aleksandrovits oli keisarin 15-vuotias poika. Myös *Saturnus* otti osaa tähän kaupunkimatkaan ja toi vierailijat takaisin *Tsarevnalle*, joka lähti jatkamaan matkaansa itään. *Saimaa* puolestaan jäi Tammisaareen odottamaan junaa, joka oli tuomassa ruokatarvikkeita eskaaderin käyttöön.



”Västra Nylandin” mukaan *Saimaalla* oli siellä toinenkin tehtävä. Lehti selosti laajasti keisarivierailua Tammisaaressa ja kirjoitti mm. näin: ”Flera af stadens damer hade under dagen äran öfverräcka till H. M. Kejsarinnan blombuketter, hvilka mottogos med synnerlig vänlighet och tillät H. M. damerna trycka sin hand. I går på morgonen rörde sig äfven talrika båtar därute, bl. a. utbudande lifsförnödenheter såsom bär och fisk m.m., som äfven å eskadern uppköptes. Klockan half 11 tiden lättade eskadern åter ankare och styrde kosan till Porkkala. Lotsångaren *Saima* ligger här ännu, inväntande den kejsarliga tvätten från Åbo, för att framföra densamma till den afgångna eskadern.” *Saimaa* oli viikkoa aikaisemmin vinyt pyykki Korppoosta Turkuun.

Tammisaaresta matkattiin Esponlahdelle ja ankkuroitiin amiraali Oskar von Kraemerin huvilan edustalle. Seuraavana päivänä matka jatkui Langinkoskelle, jossa viivytettiin kaksi yötä. Keisari kävi seuraamassa lohenkalastusta ja kaikkien riemuksi juuri sinä päivänä saatiin koskesta vuoden suurin lohi. Keisarihuvilassa nautitun illallisen jälkeen palattiin laivalle, minkä ”Kotkan Sanomat” kuvaili näin: ”Langinkoskelta palasivat Heidän Majesteettinsa klo 10 aikaan illalla. Nytkin liiteli lukuisasti weneitä *Tsarewnan* ympärillä ja raikkailla eläköön huudoilla terwehtiwät weneissä olijat Heidän Majesteettiansa, jotka suwaitsiwat armollisesti nyökätä tähän terwehdykseen.”

V.K. Ahola puolestaan on kuvaillut tämän heinäkuun 22. päivän illan näin: ”Lohenpyynnin jälkeen nautittiin keisarinhuvilassa juhlapäivällinen. Keisari piti sen aikana ylistävän puheen keisarinna Maria Feodorovnalta. Keisarin satamaan ankkuroidun laivaston tykkien ampuessa kunnianlaukauksia vedettiin keisarinna viiri huvilalla lipputankoon soittokunnan soittaessa Porilaisten marssin, joka heti sen jälkeen oli soitettava vielä toistamiseen. Ja jatkoksi – keisarin nimenomaisesta toivomuksesta – kajautti soittokunta vielä Vaasan marssin. Kun keisarillinen huvipursi iltamyöhällä irtaantui Langinkosken laiturista soittokunta kajahdutti vielä kerran Porilaisten marssin, joka jäikin keisarille viimeiseksi jäähyväiseksi Langinkoskelle.” – *Saimaan* roolia Langinkosken tapahtumassa ei kerrota.

Seuraavana aamuna *Tsarevna* ja muu venäläiseskaaderi lähti kohden Pietaria. Tämä oli Aleksanteri III:n viimeinen Suomen matka, hän näet kuoli marraskuun 1:nä päivänä samana vuonna.

Luotsilaivat palasivat Koivistolta töihinsä, *Saimaa* Saimaalle, tosin se pysähtyi Viipuriin muutamaksi päiväksi Gallénin konepajalla tehtävää koneremonttia varten. – Matkan aikana oli *Saimaassa* ollut lisämiehistöä: siivooja sekä ylimääräinen lämmittäjä. Heistä oli aiheutunut ylimääräinen 249 markan kulu.

Tämä jäi *Saimaan* ainoaksi ”keisarimatkaksi”, ehkä jo siksi, ettei uusi keisari Nikolai II tehnyt yhtään loma- tai muuta purjehdusta Suomenlahdella ennen vuotta 1905. Muut merellä toimivat luotsihöyryt, ennen kaikkea *Eläköön*, olivat mukana näissä myöhemmissä keisarin ja muiden keisariperheen jäsenten Suomenlahden kesäpurjehduksissa, jotka jatkuivat aina vuoteen 1914. ”Alemman tason” vierailuja kuitenkin tehtiin, ja nekin olivat luotsilaitokselle tärkeitä tapahtumia. Sitä kuvaa osaltaan luotsitirehtööri Sjömanin kesäkuussa 1899 antama päiväkäsky suuruhtinas Aleksanterin *Tsarevna*-laivalla tapahtuvaa vierailua varten. Siinä määrättiin mm. näin: ”Fördelningscheferna i Wiborg, Helsingfors och Åbo böra tillse att de lotsar, hvilka är bestämde att framlotsa jakten *Zarevna*, väljas bland de i sitt yrke kunnigaste och såvidtmöjligt bland sådana, som förstå ryska språket äfvensom att nämnda lotsar äro

snygg och ordentligt klädda, hvarjemte de skola vara försedda med den vid lotsverket antagna lifräddningskastlinen, i hvars användning de jemvel böra vara förfarna.”

*Saimaan* toiminta jatkui Majanderin vuosikertomuksen mukaan kesällä 1894 näin: ”Den senare delen af sommaren undersöktes flera farleder till följd af det låga vattenståndet samt upptäcktes dervid flera enstaka stenar hvilka utremmades, men en farled i Kollikko virta måste af ofvannämnda orsak alldeles indragas detta år.” Kuopion ja Varkauden välisen Kolikkovirran sulkemista liikenteeltä Majander perusteli sillä, että keskellä väylää oli vettä vain 5 jalkaa ja että *Saimaakin* oli saanut siellä pohjakosketuksen, ”dock utan ringaste skada”. Reimarin siirtäminen olisi kaventanut väylän hyvin vaikeaksi kulkea. Sulkemisesta ei ollut aiheutunut suurempaa haittaa, koska aikaisen talventulon takia höyrylaivaliikenne oli loppunut eikä vesillä ollut kulussa juuri muita kuin muutama koivistolainen halkojaala. – Jo aiemmissa raporteissaan luotsipäällikkö oli maininnut veden vähyyden haitoista laivaliikenteelle; *Saimaakaan* ei ollut päässyt Iisalmen väylällä Ahkionlahtea pitemmälle.

Pakkasta oli ollut Lappeenrannassakin jo 10 astetta, ja siksi Majander tiedusteli 24. lokakuuta, että mikäli pakkaset jatkuisivat, pitäisikö *Saimaan* mennä pikaisesti ”talvikortteeriin” ja minne? ”Hos Öfverstyrelsen vågar jag derföre föreslå att *Saimaa* skulle få afgå endera till Wiborg eller Helsingfors ty de remontarbeten i salonger och hyttar som nödvändigt erfordras kunna ej utföras här i Willmanstrand eller Lauritsala emedan hvarken målare eller tapetserare finnas här att tillgå. Dessutom blefve det lika svårt som sista vintern att sända maskinremonten fram och åter till Wiborg.” Lisäksi hän rohkeni muistuttaa, että Luotsilaitoksen sääntöjen 15 § mukaan höyryalusten kone ja kattila tuli säännöllisesti katsastaa.

Helsingistä vastattiin, että *Saimaa* saisi lopettaa toimintansa ja tulla talvehtimaan Helsinkiin. Niinpä Majander päätti vuosikertomuksensa virkamatkojensa osalta näin: ”Alla dessa täta resor upphörde den 28 Oktober tillföljd af stark köld, och den 30 afgick *Saimaa* till Wiborg för att derifrån fortsätta till Helsingfors hvarest den nu öfvervintrar.”

Ennen aluksen riisumista määrättiin 8. marraskuuta, että Majanderin tuli samana päivänä tehdä *Saimaalla* koematka, jonka aikana Luotsihallituksen insinööri Karl Pettersson tarkastaisi laivan ja etenkin sen koneen toimintakunnon. Sen jälkeen tuli ryhtyä laittamaan laiva talvikuntoon. Näin toimittiin, mikä todettiin erillisessä *Saimaata* koskevassa kertomuksessa: ”Efter sedvanlig besigtning och proftur blef vimpeln nedhalad den 9 November.” Kolme päivää myöhemmin alus otettiin ylös telakalle, minkä jälkeen alkoi kunnostus ja talvikuntoon laitto, ”hvarefter den rengjordes, skrapades, målades med mönja, maskin & panna preserverades samt hela ångaren öfverkläddes med bräder och ligger nu dugligt underbäddad på slipen i sitt vinterkvarter eftersedd af behörig vakt, samt i Ingeniör Herman Jäderholms speciela vård”. Lisäksi yksi *Saimaan* kansimiehistä oli saanut tehtäväkseen toimia talven ajan laivan vahtina ja mm. lapioida lumet laivan päältä.

*Saimaa* talvehti siis Helsingissä Herman Jäderholmin telakalla (Helsingfors Skeppsvarf & Mekaniska Verkstad), joka sijaitsi Eteläsatamassa nykyisen Olympiaterminaalin paikalla. Talven aikana päätettiin - ilmeisesti Petterssonin esityksestä – melkoisista kunnostustöistä aluksessa, niin konehuoneessa kuin salongeissa ja muissa sisätiloissa. Se tuntuu melko erikoiselta, eihän laivalla ollut enempää kuin kaksi purjehduskautta takanaan, ja alusta oli remontoitu melkoisesti jo siihenkin mennessä sekä muutenkin hoidettu hyvin ja huolella päivittäin.

*Saimaan* käyttökulut olivat purjehduskauden aikana 13 500 markkaa. Alus oli ollut ajossa 552 tuntia ja lisäksi muita ”höyrytunteja” oli 230, matkaa oli tehty 5 548 merimailia ja puita oli poltettu 240 metristä syltä.

Joulukuun 1:nä Majander pyysi terveydellisistä syistä neljän viikon lomaa, mikä myös myönnettiin.

### Vuodet 1895-96

Helmikuun 11:nä 1895 antoi uusi luotsitirehtööri Nikolai Sjöman *Saimaata* koskevan päiväkäskyn. Sen mukaan, koska laivalla tulnaisiin tekemään mittavia korjaustöitä ennen purjehduskauden alkua, Majanderin tuli yhdessä *Willmanstrandin* päällikön, luutnantti Andstenin kanssa valvoa, että konepaja tekisi kaikki työt huolella ja kustannustehokkaasti. Korjaustöistä, jotka koskivat lähinnä aluksen kattilaa, oli tehty sopimus Jäderholmin konepajan kanssa joulukuussa; korjaustöihin kuului myös aluksen potkuriakselin irrottaminen.

Maaliskuun 22:nä annettiin käsky, että luotsilaivojen kuntoonlaitto, muutamin poikkeuksin, tuli aloittaa neljä päivää myöhemmin. Tiistaina 26. maaliskuuta kirjattiinkin *Saimaan* päiväkirjaan: ”Påbörjat med arbete.” Seuraavien päivien aikana purettiin talveksi pystytetyt suojarakennelmat (vinterbeklädnaden) sekä ryhdyttiin varsinaisiin laivan kunnostustöihin: mm. masto kahveleineen raapattiin ja öljyttiin, ankkuriketringit kuumennettiin ja tervattiin, samoin ankkurit.

Kunnostustyöt jatkuivat usean viikon ajan, ja esimerkiksi 24. huhtikuuta kirjattiin: ”Uttagit madrasserna uti. Navigationshytten äfvensom andra diverse saker. Torkat skrubbede segel.” (Käyttikö *Saimaa* joskus kahvelipurjettaan, siitä ei ole mainintaa.) Ja viisi päivää myöhemmin: ”Målat namnen på lifbojarne samt påsatt linoleum matta i skansens samt styrmans & maskinistens hytt.” 7. toukokuuta raapattiin ja öljyttiin kansi sekä kaksi päivää myöhemmin alettiin täyttää kattilaa vedellä sekä laskettiin alus vesille telakalta. Alukseen saman tien laitettu juhla-liputus tehtiin kuitenkin siksi, koska oli keisarin kruununperijän, suurruhtinas Georgi Alexandrovitschin (Aleksanteri III:n kolmas poika) syntymäpäivä.

10. toukokuuta otettiin laivaan kaksi syltä koivuhalkoja, pestiin kansi, jonka jälkeen miehistö muutti laivaan. Kaksi päivää myöhemmin tehtiin koematka Villinkiin ja loppu päivästä käytettiin pyhänpitöön. Maanantaina saatiin määräys aloittaa aluksen toiminta 15.5., ja siksi mentiin ottamaan halkoja lisää 5 syltä sekä käytiin Harmajalla, josta palattiin Eteläsatamaan, tiistaina tarkastettiin kompassi aliluutnantti J.W. Lybeckin johdolla ja tehtiin laivatöitä. Keskiviikkona nostettiin toimintaviiri (vimpeln) ja lippu (stångflagga) sekä käytiin Pohjoissatamassa ja Villingissä. – Kuukautta aikaisemmin Majander oli esittänyt ylitirehtöörille, että aluksen miehistöä täydennettäisiin yhdellä kansimiehellä (palkka 30 mk/kk), koska tähän asti aluksen kokki oli joutunut tämän tästä toimimaan kansimiehistön apuna; esitys ei mennyt läpi, ja aluksen miehistö säilyi seitsenhenkisenä (ml. luotsipäällikkö).

Sen jälkeen meni vielä pari päivää aluksen varustelussa, kunnes lauantaina (18.5.) päästiin oikeisiin töihin: *Saimaa* lähti kohden itäistä Suomenlahtea hinaten majakka-laiva *Werkkomatalaa* (1884). Luotsia vaihdettiin Äggskärissä, Boistössä ja Fagerössä, ja Kotkaan saavuttiin klo 20. Hinausta jatkettiin seuraavana aamuna aikaisin (4.45),

luotsia vaihdettiin Kuorsalossa ja Koivistolle saavuttiin illansuussa. Seuraavana päivänä *Werkkomatala* vietiin asemapaikalleen Koivistonsalmeen.

Tämän jälkeen *Saimaa* oli runsaan viikon ajan Viipurin luotsipiirin töissä. Se liikkui Loviisan ja Pitkäpaaden välisellä alueella, kävi myös Suursaarella, tarkasti väyliä, asetti reimareita ja kuljetti tarvikkeita loistoille; tosin päiväkirjassa ei näistä töistä mainita juuri mitään, lähinnä mainitaan vain paikat, joissa käytiin. Majanderin mukaan tässä ajassa ehdittiin käydä tarkastamassa luotsipiirin kaikki väylät. 27. toukokuuta alus sai määräyksen lähteä Pitkäpaadesta Viipuriin, josta jatkettiin kaksi päivää myöhemmin kanavan kautta Lappeenrantaan.

Siellä tehtiin vielä viikon verran valmistelutöitä, kunnes 5. kesäkuuta päästiin aloittamaan bensiiinin ja muiden tarvikkeiden vienti Etelä-Saimaan loistoille. Sen päivän illaksi ajettiin Mikkeliin, ja niinpä paikallinen lehti "Saimaa" uutisoi 7:nä kaimastaan: "Luotsilaiwa "Saimaa" saapui toisiltana ensikerran tänä kesänä satamaan ja lähti eilen pois." Kun oli palattu Lappeenrantaan, Majander lähetti raportin Helsinkiin. Siinä todettiin väylien olevan kunnossa, mutta alhaisen vedenkorkeuden vaikeuttavan laivojen kulkemista, ja niinpä useita pohjakosketuksia kerrottiin jo sattuneen. – Kaksi viikkoa myöhemässä raportissa toiseksi "kiusankappaleeksi" nimettiin "stockflottor".

Kesäkuun puolivälissä oltiin Kuopiossa, josta jatkettiin Palokkiin väylänmittaustöihin kahdeksi päiväksi. Sieltä matkattiin Viipuriin, jossa luotsitirehtööri avustajineen saapui laivalle juhannusaattona ja teki viikon kestäneen tarkastusmatkan Saimaalle; se päättyi Joensuuun, josta vieraat matkustivat Sortavalaan. Majander laati matkasta erillisen "Päiväkirjan".

Heinäkuussa ei *Saimaa* paljoa liikkunut. Lehtitietojen mukaan alus olisi ollut odottamassa Lappeenrannassa mahdollista komennusta osallistua keisarin kesäpurjehdukseen Suomenlahdella. Sellaista käskyä ei kuitenkaan tullut, kuten ei purjehdustakaan; odotellessa lähinnä seistiin ja tehtiin laivatöitä. Vielä 3. elokuuta kirjattiin Lappeenrannassa vain seuraava: "Spolat däck. Flaggat till följd af Hennes Majestäts Kejsarinnans namnsdag." Viikkoa myöhemmin oltiin kolme päivää Pielisjoella, mittaustöissä Joenpolvessa, mihin myös päiväkirja päättyy. Vuoden 1895 jälkimmäinen laivapäiväkirja ei ole säilynyt.

Lokakuun puolivälissä luotsipäällikkö laati *Saimaalle* budjetin vuodelle 1896. Se perustui kahdeksan kuukauden toimikauteen eli "kampanjaan", jota hän piti oikein mitoitettuna. (Kuluneena vuonna oli toimittu seitsemän ja puolen kuukauden budjetilla, ja siksi sen ylittävälle puolikuulle jouduttiin hakemaan lisärahoitusta.) Budjetti perustui siihen, että aluksen perämies palkattaisiin ympärivuotiseksi, koska näin toimeen saataisiin pätevä henkilö ja koska tämä voisi talven aikana auttaa piiri-päällikköä hallinnollisissa sekä mittaustöiden sisätoimissa. Esitys hyväksyttiin.

Pari viikkoa myöhemmin Majander esitti, että koska *Saimaan* potkuriakselissa oli ilmennyt "klappia" eikä konekaan ollut toiminut aina kunnolla, Helsingistä lähetettäisiin insinööri alusta tarkastamaan. Samalla tämä voisi antaa lausuntonsa, tulisiko aluksen talvehtia vedessä vai maalla. Näin tapahtui, ja Luotsihallituksen insinööri Pettersson saapui Helsingistä, tarkasti aluksen, antoi ohjeet korjauksista sekä luvan vedessä talvehtimiseen. Lisäksi Pettersson yhdessä Majanderin kanssa teki

4. marraskuuta inventaarin aluksen irtaimistosta: luettelo, jonka viimeisenä merkintänä oli ”6 sängfilar”, käsitti peräti 23 sivua!

Gallénin konepaja (Wiborgs mekaniska verkstad) Viipurissa teki kustannusarvion Petterssonin esittämistä korjaus- ja muista töistä. Se päättyi 700 markkaan ja tuli hyväksytyksi. Todellisuudessa aluksen remonttikustannukset nousivat Andersinin mukaan vuonna 1896 yli 1 800 markkaan. Majander olisi halunnut myös aluksen inventaareja täydennettäväksi, mutta hänen listastaan hyväksyttiin vain uudet köydet.

Marraskuun 18:nä tuli määräys lopettaa purjehduskausi. Tuolloin oli oltu jo pari päivää Viipurissa, jossa alus myös talvehti Salakkalahden rannassa, ”mellan slottet och kajen litet ofvanom Viborgs bro”. Majander ilmoitti 30. marraskuuta Helsinkiin, että *Saimaa* oli laitettu talvikuntoon ja että laivavahtina tulisi toimimaan satamapalvelija Johan Serenius (*Saimaan* vuosikertomuksessa Chydenius). Avaimet oli toimitettu Viipurin luotsipiirin konttoriin.

Purjehduskauden kulut olivat vajaat 13 000 markkaa. Ajotunteja oli kertynyt 500, ja lisäksi 225 muuta höyrytuntia ja ajettu oli 4 330 merimailia. Polttopuuta oli kulunut 178½ syltä. (Syli on hieman hankala tilavuusmitta, koska Suomessa tiedetään käytetyn halkokaupassa kahdeksaa erilaista syltä, joiden pinokuutiometrisisältö vaihteli 1,6:sta 5,6:een. Emme varmasti tiedä, mitä suhdetta olisi syytä käyttää, joskin *Saimaan* vuoden 1915 kansipäiväkirjassa sylin ja kuutiometrin suhde ilmoitettiin 2,7:ksi, eli syli vastaisi 2,7 pinokuutiometriä. Metrinen halkosyli puolestaan vastasi 4 pinokuutiometriä.)

Majanderin sairastelut jatkuivat vuonna 1896. Hän oli jo keväällä kuukauden sairauslomalla, jona aikana luotsipäällysmies Eliel Ylander Viipurista toimi hänen sijaisenaan. Tämä aloitti päiväkirjan 7. huhtikuuta 1896 näin: ”Kom folket ombord och börjat med arbetet.” Viikkoa myöhemmin hän kirjoitti Helsinkiin ja kertoi, että aluksella tarvittaisiin perämies, koska aiemmin perämieheksi määrätty Karl Conradi ei päässytkään tulemaan laivalle. Ylanderin vaatimus oli, että ”styrmannen bör nödvändigt tala finska”. Perämieheksi määrättiin merikapteeni W.E. Henriksson.

Kunnostustöitä tehtiin kuukauden päivät, ja 8. toukokuuta päästiin ottamaan laivaan 8 syltä halkoja sekä tarkistamaan kompassi. Seuraavana päivänä päästiin liikenteeseen, ajettiin Koiviston luotsipaikalle ja vietiin siellä talvehtineelle *Werkkomatalalle* uudet rostiraudat. Jäätä oli vielä sen verran, että majakkalaiva voitiin hinata asemapaikalleen vasta kaksi päivää myöhemmin.

Tätä ennen oli luotsitirehtööri antanut päiväkäskyn, jonka mukaan polttoaineen säästämiseksi luotsilaivoissa sai kattilan enimmäispaine olla 60 puutaa ja koneen kierros määrä 160 minuutissa. Kuitenkin hätä- ja vastaavissa tilanteissa nämä rajat oli lupa ylittää. Jo edellisvuonna oli annettu määräys, että luotsilaivojen tuli selvittää polttoaineen kulutus kattilan eri paineilla ja koneen kierrosnopeuksilla. *Saimaan* osalta tulokset olivat vuodelta 1895 seuraavat:

Paine	Kierroksia	Nopeus	Kulutus
Puutaa/neliötuuma	r/min	solmua	syltä (havuhalkoja)
100	204	10,6	1½
90	196	10,2	1¼
80	188	9,6	¾
70	168	9,2	½
60	160	8,6	3/8

Majander myönsi, etteivät luvut olleet kovin eksakteja, mutta lupasi lähettää myöhemmin uuden selvityksen. Hän kuitenkin huomautti, että koivuhalkoja käyttämällä kulutusta saataisiin alennetuksi.

Edellisvuoden tapaan *Saimaa* oli tämän jälkeen kolmen viikon ajan Viipurin luotsipiirin käytössä, jolloin se kulki väyliä tarkastamassa itäisellä Suomenlahdella. 25.-26. toukokuuta alus oli liputettuna uuden keisarin Nikolai II:n kruunajaisten takia, ”i anledning af Kröningen”. Aluksen tullessa kesäkuun alussa Viipuriin sen oli tarkoitus mennä Gallénin konepajalle korjauttamaan potkuriakseliaan ja konettaan. Konepaja ei kuitenkaan pystynyt ottamaan laivaa telakalle, koska töitä oli siellä niin suuresti, että myöhästymissakot olivat uhkaamassa. Siksi korjaukset päätettiin tehdä Varkaudessa Wahlin konepajalla. Alus matkasi 10. kesäkuuta Saimaalle, mutta Lappeenrannasta päästiin jatkamaan vasta 16. Varkauteen. Sinne saavuttiin 20:nä, koska matkan aikana oli pysähdytty useilla loistoilla viemässä bensiiniä ja muita tarvikkeita.

Varkaudessa *Saimaa* otettiin ylös telakalle. Laivaväki osallistui pohjan puhdistukseen ja maalaukseen, kun taas konepaja vastasi koneremontista. Majander oli jälleen sairaslomalla, ja Ylander toimi aluksen päällikkönä. Hän kuvaili raportissaan yksityiskohtaisesti mitä kaikkea konepaja oli tehnyt remontin aikana, joka kesti lähes kaksi viikkoa. Niiden päätteeksi ajettiin koeajo, josta Ylander raportoi seuraavasti 4. heinäkuuta: ”Wid i går afton vidtagen profgång, hvarmed flere af verkstadens ingengörer och verkstadsmästaren närvaro, förmärktes att maskinen arbetar betydligt lättare och att skakningen numera är helt obetydlig. Tillökningen på rodret har gjort båten betydligt känsligare vid styrning äfvenså manövrerar den bättre för back.” Siitä, millä nopeudella ja millä kierrosluvulla alus kulki eri höyrynpaineilla, Ylander lupasi lähettää tietoja sen jälkeen, kun matkalla Kuopioon olisi ehditty tehdä tarpeelliset kokeet. Niiden tulokset kertoivat mm., että esimerkiksi 60 puudan paineella saavutettiin 178 kierrosta minuutissa, kun ennen remonttia lukema oli 156. Kone-remontin ”jälkipuintiin” palataan.

Kuopioon lähdettiin samana päivänä, ja sieltä jatkettiin Iso-Kallan Konttivedelle, jossa aloitettiin väylämittaukset näin: ”Utsatte första fundamental qvadraten samt fortsatte med utsättningen af qvadraten, fortsatt med affattningen, strappat stenar spikat back trän och flaggor på remmarena.” Seuraavana päivänä aloitettiin luotaukset. Työ jatkui kahden viikon ajan, minkä jälkeen alus kulki eri puolilla Saimaata lähinnä loistoja huoltamassa. Heinäkuun viimeisenä Ylander ilmoitti Helsinkiin varkaiden käyneen Vekaran, Kommersalmen ja Varisluodon loistoilla sekä vieneen niistä lähinnä pientavaraa. Hän oli laittanut ilmoituksen ”Savonlinna”-lehteen.

6. elokuuta tultiin Palokkiin, jossa ryhdyttiin mittaustöihin valmistumassa olevan Karvion kanavan ja Palokin välillä. (Väylä Kuopiosta Palokkiin oli saatu mitatuksi vuonna 1886.) Töiden laajuutta kuvaa mm. se, että siellä sekä Konttivedellä tehtiin yhteensä 14 576 luotausta. Aikaa jäi myös aluksen kunnostukseen, mihin kuului myös

vesilinjan maalaaminen, mikä tapahtui näin: ”Tog upp reserv rasten från akter spiken, plaserade den förut för att få fartyget på jern köl, krängde fartyget och målade vatten linjen om babord och gula randen om styrbord.” Seuraavana päivänä laiva kallistettiin toisin päin ja maalattiin stuurpuurin puolta. Mittaustyöt saatiin loppuun 12:na, jota ennen oli rakennettu myös kummeli sekä käyty laittamassa Kuopion suunnalla 30 uutta reimaria paikoilleen. Palokin-Karvion väylää ei voitu trallata veden vähyyden takia, mutta pidettiin ilmeisenä, että sitä tuli syventää lähinnä ruoppaamalla, jotta myös isommat matkustajalaivat pystyisivät sitä käyttämään; *Saimallekin* väylä oli Ylanderin mielestä liian riskialtis.

Seuraavalla viikolla oli luotsitirehtööri Sjöman viisi päivää *Saimaan* mukana: matkaa kertyi 365 mailia, mikä vei 40 ajotuntia. Nytkin laadittiin Sjömanille matkasta ”Dagbok”, jossa kerrottiin missä oli kuljettu ja mitä tehty.

Majander palasi töihin elokuun lopulla, jolloin lähdettiin mittaamaan Kutveleen kanavan lähivesiä. Työ kuitenkin keskeytyi laivan saatua pohjakosketuksen, tosin lievän. Töitä pystyttiin kuitenkin jatkamaan vuokraamalla höyryvene *Tulema*. Sinä aikana *Saimaa* käväisi Viipurissa tarkastuttamassa pohjansa. Sen jälkeen käytiin Ilkon loistolla, jossa matkustajahöyry *Pohjola* (ex *Karjala*, 1876) oli ajanut karille. Kari oli ollut merkitty kirjavalla ”tupsu”reimarilla. 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 verkliga var.” Matkustajat pelastautuivat veneissä läheiseen saareen, josta hinaajahöyry *Alku* kävi heidät hakemassa seuraavana päivänä Lappeenrantaan. Laiva ei ollut saanut vuotoa, mutta *Saimaan* voimin alusta ei saatu karilta irti. Pelastusalus *Ahti* sai ja vei *Pohjolan* korjattavaksi Mustolaan. *Pohjola* ei kuitenkaan palannut enää matkustajaliikenteeseen, vaan siitä tehtiin hinaaja ensin Viipuriin, sitten Laatokalle.

Syyskuun lopussa sattui puolestaan Louhivedellä karilleajo. Matkustajahöyry *Anttola* (1889) oli tuonut 28. päivän illalla markkinaväkeä Mikkelistä Louhimäen laiturille Louhiveden pohjoisrannalla ja lähtenyt sieltä jatkamaan Varkaantaipaleen kanavalle, jossa aluksen oli ollut tarkoitus yöpyä. Päällikkö oli kuitenkin erehtynyt hieman suunnasta ja ajanut selän keskellä olevalle karille. Alus juuttui vesilastissa luodolle: päällikkö ja laivan ainoa jäljellä ollut matkustaja pääsivät maihin höyryvene *Ikolassa* ja muu miehistö myöhemmin *Paljassa*. Majander ei lähtenyt paikan päälle, vaan luotti luotsien ilmoitukseen, että karin suojana ollut reimari No 21 oli ollut paikallaan. ”Itä-Suomen Sanomat” kirjoitti haverista: ”Karille törmäsi höyrylaiwa ”*Anttola*” wiime maanantai-iltana Juurinsalmen ja Warkaantaipaleen välisellä selällä. Miten ollakaan ohjasi perämies laiwan noin 30 syltää wäylältä seurauksella, että se täydellä wauhdilla joutui luodolle ja sai ankaran wuodon. Kahden lotjan awulla on nyt *Anttola* saatu karilta ja kuletetaan Warkauteen korjattawaksi.”

Loppusyksy oli hiljaiseloa: *Saimaalla* tehtiin vain muutama matka ja enimmäkseen oltiin Lappeenrannassa laivatöissä. Välillä käytiin Kaukaan tehtaalla hakemassa rullatehtaan jätepuita. Päiväkirjaan tuli tällaisia merkintöjä: ”Spolat däck samt skrubbat båten och utsidan af ångbåten.” sekä ”Damm i skansen samt vädrat och dammat gånggläderna.”, ja ”Spolat däck gjort förefallande arbeten.”

Marraskuun 6. päivänä oli Lappeenrannan satama jäässä ja pian sen jälkeen aloitettiin talvehtimistyöt. ”Flyttade porslin, glas, faltar och dunor upp till fördelningschefen”, kirjattiin 9:nä. Välillä käytiin Lauritsalassa ja avustettiin yksi jäihin juuttunut höyryproomu Lappeenrannan satamaan: jäätä oli tuolloin 1½...2½ tuumaa. 13.11. laskettiin toimintaviiri, mutta vasta 10 päivää myöhemmin puhallettiin vedet kattilasta. Sitä ennen oli paikallisen konepajan insinööri W. Grönlund käynyt katsastamassa *Saimaan* kattilan, jonka oli todettu olleen ”i bästa skick”. Vesipainekoe oli tehty 11 ilmakehän paineella, eikä vuotoa ollut ilmennyt. Katsastus maksoi 34 markkaa 65 penniä.

Alus talvehti Lauritsalan sulussa. ”*Saimaa* innanför Lauritsala sluss hvarest vattnet tillfölji af ständig ström ej kommer att frysa.” Luotsi Henrik Kolehmainen toimi laiva-vahgina. Viimeiseksi kirjaukseksi merkittiin 26. marraskuuta: ”Slutet uppläggnings arbetet, hvarefter manskapet afmönstrades och afbetalades.”

*Saimaan* kulut olivat vajaat 14 000 markkaa, josta palkkojen osuus oli 8 000 markkaa. Halkoihin meni 1 000 ja remontteihin lähes 2 000 markkaa. Ajomatkaa kertyi selvästi aiempia vuosia vähemmän, 3 370 meripeninkulmaa eli -mailia ja ajoaikaa 458 tuntia; halkoja paloi 101 syltä.

### Vuodet 1897-99

*Saimaa* talvehti Lauritsalan sulussa, ja talven 1897 aikana viipurilainen Gallénin konepaja teki korjaustöitä aluksen konehuoneessa. Konepajan tarjous tehtävistä töistä päättyi 625 markkaan, ja työluettelon isoin työ oli kattilan eristyksen uusiminen: ”Pannan beklävas med asbest vojlock och bräder.” Se maksoi 204 markkaa. Kattilan tulipesään laitettiin 52 uutta rostirautaa. Konepajan tarjous oli saanut Helsingissä merkinnän ”Gillas”.

Perämies Henriksson avasi *Saimaan* uuden vahtipäiväkirjan 10. huhtikuuta 1897 kirjauksella: ”Folket kom ombord. Maskindelar och kokkärnen inpackades och afsändes till Mekaniska verkstaden i Wiborg.” (Milloin ne tulivat takaisin, sitä ei mainita.) Samalla aloitettiin laivan ”talvivaatetuksen” riisuminen sekä kunnostustyöt, ja jo seuraavana päivänä oltiin lakkaamassa ja maalaamassa. Myöhempiin töihin kuului mm. suvikaton kunnostus, eli spaklaus, hionta ja maalaus.

Viikko töiden aloittamisen jälkeen laitettiin vesi kattilaan sekä otettiin bokseihin 2 mottia koivuhalkoja. Milloin tulet laitettiin uuniin, sitä ei mainita, mutta 10. toukokuuta ajettiin Lauritsalan sulusta ulos ja edelleen Lappeenrantaan. Keskiviikkona, 12:nä nostettiin toimintaviiri – ”enligt order” - ja neljä päivää myöhemmin käytiin koeajolla Ilkonsaaren loiston luona Suur-Saimaalla. Matka oli sikäli erikoinen, että mukana oli laivaväen lisäksi ”huvittelijoita”, mistä ”Itä-Suomen Sanomat” uutisoi näin: ”Huwimatkan teki luotsilaiwa ”*Saima*” wiime sunnuntaina. Useita kaupunkilaisia oli retkellä mukana.” Päiväkirjasta ei vastaavaa tietoa löydy.

Työt alkoivat 19. toukokuuta. *Saimaa* otti Lauritsalasta mukaansa haraustankoja ja mittausveneeseen sekä lähti aluksi Mikkeliin ja siitä edelleen Savonlinnaan ja Varkauteen, josta jatkettiin Joensuuun. Matkalla poikettiin kaikilla loistoilla ja luotsiasemilla. Pieliselle saavuttiin 25.5. ja mittautustyöt aloitettiin seuraavana päivänä, mikä kirjattiin 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 rojhennut lähteä *Saimaalla* hänelle tuntemattomalle väylälle, vaan tutustumismatka tehtiin pienellä *Ilo*-höyryveneellä.

Mistä *Saimaan* matkassa oli kyse, selvisi seuraavan päivän ”Karjalattaresta”, jonka toimittaja oli haastatellut Majanderia Joensuussa. Lehti kertoi uudesta kulkuväylästä Pielisellä seuraavasti: ”Jo pari vuotta takaperin ehdoitti kauppahuone Petteri Parwiainen ja kumpp. Joensuussa asianomaiseen paikkaan että laiwaliikkeen edistämiseksi Pielisjärwellä uusi laiwareitti awattaisiin Juuasta Wuokorannan kylän ja Kouwonsalmen kautta Nurmekseen, joka wäylä kulkee pitkin Pielisjärwen läntistä rantaa ja oikaisee laiwareitin Juuasta Nurmekseen lähes 10 engl. peninkulmalla. Nykyinen wäylä tätä wäliä warten tekee näet pitkän kierroksen Ristisaareen asti, joka on noin keskellä Pielisjärweä. Mainitun kauppahuoneen ehdoitus näkyy tähän asti saaneen maata korkeiden asianomaisten hyllyillä, mutta nyt on toiwoa olemassa hyödyllisen yrityksen toteuttamisesta. Tällä wiikolla on näet luotsikatteeni G.A. Majander ”*Saimaa*” nimisellä luotsilaiwalla tehnyt matkan Nurmekseen ja m.m. toimittanut silmä- ja muitakin tutkimuksia mainitusta oikotiestä. Ja olemme tilaisuudessa mainitsemaan että hra Majander on huomannut mainitun ehdoitetun laiwareitin kaikin puolin edulliseksi, niin että hän ennen pitkää on kannattawa yrityksen toteuttamista. Hänen arwelunsa mukaan saadaan puheenalaisesta oikowäylästä werrattain wähällä waiwalla, työllä ja kustannuksilla mitä sopiwin ja mukawin laiwareitti, joka siten, paitsi että suuressa määrässä oikaisee tien Juuasta Nurmekseen, tulee yhdistämään laiwaliikkeeseen Wuokorannan suuren kylän. – Tänä kesänä ei wielä kuitenkaan woitane uutta reittiä ”wirallisesti” awata, mutta tulewana kesänä toiwotaan saada kaikki walmiiksi.”

Tällä Pielisen matkalla ei viivytty kuin muutama päivä, jonka jälkeen lähdettiin Joensuun ja Kuopion kautta kohden Iisalmea. Matka keskeytyi kuitenkin kymmenkunta kilometriä ennen kaupunkia Peltosalmissa, jossa tukkilautat tukkivat wäylän. Luotsipäälliköllä ei ollut aikaa odottaa ja niin käännettiin takaisin, varmaan kiukkuisena, sillä uitto oli ollut jo siihenkin saakka Majanderin silmätikkuna, ja oli sitä myös sinä kesänä. Kesäkuun alun raportissaan hän kertoi tukkilauttoja olevan kulussa tavattoman paljon. Ne veivät mukanaan reimareita, ja niinpä oli höyry *Ahkera* ajanut karille Varisluodon kohdalla reimarin puuttumisen takia. Myöhemminkin Majander mainitsi uiton hävittämistä tai siirtämistä reimareista. Lisäksi hän raportoi, että Tornator-yhtiön omistaja, konsuli E. Wolff kuljetti Savonlinnassa lauttansa Olavinlinnan ja kaupungin välisestä Linnanvirrasta, mikä aiheutti jatkuvaa vaaraa virrassa oleville poijuille; toisten yhtiöidet lautat kulkivat linnan itäpuolelta. Majander oli jo aikaisemmin riidellyt asiasta Gutzeit-yhtiön kanssa useaan kertaan, mistä kerrotaan mm. ”Korsteeni”-julkaisussa. - Luotsitirehtööri Sjöman reagoi Majanderin raporttiin tiukasti: hänen mielestään lauttoja ei saanut kuljettaa ollenkaan Olavinlinnan virroista. Näin myös määrättiin.

Muutaman päivän päästä palattiin Lappeenrantaan, jossa lähinnä seistiin seuraavat viikot erilaisia laivatöitä tehden, esimerkiksi 14. kesäkuuta oltiin neulontatöissä: ”Lappat flaggor samt sytt en ny vimpel.” Toki aina välillä oltiin kulussakin, mm. vietiin loistoille valopetrolia, jolla oli tulenarempi benssiini korvattu loistolyhtyjen polttoaineena. Taas heinäkuun 3. oltiin Savonlinnassa, jossa luodattiin wäylä Pohjoisatamaan (Olavin Kylpylaitos) ja wäylälle asetettiin kolme reimaria. Sen jälkeen käytiin Varkaudessa, jolloin alukseen vaihdettiin varapotkuri, kun varsinaisesta oli yksi lapa menetetty Ilkon loistolla käydessä.

Tähän potkurinvaihtoon liittyi pieni hallinnollinen episodi. Kun Majander oli kysynyt Helsingistä, voiko hän potkurinvaihdossa ollessaan tilata Wahlilta uuden varapotkurin, vastaus oli ei, koska kaksi sellaista oli jo päätetty tilata Crichtonilta Turusta. Majander ei "ehtinyt" saada tätä tietoa, vaan teki tilauksen Wahlilta, koska se takasi nopean toimituksen ja luotsilaivalla oli syytä olla jatkuvasti varapotkuri laivalla. Majander haki kuitenkin varapotkurinsa Varkaudesta vasta elokuun puolivälissä, kun Crichtonin tekemät oli toimitettu Lappeenrantaan jo heinäkuun lopulla. Kaikki potkurit tulivat olemaan vielä tarpeeseen.

Heinäkuun 18. tehtiin päivämatka Viipuriin, ja palatessa sattui merivahinko, josta "Lappeenrannan Uutiset" kertoi jälkikäteen (27.7.): "Toissa tiistaina törmäsi luotsilaiwa *"Saima"*, kapteeni Majander, muutamien lotjien päälle Särkjärwen sululta lähdettyä. Pienempiä wammoja saivat laivat ja lähempää selitystä waurioista antanee meriselitys." Päiväkirjassa ei ole tapauksesta mitään mainintaa, ei myöskään luotsipäällikön vuosikertomuksessa.

Heinäkuun lopulla oltiin Savonlinnassa, ja *Saimaakin* pääsi osallistumaan kaupungin perinteisen Olavinjuhlan "venetsialais"-osuuteen. "Savonlinna" selosti tapahtumaa mm. näin: "Warsin juhallista oli nähdä kun pitkä jono koristettuja ja walaistuja weneitä lähti kiertämään keskellä kylpylaitoksen lahtea seisowaa komeata ja walaistua luotsilaiwaa ja kun kauniita eriwärisiä tulia näkyi pitkin siltoja ja kylpylaitoksen penkereitä."

Elokuun 8. toi erikoisen päiväkirjamerkinnän: "Gräl mellan Maschinisten och kocken om maten, då maschinisten påstod att kocken hade stulit från bolaget. Af menskelig synpunkt att döma var maschinisten i bakrus vid tillfället." Kolme päivää myöhemmin Majander lisäsi: "Kocken Ilman ertappad för snatteri, så att maschinisten Ekroths påstående egde grund." - Välillä oli käyty Viipurissa, josta senaattori, ex-luotsi-tirehtööri Gadd oli kuljetettu Juustilaan ja takaisin Viipuriin.

Syyskuussa laivan mukana oli muutaman päivän insinööri Patrius sekä hänen jälkeensä insinööri Andersin, molemmat Luotsihallituksesta; kierrettiin lähinnä loistoja tarkastamassa. Pielisjoella matka katkesi veden vähyyteen, mistä "Karjalatar" kertoi näin: "Luotsilaiwa *Saimaa* wierailee wiime sunnuntaista lähtien kaupungin satamassa ja olisi mainittuna päiwänä 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 *Seura*, *Salmi*, *Ilmari* ja *Nurmes*.

Lokakuun alkupuoliskolla tehtiin silmämääräinen tutkimus Mikkelin ja Puumalan välisestä väylästä. Matkan aikana 13.10. alkuillasta *Saimaa* ajoi Väättämonsalmessa kanavan kiveykseen. Törmäys oli niin ankara, että laivalta kesti viisi tuntia päästä irti. Se onnistui vasta kun laivasta oli tyhjennetty halot kanavan laidalle. Muuten lokakuu oltiin enimmäkseen Lappeenrannassa erilaisissa laivatöissä, ja laivaa maalattiin vielä kuun lopullakin.

*Saimaan* oli alun perin tarkoitus talvehtia Lauritsalassa, mutta suunnitelmat muuttuivat. Insinöörit olivat todenneet käynneillään aluksen konepuolen kaipaavan korjauksia. Gallénin konepaja esitti tarjouksessaan töitä tehtäväksi konehuoneessa 2 500 markalla ja muualla laivassa lähes 900 markalla. Konehuoneen töistä yli puolet koostui uusien valkometallisten laakerien vaihdosta. Tämä siksi, että oli päätetty siirtyä lamppuöljystä (bomolja) mineraaliöljyn käyttöön, mikä edellytti valkometalli-laakereita. Majander oli öljy- ja laakeriasiasta eri mieltä, koska hänellä oli mineraaliöljystä huonoja kokemuksia siltä ajalta, kun hän oli ollut luotsilaiva *Sextantissa*. Hänen mielestään mineraaliöljy ei sopinut *Saimaan* nopeakäyntiselle koneelle.

Helsingissä oltiin toista mieltä ja lisäksi päätettiin, että korjaustyöt tehdään siellä Jäderholmin telakalla. Marraskuun 10:nä *Saimaa* lähti näin ollen kohden Viipuria ja Helsinkiä. *Saimaan* kanavassa Rättijärven sulun yläpuolella jäissä ajo irrotti potkurin, joka putosi kanavaan. Alus saatiin kuitenkin omin voimin Juustilaan, jossa varapotkuri laitettiin sulussa paikalleen ja matkaa päästiin jatkamaan. Helsingin Pohjoissatamassa oltiin 20.11., josta lähdettiin kaksi päivää myöhemmin koematkalle insinööri Karl Pettersson mukana. 20 minuuttia kestänyt matka päättyi Jäderholmin telakalle: ”Strök vimpeln och flaggan vid ankomsten till varfvet.”

*Saimaa* nostettiin telakalle talveksi. Samaan aikaan kun sitä peiteltiin ja laitettiin muutenkin talvikuntoon, laivan pohja puhdistettiin ja maalattiin. Maalaustyö päättyi 5. joulukuuta.

Laivan kulut olivat purjehduskautena vajaat 13 000 markkaa; palkat vastasivat lähes kahdesta kolmasosasta, halkoihin ja remontteihin meni kumpaankin noin 1 300 markkaa. Alus kulki 3 782 meripeninkulmaa ja halkoja paloi 528 pm3.

Kapteeni Majander kuoli helmikuussa 1898. ”Hufvudstadsbladet” uutisoi hautajaisten jälkeen, että ”å lotsångaren *Saima*, som är upptagen på skeppsvarfets slip, var flaggan hissad på half stång, i anledning af att kapten Majander varit befälhafvare å båten”. Majanderin seuraajaksi nimitettiin luotsilaitoksen kapteeni Johan Erik Olofsson, joka oli ollut samassa tehtävässä vuodet 1880-81. Peruspalkka oli 250 markkaa kuukaudessa, mutta itse virkaan nousevat palkkiot (arvode) nostivat palkan 400 markkaan, *Saimaan* päällikkyyys toi lisää 240 markkaa kuukaudessa.

”Folket kom”, kirjoitti perämies Henriksson 12. huhtikuuta 1898, ja *Saimaan* kunnostustyöt alkoivat saman tien pohjan maalauksella. Töitä jatkettiin kuukauden ajan, jonka jälkeen alus laskettiin veteen Jäderholmin telakalta, kompassi tarkistettiin ja alukseen otettiin 220 hehtolitran hiiliä. 15. toukokuuta nostettiin toimintaviiri ja alus lähti kohden Koivistoa, jonne saavuttiin seuraavana päivänä. Jäitä oli itäisellä Suomenlahdella vielä sen verran, että *Werkkomatalan* hinaus asemapaikalleen voitiin hoitaa vasta 20:nä.

Sen jälkeen *Saimaa* oli luotsitirehtöörin määräyksestä kaksi ja puoli viikkoa Viipurin luotsipiiriin käytössä. Työt koostuivat lähinnä väylien tarkastamisesta ja osin myös reimarien paikoilleen laittamisesta. 30. toukokuuta kirjattiin: ”Hjelpte lotsarna att förflytta remmarstenarna i båtarna och upptog remmarna längs sidan”, ja seuraavana päivänä: ”Gick från Kuorsalo Kl. 1.40 fm med tre hafsremmare och två lotsbåtar till Sitirock hvarest tvänne remmare utsatts och med den tredje till Victor. Under utsättning sprang remmarbulten och blefvo tvungna återvända från Victor kl. 8.45 fm kom till Kuorsalo kl. 10.45. Gick med ny remmare från Kuorsalo kl. 12.30 em. Kom till

Victor 2.30. Gick från Victor 3.20. Kom till Aspö 5.15. Ankrade med B.B. ankare och 6 famnar kätting.”

3. kesäkuuta kirjattiin Langinkoskella: ”Låg bi koredden och väntade på ”*Eläköön*” från Kl. 11.30 till 12.30. Gick efter ”*Eläköön*” Ankom till Fagerö Kl. 1.15”. Sen jälkeen käytiin Boistön ja Loviisan luotsiasemilla. Neljä päivää myöhemmin ”Kotka Nyheter” kertoi luotsitirehtööri Sjömanin tulleen *Eläköön*-laivalla Haminan Tervasaareen. ”I sammanhang härmed kan nämnas att lotsångaren ”*Saimaa*” äfven befunnit sig i våra trakter, sysselsatt med att undersöka de nya remmarna och farvattnen härstädes.”

Myöskään Olofsson ei ollut täyskuntoinen: hän anoi ja sai kesäkuun alusta kolmen kuukauden sairasloman – palkkaetuineen. 9. kesäkuuta *Saimaa* sai määräyksen lähteä Saimaalle; matkalla Viipuriin trallattiin perämiehen johdolla Piisalmen väylä lähellä Pitkäpaatta. Seuraavana päivänä Henriksson kirjasi: ”August L. Laurén kom ombord.” Kyseessä oli Oulun luotsipiirin luutnantti Laurén, joka oli määrätty v.t. luotsipäälliköksi Olofssonin sairasloman ajaksi.

(”Uusi Suometar” kuvaili miestä heinäkuussa 1902 luotsilaiva *Valvojaa* koskevan selostuksensa yhteydessä: ”Hän on puhdasrotuinen wiikinkien jälkeläinen, syntynyt Ahwenanmaalla; pituudeltaan alun neljättä kyynärätä, sinisilmäinen, waaleapartainen, waalea-ihoinen, kookas ja komea luotsiupseerin pukewassa wirkapuwussa. Suomea hän puhuu kuin tulkki, oikein repäisewätä itäsuomalaista. Luutnantti Laurénin elämä on ollut alinomaista aalloilla keikkumista. Nuorena miehenä hän on purjelaiwan päällikkönä kiertänyt maapallon, käynyt kaikissa maanosissa, kolunnut Ison Waltameren saaret, siwuuttanut Hyvän Toiwon niemen ja Tulimaankin. Luotsilaitoksen palvelukseen antauduttuaan on hän ottanut osaa merenmittaustöihin, keikkunut neljä vuotta *Taipaleenluodon* majakkalaiwassa, töröttänyt majakassa 4 ½ vuotta, kulettanut luotsilaiwaa *Saimaan* wesillä kahtena kesänä, kunnes nyt *Walwojan* päällikkönä jo toista vuotta on kyntänyt saaristomme ulkoallokoita. Parempaa harjaantumista luotsi-upseerin toimeen tuskin woi waatia.”)

*Saimaa* saapui Lappeenrantaan 11:nä, jonka jälkeen aloitettiin loistojen, väyliä ja luotsipaikkojen tarkastukset. Kuusi päivää myöhemmin oltiin Pielisellä, jossa jatkettiin Juuka-Nurmes-väylän mittaamista ja merkitsemistä. ”Lotsarna Kupiainen, Nevalainen och Kirjavainen medtogos för arbetet vid farledens uppgående och utremning.” Töitä tehtiin viikon ajan, jolloin väylä saatiin valmiiksi. Sille tuli 17 reimaria, joista numero 10 oli sileä, ja ”vartioi” Syväkorvan matalaa. Laurén kuvasi matalikon näin: ”Ett ifrån Syväkorva utgåenede muddgrund med stora stenar.”

Pieliseltä palattiin Lappeenrantaan, jossa seistiin valtaosa heinäkuusta laivatöissä, kuten ”Dammats i däcksalongen. Gjort diverse arbeten.” (25.7.) Pari viikkoa myöhemmin kirjattiin jotain rutiineista poikkeavaa: ”Upptagit en sjunken båt och draggat efter två drunknade personer.” Kyse oli kaksi päivää aikaisemmin tapahtuneesta purjeveneeseen kaatumisesta, jossa ompelukoneasioitsija Ville Villa ja työmiehet Piitulainen olivat hukkuneet. ”Lappeenrannan Uutisten” mukaan ”miehillä kuuluu olleen runsaasti olutta mukanaan”. *Saimaan* tekemät naaraukset eivät tuottaneet tulosta ja miesten ruumiit löydettiin vasta viikon päästä rannoilta. - Elokuun ensimmäisenä Laurén ilmoitti Saimaan kaikkien loistojen tulleen sytytetyiksi.

Alkukesän päiväkirja loppuu 16. elokuuta, jolloin oli palattu Mikkeliin ja Varkauteen ulottuneen tarkastusmatkan – ”under styrmans [Henriksson] befäl” - jälkeen Lappeenrantaan. Loppukesän päiväkirja ei ole säilynyt. Olofsson palasi toimeensa syyskuun alussa, mutta joutui marraskuun alussa pyytämään uutta sairaslomaa. Niinpä Laurén joutui laatimaan koko kautta koskevan vuosikertomuksen, jossa hän kuvasi loppukauden virkamatkansa näin:

”Derefter gjordes ännu tvänne resor till Papinsaari fyrbyggnad och återvände den 31. Augusti till Willmanstrand, då förvaltningen af fördelningen öfverlämnades åt Stabskaptenen J.E. Olofsson, som sedan under September och Oktober månader gjorde en aflönings- och inspektionsresa till alla lots- och fyrplatser, hvarunder Herr Lotsdirektören medföljde från Joensuu till Pielisjärvi, Kuopio, Lauritsala och Imatra. Herr Lotsdirektören framhöll under denna resa såsom önskningsmål, att krokarne i farleden i Paukkajavirta och nedanom Saapaskoski kanal, i Pielis elf, borde rätas, så att farleden komme att gå mera rakt och icke i så svåra kurfvor, som nu är fallet. Under dessa [koko purjehduskauden] resor tillryggalades af undertecknad 3.147 samt af Stabskaptenen J.E. Olofsson 2.000 engelska sjömil.”

Toimintaviiri laskettiin 11. marraskuuta ja talvikuntoon laitettu alus jäi talvehtimaan Lauritsalan sulkuun. *Saimaan* kulut olivat vajaat 15 000 markkaa.

Vuosi 1899 oli Saimaalla ennätystulvan vuosi. *Saimaan* varustelutyöt alkoivat 15. huhtikuuta. Miehistö oli paikalla lukuun ottamatta konemestaria, joksi Luotsihallitus oli määrännyt A.B. Winbergin. Laivapäiväkirja ei ole säilynyt, mutta Olofssonin virkamatkoja koskeva osuus vuosikertomuksessa kertoi *Saimaan* kulkemisista seuraavaa:

”Sedan ångaren *Saimaa*, hvarå fördelningschefen är befälhafvare, blef utrustad i Lauritsala der den öfverintrat, företogs resa till Warkaus och vidare till St.Michel samt alla fyrarne för att afhemta benzin, som levererades till lotsångaren *Ahkera* i Trångsund. Derpå blef beordrad till Helsingfors hvarifrån ångaren återvände den 26 Juni. Derefter begyntes höjandet af fyrarne, som då stodo jemns golfvet och ställvis mera i vattnet. Sedan företogs inspektionsresor inom fördelningens hufvudfarleder och de förra gasolje fyrarne förändrades till petroleum fyrar. Derpå gjordes med Herr Lotsdirektören resa från Joensuu via Idensalmi och St.Michel till Wiborg. Vidare gjordes aflöningsresa till alla lotsplatser såväl i Saima som Puulavesi och Pielis sjö, upptrallades två nya farleder, afsynades två reparationsarbeten och besökte samtliga fyrar flere gånger. Den 16 November afgick till Helsingfors, der ångbåten togs på land för vintern.”

Myös Olofssonin sekä alkukauden tämän sijaisena toimineen Laurénin kirjeenvaihto tarjoaa joitakin lisätietoja vuoden 1899 tapahtumista, mm. sen että viiri nostettiin 20. toukokuuta. Sitä ennen laivalle oli lähetetty uuden viirin piirustus. Laurén puolestaan oli pyytänyt laivalle luotsitirehtöörin lipun ja viirin, mihin pyyntöön tirehtööri oli merkinnyt ”Beviljas”. Kesäkuun alussa Laurén raportoi, että ukkonen oli särkenyt Parkonpään loiston ja jäät vieneet Selkäluodon kummelin. Tulvan tähden ei uutta kummelia voitu rakentaa, mutta paikalle oli laitettu valkoisella lipulla varustettu reimari.

Olofsson palasi töihin elokuun puolivälissä, ja 29.8. tämä kirjoitti Helsinkiin muutama päivä aiemmin raivonneen myrskyn tuhoista. Myös *Saimaa* oli kokenut kovia, joskaan ei myrskyn takia: Pielisjoessa oli alus menettänyt jälleen potkurinsa. Tapauksen kulku oli 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 hvila på fiskplåten, som deraf böjdes så att 4 tum af hvarje blad måste afhuggas. Den 2. Oktober återvände jag till Joensuu der fartyget förtöjdes. Derefter upptog jag åt styrman W. Henriksson att innan kl. 12 nästa dag å mina vägnar aflägga protest hos Notarius publicus. Sjelf gick jag ombord på passagerare ångaren *Ilmari* för att fortsätta resan till Pielis sjö.”

Palattuaan Joensuuhun Olofsson kirjoitti haverista Helsinkiin ja tiedusteli, että koska *Saimaalta* puuttui nyt kaksi potkuria, mistä nämä tilattaisiin. Hän sai sähkeitse ohjeen ”Beställ reservpropeller Warkaus”, minkä hän myös teki, ja Wahlin konepaja lupasi sellaisen olevan valmiin 26. lokakuuta. Olofsson varmisti vielä, koskiko lupa vain yhtä vai kahta potkuria, mihin Sjöman ilmoitti vain yhtä ja että *Saimaan* piti tulla talveksi Helsinkiin, jossa uusi Wahlin potkuri asennettaisiin, ja mikäli se olisi hyvin toimiva, voitaisiin toinen tilata samalta konepajalta.

Lokakuun lopulla *Saimaa* sai uuden pohjakosketuksen, tällä kertaa Ihamasalon eteläpuoleisessa salmassa. Kari oli ollut tuntematon luotsi M. Seppäläiselle, joka oli kahdesti sinä kesänä ollut ohjaamassa *Saimaata* samaisella Puumala-Linnunselkäväylällä. Pian tämän jälkeen Olofsson raportoi Saimaan loistoista: ”De förra gasoljefyrarne hafva blifvit förändrade till fyrrar med petroleum belysning och tändes samtliga fyrrarne 1 Augusti och brunno till sjöfarande fullkomliga belåtenhet till sjöfartens slut.” Kaksi loistoista oli sammunut kerran kovassa myrskyssä ja Harmaaparran valopoiju Puumalassa oli ajautunut pois paikaltaan. Tulvavesi oli aiheuttanut sen, että useimmat loistot oli jouduttu siirtämään korkeampaan paikkaan tai korottamaan niitä tukirakenteitten avulla.

*Saimaan* kulut olivat vuonna 1899 entisen suuruiset eli lähes 15 000 markkaa.

## Vuodet 1900-02

”I anledning af Lotsöfverstyrelsens skrifvelse af den 26 Mars begynte utrustningen af Lotsångfartyget ”*Saimaa*” den 19de April då folket kom ombord och arbetet vidtog. Den 23 Maj hissades vimpeln och ”*Saimaa*” ställdes till Öfverste Enqvist’s disposition tills den 29 Maj då han lemnade fartyget.” Näin aloitti luotsipäällikkö J.E. Olofsson *Saimaata* koskevan kertomuksensa vuodelta 1900. Mikä oli eversti Enqvistin rooli, kävi ilmi ”Nya Pressenin” uutisesta 24. toukokuuta. Sen mukaan luotsihöyry *Saimaa* lähtisi

käymään samana päivänä majakkalaiva *Årandsgrundilla*, ja Luotsihallituksen osastopäällikkö everstiluutnantti G. Enqvist seuraisi mukana.

Olofsson jatkoi kertomustaan näin: ”Den 30 maj intogs fyrmaterial såväl för Wiborgs som Saima & Kallavesi fördelningar. Den 1 Juni afgick från Helsingfors med Löjtnant Lybeck ombord på Viborg fördelning der fyrmaterial aflemnades vid fyrarna och ankom till Viborg den 4de Juni der Löjtnant Lybeck afgick. Den 5 Juni gick *Saimaa* upp på Saima kanalen samt ankom den 6 till Lauritsala och Willmanstrand. Den 9 Juni afgick *Saimaa* från Willmanstrand på inspektionsresa på Saima fördelning samt återvände den 16 Juni. Afgick åter den 20 till St. Michel samt återvände dagen derpå till Willmanstrand och afvaktade Herr Lotsdirektörens ankomst.”

Heinäkuun alussa oli *Saimaa* yhdessä luotsihöyry *Ahkeran* kanssa määrätty kuljettamaan kenraalikuvernööri Nikolai Bobrikov Kuopiosta Savonlinnaan ja Joensuuun, josta tämä sitten olisi jatkanut Sortavalaan ja sieltä edelleen höyry *Onegalla* Pietariin. Matka kuitenkin peruuntui ja Bobrikov matkusti yöjunalla Helsingistä Pietariin.

Ennen peruutusta *Saimaa* ehti matkata luotsitirehtöörin kanssa Kuopioon, kuten kertomuksessa todetaan: ”Afgick den 1 Juli med Herr Lotsdirektören ombord till Kuopio och vidare till Joensuu der Herr Lotsdirektören lemnade ångbåten. Samma dag den 3 Juli afgick till Willmanstrand och intog der Petroleum derifrån resan fortsattes den 7 Juli till fyrarna för att leverera medhafd material och fortsatte resan vidare till Joensuu, Kuopio och Willmanstrand dit ankom den 20 Juli. Den 22 afgick till Viborg och Trångsund för att afhemta en trall och löjtnant Ylander för uppmätning af Kermajärvi sjö dit resan genast vidtog och börjades med trallnings arbetet som blef slutförd den 15 Augusti, och anlande till Willmanstrand den 10 Augusti.” Elokuun 20:nä tiesi ”Pohjois-Karjala” kertoa mittaustyöstä tämän verran: ”Luotsilaiwa ”*Saimaa*” on ollut wiittomassa laiwareittiä useamman wiikon ajalla Kermanjärwellä Heinäwedellä. Nyt tulee wiitoitettu reitti kaikille mahdollisille satamapaikoille järwen ympäristöllä, jossa waan on suuremmilla aluksilla katsottu olewan asiaa liikkua.”

Olofssonin kertomus jatkui näin: ”Den 28 Augusti afgick båten med reglar och lås till fyrarna hvilka tillika fastsattes samt återvände de 29. Afgick den 6 September från Willmanstrand och ankom till Joensuu den 10. Den 11 kom Öfverste Selín och Kapten Bonsdorff ombord och farlederna besigtigades. Den 23 lemnades Öfverste Selín och Kapten Bonsdorff båten i Willmanstrand. Afgick från Willmanstrand den 4 Oktober på inspektionsressa samt återvände dit den 14 samt afgick åter den 23 till Joensuu och återkom den 28 i samma månad. Den 4 November afgick båten till Varkaantaipale och Nyslott samt återkom den 6. Den 16 November gick fartyget *Saimaa* till Lauritsala och började med uppläggnigen då vimpeln ströks. Den 29 November hemförlofvades folket.” - Tosin jo 12. marraskuuta oli ”Itä-Suomen Sanomat” uutisoinut lyhyesti: ”Talwiteloilleen wiettiin eilen luotsilaiwa ”*Saimaa*” Lauritsalaan.” Samaan aikaan oli myös matkustajahöyry *Savitaipale* lopettamassa kulkuaan.

*Saimaa* oli ehtinyt tätä ennen kokemaan kolhun – syyttään. Marraskuun alussa, kun *Saimaa* oli kiinnitettynä kauppias Mutikaisen laituriin Puumalassa, matkustajahöyry *Ansio* ajoi sen kylkeen ja rikkoi osan aluksen reelingistä. Vaurio käytiin korjauttamassa Varkaudessa, josta Wahlin konepajan lasku oli 34 markkaa 70 penniä. *Ansion* omistaja, kauppias Westerholm Mikkelistä, maksoi laskun.

Saimaan kulut vuonna 1900 olivat hieman yli 16 000 markkaa.

Myös vuoden 1901 päiväkirja puuttuu, mutta Olofssonin vuosikertomus kertoo päätapahtumat. Sen jälkeen, kun viiri oli nostettu 18. toukokuuta, kausi eteni seuraavasti:

”Några dagar därefter företogs första inspektionsresan inom fördelningen till Wäkärä fyr, inlärde den nya fyrvaktaren fyrens skötsel, derifrån återvände till Willmanstrand. Der kände jag mig betydligt sjuk, och anhöll om tjänstledighet på tre månaders tid, då Löjtnant J.E. Ylander utsågs till min vikarie. Den 10 Juni gick båten med nämnda Löjtnant till nödiga resor inom fördelningen, samt utbetalte lotsarnas löner. Den 24 Juni kom Lotsdirektören ombord och afreste till Kuopio för att afvänta Hans Excellens General Guvernören, hvilken kom ombord med svit den 26 och afreste derifrån den 27 till Nyslott, Punkaharju och Willmanstrand. Här kom Hennes Excellens General Guvernörskan ombord den 30 dennes. Sedan fortsattes resan der på följande dagen genom Saima kanal till Huusniemi och General Guvernören gick i land med svit. Lotsdirektören far med ångbåten vidare till Viborg der han afgick.” Punkaharjulle mentäessä alus sai Virtasalmen itäpuolella Moinsalmessa lievän pohjakosketuksen. Sittemmin salmea ruopattiin lisää ja jossain vaiheessa paikka nimettiin Bobrikovin salmeksi.

Toisten tietojen mukaan kenraalikuvernööri olisi kulkenut pienemmässä *Jupiterissa* eikä *Saimaassa*, joka kulki edellä ”oikeana luotsilaivana”. Sitä tukee savonlinnalaisen prokuristi J. Aleks Auvisen kirje morsiamelleen: ”Tänään oli täällä ylhäisiä vieraita. Itse Bobrikoff. Hän saapui tänne Kuopiosta kello 10 luotsihöyryllä ”*Jupiter*” kuvernööri Munck’in seuraamana. Kuten voit ymmärtää ei kaupungin puolesta oltu mitään varustettu. Ainoastaan pormestari, viskaali ja poliissit olivat viran puolesta vastaanottamassa. Sandarmit, venäjän pappi ja makkaramestari, sekä Lindbohm olivat luonnollisesti rannassa laivan saapuessa satamaan. Telegrafi talo oli ainoa, joka oli liputettu koko kaupungissa. Heti kaupunkiin saavuttua ajoi hänen ylhäisyytensä kuvernööri Munck’in kanssa tavallisissa vossikan kärryissä ja hänen matka toveriensa seuraamana venäjänkirkkoon. Sieltä Suomen kirkkoon, Colliander’in luokse, Sairas-huoneelle, Kylpylaitokselle ja laivalle. Muualla ei hän käynyt sisässä. Kello 1 jatkoi hän matkaanansa Punkaharjulle ja sieltä sitten Imatralle ja Lappeenrantaan. Piispassa ei ollut ketään kotona. Kerrotaan jättäneen nimikorttinsa.” Savonlinnalaisia oli kehotettu joukolla saapumaan vastaanottamaan korkeaa vierasta satamaan sekä liputtamaan. Toisin siis kävi.

”Finljandskaja Gazeta” tai oikeammin sen lisälehti ”Suomen Sanomat” puolestaan kertoi kenraalikuvernööri Bobrikoffin matkasta yksityiskohtaisesti kahdessa numerossaan, loppumatkasta näin:

”Oltuansa Lappeenrannassa 16 (29) p:än ja 17 (30) p:n kesäkuuta, lähti maan Päällikkö kello 6 illalla Lappeenrannasta matkalle Saimaan kanavalle. Höyrylaiva ”*Saima*”, joka koko ajan oli kantanut Kenraali-Kuvernöörin viirin, ja ”*Jupiter*” saapuivat pian kanavan suuhun ja lähestyivät Lavolan sulkua, jonka takana aivan kuin panoraamassa vähitellen alkoi avautua kapeana nauhana hopealainen kanava kauniine rantoineen. Yö vietettiin Pellijärven luona. Rättijärvellä tarkasti Kenraali-Kuvernööri seuraavana päivänä puun taimitarhan, joka on kanavan päällyskunnan valvonnan alla. Ennen kello kolmea päivällä molemmat höyrylaivat, kulettuansa kanavaa myöten 55½ virstaa ja laskeutuen 28 sulkupaikan kautta 255,65 jalkaa kanavasta Suomenvedenpohjan



lahteen ja jäivät ankkuriin Huusniemen luo (Viipurin lähelle).” Kirjoittajalle sattui pieni lipsahdus: Lauritsala oli ensimmäinen sulkku Saimaalta alas tultaessa, Lavola viimeinen.

*Saimaan* apuna, tai kuten lehti kertoi, ”opastajana” oli tällä matkalla, kuten yleensä vastaavilla matkoilla muulloinkin, toinen luotsihöyry, tällä kertaa *Jupiter*, jonka päällikkönä oli alikapteeni K.A. Liljeberg. Hän kuten myös Ylander saivat matkan jälkeen kenraalikuvernöörin kansliasta kiitoskirjeen ja muistolahjan. Myös luotsitirehtööri välitti päiväkäskyssään (30.7.) kenraalikuvernöörin kiitokset laivojen päälliköille ja miehistölle (se koski myös *Eläköön*-laivaa, joka vei Bobrikoffin Viipurista Helsinkiin): ”- - förmålt sig hafva emottagit det bästa intryck af färden å nämnde ångbåtar”. Hänen mielestään kenraalikuvernöörin kiitokset kohdistuivat koko luotsilaitokseen ja kohottivat sen arvostusta. – Joskus muulloinkin nähtiin merenpuolen luotsilaivoja Saimaalla. Esimerkiksi heinäkuun alussa 1900 ”Päivälehti” kertoi, että *Saturnus* oli palannut Saimaalta, jonne se oli vienyt ”valaistusaineita eri majakoihin”.

Myöhemmin syksyllä samassa lehdessä oli moniosainen kirjoitus ”Kenraali-Kuvernöörin tarkastusmatkan näkijän havaintoja”. Siinä ”näkijä” kuvaili kanavanmatkan näin:

”Höyrylaiva, jolla minä matkustin, kulki luotsiviraston ”*Jupiter*” ja ”*Saima*” nimisten laivojen jälkiä. Kaikkialla pitkin kanavaa, erittäinkin sulkupaikoilla näkyi taajoja joukkoja paikallisasukkaita, jotka kauvan olivat olleet odottamassa, jottei maan Päällikkö vain pääisi ohitse matkustamaan heidän näkemättä. Luotsilaivat kulkevat ohitse, mutta joukot eivät vaan hajaannu, siellä yhä seisotaan ja puhutaan tehdyistä havainnoista; kaikkialla voitiin huomata hyväntahtoisuutta ja välistä kuului sydämmestä lähteviä onnentoivotuksiakin.

Matkan ensi päivänä oltiin 12 sulkupaikassa; kanava milloin kulki graniitti-kallioitten läpitse, milloin taas avautui muodostaen ihania järviä. Räihän sulkupaikalla kanava muodostuu vesijohdon kaltaiseksi ja molemmin puolin oleva alankomaa vaikuttaa ikään kuin laiva kulkisi ilmassa.

Pellijärven sulkupaikalla Kenraali-Kuvernööri vietti yönsä. Seuraavana päivänä jatkettiin matkaa ja noin kello kolmen paikkeella päivällä saapuivat ”*Saima*” ja ”*Jupiter*” Huusniemen satamaan, Viipurin lähellä.”

Olofssonin kertomus puolestaan jatkui näin: ”Den 3 Juli ankom [*Saimaa*] till Willmanstrand der låg båten några dagar. Sedan reste på inspektionsresa genom fördelningen, samt aflemnade petroleum till ledfyrrarna. Den 22 Juli börjades med sjömättnings arbeten i Akonvesi sjö, der utsattes 39 remmare och uppfördes 6 kummel, den trallade ytan utgör 3 qvadratverst, trallningsliniernas längd 56 linieverst, lodskottens antal 760 stycken och farledernas längd 7 engelska mil. Den 27 Juli afslutades sjömätningen. Under Augusti månad företogs åter resor mellan Villmanstrand, Joensuu, Kuopio via Ahvensalo, Tahkoranta och Rantasalmi, anlöpande af lots och fyrplatserna på denna linie. Till följd af lågt vattenstånd 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. Af samma orsak kunde icke heller farleden mellan Haala kanal och Idensalmi inspekteras med *Saimaa* utan återvände från Ahkionlaks. Dessutom gjordes en inspektionresa upp till Puulavesi. Den

3 September lämnade förenämnde vikarie båten till mig. Genast efter gjorde embetsresan genom fördelningen och afbetalade lotsarnas löner.

Enligt Lotsöverstyrelsens skrifvelse af den 27 September företogs under Oktober resa till St. Michel, Puumala, Parkunpää, Kutvele och Vuoksenniska för att utse plats och till erhållande af jordägarens tillstånd att på deras mark bygga kummel, hvarifrån återvände till Villmanstrand." Myöhemmin syksyllä Olofsson lähetti aiempien vuosien mittauksiin perustuvan esityksensä Puumalan Lehmänselän ja Louhiveden sekä Parkonpään loiston ja Vuoksenniskan välisestä väylistä purjehdusmerkkeineen. - Lokakuussa matkustajalaiva *Nurmes* ajoi karille Piimäsaaren salmessa Pielisellä, mutta säilyi vaurioitta. Joensuun luotsi Litmanen oli ollut aluksessa matkustajana, mutta tapahtuman sattua oli ollut ruorissa ja ohjannut viitan väärältä puolelta.

"Dagen derpå och följande dagar besöktes alla fyrar och i aordningställdes. I början af November månad var ångbåten i Villmanstrand färdig att vid förfallande behof utgå till någon af fyrarna. Den 8 November då redan Villmanstrands hamn var isbelagd och de flesta ångbåtar lagt upp för vintern afgick i enlighet med Lotsstyrelsens order No 3898 af den 11 Oktober för att ångbåten *Saimaa* blefvo till vintern upplagd i Lauritsala, hvarest uppläggningsen några dagar derpå eller den 11 November påbörjades och den 23 afslutades." - Alus talvehti Lauritsalan luotsiaseman laiturissa.

Vuoden aikana oltiin kulussa 681 tuntia, jolloin kuljettiin 5 143 mpk ja halkoja paloi 404 pm3.

*Saimaan* kunnostustyöt alkoivat 15. huhtikuuta 1902. "Den 14 Maj afgick "*Saimaa*" från Lauritsala till Mustola dock, för att botten rengöras och målas. Den 20 i samma månad afgick "*Saimaa*" från Mustola till Lauritsala och den 21 Maj fördes ångaren till Willmanstrand, hvarest ombord togs diverse till ångaren hörande inventarier. Wimpeln hissades och kampanjen begynte den 27 Maj." Näin kuvailtiin kevättoimia Olofssonin laatimassa *Saimaan* vuotta 1902 koskevassa kertomuksessa. 2. kesäkuuta alkoi ensimmäinen tarkastusmatka, jonka yhteydessä piiripäällikkö myös maksoi luotseille toisen neljänneksen palkat.

Vesi oli alhaalla, mikä haittasi liikennettä ja antoi töitä luotseille. Jo kesäkuun alussa jouduttiin sulkemaan Savonlinnassa Törninyörän väylä sen jälkeen kun Hackmanin *Electa* oli saanut siellä pohjakosketuksen kaupunkiin tullessaan. Muitakin havereita sattui tavallista enemmän, eikä *Saimaakaan* jäänyt niistä osattomaksi. Aluksen ollessa Lietvedellä - "midt i farleden" - heinäkuun 20:nä tapahtui seuraavaa: "Å Lietvesi hade lotsångaren "*Saimaa*" grundkänning å en förut obekant undervattensten, likväl utan att erhålla någon skada, hvarefter "*Saimaa*" afgick till Puumala, medtog lots därifrån och återvände till Lietvesi samt gaf lotsen befallning att utmärka ifrågavarande grund med remmare." - Heinäkuun alussa *Saimaa* ei rohjennut yrittää Pieliselle, joten Olofsson matkasi sinne matkustajahöyry *Seuralla*. Saman kuun lopulla *Saimaa* pääsi kuitenkin käymään Pielisellä – ilman vastoinkäymisiä ja vielä uudelleen syyskuussa.

Luotsitirehtööri Sjöman tuli laivaan Lappeenrannassa heinäkuun puolivälissä ja nelipäiväinen Saimaa-kierros päättyi Viipuriin. Sjöman kävi laivalla vielä kaksi muuta kertaa, ja Sjömanin toinen matka yhdessä insinööri Andersinin kanssa suuntautui Pieliselle syyskuun alussa. Sitä ennen elokuussa oli aluksella ollut arvovieraita, kun Venäjän Suomessa olevien sotajoukkojen komentaja, jalkaväen kenraali Turbin saapui laivalle. Niinpä Olofsson ilmoitti 6. elokuuta Helsinkiin tilanneensa arvovieraan

käyttöön muonituksen sekä viinit, shampanjat ym. Myös asiansa osaava ravintoloitsija, joka ennen oli palvellut itse kenraalikuvernööriä, oli varattuna. Tarvittiin vain tietää aikataulu, eli milloin *Saimaan* tuli olla Rapasaaren satamassa. Se selvisi Olofssonin kertomuksesta: ”Den 11 Augusti kom Hans Exellens General Turbin jemte svit ombord och lotsångaren afgick omedelbart till St. Michel, Nyslott, Punkaharju och Kuopio, samt återvände till Willmanstrand den 14 i förutsagde månad, då Hans Exellens General Turbin jemte svit afgick.”

Syyskuun puolivälissä tehtiin laaja, lähes koko vesistön kattava tarkastus- ja palkanmaksumatka. Lokakuun viimeisenä annettiin määräys viedä luotsipäällikön huonekalut ja muut muuttotavarat *Saimaalla* Helsinkiin ennen jäiden tuloa ja paluumatkalla ottaa mukaansa uusi hara Viipurista. Olofsson kuitenkin kieltäytyi lähtemästä ja perusteli ratkaisuaan kolmella tekijällä: ensiksikin Saimaan kanava oli jo osittain jäässä ja saattaisi milloin tahansa jäätyä kokonaan, toiseksi päivät olivat lyhyitä, joten kestäisi ainakin viisi päivää ajaa Helsinkiin ja toiset viisi paluumatkaan, ja kolmanneksi Saimaalla oli vielä laivaliikenne käynnissä. Asia jäi siihen.

”Sedan företogs ännu särskilda resor, hvarunder fyrarna besöktes och inspekterades och den 16 November afgick lotsångaren ”*Saimaa*” till Lauritsala emedan Willmanstrands hamn då redan var isbelägd samt begynte, enligt Öfverstyrelsens telegram af den 17 November, med uppläggnigen den 18 i samma månad.” Tiesipä myös saman päivän ”Hufvudstadsbladet” *Saimaan* menneen talvilepoon. Talvikuntoon laittaminen saatiin valmiiksi joulukuun 1:nä.

Ajotunteja kertyi 602 ja ajomatkaa 4 989 mpk. Halkoja poltettiin 446 pm<sup>3</sup>, ja kaikkiaan *Saimaan* kulut olivat runsaat 14 000 markkaa.

#### Vuodet 1903-04

Luotsipäällikkö Olofsson kuoli maaliskuussa 1903, ja hänen seuraajakseen nimitettiin luutnantti, merikapteeni J.E. Ylander.

Huhtikuun puolivälissä alkaneiden kunnostustöiden jälkeen *Saimaan* viiri nostettiin 15. toukokuuta, jonka jälkeen tehtiin muutama tarkastusmatka Lappeenrannan lähivesille. Laivan päällystössä tapahtui muutoksia kevään aikana. Perämies Yrjölä lähti merille kapteeninkirjaa hankkimaan ja hänen tilalleen tuli merikapteeni Mikko Raunio, joka oli viimeksi palvellut toisena perämiehenä tanskalais-venäläisessä rahtihöyryssä *Herman Lerche*. Sen mukana Raunio oli ehtinyt kiertämään lähes kaikki maailman meret ja käymään Vladivostokissa asti. Konemestariksi puolestaan tuli A.J. Kahma luotsilaiva *Walvojasta*.

Toukokuun lopulla *Saimaa* lähti - ”enligt order” – Helsinkiin. Mennessä vietiin Olofssonin lesken muuttotavarat ja paluumatkalla tuotiin Ylanderin vastaavat. Oliko matkalla muutakin tarkoitusta, se ei selviä Ylanderin raporteista. Takaisin Lappeenrannassa oltiin 9. kesäkuuta.

Kesällä 1903 *Saimaan* laivaväki mittasi ja merkitsi uuden väylän Tappuvirran ja Kangaslammin välille. ”Itä-Suomen Sanomat” kirjoitti asiasta: ”Kulkuväylä on 14 englannin peninkulmaa pitkä ja on asianomaiselle paikkakunnalle suuresta merkityksestä. Väylä on mainittu 8 jalkaa syvässä kulkewille aluksille ja sen warrelle on asetettu 48 reimaria ja 14 kummelia.” Seuraavaksi *Saimaa* lähti trallaamaan väylää Anttolan kirkolle, Harvioveden kautta ja Pajulansaaren ympäri. Myös Kuopion

länsilaidalla tehtiin harauksia. Mitatuksi tuli 22 meripeninkulmaa ja työn aikana tehtiin yli 8 000 luotausta. – Muita väylätöitä puolestaan olivat mm. loistojen rakentaminen Kuopion ja Joensuun tuloväylille.

Tuohon aikaan Saimaalla oli käytössä kaksiviittajärjestelmä: sileä eli valkoiseksi maalattu viitta jätettiin vastavirtaan kuljettaessa vasemmalle ja kirjava eli mustavalkeaksi maalattu viitta oikealle. Kesällä uutisoitiin, että kaikki Saimaan reimarit oli nyt maalattu asianomaisin värein, kun aikaisemmin vain osa oli ollut näin maalattuja. ”Itä-Suomen Sanomat” puolestaan kertoi 25. heinäkuuta, että *Saimaa*, päällikkönään luutnantti Ylander, oli lähtenyt Lappeenrannasta Joensuuhun, ”jossa laiwaan tulee luotsilaitoksen tirehtööri N. Sjöman. Sieltä jatketaan tämän kuun 27 p:nä matkaa Pielisjärwelle ja kenties muihinkin paikkoihin Saimaan wesistöllä”. Sjöman teki vielä toisen tarkastusmatkan syyskuussa, jolloin mm. tarkastettiin Joensuun ja Kuopion uudet loistot.

Perämies Raunio jätti laivan syyskuussa ja hänen tilalleen nimitettiin merikapteeni G.S. Sannholm, joka oli viimeksi ollut Keiteleellä merenmittauksissa. Lokakuussa *Saimaalla* tehtiin muutamia yöajoja sen vuoksi, että Luotsihallitus oli antanut määräyksen harjoittaa luotseja yöluotsaukseen väylillään. Näitä yöharjoituksia tehtiin myös seuraavana vuonna, jolloin Ylanderin ilmoituksen mukaan oli ajettu 11 väylällä yöaikaan, mutta vain kahdella väylällä paikallisuotit olivat olleet mukana ajoharjoituksissa.

Jo elokuussa Ylander oli tiedustellut Helsingistä, missä tehtäisiin *Saimaan* joka neljäs vuosi tehtävä kattilan katsastus samoin kuin joka toinen vuosi tehtävä pohjan maalaus. Vastaus oli: Helsingissä. Aikainen talventulo aiheutti sen, että *Saimaa* saapui Helsinkiin jo 24. lokakuuta. Matka ei mennyt huomioitta. ”Wiborgs Nyheter” kertoi luotsilaiwa *Saimaan* tulleen 22:nä Saimaan kanavasta matkatakseen Helsinkiin talvehtimaan. Laivan mukana oli ollut Luotsihallituksen osastopäällikkö. Samalla kerrottiin, että Saimaalla olleet valopoijut oli jo otettu pois väyliä varrelta ja korvattu reimareilla. Lehdessä kummasteltiin tätä näin aikaisin tehtyä toimenpidettä. Samaa mieltä oli myös nimetön kirjoittaja, joka aloitti ”Uuteen Suomettareen” 8. marraskuuta lähettämänsä kirjeen näin: ”Lähes kolme wiikkoa sitten, kun Saimaan lahdemat olivat 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 walopoijut 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 vesiliikennettä niin pitkään kuin mahdollista, ja sen tähden myös luotsilaiwan tuli pysyä wesistöllä jäiden tuloon saakka. ”Eikä yleisö rauhoitu, ennenkuin asianomaiselta taholta julkisuudessa selitetään, mikä on ollut syynä tähän tawattomaan kiireeseen.” – Asiasta kirjoitettiin monissa muissakin lehdissä.

Kirjoittaja ei saanut virallista selvitystä, mutta ”Helsingfors-Posten” oli tiedustellut asiaa Saimaan luotsipiiripäälliköltä ja saanut vastaukseksi, että sääolot olivat syynä poijujen poistamiseen sekä *Saimaan* aikaiseen poistumiseen Saimaalta. Lokakuun puolivälissä oli niin 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.” Lehden mukaan seuraavana kesänä tultaisiin selvittämään, voitaisiinko poijut korvata kiinteillä loistoilla. Tämä uutinen lainattiin ainoastaan yhteen itäsuomalaiseen lehteen, ”Wiborgs Nyheteriin”.

Helsinkiin matkannut *Saimaa* ei jäänyt suoraan talvilevolle. Lokakuun lopulla alus lähti johtaja Biese ja kapteeni Filenius mukanaan Helsingistä matkalle, joka suuntautui Utön, Hangon ja Porkkalan majakoille. Ylanderin mukaan viisipäiväisellä matkalla tehtiin meteorologisia havaintoja. Sen jälkeen *Saimaa* toimi ajoittain kuljetustehtävissä, vieden mm. luotseja Harmajan majakalle ja majakkalaiva *Äransgrundille*. Viiri laskettiin 16. marraskuuta ja kolme päivää myöhemmin alus nostettiin Jäderholmin telakalle. Talvikuntoon laitto päättyi marraskuun viimeisenä, ja aluksen pursimies Jägerskij toimi talven ajan laivavahtina. – *Saimaan* ei nytkään tarvinnut tuntea oloaan Jäderholmin telakalla (Helsingin laivaveistämö) yksinäiseksi, sillä siellä talvehti seitsemän muutakin luotsihöyryä, ja niistä ainakin *Walvoja* sai pohjaansa 15 uutta levyä. Myös muita höyryjä oli kosolti telakalla talvehtimassa ja korjattavana.

”Besättningen flyttat ombord”, kirjoitti Ylander aluksen päiväkirjaan Helsingissä 15. huhtikuuta 1904. Miehistö, joka tosin ei vielä tuolloin päässyt majoittumaan itse laivaan, koostui seuraavista: konemestari J.V. Aronen (joka tuli laivaan vasta heinäkuussa, sitä ennen oli J. Kahma), pursimies (båtsman) Ludvig Jägerskij, stuertti (edellisvuonna vielä kokki) August Åberg, matruusi Antti Nikkanen, lämmittäjä Johan Pellinen. Lisäksi perämies Gösta Enqvist liittyi joukkoon kolme päivää myöhemmin.

”Aftog samt bortförde täckningen af fartyget.” Näin alkoi laivan purjehduskuntoon laitto. Sen jälkeen rakennettiin maalaustelineet, mitä seurasivat laivan pohjan ja kylkien harjaus, spaklaus, paikkamaalaus, hionta ja maalaus, joka saatiin valmiiksi heti vapun jälkeen, ja *Saimaa* voitiin laskea veteen 6. toukokuuta. Tietysti töitä tehtiin myös kannella ja sisätiloissa; kattila oli katsastettu huhtikuussa. Vettä kattilaan ja 15 sakkia hiiltä laivaan ja niin voitiin 15:nä nostaa toimintaviiri. Aikaisempiin vuosiin poikkeavaa oli – ainakin kirjaan merkittynä – maininta ”till natten en mansvakt”.

Seuraavana päivänä luotsitirehtööri Sjöman vieraili laivalla, minkä jälkeen lähdettiin koeajolle Harmajaa kohden insinööri Petterssonin ollessa mukana laivalla. Vastatuulella saavutettiin 9,8 solmun ja myötätulessa 10 solmun nopeus. Päivää myöhemmin lähdettiin Saimaata kohden, yövyttiin Kuorsalon luotsiasemalla sekä Lietjärven sulun yläpuolella. Tuolloin oli laivalla myös Luotsihallituksen insinööri Andersin. Lappeenrantaan jatkettiin 19:nä, jolloin laiva myös liputti keisarin syntymäpäivän kunniaksi.

Väylänhoitotyöt alkoivat päivää myöhemmin. Lähdettiin tarkastusmatkalle ylävesiin, ja samalla vietiin Parkonsaareen uuden loiston rakennustarvikkeet. Yövyttiin Orisalon halkolaiturissa ja sieltä Savonlinnaan, jossa oltiin viikonlopun yli. ”Natten förflutit utan något anmärkningsvärdt.” Maanantaina jatkettiin Kuopioon, jossa tarkastettiin Rönönsaaren loisto ja yöksi ajettiin Puutossalmen loistolle. Seuraavan kahden päivän aikana palattiin Lappeenrantaan pysähtyen matkalla Puumalan pohjoispuolisilla

loistoilla. Seuraavan matkan aikana tarkastettiin Etelä-Saimaan loistot, ja Parkonsaareen rakennettiin uusi loisto ("sysselsätta med uppförandet af en ny fyr").

Kolme päivää myöhemmin oltiin Pyhäselällä rakentamassa uutta loistoa Pyhäsaareen. Sieltä jatkettiin Joensuuhun, jossa Andersin poistui aluksesta. Kesäkuun 1:nä Ylander matkusti *Seuralla* Nurmekseen ja laivaväki jäi maalaamaan Joensuun johtoloistoa, jonka koekäyttö tehtiin kaksi päivää myöhemmin; tuolloin oli myös Ylander palannut Pielisen-matkaltaan. 7:nä tuli merkintä: "Kl. 8.00 hissades Lotsvärkets flagg på toppen till följd af H.M. Kejsarinnans namnsdag." Seuraavana päivänä otettiin laivasta vanha nostolaite (kran) pois ja tilalle asennettiin "en saks".

Paluumatkalle Lappeenrantaan lähdettiin 10. kesäkuuta ja kaksi päivää kestäneen matkan aikana pysähdyttiin loistoilla, mm. Parkonsaareessa maalattiin uusi loistorakennus sisältä ja ulkoa.

Kesäkuun puolivälissä alkoi uusi matka. Aluksi ajettiin Vuoksenniskan kautta Mikkeliin, ja matkan aikana pysähdyttiin myös Kutveleen kanavalla, jossa kanavan molemmalle suulle pystytettiin purjehdusmerkit ("uppförde två sjömärken ett på hvarenda af kanalen"). Ylander kävi Mikkelistä käsin Puulavedellä, jonka jälkeen ajettiin Savonlinnan kautta Puruvedelle sekä sieltä palattua edelleen Kuopioon ja Iisalmeen. Tästä viime taipaleesta todettiin: "Emellan Ahkionlahti och Idensalmi farleden grund, så att fartyget för att styra var tvungen att på många ställen gå med sakta fart." Tälläkin *Saimaan* matkalla oli laivassa mukana paikallisia luotseja, joiden laivanajamiset merkittiin päiväkirjaan. Paluumatkalla jouduttiin pysähtymään ennen Nerכון kanavaa, koska tukkilautta oli tukkinut laivaväylän. Nerכוןolta ajettiin Haalan eli Ahkionlahden kanavalle.

Juhannuspäivänä lähdettiin Kuopiosta koilliseen Akonpohjaan. Seuraavana päivänä käytiin kääntymässä Juankosken laiturin kohdalla, jonka jälkeen palattiin lähes Kuopioon, eli käännettiin kaupungin itäpuolelta Suvasvedelle ja edelleen Palokkiin sekä Karvion kanavalle, jossa yövyttiin. Seuraavana päivänä ajettiin Leppävirran kautta Oraviin ja matkan aikana mitattiin aluksen nopeudeksi 9,8 solmua koneen tehdessä 170 kierrosta minuutissa.

Oravista jatkettiin Joensuuhun ja edelleen Pieliselle. Nytkin oli paikallisia luotseja mukana "harjoitusajossa". Paluumatkalla (30.6.) jouduttiin Utran kanavan alapuolella odottamaan kaksi tuntia uittoa. Seuraavana päivänä lähdettiin Joensuusta Savonlinnaan ja päiväkirjaan tuli normaalista poikkeava kirjaus: "Kl. 19.15 Utanför Oravi lotsplats oklart i maskinen, oklar i kallvattens pumpen hvarpå ankrade. Kl. 9 em allt åter klart hvarefter fortsatte resan." Ylander selosti kirjeessään, mitä kaikkea syöttöpumpun vian korjaamiseksi oli tehty.

Heinäkuun toisena (lauantai) oltiin Lappeenrannassa ja maanantaina maalattiin laivan kylkiä "perinteisellä" tavalla: "Krängde fartyget samt målade vattenlinien om Bb sida." Tiistaina oli styyrpuurikylien vuoro. Tehtiin muitakin maalauks- ja kunnostustöitä, kuten keskiviikkona: "Rengjorde i skansen samt skrubbede båten och målade arbetsbåten." Samana päivänä Ylander kirjoitti matkoistaan raportin Helsinkiin. Siinä hän mm. arvosteli edeltäjänsä tavoin uittajien laivaliikenteelle aiheuttamia häiriöitä näin: "I allmänhet synes stockflötarena gifva anledning till flere anmärkingar emot sig så till exempel iaktogs i Pielis ström och i sjöarne ofvanför en hel del sjunken stock hvilkas ena enda isa sig litet öfver vattnet; på fjärden ofvanom Utra kanal räknade jag på

uppresan ett tjugotal dylika och ålade strängeligen flötningsfolket att genast rensa fjärden, hvilket äfven på nedresan befanns utfördt.”

Muita alkukesän havaintoja olivat mm. Laivakallion merimerkin rikkoutuminen, mistä Ylander epäili joko jäitä tai uittoa, sekä Savonlinna-Punkaharjun väylän ruoppaustyöt, jotka valmistuisivat alkusyksystä. Hän ehdotti, että ennen kuin ruoppaaja siirtyisi Pielisjoelle se kävisi hoitamassa pari kapeikkoa Puruvedellä. Kirjeensä lopuksi piiri-päällikkö luetteli ne väylät, joilla hänen mielestään oli eniten puutteita: Muuruveden kanava, Karjalankoski, Akonpohja, Juuka, Saunavirta ja Kärängin kanava tai paremminkin kaivantö Palokin yläpuolella.

Perjantaina (8.7.) lähdettiin perinteiselle petroolin jakokierrokselle, joka ulottui kaikille Saimaan loistoille. Viikon kuluttua oltiin Joensuussa, jolloin merkittiin: ”Aflämnade leverangsen till Kukkosen saari fyr, jämte närliggande lyktbojan, gjorde bojorna klara för utsättning men till följd af hård vind och hög sjö kunde de ej utsättas.” Laivaluodolle käytiin poraamassa kaksi uutta reikää vaijerien kiinitykseen. Kommersalmen loiston valaistuslaitteet uusittiin, ja samalla sinne nimitettiin uusi vahti, koska edellinen oli hoitanut tehtävänsä erittäin huonosti, ”undervisande den nya i fyrens skötsel”.

Lappeenrantaan palattiin yöllä 18. heinäkuuta, ja aamulla käytiin veneellä Knihtiluodon poijulla. Lisäksi käytiin ostamassa lautoja merenmittaajille sekä tehtiin heille mittauspoijuja. Kirjaan tuli illalla vielä merkintä: ”Kl 11.30 em. anlande två kanonbåtar till Reposaari hamn.” Tämän jälkeen lähdettiin väylätöihin Kutveleen kanavalle, jossa kirjoitettiin 20. heinäkuuta: ”Kl 6 fm riggade upp lilla trallen samt gingo ut med två båtar för att loda upp en del af farleden.” Lisäksi oli maininta, että kaksi maista otettua miestä oli mukana mittauksissa laivaväen apuna. ”Trallaamista” eli harausta tehtiin pienellä haralla iltayhdeksään saakka. Näitä väylätöitä jatkettiin Kutveleessa puolentoista viikon ajan niin pientä kuin isoa haraa käyttäen; ajoittain mittauksien välillä alus käväisi Lappeenrannassa. Työn aikana löydettiin aiemmin tuntematon kivi. Reimareita suuntimamerkkeineen eli ”jäniksineen” pystytettiin, joskaan määrää ei kerrottu. Töiden lopuksi merkittiin päiväkirjaan: ”Uppgjorde förteckning öfver remmare samt bestämmande deras läge på kortet.”

Samana iltana palattiin Lauritsalaan, jossa saatiin määräys laittaa laiva valmiiksi seuraavana päivänä alkavaa kenraalikuvernöörin matkaa varten. Vuodesta 1898 Suomen kenraalikuvernöörinä toiminut kenraali N.I. Bobrikoff oli saanut surmansa attentaatissa kesäkuussa 1904 ja hänen seuraajakseen oli nimitetty kuukautta myöhemmin ruhtinas Ivan Obolenski. Ennen kuin tämä ehti ottaa viran vastaan, viransijaisena toimi kenraaliluutnantti M. Turbin, Suomessa olevien sotajoukkojen komentaja, joka oli päättänyt tehdä kiertomatkan Saimaan vesistöä.

Myöhäinen ilmoitus vierailusta johtui kaikesta turvallisuussyistä. Tuli kiire. Lauantai-aamuna kello 5 jätettiin harat ja muut mittausvälineet Lauritsalaan, ajettiin Lappeenrantaan, jossa otettiin halkoja 6 syltä sekä siivottiin laivaa. Kello 14.40 oltiin valmiina Rapasaassa, jossa Turbin seurueineen laskeutui junasta ja siirtyi *Saimaaseen*. Seurueessa oli mukana myös Luotsihallituksen eversti F.W. Selin, joka toimi luotsitirehtööri Sjömanin sijaisena. Matkaan lähdettiin saman tien ja Savonlinnaan saavuttiin klo 22.30.

Seuraavana päivänä käytiin Punkaharjulla, josta jatkettiin Taipaleen kanavalle ja edelleen Kopolanvirralle, jossa yövyttiin. Sen jälkeen Kuopioon, josta käsin käytiin Tuovilanlahdessa. Paluu etelään alkoi elokuun toisen päivän aamuna ja illaksi ehdittiin Puumalaan. Seuraavana aamuna lähdettiin aikaisin Mikkeliin ja sieltä vielä illaksi Lappeenrantaan, jonne saavuttiin klo 22. Turbin ja Selin siirtyivät junaan ja *Saimaa* siirtyi Rapasaaresta kaupunginrantaan. Ylanderin seuraavan päivän kirjaus oli ytimekäs: "Rengöring af fartyget." - Matkasta ei kerrottu lehdissä etukäteen, eikä paljoa matkakaan aikana. Tosin "Keski-Savo" uutisoi kenraalikuvernöörin saapuneen heinäkuun viimeisenä luotsihöyry *Saimaalla* Savonlinnaan, jossa oli tarkastanut linnan ja kaupungin virastot sekä "lausunut tyytyväisyytensä kaikkialla wallitsewaan järjestykseen".

Toinen viransijainen eli luotsitirehtööriä tuurannut eversti F.W. Selin saapui takaisin Saimaalle jo neljä päivää myöhemmin. Se sai aikaan tietysti sen, että "hvarpå Direktörsvimpeln hissades". Aamulla lähdettiin pohjoista kohden väyliä ja loistoja tarkastamaan, kunnes 13.8. Selin jäi pois Iisalmesta alaspäin tullessa Lampin-pohjassa. Laiva jatkoi Lappeenrantaan.

Selin tuli kolmannen kerran *Saimaa*-laivalle varhain keskiviikkona (24.8), vain kolme tuntia aikaisemmin ennen kuin uusi kenraalikuvernööri Obolenski "med svit och betjäning" astui luotsilaivan kannelle. Tämäkin halusi tutustua Saimaan vesiin, ja aluksen mastoon nostettiin kenraalikuvernöörin viiri. "Itä-Suomen Sanomat" kuvasi vierailun alkua näin: "Juna pysähtyi ainoastaan hetkeksi Lappeenrannan asemalle ja jatkoi matkaa satamaan, jossa Hänen ylhäisyytensä tervehti luotsilaiwa *Saimaan* kannelle riisiin asettuneita kaupungin wiranomaisia, waltuusmiehiä ja kuntien esimiehiä. Wielä käwi Hänen ylh. tervehtimässä palokuntaa, joka oli myös saapunut satamaan. - Käytyään wielä katsomassa satamassa ollutta luotsilaiwaa *Mareograf*, ajoi H. ylh. seurueineen Wenäjän kirkkoon." *Saimaan* miehistön tervehtimisestä ei mainittu mitään!

*Saimaan* seurana oli siis nytkin toinen luotsilaiva, *Mareograf*, päällikkönään kapteeni F. Lindborg. Alus oli komennettu Saimaalle Helsingistä, jonka vesillä se oli toiminut sinä kesänä. (Aluksen kotisatama oli normaalisti Maarianhamina.) *Saimaaseen* puolestaan oli pestattu ylimääräinen matruusi, mitä selitettiin päiväkirjassa näin: "Från och med Onsdagen den 24 en hjälp matros ombord för att hjälpa till på däck och i maschin med eldningen".

Aluksi "eskaaderi" ajoi Mustolaan tutustuen Saimaan kanavaan, minkä jälkeen matkattiin illaksi Vuoksenniskalle. Sieltä matka jatkui Savonlinnan kautta Punkaharjulle, josta seuraavana päivänä palattiin Puumalaan. Ennen Puumalaa pysähdyttiin eräeseen lahteen, jossa seurattiin puolentoista tunnin ajan nuotanvetoa. Aamulla matka jatkui Mikkeliin, jossa kenraalikuvernööri jäi pois laivasta; hänen viirinsä tilalle nousi luotsitirehtöörin vastaava. *Saimaa* palasi Lappeenrantaan (*Mareograf* Helsinkiin), jossa Selin jäi pois laivasta, samoin apumatruusi Anders Kilpiäinen. "Keski-Savo" kirjoitti 31. elokuuta pitkän selostuksen "Hänen ylhäisyytensä kenraalikuvernöörin ruhtinas Obolenskin matkasta" aloittaen sen Savonlinnan osuuden näin: "Hänen ylhäisyytensä saapui Savonlinnaan seurueineen viime torstaina t.k. 28 p:nä. Satamassa, jonne hänen ylhäisyytensä saapui luotsihöyrylaiva "*Saimaalla*" "*Mareografin*" seuraamana, oli hänen ylhäisyyttään kaupungin wiranomaiset wastassa."



Syyskuun toisena oli paluu arkeen eli lähdettiin mittaustöihin. ”Kl. 7 afgingo från Lauritsala för sjömätning af farleden från Lauritsala till Tullisalmi, riggade upp lilla trallen samt trallade i farled nordväst.” Tullisalmen väylätöissä viivytettiin toista viikkoa, sillä väylää jatkettiin Tullisalmesta Jänkäsaloon ja Ilkonsaareen. Mittausten ja harausten ohella asetettiin reimareita ja muita merimerkkejä paikoilleen. Väylä saatiin puolivalmiiksi, mutta 15.9. oli tarvis lähteä toista viikkoa kestäneelle ja lähes koko vesistön kattaneelle kierrokselle. Tarkastettiin ennen kaikkea loistoja ja valopoijuja; mm. Pyhäselän poiju siirrettiin 12 jalan syvyydestä 18 jalkaan. - Matkan aikana jouduttiin seisomaan pari kertaa sumun takia.

Sen jälkeen palattiin Tullisalmen väylätöihin, jotka saatiin valmiiksi syyskuun lopussa. ”Itä-Suomen Sanomat” kertoi 8. lokakuuta: ”Rallattu kulkuväylä. Luotsilaiwa ”Saimaa” on tämän syksyn kuluessa rallannut kulkuväylän Tullisalmen läpi pitkin Saimaan rantaa Partakosken tienoille Sawitaipaleella. Tullisalmi tullenee siis ennen pitkää kaiwettawaksi, joten suuremmillekin laiwoille tämän salmen läpi awautuu suora kulkutie suurelle Saimaalle.” (Näin tapahtui, mutta sittemmin 1980-luvulla tämä pittoreski oikoväylä katkaistiin rakentamalla salmeen matala silta.)

Lokakuun alkupuoli oltiin enimmäkseen Lappeenrannassa ja lähivesillä, ja mm. käytettiin yli-insinööri Lindberg ja piiri-insinööri Hilden Otamonsalmella ruoppaus-työtä tarkastamassa. Ennen tätä oli kokki Åberg sairastunut, ja aluksi oli matruusi Nikkinen hoitanut muonitusta, kunnes Lauritsalan nuorempi luotsi B. Kolehmainen saatiin pariksi päiväksi tehtävää hoitamaan. Tilanne normalisoitui, kun Åberg palasi sairaslomaltaan kuun puolivälissä. Tuolloin oli jo alkanut tarkastusmatka, jonka aikana käytiin mm. Mikkelissä, Kuopiossa, Joensuussa ja Pielisellä. Haukivedellä mitattiin aluksen nopeutta merimerkkien avulla: kun kattilan paine oli 70 puutaa, niin sillä päästiin 174 konekierrokseen minuutissa ja 9,3 solmun vauhtiin. Kolme päivää myöhemmin pantiin paremmaksi: 80 puutaa, 200 kierrosta ja 10 solmua. Matkan aikana mm. lisättiin Laivakallion merimerkkiin kaksi uutta kiinnitysvaijeria sekä korjattiin kaksi myrskyn rikkomaa valopoijuja, toinen Puutossalmessa, toinen Joensuun tuloväylällä.

Lappeenrantaan palattiin 26. lokakuuta, jonka jälkeen tehtiin vain yksi lyhyt matka Taipalsaarelle. Muuten tehtiin laivatöitä, ”diverse arbeten”, jotka vähitellen muuttuivat laivan talvikuntoon laittamiseksi. Kun Lappeenrannan satama alkoi jäätyä, ajettiin kanavansuulle Lauritsalaan, jossa viiri laskettiin 16. marraskuuta ja jossa alus talvehti. Kauden aikana kuljettiin peräti 6 546 meripeninkulmaa, mihin meni 914 ajotuntia. Kivihiiltä poltettiin (kevällä Helsingistä tultaessa) 115 hehtolitraa ja sen jälkeen halkoja 468 pm<sup>3</sup>. Aluksen kulut olivat liki 17 000 markkaa, josta ylimääräisen remontin osuus oli noin viidesosa.

Joulun alla Ylander teki Luotsihallitukselle esityksen, että *Saimaaseen* palkattaisiin ”ett kvinnligt köksbiträde”, joka keittiötöiden ohella osallistuisi myös laivan peräosan salonkien ja hyttien siivoukseen. Tämä sen takia, että vierasmatkoille palkatut keittiöapulaiset ja tarjoilijat olivat osoittautuneet aina enemmän tai vähemmän sopiviksi, koska eivät tunteneet olosuhteita laivalla eivätkä tienneet, mistä milloinkin tuli ruokatarvikkeet hankkia. Järjestely helpottaisi myös kokin työtä, koska tämä joutui olemaan varsin paljon kansimiesten apuna. Esitys ei saanut vastakaikua Helsingissä. – Samoihin aikoihin Ylander sai tiedon, että hänelle oli myönnetty 1 000 markan stipendi venäjän kielen jatko-opintoihin. Hän anoi ja sai tammikuuksi loman mennäkseen kielio-pintoihin Libauhun (Liepaja) Latviassa.

*Saimaan* miehistölle myönnettiin toinenkin huomionosoitus, kuten luotsipäällikkö totesi kertomuksessaan: ”Med skrifvelse No 2205 af den 18 Maj tilldelas Matros Ludvig Jägerskij silfvermedal att bäras på bröstet i Stanislai ordens band.”

### **Vuodet 1905-07**

Maaliskuussa 1905 Ylander ylennettiin alikapteeniksi. Työt laivalla alkoivat 15. huhtikuuta ja kuukautta myöhemmin *Saimaa* meni Mustolaan pohjanmaalaukseen. Päiväkirjaa ei tältä vuodelta ole, mutta luotsipäällikön kirjeenvaihto tarjoaa joitakin tietoja vuoden tapahtumista.

Ylander palasi pohjoisväylien toiselta tarkastusmatkaltaan Lappeenrantaan heinäkuun viimeisenä ja raportoi havainnoistaan Helsinkiin. Kaikki loistot toimivat moitteettomasti, myös Rönön loisto Kuopiossa, sen jälkeen kun sille oli saatu uusi hoitaja. Vesi oli alentunut tuntuvasti ja alkanut haitata laivaliikennettä pohjoisilla väylillä, etenkin Pielisjoessa. Niinpä *Saimaakin* oli saanut lievän pohjakosketuksen Kuurnan sulun alapuolella. Hän epäili sen aiheutuneen siitä, että jäät olivat rikkoneet kaksi kiviarkua, joiden kivet olivat vierineet väylälle. Asiasta oli ilmoitettu kanavahallintoon, ja korjaustyöt olivat alkaneet saman tien.

Eniten raportissa kiinnitettiin huomiota tukinuittoon. Pielisjoelle pitäisi saada aikaan ratkaisu, jossa uitto ja laivaliike saataisiin erilleen toisistaan; etenkin kapealla jokisuulla oli jatkuvasti hankaluuksia. Ylander kertoi Gutzeit-yhtiön ryhtyneen kuljettamaan nippulauttojaan – ”antagligen med vederbörligt tillstånd” – Konnuksen ja Taipaleen kanavista sekä myös Oravin avokanavasta, mitä aikaisemmin ei ollut tapahtunut. Halla-yhtiö puolestaan oli alkanut niputtaa Utran yläpuolella ja kuljetti niput Utran ja Joensuun kanavien kautta Pyhäselkään. Luotsipäällikkö oli varoittanut yhtiötä siitä, etteivät nipuillaan vahingoittaisi jokisuulla olevia valopoijuja; yhtiöllä ei näet ollut siellä minkäänlaista lauttojen kokoamispaikkaa, joten myrskysäällä niput saattaisivat päästä irti ja ajautua poijujen päälle. – Elokuun alussa Joensuun luotsit ilmoittivatkin tukkilautan vieneen muassaan Joenpolven valopoijusta lyhtyosan. Kyse ei kuitenkaan ollut Hallan nipuista vaan Gutzeitin lautasta. Varalyhty oli heti laitettu paikoilleen, mutta nyt tarvittiin uusi varalyhty, jonka kustannukset tuli osoittaa Gutzeitille.

Elokuun lopulla luotsirehtööri Sjöman teki tarkastusmatkan Itä-Suomeen. Ensin hän matkasi Suomenlahdella *Eläköön*-laivalla, sitten Laatokalla *Trallilla*, johon hän nousi Schlüsselburgissa, ja lopuksi tehtiin Saimaa-kierros *Saimaalla*, joka oli häntä odottamassa Joensuussa. Matkalla oli mukana myös luotsilaitoksen yli-insinööri Andersin.

Emme tiedä, johtuiko Kuurnan tapauksesta vai oliko *Saimaa* käynyt elokuussa uudestaan kivellä, mutta alus joutui käymään Mustolan telakassa syyskuun alussa. Ylander kirjoitti siitä seuraavasti: ”I enlighet med Herr Lotsdirektörens muntliga förståndiga intogs lotsångaren *Saimaa* i Mustola torrdoc och rengjordes botten på det stället, som vid grundstötningen rispats af sten, medels bränning och skrapning, hvarigenom vatten, som opåtagligt intagits i kölen, blef i tillfälle att visa hvar möjligen uppkomna läckor förelågo. Utom bottenkransflänsen om styrbord, som redan förut förmärkts läcka, såg man att obetydligt vatten utsipprade från naglar á 5 spantområden för om styrbord bottenkran, hvarföre 23 naglar ansågs böra borrar och utslås samt förnyas, äfvensom två tvärlaskar på några tum hvardera om styrbord samt äfven några

tum å en tvärlask om babord riktas utifrån. Bottenkranssilen af koppar jemte dess gummipackning måste förnyas. Ingeniören G. Forssell uppgaf att denna reparation skulle kosta 50 å 60 mark, då cementeringen göres af eget maskinfolk efteråt sedan man i vattnet kunnat öfvertyga sig om att ingen vidare läcka förekommer. Sjelfva stöten tyckes hafva berört kölen, men har en sten på hvardera sidan derom äfven ristat å första stråket 5 å 6 famnar och vållat den skada här ofvan nämnes.” Ylander lisäsi vielä, että ennen telakasta pääsyä *Saimaan* pohja ehdittäisiin maalata korjatuista paikoista kahteen kertaan. Ylitirehtööri merkitsi 6.9. kirjeen laitaan: ”Godkänner alla åtgärder.” – Konepajan lasku oli ihmeellisen vaatimaton: 171,75 markkaa, johon tuli lisäksi telakointi 5,60 markkaa sekä tukitöttien laitto 15 markkaa. Voisi siis sanoa halvalla päästyn.

Lokakuun lopulla Ylander kävi tutustumassa Heinäveden reitin kanavointiin, joka oli valmistunut edellissyksynä, mutta väylä Kermajärveltä etelään oli vielä mittaamatta. Hän arvioi sinne tarvittavan 70 reimaria ja kustannusten nousevan 650 markkaan.

Ylanderin vuosiraportin mukaan *Saimaan* miehistö oli tehnyt kauden aikana mittauksia kolmessa kohteessa, Puutossalmen-Huuhinsaaren väylällä Kallavedellä, Punkaharjun väylän Moinsalmessa sekä Lappeenrannan lähistöllä, yhteensä 25 meripeninkulman matkalla. Luotsit olivat luotsanneet 87 alusta, joista noin puolella *Saimaa* oli ollut luotsattavana. Ylander myös luetteli piirinsä lipulla varustetut reimarit eli ”lakureimarit”, joita oli 21. Niihin näkyvyyttä lisäävästä lipusta oli maksettu luotsseille 3 markkaa kappaleelta.

*Saimaa* saapui 7. marraskuuta Lappeenrantaan, mutta koska suurlakko yhä jatkui Suomessa, Ylander päätti lopettaa liikennöinnin ja laski viirin. Hän olisi ajanut saman tien Lauritsalan luotsiaseman laituriin, mutta kanavan suu oli täynnä lastikkaita lotjia odottamassa kanavaan pääsyä. Muutaman päivän päästä *Saimaa* pääsi talvehtimispaikalleen, jossa aluksen talvikuntoon laitto päättyi 27. marraskuuta.

*Saimaa* oli kulussa nytkin tavallista enemmän eli 844 tuntia ja kulki tuolloin 6 407 meripeninkulmaa. Lukemat vastasivat koko lailla luotsialusten sen vuoden keskiarvoa: *Mareograf* oli eniten kulussa (9 249 mpk, 1 134 h) ja *Sextant* vähiten (3 412 mpk, 545 h).

Vuonna 1906 *Saimaan* konemestariksi tuli luotsihöyry *Walvojassa* palvellut Ilmiö Koskenranta (laivaan tullessaan vielä Forstedt), kansimieheksi Oskar Seppäläinen (matkustajahöyry *Aino*) ja kokiksi H.M. Wirtanen (kalastushöyry *Nautilus*).

Kunnostustyöt alkoivat 17. huhtikuuta ja viiri päästiin nostamaan toukokuun puolivälissä, jolloin myös tehtiin koeajo sekä kattilan käyttötarkastus Kaukas-yhtiön insinööri Henrik Cronströmin toimesta. Kaksi päivää myöhemmin ryhdyttiin töihin, jotka tällä kertaa alkoivat Lappeenrannan lähivesillä eli väylän Hiekanranta-Vehkasalo mittauksella. Sen jälkeen siirryttiin loistojen kimppuun: ”Den 23 Maj afgick med Ingeniör R. Pettersson för att utse platser för byggandet af nya fyrar å Kutvele, Warisluoto, Ilokallio, Torakkaluoto, Hietasaari, Kaija- och Selkä-luoto, hvarest vände tull Ryövälän-luoto och Lammaskivi samt tillbaka till Willmanstrand den 27de, hvarest Ingeniör Pettersson lämnade.”

Melkein kaikki mainitut uudet loistot rakennettiin sen kesän aikana, ja insinööri Pettersson kävi useita kertoja *Saimaan* mukana seuraamassa niiden rakentamista ja niitä toimintakuntoon laittamassa, viimeisen kerran marraskuun alussa. Myös muilla loistoilla poikettiin. Muiden tarkastus- ja palkanmaksumatkojen ohella ehdittiin välillä myös mittauksiin. Kesäkuun jälkipuolisko oltiin Heinävedellä, välillä Kerma-Pilppa-Kotkanselkä ja elokuun alussa Juurusvedellä, jolloin mitattiin Pieksänlahteen, Pajulahteen ja Siilinjärvelle johtavat väylät. Mittaustyö koostui nytkin luotauksista, harauksista sekä reimarien ja kummeliin paikkojen määrittämisestä sekä niiden asentamisesta ja rakentamisesta. Elokuun jälkipuoliskolla oli luotsilaitoksen lääkäri, tohtori M. Eriksson laivalla, jolloin kierrettiin useimmat luotsiasemat ja tarkastettiin luotsien terveydentila. Sillä matkalla *Saimaa* toimi myös hinaajana: se otti Savonlinnasta peräänsä proomun, jolla vietiin rakennustarvikkeita loistoille.

Saimaan kanava täytti 50 vuotta syyskuussa 1906, ja kanavapäällikkö G. Lindqvist lähestyi Luotshallitusta pyytäen *Saimaata* mukaan juhlallisuuksiin. Lupa myönnettiin, ja niin 7. syyskuuta Lindqvist seurueineen matkasi *Saimaalla* kanavan läpi jakaen joka sululla Senaatin myöntämät muistomitalit sekä rahapalkinnot kanavan työväelle ja toimihenkilöille. Isoin palkinto annettiin Ylä-Särkijärven sulkuvahdille M. Vehviläiselle, joka oli ollut toimessaan 47 vuotta. Osa ”työnsankareista” oli kutsuttu vieraaksi *Saimaalle*, ja heidän joukossaan oli 89-vuotias sulkuvahti Josef Laurén, joka oli vain kaksi vuotta aikaisemmin jäänyt eläkkeelle. – Viipurista palattiin seuraavana päivänä takaisin Lappeenrantaan.

Syksyllä kuljettiin paljolti loistoja tarkastamassa. Syyskuun lopulla rakennettiin *Saimaalle* Lappeenrantaan uusi laituri Halkosaareen – kaupungin luvalla. Tämä siksi, koska kaupungin satamassa oli täyttä ja lisäksi vesi oli matalalla. Laivaväki hoiti rakentamisen ja kustannuksia aiheutui vain tarvikkeista, joita ei Ylanderin mukaan tarvittu paljoa, vain 16 tukkia, 14 lankkua (2 x 5”) ja 30 pulttia (spikbult).

Ylitirehtööri Sjöman tuli laivalle lokakuun alussa ja neljän päivän matkalla käytiin mm. Kuopiossa ja Joensuussa. Heti sen jälkeen Ylander teki uuden loistokierroksen, jolloin vietiin niille petroolia, ”under resan besöktes samtliga fyrar.” Luotsipäällikön suunnitelmassa oli kuljettaa marraskuun alussa uudet loistokojut kolmelle loistolle, mutta huono sää tuli vastaan: Lammaskivelle saatiin koju viedyksi ja pystytetyksi, mutta Ryvölinluodon ja Torakkaluodon kojut jouduttiin jättämään talveksi Savonlinnan satamavarastoon. Varastovuokra jäi kuitenkin kohtuulliseksi, yhdeksi markaksi. Lisäksi Ylander esitti kahden muun loiston, Tuohiluodon ja Palosaaren, uusimista seuraavana kesänä, mikä hanke tuli hyväksytyksi Helsingissä.

*Saimaa* laski viirinsä 16. marraskuuta ja laiva saatiin talvikuntoon Lauritsalassa normaaliin aikaan eli marraskuun viimeisenä. Ajoa kertyi ennätysmäärä, 7 482 meripenkulmaa ja 951 ajotuntia; halkoja tilastoitiin poltetuksi niukahkosti, vain 607 pm3.

Keväällä 1907 *Saimaan* edellisvuotinen miehistö kokoontui laivalle 15. huhtikuuta. Ylander oli tehnyt maaliskuussa esityksen, että *Saimaan* perämiehen kuukausipalkkaa nostettaisiin 25 markalla eli samaksi kuin *Willmanstrandissa* ja *Walvojassa* eli 175 markaksi, koska *Saimaan* perämies oli töissä ympäri vuoden, toisin kuin merilaivoissa, joissa perämiehet olivat talviajan palkallisella vapaalla. Esitys ei tullut hyväksytyksi. – Tuolloin kuukausipalkan lisäksi päällystölle maksettiin 2 markan päivittäistä ruokarahaa, miehistölle se oli 50 penniä pienempi.

Kunnostustöiden jälkeen, tasan kuukautta myöhemmin, nostettiin toimintaviiri, ja alus kävi Kaukaan tehtaalla, jossa insinööri Cronström toimitti aluksen kattilan käyttötarkastuksen. Se tuli muuten hyväksytyksi, mutta manometri ei toiminut kunnolla ja katsastaja vaati uuden hankkimista; sellainen löytyikin Helsingin varastosta. Ennen kuin se oli saatu paikoilleen, lähdettiin ensimmäiselle virkamatkalle, joka suuntautui Vekaran loistolle Sulkavalla. Kun sieltä oli palattu, jatkettiin Mustolaan, jossa alus telakoitiin ja pohjamaalattiin. Sieltä palatessa poikettiin Kaukaalla uuden manometrin tarkastuksessa.

Pian tämän jälkeen alkoi lähes koko vesistöalueelle ulottunut tarkastusmatka, jolloin kuljettiin myös edellisvuonna valmistunut Heinäveden kanavareitti. Palattuaan takaisin Lappeenrantaan Ylander laati raportin, jossa hän ilmoitti kaikkien reimarien tulleen asetetuiksi paikoilleen, lukuun ottamatta Kallaveden pohjoisimpia osia; myöhäinen kevääntulo oli viivyttänyt siellä luotsien työtä. Vesi oli korkealla Kallavedellä, kuten myös Pielisellä, kun taas tasa-Saimaan alueella se oli toistaiseksi normaalia alempana. ”Wid Palokki såg har uppmuddrats en ny farled som betydligt underlättar trafiken, idet att den svåra Kerångi kanal numera blir obehöflig och hela den krokiga farleden derifrån förbi Palokki såg via Rusinvirta till Warisvesi genom sk. Leppävirta, som utmyunnar vid Palokki gamla lastage-plats vester om Kerångi kanal. Den nya leden blir bekväm, blott den blir utremmad, och genomfor jag redan med *Saimaa*.” Näin oli saatu kuntoon viimeinenkin hankaluus Heinäveden reitin kanavoidulla laivaväylällä, jota myöten oli jo kaksi eleganttia höyryä, *Heinävesi I* ja *II*, kulkemassa päivittäin Kuopion ja Savonlinnan välillä. Näin oli myös Palokkiin hiljattain perustetun luotsiaseman tarpeellisuus tullut entistä selvemmin osoitetuksi, ja Ylander lausui kiitoksensa ylitirehtöörille tämän suostuttua keväällä ylimääräisen luotsin palkkaamiseen asemalle 400 markan vuosipalkalla.

11. kesäkuuta *Saimaa* sai käskyn lähteä Viipuriin kuljettamaan kenraalikuvernööriä, mutta käsky peruttiin ennen kuin alus oli ehtinyt lähteä matkalle. Matka Viipurista Juustilaan näet hoidettiin yksityisellä höyrylaivalla. Tämän jälkeen oltiin muutama päivä väylätöissä Joutsenon Honkalahdessa; viittojen ohella väylälle tuli kaksi kummelia. Vastaavanlaisissa töissä oltiin heinäkuun alkupuoliskolla Juvan Myllyniemen väylällä sekä Anttolan Kokkosenlahdella. - Juhannuksen aikaan Lappeenrannan kaupunginjohto tiedusteli Ylanderin välityksellä, josko *Saimaa* olisi käytettävissä kaupungin entisen pormestarin erojuhlassuuksiin. Sjöman vastasi: ”Beviljas icke.”

Sjöman itse saapui laivalle 22. heinäkuuta. Ensiksi tarkastettiin Honkalahden väylä, ja sen jälkeen siirryttiin kohden pohjoista aina Iisalmeen, jossa Sjöman poistui jatkaakseen Oulujärvelle ja edelleen Ouluun, jossa päällikköalus *Eläköön* oli häntä odottamassa. Ehkä tämä Honkalahdessa käynti johti siihen, että ”Wiborgs Nyheter” kertoi 29. heinäkuuta Saimaan merenmittaustöiden alkaneen Vuoksenniskan väylällä ja mainitsi myös, että ”Lotsångaren ”*Saimaa*” har i sommar utprickat tre nya farleder i Saimen”.

Elokuun alussa puhdistettiin laivan kattila, ja 10. päivä tuli Luotsihallituksen insinööri Killinen laivalle ja hänen johdollaan käytiin tarkastamassa loistojen toimintaa; samalla mm. Ryövälinluodon loistolle vietiin sementtiä rakennustöitä varten. Reilu viikko myöhemmin oltiin Haukivedellä Hietasaaren lähellä uutta väylää mittaamassa ja merkitsemässä. Purjehduskausi jatkui lähinnä joko tekemällä tarkastus- ja huolto-matkoja tai seisomalla Lappeenrannassa laivaa ja varusteita huoltamassa.

Syyskuun 1:nä *Saimaalle* sattui pieni vastoinkäyminen – Ylanderin sanoin ”en mindre malör” – jälleen Pielisjoella. Alus oli päässyt Paukkajanvirtaan, kun nähtiin matkustaja-alus *Tapion* tulevan ylöspäin ja kohtaavan 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 Pielisellä hieman isompi ”malööri”. Kissaluodon lähistöllä *Saimaa* ajoi kivellet 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.

Syyskuun puolivälin jälkeen Ylander matkasi *Saimaalla* Leppävirralle, jossa hän tapasi piiri-insinöörin. Aiheena oli nippulauttojen uitto Leppävirran kääntösillasta. Luotsipäällikkö totesi raportissaan, ettei hän voinut periaatteellisesti asettua vastustamaan esitettyä liikennejärjestelyä, mutta hän esitti vaatimuksensa lauttauksen turvalliselle järjestämiselle. Ne koostuivat kolmesta toimenpiteestä:

1. Leppävirran sillan alapuolelle, riittävän pitkälle, tuli rakentaa rannalle vahtikoppi, josta näytettäisiin ylävirtaan tuleville aluksille punaisella tai valkoisella valolla, josko väylä oli vapaa kuljettavaksi tahi ei.
2. Puhelinlinja tuli rakentaa vahtikopin ja kääntösillan vahtikopin välille.
3. Sillalle tuli asettaa semafori osoittamaan päiväsaikaan, oliko väylä laivojen kuljettavissa.

Tänäkin kesänä *Saimaalta* meni paljon aikaa loistojen kanssa, etenkin uusien ja uudentyyppisten loistojen toiminnan tarkastamiseen. Niiden tulo huomattiin, ja niinpä myös ”Wiipuri” kertoi 9. lokakuuta: ”Uusia majakoita Saimaan wesistölle on päättäneen kesän aikana rakennettu Sawonlinnan ja Warkauden välille Ilokalliolle, Torakkaluodolle, Hietasaareen, Karjanluodolle, Selkäluodolle ja Hietawirralle. Majakat on rakennetut luotsikapt. Ylanderin johdolla ja owat ne norjalaista mallia. Hietasaaren lähellä olewaan lippupoijuun tulee piakkoin sijoitettawaksi sumukello. Torakkaluodon ja Hietasaaren välille on uusia majakoita sijoitettaessa tehty uusi väylä. Terwetulleita owat nämä uudet laitheet ja parannukset Saimaan wesiä purjehtijoille.”

Ylander ilmoitti Helsinkiin lokakuussa, että *Saimaan* kattilan katsastusaika oli käsillä. Koska edellisessä katsastuksessa oli huomautettu parista tuubista eikä konemestari rohjennut vakuuttaa, että niillä selvittäisiin seuraavat neljä vuotta, luotsipäällikkö tiedusteli, miten asian kanssa meneteltäisiin: pohjanmaalaus kyllä hoituisi Mustolassa. *Saimaan* käskettiin tulla talveksi Helsinkiin, jonne alus saapui 13. marraskuuta. ”Mikkelin Sanomat” totesikin 16. marraskuuta, kun alus oli mennyt neljä päivää aikaisemmin Saimaan kanavasta, että ”täten on siis laiwakulku Saimaalla virallisesti julistettu päättyneeksi”.

*Saimaan* talvilepo alkoi marraskuun viimeisenä. Kauden aikana oli Saimaalle laitettu 32 uutta reimaria, jotka olivat maksaneet 112 markkaa ja 15 kummelia (127 mk), ja laivanajossa oli tehty uusi ennätys, peräti 10 376 meripeninkulmaa. Siihen oli tarvittu 856 ajotuntia ja vain 677 pm3 halkoja.

### Vuodet 1908-10

*Saimaa* talvehti Jäderholmin telakalla, jossa laivan kunnostustyöt alkoivat nytkin 15. huhtikuuta 1908. Aluksen miehistössä oli tapahtunut muutoksia: uusia olivat Oulusta tullut perämies, merikapteeni Ernst F. Thomé, joka oli palvellut viimeksi rahtihöyry *Algolissa*, lämmittäjä Anders Torniainen, toinen matruusi Aatami Niemi sekä jälleen stuertin vakanssilla Akseli Aho.

Kunnostustöitä tehtiin entiseen tapaan kuukauden päivät ja 15. toukokuuta alus laskettiin telakalta. Luotsilaiva *Jupiter* kävi hinaamassa sen Katajanokalle. Neljä päivää myöhemmin, kun luotsilaiva *Ahkerä* hinasi sen Eteläsatamaan, sattui pieni haveri. ”Under resan när ”*Ahkerä*” skulle svänga fartyget ”*Saimaa*” så lydde sistnämnde ångare ej rodret utan stötte på en galjas, hvilkens Sb. sida skadades lindrigt.” – Laivaan otettiin 194 hehtolittraa kivihiiltä sekä varapotkuri.

Viiri nostettiin 20:nä, kaksi päivää myöhemmin tehtiin koeajo Harmajalle ja päivä sen jälkeen lähdettiin kohden Saimaata; insinööri Andersin seurasi laivan mukana tehtävänä tarkastaa loistojen toimintaa. Yövyttiin Loviisassa, josta jatkettiin Tuppuran luotsiasemalle ja majakalle. Seuraavana päivänä Viipuriin ja sitä seuraavana Lappeenrantaan.

Toukokuun lopulla lähdettiin tarkastusmatkalle, joka suuntautui Etelä-Saimaan loistoille ja luotsiasemille. ”Kapten Ylander och Ingeniör Andersin besökt ofvannämnda fyrar & lotsstugor.”

Matruusi Jägerskij palasi laivaan kesäkuun alussa ja häntä vikareerannut Niemi sai lähteä. Ennen juhannusta oltiin rakentamassa kahta väylää: toinen Savonlinnassa, Kasinonrantaan ja Pohjoissatamaan johtava pohjoinen väylä ja toinen Kivisalmen väylä Rääkkylässä. Myös Oriveden Lapalikossa harattiin. Sen jälkeen tehtiin tarkastusmatkoja, mutta enimmäkseen seistiin Lappeenrannassa. Käytiin myös Iisalmen yläpuolella seuraamassa Kiuruveden väylän ruoppausta. - Vaikka yleensä päiväkirjamerkinnot olivat niukkoja, joskus Thomé yllätti kirjaamalla pieniä asioita, kuten kävi 21. heinäkuuta: ”Vid ankomsten till Kuopio märktes att en bult lossnat från roderlåset hvilken ånyo fastställdes.”

Heinäkuun lopulla *Saimaa* oli Joensuussa vastaanottamassa uutta kenraalikuvernööriä, helmikuusta 1908 virassa ollutta kenraali Vladimir von Boeckmannia, joka saapui laivalle perheensä ja avustajiensa kanssa. Vajaat neljä päivää kestänyt purjehdus kulki perinteistä reittiä Savonlinnan ja Punkaharjun kautta Lappeenrannan Rapasaaren, jossa vieraat nousivat erikoisjunaan. – Joensuulaisen ravintoloitsijan Hulda Jonssonin lasku laivalla tarjotusta oli 521 markkaa.

Muutama päivä myöhemmin Joensuun luotsit ilmoittivat hinaaja *Halla VI:n* rikkoneen Joenpolven valopojun, jonka tilalle oli laitettu varalla ollut, mutta nyt tarvittiin uusi poiju varalle; sellainen lähetettiin Helsingistä lokakuun alussa. Koska tämä ei ollut ensimmäinen kerta, kun Joenpolven tai Käännön (toinen Joensuun tuloväylän valopoju) oli pois paikaltaan, niin Pielisjoen isot uittajat esittivät talvella 1909, että heidän kustannuksellaan rakennettaisiin poijujen tilalle tukevat pollarit (ducdálbit), joiden päälle asennettaisiin valolyhty. Lupa myönnettiin vain Käännön poijun korvaamiseen, kun taas Joenpolven poiju säilyi uittajien murheena vuosikausia.

Elokuun puolivälissä kuljettiin Mustasaaren ohi, jolloin havaittiin saarella metsäpalo. Heti ryhdyttiin sammutustoimiin, jottei palo pääsisi leviämään saaren loistolle ja sen tarvikevarastoon. Torjunta tehostui, kun käytiin hakemassa Leinon sahalta Lappeenrannasta pumppu, jolla ruiskutettiin isot määrät vettä loiston ja varaston läheisyyteen, ”med det resultat att de båda blifvit fullständigt oberörda af elden”. Päiväkirjan mukaan seuraavana päivänä loisto ja sen tarvikevarasto maalattiin.

Elokuun viimeisellä viikolla valtaosa miehistöstä oli Kymijoen vesistöön kuuluvalla Ryökäsvedellä väylätöissä. Kun sieltä oli palattu Lappeenrantaan, päästiin kokeilemaan *Saimaan* uutta höyryvihellintä (hvisseppipa). Viikkoa myöhemmin käytiin insinööri Killisen kanssa tarkastamassa *Saimaan* kesän aikana mittaamat uudet väylät (Kutvele, Kokkosenlahti, Hietavirta). Heti sen jälkeen tuli luotsitirehtööri laivalle: tarkastettiin pohjoiset väylät ja Sjöman kävi Ylanderin kanssa myös Syvärillä ja Vuotjärvellä, samalla kun laiva odotti Karjalankoskella. Syvärillä kuljettiin matkustajahöyry *Syvärillä*.

Lokakuu vietettiin enimmäkseen Lappeenrannassa, mutta tehtiin matkojakin. Rakennettiin kummeli Kenkäsaareen, eikä siihen mennyt aikaa kahta tuntiakaan! 19. lokakuuta, kun tarkastettiin Rantasalmen ja Tahkorannan väyliä, tuli kirjaan merkintä: ”Kl. 2.25 em. stötte fartyget tvenne gånger på en mitt i farleden belägen sten vid Sutilan saari.” Lokakuun viimeisenä päivänä käytiin Kaukaan tehtaalla, ”der med besiktningsingengören afhandlades om *Saimaas* flamugns förändring för bättre erhållande af ånga”. Tehtiinkö kattilan lieskauuniin tarvittavat muutokset, ei käy ilmi asiakirjoista, arvattavasti. – Viiri laskettiin 15. marraskuuta ja talvikuntoon laitto päättyi kaksi viikkoa myöhemmin Lauritsalassa.

Vuosi päättyi vähemmän sopuisasti. Joulukuun puolivälissä Ylander ehdotti perämies Thomén erottamista tehtävästään, koska tämä ”ei missään suhteessa ollut täyttänyt perämiehelle asetettuja vaatimuksia, vaan oli osoittanut mitä suurinta välinpitämättömyyttä koko palvelutoimea kohtaan sekä huonoa käytöstä miehistöä ja luotsihenkilöstöä kohtaan”. Thomé puolustautui nelisivuisella kirjelmällä, jonka aluksi hän kyllä sanoi kuulleensa ennen laivaan tuloaan, että Ylander oli erittäin vaativa päällikkö, jolla myös oli brutaalit tavat alaisiaan kohtaan. Lisäksi hän pyrki kumoamaan Ylanderin hänestä esittämät väitteet. Ylander puolestaan vastasi yhtä pitkällä kirjelmällä, jossa arvosteltiin kärkevästi Thomén toimintaa sekä kumottiin Thomén kirjelmässään



esittämiä puolustuksia. Lopputulos oli, että luotsitirehtööri vapautti Thomén tehtävästään tammikuun 1909 puolivälissä.

Saimaan uudeksi perämieheksi nimitettiin keväällä 1909 Ivar Salomonsson, joka oli kotosin Hiittisistä ja palvellut viimeksi Perämeren eteläosassa sijainneella majakka-laiva *Helsingkallanilla*. Hän avasi vuoden 1909 päiväkirjan tavallista pitemmällä ”johdannolla”:

”Lotsvärkets ångfartyg ”*Saima*” under utrustning vid Lauritsala i April månad 1909.

Fredagen den 16 April 1909 kl. 7 fm. Påpörjade utrustningen enligt Lotsdirektörens order af den 3 April No 1646, ångarens besättning består af följande:

Styrman Ivar G. Salomonsson  
Maskinist Ilmiö Koskenranta  
Båtsman Ludvig Jägerskij  
Eldare Antti Tornainen  
Matros H.J. Torvinen  
Kock Kalle Salo.

Ångaren är afsedd för att trafikera insjöarna Saimen med därtill hörande vattendrag inom Saima och Kallavesi lotsfördelning.

Ångarens största längd är 80 fot.  
” ” brädd är 16 fot 9 tum.

Ångaren är försed med två ankaren med kättingar.  
” ” två båtar, en 12 fot lång och en 14 fot.

Ångarens djupgående med alla inventarier ombord är för 4 fot 6 tum, akter 5 fot 3 tum.

Sjökort finnes öfver Saima och Kallavesi vattendrag till Kuopio och Joensuu 11 st. Kort öfver Pielis vattendrag och elf. 8 st. Finskavikens kort 8 st. Atlas trykta Saima sjökort 1 st.

Instrumenter: 2 st. skeppsur. 2 st. barometrar den ena i engelska tum den andra i pariser tum. 1 st. Celsius lufttermometer. 1 st. Celsius vatten termometer. 1 st. paralellinial. 1 st. cirkelbestick. 2 st. dubla nattkikare. 1 st. metermått och 2 st. kompasser.”

Avauspäivän työt Samuelsson kirjasi näin: ”Borttog vintertaket samt sidoluckorna samt bar dem upp till magasinet och plaserade dem så att de kunde målas.”

Kunnostustöitä tehtiin nytkin perusteellisesti yli kuukauden ajan. 18. toukokuuta ilmestyi päivän päätteeksi kirjaan uusi merkintä: ”Militära öfningar från kl. 6.30 till 7.35 em.” Vastaava sotilasharjoitus-merkintä löytyy kevään kahdelta muultakin päiväältä. Viikkoa myöhemmin ajettiin Mustolan telakkaan, jossa aluksen pohja maalattiin. Ylander itse oli tuolloin sairaslomalla ja siksi hän pyysi Helsingistä lupaa, että alus voisi perämiehen johdolla ajaa sinne kanavaa myöten neljän sulun läpi. Hän vakuutti, että laivan muu miehistö oli tehnyt matkan useita kertoja, joten siinä ei olisi mitään riskiä. Lupa myönnettiin. Neljän päivän kuluttua palattiin Lappeenrantaan, jossa jatkettiin kunnostustöitä puolentoista viikon ajan.

Ensimmäiselle tarkastusmatkalle lähdettiin 7. kesäkuuta. Juhannusviikolla oli vuorossa ”perinteinen” kenraalikuvernöörin ”kesämatka”, joka tällä kertaa jäi poikkeuksellisen lyhyeksi. Boeckmannin 10-henkinen seurue nousi laivaan Kuopiossa 22:nä ja jätti laivan jo puolenyön aikaan Iisalmessa. Mukana ollut Kuopion läänin kuvernööri Stenius palasi kuitenkin seuraavana päivänä laivan mukana Kuopioon.

Heinäkuun alussa tehtiin väylätöitä Puumalan Repolansalmessa, ja 25. sunnuntaina *Saimaa* toimi – ylitirehtöörin luvalla - Saimaan Purjehdusseuran Savonlinnassa järjestettyjen purjehduskilpailujen palkintotuomarilaivana, joka myös kävi asettamassa radan poijut paikoilleen. Vastaavassa tehtävässä alus oli tietävästi ollut aikaisemminkin, kuten myös muut luotsilaivat rannikolla. Kilpailun jälkeen ”saapui kaupunkiin ”*Saimaakin*” tuomiota ja tuloksia julistamaan, laskien kylpylaitossillan wiereiselle laivalaiturille”, kirjoitti ”Keski-Savo”.

Kesän aikana oltiin paljon Lappeenrannassa. Heinäkuun puolivälissä kaupunkiin saapui seitsemän venäläistä torpedovenettä, jotka vaihtoivat tervehdyslaukaukset *Saimaan* kanssa; tätä varten aluksessa oli saluuttitykki. Alukset jatkoivat Kuopioon. 24. elokuuta sattui alukselle haveri Lappeenrannan satamassa: ”Kl. 4 skiftade öfver till Halkosaari då ångaren skulle svänga med back i maskin uppsteg en stock från bottnet af propeller strömmen, som slog ett blad bort från propellern.” Alus pystyi kulkemaan, mutta kun sen käynti havaittiin epävakaaksi, ajettiin saman tien Korkkitehdas Minervan laiturissa olleen nosturin alle. (Myös telakka ja korjauspaja, veneveistämö sekä ajokalu- ja kengityspaja olivat Korkkitehtaan yhteydessä.) Aluksen perää nostettiin niin paljon ylös vedestä, että potkuri saatiin seuraavana päivänä vaihdetuksi; nosto maksoi 75 markkaa, vaihtotyö 40 markkaa. Paikallinen Grönlundin konepaja valoi uuden varapotkurin, jonka hinnaksi tuli 175 markkaa.

Elokuun lopulla harattiin Mustasaaren vesiä ja laitettiin väylälle kolme uutta reimaria. Syyskuun puolivälissä käytiin rakentamassa uusi loisto Sotkankarille Kuopion eteläpuolella. Välillä tehtiin loistojen tarkastusmatkoja, ja yhdellä niistä tavattiin Suur-Saimaalla karille ajanut matkustajahöyry *Kaleva*. Lehtitietojen mukaan *Saimaa* kuljetti aluksen matkustajat Lappeenrantaan, mutta tästä ei löydy merkintää *Saimaan* päiväkirjasta.

Lokakuun 1:nä lähdettiin – ylitirehtöörin sijaisen J. Indreniuksen puhelinmääräyksellä - Viipuriin, josta palattiin Saimaan kanavaa ylös kanavan uusia loistoja tarkastaen. Mukana oli myös insinööri Pettersson ja alkuun myös kanavapäällikkö Lindqvist. Takaisin Lappeenrannassa oltiin 16.10. ja ”Wiipuri” kertoi kolme päivää myöhemmin matkasta mm. näin: ”Pienempiä muutoksia majakoiden alkuperäisestä asennosta tehtiin. Nyt alkavat siis uudet loistowalot wiittoilla kulkuväylää syyspimeillä kanawassa kulkewille, - ja tämän mukana katoaa osaksi se suuri waaranalaisuus, mikä näillä kapeilla wäylillä kulkewilla aluksilla on.”

Illalla 11. marraskuuta saapui luotsitirehtööri Sjöman laivalle kolmeksi päiväksi. Käytiin Kuopiossa ja matkalla tarkastettiin mm. Hietasaaren uusi väylä. 15:nä ajettiin Lauritsalaan, jossa ”förtöjdes nedan om lotsstugan i Saima kanals mynning”. Seuraavana päivänä laskettiin viiri ja alkoi laivan talvikuntoon laittaminen. 30. marraskuuta mönstrattiin *Saimaan* miehistö ulos.

Tätä ennen Ylander oli lähettänyt Helsinkiin ehdotuksen *Saimaan* käyttömenoksi vuonna 1910. Siinä oli kaksi aiemmasta poikkeavaa kohtaa: "... anmälande att i förslaget ingår tvenne nya poster, den ena å Fmk 576 för anställande å *Saimaa* af en extra lotslärling från obestämd lotsplats, enär besättningen å *Saimaa* numera icke är tillräcklig. Dessutom är det nödvändigt att ungdomen, som skola antagas till lotsar, kunna åtminstone en sommar i tur och ordning anställas å *Saimaa* i och för erhållande af fartygsdisciplin samt för att jag under denna tid blefve i tillfälle att närmare lära känna lotsaspiranter. Jag har nemligen sålunda under tvenne sednaste somrar lärt mig känna tvenne för lotsyrket fullständigt oanvändbara individer." Näistä "alalle sopimattomista" oli ainakin toinen helppo arvata.

Toinen uusi kuluerä koski moottoriveneen hankintaa: "Den andra posten är å Fmk 300 utgörande drift och remontkostnad för en motorjulle om hvars anskaffande jag i särskild skrifvelse anhåller." Erillisessä kirjelmässään Ylander esitti moottoriveneen hankkimista paikalliselta Minervan tehtaalta sekä perusteli hankintaa muutenkin näin: "Då fabriken levererat flera förstklassiga båtar härstädes, så vågar jag fullt rekommendera leveransen. Driften skulle blifva endast för bensin (event. gasolin) enär distanserna som löpas öfverhufvudtaget äro korta och ofta afbrutna. Den arbetsbåt som nu i åratals å *Saimaa* användts vid trallningar har i tiden tillhört, numera slofade låtsbåten *Silmä* och är åtminstone 20 år gammal, men har den med särskilda lappningar år från år användts och naturligtvis försämrats, så att den nu är så godt som oduglig, hvarföre min afsigt varit att få den förnyad, men med de alltmer tilltagande arbetena vore en motorbåt mycket att föredragas, hvilket nu sednast äfven erfors vid afskärmande af *Saima* kanals fyrar, då *Saimaa* vid kontrollerandet var helt enkelt omöjligt att använda. Kanalens motorbåt stod en del af tiden till förfogande och blef äfven Lotsverktes ingeniör Pettersson vid sagda arbete öfvertygad om att en motorbåt är behöflig för *Saimaa*."

Luotshallitus hyväksyi – ehkä yllättäen - Ylanderin molemmat menolisäykset. Aluksen miehistö kasvoi yhdellä ja Minerva sai rakentaa moottoriveneen. Konepajan tarjouksessa kuvattiin alusta näin: "1 st. Motorbåt för lotsångfartyget *Saima*, längd 14 fot med stäfvar och spant af ek, bordläggning af prima furu, kopparfast, med 4 HK Rochester Gas Engien C:o motor förbrukande per effektiv HK timme ½ ltr. gasolin och gifvande båten en fart af minst 10 kilometer i timmen." Hinta oli 1 860 markkaa, ja se sisälsi koko joukon erilaisia tarvikkeita ja lisävarusteita. Helsinki ei kuitenkaan hyväksynyt Minervan tarjoamaa moottoria, vaan se ynnä potkuri akseleineen tilattiin Edv. Levónin insinööri-toimistolta. Sen hinta oli asennettuna 417 markkaa. (Ylanderin budjetoima moottoriveneen käyttökustannus 300 markkaa puolitettiin Helsingissä.) Moottoriveneitä varten rakennettiin myös oma venelaituri talven aikana: 15 x 1,3 -metrisen laiturin hinnaksi tuli 173 markkaa.

Piiripäällikkö sai vielä kolmannenkin ilonaiheen: *Saimaaseen* asennettiin kevään kunnostustöiden yhteydessä kaasukäyttöinen valonheitin. Yksityiskirjeessään Ylander ihmetteli luotsitirehtöörin suopeutta, koska tämä oli siihen saakka aina saarnannut säästäväisyydestä, niin että "strykningen och bråk alltid företagits i min tidigare förslag".

Työt alkoivat laivalla 15. huhtikuuta 1910. Miehistö oli nytkin osaksi uusiutunut: uusia olivat matruusi Oskar Korpelainen (aiemmin matkustajahöyry *Anttolassa*), lämmittäjä Otto Oinonen (maskinarbetare i Helsingfors) ja kokki August Lundberg (parkki *Almassa*). Lisäksi kunnostustöiden aikana oli yksi ylimääräinen työmies (en sjöare) auttamassa lähinnä konehuoneessa; näin oli ollut joskus aiemminkin.

Toukokuun 4:nä siirryttiin Saimaan kanavan länsirannalle, jossa saman päivän iltana pidettiin tunnin sotilasharjoitukset ja joita jatkettiin seuraavinakin päivinä. Viikko myöhemmin menttiin Mustolaan, jossa laiva ajettiin telakkaan pohjanmaalaukseen. Tästä telakkakäynnistä huolimatta oli laivan kyljet (vattenlinien) ehditty jo maalata laivaa kallistamalla. Kolme päivää kestäneessä maalaustyössä oli viisi lisämiestä apuna. Lappeenrannassa laivan miehistö vahvistui Ylanderin pyytämällä ylimääräisellä kansimiehellä, luotsioppilas August Pesosella Oravista. ”Kl. 12 natten mellan den 14 och 15 hissades vimpeln enligt Lotsdirektörens order.” Määräystä oli siis noudatettu kirjaimellisesti.

Kirjaan tuli myös merkintä ”War och profkörde med motorbåten”. *Saimaan* uusi moottorivene oli siis valmistunut, ja sen käyttöä opastettiin miehistölle pari viikkoa myöhemmin. Moottorivenettä käytettiin monenlaisiin tehtäviin lähivesillä, enimmäkseen henkilökuljetuksiin, mutta myös väylätöissä; käytettiinpä sitä joskus laivan siirtoihinkin. Ajoittain veneen moottorissa oli pientä korjattavaa, aivan kuten laivankin koneessa.

Toukokuun puolivälissä käytiin Honkalahdessa, jonka jälkeen lähdettiin pitkälle tarkastusmatkalle, joka ulottui Iisalmeen saakka. Matkalla vietiin Mustasaareen loistolle rakennustarvikkeita ja kaksi kivityöntekijää sekä maalia, öljyä ja tarvikkeita Taipaleen, Konnuksen ja Oravin luotsituville, jonne jätettiin myös yksi maalari.

Takaisin Lappeenrannassa tuli Grönlundin konepajan mies asentamaan laivan uutta valonheitintä, Ylanderin toista uutta ylpeyden aihetta. Sunnuntaina 5. kesäkuuta, kun oltiin käymässä Ilkonsaaressa, tavattiin pieni merenmittaushöyry *Ystävä*, joka oli tullut Saimaalle jo vuonna 1907. Seuraavana päivänä aloitettiin Rutolan väylän mittaukset, missä työssä oli luutnantti E. Åberg sekä kaksi lisämiestä apuna. Jo ensimmäisenä päivänä laitettiin viisi reimaria paikoilleen. Väylätyöt kestivät lähes kaksi viikkoa ja väylälle laitettiin 17 reimaria ja viisi kummelia. Tosin Gutzeit-yhtiö oli käyttänyt väylää tukkilauttojensa kuljettamiseen Rutolan ylivilentilaitokselle jo vuodesta 1890 lähtien ilman yhtään virallista merimerkkiä.

Seuraavat pari viikkoa oltiin Lappeenrannassa laivatöissä, jolloin 1. heinäkuuta kirjattiin: ”Haft storstädning i salonger och hyttar samt på däcket. Målade motorbåten in och utvändigt m.fl. arbeten.” Moottorivene maalattiin vielä toistamiseen kesän aikana, niin myös laivaa useampaan otteeseen. Tätä ennen oli käväisty Varkauden lähellä tutkimassa paikkaa, jossa kuopiolainen rahtihöyry *Wellamo* oli ajanut ”tuntemattomalle” karille seuraavalla tavalla: ”i Tahkoranta farled å NO sidan af Kontiosaari gick öfver grundet och fortsatte 3 km och sedan sjönk”. Kappale-tavaralastissa olleesta aluksesta ei näkynyt muuta kuin keulamasto. Ylander totesi raportissaan, että ”wid personlig undersökning af stället der ångaren grundstött, erfors att man gått alldeles för nära Kontiosaari strand istället för att hålla sig midt i sundet”.

Heinäkuun alussa tehtiin matka Kuopioon ja Karjalankoskelle, jossa Tie- ja vesilaitosten ylläpidon insinööri Snellman oli mukana selvittämässä väylärakennuspaikkoja; ylläpidon tehtäviin näet kuului laivaväylien rakentaminen, ruoppaukset, kanavoinnit, kiinnikkeet ja muut vastaavat työt. Lisäksi käytiin Varistaipaleessa, jonne oltiin aloittamassa uuden kanavan rakentamista. ”Savo” kirjoitti vuotta myöhemmin, että ”viime kesän puolivälistä on sinne ollut säännöllinen laivaliike kävipä oikein luotsilaiwa matkan wiittomassa”.

Lappeenrannassa oltiin 9. heinäkuuta, jolloin siivottiin laivaa ja kiillotettiin messinkejä: oli näet jälleen ”kenraalipurjehduksen” aika. Toki näitä töitä tehtiin jatkuvasti muulloinkin. Kenraalikuvernööri von Boeckmann tuli seurueineen seuraavana päivänä klo 6 illalla laivalle ja matkaan lähdettiin 20 minuuttia myöhemmin. Mukana oli myös luotsilaiwa *Saturnus*. Puumalassa yövyttiin ja siellä liittyi luotsitirehtööri seurueeseen. Matka jatkui aamulla klo 5.40 Savonlinnaan ja Punkaharjulle sekä edelleen Joensuuun saakka, jossa oltiin tiistaina klo 9.30. Paluumatkalle lähdettiin kolme tuntia myöhemmin, ja nytkin ajettiin yhtä kyytiä, vain välillä luotsia vaihtaen Vuoksenniskan kautta Lauritsalaan ja edelleen Saimaan kanavaa pitkin Wiipuriin, jonne saavuttiin torstaina klo 10.30. ”Östra Finland” aloitti tämänjälkeisen matkakuvauksen näin: ”Sedan generalguvernören i går på morgonen landstigit, begav han sig till först frukost på toll komendanten. Därefter besökte han ryska kyrkan samt stadens finska och svenska kyrkor.” Kirkkokäyntien jälkeen oli kosolti muutakin ohjelmaa, johon myös *Saimaata* tarvittiin. ”Därefter begav sig hans excellens med lotsångaren ”*Saimaa*” till grekisk-katolska ärkebiskopens villa i Markkovilla.” Päiväkirjan mukaan Boeckman poistui laivalta klo 17.15, joskin lehden mukaan kenraalikuvernööri osallistui venäläisellä upseerikerholla klo 16.30 alkaen tarjottuun päivälliseen. Sen jälkeen ”Hänen Korkeutensa” matkusti 22.29 junalla Helsinkiin. Sitä ennen oli *Saimaa* lähtenyt kanavaa pitkin kohden kotisatamaa, kuitenkin yöpyen Taipaleessa.

Kaksi päivää myöhemmin oltiin Savonlinnassa, jälleen purjehduskilpailujen tuomari-laivana; osanottajia oli viisi ja sää oli kylmä ja sateinen, mutta ”Keski-Savon” mukaan ”useinkin miltei myrskyksi kiihtyvä tuuli korvasi huonon sään tuottamat ikäwytydet”.

Kokki Lundberg jätti laivan heinäkuun viimeisenä, syynä erottamiseen oli ”fördåligt lefverne och vårdslöshet i tjänsten”. Seuraavana päivänä *Saimaalla* tehtiin historiaa, kun laivan miehistöön tuli nainen, ”tjenarinnan Mina i kockens ställe”; oli laivalla ollut aikaisemminkin tilapäisesti naisravintoloitsijoita, mutta ei miehistöön merkittyinä. Ajettiin Savonlinnaan, jossa laivaan nousi uusi luotsitirehtööri Konstantin Samsonov. Seuraavana aamuna alkaneen tarkastusmatkan aikana käytiin Pielisellä saakka. Takaisin Lappeenrannassa oltiin 8. elokuuta, jolloin Samsonov kävi merenmittaus-höyry *Ystävällä* tarkastamassa Takasalmen väylän. Hän poistui laivalta illansuussa, samaten Miina. Naisvalta ei kuitenkaan kadonnut *Saimaan* keittiöstä. Seuraavana aamuna tuli laivalle uusi keittäjä (kokerska), Fanny Mulli. Koeaikakuukauden jälkeen Ylander oli tyytyväinen ratkaisuun: ”Enär det visat sig mycket lämpligt att en kvinna har köksbestyret om hand.” Naisen olo laivalla oli erityisen suotavaa silloin, kun mukana oli vaativia vieraita. Hän pyysi ja sai luvan jatkaa ”kokeiluaan”.

Elokuun puolivälissä aluksen ajo- tai paremminkin navigointihyttiä kunnostettiin: ”Satte två nya stöttor under *Saimaas* brygga samt panelade yttre sidan af den samma.” Rakennelma maalattiin vähän myöhemmin. Kuun lopulla käytiin Iisalmessa, josta käsin Ylander kävi Oulujärvellä, joka oli liitetty luotsipiirin toimialueeseen. Syyskuun alussa

Ylander matkusti Kööpenhaminaan kolmen viikon lomalle appensa hautajaisiin. Luutnantti Åberg määrättiin hänen sijaisekseen, mutta tänä aikana *Saimaa* ei ollut kertaakaan liikenteessä.

Ylanderin palattua käytiin tarkastusmatkalla ylävesillä, minkä jälkeen oltiin enimmäkseen Lappeenrannassa. Lokakuun puolenvälin jälkeen mitattiin Kivisalmen väylää, jolloin laitettiin Lehmonsaaren läheltä löytyneen karin suojaksi valkoinen viitta; puolen tunnin kuluttua palattiin kuitenkin takaisin ja vaihdettiin viitta kirjavaksi. Kuun vaihteessa käytiin vielä Kuopiossa ja Joensuussa, jonka jälkeen alettiin valmistautua Lappeenrannassa purjehduskauden lopettamiseen; mm. pestiin kansi höyryllä.

Marraskuun 9. siirryttiin Lauritsalaan, jossa viiri laskettiin 15.11. keskiyöllä. Kahden viikon kuluttua kun työt oli saatu päätökseen, miehistö vapautettiin toimestaan ja alus jäi talvivahti Kolehmaisena huomaa. Purjehduskauden aikana oli luotsipäällikkö ehtinyt käymään kaikilla loistoilla ja luotsiasemilla ainakin kerran, parhaimmillaan 10 kertaa. Inventaarin mukaan ”laivan arvo” oli 46 574 markkaa, johon vuoden aikana oli tullut lisäystä (moottorivene, valonheitin ym.) vajaat 2 000 markkaa.

### Vuodet 1911-13

Kunnostustyöt alkoivat 18. huhtikuuta 1911, ja tällä kertaa määräyksessä todettiin, että niiden tuli tulla valmiiksi kolmessa viikossa. Aluksen miehistössä tapahtui jälleen muutoksia. Perämieheksi tuli merikapteeni Bertel Lybeck, joka oli viimeksi palvellut FÅA:n *Oihonnassa* kolmantena perämiehenä, lämmittäjäksi *Sampo*-murtajassa konemestarina palvellut Urho Koskenranta (konemestari Ilmiö Koskenrannan veli), keittäjätehäksi Amanda Kalso Lappeenrannasta sekä ylimääräiseksi kansimieheksi luotsioppilas Olli Kupiainen Joensuusta.

Päällikkö Ylander pyysi alkukesästä kahden kuukauden sairaslomaa, mutta kun sijaisuuskysymystä ei saatu ratkaistuksi, loma siirtyi elokuun loppupuolelle; silloin sijaiseksi määrättiin alikapteeni Fredrik Dahlberg. Luotsihallituksen sijaiseksi ehdottama Saimaan mittausretkikunnan johtaja Eliel Åberg oli näet esittänyt kesäkuun alussa, että kahden toimen hoitaminen samanaikaisesti toisi haittaa molemmille.

Vuoden 1911 päiväkirja ei ole säilynyt. Aluksen miehistö oli kuitenkin – päällikön ohella – seuraava:

Perämies Bertel Lybeck  
 Konemestari Ilmiö Koskenranta  
 Pursimies Ludvig Jägerskij  
 Matruusi O. Korpelainen  
 Lämmittäjä U. Koskenranta  
 Keittäjä Amanda Kalso  
 Ylim. luotsioppilas Olli Kupiainen

Ylanderin kertomuksen mukaan: ”18 April – 11 Maj Skrapade och målade fartygets utsida, skrapade masten, gaffeln och oljade dem målade inombords samt gjorde för öfrigt allt i mönstergillt skick.”

11. toukokuuta insinööri Grundström suoritti kattilan käyttötarkastuksen, jonka jälkeen alus ajettiin Mustolan kuivatelakkaan. Aluksen pohjan raappaus ja maalaus saatiin hoidetuksi kahdessa päivässä, ”med Neptic patent färg samt vattenlinien gul” ja alus ajoi illaksi Lappeenrannan satamaan. Siellä everstiluutnantti G. Nummelin tuli tarkastamaan aluksessa tehdyt korjaustyöt, ja Nummelinin kanssa käytiin Vuoksenniskalla. Sen jälkeen seistiin toista viikkoa Lappeenrannassa alusta kunnostaen, kunnes 23. toukokuuta aloitettiin tarkastusmatkat.

Niiden välissä käytiin kesäkuun alkupuolella muutama päivä mittaamassa Siikavedellä, jolloin sinne myös laitettiin reimareita ja rakennettiin kummeleita, sekä sen jälkeen Sitkoinleuan kanavalla sekä Oravin kanavan suulla. Ennen juhannusta käytiin vielä Pielisellä sekä uudestaan Siikavedellä. Juhannuksen jälkeen käytiin Iisalmella, ja matkalla vietiin moottorivene Puutossalmen loistonhoitajan käyttöön. Sieltä jatkettiin Joensuuhun, jossa hinattiin Joenpolven ja Pyhäselän poijut paikoilleen.

Sen jälkeen jaettiin petroolia (olja) loistoille, kunnes tuli määräys saapua 17:nneksi heinäkuuta Mikkeliin. ”Den 18 Juli Kl. 2.25 e.m. stego Hans Exelens General-guvernören Seyn med gemål, Senator Markoff, Generaldirektör af Enehjelm mfl. ombord och genast därpå afgingo från St. Michel.” Matka suuntautui aluksi Kuopioon, jossa vieraat kävivät maissa, ja sieltä edelleen yötä myöten Iisalmeen, jonne saavuttiin 20:nä klo 1.30 yöllä. Paluumatka alkoi iltapäivällä ja ajettiin Savonlinnan ja Punkaharjun kautta Vuoksenniskalle sekä edelleen Lauritsalaan ja Saimaan kanavan kautta Viipuriin, jossa korkeat vieraat jättivät aluksen illalla 24. heinäkuuta. ”Itä-Suomen Sanomissa” selostettiin kanavamatkaa näin: ”Lauritsalasta jatkoi kenraalikuvernöörin seurue Viipurin läänin kuvernöörin, kanavan päällikön ja Lappeen nimismies R. Tallrothin kanssa joista viimeainittu seurasi jonkun matkaa mukana, luotsilaiva ”*Saimaalla*” matkaansa läpi kanavan Viipuriin. Luotsilaiva ”*Saimaata*” seurasi mukana luotsilaiva ”*Saturnus*”. Muutamissa suluissa poikkesi kenraalikuvernööri maihin ja kyseli kanavan päälliköltä yhtä ja toista kanavan merkisyyksistä ja paikkakunnan oloista.” Aiempiin kenraalikuvernöörin matkoihin nähden nyt oli poikkeavaa, että kanavan kaikilla suluilla liputettiin, ja lisäksi Rättijärven sululla rouva Seynille ojennettiin kaksi kukkavihkoa. Siellä nautittiin myös päivällinen. - *Saturnus* oli mukana kenraalikuvernöörin koko matkan ajan.

*Saimaa* palasi kanavapäällikkö Aejmelaeus ja insinööri Pettersson mukanaan Lappeenrantaan ja matkan keskeinen tehtävä oli ”Afskärning af fyrlyktor i Saima kanal”. Heinäkuun lopulla oltiin jälleen Savonlinnan Pursiseuran purjehduskilpailujen tuomarilaivana, ja elokuun alussa jaettiin polttoainetta loistoille Savonlinna-Kuopio-väylällä. 5.8. oltiin Etelä-Saimaalla: ”Fastsatte i en vid Pieni Ilkonsaari befintlig sten en hvitmålad stång med en konformig järnhatt.” Tämän jälkeen käytiin sytyttämässä Joensuun seudun sammuneita valopojjuja sekä Kukkosen saaren pollariilyty.

Elokuun 22:nä vaihtui aluksen päällikkö, kun kapteeni Ylander jäi sairaslomalle ja hänen tilalleen tuli luotsipäällikön virkaa hoitamaan jälleen alikapteeni F. Dahlberg. Elokuun viimeisen viikon ajan kierrettiin luotsiasemia, jolloin mukana laivalla ollut Luotshallituksen lääkäri Erikson tutki luotsien terveydentilaa.

Syys- ja lokakuu olivat *Saimaalle* kiireistä aikaa. Rakennettiin mm. uusi loisto Ilkonsaareen, käytiin huoltamassa muita loistoja, mitattiin ja trallattiin väyliä usemmissa paikkaa eri puolilla Saimaata ja paljon muutakin. Saimaalla sattui ison luokan haveri syyskuussa, kun Kuopio-Viipuri-laivaosakeyhtiön isot matkustajalaivat *Kuopio* ja

*Kaleva* törmäsivät yhteen ja upposivat Puumalassa. *Saimaa* oli 21. syyskuuta matkalla Lappeenrannasta Juojärven kanavatyömaalle, jolloin tapauksesta kirjattiin seuraavaa: "Under resa från Willmanstrand till Juojärvi gräfningsställe observerades kl. 6.35 f.m. en ångare vid Hätinniemi på grund och tvänne mäster af en sjunken ångare. Kl. 6.55 f.m. lade till långsidan af ångaren som observerades vara *Kaleva* och tog dennes samt den vid kollisionen sjunkna ång. *Kuopios* passagerare ombord och landsatte den i Puumala."

"Helsingin Sanomien" laaja kuvaus onnettomuudesta alkoi näin: "Keskiwiikko-iltana klo 11 aikana törmäsivät höyrylaivat "*Kuopio*" ja "*Kalewa*" yhteen Luukkolan salmessa, noin 10 km päässä Puumalasta Lappeenrantaan päin. "*Kuopio*"-laiwa upposi muutamien minuuttien päästä, alusten täyttä wauhtia pimeässä toisiinsa törmättyä. Sen laiwawäki ja matkustajat ehtivät hädintuskin pelastua "*Kalewa*"-laiwaan, joka ohjasi kulkunsa läheisen saaren rantaan, mihin sekin upposi. Sattumalta ohi kulkewa luotsilaiwa "*Saimaa*" otti nyt molempain laiwain matkustajat ja kuljetti ne Puumalaan, mistä "*Sawonlinna*"-laiwa wei matkustajat Sawonlinnaan. Syynä yhteentörmäykseen oli merkkiwihellysten wäärinkäsitys toisessa laiwassa." *Kaleva* saatiin seuraavana päivänä niin paljon paikatuksi, että se pääsi ajamaan omin voimin Varkauteen korjattavaksi. *Kuopion* nostotöissä meni myöhään syksyyn.

Loka-marraskuun vaihteessa tarkastettiin ruopattu Kivisalmen väylä, joka todettiin kuitenkin kapeaksi ja mutkaiseksi; Dahlbergin lausunnon perusteella Ylander ehdotti, että siihen ruopattaisiin ainakin yksi kohta leveämmäksi alusten kohtaamista varten.

Vaikka olikin sairaslomalla, Ylander tunsu vastuunsa ja kirjoitti lokakuun 23:tenä Helsinkiin *Saimaan* kattilan katsastamisesta: "Enär åter fyra års perioden är tilländalupen sedan å lotsångaren "*Saimaa*" företagits en sedvanlig pannbesiktning efter våren 1908 och således ny sådan skulle företagas våren 1912, får jag hos Lotsöfverstyrelsen ödmjukast anmäla, att en mindre läcka förmärktes å pannans underkant, hvarföre, enligt min åsigt, en lättning af pannan borde företagas i vår, så mycket mera som pannan aldrig förr blifvit lättad." Hänen mukaansa työ tulisi tehdä Helsingissä, koska paikallinen konepaja oli varsin primitiivisesti varustettu laitteiltaan. Mikäli tämä hyväksyttäisiin, kapteeni Dahlberg lähtisi Lappeenrannasta 3. marraskuuta ja saapuisi 6. Helsinkiin, jonka jälkeen seuraavana päivänä työnsä jälleen aloittava Ylander voisi ryhtyä aluksen talvikuntoon laittamiseen. Päätös oli, että "*Saima* bör afgå till Hfors omkring den 3 november för att få undergå pannbesiktning och remont". – Helsingin matkalla toimi perämiehenä merikapteeni C. Nygren, sillä perämies Lybeck oli poistunut aluksesta saatuaan 900 markan stipendin venäjän kielen opiskeluun; tätä koskevassa lehti uutisessa Lybeckiä nimitettiin *Saimaan* päälliköksi.

Helsingissä kiinnityttiin "Skeppsvarfvetin" laituriin. Viiri laskettiin 10. marraskuuta ja talvikuntoon laitto saatiin päätökseen jo neljä päivää myöhemmin. Pursimies Jägerskij määrättiin jälleen talvivahtiksi. Purjehduskauden ajot jäivät 430 ajotuntiin, mutta matkaa kertyi 5 054 meripeninkulmaa ja halkoja paloi 676 pm3. Aluksen kulut nousivat aiempaa suuremmiksi, runsaaseen 17 000 markkaan.

Vuosi 1912 merkitsi luotsilaitoksen venäläistämistä, kuten edellä on kerrottu. Luotsipäällikkö Ylander pyysi eroa "terveydellisistä syistä", mihin hänellä kyllä oli oikeatkin perusteet. Ero myönnettiin maaliskuun lopussa. Uudeksi päälliköksi määrättiin kapteeni Evert Pihlström Viipurin luotsipiiristä, mutta vasta heinäkuun



puolivälissä. Väliajan virkaa hoiti Ylanderin kaksi vuotta aiemmin palkkaama ”v.t. konttoriapulainen”, kapteeni evp. Georg Bergh. Lisäksi mittausretkikunnan johtaja Eliel Åberg erosi tehtävästään. Mutta muuten venäläistäminen ei juuri näkynyt Saimaalla, Mikko Pekosen mukaan ainoastaan *Saimaan* perälipussa ja nimikyltissä: ”Luotsitirehtöörin määräyksen mukaan myös *Saimaa*-laivan perälipuksi piti vaihtaa sininen lippu, missä oli yläkulmassa Venäjän kansallislippu. Siihen asti perälippuna oli ollut jo 1883 vahvistettu Suomen luotsi- ja majakkalaitoksen siniristilippu, missä oli tunnuksena kompassiruusu. Laivan nimikilpi aluksen perässä vaihdettiin. Nimi kirjoitettiin nyt kyrillisin kirjaimin. Tämä kilpi lienee hävinnyt vuonna 1918.”

Luotsipäällikön väliaikaisuus aiheutti sen, että *Saimaaseen* nimitettiin päälliköksi ensi kertaa muu kuin luotsipäällikkö, tosin vain väliaikaiseksi. Tehtävään tuli merikapteeni Matti Harju, joka oli ollut edellisessä matkustajahöyry *Kuopiossa* ja siten ollut mukana *Kuopion* ja *Kalevan* yhteentörmäyksessä Puumalassa. Laivan muukin miehistö säilyi suomalaisena, ja nyt myös laivan päiväkirjat kirjoitettiin suomeksi, ensimmäistä kertaa. Harju aloitti kirjan 15. huhtikuuta näin: ”Luotsilaiva ”*Saimaa*” korjauksen alla, Kaivopuiston telakalla Helsingissä, Keväällä vuonna 1912.” (Kaivopuisto oli sittemmin korjattu lyijykynällä Jäderholmilla.) Ilmaus ”korjauksen alla” eikä ”ustrustningen” oli perusteltu, kuten kohta kerrotaan. Miehistössä oli sekin muutos, että perämiehenä oli nyt Emil Wirkki, tosin hänen kautensa jäi lyhyeksi, sillä vappupäivänä Harju kirjoitti: ”Tänäpäivänä siirti Styrmani Emil Wirkki toimensa, laivan kirjat, kassan ynnä koko laivan Kapteeni M. Harjulle – Luotsitirehtööri Kenraali Samsonoffin käskystä – ja poistui.” - Kuopiolainen ”Savo” tiesi 11. kesäkuuta kertoa, että luotsilaivaan oltiin värväämässä uusia miehiä. ”Kuten jo ennemmin olemme maininneet on luotsilaiwa ”*Saimaan*” päälliköksi määrätty täällä Kuopiossakin tunnettu kapteeni Matti Harju. Kapteeni Harju on nyt ryhtynyt värväämään miehiä laiwalleen m.m. täältä Kuopiosta. Ja hyvät kuuluwatkin ehdot olewan. Niinpä on eräälle laivan koneenkäyttäjälle tarjottu hyvä palkka ja wielä melkoiset siwutulot.”

Työt alkoivat perinteiseen tapaan: ”Purettiin talvikatto laivan päältä pois.” Näin edettiin ja 7. toukokuuta: ”Raapattiin sekä öljyttiin masto; maalattiin petinkipaikat patentti värillä. – Kuurattiin kyökin kupariastioita.” Seuraavana päivänä laiva laskettiin veteen ja siirrettiin telakan nosturin alle: ”Sitten hommattiin ja nostettiin Höyrykattila laivan sisälle ja Kello 6 jpp saatiin höyrypannu laivaan paikalleen.” Loppuvuonna 1911 laivasta nostettu kattila oli ollut talven Jäderholmin konepajalla korjattavana; mitä siihen tehtiin, siitä kerrotaan luvussa ”Korjauksia ja muutostöitä”. Tällaiseen kattilannostoon oli varauduttu jo laivan suunnittelussa, sillä Crichtonin tammikuussa 1892 tekemässä tarjouksessa todettiin: ”De nödiga öppningarne i däcket och soltältet böra vara af tillräcklig storlek så att pannan bekvämt kan uttagas vid nödig reparation.” Seuraavana päivänä nostettiin *Saimaan* korsteeni paikalleen, ja sitä seuraavana laitettiin vesi kattilaan, ”kaupungin vesijohtovettä”. Laivaan saatiin myös kokki, nykyin naispuolinen, Fanni Wickström.

Vielä isompi, kalliimpi ja näkyvämpi muutos oli uuden kansihytin rakentaminen entisen pienen merenkulkuhytin tilalle. Andersinin kirjassa siitä todetaan: ”Nytt däckshus på fördäck komplett 2 980 mk. Ändring af inredningen förit och midskepps 2 595 mk.” Siitäkin lisää tuonnempana. Muutos merkitsi, että ruorimies, joka tähän saakka oli seisonut ulkona – toki räystään osittain suojaamana – pääsi sisätiloihin.

Harju kirjasi 15. toukokuuta: ”Tänä päivänä on kevät yleislaitto aika loppuun kulunut. – Warvin työt joutuvat erittäin hitaasti – työväki suunnattoman laiskaa ettei sitä päivässä näytä paljonkaan tulevan.” Mitä töitä telakan piti vielä tehdä, sitä ei kerrota. Viikkoa myöhemmin laiva saatiin kuitenkin valmiiksi, niin että voitiin laittaa tulet kattilan alle. Tätä ennen oli ”ruuvattu paikalleen keula koristeet”.

Sunnuntaina 26.5. ”nostettiin vimppeli kello 12 yöllä. Päivällä öljyttiin täkit. Pidettiin pyhää”. Tiistaina tehtiin koematka Harmajalle ja seuraavana sunnuntaina luotsitirehtööri vieraili laivalla. Maanantaina kesäkuun 9. oltiin lopultakin lähtövalmiit, ”vaan sakean sumun tähden keskeytettiin lähtö”. Matkaan päästiin seuraavana aamuna klo 4.40 ja Kotkassa oltiin kello 15. Aamulla jatkettiin Kuorsalon kautta Pitkäpaaden luotsiasemalle. Helsingistä alkaen matkalla mukana ollut ”telegraffi kontrollööri” aiheutti puhelinlinjojen tarkastustoimillaan matkantekoon viivettä. Seuraavana päivänä käytiin Koiviston luotsiasemalla ja majakkalaiva *Werkkomatalalla* sekä myöhään illalla saavuttiin Viipuriin. Päivällä tuli vastaan päällikköalus *Eläköön*, jolle *Saimaa* teki ”kunnia-tervehdyksen”.

Viipurista *Saimaan* matka ei jatkunut Saimaalle, vaan alus jäi Viipurin luotsipiirin päällikön käyttöön kuukaudeksi. Matkojen aikana vierailtiin alueen luotsiasemilla sekä majakoilla ja loistoilla, joille vietiin valopetroolia ja muita tarvikkeita. *Saimaan* matkassa koko ajan ollut Viipurin luotsipiiripäällikkö maksoi luotseille palkkoja. Aina tarvittaessa siirettiin reimareita paikoilleen. Monet itäisen Suomenlahden paikannimet piirtyivät *Saimaan* laivapäiväkirjaan, mm. sellaiset kuin Tuppura, Kaunissaari, Boistö, Dalskär, Pieni kalastaja, Iso kalastaja, Kuusio, Santio, Kukouri ja Suursaari. Kuukauden aikana tavattiin myös kolme muuta luotsihöyryä, *Eläköön*, *Willmanstrand* ja *Åland*. Myös laivan vt. päällikkö vaihtui: Harju siirtyi luotsilaiva *Ahkeraan* ja hänen tilalleen tuli sakkijärveläinen merikapteeni Johan Levonen. (Heinäkuussa Harju ajoi *Ahkeran* karille Porvoon vesillä ja sai luotsitirehtööriltä ”viimeisen” varoituksen, koska oli hyvän merimiestavan vastaisesti poistunut haveripaikalta.)

Otettakoon esimerkki *Saimaan* kulkemisista heinäkuun 8. päivältä Levosen kirjaamana:

”Klo 6.15 epp. Lähdetty Pitkäpaadelta.

Klo 9.30 epp. Saavuttiin Kotkan luotsiasemalle, jossa luotsivanhin ja luotsit kävivät palkkarahoja nostamassa.

Klo 11 epp. Tultu Kotkan satamaan Klo 12.35 jpp. lähdetty Kotkasta. Klo 1.30 jpp. Tultu Kaunissaaren luotsiasemalle. Ankkuroitiin lähelle luotsitupaa. Luotsit saapuivat nostamaan palkkansa.

Klo 2.15 jpp lähdetty Klo 2.45 jpp kuljettiin erään venäjän jahtiklupiin kuuluvan huvimoottorin ohi, (joka oli pysähtynyt kulkuväylälle syystä että koneisto oli epäkunnossa), joka pyysi saapumaan läheisyyteen. Kuultuaan että olimme matkalla Lovisaan, pyysi hinausta sinne, jonka vuoksi annettiin köysi ja heti aloimme hinata jahtia Boistön luotsiasemalle jossa klo 3.30 jpp päästettiin hinausköysi irti ja moottori, saatuaan koneen kuntoon, alkoi heti jatkaa matkaa edelleen.

Klo 4 jpp lähdettiin Boistöstä, saapuen Orregrundin majakalle Klo 4.30 jpp.

Klo 5.30 jpp lähdettiin Orregrundin majakalta.

Klo 7 jpp saavuttiin Lovisan luotsiasemalle, jossa 2 luotsia saapuivat laivalle.

Klo 7.30 jpp muutettiin laiva ankkuriin lähelle kaupungin laivasiltaa, jossa ankkuroitiin laiva yöksi. Miehen vahti kannelle. Sytytettiin ankkuri tuli.”

Vasta 15. heinäkuuta *Saimaa* pääsi lähtemään Viipurista Lappeenrantaan, matkaan meni runsaat 11 tuntia. Saimaalla oli jo ehditty ihmetellä aluksen viipymistä. ”Itä-Suomen Sanomissa” kirjoitettiin juhannusviikolla: ”Missä on luotsilaiva ”*Saimaa*”? Kun sitä ei ole vielä koko kesänä näkynyt täällä Saimaan vesillä, on kuultu monen kysyvän. Kesä on jo puolivälissä ja mainittua laivaa, jonka tehtävänä on käydä tarkastamassa reittejä Saimaalla sekä tutkia, ovatko reimarit ja majakat tarpeellisessa kunnossa, ei ole näkynyt ei kuulunut siitä pitäen kuin viime kesänä.” Lehti epäili syyksi seuraavaa: ”Laivan olemassaolon tietämättömyys johtunee luonnollisesti luotsialallamme vallitsevasta yleisestä rappiotilasta.” Sen sijaan ”Lappeenranta” tiesi kuukautta myöhemmin laivan viipymisen olevan yhteydessä uuden luotsipäällikön nimitykseen, mikä tapahtuikin niinä päivinä.

Lappeenrannassa uusi vt. luotsipäällikkö Evert Karlovitsh Pihlström otti vastaan myös *Saimaan* päällikkyuden sekä kassan ja muut laivapaperit vt. päällikkö Levoselta ja konemestari Ilmiö Koskenrannalta; Levosesta tuli perämies. Kahden päivän kuluttua jatkettiin Savonlinnaan ja edelleen Joensuuun, jossa varauduttiin tärkeään edustusajoon. Illalla saapui kuitenkin sähke, joka kertoi, että kenraalikuvernöörin Saimaan-matka peruuntui. *Saimaa* palasi Lappeenrantaan.

Luotsipäällikön vaihdos noteerattiin myös lehdistössä. Mm. ”Turun Sanomat” uutisoi 20. heinäkuuta, että ”luotsilaiwa *Saimaa* on jo saapunut luotsauswesilleen. Laiwan tulo Lappeenrantaan on luultavasti yhteydessä uuden luotsipiiripäällikön saapumisen kanssa. *Saimaa* tulee lähtemään Lappeenrannasta ensin Sawonlinnaan ottamaan kenraalikuwernööriä vastaan tämän palatessa raja-Karjalan matkalta. Sawonlinnasta tulee kenraalikuwernööri jatkamaan *Saimaa*-laiwalla matkaansa Mikkeliin”. Tämä matka ei siis toteununut. ”Savolainen” puolestaan kirjoitti 1. elokuuta, että ”uusi luotsipiiripäällikkö on paraillaan tarkastusmatkalla Pielisen wesistössä luotsilaiwa ”*Saimaalla*”.

Pihlströmin johdolla ryhdyttiin tekemään entiseen tapaan Lappeenrannasta käsin tarkastusmatkoja eri puolille vesistöä. Osalla matkoja olivat paikalliset luotsit mukana väylätuntemustaan osoittamassa; heille myös maksettiin normaali luotsauspalkkio. Pieliselle mentäessä todettiin tukkilauttoja olevan väylällä niin Kulhossa kuin myös Ristisaaressa. Paluumatkalla 28. heinäkuuta oli muuta viivytystä, jonka Levonen kirjasi: ”Klo 1.05 jpp saavuttiin Kaltimon sululle, antaen ilmoitussignaalin vihellyksellä läpipääsyä varten. Sululle saavuttua huomattiin sulun portti suljetuksi ja eräs matkustajalaiva samalla ilmoitti vihellyksellä myöskin saapuvansa sulkuun. Samalla antoi sulun päällikkö ilmoituksen ettei sulku ole vapaa luotsilaiva *Saimaalle*. Laiva kiinitettiin kanavan laitaan noin 200 metrin matkalle sulusta. Noin 40 m kuluttua saapuikin matkustajalaiva ”*Ilomantsi*” sulun läpi, joten ”*Saimaa*” sai odottaa noin tunnin ajan.”

Joensuussa saatiin tietää, että Gutzeitin *Toimin* hinaama lautta oli särkenyt Pyhäselän valopojun, joka oli jouduttu nostamaan ja viemään kaupunkiin korjattavaksi. Pihlström totesi raportissaan: ”Detta ett lysande exempel å stockflottornas framfart.” – Puolitoista kuukautta myöhemmin samainen poiju löydettiin 8 kilometrin päässä asemapaikaltaan.

Elokuun alussa laiva oli tulossa Kuopiosta Varkauteen, jolloin Leppävirran kohdalla havaittiin Leppäsalon puoleisella rannalla metsäpalo, ”jonka vuoksi ankkuroitiin laiva ja koko laivamiehistön avulla saatiin tuli noin 36 min. kuluttua sammutetuksi”. Tapaus noteerattiin myös lehdistössä, mm. ”Itä-Suomen Sanomissa”, joka totesi uutisensa lopuksi, että ”tämä olikin hyvään aikaan, sillä tuli oli jo pääsemäisillään halkopinoiniin”. Salaman arveltiin sytyttäneen palon. - Viikkoa myöhemmin kuljettiin Puumalan vesillä, jolloin laiva pysäytettiin Haapavuoren kummelin kohdalla ja laskettiin laivavene. ”Päällikkö käynyt mittaamassa erään myötyään menevän tukkilautan pituutta.” Saimaan lauttaussääntö näet määräsi tukkilautoille enimmäismitat, joita melko yleisesti rikottiin. *Saimaa* oli tuolloin matkalla Ristiinaan. (Myös kanavista vastaavan Tie- ja vesirakennusten ylihallituksen virkamiehet valvoivat uittajien toimia. Niinpä mm. kesällä 1909 ylihallitus pyysi Mikkelin läänin kuvernööriä nostamaan syytteen Halla-yhtiötä vastaan, koska tämä oli hinannut liian suuria lauttoja Siikasalmen avokanavassa Mikkelin mlk:ssa.)

Kenraalikuvernööri F.A. Seyn seurueineen (mm. senaattoreita ja luotsitirehtööri Samsonov) nousi laivaan Ristiinan kirkonkylän laiturissa 14. elokuuta klo 10, ”jolloin nostettiin H.y. lippu keulamaston huippuun”. Viisi minuuttia myöhemmin lähdettiin matkaan, joka suuntautui aluksi Savonlinnaan. Mukana oli myös mereltä komennettu tullihöyry *Westa*. Savonlinnassa tarkastettiin Olavinlinna ja Kasino, minkä jälkeen matka jatkui Joensuuhun ja edelleen Pielisjoelle. Enon kirkonkylän Niskan laiturista lähdettiin paluumatkalle. Ajettiin Savonlinnaan, sieltä Punkaharjulle ja edelleen Vuoksenniskalle, jossa Seyn nousi laivasta palatakseen Helsinkiin junalla. Matka oli kestänyt viisi päivää.

*Saimaa* jatkoi Lappeenrantaan, jossa laiva siistittiin perinteiseen tapaan: ”Kallistettiin laiva. Pesty vesilinja styyrpuurin puolella jonka jälkeen se maalattiin.” Sama toistettiin seuraavana päivänä, ja sitä seuraavana oli paapuurin vuoro. Elokuun lopulla senaattori Anders Wirenius perheineen nousi laivaan Rapasaaressa ja seuruetta kuljettiin luotsipäällikön johdolla viikon verran, jolloin käytiin mm. Kuopiossa ja Punkaharjulla. (Wirenius oli suomalainen Venäjän laivastossa palvellut vara-amiraali, joka sotilasuransa jälkeen oli Suomen venäläistyneen Senaatin jäsen vuodesta 1909 vuoteen 1917.)

Syyskuun lopulla *Saimaa* teki palkanmaksukierroksen ja lokakuussa ”loistokierroksen”. Lokakuun viimeisenä oltiin Viipurissa, josta jatkettiin Helsinkiin. Ullanlinnan ”Varvinrantaan” saavuttiin 6. marraskuuta, jonka jälkeen aloitettiin laivan talvikuntoon laitto. *Saimaa* nostettiin ylös telakalle 20:na ja viisi päivää myöhemmin Pihlström maksoi miehistön ulos. Purjehduskausi oli päättynyt. – Tavallista hieman aikaisempi talventulo oli aiheuttanut mm. sen, etteivät Joensuun luotsit olleet ehtineet nostaa Pyhäselän merkkipoijua, vaan se jäi jättten saaliiksi; uuden laitto maksoi 77 markkaa seuraavana keväänä.

Saimaan kustannukset olivat purjehduskauden aikana ennätysuuret, 28 426 markkaa. Siitä remonttien osuus oli liki 12 000 markkaa. Myös halkojen hinta oli noussut, joten polttoaineisiin meni liki 3 000 markkaa.

Huhtikuun 8. 1913: "Luotsilaiva "Saimaa" korjauksen alla Jäderholmin laivatelakalla Helsingissä." Tuolloin myös "päällystö ja väestö" saapuivat laivalle, jonka purjehduskuntoon laittotyöt alkoivat saman tien. Yksi ensimmäisiä töitä oli "Dynamokoneen" siirto laivan konehuoneeseen, sillä laivaan oli tulossa sähköt. Aikaisemmin talvella oli sanomalehdissä kerrottu, että *Saimaan* korjauksiin oli myönnetty vajaan 12 000 markan määräraha.

Miehistön kokoonpanossa oli muutama muutos: aluksen konemestari vaihtui, sillä Ilmiö Koskenranta siirtyi erään teollisuuslaitoksen konemestariksi, ja II luokan konemestari Urho Koskenranta tuli tilalle. (Tämä oli palvellut välillä *Saturnuksessa* ja oli edellisyksynä laittanut aluksen konetta sen verran huolimattomasti talvikuntoon, että oli saanut siitä vakavan huomautuksen luotsitirehtööriltä.) Lisäksi nuorempana lämmittäjänä oli aiemmin *Södernissä* palvellut Antti Nikkinen; ylimääräinen luotsioppilas oli sitä vastoin entinen, Olavi Kupiainen. Koskenranta sai sittemmin luvan mennä lokakuun alussa Helsingin Teollisuuskouluun suorittaaksen I luokan konemestarin tutkinnon, ja tällöin loppusyksyn ajan vanhempi lämmittäjä (koneenhoitaja) O. Oinonen toimi sijaisena. Näin oli myös seuraavana vuonna, sillä I luokan konemestarin tutkinto edellytti kahta kuuden kuukauden koulujaksoa.

Alus laskettiin veteen 21:nä ja kaksi päivää myöhemmin vesi laitettiin kattilaan. 9. toukokuuta nostettiin viiri ja seuraavana päivänä: "Kl. 3 e.m. afgick på profresa med Hofrådet Ingeniör Purns ombord såsom besigtningssman återvände kl. 5." Merkintä kertoi, että aluksen päiväkirjan pitäjä oli vaihtunut. Samana päivänä käytiin kompassin tarkistuksessa Kruunuvuorenselällä meriluutnantti Museliuksen ohjauksessa. "Kl 7 em Afsynade Hofrådet Purns jämte Ingeniör Waire i närvaro af a/b G. Strömbergs Ingeniör, Herr Petrell den elektriska installationen hvilken befanns tarva ändring af afloppsörret." Kaksi päivää myöhemmin tehtiin uusi sähkölaitteiden tarkastus hyväksytysti. Tällä välin oli luotsitirehtööri Samsonov käynyt tarkastamassa aluksen.

Toukokuun 15. ajettiin Viipuriin, josta kaksi päivää myöhemmin jatkettiin Koiviston luotsiasemalle. Viipurin luotsipiirin päällikkö, paroni Aminoff seurasi mukana. Sieltä hinattiin majakkalaiva *Werkkomatala* asemapaikalleen ja palattiin Viipuriin ja edelleen Lappeenrantaan, josta viikon kuluttua tehtiin tarkastusmatka Korvaluodon kummelille. 30. toukokuuta aluksessa oli juhlaputaus luotsilaitoksen vuosijuhlan kunniaksi.

Kun *Saimaa* palasi ensimmäiseltä pitkältä tarkastusmatkaltaan Lappeenrantaan 17. kesäkuuta, Pihlström raportoi Helsinkiin, että "farlederna befunnos i godt skick", mutta viime päivien sadesäiden seurauksena osa kummeleista oli vielä maalaamatta. Juhannuksen jälkeen käytiin Iisalmessa, josta käsin Pihlström kävi tarkastamassa TVH:n edellisvuonna perkaaman Iisalmen itäisen Pitkäkosken laivareitin.

Kesän mittavin väylätyö tehtiin Pielisellä, jossa heinäkuussa mitattiin ja merkittiin uudellen väylä Juuasta Nurmekseen. Työ kesti runsaat kaksi viikkoa ja sen aikana sattui alukselle pieni pohjakosketus. "På vägen till Koli kl. 8.45 fm inträffade ett lindrigare grundstötning dock utan minsta läcka eller skada för fartyget." Elokuun 8. "Karjalan Lehti" kertoi, että "Nytemmin tämä työ on tullut loppuun suoritetuksi ja matkusti luotsipäällikkö P. mittauskuntineen viime tiistaina etelään päin".

Jo edellissyksynä oli valitettu Saimaan loistojen huonosta hoidosta, niin nytkin. ”Wiipuri” (ja monet muut lehdet) kirjoitti elokuun lopulla, että ”niinpä on esim. Lammaskiwen majakka Liiansaaren luona ollut sammuksissa koko viime viikon. Majakkawartija kuuluu muutaman laiwan kapteenilta kyselleen luotsilaiwa ”*Saimaata*” ja sanoneen öljyn loppuneen. Useat muutkin johtoloistot Mikkelin ja Lappeenrannan wälillä owat joko yhden tai useampia öitä olleen sammuksissa”. Emme tiedä, oliko kritiikki perusteltua, vai liittyikö se yleiseen venäläistetyn luotsilaitoksen arvosteluun. Lammaskiwen loisto ehti kuitenkin olla viikon sammuksissa.

”Kansan Ääni” puolestaan kirjoitti 2. syyskuuta seuraavasti: ”Saimaan majakkalaitokset owat sitte luotsilaitoksen wenäläistyttämisen olleet surkuteltawassa kunnossa: palawat milloin sattuwat. Siihen katsoen että Saimaa on pimeinä öinä erittäin waarallinen laiwojen kulkea, on tämmöinen asiantila surkuteltawaa.” Tämä uutinen, jossa kerrottiin myös Lappeenrannan sataman linjataulujen valojen olevan edelleen sytyttämättä, oli luotsipäällikkö Pihlströmille liikaa. Hän nosti kunnianloukkaussyytteen lehteä vastaan, vaikkei hänen nimeään mainittu lehdessä. Pihlström myös voitti jutun, ja ”Kansan Äänen” vastaava toimittaja tuomittiin solvauksesta 50 markan sakkoon.

Lehti ei tästä säikähtänyt sen enempää, vaan kirjoitti lokakuun lopulla otsikolla ”Ne Saimaan majakat. – Tuikkiwat ja sammuwat...” näin: ”Sanomalehdissä on tämän tästä näkynyt uutisia Saimaan majakoiden pimeydestä. Nyttemmin on taas isolla Saimaalla olewa Ilkon majakka ollut pimeänä. Niin ikään on walo Kuhaluodon majakassa viime päiwinä käynyt hywin huonoksi ja woi se millä hetkellä tahansa sammua. Lappeenrannan raastuwanoikeus on katsonut, ettei tämmöinen asian tila ole huolimattomuudesta johtunut, eikä luotsikapteeni E. Pihlströmin olewan syyllinen semmoiseen.”

Jo aikaisemmin oli Pihlström nostanut vastaavan kanteen ”Karjalan Lehteä” vastaan, koska tämä oli kertonut luotsipäällikön esiintyneen Helsingistä tulevassa junassa juovuksissa kanssamatkustajia häiriten. Kanne hylättiin, eikä Pihlström valittanut hovioikeuteen. Juttu oli alkanut siitä, kun elokuussa oli ”Kansan Ääni” uutisoinut: ”Luotsilaitoksen kapteenit Ernst Winter ja Ewert Pihlström owat kannelleet luotsipäällikölle, että Wiipurin piirin nimismies on apulaisineen ”kiikaroinut silmillään” herroja junassa. Kowimpa lapsettaa!”

Vahinkoja sattui toisillekin. Syyskuun 28. kirjattiin: ”Kl. 2.40 em afgick med Ingeniör Forsell samt flera Ryska officerare ombord.” Ajettiin Lappeenrannasta kolme tuntia Rosvoluodoille, jossa venäläinen höyrylaiva *Generaladjutant Bobrikoff* oli ajanut karille. Forsell, *Saimaan* päällikkö Pihlström sekä venäläiset upseerit (toisten tietojen mukaan matkassa oli myös Lappeenrannan poliiseja) kävivät laivalla viipyen siellä vajaan tunnin, minkä jälkeen palattiin Lappeenrantaan. Seuraavana päivänä lähdettiin uudelleen haveripaikalle ja nyt oli mukana myös sukeltaja, muutama santarmi ja muutakin väkeä. Mitä haaksirikkoutuneelle tehtiin, sitä ei kerrota. Kaksi päivää myöhemmin *Saimaa* vei Puumalasta palatessaan aluksen miehistölle ruokatarvikkeita ja sitä seuraavana päivänä käytettiin paikalla erästä sotilaskapteenia ja Lappeenrannan poliisimestaria. Vielä kerran myöhemminkin *Saimaa* kävi *Bobrikoffin* luona. – Haverista kerrotaan lisää ohessa.

10. lokakuuta kun oltiin matkalla Kuopioon, pysähdyttiin Patasalmessa, jossa *Kalervo* oli ajanut karille. Kuopiosta käsin Pihlström kävi Kajaanissa, koska vielä tuolloin Oulujärvi kuului Saimaan luotsipiiriin. Viikkoa myöhemmin laivan perämies jätti aluksen sairastuttuaan, ja 22:nä laivan lippu oli puolitangossa luotsi Purasen hautajaisten takia. 27. lokakuuta lähdettiin kauden viimeiselle, Joensuuhun suuntautuneelle tarkastusmatkalle, jonka aikana mm. otettiin Pyhäselältä ja Pielisjoelta neljä valopojua talvisuojaan. Sumu oli kiusana tällä matkalla useaan otteeseen, niinpä matka Vuokalasta Joensuuhun kesti 31½ tuntia.

Muuten purjehduskausi sujui koko lailla normaaliin tapaan. Edellä kerrotun lisäksi muutama poikkeavakin merkintä löytyy, kuten 26. kesäkuuta, jolloin laiva pysäytettiin Ilkonsaaren kohdalla, vene laskettiin veteen kahden miehen kanssa ”för utöfning af manskap i nödfallshändelse”.

Viiri laskettiin alas Lauritsalassa 16. marraskuuta, ja kaksi viikkoa myöhemmin miehistö maksettiin ulos. Purjehduskauden kulut olivat vajaat 19 000 markkaa.

### *Bobrikov karilla*

Kenraali Nikolai Bobrikov nimitettiin vuonna 1898 Suomen kenraalikuvernööriksi, jota virkaa hän hoiti, kunnes Eugen Schauman ampui hänet Senaatin portaikossa 17. kesäkuuta 1904. Puolisen vuotta tätä ennen Viipurin linnoituksen esikunta oli tilannut Wahlin konepajalta Varkaudesta höyryjähdin. Alus valmistui syyskuussa 1904 ja sai nimen *Generaladjutant Bobrikov* (jäljempänä pelkkä *Bobrikov*). (Kenraaliadjutantti ei ollut sotilasarvo vaan kunnianimitys tai arvonimi, joka Venäjällä annettiin keisarin seurueeseen kuuluville kenraaleille.) Komea alus oli 95 jalkaa pitkä ja syvästä oli yli 7 jalkaa.

Syyskuun lopulla 1913 alus ajoi karille Saimaalla. Jussi Kivinen on kirjoittanut haverista vuoden 2010 ”Korsteenissa” ja seuraava perustuu hänen artikkeliinsa.

Muutamit venäläiset upseerit olivat tehneet Pietarin sotilaspiirin esikuntapäällikön, kenraalimajuri Arseni Gulevitshin johdolla aluksella tarkastusmatkan Savonlinnaan, jonne oli suunniteltu sijoitettavaksi venäläistä sotaväkeä. Paluumatkalle lähdettiin lauantaina 27. syyskuuta, ja Puumalaan saavuttiin vähän ennen iltakahdeksaa. Alun perin oli tarkoitus jäädä sinne yöksi, mutta kun sikäläiseltä luotsiasemalta saatiin kokenut luotsi August Lappalainen laivaan, matkaa päätettiin jatkaa.

Matka sujui ongelmitta aina yli Petranselän Soukkionniemen loiston tienoille saakka. Mitä sitten tapahtui, siitä kertoi Itä-Suomen Sanomat näin: ”Kun laiwa oli siwuuttanut Soukkioniemellä olewan majakan, joutui laiwa pois oikealta reitiltä sen johdosta, että luotsi Lappalainen ei walonheittäjän häikäisewän walon tähden osannut suunnata laiwaa oikealle suunnalle, waan kääntyi se oikealle mennen silloin täydellä wauhdilla Roswoluodolle. Laiwan nopeus oli 12 solmunwäliä.” Laiva nousi viitisen metriä kalliolle, mutta ei kaatunut, ja lehden mukaan liikemies Heikkilän hinaaja *Sukkela* toi matkustajat Lappeenrantaan kello 3 yöllä. ”Lappeenranta” kuvaili upseerien pelastautumisen hieman toisin: ”Laiwan matkailijat, joina oli wenäläisiä upseereja, saivat wiettää yönsä saarelle tekemänsä nuotiotulen ääressä, kunnes aamulla warhain liikemies Heikkilän omistama hinaaja ”*Sorsa*” sattui kulkemaan tapahtumapaikan ohi ja toi matkustajat Lappeenrantaan, jonne he saapuivat klo 10 aikaan sunnuntai-aamuna.”

Vaikka henkilövahingoilta vältyttiin, tapahtuma johti perusteellisiin tutkimuksiin. Epäiltiin jopa sabotaasia. Heti seuraavana päivänä kenraalikuvernöörin apulainen määräsi Viipurin läänin kuvernöörin ryhtymään tarvittaviin toimiin haverin syiden selvittämiseksi. Tehtävä delegoitiin Viipurin poliisilaitokselle, ja vielä samana sunnuntaina kuljetti luotsilaiva *Saimaa* luotsipäällikkö Pihlströmin johdolla onnettomuuspaikalle Viipurista tulleita santarmiupseereja ja Lappeenrannan poliiseja. Nämä totesivat *Bobrikovin* olevan kallellaan keulaosa luodolle ajautuneena hytit täynnä vettä. Aluksen pohjassa oli useita repeämiä, joista ainakin yksi oli kolmen metrin pituinen; aluksen kansi oli kuitenkin vedenpinnan yläpuolella.

Tämän jälkeen Pihlström kävi *Saimaan* kanssa karilla olevan aluksen luona vielä viisi kertaa. Myös komisario Heinjärvi Viipurin poliisilaitokselta kävi onnettomuuspaikalla, jolloin kuulusteltiin aluksen päällikköä Simo Harjua ja luotsi Lappalaista.

Poliisikuulusteluissa Lappalaisen ja Harjun kertomukset poikkesivat melko paljon toisistaan; valonheittimellä oli kuitenkin keskeinen rooli näissä kertomuksissa. Lopulta Heinjärvi päätyi siihen, että haaksirikko oli katsottava tapaturmaksi, joka oli aiheutunut vähäisestä huolimattomuudesta ja kokemattomuudesta. Myös luotsipäällikkö oli samaa mieltä ja esitti Luotsihallitukseen, ettei luotsia rangaistaisi tapahtuneen johdosta. Luotsihallitus määräsi kuitenkin Lappalaisen asetettavaksi syytteeseen.

Asia käsiteltiin Taipalsaaren käräjillä helmikuussa 1914. Syyttäjä sekä Luotsihallitusta edustanut Pihlström vaativat Lappalaisen tuomitsemista rangaistukseen huolimattomuudesta virkatoimessa. Viipurin linnoituksen esikunnan asiamies vaati tämän lisäksi Lappalaiselta korvauksia: laivan karilta pelastamisesta 5 000 markkaa, sen korjaamisesta 20 000 markkaa sekä muista kuluista 341,70 markkaa. Valtavia summia, kun luotsin palkka oli tuohon aikaan noin 700 markkaa vuodessa.

Kihlakunnanoikeus ratkaisi asian vielä samana päivänä ja katsoi, että karilleajo oli tapahtunut ”enemmän tapaturmasta kuin vastaajan mahdollisesta huolimattomuudesta” ja hylkäsi syytteen ja korvausvaatimuksen. Syyttäjä valitti Viipurin hovioikeuteen, joka toukokuussa 1916 antamallaan päätöksellä pysytti kihlakunnanoikeuden päätöksen voimassa.

Luotsi August Lappalainen jatkoi toimessaan Puumalan luotsiasemalla vuoden 1939 lopulle saakka, jolloin 67-vuotiaana jäi eläkkeelle.

Sukeltajien, proomujen ja pumppujen avulla *Bobrikov* saatiin pois karilta, ja höyryhinaaja *Björn* kuljetti sen korjattavaksi Lappeenrannan Konepajalle. Korjaustyöt saatiin valmiiksi kesäkuun alussa 1914, jolloin ”Lappeenranta” kertoi, että aluksen ”pohjaan pantiin useampia uusia lewyjä ja tehtiin uusi kansi”.



## Vuodet 1914-17

Keväällä 1914 *Saimaan* 8-henkisessä miehistössä tapahtui vain yksi muutos: uudeksi lämmittäjäksi tuli Emil Laukniemi, joka oli viimeksi palvellut rannikkohöyry *Södernissä*.

Kunnostustyöt alkoivat 21. huhtikuuta, ja 13. toukokuuta alus ajoi Lappeenrantaan. Kattila oli katsastettu edellispäivänä, tällä kertaa insinööri Grönströmin toimesta. Lappeenrannasta palattiin kaksi päivää myöhemmin Mustolaan, jossa alus telakoitiin. Sitä ennen oli nostettu viiri – keskiyöllä. Pohjanmaalauksesta selvittiin kahdessa vuorokaudessa, minkä jälkeen jatkettiin Viipuriin lähinnä kompassintarkistukseen. – Kunnostustyöt tulivat maksamaan kokonaisuudessaan vajaat 2 400 markkaa.

Toukokuun lopulla lähdettiin ensimmäiselle tarkastusmatkalle Joensuuhun. Perille päästyä Pihlström raportoi kaupungin tuloväylällä todetusta vahingosta: ”Natten mot den 10 sistlidne Maj uppstod en stark sydlig vind i Pyhäselkä fjärd och sönderbröt stormen isen å sagde fjärd hvarefter ismassorna af stormen drefvos emot inloppet till Joensuu hvarest isen under trenne dygn vältrade över den nybyggde Joenpolvi fyr duc d’alb. Då isen på fjärde dagen slingrade sig befanns att duc d’alben betydligt skadats, isen hade vid tillfället en tjocklek af 40 å 50 cm.” Pihlströmin mukaan edellistalvena rakennetun ”ukon” päällä olevaa loistoa voitiin kuitenkin käyttää sen kesän ajan, ja hän lupasi lähettää ehdotuksensa siitä, miten pollari voitaisiin rakentaa niin tukevaksi, että tällaiset jäävauriot voitaisiin estää. Sellainen, Joensuun luotsin Litmasen tekemänä, saatiinkin; sen kustannusarvio oli liki 1 000 markkaa.

Joensuusta käsin oltiin vajaa viikko mittaamassa uutta väylää Pyhäselältä Suursaaren salmen kautta Jänisselälle; uittajien perkausyhtiö oli näet rakentamassa kaivantoa Tikansaaren läpi ja tätä uutta väylää myöten ryhdyttäisiin tukkilautat hinaamaan. Joensuusta palatessa mukana oli insinööri Purns loistoja tarkastamassa.

Kun oli palattu Lappeenrantaan, *Saimaa* sai ”elämänsä komennuksen” – Laatokalle. Matkaan lähdettiin 14. kesäkuuta ja välillä pysähdyttiin Koivistolla, jossa otettiin kivihiiltä polttoaineeksi Karl Boströmin liikkeen varastosta. Pietarissa oltiin kaksi päivää myöhemmin, ”förtöjde vid Kronansbrygga nedanom Nikolaj bron”. Yöllä ajettiin läpi Nevan silloista luotsin johdolla ja sen jälkeen, kun oli yövytty Sortanlahdessa ja Käkisalmissa, saavuttiin määränpähän eli Jaakkiman Lahdenpohjaan. Laatokalla mukaan tuli tullihöyry *Suomi*. Sunnuntaina 21:nä saapui luotsitirehtööri Samsonov laivalle, jota oli koko päivä siivottu, ja seuraavana päivänä selvisi laivan miehistölle lopullisesti matkan tarkoitus, kun kenraalikuvernööri Seyn seurueineen saapui laivalle klo 13. Viiri vaihdettiin.

Viisi minuuttia myöhemmin *Saimaa* lähti kohden Valamoaa, jonne saavuttiin kolme tuntia myöhemmin. Matka jatkui seuraavana päivänä klo 13: aluksi pysähdyttiin Pyhityssaaren lähellä, sitten Lampaansaarella, jossa Seyn kävi Semjonovin kanssa maissa, kuten myös seuraavassa kohteessa, Mantsinsalmessa. Yöksi ajettiin Mantsinsaaren laituriin. Sieltä mentiin Tulemajoen suun lähistölle laituriin, jossa Seyn meni maihin ja josta yöllä ajettiin Tulemajoen suulle ankkuriin *Suomen* viereen. Seuraavana päivänä ajettiin takaisin Tulemajoen laituriin, sieltä Pitkärantaan ja lopuksi illalla ”kl. 10 em. ankrade ut på fjärden 2 km från Koirinoja”. Sieltä Koirinojan kautta Sortavalaan, jossa kenraalikuvernööri poistui laivasta. – ”Karjalan Lehden” mukaan Salmin satamaan oli saapunut ”useihin satoihin nousewa joukko itsetiedottomia salmilaisia vastaanottamaan kenraalikuvernööriä”.

*Saimaan* Laatokan-matka ei kuitenkaan päättynyt tähän. Seuraavana päivänä (27.6.) laivalle tuli senaattori Anders Wirenius perheineen. (Wirenius toimi tuolloin kauppa- ja teollisuustoimituskunnan päällikkönä.) Wireniusten kanssa käytiin Valamossa, Käkisalmissa, Konevitsassa ja Sortanlahdessa, minkä jälkeen jatkettiin Pietariin, jossa Wireniukset jäivät pois laivasta. Jokimatka myötävirtaan Nevaa myöten sujui nopeasti kolmessa tunnissa. Pekonen kertoo, että ”kesäkuun viimeisenä päivänä kiinnityttiin suomalaissatamaan Vasilevski ostrovilla ja miehistö pääsi tutustumaan miljoonakaupungin nähtävyyksiin runsaan vuorokauden ajaksi”. *Saimaa* jatkoi Viipuriin, jonne saavuttiin 2. heinäkuuta. Seuraavana päivänä menttiin ylös Saimaan kanavasta ”utan att någon vidare händelse hade ej träffat”. Matkan aikana oli kuitenkin Bosniassa ammuttu kuuluisat ”Sarajevon laukaukset”.

Heinäkuu oli koko lailla työntäyteinen, vaikka 5:n päivän kirjaus jäikin lyhyeksi: ”Målade utsidan med svartfärg. Håll helg.” Seuraavana päivänä käytettiin insinööri Hilden Kuninkaanluodolla ja Kurensalmella ruoppaustyötä seuraamassa, ”avsynade gräfningsarbetet”, ja sitä seuraavana alkoi loistojen tarkastus, jota tehtiin lähes kolme viikkoa. Loppukuussa oltiin kolme päivää trallaamassa Suursaarensalmen väylää. 29.7. kirjattiin kansipäiväkirjaan: ”KL 8.30 fm afgick från Joensuu till Suursaari. Upptog trallning remmarena, byggde 2 kummel, upptog och bestämde remmarenas läge. Afslutade arbetet kl. 5.30 em samt afgick till Joensuu. Ankrade Joensuu kl. 7 em.”

Elokuu oli hiljaisempi, lähinnä käytiin Etelä-Saimaan loistoilla, jolloin mm. maalattiin Luovukkaluodon loisto sekä Kurenniemen linjataulut. Usein näilläkin tarkastusmatkoilla paikalliset luotsit olivat mukana laivalla. Syyskuun alkupuoli oltiin paljolti Lappeenrannassa; käytettiin kuitenkin Luotsilaitoksen lääkäri Taskinen Varkaan-taipaleen, Puumalan ja Savonlinnan luotsiasemilla, minkä jälkeen kuljetettiin Taskinen perheineen ja muuttotavaroineen Rauhasta Lappeenrantaan. Loppukuusi oltiin väyliä tarkastamassa, samoin lokakuun toisella ja kolmannella viikolla; sen matkan aikana vietiin Lappeenrannasta uudet luotsiveneet Vuokalan ja Kuopion luotseille.

Tämän jälkeen tehtiin vielä toinen matka Kuopioon. Siellä Pihlströmille tuli sähköitse määräys selvittää, mitkä olivat kaksi Saimaan parasta hinaajaa, ja toimittaa ne Viaporiin. Pihlström sähköitti vastaukseksi *Haapaniemi* ja *Warkaus 7*; molemmat voitaisiin hankkia kahdessa päivässä. Niinpä Kuopiosta lähdetessä 29. lokakuuta merkittiin päiväkirjaan, että ”ångfartyget ”*Haapaniemi*” medföljde från Kuopio för Ryska Kronans räkning”. Tultiin yöksi Varkauteen, Ahlströmin tehdaslaituriin, ja kun sieltä lähdettiin, saattuessa olivat mukana *Saimaan* ja Saastamoisen *Haapaniemien* lisäksi myös Ahlströmin hinaajat *Warkaus* ja *Warkaus VII* sekä rautaproomut *Karin* ja *P.15*; Viaporin ”alustarve” oli kasvanut muutamassa päivässä.

Alukset tuotiin Lauritsalaan, jonne *Saimaa* jäi, mutta kuka hoiti vuokralaivojen kuljetuksen Helsinkiin, sitä ei kerrota; ilmeisesti Pihlström seurasi kuitenkin alusten mukana. Tämän eversti B. Armfeltin määräämän kuljetustehtävän kustannukset nousivat 1 464 markkaan, jonka päälle tuli vielä Pihlströmin matkalasku 132 markkaa. Kuljetuksen sotilaallista luonnetta selittänee sekin, että Pihlströmin *Saimaan* päiväkohtaisesti laaditusta vuosikertomuksesta puuttuu ajanjakso 29.10.-13.11.

*Saimaa* oli kuitenkin tuonkin ajan käytössä, mutta ajot jäivät Lappeenrannan ja Lauritsalan välisiin matkoihin. Laivan talvikuntoon laitto alkoi 15. marraskuuta Lauritsalassa, ja työtä riitti tänäkin vuonna kahden viikon ajan.

*Saimaan* miehistö saapui 15. huhtikuuta 1915 kello 11 luotsipiirin konttoriin Lappeenrannassa ja sai määräyksen aloittaa kevätyöt Lauritsalassa, jossa oltiin kolme tuntia myöhemmin. Työt alkoivat saman tien ja ne saatiin valmiiksi 10. toukokuuta, jolloin ajettiin aluksi Lappeenrantaan. Siellä otettiin laivaan tarvikkeita, mm. ”isskåp”, minkä jälkeen jatkettiin Mustolan telakkaan. Pohjan maalaus hoidettiin kahdessa päivässä, ja kun oli palattu Lappeenrantaan, nostettiin viiri – nytkin käskykirjeen mukaan keskiyöllä 15:ttä päivää vasten. – Maailmansota jatkui ja sai aikaan omia ilmiöitään: luotsipäällikkö mm. ilmoitti Helsinkiin, että kaikki *Saimaan* miehistön jäsenet kuten kaikki luotsitkin olivat luovuttaneet touko-kesäkuussa ”vapaaehtoisesti” 2 % palkastaan ”för sårade och deras familjer”.

Kauden alku oli hiljainen: toukokuussa tehtiin vain yksi lyhyt matka, mutta kesäkuun 4. alkoivat pitemmät tarkastusmatkat, käytiin aluksi Mikkelissä ja sen jälkeen Kuopiossa. Sillä matkalla tuli päiväkirjaan kirjaus: ”Onsdag den 9 Juni. Kl 2.45 em Neulanpää Pitkälänniemi kanal mötte en motkommande bogserångare ”Halla I” med 2 propspråmar på släp, hvilken gav inga hvisselsignaler före ankomsten till sistnämnt kanal. På frågan hvarföre de försummat att giva signaler, svarade att de kommer ej heller att göra det i framtid.”

Seuraavien kolmen viikon aikana kuljettiin lähinnä loistoja tarkastamassa, jolloin käytiin ensimmäistä kertaa Joensuussa. Heinäkuu seistiin valtaosin Lappeenrannassa, mutta elokuussa oltiin ajossa melko ahkeraan. Mukaan mahtui yksi edustusajokin 6.8.: ”Kl. 8.35 fm afgick med Prinsen af Oldenburg m.m. ombord.” Ajettiin Savonlinnaan, josta seuraavana päivänä jatkettiin Vuoksenniskalle: ”Prinsen af Oldenburg med svit gick i land.” Sen enempää ei tästä ”prinssimatkasta” merkitty päiväkirjaan. – (Saksalaisyntyinen Alexandr von Oldenburg kuului Venäjän keisarin hoviin.)

Ylävesien tarkastusmatkat jatkuivat elokuun lopulla. Yhdellä näistä sattui haverintapainen 21. syyskuuta Kuopiosta lähdettäessä: ”Kl. 9.40 fm. Afgick. Kl. 1.35 em. vid genomgående i Karanko kanal inträffade midd i farleden, emellan remmare en lindrigare stöt. Vid pejling af pumpar observerade ingen läcka. Resan fortsattes.”

Lokakuussa ja marraskuun alussa tehtiin pitemmät matkat, minkä jälkeen jäätiin valmistautumaan talven tuloon Lappeenrannassa.

Sunnuntaiaamuna 7. marraskuuta *Saimaa* lähti Taipaleen kanavalta Savonlinnaan. ”I Tahkosalmi mötte 3 tums is, ihvilken dock fans ett half öpnadt ränna, samt en motkommande lastångare ”*Kuopio*” och en annan lastpråm. Wid genomgående i nämnda is, observerade en mindre läcka på styrbord sidan, ca 12 fot från fören, och 1½ fot under vattenlinien.” Vuoto säilyi vähäisenä ja matkaa jatkettiin Savonlinnan kautta Puumalaan ja seuraavana päivänä Lauritsalaan. Viikkoa myöhemmin kirjattiin: ”Krängde ångfartyget på babordsidan i ändamål att lätta upp på St.b sidan under vatten linien på för bogen befintlig läcka.” Keskiyöllä laskettiin viiri, ja seuraavana päivänä jatkui selostus vuodon paikkaamisesta: ”2 man arbetare från ingeniör Forsells mekaniska verkstad reparerade provisionelt läckan på styrbordsidan.” Mikä vuodon oli aiheuttanut, sitä ei spekuloitu.

*Saimaa* saatiin talvikuntoon kahdessa viikossa ja 29. marraskuuta todettiin, että köysien ja töttäparrujen avulla laiva oli noin kahden sylen päässä Lauritsalan kanavalaiturista. Seuraavana päivänä suljettiin kaikki luukut ja ovet sekä avaimet annettiin laivan talvivahdille. Miehistö pääsi lomalle.

Vuoden 1916 päiväkirjaa ei ole löytynyt, ei myöskään ajon aikana pidettyä vihkomaista kansipäiväkirjaa. Sen sijaan tallella on luotsipäällikkö Pihlströmin kertomus *Saimaan* toiminnasta. Työt alkoivat 16. huhtikuuta, ja seuraavan kahden viikon aikana alus raapattiin ja maalattiin sisältä ja ulkoa; myös masto kahveleineen öljyttiin. Toukokuun 2:nä alus hinattiin Salvesen-yhtiön Varassaaren sahan telakalle, jossa alus nostettiin ylös ja jossa Kaukaan insinööri Cronström katsasti laivan höyrykattilan. Alus oli telakalla vajaat kaksi viikkoa, jona aikana laivan pohjaan laitettiin kolme uutta levyä sekä pohja maalattiin kokonaan. 15. toukokuuta laiva laskettiin telakalta ja se ajoi omalla koneella Lauritsalaan luotsiasemalle, jossa viiri nostettiin seuraavana päivänä.

Kunnostus- ja varustelutyöt jatkuivat, kunnes kuun lopulla lähdettiin tarkastamaan Mikkelin väylä. Kesäkuun 1:nä lähdettiin – luotsitirehtöörin määräyksestä – Viipuriin, jossa *Saimaa* oli kuukauden ajan Viipurin luotsipiirin käytössä. Tehtävät käsittivät väylien ja luotsipaikkojen tarkastusten ohella harauksia, reimarien paikoilleen laittoa, tarvikkeiden ja petroolin kuljettamista loistoille sekä kivihiielen viemistä majakkalaiva *Werkkomatalalle*. Kulkualue oli Loviisasta Koivistolle.

Heinäkuun alussa oltiin jälleen Lappeenrannassa, josta jatkettiin – kattilanpuhdistuksen jälkeen – tarkastusmatkoille eri puolille toimialuetta, aluksi Kuopioon ja Joensuuhun. Matkojen aikana vietiin loistoille valopetrolia ja muita tarvikkeita sekä maksettiin luotsien palkat. Tätä jatkui aika ajoin lokakuulle saakka, joskin välillä oli muutamia erikoistehtäviä. Niistä tärkein alkoi 22. heinäkuuta, jolloin Pihlström sai luotsitirehtööriltä seuraavan sähkeen: ”*Saima* bör vara i Nurmis den 28 dennes för att följande dag tidigt på morgonen afgå Willmanstrand med Generaladjutant Ivanoff och hans följe. Lotsdirektör.” Kenraaliadjutantti Nikolai Judovitsh Ivanov oli tykistökenraali, joka kuului Venäjän armeijan korkeimpaan johtoon ja toimi keisarin sotilaallisena neuvonantajana.

*Saimaa* lähti matkaan Lappeenrannasta 24:nä ja saapui Nurmekseen kolme päivää myöhemmin. Seuraavana päivänä – 28. heinäkuuta – lähdettiin paluumatkalle, siis päivää ennen sähkeessä tarkoitettua lähtöpäivää. Matkan Pielisjärvi-osuudesta kerrotaan ohessa, ja mitä sen jälkeen matkalla tapahtui, siitä kerrotaan vuoden 2010 ”Korsteenissa”. Se taas perustuu luotsipäällikkö Pihlströmin laatimaan luonnoskirjelmään, joka oli vastine Ivanovin jättämään kanteluun matkan aikana kokemistaan puutteista Pihlströmin toiminnassa. Lappeenrantaan saavuttiin 2. elokuuta.

Lokakuun 5. astui luotsitirehtööri Samsonov laivaan Savonlinnassa, josta ajettiin aluksi Mikkeliin ja sieltä Lappeenrantaan sekä edelleen Viipuriin. Siellä *Saimaa* oli jälleen puolitoista viikkoa Viipurin luotsipiirin käytössä. – Muita *Saimaan* oheistehtäviä kesän aikana olivat mm. paikkojen etsintä Harmaasaaren ja Noljakansaaren loistoille sekä uuden viittaveneen kuljettaminen Joensuusta Puumalaan.

Marraskuun alussa *Saimaa* seisoi Lappeenrannassa, kunnes luotsipäällikkö sai puolessa kuuta määräyksen siirtyä Lauritsalaan, laskea viiri sekä laittaa laiva talvikuntoon. Kahden viikon työrupeaman jälkeen *Saimaa* oli valmis jätettäväksi talveksi Lauritsalan vanhemman luotsin H. Kolehmaisien vastuulle. Aluksen käyttöaste oli vuonna 1916 ”tavanomainen”.

*Saimaassa* oli tuona kesänä, kuten myös seuraavana, kaksi lämmittäjää eli yhteensä yhdeksän hengen miehistö. Sen kokoonpano oli päällikkö Pihlströmin ohella seuraava:

Perämies Joh. Lasonen  
 Konemestari V. Nevalainen  
 Pursimies L. Jägerskij  
 Matruusit A. Nikkinen ja V. Kärnä  
 Lämmittäjät J. Kakkonen ja U. Räsänen  
 Kokki O. Timonen

Konemestari Nevalainen oli siirtynyt samana vuonna 1916 *Saimaaseen* merenmittausalus *Sextantista*.

Vuosi 1917. Sotavuosien voimakas inflaatio näkyi myös luotsilaitoksen töissä. Palkkojen ohella kaikkien tarvikkeiden hinnat nousivat tuntuvasti, eivätkä valtion määrärahat eli ”menosääntö” seurannut perässä. Niinpä kun reimaripuiden, maalaus- tarvikkeiden ja apumiesten palkat nousivat koko ajan, oli jo huhtikuussa 1916 Vuokalan luotsi J.A. Sneck kysynyt luotsipäälliköltä: ”Mitkä väylät saamme jättää reimaamatta, kuin ei ole tullut reimarirahoihin lisäystä?” Sama toistui keväällä 1917, mm. Ahvenisen luotsit ilmoittivat, että ”jos ei rahaa tule lisää niin emme mitenkään voi panna kaikkia reimareita ulos”. Määrärahoja saatiin lisää, mutta esimerkiksi Savonlinnan luotsit saivat kaikki 226 reimariaan paikoilleen vasta 18. kesäkuuta.

Vuonna 1917 *Saimaan* kunnostustyöt aloitettiin Lauritsalassa nytkin 16. huhtikuuta, ja kun elettiin ”vallankumousten” vuotta, työaikakin jäi päivisin 8 tuntiin, mikä muistettiin mainita päiväkirjassa. Kuukauden kuluttua päästiin liikenteeseen, aluksi tosin vain Mustolan telakalle, jossa aluksen pohja perinteisesti kunnostettiin ja maalattiin. Viiri nostettiin 27. toukokuuta, mutta varsinaiseen työajoon päästiin vasta 2. heinäkuuta, jolloin lähdettiin tarkastamaan piirin pohjoisia väyliä. Sitä ennen oli Suomenlinnan pakko-ottokomitean (revisitionskomité) puheenjohtaja eversti Armfelt käynyt aluksella Savonlinnassa ja oli laivalla myös tehty pari lyhyempää tarkastusmatkaa.

Tarkastuskierrosta seurasi jälleen hiljaisempi vaihe, jolloin monena päivänä kirjattiin ainoastaan ”Spolade däcket samt utförde diverse arbeten ombord” tai vastaavaa. Heinäkuun lopulla käytiin Viipurissa, Havin laiturissa, hakemassa valopetroolia (petroleum olja) ja näin tehtiin myös elo- ja syyskuussa, joskin viimeksi mainittu matka koostui enemmän tyhjien tynnyrien palauttamisesta. Elokuun matkalla otettiin 1 950 litraa petroolia loistoja varten sekä yksi tynnyri laivan omaan käyttöön. Matkan jälkeen merkittiin aluksen kansimuistioon Lappeenrannassa: ”Spolade däck, skurade messingar & signalläntärnor samt utförde diverse arbeten ombord.”

Myös lokakuun alussa *Saimaa* matkasi Viipuriin, jolloin alus jäi kolmeksi viikoksi Viipurin luotsipiirin ajoihin. Matkalla otettiin Räihän sululta laivaan iso määrä halkoja, 28 pm3, noin puolet jouduttiin varastoimaan kannelle.

Merikomennuksen aikana käytiin lukuisilla luotsiasemilla Loviisaa myöten. Lisäksi jouduttiin hakemaan Koivistolta proomu, joka miehistön omin voimin lastattiin kivihieillä Kotkassa ja hinattiin se Pitkäpaaden kautta majakkalaiva *Werkkomatalalle* Koivistolle ("Baron Aminoff ombord"). Lappeenrantaan paluun jälkeen tehtiin vielä yksi pitempi kierros Kuopion ja Joensuun vesille, ennen kuin viiri laskettiin 16. marraskuuta ja alus jäi talvehtimaan Lauritsalaan.

#### *Kenraalin tarkastusmatka*

Luotsipäällikkö Evert Pihlström sai heinäkuussa 1916 määräyksen kuljettaa venäläinen kenraali Ivanov *Saimaalla* Nurmeksesta Lappeenrantaan. Pielisen ylityksen aikana laivassa oli luotsina Liklamonsaaren luotsi Heikki Kontkanen, joka alkuvuodesta 1938 kertoi matkasta valokuvaaja Lassi Hämäläiselle. Karjalaisessa julkaistu tarina on tässä hieman lyhennettynä.

"Kun maailmansota v. 1914 syttyi, tuli luotsiasemalle Venäjän viranomaisten antama määräys, että luotsien on alinomaan tähysteltävä taivaalle ja kiikaroitava lentokoneita ja ilmalaivoja ja jos mitään erikoista huomataan, siitä on kiireimmän kaupalla sähköiteitse tiedoitettava Luotsihallitukseen. Näille määräyksille Liklamon luotsit viittasivat kintaalla, kuten niihinkin nimismiehen tuomiin, että asiaankuulumattomia henkilöitä kielletään sakon uhalla astumasta jalkaansa luotsiasemalle. Hospotia, ja vielä uudestaankin sitä samaa! - tuumivat saarelaiset.

Mutta annapas ollakaan, kun oli pari vuotta tätä sota-aikaa "sensuroitu", vuoden 1916 kesällä puhisi Liklamon luotsiasemalle laiva, jonka nimi oli *Kevätniemi I*. Sen päällikkö vaati luotseja lähtemään laivan mukana Nurmekseen, koska siellä pitäisi olla herroja luotsilaiva *Saimaan* mukana luotsattavaksi. Ei tule mitään! Kumpikaan luotseista ei lähde näin siviililaivan kyytiin, joten hakemaan tullut alus sai palata takaisin – ja lämpimillä terveisillä tietenkin. Muutamaa tuntia myöhemmin porhalsi toinen laiva tuomaan vielä tiukempia määräyksiä. Sekään ei onnistunut – ei vielääkään lähtenyt kumpikaan luotsiveljeksistä. "Kaksi ei kolmannelta mene", sanoi saaren naisväki. Eikä mennytkään, sillä pian kuului kova toisaalta päin – Nurmeksesta tietenkin. Pelättiin pahinta, eikä suotta, koska vähitellen alkoi luotsilaiva *Saimaan* musta kylki niemen takaa näkyä, ja laivan lähetessä tunnettiin jo luotsipiiripäällikön tutut piirteet. Silloin henki sanoi uppinkaisille luotseille, että nyt ei auta enää muu kuin lähtö.

Vanhempi luotsi Heikki Kontkanen pisti pyhäisimmän virkapuvun päälleen ja "yrjönristit" rintaansa sekä astui tuttuun alukseen. *Saimaa* pyörsi heti takaisin ja alkoi täydellä höyryllä ja suorinta tietä painella kohti Nurmeksen kauppalaan.

Kaikesta näki, että suuria herroja oli liikkeellä. Suursiivousta oli tehty koko Pielisessä, koska tukkilautat, yksinäiset tukit ja hukkupuutkin oli keräilty pois laivareitin lähetyviltä. Niitä ei saanut näinä päivinä olla näkyvissä eikä kiikaroitavissakaan. Samoin oli luotsilaivaa maalailtu ja puhdistettu, mutta työ oli vielä kesken.

Nurmekseen päästiin ennätysajassa, sillä sinne meno oli kiivasta kuin kilpailu "Sinisestä nauhasta". Mutta siellä ei näkynyt vielä liikettä minkäänlaista, ei muuta kuin hieman höpsähtävä Puavo Härmä laiturin päässä tempomassa särkiä särpimiksi palaselleen. Laivan putsauksia jatkettiin tietenkin odotellessa, sillä joka paikan täytyi olla moitteettomassa kunnossa. Luotsi Kontkanen manaili kerran toisensa jälkeen, kun vuorokausi alkoi umpeen mennä – ja vain odotellessa. "Pitkäsiimakin lojuu järvestä yli

hyvästä, paremmat kalat ottavat ”erivapauksia”, ja täällä vain täytyy virkatehtävissään odotella tuntemattomia suuruuksia, joiden nimistäkään ei ole vähintäkään tietoa!”

Luotsipiiripäällikkö Pihlström, joka silloin oli suurin herra näillä vesillä, oli saanut ylempää määräyksen, että kun sotaherrat astuvat laivaan, täytyy kaikkien olla rintamassa ja tehdä komeasti kunniaa. Näitä temppeja väliin aina kokeiltiin. Niitä oltiin juuri reistaamassa, kun Porokylältä päin alkoi kuulua autojen raskasta raklatusta. Silloin arvattiin, että nytpä ne herrat saapuvat. Luotsi Kontkanen pistäytyi silloin kesken pelin messiinsä ja pelastui siten koko juhlallisesta vastaanotosta, kuten oli jo etukäteen päättänytkin. --

Suurten herrojen seurueeseen kuuluivat päätekijöinä Aleksei Nikolajevitsh Kuropatkin, kuuluisa venäläinen sotapäällikkö ja kenraaliadjutantti sekä luotsihallituksen pääjohtaja K. Samsonoff ja liuta hyvälle haiskahtelevia nappulaherroja, jotka luonteeltaan olivat hyvinkin vetreitä. --

Jalkansa luotsipurteen astuttuaan herrat muuttuivat hyvin aroiksi ja epäluuloisiksi – niinpä esimerkiksi luotsilaivan miehet eivät saaneet kajota heidän matkakapistuksiinsa. Nurmeksesta lähdönkin olisi pitänyt tapahtua Kuropatkinin määräyksen mukaan heti paikalla pimeän yön selkään, mutta kunnan luotsimme Heikki Kontkanen rehtinä suomalaisena pisti tiukan eteen ja kieltäytyi mitä jyrkimmin lähtemästä yöllä kohti saaririkasta Pielistä. Tämän päätöksen luotsipiiripäällikkö selitti oikeaksi ja lailliseksi Hänen Ylhäisyydelleen, jolle moinen niskoittelemine ei tietenkään ollut mieleen. Lopulta hän suostui kuitenkin hiukkasen odottelemaan aamun koittoa, ja niin painuivat toisetkin herrat hytteihinsä, jättäen kuitenkin varmuusvahdin joka puolelle laivaa.

Auringon sarastaessa Heikki puuttui ruoteliin, ja niin lähdettiin kaikessa hiljaisuudessa kauniille Pieliselle. Hiljaisuudessapa hyvinkin, sillä jo etukäteen oli kielletty kaikki kolina ja sopimaton melu, ettei Hänen Ylhäisyytensä tulisi mitenkään häirityksi. Ei saanut edes tarpeen vaatiessa laivaa huudattaakaan, vaan ”riikkarinkin” oli vaiettava.

”Kun oltiin Sotjangon-saaren kärjessä ja kääntymässä Liklamoon päin, ajattelin koko pikipurkin ajaa kallioon”, tuumi Heikki tästä muistorikkaasta matkasta, mutta lisäsi kuitenkin: ”pitkäsiima tuli mieleeni, kun sen kuvakset näin selällä kelluvan, ja jätin tuon tempauksen tekemättä. Tarkemmin ajateltuani asiaa tulin myöhemmin siihen päätökseen, että olisi se rietti sittenkin pitänyt näillä vesillä kalliolle kuskata sentakia, kun sen Saimaalla kuitenkin tekivät.”

Viime mainitulla Kontkanen viittasi kuulemaansa, jonka mukaan Savonlinnan seudulla olisi luotsi Lappalainen ajanut *Saimaan* ja sen mukana kenraalin seurueen karille. Näin ei tapahtunut, vaan kyseessä oli kaksi vuotta vanhempi *Generaladjutant Bobrikovin* tapaus, josta kerrotaan tuonnempana. Eikä ”Hänen Ylhäisyytensä” ollut Kuropatkin, vaan kenraaliadjutantti Nikolai Ivanov, joka oli ollut tarkastamassa Nurmeksen seudulla tehtyjä linnoitustöitä. Muutenkin Kontkasen kertomaan voinee suhtautua melkoisin varauksin.

Enempää ei Pielisen matkasta kerrota, ja Hämäläisen artikkeli päättyy seuraavaan: ”Pielisen ja Saimaan luotsien niskoittelu kuvasi hyvin sitä henkeä, mikä sortovuosina vallitsi tässä maassa. Suuretkin herrat saivat kokea, että tässä maassa asuu kansa, joka ei turhia pökkuroi. Kaikesta päätellen he myöskin jo silloin aavistelivat, että tuo samainen kansa tarttuu aseisiinkin heti, kun siihen vain on vähän tilaisuutta. Niinpä sitten kävikin, maa saatiin vapaaksi – ja pidettiin myös!”

Vuoden 1917 vallankumouksessa Ivanov johti keisarin joukkoja Pietarissa, kunnes bolsevikit ampuivat hänet.

### Vuodet 1918-19

MKH:n vuonna 1918 käyttöön ottama laivapäiväkirja oli rakenteeltaan uudenlainen ja lisäksi vain suomenkielinen. Päivittäin ryhdyttiin kirjaan merkitsenään myös ilmanpaine sekä ilman ja veden lämpötila; tätä oli toki tehty valtion laivoissa joskus aikaisemminkin.

*Saimaa* oli viettänyt vapausotatalven vanhalla paikallaan Lauritsalassa, Saimaan kanavan suulla, luotsiaseman laiturissa. Kuten ohessa kerrotaan, luutnantti Salvén yritti saada aluksen Saimaan laivastoonsa, mutta MKH kieltäytyi luovuttamasta laivaa.

Talalla on myös laivan pursimies Ludvig Jägerskij (huonolla suomenkielellä) pitämä kansipäiväkirja, jonka pääkohdat on siirretty varsinaiseen laivapäiväkirjaan. Jägerskin ensimmäinen merkintä on torstailta, 23. toukokuuta: ”Luotsilaiva *Saima* Lauritsalasa Tuorstai 23 p. Toukokuuta 1918 tuli Pursimies L. Jägerski laivale puhistetti kammari MaksiniVirantis asutavaksi.” Se sai *Saimaan* laivapäiväkirjassa hieman lyhyemmän version: ”Pursimies L. Jägerskij tuli laivaan.” Mutta kuka teki kirjauksen, varmaankin laivan päälliköksi 2.7.1918 nimitetty merikapteeni Yrjö Peltonen. Tätä ennen päällikkönä toimi merikapteeni K.J. Glan. Seuraavana päivänä tapahtui hieman enemmän: ”Kello 7 ap tuli v.t. Luotsipiiripäällikkö Kapteeni Manner laivaan, tarkasteli luotsilaivaa sekä varasto huonetta ja antoi määräyksen talvikaton pois ottamisesta ja matkusti takaisin [matkustajahöyry *Imatrasa*] Savonlinnaan.”

Lauantaina 25. jatkettiin talvipeitteiden siirtämistä Lauritsalan varastoon sekä haettiin laivan irtaimistoa kaupungista. Lisäksi kapteeni Salvén ilmoitti puhelimitse, että ”*Saima* tulepi kulkea Sota laivana tästä lähtien”, kuten Jägerskij kirjoitti. Näinhän siinä ei siis käynyt. Seuraava päivä oli sunnuntai ja silloin ”pidettiin pyhää” sekä käytiin hakemassa ruokatarvikkeita kaupungista. Muutaman päivän päästä tulivat laivaan kansimiehet Korpelainen ja Henrikson sekä kesäkuun 1:nä uudelleen luotsipäällikkö Eljas Manner.

Manner kirjoitti 7. kesäkuuta Helsinkiin laivan miehityksestä: ”Merenkulkuhallituksen määräyksen mukaan otin Luotsilaivaan ”*Saimaaseen*” väliaikaisen koneenhoitajan, joka nyt on jäänyt pois laivasta, kun Hallituksen lähettämä koneenhoitaja Nisonen on tullut laivaan. Muuta miehistöä on nyt laivassa 2 lämmittäjää, 2 kansimiestä, 1 ruoanlaittaja ja ajomiehenä entinen Ludvig Jägerskij, joka on laivassa palvellut 25 vuotta eli laivan rakentamisesta saakka. Tämä Jägerskij tuntee kaikki Saimaan vedet, on huolellinen, ahkera ja kelpo mies. Jägerskij pyytää, että palkkoja määrättäessä Hallitus ottaisi huomioon hänen pitkäaikaisen palveluksen ja jos mahdollista hänelle myönnettäisiin palkan korotusta yli kansimiesten palkasta.” Manner ehdotti Jägerskille 50 markan palkanlisää.



Kunnostustyöt jatkuivat, ja kuun lopulla kirjattiin mm.: ”Laitettiin paikalleen peräsalongin sohvut, pöydät ja kaapit y.m. sisustukset. Otettiin laivaan ankkuriketut ja laitettiin W.C. kuntoon perällä. Otettiin vesi pannuun.” Sunnuntaina 2. kesäkuuta oli toinenkin syy ”pyhänpitöön”: ”Laivalla oli 25 vuotinen merkkipäivä.” Mannerin ohella myös kapteeni Salvén oli ”juhlissa” mukana, mutta miten merkkipäivää juhlittiin, sitä ei kerrota.

Laivan purjehduskuntoon laittaminen sujui aiempia vuosia ripeämmin eikä varmaankaan yhtä perusteellisesti, sillä jo kesäkuun 4. otettiin laivaan 12 syltä koivuhalkoja ja ajettiin Lappeenrantaan. Seuraavana päivänä siirrettiin laivaan luotsipiirin arkisto, joka vietiin Savonlinnaan. Oliko ”sotalaivauhka” vai mikä syynä siihen, että luotsipiirin konttori oli päätetty siirtää Savonlinnaan; järkevä ratkaisu se luonnollisesti oli, koska olihan se sijainniltaan tarkoituksenmukaisempi luotsipiirin väylästä nähden. Päivä myöhemmin saavuttiin Savonlinnaan, josta oli tuleva *Saimaan* kotisatama siitä eteenpäin.

Lauantaina 8. kesäkuuta Jägerski kirjoitti vihkoonsa: ”Wieti laiva nimi ploomi Konepajalle Käänätäväksi Wenelaisesta Suomeksi. Tuoti proviantti laivale muonitus Komiteasta. öljyti laiva kannta Kuurati messinki.” Tämä tarkoitti, että laivan nimikyltti, joka oli vuodesta 1912 alkaen ollut venäläisin kirjaimin laivan perässä, palautettiin suomalaisittain *Saimaaksi*. Muonitusasian osalta on syytä muistaa, että vuosina 1918-19 Suomessa elettiin ruuan niukkuuden ja siksi säännöstelyn aikaa, samoin kuin sittemmin 1940-luvulla.

Seuraavana päivänä, sunnuntaina, *Saimaa* läksi ensimmäiselle tarkastusmatkalleen itsenäisessä Suomessa; tosin jo Savonlinnaan ajettaessa oli pysähtynyt Puumalan luotsiasemalla sekä kolmella loistolla niiden kuntoa tarkastamassa. Päiväkirjaan merkittiin päivittäin ”Purjehdittu reimaria silmällä pitäen” tai ”Kuljettiin maa ja meri merkkiä silmällä pitäen.” Matkan aikana käytiin Kuopiossa, Ahkion- ja Tuovilanlahdessa, Palokissa, Joensuussa sekä poikettiin matkan varrella oleville luotsiasemille. Savonlinnaan palattiin kuun puolivälissä, jolloin kirjattiin seuraavaa: ”Vakinainen luotsipiiripäällikkö Dalberg kävi laivalla sekä v.t. laivan päällikkö Kapteeni K.J. Glan ja v.t. koneenhoitaja N.N. Sauvola.” Alikapteeni August Dahlberg oli juuri nimitetty Saimaan luotsipiirin päälliköksi.

Päiväkirjan pitäjä pysyi kuitenkin entisenä. Elokuun 3:nä kirjattiin Lappeenrannassa: ”Entinen v.t. päällikkö K.J. Glan jätti laivan vakinaiselle Yrjö Peltoselle.” Sisävesien merenkuluntarkastaja K.V. Mela oli *Saimaan* mukana sen kesän aikana neljällä matkalla. Niistä ensimmäinen alkoi 13. elokuuta ja suuntautui mm. Joensuuhun, Kuopioon ja Karjalankoskelle. Toinen matka tehtiin lokakuun alussa ja sen aikana käytiin Mikkeliin ja Lappeenrannassa. Mela tarkasti mainituissa kaupungeissa sekä Karjalankoskelta käsin Syvärillä paikalla olleet matkustajalaivat. Kolmella lokamarraskuussa Iisalmen väylälle, Lappeenrantaan sekä Viipurista Savonlinnaan tehdylle matkalla Mela oli lähinnä matkustajana, tosin näistä ensimmäisellä hän kävi tapaamassa Leppävirran piirin nimismiestä, ”jolle ilmoitin, että hinaaja laivat ”Oberon” ja ”Annan” päälliköt on asetettava syytteeseen koska ovat kulkeneet yön aikana ilman säädettyjä sivutulia”.

Sauvola pyysi syyskuun alussa lomaa loppusyksyksi ilman perusteluja. Peltonen suostui vain kahden viikon lomaan, mikäli tämä hankkisi tilalleen sijaisen. Sauvola lähti 20. syyskuuta palaamatta ja ilman sijaista. Ilmeisesti koneapulainen hoiti koneen yhdessä lämmittäjän kanssa. – Seuraavana keväänä *Saimaan* konemestariksi tuli Antti Kyllönen.

Jo tätä ennen ja tämän jälkeen *Saimaan* kulkemiset noudattivat pitkälti aiempien vuosien kaavaa, eli tarkastusmatkoja tehtiin vesistön kuta kuinkin kaikille väylille. Iisalmeen ei kuitenkaan päästy sinä kesänä matalan veden takia, vaan jouduttiin kääntymään takaisin Nerkoon kanavalta; Pieliselle kuitenkin päästiin. Mitään erityistä ei kesän aikana tapahtunut, ellei sellaiseksi lueta sitä, että muutamia Merenkulkuhallituksen ”herroja” oli laivalla tarkastamassa yhdessä luotsipäällikön kanssa luotsiasemia ja loistoja. Aika ajoin hoidettiin luotsien tehtäviä, kuten juhannuspäivänä, jolloin Peukalosalmen alapuolella (Heinäveden reitillä) paikaltaan siirtynyt kirjava reimari pantiin paikoilleen. Syyskuussa käytiin Viipurissa, jolloin yövyttiin luotsihöyry *Willmanstrandin* kupeessa; Saimaan kanavahan kuului Saimaan luotsipiirin toimialueeseen. Milloin ei oltu ajossa, tehtiin laivatöitä, kuten 7. elokuuta: ”Kallistettu laivaa ja pesty ulkoseinä. Kannettu tavarat peräsalongista ja puhdistettu.”

Viipurissa oltiin uudelleen marraskuun alussa, josta ajettiin merenkuluntarkastaja Mela mukana ensin Lauritsalaan ja sieltä Savonlinnaan. Matkalla saatiin määräys käydä Ilkonsaaren loistolla, jossa oli käynyt varkaita. ”Tarkastuksessa Ilkon majakalla huomattiin, että varkaat olivat särkeneet varastohuoneen oven ja vieneet kaikki sisällä olevan petroolin kuin myös 1 rautaisen astian.” (Loistonhoitaja Tuomas Pulliaisen raportin mukaan öljyä oli viety 13 litraa, kannu oli messinkinen sekä lisäksi oli viety kaksi laatikkoa tulitikkuja.) – Matkan aikana Mela havaitsi Kaukas-yhtiön hinaaja *Puijon* sekä sen hinaamien neljän lotjan olevan kulussa ilman säädettyjä sivuvaloja. Tämäkin johti hinaajan sekä lotjien kipparien sakkorangaistuksiin.

Marraskuun 22:na saatiin määräys laittaa alus ”talvikorjuuseen” Lauritsalaan, jonne saavuttiin kaksi päivää myöhemmin ja viiri laskettiin. Joulukuun 7. kirjattiin: ”Peitetty trallauspuomat laudoilla. Maksettu miehistölle palkat. Jätetty laiva Lauritsalan luotsipaikan luotsi Kolehmaisena vahdinpidon aliseksi ja päästetty miehistö matkustamaan kotipaikoilleen.”

Kauden aikana kuljettiin 4 551 meripeninkulmaa 577 ajotunnin aikana. Halkoja kului 180 syltä.

Maanantaina 14. huhtikuuta 1919 kirjoitti *Saimaan* päällikkö Yrjö Peltonen aluksen laivapäiväkirjaan Lauritsalassa: ”Merenkulkuhallituksen määräyksestä virkakirjeellä No 24 huhtik. 15 p. aloitettu laittaa laiva purjehduskuntoon, jolloin seuraavat miehet tulivat laivalle Y. Peltonen, L. Jägers, T. Henrikson ja V. Ruuth.” Seuraavana päivänä saapui konemestari Antti Kyllönen.

Kunnostustyöt aloitettiin välittömästi. Poikkeavaa oli, että laivalle palkattiin kaksi maalaria tuntipalkalla, näin siitäkkin huolimatta, että talvella oli Helsingistä annettu ohje, jonka mukaan laivalla sai tehdä vain ehdottoman välttämättömiä maalaustöitä, ja nekin lähinnä miehistön voimin. Konepuolen kunnostustöistä kerrotaan erikseen.

Kuukauden päästä päästiin Mustolan telakalle, jossa pohjan maalaus saatiin tehdyksi vajaassa kolmessa päivässä, ja laiva siirtyi Lappeenrantaan. Siellä Peltonen kirjasi 22:nä: ”Öljytty kansi toisen kerran. Kirkastettu messinkiä ja promsattu reilinkiä. Kello 7.30 tuli Luotsipiiripäällikkö Kapt. A. Dahlberg laivalle jolloin lähdettiin Lauritsalaan jossa yövyttiin. Nostettu vimppeli ja perä lippu ylös.” Seuraavana päivänä ajettiin Savonlinnaan ja sieltä ensimmäiselle tarkastusmatkalle, joka suuntautui kauimmillaan Ahkionlahden kanavalle ja Joensuuhun. Matkat jatkuivat, kunnes 18.6. oltiin Viipurissa, jossa Merenkulkuhallituksen pääjohtaja Gustaf Wrede esikuntineen nousi laivaan. Lähdettiin Saimaalle, ja puolitoista viikkoa kestäneen matkan aikana ehdittiin kiertää lähes koko vesistö Pielistä lukuun ottamatta. ”Kulettu herra Päätrehtöörin määräysten mukaan”, kirjoitti Peltonen päivittäin päiväkirjaan. Kun oli palattu Viipuriin, Wrede jatkoi *Eläköön*-laivalla Helsinkiin.

*Saimaa* puolestaan jatkoi tarkastusmatkojaan, joiden aikana merkittiin työsuorituksia-kin, kuten 1. heinäkuuta: ”Maalattu Kuhaluodon loisto ja jätetty petroolia loistolle.” Milloin ei oltu ajossa, tehtiin laivatöitä, kuten 1. elokuuta: ”Rikattu kahveli alas ja pesty ja lakattu. Maalattu toinen puoli vesilinjasta kuin myös suvikaton reunus, pilkottu keittiöpuita.”

Elokuun alussa *Saimaa* sai määräyksen matkata uudestaan Viipuriin. Lauantaina 9. elokuuta kello 11 ulkoministeri Rudolf Holsti, kauppa- ja teollisuusministeri J.H. Vennola sekä kuusi suurlähettilästä nousivat Viipurissa laivaan. Mukana oli myös pääjohtaja Wrede. Seurue vietiin Rauhan laituriin Vuoksenniskalla, josta he jatkoivat maitse Imatralle ja sieltä edelleen Punkaharjulle ja Savonlinnaan. ”Karjalan” mukaan ”matkan lähin tarkoitus lienee tutustua Suomen kesäiseen luontoon ja maamme nähtävyyksiin”. Maanantaiaamuna klo 7.15 lähdettiin paluumatkalle ja Viipurissa oltiin 17.15. (Neljä päivää myöhemmin Vennola nimitettiin Suomen viidenneksi pääministeriksi.) *Saimaa* palasi Savonlinnaan ja matkan aikana sytytettiin Ilkon ja Rastinluodon sammuneet loistot.

Jo kaksi päivää myöhemmin *Saimaalla* oli seuraava ”arvokuljetus”. Ahlström-yhtiön *Oberonilla* Savonlinnaan saapunut kenraali Mannerheim astui juhraliputettuun laivaan seurueineen klo 21 ja matkaan lähdettiin yöllä klo 2.30. Lappeenrannassa oltiin klo 12.20 ja seurueen matka jatkui junalla pääkaupunkiin.

*Saimaa* palasi Savonlinnaan, josta käsin jatkoi tarkastusmatkojaan. Apulaisluotsipäällikkö Mattila, joka toimi vt. piiripäällikkönä, oli usein mukana näillä matkoilla. Rutiiniajajojen ohella *Saimaalla* oli vielä kolme Viipurin-matkaa sekä yksi ”herra-ajo” syyskuussa, jolloin Mikkelistä haettiin Tie- ja vesirakennusten ylihallituksen pääjohtaja Karl Snellman sekä piiri-insinööri Castrén laivalle. Herrat olivat laivalla kaksi päivää, jona aikana trallattiin Mikkelin väylän kapeikot, Surma-, Siika- ja Pyöräsalmet. Viipurin-matkoista ensimmäinen tapahtui syyskuun alussa ja silloin vietiin kapteeni Karvosen tavaroita Kuopiosta Viipuriin, jossa ne siirrettiin luotsihöyry *Willmanstrandiin*. Seuraavan kerran oltiin Viipurissa lokakuun alussa, jolloin apulaismerenkuluntarkastaja Fagerholm otettiin kyytiin ja vietiin Leppävirralle, Timolansalmeen. Kyseessä oli paikka, jossa matkustajalaiva *Leppävirta* ja höyryvene

*Viri* olivat törmänneet joitakin päiviä aikaisemmin. Paluumatkalla Savonlinnaan poikettiin Lehtoniemen konepajalla.

Peltosen päiväkirja loppuu 16. lokakuuta, mutta konemestari Kyllösen konepäiväkirja on säilynyt. Se on hyvin yksityiskohtainen, ja väliin huomautuksin varustettu, kuten 19. lokakuuta: "Pitettiin pyhää. Määräys annettiin aamulla valmis lähdetään kello 5 ap. Myöhemmin muutettiin: lähdetään kello 6 ap. Puolentunnin perästä taas määräys valmis kello 8 huomenaamulla. Huom. En ole tyytyväinen näin tiheisiin lähtöaikojen muuttelamiseen, mistä muutokset johtunee?" Taas syyskuun 11. Kyllönen oli kirjoittanut laivan ollessa Savonlinnassa: "Ilman höyryn nostoaikaa käskettiin lähteä. Kiireellinen hälytys. Mikä oli matkan tarkoitus?" Kyse oli pelkästä paikallisajosta.

Marraskuun alussa *Saimaa* sai määräyksen lähteä talvehtimaan Viipuriin. Tätä ennen oli Peltonen pyytänyt kolmelta konepajalta tarjoukset aluksessa tehtävistä korjaustöistä, ja päätenyt suosittamaan Viipurin Höyryvene Oy:n Kaksoissaaren telakkaa, koska se oli ajanmukaisempi ja kustannuksiltaan edullisempi kuin Savonlinnan konepajat. Saimaan kanavassa laivalle sattui erikoinen haveri, jonka Kyllönen kuvasi 10. marraskuuta näin: "Jäissä ajettaessa puhkesi laiva. Satamaan tultua ruvettiin vuoton huomattua vettä poistamaan ja ankraa hakemaan. Pumpun ja injektorin avulla saadiin vesi loppumaan, mutta aukko oli permannon rajassa ja vaikea tukkia niin jätettiin se seuraavaan päivään koska voitiin laiva pitää kuivana Dunkipumpun avulla."

Seuraavana päivänä: "Aamulla kello 7 alettiin laivan vuotoa tutkia. Väliseinäventtiilin kautta laskettiin vesi konehuoneen sysäriin, että saatiin pohja aivan kuivaksi. Laivan seinäpelti oli puhjennut liitoksesta 100 m/m, vedenlinjasta 300 m/m ja 5 m laivan keulasta mitattuna vasemmalta puolelta. Maali oli limpsuissa sisältä irrottunut. Siinä reikä oli noin 10 mm<sup>2</sup> tämä tukittiin, mutta ylempänä pokkihytin lattian rajasta viellä tuli vettä jota emme saaneet tuketuksi, niin pumpun kanssa tyhjennetään siksi kun saadaan laiva telakalle. Yöksi määräsin vahdin huoltamaan tarkasti laivan tyhjentämisestä."

Pumppaamista jatkettiin joka päivä ja yö, kunnes laiva saatiin nostetuksi Kaksoissaaren telakalle. Sen jälkeen 24. marraskuuta Kyllönen kirjoitti: "Vesi puhallettiin ulos kattilasta. Lämpöjohdot aukaistiin. Putket ja raanat tyhjennettiin." Tätä ennen oli kone saatettu talvikuntoon. Seuraavan päivän kirjaus jäi kauden viimeiseksi: "Työkalut järjestettiin ja oltiin tilillä. Kesä loppui." - Koneöljyä kului kesän aikana koneessa 360 kg ja dynamossa 27 kg, sylinteriöljyä 52 kg, trasselia 36 kg, talia 2 kg ja polttoöljyä 20 kg. Halkoja paloi 804 pm<sup>3</sup>.

Vuoden 1919 aikana perustettiin Saimaalle kaksi uutta luotsiasemaa, molemmat Juojärveä varten. Juojärven asema oli Varistaipaleen kanavalla ja Ohtaansalmen asema Ohtaansalmella. Järvellä toiminut mittausretkikunta laittoi Juojärven väylille 139 viittaa sekä rakensi 57 kummelia; *Saimaan* tarkastusmatkan seurauksena laitettiin vielä yksi viitta lisää Pöytälahden väylälle sekä seuraavana kesänä vielä kolme. Vuoden lopussa oli Saimaan luotsipiirin alueella seuraavat merimerkit:

- loistoja 42
- reimareita 3 047
- poijuja 32
- kummeleita 1 065

Uuden luotsipäällikkö Lars Thuringin ilmoituksen mukaan piirin alueella oli sellaisia mittaamattomia väyliä, joilla kulki matkustajalaivoja, 693 kilometriä, tosin pieni osa niistä oli Puulavedellä.

### *Saimaasta sotalaiva?*

Ensimmäisen maailmansodan aikana venäläiset perustivat laivasto-osastot Saimaalle ja Näsijärvelle. Syksyllä 1917 Saimaan laivastoon kuului seitsemän alusta, jotka olivat sijoitettuna Vuoksenniskalle. Helmikuun alussa 1918 valkoiset riisuivat aseista alikapteeni Rjabinin johtaman osaston, mikä tapaus kuvattiin myöhemmin vappupäivänä ”Helsingin Sanomissa” näin: ”Uhkarohkealla hyökkäyksellä otettiin Vuoksenniskan asemalla vangiksi 50 venäläistä matruusia sekä wallattiin venäläisten Saimaan laivasto varustuksineen: 2 torpedowenettä varustettuna 6 tykillä, venäläisten takawarikoima ”Osmo”-laiva, 2 suurta sotilasmootoriwenettä (n. ½ miljoonan arvoisia kumpikin), 14 kuularuiskua, 5,000 granaattia ja shrapnellia, useita kymmeniä tuhansia kuularuiskun ja ja kiwäärin patruunia...” Alusten tykit ja konekiväärit siirrettiin Karjalan rintamalle.

Hieman myöhemmin valkoinen armeija perusti itäiseen Suomeen laivaston. Kenraali Mannerheimin Vilppulassa 22. maaliskuuta antamassa päiväkäskyssä määrättiin: ”Laatokan, Vuoksen ja Saimaan Satamien Kommandantiksi sekä näillä vesistöillä toimivan laivaston päälliköksi nimitetään Merikapteeni Johan Salvén sekä merkitään armeijan luetteloihin laivaston varaluutnanttina.” Laivaston Saimaan osasto koostui näistä venäläisiltä vallatuista aluksista. Jyrki Paaskoski kirjoittaa jatkosta näin: ”Kesän alussa 1918 aluksista muodostettiin Saimaan laivue, joka osallistui punaisten ja valkoisten etsintöihin Saimaan saaristossa. Kun seutu oli rauhoittunut, laivue lakkautettiin.”

Myös *Saimaa* yritettiin liittää tähän laivueeseen. Saimaan luotsipiirin väliaikaiseksi päälliköksi nimitetty merikapteeni Eljas Manner kirjoitti 13. huhtikuuta 1918 Savonlinnasta Vaasassa toimistoaan pitäneelle väliaikaiselle MKH:lle, että ”täällä kävi luonani Luutnantti Salvén, joka ilmoitti olevansa nimitetty Saimaan ja Laatokan laivastojen ylikomentajaksi ja samalla ilmoitti minulle, että hän ottaa Luotsilaiva ”*Saimaan*” omiin tarkoituksiinsa käytettäväksi, mutta kun ”*Saimaa*” on varustettu luotsilaivaksi ja jota tarvitaan heti kesän tullen väylien ja majakoitten tarkastuksille, enkä ole saanut Merikukuhallituksen ohjeita tämän laivan suhteen, niin pyydän näin ollen kunnioittavasti kysyä: onko Luotsilaiva ”*Saimaa*” luovutettava luutnantti Salvénin määräyksen mukaan hänen käytettäväkseen eli ei?” MKH:n istunnossa päätettiin tiukasti, ettei alusta saa luovuttaa ja peläten, että Salvén olisi jo ottanut laivan haltuunsa, vaadittiin tätä ”heti luovuttamaan laiva takaisin luotsipiirin päällikölle”.

Merikapteeni Johan Frithiof Salvén oli nimitetty vuonna 1917 Kaukaan Tehtaiden liikennepäälliköksi Lauritsalaan. Sisällissodan jälkeen toukokuussa 1918 hän sai tehtäväkseen perustaa kolme laivuetta, ensin Vuokselle Antreaan, sitten Laatokalle Sortavalaan ja lopuksi Saimaan laivueen Vuoksenniskalle. Vaikka MKH torjuikin hänen yrityksensä saada ”merivoimiinsa” *Saimaa*, jonka sijainti oli vielä tuolloin punaisten puolella Lauritsalassa, ei hän luovuttanut, kuten Mikko Pekonen kertoo: ”Mutta tehtävästään innostunut Salvén ei antanut periksi. Kun *Saimaata* jäiden lähdettyä kunnostettiin Lauritsalassa, tuli Salvén paikalle ja toisti vaatimuksensa. Manner toisti oman virastonsa kannan ja laati vielä pitkän kirjeen merenkukuhallitukselle siitä,

miten tykkien ja konekiväärien asentaminen *Saimaaseen* tuhoaa laivan rakenteet ja hienon sisustuksen.”

Manner aloitti seitsenkohtaisen perustelunsa näin: ”*Saimaa* on rakennettu heikosti ja varustettu kaikin puolin luotsilaivaksi, asuntojen, trallaus- y.m. laitoksien kanssa.” Hän myös totesi, että tykin ja ”kuularuiskujen” asentaminen laivaan ei onnistuisi muuten kuin repimällä miehistön skanssiin menevä kappikäytävä, jolloin pääsy skanssiin estyisi, eikä aluksessa ollut myöskään ruumaa ammustarvikkeita varten. Lopuksi hän totesi, että ”täällä on eräs venäläisiltä otettu iso moottorilaiva, suurempi ja hienompikin kun ”*Saimaa*” ja sitä paitsi vankasti rakennettu, 1 venäläinen hinaajalaiva, nykyisellä nimellä ”*Woitto*” ja vielä 2 pienempää moottorialusta, jotka täydellisesti voinevat täyttää sen tarpeen, mitä Saimaan vesistöjen vartioiminen mahdollisesti tarvitsee, ilman että ”*Saimaata*” siihen tarvitsisi ottaa ollenkaan”.

*Saimaata* ei pakko-otettu, ja Pekonen jatkaa: ”Laiva oli säilynyt koskemattomana sodan ajan luotsiaseman laiturissa ja se oli valmiina lähtemään ensimmäiselle tarkastusmatkalle. Asia raukesi, kun merenkulkuhallitus päätti siirtää luotsipiirikonttorin ja *Saimaan* pysyvästi Savonlinnaan. Sinne laiva saapui arkistolaatikat mukanaan 6.6.1918. Laivan tukikohdaksi vuokrattiin valtionrautateiltä niemi Hevonpäänlahden rannalta Haapaveden ääreltä. Salvénin komentama Saimaan laivue lakkautettiin ja jäljellä olleet neljä laivaa siirrettiin Helsinkiin.”

Salvén palasi Kaukaan liikennepäälliköksi, mutta jo seuraavana vuonna hänet erotettiin tehtävästään. Syyt olivat käskyjen noudattamatta jättäminen sekä ylimielisyys esimiehiä kohtaan.

### *Saimaan konepäiväkirja 1919*

Katkelmia konemestari Antti Kyllösen pitämästä *Saimaan* konepäiväkirjasta vuonna 1919.

”Tiistaina 22 p:nä huhtikuuta

Merenkulkuneuvos Petterssonnin määräyksestä Antti Kyllönen saapui konemestariksi Tarkastuslaiva ”*Saimaaseen*”, joka talvehtii Lauritsalassa. Lämmittäjä V. Ruuth oli kapteeni Peltosen käskystä tullut 14 p. huhtikuuta, vaan hän oli tähän asti tehnyt täkkitöitä.

Työt alettiin kello 2 ip. savutorvi raapattu ja mönjällä maalattu.

23 Laivan pohja sekä kattilan alus raapattu ja maalattu mönjällä, kattilan varustuksia hiottu ja pakattu.

24 Kattilan varustuksia laitettu ja pohjaa maalattu mönjällä.

25 Kattilan varustuksia hiottu ja pakattu sekä pohjaa maalattu.

26 Putkijohtoja pakattu. Kattilaa sisältä puhdistettu. Kattilan sisällä havaittu levyssä syöpymiä tulikammion päällä enemmän, sekä 2 tuupia tukkeeseen laitettu.

28 Koneen päällelasku venttiili pakattu uudestaan kattilan laapasta. Kattilaa puhdistettu. Lämmittäjä Arne Kaulio alkanut palveluksen ja työt ”*Saimaassa*”.

29 Pumppuja laitettu kuntoon ja rikkinäinen tulikynnys uunista purettu.

30 Lämpöjohdoja laitettu, sekä tulikynnys muurattu.

- 1 toukokuuta Vesi otettu kattilaan. Tuli laitettu uuniin kello 10. Koneen paikalleen sovitusta alettu, kampiakseli ylös nostettiin ja petilaakeria kalvattu, puuta otettiin 2 syltä.
- 2 Kampiakseli paikalleen laskettu ja laakerit sovitettu. Kattilaa vähän lämmitetty.
- 3 Männän varret asetettu paikoilleen, keitit rihlattu. Koneesta maali raapattu.
- 5 Lauhuttaja laitettu ja ahteri salonkin glosetti asetettu paikoilleen siihen kuuluvaa vesiputkea juotettu tinalla.
- 6 Koneen laakereita sovitettu.
- 7 Epäkesko renkaat kalvattu ja sovitettu, kylmäveden hana hiottu ja pakattu, varjopellit raapattu ja maalattu.
- 8 Silinterin kannet kiinnitetty, luistin jako asetettu. Konehuoneen seinät raapattu ja pesty.
- 9 Tiivistysholkat pakattu, uunin luukku harjattu, syöttöpumpun alle tehty ratti. Konehuoneen seiniä maalattu.
- 10 Käyty Lappeenrannassa ostoksilla, kone maalattu sekä höyryputki verhottu.
- 11 Öljypillit laitettu koneeseen ja maalattu vähän, kattilaa lämmitetty.
- 12 Höyrynnosto aloitettu kello 7 varaventtiilit kuormitettu kello 4. Lämmitysjohdot hoitettu. Puuta otettu.
- 13 Kone koetettu käyttämällä puoli tuntia. Sähködynämiä koetettu, linjat tarkastettu ja valonheittäjä laitettu kuntoon ja koetettu.
- (14 Laiva Lauritsalasta Mustolan telakkaan.)
- 15 Kattilan verhous paikattu massalla. Kaapit ja työkalut järjestetty.
- 16 Kattilan päällys ja venttiilit maalattu.
- (17 Laiva Mustolasta Lappeenrantaan.)
- 19 Kaupunginsillasta uimahuoneen siltaan. Puuta otettiin ja kone pyyhittiin.
- 20 Soittokellon johtoja harjattu. Konea puhdistettu.
- 21 Konehuoneen permanto puhdistettu ja työkaluja korjattu. Uimahuoneen laiturista Kauppatorin siltaan.
- 22 Sähköjohtoja ja työkaluja korjattu. (Laiva Lappeenrannasta Lauritsalaan.)
- (23 laiva Lauritsalasta Savonlinnaan.)”

Muutama poiminta myös kesän ajalta:

- 10.6. ”Uuni, tuupit ja messinkit puhdistettu.”
- 11.6. ”Savutorvi pesty ja maalattu.”
- 30.7. ”Kello 4 aamupäivällä tuupit ja uuni puhdistettiin tuhkasta ja vesi puhallettiin ulos kattilasta. Päivän työajalla luukut aukastiin ja kattilan puhdistus työt alettiin.”
- 31.7 – 1.8 ”Jatkettu kattilan puhdistusta.”
- 2.8. ”Vettä otettiin kattilaan ja alettiin lämmittää hiljaa. Pohjaa puhdistettu, savutorvessa maalia paikattu.”
- 11.9. ”Venttiilikeskuksesta venttiililaipat pakattu. Uuni ja kone puhdistettu. Kampi- ja petilaakerit kiristetty.”

### Vuodet 1920-23

Vuonna 1920 *Saimaan* kunnostustyöt alkoivat Viipurissa 6. huhtikuuta, jolloin paikalla olivat Peltosen lisäksi konemestari Kyllönen, pursimies Jägers, kansimiehet eli matruusit Henriksson ja Kupiainen sekä lämmittäjät Ruuth ja Kontkanen. Tänäkin keväänä oli maalaustöissä ammattimaalareita, vaikka ohjeena oli jatkaa ”nitillä linjalla”: talvella *Saimaalle* vahvistetussa menosäännössä oli määrätty mm., että ”milloin käy mahdolliseksi, tarpeelliset korjaustyöt suorittaa aluksen miehistö”. Laiva saatiin veteen 28. huhtikuuta ja puolitoista viikkoa myöhemmin tehtiin koematka,

jolloin mukana ollut MKH:n insinööri Gustafsson hyväksyi Viipurin Höyrylaiva Oy:n Kaksoissaaren telakan tekemät korjaustyöt.

21. toukokuuta päiväkirjaan tuli merkintä: ”Laivan päälliköksi v.t. piiripäällikkö M. Mattila, jolle Y. Peltonen luovutti laivan asiakirjat.” Samana päivänä ajettiin Lappeenrantaan, josta seuraavana päivänä jatkettiin Savonlinnaan ja edelleen Kuopioon. Siellä oli odottamassa Mattilan mukaan neljä työtehtävää: Itkonniemen ulkoväylän tarkistusmittaukset, Iisalmi-Kiuruvesi ja Iisalmi-Pitkänkoski väylien mittaukset, koska nämä väylät oli siirretty MKH:n hoitoon, ruoppaustöiden vastaanotto Sotkankarin kohdalla sekä edellissyksynä tapahtuneen rahtihöyry *Untamon* karilleajopaikan tarkastus Kolikkovirrassa. Niinpä Kallaveden matkan aikana harattiin neljä tuntia Kolikkovirrassa sekä vielä enemmän Kuopion Itkonniemellä. Sen jälkeen matka jatkui Haalan (!) kanavan kautta Iisalmeen. Iisalmen väylätarkastusten jälkeen palattiin Savonlinnaan ja sieltä edelleen Mikkelin väylälle, jossa pidettiin (tulevan) TVH:n siellä tekemien ruoppaustöiden vastaanottotarkastus. Työt hyväksyttiin, mutta Surmasalmeen laitettiin kaksi uutta reimaria.

Uusi päällikönvaihdos tapahtui 30. kesäkuuta Lappeenrannassa. ”Allekirjoittanut tuli laivaan iltapäivällä ja otti vastaan laivan päällikkyuden ja laivan asiakirjat ja tilit kapteeni Yrjö Peltoselta. K.O. Wendell.” Parin päivän jälkeen lähdettiin uuden päällikön johdolla kohden Savonlinnaa ja mukana oli merenmittaajien käytössä ollut höyrykaatteri, joka luovutettiin vajaan kahden viikon kuluttua Kuopion luotsien käyttöön.

Seuraavien matkojen aikana keskityttiin erityisesti loistojen tarkastukseen. Aina välillä kunnostettiin laivaa, kuten heinäkuun viimeisenä Savonlinnassa: ”Kallistamalla pesty vesilinja ja paikattu mustaa maalia.” Samaan aikaan myös tyhjennettiin kattila ja puhdistettiin se sisältä. Elokuun alussa aloitettiin Liperin väylän mittaustyöt, ja niitä jatkettiin toista viikkoa.

Karilleajot aiheuttivat edelleen luotsille omat lisätyönsä, koska useimmiten haverin jälkeen piti käydä tarkastamassa, oliko väylä ollut tapahtumapaikalla asianmukaisessa kunnossa. Useinhan haveri haluttiin laittaa poissa tai väärässä paikassa olleen viitan syyksi. Niinpä kun Ahlströmin höyrylotja *Jouko I* ajoi karille heinäkuussa Juojärvellä, aluksen päällikkö Karl Sjöholm esitti protestissaan, että paikalla olisi pitänyt olla reimari. Juojärven luotsit kävivät tarkastamassa paikan ja totesivat, että onnettomuuspaikka oli noin 200 metriä syrjässä kummelinjasta, joten reimaria ei tarvittu. *Saimaakin* kävi myöhemmin lokakuussa varmistamassa asian; matkan aikana laitettiin Juojärven muille paikoille kuitenkin kolme uutta reimaria. - Piiripäällikön vuosikertomuksessa todettiin kohdassa haverit: ”Luotsin ohjaamana ei ole sattunut yhtään haaksirikkoa, ei myöskään merimerkkien väärä asento ole tuottanut sanottavia merionnettomuuksia. Keväällä kun viitat eivät olleet vielä ulos asetettu sattui muutamia pienempiä haaksirikkoja ja kesän kuluessa joku mutkikkaisiin kulkuväyliin perehtymätön kippiari ohjasi aluksensa petäjäkköön.”



Lauantaina elokuun 21:nä oli jälleen "arvokuljetuksen" vuoro. *Saimaa* oli Savonlinnassa ja "kl. 9.10 ap. nostettiin valtakunnan lippu laivan mastoon ja Tasavallan Presidentti [K.J. Ståhlberg] astui seurueineen laivaan. Kl. 9.15 irrotettiin köydet ja lähdettiin matkalle Punkaharjulle ja saavuttiin perille kl. 11.15 ap. jolloin Presidentti seurueineen astui maihin." (Sittenmin valtakunnan lippu korvattiin Tasavallan presidentin viirillä.) *Saimaa* palasi vt. luotsipäällikkö Thuring mukanaan Savonlinnaan. "Savonmaan" kuvaus oli hieman toinen: "Kello 9 ap. lähti Presidentti luotsilaiva "*Saimaalla*" matkalle Punkaharjulle. Rannalle kokoontunut väkijoukko kohotti laivan lähtiessä "eläköön"-huudon. – "*Saimaa*" oli vt. luotsipiiripäällikkö M. Mattilan johdossa ja saapui täsmälleen klo 11 päivällä Punkaharjun laituriin, jossa Punkaharjun laulukuoro op. J. Juvosen johdolla otti Presidentin vastaan laulamalla "Savolaisten laulun"."

Edustusajon jälkeen ajettiin Sotkanselälle valopoijuja laittamaan, ja sieltä palattiin Puumalan vesille, jossa rakennettiin alkukesästä aloitettu Osmonaskeleen loisto valmiiksi ja se myös sytytettiin. Syyskuun alussa palattiin Ukonvälältä Liperin kirkolle ja Ristinpohjaan vievälle noin 32 kilometrin mittaiselle väylätyömaalle reiluksi viikoksi. Sen jälkeen laivalle tulivat luotsipäällikkö Thuring sekä merikapteeni Åberg MKH:sta. Käytiin Lappeenrannassa ja Mikkelissä ja matkan aikana todettiin joidenkin viittojen olevan poissa paikoiltaan sekä osan loistoista sammuneina.

Sen jälkeen suunnattiin jälleen Liperiin 16. syyskuuta. Matkalla *Saimaa* sai pohjakosketuksen. "Kl. 3.10 i.p. kuljettaessa Vuokalansalmesta Ukonvälälle, täydellä vauhdilla, huomattiin salmen läpi kuljettaessa siinä olevat 5 valkeaa ja 3 kirjavaa reimaria, joista viimeinen valkea reimari salmen Itäsuussa piti olla uudelle Liperin väylälle asetettu reimari No 1. Kun ranta tällä kohdalla on matalaa kasvaen tiheää pensastoa, ei voitu viimeksi mainitun reimarin vasemmanpuolisia reimarilinjamerkkejä salmessa kulkiessa huomata ja näyttivät reimarit olevan oikeassa järjestyksessä. Ruorissa oleva pursori Jägers, tukinuittoväylällä tavallista varovaisuutta noudattaen piti tarpeellisella etäisyydellä reimareista, mutta tultaessa edellä mainitun reimarin No 1 kohdalle antoi Merenkulkuneuvos Åberg määräyksen ruorimiehelle pitää reimarista reimariin käännettäessä Joensuuhun menevältä väylältä Liperin väylälle, nähdäkseen kompassisuunnan tällä matkalla. Määräystä noudattaen käännettiin heti vasemmalle lähelle reimaria ja aljettiin pitää seuraavaan valkeaan reimariin Ontsiluodon ulkopuolella. Tätä suuntaa hetkisen kuljettua huomattiin mainitun reimarin No 1 oikeanpuoliset reimarilinjamerkit, mutta oli silloin jo kuljettu linja ohi niin paljon että oli vaikea enää päättää sen mukaan reimarin asemaa ja kohta sen jälkeen tuntui sysäys laivan pohjan alla ja kulki laiva matalan yli, jolloin kaksi potkurin siipeä lohkesi pois. Nyt huomattiin tarkemmin tutkittaessa, että reimari No 1 oli kokonaan pois paikaltaan ja siirretty salmessa olevien reimarien 3nen ja 4nen väliin vieläpä niiden linjasta sisäpuolelle, josta johtui että reimarit näyttivät olevan oikeassa järjestyksessä. Heti karille sattuessa pysäytettiin kone ja sen jälkeen muutettiin mainittu reimari paikoilleen ja jatkettiin matkaa Laukansalmeen hiljennetyllä vauhdilla. Siellä tarkastettiin potkurin saama vika tarkemmin ja muuta vikaa tahi vuotoa ei laivassa voitu havaita niin jatkettiin matkaa Liperin kirkolle, jonne saavuttiin kl. 4.40 ip. ja pysäytettiin yöksi Meijerin laivalaituriin. Perjantaina kl. 9.10 ap. lähdettiin Liperin kirkolta ja kuljettiin Ruunanniemen ohitse, Onkisalmen kautta, Heposelän ylitse Pukinlahteen päin vaan kl. 11.05 ap. pysähtyi kone äkkiä täydestä vauhdista Suurniemen kohdalla syystä että potkuri akseli oli tarttunut kiinni hylsyyn perällä. Ankkuroitiin kohta senjälkeen Suurniemen Pohj. puolelle ja aljettiin pumpata öljyä potkuriakseli hylsyyn ja koetettiin konetta, joka vähitellen alkoi käydä, jonka jälkeen

nostettiin ankkuri kl. 12.05 ip. ja lähdettiin palaamaan samaa tietä, josta sitten tehtiin poikkeama Paloniemen kautta.”

Sieltä jatkettiin yöksi Vuokalaan ja seuraavana päivänä Savonlinnaan, jossa laiva telakoitiin. ”Karille sattumisesta ei näkynyt mitään merkkiä laivan pohjalevyissä joten ainoastaan köli oli ehkä tavannut matalaan paitsi potkuria, vaan ei kölissäkään näkynyt muuta merkkiä kuin että maali oli jostakin paikkaa kulunut pois. Otettiin särkynyt potkuri irti ja asetettiin varapotkuriksi laivan perälle, eheä potkuri muutettiin tilalle ja potkurin kiilat täytyi tehdä uudet kun vanhat oli ruosteen syövyttämät. Laiva jäi telakalle yöksi. Maalattiin vesilinja uudelleen ja paikattiin pohja maalausta rautamönjällä.” - MKH reagoi luotsipäällikkö Mattilan selostukseen Vuosalmen tapahtumasta: ”ei aiheuta toimenpiteitä.”

Telakkakäynnin jälkeen palattiin eteläiselle Saimaalle matkalla loistot tarkastaen. 24. syyskuuta saavuttiin Kutveleen kanavalle, ”sitä ennen laitettiin valkea lippu ensimmäisiin reimareihin Kutveleesta Vuosalmelle päin menevälle väylälle sekä varareimari ensimmäisen valkean reimarin viereen. Senjälkeen varjostettiin Kutveleen loisto Vuosalmeen päin menevälle väylälle ja maalattiin loisto ulkopuolelta”. Neljä päivää myöhemmin päiväkirjaan tuli seuraava merkintä: ”Kl. 6.35 ap. lähdettiin motoriveneellä Kiljulan saloon hakemaan uutta loiston hoitajaa ja saatiinkin Arvid Summanen rupeamaan Ryövälinluodon loiston hoitajaksi. Senjälkeen mentiin Pönniälän kylästä irtisanomaan entinen huolimaton loiston hoitaja ja otettiin häneltä avaimet.”

Lokakuun alussa käytiin Juojärvellä sekä Iisalmen väylällä. Kuopiosta Ahkionlahden kanavalle mentäessä todettiin osan reimareista olevan poissa, ja lisäksi: ”Musta- eli Vasikkavirrassa huomattiin reimareiden olevan saharimoista, useat hiukan vaan veden päällä. Valkea lippureimari poissa Ruokovirran kanavan pohj. puolelta.” Luotsit saivat satikutia ja tekemistä.

Lokakuun 19. sattui Savonlinnassa seuraava episodi: ”Noin kl. 11 ip. tuli Paikallispäälliköksi itsensä esittävä sotilaspukuinen henkilö (huomattavasti juovuksissa) laivaan, kysyen, jos *Saimaa* voisi lähteä häntä viemään Lehtiniemeen, jossa sikäläinen saha ja mylly oli noin tunti sitten syttynyt palamaan. Kun laivan konemestari ei ollut saapuvilla ei sellaiselle matkalle katsottu voitavan lähteä ilman koneenhoitajaa.”

Viimeinen tarkastusmatka pohjoisille väylille tehtiin marraskuun ensimmäisellä viikolla, minkä jälkeen ajettiin Lappeenrantaan. Siellä nousi joukko herroja ylijohtaja A.P. Arvelan johdolla laivaan ja käytiin Kansolassa; matkan tarkoitus ei ilmene päiväkirjasta. Savonlinnaan palattiin Mikkelin kautta 16. marraskuuta, ja seuraavana päivänä aloitettiin laivan talvikuntoon laitto, mikä valmistui marraskuun viimeisenä. Tosin piiripäällikkö joutui ilmoittamaan Helsinkiin 12. joulukuuta, että liikenne jatkui Saimaalla edelleen, vaikka loistot olivatkin tulleet sammutetuiksi. Koska *Saimaa* oli jo talviteloillaan, loistoja ei voitu käydä sytyttämässä uudelleen, mutta hän oli vakuuttunut siitä, että ne laivat, jotka olivat vielä kulussa, liikkuisivat ainoastaan päiväsaikaan.

Purjehduskauden aikana *Saimaa* oli ajossa 536 tuntia, jona aikana matkaa kertyi 4 782 meripeninkulmaa.

Vuoden 1921 alku oli hieman poikkeava. Kunnostustyöt päästiin aloittamaan 4. huhtikuuta, mutta jo kaksi päivää myöhemmin miehistö teki lakon. Syynä oli MKH:n ilmoitus palkkojen alentamisesta. Lakko loppui alkuunsa, kun laivanpäällikkö Wendell-Vuoksenmaa (joksi Wendell oli nimensä muuttanut) ilmoitti miehistölle ottavansa vastuun aiemmin luvattujen palkkojen säilymisestä. Helsinki peruiikin esityksensä, ja viiri päästiin nostamaan 3. toukokuuta. Sillä välin oli kunnostustöitä tehty ja myös teetetty vajaalla 6 000 markalla. Viirin noston jälkeen otettiin Riihisaaresta halkoja 16 pm3 ja lähdettiin käymään Lappeenrannassa. Vajaa viikko myöhemmin ajettiin Mikkeliin, jonka satamassa *Saimaa* makasi peräti kolme viikkoa, kun piiripäällikkö oli kahden kansimiehen kanssa Puulalla väyliä mittaamassa. Sen aikaa muu laivaväki kunnosti laivaa.

Kesäkuun alussa käytettiin rakuunauseereita Lappeenrannasta Rauhaan ja takaisin. Vastaava kuljetus hoidettiin kuukautta myöhemmin Savonlinnan ja Punkaharjun välillä, tällöin kadettikunta oli kyyditettävänä. – Myös luotsipäällikkö Thuringin samoin kuin merenkuluntarkastaja Mansnéruksen perheet olivat aika ajoin laivan matkustajina.

Lappeenrannasta siirryttiin Puumalan vesille, ja 7.6. merkittiin päiväkirjaan: ”Otettiin veneeseen betonin valmistushiekkaa Hätinniemen särkältä ja asetettiin se hinattavaksi. Kl. 8.15 lähdettiin Hätinniemestä, kl. 9.05 pysähdyttiin Puumalan laivasillassa josta otettiin laivaan betonin sekoituskaukalo. Kl. 9.55 lähdettiin Puumalasta, kl. 10.10 pysähdyttiin Osmonaskeleen loiston lähelle ankkuriin. Loiston perustus suurennettiin sen itäpuolelle rakennetulla kivimuurauksella ja vanha perustus vahvistettiin betonimuurauksella sen veden alla olleen osan ympäri. Käytettiin motorivenettä kuljettaessa loistorakennuksella.” Seuraavana päivänä vastaava operaatio toistettiin läheisellä Harmaaparran loistolla.

Puumalasta siirryttiin Pieliselle, jossa oltiin liki kolme viikkoa väylänmittaustöissä. Päiväkirjaan tuli pari normaalista hieman poikkeavaa kirjausta, ensimmäinen 19. päivältä: ”Lieksan joen yli kulkeneet sähköjohtolangat olivat niin alhaalla että tarttuivat maston huippuun kiinni jolloin maston nuppu putosi alas lippuliinoineen vaan ei tullut mitään muuta vauriota.” Kaksi päivää myöhemmin kirjattiin, että Gutzeit-yhtiön hinaaja *Pankakoski* oli ”liian suurta” lauttaa hinatessaan siirtänyt paikoiltaan Lieksanjoen suulla olleen poijun sekä useimmat viitoista. – Kesän aikana oli selvästi aikaisempaa enemmän kirjauksia hävinneistä tai paikoiltaan siirtyneistä viitoista, jopa Savonlinnan Pohjoissatamasta, siis luotsiaseman läheltä ja vielä usean päivän ajalta!

Heinäkuun alussa aluksen konemestari Kyllönen laittoi ”Itä-Savoon” ilmoituksen, jossa kertoi pudottaneensa juhannusaattona Savonlinnan Kauppatorille lompakkonsa, ”joka sisälsi vähän rahaa ja luotsilaiva *Saimaan* miehistön valokuvia”. Hän pyysi rehellistä löytäjää palauttamaan lompakon, mutta tiedossa ei ole, tapahtuiko niin. Samaan aikaan *Saimaa* lähti hakemaan Viipurista 37 tynnyriä petroolia, jota jaettiin heinäkuun ajan alueen loistoille. Näillä majakkakäynneillä tehtiin myös tarpeellisia kunnostustöitä, kuten 12. heinäkuuta: ”Pestiin Kommerniemen loistorakennuksen sisäpuoli kokonaan ja puhdistettiin loistolaitte kokonaan jonka loiston hoitaja oli syksyllä jättänyt siivottomaan kuntoon”, mikä huomautus johti myös loistonhoitajan vaihtumiseen. Neljä päivää myöhemmin oli ehditty Pyhäselälle: ”Kl. 6.40 lähdettiin Pesolan laiturista, hinaaja *Mergator* [Hackmanin *Mercator*] oli tukkilautan kanssa tarttunut *Saimaan* perän taakse matalalle entisen kirjavan reimarin paikalle. Koetettiin *Saimaan* kanssa nykäistä *Mergatorista* annetulla trossilla, joka kuitenkin katkesi

tuottamatta mitään tuloksia. Kohta sen jälkeen pääsi *Mergator* omalla konevoimalla irti matalikolta.” – Näihin aikoihin luotsipäällikkö kirjoitti Helsinkiin ilmoittaen, ettei menosäännön mukainen määräraha riittäisi aluksen kaikkiin kuluihin. Ilmoitus ei ollut ainutkertainen näinä niukan ajan vuosina ja niitä riitti myös muilta luotsilaivoilta.

Elokuun puolivälissä alus sai pohjakosketuksen Heinäveden reitillä, Läheluhanvirrassa, mutta vain ”lievästi”. Sama, ja vähän muutakin tapahtui muutaman päivän kuluttua Kiurujoella. ”Nivanmäen maantiesillasta kulkiessa tarttuivat puhelinlangat mastoon, jolloin 2 lankaa katkesi ja maston nuppi lippuliinoineen putosi alas. - - Laiva pohjasi pitkin matkaa joessa pehmeään mutaan vaan kiviä tuntui Saarikosken yläpuolella sekä Niskaniemen kaivannossa, joten laivan köli raapi kiviin useassa paikoin keskellä kaivantoa, kuljettiin niin hiljaa kuin mahdollista.” *Saimaa* ajoi Runnille asti, ja matkan aikana tehtiin luotauksia sekä laitettiin reimareita ja linjatauluja väylälle. Tämä jäi *Saimaan* ainoaksi käynniksi Kiurujoella.

Lähes koko syyskuu oltiin Pielisellä, jolloin ”trallatessa törmäsi laiva vedenalaiselle luodolle, kone puolella. Siirrettiin irtonaiset esineet keulasta perään ja koneella takaisin, liutettiin irti karilta”. Lokakuun lopulla käytiin Viipurissa ja ennen matkaa otettiin Savonlinnan Riihisaaresta halkoja 26 pm<sup>3</sup>. 8. marraskuuta tuli merenkuluntarkastaja Mela laivalle Lappeenrannassa ja kun ajettiin Puumalasta Savonlinnaan, suurin osa matkasta tehtiin jäätä särkien; jään paksuus vaihteli yhden ja kahden tuuman välillä.

Marraskuun 14. ajettiin talvehtimista varten Savonlinnan Konepajan laituriin, jossa ”käännettäessä siltaan ruhjoi jää ruoria niin että ruorilevyn takaosa vääntyi sekä ruori stäävi topparien kohdalta”. Eivätkä vastoinkäymiset olleet vieläkään ohi, sillä kahden päivän päästä, kun alusta siirrettiin konepajan rannassa, se törmäsi laiturissa olleeseen hinaajaan – ”jäiden painamana” – ja sai kylkeensä kuhmun. Niinpä seuraavaksi talveksi riitti aluksessa kunnostettavaa hieman tavallista enemmän.

MKH:n istunto hyväksyi 29. marraskuuta aluksen korjaustöihin ”oikaistun” kustannusarvion, joka päättyi 25 000 markkaan. Savonlinnan Konepajan työlistassa oli pitkälti yli 20 kohtaa, sellaisia kuten ”Kansisaumat tilkitään, vanhaa kittiä ei saa lyödä saumojen sisään”, sekä ”Kupariastiat tinataan.” - Laivan talvikuntoon laittaminen saatiin valmiiksi 28. marraskuuta. Matkaa oli tehty kauden aikana liki 4 100 meripeninkulmaa, polttopuita oli palanut 617 pm<sup>3</sup>.

Joulukuun 7. Wendell-Vuoksenvuo, joka asui talvet Viipurissa, ilmoitti aluksen konemestari Kyllöselle Savonlinnaan, että MKH oli hyväksynyt *Saimaan* pyykki-vaatteiden ja akunaverhojen sekä kahden pöytäliinan korjaamisen neiti Mandelinin tarjouksen mukaisesti, joten Kyllösen tuli toimittaa tavarat neidille. Sama koski myös aluksen kolmea sohvaistuinta, jotka tuli toimittaa korjattavaksi satulaseppä Holopaiselle. Viime mainitun työn laskutus aiheutti seuraavana keväänä kovan riidan MKH:n ja Holopaisen välillä.

Vuonna 1922 kevättyöt alkoivat 18. huhtikuuta, alus laskettiin telakalta 10. toukokuuta ja viiri nostettiin 20:na. Tosin 17. toukokuuta MKH:sta lähetetty määräys kuului näin: ”Täten määrätään että tarkastusalus ”*Saimaan*” purjehduskausi on aloitettava Tuorstaina tämän kuun 18 päivänä, ja tulee luotsipiiripäällikön tahi sen, jonka hän asemastaan siihen määrää, suorittaa koematkan aluksella sekä tarkastaa sillä toimitetut korjaustyöt; ollen katsastuspöytäkirja sittemmin tänne lähetettävä.”

Koematkasta ei kuitenkaan ole mainintaa aluksen päiväkirjassa, kuten ei juuri muiltakaan vuosilta.

Heti ensimmäisellä matkalla ajettiin sumussa matalikolle Puumalan eteläpuolella, mutta irti päästiin omin voimin. Se jäikin kauden ainoaksi haveriksi.

Wendell-Vuoksenvuo toimi aluksen päällikkönä toukokuun ja loppusyksyn, ja muun aikaa luotsipäällikkö Johan Mansnérus tuurasi Wendelliä, joka oli pyytänyt päästä Anttolan vesillä toimineen mittausretkikunnan johtajaksi. Vuoden alussa oli luotsipäällikön ja merenkuluntarkastajan virat yhdistetty, mitä kritisoitiin julkisuudessa, ja päätös peruttiinkin vuoden lopulla. Mansnérus siis toimi kesällä 1922 samanaikaisesti myös sisävesien merenkuluntarkastajana, ja niinpä hän *Saimaan* matkojen yhteydessä myös katsasti aluksia, esimerkiksi 26. elokuuta Kuopiossa 13 matkustajalaivaa, yhdeksän hinaajaa ja tervahöyryä sekä yhden proomun. (Mansnérus, joka siis jätti luotsipiirin päällikkyyden tähän yhteen vuoteen, kirjoitti *Saimaan* laivapäiväkirjaan enemmän kuin kukaan hänen edeltäjistään tai seuraajistaan; tosin enemmän laivaväen tekemisistä kuin itse laivasta.)

Purjehduskausi noudatti muuten koko lailla ”peruskaavaa”, mitään isompia väylätöitä ei tehty. Muutama kerta käytiin tapaamassa Wendell-Vuoksenvuon johtamia merenmittaajia Anttolassa, ja tällöin mukana oli myös MKH:n merenkulkuneuvos Åberg. Retkikunnan käytössä ollut höyrypursi ei ollutkaan *Ystävä*, vaan Mansnéruksen mukaan ”*Uuleä*”. Åberg oli ollut laivalla myös kesäkuussa tehtävänä ”tarkastaa eräiden reimarien asema sekä hoitaa eräitä muita merikarttoja koskevia asioita”. (*Uleä* oli Saimaalla myös seuraavina vuosina.)

Keskiviikkona 8. elokuuta tehtiin koneremonttia Savonlinnassa: ”Purettaessa koneessa matalan paineen silinteriä huomattiin sen männässä halkeama ja kun tätä ei voitu hitsaamalla korjata täytyi tilata konepajasta uusi mäntä – luvattiin valmiiksi lauantai-illaksi.” Näin myös tapahtui, ja uusi mäntä laitettiin paikoilleen sunnuntaina. Mansnérus kirjoitti asiasta Helsinkiin: ”Tarkastuslaiva *Saimaan* palattua toissa päivänä toimitusmatkalta etelästä, ryhtyi konemestari Kyllönen tarkastamaan syytä koneen tasaisesta käynnistä poikkeavan äänen syntymiseen, jolloin purettaessa matalan paineen puoleista sylinteriä huomattiin sen männän olevan halki. Ammattimiesten vakuutettua, ettei vikaa voida hitsata, olin pakoitettu tilaamaan uuden männän, joka valmistuu ensi lauantai-iltana. Konepajan ilmoittama hinta männästä on Smk. 1950:- Koneiston valmistuttua kuntoon aion maanantaiaamuna lähteä ohjesäännön mukaiselle matkalle Pielisjärvelle.”

Syyskuun alussa tuli Puumalan luotsiasemalle ilmoitus, että Osmonaskeleen loisto oli sammunut. Syynä oli se, että Gutzeitin hinaaja *Kotka* (entinen varppaaja) oli ollut hinaamassa tavallista suurempaa lauttaa, jonka vasemmalla kyljellä oli ollut vielä eväskontti eli pienehkö proomu. Lautta oli kulkenut niin läheltä loistoa, että proomu oli osunut siihen ja murtanut sen tukiraudan. Sen seurauksena oli kaasusäiliö vuotanut tyhjäksi ja loisto sammunut. Puumalan vesillä ollut *Saimaa* sai tiedon tapahtuneesta, saapui paikalle ja aluksen konemestari korjasi loiston toimintakuntoiseksi ja täytti kaasusäiliön. Gutzeitia laskutettiin korjaustyöstä ja vuotaneesta kaasusta.

Marraskuun 16. alukselle sähkötettiin määräys (ruotsiksi!) lopettaa ”kampanja” 17:nä. Alkoi aluksen talvikuntoon laitto, ja 25. marraskuuta alus nostettiin Savonlinnan Konepajan telakalle. Apulaispiiripäällikkö Mattila sai muutama päivä myöhemmin määräyksen tehdä aluksen inventaari sekä esitys aluksessa tarvittavista korjaustöistä.

Jo edellisvuonna oli satulaseppä A. Holopainen uusinnut Saimaan sohva- ja muuta kalustoa. Töitä oli jatkettu, mutta nytkin Holopaisen laskutuksesta tuli riitaa. Helmikuussa 1923 Holopainen kirjoitti – lakimiehen välityksellä – luotsipäällikölle, aloittaen näin: ”Keväällä vuonna 1922 sain minä tehtäväkseni päällystää luotsilaiva *Saimaan* kaksi sohvanistuinta ja korjata yhden istuimen. Päällystyskankaaksi tätä varten olin pakotettu toiminimen And. Auvinen Osakeyhtiön kautta hankkimaan punaista schagia, joka maksoi 1815 markkaa.” Tätä ei kuitenkaan ollut hänelle maksettu, ainoastaan työpalkka 1 450 markkaa. Peltonen lähetti laskun kirjeen kera Helsinkiin, mutta MKH suostui maksamaan vain kaksi kolmasosaa pyydetyistä.

Vuonna 1923 merikapteeni Yrjö Peltonen nimitettiin Saimaan luotsipiiriin vt. päälliköksi. Hän toimi myös *Saimaan* päällikkönä, sillä edellisesän tapaan Wendell-Vuoksenmaa oli merenmittauksia johtamassa ja toimi ainoastaan toukokuun sekä lokakuun puolivälistä alkaen aluksen päällikkönä. Savonlinnan Konepaja teki talven aikana alukseen korjauksia 16 000 markalla, josta isoin erä meni peräsalonkiin: ”Kansisalongin katto uusitaan faneerilla ja kiinnitetään tammilistoilla, messinkiruuvit. Uusi korkkimatto lattialle.”

Viiri nostettiin 22. toukokuuta ja aluksen toiminta alkoi kaksi päivää myöhemmin. Se noudatti pitkälle aiempien vuosien kaavaa. Viipurissa käytiin neljä kertaa, toukokuun lopussa sekä heinäkuun ja marraskuun alussa haettiin petroolia ja lisäksi syyskuussa kuljetettiin Lappeenrannasta Viipuriin retkikunta, johon kuului eduskunnan valtiovarainvaliokunnan jäseniä, TVH:n johtoa sekä Saimaan kanavan kanavapäällikkö. – 1. kesäkuuta vietettiin aluksen 30-vuotisjuhlia, jotka – Puutossalmen laiturissa kun oltiin – taisivat jäädä aika pienimuotoisiksi. Päiväkirjaan tuli kuitenkin merkintä: ”Laivalla oli 30 vuotinen merkkipäivä samoin myös laivan pursimiehellä Ludvig Jägerskillä samasta ajasta.” Viime mainittu tarkoitti siis sitä, että Jägerski oli kuulunut *Saimaan* miehistöön aluksen ensimmäisestä purjehduskaudesta alkaen.

Pian sen jälkeen MKH:n luotsi- ja majakkaosaston päällikkö, eversti G.W. Pettersson teki tarkastusmatkan aluksella, jonka jälkeen tämä antoi Saimaan vesiliikenteestä rauhoittavan lausunnon. Sanomalehdissä oli näet jo edellisvuodesta alkaen käyty kiivasta keskustelua sisävesiliikenteen huolestuttavasta kehityksestä, mihin viranomaistoimet olivat olleet suuresti vaikuttamassa.

Pelastustöihin päästiin kahdesti. Kuopiosta lähdettiin aamulla 4. kesäkuuta, jolloin kirjattiin: ”Etusaaren valkoisen reimarin väärälle puolelle oli ajanut hl. *Puuseppä II* kiinni, joka irroitettiin. Vahinkoa ei laivalle tullut”. Viipurista Kuopioon matkalla olleen höyrylotja *Puuseppä 2:n* päällikön A. Partasen tekemä protesti kertoi tapahtuman näin: ”Kl. 3 ap jätin laivan ohjauksen perämies Paavo Miettiselle tehtäväksi. Saavuttiin Puutossalmeen klo 5.30 a.p. oli perämies poistunut komennolta ja jättänyt laivan ohjauksen kansimies Heikki Hartikaisen tehtäväksi. Heti perämiehen poistuttua ohjautui laiva reitin ulkopuolelle valkoisen reimarin taakse. Tapauksen huomattuani menin heti komennolle ja komensin vesisysärit pantavaksi toimimaan, sekä pelaamaan veden korkeutta ruumassa jonka perusteella voimme todeta, että laiva ei ole uppoamisen vaarassa, vaan voidaan hyvin pitää pumppujen avulla kunnossa.

Laivamme sivuun tuli myöhemmin luotsilaiva ”*Saimaa*” joka irrotti sen karilta.” Höyrylotja pääsi omin voimin Kuopioon Saastamoisen Haapaniemen myllylle, jossa ryhdyttiin purkamaan laivan 180 000 kilon ruislastia.

Syyskuun 18. oltiin Etelä-Saimaalla Kilpiänsaaren luona, jolloin ”Kl. 7 lastattu vene hiekalla, irroitettu hl. *Aalto* karilta johon se oli mennyt yöllä pimeässä.” – Kaksi kertaa lokakuussa Peltonen pääasi antamaan ”viranomais määräyksen”: ensin höyrylotja *Hankkija IV:lle*, joka kulki Vuoriluodon kohdalla ilman ”signaalitulia”, ja viikkoa myöhemmin matkustajahöyry *Louhelle*, jonka mastovalo ei palanut, ei myöskään vihreä sivuvalo.

Tarkastus- ja huoltomatkojen välissä kunnostettiin ja huollettiin laivaa sekä loistokalustoa, kuten 31.7. Savonlinnassa: ”Kallistettu laivaa oikealle kyljelle, puhdistettu ja maalattu vasen vesilinja. Jääkaapit puhdistettu ja maalattu sisältä, laitettu 5 kapp. polttimoita kuntoon Joensuun loistoja varten.” Syyskuun 7. puolestaan: ”Pilkottu keittiöpuita sekä raapattu Kolikkoinvirralta löydetty poiju”. Joskus päivän tekemiset jäivät hyvinkin vähiin. Syyskuun alussa *Saimaa* kuljetti valtiovarainvaliokunnan Lappeenrannasta Saimaan kanavaa myöten Viipuriin.

Viiri laskettiin 15. marraskuuta, jolloin ryhdyttiin myös laivaa riisumaan. Talveksi mentiin Lypsyniemen konepajalle, jonne tällä kertaa ei ajettu omalla koneella vaan Gutzeitin *Hansin* hinaamana. Alus nostettiin ylös 21:nä, jolloin laivan pohja maalattiin, ja laskettiin viikkoa myöhemmin. Tuolloin ilmenneen vuodon takia alus jouduttiin nostamaan uudelleen telakkaan, jolloin syy vuotoon löytyi potkurin hylsästä. Alus ei jäänyt talveksi Lypsyniemeen, vaan se nostettiin Savonlinnan Konepajan telakalle. Telakointi ja pienehköt korjaustyöt tulivat maksamaan 12 000 markkaa, josta valtaosa koostui kattilan korjauksesta.

Aluksella ajettiin kesän 1923 aikana 4 000 merimailia, ajotunteja kertyi 617 tuntia ja ja halkoja kului 599 pm3.

### Vuodet 1924-29

Vuodesta 1918 *Saimaassa* ollut päällikön virka lakkautettiin vuoden 1923 lopussa ja palattiin vanhaan käytäntöön, että Saimaan luotsipiirin päällikkö toimii myös aluksen päällikkönä. Ei perustettu myöskään perämiehen tointa, vaan pursimies toimi kansimiehistön päällikkönä, silloin kun päällikkö ei ollut laivassa. *Saimaan* päällikkönä toiminut Wendell-Vuoksenmaa joutui lakkautuspalkalle ja toimi seuraavat vuodet erilaisissa tilapäistehtävissä. Yrjö Peltonen nimitettiin vt. luotsipäälliköksi, kunnes hänet vakinaistettiin vuoden 1926 alussa.

*Saimaan* vuosien 1924-26 ja 1928 päiväkirjat eivät ole säilyneet. Seuraavassa hahmotetaan laivan kulkemisia ja tekemisiä näinä vuosina siltä osin, mihin luotsipäällikön kirjeenvaihto sekä eräät muut lähteet tietoja tarjoavat. Kovin paljoa ei kuitenkaan ole löytynyt.

Vuosi 1924 oli tulvavuosi Saimaalla, lähes yhtä paha kuin vuosi 1899. Peltosen kirjelmä 15.7. Helsinkiin alkoi näin: ”Merenkulkuhallitukselle saan täten kunnioittaen ilmoittaa, että A.B. Gutzeitin omistama hinaaja ”*Selma*”, hinatessaan tukkilauttaa kaato Harmaaparran kalliolle rakennetun loiston jalustoineen, vieden samalla loiston ulkopuolella olevan kirjavan reimarin mennessään. Samalle kalliolle ajoi sittemmin hiukan myöhemmin keskipäivällä Koivistolainen höyrylotja ”*Otso*” upoten kallion

viereen. Paikallisen luotsin ilmoituksen mukaan on höyrylotja ”*Otson*” uppoamiseen ollut pääsyynä epävarma ohjaus ja tulvaveden aiheuttama kova virta.” Tapauksesta kerrotaan lisää ohessa.

Elokuussa *Saimaan* konemestarille Antti Kyllöselle myönnettiin kahden viikon palkallinen loma ”perheasioiden” tähden. Kyllösen isä oli kuollut, 5-vuotias poika hukunut ja äiti katkaissut jalkansa. Sijaiseksi tuli *Eläköön*-laivan kolmas konemestari L.J. Jägers, *Saimaan* pitkäaikaisen pursimiehen veli. Myöhemmin syksyllä puolestaan *Saimaan* Jägers (62), jonka työtehtäviin kuului aluksesta huolehtiminen talven aikana, pyysi MKH:lta lupaa saada asua talven kotonaan Helsingin pitäjän saaristossa, kuten ennenkin. Luotsipäällikkö asettui puoltamaan, koska varsinaisen laivavahdin palkkio veloitettaisiin Jägersin palkasta ja koska tämä pystyisi tekemään kotonaan eräitä laivatöitä, kuten peittopurjeita. Hyväksyttiin.

Syyskuun lopulla ”Etelä-Saimaa” kertoi, että ”viime viikolla on luotsilaiva ”*Saimaalla*” toimitettu uusien tukkilauttojenkuljetusväylien trallaus Oriveden ja Paasveden välillä Heinäveden Heinsalmeen. Väylä on osoittautunut tarkoitukseen erityisen sopivaksi”. Lehti kertoi myös muista Ab Perkaus Oy: tekemistä uittoa palvelevista väylätöistä. Lisäksi todettiin, että Saimaalle oli tulossa viisi uutta loistoa, joiden rakentamiskuluihin myös SLHY oli osallistumassa.

*Saimaan* kulut olivat liki 43 000 markkaa, josta polttopuihin (622 pm3) meni yli kaksi kolmannesta eli 30 000 markkaa. Vastaavat summat olivat merellä toimineella *Jupiterilla* 55 000 ja 38 000 markkaa.

Vuoden 1924 lopulla MKH antoi määräyksen, jonka mukaan merenkuluntarkastajat olivat oikeutettuja käyttämään tarkastusaluksia virkamatkoihinsa. Siitä oli sovittava asianomaisen luotsipäällikön kanssa ja niin, että joko luotsipäällikkö tai aluksen päällikkö kulki laivan mukana. Saimaalla ei merenkuluntarkastaja juurikaan käyttänyt tätä oikeutta, vaikka kulkikin usein laivan mukana.

Vuonna 1925 *Saimaa* sai uuden (nykyisen) kattilan. Sen rakensi Konetehdas Osakeyhtiön Lypsiniemen konepaja Savonlinnassa. Kattilan vaihdosta kerrotaan tuonnempana hieman lisää.

Sanomalehtiin *Saimaa* pääsi ensi kertaa 6. kesäkuuta, jolloin ”Itä-Savo” kertoi MKH:n virkamiesten olleen aluksen kanssa tarkastusmatkalla eri puolilla Saimaata. Virkamiehet olivat merenkulkuneuvos E. Åberg ja yli-insinööri E. Nummelin.

”Suojeluskuntalaivoilla onnistunut taisteluharjoitus Puumalassa”, otsikoi ”Savonmaa” kesäkuun viimeisenä päivänä 1925. Lehti kuvaili yksityiskohtaisesti Puumalan Lehmäinselällä pidettyä harjoitusta, johon osallistuivat Savonlinnan, Lappeenrannan ja Mikkelin suojeluskuntalaivueet, yhteensä 15 moottorivenettä. ”Tottumattomutta oli tietenkin ilmennyt taisteluharjoituksessa ja tulos, kuten tavallisesti tällaisissa tapauksissa, jäi epäselväksi”, lehti kirjoitti isänmaahenkisessä selostuksessaan. Myös mm. ”Mikkelin Sanomat” kertoi harjoituksesta liki koko sivulla otsikoiden sen ”Puumalan meritaistelu”. Tapahtuma kerrotaan siksi, koska myös *Saimaa* oli paikalla yhdessä kahden muun höyryaluksen kanssa, ne olivat Gutzeitin *Aino* ja Wahl & Co:n *Lasse*, molemmat hinaajia. Mikä oli *Saimaan* rooli, sitä ei kerrottu.



MKH antoi aluksen Saimaan kutsuntapiiriin käyttöön viikon ajaksi syyskuun lopulla. Sinä aikana sotilasväki kiersi vesistöä pitämässä eri paikoissa kutsuntoja. Emme tiedä, tapahtuiko matkan aikana jotain erityistä, mutta seuraavaksi syksyksi ei vastaavaan pyyntöön suostuttu.

Samana kesänä 1925 *Saimaalla* oli myös kaksi arvokuljetusta. Tasavallan presidentti Lauri Kr. Relander osallistui heinäkuun lopulla Olavinlinnan 450-vuotisjuhliin, jolloin risteiltiin myös Pihlajavedellä. Vajaan kuukauden kuluttua Relander oli jälleen laivalla, tällä kertaa hän oli isännöimässä Ruotsin kuningas Kustaa V:ttä, joka oli prinssineen Suomen vierailulla. Sunnuntaina 23. elokuuta *Saimaa* vei vieraat Savonlinnasta Punkaharjulle. Matka aiheutti alukselle 625 markan lisäkulut. Molempia matkoja varten toimitettiin alukselle presidentin kansliasta presidentin viiri, joka oli palautettava välittömästi käytön jälkeen. Peltoselle myönnettiin kuljetuksesta seuraavana vuonna ruotsalainen kunniamerkki kunniakirjoineen.

Lokakuun lopulla *Saimaa* pääsi jälleen lehtien palstoille, melko erikoisella tavalla. ”Savonmaa” uutisoi näin: ”Klo 4 aikaan sunnuntaiamuna oli muuan mies tunkeutunut luotsilaiwa ”*Saimaaseen*” ja alkanut sieltä, etupäässä salongeista keräillä tawaraa. Yleensä kaikki, mitä irti sai, näkyi kelwanneen, yksinpä lääkekaapista oli lääkkeitä ottanut ja lopuksi vielä telttatuolin käteensä. Puosmanni oli kyllä miehen puuhailuista herännyt, mutta oli mies silloin esiintynyt kapteenin sadetakissa ja lakissa, joten tämä oli luullut häntä kapteeniksi. Warastamine tawaroineen oli mies lähtenyt ”*Heinäwesi*”-laiwaan, josta oli pyytännyt saada tilata hytin. Laiwassa heräsi kuitenkin epäily ja ilmoitettiin sieltä wieraasta poliisille.” Lehti kertoi pidätetyn olleen ”uskonnoltaan kr.-katolinen. Hän vaikuttaa mielipuolelta”.

*Saimaalle* kertyi kuluja vuoden aikana liki 20 000 markkaa (ilman uutta kattilaa).

Vuonna 1926 Peltosen luotsipäällikkyys vakinaistettiin. Alus telakoitiin keväällä Lypsyniemen konepajalla, mikä pohjan maalauksen kanssa tuli maksamaan 3 000 markkaa. *Saimaa* myös sai uuden moottoriveneen, tosin niin, että ”laivan äskettäin hankittuun soutuveneeseen sijoitetaan uusi moottori ja soutuvene tilalle hankitaan uusi tasapohjainen soutuvene; ja tullaan uusi moottori ja tasapohjainen soutuvene hankkimaan täkäläisen teknillisen toimiston välityksellä, kuntaas moottorin paikalleen asennuksen saa tehdä Konetehdas Oy 3500 markan kustannuksella”, määrättiin Helsingistä luotsipäällikölle lähetetyssä kirjeessä. Tosin luotsipäällikkö palautti Helsingistä lähetetyn veneen tarkoitukseen sopimattomana, ja uusi vene teetettiin paikallisesti. - *Saimaalle* myönnetty ”erikoismääräraha” oli 15 500 markkaa (pienin MKH:n laivoista), josta yli puolet oli osoitettu ”kone- ja kansitarpeisiin”; taas vaatteiden pesuun oli varattu 800 ja tarjoilutarpeisiin 500 markkaa.

*Saimaa* pääsi kesän aikana muutamia kertoja lehtien palstoille. Heinäkuussa kerrottiin kauppa- ja teollisuusministeri Tyko Reinikan saapuneen avustajineen *Saimaalla* Savonlinnasta Kuopioon. ”Matkan tarkoituksena oli tarkastaa kauttaaltaan Saimaan luotsipiiriä sekä ottaa selvää parhaallaan päiväjärjestyksessä olevan merenkulkuopetuksen uudelleen järjestämisen mahdollisuuksista sisävesilaivojen päälliköitä varten.” Viime mainittu ratkesi siten, että Kuopion merimies- eli laivurikoulu, joka oli ollut toiminnassa vuosina 1909-18, aloitti toimintansa uudelleen vuonna 1930 (Savonlinnan merimieskoulu oli toiminut vuosina 1900-18.) – Ilmeisesti jo tätä ennen oli myös presidentti Relander matkannut *Saimaalla*, koska Kadettikoulun pyyntöön saada *Saimaa* käyttöönsä heinäkuussa, MKH:sta vastattiin myöntävästi, mutta sillä

varauksella, että ei kuitenkaan 4.7., ”koska Tasavallan Presidentti juuri siihen aikaan tulee *”Saimaalla”* lähtemään matkalle Kuopiosta”. Se matka ei toteutunut, mutta heinäkuun lopulla *Saimaa* pääsi kuljettamaan presidentti Relanderin Olavinlinnaa, jossa vietettiin linnan 450-vuotisjuhlia.

Elokuussa alus kuljetti ”heimokansan” Unkarin parlamentin valtuuskunnan Punka-harjulta Savonlinnaan, jossa ”heidät otettiin kaupungin puolesta vastaan. Satama oli liputettu Suomen värein, hulmuten etualalla Unkarin lippu”, kertoi ”Suursavolainen”.

Seuraava uutisointi tapahtui syyskuussa ja varsin traagisen otsikon alla ”Kamala verinäytelmä Varkauden lähellä”. *Saimaa* ei kuitenkaan ollut tapahtumaan muuten osallisena kuin mitä selviää mm. ”Länsi-Savon” uutisoinnista: ”Maanantaina päivällä tapasi luotsilaiva *”Saimaa”* Äimisvedellä, n. 30 km. Varkaudesta etelään keskellä selkää moottoriveneen ajelehtimassa. Laiva suunnattiin venettä kohti ja kun se oli saavutettu, kohtasi laivassa olijoita kaamea näky. Moottoriveneessä nähtiin yhden miehistä retkottavan hengettömänä pää riippuen yli laidan. Toinen makasi veneessä ammottava ampumahaava päässään, mutta silti tajuissaan olevana. Kolmas mies, näköjään vahingoittumattomana, makasi niinikään veneessä kylmän ja hirmutekojen jähmetyttämänä. Luotsilaiva *”Saimaa”* rupesi viipymättä hinaamaan moottorivenettä Varkauteen, minne saavuttua hengissä olevat siirrettiin sairaalaan lääkärinhoitoa saamaan.”

Tapaus liittyi viinaan, kuten lehden alaotsikkokin kertoi ”Viinan rinnalla ihmishenki halpa”. Kaksi miehistä, Kuhlman ja Tuomainen, olivat harjoittaneet pirtun trokausta ja hakeakseen lastin kätköpaikastaan olivat houkutelleet moottoriveneen omistavan ”ystävän”, Laitisen, heidät sinne viemään. Kun tämä sai matkalla kuulla, mistä oli kyse, hän kieltäytyi osallistumasta moiseen laittomuuteen, ja ryhtyi kääntämään venettä takaisin Varkautta kohden. Kun Tuomainen oli valmis tämän hyväksymään, Kuhlman raivostui ja ampui pistoolillaan Tuomaisen siihen paikkaan. Hän aikoi menetellä samoin myös Laitisen kanssa, mutta syntyi käsikämmä, jonka aikana Kuhlmanin pistooli laukesi ja osui häntä päähän. ”Taistelu elämästä ja kuolemasta jatkui tästä huolimatta. Laitinen putosi sen kuluessa veteen ja Kuhlman yritti estää hänen pelastumisestaan. Lopulta menetti hän kuitenkin voimansa ja Laitinen voi lopen uupuneena kavuta veneeseen. Siinä makasivat he enemmän tai vähemmän menehtyneinä, kunnes *”Saimaa”* tapasi veneen.”

*Saimaa* sai vuonna 1926 uuden moottoriveneen, johon tuli Finska Motorfabriks AB:n toimittama Olympia-moottori. Hintaa kertyi 7 500 markkaa.

Lokakuun alussa ”Karjalan Maassa” oli pienuutinen: ”Jänisselän Koivuluodolle on kuluneen kesän aikana tehty noin 4 m. korkea betonikehys loistoa varten. Nyt parhaillaan on luotsilaiva *”Saimaa”* muassaan merenkulkuhallituksen mekaanikot asettamassa loistolaitteita paikoilleen. Loistoon tulee kaasuväli ja saadaan se valaisemaan jo tämän viikon aikana.”

Marraskuun alussa *Saimaata* pyydettiin hinaamaan Lehtoniemen konepajan valtiolle rakentama saaristolaiva Lehtoniemestä Lauritsalaan. Peltonen kieltäytyi, koska oli saanut luvan aluksen riisumisen talvea varten. Lisäksi hän totesi, että valtion taksojen mukaan hinaustyö tulisi maksamaan – ilman viiveitä ja vastoinkäymisiä – 5 950 markkaa: ”yksityiset tekevät sen paljon halvemmalla.”

15. marraskuuta konemestari A. Kyllönen ja pursimies L. Jägers tarkastivat *Saimaan*. Heidän tarkastuspöytäkirjansa kuului näin:

”Tarkastusalue *Saimaa* oli nostettuna Savonlinnan Konepaja O/Y:n telakalla. Pohja oli sisäpuolelta puhdistettu ja raapattu, sekä alus kaikin puolin laitettu talvehtimiskuntoon, kalusto siirretty varastomaksiiniin, paitsi osa konehuoneen kalustoa oli aluksella. Tarkastuksessa ei huomattu aluksen rungossa, eikä muussakaan erinäisiä vikoja, paitsi pohjassa joissakin paikoissa pieniä kouruja.

Varastomakasiinissa oleva kalusto tarkastettiin ja merkittiin kaikki viallinen kalusto poistettavaksi luettelosta. Raskaampi kalusto oli huolellisesti asetettu varastohuoneen alakerrokseen ja kevyempi ullakkokerrokseen, eri kalustolajit erikseen. Osan arvokkaampaa ruokailukalustoa oli piiripäällikkö ottanut hoitoonsa, joka tarkastustilaisuudessa merkittiin.

Ruokailukalusto on vanha ja hyvin kulunut, sekä useammat lajit vähissä, etenkin porssiinikalusto, joten olisi aivan välttämätöntä ruokailukalusto suurimmaksi osaksi uusia.”

Aluksen kulut olivat 123 000 markkaa, josta palkkojen osuus oli 60 %. Halkoihin meni 28 000 markkaa ja lähes yhtä paljon korjauksiin ja kunnossapitoon sekä loppu miehistön matkoihin ja lääkkeisiin. Luotsauksia oli luotsipiirissä peräti 323 ja niistä kertyneistä maksuista luotsit saivat 20 %, valtio 75 % ja loppu 5 % kerättiin luotsivenerahastoon. Tämä jakosääntö oli otettu käyttöön MKH:n aikana.

Talven 1927 *Saimaa* vietti Savonlinnan Konepajan telakalla, ja seuraavan Lypsy-niemessä. Kummallakin kerralla alukseen tehtiin normaalia enemmän remonteja, joista kerrotaan tuonnempana.

Keväällä 1927 *Saimaan* viiri nostettiin 24. toukokuuta, jonka jälkeen alkoivat normaalit tarkastusmatkat. Kesän aikana oli kaksi ”siviiliajtoa”. Heinäkuun alussa käytettiin kadetteja Savonlinnan Pääskyniemestä käsin Punkaharjulla, ja kuukautta myöhemmin kuljetettiin TVH:n johtoa Viipurista Uuraaseen ja takaisin.

Lehtiin *Saimaa* pääsi ainakin kerran. ”Eemeli” kirjoitti heinäkuun alussa ”Savonmaassa” laajasti *Leppävirta II:lla* tekemästään laivamatkasta ja jutussa oli tällainenkin kohta: ”Hietawirrassa tawattiin tuttavia. Siellä majaili luotsilaiwa *Saimaa* kotoisessa olossaan... Kapteenistakaan ei näkynyt muuta kuin paljaat warpaat kajuutan owen raosta ja miehistö oli puettu uimahousuihin... Me emme tahtoneet mitenkään häiritä, waan jätimme *Saimaan* omiin hoteisiinsa ja painuimme kohti Repolahtea.”

Kauden aikaan kertyi alukselle ajotunteja 510 ja meripeninkulmia 4 560. Aluksen kulut olivat ilman Savonlinnan Konepajan tekemiä korjauksia yhteensä 129 400 markkaa, mikä jakautui seuraavasti:

Palkat	81 700 mk
Palkanlisät	9 600
Kunnossapito	11 000
Polttopuut	25 600
Miehistön matkat	800
Lääkäri	700

Myös vuodesta 1928 tietomme ovat vielä niukemmat. Syyskuussa *Saimaa* pysähtyi Kommersalmen loistolle, joka ei pyörinyt säädetyllä tavalla. Kun konemestari ja kaksi kansimiestä menivät loistolle sitä korjaamaan, he löysivät varastoliiteristä yhdeksän peltikanisteria (á 10 litraa), joiden epäiltiin sisältävän spriitä. Paikalle haettu loistonvartija tunnusti kanistereiden kuuluvan hänelle. Ne otettiin talteen laivalle ja vietiin Savonlinnaan Säämingin nimismiehen huostaan. Tapaus pääsi lehtiin ja siitä kehkeytyi sittemmin oikeusjuttu. - Lisäksi tiedetään, että ajoja kertyi alukselle 5 436 meripeninkulmaa.

"8.4. Alotettu varustustyöt Luotsi-piiripäällikön määräyksestä v. 1929 purjehduskautta varten. Saapuneet työhön kansimiehet Väinö Pesonen ja Eero Pylkkänen sekä lämmittäjät Eenokki Pulkkinen ja Einar Joronen. Käyty räätäilillä antamassa pukujen mitat." Näin alkoi *Saimaan* laivapäiväkirja keväällä 1929. Räätäilissä käynti kertoi sen, että valtio kustansi edelleen luotsialusten miehistölle edustuskäyttöön tarkoitetut virkapuvut, kuten työvaatteetkin. Vaatteet teki Oy I. Pergamon & Co Ab Helsingissä ja ne toimitettiin laivalle saman kuun lopulla.

Seuraavana päivänä työt jatkuivat: "Puhdistettu miehistön asunto ja varastohuone. Tahkottu kirveitä ja höylänteriä, pilkottu polttopuita. Vuosi oli siitä poikkeuksellinen, ettei pursimies Jägers enää kuulunut aluksen miehistöön; tämä oli jäänyt pois terveydellisistä syistä. Tilalle tuli E. Juutilainen, joka oli toiminut mm. *Heinävesi III:n* päällikkönä ja jota Jägers oli suositellut, "luulen että ei toineki mies paremmaksi tule". Seuraavana kesänä Juutilainen vakinaistettiin toimeensa, mutta se jäi lyhytaikaiseksi, koska mies kuoli talvella 1931. Tilalle tuli Eero Pylkkänen, joka oli palvellut *Saimaan* kansimiehenä, mutta oli nyt käynyt Kuopion laivurikoulun ja pätevöitynyt.

Kunnostus- ja maalaustyöt jatkuivat, ja 15. toukokuuta 1929 laskettiin Savonlinnan Konepajan telakalla talvehtinut alus veteen. Varustelutöitä jatkettiin tämänkin jälkeen ja esimerkiksi sunnuntaina 26.5. "maalattiin keltainen juova laivan ympäri".

Seuraavana päivänä oli kattilan tarkastus, ja päivä siitä nostettiin viiri keulamastoon klo 8 ja lähdettiin ajoon. "Lähdetty varastohuoneelta 10.35 pohjoissatamaan. Kannettu luotsipiirin konttorista laivaan kellot, ilmapuntarit, peilit, nikkeli- ja hopeaesineet, 2 korituolia, 1 pöytä. Ostettu miehistölle työvaatteet. Ankkuriin Säviänsaaren lahteen, johon yövytty. Lakattu käytävä pursimiehen hyttiin, raapattu turkkipelti kannella." Ajoa kertyi 2 tuntia 35 minuuttia.

Laivan kunnostusta jatkettiin tämänkin jälkeen koko kesän ajan, kuten ennenkin. Niinpä kesäkuun 12:na, kun oli palattu Pieliselle ulottuneelta tarkastusmatkalta Savonlinnaan, päiväkirjaan merkittiin: "Pesty laivan kannet. Pyyhitty raakaöljyllä ja maalattu laivan ulkosivut. Maalattu vesiränniä kannella. Pesty keksin varsi ja sestat soodavedellä. Tomutettu patjat ja fillit perähyteistä, pursimiehen ja konemestarin hyteistä sekä ruiskutettu niissä flitt'ia."

Juhannuksena laivassa oli juhraliputus ja juhlan jälkeen tehtiin matka Rantasalmen vesille. "Maalattu kirjava pylväs Peonsalmessa ja valkoinen kummeli saman nimisessä salmessa, Porosaaressa. Otettu 3 syltä halkoja Hietavirralla. Tarkastettu Tahkorannan väylä. Käännytty takaisin Erolansaaresta 12.50. Pysähdetty Selkäluodon majakalla 14, luotsipiiripäällikkö tarkastanut majakan, otettu pois 4 kpl tyhjää öljyastiaa."

Heinäkuun alussa ”Länsi-Savo” kertoi, että ”Saimaan luotsipiirin päällikkö, kapteeni Yrjö Peltonen kävi luotsilaiva ”*Saimaalla*” tarkastamassa Mikkelin satamaa. Tarkastuksen tuloksena kapteeni Peltonen on ilmoittanut satamamme olevan hyväksyttävässä kunnossa”.

Tarkastusmatkoja tehtiin tasaisin välein koko heinä- ja elokuu. Muutaman kerran tehtiin varsinaisia väylätöitäkin, kuten elokuun alussa, jolloin harattiin Kortejoen, Rouhialan, Tervon ja Pohjasalmet Kuopion lähistöllä. Kaksi viikkoa myöhemmin harattiin neljän päivän ajan Päiväkivenselkää Anttolassa. Laivakin sai jatkuvasti osansa, kuten 15:nä: ”Pestiin ja maalattiin laivan vasemman sivun vesilinja, korjattiin keittiön lattiaa, pestiin kompassin jalka ja tiskipöytä.” Kompassinjalka lakattiin seuraavana päivänä.

Melkoinen osa ajasta käytettiin vesistön loistojen tarkastukseen. Syyskuussa kunnostettiin Kommersalmen sammunutta majakkaa sekä aloitettiin Rapaluodon loiston rakennustyöt, jotka saatiin valmiiksi toisella käyntikerralla. Lokakuun puolenvälin jälkeen palattiin haraamaan Päiväkivenselälle. ”Trallattu Ristisaaren salmesta Louhivedelle päin tarkoituksella oikaista väylällä oleva mutka. Neuvottiin luotsi Päiväkivenselältä uudelle väylälle tulevien viittojen paikat.” Kuun lopulla harattiin eteläisellä Saimaalla, Luovukkaluodon ympärillä ja Saimaan kanavan suulla.

Samoihin aikoihin Peltonen sai lausunnottavakseen Saimaan kanavaa koskevan esityksen. Rannikko- ja sisävesilaivuriyhdistys näet esitti, että Saimaan kanavan uudet kaasuloistot muutettaisiin takaisin öljykäyttöisiksi, koska uudet häikäisivät. Peltonen oli jyrkästi vastaan ja esitti että loputkin öljykäyttöiset uusittaisiin pikimmiten. Siihen laivurien esitykseen, että vesiproomujen ja propsinippujen uitto kiellettäisiin kanavassa, hän ei ottanut selvää kantaa. Hän myönsi, että ne hidastivat laivaliikennettä, mutta toisaalta silläkin liikenteellä tuli olla mahdollisuus kulkemiseen kanavassa. MKH jättikin kirjelmän omaan arvoonsa.

Viimeinen tarkastusmatka suuntautui Kuopioon, josta palattiin Savonlinnaan 19. marraskuuta. Talvehtimistyöt alkoivat saman tien ja viiri laskettiin 2. joulukuuta. *Saimaan* ajot eivät olleet kuitenkaan vielä ohi: 5.12. ajettiin Asemaniemestä Lypsyniemen konepajan rantaan, jossa alus nostettiin viikkoa myöhemmin ylös telakkaan talveksi. Peltonen kirjasi 14. joulukuuta: ”Maksettu väestö ulos.” Kesän aikana ajettiin liki 5 000 meripeninkulmaa ja oltiin ajossa 643 tuntia; halkoja paloi 579 pm3.

Merenkuluntarkastaja Mansnérus kävi vuoden lopulla suorittamassa MKH:n säännösten mukaisen turvallisuustarkastuksen *Saimaassa*. Mittausten mukaan aluksen vapaa pinta-ala oli 70,47 m2, ”joten korkein matkustajaluku on 141 henkeä”. Tämä olisi edellyttänyt laivaan hankittavaksi lisää pelastusvälineitä seuraavasti: yksi laivavene, neljä pelastusrengasta (oli ennestään kaksi, mutta kooltaan liian pieniä) sekä 129 pelastusvyötä (ennestään oli 10). Nämä olisivat tulleet maksamaan runsaat 11 000 markkaa. Ei ole tiedossa, ryhdyttiinkö hankintoihin, edes osittain.

### *Tapaus Selma*

Gutzeit-yhtiön hinaaja *Selma* (1882) rikkoi hinaamallaan tukkilautalla vajaat 10 kilometriä Puumalasta pohjoiseen sijaitsevan Harmaaparran merimerkin heinäkuussa 1924; tuolloin oli Saimaalla lähes ennätystulvan kesä. Tapauksen johdosta pidettiin Laitaatsillassa 17. heinäkuuta 1924 kuulustelu. Harmaaparran ”lyhtypaalun särkemistä” koskevassa kuulustelupöytäkirjassa todettiin seuraavaa:

”Laivuri Armas Puustinen S/S ”*Selman*” päällikkönä kertoo, että kun he olivat 13/7 noin klo 1 epp. tienoissa tukkilautan kanssa kulkemassa sanotussa paikassa alaspäin, niin kävi sanotussa virrassa tavallista kovempi virta alaspäin, ja kun S/S ”*Selman*” jälessä oli kuljetettavana 34 nippua pitkä, siis tavallista pitempi tukkitooki, oli Puustinen kyllä ajatellut ensin ajaa samassa paikassa olevaa oikeanpuoleista kiertoreittiä eli tukkiväylää myöten, vaan kun tukkiväylä sanotussa kohti tekee mutkan oikeaan päin ja samalla kohti vasemmalla puolella on pikkuinen saari, niin sanoo Puustinen pelänneen, että jos hän ajaa tukkiväylää, niin mainittu kova virta painaisi pitkän tukkilautan takapäin vasemman puoleisen pienen saaren taakse matalaan ja sitäpaitsi toteaa Puustinen myös, että koko päällikkönä olo-ajallaan ei hän ole ajanut vielä mainittua tukkiväylää myöten alaspäin mennessä lautan kanssa, vaan että hän aina on ajanut läpi sanotun paikan tavallista laivareittiä edellä mainitun lyhtypaalun sivutse ja sillä kohti olevien kirjavien ja punaisten reimarien välitse. Sen johdosta katsoi hän nytkin oman ilmoituksensa mukaisesti paremmaksi ajaa viime mainittua tietä, kun hänelle sanotussa kohti sitäpaitsi aikaisemmilla kerroilla ei ole tullut mitään vahinkoa, niin toivoi hän tälläkin kerralla läpäisevän sen paikan onnellisesti. Päästyään onnellisesti niin pitkälle, että kahdeksan nippua pitkältä oli tukkilauttaa enään lyhtypaalun takana tai yläpuolella, niin painoi kova virta äkkiä sanotun lautan loppupään lyhtypaalua vasten sillä seurauksella, että paalu murtui nurin, pudoten paikalla olevan kallion päältä järveen, samalla myös vieden tukkilautan kanssa paikalla olevan kirjavan reimarin mennessään pois paikoiltaan. Kun sitten S/S ”*Selma*” oli sivuuttanut Harmaaparran kapean ja ollen noin 75 metrin päässä tukkilautan loppupää murtuneen lyhtypaalun kohdalta alas eli Osmonaskeleen selälle päin, niin tuli heidän jälestä eräs höyrylotja täydessä parrulastissa (jonka sittemmin huomasivat olleen H/L ”*Otso*”) alaspäin menossa ja kun he epäilivät S/S ”*Selmassa*”, että jos se jälessä oleva höyrylotja erehtyisi ajamaan liian paljon vasemmalle, poisvedetyn kirjavan reimarin taakse ja särkyneen lyhtypaalun kalliolle, niin sanoo Puustinen antaneen sanotulle höyrylotjalle hälytysmerkkiä useampia lyhyitä vihellyksiä höyryvihellyspillillään ja myös kovasti vilkuttaneen huomion herättämiseksi, sekä lisäksi myös huutaneen, vaan kaikista heidän toimenpiteistään huolimatta ajoi H/L ”*Otso*”n ohjaaja laivansa suoraan sanotulle lyhtypaalun kalliolle tarttuen siihen kiinni.

Tiedusteltaessa koneenkäyttäjä Anton Hellsten’iä sekä apulaiskoneenkäyttäjä Wiljam Oinosta sattuneen malöörin johdosta, vakuuttavat he, että väkijuomilla ei ole heidän tietääkseen sanotussa vahingossa mitään osuutta ja että päällikkö Puustinen oli tapahtuman sattuessa itse ohjaamassa laivaa.”

Luotsipiirin päällikkö Yrjö Peltonen selosti tapausta kirjeessään näin: ”Kun kulkuväylä, jossa vahinko on tapahtunut, ei ole tukkiväylä, vaan kulkee se mainitun loiston vieressä olevan saaren toisella puolella ja hinaaja *Selman* päällikkö Juho Puustinen on tutkinnossa, jonka yhtiön laivaston päällikkö on pitänyt, ilmoittanut, että hän koko päällikkönä oloajallaan ei ole vielä kulkenut mainittua tukkiväylää myöten, vaan on aina kulkenut tätä laivaväylää, jossa vahinko tapahtui ja siis jatkuvasti toiminut vastoin lauttaussääntöjä.” Peltonen tiedustelikin, tuliko Puustinen haastaa oikeuteen tämän rikkomuksen takia. Näin ilmeisesti tapahtui.

## 1930-luku

”Aloitettu työt luotsipiiripäällikön määräyksestä. Paikalla kansimies Eero Pylkkänen ja lämmittäjät Sulo Pastinen ja Aarne Nuutinen”, kirjoitti *Saimaan* pursimies huhtikuun 1:nä 1930. Kunnostustöitä tehtiin toukokuun 7:nteen, jolloin alus laskettiin Lypsyniemen telakalta veteen, ja vielä sen jälkeen Asemaniemessä. 15. nostettiin lippu ja viiri sekä ”pilkottiin keittiöpuita, maalattiin vesirännit kannella, pestiin salonkien ikkunat. Kuljetettiin piirikonttorista tavarat laivaan”.

Seuraavana päivänä lähdettiin kohti Kuopiota. Kun sieltä oli palattu, hinattiin merenmittaajien asuntolaiva Savonlinnaan sekä käytiin Joensuussa ja Pielisellä. Kesäkuun viimeisenä tuli merenkulkuneuvos Åberg laivalle, jolloin mm. ”Sotkakarintentiselle kiviperustalle pystytettiin loistolyhdyn jalusta sekä maalattiin se mönjävärillä”. Kirjeessään Peltonen vielä tarkensi, että jalustan päälle oli laitettu katkaistun kartion muotoinen teline, jonka päällä oli lyhty 4,35 metrin korkeudella vedenpinnasta. Teline oli maalattu mustavalkoisin pystyraidoin.

Tarkastusmatkat jatkuivat. Välillä heinäkuun lopulla *Saimaa* kuljetti maamme puolustus-, kulkulaitos- ja sisäasiainministerit sekä Pohjoismaiden suurlähettiläät Savonlinnan matkustajasatamasta ensin Olavinlinnaan ja sieltä Punkaharjulle. Elokuussa mitattiin Mustinlahden väylää Vehmersalmella ja työssä oli apuna myös luotsi Hirvosen höyryvene. Syyskuun alussa harattiin Palokin vesillä ja löydettiin Ruutanasaaren edessä ollut 2,5 metrin matalikko, jonka suojaksi laitettiin viitta. Taas elokuun lopulla sattunut höyrylotja *Voiman* karilleajo Kytövirrassa vaati piiripäälliköltä paikallakäyntiä ja selvityksiä.

Välillä oli hiljaisempaa. Syyskuun 17:nä ainoa merkintä oli ”Tehtiin keittiöpuita” ja seuraavan päivän ”Viilattin sahoja”. Lokakuun alussa oli Åberg jälleen laivalla, jolloin mm. tarkastettiin Mustinlahden väylä sekä laitettiin Peukalosalmeen kaksi ja Kytövirtaan yksi viitta. Aika ajoin tehtiin merkintöjä puuttuvista viitoista.

Marraskuun 12. alettiin valmistautua talveen: ”Päästettiin pois sivupurjeet ja suvikaton reunakoristeet.” Määräys laivan riisumisesta saatiin viisi päivää myöhemmin ja työ saatiin valmiiksi kahdessa viikossa. Kauden aikana laiva oli kullussa normaalisti, 647 tuntia ja matkaa taittui 4 748 meripeninkulmaa.

Pula-aika alkoi tuntua myös valtiontaloudessa. Niinpä kun Peltonen teki marraskuussa 1930 esityksen *Saimaassa* tarvittavista korjaustöistä, MKH:ssa päätettiin, ettei niitä tehdä toistaiseksi, ”koska piiripäällikön esittämiä korjauksia ei katsottu välttämättömiksi eikä vielä ollut tietoa siitä, salliiko kuluvan vuoden määräraha puheenaolevia töitä tehtäväksi”.

*Saimaa*, kuten muutkin luotsilaivat, tarkastettiin purjehduskauden päätyttyä. MKH:n määräämien tarkastajien tehtävänä oli arvioida aluksen kunto sekä tarkastaa inventaariluettelon paikkansapitävyys. Luotsihallituksen aikaan tarkastajat olivat yleensä ulkopuolisia, jopa Helsingistä asti lähetettyjä, mutta sittemmin mentiin sellaiseen käytäntöön, että paikalliset luotsit tai osin jopa aluksen miehistön jäsenet vastasivat tarkastuksesta. Kun luotsipiiriin vahvuuteen tuli luotsipäällikön apulainen vuonna 1919, hänen tehtäväkseen tuli monena vuonna hoitaa inventaari ja tarkastus, mutta aikaa myöten palattiin aiempaan käytäntöön. Niinpä vuonna 1935 tarkastajiksi oli määrätty järjestysluotsi Tuure Koistinen ja konemestari H.J. Pulkkinen.

Lypsniemen Konepajan telakalla 12. joulukuuta tehdyssä katselmuksessa olivat paikalla myös *Saimaan* konemestari K. Karttunen ja vt. pursimies E. Pylkkänen. Tarkastuspöytäkirja kuului näin:

”Alus oli nostettu O/Y Lypsniemen Konepajan telakalle ja katettu laudoilla sekä laitettu kaikinpuolin talvehtimiskuntoon.

Kalusto oli sijoitettu varastohuoneelle ja kevyempi kalusto ullakolle ja raskaampi alakertaan sekä kylmälle arka kalusto, kuvastimet, kellot, koneet y.m. oli sijoitettu luotsipiirikonttoriin, jotavastoin liinavaatteet oli sijoitettu koreihin luotsipiiripäällikön asuntorakennuksen ullakkohuoneeseen, lisäksi huomasimme muutamia esineitä hävinneiksi ja vioittuneiksi jotka merkittiin kalustoluetteloon poistettavaksi. Osa konehuoneeseen kuuluvia työvälineitä oli jätetty talveksi laivaan, puhdistettu ja rasvattu. Ulkopuolisessa pohjatarkastuksessa ei huomattu mitään vikoja eikä ruostumia.

Erinäisiä kalustoesineitä on rikkoutunut tapaturmaisesti ja tuntemattomalla tavalla hävinneet, joten emme voi esittää ketään korvausvelvolliseksi. Ehdotamme sentähden kalustoluettelossa esiintyneet poistot Merenkulkuhallituksen hyväksyttäväksi.” – Hyväksyntä myös saatiin.

Samaan aikaan MKH hyväksyi luotsipäällikön esityksen saada korjata käytöstä poistettu merenmittauskaatteri sekä käyttää sitä *Saimaan* apuna haraustöissä. Kustannusarvio oli 3 500 markkaa.

Vaikka pulavuosina korjauksista tingittiin, laivalla kuitenkin ajettiin, ja *Saimaan* toiminta noudatti 1930-luvulla hyvin pitkälle aikaisempien vuosien peruskaavaa. Laivan kotisatama oli Savonlinnan Asemaniemi ja Savonlinnassa laiva myös talvehti. Keväisin kunnostettiin alusta kuukauden päivät, ja mikäli ei oltu koko talvea telakoituna, toukokuussa laiva nostettiin muutamaksi päiväksi telakalle pohjan maalausta varten. Telakointien ja kevään kunnostustöiden yhteydessä teetettiin myös erilaisia korjaustöitä, joiden laajuus vaihteli suuresti. Kuten ennenkin, laivaa kunnostettiin jatkuvasti purjehduskauden aikana, ja esimerkiksi 23.7.1932 kirjattiin: ”Puhdistettiin ja lakattiin reilinkilista, pannukappi, keulakappi, jääkaappi ja komentosilta. Raapattiin ja maalattiin molemmat pelastusveneet.” Myös vierastöitä teetettiin. Juhannusviikolla 1939 hyväksyttiin Ronkasan maalausliikkeen lasku (380 mk) ”Saimaan karttahuutin lattian pallauksesta, huovan ja korkkimaton kiinnityksestä”.

Tarkastusmatkoille lähdettiin yleensä toukokuun puolenvälin jälkeen, jolloin kierrettiin vähintään pääväylät ja poikettiin myös luotsiasemilla ja loistoilla. Heinäkuun puolivälissä alkoi polttoaineiden kuljetus loistoille ja niiden sytyttäminen. Loistojen ja poijujen kanssa meni aikaa paljon syksylläkin. Esimerkiksi 5. syyskuuta 1936 merkittiin: ”Kl. 8.15 lähdettiin Lappeenrannasta kl. 12.15 pysähdyttiin Kuningaskiven loistolle kl. 13.10 pysähdyttiin Vuosalmen poijulle vaihdettu kaasusäiliö. Kl. 20.10 pysähdyttiin Ilokallion loistolle joka oli sammunut. Kl. 20.35 saavuttiin Savonlinnan Pohjoissatamaan.”

Purjehduskausi loppui yleensä marraskuun puolivälissä, jonka jälkeen laivaa laitettiin talvikuntoon viikon, kahden ajan. Sen aikana tai heti sen jälkeen MKH:n määräämät tarkastajat tekivät inventaarin laivassa.



Tarkastus- ja huoltomatkojen välillä tehtiin mittaus-, väylämerkkien rakentamis- ja korjaamistöitä sekä muita erityistehtäviä, joihin määräykset tulivat joko MKH:sta tai luotsipäälliköltä. Näihin erityistehtäviin kuuluivat myös arvovieraiden ja muut henkilökuljetukset. Vaikka niitä ei päiväkirjojen perusteella ollut kovinkaan monta kesässä, Yrjö Peltonen koki asiakseen kirjoittaa vuonna 1925 Helsinkiin, että tällaisiin ”vierasmatkoihin” annettaisiin lupa ainoastaan silloin, kun *Saimaa* oli niihin joutavana.

Toki joutoaikaa luotsilaivalla näytti olevan melkoisesti, joskin aluksen käyttöaste vaihteli melkoisesti 1930-luvulla. Keskimäärin kulussa oltiin 500-600 tuntia, jolloin ajomatkaa kertyi joku 4-5 000 meripeninkulmaa, parhaimmillaan (1935) ajoa kertyi yli 6 000 merimailia. Halkoja poltettiin keskimäärin motti ajotuntia kohden, joskin kulutus vaihteli yllättävänkin paljon. Se johtui kaikesta halkojen laadusta sekä ”höyrytuntien” siis ei-ajossaolotuntien määrästä.

Rutiinien ohessa tapahtui aika ajoin muutakin. Seuraavassa kerromme joistakin näiden vuosien erityistapahtumista, joskaan mitään kovin erikoista ei näinä vuosina tapahtunut.

Havereilta *Saimaa* säästy aiempaa paremmin, ei kuitenkaan aivan kokonaan. 16. elokuuta 1934 merkittiin päiväkirjaan: ”Lähdettiin Karhukoskelta 7.20 jatkettiin harausta, harattu matka noin 3 km 12.45. Karhukosken lahdessa ankkuroidessa tapasi laivan perässä kiveen, mutta laivalla ei ollut yhtään vauhtia, jotenka luultavaa että ei laivalle tullut mitään vahinkoa.” Lokakuun lopulla 1935 sattui vähän vahinkoakin, mutta melko vähän: ”Jakokosken sululta lähtiessä sattui konetta hoitavalle lämmittäjä E. Seppäläiselle erehdys siten että hän käytti konetta hiljaa takaisin päin vaikka merkinantolaite ohjaushytissä osoitti hiljaa eteenpäin, josta oli seurauksena että laivan perä törmäsi takana olevaan sulkuporttiin ja laivan tamminen parraslista murtui ja perälamppu irtautui paikaltaan.”

Aluksen päällikkönä tuolloin toiminut Veli Wendell-Vuoksenvuo selosti kirjeessään 5.11. tapahtumaa hieman tarkemmin: ”Tarkastuslaiva *Saimaan* kulkiessa 29 p:nä lokakuuta tarkastusmatkalla Pielisjoen kanavaa alaspäin, sattui Jakokosken sulusta lähtiessä k:lo 16,50 sellainen erehdys konetta käyttävälle lämmittäjä Eero Seppäläiselle, että hän käytti konetta takaisinpäin, vaikka merkinantolaite ohjaushytistä osoitti hiljaa eteenpäin. Merkinanto uusittiin ohjaushytistä, mutta Seppäläinen ei vielä huomannut muuttaa suuntaa. Kun takana ollut sulkuportti oli hyvin lähellä, ei ehditty mitenkään estää laivan perää törmäämästä porttiin, jolloin laivan tammisesta parraslistasta murtui 2,7 mt pituinen osa ja siihen kiinnitetty perämerkinanto lamppu irtautui paikoiltaan sekä lipputangon alapää vioittui ja laivan parraslevy, johon parraslista oli kiinnitetty, vähän taipui. Sulkuporttiin ei havaittu tulleen mitään huomattavaa vikaa, muuta kuin vähäinen sälö irtaantui portin ylemmän parrun alareunasta. Laivan parraslista y.m. korjattiin heti välittömästi. Matkalla mukana ollut Merenkulkuneuvos A. Viranko toimitti kuulustelun sattuneesta vahingosta.”

Virangon kuulustelussa Seppäläinen myönsi erehdyksensä, ”mikä johtui ehkä siitä, että suunnanvaihtotanko oli jäänyt takaisin-ottopuolelle”. Tapaus käsiteltiin MKH:n kollegiossa, ja päätettiin, ettei se anna aiheutta toimenpiteisiin. – Samaisena vuonna 1935 sattui merellä oleville MKH:n laivoille 10 haveria, useimmat niistä pohjajätkösketukia. Keskimäärin niitä sattui viittisen vuodessa.

Joskus sattui muitakin pienempiä kolhuja. Näin voi päätellä käyneen syksyllä 1938, koska seuraavana talvena MKH hyväksyi Lypsyniemien konepajan tarjouksen *Saimaan* kalaraudan uusimisesta.

Muitten laivojen Saimaalla kokemat haverit eivät työllistäneet paljoa luotsipäällikköä eivätkä *Saimaata*; niiden selvittäminen kuului merenkuluntarkastajan tehtäviin. Mutta kun ne liittyivät väyliin ja merimerkkeihin, niistä jouduttiin raportoimaan. Tankkilaiva *Helena* ajoi karille Kontiosaaren kohdalla toukokuussa 1931, ja aluksen päällikkö väitti sen johtuneen paikaltaan poissa olleesta reimarista. Peltonen totesi vastineessaan aluksen sivuuttaneen punaisen viitan liian läheltä: ”Sisäisiin kulkuvesiin tottuneet kulkijat varovat lähestymästä viittoja, jossa se on mahdollista, koska vilkkaan tukkiliikkeen tähden saattavat viitat useinkin olla pois paikoiltaan näennäisesti huomaamatta aseman muutosta.” Viittaa kuitenkin siirrettiin parikymmentä metriä ulommaksi.

Lokakuussa 1933 kirjattiin *Saimaan* päiväkirjaan ”oudohko” tapaus: ”Pysähdyttiin Lukkarinluotolla. Laitettu kulkumerkki pylväs paikoilleen. Enso-Gutzeitin O/Y rahtialus ”*Viljo*” oli ajanut Lukkarinluoton kalliolle, poikien kyselystä huolimatta eivät antaneet tietoa mistä syystä he olivat siihen ajaneet.”

Kesällä 1937 sattui kolme luotsipäällikön raportoimaa karilleajoa. Sulka-yhtiön höyrylotja *Unto* ajoi heinäkuussa karille Kivisalmen suulla, josta Enso-Gutzeitin hinaaja *Maavesi* oli edellispäivänä vienyt lautallaan punaisen viitan pois. Aluksen potkuriakseli katkesi. Seuraavat kaksi sattuiivat niin ikään Joensuun väylällä. Luotsipiirin apulaispäällikkö Mattila kirjoitti 5. lokakuuta Helsinkiin: ”Vuokalan luotsi A. Litmanen ilmoitti, että tänä aamuna kello ½ 9 ajoi A. Ahlström O/Y:n lastihöyry *Mira I* karin yli Sampaanselän eteläosassa Maajakon saaren IE sivulla saaden niin pahan vuodon, että alus täytyi vedellä päästessään saaren rannalle. Hän ilmoitti samalla, että sillä kohdalla on joku toinenkin alus sattunut kariamaan, vaikka ei vuotoa tullut. Koska matalikko joka ulkonee Maajakon saaresta IE:lään näyttää olevan vaarallinen laivaliikkeen harjoittajille etenkin näin matalan veden aikana on luotsi Litmaselle annettu määräys asettaa paikalle väliaikainen punainen viitta, kunnes paikka on lähemmin tutkittu.” Kolmas tapaus sattui marraskuussa Pyhäselällä, missä höyrylotja *Kalervo* oli ajanut väylältä selvästi syrjään ja karille. Siitä selvittiin pienellä vuodolla. – Samana vuonna 1937 sattui merellä 29 karilleajoa, joissa luotsi oli ollut laivalla.

Joskus puututtiin muihin havaittuihin rikkomuksiin, kuten syyskuussa 1935: ”Varoitettiin Enso-Gutzeitin hinaajan päällikköä *Enso*-nimisessä hinaajassa joka veti tukkilauttaa Hietasaaren pohjoispuolitse, missä se on kiellettyä.”

Vaikkei luotsipäällikkö Peltonen ollutkaan niistä innostunut, *Saimaalla* oli koko joukko vierasajaja myös 1930-luvulla. Kesäkuussa 1933 alus kuljetti – ulkoministeriön pyynnöstä – runsaat 20 henkeä käsittäneen vierasjoukon Savonlinnasta Punkaharjulle; joukko koostui Venäjällä toimivien eri maiden diplomaateista. Suomen Moskovan lähettiläs Aarno Yrjö-Koskinen kirjoitti ensimmäisenä nimensä *Saimaan* vieraskirjaan.

Heinäkuussa 1934 Ruotsin prinssi Gustaf Adolf saapui seurueineen laivalle Savonlinnassa, josta ajettiin Lauritsalaan. Upseerina esiintyneen prinssin seuralaiseksi oli komennettu ratsumestari Adolf Ehrnrooth. Lauritsalan kartanon laituriin saavuttiin vähän ennen puolta yötä, ja aamulla maissa yöpynyt seurue vietiin Lappeenrantaan. Saman vuoden elokuussa *Saimaa* sai komennuksen ajaa 23. elokuuta Kuopioon, jonne myös presidentti P.E. Svinhufvud saapuisi ”ja yhdessä neuvoin kaupungin edustajien kanssa tekemään aluksella matkoja Tasavallan Presidentin tutustuttamiseksi Kuopion ympäristöön”. Matkat jäivät kuitenkin vain yhteen Puijonsarvelle suuntautuneeseen iltaristeilyyn, jolloin mukana oli runsaan 20 hengen seurue. Merenkulkuneuvokset Sakari Tainio ja Allan Viranko toimivat isäntinä, edellinen monilla muillakin 1930-luvun edustusmatkoilla, kuten 1. kesäkuuta 1937, jolloin Suomen ja Englannin ulkoministerit, Rudolf Holsti ja lordi Plymouth, seurueineen tulivat laivaan Punkaharjulta ja heidät kuljetettiin Vekaran laituriin. *Saimaa* palasi sen jälkeen Punkaharjulle tuomaan Finlandia-hotellin tarjoilijat takaisin työpaikalleen.

Oli myös ”b-luokan” vierasajoja. Elokuussa 1931 kuljetettiin unkarilaisia poliisimiehiä Savonlinnasta Kuopioon, ja vuoden 1935 elokuussa oli saksalaisia lehtimiehiä samalla reitillä. Neuvostoliittolaisia sanomalehtimiehiä puolestaan ajelutettiin heinäkuussa 1937 Savonlinnasta Punkaharjulle ja Vuoksenniskalle.

Saimaan laivaliikkeenharjoittajain liitto (SLHL) järjesti kaksi retkeä uusintavaiheessa olevalle Saimaan kanavalle, molemmat tehtiin *Saimaalla*. Elokuussa 1935 vieraina olivat Mikkelin ja Kuopion läänin maaherrat sekä joukko kansanedustajia ja virkamiehiä sekä kaksi vuotta myöhemmin joukko lehtimiehiä. Viime mainitulla retkellä oli osanottajia kosolti, yli 60 henkeä, ja SLHL:n tehtävänä oli järjestää alukselle tarvittava lisämäärä pelastusvöitä. Myöskään luotsipiirin uusi päällikkö (vuodesta 1937) Veli Wendell-Vuoksenvuo ei ollut kovin innostunut tällaisista matkoista, ja niinpä hän totesi retkeä koskevan kirjeensä lopuksi: ”Aika mikä laivalta siihen kuluu menee kyllä haraustöiden osalta hukkaan.” - Pohjoismaisten merikarttalaitosten konferenssi matkusti heinäkuussa 1938 *Saimaan* kyydissä Varkauden lähivesillä, ja heinäkuussa 1939 kuljetettiin joukko kotimaisia ja ulkomaisia lottia Savonlinnasta ensin Olavinlinnaan ja sitten Punkaharjulle.

Joka kesä MKH:n johtoa vieraili aluksella: pääjohtaja Jokinen kävi laivalla kesäkuussa 1937, ja pääjohtaja Sundman elokuussa 1939.

*Saimaan* ”sosiaaliset olot” paranivat, kun MKH hyväksyi talvella 1931 Peltosen esityksen hankkia laivaan radiovastaanotin; Yleisradio oli aloittanut lähetyksensä viisi vuotta aikaisemmin. Siihen saakka laivassa oli ollut Peltosen oma radio, ja hän perusteli esitystään sillä, että sellainen laite oli ”kaikissa muissakin laivoissa varustamon puolesta”. MKH:n hyväksymispäätökseen myös kirjattiin, että ”aluksen miehistölle on varattava tilaisuus käyttää vastaanottajaa päällikön poissa ollessakin”.

### Talvikuntoon 1937

Syksyllä 1937 *Saimaa* palasi viimeiseltä työmatkaltaan Savonlinnan Pohjoissatamaan 25. marraskuuta. Pohjoissatama sijaitsi Savonlinnan keskimmäisen salmen, Haapasalmen sillan yläpuolella, sen itärannalla. Vieressä oli samana vuonna valmistunut kerrostalo, jonne luotsipiirin konttori oli muuttanut. Laivaa kunnostettiin Pohjoissatamassa viikon verran, mm. puhdistettiin ruostetta laivan sisäpohjasta.

Varsinainen talvikuntoon laitto alkoi 1. joulukuuta, jolloin ”Aljettiin laivan riisuminen ja laskettiin toimintaviiri. Kuljetettu laivan kellot y.m. kosteudelle arkoja kalustoesineitä luotsipiirikonttoriin talvisäilöön. Puhdistettu sisäpuolelta keulassa laivan pohjaa ja maalattu mönjällä. 15.05 lähdetty S:linnan P-satamasta, 15.20 pysähdetty varaston laituriin.” Siellä Asemaniemessä jatkuivat talvityöt päiväkirjan mukaan seuraavasti:

”2.12.Puhdistettu salonkien joustin patjat, akkuna ja oviverhot y.m. ja kuljetettu varastoon.

3.12. Kuljetettu laivan molemmat ankkurit ja kettingit varastoon y.m. pienempää kalustoa. Otettu laivaan 4 m<sup>3</sup> polttopuita. [Koska miehistö asui edelleen laivassa, kattilaa lämmitettiin lämpöjohtoja varten.]

4.12. Tehty [veneiden] moottorikoneille laatikot. Otettu laivaan 3 m<sup>3</sup> polttopuita.

7.12. Kuljetettu laivan talvisuojusluukut laivaan. Pesty ja puhdistettu laivan moottorivene ja kuljetettu varastoon. Otettu 3 m<sup>3</sup> polttopuita laivaan.

8.12. Puhdistettu ja pesty laivan työveneeet ja soutuvene ja kuljetettu varastoon. Puhdistettu laivan pohjaa sisäpuolelta perällä. Kuljetettu laivan moottorin ja apukaatterin koneet asemalle ja lähetetty toinen Helsinkiin Ares tehtaalle ja toinen Suomen moottoritehtaalle Vaasaan korjattavaksi.

9.12. Kiinnitetty laivan talvisuojuslaudoitusta paikoilleen ja puhdistettu kettinki, kaapeli ja säilytys-ruumat keulassa, keskilaivalla ja perällä.

10.12. Kiinnitetty loput suojuislaudoituksesta. Laivan emännöitsijä sai lopettaa työnsä laivalla.

11.12. Tiivistettiin tarpeellisissa paikoissa suojuislaudoitusta joka on tullut jo hyvin huonoksi ja on uusimisen tarpeessa. Tehty muita tarpeellisia puhdistustöitä laivalla ja varastossa järjestelyä.

13.12. Puhdistustöitä varastolla ja kaluston järjestelyä tarkastusta varten.

14.12. Luotsi Koistinen ja konemestari H. Pulkkinen toimittaneet kaluston tarkastuksen. Lopetettiin työt ja miehistö saanut loppu-tilin. Konetarkastaja E. Westerholm kävi tarkastamassa laivan kattilan ja korjaustyö ehdoitukset.” Laivapäiväkirja ei kerro, mitä konehuoneessa tehtiin ja milloin vedet poistettiin kattilasta, eikä konepäiväkirja ole säilynyt.

*Saimaa* oli kulkenut kesän aikana 5 859 merimailia sekä polttanut halkoja 718 pm<sup>3</sup>.

## Merellä vuodet 1940-42

Luotsipäällikkö Wendell-Vuoksenvuo kirjoitti *Saimaan* vieraskirjaan kaiketi keväällä 1943: ”Lokakuussa 1939 T.alus *Saimaa* siirrettiin Saimaan luotsipiiristä Suomenlahden rannikolle, jossa sillä sodan aikana suoritettiin osaksi sotilastehtäviä ja väylän haraustöitä y.m. V. 1941 ja -42 käytettiin alusta Wiipurin luotsipiirissä asemapaikkana Kotka. 10 p:nä marraskuuta 1942 alus palautettiin Saimaan luotsipiiriin.”

Miksi *Saimaa* vietiin merelle, ei ole selvinnyt. Toki alus oli useasti aikaisemminkin ollut Wiipurin luotsipiirin käytössä.

*Saimaan* päiväkirjan merkinnät ovat niukkoja loppusyksyiltä 1939: ”Aamulla lokakuun 26:ntena lähdettiin Lauritsalasta ja illalla ankkuroitiin Pitkäpaaden luotsiasemalle.” Seuraavana päivänä jatkettiin Haminaan ja päivää myöhemmin Kotkaan. Siitä eteenpäin merkinnät säilyvät yhtä niukkoina, kuten 29. lokakuuta: ”Lähdetty Kotkasta 6, pysähdytty 8, ankkuroitu 8.45, lähdetty 12.15, ankkuroitu 12.25. lähdetty 14, ankkuroitu 14.45, lähdetty 16.50, ankkuroitu 17.40.” Vastaavanlaiset olivat seuraavan päivän merkinnät ja siihen *Saimaan* päiväkirja vuodelta 1939 loppuu. Siihen mennessä oli ajettu purjehduskauden aikana 4 424 meripeninkulmaa ja oltu ajossa 620 tuntia.

Ajot kuitenkin jatkuivat, kuten käy ilmi kapteeniluutnantti E. Kerttulan muistiosta loppukeväältä 1940: ”Saavuttuani 23.10.1939 silloiseen KL:oon [Kotkan lohko] merenkulkutoimiston päälliköksi, totesin olevan asioiden hyvin vaikeasti järjestettävissä, koska luotsit eivät tienneet kenen määräyksiä on heidän noudatettava. Tämän johdosta lähdin *Saimaa* laivalla kiertämään 23.11. kaikki luotsiasemat, Suursaaren ja Somerin. (Narviin en merenkäynnin takia päässyt.)” Mitä tämän jälkeen *Saimaalle* tapahtui, ei ole tiedossa. Alus talvehti kuitenkin Kotkassa.

### 1940

Vuoden 1940 alussa miehistö siirrettiin reserviin, mutta se jäi edelleen laivalle. 12. maaliskuuta Kuusela ilmoitti laivan asiakirjojen tuhoutuneen esikunnan pommituksessa.

Talvisodan jälkeen keväällä 1940 oli suunnitelmissa siirtää *Saimaa* takaisin Saimaalle. Sitä varten MKH:n teknillinen toimisto lähetti Rautatiehallitukseen kaksi piirustusta *Saimaasta* selvittääkseen, voitaisiinko siirto hoitaa rautateitse. Vastaus oli kielteinen.

”Huhtikuussa tehty laivan kevät varustelu töitä”, aloitti, niin kuka? *Saimaan* kesän 1940 kansipäiväkirjan. Laiva oli tuolloin Kotkan Konepajan telakalle ylösvedettynä. Varustelutöitä jatkettiin toukokuussa, ja 9:nä tuli päivän merkinnäksi: ”Pesty laivan reilinki.” Seuraavana päivänä reilinki maalattiin. 14. laiva laskettiin mereen ja seuraavana päivänä ajettiin kaupungin rantaan. Viikko myöhemmin: ”Res.aliltn V. Valleala laivaan kapteeniksi.” Se tarkoitti sitä, että alus oli nyt Kotkan lohkon kuuluneen Rannikkotykistörykmentti 2:n käytössä. Toukokuun 25. otettiin laivaan 16 mottia halkoja ja lähdettiin kulkuun. Matkat ulottuivat Kotkaan siirretyn Wiipurin luotsipiirin alueelle, nyt tietysti itälaidaltaan tuntuvasti kaventuneena. Käytiin luotsiasemilla, tarkastettiin väyliä ja tehtiin joitakin harauksia. Aina väliaikoina maalattiin ja kunnostettiin laivaa sekä myös poijuja. 14. kesäkuuta kirjattiin, sen jälkeen kun oli aamulla lähdetty Rankin linnakkeelta: ”Pysähdyttiin Kuorsaloon, otettu

4 m3 polttohalkoja. Lähtö Kuorsalosta. Ankkuroitu Ravion lahteen. Toimitettu matalan tutkimusta. Viitoitettu Ravion lahti ja tehty viitoille opettajat. Lähtö ankkuri paikalta. Tulo Haminaan Tervasaaren laituriin.”

Kansipäiväkirja päättyy tähän, eikä varsinaista päiväkirjaa ole siltä kesältä löytynyt. Yksi ”erikoisempi” tapaus on kesältä kuitenkin tiedossa. Aluksella sattui näet juhannuksen aikaan sen ollessa Haminan satamassa järjestyserikkomus, josta 25. kesäkuuta tehdyn kuulustelupöytäkirjan 1 § kuului näin: ”Hl. *Saimaan* päällikön meriv.luutn. E. Kerttulan saatua tietoonsa laivalla lämmittäjänä palvelevan res.matr. Erkki T:n syyllistyneen luvatta vartiopaikalta poistumiseen ja sopimattomaan käytökseen esimiestään kohtaan sekä tyytymättömän mielialan levittämiseen laivan miehistön keskuudessa, hän määräsi allekirjoittaneen suorittamaan kuulusteluja asiasta.”

Reservin luutnantti Viljo Vallealan laivalla pitämässä kuulustelussa kuultiin T:n ohella laivan konemestaria ja koneenhoitajaa, jotka molemmat olivat Savonlinnasta ja siviilejä. Konemestari Kalle Karttunen, joka oli ollut laivassa vuodesta 1926 alkaen, kertoi määränneensä T:n kattilavahdiksi, mutta oli antanut tälle luvan käydä ensiksi saunassa. Saunasta palattuaan oli tämä kuitenkin poistunut laivasta ja palannut vasta puolenyön aikaan. Lisäksi Karttunen kertoi, että ”T. useasti on röyhkeästi esiintyen ja uppiniskaisessa äänensävyssä, kirosanoja käyttäen väittänyt, ettei siviilimiehillä ole mitään määräämistä hänelle tarkoittaen siviilimiehellä konemestaria. Annettua käskyä hän ei suoranaisesti ole jättänyt täyttämättä, mutta on tehnyt sen laiskasti ja vastahakoisesti. Kerran oli T. lausunut ettei hän halua olla savolaisen komennettavana.” T. oli myös ”useasti moittinut puolustuslaitoksen ja erityisesti t/a *Saimaan* järjestystä ja nurkunut palveluksesta aiheutunutta räsitusta”. Koneenhoitaja A. Vihavainen vahvisti Karttusen kertomuksen hyvin pitkälle.

T. puolestaan kiisti useimmat syytöksistä. Hänen mukaansa Karttunen ei ollut määrännyt häntä kattilavahdiksi, ”minkä sanoo jo ilmenevän siitäkkin, ettei savolaiset konemiehet ennenkään ole hänelle uskoneet konehuoneen avaimia”. Hän myönsi kuitenkin niskotelleensa Karttuselle sekä ”miehistön läsnä ollessa moittineensa ja nurisseensa oloja ja järjestystä t/a *Saimaalla* sekä muissakin puolustuslaitoksen yksiköissä joissa on palvellut”. – Kuulustelija Valleala, joka oli aiemmin palvellut aluksella, lisäsi pöytäkirjaan oman arvionsa, jonka mukaan aluksen reserviläisille ja varusmiehille oli tähdennetty, että ”konemestari on konehenkilökunnan ja pursimies kansimiehistön lähin suoranainen esimies joiden käskyjä heidän on ehdottomasti noudatettava.” Valleala arvioi, että ”T:n käytös on kaikin puolin epäsotilaallista ja työnteko laiskaa, joten ei ole ihme, jos konemestari joskus on saattanut kiivastua hänelle. – Illalla 22.6.40 ei T:llä ollut lomaa”. Ei ole tiedossa, johtiko tapaus kurinpitoseuraamuksiin.

Marraskuun lopulla Merivoimien esikunta ilmoitti, että *Saimaa* oli siirretty Turkuun, jossa se tulitaisiin luovuttamaan Turun luotsipiiriin käyttöön. Näin tapahtui ja 11. joulukuuta merkittiin kansipäiväkirjaan: ”Laivan luovutus puolustuslaitokselta takaisin Merenkulkuhallituksen käyttöön. Laivan luovuttaja Kapt.luut. E. Kerttula. Luovutuksen vastaanottaja Turun luotsip. apulaispiiripäällikkö kapt. Kröger. Kapt.luut. E Kerttula poistuu laivasta kl. 13.10.” Laiva ajettiin Aurajokeen Värtsilän laivatelakan rantaan, jossa sitä kahden viikon ajan puhdistettiin. Joulukuun 23. *Saimaa* ajoi Ruotsalaisen luotsiasemalle, jossa aloitettiin sen talvikuntoon laitto. Työt saatiin valmiiksi 30. joulukuuta.

Tässä vaiheessa MKH harkitsi jälleen aluksen siirtämistä Saimaalle hajoittamalla alus osiin. Se ei kuitenkaan onnistunut. ”Huomioon ottaen, että alus on rakennettu vuonna 1893 ja verrattain heikosti, ei sen hajottaminen ja uudestaan kokoaminen kannata”, todettiin teknillisen osaston raportissa. Sen arvioitiin tulevan maksamaan 700-800 000 markkaa, joskaan Wärtsilän insinöörit eivät uskoneet summan riittävän. Siksi esitettiin, että *Saimaasta* tehtäisiin merenmittausalus siirtämällä siihen *Airiston* kaikuluotauslaitteet, ja sen tilalle Saimaalle ostettaisiin jokin ”joutilas matkustaja-alus, joita kuulemma on useita Saimaan vesistöllä”.

Tämä jälkimmäinen esitys myös toteutettiin, mutta *Saimaasta* ei tehty merenmittaajaa. Merikarttaosaston päällikön määräyksestä oli merikapteeni Eino Hakkola näet tehnyt *Saimaan* ja *Airiston* välisen vertailun alusten sopivuudesta merenmittaukseen, ja tammikuun 2:lle 1941 päivätty raportti kertoi seuraavaa:

”Ohjaus- ja manöveerauskyky on *Airistolla* parempi kuin *Saimaalla* ja tämä on varsinkin harauksessa tärkeä.

Toiminta-aika poltto- ja vesivarastojen täydennysten välillä on *Airistossa* pidempi. T/a *Saimaa* käyttää puuta polttoaineena ja siinä ei ole edes juomavesitankkeja eikä ruuansäilytysmahdollisuudetkaan ole niin hyvät kuin *Airistossa*.

Merenmittausvälineiden ja väylätyöhön tarvittavien aineiden käsittely, säilytys ja kuljetusmahdollisuudet ovat *Airistossa* paremmat kuin *Saimaassa*. *Airistossa* on nimittäin lastiruuma ja lastipuomi sekä höyryvintturi, joita *Saimaassa* ei ole.

Ankkuroimisvälineet ovat *Airistossa* paremmat kuin *Saimaassa* (*Airistossa* höyry-, *Saimaassa* käsiankkuripeli) ja kun merenmittausaluksen usein täytyy ankkuroida epäedullisiin ankkuripaikkoihin niin hyvät välineet ovat tarpeelliset.

Kompassien sijoitus on *Saimaassa* (pieni kattokompassi) luotaustyötä silmälläpitäen aivan sopimaton.

Merikelpoisuutensa puolesta *Airisto* on parempi kuin *Saimaa*, jota ei voi käyttää avomeriluotauksessa.”

*Saimaa* hävisi siis vertailun 6 – 0, ja Hakkola päätyikin siihen, että ”t/a *Saimaa* on paljon sopimattomampi merenmittausalukseksi kuin *Airisto* ja sitä siihen käytettäessä aiheutuu paljon ajanhukkaa ja kustannuksia työtulosten silti jäädessä vähäisiksi. Jo yksistään kaikuluotaukskoneen sijoitus, kompassin hankinta ja uudelleen sijoitus aiheuttaa huomattavia kustannuksia, mitkä voidaan välttää alusta käytettäessä muihin tarkoituksiin”.

Tähän paloitteluepisodiin kuuluu seuraavakin. Kun luotsipäällikkö Wendell-Vuoksen-vuo oli saanut kuulla suunnitelmasta tuoda *Saimaa* osissa Saimaalle, tämä esitti Helsinkiin, että samalla toteutettaisiin aluksen keulan leikkaaminen, jota hän oli ehdottanut ennenkin, ja joka myös vähentäisi aluksen painoa. ”Suurin etu siitä koituisi ahtaissa ja etenkin virtaisissa väylissä kuljettaessa ja etenkin haraustyössä olisi alukselle joustavampi kääntymiskyky. Täällä Savonlinnassa on aluksille aikaisemmin suoritettu sellaisia leikkauksia hyvin tuloksin.” Koska alusta ei paloitettu, ei keulaakaan leikattu.

## 1941

*Saimaa* ei kuitenkaan jäänyt Turkuun muuta kuin talveksi. Toukokuun alussa 1941 se määrättiin Viipurin luotsipiirin käyttöön, mutta niihin töihin se ei ehtinyt ”sattuneista syistä” oikeastaan koko purjehduskautena.

Aluksen päiväkirja alkaa 4. kesäkuuta, jolloin se oli Ruotsalaisen luotsiasemalla Naantalissa. ”Begynte med utrustningen”, kirjoitti päällikkö A.J. Henriksson. Tuolloin oli laivalla normaali miehitys keittäjä Sylvi Isakssonia myöten. Kolmen päivän päästä laitettiin tulet uuniin, ja kun oli saatu hankituksi vene, voitiin hakea lähirannalta halkoja 15 pm3 laivaan. Päällikön suorittamassa inventaarissa todettiin pieniä vajauksia, mm. astioita ja liinavaatteita puuttui.

Kesäkuun 12. ajettiin Turkuun, jossa seuraavana päivänä saatiin määräys siirtyä heti Helsinkiin. Matkalla yön aikana havaittiin Bengtskärin ja Jussarön välillä venäläinen laivasto-osasto, jossa oli pienempiä pinta-aluksia sekä sukellusveneitä; myös lukuisia lentokoneita oli ilmassa. Helsingissä ei viivytty pitkään, koska saatiin määräys jatkaa Kotkaan telakoitavaksi. 15. oltiin Kotkassa ja seuraavana päivänä Wärtsilä-yhtymän Kotkan konepajan telakassa, jossa aluksen pohjaa ja kattilaa kunnostettiin. Siitä kerrotaan tuonnempana.

Kunnostustöistä huolimatta luotsipäällikkö Th. Segersven ei ollut kovinkaan ihastunut uuteen tarkastusalukseensa. Näin voi päätellä hänen kirjeestään Helsinkiin 19. kesäkuuta: ”Niinkuin tunnettua käytetään tarkastusalus ”*Saimaan*” polttoaineena puita, mikä seikka on hyvin haitallista aluksen käytölle. Kun valtiolla on riittävästi hiiliä varastoissa ja...”, koska näin hänen uskonsa mukaan tulisi olemaan jatkossakin, Segersven esitti aluksen kattilan muuttamista hiililämmitteiseksi. Kotkan Konepajan mukaan muutostyö tulisi maksamaan 8 – 10 000 markkaa. Esitys hyväksyttiin, mutta sitä ei pantu toimeksi, ”koska alus on ollut koko kesän sotilasviranomaisen käytössä”, luotsipäällikkö kirjoitti joulukuussa ja kysyi: ”Onko vielä päätös voimassa?” Ilmeisesti ei ollut. (Toisaalta, olihan *Saimaa* alkuvuosinaan – vanhan kattilan aikana - käyttänyt halkojen ohella joskus myös kivihiltä polttoaineenaan.)

Segersvenin ei kuitenkaan tarvinnut pitkään murehtia halkoasiaa, sillä Merivoimien esikunta otti aluksen haltuunsa 23. kesäkuuta. Tuolloin alukselle saapui kaksi aliupseeria ja ”en man”, minkä jälkeen ryhdyttiin päiväkirjaa pitämään – niin kauan kuin muistettiin – ”enligt militärorder”. Aluksen päälliköksi tuli Kotkan rannikkotyökistörykmentin (RT 2) väyläpalveluosaston päällikkö, kapteeniluutnantti E. Kerttula ja Henriksson sai tyytyä perämiehen asemaan. Miehistö koostui Henrikssonin lisäksi muiltakin osin siviileistä. Juhannuspäivänä alus siirtyi Sokeritehtaan laituriin, ja illalla konetarkastaja Westerholm tarkasti *Saimaan* koneen ja kattilan. Samalle päivälle Henriksson teki ensimmäisen ”sotamerkintänsä”: ”Under dagen 8 á 10 gånger luftalarm.”

Alus siirtyi sisäsatamaan, jossa siihen tehtiin kunnostustöitä joka päivä, paitsi sunnuntaisin, jolloin ”Allt arbete inställt.” Ilmahälytyksiä oli päivittäin, väliin ”hela dygnet igenom”. Heinäkuun 4:tenä ei *Saimaan* kohdalla ollut kyse enää hälytyksestä, vaan alus joutui pommituksen kohteeksi, mistä Henriksson kirjasi seuraavaa:



”Kl. 7.45 luftanfall, därvid intrycktes skott och dörrar på akter och fördäckshusen, större delen av fönstren splittarades, relingsbeklädningen, skorsten, kabyskorsten, klosettöfönstren, iskåpet samt div. andra föremål splittrades, soltaket och däckskadades även. Ett skeppsur och div. serveringsartiklar söndrades. Kl. 11.15 skiftade till Sockerbrukets brygga. Under dagen reparerades skott och dörrar provisioniskt.”

*Saimaa* kuitenkin säästy i isommilta vaurioilta ja se pystyi siirtymään Sokeritehtaan laituriin. Siitä eteenpäin yli kuukauden ajaksi aluksen rutiiniksi tuli päivittäinen paikanvaihto: päivät oltiin lähinnä Sokeritehtaan laiturissa ja yöksi ajettiin Mussalon rantaan ankkuriin. Välillä käytiin hakemassa halkoja Fosfaattitehtaan laiturista. Ilmahälytykset ja pommitukset jatkuivat koko ajan, tosin niiden intensiteetti vaihteli päivittäin. Elokuun puolivälissä tilanne alkoi rauhoittua ja *Saimaakin* luopui ”paikkaa vaihda”-ohjelmastaan, ja pysytteli Sokeritehtaan laiturissa. 20:tenä se pääsi tekemään hieman pitemmän purjehduksen: se käväisi Kukkiossa.

Elokuun 25. alus sai määräyksen siirtyä Kuorsalon luotsiaseman läheisyyteen, jossa ”maattiin” ankkurissa lokakuun alkupuolelle saakka. Laivaväki jatkoi päivittäin laivan kunnostamista, mitä milloinkin keksittiin. Nyt sotatapahtumien rauhoituttua miehistö myös pääsi vuoron perään lyhyille lomille. Muutama arkipäivästä poikkeava tapaus sattui. 28. elokuuta törmäsi isompi moottorivene *Saimaan* paapuurikytkkeen, mikä yhdessä vankan tuulen kanssa aiheutti sen, että laivan perä ajautui rantaan. Kuorsalossa niin ikään ”piilossa” ollut tarkastusalus *Suunta* (ex *Kurs*, 1908) kävi vetämässä *Saimaan* vapaaseen veteen, minkä jälkeen alus ankkuroitiin molemmilla ankkureillaan ja perä kiinnitettiin vielä maihin.

Merenkulkuneuvos Tainio ja Viipurin luotsipiiripäällikkö Segersven kävivät laivalla 2. syyskuuta, ja Tainion ainoa huomautus koski laivan paksuja mattoja, jotka piti poistaa salongeista, käytäviltä ja hyteistä. ”Fullgjorde ordern och tog bort dem.” Herrat palasivat uudestaan laivalle kolme päivää myöhemmin Viipurista palatessaan ja mattoasia nousi taas pinnalle, kun Henrikssonin sotilasesimiehenä toiminut kapteeniluutnantti Kerttula oli käskenyt laittaa matot paikoilleen; tämäkin episodi osoitti kaksoishallinnon mukanaan tuomia ristiriitoja, jotka säilyivät jossain määrin koko sota-ajan merenkulkuhallinnossa. Edellä jo viitattiin Kerttulaan, jonka keväällä 1940 laatima muistio ”Toimintani luotsien alistamiseksi RT 2:n alueella Merivoimien alle” kertoo hyvin niistä ongelmista, joita MKH:n henkilöstö koki etenkin alkuun talvisodan aikana.

Kahden isännän palveleminen ei ollut aina helppoa. Kerttulan ”kuritimet” koskivat lähinnä luotseja sekä majakanvarijoita, mutta varmaan jonkin verran ongelmia syntyi myös merivoimille alistetuissa luotsialuksissa. Kerttulan pitkä muistio päättyi näin: ”Vain sen johdosta, että käytin sotatilannetta hyväkseni alistaessani voimakeinoilla luotsit tahtoni alle, sain toiminnan jollakin tavoin luistamaan, mutta nyt on taas tullut rauhan ajat, ja sen mukana luisuu Merenkulkuhallituksen herrojen vastahangottelun johdosta tämä yhteisymmärrys vähitellen umpikujaan.” Näyttäisi kuitenkin siltä, että välirauhan ja jatkosodan aikana yhteistyö alkoi toimia paremmin.

Lokakuun alussa *Saimaan* käskettiin siirtyä Haminaan. Siellä makaaminen jatkui yli kuukauden ajan, samoin laivatyöt; tosin aina välillä osa miehistöstä oli ”puolustuslaitoksen työssä”. Jo lokakuun puolivälissä alkoi talvi ilmoittaa tulemisestaan: meri meni riitteeseen ja laivalta jouduttiin luomaan lunta. Kerran käytiin Tervasaassa,

jolloin saatiin päiväkirjaan ajomatkaa 0,5 mpk. Koettiin kerran myös pommitus kaupungin läheisyydessä.

Aluksen perämies vaihtui 8. marraskuuta. Henrikssonin tilalle tuli H.B. Winberg, joka käytti suomea myös ”kirjakielenään”. Vaihdon yhteydessä tehdyssä inventaarissa huomattiin prismakiikarin puuttuvan, samoin oktantin ja asemanosoittajan, joista viimeainitun Kerttula ilmoitti lainanneensa ”raivaajille”. 14. ajettiin Kirkonmaan saarelle, jossa oltiin vajaa viikko; nytkin kaiken aikaa laivaa kunnostettiin maalaustöitä myöten. Marraskuun lopulla käytiin kiertämässä Kerttulan johdolla kaikki piirin loistot, eikä niiden toiminta antanut aihetta kuin pariin huomautukseen.

Kun oli palattu Haminaan, Kerttula ilmoitti joulukuun alussa, että laivan tuli lähteä Kotkaan talvehtimaan. Käsken toteutus ei ollut kuitenkaan helppoa, koska oli tullut talvi. 4. joulukuuta kävi höyryhinaaja *Poitsila* irrottamassa *Saimaan* jäistä, joten laiva saatiin käännettyksi kulkusuuntaan. Seuraavana aamuna lähdettiin kohden Kotkaa *Poitsilan* avustamana. Klo 9.30 päästiin syväsataman väylän varteen, johon jäätiin odottamaan vahvempaa avustajaa. Jään paksuus oli ollut tällä välillä noin 25 senttiä. Kahden tunnin päästä ohi meni jäänmurtaja *Tarmo* rahtialusta avustaen. Klo 15.30 saapui hinaaja *Steg* Kotkasta, mutta ei pystynyt avustamaan *Saimaata*. Siinä seistiin itsenäisyyspäiväkin, ja vasta 7:nä saapui *Sampo* irrottamaan *Saimaan*. Puolen tunnin kuluttua päästiin matkaan: *Sampo* avasi väylää ja sen perässä tulivat *Steg* ja *Saimaa*. Klo 16.40 pysähdyttiin Kaurakarin luo sakean lumipyryn takia ja jäätiin siihen yöksi. Matka jatkui puoleltapäivin, ja sitä ennen oli laivalle haettu juomavettä *Stegistä*. Välillä jouduttiin pysähtymään pyryn takia, mutta lopulta klo 16.40 päästiin Kotkan Konepajan laituriin.

Siellä saatiin määräys riisua alus, joka nostettiin 16. joulukuuta konepajan telakkaan. ”Tarkastettiin aluksen pohja telakan insinöörin läsnä ollessa jolloin havaittiin, että n. 4-5 mtr molemmilla sivuilla vesilinjassa olivat levyt jäistä painuneet kuhmuille. Peräsin pidäke vasemmalta puolelta oli jäänyt.”

Aluksen korjaustarpeesta oli jo lokakuun lopulla tehty ilmoituksia. Aiempi perämies (oikeastaan päällikkö) Henriksson oli lokakuun lopulla kirjelmöinyt, että aluksessa oli ilmennut ”en mindre bottenläcka”, jota ei ollut voitu paikallistaa, ja hän oli siksi esittänyt, että se voitaisiin korjata telakoinnin yhteydessä. Hän oli myös huomauttanut, että mikäli *Saimaata* oli tarkoitus vielä käyttää rannikolla, olisi syytä muistaa, ”att den ej är avsedd för annan än insjö-trafik”. Myös konemestari H.J. Pulkkisella oli omat toiveensa konepuolen remonttiin ja siitäkin kerrotaan tuonnempana.

Winberg kirjasi 18. joulukuuta: ”Jätettiin laiva talvehtimaan ja annettiin miehistölle ”ulosmaksu”.”

## 1942

Kesän 1941 aikana oli *Saimaan* runko kärsinyt ison luokan vauriot, joiden alkuperää ei saatu selvitettyksi. Ne korjattiin Kotkan Konepajan telakalla talvella 1942, ja samalla tehtiin mittavat remontit konepuolella.

*Saimaan* päiväkirjan ensimmäinen merkintä vuonna 1942 on toukokuun 4. päivältä: ”Saapuivat v.t. päällikkö D. Ritari ja v.t. konemestari H.J. Pulkkinen. Ilmoitaututtiin Itä-Suomenlahden Rannikkoprikaatin teknillisen osaston välityksellä Kapt.luutnantti Kerttulalle Haminassa. Ilmoitaututtiin Viipurin luotsipiirin konttoriin Kotkassa.”

(Laivallahan oli edelleen kaksi ”herraa”.) Laivan kunnostamiseen ryhdyttiin saman tien. Kotkan Konepajan työväki oli jo siihen mennessä tehnyt korjaustöitä, lähinnä konehuoneessa, mutta myös kannella maalaten, ja jatkoi näitä ”listatöitään” vielä kolmen viikon ajan. Niihin kuului myös laivan painuneiden kylkien oikaiseminen, ja niiden yhteydessä tehtiin myös pohjalevyjen porauksia niiden kunnan selvittämiseksi.

Myös muu alukseen määrätty miehistö saapui laivalle ja osallistui kunnostukseen, keittäjätär Varpu Muuri keskittyi kuitenkin ruuan hankintaan ja valmistukseen. (Miehistössä oli jonkin verran vaihtuvuutta kesän aikana.) 15. toukokuuta alus laskettiin vesille, ja viikkoa myöhemmin tarkastaja Anttila teki kattilan vesipainekokeen: vuotoja ei ilmennyt. 27. toukokuuta miehistö kävi lääkärintarkastuksessa ja tehtiin koeajo, jolloin laivalla olivat mukana Kerttula ja Anttila, sekä tarkistettiin kompassi. Ensimmäinen majakoille ja loistoille suuntautunut tarkastusmatka alkoi 1. kesäkuuta luotsipiiripäällikkö Segersvenin johdolla. Viiden päivän jälkeen oltiin takaisin Kotkassa, jossa kansimiehistö piti pyhää, kun taas konemiehet yhdessä Kotkan Konepajan asentajan kanssa korjasivat konetta.

Maanantaina mm. ”pilkutettiin keltavärillä parraslevyjä”, ja myöhemmin vastaavainen ”sotamaalaus” tehtiin laivaveneille harmaalla värillä. Kun tultiin Metsäkeskuksen laituriin puutavaraa hakemaan, ”tuntui laivan perä koskettavan johonkin esineeseen meren pohjassa. Ei tiedettäviä vaurioita”.

Seuraavana päivänä lähdettiin Suursaareen ja päästiin sodan tunnelmaan. ”Kl. 11.55 lähtö Kotkasta laivassa piirip. Segerson ja vänrikki Palovaara. Kl. 14.35 tulo Suursaareen. Matkalla yllätti 6 venäläistä pommikonetta, ryhtyivät pommittamaan ja ampuivat konekiväärillä kuitenkin osumatta.” Kaksi päivää myöhemmin koettiin toisenlaista jännitystä. ”Kippariniemi. Kl. 19.30 nostettiin ankkuri ja ohjattiin luotsipiiripäällikön määräysten ja johdon mukaan Suurkylän satamaan. Sivuuettaessa Suurhelliä, sen länsipuolelta, kosketti laivan pohjan vasen puoli vedenalaiseen kiveen liukuen kiven yli. Kl. 20.05 kiinnitettiin laituriin. Yksi luutnantti ja yksi alikersantti laivan muonassa.”

Sotakokemuksia karttui lisää jo 15. kesäkuuta, kun oltiin matkalla Suursaaresta Hirskallioon. ”Kuusi vihollislentokonetta pudotti pommeja ja ampui konekiväärillä. Muutamia kk.luoteja osui laivaan suurempaa vahinkoa aiheuttamatta.” Ritari lisäsi myöhemmin: ”Pomminsirpaleesta on suojakaton alaosaan tullut pieni naarmu.” Päivää myöhemmin nähtiin 11 lentokoneen muodostelma, mutta näiden pudottamat pommit eivät aiheuttaneet laivalle vahinkoja.

Näiden pommitusten seurauksena *Saimaasta* tehtiin oikea sotalaiva. Heinäkuun 3:tenä ”telakan väki aloitti konetuliaseen asennustyöt”. Työ saatiin valmiiksi seuraavana päivänä, ja Ritarin mukaan yläkannelle asennettu ase oli nelipiippuinen konekivääri. Reilun viikon päästä miehistöä koulutettiin aseiden käyttöön sillä kuitenkin ampumatta.

Mutta muuten *Saimaa* jatkoi tarkastusmatkojaan, joiden aikana mm. kunnostettiin sekä myös rakennettiin uusia merimerkkejä. Välillä oli joitakin sotilashenkilöstön kuljetustehtäviä, ja aina välillä miehistö pääsi yksi kerrallaan käymään lyhyellä lomalla. Yleensä kaikki meni ”normaalisti”, mutta kerran kun lähdettiin Haminan satamasta, päällikkö joutui tekemään poikkeamakirjauksen: ”Laivaa käännettäessä antoi

konemest. Pulkkinen pyydetyn puolitakaisin sijasta puolieteen. Vaara tarjolla ajaa upoksiin eräs moottorivene.”

Myös heinäkuun 23:n merkinnästä tuli vähemmän normaali: ”Vanhankylän satama. Kl. 6.30 aloitettiin työt. Kl. 7.10 lähtö Vanhastakylästä ja tulo Pikku Lakkaan kl. 7.45. Jatkettiin purjehdusmerkin tekoa ja saatiin se valmiiksi kl. 20.00. Pien Lakassa haudattiin rannalle ajautunut venäläisen sotilaan mätänemistilassa oleva ruumis. Lähtö kl. 20.30 ja kl. 21.10 tulo Vanhankylän satamaan. Otettu juomavettä ja huuhdottu kansi.” Seuraavana aamuna tuuli painoi laivan perän matalaan, mistä selvittiin vaurioita. Vuoden lopulla pyydettiin aluksen päälliköltä D. Ritarilta tapauksesta tarkempi selvitys, joka kuitenkin ei ole säilynyt.

Elokuussa rakennettiin purjehdusmerkkejä sekä tarkastettiin loistojen toimivuutta. 4:nä tarkastettiin yhdeksän loistoa Haapasaaresta käsin ja kolme viikkoa myöhemmin tarkastettiin kahdessa päivässä kaikki Viipurinlahden sekä Koiviston ja Saarenpään loistot. 11. syyskuuta oltiin Haminassa ja seuraavana yönä Kotkaa pommitettiin, jolloin *Saimaan* Kotkan Konepajalle ladattavaksi viety radioakku tuhoutui. Aluskin sai osumia: ”Pomminsirpaleet vahingoittivat yläkannen reunaa, ja skanssin alakäytäväkannen reunaa sekä rikkoi laivan keulassa olevan vasemmanpuoleisen koristetähden.”

Vielä isommat vahingot alus kärsi runsaat kaksi viikkoa myöhemmin, kun oltiin Suursaaren Suurkylän laiturissa. ”Kl. 0.10 herättiin pommin räjähdykseen. Noin kl. 0.30 putosi pommi laivan lähelle jolloin sirpaleet tekivät useita reikiä laivan kansi-rakenteisiin ja isoon veneeseen sekä ilmanpaine vahingoitti kansisalongin ulkoseiniä ja rikkoi 14 ikkunaa. 1 kiinnitysköysi katkesi kolmeen pätkään, 3 signaalilyhtyä rikkoutui, samoin jääkaappi. Vihellyspillin teräsköysi katkesi, miehistöskanssin alakäytävän seiniin on tullut useita reikiä.” Seuraavana päivänä laiva jatkoi töitään normaaliin tapaan.

16. syyskuuta, kun *Saimaa* oli matkalla Kotkasta Viipuriin, alus joutui korkean aallokon vuoksi jäämään yöksi Pitkäänpaateen. (Vastaava ”sääilmiö” sattui myös pari viikkoa myöhemmin.) Viipurissa oltiin kuitenkin seuraavana aamupäivänä, jolloin MKH:n pääjohtaja, kommodori Sundman sekä merenkulkuneuvos Tainio nousivat laivaan ja tekivät parin päivän tarkastusmatkan, joka päättyi Kotkaan. – Ilmeisesti näiden aallokkovaikeuksien johdosta aluksen pohjalle laitettiin Kaukialassa 2,5 tonnia kiviä painolastiksi.

MKH:n luotsi- ja majakkaosaston päällikkö Väinö Lybeck kirjoitti 2. marraskuuta *Saimaan* päällikölle seuraavasti:

”Merenkukuhallitus on sopinut merivoimien esikunnan kanssa, että tarkastusalus *Saimaa* saadaan ennen talven tuloa siirtää sen varsinaiselle toimialueelle Saimaan luotsipiiriin. Tämän takia on Teidän heti tilaisuuden tultua vietävä laiva Savonlinnaan ja ilmoitauduttava siellä Saimaan luotsipiirin päällikölle, joka tulee järjestämään laivalle talvehtimispaikan ja samalla tulee hankkimaan joltain sikäläiseltä konepajalta korjaustarjouksen ennen ensi kevättä suoritettavaa vuosikorjausta varten.

Teidän on alukselle mukaan otettava kaikki sille kuuluva kalusto sekä myöskin se kalusto, mikä seuraa alusta ja joka kuuluu johtoloistojen hoitamiseen, t.s. siis laivalla olevat johtoloistotyökalut.

Varmuuden vuoksi on sopivinta, että Te tilaatte Lauritsalasta luotsin Viipuriin avustamaan Saimaan kanavan läpikulussa, koska kanavaliikenne vaatii oman kokemuksensa. Mikäli katsotte tarpeelliseksi, voitte ottaa luotsin aina Savonlinnaan saakka, jotta vahinkoa ei tapahdu tuntemattomilla väylillä.”

*Saimaa* jatkoi työtään itäisellä Suomenlahdella marraskuun 7:teen, jolloin Haminassa luovutettiin aluksesta pois konekivääri – puhdistettuna ja käyttämättömänä – sekä radio, puhelin, vilkkulamppu, prismakiikari, suuntaviivotin sekä karttoja ja papereita, jotka kannettiin Puolustusvoimien varastoon. *Saimaasta* tuli ”siviililaiva”, joka jatkoi aluksi Viipuriin ja sieltä Lauritsalaan sekä saman tien Savonlinnaan, ”kotiin”, jonne saavuttiin 12. marraskuuta. Seuraavana päivänä tehtiin pöytäkirja, jossa ”Kapteeni D. Ritari luovutti luotsipiirin päällikölle V. Wendell Vuoksenvuolle tarkastusaluksen siinä olevine varusteineen ja kalustoineen, sekä aluksen kassan 8,434:80, joista 8,326:25 tilitodisteina ja 108:55 mk käteistä.”

Vaikka oli myöhäsyksy, alus ei päässyt vielä lepoon. Aloitettiin osin laivan purku-, osin kunnostustyöt, mutta sunnuntain (15.11.) miehistö vietti mottimetsässä, jonne kuljetuksen hoiti tarkastusalus *Luotsi*. 21:nä lähdettiin tarkastusmatkalle Kuopioon, joka jäi aluksen sen kauden viimeiseksi. Viiri laskettiin Savonlinnassa joulukuun ensimmäisenä ja päivää myöhemmin alus ajettiin Savonlinnan Konepajan laituriin. Miehistö jatkoi laivan talvikuntoon laittoa reilun viikon: 10. joulukuuta miehistö jätti laivan. Luotsipäällikkö ilmoitti Helsinkiin: ”Tarkastusalus *Saimaa* peitetty suoja-luukuilla ja otettu Savonlinnan Konepajan telakalle.”

Laivan tultua telakoiduksi luotsipäällikkö V. Wendell Vuoksenvuo ja konemestari H. Pulkkinen tarkastivat aluksen pohjan ja laativat siitä raportin, jonka 1 § kuuluu seuraavasti:

”Aluksen pohjaventtiilin suojana oleva siivilälevy kölin oikealla puolella on ruhjoutunut ja painunut sisäänpäin venttiiliaukkoon, sekä samalla linjalla siitä keulaan ja peräänpäin on naarmuja ja pienempiä sisäänpäin painumia pohjalevyssä pantturien välillä, potkurin kahden laapan kärki on sattunut kiveen, toisessa ainoastaan vähäinen naarmu, mutta toisen laapan kärkeen on tullut lovi ja kärki jonkun verran vääntynyt, joten se on oikaistava ja lovi hitsattava, kuohmut pohjan alla ovat niin vähäisiä, että niiden oikaiseminen tälläkertaa ei ole tarpeellista.” 2 §:ssä todettiin potkuriakseli 2 mm vääräksi sekä perävantaan olevan poikki ”potkurihylsän alapuolelta”. Kaikkien vaurioiden uskottiin aiheutuneen heinäkuussa sattuneesta pohjakosketuksesta Vanhankylän satamassa.

*Saimaa* oli ajossa purjehduskauden aikana 451 tuntia, jona aikana se taivalsi 3 094 meripeninkulmaa (2 572 merellä) ja poltti halkoja 458 pm3.

### Sillä välin Saimaalla

Keväällä 1940 oltiin MKH:ssa huolestuneita, kun saatiin tietää, ettei *Saimaata* saataisi takaisin luotsipiiriin käyttöön. Toukokuun alussa MKH:n vt. pääjohtaja Sakari Tainio lähetti kaupp- ja teollisuusministeriöön kirjelmän, joka alkoi näin:

”Viime syksynä lokakuulla siirsi Merivoimien Esikunta Saimaan luotsipiiriin tarkastusaluksen ”*Saimaan*” Suomenlahden rannikolle toimimaan Kotkan lohkon aluksena. Nyttemmin tarvittaisiin luotsipiiriin hoitoa varten alus Saimaan luotsipiirissä, mutta ei sinne ole mahdollisuutta siirtää merenrannikolta mitään alusta, koska

Saimaan kanava on meidän liikenteellemme suljettu. Merenkulkuhallituksella on Saimaalla ainoastaan pieni höyrypursi ”Ystävä”, jota käytetään merenmittaus-tehtäviin. Aluksessa ei ole käytännöllisesti katsoen mahdollisuutta majoittaa sen miehistöä, sillä siinä on ainoastaan yksi salonki. Keittomahdollisuudet ovat myöskin kaikkein vaatimattomimmat, sillä aluksessa ei edes ole hellaa. Merenmittausretkikunta tarvitsee myöskin höyrypursi ”Ystävä”, sillä se ei tule ilman alusta toimeen.

Saimaan luotsipiirin väylien hoito, mukaan luettuna johtoloistot ja loistopojut, tarvitsee välttämättömästi aluksen, jolla luotsipiiripäälliköt voi matkustaa ja käydä hoitamassa väylien merenkulunturvallisuuslaitteita. Piirissä täytyy ajaa ennenkuin väylät on edes yhteen kertaan tarkastettu noin 1800 km. Ilman tarkastusalusta käy työskentely Saimaan luotsipiirissä ylivoimaiseksi eikä merenkulunturvallisuutta tule hoidetuksi tarkoitustaan vastaavasti.”

Koska ei ollut mahdollista siirtää yhtään MKH:n alusta mereltä Saimaalle, ainoaksi mahdollisuudeksi nähtiin vuokrata alus joltain Saimaan laivanomistajista. Luotsipäällikkö Wendell-Vuoksenvuo olikin kevättalven aikana selvittänyt vuokrattavia aluksia, joista piti parhaimpana matkustajahöyry *Kallaa*.

Siksi kauppa- ja teollisuusministeriö esitti Merivoimien Esikunnalle heti MKH:n kirjelmän saatuaan seuraavaa:

”Koska Merivoimien Esikunta viime syksynä on siirtänyt Saimaan luotsipiirin tarkastusalus *Saimaan* Suomenlahdelle toimimaan Merivoimien Esikunnan alaisen Kotkan lohkon aluksena on tämä luotsipiiri vailla tarkastusalusta, jolla luotsipiiripäällikkö ja hänen apulaisensa voivat matkustaa ja käydä hoitamassa väylien merenkulukturvalaitteita.

Tämän johdosta ja kun tarkastusta varten tarjolla oleva kaikin puolin sopivin alus, Säämingin saariston höyrylaivaosakeyhtiön omistama matkustajalaiva ”*Kalla*” lienee jo vuokrattu puolustuslaitokselle, saamme pyytää Esikuntaa, siihenkin nähden että Merenkulkuhallitukselta puuttuu varoja erityisen aluksen vuokraamiseen, pikimmiten luovuttamaan matkustajalaiva ”*Kalla*” tai joku muu tarkoitukseen soveltuva alus korvauksetta alkavaksi purjehduskaudeksi Merenkulkuhallituksen käyttöön.”

Vaikka ministeri V.A. Kotilainen oli kirjeen allekirjoittaja, Merivoimien esikunta kieltäytyi – sen enemmittä perusteluitta - luovuttamasta *Kallaa*, joka oli yhdessä seitsemän muun Saimaan höyryaluksen kanssa vuokrattu, ei Meri- vaan Maavoimien esikunnalle. Oli etsittävä toinen alus. Luotsipäällikön listalta löytyivät Kerttu-yhtiön matkustajalaiva *Punkaharju* ja hinaaja *Tilhi* sekä Enso-Gutzeitin hinaajat *Armas* ja *Immola*. Näistä *Punkaharju* ja Gutzeitin hinaajat olivat liian syvässä kulkevia ja jälkimmäiset lisäksi liian kalliita, joten jäljelle jäi ainoastaan vuona 1899 rakennettu *Tilhi* (18,4 m, 150 ihv), jonka vuokraamiseen ministeriö antoi luvan. Tosin luotsipäällikkö oli ratkaisuun vähemmän tyytyväinen, sillä hänen mielestään ”alus on kaikin puolin ala-arvoisessa kunnossa ja epätaloudellinen, kattila 6 ilmakehän paineella. Suostuin vuokraukseen koska näytti siltä että työt piirissä muuten olisi jääneet kokonaan tekemättä”. Hän epäili, että valintaan oli ollut vaikuttamassa Enso-Gutzeitin laivastopäällikkö Hugo Lakomaa, joka toimi myös Saimaan vesitiepiirin päällikkönä, ”alusta lähemmin tuntematta”. *Tilhen* vuokra, jonka Merivoimien esikunta maksoi, oli 700 markkaa vuorokaudessa, ja siihen sisältyi kuusihenkinen miehistö (ilman

päällikköä). Luotsipäällikkö arvioi, että lisäksi alus tulisi aiheuttamaan 40 000 markan kulut, joista valtaosa koostui polttopuista; loppu oli ”eräitä välttämättömiä menoja”.

Aluksen vastaanottokatselmus koeajoneen tapahtui 1. heinäkuuta, ja tuolloin ”aluksen todettiin olevan käyttökelpoisessa kunnossa”. Heti sen jälkeen alus lähti kulkemaan luotsipäällikön johdolla Saimaan väyliä. Ohjelma oli kuta kuinkin sama kuin *Saimaankin* aikoina: tarkastettiin väylät, loistot ja luotsiasemat sekä tehtiin mittaus- ja huoltotöitä. Esimerkiksi 12. elokuuta lähdettiin Savonlinnasta, pysähdyttiin ensin Kommersalmen loistolla ja sen jälkeen klo 12.55 Lepistön loistolla: ”Maalattu valkosella maalilla mönjätyt paikat, laitettu kaasukeskus ja johdot paikoilleen, muurattu kaksi kaidetolppaa paikalleen.” Neljän tunnin jälkeen jatkettiin Lepistönselän eteläpäähän, jossa tehtiin vastaavat työt Oulunpään loistolla. Yöksi Puumalaan tultiin klo 21.25. - *Tilhen* toiminta poikkesi *Saimaasta* siinä, että se kuljetti ajoittain proomua mukanaan, joko halkoja varten tai kuljettaakseen sillä kiviä tai soraa loistotyömaille. Viime-mainittua tehtiin ainakin lokakuussa Puutossalmen ja Sotkakarın loistoja rakennettaessa.

*Tilhen* toiminta päättyi 3. joulukuuta, jolloin alus luovutettiin omistajalleen. Luotsilaivana *Tilhi* oli kulkenut 4 466 meripeninkulmaa ja ollut ajossa 623 tuntia; hyvä tulos, kun ottaa huomioon, että purjehduskausi alkoi vasta heinäkuun alussa. Halkoja alus oli polttanut 390 pm<sub>3</sub> eli 0,6 pm<sub>3</sub> per ajotunti, siis selvästi vähemmän kuin *Saimaa* normaalisti.

Vuonna 1941 Saimaan väyläasiat hoidettiin toisin kuin edelliskesänä. Wendell-Vuoksenmaa kirjoitti jo lokakuun lopussa 1940 Helsinkiin: ”Nyt kuluneena kesänä tarkastusalukseksi vuokrattu hinaaja *Tilhi*, ollen aikaisempiin korjauksiin ja hoitoon nähden kokonaan laiminlyöty, liian syvässä käyvä (7 jalkaa polttopuuvaraston ollessa täynnä), sekä monessa muussa suhteessa sopimaton tarkoitukseen.” Hän esittikin uuden tarkastusaluksen hankkimista Saimaalle, ja oli tätä varten hankkinut – varmaan MKH:n luvalla – Varkauden konepajan tarjouksen sellaisesta, koko lailla *Saimaata* muistuttavasta aluksesta (20,5 x 4,7 x 1,5 m). Aluksen hinta oli 1 670 000 markkaa, mitä luotsipäällikkökin piti ”suhteettoman korkeana”. Samaa mieltä oltiin Helsingissä, ja niinpä MKH laittoi tammikuussa 1941 sanomalehtiin ilmoituksen ”Ostetaan pienehkö matkustaja-alus”.

Tarjouksia ei tullut montaa. Kerttu-yhtiö tarjosi *Punkaharju II:ta*, mutta se oli liian iso ja syvässä uiva; ”*Pikku-Punkaharju*” olisi ollut luotsipäällikön mieleen, mutta sitä ei varustamo suostunut edes vuokraamaan. Sopivimmaksi ”halpahintaisista” aluksista osoittautui *Turisti II* (ex *Länsi-Kuopio*, *Vuoksenniska*; 1899, 21 m, 90 ihv), joskaan sekään ei ollut kovin hyväkuntoinen. Luotsipäällikkö kävi yhdessä insinööri Ernst Edgrenin kanssa tarkastamassa aluksen maaliskuussa Taipalsaarella ja kuvaili sitä omassa raportissaan näin:

”Alus on viime purjehduskauden päätyttyä laitettu talvehtimiskuntoon siten kun täällä yleisesti on ollut tapana. Kone on purkamatta rasvattu ruostumista vastaan. Aluksen runko on kärsinyt huomattavia vaurioita, jotka ovat aiheutuneet liian vahvaa jäätä murtaessa, tahi luultavammin laitureita vastaan ruhjoutumisesta. Etenkin on rungon vasemmalla puolella keulapalteeissa sisäänpainumia, joissa harva ja heikko kaarituskin on taipunut sisäänpäin useita cm 3-4 pantturivälinkin pituudelta, sekä pienemmillä aloilla levy on sisäänpäin painunut melkein joka ainoan kaaren välillä o pantturin keulapuolella. Vuotoa ei aluksessa kuitenkaan voitu havaita. Kuitenkin aluksen ollessa

jäätyneenä ja vesirajasta osaksi lumen peitossa oli mahdoton nähdä edes kaikkia rungon vedenpäällisiä osia. Rautakaide aluksen kannen ympäri on kauttaaltaan ja etenkin vasemmalla puolella keulassa täynnä taipumia, jotka kuitenkin voitane kuumentamalla helposti oikoa. Sitä varten olisi kaide kuitenkin rungosta irroitettava. Ankkurivintturi on kovin alkeellinen ja melkein välttämätön uusittava t.aluksen käyttöä varten sopivaksi. Kannessa on runsaasti lahonneita kohtia sekä varomattomasta lastin käsittelystä syntyneitä ruhjevikoja, kannen reunimainen lankku on melkein kauttaaltaan uusittava.

Kansirakenteen seinissä, ovissa ja akkunoissa on välttämätöntä suorittaa pienempiä puutyö korjauksia ulko- ja sisäpuolelta.

Maalaus kaikkialla uusittava, vanha, paksu ja irtonainen maalaus ensin poistettava. Suvikaton galv. peltipeitteessä on tehtävä pienempiä korjauksia. Hyteissä, salongeissa ja miehistön asunnossa olevat sohva- ja vuodepatjat ovat kaikki kelpaamattomina uusittava. Veneet ovat jo vanhoja, levyllä paikattuja ja vaativat perusteellisen korjauksen, niissä olevan paksun värikerroksen vuoksi on vaikea tarkoin niiden kuntoa todeta. Pelastusvyöt y.m. pelastuskalusto ja ylipäänsä sellainen kalusto, joka laissa on määrätty aluksissa pakollisiksi, ovat välttävissä kunnossa, tahi pienemmillä korjauksilla kuntoon saatettavia. Työ- y.m. kalustosta, jota on hyvin vähän, on myyjät luvanneet valmistaa luettelon.

Astioita ja vuodevaatteita ei ole aluksessa ollenkaan. Luultavaa on että syöpäläisten hävittämisen tähden olisi välttämätöntä hyttien sisustusta osittain purkaa ja uusia.

Koneistosta on mahdotonta lausua mitään varmaa paitsi että valonheittäjä olisi perusteellisesti korjattava tahi mieluummin uusittava, sillä kokemuksesta täällä katsottuna valonheittäjän ehdottoman tarpeelliseksi, muuten syyspuolella työpäivät jäävät aivan liian lyhyiksi.” (Viimeiseen oli MKH:ssa lisätty: ”Ei pitäne paikkaansa.”)

Vaikka *Turisti II* ei kuntonsa puolesta vastannut ainakaan luotsipäällikön toiveita, alus ostettiin toukokuun lopussa 1942 laivuri Otto Karkialta 230 000 markalla. Koska myös Merivoimien esikunta oli osallisena kaupassa maksajan ominaisuudessa, aiheutti yksinkertainen laivakauppa tavattoman suuren määrän valtion eri virastojen välistä paperisotaa; olipa kaupantekijöille laadittu erityiset kaksisivuiset ohjeet aluksen ostoa varten!

Ennen kuin alus voitiin ottaa käyttöön, siihen tehtiin ”eräitä välttämättömiä korjauksia”, jotka kohdistuivat runkoon, kattilaan ja koneistoon. Ne tulisivat maksamaan noin 35 000 markkaa, ja ”tästä puuttuu vielä sisustuksen korjauksiin ja maalaukseen tarvittava määrä”, kirjoitti luotsipäällikkö 5. kesäkuuta. Maalauksien kustannusarvio oli reilut 8 000 markkaa, ja loput maalauksista hän arveli miehistön pystyvän tekemään silloin, ”kun ehtii töiltään”. Oli muitakin puutteita: laivassa ei ollut liinavaatteita eikä mitään astioita ja muita keittiötarvikkeita, kansisalongin sohvien istuimet oli uusittava, kanteen oli saatava tiivistysmassaa ja kaikkien hyttien lattiat oli uusittava, ”sillä vanhat on märehtyneet korkkimattojen alta ja matoista ei ole mitään jäljellä”. Rungon sisäpuolisen puhdistuksen ruosteesta tulisi miehistö hoitamaan kesän aikana. ”Manometrit, vaacum-metteri ja konetelegrammi olisi saatava sillä puhetorvi on epävarma ja saattaa aiheuttaa suurtakin vahinkoa.” Ne toivottiin saatavan Helsingistä MKH:n varastosta. ”Sähkökoneiston laittaa aluksen konemestari kuntoon itse.”



Kaikkiaan näiden juuri alkaneiden kunnostustöiden arvioitiin maksavan 60-70 000 markkaa, ja Savonlinnan Konepajan arvion mukaan ne veisivät kolmisen viikkoa. ”Normaalit” kunnostustyöt oli aloitettu jo toukokuun alussa aluksen miehistön toimesta Taipalsaarella.

Kansipäiväkirjan pito tapahtui *Turisti II:n* nimissä toukokuun 29. päivään saakka, jolloin alus muuttui *Luotsiksi*. Kaksi päivää myöhemmin alus lähti Taipalsaarelta Vuoksen niskan ja Puumalan kautta Savonlinnaan, jossa se nostettiin Savonlinnan Konepajan telakalle pohjan kunnostusta varten. Kun alus oli laskettu jälleen veteen juhannuksen alla, kunnostustöitä jatkettiin laivan miehistön ja Ronkasen Maalausliikkeen voimin konepajan rannassa. Vasta 17. heinäkuuta nostettiin viiri, otettiin halkoja 15 pm<sup>3</sup> ja lähdettiin etelään. Pysähdyttiin loistoilla, vaihdettiin tyhjat kaasupullot ja petrooliastiat täysiin sekä tarkastettiin väylän viitoitus.

Matkoja tehtiin eri suuntiin. Välillä harattiin ja laitettiin viittoja, näin mm. Tahkorannassa sekä Ilkon-Tullisalmen väylällä. Lisäksi laitettiin poijuja paikoilleen ja välillä tehtiin muita töitä, kuten 31.7.: ”Tehty sahan pääpuut, sesta ja hyllyt laivan perä varastoon.” Vajaat kaksi kuukautta myöhemmin kirjattiin: ”Joutsenuoto. Kiinitetty rengaspultit kallioon väylämerkin taakaamista varten”, ja seuraavana päivänä: ”Lakattu perällä alahytin lattiat”. Lokakuun puolivälissä oltiin Joensuun väylällä: ”Haettu 2 venelastia hiekkaa Kivisalmen rannalta Kasinkiveen. Louhittu kalliota.” *Luotsi* teki viimeisen matkansa 10. marraskuuta, jolloin käytiin hakemassa Joutsenuodon purjehdusmerkki talveksi Hevonpäänniemen varastoon.

Päällikkö M. Antikaisen päiväkirja päättyi erikoiseen kirjaukseen. Antikainen lähti yhdessä pursimiehen kanssa 25. marraskuuta linja-autolla Sulkavalle, josta matka jatkui hiihtäen ensin Tetriluodon loistolle ja sieltä Lehtosaareen, Oulunpähän, Lukkariluodolle ja takaisin Savonlinnaan. Kolmipäiväisen matkan aikana sammutettiin kyseiset loistot, mitä ei oltu ehditty tehdä *Luotsilla* aikaisen talventulon takia. Vaikka purjehduskausi alkoi myöhään, *Luotsi* ehti olemaan kulussa 565 tuntia, jona aikana taitettiin matkaa hieman yli 3 000 meripeninkulmaa.

*Luotsin* kesä 1942 oli melko normaali. Laivan kunnostus aloitettiin 11. toukokuuta, kaksi viikkoa myöhemmin nostettiin viiri ja viikon päästä vietiin Joutsenuodon merkki paikoilleen. Tarkastusmatkat aloitettiin kesäkuun ensimmäisenä, ja kahden viikon ajan oli laivalla mukana myös Laatokan luotsipiirin päällikkö. Sen jälkeen oltiin kuukauden verran rakentamassa Kasinlinnan ja Papinsaaren loistoja, minkä jälkeen oli aika hoitaa loistojen polttoainetäydennykset. Nyt käytiin myös Pielisellä. Elokuun 13. oltiin Etelä-Saimaalla, jolloin sattui pieni haveri: ”Klo 17.30 Härskiänsaaren salmessa tuli Kaukas O.Y:n hinaaja *Sukkela* vastaan hinaten kolmea proomua ja niiden perässä lossi, joka kulki ohjaamattomana ja käänteessä heittäen kauas sivulle tapasi se T/a:n sivulla olevaan veneeseen, että veneestä murtui parraspuuta ja ylin reunalautaa noin 0,5 m pituudelta kokonaan irti. Vahinkoon on *Sukkela* kokonaan syyllinen pitämällä ohjaamattoman aluksen hinausjonon perässä, joka on laissa nimenomaan kielletty ja saattaisi aiheuttaa suuriakin vahinkoja vastaantulijoille.”

Loppukausi oltiin pääasiassa rakentamassa Lapalikon ja Sirkusniemen loistoja, nekin Joensuun väylällä. Savonlinnaan saavuttiin 16. marraskuuta, ja talvikuntoon laitto päättyi kymmenen päivää myöhemmin. *Luotsi* talvehti Lypsniemen Konepajan laiturissa.

Kesän aikaan tehtiin matkaa liki 5 000 meripeninkulmaa 690 tunnin aikana.

### Vuodet 1943-45

Wendell-Vuoksenvuo kirjoitti maaliskuun 31:nä 1943: ”Sikäli kuin tähän astisista ilmastosuhteista voipi päättää, voisivat Saimaan vedet aueta ainakin huhtikuun loppupäivinä joten ehdoitan kunnioittaen, että varustustyöt voitaisi alkaa tarkastusalus *Saimaalla* joko 5 tahi viimeistään maanantaina 12 p:nä huhtikuuta. Aluksessa ehdoitetuista korjaustöistä on suoritettu: ruorin, ruorivantaan, potkurin, potkuriakselin, perävantaan korjaukset, keulasta särkynyt tähtikuvio oikealta puolelta on uusittu. Kannella tehtävistä puutyökorjauksista on M. Antikainen suorittanut kansirakennuksen seinien korjauksen, alasmenokaapin miehistön asuntoon korjauksen, parhaillaan suoritetaan lahonneiden kansiluukkujen uusimista. Pursimies on puhdistanut ja maalannut aluksen pohjan yhden kerran lyijymönjällä.” Edellispäivänä oli MKH hyväksynyt Savonlinnan Konepajan tarjouksen aluksella tehtävistä korjaustöistä, kuitenkin supistamalla työstä jonkin verran. Myös maalausliike Oskar Ronkasen työtarjous oli hyväksytty.

Työt saatiin aloittaa kuitenkin vasta 21. huhtikuuta, joka oli pääsiäislauantai. Viikkoa myöhemmin kirjattiin: ”Pohjan mönjäystä ja kölin sekä ruorilokien puhdistusta. Pesua miehistön asunnossa. Maalia haettu laivalle. Potkurin maalaus. - - Suojaluukkujen poisotto laivan keulasta ja perästä. Emäntä Räsänen saapui laivalle.” Laiva laskettiin vesille 29:nä ja liikkeelle päästiin 12. toukokuuta, jolloin ajettiin Konepajalta luotsiasemalle, jossa jatkettiin niin laivan kuin myös luotsiaseman kunnostusta. 22:nä, joka oli sunnuntai, kirjattiin, sotavuosia kun elettiin: ”Tehtiin mottia.” Kolme päivää myöhemmin: ”Konepajan laiturissa laitettu lastia laivan perälle ja nostettiin keula ylös V.C. putken laittoon varten.” Ensimmäinen tarkastusmatka alkoi 30. toukokuuta ja suuntautui Joensuuhun.

Tarkastuksia tehtiin koko purjehduskausi, mutta enin aika meni laivaväeltä kahden uuden loiston rakennustöissä Joensuun väylällä. Uudet loistot rakennettiin Sirkusniemeen ja Lapalikalalle, ja näissä töissä tarvittiin proomuja, joilla kuljetettiin hiekkaa, soraa, kiviä ja muita rakennustarvikkeita. Myös Kissanlaan loiston rakentaminen aloitettiin Pielisellä. Sotavuosien pula-aikaa kuvasi hyvin myös luotsipäällikön merkintä: ”*Saimaan* pyyheliinoja ollut Iida Juvosella paikattavana 8 kpl. 4 kpl saatu käyttökelpoiseksi, 1 mennyt paikkoihin, 3 jäänyt ja otettu laivaan pesurievuiksi.” Vastaavasti oli menetelty myös tynnyliinojen kanssa.

Syyskuun 1:nä MKH:n vt. pääjohtaja Sakari Tainio tuli Lappeenrannassa laivaan ja Joensuuhun päätyneen matkan aikana käytiin tarkastamassa myös em. Sirkusniemen loisto.

Marraskuu vietettiin pääasiassa Asemaniemen laiturissa, jolloin laivatöiden ohella tehtiin töitä myös tukikohdassa, mm. alue aidattiin. Kuun lopulla tehtiin kolme tarkastusmatkaa, jotka ulottuivat Kuopioon, Lauritsalaan ja Joensuuhun. Viimeksi mainitun aikana osa matkasta ajettiin jäissä. Viiri laskettiin 10. joulukuuta ja talvikuntoon laitto päättyi 20:nä. Kauden aikana kertyi kulkutunteja tavallista enemmän, 878 tuntia, joiden aikana matkaa ei kuitenkaan tehty enempää kuin 5 646 mpk. Halkoja paloi 705 pm3.

Vuonna 1944 *Saimaan* kansimiehistö aloitti laivan kunnostustyöt heti vapun jälkeen, konemiehet olivat tulleet töihin jo viikkoa aikaisemmin. Viiri nostettiin 17. toukokuuta, jolloin myös tehtiin koeajo tarkastaja V. Salon ollessa mukana. Kesäkuun alussa alus nostettiin Savonlinnan Konepajan telakalle pohjan kunnostusta varten.

Ensimmäinen tarkastusmatka alkoi kesäkuun 10. ja se suuntautui Joensuuhun. Vt. pääjohtaja Tainio teki viikkoa myöhemmin tarkastusmatkan Lauritsalasta Mikkeliin.

Kesällä 1944 sota tuntui Saimaan laivaliikenteessä enemmän kuin koskaan aikaisemmin runsaiden evakkokuljetusten seurauksena. *Saimaan* laivapäiväkirjaan tuli sodasta kuitenkin vain kaksi merkintää: juhannusviikolla pakattiin ”luotsipiirin arkistoa kuljetuslaatikoihin”, jotka sitten kuljetettiin Konnuksen luotsiasemalle. Väli rauhan jälkeen 15. syyskuuta laatikot haettiin takaisin Savonlinnaan.

Muuten purjehduskausi sujui normaalisti. Sen aikana mm. rakennettiin uusi loisto Joensuun väylälle Tikkaan, myös Lapalikon loisto saatettiin valmiiksi. Laiva koki pienehkön pohjakosketuksen 8. lokakuuta: ”Klo 16.40 saavuttiin Arvinsalmeen, jossa pimeän takia jouduttiin liian lähelle Koivuluodon puoleista punaista viittaa ja laiva tapasi pohjaan kaksi kertaa peräpuolelta.” Vahinkoja ei tullut. Wendell-Vuoksenvuo selosti tapahtuman kirjeessään tarkemmin:

”Keskiviikkona 8/10 oli otettu polttopuita tarkastusalus *Saimaaseen* Liperin Salonnenässä olevasta polttopuuvarastosta ja lähdettiin kl. 16,15 jatkamaan matkaa Joensuuhun päin. Tultaessa n.k. Arvinsalmeen Oravisalon pohj.puolelle oli ehtinyt tulla sen verran hämärä, että salmessa olevia viittoja lähestyessä ei nähty peitepiirroksessa merkittyä punaista viittaa ennenkuin se oli aivan lähellä. Aikaisemmin oli jo vauhti vähennetty puoleen ja aivan hiljaiseksi ja viitan tultua näkyviin pysäytettiin kone kokonaan jolloin alus liukui aivan viitan vieritse, niin että se tapasi n.k. viilarilistaan. Aivan hiljaisella vauhdilla jatkettiin kulkua väylän suuntaan, noin pari aluksen pituutta kuljettua viitan ohi huomattiin lievä pohjan kosketus kölin alle aivan perällä. Väylän vasemmalla puolella olevasta laajemmasta matalasta nähtävästi pisti joku matalankärki tahi yksityinen kivi väylälle päin joka lievästi nykäisi perällä syvemmassä kulkevaan köliin mitään vahinkoa aiheuttamatta. Kl. 17,55 saavuttiin Tikansaaren salmeen ja pysähdyttiin laituriin yöksi. K.o. väylä on muilta tärkeimmiltä osilta johtoloistoilla valaistu, mutta tämä vaikeasti kuljettava kohta tarvitseisi vielä loiston. Ehdotan kunnioittaen, että paikalle jo lähitulevaisuudessa rakennetaan loisto peitepiirroksessa merkittyyn kohtaan, rantasaaren kärkeen.”

Viimeiset tarkastusmatkat tehtiin marras-joulukuun vaihteessa. Vuosalmen valopoiju nostettiin ylös joulukuun toisena ja viiri laskettiin neljäntenä. ”Säretty jäätä ja työnnetty laiva ulos”, kirjattiin 15:tenä ja seuraavana päivänä lopetettiin työt aluksella. Alus jäi talveksi Lypsniemen konepajan rantaan.

Laivan kunnostus alkoi 9. huhtikuuta 1945, jolloin valtaosa 8-henkisestä miehistöstä oli paikalla. Viiri nostettiin kuukautta myöhemmin ja Lypsniemestä siirryttiin kolmen päivän kuluttua Asemaniemeen, mukana hinattiin tarkastusalus *Laatokka*, joka sitten parin viikon päästä vietiin Punkasalmeen mittausretkikunnan käyttöön. Se jäi kuitenkin lyhytaikaiseksi komennukseksi, sillä *Laatokka* jouduttiin samassa kuussa luovuttamaan Neuvostoliittoon yhdessä Saimaalle siirrettyjen *Äänisen* ja *Lukkosaaren* kanssa; viime mainittu alus oli ollut Äänisellä, mutta ei MKH:n käytössä.

Ensimmäinen työmatka suuntautui Haukivedelle, jossa päiväseltään käytiin laittamassa uusi merimerkki Joutsenkarille. Sen jälkeen *Saimaan* pohja maalattiin Savonlinnan Konepajan telakalla kesäkuun alussa, minkä jälkeen alkoivat varsinaiset tarkastusmatkat; enää ei luotsipäällikön tarvinnut käydä neljännesvuosittain maksamassa luotseille palkkaravoja. Hieman erikoisempaa oli, että *Saimaa* toimi kahteen otteeseen ”tukkihinaajana”: alus näet hinasi vanhoja hirsia Puumalan luotsiasemalle saunan rakentamista varten. Vastaavanlainen hinaus tapahtui myös Pielisellä.

Muuten toiminta oli normaalia. Merenkulkuneuvos Tainio tuli laivaan Lappeenrannassa 12. heinäkuuta. Sitä ennen oli oltu tunnin verran mukana tulipalon sammutuksessa Kaukaan sahalla. Tainion nelipäiväisen matkan aikana mm. tutkittiin uutta väylää Etelä-Saimaalla: ”17.7. Kilpiäsaari. 8.30 alettu harata ankkurin kanssa ja tutkittu uutta oikoväylää Kutvele-Mustasaari väylältä Viitasaaren kohdalta suoraan Vuoksenniskalle Härskiänsaaren ja Mietinsaaren salmien kautta. 13.15 lopetettu.” Tainion johdolla myös pystytettiin pylväsloisto Ukonkarille lähellä Palokkia. Päiväkirja loppuu syyskuussa. Sitä ennen elokuussa oli Wendell-Vuoksenvuo esittänyt, että osa luovutetun *Laatokan* Savonlinnaan jääneistä tavaroista otettaisiin Saimaan luotsipiirin käyttöön: ”nelihankainen vene (jolla, karkeata tekoa), koska entisistä työveneistä toinen on jo huono, venehara olisi tarpeellinen useammallakin luotsiasemalla, sivuportaat sattuvat olemaan sopivat t/a *Saimaaseen* ja koska *Saimaan* entiset puiset portaat ovat jo vanhat ja heikot, ehdoittaisin että ne saataisi liittää t/a *Saimaan* kalustoon.” Esitys hyväksyttiin, ja loput tavaroista lähetettiin Helsinkiin.

Vuodelta 1945 on säilynyt myös konepäiväkirja, joka konemestari Kalle Karttusen pitämänä kertoo tarkasti niin *Saimaan* kulkemiset kuin myös sen, mitä konehuoneessa tapahtui päivittäin. Myös konepuolen kunnostustyöt alkoivat 9. huhtikuuta, jolloin ”Taottiin raappoja ja meisseliä”. Seuraavana päivänä päästiin jo ”oikeisiin” töihin, joihin tuli kuitenkin oma keskeytyksensä: ”Raapattiin köliä kattilan alta. 15.25 Käytiin nostamassa armeijalle kuuluva hevonen joka oli pudonnut Haapaveden selällä jään pettäessä.” Seuraavalla viikolla mm. puhdistettiin kattilaa sisäpuolelta kolme päivää, ja 23.4. laitettiin vesi kattilaan; kaksi päivää myöhemmin tehtiin tulet kattilan alle.

Kaiken aikaa tehtiin erilaisia kunnostustöitä, joista raappaamiset ja maalaamiset eivät olleet vähimpiä. 12. toukokuuta päästiin ajoon, ei tosin sen enempää kuin Lypsyniemen konepajalta matkustajasatamaan, jossa tarkastaja Salo toimitti käyttökatsastuksen. Sen jälkeen tehtiin muutama lyhyt matka, mutta enimmäkseen oltiin laivaa kunnostamassa Asemaniemessä, kunnes 2. kesäkuuta ajettiin Savonlinnan Konepajalle telakoitavaksi pohjan maalausta varten. Se vei kaksi päivää ja sen jälkeen oltiin enimmäkseen ajossa ympäri Saimaata koko kesä aina marraskuun 26. päivään, jolloin vesi puhallettiin kattilasta. Tosin myös elokuun puolivälissä oli tehty samoin, minkä jälkeen kattilaa oli puhdistettu ennen kuin kattila täytettiin uudelleen. Mitään konerikkoja ei kauden aikana tapahtunut eikä isompia remonteja tehty.

Talvikuntoon laitto saatiin valmiiksi marraskuun viimeisenä. *Saimaalle* kertyi ajotunteja 790 ja polttopuuta meni 610 pm3.

## Vuodet 1946-49

1940-luvun loppuvuosilta ei ole löytynyt päiväkirjoja, eikä myöskään luotsipäällikön kirjeenvaihto tarjoa paljoa *Saimaata* koskevaa. Laiva teki työtään kuitenkin entiseen tapaan, joskin tiukentunut työlainsäädäntö toi siihen omat rajoituksensa. Silti aluksen käyttöaste säilyi kuta kuinkin samana kuin aiemminkin: esimerkiksi vuonna 1946 *Saimaa* teki matkaa liki 5 000 mailia, jona aikana puuta paloi 563 pm<sup>3</sup>. Seuraavana vuonna lukemat olivat liki samat.

Esitämme seuraavassa muutamia erityistapahtumia näiltä vuosilta; ne liittyvät paljolti erilaisiin havereihin tai muihin vastoinkäymisiin ja perustuvat lähinnä luotsipäällikön raportteihin.

Elokuussa 1946 luotsipäällikkö Wendell-Vuoksenvuo lähetti MKH:een seuraavan raportin:

”Keskiviikkona 20 p kuluva elokuuta matkalla haraustyöpaikalle otettiin polttopuita alukseen Kutveleessa Alm’in laiturissa ja saatiin polttopuut sisään klo. 17,25 jolloin muutettiin alus Kylänniemen puolelle ankkuripaikalle. Yöpymistä varten ankkuroitiin oikeanpuol. (suuremmalla) ankkurilla ja laskettiin kettinkiä tavallinen määrä noin 18-20 m, veden syvyys paikalla 6,5 m savipohja, tuuli pip. noin 1-2 Beaf. Aamulla 21/8 klo. 3,50 heräsi allekirjoittanut ja huomasi kovasti tuulevan ja aluksen kääntävän oikean kyljen tuuleen. Kiiruhdin kannelle ja huomasin aluksen ajelehtivan tuulenalla olevaa matalikkoa kohden, jota se oli jo aivan lähellä. Huomasin että ei olisi enää mitään hyötyä toisen ankkurin tahi lisäkettingin laskemisesta sillä samassa alus pysähtyi matalaa vasten johon se oli hiljaa ajelehtinut. Tuuli jatkui edelleen puuskaisena noin 4-6 Beaf. voimaisena mutta lähellä olevan maan suojassa ei laineikkoa ollut niin paljoa että alus olisi liikkunut sen vaikutuksesta. Herätin miehistön ja tulivat he heti kannelle klo 4. Vietiin heti vas. puoleinen ankkuri ulos ja hiivattiin molempia kettinkejä, mutta huomasin että kumpikaan ankkuri ei pitänyt ja tuuli tuntui vielä kiihtyvän. Annoin määräyksen viedä vara-ankkurin (amiraliteetti malli) ulos perältä ja alettiin hiivata sitä, huomasin sen pitävän ja aluksen perän kääntyvän ylös tuuleen. Senjälkeen nostettiin vas. puol. ankkuri ylös ja vietiin se uudelleen ulos 90 m:rin kettinkipituudelle, hiivattiin molemmista kettingeistä. Tuulenpuuskat oli sillävälän ehtineet hieman tyyntyä ja aluksen keula saatiin nousemaan ylös tuuleen ja kauemmas matalasta, jolloin konetta käyttäen muutettiin alus ankkuriin lähemmäksi tuulelta suojaavaa maata.

Alukselle ei tullut mitään vauriota. Syyn ankkurin luistamiseen arvelen olleen sen, että tuulen suunnan muuttuessa kovan puuskan alkaessa ankkuri vääntyi ylös mudasta ja sen kourat ollessa täynnä liukasta savea ei se voinut tarttua pehmeässä pohjassa uudelleen, vaan luisti helposti ja tasaisesti pitkin pohjaa.

T/a *Saimaassa* ei ole tähänasti yöllä pidetty ankkurivahtia syystä että päivän kuluessa tarvitaan koko miehistö työssä, etenkin haraustyössä. Nykyisen asetuksen mukaan rajoitettuine viikkotyötunteineen on käsittääkseni vielä mahdollisempi järjestää yöksi ankkurivahtia, joten on ankkuroitava tilaviin ankkuripaikkoihin, jossa voipi pistää kettinkiä useampia kymmeniä metrejä.”

Reilu vuosi myöhemmin *Saimaa* sai uuden pohjakosketuksen melko tarkkaan samassa paikassa. Uusi luotsipäällikkö Karl Wickstrand selosti tapahtumaa kirjeessään 3.11.1947: ”Ohjattiin kuten tavallista punaisen viitan ohi jolloin noin 40 m viitasta koilliseen aluksen köli aivan perällä kosketti pohjaa niin lievästi, että se juuri huomattiin. Alukselle ei tullut vauriota. Kun vesi on laskenut, tapasi siis matalan koillinen kärki väylän puolella viittaa aluksen köliin. Alus kulki vielä hiljaisella vauhdilla, sillä oli tarkoitus lisätä täysi vauhti vasta kun viitta on sivuutettu. Kiveä ei penkalla ollut koska sysäys oli pehmeä, ehkä soraa ja pieniä vierinkiviä. Kun vesi yhtämittaa laskee on jokaisen viitan läheisyys epäilyttävä ja näillä haraamattomilla väylillä myöskin muut paikat. Enso-Gutzeit O/Y ilmoitti äskettäin, että heidän hinaajilla on ollut niin paljon potkurivaurioita, että potkurit alkavat kokonaan loppua.” Puumalan luotseille oli annettu määräys siirtää punainen viitta kauemmaksi matalan laitaan.

Vesi oli kesällä 1947 matalalla ja aiheutti tavallista enemmän pohjakosketuksia ja jopa karilleajoja. Vapon *Motti*-hinaajan päällikkö Johannes Kirvesniemi kirjoitti MKH:een ja kertoi, että Mikkelin väylällä oli Kyyhkylän viittaparista jonkin verran Siikasalmeen päin väylällä kivi, joka näin matalan veden aikaan tavoitti etenkin proomujen pohjaan. Luotsipäällikkö Wendell-Vuoksenvuo lähetti Varkaantaipaleen luotsit tutkimaan asiaa, mutta nämä eivät löytäneet väylältä mitään esteitä. Luotsipäällikkö lähti *Saimalla* paikalle ja löysi mainitulta paikalta 1,8 metriä syvässä olevan kiven, joka tuli merkityksi kirjavalla viitalla. Hän muisti mainita, että kun laivamiehet kertovat kivistä ”keskellä väylää”, se ei useinkaan pidä paikkaansa, vaan matala saattaa sijaita hyvinkin kaukana väylästä.

Samana syksynä myös merikapteeni John Tukiainen valitti Mikkelin väylän huonosta hoidosta, mikä haittasi hänen matkustajahöyry *Tapiolla* liikennöimistä Mikkeli-Lappeenranta-reitillä. MKH:n vastauksessa todettiin määrärahojen niukkuus ja myönnettiin matalan veden aiheuttamat ongelmat, mutta myös muistutettiin väylälle vahvistetun kulkusyvyyden olevan ainoastaan 1,7 metriä. Tukiaisen väitteeseen, että ”eräissä paikka on yritetty järjestää linjamerkkejä, mutta ikävintä kyllä se ohjaa aluksen ihan kallioon”, ei vaivauduttu edes vastaamaan.

Luotsipäällikkö Wickstrandin vuoden viimeinen virkamatka suuntautui Joensuun väylälle marraskuun 10.-13. päivinä. Hän kirjasi matkalaskuunsa 12:na: ”Tutju-Sirkkuniemi-Karkonkari-Kuhakivi-Rastinniemi-Vuokala. Toimitusten laatu: Uuden puusta tehdyn oven sovitus ja paikoilleen asetustyöt sekä loiston ulkolasin puhdistus jäistä ja lumesta Sirkusniemen loistolla, samaten puhdistettu ulkolasit jäistä ja lumesta Karkonkarin, Kuhakiven ja Rastinniemen loistoilla sekä Vuokalan las. tarkastus.”

Myös kesällä 1948 vesi oli matalalla, jopa siinä määrin, että kun toukokuussa laivaa yritettiin nostaa Lypsniemen telakalle, se ei onnistunut veden vähyyden takia. Kuitenkin vielä kesäkuun alkupuolella pystyttiin ajamaan Pielisjokea myöten Pieliselle.

Vähä vesi ei kuitenkaan ollut syynä siihen, että *Saimaa* ajoi kahdesti karille, ja vielä sen verran voimakkaasti, että tarvittiin ulkopuolista apua. Ensimmäinen sattui Rapaluodon kohdalla, Oravin ja Vuokalan välillä tiistaina 3. elokuuta. Luotsipäällikkö Wickstrand selosti tapausta kirjeessään näin: ”Matka Rapaluodon loistolle saakka sujui ilman mitään mainittavaa. Kl. 13.45 pysähdyttiin Rapaluodon loiston edustalla, vietiin soutuveneellä 1 kpl. 25 ltr. kaasupullo loistolle ja kytkettiin tämä sekä sytytettiin loisto toimintaan. Tämän jälkeen kl. 14,00 lähdettiin jatkamaan matkaa Vuokalaan päin

runsaan 1 mpk, josta aloitettiin hiljaisella koneella kaartaa oikealle saaden Immonsaarella olevan alemman ohjausmerkin ja Hyypiänniemessä olevan ison T muotoisen puisen valkoiseksi maalatun merkin linjaan, josta päätin aluksen olevan Vuokalasta päin Enonkoskelle vievällä väylänosalla, jota matkustaja-alukset käyttävät. Jatkettiin hiljaisella vauhdilla kunnes kl. 14,20 törmättiin vedenalaiselle karille, samalla pursimies joka oli ohjaushytissä ohjaamassa antoi telegrammilla merkin konehuoneeseen ”täydellä takaisin”, mutta alus pysyi paikallaan. Tämän kaiken tapahtuessa seisoivat allekirjoittanut keulassa luotsaten kiikari kädessä ja tarkoin seuraten, että aikaisemmin mainitut ohjausmerkit olivat linjassa sillä alempi ohjausmerkki oli vesojen peitossa ja huonosti näkyvä kuin sensijaan T muotoinen näkyi hyvin. Karilla ollessa sitten sain oikean ylemmän linjamerkin (kalliomaalaus) esille, mutta erehdys oli jo tapahtunut.”

Välittömästi tutkittiin, oliko alus saanut vuotoa, mitä ei ollut tapahtunut. Sen jälkeen yritettiin päästä karilta omin voimin siirtämällä aluksen irtainta kalustoa perään sekä viemällä veneellä iso ankkuri mahdollisimman kauas perän taaakse ”ja yritettiin samanaikaisesti hiivata sisälle kettinkiä ja täydellä koneella taakse, vaan ei alus hievahtanut”. Onneksi sattui Kaukas-yhtiön hinaaja *Sukkela* kulkemaan ohi ja pyydettiin sitä apuun. Sen voimat eivät kuitenkaan riittäneet.

Luotsipäällikkö lähetti tämän jälkeen konemestari Karttusen ja pursimies Seppäläisen laivan moottoriveneellä Enonkoskelle soittamaan Enso-Gutzeitin laivasto-osastolle Savonlinnaan. Sieltä saatiinkin radiopuhelimella (*Sukkelassa* ei sellaista ollut) yhteys yhtiön hinaaja *Aleksanderiin*. ”Kl. 21,50 saapui hinaaja-alus *Aleksander* ja kävi irrottamassa *Saimaata* karilta perä edellä. Kl. 22,10 lähti alus aivan tasaisesti karilta ja päästiin vapaaseen veteen. Kl. 22,15 jätti hinaaja-alus *Aleksander Saimaan* irti ja lähti omille teilleen. Kl. 22,30 jatkettiin matkaa t/a *Saimaalla* Vuokalaan.”

*Aleksanderin* päällikkö Jonne Laukkanen on muistellut tapauksen näin (”Korsteeni” 1994): ”Se [*Saimaa*] ol lähteny menenmään sinne Hyypiänniemeen ja miten lie, olko luotsipiälikkö kahvilla tai missä, se ol paukassu kivelle. Myö mäntiin sille avuksi ja se luotsipiälikkö huusi hirveesti peräkannelta, ei sua ajjoo, ei sua ajjoo. Myö sanottiin, että mitenkäs myö sitten teiät pelastetaan, jos ei suaha teiän tykö tulla. Ja myöhän ajettiin keula ihan sen perän viereen ja päästiin laittamaan vaijerit kiinni. Se luotsipiälikkö koetti kovasti varotella, mutta minä sanoin että nyt ei varotukset auta. Myö tehäänn ommaa työtämme ja kun työ piäsette tästä poikkeen, työ tiette sitteen ommaanne. Meillä ol niitä valettuja 50 kilon painoja, joita käytettiin kallistuskokkeissa, aika paljon pohjapainona. Myö laitettiin niitä kiini hinausvaijeriin ja sitten pantiin koko hinausvaijeri 300 metriä pitkäks. Ne painot esti, ettei se veettäessä rytkäyttänyt. Eikä myö tarvittu, kun kaks kertoo yrittää, kun toisella nykkäyksellä läks *Saimaa* irti.”

Enso-Gutzeit veloitti pelastuksesta 2 500 markkaa. (*Sukkelan* päällikkö oli vastannut luotsipäällikön tiedusteluun pelastuspalkkiosta, ”ettei heillä ole tapana ottaa mitään tällaisesta avusta”.) Haveri ei aiheuttanut jatkotoimia MKH:n taholta, mutta luotsipäällikköä kehoitettiin valvomaan, ”että mikäli pensaita y.m.s. pääsee kasvamaan linjamerkkien eteen, ne kiireimmiten poistetaan”.

Puolitoista kuukautta myöhemmin oltiin jälleen kivellä, nyt Kuopion edustalla. Uusi apulaisluotsipäällikkö Arvo Syrjälä oli tällä kertaa laivan päällikönä, ja haverista kerrotaan tarkemmin ohessa.

Vuoden 1948 normaalitoiminnoista poimittakoon muutama esimerkki.

16.6. ”Kl. 11.30 Ankkuroitiin Vekaran loiston edustalla, maalattiin loisto ulkopuolitse kertaalleen valkoisella öljyvärillä sekä kivijalka kalkittiin. Loiston sisäpuolella on ensin toimitettava perusteellinen pesu suopavedellä ennen kuin voidaan sisäpuolelta maalata. 14.15 Nostetiin ankkuri ja...”

23.6. ”Pielisjoella Palosalmissa suljettu laivaväylä kahdessa kohden puomilla. Keneltä saatu lupa tähän, kysyttävä uittopäällikkö Mannerilta.”

30.6. ”Savonlinna Kl. 12.20 Lähdettiin t/a *Saimaalla* risteilymatkalle sotakorkeakoulun retkikunnan seuratussa mukana. Retkikunnan johtajan määräysten mukaisesti Rantasalmen puoleista väylää Tappuvirran ja Oravin kautta Savonlinnaan, jonne saavuttiin kl.19.45.” (Vastaavanlainen sotakorkeakoulun ”tiedustelumatka” oli tehty jo kuukautta aikaisemmin, sillä erolla, että se kesti viikon.)

13.11. ”7.15 Sompasaaresta. Tarkastanut viitoitusta matkalla ja huomannut, että suuri osa viitoista oli poissa Sompasaaren ja Oravin välisellä kulkuväylällä.”

Sotien jälkeen luotsilaivan käyttö ”siviilijoihin” hieman lisääntyi, kun taas isompia edustusajaja ei laivalla ollut. Kesällä 1949 annettiin lupa laivan käyttöön Savonlinnan seudun virkamiesyhdistykselle sekä Itä-Karjalan kansanopistolle, jolla oli pohjoismaisia vieraita. Edelliset käytettiin Puruvedellä, jälkimmäiset kuljetettiin Punkaharjulta Savonlinnaan, ja ne tehtiin – ainakin näennäisesti – luotsipäällikön normaalien virkamatkojen yhteydessä.

Vuoden 1949 yksi viimeisimpiä kirjauksia tehtiin lokakuun puolivälissä, jolloin *Saimaa* kävi Kuopiossa ja Ahkionlahden luotsiasemalla. ”10.30 saav. Ahkionlahteen. Jätetty vuoden 1950 viitoitustarvikkeita, huomautin luotsi Marinille väylältä puuttuvista viitoista ja lupasi hän heti lähteä asettamaan paikoilleen puuttuvat viitat.” Laiva lähti takaisin Savonlinnaan yöpyen matkalla Konnuksessa. Alus saatettiin talvehtimiskuntoon 3. joulukuuta.

#### *Saimaa karille Kallavedellä*

Saimaan luotsipiirin vt. apulaisluotsipäällikkö Arvo Syrjälä lähti luotsipäällikkö Wickstrandin määräyksestä 21. syyskuuta 1948 tarkastusmatkalle luotsilaiva *Saimaalla*. Matkalla sattui haveri, josta Syrjälä raportoi MKH:een 29.9. näin:

”Keskiviikkona 22 p:nä syyskuuta klo 7.00 ennen lähtöä tiedustelin Vuokalan luotsien läsnä ollessa T/a *Saimaan* pursimieheltä ja miehistöltä tuntevatko he nyt kulkemaan joutumamme väylät, muussa tapauksessa turvaudumme luotsin avustukseen koska en aikaisemmin ollut liikkunut k.o. väylillä sekä selitin, että voin merikortin avulla seurata ohjailua. Tiedusteluuni vastasi väestö, että he tuntevat kyllä väylät koska ovat joutuneet T/a *Saimaan* kanssa useasti siellä liikkumaan. Matkan kestäessä seurasin merikortin avulla tarkoin ohjailua mahdollisen ohjausvirheen tapahtuessa siitä huomauttaakseni. Vaikkakin erikoisen tarkoin seurasin ohjailua ei sen virheellisyydestä tarvinnut yhtään kertaa huomauttaa matkalla Vuokala – Joensuu – Takkasalmi (Kermajärvi) – Palokki – Kuopio. Maanantaina 27 p:nä Syyskuuta klo 7.00 lähtö Kuopiosta Aittoluodon poijulle, 8.15 saav. poijulle, kunnostettiin valolaitteet sekä vaihdettiin kaasusäiliö. 9.40 lähtö Aittoluodon poijulta päämääränä Konnuksen luotsiasema. Lähestyttyämme Kuopiota oli tarkoitus jatkaa matkaa ohi Kuopion ja



tiedustelin ohjaamassa olleelta pursimies Seppäläiseltä kumpaa väylää (toinen Rönön- ja Honkasaaren itäpuolitse ja toinen Kuopionniemen ja Rönönsaaren välinen salmi) he ovat täällä kulkiessaan tavallisimmin kulkeneet ja ilmoitti Seppäläinen, että he ovat tavallisesti kulkeneet Kuopionniemen ja Rönönsaaren välisen salmen kautta ja sanoi Seppäläinen k.o. väylän olevan tutumman hänelle, tämän jälkeen sanoin, että me kuljemme nytkin sitä väylää mikä on tutumpi. Varottaen vielä huomautin, että jos vähänkin epäilette tai olette epävarma jossakin asiassa väylän suhteen yleensä, on heti pysäytettävä tai otettava takaisin ja otetaan selväksi epävarma asia ja vasta sen jälkeen jatketaan matkaa jolloin Seppäläinen sanoi, että Kuopion väli on aivan selvä. Sivuutettuumme Kuopionniemen ja Rönönsaaren salmen ilmoitti keittäjä, että ruoka on katettu pöytään ja kehoitti allekirjoittanutta ruokailemaan. Varmistauduin, että laivaa ohjattiin oikeaan suuntaan. Koska edessä oli suora leveä viitoitettu väylä ja ilma oli selkeä laskin, että kerkiän kävästä ruokailemassa siksi kunnes saavumme Malkasaaren lähelle sekä tulee suunnan muutoksia jolloin ehdin taasen tarkkailemaan ohjausta. Ehdin aloittaa ruokailun kun tunsin, että kone rupesi käymään täydellä takaisin, kiirehdin ottamaan selville syytä siihen kun tunsin että laiva kosketti pohjaan, samalla havaitsin, että laiva oli ohjattu noin 5 m. Susisaaren vastapäätä olevan kirjavan viitan matalikon puolelle ja vauhti oli pysähtynyt. Tutkittiin heti laivan pohja sisäpuolelta oliko ilmestynyt vuotoa tai muuta vauriota pohjalle, mutta mitään vuotoa tai muuta vauriota ei havaittu. Koska laivassa ei ollut mitään siirrettävää lastia laskettiin molemmat veneet vesille painon keventämiseksi, mutta ei laiva siitä huolimatta irroittautunut koneen käydessä täydellä takaisin. Koska irroittautuminen omin voimin osoittautui tuloksettomaksi lähdin moottoriveneellä konemestarin ja yhden matruusin kanssa Kuopion satamaan josta saimme hinaaja *Wipusen* avustamaan matalikolta irrottamisessa. Klo 13.00 saapui hinaaja jolloin aloitettiin irroittaa. Heti ensi nykäyksellä katkesi heikko hinausköyden kiinnitysköysi. Tämän jälkeen laitettiin vahvempi köysi ja noin 4 – 5 minuutin hinauksen jälkeen irtosi laiva matalikolta klo 13.20. - - Välittömästi tämän jälkeen jatkettiin matkaa Konnuksen luotsiasemalle, jonne saavuttiin klo 17.45. Hinaaja *Wipunen* peri avustuksestaan kaksituhatta markkaa.

Tiedusteltuani pursimies Seppäläiseltä syytä virheelliseen ohjailuun hän ilmoitti, että aurinko paistoi niin kirkkaasti, että hän ei kyllin ajoissa huomannut kyseistä viittaa ja heti sen huomattuaan otti täydellä takaisin, mutta ei laiva kerinnyt täysin pysähtyä vaan tarttui matalikolle.”

Tämäkään haveri ei antanut aihetta enempään. MKH:n pääjohtajan kirjeessä todettiin kuitenkin, että ”koska pursimies Seppäläisen selostuksesta ilmenee, karilleajon pääsyyntä oli voimakas auringonkilo, ja on näin ollen ilmeistä, ettei merenkulkuhallituksen kiertokirjeessä 2.6.1944 antamaa ohjetta värillisten aurinkolasien käyttämisestä voimakkaassa auringonpaisteessa ole noudatettu, merenkulkuhallitus mitä vakavimmin huomauttaa, että kyseistä ohjetta on noudatettava”. Vastaava ohje oli annettu myös vuonna 1939.

## 1950-luku

Luotsipäällikkö Wickstrandin matkakertomus syyskuun 1950 ensimmäiseltä *Saimaalla* tehdyltä virkamatkalta alkoi näin:

”Perjantaina 1/9-50 Kl 9.30 lähti allekirjoittanut luotsipiirikonttorista luotsipiirin varastopaikalle, jossa otettiin alukseen erinäisiä maali- ja y.m. tarpeita, sekä Oravin loiston korjatut öljyvalolaitteet.

Kl. 10.15 lähdettiin t/a *Saimaalla* Savonlinnasta

Kl. 12.15 Ankkuroitiin alus Oravin loiston edustalle, käytiin loistolla poisottamassa tilapäisesti asennettu kaasuväliloisto ja siihen kuuluvat johdot ja 1 kpl AK-15 ja asennettiin öljyvalolaitteet sekä sytytettiin loisto toimintaan.

Kl. 13.40 Nostettiin ankkuri ylös, jatkettiin matkaa.

Kl. 16.05 Ankkuroitiin Selkäsaaren öljyloiston edustalle, maalattiin loiston ulkopuolelta mönjätyt kohteet valkoisella öljyvärillä.

Kl. 17.50 Nostettiin ankkuri ylös, jatkettiin matkaa.

Kl. 18.25 Kiinnitettiin alus Taipaleen kanavan yläpuolelle luotsiaseman edustalle kanavakalteeseen ja yövyttiin.”

Illalla luotsipäällikkö yhdessä konemestari Pulkkisen kanssa tarkasti luotsiasemalla tehdyt korjaustyöt. Seuraavana päivänä ajettiin Kuopioon, ja matkalla muutettiin Kolikkovirran loistopoiju paikoilleen sekä pysähdyttiin Rautalahdessa II merenmittausretkikunnan asuntoaluksella, jolloin luotsipäällikkö neuvotteli retkikunnan päällikön kanssa.

Kuopiossa pidettiin pyhää ja maanantaina jatkettiin Ahkionlahden luotsiasemalle. Matkalla luotsi Lauri Lybeck antoi ohjausnäytteen. Yövyttiin Nerkoon kanavalla. Tiistaina jatkettiin matkaa luotsi R. Tolvasen moottoriveneellä Iisalmea kohden (koska vettä oli liian vähän *Saimaalle*) ja Lybeck jatkoi ohjausnäytteensä suorittamista. Käytiin Kiurujoella, jossa Runnin kohdalla käännyttiin takaisin ja palattiin Nerkoolle. Sieltä jatkettiin *Saimaalla* Ahkionlahden luotsiasemalle, jonka luotsipäällikkö tarkasti. Keskiviikkona ajettiin Kuopioon, jossa kiinnitettiin alus Metsäliiton halkovaraston laituriin ja käytiin ottamassa alukseen halkoja 12 pm3, joista tosin osa oli paperipuita. Torstaiamuna ankkuroitiin Rönönsaaren loiston edustalle ja ”käytiin maalaamaan loistokuuri ulkopuolelta kauttaaltaan valk. öljyvärillä ja kivijalka kalkittiin, mustat raidat maalattiin mustalla värillä”.

Matka jatkui Kuopiosta Palokkiin, jossa tarkastettiin luotsiasema sekä maalattiin Nuottasaaren loisto Kermajärvellä. Yövyttiin Hackmanin laiturissa Kerman kanavan alapuolella. Perjantaina ajettiin Oraviin, jossa ilmoitettiin luotsi Pykkäselle, ”että Pilpan alapuolelta Läheluhdasta oli 2 punaista ja 1 kirjava poissa, Vaaluvirrasta 1 punainen ja 1 kirjava oli poissa ja Kontiosaaren edustalla oli poissa 1 kirjava viitta ja määräsinkin viipymättä nämät epäkohdat korjattaviksi”. Savonlinna saavuttiin klo 15.30.

*Saimaan* toiminta jatkui 1950-luvulla muutenkin paljolti entisellään, mistä kertoo hyvin myös oheinen ”Länsi-Savon” reportaasi vuodelta 1955. Samalta vuodelta on luotsipäällikkö Wickstrandin tiivis kertomus *Saimaan* käytöstä: ” V. 1955 purjehduskauden aikana suoritettiin tarkastusalus *Saimaalla* kevätviitoituksen jälkeen väylien ja meriturvallisuuksilaitteiden tarkastusmatkat. Samalla poistettiin loistoilta tyhjät kaasupullot ja puhdistettiin loistot sisäpuolelta. Kevätpuolella toimitettiin erinäisiä uusien tukkiväylien tarkistusharauksia, mkh:n päätöksen mukaisesti. Syyspuolella toimitettiin johtoloistojen sytytykset toimintaan ja huollettiin niiden kaasuntarve sekä varustettiin tärkeimmillä hinausväylillä linjamerkit heijastinlevyillä pimeään vuorokauden aikaan aluksien ohjailujen helpoitukseksi.”

Työt noudattivat pitkälti aikaisempien vuosien ja vuosikymmenten kaavaa, sillä poikkeuksella, että linjatauluja rakennettiin ja huollettiin aikaisempaa enemmän. Niinpä 31. heinäkuuta 1953 kirjattiin Joensuussa: ”Kl. 7.30 Lintulahden linjataulujen tarkastus ja sytytys. 11.30 Kukkosaaren linjavalon tarkastus ja korjaus. Punanen lasi uusittiin ja molempiin laitettiin uudet sähkölamput.” Saman vuoden syksyltä on maininta, että luotsipäällikkö oli valokuvannut Haukiveden loistot. – Myös useita uusia loistoja rakennettiin, esimerkiksi vuonna 1956 Aittoluotoon ja Honkaniemeen.

Syksyllä 1954 ilmoitettiin Puutossalmen valopoiijun ankkuri hävinneeksi, ”joten sen tilalle haettiin uusi ankkuri” sekä että Pien-Kontiosaareen rakennettiin linjataulut ja maalattiin Joensuun luotsiasemaa. Myös heijastinlevyjen asentaminen loistoihin oli uutta, kuten tavallaan myös maininnat luotsien ohjauskirjaharjoituksista; toki oli *Saimaan* mukana kulkenut alusta alkaen luotseja väylä- ja ajo-osaamistaan näyttämässä.

Yleensä päiväkirjamerkinnot olivat kuitenkin niukkoja. Muutaman kerran mainitaan tukkilauttojen hidastuttaneen kulkemista, ei kuitenkaan pitempiä aikoja. Näin tapahtui mm. lokakuun alussa 1957 Varkauden lähellä Kopolanvirrassa: ”Kl. 13.55 Ahlström Oy:n tukkilautta on keskellä valtion väylää ja sulkee ohituksen salmen rannasta rantaan.” Väliin merkittiin päiväkirjaan pienempiäkin asioita, kuten ”piiripäällikön määräyksestä kansimies Mikkonen ei pidä ruokatuntia” ja ”ohitettiin Rauma-Repolan hinaaja kolmen roomun kanssa ja roomuissa ei ollu kulkuvaloja, piiripäällikkö käski laittaa”. Joskus myöhäsyksyllä mainittiin, että halkoja oli siirretty laivan perälle jäissäkulun helpottamiseksi.

Kansimuistioissa kerrottiin usein enemmänkin. Elokuun 9:nä 1955 oltiin Juojärven kanavalla, jolloin pursimies merkkasi vihkoonsa: ”7.00 Aloit. työt, 7.30 Lähtö yöpymispaikalta, 8.00 Kiinnitettiin Juojärven yläkanavalle, 8.25 Jatka matkaa, tarkastettiin Juojärven luotsiaseman väylien viitoitusta ja merimerkkejä luotsin seurattessa mukana. Ohtaansalmelta palattiin takaisin. Ohtaansalmessa siirrettiin paikoiltaan siirtyneet viitat uudell. paikoilleen. 13.20 Kiinnitettiin Juojärven yläkanavan yläpuolelle. Kuulusteltiin Juojärven luotsi Piristä viittavaurioiden johdosta. Huomautettiin luotsi Piriselle, että kaivantoihin ja kapeikkoihin on asetettava lyhyemmät viitat. 16.00 Lopet. työt, yövyttiin.” Tämäkin kirjaus kertoo, että laivalla pyrittiin pitämään kiinni kahdeksan tunnin työpäivästä; näinhän oli toimittu vuodesta 1945 alkaen. Toki ylitöitäkin tehtiin tarvittaessa ja niistä pidettiin omaa päiväkirjaa.

Toinen arkinen merkintä voidaan ottaa elokuulta 1956, jolloin *Saimaa* matkasi Savonlinnasta Halkosaareen: ”Klo 14.50 Ankkuroitiin Halkosaaren lähelle, tarkistettiin Lauritsalan luotsien kanssa että viitat 139 ja 140 olivat paikoillaan. Kova tuuli estänyt tarkan viitan paikan määrittelyn luotaamalla.” Nytkin työt lopetettiin klo 16, ja seuraavana päivänä: ”7.00 Aloit. työt harattu veneharalla Halkosaaren punaisen ja kirjavan viitan välillä, paikalla jossa höyryalus *Savo*, päällikön ilmoituksen mukaan kosketti pohjaan ja joutui vesilastiin ajaen Halkosaaren rantaan. Tarkistettiin mittaamalla viittojen välisiä etäisyyksiä, otettiin apuviitat pois. 13.40 Lähtö ankkuripaikalta.”

Luotsipiirin kertomuksessa todettiin, ettei *Saimaalla* ollut ehditty tekemään pitempiä yömatkoja loistojen avulla, vaikka tällaista olikin MKH:n taholta esitetty kaikkien tarkastuslusten ohjelmaan. Sen sijaan kauppa- ja teollisuusministeriön merenkulkuosaston apulaispäällikkö oli kokeillut, miten hyvin linjatauluihin kiinnitetyt skotschichte-levyt edesauttoivat pimeällä ajamista. Tämä oli tehty 7.8. klo 22 Puumala-Mikkeli väylän Väättämsalmessa. Lisäksi MKH:n luotsi- ja majakkaosaston päällikkö oli tehnyt mm. Karjalankosken väylällä kaasuloistojen valosektorien tarkkailua.

Välillä *Saimaalla* oli hieman erikoisempiakin tehtäviä. Tässä 24.5.1950 sattuneessa tapauksessa oli kyse kuitenkin vain *Saimaan* miehistöstä, joka läksi apulaisluotsipäällikkö Syrjälän johdolla linja-autolla Savonlinnasta Puumalaan. Sieltä jatkettiin luotsiveneellä Vuorisaaren lähelle, jossa ”räjäytetty 2 merimiinaa ja 3 räjäytyspanosta proomun hyllyn poistamiseksi”. Seuraavana päivänä harattiin paikka ”sekä löydetty alue vapaaksi hyllyn jätteistä”.

Heti tämän jälkeen lähdettiin *Saimaalla* Puumalaan, jonne saavuttiin klo 18.10. Syrjälä teki hieman oudohkon kirjausten: ”Kiinnitettiin Puumalan laituriin. Yritin yhteyttä Puumalan kunnanlääkäriin luotsiasemalta ja pääsin hänen puheilleen puhelimitse 20.00, jolloin hän lupasi antaa kirjallisen lausunnon Puumalan luotsiaseman ent. luotsi Jatakarin asunnossa tarpeellisesta puhdistuksesta seuraavana päivänä 10.00. Työn suorittaja ei myöskään ollut tavattavissa, joten asia oli lykättävä siltä osalta seuraavaan päivään. Yövyttiin.” Seuraavana päivänä saatiin kunnanlääkärin lausunto, ja Syrjälä teki maalari Martikaisen kanssa 4 000 markan sopimuksen kyseisessä huoneessa tehtävistä korjaustöistä.

Sattui muutakin. *Saimaan* konepäiväkirja kertoo 17. marraskuuta 1952 seuraavan tapauksen, kun alus saapui Varkaudesta Savonlinnaan: ”13.10 tulo Savonlinnaan, jossa piiripäällikkö teki viipymättä ilmoituksen laivojen varustajille että laivaväylä on tukossa Matarinsalmessa kun sähköjohdot roikkuivat niin alhaalla ettei laivat päässeet niiten alitse.” Alus lähti sen jälkeen Matariin vartioon varoittamaan mahdollisesti väylällä kulkevia aluksia vaarasta. Seuraavana päivänä kirjattiin: ”Jatkettu eteläsuulla vahtinpitoa päivään asti. Sitte päivällä huomattiin että vartiointi on tarpeetonta koska etellisenä iltana oli joku hinaaja ajanut mainittuihin johtoihin ja vetänyt ne männessään poikki ja hukuksiin, ajettiin laivalla mainitun paikan ylitse ja huomattiin ettei enää mainitut johtot ole laivaliikenteen esteenä.” Muutaman päivän päästä alus palasi Matariin avustamaan sähköjohtojen korjaajia.

Kaukas-yhtiön hinaaja *Männikössä* lämmittäjänä ollut Heimo Pajari muistelee ”Hurmakirjassa” tapauksen näin:

”*Männikkö* oli kesän viimeisellä reissulla hakemassa halkolotjia Savonlinnan yläpuolelta. *Kaksi* oli siellä rantalaivana ja se lähti sitten meidän mukana lotjien kanssa kohti Lauritsallaa. Se oli siinä meidän rinnassa kiinni. Oli kaheksan aikaan iltasella, pojat pelas korttia ruokasalissa ja mie olin yksin konehuoneessa. Yht’äkkiä miusta alko tuntua ettei kaikki oo nyt kohallaan, mie nousin kannelle ja näin laivan valoissa että siellä oli vaijereita ilmassa. Mie menin äkkiä takasin koneelle kun aattelin että kohta ne pyytää takasin, mutta mitään ei kuulunu ylläältä. Mutta sitte alko kuulua rutinaa, savupiippu irtos siitä komennon tasalta. Sit jo soitettiin ylläältä hiljaa eteen. Mie laitoin ja menin ylös katsomaan. Päällikkö ja perämies oli etukannella, ja kun mie vilkasin ruokasaliin, niin pojat oli noussu pöydälle. Joku oli todennu että ne vaijerit on sähköjohtoja ja sähköiskun pelossa ne ol noussu pöydälle. Sieltä rannalta näky aikamoinen loimotus ja sen jälkeen Savonlinna pimeni. Se näky selvästi, me kun oltiin Matarinsalmessa, johon oli kevvään aikana rakennettu uusi voimajohto. Tauluissa luki vapaa alikulkukorkeus 22 metriä. Mutta kun oli satanut siitettä ja jäätänyt, niin ne johdot oli painunu alas. Luotsilaiva oli liikkunut siellä päivällä ja yrittänyt selvittää eri firmoilta oliko laivoja vielä tulossa ylläältäpäin mutta ne ei ollu soittanu Kaukaan konttoriin eikä myö tiijetty asiasta mitään. [*Männikössä* oli jo tuolloin radiopuhelin.] Tulta tuli savupiipun tyngästä, meinas sytyttää pelastusvenneen, mutta yks niistä vaijereista heitti sen venneen peräluukkujen päälle. Se savupiippu oli lentänyt perän yli. Masto tietysti meni ja jäi roikkumaan reelingin yli, mutta siinä palo vielä valo. Sille *Kakkoselle* ei tullu mitään, se ol niin paljon pienempi laiva. Myö jätettiin se *Kaksi* ja lotjat sinne Matariin ja lähetettiin ajamaan sillä torsolla laivalla Savonlinnaan. *Kaksi* toi sitten ne lotjat vähitellen perästä. Myö oltiin viikko konepajalla ja ne teki meille uuden savupiipun ja laitto paikat muutenkin kuntoon, ja myö käytiin maistraatissa antamassa meriselitys ja se oli ensimmäinen kerta kun miekin laitoin sormen kirjan päälle.”

Myös *Saimaalle* sattui 1950-luvulla joukko havereita, joista kaikki olivat lieviä pohjakosketuksia ja joista vain pari aiheutti vuodon.

Luotsipäällikkö Wickstrand kirjoitti 10.8.1951 Helsinkiin: ”Kuluvan elokuun 8 päivänä noin kl. 13.15 lähdettyämme hiljaisella koneella Venäläissaaren öljyloiston edustalta jatkamaan matkaa seuraavalle loistolle, jonka nimi on Laakkiinsaari, kl. 13.17 lisättiin vauhti puolella koneella ja samassa kosketti aluksen köli tuntemattomaan kovaan kohteeseen mahdollisesti kiveen. Pysäytettiin kone heti ja annettiin tiukumalla aluksen jatkaa matkaa jonkun aikaa ja jatkettiin sitten hiljaisella koneella, kunnes kl. 13.25 ankkuroitiin Laakkiinsaaren edustalle. Tutkittiin sisäpuolelta aluksen pohja, mutta ei vuotoa havaittu, eikä muutakaan vauriota tai kuhmua, joten pohjan kosketus on sattunut kölissä.”

Saman vuoden marraskuussa taisteltiin jäiden kanssa, mistä Syrjälä raportoi näin:

”Allekirjoittaneen lähdettyä Saimaan luotsipiiripäällikön määräyksestä T/a *Saimaalla* matkalle 13.11. klo 8.40 Taipaleen- ja Konnuksen kanavien kautta hakemaan pois talven ajaksi Kolikonsalmen ja Puutossalmen valopoijut, sujui menomatka heikonpuoleisten jääesteiden paikoitellen hidastaessa kulkua, Puutossalmen poijulle saakka, samoin paluumatka Taipaleen kanavalle saakka. Lähdettyä Taipaleen kanavalta 15.11. klo 11.10 jatkamaan matkaa Savonlinnaan oli jää vahvistunut niin paljon, että kulku pysähtyi, tämän vuoksi oltiin pakoitettuja jatkamaan matkaa syöksyttäin, samalla siirrettiin keula-ankkurien kettingit keulasta perälle samoin mukana olleet kaasusäiliöt siirrettiin perälle tarkoituksena saada keulaa nousemaan, jotta laivan keulaosan sivut paremmin painaisivat jäitä alle, koska keulan muoto on suora eikä kölön nousu ulotu

vesilinjaan, tämän huomioon ottaen otettiin syöksyjä mahdollisimman varovasti vain niin lujaa kuin oli välttämättömän tarpeellista eteenpäin pääsemiseksi, samalla kehoitettiin konehuoneesta heti ilmoittamaan jos pieninkin vuoto ilmaantuu, samoin tarkkailtiin keulaa sisä- ja ulkopuolelta, jään vahvuus oli noin 8 – 10 cm. Klo 14.10 sivuutettiin Vuorisaari joten matkaan Taipaleen kanavalta Vuorisaareen, n. 5 mpk. kului aikaa kolme tuntia jolloin jää heikkeni, Mankilansaaren ja Pitkäsaarten välisessä salmessa oli vielä otettava syöksyjä.

Avoveteen päästyä havaittiin vettä tihkuvan keulan keulapiikkiin vesilinjan niittien kannoista ja saumasta oikealta sivulta noin 18 cm keulavantaasta peräänpäin ja 42 cm sisältä kölinpäällä mitattuna kohtisuoraan ylös ja kerääntyi vesi alaosa väyläpiolla eristettyyn 125 cm pituiseen (keulavantaasta mitattuna) keulapiikkiin. Matkaa jatkettiin edelleen. Marjasaaren sivuutettua, varoen Kontiosaaren päässä olevana matalikkoa tarkkailtiin Marjasaaren loiston valk. valoa sekä Hirvisaaren lähellä olevaa kirjavaa viittaa ja ohjattiin todennäköisesti liian paljon vasemmalle jolloin jouduttiin Marjasaaren vihreään valoon, tällöin otettiin koneella hiljaa sekä koetettiin päästä valkoiseen sektoriin, jolloin laivan keskipaikkeilla tuntui pohjankosketus minkä vuoksi kone pysäytettiin, samalla huomattiin, että oltiin kuljettu em. kirjavan viitan vasemmalta puolelta, hiljaisella koneella siirryttiin valkoiseen sektoriin sekä jatkettiin matkaa varovasti hiljaisella vauhdilla ohi Matarinniemen, pakkasen aiheuttama merestä kohoava usva häytti ajoittain näkyvyyttä. Varmuuden vuoksi tarkastettiin heti sisältäpäin laiva, mutta mitään vuotoa tai vauriota ei havaittu lukuun ottamatta edellä mainittua jään aiheuttamaa keulapiikissä vesilinjassa. Klo 18.05 saavuttiin Savonlinnaan.”

Aluksen keulaan saamat vauriot korjattiin keväällä vuosikorjauksen yhteydessä Pääskyniemen telakalla. – Joskus muulloinkin jouduttiin kulkemaan jäissä, ja usealta syksyltä löytyy päiväkirjasta merkintä ”luotu lunta kannelta”.

Tiettävästi seuraavat haverit sattuivat kesällä 1954. Juhannusviikolla *Saimaa* oli Ruokovirran kanavalla, jolloin sulun yläpuolella aluksen pohja tapasi pohjan kolme kertaa. Reilu viikko myöhemmin poikettaessa Vuoriluodon loistolla niin ”kl. 9.15 lähdettiin ja heti lähtiessä noin 100-150 metrin etäisyydellä oli pohjakosketus”, kertoi päiväkirja. Kumpikin tapaus jäi vain kuulohavainnon varaan.

Myös kesällä 1955 koettiin pohjakosketus, jonka luotsipäällikkö Wickstrand kuvaili näin: ”Allekirjoittaneen tutustuessa 2.9.55 Orivirran tukkiväylään Saimaan luotsipiirin tarkastusalus *Saimaalla* allekirjoittaneen päällikkyuden alaisena, tapahtui lievä pohjakosketus Orivirran yläjuoksulla kl. 14.20. Pohjakosketus oli siksi lievä, ettei vuotoa eikä muutakaan vahinkoa tullut alukselle syystä että aluksen vauhti oli tapahtumahetkellä aivan vähäinen.” Seuraavana kesänä kirjattiin kaksi pohjakosketusta. Ensimmäinen sattui elokuun alussa Noljakan loistolle mentäessä ja toinen vajaa viikko myöhemmin, kun lähdettiin Wahl-yhtiön laiturista Puumalassa. Nytkin selvittiin ilman vaurioita. – 1950-luvun loppuvuosilta ei ole merkintöjä havereista, ei pienemmistäkään.

Saimaan muille laivoille sitä vastoin sattui havereita koko lailla ”normaalisti”. Otamme niistä vain muutaman esimerkin. Toukokuussa 1953 Veitsiluoto-yhtiön hinaaja *Sukeva* oli matkalla Savonlinnasta Lieksaan. Matkassa oli ”kruununluotsi” E. Käyhkö, mutta silti ajettiin karille. Syyksi merkittiin: ”Punainen viitta oli poissa.” Kaukas-yhtiön *Kaukas* irrotti aluksen. Kesäkuun puolivälissä 1958, kun matkustajahöyry *Tähti II* oli

illalla menossa Mikkeliin, ajomies ohjasi Pähkeenselällä laivan kirjavan viitan väärältä puolelta. Seurauksena oli karilleajo ja vuoto. Matkustajat, joita oli 75, ja laivan kuusihenkinen miehistö pelastettiin veneillä maihin. Vuoto oli lievä eikä alus uponnut ja höyrylotja *Untamo* sai aluksen pois karilta.

Haverit aiheuttivat myös *Saimaalle* lisätöitä, kuten elokuussa 1956 Etelä-Saimaalla. ”7.00 Aloit. työt harattu veneharalla Halkosaaren punaisen ja kirjavan viitan välillä, paikalla jossa höyryalus *Savo*, päällikön ilmoituksen mukaan kosketti pohjaan ja joutui vesilastiin ajaen Halkosaaren rantaan. Tarkistettiin mittaamalla viittojen välisiä etäisyyksiä, otettiin apuviitat pois. 13.40 Lähtö ankkuripaikalta.” Uusia viittoja ei katsottu aiheelliseksi laittaa paikalle. *Savo* nostettiin ylös, mutta kun sen omistajalla ei ollut varoja maksaa aluksen nostoa ja kunnostamista, se siirtyi Enso-Gutzeitin omistukseen ja siitä tehtiin niputtaja *Puristaja IV* (nykyään huvihöyryalus *Kalle Tihveräinen*).

*Saimaa* talvehti poikkeuksetta jollain Savonlinnan konepajalla, nyt enimmäkseen Rauma-Repolan Pääskyniemien konepajan telakalle nostettuna. Talvehtimisen ja telakoinnin aikana tehtiin tarvittavat korjaustyöt sekä pohjan maalaus. Aika ajoin jouduttiin turvautumaan konepajojen palveluksiin myös purjehduskauden aikana.

*Saimaan* miehistö aloitti laivan kunnostustyöt yleensä huhtikuun loppupuoliskolla, ja niitä tehtiin jonkin verran lyhyemmän aikaa kuin ennen sotia, tavallisesti 2-3 viikkoa. Vuonna 1959 työt aloitettiin 21. huhtikuuta ja 7. toukokuuta päästiin ajamaan Pääskyniemestä Asemaniemen kotilaituriin. Tosin viirin nostoon meni tämän jälkeen toista viikkoa, eikä silloinkaan lähdetty heti liikenteeseen. Myös talvikuntoon laitto nopeutui, yleensä työt saatiin tehdyksi viikossa.

Kuten ennenkin, laivan miehistö huolsi jatkuvasti alustaan purjehduskauden aikana. Aina kun ei oltu kulussa, kannella pestiin, puunattiin, raapattiin, maalattiin sekä tehtiin pienempiä korjauksia. Myös konehuoneessa oltiin ahkeria. 7. elokuuta 1951, kun oltiin Emännänniemessä, kirjattiin konepäiväkirjaan: ”Kl. 6.30 Aloitettu koneen lämmitys. Laskettiin vettä kattilasta ja puhdistettu uuni ja lieskakammio. Kiinnitetty korkeapaineen ristipään laakeria. Kiilloitettiin messinkiosat. Puhdistettu tuliputket. Otettu tuhka lieskauunista. Puhdistettu öljykupit ja niiden sydämet. Puhdistettu konehuone.” Parin viikon päästä korjattiin donkeypumppu ja pakattiin korkeapainemännän varren tiivistysholkki. Myöhemmin syksyllä mm. korjattiin kannella oleva vesipumppu, asennettiin muuntaja maasähköä varten ja tehtiin muuntajan päälle suoja-kaappi. – Konemestari muisti myös merkitä päiväkirjaansa kattilavahdin asettamisen (”pankkausvuoro”); se merkitsi, että joko koneapulainen tai lämmittäjä joutui huolehtimaan siitä, ettei tuli päässyt sammumaan kattilan alta aamuun mennessä.

*Saimaan* inventaaritkin pyrittiin pitämään kunnossa. Vuosittaisiin korjausesityksiin liittyi lähes poikkeuksetta luettelo tarvittavasta inventaarin täydennyksestä. Joskus hankinnoista tehtiin erillisiä esityksiä, kuten talvella 1952, jolloin Wickstrand esitti alukseen hankittavaksi kolme korituolia ja pöytä peräkannelle sekä liina- ja vuodevaatteiden uusimista. Yhteensä 35 000 markan esitykselle saatiin Helsingin hyväksyntä.

Vieras kuljetuksiakin tehtiin, vaikka niissä koetettiin pitää matalaa linjaa. Yhtään ”presidenttitason” kuljetusta ei ollut 1950-luvulla, mutta muita vierasajoja jonkin verran. Kesällä 1950 kuljetettiin Savonlinnan Kunnanvirkaajat ry Savonlinnasta Kuopioon ja takaisin sekä Metsähallituksen metsänhoitajia opintoretkeilynsä yhteydessä Kermasta Oraviin. Matkoista ei peritty maksuja, ja vieraat elivät omissa eväissään. Isompien ryhmien kyseessä ollessa käytiin ylimääräiset pelastusvyöt lainaamassa Enso-Gutzeitilta Laitaatsillasta.

Seuraavina vuosina pääsi *Saimaan* kyytiin koko joukko muitakin, ainakin seuraavat: em. Itä-Karjalan kansanopisto sveitsiläisten vieraittensa kanssa (kahdesti), Pohjoismainen postikonferenssi, partiolaiset, Pohjoismainen metsäkongressi, Suomen Metsäyhdistys (kahdesti), Savonlinnan kunnallisvirkamiesyhdistys (kahdesti), Maalaiskuntien Liitto, eduskunnan valtiovarainvaliokunta, Mikkelin läänin kansanedustajat ja maakuntaliitto, Savonlinnan Lions Club (kahdesti), Metsähallituksen Itä-Suomen piirikunta ja pääjohtaja N.A. Osara seurueineen erikseen sekä TVH ylin johto ja piiri-insinöörit. Lisäksi oli vieraita, joista todettiin ainoastaan ”Vieraat tuli laivaan.” Valtaosa vierasajoista pyrittiin järjestämään luotsipäällikön normaalien tarkastusmatkojen yhteydessä. – Ainoastaan yksi hakemus hylättiin: kun Reserviupseeriliiton Suur-Savon piiri pyysi *Saimaata* kuljettamaan heidän kesäretkeilynsä osanottajat Savonlinnasta Sulkavalle heinäkuussa 1960, luotsipäällikkö Arvo Syrjälä asettui kielteiselle kannalle, koska ei voinut ennakoita, missä alus olisi pyydyttynä ajankohtana ja koska kyseessä oli sunnuntai. Se olisi aiheuttanut pyhäkorvausten maksamisen miehistölle. MKH yhtyi Syrjälän kantaan.

Kuten ennenkin, MKH:n johtoa vieraili aluksella, useimmiten työasioissa. Merenkulkuneuvos Tainio kävi laivalla lähes vuosittain. Elokuun alussa 1958 kirjattiin Kuopiossa oltaessa poikkeavasti: ”Kl. 22.00 Kaikki kansimiehet kannelle ja Merenkulkuneuvosta vastaan ottamaan ja viiriä vaihtamaan.” Kyseessä ei ollut kuitenkaan Tainio, vaan merenkulkuneuvos Elis Elo, joka yhdessä amiraali Svante Sundmanin (MKH:n pääjohtaja 1938-44) kanssa saapui laivalle; vieraat olivat laivan mukana neljä päivää.

Elo teki Saimaalla useampana kesänä tarkastusmatkan ja laati niistä yksityiskohtaiset raportit. Vuonna 1956 hän totesi luotsipiirin olleen ”kohtalaisessa kunnossa”, mutta kolme vuotta myöhemmin hänen yleisarvionsa oli myönteisempi, vaikka puutteitakin havaittiin. Tosin monet niistä koskivat itse väyliä: hänen mielestään Taipale-Konnuksen ja Mikkelin väylille vahvistetut kulkusyvytydet eivät vastanneet väylien kuntoa. Elo päätti kuitenkin raporttinsa näin: ”Viitoitus oli suoritettu asiallisesti ja huolella. Loistojen väri lasien, varjostuksen y.m. seikkojen suhteen annoin neuvoja hiljattain virkaan ryhtyneelle uudelle luotsipiiripäällikölle. Tarkastus alus *Saimaa* oli erittäin siistissä ja puhtaassa kunnossa. Väestön valinta onnistunut.”

*Saimaan* käyttöaste säilyi 1950-luvulla koko lailla samana kuin edellisellä vuosikymmenellä, eli alus oli kullussa yleensä 500-600 tuntia, jolloin kuljettiin keskimäärin noin 4 000 meripeninkulmaa.



### *Saimaan laivareittien ”tarkastaja”*

”Jonka hoidossa on 67 loistoa, 18 luotsiasemaa, 3.500 viittaa ja 1.800 merimerkkiä”, otsikoi ”Länsi-Savo” elokuussa 1955 *Saimaasta* kertovan juttunsa. Se kuului seuraavasti.

”Mikkelinkin satamassa on silloin tällöin nähty siisti laiva, nimeltään ”*Saimaa*”, jossa ei ole koskaan matkustajia, ainoastaan välttämätön miehistö ja laivaemäntä. Tämä laiva on Saimaan luotsipiirin tarkastusalus, jolla on laaja alue sillä se ulottuu aina Iisalmeen ja Nurmekseen saakka. Luotsialus ”*Saimaa*” kuljettaa tilauksesta matkailijoitakin, mutta aivan rajoitetusti, koska sillä ei ole siihen aikaa.

Olimme tilaisuudessa matkustamaan yli kolme tuntia tällä aluksella, joka puhtaudessaan ja siisteydessään on aivan esimerkillinen. Aluksen kapteenina toimii entinen valtamerien kävijä, merikapteeni Arvo Syrjä, joka kertoi ”*Saimaan*” tehtävistä mm. seuraavaa:

- Luotsilaiva ”*Saimaan*” tehtävänä on laivaväylien hoito ja niiden kunnossapito. Laivan toimesta harataan uusia väyliä mm. tukkiliikennettä varten, rakennetaan ja asetetaan paikoilleen väylämerkkejä. Lisäksi kuuluu tehtäviin vilkkumajakoiden hoito, niiden kaasupullojen täydentäminen. Piirissä on kaikkiaan 67 loistoa, joissa toimii pääasiallisesti kaasuvalaistus. Lisäksi kuuluu tarkastuspiiriin 3.500 viittaa ja 1.800 merimerkkiä ja 18 luotsiasemaa.

Merikapteeni Syrjä kertoi toimineensa ”*Saimaan*” päällikkönä vuodesta 1949 alkaen ja täten tuntevansa kaikki piiriin kuuluvat Suomen kolkat. Laivalla on voitu kaikkialla liikennöidä, mutta Iisalmen reitti tekee poikkeuksen, sillä siellä ovat niin kapeat vedet, ettei ”*Saimaalla*” voida ajaa Poronselän rannalla sijaitsevaan kaupunkiin, vaan viimeisin matkaosuus on suoritettava moottoriveneellä. Iisalmessa saakka kuitenkin on käytävä, koska se kuuluu tarkastuspiiriin alueeseen.

”*Saimaan*” purjehduskausi on pitkä, sillä se kestää käytännöllisesti katsoen koko kesän. Purjehduskausi aloitetaan toukokuun 1. pnä ja jatketaan sitä aina joulukuulle saakka eli niin kauan kuin jääsuhteet sallivat ja tehtävää kyllä riittää. Laivan miehistöön kuuluu kahdeksan henkilöä, joiden joukossa laivan emäntä, mutta ei tarjoilijoita kuten matkustajalaivoissa.

Nopeasti ja tottuneesti ”*Saimaa*” puikkelehtikin lahtien poukamissa, kaivannoissa ja kanavien ”sulkukamareissa”, joita sen reitillä on melko runsaasti. ”*Saimaa*” on siis reittien tarkastaja, joka huolehtii siitä, että kaikki on kunnossa ja että varsinkin ne monet vilkkumajakat, joita on rakennettu pisimpien niemien ja suurempien selkien rannoilla, toimivat iltojen pimetessä moitteettomasti ja että kaikki merimerkit ovat paikallaan.”

Kolmipalstaisessa jutussa oli neljä kuvaa: yhdessä päällikkö Syrjä, konemestari Eelis Hakkarainen ja pursimies Allan Kosonen, toisessa *Saimaa* Puumalan satamassa jonkin matkustaja-aluksen vieressä, kolmannessa ”keskusteluhetki ”*Saimaan*” kannella” ilman henkilöiden nimiä sekä neljännessä Osmonaskeleen loisto Puumalassa.

### *Muistoja Saimaalta*

Suomen merimuseo haastatteli vuonna 1991 kahta Saimaan entisen luotsipäällikön poikaa, Kaarlo Wickstrandia (synt. 1939) ja Kari Syrjälää (1946), jotka molemmat olivat lapsuuskesinään olleet usein *Saimaa*-laivalla. Molemmilla luotsipäälliköillä, Karl Wickstrandilla (luotsipäällikkönä 1947-58) ja Arvo Syrjälällä (1958-64) oli tapana ottaa ajoittain perheensä mukaan aluksen työmatkoille. Seuraavassa poimintoja haastattujen muisteluksista.

Luotsipäällikkö perheineen asui laivan perällä alasalongissa, jonne portaat johti yläsalongista. Miehistö asui keulassa. Perhe söi – korvausta vastaan – samaa ruokaa kuin muu laivaväki, kuitenkin niin, että ruokailu tapahtui salongissa, kun taas miehistö söi messissä. Ruoka oli perinteistä kotiruokaa kotikaljoineen. Merkkipäivinä emäntä leipoi kakun iltapäiväkahville. Laivan perällä oli jääkaappi, joka toimi aluksi valopetroolilla, sittemmin nestekaasulla. Emäntä teki ostokset kaupoista, mutta myös matkan varren taloista ostettiin maitoa ja leipää.

Keväisin *Saimaa* lähti kiertämään väyliä, jolloin poikettiin loistoilla poistamassa tyhjentyneitä kaasupulloja sekä maalaamassa ja muuten huoltamassa niitä ja muita väylämerkkejä. Näitä kierroksia tehtiin kesän mittaan useita. Laiva ankkuroitiin lähelle huollettavaa väylämerkkiä, toinen laivan veneistä (toinen oli keskimoottorivene, toinen soutuvene) laskettiin veteen ja miehet tarvikkeineen soutivat tai ajoivat moottorilla maihin tarvikkeineen. Työt tehtiin yleensä pурсimiehen ja konemestarin johdolla, mutta myös päällikkö seurasi useimmiten mukana. Raskain työ oli kaasupullojen kuljettaminen, ne kannettiin selässä olevan telineen avulla loistolle. Raskaimpien kaasupullojen kuljetukseen tarvittiin kaksi miestä. Myös vesominen ja joskus puitten kaatokin kuuluivat väylämerkkien huoltotöihin. – Jonkun kerran laivalla tehtiin myös väylien harauksia.

Luotsipäällikön tehtäviin kuului myös tarkastaa luotsiasemat ja keskustella luotsien kanssa. Ainakin luotsipäällikkö Wickstrandilla oli kamera ja hän liitti valokuvia Helsinkiin lähettämiinsä raportteihin. Talvisin luotsipäällikkö hoiti suunnittelu- ja raportointitöitä sekä kävi kerran tai kaksi Helsingissä MKH:ssa. Poika muistaa isänsä olleen jonkun kerran kireän näiden matkojen jälkeen: virastossa ei ymmärretä käytännön asioita.

Luotsipäällikkö, joka toimi laivan päällikkönä, ei puuttunut aluksen navigointiin tai muihin töihin muuta kuin poikkeustapauksessa. Laiva kulki ja työt tehtiin pурсimiehen johdolla; konemestari vastasi puolestaan konepuolesta. Ajossa oltaessa laivamiehillä riitti jatkuvasti erilaisia laivan kunnostustöitä. Päällikkö piti laivapäiväkirjaa ja teki muita kirjatöitä. Hän kuitenkin seurasi jatkuvasti, mitä laivassa tapahtui. Wickstrand muistaa, miten kerran Puumalaan tultaessa yhytettiin matkustajalaiva *Vehmersalmi*, ja niinpä pojat kävivät innostamassa konemiehet kilpa-ajoon. Laivan perällä korituolissa torkkunut päällikkö havahtui laivan nopeuden muuttumiseen ja havaittuaan kyseessä olevan kilpa-ajon, raivostui ja käski heti sen lopettamaan. Niin konemiehet kuin pojatkin saivat kunnan ripityksen.

Laivalla noudatettiin normaalia virka-aikaa eli klo 7-16. Ylitöitä tehtiin vain poikkeustilanteissa töiden niin vaatiessa. Normaalisti kellon tullessa 16 laskettiin ankkuri ja jäätiin yöksi: ainoastaan mikäli kaupunki tai luotsiasema oli lyhyen ajomatkan päässä, jatkettiin sinne saakka.

Poikien aika ei tullut matkoilla pitkäksi, ei etenäkään Wickstrandin, jolla oli alkuvuosina hieman vanhempi veli mukana laivalla. Omien leikkien ja harrastusten lisäksi tekemistä ja ihmettelemistä riitti niin kannella kuin konehuoneessa. Aikaa myöten he pyrkivät osallistumaan myös laivatöihin, mm. halonottoon ja pääsivät myös ohjaamaan laivaa. – Luotsipäällikön ja muun laivaväen välit olivat välittömät, ja monet olivat keskenään perheystäviä.

Miehistön vapaa-ajan vietto laivalla vaihteli, osin tietysti sen mukaan oltiin ankkurissa vai laiturissa. Radiota kuunneltiin paljon, ja myös korttia pelattiin. Toiset kalastivat ja toiset olivat musiikkimiehiä. Mikäli lauantai-iltana oltiin tanssilavan lähellä, sinne oli menijöitä. Joskus päästiin saunomaan johonkin maalaistaloon, mutta yleensä saunottiin luotsiasemilla. – Niin vapaa-ajalla kuin myös ajon aikana tarkkailtiin usein norppia ja niitä myös nähtiin.

Wickstrand muistaa kesällä 1948 sattuneen karilleajon Enonvedellä, josta kerrotaan päätekstissä, mutta muuten ei normaalista poikkeavaa juuri sattunut. Syrjälä puolestaan muistaa, miten laivan konemestarin hääjuhlia vietettiin laivassa, joka oli silloin Savonlinnan kotilaiturissa. Joitakin kertoja laivalla oli edustustehtäviä, jolloin kuljetettiin mm. MKH:n johtoa, kansanedustajia, armeijan väkeä sekä Savonlinnan ja muidenkin kaupunkien virkamiehiä. Silloin kun tärkeämpiä vieraita jäi yöksi laivalle, päällikkö perheineen siirtyi yläsalonkiin.

## 1960-luku

*Saimaan* toiminta 1960-luvulla oli kaksijakoinen. Alkuvuodet kuljettiin paljon kuten ennenkin, joskin varsinaiset väylätarkastukset alkoivat jäädä vähemmälle ja enemmän aikaa käytettiin väylämerkkien rakentamiseen ja hoitoon. Vuosikymmenen loppupuoliskolla uuden Saimaan kanavan mukanaan tuoma syväväyläverkosto työllisti *Saimaan* lähes tyystin. Myös aluksen rooli luotsien kouluttajana korostui. Niinpä *Saimaa* ei käynyt vuosikymmenen aikana kertaakaan Pielisellä ja Iisalmessakin vain kerran. Enin aika meni linjamerkkien ja -loistojen rakentamiseen ja korjaamiseen, loistojen, valopoiijujen ja muiden merimerkkien huoltoon, lisäksi opastettiin luotseja ja loistonhoitajia, tehtiin harauksia ja vähäisiä väylämittauksia, hoidettiin vieraskuljetuksia ja muita erityistehtäviä sekä pidettiin laivaa kunnossa. Myös Asemaniemen tukikohta vaati ajoittain aluksen miehistön huolenpitoa.

Loistot toimivat kaasulla, joten kaasupullojen vaihto ja painetarkistus kuuluivat työrutiineihin; ajoittain myös loistojen ”sermaus” eli valosektorien säätö sekä lasien vaihto. Vähitellen siirryttiin osittain paristoihin loistojen, linjaloistojen ja valopoiijujen energialähteenä, mikä muutti työn luonnetta ja kevensi sitä, joskaan paristot eivät olleet alkuun paljoa kaasupulloja keveämpiä. Luonnollisesti energialähteen vaihtuminen edellytti muutostöitä ja asennuksia. Myös loistojen maalaaminen sekä muu kunnossapito työllisti *Saimaan* miehistöä, kuten ennenkin; aika ajoin jouduttiin kuljettamaan soraa, hiekkaa ja muita rakennustarvikkeita loistoille.

Luotsipäällikkö F. Nybergin *Saimaata* koskeva kertomus vuodelta 1965 antaa hyvän kuvan aluksen toiminnasta ennen syväväyläkauden alkamista: ”Vuoden 1965 purjehduskausi aloitettiin laivaväylillä olevien loistojen, purjehdusmerkkien sekä luotsipiirin luotsiasemien tarkastuksilla. Kuljetettu tyhjät kaasupullot Varkauteen täytettäviksi, täytön ja tarkastuksen jälkeen kuljetettu takaisin loistoille. Rakennettu 5 suurempaa ja 10 pienempää purjehdusmerkkiä. Suoritettu matalantutkimuksia ja väylien tarkistusharauksia. Maalattu 40 loistoa ja valvottu niiden toimintaa purjehduskauden aikana. Kuljetettu seuraavat retkikunnat: TVH:n syväväylän tutkijat, Suomen Satamaliiton hallitus, Saaristoasiain komitea. Merenkulkuneuvos Erik Grön tehnyt tarkastusmatkan. Vesistöjen jäätyksen alkaessa poistettiin poijut asemiltaan talven ajaksi. Alus jäi talvehtimaan varaston laituriin.” Ajotunteja kertyi 471 ja halkoja paloi 465 pm3.

”Matkustajien” kuljettaminen ei juuri ilahduttanut luotsipäällikköä, joka totesi kertomuksensa yhteenvedossa: ”T/a *Saimaalla* suoritettiin kolme suurempaa henkilökuljetusta, jotka kuitenkin kestivät yhteensä meno- ja tulomatkoineen n. kaksi viikkoa, tämänkin ajan olisi tarkastusaluksen miehistöllä voitu teettää purjehdusmerkkien ja loistojen kunnossapitotyötä, jota tämän suuren piirin alueella on riittämiin.” Sopii kysyä, oliko kannanotto miten perusteltu, sillä *Saimaa* seisoi tänäkin kesänä pitkiä aikoja kotilaiturissaan.

Seuraavana vuonna Nyberg saattoi kuitenkin tyytyväisenä todeta, että ”*Saimaalla* ei suoritettu kuluneen purjehduskauden aikana yhtään suurempaa henkilökuljetusta, joka seikka suuresti helpotti työn suunnittelua ja sen suoritusta Saimaan luotsipiirin alueella. Tällaiseen olotilaan pitäisi vastaisuudessaakin päästä. Silloin tulisi tarkastusaluksen purjehduskausi käytetyksi hyödyksi luotsipiirille”. Tätä toivetaan Nyberg ei päässyt toteamaan, koska hän jäi seuraavana keväänä eläkkeelle. Eikä se olisi toteutunutkaan.

Otamme muutaman esimerkin näistä alkuvuosien rutiinitöistä päiväkirjamerkintöjen perusteella.

2.6.1960: ”10.05 – 10.55 Pysähdetty Hietasaaren kirjavan viitan No 22 lähellä ja harattu veneharalla ilmoitettua matalaa jota ei löydetty.”

12.6.1960 Kuopio. ”Pidetty pyhää. Suoritettu kirjallisia töitä, ilmoitettu luotseille väylillä havaituista epäkohdista.”

11.7.1962: ”Ankkuroitu Varpasalon Ruosteniemeen. Kova aallokko ja sade, loistojen sytytys ja valopojjun paikalleen asettaminen mahdoton.”

Päiväkirjamerkinnät alkoivat näinä aikoina olla niukkoja, mutta muutama hieman poikkeuksellisempikin merkintä löytyy. Kun 21.7.1961 oltiin Lappeenrannassa, merkittiin: ”Aloitettu työt kaupalla käynti ja tarkastettu matkustajalaiva *Savonlinnan* syvyys perältä ja todettiin se olevan 2,31 m syvässä.” Poikkeuksellinen oli myös elokuussa 1961 Venäläissaaren luona tehty kirjaus: ”Pyydetty koneesta takaisin, viipy huomattavan kauan.” Lokakuussa 1963 vietiin uusi viittavene Korhosen veneistä möltä Varkaudessa Puumalan luotsiasemalle.

Otettakoon kaksi merkintää myös konepäiväkirjasta, molemmat vuodelta 1960. Heinäkuun 3. Vuokalassa: ”Klo 6.30 Alkoi koneen lämmitys, 7.00 Lähtö, 9.10 Tulo Oraviin, 9.50 Lähtö, 10.20 Ankkuroitu, 10.20 – 11.20 Ruokatunti. Kiillotettu messinkiosat.

Puhdistettu kone. Lämmitetty kone, 16.10 Lähtö, 16.40 Ankkuroitu Seurasaaren luo. Koneiston huoltoa, 17.00 Työt lopetettu. Ylityötä 1 ½ tuntia. Kattilavahti M. Koskinen, E. Hakkarainen. Halkoja käytetty 3 m<sup>3</sup>.” Lokakuun 21. Savonlinnassa: ”7.00 Aloitettu työt. Nuohottu kattila. Otettu halkoja 10 m<sup>3</sup>. 10-11 Ruokatunti. Tarkistettu raamin laakerit, vaihdettu öljykuppeihin uudet sydämet. Pesty konehuoneen permanto. 16.00 Työt lopetettu. Kattilavahti P. Tuomainen.”

Vuonna 1965 Saimaalla siirryttiin viitoituksessa aiemmasta kahden viitan lateraalijärjestelmästä ilmansuuntien mukaiseen kardinaalijärjestelmään. Se ei aiheuttanut kuitenkaan luotseille, saati *Saimaalle* paljoa lisätöitä, koska TVH:n piiriorganisaatio hoiti suurelta osin viittojen vaihdon. Nyberg totesi raportissaan, että ”uusi viitoitussysteemi ei ole aiheuttanut minkäänlaista sekannusta vesilläliikkujille”.

Sen sijaan uusi Saimaan kanava sekä Saimaan syväväyläverkosto lisäsivät *Saimaan* töitä tuntuvasti. Syväväylien mittaamisen ja merkitsemisen hoiti kaksi erityistä mittausretkikuntaa. Mittaustöitä varten tuotiin Saimaalle uusi Raumalla rakennettu kaikuhaarausalus *Särkkä*, joka oli varustettu kaikkein uudenaikaisimmilla mittauslaitteilla. (Toki *Saimaakin* pääsi uudesta tekniikasta osalliseksi, sillä alukseen oli asennettu kaikuluotain. Niinpä syyskuussa 1969 voitiin kirjata: ”9.15-9.45 Kaikuluotattu Heinsalmen syväväylää.”) Uusien loistojen ja linjataulujen rakentaminen jäi sitä vastoin valtaosin Saimaan luotsipiirin ja *Saimaan* miehistön tehtäväksi. Työtä riitti moneksi vuodeksi, sillä uusille väylille rakennettiin iso määrä johto- ja linjaloištoja.

*Saimaan* työtehtävien muuttuminen näkyi niin päiväkirjoissa kuin luotsipäällikön kertomuksissa. Luotsipäällikkö Eino Kovalainen kirjoitti vuodesta 1967 mm: ”Tarkastusaluksen miehistö on rakentanut betonisia majakanalustoja syväväylän valaisemista varten sekä ohjaustukintoajoja uusille luotseille. Tehty myöskin loistoja ja merimerkkien kunnostustöitä.” Ja vuotta myöhemmin: ”Tarkastusalus *Saimaa* on suorittanut loistojen ja linjataulujen rakennustöitä, luotsien koulutusta ja huoltotöitä, edellä mainitut työt tulevat jatkumaan ja antamaan täystyöllisyyden usean vuoden ajaksi. Olisi erittäin tärkeitä saada uusi ja tehokkaampi tarkastusalus luotsipiirille.”

Tämä lienee ollut ensimmäinen kerta, kun *Saimaan* kelpoisuus tehtävänsä näin selkeästi kyseenalaistettiin. Eikä se jäänyt tähän, vaan se tuli säilymään eräänlaisena ”mantrana” luotsipäälliköiden kertomuksissa – varmaan myös ”small talkina” MKH:n johdon kanssa noin 15 vuoden ajan.

Seuraavana vuonna 1968 luotsipäälliköksi tullut Tauno Seppäläinen kirjoitti luotsipiirinsä kertomuksessa: ”Tarkastusalus *Saimaa* on suorittanut loistojen ja linjataulujen rakennustöitä, huoltotöitä, linjojen raivaustöitä, maalaustöitä ja luotsien koulutusajoa. Syväväylien ja niiden väylämerkkien lisääntyessä lisääntyvät myöskin tarkastuslaivan osalle tulevat työt, joita vastaisuudessa ei ehkä ehditä täysin suorittamaan, koska tarkastusaluksen tehokasta käyttöä rajoittavat polttoaineen (halkojen) aikaavievä ja usein toistuva täydennys ja ennen kaikkea päällikön puuttuminen aluksesta.” Viime mainittu tarkoitti sitä, ettei luotsipäällikkö ehtinyt useinkaan kulkemaan *Saimaan* mukana, eikä aina apulaisluotsipäällikkökään.

Nämä syväväylätyöt lisäsivät siinä määrin *Saimaan* miehistön työmäärää, että aiempi, koko lailla normaali 8-tuntin työpäivä piteni tuntuvasti vuodesta 1967 alkaen. Oli työviikkoja, jolloin ei kertaakaan lopetettu ennen iltakahdeksaa, ja joskus työpäivä venyi lähelle puoltayötä, ylikin. Kaikki tämä tiesi huimia ylityömääriä.

Syväväyläluotsien kouluttaminen lisäsi ylitöitä entisestään. Syväylillä toimivien luotsien kouluttaminen ja luotsaustutkinnon suorittaminen muodostivat näet toisen ison lisätyön *Saimaalle*. Olihan alusta käytetty näihin tehtäviin alusta alkaen, mutta melko rajoitetusti ja sotien jälkeen hyvinkin harvoin, eikä juuri koskaan pimeään aikaan. Toki sitä oli tehty aika ajoin, kuten 9.7.1960: ”Oravin luotsiaseman luotsi Lauri Lybeck suoritti ajonäytteen ohjauskirjaa varten matkalla Oravi-Savonlinna.” Saimaan kanavan aukeamisen myötä luotsaustarve lisääntyi moninkertaiseksi, sillä kaikille kanavaliikenteessä kulkeville aluksille tuli luotsinkäyttöpakko Saimaan syväväylillä.

Siksi kesästä 1967 alkaen *Saimaan* ajohytissä nähtiin yhä useammin eri luotsiasemien luotseja joko opettelemassa uusien väylien ajamista tai suorittamassa ohjauskirjan edellyttämää ajonäytettä. Esimerkiksi elokuussa 1967 merkittiin päiväkirjaan, että ”luotsi Parviainen ohjauskirja-ajo Joensuu-Vuokala”. Kaikki uudet väylät olivat valaistuja, joten luotsien piti kyetä luotsaamaan ympäri vuorokauden, ja niinpä ajonäytteet oli suoritettava myös pimeään aikaan. Elokuun 22:nä 1968 kirjattiin: ”19.30 Lähdetty Puumalan kunnan laiturista, mukana luotsi Siiskonen suorittamassa luotsiajtoa. 00.35 kiinnitetty Savonlinnan Asemaniemeen, luotsi Siiskonen poistui aluksesta.” Monta kertaa nämä yöajot päättyivät vasta aamuyön tunteina. Silti lähes poikkeuksetta *Saimaan* työt alkoivat aamulla normaaliin aikaan.

Sumu, kova tuuli ja räntäsade estivät tai haittasivat *Saimaan* kulkua muutaman kerran, mutta alukselle sattui vuosikymmenellä vain yksi haveri. Se tapahtui 17. lokakuuta 1963 Rääkkylän Kivisalmessa. Pursimies Arvo Jatakari kirjasi päiväkirjaan:

”Klo 15.00 ajettu karille Kivisalmen alasuulla Mustalaisluodossa, aluksen saadessa vuodon. Käyty moottoriveneellä kutsumassa VaPo:n s/s *Lauri* Tikansaaresta avuksi.

Klo 20.05 s/s *Lauri* aloitti irrottamistyön.

Klo 20.50 alus irtosi karilta, jatkettu matkaa.”

Vuotoa ei ilmennyt. (Kolme päivää aikaisemmin *Lauri* oli irrottanut Tikansaaren lähellä karille ajaneen Ahlströmin lauttaa hinanneen *Oberon III:n*.)

Muita havereita ei sattunut, mutta yksi tapaus olisi voinut johtaa pahempaankin. Lokakuun lopulla 1969 *Saimaa* oli matkalla Puumalasta etelään, kun aluksen ankkuri irtosi. ”Klo 14.25 putosi keulan vasen ankkuri jääden kettingin päästä kiinni. Otettiin täydellä takaisin, pysäytetty kone, nostettu ankkuri.” Vahinkopuolelle voidaan lukea myös seuraava, kolmisen kuukautta aikaisemmin sattunut: ”Ankkurissa Hirvisaaren luona Hanhivirrassa klo 21,30 venettä nostettaessa veneen horjahtaessa kapteeni Kärkkäinen putosi järveen pudottaen kiikarin. Näkijät konemestari U. Kinnunen ja J. Harjunen lämmittäjä.” Mutta kuka oli kapteeni Kärkkäinen? Myös miehistölle sattui muutama pienehkö tapaturma, joista osa johti sairaalassakäyntiin ja sairaalolomaan. Lisäksi koettiin muutama sairaalolomaan johtanut sairastuminen.

Vierasmatkoja *Saimaalla* tehtiin aiempaa enemmän. Niistä tärkeimmät olivat kolme tasavallan presidentti Urho Kekkosen vierailua laivalla. *Saimaa* oli Saimaan vanhalla kanavalla Mustolan sululla 2. elokuuta 1961, jolloin kirjattiin: ”Klo 16 Tasavallan Presidentti saapui seurueineen laivaan.” Ajettiin Lappeenrantaan, jonne saavuttiin kello 18 ja jossa vieraat nousivat maihin. Seuraavana päivänä matka jatkui Puumalan kautta Savonlinnaan, jonne saavuttiin klo 23.35. Matkasta kerrotaan lisää ohessa.

Kesällä 1967 presidentti vieraili kaksi kertaa *Saimaalla*; molemmilla kerroilla oltiin ”paikallisliikenteessä” eli kuljettiin illalla Savonlinnan matkustajasatamasta Olavinlinnaan ja puolen yön aikaan sieltä takaisin. Ensimmäinen matka tapahtui 16. heinäkuuta ja toinen 23. elokuuta, jolloin Kekkosen vieraana oli Ruotsin pääministeri Tage Erlander. Ensimmäinen matka tiesi miehistölle 10, jälkimmäinen 8 ylityötuntia.

Muita *Saimaalla* kulkeneita vieraita olivat ainakin Sisä-Suomen saaristokomitea, SVUL:n johto, TVH:n pääjohtaja ja henkilöstöä, luonnonsuojelulakikomitea, Pohjoismainen yhdysliikennekomitea, Neuvostoliiton suurlähettiläs, Lappeenrannan kaupungin johtoa vieraineen, Satamaliiton johto sekä Saaristoasiain neuvottelukunta.

Uusi Saimaan kanava toi laivalle useita vierasryhmiä, jotka olivat kytköksissä kanavaan ja syväväylästään. MKH:n ja TVH:n johtavien virkamiesten ja insinöörien lisäksi laivalla matkasivat Suomalais-neuvostoliittolainen Saimaan kanavan sekakomitea, Saimaan kanavan valtuuskunta, eduskunnan kulkulaitosvaliokunta sekä valtiovarainvaliokunta. Uitto puolestaan toi laivalle uittajien sekä Saimaan Laivaliikenteenharjoittajain liiton edustajia. Osa vierailuista kesti vain muutaman tunnin tai päivän, mutta joukossa oli kahdenkin päivän matkoja; yöpymiset tapahtuivat kuitenkin aina maissa.

*Saimaa* oli ensimmäinen alus, joka kulki koko uuden Saimaan kanavan läpi heinäkuussa 1968. Jo tätä ennen alus oli ollut Taipaleen uuden kanavan avajaisissa 10. kesäkuuta 1965: ”Kymmenkunta laivaa ja hinaajaa sekä suuret puuvarastot olivat odottamassa perjantaina kanavan avaamista. Ensimmäisenä ohitti kanavan luotsilaiva *Saimaa* ja sitä seurasivat lukuisat puutavarayhtiöiden hinaajat ja proomut. Myös uitto alkoi heti laivojen läpikulun jälkeen”, kirjoitti ”Länsi-Savo”.

Oman talon väkeä vieraili ja yöpyi laivalla entiseen tapaan melko usein. Pääjohtaja Helge Jääsalo kävi muutaman kerran ja viihtyi puolisonsa kanssa kerran pitempään, merenkulkuneuvokset vierailivat vielä useammin. Joukossa oli myös ”harvinaisempia” vieraita, kuten heinäkuussa 1964: ”Notaari Hammarberg ja tuomari Gran Merenkulkuhallituksesta saapuivat tyttäriineen alukseen.” Vieraat olivat laivalla neljä päivää ja palasivat pariksi päiväksi vielä uudelleen. Myös merenkulkuneuvoksilla oli ajoittain perhettä mukanaan; luotsipäälliköllä vain kerran. Kesäkuulta 1967 on taas merkintä ”Apukamreeri Neiti Alaranta ja Rouva Mäntyvaara saapui alukseen.”

Aluksen kunnostustyöt aloitettiin aina huhtikuussa, vaihtelevasti 1:n ja 18:n päivän välillä, siis aikaisemmin kuin 1950-luvulla. Kunnostaminen vei aikaa yleensä kuukauden päivät, joskus enemmänkin, ja siihen osallistui lähes poikkeuksetta koko miehistö luotsipäällikköä lukuun ottamatta. Joinakin vuosina käytiin parin viikon kunnostuksen jälkeen tekemässä muutama työmatka, jolloin lähinnä vietiin paristoja loistoille. Sen jälkeen palattiin jatkamaan kunnostustöitä. Alus nostettiin yleensä joka toinen vuosi tekakalle pohjan kunnostusta varten; telakoinnit tapahtuivat Pääskyniemessä ja Laitaatsillassa. Samoihin konepajoihin turvauduttiin myös, kun tarvittiin isompia korjaustöitä purjehduskauden aikana. Niinpä lokakuussa 1966 pysähdyttiin Pääskyniemessä ”uuden dynamon asentamista varten”.

Aluksen seisoessa Asemaniemessä miehistö kunnosti alusta tai tukikohtaa. Laivan kunnostaminen koostui normaaleista maalauk- ja muista töistä, kuten kannen kittaamisesta. Osa töistä oli hieman ”erikoisempia”, kuten airojen ja melojen tekoa sekä ”ommeltu mattojen reunoja” ja ”ommeltu köysikorien peittoja ja venepeittoja” sekä ”paikattu pelastusvöitä”. Lisäksi siivottiin ja puhdistettiin alusta. Näin tehtiin

jatkuvasti myös ajossa oltaessa. Tukikohtatyöt käsittivät mm. laiturin korjaamista, rakennusten vuoraamista ja aidan maalaamista sekä heinän niittoa ja korjuuta ja kasvimaan muokkausta.

Työaika oli niin kunnostustöissä kuin myös ajossa oltaessa normaalisti 7-16. Ajossa oltaessa työaika venyi aika ajoin pitemmäksi, näin etenkin ”syväväylätöiden” aikaan, kuten edellä kerrottiin. Saatettiin myös lähteä ajoon ennen seitsemää. Lauantait olivat alkuun työpäiviä, tosin ei yhtä pitkiä kuin arkisin, mutta kun Suomessa siirryttiin pääosin vuonna 1968 viisipäiväiseen työviikkoon (siirtyminen tapahtui aloittain vuosina 1966-70), siihen mentiin *Saimaassakin*, joskaan ei säännöllisesti. Sunnuntait ja juhlapäivät olivat vapaapäiviä, aluksi päiväkirjaan merkittiin ”Vapaa päivä, lipun nosto ja lasku sekä jääkaapin öljylampun hoito”, mutta sittemmin vain lyhyesti ”vapaa-päivä”.

Laivan talvikuntoon laitto tehtiin samalla huolellisuudella kuin aiemminkin ja se vei yleensä kaksi viikkoa. Työt saatiin valmiiksi useimmiten marraskuun loppuun mennessä, mutta muutaman kerran niitä jatkettiin vielä joulukuussa. Myöhäisin miehistön ulosmönsträys tapahtui vuonna 1969, 12. joulukuuta.

Luotsipäällikkö tai luotsipiirin apulaispäällikkö toimivat aluksen päällikkönä, mutta ajoittain tehtävä delegoitiin pursimiehelle tai jollekin vanhemmalle luotsille. Perämiehen vakanssia ei aluksessa näet ollut sitten sotavuosien, pursimies jatkoi päälliköstä seuraavana kansipuolella. Miehistöä oli kahdeksan, kuten ennenkin, ja siinä tapahtui muutoksia lähes vuosittain. Kuitenkin moni miehistön jäsenistä oli laivassa useamman vuoden ajan, mutta yksikään ei ollut yhtäjaksoisesti koko 1960-lukua.

*Saimaan* käyttöaste ajomäärillä mitattuna jäi 1960-luvulla jonkin verran edellistä vuosikymmentä alemmaksi, tosin niin, että ennen syväväyläaikaa maileja kertyi vuodessa keskimäärin vajaat 3 500, mutta kahtena loppuvuotena selvästi enemmän, vuonna 1969 pitkälti yli 5 000 mailia. Ajotunteja oli keskimäärin noin 500 purjehduskauden aikana. Miehistölle kertyi palvelusaikaa 7-8 kuukautta vuodessa.

### *Kekkonen Saimaalla*

Tasavallan presidentti Urho Kaleva Kekkonen teki elokuun alussa 1961 laajan ”vaalimatkan” Itä-Suomeen. Osa siitä tehtiin tarkastusalus *Saimaalla*, jolloin myös tutustuttiin Saimaan kanavaan ja sen kunnostamismahdollisuuksiin. Olihan Kekkonen voimakkaasti ajamassa kanavan uudistamista, kuten myös Viipurin alueen palauttamista Suomelle. Mikko Pekonen on kirjoittanut matkasta vuoden 2000 ”Korsteenissa” näin:

”Käytyään Parikkalan Särkisalmessa Urho, Sylvi ja Matti Kekkonen saapuivat seurueineen keskiviikkona 2.8.1961 Mustolan sululle, missä heitä odotti merenkulkuhallituksen Saimaan luotsipiirin tarkastusalus *Saimaa*. Lyhyellä matkalla Mälkiän sulun kautta Lappeenrantaan tie- ja vesirakennuslaitoksen virkamiehet esittelivät Saimaan kanavan kuntoa ja sen kunnostamismahdollisuuksia. Kekkonen seurueessa oli mukana myös silloinen Mikkelin läänin maaherra Urho Kiukas, tuleva kanavavaltuutettu.

Tieto presidentin matkasta oli levinnyt laajalle ja sulkujen reunat ja kanavan laidat täytyivät kiinnostuneesta yleisöstä. - - Matka kanavalta Lappeenrantaan sujui maata koetelleen Maire-myrskyn jälkitunnelmissa. Lehtitiedon mukaan ”sade piiskasi



tarkastusalue *Saimaan* valkoisia kylkiä sen lähetessä juhraliputettua Lappeenrannan satamaa”. Sade kuitenkin lakkasi presidenttiparin astuessa maihin adjutantti majuri Urpo Levon saattelemana. Yöksi siirryttiin Luumäen Kotkaniemeen, edesmenneen presidentti Svinhufvudin entiseen kotiin.

Aamulla 3.8.1961 seurue nautti aamiaisen hotelli Patriassa ja laivamatka kohti Savonlinnaa alkoi klo 8.15 varsin mukavassa kesäsäässä. Suur-Saimaa ylitettiin ja ensimmäinen puolen tunnin pysähdys oli Kutveleen laiturissa, minne Ruokolahden kunta oli järjestänyt ohjelmaa. Matkan jatkuessa seurueeseen kuulunut Puumalan ja Säämingin historian tuntija tohtori Pekka Lappalainen esitteli paikallisia oloja ja nähtävyyksiä.

Puumalassa matkalaiset viipyivät kaksi tuntia. - - Puumalan seurakunta oli järjestänyt presidentin seurueelle lounaan, mikä oli varmaan helpotus *Saimaa*-laivan henkilökunnalle. Koko päivän kestäneen matkan aikana ei laivalla tarvinnut järjestää ruokailua. [Kahvia ja muita virvokkeita oli kuitenkin varmaan tarjolla useaan otteeseen.]

Puumalan jälkeen pysähdyttiin Pihlajaveden länsipäässä Kommerniemen kohdalla, mihin oli järjestetty nuotanvetonäytös savolaismallisilla soutuveneillä. Näytöksen jälkeen nuotanvetäjät kutsuttiin laivan kylkeen ja partaalla istunut presidentti palkitsi miehet sikareilla.

Savonlinnan satamaan oli kokoontunut presidenttiparia vastaanottamaan lehtitiedon mukaan 2000-3000 henkeä. Matkan aikataulusta oltiin kuitenkin tunnin myöhässä, joten laiva jatkoi välittömästi Olavinlinnaa, missä päivällinen odotti seuruetta.

*Saimaa* odotti päivällisen ajan Olavinlinnan laiturissa ja vei sen jälkeen vieraat matkustajasatamaan hieman ennen yhtätoista.”

## 1970-luku

Syväväylät työllistivät *Saimaata* myös koko 1970-luvun, aluksi erityisesti Varkaus-Kuopio-väylällä. Luotsipäällikkö Seppäläinen totesi vuoden 1971 kertomuksessaan: ”Ta *Saimaan* toimesta on suoritettu Unnukan ja Konnuksen välisen syväväyläosan tilapäinen merkintä, tahdistettu paristokäyttöisiä linjavalvoja. Kunnostettu, uusittu ja rakennettu uusia linjatauluja ja varustettu niitä heijastinlevyillä. Haettu kaasupullot kaasuloistoille ja paristot paristoloistoille sekä tarkastettu loistot, sytytetty väylävalaisu ja tarpeen mukaan huolehdittu sen kunnossapidosta. Lisäksi on tarkastusalueella suoritettu vieraiden kuljetuksia, väyläntarkastusmatkoja, luotsien harjoitus ja ohjaukirja-ajoja. Vanhoilla väylillä on ta *Saimaan* toimesta suoritettu tarkastusharauksia ja uusien viittapaikkojen harauksia.”

Samoja töitä tehtiin seuraavinakin vuosina. Varkaus-Kuopio-väylä työllisti edelleen eniten. Linjataulujen rakentamisen ja huollon yhteydessä jouduttiin ajoittain puiden kaatoon ja pensaiden raivaukseen. Maalattiin niin loistoja kuin myös linjatauluja sekä tarkastettiin ja suunnattiin loistojen värisektoreita. Välillä oli miehistöllä aikaa muihinkin töihin, kuten rakentamaan varastoja ja laitureita luotsiasemille, paneloimaan seiniä ja tekemään muuta remonttia luotsiasemilla.

Purjehduskaudet säilyivät pitkinä, useimmiten saatiin alus talvikuntoon vasta joulukuun puolella. Vuotuinen ajomatka vaihteli 3 300:n ja 5 400:n merimailin välillä.

Tehtiin pitkää päivää, niin merimerkkitoissa kuin myös luotsien harjoitus- ja lupakirja-ajoissa. Parhaimmillaan ajettiin vuorokaudessa 128 merimailia. Otettakoon esimerkki *Saimaan* päiväohjelmasta 6. heinäkuuta 1970, jolloin laiva oli Savonlinnan Asemaniemessä: ”07.00 aloitettiin työt, otettu paristoja 416 kpl, poijun paristoja 196 kpl, 50 kpl viittarautoja ja halkoja 7 m<sup>3</sup> alukseen y.m. loistotarvikkeita. 13.15 Lähdettiin Asemaniemestä Varkauden suuntaan syväväylän valaisuun, uusittu paristot kaikkiin loistoihin ja linjaloistoihin välillä Kommerluoto-Saviluoto. Uusittu vialliset laitteet. 22.45 Ankkuroitu Savilahteen, Saviluodon varoitusloiston E-puolelle.”

Taas vuodesta 1972 Seppäläinen kirjoitti seuraavasti:

”Varkaus-Kuopio syväväylä avattiin liikenteelle 20.6.1972 ja on kokonaan valmis 1973, samoin Pielisjoen uittoväylä.

Tarkastusalus *Saimaan* toimesta on suoritettu tarkistusharauksia ja uusien viittojen paikanmääräyksiä, uittoväylillä uusittu vanhoja ja rakennettu uusia linjatauluja. Jaettu paristot ja kaasupullot loistoille, huollettu loistot sekä asetettu ne toimintakuntoon ja sytytetty väylävalaisu. Suoritettu paristoloistojen korjauksia ja käytön tarkkailua. Varkaus-Kuopio syväväylällä ja muillakin väylillä suoritettu luotsien koulutusta ja ohjauskirja-ajoja. Ta *Saimaalla* on kuljetettu vierailuryhmiä ja viranomaisia väyläntarkastusmatkoilla.

Uiton väylämerkinnöille aiheuttamien vahinkojen korjaus siirrettiin v. 1972 luotseilta valtion toimesta suoritettavaksi sen kalustoa, henkilökuntaa ja tarveaineita käyttäen. Paristoloistojen hoitoa ei sen sijaan vielä ole saatu järjestettyä tarkoituksenmukaisesti. Luotsien sijaan määrättiin luotsien tilapäiset apumiehet ensisijaisesti paristoloistojen hoitajiksi. Heille ei kuitenkaan ole ehditty antaa siihen tarvittavaa opetusta tai koulutusta, joka luotseille jo oli ehditty hankkimaan.”

Aluksen kevätkunnostus ja talvikuntoon laitto tehtiin kuten aikaisemminkin. Vuonna 1975 varustelutyöt alkoivat 1. huhtikuuta ja ne saatiin päätökseen 5. toukokuuta. ”Talvityöt” puolestaan aloitettiin 25. marraskuuta ja päättyivät puolentoista viikon jälkeen 3. joulukuuta. Aluksen työohjelma oli pitkälti edellisvuosien ”syväväyläkauden” mukainen, kuten apulaisuotsipäällikkö Oiva Kurpan laatima *Saimaan* vuosikertomus kertoo:

”Purjehduskauden 1975 aikana suoritettiin kaasuloistojen kaasutus ja huolto. Suoritettiin paristoloistojen paristojen vaihto ja loistojen huolto sekä väyliä valaisu. Rakennettiin kolme uutta kumpelia ja 11 vanhaa uusittiin. Uusittiin 165 vanhaa linjatauluja. Purettiin yksi vanha sektoriloisto ja yhdet linjataulut. Rakennettiin 2 uutta sektoriloistoa ja yksi uusi varoitusloisto. Valaistiin yksi vanha linja ja muutettiin kahden loiston sektorointia. Tahdistettiin 14 linjaa.

Suoritettiin harauksia Lappeenrannassa, Rauhanlinnassa, Kermajärvellä sekä Äimisvedellä.

Luotsien ohjauslinja-ajoja suoritettiin 11. Luotsien harjoitusajoja suoritettiin useilla väylillä mahdollisuuksien mukaan.

Kuljetettiin TVL:n Pohjois-Karjalan piirin kaksi insinööriä Joensuusta Vuonilahteen.

Aluksen päällikkönä toimineet luotsipiiripäällikkö sekä apulaisuotsipiiripäällikkö.”

Vuoden aikana oltiin kulussa normaali määrä: matkaa tehtiin 4 136 meripeninkulmaa ja kulussa oltiin 705 tuntia. Halkoja paloi 651 pm3.

*Saimaalle* ei sattunut 1970-luvulla yhtään isompaa haveria, mutta muutama pienempi tahi läheltä-piti tapaus. Elokuussa 1970 ”Muuraissaaren KA-puolella väylällä, isku potkuriin, isku tuntui myös ruorissa, kone pysähtyi, aluksessa ei havaittu vuotoja, isku ei vaikuttanut ruorin eikä potkurin toimintaan”. Toukokuun lopulla 1971 alus oli Tullisalmessa, ja kun se nosti ankkurin, tuuli painoi aluksen perän matalaan. Konetta ei rohjettu käyttää, ja apuun kutsuttiin Lauritsalan luotsiasemalta viittavene, joka saikin hinatuksi aluksen väylälle. Vastaava tapaus sattui kaksi vuotta myöhemmin Kyrönsalmessa, jossa laiva oli yrittänyt nostaa Vasikkaluodon poijua, mutta voimat eivät riittäneet. Nytkin tuuli painoi laivan perän matalaan ja taas tarvittiin viittaveneen apua.

Marraskuun 19:nä 1974 *Saimaa* oli osallisena yhteentörmäyksessä, ei kuitenkaan syyllisenä. Alus oli tuolloin lähtenyt Puumalasta Savonlinnaan luotsi Harri Wahlin ohjauskirja-ajoon. Vt. luotsipäällikkö Kurpan selostus tapahtumasta kuului näin:

”18.51 Nähtiin aluksen punainen sivuvalo Ta *Saimaan* vasemmalla puolella ja Ta *Saimaa* jatkoi matkaansa pitkin linjaa, linja hieman auki oikealta.

18.52 Muuttui vastaantulevan aluksen sivuvalo yhtäkkiä vihreäksi ja n. 15 sekunttia senjälkeen alus törmäsi Ta *Saimaan* vasempaan kylkeen keskilaivan kohdalle. Törmäyskulma n. 30°-40°. Ta *Saimaan* kone pysäytettiin välittömästi ja havaittiin toisenkin aluksen pysähtyneen ja tulevan Ta *Saimaan* oikealle sivulle jolloin alus tunnistettiin Enso-Gutzeit Oy:n m/a *Maavedeksi*. Molempien alusten saamat vauriot sekä mahdolliset vuodot tutkittiin välittömästi ja todettiin, ettei kummassakaan aluksessa ollut vuotoa, ja että Ta *Saimaan* vasen ulkosivu keskilaivan kohdalla oli painunut sisään n. 2 metrin matkalla syvimmän painautuman ollessa n. 5 sm. Törmäyslista oli revennyt n. 6 metrin matkalta. Reilinki oli revennyt 2 metrin matkalta. Reilinkitolppa oli murtunut poikki. Luotsipiiripäällikön ja pursimiehen hyttien kattovuorauslevyt olivat osittain irronneet. Vauriot tarkastetaan lähemmin kun alus on viety Enso-Gutzeitin telakalle.

m/a *Maaveden* päällikkö Rahikainen otettiin Ta *Saimaan* mukaan, koska usean henkilön epäilyksen mukaan hän oli alkoholin vaikutuksen alaisena tapahtumahetkellä vietäväksi Savonlinnassa verinäytteeseen.

Tapahtumahetkellä vallitsi kirkas sää ja tuuli oli vaihteleva 0-1 bf.

Ta *Saimaa* jatkoi matkaansa Savonlinnaan klo 19.25 ja luotsi Wahl’in ohjauskirja-ajoa jatkettiin. m/a *Maavesi* siirtyi lähimpään rantaan perämiehen päällikkyudessa ja jäi odottamaan uutta päällikköä.

23.30 Ta *Saimaa* saapui Asemaniemen laituriin Savonlinnassa. m/a *Maaveden* pääll. Rahikainen vietiin poliisien toimesta verikokeeseen.”

Syyskuussa 1975 *Saimaa* sai pohjakosketuksen Jännevirran sillan eteläpuolella länsiviitan kohdalla. ”8.35 – 9.50 pysäytetty, tutkittu laivan saamat mahdolliset vauriot ja kun vuotoja ei havaittu, jatkettiin matkaa. 10.00 Ankkuroitu Jänneniemen L-puolella käyty tarkastamassa L-viitan sijainti mitattu veden syvyys törmäyskohdalla. L-viitta oli n. 50 m osottajiltaan länteenpäin, siirretty viitta paikalleen luotsien toimesta, ohjaukirja-ajo päättyi, nostettiin ankkuri.”

Lähes tasan vuotta myöhemmin *Saimaa* ajoi karille samoilla vesillä, nyt Jännevirran sillan pohjoispuolella. Uusi luotsipäällikkö Harry Vaalisto kirjasi tapauksen näin: ”Klo 10.10 juuttui ta ”*Saimaa*” matalikolle kiinni  $\frac{3}{4}$  laivan pituudesta Riistaveden pitäjään kuuluvan Syrjäsaaren länsipuolella. Kartan mukaan piti paikalla olla vettä 2,5 m, mutta matalikon pohjatutkimuksissa todettiin paikalla olevan vettä 1,6 m ja pohja mutainen. Klo 12.30 saatiin alus irroitetuksi matalikolta viittaveneen ja yhden kuorma-auton apua käyttäen. Vauriotarkastuksessa ei todettu aluksen saaneen mitään vaurioita.” Seuraavana päivänä todettiin kuitenkin, ettei imurin rintaventtiili toiminut, minkä epäiltiin johtuvan venttiiliin menneestä mudasta.

Aluksella kävi vieraita jonkin verran aikaisempaa enemmän. Suurin osa vierailuista liittyi syväväyliin, ja useimmat koskivat virkatöiden hoitoa. Eniten *Saimaalla* nähtiin siis TVL:n virkamiehiä. Myös uittajat, Vesihallituksen pääjohtaja Jaatinen seurueineen sekä neuvostoliittolaiset valtuuskunnat kävivät tutustumassa syväväyliin. Toki joukossa oli myös puhtaasti laivakyydistä ja maisemista nauttavia, kuten Metsäntutkimuslaitoksen kansainväliset vieraat, Kuopion läänin maaherra seurueineen, ministeri Valto Käkelä vieraineen, Etelä-Savon seutukaavaliiton tutkimusryhmä, Postin henkilökuntaa, Matkustajasatamatoimikunta, Pohjoismainen merimuseosymposiumi sekä Savonlinnan Oopperajuhlien johto. Oli muitakin.

Elokuun lopulla 1976 *Saimaa* kuljetti Neuvostoliiton varaulkomaankauppaministerin B.S. Gordejevin johtaman valtuuskunnaan Saimaan kanavaa myöten Lappeenrantaan. Valtuuskunta neuvotteli suomalaisten kanssa terminaalivaraston ja rautatieyhteyden rakentamisesta Mustolan kanavasatamaan. ”Neuvottelutilaisuudessa olivat kaikki osapuolet samaa mieltä Saimaan kanavaliikenteen kehittämisestä”, kirjoitti ”Helsingin Sanomat”. Molemmat rakennushankkeet toteutuivat 1980-luvulla.

Myös MKH:n ylintä johtoa ja muutakin virkakuntaa nähtiin laivalla, mm. pääjohtaja Jansson osallistui Suomen Höyrypursiseuran Vuokalan regattaan heinäkuussa 1979. Höyrypursiseura oli järjestänyt ensimmäisen regattansa eli yhteispurjehduksen vuonna 1969, ja siitä lähtien niitä on järjestetty vuosittain eri puolilla Saimaata. Kesäregatan rinnalle tuli vuonna 1973 aina lokakuun alussa järjestettävä Karvalakkiregatta Savonlinnan Laukansaareissa. Luotsipäällikkö Harry Vaaliston aloitteesta *Saimaa* alkoi osallistua kesäregatoihin vuodesta 1977 alkaen, Karvalakkiregatoihin vajaan 10 vuotta myöhemmin.

Muutama hieman ”erikoisempi” tapaus kannattanee mainita. Kesäkuun alussa 1972 vietiin Joensuusta Noljakansaaren loistolle rikosetsivät Minervo ja Koslow selvittämään, kuka tai ketkä olivat rikkoneet loiston lasit. Rikosta tuskin saatiin selvitettyksi. Saman vuoden lokakuussa, kun lähdettiin Rantasalmen Peonselältä, laivan perässä ollut soutuvene täyttyi vedellä aallokossa, ”veneestä katosi moottorin öljysäiliö, 1 airo sekä peräistuvin. Etsinnöistä luovuttiin pimeän ja kovan tuulen takia”. Taas lokakuun 1974 alussa *Saimaan* miehistö hälytettiin Haukivedelle, jossa

tankkilaiva *Miki* oli ajanut karille. Matkaa ei tehty *Saimaalla* vaan luotsiveneellä *MKH-65*; mukana oli iso kasa öljypuomeja.

Heinäkuussa 1978 *Saimaa* toimi neljän päivän ajan matkustaja- tai virallisesti yhteysaluksena. MKH:n vuonna 1975 Savonlinnan saaristoliikenteeseen hankkima yhteysalus *Sääminki* oli telakoituna Pääskyniemessä ja *Saimaa* ajoi sen vuorot. Tosin hieman rajoitetusti, sillä ”aluksella kuljetettiin ainoastaan vapaakortin omaavat saaristolaismatkustajat”.

### 1980-luku

Vuonna 1980 *Saimaan* nimike, ”status”, muuttui: tarkastusaluksesta tuli väyläalus. Muutos ei näkynyt aluksen töissä, jotka jatkuivat lähes entisessä laajuudessa. Uusi viittajärjestelmä otettiin Suomessa käyttöön, ja *Saimaalla* ehdittiin vuoden aikana uusia noin 600 viittaa. Tälläkin kertaa TVL:n piiriorganisaatio huolehti valtaosasta vaihtotyöstä. Edellisessä oli muutosta havainnollistettu asettamalla muutamia paikkoihin vanha ja uusi viitta rinnakkain; tätä kävivät mm. Ruotsin meriviranomaiset ”ihmettelemässä”. Viittojen vaihtoa tehtiin vielä vuonna 1982.

Vuoden 1980 aikana *Saimaan* miehistö ehti tekemään jotain ihan uuttakin. Toukokuun lopulla osallistuttiin öljykatastrofiharjoituksiin Leppävirralla. Kipinä harjoituksiin oli lähtöisin varmaankin vuodelta 1975, jolloin tankkialus *Sonia* oli mukana kolmessa onnettomuudessa *Saimaalla*. Myös seuraavana vuonna järjestettiin vastaavanlainen harjoitus, tällä kertaa Pahikassa. Oli muitakin työtehtäviä, mm. rakennettiin laiturit kolmelle luotsiasemalle. Myös aurinkopaneelien asennus ja huolto ehtivät tulla uudeksi työlajeiksi.

Marraskuun alussa alus 1980 oli lähellä katastrofia: ”Arvinsalon jälkeen havaittu 08.45 savun muodostusta konehuoneen kattilan takana, viskattu vettä palopaikkaan, savuaminen lakkasi, tarkkailtu tilannetta.” Mistä tuli oli saanut alkunsa, ei selvinnyt. Mikäli tapaus olisi sattunut yölliseen aikaan, seuraamukset olisivat voineet olla kohtalokkaat.

Toive uudesta tarkastusaluksesta oli jo 1970-luvulla aihauttanut sen, että *Saimaan* korjauksiin ja kunnoissapitoon myönnettiin aiempaa jonkin verran vähemmän määrärahoja. Vuonna 1980 näihin käytettiin ainoastaan 50 000 markkaa, mikä oli selvästi alle 10 % aluksen kokonaiskustannuksista. Miehistökustannusten (palkat ja ruoka) osuus oli yli 80 %.

Vuosi 1981 tiesi *Saimaalle* suuren muutoksen alkua, tosin ei vielä keväällä, sillä alusta kunnostettiin perinteisen tapaan 6. huhtikuuta alkaen liki kuuden viikon ajan. Kesä muutti sitten ”kaiken”, kuten luotsipäällikkö Vaaliston tiivis kuvaus kertoo: ”Heinäkuussa aloitti luotsipiirin alueella väylänhoitotehtäviä suorittamaan va ”*Soisalo*” (ex ”*Oulu*”), jolloin va ”*Saimaan*” tehtäväksi jäi matalaväyliä hoito ja vierasajojen suoritus.” Näitä vierasajoja oli kuusi, joista joka toisessa kuljetettiin ”oman talon” väkeä.

*Soisalon* tulo näkyi *Saimaan* toiminta-asteessa: viiri laskettiin jo 8. syyskuuta, joskin ”talvityöt” hoidettiin vasta marraskuun lopulla. Ajotunteja kertyi vain 280 ja matkaa tehtiin 1 400 meripeninkulmaa.

Vielä vähemmän ajettiin vuonna 1982: ajotunteja 166, mutta meripeninkulmia silti yli 1 200. Vielä isompi muutos koettiin aluksen ylläpidossa: alusta kunnostettiin vain viikko, sekin kesäkuussa ja riisuminen hoidettiin neljässä päivässä lokakuun alussa. Luotsipäällikön kertomus kuului näin:

”Toimikauden aikana korjattiin ja maalattiin loistoja ja purjehdusmerkkejä sekä rakennettiin 4 kummelia Savonlinnan saaristossa Laukansaaren ja Kokonsaaren eteläpuolella.

Suoritettu tarkistusharous Joensuun syväväylän Tappuvirrassa.

16.6. suoritettiin MKH/merenkuluntarkastustoimiston ulkomaalaisten vieraiden vierasajo Kuopiosta Vehmersalmelle.

7.7. suoritettu tarkastusajo Vuokalasta Puhokseen höyrylaivan 150-vuotisjuhliä varten.

10.7. osallistuttu Saimaan Höyrylaivaregataan.

4.10. suoritettu Wärtsilä Oy:n kuvausajoa.”

Varsinainen ”yllätys” käy ilmi kuitenkin kertomuksen viimeisestä virkkeestä: ”Va *Saimaan*” miehistönä oli va *Soisalon*” miehistö.” Tämä tarkoitti sitä, ettei aluksella ollut enää omaa vakituista miehistöä, kuten oli ollut 89 vuoden ajan. Miehistö lainattiin tarvittaessa väyläalus *Soisalolta*, jonka miehistö oli suurelta osin *Saimaassa* ennen ollutta.

*Saimaa* ehti kuitenkin tekemään oikeitakin töitä, esimerkiksi huoltamaan kolme poijua, kun *Soisalo* (eli samat miehet) hoiti 25 poijua. Ja tehtiin muutakin, kuten juhannusviikon keskiviikkona: ”7.00 Aloitettu työt, 7.35 Lähtö Iisalmesta, 10.50 Ankkuroitu Varpasaari jossa asennettu linjavalot, 13.10 Lähtö Varpasaaresta, 13.45 Tulo Hietasaari, jossa asennettu linja valot, 17.40 Lähtö Hietasaaresta, 21.45 Tulo Kuopioon, 22.00 Lopetettu työt.” Seuraavana vuonna (1983) väylätöitä oli tekemässä Rauma-Repola Oy:n Pääskyniemen telakalla samana vuonna rakennettu *Oili 3*.

Vuosi 1983 merkitsi tilapäistä nousua *Saimaan* käyttöasteeseen. Siihen oli syynä Kiteen Puhoksessa heinäkuun lopulla järjestetty suomalaisen höyrylaivan 150-vuotisjuhla, jossa *Saimaalla* oli keskeinen rooli. Se todettiin myös ”Helsingin Sanomien” Jaakko Pihlajan kokosivun artikkelissa, joka julkaistiin heinäkuussa 1983, viikko ennen regattaa.

”Yksi niistä [juhlaan osallistuvista aluksista] on Suomen arvokkaimpana höyrylaivana pidetty *s/s Saimaa*, jonka kunniatehtävänä on johtaa höyrylaivaregatta Kiteen Puhokseen heinäkuun lopussa. Kutsuvieraista odotetuim on tasavallan presidentti puolisoineen. Presidentti purjehtii Puhokseen *s/s Saimaalla*, joka yhä 90-vuotiaana purjehtii alkuperäisessä tehtävässään. Merenkulkuhallituksen alus on Saimaan luotsipiirin tarkastus- ja väyläaluksena sisävesien matalilla väylillä.

- *Saimaa* kulkee hienosti, luotsipiirin päällikkö Harry Vaalisto ihastelee laivaansa ”pruuviajolla” korjaustöiden jälkeen.

Höyrylaivakaunottaren kruunuksi luotsipiirin varastosta löydettiin aluksesta aikoinaan riisutut ”viikset”. Ne ovat taas paikallaan keulan koristeena. Venäjän keisarikunnan kaksipäinen kotka vain on vaihdettu Suomen tasavallan leijonavaakunaksi.

Hohtavan valkoisena *s/s Saimaa* kulkee yhä halkojen voimalla ja alkuperäisellä koneellaan vaivatta yli kymmenen solmun vauhta. Laivan puuosat kiiltelevät uudessa lakkauksessaan. Se on yhtä hieno kuin kuljettaessaan keisarillisen hovin jäseniä Pietarista Langinkoskelle.”

Viime mainittu ei pitänyt paikkaansa, kuten edellä on todettu. *Saimaa* kävi kerran Langinkoskella, kaksi kertaa Pietarissa ja kuljetti myös keisariperheen jäseniä, mutta ei koskaan heitä Pietarista Langinkoskelle tai muuannekaan. Mutta Pihlajan artikkelin lopputoteama piti ja pitää edelleen paikkansa. ”Aaltojen kohina keulassa on voimakkain ääni, jonka matkustaja kuulee *s/s Saimaan* parteen nojattessaan.”

Pääskyniemen telakalla talvehtinutta *Saimaata* oli kunnostettu jo konepajan toimesta, kun se avasi kulkukautensa kesäkuun viimeisenä päivänä, jolloin siirtyi Asemaniemeen. Heti sen jälkeen käväistiin vielä kerran tarkastusmatkalla Puhoksessa, jolloin osalla matkaa oli 15 ”merimuseovierasta” sekä kaksi luotsia, jotka suorittivat laivalla tutkintoajon Puhoksen väylällä. Muuten lähes koko heinäkuu kunnostettiin alusta Asemaniemessä. Kunnostustöiden yhteydessä alus sai uuden, aiempaa selvästi komeamman ulkoasun. Jossain vaiheessa aluksen koristeelliset keulakoristeet, ”viikset”, oli irrotettu, nyt ne löydettiin Savonlinnan luotsiaseman vintiltä ja kiinnitettiin paikoilleen. Koristeessa ollut Venäjän kaksoiskotka oli jo kauan sitten korvattu Suomen leijonavaakunalla. Toinen *Saimaan* saama komistus oli keulan messinkinen nimikyltti, joka korvasi aiemman vaatimattoman mustan nimi-maalauksen. Nyt kelpasi lähteä juhliin!

Juhlapurjehdukselle lähdettiin 29. heinäkuuta, jolloin ajettiin Vuokalan luotsiasemalle. Sieltä jatkettiin seuraavana päivänä Puhokseen ja nyt matkassa oli MKH:n pääjohtaja Jan-Erik Jansson seurueineen. Illaksi ajettiin Kivisalmen laituriin Rääkkylässä, jossa yövyttiin. Seuraava päivä oli varsinainen juhlapäivä, ja tällöin *Saimaan* päiväkirjaan merkittiin seuraavaa:

”Klo 9.40 Luotsi Grans Sköpman [Frans Köpman] saapui alukseen. 9.50 Tasavallan Presitentti Mauno Koivisto saapui alukseen, mukana rouva Koivisto, pääjohtaja Jansson, ministeri Puhakka. Seurueessa yht. 17 henk. 10.00 Lähti. 12.30 tuli Puhokseen. 12.35 Presitentti poistui. 13.00 Luotsi Grans Sköpman poistui.”

Seuraavana päivänä sunnuntaina alus lähti heti aamusta paluumatkalle Savonlinnaan. Tämän jälkeen *Saimaa* oli loppusyksyn lähes ”normaalitöissä”. Rakennettiin linjatauluja, tehtiin harauksia, laitettiin poijuja ja valoviittoja paikoilleen, asennettiin aurinkopaneeleja sekä ajettiin luotsien tutkintoajoja. Oli myös vierasajoja, joista viimeinen tehtiin lokakuun lopussa Ravansaaresta Lappeenrantaan. Sen jälkeen osallistuttiin vielä Honkalahden sataman vihkiäisiin Joutsenossa. Viiri laskettiin 17. marraskuuta ja viikkoa myöhemmin laiva oli laitettu talvikuntoon.

Ajotunteja kertyi 270 ja matkaa 1 946 meripeninkulmaa.

Myös vuonna 1984 juhlittiin. Wärtsilä-Yhtymä täytti 150 vuotta ja yhtiö pyysi MKH:lta *Saimaata* mukaan juhlallisuuksiin; olihan alus yhtiön yhden ”kantaisän”, Crichtonin rakentama, ja ilmeisesti vanhin edelleen käytössä oleva. Lupa myönnettiin ja alus lähti Helsinkiin 7. toukokuuta. Tätä ennen alusta oli kunnostettu lähes entiseen malliin neljä viikkoa osin Pääskyniemessä, osin Asemaniemessä.

Matka oli osin jännittävä, kuten mukana koneapulaisena ollut Eero Seppänen on kertonut. *Saimaan* kattila oli keitetty edellissyksynä kristallisoodalla, mutta keväällä laivaa kunnostaneet konemiehet eivät olleet asiasta tietoisia eivätkä ryhtyneet tarpeellisiin huudontatöihin. ”Se oli rankka matka. Se suuda ei ollu lähtenykkää kattilasta, ja kun kattilaan otettiin merivettä, niin se ei voiellu yhtään. Jo ennen Kotkaa rupes koneessa ruksamaan. Ja kun sattui merelle vielä kova hiivari, niin se heitti vettä koneeseen, siinä kattilassa kun ei oo kupua. Mie aattelin, ettei tässä selvitä nyt mitenkään. Piti mennä Kotkaan, jossa laitettiin pokseja. Mutta ei se auttanut, se paheni koko ajan, kun kone ei saanut voitelua. Se kävi kuin vanhat kottikärryt. Vaikka miten öljyä laittoi, se ei tehonnu yhtään. Etuluisti rupes vuotamaan ja Kinnunen, konemestari, pakkas sen. Kone ei meinannu pyöriä eikä lähtee käyntiin, kun oltiin seisauksissa: kahen miehen piti kangella vääntää. Helsingissä sitten puhalsin veet kattilasta ja laitoin puhtaan veen sissään. Niin että poistullessa kun oli vielä tyynni, kone pelasi ihan hyvin.”

”Palacen laiturissa” jatkettiin kunnostustöitä vielä toista viikkoa, kunnes 19. toukokuuta osallistuttiin Wärtsilän juhlapurjehdukseen: ”Klo 10.25 Lähtö Kruunuvuorenselälle, *Finlandian* kanssa vaihdettiin tervehdyksiä.” *Finlandia* oli Wärtsilän Turun telakan kolme vuotta aikaisemmin FÅA:lle rakentama autolautta (166 m, 4 x 7 200 hv), joka kulki Silja Linen operoimana Helsinki-Tuhkolma-reitillä. Rantaan palattiin jo ennen puolta päivää. ”Helsingin Sanomat” aloitti pääuutissivun kuvallisen juttunsa näin: ”Presidentti Mauno Koivisto puolisonsa Tellervo Koiviston kera juhlisti Oy Wärtsilä Ab:n 150-vuotisjuhlapurjehdusta *Finlandia*-laivalla. Kuudensadan juhlavieraan iloksi höyrylaiva *Saimaa*, Wärtsilän tietävästi vanhin liikennöivä alus, kävi tekemässä kunniakierroksen modernin jättiläisen ympäri.” Purjehduksen jälkeen *Saimaa* oli yleisön nähtävänä Helsingin Eteläsatamassa reilun viikon ajan. Parhaimmillaan yli 400 henkeä kävi päivässä tutustumassa alukseen. Välillä tehtiin toinen juhlapurjehdus *Finlandian* kanssa. Ajojen välillä valtaosa miehistöstä oli Saimaalla, jonne myös *Saimaa* lähti 28. toukokuuta.

*Saimaan* ajot jäivät Saimaalla vähiksi. Työasioissa käytiin Valamossa ja Kuopiossa, jolloin miehistö kävi mm. korjaamassa loistoja. Lisäksi rakennettiin laitureita Mälkiällä, Kuopiossa ja Asemaniemessä. Laivalla ei ollut emäntää, joten pysyväksi päiväkirjamerkinnäksi tuli ”Laivalla ei ruokaa.” Oli myös muutama vierasajo, joista yhdellä kuljetettiin Saimaan kanavavaltuutetut Viipurista Mustolaan. Viimeinen vierasajo suuntautui syyskuussa Punkaharjulle, ja sieltä laiva palasi Pääskyniemeeseen, jossa se laitettiin talvikuntoon. Purjehduskausi päättyi 21. syyskuuta. Ajotunteja kertyi 141, mutta Helsingin matkan ansiosta maileja liki 1 200.

Vuosi 1984 oli *Saimaan* viimeinen työkäytössä. Sen jälkeen aluksen kohtaloksi ei tullut - toisin kuin monen luotsilaivan kohdalla - romuttaminen, vaan alus päätettiin säilyttää. Ratkaisuun saattoi osaltaan olla vaikuttamassa Suomen Höyrypursiseuran johdon käynti pääjohtajan Janssonin luona.



Kun *Saimaa* lopetti työuransa, Saimaalla oli 17 luotsiasemaa ja 53 luotsia. Sektori-loistoja oli 119 ja linjaloistoja 590, viittoja lähes 4 000 ja kummeleita pitkälti toista tuhatta.

## Korjauksia ja muutostöitä

Toisten luotsilaivojen tapaan myös *Saimaasta* pidettiin hyvää huolta, ehkä vieläkin parempaa. Miehistö kunnosti alusta keväisin keskimäärin kuukauden päivät, teki erilaisia huolto- ja kunnostustöitä koko purjehduskauden ajan sekä laitto alusta talvikuntoon syksyisin keskimäärin parin viikon ajan. Toki työkäytön jälkeen kunnostusajat ovat lyhentyneet, mutta ovat edelleen ”normaalia” pitemmät.

Lisäksi aluksessa tehtiin vuosikorjaukset. Päällikkö yhdessä konemestarin kanssa teki vuosittain esityksen aluksessa tarvittavista korjauksista sekä inventaari-täydennyksistä, jotka joskus hyväksyttiin lähes sellaisinaan, joskus kovasti karsittuina ja joista hyväksytyt korjaustyöt teetettiin talven ja kevään aikana jollakin konepajalla. Muutaman kerran aluksessa tehtiin myös laajempia muutostöitä, jotka, kuten osa muistakin korjauksista, tehtiin niihin Senaatin erikseen myöntämällä määrärahoilla (esim. ”extra remontanslag”).

Vuosittaisten korjaustöiden laajuus ja luonne vaihtelivat; laajuus etenkin oli sidoksissa määrärahoihin. Yllättävän paljon niitä kuitenkin tehtiin, kuten edellä on jo kerrottu. MKH:n insinööri E. Andersinin kirjanpidon mukaan *Saimaan* remonttikustannukset sekä niiden osuus aluksen kokonaiskustannuksista (ilman pääomakustannuksia ja luotsipäällikön palkkaa) olivat vuosina 1893-1915 seuraavat:

1893	1 470 mk	11 %
1894	2 480	18
1895	2 368	16
1896	1 882	14
1897	1 193	9
1898	3 324	23
1899	2 300	15
1900	2 745	17
1901	941	7
1902	2 132	15
1903	1 301	9
1904	4 311	26
1905	2 583	18
1906	2 181	15
1907	2 080	13
1908	6 029	32
1909	2 199	14
1910	4 896	25
1911	3 210	19
1912	12 068	42
1913	11 834	..
1914	..	..
1915	2 478	11

Osa tehdyistä remonteista on kuvattu edellä. Seuraavassa käydään läpi vielä osa niistä hieman tarkemmin, siltä osin kuin ne antavat siihen aiheita.

### Uudessa aluksessa paljon korjattavaa

Jo valmistumisvuotenaan *Saimaassa* jouduttiin tekemään erilaisia korjaustöitä sekä hankkimaan niitä varten tarvikkeita ja koneosia. Yksikään remonteista ei ollut kovin suuritöinen, mutta niistä kertyi remonttitilille kuitenkin 65 kirjausta. Seuraavan vuoden 1894 remonteista hintavimmat olivat ”Reparation af däckssalongen” ja ”Ny pann beklädnad” sekä sitä seuraavana vuonna ”Uttagning af propellen axeln”. Lisäksi jo tuolloin oli aluksen kattilassa korjaustarvetta.

Kesän 1895 aikana oli luotsipäällikkö Majander huomannut, ettei *Saimaan* kone käynyt tasaisesti, mikä sai koko laivan tärisemään. Koneita korjattiinkin kesäkuun lopulla Wahlin konepajalla Varkaudessa, kuten edellä on kerrottu. Remontti ei kuitenkaan poistanut koneen vikoja kokonaan. Majander kirjoitti asiasta Helsinkiin 15. joulukuuta 1895 ja kertoi, että kun hän oli elokuussa palannut Loviisan sanatoriosta takaisin laivalle, oli hän aluksi ollut koko lailla samaa mieltä sijaisensa luutnantti Ylanderin kanssa *Saimaan* koneen parantuneesta kunnosta. Mutta ”jos olikin niin, että täysi vesilasi säilyi läikkymättä salongin pöydällä täysillä ajettaessa, tilanne ei ole enää sama”. Laiva oli alkanut täristää, ei kuitenkaan niin paljon kuin ennen remonttia, mutta tilanne huononi joka matkalla. Syy oli hänen mielestään koneen hoidossa. ”Sen jälkeen kun Gustaf Axel Ekroth tuli masinistiksi, olen huomannut ettei koneen hoito ole yhtä huolellista kuin aikaisemmin eikä yleensäkään sellaista kuin mitä sen pitäisi olla. Siksi olen tyytymätön häneen.” Majander kertoi, että kun *Saimaa* oli ollut puoli vuotta aikaisemmin tulossa Helsingistä, oli insinööri Herman Jäderholm todennut: ”Det är verkligen synd att en så fin och vacker maskin som *Saimaas*, skall lämnas i så dåliga händer, ty inom två, tre år är den förstörd.” Majander epäili, että ennustus oli alkanut käydä todeksi. Siksi hän esitti, että Ekroth vaihdettaisiin August Holmbergiin, joka oli ollut aikaisemmin konemestarina *Silmässä* ja toimi nyt majakkalaiva *Werkkomatalan* konemestarina, ”han är kunnig och ordentlig maskinist”. Hänen mukaansa herrat voisivat vaihtaa pestejä keskenään, sillä majakkalaiva olisi sopiva paikka Ekrothille, jonka elämäntavat muutenkin olivat epäsopivat, kuten liitteenä ollut Ylanderin lausunto osoitti. Luotsitirehtööri Sjöman, joka oli elokuussa ollut käymässä laivalla, vastasi, että annetaan Ekrothille vielä vuosi lisää aikaa parantaa tapansa. Sen jälkeen tämä sai siirron luotsilaiva *Saturnukseen*. - Aluksen koneessa riitti korjattavaa myös tulevina vuosina senkin jälkeen.

Varkaudessa käynti ei jäänyt *Saimaan* ainoaksi ylimääräiseksi telakoinniksi. Alus näet koki alkuvuosina useita pohjakosketuksia ja potkuririkkoja, joista ei aina selvitty ilman telakointia. Yleensä vauriot jäivät kuitenkin sen verran vähiksi, että ne voitiin hoitaa vuosikorjausten yhteydessä; potkurin vaihtoonkaan ei aina tarvittu välttämättä telakointia.

Luotsipäällikkö Ylander laati joulukuussa 1904 *Saimaalle* remonttilistan seuraavaa kevättä varten. Se päättyi vajaaseen 1 900 markkaan. Konepuolen isoin kuluerä oli kattilan rostirautojen vaihtaminen, ja kansipuolen (”Skrofvat”) töiden kuvaus alkoi näin: ”Målning af aktersoltakets underkant, slipning och lakering af aktersalongs ytterväggar, akterklosett målas invändrigt hvitt. Kommandobryggans underkant skrapas och målas hvit. Navigationhyttens skott utvändrigt målas och lakeras äfvensom trappan till kommandobryggan. Iskåpen äfvensom bredgångarne slipas och

lakeras, 2 däcksoffor, trallen akter samt lifbojorne målas, 2 båtar ådras delvis, målas och lakeras. Luftventilerna, lastrum & maskinkappar samt akterkappens tak äfvensom densamma nedgångsdörrar målas och lakeras. I skansen målas alla tak hvita och väggar lakeras samt sängkarflar, bord & bänkar ekmålas och lakeras. Kök & klosett väggar målas i ek samt tak hvita med lakering. Uppgångstrappan från skansen ekmålas. Maskinrummets tak och väggar skrapas delvis, spacklas och målas väl hvita.” Tämä tulisi maksamaan 400 markkaa. – Helsingissä Luotsihallituksen insinööri Karl R. Pettersson merkitsi esityksen loppuun ”Granskadt utan anmärkning.”

Vuonna 1908 korjauskustannuksia kertyi selvästi tavallista enemmän. Niistä suurin yksittäinen kulunki koski aluksen sisäpuolen maalaamista. Helsingissä tehdyn työn urakkasumma oli 1 800 markkaa.

Vuoden 1911 remontit jäivät melko normaaleiksi. Konepuolella isoin työ kohdistui lauhduttajaan: ”1 st. tredje ventil till luftpumpen jämte däraf förorsakade ändringar och nyarbeten”, alkoi luotsipäällikkö Ylanderin konepuolen ”kostnadsförslag”. Lauhduttajan muutostyöt tulivat maksamaan noin 800 markkaa. Laivassa tehdyt muut työt koostuivat lähinnä maalauksista, joita tehtiin niin miehistön voimin kuin ostotyönä. Mustolassa tehty telakointi ja pohjan raappaus tuli maksamaan vain 115 markkaa, kun seuraavana vuonna Helsingissä tehty pelkkä telakointi maksoi lähes 400 markkaa.

### Vuosien 1912-13 suurremontit

Vuonna 1912 tehtiin *Saimaassa* aluksen historian suurimmat korjaus- ja muutostyöt, kattilan peruskorjaus sekä uuden merenkulkuhytin rakentaminen. Työt tehtiin Helsingissä Herman Jäderholmin konepajalla (Helsingfors Skeppsvarf & Mekaniska Verkstad); konepajan toukokuinen lasku oli 10 549 markkaa. Alun perin oli alukselle hyväksytty remonttia varten vaatimaton noin 700 markan määräraha, mutta ”extra beviljad remont” nosti muine töineen aluksen korjauskulut kokonaisuudessaan 12 000 markaksi.

Kattilan peruskorjausta koskeva ”Kostnadsförslag” (24.11.1911), joka oli luotsipäällikkö Ylanderin ohella kolmen Luotsihallituksen insinöörin allekirjoittama, alkoi seuraavasti: ”Löstagning af skorsten, dragrör, plåten på däck jemte bjelkar under densamma, glaströrsstatifven alla rörförbindningar emellan pannan och maskinen, pannan löstagen och upplyftad på land samt återinsättning af ofvanstående.”

Kattila nostettiin ulos laivasta joulukuussa 1911 ja siirrettiin talveksi konepajan tiloihin. Siellä siitä irrotettiin kaikki armatuurit (hanat ja venttiilit), jotka puhdistettiin, hiottiin ja laitettiin takaisin paikoilleen; samalla jouduttiin uusimaan osa venttiileistä kokonaan sekä myös iso joukko pinnapultteja. Kattilan pohjaan asennettiin paikka (”en lapp”). Jo tätä ennen oli kattilan sementtieristys revitty pois ja kattila puhdistettu päältäpäin. Sen jälkeen kattila täytettiin vedellä, vettä lämmitettiin ja kattila koeponnistettiin 22. huhtikuuta 11 ilmakehän vesipaineella. Sen jälkeen kattila kuumennettiin normaaliin käyttöpaineeseen, ja tarkastuksen tehnyt insinööri W. Hult totesi lausunnossaan, että ”säkerhetsventilerna lättade vid 6 atm. öfvertryck och under forcerad eldning steg trycket till 6,95 atm. med fri utblåsning från säkerhetsventilerna utan att vid fortsatt forcering öfverskrida detta tryck att enligt kontrollmanometern som visade 0,2 atm. under ångpannans egen manometer”. Se että varoventtiilit sallivat näinkin paljon korkeamman paineen johtui Hultin mukaan siitä, että ne olivat

vanhempaa konstruktiota ja toimivat siksi viallisesti. Hän suosittelikin, että seuraavan remontin yhteydessä varoventtiilit vaihdettaisiin uudenmallisiksi ja siten luotettavammiksi. Kattilan työpaineeksi määrättiin kuusi ilmakehää, siis varsin vaatimaton enimmäispaine.

Katsastuksen jälkeen kattila maalattiin ja sen ympärille laitettiin uusi sementtieristys, sekä kattila laitettiin paikoilleen laivaan, samoin korsteeni ja raakitorvet. Kattilan armatuurit kytkettiin höyry- ja vesiputkiin.

Myös *Saimaan* konetta oli korjattu. Isoin työ oli koostunut mäntä- ja luistinvarsien sorvauksesta, niiden varustamisesta pohjarenkailla sekä poksien ja holkkien sorvauksesta. Lisäksi oli tehty iso joukko muita korjaus- ja huoltotöitä, mm. oli asennettu kuusi uutta voitelukuppia sekä uudet laipat donkey-pumpun syöttöputkeen ja vesilasin putkeen.

*Saimaan* muu remontti oli vielä mittavampi. Isoin työ oli uuden, teakista tehdyn merenkulkuhytin rakentaminen. Se oli aikaisempaa huomattavasti suurempi ja käsitti ruorihytin lisäksi karttahytin ja keittiön; keittiö oli alkujaan sijainnut alhaalla miehistön skanssin yhteydessä. ”Komentosilta” tuli uudenkin merenkulkuhytin päälle, nyt aiempaa laajempaa. Uusi kansirakennelma edellytti isoja muutostöitä myös muihin laivan rakenteisiin, joista todettiin mm. näin: ”Rifning af all inredning och garnering förut under däck jämte durk & däcksbjelkar, flyttning af vattentäta skottet emellan lastrummet och hyttarne förligare, skrapning och målning af bordläggningen 2 gånger med mönjefärg, insättning af durk och däcksbjelkar, ny durk, ny nedgång genom lastrummet till styrmans och maskinisthytter och nytt däck öfver gamla lastluckan, ny förändrad inredning förut enligt ritning med bord och tvättstall i styrman och maskinist hyttarna med bibehållande af gamla madrasseringen jemte gamla closett med rör samt fastsättning af gamla closetthålet incl. målning af det hela.”

Myös konehuoneen teakpuinen skailletti uusittiin, samoin mäntypuiset viilarilistat (afvisarelist) laivan molemmilla kyljillä sekä tehtiin koko joukko hieman pienempiä uudistus- ja korjaustöitä; mm. korjattiin neljä telttatuolia, laitettiin uusi sinkkinen jäälaatikko jääkaappiin sekä uudet messinkiventtiilit skanssiin. Laiva sai myös uuden kompassin (”transparent kompass med ovalt vakterhus af messing med lampa i hyttaket”) ja lisäksi laiva maalattiin niin ulkoa kuin sisältä. Myös maalaukset tehtiin ”extra-rahoilla”, ja niihin kuuluivat myös otsikon ”Oförutsedd remont” alla olleet työt, jotka alkoivat ”Uppliftning och kapning af masten med gjutjärnsunderlag, Ett nytt lock till ångventil, Nytt järn länsrör från pannrummet”.

Luotsihallituksen apulaisinsinööri H.F. Palmgren suoritti kattilan ja muiden remonttistöiden vastaanottotarkastuksen 28. toukokuuta. Viaporin ja Harmajan välillä tehdyssä koeajossa saavutettiin 6 ilmakehän höyrynpaineella 10 solmun nopeus koneen kierrosluvun ollessa 185 minuutissa. ”Maskinen arbetade jemnt och bra.” Palmgren havaitsi myös muut korjaus- ja muutostyöt hyvin tehdyiksi ja *Saimaan* olevan merikelpoisessa kunnossa. Hänen ehdottamallaan toimenpiteellä oli myös varoventtiili saatu toimimaan hyväksyttävällä tavalla.

Sitä vastoin *Saimaan* inventaarien uusimislista jäi keväällä 1912 tavallista lyhyemmäksi ja koostui vain yhdestä manillaköydestä sekä uusista lipuista ja viireistä, joiden joukosta oli myös kenraalikuvernöörin viiri.

Myös seuraavana vuonna 1913 *Saimaassa* tehtiin melkoiset remontit. Kansipuolella oli 33 eri työkohdetta, joista mittavin koski laivan puukantta: kanteen laitettiin 20 metriä uusia lankkuja ja lisäksi koko kansi höylättiin ja öljyttiin sekä saumat tiivistettiin meriliimalla (maringlue). Muita isompia töitä olivat sisä- ja ulkomaalaukset, skanssin viereisen komerotilan muuttaminen pursimiehen hytiksi sekä telegrammin asentaminen ruorihyttiin. Inventaarihankinnoista rahallisesti isoin oli neljän uuden aurinkovarjon (solsegel) hankkiminen peräkannelle. Ne olivat purjekankaasta tehtyjä peitteitä ("pressuja"), joita käytettiin auringon- ja tuulensuojina.

Konepuolellakin oli kymmenkunta työkohdetta, joista ylivoimaisesti suurin oli aluksen sähköistäminen, mikä tuli maksamaan liki 6 000 markkaa. AB Gottfr. Strömberg OY:n laatima sähköistyksen kustannusarvio alkoi näin: "1 st. 5,5 HK Ängturbindynamo lämnande 48 amp. vid 70 volt. Turbinen och dynamo äro monterade på ett gemensamt underlag af gjutjärn samt direkt kopplade medelst en isolerad flexibel koppling. Dynamon är kompondlindad." Tarjoukseen sisältyi myös marmorinen sähkötaulu (apparattafla), sähköjohtojen vetäminen sekä lamppujen ja muiden valaisimien asentaminen kaikkiin salonkeihin ja hytteihin ja muihin tiloihin, silloisten öljykäyttöisten kulkulyhtyjien muuttaminen myös sähköllä toimiviksi sekä uuden valonheittimen asentaminen. Viime mainitusta todettiin näin: "25 amp. strålkastare af Körting & Mathiesen välkända fabrikat, specialmodell för sjögående fartyg, med automatisk ljusbågsbildning, försilfrad parabolisk metallspegel, järnomhölje och gjutjärnsfot. Strålkastaren är vridbar obegränsadt i horisontalplanet och i vertikalplanet c:a 50 uppåt och 30 nedåt." – Myös kattilan varoventtiili uusittiin Alfa-malliseksi.

Pekonen kirjoittaa vuosista 1912-13: "Näiden kahden kevään kunnostustöiden kustannukset olivat yhteensä yli 20 000 markkaa, mikä oli kolmasosa laivan silloisesta arvosta. Väistämättä herää kysymys siitä, mikä oli korjaustöiden yhteys noina vuosina tehtyihin kenraalikuvernöörin matkoihin. Määrärahat töihin tulivat nopeasti." – Nämä kahden vuoden remontit nostivat *Saimaan* kirjanpidollista arvoa noin 20 %:lla runsaaseen 57 000 markkaan.

Toukokuulta 1916 on ensimmäinen tieto *Saimaan* pohjalevyjen uusinnasta. Tämä tehtiin Salvesen-yhtiön telakalla lähellä Saimaan kanavan suuta. Kolme levyä mainitaan tulleen uusituiksi. Valtion tiukka rahatilanne johti siihen, ettei seuraavina vuosina laivassa tehty isompia remontteja. Miehistö hoiti valtaosan laivan kunnostustöistä, jos kohta vierastöitäkin teetettiin. Myös aluksen telakoinnit jatkuivat, joskaan ei vuosittain.

Vuonna 1912 rakennettu ajo- ja merenkulkuhytti jouduttiin uusimaan jo 10 vuotta myöhemmin. Työ tehtiin Savonlinnan Konepajalla ja samalla oli muutakin työlliställä. Konemestari Kyllönen raportoi tammikuun lopulla 1922 korjaustöiden etenemisestä: "*Saimaan* korjaustyöt ovat käynnissä ja keula kansi alkaa olla valmis. Ruokasalissa ei ole vielä töitä alettu. Karta ja ajohytin repiminen oli vaikea kun se oli pulterilla lävitse täkin kiinne ja kaikki sisä paneeraus oli revittävä ja eikä sieltä monivuotista vahvaa tullut kun niiden hyttien alta koko kansi ei tullut uusi." Siitä, mitä kaikkea korjattiin, ei ole tarkempaa tietoa.

## Uusi kattila

Seuraava iso korjaustyö tehtiin talven 1925 aikana, jolloin laivaan asennettiin uusi kattila. Kattila oli yli 30 vuotta vanha ja ilmeisesti runsaanpuoleinen merellä ajo oli syövyttänyt kattilaa siinä määrin, ettei sitä kannattanut enää korjata; *Saimaahan* otti käyttövetensä kattilaan suoraan järvestä tai merestä. Savonlinnalaisen Konetehtas Oy:n Lypsyniemien konepajan (vuodesta 1922 pääosin Gutzeit-yhtiön omistuksessa) tilauskirjaan merkittiin 27. marraskuuta 1924: ”Höyrylaiva *Saimaa*, 60 m<sup>2</sup> tulipintainen höyrykattila 8 atm. työpaineella.” Lypsyniemi oli voittanut tarjouskilvassa Savonlinnan Konepajan. Uuden kattilan tilavuus oli 7 m<sup>3</sup>, tulipintaa siinä oli 68 m<sup>2</sup> ja sen käyttöpaine oli 8 ilmakehää.

Kattila tuli asennuksineen maksamaan 80 735 markkaa. Se valmistui kuitenkin runsaat kaksi viikkoa myöhässä, mistä sopimuksen mukaan piti seurata 8 000 markan sakko. Konepaja esitti, ettei sakkoa perittäisi, koska myöhästymisen ei ollut konepajasta johtuvaa, vaan syynä oli se, että Suomen Teollisuuskonttori Oy (vuodesta 1936 Oy Telko Ab) oli toimittanut kattilan teräslevyt vasta 11. maaliskuuta, vaikka tilausvahvistuksessa ne oli luvattu tammikuun aikana. Luotsipäällikkö Peltonen asettui tukemaan konepajan näkemystä, minkä MKH lopulta myös hyväksyi. Lasku kattilasta lähti 15. toukokuuta, ja konepaja lunasti vanhan kattilan vajaalla 5 000 markalla. Ennen tätä oli Lypsyniemellä korjattu myös laivan konetta sekä komentokannen alusta maalattu, toki eri hintaan.

Talven 1927 *Saimaa* vietti Savonlinnan Konepajan telakalla, jossa siihen tehtiin tavallista enemmän remonttia: laskua näet kertyi 63 000 markkaa. Konepajan lasku oli jonkin verran tätäkin suurempi, mutta MKH kieltäytyi sitä maksamasta ”piiripäällikön lausunnossa esiintuoduista syistä”. Lisäksi konepajan tuli sitoutua laittamaan korvauksetta aluksen WC:n sellaiseen kuntoon, että piiripäällikkö voi sen hyväksyä. Lisäksi konepaja teki muita korjaustöitä liki 8 000 markalla; MKH:n yli-insinööri Nummelin oli käynyt ne hyväksymässä.

Silti korjattavaa riitti seuraavallekin vuodelle. Luotsipäällikkö Peltonen lähetti loka-kuussa 1927 MKH:lle esityksensä *Saimaassa* tehtävistä korjaustöistä, joita perusteli alkuun näin dramaattisesti: ”Korjaustyöt johtuvat siitä kun laiva on jo 34 vuotta vanha ja perusteellinen tarkastus ja puhdistus perällä toimitettiin viime talvena, vaan kun on epäilyttävää että keulapuolella on myös huonoja paikkoja joita ei muuten pääse raappaamaan ja puhdistamaan kuin puutöiden purkamisella niin olisi mielestäni parasta toimittaa se ennenkuin joku pelleistä menee puhki joka voi tapahtua milloin hyvänsä täällä missä ajalehtivat tukit ovat pitkin kulkuväylää ja voivat milloin hyvänsä mennä sivusta sisälle ja tuottaa laivalle arvaamattomia kustannuksia ja voipa sattua niinkin että laiva menee viimeistä tietä.” (Vaikka tiedetäänkin irtotukin menneen laivan kyljestä läpi, niin se oli ylen harvinaista, ainakin rautalaivan ollessa kyseessä.)

Sen jälkeen Peltonen selosti tarkemmin osaa korjauskohteista. Numeroinnit viittaavat korjaussuunnitelmaan, jota kuitenkin ei ole löytynyt.

”3) Laivassa olevassa varastosäiliössä ovat keittiö polttopuut ja erilaiset muut tavarat samassa säiliössä, joten monesti sattuu että polttopuut täytyy ottaa pois ennenkuin saa tarvittavan tavarat, jos laipio tehtäisiin niin silloin ne voi pitää erillään.

6) Yläkansi on viimeisen kymmenen vuoden aikana joka vuosi paikkailtu ja yltäänsä on siksi huono että kylläkin jo kaipaisi uudistuksen.

7) Maston uusiminen johtuu kun rautatiesillan läpi mentäessä useasti täytyy odottaa tuntikin junien kulkua ennen kuin se avataan ja Kyrön salmessa on siksi vaarallista että kovan virran takia tahtoo väkisin viedä rannalle, vaan jos masto olisi lyhennettävä niin pääsisi ilman odotusta sillan alitse.

8) Potkuri laivassa on yhtä vanha kuin laivakin ja jos uuden mallinen potkuri tehtäisiin niin olen jokseenkin varma että vauhti lisääntyisi koneen kierrosluvun pysyessä entisellään ja puiden kulutuksen vähetessä, joten siitä olisi myös vastaava hyöty.” (Potkurista puhuessaan luotsipäällikkö oli pahasti väärässä, eikä hän tainut olla muistavinaan sitäkään, miten hyvää huolta laivasta oli pidetty koko sen historian aikana.)

Hän oli saanut kustannusarviot remontista Lypsiniemen ja Savonlinnan Konepajoilta ja päätyi esittämään Lypsiniemeä, jonka tarjous (59 800 mk) oli 15 000 markkaa halvempi, ja ”kun siellä työt ennenkin on tehty moitteettomasti eikä milloinkaan ole tarvinnut lisälaskuja maksaa kuten Savonlinnan Konepajalle - - ja vielä kun Lypsiniemen Konepaja O/Y kuuluu Gutzeit & Co ja valtio omistaa siitä suurimman osan.” Maaliskuussa 1928 MKH hyväksyi Lypsiniemen tarjouksen, tosin karsittuna, vain 37 000 markan suuruisena, joskin erikseen oli merkitty 9 900 markkaa ”huonoiksi havaittujen levyjen uusimisesta”. Lisäksi saatiin lupa uusia miehistön hyttien ”matrassit” 700 millia leveiksi.

#### Valkoinen runko ja yhtenäinen suvikatto

Vuonna 1930 MKH:n luotsi- ja merenmittausaluksia kunnostettiin 1,3 milj. markalla, mistä summasta *Saimaan* osalle tuli 25 000 markkaa. (Eniten, 260 000 markkaa, myönnettiin *Saturnuksen* korjaustöihin.) Työt tehtiin Lypsiniemen Konepajalla, jonka lokakuussa 1929 tekemä tarjous luotsipäällikön laatimasta korjausluettelosta oli 27 500 markkaa. Se sisälsi 17 työkohdetta, joista isoimmat olivat olleet jo Peltosen em. syksyn 1927 listalla: uusi potkuri ja uusi masto. Teräsvalupotkuri maksoi 5 800 markkaa ja masto 3 350 markkaa. Onneksi mastosta ei tehty lyhyttä, kuten Peltonen oli aikoinaan esittänyt, vaan ”masto uusitaan, heloitukset ja vantit entiset paitsi saranalaite uusi, jonka avulla masto voidaan kaataa taaksepäin savutorven viereen”. Kaadettava masto tehtiin lähinnä sen takia, että näin alus pääsi kulkemaan Kyrönsalmen rautatiesillan ali.

Muita isompia työkohteita olivat ”uusi koneen käyntiinpanoventtili varust. kahvalla”, uusi jääkaappi, kaksi uutta patenttianskuri, joista toinen oli 109 kilon ja toinen 76 kilon Hall-ankkuri, klyssiseinen sekä luonnollisesti myös telakointi ja pohjan kunnostus. Lopullinen lasku oli 29 560 markkaa, mikä ylitti myönnetyn määrärahan 4 500 markalla, mutta tuli hyväksytyksi.

Seuraavat isot ja näkyvät remontit tehtiin vuonna 1936, tuolloinkin Lypsyniemessä. Alukseen rakennettiin yhtenäinen suvikatto, jota Peltonen oli ehdottanut jo muutama vuosi aikaisemmin. Asia muotoiltiin luotsipäällikön korjausselostuksessa näin: ”Laivan komentokannen ja perällä olevan katon välille tehty uusi katto, ja siitä johtuen venetaavettien ja ilmanvaihtotorvien jatkaminen sekä tarpeellisia tukipylväitä raudasta y.m. pienempiä muutostöitä johtuen uuden katon teosta ja veneiden sijoituksesta katolle.” Samalla saatiin lisätilaa kannelle. Kun MKH:n yli-insinööri E. Nummelin oli epäillyt muutoksen heikentävä aluksen ulkonäköä, luotsipäällikkö Wendell-Vuoksenvuo lähetti kesäkuussa 1937 Nummelinille kuvan uusitusta aluksesta, ”josta huomaa, että ulkonäkö on parantunutkin sillä savutorvi ei ole suhteettoman lyhyt”.

Toinen ja vielä näkyvämpi muutos saatiin siitä, että laivan runko maalattiin valkoiseksi, mitä edelsi vanhan ”paksun” maalikerroksen poistaminen polttamalla. Miksi ja kenen aloitteesta värin vaihtaminen tehtiin, ei ole selvinnyt.

Samalla alukseen tehtiin myös pienempiä korjaustöitä, mm. kattilaan: 10 sidepulttia uusittiin ja syöpymiä hitsattiin sähköllä. Myös koneen männänvarret sorvattiin ja varustettiin uusilla tiivisteillä, sekä ”W.C:hen laitettu uusi vesisäiliö ja merkinantolaitte konehuoneeseen ja kello ilmoittamaan automaattisesti milloin säiliö on tyhjä ja täysi, Worthington pumppu yhdistetty W.C:n tankin täyttöputkeen”.

Seuraavana vuonna korjaustyöt jäivät vähiksi. Luotsipäällikkö Wendell-Vuoksenvuon laatima 11-kohtainen lista Lypsyniemellä tehdyistä töistä alkoi ”Ankkuripeliä korjattu” ja päättyi ”Maalaustöitä suoritettu: rungon ulkopuolinen maalaus, pohjan ulkopuolinen maalaus, hyttien paikkaus maalaus, keittiö ja W.C. maalattu kokonaan, teakväriin maalatut osat kannella lakattu, laivan kansi, porraspuu, masto lakattu. 5 kpl. laivan veneitä maalattu kokonaan.” Nämä maalaustyöt oli hoitanut O. Honkasen maalausliike 5 100 markalla. Yllättävänä voi pitää sitä, että edellisvuonna tehdyn suvikaton pohjaulodoitusta oli jouduttu uusimaan sieltä, ”missä laudoitus oli lahonnut tai murtunut”.

Myös kahden seuraavan vuoden remontit olivat vaatimattomat. Vuonna 1939 Lypsyniemen tekemät korjaukset jäivät vain vajaaseen 2 000 markkaan, kun esimerkiksi tarkastusalus *Oulun* (ex *Trall*) korjaukset maksoivat 130 000 markkaa.

### Sotavuodet merellä ankaria

Sotavuosina pyrittiin tekemään ymmärrettävästi vain välttämätön, mutta *Saimaan* kohdalla oikeastaan yllättävänkin paljon. Suomenlahdella lokakuusta 1939 ollut alus nostettiin Kotkan Konepajan telakalle kesäkuun puolivälissä 1941 tarkastettavaksi: ”Vid under sökning av botten förmärktes ej någon botten skador, ändast under toppen? (i vattenlinjen äro plåtarna tillbucklande och inklämda mellan spanter, i synnerhet är detta fallet på barbords sida) var sliten och måste omtussas.” Konepaja hoiti pohjan laittamisen, kun taas laivaväki työskenteli laivan muiden osien kunnostuksessa. Kolmen päivän kuluttua alus laskettiin veteen. Pohjan oikaisun ja



maalauksen lisäksi konepaja teki alukseen kesän aikana kolmessa vaiheessa melko mittavat korjaukset: suuri osa noin 16 000 markan kustannuksista koostui höyrykattilan kunnostuksesta.

Loppukesän 1941 aikana oli *Saimaassa* ilmennyt vuotoa, ja perämies Henriksson esitti lokakuussa, että se hoidettaisiin telakoinnin yhteydessä. Hieman myöhemmin konemestari H.J. Pulkkinen puolestaan lähetti listan *Saimaan* konepuolen korjauksista MKH:n konetarkastaja E. Westerholmille Helsinkiin ja pyysi tämän lausuntoa, ennen kuin luovuttaisi listan alusta ”hallinnoivalle” kapteeniluutnantti Kerttulalle. Listassa oli 10 kohtaa ja se alkoi näin: ”1sik) Kattilaan uutet tuupit 112 kap 2½ tuuman tuupia, tuupien pituus = 1980 m/m. 2si) Koneessa luistit vuotoa luistin laanit ja luistit on oikaistavat ja kaavattavat tiiviiksi. 3nek) Tehtävä 2si kap uusia luistin varsia Kitsin mukaan tehtävä 4 kap Epäkeskon renkaita valuteräksestä valkometalli vuorilla Finlantia No 4 tai jotain muuta hyvää metallia.” Pulkkinen ”kitsi” ei ollut säilynyt, mutta toinen kitsi on ja se koski seitsemättä kohtaa listalla: ”Kampiakseli on nostettava laakerit on vyllättävät tarpeen vaatiessa ja hyvin kaavattava Kampalaakeri tiivistettävä valkometallilla.” Pulkkinen lista päättyi näin: ”10) Luprikaattorin moottinki ruuvi tai mutteri uusittava ruuvi kierteet on kulunut loppuun.”

Aluksen uusi perämies Winberg puolestaan lähetti Helsinkiin oman korjausluettelonsa, joka alkoi ja päättyi näin :

”1) Alus otettava telakalle, vuoto tukittava, vaurioituneet levyt oikaistava, perävantaassa olevat peräsimenpidäkkeet oikaistava. - -

20) Aurinkokannen lakkaus alapuolelta ja rautaisten laiteiden maalaus alumiiniväriellä.”

Tammikuun lopulla 1942 MKH hyväksyi Kotkan Konepajan tarjouksen *Saimaan* vuosikorjaustöistä. Sen erittelyssä oli 33 kohtaa, jotka olivat melko pitkälle Pulkkinen ja Winbergin esitysten mukaisia. Tarjouksen kokonaishinta oli 156 000 markkaa, josta rungon ja kattilan osuus oli kummankin noin 58 000 markkaa ja loppu meni koneeseen. Lisäksi tilaajan tuli toimittaa maalausta varten 40 kiloa vernissaa. Kattilan korjauksissa oli mukana myös Pulkkinen ehdottama tuubien uusinta, vaikkei kattila ollut enempää kuin 17 vuotta vanha.

Kun *Saimaa* nostettiin huhtikuussa telakalle, laiva- ja konepajaväkeä odotti yllätys, mikä sai MKH:n luotsi- ja majakkaosaston päällikön Sakari Tainion kirjoittamaan 17. huhtikuuta aluksen edelliskesän päälliköille/perämiehille, joista Henriksson toimi jäänmurtaja *Voiman* I perämiehenä ja Winberg samassa tehtävässä jäänmurtaja *Sisulla*.

”Sen johdosta että purjehduskauden 1941 aikana on tarkastusalus *Saimaan* vesilinjaan noin 6 metrin pituudelta kummallekin puolelle tullut pahoja vaurioita jäissä ajamisesta ja että aluksen pohjalevyihin B-sarjaan molemmin puolin on tullut 15 mm:n syviä kuhmuja kivien aiheuttamista kosketuksista aluksen pohjaan ja että vesisiivilät tämän takia molemmin puolin ovat painuneet sisään ja koska näistä vaurioista ei ole merenkulkuhallitukselle annettu selvitystä, kehoitan Teitä ensi tilassa antamaan kirjallisen mahdollisimman täydellisen selvityksen seuraavista seikoista:

- 1) Milloin ja minkälaisessa ajossa ovat jäiden aiheuttamat vauriot syntyneet tarkastusalue *Saimaan* sivuihin purjehduskauden 1941 aikana.
- 2) Milloin ja minkälaisissa oloissa tai missä ajettaessa ovat purjehduskauden 1941 aikana kivien aiheuttamat kuhmut tulleet aluksen pohjaan siten, että ne myöskin ovat samalla aiheuttaneet vesisiivilöiden sisäänpainumisen aluksen pohjassa.

Merenkulkuhallitus on tiedoittanut kaikille alustensa päälliköille, että kaikista vaurioista, mitkä alukselle sattuvat, on päällikön viipymättä kirjallisesti ilmoitettava merenkulkuhallitukselle. Tällaisen ilmoituksen olette jättänyt tekemättä eikä näistä ole myöskään merkintää aluksen päiväkirjassa, josta jäljennökset vasta erikoisen pyynnön jälkeen on lähetetty merenkulkuhallitukselle. Tämän takia huomautan samalla että päiväkirjajäljennösten merenkulkuhallitukselle lähettämisen laiminlyömistä ei vastaisuudessa tulla sallimaan, vaan tullaan tällaisissa tapauksissa ryhtymään kurinpidollisiin toimenpiteisiin laiminlyöjiä vastaan.”

Kumpikaan merikapteeneista ei osannut antaa vastauksia Tainion kysymyksiin. Ja kun Henriksson oli todennut kirjeensä lopuksi, että ”något utdrag ur dagboken har jag icke avgivit ej heller har sådant avfordrats mig”, Tainio totesi asiasta määrätyn MKH:n johtosäännössä (22.4.1921), joten sen laiminlyönti oli ollut ”virkavirhe puoleltanne ja kehoitan Teitä vastaisuudessa välttämään tällaista”.

Eikä Tainio jättänyt asiaa tähän, vaan kirjoitti toukokuun alussa Merivoimien esikunnalle, että koska päälliköt eivät olleet pystyneet antamaan selitystä *Saimaan* pohjavaurioiden syntymisestä, ”pyydämme, että Esikunta tekisi asiassa tutkimuksen. Koska lisäksi *Saimaa* on pahasti kärsinyt jäissä liikkumisesta, merenkulkuhallitus samalla pyytää Merivoimien Esikuntaa ryhtymään sellaisiin toimenpiteisiin, että aluksen käyttö jäissä estetään, koska tarkastusalue *Saimaa* ei ole mitenkään vahvistettu jäissä liikkumista varten”. Allekirjoittajana oli MKH:n pääjohtaja, kommodori S. Sundman. – Ei ole tiedossa, tekikö merivoimat pyydetyn tutkimuksen.

Kotkan Konepaja teki *Saimaan* korjaustyöt tarjouksen mukaisesti ja työn aikana kertyi lisätöitä vielä 7 000 markan edestä, lähinnä juuri pohjan kunnostuksesta.

*Saimaa* pääsi palaamaan Saimaalle syksyllä 1942 ja se talvehti Savonlinnan Konepajan telakalla, jossa siihen tehtiin korjauksia ”riisutun listan” mukaisesti; tuolloin myös korjattiin heinäkuussa 1942 alukselle pohjakosketuksessa tulleet vauriot. Luotsipäällikön ja aluksen konemestarin laatimassa tarkastusraportissa toistettiin esitys, jota oli esitetty ennenkin ja joka oli toistuva vielä monena vuotena: ”Juuri edellä oleva tapaus sekä aikaisemmat huomiot osoittavat, että aluksen peräsin olisi uusittava sen muotoiseksi, että sen ohjauskyky ja kääntymisnopeus paranisi, siihen vaikuttaisi myös jo pari kertaa aikaisemmin ehdotettu keulan leikkaus.”

Myös talven aikana 1944 tehtiin aluksessa korjaustöitä. Jo lokakuussa 1943 oli luotsipäällikkö kirjelmöinyt niin potkurista kuin peräpuolen wc:n tyhjennysputken pohjaventtiilistä. Merelläoloaikanaan oli potkuri vioittunut ja sitä oli yritetty korjata keväällä Savonlinnassa, ei kuitenkaan tyydyttävästi. Siksi ehdotettiin, että alukseen tehtäisiin uusi potkuri ja nykyinen jäisi varalle. Wendell-Vuoksenvuo lisäsi vielä, että ”nykyinen potkuri oli uutena paras mitä aluksessa on koskaan ollut”; mihin hän perusti arvionsa, on vaikea sanoa. WC-putken pohjaventtiilin lisäksi hän epäili koko putken olevan ruostuneen ja esitti sen tähden aluksen telakoimista talveksi. Helsingissä ei sitä

pidetty tarpeellisena, mutta hyväksyttiin kuitenkin Savonlinnan Konepajan tarjous korjaustöistä, jotka sisälsivät mm. mainitun pohjaventtiilin korjauksen sekä aluksen telakoinnin keväällä. Isoin kustannuserä oli kuitenkin ohjauslaitteen ketjujen uusiminen ”Gallen ketjulla, parhaita mahdollista lajia”. Potkurista ei mainittu mitään, mutta joukossa oli useita pienempiä töitä, kuten ”suvikaton zinkkilevyn päällyspaikataan” ja ”tehotonpelti uusitaan”.

Kesäkuun alussa alus nostettiin Savonlinnan Konepajan telakalle; miehistö hoiti pohjan raappauksen ja maalauksen, konepaja teki putki- ja muita töitä konehuoneessa. Kaikkiaan kunnostus- ja korjaustyöt tulivat maksamaan vajaat 14 000 markkaa.

### Keulaa ei leikata, leikataan

Myös sodan jälkeen elettiin tiukkaa aikaa, ja *Saimaan* korjaustyöt jäivät vähiksi. Vuonna 1947 aluksen vuosikorjaukset olivat 53 000 markkaa, josta isoin kulu ei liittynyt itse alukseen: ”uusi moottoriveneen runko hankittu 10.000:-”. Suvikattoakin oli jouduttu jälleen tiivistämään. Viimeinen kohta 12:n työkohteen luettelossa oli ”Lauhduttajapumpun ulosmenoputki muutettu alemmaksi viilarilistan alapuolelle ja lämpöjohtoputkia muutettu 5.640:-”. Alus oli ollut nytkin telakoituna pohjanmaalausta varten, jonka miehistö hoiti, kuten muutkin aluksen maalaustyöt.

Talvella 1949 uuden luotsipäällikön K.R. Wickstrandin laatimalla *Saimaan* korjauslistalla oli 15 kohdetta kansi- ja 8 konepuolella. Työt tehtiin Lypsniemen Konepajalla, ja lisäksi laivaan saatiin uusi jääkaappi. Sen sijaan kevään 1950 korjauslista oli pelkistetty. Kansipuolella oli kaksi kohdetta, keulan pyöritys sekä uusien korkkimattojen hankinta hytteihin ja alasmenokäytäviin. Myös konepuolella oli vain kaksi korjauskohdetta: ”1) Lauhduttajan sylinterin korjaus, männän sekä varren uusinta. 2) Korkeapaineen sylinterin luistimen kevennys tai uusittava kokonaan.” Keulan katkaisua lukuun ottamatta esitys hyväksyttiin.

Myös 1950-luvulla isommat korjaustyöt jäivät vähiin, tai ainakaan niistä ei löydy selviä mainintoja MKH:n arkistoista. 1950-luvulla alus telakoitiin lähes joka kevät ja siinä tehtiin samalla tai erikseen tarpeelliset vuosikorjaukset. Huhtikuussa 1953 hyväksyttiin luotsipäällikön esitys korjaustöistä, joista viisi oli kansipuolella ja 10 konepuolella. Lisäksi Wickstrand esitti jälleen kerran aluksen keulan uudelleen muotoilua, sen leikkaamista. Se ei tullut hyväksytyksi, mutta kun jälleen marraskuussa 1956 Wickstrand esitti kirjeessään, että ”katson tarpeelliseksi saada tarkastusalus *Saimaan* keulan pyöristetyksi ja samalla vahvistetuksi noin 2” - 4” jäissä kulkua varten. Samalla olisi tästä toimituksesta helpotusta aluksen ohjailussa virtasilla ja kapeilla väylillä”, MKH reagoi muutenkin kuin vain yliviivaamalla esityksen. Viraston laivatoimiston yli-insinööri Volmari Särkän lausunto 10.11.1956 kuului seuraavasti:

”Tarkastusalus *Saimaa* on rakennettu v. 1893 ja nyt siis 63 vuotta vanha. Sen runko on rakennettu kesäkäyttöä silmälläpitäen ja vuosien kuluessa tietysti syöpynyt ja kulunut. Jos keulaosa tahdotaan muuttaa jäissäkulkuun sopivaksi, olisi keula konehuoneesta saakka rakennettava uudelleen. Koko sisustus keulassa olisi purettava ja uusittava. Välikaaria ei ole. Ne olisi rakennettava ei ainoastaan keulaan vaan koko aluksen pituudelle. Vesiviivan kohdalle olisi tehtävä jokin jäykiste tukemaan kaaria.

Peräpäässä olisi myöskin tehtävä muutoksia. Peräsin on nyt huomattavan paljon vesiviivan yläpuolella. Sen suojaaminen jään puristukselta milloin alus joutuu perääntymään, on miltei mahdotonta. Potkurin siiven kärjet ulottuvat miltei vesiviivaan, joten ne joutuvat lyömään jäätä vastaan ja vahingoittuvat helposti.

On arvaamatonta, kuinka suuriin töihin ehdotettu keulan muuttaminen johtaisi ennen kuin alus olisi täysin kunnossa. Luultavaa on, että rungon tultua uusituksi havaittaisiin, että koneeteho, 180 hv. ei olisikaan riittävä, vaan tulisi koneisto vuorostaan uusittavaksi.

Katson ettei ole syytä ryhtyä tällaisiin muutostöihin näin vanhassa ja heikossa aluksessa. Vain pelkkä keulan uusimistyö maksaisi arviolta 2,0 milj. markkaa, muut työt lisäisivät vastaavasti kustannuksia. – Ehdotan että Saimaan luotsipiirin päällikön kirje ei antaisi aihetta toimenpiteisiin.” Tämä tuli myös MKH:n päätökseksi. Siitä huolimatta uusi luotsipäällikkö Arvo Syrjälä ”rohkeni” vuonna 1964 ehdottaa, että ”koska laivan keulan muodon vuoksi on laivaa erittäin vaikeaa ohjata voimakasvirtaisilla väylänosilla tulisi tutkia onko mahdollisuutta korjata laivan keulaa niin, että se olisi vähän jäänmurtajan keulan muotoinen, jolloin laivaa olisi helpompi ohjata voimakasvirtaisilla väylänosilla. Silloin voisi myöskin heikkojen jääesteiden aikana käydä sytyttämässä sammuneita loistoja, kun Saimaan kanavan auettua laivaliikenne tulee jatkumaan ainakin vielä heikkojen jääesteiden vallitessa.”

Syrjälän vuosikorjauslistassa oli toistakymmentä muuta korjauskohdetta tai hankintaesitystä; niihin kuuluivat mm. kansilankkujen osittainen uusiminen, kansihyttien ulkoseinien lämpöeristäminen, hyttien makuupaikkojen rautaverkkopohjien korvaaminen vanerilevyillä sekä nestekaasuhellan hankkiminen laivaan. Syrjälän mielestä tuli myös selvittää, miten aluksen sähköjärjestelmä voitaisiin muuttaa sellaiseksi, että aluksen ollessa laiturissa tai ankkurissa, siihen saataisiin valaistus ilman että tarvitsi pitää laivan ”dynamoa” käynnissä.

Radikaalein esitys koski kuitenkin *Saimaan* korvaamista uudella aluksella. Syrjälä esitti, että laiva-asiantuntija tarkistaisi aluksen rungon ja arvioisi ”voidaanko laivaa edelleen käyttää Saimaan luotsipiirin tarkastusaluksena”. Vastaavasti tuli menetellä myös kattilan suhteen: ”Tarkistetaan voiko kattilaa käyttää edelleen ja kuinka pitkään, tai onko kattila jo niin heikko, että Saimaan luotsipiiriä varten olisi ruvettava hankkimaan uutta tarkastusalusta, jos mahdollisesti uuden kattilan hankkiminen tulee suhteettoman kalliiksi huomioon ottaen laivan iän ja muun yleisen kunnan. Myöskin olisi harkittava kattilan lämmityksen muuttamista nykyisen puulämmityksen asemasta öljyllä lämmitettäväksi.” Mikäli uusi alus ei tulisi kysymykseen, pitäisi kaikki ehdotetut korjaustoimet toteuttaa seuraavan talven aikana.

Syrjälä ei saanut vastausta ehdotuksiinsa, ei ainakaan kirjallisesti. Vuosikorjaukset kuitenkin tehtiin – onneksi vain osittain. Uutta alusta ei hankittu, mutta muutaman vuoden kuluttua *Saimaan* keula leikattiin Pääskyniemen konepajalla. Se paransi tuntuvasti laivan ohjattavuutta. Kattila on edelleen entinen ja myös halkolämmitteinen. 1960-luvulla *Saimaa* varustettiin myös kaikuluotaimella sekä VHF-puhelimella.

Keulan leikkausta lukuun ottamatta isommat korjaustyöt jäivät viimeisinä työvuosina melko vähiin. Vuosikorjaukset tehtiin kuitenkin säännöllisesti, mutta vähemmän määrärahoihin. Luotsipäälliköt tekivät myöhemminkin esityksiä laivan vaihtamisesta, mutta uusi väyläalus saatiin Saimaalle vasta 1980-luvulla. Siihen saakka *Saimaasta* muistettiin pitää hyvää huolta.

## Saimaan laivaväki

### Miehistö

*Saimaa* oli koko työaikansa ns. päivälaiwa, eli siinä oli vain yhden vahtivuoron miehistö, joka tarvittaessa teki pitkäkin päivää. Ensimmäisenä Saimaan kesänään 1893 *Saimaan* miehistö oli seuraava:

Päällikkö	Gustaf Adolf Majander
Perämies	Karl Axel Plötz
Konemestari	Johannes Pettersson
Matruusi	Frans Josef Karlberg
Matruusi	Ludvig Jägerskij
Lämmittäjä	Antti Juntunen
Kokki	Oskar Josefsson

Tosin matkalla Turusta Helsinkiin matruuseina toimivat E.M. Wuorinen ja A.A. Ekholm. Yleensä tämän vahvuisena aluksen miehistö säilyi lähes parikymmentä vuotta. jolloin *Saimaan* miehistö käsitti siis seitsemän henkeä. Kun toinen matruuseista eli kansimiehistä korotettiin pursi- eli ajomieheksi, oli vain yksi kansimies, jolloin myös kokki joutui usein osallistumaan kansitöihin. Sitten kun mieskokista siirryttiin naispuoliseen emäntään pysyvästi vuonna 1911, laivaan saatiin pysyvästi toinen kansimies. Viimeistään siitä lähtien aluksen miehistön vahvuudeksi vakiintui kahdeksan, joskin oli joitakin poikkeusaikoja. Vuosina 1916-17 *Saimaassa* oli yhdeksän hengen miehistö, tuolloin oli sekä kansimiehiä että lämmittäjiä kaksi. Miksi näin, siihen ei ole löytynyt selitystä. Joskus muulloinkin, lähinnä tärkeillä vierasajoilla alukseen oli palkattuna ylimääräinen kansimies tai lämmittäjä.

Luotsipäällikkö toimi Luotsihallituksen ajan – lähes poikkeuksetta - myös aluksen päällikkönä. Lisäksi miehistöön kuuluivat perämies, konemestari, pursimies, kansimies, lämmittäjä ja kokki. Päällikkö ja konemestari olivat palkattuina koko vuodeksi, vuodesta 1896 alkaen myös perämies ja lisäksi MKH:n aikana pursimies; muu miehistö pestattiin ainoastaan purjehduskauden, eli 7-8 kuukauden ajaksi. Päällystö piti talvikuukausina lomaa sekä hoiti luotsipiirin hallinnollisia tehtäviä, konemestarin ”talvitöistä” ei ole tietoa. Monet luotsipäälliköistä eivät asuneet talvella Lappeenrannassa.

Luotsipäälliköt olivat keisariajan ruotsinkielisiä merikapteeneita ja samalla luotsilaitoksen upseereja; samoin yleensä myös perämiehet, joskin osa heistä oli suomenkielisiä. Kaikki muutkin osasivat myös suomea, ja aluksen komentokielenä oli suomi. Laivapäiväkirja pidettiin kuitenkin ruotsiksi – vuotta 1912 lukuun ottamatta. Muukin päällystö oli - nimien perusteella – enimmäkseen ruotsinkielistä, miehistö lähinnä suomenkielistä.

Miehistön koostumuksessa tapahtui muutoksia lähes vuosittain, väliin paljonkin. Se koski niin päällystöä kuin miehistöä. Jo kesällä 1894 aluksessa oli kolme uutta laivamiestä, niiden joukossa myös konemestari. Tätä edelsi epäselvä episodi. Konemestari Pettersson lähetti 24. kesäkuuta 1893, siis vain kuukauden kuluttua aluksen liikkeelle lähdestä, Helsinkiin sähkösanoman: ”Anhåller ödmjukast om afsked. Kan icke tjena som maskinist å *Saimaa*.” Luotsipäällikkö Majander oli valmis

hyväksymään eron ja pyysi Helsinkiä – niin ikään sähköitse – lähettämään uuden konemestarin. Tähän ei Luotsihallituksessa suostuttu ja osapuolet jatkoivat syksyyn samassa laivassa.

Marraskuussa Majander lähetti Luotsihallitukseen kirjeen, jossa hän suorasukaisesti ilmoitti tyytymättömyytensä konemestarin toimintaan. Näin siitäkin huolimatta, että Pettersson oli toiminut konemestarina *Silmässä* Majanderin alaisuudessa. Hänen mielestään Pettersson oli hidas ja laiska sekä halusi tehdä kaikenlaisia itseään helpottavia kokeiluja konehuoneessa; luotsipäällikkö ei kuitenkaan kertonut, millaisista kokeiluista oli kyse. Koska aluksessa oli pieni miehistö, hänen mielestä kaikkien piti hoitaa työnsä ja lisäksi auttaa toisia tarpeen mukaan. Pettersson ei kuitenkaan ollut auttanut lämmittäjää lämmityksessä tai puiden otossa halkobokseihin, vaan oli istuskellut kannella tai hytissään ja lämmittäjä oli joutunut hoitamaan konetta. Oli muitakin vähempiä valituksen aiheita.

Pettersson yritti puolustautua vetoamalla lähinnä siihen, ettei ollut saanut päälliköltä ohjeita riittävästi ja riittävän ajoissa, mutta Majander kumosi ne yksioikoisesti ja päätti tammikuun lopun kirjeensä: ”På grund af Petterssons lust för experimenter och ändringar i maskinen anser jag honom olämplig som maskinist på ångbåten ”*Saimaa*” samt förordar äfven derföre hans entledigande.” Kun myös Luotsihallituksen insinööri Andersin asetui tukemaan Majanderin näkemyksiä, Petterssonille lähetettiin erokirje 13. helmikuuta 1894. Uudeksi konemestariksi nimitettiin J.G. Blomberg, mutta hän oli laivassa vain yhden kesän, ja häntä seurasi G.E. Ekroth, joka ei myöskään vastannut Majanderin toiveita, kuten tuonnempana kerrotaan.

Joskus muulloinkin – tosin melko harvoin - miehistöä erotettiin, mikä johtui yleensä joko asianomaisen epäasiallisesta käyttäytymisestä tai päällikön tyytymättömyydestä tämän työtehtävien hoitoon.

Kesällä 1894 *Saimaassa* oli myös naispuolinen miehistön jäsen, siivooja (städerska) Mina Nisonen, jonka palkkaamiseen Majander oli saanut luotsitirehtöörin luvan sillä ehdolla, että tämän palkkaus hoidettaisiin alukselle vahvistetun menosäännön puitteissa. Luotsipäällikkö oli perustellut siivoojan tarpeellisuutta laivassa käyneillä lukuisilla vierasmatkustajilla. Nisonen oli laivassa vain tänä yhtenä kesänä, eikä silloinkaan koko aikaa. Myöhemminkin lisähenkilöstöä oli keittiöpuolella vain tilapäisesti.

Vaihtuvuutta oli laivaväessä myös seuraavina vuosina. Osa väestä vaihtui purjehduskaudenkin aikana; niinpä esimerkiksi vuonna 1912 miehistöluettelossa ehti olemaan 12 nimeä sekä poikkeusvuosina 1918-19 tätäkin enemmän. Oli pysyvyyttäkin, josta malliesimerkkinä oli virolaissyntyinen kansimies Ludvig Jägerskij (myöhemmin Jägers). Hän kulki laivan mukana alusta alkaen (lukuun ottamatta laivan siirtoa Turusta Helsinkiin toukokuussa 1893) aina syksyyn 1928 saakka, 36 purjehduskautta; vuodesta 1898 alkaen hän toimi aluksen pursimiehenä.

Vuosina 1902 ja 1906 *Saimaan* miehistö koostui luotsipäällikön ohella seuraavista henkilöistä:

	1902	1906
perämies	A. Yrjölä	G.W. Enqvist
konemestari	B. Winberg	Ilmiö Forstedt
pursimies	Ludvig Jägerskij	Jägerskij
matruusi	F.K. Åberg	Oskar Seppäläinen
lämmittäjä	Johan Pellinen	Pellinen
kokki	F. Lindqvist	H.M. Wirtanen.

Valtaosa vuoden 1906 miehistöstä oli ollut laivassa myös edellisinä vuosina ja kaikki olivat myös seuraavana. Ainoa muutos oli tällöin, että konemestari Forstedt oli suomentanut nimensä Koskenrannaksi; hän oli ennen *Saimaaseen* tuloaan toiminut toisena masinistina (koneapulaisena) luotsilaiva *Walvojassa*. Taas vuonna 1908 vanhasta miehistöstä olivat jäljellä vain konemestari ja pursimies, viime mainittukin tuli laivalle vasta kesäkuun alussa. Myös seuraavina vuosina samaiset kaksi säilyivät miehistön ”kulmakivinä”; toki osa muistakin laivamiehistä oli laivassa pari-kolme vuotta yhtäkyttä.

Vuonna 1917 *Saimaan* miehistö oli luotsipäällikkö K.E. Pihlströmin ohella seuraava:

Perämies	Johan Lavonen
Konemestari	Viktor Nevalainen
Pursimies	L. Jägerskij
Matruusit	Antti Nikkinen ja Matti Tuppurainen
Lämmittäjät	Juho Kakkonen ja Urho Räsänen
Kokki	Olga Timonen

Nevalainen oli uusi, hän oli palvellut aiemmin merenmittausalus *Sextantilla*, uusia olivat myös Timonen, Kakkonen ja Tuppurainen, jonka kohdalle oli merkitty ”extra lotslärling”.

MKH:n ajan alettua vuonna 1918, *Saimaaseen* nimettiin oma päällikkö, joka ei ollut luotsipäällikkö eikä myöskään luotsipiirin uuden vakanssin haltija apulaisluotsipäällikkö. (Erillinen päällikkö oli ollut tilapäisesti myös vuonna 1912.) Päälliköksi nimitettiin merikapteeni Yrjö Peltonen, joka toimi syksyllä 1919 myös vt. luotsipäällikkönä. Perämiestä ei alukseen enää nimitetty.

Kesällä 1920 *Saimaan* päälliköksi nimitettiin merikapteeni K.V.E. Wendell, joka muutti syksyllä 1921 nimensä Wendell-Vuoksenvuoksi. Tämän päällikkyys kesti vuoden 1923 loppuun, jolloin palattiin vanhaan käytäntöön, että luotsipäällikkö toimi myös *Saimaan* päällikkönä. Koska Wendell-Vuoksenvuo toimi pyynnöstään kesät 1922-23 *Saimaan* mittausretkikunnan johtajana, kesäkuukausien ajan aluksen päällikkönä oli luotsipäällikkö Mansnérus kesän 1922 sekä Peltonen kesän 1923.

Vuonna 1924 Peltonen nimitettiin *Saimaan* luotsipiirin vt. päälliköksi ja muutaman vuoden kuluttua varsinaiseksi luotsipäälliköksi, jota tehtävää hän hoiti vuoden 1935 loppuun. Tämän aikaa hän toimi myös *Saimaan* päällikkönä, samoin myöhemmät luotsipäälliköt vuoteen 1990 saakka vuosia 1940-42 lukuun ottamatta, jolloin alus oli merivoimien käytössä Suomenlahdella.

1920-luvulta alkaen *Saimaassa* oli laivaväkeä yleensä kahdeksan henkeä, mutta oli poikkeusvuosiakin, kuten 1921, jolloin *Saimaassa* oli seitsemän hengen miehistö. Päällikkönä oli siis K.V.E. Wendell (synt. 1884) ja hänen lisäksi konemestari Antti Kyllönen (1888), kansimies L. Jägers (1864), ylimääräinen luotsioppilas ja nuorempi kansimies Seth Sopanen, vanhempi lämmittäjä ja konemestarin apulainen Willian Ruuth (1897), nuorempi lämmittäjä Eero Pyysing (1903) sekä keittäjä Martta Kylliäinen (1898); nimikkeet ovat MKH:n nimikirjan mukaiset.

Muulloin MKH:n aikana laivaväkeä oli normaalisti päällikkö mukaan lukien kahdeksan henkeä: neljä kannella, kolme konepuolella ja lisäksi emäntä. Näin toimittiin yleensä myös poikkeusvuosina 1940-42, jolloin alus oli merivoimien käytössä Suomenlahdella. Tällöinkin aluksessa oli useimmiten normaali kahdeksan hengen siviilimiehitys, tosin niin, että vuosina 1940-41 aluksen päällikkönä toimi Merivoimien esikunnan komentajakapteeni E. Kerttula, joskin hän oli harvoin laivan mukana ja päällikkyydestä vastasi aluksen perämies, joka kuului miehistön vahvuuteen näinä vuosina. Joskus aluksella oli Kerttulan lisäksi muutakin sotilasmiehitystä.

Kesän 1942 *Saimaan* päällikkönä Suomenlahdella toimi merikapteeni D. Ritari ja muu miehistö koostui Ritarin luettelon mukaan seuraavista:

Konemestari, alikonemestari H.J. Pulkkinen  
Pursimies Kustaa Laiho  
Kansimiehet Martin Danielsson ja Erik Thorwald  
Lämmittäjät V. Saarinen ja Matti Sinkkonen  
Taloudenhoitajatar, lotta Varpu Muuri

Luotsi- ja majakkalaitoksella oli laivoilleen järjestyssäännöt. Ne olivat hyvin sotilaalliset, mutta ei ole tiedossa, miten tiukasti niitä noudatettiin *Saimaassa*. Edellä mainitut erottamiset sekä eräät muut järjestyshäiriöiden aiheuttamat seuraamukset viittaavat siihen, että ainakin osa luotsipäälliköistä oli järjestyksen miehiä. MKH:n alkuaikana järjestyssäännöt uusittiin, mutta kuten Seppo Laurell kirjoittaa jäänmurtajateoksessaan: ”Niiden käytöstapoja koskeva luku muistutti koko lailla luotsilaitoksen aikaisia kenraali Sjömanin julkaisemia käyttäytymissääntöjä, joskin niistä oli jätetty pois tsaarinaikainen hapatus. Ylitirehtöörin tervehdykseen ei tarvinnut enää vastata ”Jumala varjelkoon Herra Ylitirehtööriä” eikä hänen kiitokseensa ”Ahkeruus on ilomme, Herra Ylitirehtööri”, kuten Suomen luotsilaitoksen käyttäytymisohjesäännössä opetettiin vielä maailmansodan kynnyksellä.”

## Palkat

*Saimaan* laivaväen palkkauksessa noudatettiin Luotsihallituksen vakiintunutta käytäntöä. Luotsipäällikkö nautti kuukausipalkkaa, jonka suuruus vaihteli arvoaseman mukaan: kapteeni sai yli puolta suurempaa palkkaa kuin luutnantti. Majanderin kuukausipalkka oli vuonna 1893 lisineen ja vähennyksineen 405,37 markkaa. Lisäksi hänelle maksettiin purjehduskauden ajalta luotsilaivan päällikkyydestä palkkiota (arvode) 240 markkaa kuukaudessa.



Muu laivaväki joutui tyytymään selvästi pienempiin palkkoihin. Vuonna 1893 *Saimaan* laivaväelle maksetut kuukausipalkat olivat seuraavat:

Perämies	150 mk
Konemestari	100
Matruusit	60
Lämmittäjä	60
Kokki	30

Palkan lisäksi laivaväelle maksettiin purjehduskauden aikana toiminta- eli päivärahaa (kost- eller portionspenningar). Vuonna 1893 se oli 2 markkaa päivässä perämiehelle ja 1,50 markkaa muulle laivaväelle. Se lisäsi tuntuvasti ansioita, kokin kohdalla 45 markkaan päiväraha ylitti peruspalkan; tosin vuosisadan vaihteessa kokin palkka nostettiin vähitellen matruusin ja lämmittäjän tasolle.

Palkoissa oli selvä ero päällystön ja miehistön välillä. Eroa lisäsi vielä se, että ainoastaan päällikkö (luotsipäällikkö) ja konemestari olivat aluksi ympärivuotisessa työsuhteessa, vuodesta 1896 alkaen myös perämies; sittemmin 1920-luvun alussa myös pursimies tuli ympärivuotiseen työsuhteeseen. Muu miehistö oli pestattuna vain purjehduskauden ajaksi.

Palkat säilyivät pitkään muuttumattomina (lukuun ottamatta kokkia). Ne vastasivat kokonaisuudessaan yleistä *Saimaan* alueen laivamiesten palkkatasoa. Ainoa ero koski konemestarin ja perämiehen palkkoja, jotka olivat *Saimaan* laivoissa yleensä toisinpäin. Esimerkiksi Kaukas-yhtiön hinaajissa konemestarille maksettiin 1900-luvun alussa 150 ja perämiehelle 90-100 markkaa kuukaudessa; tosin hinaajien perämiehillä eikä aina päälliköilläkään ollut koulutusta enempää kuin laivurintutkinto, ei usein sitäkään. *Saimaassa* sen sijaan, kuten muissakin luotsilaivoissa, päällikön ohella myös perämiehet olivat lähes poikkeuksetta merikapteeneita. Aikaisemmin *Saimaalla* oli ollut melko yleistä, että hinaajissa konemestari oli toiminut myös laivan päällikkönä.

Myös *Saimaan* konemestarin palkkaus kohentui. Luotsilaivojen konemestarit olivat kirjelmöineet Helsinkiin palkka-asiasta, ja vuoden 1906 lopulla Senaatti hyväksyi palkankorotukset; se tiesi *Saimaan* konemestarille 17 %:n korotusta, ei sen enempää, eli kuukausipalkka oli 116,60 markkaa. - Palkkaerot päällystön ja miehistön välillä säilyivät myöhemminkin.

Palkat olivat Luotsihallituksen määräämät ja perustuivat vakanssiin. Henkilökohtaisia palkankorotuksia tai -lisiä ei tunnettu. Kuitenkin aika ajoin maksettiin joillekin luotsilaivojen laivamiehille ylimääräisiä palkkioita. Vuoden 1902 viimeisessä päiväkäskyssään luotsitirehtööri Sjöman ilmoitti myöntäneensä *Saimaan* konemestarille Axel Bernhard Winbergille 100 markan palkinnon ”såsom gratifikation och ersättning för de af honom under sommaren innevarande år utförda reparationsarbeten å ledfyrrar i Saima vattendrag med en kostnad, som annars skulle stigit vida högre och hvarigenom en långt större utgift kronan besparats”. Millainen tämä Winbergin näin merkittävästi kustannussäästöjä tuottanut loistojen korjaustekniikka oli, sitä ei kerrottu, eikä se käy ilmi muistakaan Luotsilaitoksen asiakirjoista. – Vuotta myöhemmin *Saimaan* uusi konemestari Anders Jakob Kahma puolestaan tuli palkituksi 75 markalla loistojen korjauksista, jotka laitoksen insinööriosaston mukaan olisivat tulleet maksamaan yksityisillä konepajoilla 125 markkaa. Seuraavana vuonna

Kahmalle myönnettiin kolmen kuukauden virkavapaus, jonka hän käytti sähkötekniikan ja -laitteiden opiskeluun.

Sotavuosien ja itsenäisyysajan alkuvuosien voimakkaan inflaation seurauksena myös palkat ja muut palkanlisät nousivat tuntuvasti, tosin vain nimellisesti. Siksi ryhdyttiin maksamaan kalliinajanlisää sekä perheelliselle päällystölle myös ”lapsilisää”. Lisäksi maksettiin edelleen päivä- eli ruokarahaa, joka oli päällystölle 16 ja miehistölle 12 markkaa päivässä vuonna 1918. Tuolloin päällikkö Yrjö Peltosen kuukausipalkka oli 416 markkaa ja lisäksi hän sai kalliinajanlisää sekä ruokarahaa yhteensä 496 markkaa. Myös miehistö pääsi osalliseksi näistä lisistä, jotka nousivatkin vuosina 1918-19 selvästi peruspalkkaa suuremmaksi; esimerkiksi lämmittäjän palkka oli 100 markkaa ja näitä muista lisistä kertyi 372 markkaa. Sittenpäin päällystölle, myös pursimiehelle ryhdyttiin maksamaan ikälisiä. Päivärahoista ryhdyttiin käyttämään nimitystä toimintarahat, joiden osuus miehistön kokonaisansioista oli noin kolmannes.

Erot päällystön ja miehistön välillä olivat edelleen tuntuvat, samoin päällikön ja konemestarin välillä, joskin se oli selvästi kaventunut. Syykin on selvä: nyt oli aluksessa erillinen päällikkö, jolle eivät kuuluneet luotsipäällikön tehtävät. Vuonna 1919 *Saimaan* laivaväen kokonaisvuosiansiot olivat seuraavat:

Päällikkö	12 600 mk
Konemestari	6 500
Pursimies	4 050
Kansimies	3 600
Lämmittäjä	3 450
Keittäjä	3 200

Tammikuussa 1920 Wendell-Vuoksenvuo esitti miehistölle seuraavia kuukausipalkkoja alkavalle kaudelle:

Vanhempi kansimies	465 mk
Nuorempi kansimies	355
Vanhempi lämmittäjä	445
Nuorempi lämmittäjä	335
Keittäjä	320

Luotsipäällikkö perusteli vanhemman ja nuoremman lämmittäjän palkkaeroa sillä, että ”näin ainakin voitaisi saada yksi kunnollinen mies koneeseen”. Keittäjän palkka putosi Helsingissä 300 markkaan. Lisäksi miehistölle maksettiin 12 markan päiväraha, joka tiesi edelleen merkittävää palkanlisää.

Luotsipäällikön vuodeksi 1921 tekemä ja MKH:n tarkastusalus *Saimaalle* vahvistama 68 000 markan ”erikoismenosääntö”, eli aluksen käyttökustannukset, koostui – ilman polttopuita – seuraavista kustannuseristä (aluksella oli tuolloin erillinen päällikkö):

Päällikön palkka ja toimirahat	8 940 mk
Konemestarin ”	6 940
Miehistön ”	34 390
Miehistön vaatetusavustus	3 600
Tarverahoja päällikölle	300
Kansitarpeita	4 000
Konetarpeita	3 000

Kalustoa	1 000
Tarjoilukalustoa	500
Luotsaus	600
Vaatteiden pesu	800
Talvivahti	500
Miehistön matkat	600
Sekalaista	3 000

Vuonna 1921 konemestari Antti Kyllösen kuukausipalkka lisineen oli 1 220 markkaa, selvästi edellisvuotta enemmän. Miehistön palkat sitä vastoin säilyivät koko lailla ennallaan: vanhempi kansimies (pursimies) L. Jägers 500, ylimääräinen luotsioppilas ja nuorempi kansimies Seth Sopenan 340, vanhempi lämmittäjä eli konemestarin apulainen William Ruuth 455, nuorempi lämmittäjä Eero Pyysing 340 sekä keittäjä Martta Kylliäinen 300 markkaa kuukaudessa (nimikkeet nimikirjan mukaiset). Miehistöä oli laivassa nyt vain seitsemän henkeä.

Myöskään MKH:n aikana palkoissa ei joustettu. Oli kuitenkin yksi poikkeus, se koski pursimies Jägersiä. Laivanpäällikkö Peltosen mielestä miehen palkka oli liian pieni tämän taitoihin ja kokemukseen nähden, ja siksi hän kirjoitti Helsinkiin lokakuussa 1919 todeten, ettei Jägersin palkalla pystynyt perhettä elättämään ”ja toiseksi kun hän on palvellut jo 26 vuotta laivalla, ja vielä hän on säästänyt valtion varoja tämän 26 vuoden aikana huomattavan summan kun ei ole tarvinnut käyttää luotsia koska hän tuntee kaikki purjeväylät Saimaan vesillä ja kaikin puolin on hän korvaamaton mies”. Viime mainittu ei pitänyt täysin paikkaansa, eikä Peltosen esityskään tuottanut palkankorotusta. Keväällä 1920 miehelle myönnettiin kuitenkin 800 markan palkkio Suomen Merivakuutusyhtiön rahastosta.

Samana vuonna 1920 *Saimaan* uusi päällikkö Wendell onnistui saamaan Jägersin palkan korotetuksi 100 markalla 600 markkaan, mutta piti tätäkin pienenä, ja siksi kirjoitti asiasta Helsinkiin purjehduskauden lopulla. Hän totesi Jägersin vuosipalkan nousseen päivärahat mukaan lukien 7 184 markkaan, kun luotsin vuosipalkka oli 9 800 markkaa, ”ja tukkilauttojen hävittämistä reimareista ansaitsee tässä piirissä luotsi lisää noin Smk. 15,000 kesästä”. Koska *Saimaan* palkkarahoja oli jäänyt säästöön purjehduskauden lyhyiden vuoksi yli 2 000 markkaa, hän esitti, että tuo summa tai osa siitä annettaisiin Jägersille palkkiona. Esitys hyväksyttiin ja pursimiehelle maksettiin 1 200 markkaa ylimääräistä. – Myöhemminkin Jägers sai ylimääräisiä palkkioita ja vuonna 1921 hänelle myönnettiin Suomen Valkoisen Ruusun II luokan mitali. Vuonna 1923 Jägersin palkka nousi 960 markkaan.

Alkujaan virolainen Ludvig Jägerskij (1864) kuului *Saimaan* miehistöön alusta alkaen vuoteen 1929 saakka, siis 36 vuoden ajan. Vuonna 1918 hän lyhensi sukunimensä muotoon Jägers. Talvet Jägers asui Helsingin pitäjän Degerössä, meren rannalla, ja valmisti talven aikana monenlaisia tarvekaluja *Saimaaseen*. Talvella 1921 hän valmisti alukseen uudet ”sivusuojuspurjeet” eli suojapeitot, koska vanhat olivat luotsipäällikkö Wendell-Vuoksenmaan mukaan käyttökeltomat. Perusteluissaan hän totesi, että ”ne ovat laivan kannen ja maalausten säilymisen tähden tarpeelliset”.

Huhtikuun alussa 1926 Jägers kirjoitti luotsipäällikölle: ”Samalla ilmoittaen että olen omi lupi ostanu uutet terva mattot *Saimaan* kannelle nimittäi omalla kustannuksella kävi kuinka kävi näitä kuin mennä Hallituksekselta kysymä ei kumminki anetta, viimi kesäset mattot kuin ruveta joka päivä käyttämä ei ole aina juhla mattot pelkävät

kastumista ja väri luopumista.” Vuotta myöhemmin hän ilmoitti ostaneensa laivaan purjekangasta, laivaveneen peitoksi 15 metriä ja ”10 m varju purjeksi keittiö kohtale”. Hän lupasi ommella ne valmiiksi ennen laivalle tuloaan. Ja vielä huhtikuussa 1929, kun hän ilmoitti, ettei enää pystyisi tulemaan töihin laivalle, hän kertoi tehneensä lakanoita ja pyyheliinoja *Saimaaseen*, joista jälkimmäiset olivat vielä päärmäämättä.

Muunkin laivaväen palkat nousivat seuraavina vuosina, myös palkka- tai oikeammin ansiorakenne muuttui. Vuonna 1922 konemestarin kuukausipalkka oli 1 344 markkaa, jossa oli 125 markan lisä *Saimaan* talvivahtina toimimisesta. Tuohon aikaan *Saimaan* päällikkö ja konemestari, jotka siis olivat ympärivuotisessa työsuhteessa, saivat yleensä palkkion, josta käytettiin myös nimitystä 13:n kuukauden palkka.

Muutkin palkat nousivat jatkuvasti vähitellen. Vuonna 1936 konemestarin kuukausipalkka oli 1 962 markkaa, jonka lisäksi hän sai 540 markkaa ”toimintarahana”. Pursimiehen vastaavat olivat 1 235 ja 450 markkaa sekä muun miehistön yhteensä 3 375 ja 2 250 markkaa. Kaksi vuotta myöhemmin miehistön kuukausipalkka vaihteli 800 ja 900 markan välillä; toimintaraha oli edelleen 450 markkaa kuukaudessa.

1930-luvulla *Saimaan* miehistölle ryhdyttiin maksamaan – merilaivojen tapaan – ylimääräistä halkojen lastauksesta sekä isojen purjehdusmerkkien rakentamisesta. Palkkiosummat eivät olleet kovin merkittävät, esimerkiksi vuonna 1939 niistä kertyi miehistölle yhteensä vain reilut 3 000 markkaa.

*Saimaan* laivaväelle maksetut palkat vastasivat koko lailla muissa valtion laivoissa maksettuja palkkoja. Tämä koski nimenomaan miehistöä. Päällystön osalta tilanne oli toisin: isommissa luotsilaivoissa ja etenkin jäänmurtajissa päällystölle maksetut palkat ja palkkiot olivat selvästi suuremmat kuin *Saimaassa*.

### Sodan jälkeen

Sodan jälkeen *Saimaan* miehistö säilyi 1980-luvun alkuvuosiin saakka entisen suuruisena eli kahdeksana; perämiehen vakanssia ei edelleenkään ollut. Tehtävänimikkeet hieman vaihtelivat. Konemestarista tuli jossain vaiheessa konepäällikkö ja (vanhemmasta) lämmittäjästä koneapulainen. Kansimiehiä kutsuttiin välillä matruuseiksi ja kokista tuli emäntä tai keittäjä. Otettakoon esimerkinluotoisesti *Saimaan* miehistöluettelot kahdelta vuodelta:

1954	1976
Päällikkö Karl Wickstrand	Harry Vaalisto
Konemestari Eelis Hakkarainen	Unto Kinnunen
Pursimies Allan Kosonen	Seppo Kokko
Kansimies Aaro Korpelainen	Hannu Nousiainen
Kansimies Juhani Räsänen	Oke Herranen
Koneapulainen Eino Närhi	Tauno Puustinen
Lämmittäjä Eero Seppänen	Juho Harjunen
Emäntä Hilja Meriläinen	Kaija Ahvenainen

Vuonna 1976 oli miehistöluetteloon merkitty vielä sijaispäälliköksi apulaistuosi-päällikkö Oiva Kurppa, mutta koska luotsipäällikkö ja sijaispäällikkö olivat vain poikkeustapauksessa yhtä aikaa laivalla, miehistön vahvuus oli edelleen perinteinen kahdeksan. Luettelon kolme ensimmäistä olivat viran- ja toimenhaltijoita ja siten ympärivuotisessa työsuhteessa, kun taas loput olivat palkattuina ainoastaan

purjehduskaudeksi. Tämä aiheutti osaltaan vaihtuvuutta miehistössä. - Milloin luotsipäällikkö tai apulaistuotsipäällikkö ei ehtinyt laivan mukaan, päälliköksi kutsuttiin joku kokenut luotsi. Aika ajoin kuljettiin myös pursimiehen johdolla.

*Saimaan* laivaväeltä vaadittiin alusta pitäen tavallista enemmän. Normaalien merimiestaitojen ja -pätevyksien ohella miehistön piti osata muutakin, ennen kaikkea tehdä rakennustöitä. Kummeliin, loistojen ja linjamerkkien pystyttäminen vaati kirvesmestaitoja, loistojen ja linjamerkkien valolaitteiden asentaminen ja huolto teknillistä osaamista. Viimemainitut taidot olivat yleensä konemestarien ja osin myös päälliköiden ja perämiesten hallinnassa, mutta usein oli myös muun laivaväen joukossa osaavia ”käsityöläisiä”. Syväväylätöiden yhteydessä osa laivaväestä sai MKH:n ja TVH:n järjestämää koulutusta.

Kun *Saimaa* lopetti työajonsa, miehistön määrä väheni yleensä viiteen, jolloin laivalla oli päällikkö, pursimies ja kansimies sekä konemestari ja lämmittäjä. Kokoonpano ja nimikkeet ovat jonkin verran vaihdelleet, ja alkuun oli myös koneapulainen, kuten vuonna 1985:

Päällikkö Jorma Venäläinen  
Konepäällikkö Unto Kinnunen  
Koneapulainen Eero Seppänen  
Matruusi Pekka Sairanen  
Lämmittäjä Timo Vaahtoluoto  
Puolimatruusi Erkki Niemelä

Sotien jälkeen myös MKH:n laivoissa siirryttiin kahdeksantuntiseen työpäivään. Myös palkkojen määrittelyssä tapahtui muutoksia. Luotsipäällikkö Wendell-Vuoksenvuo kirjoitti heinäkuussa 1945 Helsinkiin: ”Ta *Saimaan* miehistö-asteikon ehdoitan kunnioittaen vahvistettavaksi seuraavasti: paitsi sääntöpalkkaisia toimenhaltijoita konemestaria ja pursimiestä tarvitaan aluksessa 1 ajomies, 1 matruusi, 1 koneapulainen, 1 lämmittäjä, 1 emännöitsijä. Tarkastusalus liikennöi koko ajan ahtaita kulkuväyliä jossa ohjausta hoitava laivamies täytyy olla paikallistuntia koska alusta ei voida ohjata annettua kompassikurssia muuta kuin aivan lyhyitä matkoja jonkun selän poikki ja pursimies ei voi päiväkausia yhteen menoon olla ruorissa, joten aluksessa tarvitaan ajomies toisena. On myöskin huomattava, että ensisijassa pursimies ja ajomies suorittavat luotsioppilaille kuuluvat ohjauskirja-tutkinnot ja määrätään heidät tarpeen mukaan avoimiksi tuleviin luotsin toimiin, koska piirissä ei ole varsinaisia luotsioppilaita.”

MKH hyväksyi esityksen muutamin muutoksin. Miehistöön määrättiin seuraavat vakanssit ja vastaavat kuukausipalkat:

Kaksi matruusia á	2 250 mk
Koneapulainen	2 750
Lämmittäjä	2 250
Emäntäkeittäjä	1 900

Voimakkaan inflaation seurauksena palkat lähes kaksinkertaistuivat esitetystä.

Sodan jälkeen uudet työaikalait sekä Merimies-Uniönin ja muiden ay-järjestöjen aseman vahvistuminen vaikuttivat työoloihin ja palkkakehitykseen myös MKH:n laivoissa. Merimies-Uniönista oli näet tullut merenkulun voimatekijä myös sisävesillä. Markku Iskanius kuvailee alkukehityksen – Niilo Wällärin muistelmien pohjalta – näin: ”Sisävesillä Merimies-Uniönin oli aloittanut laivaväen värväämisen jäsenikseen jo ennen talvisotaa. Se pääsi ensimmäiseksi sopimukseen Saimaan vesistöalueen suurimman liikenteen harjoittajan Enso-Gutzeitin kanssa. Yhtiön pääjohtaja, vuori-neuvos, everstiluutnantti evp. Kotilainen suostui solmimaan sopimuksen Merimies-Uniönin kanssa todettuaan, että 70 % yhtiön laivaväestä kuului Uniöniin. Enson kanssa solmittu sopimus merkitsi Merimies-Uniönille merkittävää voittoa sisävesillä. Sen jälkeen monet muutkin sisävesien työnantajat tekivät sopimuksia ammattiliiton kanssa.”

Vahvistaakseen asemaansa Uniönin otti myös lakkoaseen käyttöön estoita. Kesäkuun alussa 1941 ”Pohjolan Työ” otsikoi: ”Lakon uhka Pohjois-Pohjanlahden ja Saimaan laivaliikenteessä”. Uniönin oli neuvotellut näiden vesistöalueiden työnantajien kanssa laivamiesten palkoista, mutta oli päässyt sopimukseen ainoastaan Enso-Gutzeitin kanssa. Lehti myös totesi uutisessaan, että ”laivamiehet ovat päällystössä myöten melkein sataprosenttisesti järjestyneitä ja vaativat ehdottomasti sopimusta palkoistaan ja työehdoistaan”. Lakonuhka vauhditti sopimukseen pääsyä, ja lopusta huolehti juhannusviikolla alkanut jatkosota.

Sotavuosina ei lakkoiltu, mutta tilanne muuttui heti sotien jälkeen. Ensimmäinen, vuoden 1945 ”yhteenotto” koski laivaväen työaika. Vuoden 1924 laki merimiehen työajasta (26.4.1924/116) oli jättänyt kaikki sisävesialukset sen ulkopuolelle. Kun neuvotteluissa ei päästy sopimukseen, valtioneuvosto teki ”valtalain” nojalla päätöksen rannikko- ja sisävesialuksilla noudatettavasta työajasta, minkä sisältöä Rasilan (Rannikko- ja sisävesiliikenteen työnantajaliitto) toiminnanjohtaja Eric Edgren kuvailee näin: ”Päätös syntyi kyllä Uniönin tekemän esityksen pohjalta, sillä vuoden 1924 merityöaikalaki oli Uniönin mielestä täysin vanhentunut eivätkä sen määräykset tyydyttäneet työntekijäpuolta. Uuden päätöksen mukaan varsinainen työaika oli 8 tuntia vuorokaudessa – entisen 10 tunnin asemasta – ja ylityötä sai teettää enintään 18 tuntia viikossa. Ylityön rajoitus ei kuitenkaan soveltunut sisävesialuksille, joissa oli väkeä vain kahta työvuoroa varten. Enempää laivaväkeä ei näihin pieniin aluksiin voitu sijoittaa. Tilanne johti siihen, että noin 10 päivää päätöksen antamisesta sitä oli muutettava ja siitä oli poistettava 18 tunnin ylityörajoitus. – Ylityökorvauksen suuruus oli 1/150 kuukausipalkasta ja pyhäpäivinä 1/75. Ylityö vaikutti huomattavasti laivaväen ansioihin, jotka monessa tapauksessa nousivat yli kuukausipalkan.” – Tämä työaika-päätös oli voimassa vuoteen 1961.

Valtaosa myös MKH:n alusten laivaväestä oli Uniönin jäseniä ja laivoissa ryhdyttiin noudattamaan merenkulkualan yleisiä palkka- ja työehtosopimuksia. Vuodesta 1946 alkaen Rasilan neuvotteli vuosittain rannikko- ja sisävesiliikennettä koskevat palkka- ja työehtosopimukset kaikkien kolmen merenkulkijajärjestön kanssa. Rasilan ensimmäisessä, vuoden 1946 kertomuksessa todetaan Uniönin ja Konemestariiliiton kanssa käydyistä työehtosopimusneuvotteluista: ”Vaikka vaikeimmat, työaika ja palkkoja koskevat kysymykset siirtyivät valtiovallan ratkaistavaksi, ehti Merimies-Uniönin kiirehtiä neuvotteluja kahdella ja Konemestariiliitto yhdellä lakonuhalla. Merimies-Uniönin lakot vältettiin saamalla sopimukset viime tingassa toivottuun pisteeseen; Konemestariiliitto saatiin peruuttamaan lakonuhkansa sosiaaliministeriön väliintulon avulla.” Työnantajat joutuivat hyväksymään mm. laivanpäälliköiden ja

konemestarien ympärivuotiset työsuhteet sekä päälliköiden ikälisät sekä Unionin vaatimuksen siitä, etteivät sen jäsenet työskentele järjestäytymättömien laivamiesten kanssa. ”Unionin yhdistymis- ja työantajan valintaoikeutta loukkaavaa päätöstä ei sitä vastoin saatu peruutetuksi.” – MKH:n laivoissa päälliköiden ja konemestarien ympärivuotiset työsuhteet olivat olleet käytössä jo 1870-luvulta alkaen.

Kun Wendell-Vuoksenvuo tiedusteli huhtikuussa 1946, millaisia palkkoja tulnaisiin alkavana kesänä maksamaan *Saimaan* miehistölle, Helsingistä vastattiin, että tesneuvottelut olivat käynnissä Merimies-Unionin ja laivanvarustajien kesken ja että Merenkulkuhallitus tulisi noudattamaan samoja palkkoja kuin mitä kauppalaivoissa maksettaisiin. Myös palkanlisät, jollaisia oli ryhdytty maksamaan tarkastuslaivojen miehistöille muusta kuin varsinaisesta laivatyöstä, tulnaisiin sopimaan tesneuvotteluissa.

Luotsipäällikön huoleen siitä, että koneapulaisen saanti oli osoittautunut vaikeaksi edellisvuoden palkalla, vastattiin ainoastaan, että *Saimaassa* koneapulaisen tuli olla tarkastajan hyväksymä, vähintään 12 vuotta koneapulaisena tai lämmittäjänä höyrylaivassa ollut. Luotsipäällikkö joutui kuitenkin vielä kuukausi myöhemmin ilmoittamaan, ettei koneapulaista ollut löytynyt. Ilmeisesti koneapulainen lopulta löytyi, koska alus oli normaalisti liikenteessä.

Työaikalain ja työehtosopimusten muutokset johtivat myös siihen, että *Saimaassakin* ylityötuntien kirjaamisesta ja maksamisesta tuli järjestelmällistä. 1960-luvun puoliväliin saakka ylitöitä ei kuitenkaan kertynyt paljoa, keskimäärin noin 20 tuntia kuukaudessa. Emännälle kertyi ylitöitä eniten, yleensä kaksi tuntia joka päivä ruuanlaiton ja siivouksen johdosta. Myös vieraat tuottivat ylitunteja.

Edellä kerrotut syväväylätyöt sekä luotsien tutkintoajat lisäsivät tuntuvasti ylitöiden määrää. Heinäkuussa 1966 miehistölle kertyi keskimäärin 50 tuntia ylitöitä – emäntä Anja Stenbergille 69: siivouksen ohella siinä oli myös vieraita ja liinavaatteiden korjausta. Ylityöt lisääntyivät tästäkin, esimerkiksi elokuussa 1968 kansimies Seppo Kokon ylityöt nousivat 122 tuntiin, yksin lauantaina 6. elokuuta niitä oli 14 tuntia. Tuolloinhan eivät lauantait olleet enää työpäiviä. Ylityöt aiheutuivat ajossaolon ohella merimerkkien rakennustöistä sekä erilaisista lisätöistä. Joskus ylitöitä jouduttiin tekemään ”väkisin”, kuten 17. lokakuuta 1963, jolloin koko miehistölle kirjattiin niitä 5 ½ tuntia: syynä ”aluksen karilta irroitus”.

Tietyt työruutiinit lisäsivät muutamien miehistön jäsenten ylitunteja. Koneapulainen ja lämmittäjä olivat vuorotellen kattilavahtina, mikä tarkoitti höyryn ylläpitoa ja nostamista aluksen seisossa. Pursimiehen tehtäviin puolestaan kuului lipun lasku, kannen huuhtelu sekä jääkaapin hoito, mitkä tehtävät piti hoitaa varsinaisen työajan ulkopuolella, myös viikonloppuisin.

Ylitöitä kertyi *Saimaan* työvuosien loppuaikoina miehistölle niin paljon, että niiden pitäminen ns. vastikevapaina ”työllisti” laivaväen suurelta osin talvikuukaudet, joten työtöntä loppoaikaa jäi useimmiten melko vähän.

## Majoitus sekä ruoka- ja vaatehuolto

Luotsilaivojen miehistöt saivat talon puolesta myös asunnon, ruuan ja vaatetuksen. *Saimaan* miehistö asui neljän miehen skanssissa etukannen alla, jossa myös konemestarilla oli oma hytti ja jonne myös pursimiehelle rakennettiin myöhemmin konemestarin hytin viereisestä varastosta erillinen hytti. Perämiehen käytössä oli merenkulkuhytti ja päällikön käytössä alasalonki sekä sen kaksi hyttiä, joissa tiloissa myös vieraat tarvittaessa yöpyivät, kuten myös yläsalongissa.

*Saimaan* puuhellalla varustettu keittiö sijaitsi aluksi keulakannen alla skanssin vieressä. Vuonna 1912 se siirrettiin uusitun merenkulkuhytin yhteyteen; 1960-luvulla puuhella korvattiin nestekaasuliedellä. Irtojäillä toimiva jääkaappi, oikeastaan kaapit, saatiin alukseen vuosisadan vaihteessa, sitä ei mainita aluksen spesifikaatioissa. Sekin korvautui aikanaan kaasukäyttöisellä.

*Saimaan* miehistöön on aina kuulunut kokki. Vuonna 1910 laivaan saatiin ensimmäinen naispuolinen kokki, ja vähitellen nimike muuttui keittäjäksi tai emännäksi. Hän sai käyttöönsä toisen alasalongin hyteistä. Toki tämänkin jälkeen on *Saimaan* keittiössä nähty ajoittain miespuolinen kokki, mutta lähinnä vain silloin, kun emäntä oli vapaalla tai sairaana. Kun alus lopetti työajonsa, myös kokin vakanssi lakkautettiin.

Vierasajoilla käytettiin muutaman kerran ylimääräistä keittiöapulaista, näin ensimmäisen kerran ”keisaripurjehduskesänä” 1894, jolloin luotsipäällikkö Majander esitti ylitirehtöörille, että aluksen miehistöä täydennettäisiin keittiöapulaisella (köksbiträde), koska edellisesänä kokki oli joutunut tämän tästä toimimaan kansimiehistön apuna ja siten ruuanlaitto oli usein viivästynyt. Esitys tuli hyväksytyksi, kuitenkin niin, että tilapäisen keittiöapulaisen eli siivoajan (städerska Mina Nisonen) palkkakulut tuli mahtua alukselle hyväksytyyn ”menosäännön” puitteisiin.

Sittemmin tärkeimmillä vierasajoilla ryhdyttiin käyttämään ulkopuolisia muonituspalveluja, jolloin laivalla oli usein myös ulkopuolista keittiö- ja/tai tarjoiluhenkilökuntaa. Mutta kun syksyllä 1919 päällikkö Peltonen esitti, että aluksen miehistöön lisättäisiin ”keittäjän apulainen jota ei viime eikä tänä kesänä laivassa ole ollut, koska yhden on mahdotonta toimittaa tehtäviään ruuanlaitossa ja siivoamisessa johon kumminkin täytyy aina ottaa apulainen silloin kun useampia herroja sattuu olemaan mukana, jota hyvin useasti täällä tapahtuu”, esitys ei tullut hyväksytyksi. Ei myöskään esitys omien astioiden ja liinavaatteiden hankkimista vieraita varten alukseen, ettei tarvitsisi niitä aina mennä muualta lainaamaan; kesän 1919 ”vierastrafiikin” perusteella molemmat esitykset olisivat ehkä olleet perusteltuja.

Siitä, kuinka usein ja mitä *Saimaalla* syötiin ensimmäisten viiden, kuuden vuosikymmenen aikana, ei ole löytynyt tietoja. Samana vuonna 1893, kun *Saimaa* valmistui, annettiin uusi asetus yleisestä ruokajärjestyksestä Suomern kauppalaivoissa, ja sitä noudatettiin myös Luotsilaitoksen laivoissa. Sen mukaan jokaisen laivaväkeen kuuluvan tuli saada viikottain ravintoa seuraavasti (nimikkeet asetuksen mukaiset):

Kuivaa leipää	4 kg
Lihaa	2 kg
Läskiä	975 gr
Ohran- tahi riisiryynettä	875 gr



Vehnäjauhoja	500 gr
Herneitä	840 gr
Teetä	20 gr
Poltettua kahvia	100 gr
Sokerijauhoa	400 gr
Etikkaa	1,5 dl
Sinappia	15 gr
Voita	350 gr

Lisäksi keittoihin oli laitettava tuoreita tai kuivattuja vihanneksia. Ravintoaineita oli tarvittaessa mahdollista korvata toisilla, ja mikäli tuoretta kalaa oli saatavana, sillä voitiin korvata lihaa tai läskiä, kuitenkin korkeintaan neljä kertaa viikossa. Lisäksi vettä tuli antaa ”juomaksi tai keitettäväksi 4 litraa päivässä”. Kokin tuli myös pitää kirjaa hankituista ruoka-aineista ja niiden kulutuksesta.

Vuonna 1937 annettiin uusi asetus ruoanpidosta suomalaisissa kauppa-aluksissa. Siinä oli ravintoaineiden määriä muutettu, enimmäkseen lisätty, ja lisäksi uusia ravintoaineita oli kosolti, niiden joukossa mm. maito, hedelmät ja vihannekset. Lisäksi asetuksessa määrättiin, että laivaväelle tuli antaa kolme lämmintä ateriala päivässä sekä kahdesti kahvia tai teetä. Ilmeisesti näin oli menetelty jo aikaisemminkin, vaikkei vuoden 1893 asetuksessa sitä mainittukaan. Lisäksi määrättiin, että ruuan tuli olla laadultaan moitteetonta sekä valmistuksessa noudatettava riittävää vaihtelua. Oli myös pidettävä muonapäiväkirjaa. Seuraava ruoka-asetus säädettiin vuonna 1951, mutta sen muutokset aiempaan olivat vähäiset; kaksi kananmunaa viikossa saattoi olla niistä merkittävin. Tämäkin asetus koski myös luotsilaivoja.

Tarkempaa tietoa *Saimaan* miehistölle alkuaikoina tarjotuista aterioista ei ole löytynyt, mutta vertailua voi hakea Seppo Laurellin kuvauksesta majakka-alusten ruokakutyymistä 1800-luvun lopulla: ”Ruoka-aikoja oli kolme. Aamulla seitsemän jälkeen syötiin puuroa, velliä sekä vedessä liottamalla pehmitettyä leipää. Varsinainen pääateria nautittiin puolenpäivän seuduilla. Silloin oli tarjolla lämmin liha- tai kalaruoka tai hernekeitto. Illan suussa oli kolmas ruoka-aika. Silloin syötiin taas kevyemmin.” Muonavarastojen säilyttäminen ja täydentäminen oli majakka-aluksilla kuitenkin hankalaa, joten siellä muonitus oli varmasti paljon karumpaa kuin luotsilaivoilla.

Laurellin jäänmurtajakirjassa on myös kuvaus ensimmäisen jäänmurtajamme *Murtajan* säilyneestä 1890-luvun muonapäiväkirjasta, jonka liitteenä oli raportointitaulukko alukselle hankituista ruokatarvike-aineista. Siinä oli 21 valmiiksi otsikoitua saraketta: ”leipää, läskiä, ohraryynejä, vihanneksia ja juurikasveja, vehnäjauhoja, kahvia, naudanlihaa, maitoa, rusinoita, suolaa, suolakalaa, siirappia, sinappia, voita, sokeria, kaljaa, teetä, vettä, munia, yrttejä ja ryytejä sekä etikkaa.” Mahdollisesti myös luotsilaivoilla oli sama taulukko käytössään.

Vuonna 1951 annettiin asetus ruoanpidosta suomalaisissa kauppa-aluksissa (5.10.1951, 514/51), jossa säädetään mm.: ”Hankituista ruoka-aineista, annetuista aterioista ja niihin käytetyistä ruoka-aineiden määristä sekä laivaväelle jaetusta muonasta on talousosaston esimiehen, päällikön valvonnan ja vastuun alaisena, pidettävä merenkulkuhallituksen vahvistaman kaavan mukaista muonapäiväkirjaa.” Asetus koski myös luotsilaivoja.

Aluksessa oli niin miehistöä kuin myös vieraita varten melkoisen täysi ”serviisi”, jota aina ajoittain jouduttiin täydentämään, mikäli Helsingissä hyväksyttiin sitä koskevat esitykset. Esimerkiksi maaliskuussa 1937 saatiin lupa tilata Stockmannilta 6 hengen pöytäastiasto sekä 12 paria kahvikuppeja.

Koko joukko *Saimaan* muonapäiväkirjoja on tallella 1950-luvulta alkaen. Ne kertovat niin ruokatarvikkeiden hankinnat kuin myös miehistölle valmistetut ateriat. Otettakoon esimerkki päiväkirjasta ajalta 4.10.1954- 4.12.1955, jossa on lisäksi muonaselostus touko-joulukuulta 1954. Kirjassa on merkinnät kaikista tehdyistä ostoksista, niiden määristä ja hinnoista tuotteittain; kaupassakäyntejä oli 20-30 kuukaudessa. Kaikki ostokset tehtiin Savonlinnassa lukuun ottamatta yhtä Puumalassa tehtyä, jolloin Suur-Savon Osuusliikkeestä ostettiin muonaa 1 180 markalla. Elokuussa 1954 tehtiin seuraavat ostokset eri kaupoista:

E. Kiuru	9 730 mk
Veljekset Pöllänen	11 119
Itä-Savon Osuusliike	15 335
Muut yksityiset	17 915
Yhteensä	54 099

Kun aluksessa oli tuolloin seitsemän hengen miehistö, kertyi elokuulle 217 ruokapäivää, ja ruokakulut olivat 247 markkaa per henki ja päivä. Kaksi vuotta myöhemmin vastaava kulu oli 288 markkaa.

Aamulla ennen töiden alkua tarjottu aamiainen käsitti kahvin sekä voileipätarvikkeet, 1970-luvulta alkaen myös puuron ja tuoremehun. Kello 11 tarjotun päivällisen ja klo 17 tarjotun illallisen ruokalajeissa oli laaja kirjo, Seuraavassa esitetään muutamia esimerkkejä ruokalistoista:

Keskiviikko 7.10.1954

Aamiainen: Liha ja munapaistos, perunoita, kaurapuuroa

Päivällinen: Kaalikeittoa, pannukakkua

Illallinen: Perunoita, jauhelihipihviä, luumukiisseliä

Lauantai 10.7.1955

Aamiainen: Kahvia, voileipää, juustoa

Päivällinen: Perunoita ja sianlihakastiketta, kaurapuuroa

Illallinen: Perunoita, munia, kinkkua

Sunnuntai 10.10.1955

Aamiainen: Kahvia, voileipää

Päivällinen: Perunoita, lampaanpaistia, kaurapuuroa

Illallinen: Perunoita, makkaramunia, omenia

Tiistai 23.10.1956

Aamiainen: Kahvia, voileipää

Päivällinen: Perunalaatikkoa, kaurapuuroa

Illallinen: Perunoita, paistettuja muikkuja, luumukiisseliä

Ruokalajeissa oli laaja kirjo, tarjottiin mm. keitettyä kalaa, hernekeittoa, lihapullia, jauhelihapihviä, muna- ja lihapaistosta, paistettua haukea, perunalaatikkaa, nakkia, makarooni- ja lihalaatikkaa, lihakeittoa, kalakeittoa, vasikanpaistia, kaalikeittoa, kaalikääröjä, karjalanpaistia, muikkukukkoa, kesäkeittoa, maksapaistia ja keitettyjä muikkuja. Pääruuan (paitsi keittojen) kanssa tarjottiin aina perunoita eri muodoissaan tai riisiä sekä yleensä myös vihanneksia ja salaattia. Lisäksi joka aterialla oli tarjolla leipä, voi, maito, piimä ja usein myös kotikalja.

Jälkiruoka kuului aina päivälliseen ja illalliseen, ja niinä tarjottiin mm. hedelmäkeittoa, kaurapuuroa, riisipuuroa, marjakeittoa, hedelmä- ja raparperiikiisseliä, puolukka-puuroa, hedelmiä, ohukaisia ja pannukakkua, myöhemmin myös jäätelöä ja marjarahkaa.

Yleensä ei koskaan tarjottu samaa ruokaa peräkkäisillä aterioilla tai peräkkäisinä päivinä, jälkiruoka saattoi tehdä poikkeuksen. Lämmittäjä Eero Seppäsen ja kansimies Aaro Korpelaisen mukaan ruoka oli hyvää ja sitä oli riittävästi, vaikka noina 1940-luvun loppu- ja 1950-luvun alkuvuosina jouduttiinkin laivalla muuten elämään säästöbudjetin mukaan.

Muonitus säilyi monipuolisena myöhemminkin. Elokuun ensimmäisellä viikolla 1963 illallisruokana tarjottiin kesäkeittoa, uunimuikkuja, kalakeittoa, tillilihaa, vatkulia, paistettua haukea ja karjalanpaistia. Heinäkuun kolmannella viikolla 1966, jolloin ”emäntäkeittäjänä” oli Anja Stenberg, päivällisruokia voi pitää hieman karumpina: jauhelistakastike, sianlihakastike, alatoopi, tähteitä, alatoopi, kalakeitto ja leikkeleitä. Taas lokakuun lopulla 1970 oli päivällisellä tarjolla sianlihakastiketta, vasikanviillokkia, munakeittoa, sianlihamuhennosta ja maksakastiketta. Jälkiruokana oli suklaakiisseliä, vispipuuroa, luuumukiisseliä, munkkeja ja kaakaota, omenia ja kääretorttua. Juhannusaattona oli tarjottu iltakahvin kanssa jussinpäiväkakkua.

MKH vahvisti vuosittain aluksilleen päiväkohtaisen muonarahnan (ruokapäivän hinta), jonka puitteissa emännän tuli toimia. Aterioitten monipuolisuus ja laatu olivat muutenkin kiinni emännästä, jotka vaihtuivat *Saimaalla* melko usein. Kaikki haastatellut miehistön jäsenet ovat ilmaisseet tyytyväisyytensä aluksen ruokahuoltoon. Vieraskirjan perusteella myös vieraat ovat muistaneet kiittää emäntää ruuasta ja laivaa muusta vieraanvaraisuudesta.

*Saimaan* miehistö on alusta pitäen esiintynyt ”valtion vaatteissa” – enemmän tai vähemmän. Jo ensimmäisenä toimintavuonna *Saimaan* kuluihin kirjattiin ”Manskapets beklädnad”-tiliin 286 markkaa. Samaa suuruusluokkaa vaatetusmenot olivat seuraavinakin vuosina, kunnes alkoivat kasvaa 1900-luvulla: vuonna 1915 vaatetus-kuluja oli 613 markkaa.

Mitä vaatetukseen kuului, siitä saa jonkinlaisen kuvan tilikirjoista. Vuonna 1895 *Saimaan* miehistön vaatetustiliin kirjattiin: ”5 st rockar, 4 st blå skjortor, 8 st randiga skjortor, 8 st hvita skjortor, 4 st mössor, 5 par benkläder, 8 par kalsonger, 5 par arbetskläder.” Tämä kaikki maksoi 349 markkaa 50 penniä. Seuraavana vuonna miehistölle oli hankittu vajaalla 300 markalla sukkaa, housuja, flanellipaitoja, valkoisia ja raitapaitoja, myssyjä, alushousuja, sadetakkeja sekä pusakka.

Vuonna 1910 luotsilaivojen miehistöjen vaatetuksesta huolehtineen helsinkiläisen Pergament-yhtiön lasku merkittiin pääkirjaan kirjauksella ”folkets kläder” ja oli 338 markkaa; kun alukseen tuli toukokuussa yksi mies lisää, hänen vaatetuksensa maksoi 88 markkaa. Kaikki hankinnat tehtiin samaisesta Pergament-yhtiöstä, jolle aina keväisin lähetettiin luettelo miehistön mitoista (12 eri mittaa + päänympäryys). Lakkia oli kahta lajia: päällikölle ja konemestarille kuului ”koppalakki”, muille pyöreä tupsulakki. Esimerkiksi vuosina 1925-26 näihin vaatekuluihin meni reilut 1 000 markkaa kumpanakin vuotena. Emännän ”virka-asu” teetettiin kuitenkin alkuun paikallisesti, ja keväällä 1924 puvun kangas maksoi 115 sekä teko 40 markkaa.

Vuonna 1936 talon puolesta hankittuun yhden miehen vaatetukseen kuului nuttu, housut, lakki, raidallinen paita ja mekko eli ”överhaalari”. Niiden hankintahinta oli yhteensä 675 markkaa. Jo 1890-luvulta alkaen myös öljykangastakit eli sadevaatteet oli hankittu miehistölle. Voidaan siis sanoa, että koko ”garderoobi” juhla-asusta työvaatteisiin tuli talon puolesta. Myöhemmin alusvaatteet ja vastaavat jäivät huolenpidosta pois, mutta kengät tulivat listalle.

Vuodesta 1980 alkaen talouspuolen työvaatteet tuli tilata MKH:n aluksiin yhteishankintoina. Asiaa koskevassa kiertokirjeessä todettiin mm.: ”Valkoiset työasut valmistetaan Finlaysonin mitsagabardiinista ja värilliset Finlaysonin ruskeavalkoisesta ruutukuosista.”

Pesumahdollisuudet olivat *Saimaassa* kuten muissakin Saimaan höyryaluksissa niukat. Hyteissä oli pesukomuutit ja järvestä sai vettä, konehuoneesta lämmintä vettä. Luotsiasemilla päästiin saunomaan, samaten Asemaniemessä.

Päivälaivana *Saimaan* laivaväelle jäi runsaasti vapaa-aikaa, näin etenkin sotien jälkeen, kun siirryttiin noudattamaan kahdeksan tunnin työaikaa. Tilanne toki muuttui syväväyläajan myötä 1960-luvun puolivälissä. Mitä laivaväki teki vapaa-ajallaan, se luonnollisesti vaihteli. Kotisatamassa ja kaupunkisatamissa oltaessa tarjolla oli paljonkin vaihtoehtoja, luotsiasemillakin sauna ja seuraa, mutta kun yövyttiin ankkurissa tai saarten rannoilla, ”maahuvitukset” olivat vähissä. Kerrotaan muutamien päälliköiden tarkoituksella ankkuroineen aluksen myös kaupunkien ja kirkonkylien läheisyydessä, jottei miehistö pääsisi maissa aikaansa viettämään.

Laivalla aika kului nukkumisen ohella lähinnä tarinoimalla ja lehtien luvussa, laivaväestä riippuen joskus myös kortinpeluussa. Laiva sai radiovastaanottimen vuonna 1931; Yleisradio oli aloittanut lähetyksensä viisi vuotta aikaisemmin. Siihen saakka laivassa oli ollut luotsipäällikkö Peltosen oma radio, ja tämä perusteli esitystään sillä, että sellainen laite oli ”kaikissa muissakin laivoissa varustamon puolesta”. MKH:n päätökseen myös kirjattiin, että ”aluksen miehistölle on varattava tilaisuus käyttää vastaanottajaa päällikön poissa ollessakin”. 1980-luvulla saatiin miehistötiloihin televisio.

Viinaa ei laivalla viljelty eikä muustakaan epäasiallisesta käytöksestä ole tietoa, muutamaa poikkeustapausta lukuun ottamatta. ”Joskus vappaalla vähän törpötelttiin”, vahvistaa myös Seppo Kokko, josta vähän lisää ohessa.

### *Kaksi laivamiestä*

Aaro Korpelainen, Heinäveden Varistaipaleesta, pääsi kesäksi 1947 *Saimaaseen*, jossa oli kansimiehenä viisi kesää. Hän oli tuolloin 20-vuotias, mutta oli ehtinyt olla jo uittotöissä sekä merenmittaustöissä niin Saimaalla kuin Suomenlahdella. Hän oli päättänyt ryhtyä isänsä tavoin luotsiksi, jollainen hänestä myös tuli. Vuoden 2011 ”Korsteenissa” Korpelaista haastatettiin, jolloin hän kertoi *Saimaa*-vuosistaan seuraavasti: ”Olin siinä luotsioppilaana, tosin virallinen toimen nimike oli vanhempi kansimies. Oppilasta oli vain oppilasvihko, johon piti merkitä kaikki kesän mittaan ajettujen matkan päällikön valvonnassa. No, ei sitä valvontaa ja opetusta paljoa ollu; yhen kerran se tuli sanomaan, että rakkauskirjeet pittää kirjoitella muualla, se kun oli katonu laivan perävanaa.”

Mihin *Saimaata* tuolloin käytettiin? ”Jonkin verran *Saimaa* teki väyläharauksia, mutta pääasiassa se oli pelkkää tarkastusajjoo tai siks sitä ainakii nimitettiin. Kerranki apulaisuotsipäälliköllä oli asiaa Joensuun yläluotsiasemalle. Myös ajetaan Joensuuhun yheksän tuntia, ja siitä Joensuun kanavalta päällikkö kävelee luotsiasemalle ja palatessaan toteaa, että säästin valtion varoja, kun ei ajettu asemalle saakka! Ja toisena päivänä ajetaan Savonlinnaan yheksän tuntia, eikä säästetä valtion varoja, jumalauta! Yleensä se oli melkeen sitä lystinajoo. Kerranki, se oli vuonna 1949, tuli pääjohtaja tarkastusmatkalle, ja ajettiin kaks viikkoa, käytiin myös Pielisellä. Koko ajan herrat istu salongissa ja pelas korttia, ei ne katonu ees ympärilleen.”

Loppukesästä *Saimaa* pääsi oikeampiin töihin. ”Heinäkuun lopulla alko loistojen sytyttäminen, ne kun toimi silloin aluks valopetrootilla, ja sitä riittikin melkein loppukesäks. Myöhemmin tuli loistojen muutostöitä, ne kun muutettiin asetyleenikäyttösiks, ja tietysti tehtiin semmosia isompia väylätöitä, joita luotsit ei pystynyt tekemään.”

Noihin aikoihin *Saimaa* ei ollut mikään helppo ajettava, koska siinä oli syvä ja suora keularanka. ”Kesällä 1949 siihen tuli pursimieheks yks kaveri, joka oli ollut hinaajissa Heinäveen reitillä ennenkii, ja kun tultiin Koukunpolveen, niin kysyin, että etkö meinaa hiljentää, niin se vastas, että tässä on aina ajettu täysillä. Saatana, se virta kääntikin aluksen ja piti käyvä kunniakierros tekemässä.”

Luotsipiirin päällikkö tai apulaispäällikkö oli yleensä mukana laivan päällikkönä, mutta muuten pursimies toimi kipparina. Emännät olivat Aaron mukaan yleensä ammattinsa osaavia, mutta oli joskus muunkinlaisia. ”Se ol semmonen emäntä, että se leikkas muikuista pyrstöt pois, kun vei salonkiin, mutta meille kun toi pöytään, niin ei ollu. Yhtenä päivänä oli meilläkin muikuista pyrstöt leikattu. Minä kävin tyhjentämässä lautasen järveen, eihän sitä toisten tähteitä ruvettu syömään. Toista kertaa ei meidän pöytään tuotu leikattuja kaloja. Yleensä ruoka oli hyvää, läskisoosia oli muikkujen ohella useasti.”

Näiltä *Saimaa*-kesiltään Aaro muistaa vain yhden haverin. ”Oltiin tekemässä väylää Laukansaaren lähellä Satamosalmeen. Olin tuuraamassa pursimiestä, ja hän vielä piirsi karttaan kosmoskynällä, että aja tuosta. Ja minä ajoin ja jysähti niin, että tuli kupru pohjaan ja emännältä kaljasankko kaatu. Mutta ei tullu vuotoa. Pursimies kyllä väitti, että olin ajanu väärästä kohtaa, mutta kosmoskynä kerto totuuden: olis pitänyt kiertää toista kautta.”

Aikojen muuttumista MKH:ssa Aaro kuvaili näin: ”Kun MKH:n pääjohtaja Rahola tuli tarkastusmatkalle Saimaalle, niin päällikkö otti minut mukaan Savonlinnan rautatieasemalle Raholaa vastaan, mutta ei se ukko ees käspäivää sanonu. Minä sitten kävelin viis metriä ukon perässä ja kannoin sen kapsäkkiä. Sitten kun oltiin 1980-luvulla vesiliikennepäivillä Punkaharjulla, niin tullee just nimitetty uus pääjohtaja Kyösti Vesterinen käsi ojossa sanomaan: Terve!”

Aaro Korpelainen toimi luotsina Saimaalla vuoteen 1988 saakka.

Seppo Kokko kuului vuodet 1968-81 *Saimaan* miehistöön, aluksi kansimiehenä, vuodesta 1971 alkaen pursimiehenä. Tätä ennen hän oli ollut kolmena kesänä Enso-Gutzeitin laivoissa ja pari vuotta rakennustöissä mm. Saimaan kanavalla.

”Se oli keväällä 1968, huhtikuun 4. päivä. Kinnusen Unto, *Saimaan* konemestari ja tuttu mies, oli tullu käymään ja sanoi, että laivassa ois kansimiehen paikka auki. Niin minä läksin. Laiva talvehti silloin Asemaniemessä ja heti ensimmäisenä päivänä eikun laivan kylkeä raappaamaan. Yleensä niitä töitä tehtiin pursimiehen johdolla, ja kaikki maalaukset ja lakkaukset tehtiin vielä silloin omalla porukalla.”

Kun laiva oli saatu valmiiksi, lähdettiin ajoon. Vuonna 1968 se tapahtui 16. toukokuuta. ”Käytiin kaikilla loistoilla ja linjatauluilla ja vaihdettiin paristoja ja kaasupulloja. Ne pullo oli painavia, kahteen mieheen semmosilla kantotelineillä niitä raahattiin. Se Ryövälinluoto Ala-Saimaalla oli kaikista hankalin paikka niitä sinne kantaa, se kun oli rakennettu jyrkän kallioluodon huipulle.”

Rakennustöitä oli noina aikoina paljon. ”Valettiin perustoja niille vilkkumajakkatolpille, ensin porattiin ja sitten valettiin, asennettiin tolpat ja laitettiin valot. Ja paljon myös rakennettiin linjatauluja, isoja ja pieniä. Pieniä tehtiin matalille väylille, niinku Heinäveen reitille, semmosia pieniä kolmiotauluja. Niitä teki päivässä monta, mutta isossa meni jopa viikko. Suurin taulu mikä tehtiin, tuli Hietasaaren Ala-Saimaalle. Se oli kooltaan 5 x 6 metriä ja siihen tarvittiin 10-12 metrin puhelinpylväät tolpiksi. Taulu rakennettiin laudoista maassa ja sitten se taljoilla nostettiin tolppien varaan. Kallio- poralla tehtiin reijät tolppia varten.”

Koko miehistö otti osaa rakennustöihin, tai melkein, sillä laivalle jätettiin aina yksi konemies ja emäntä. ”Kinnusen Unto oli enimmäkseen mestarina. Kaikki tekivät töitä, kukaan ei lusmuillut”, Kokko vakuuttaa. ”Muutenkin piti olla reilu peli semmosessa pienessä työyhteisössä.”

Rakennustöissä tehtiin pitkää päivää. ”Sillon ei ahisteltu, että lopetat nyt. Yhtä kyytiä huitastiin kaheksaan, yheksään. Se ol täyttä työtä silloin, urakkavauhilla. Välillä tehtiin töitä viikonloppuinakin.” Myös luotsien harjoitus- ja lupakirja-ajot työllistivät. ”Niitä tehtiin päivällä ja yöllä. Luotsi tuli laivaan ja kansimies laitettiin ajamaan luotsin komentojen mukkaan. Päällikkö seurasi vieressä.” Osasivatko luotsit miten hyvin? ”Vaihtelevasti, pimeessä huonommin.” *Saimaa* onkin pimeässä hieman vaikeasti ajettava, koska ajohytistä on huono näkyvyys taaksepäin. ”Se oli hankalaa perälinjoja ajettaessa.”

Rakennustöissä kuten muulloinkin loistoilla ja linjatauluilla käytäessä laiva ankkuroitiin jonkun matkan päähän ja maihin mentiin veneellä. ”Meillä oli kaks venettä, molemmissa perämoottorit, Terhivitokset. Ennen kun ankkuroitiin väylältä syrjään, selvitettiin pohja kaikuluotaimen avulla, niin se oli helpointa.” Ankkurissa oltiin usein myös yötä. Ankkuripelin käyttö olikin lähes päivittäistä. ”Käsi pelillä, kahen miehen voimin. Tarvittaessa vähän koneella auttaen.”

Ankkurista puhuttaessa Kokko muistaa, miten kerran *Saimaa* menetti ankkurinsa. ”Oltiin Hanhivirran lähellä, kun joku siinä petti ja koko ankkuri kettinkeineen luiskahti järveen. Ei siinä muuta kuin heitettiin äkkiä semmonen mittauspoiju perään. Vuokalan luotsit otti sukeltajan mukkaansa ja kävivät sen nostamassa. Helppo oli löytää valkoinen ankkuri.” Kerran taas eteläisellä Saimaalla Rastinniemen lähellä pääsi ankkuri irti ajossa oltaessa, mutta onneksi oli kettinki kiinni toisesta päästään. ”Äkkiä pakki päälle ja ankkuri ylös.”

Laivanajo oli pursimiehen vastuulla. ”Ei päällikkö ruoteliin tarttunut, ei edes laituriin tullessa. Eikä minun tarvinnu jatkuvasti olla ajamassa, meillä oli hyvät kansimiehet, jotka aina välillä tuurasivat.”

Pursimiehen palkkaetuihin kuului ympärivuotinen työ sekä työsuhdeasunto, joka sijaitsi Asemaniemessä. ”Kaikenlaista tekemistä riitti siellä talven ajan, niinku tavaran lähettämistä ja vastaanottamista. Välillä tehtiin Kinnusen Unton kanssa remonttihommia piirikonttorilla.”

Kokko ei muista, että *Saimaalle* olisi sattunut mitään isompaa haveria niinä vuosina. ”Kerran Tullisalmissa ajettiin ankkurin noston jälkeen savipenkkaan, mutta siitä taitettiin päästä omalla koneella jauhamalla.” Sumun takia jouduttiin muutamia kertoja seisomaan, samoin jos tiedettiin myrskyn olevan tulossa. Kovimman merenkäynnin Kokko sanoo kokeneensa nyt eläkevuosinaan, eli heinäkuussa 2015, kun *Saimaa* oli matkalla Kotkaan. ”Suomenlahella kiikutti tosissaan, meillä kun oli laitamyötänen tuuli. Pahinta oli Santion matalikon luona, halkopinot sentään kesti pystyssä. Mutta on se väliin Saimaallakin kiikuteltu, Pyhäselkä on kaikkein pahin, siellä heittää monesti aaltoa.”

Ruokapuoli oli emännän vastuulla, eikä siitä ollut valittamista. ”Olosuhteisiin nähden ruoka oli hyvää ja sitä oli riittävästi. Totta kai se vaihteli vähän emännän mukaan, mutta eipä paljoa. Toivomuksia sai esittää.”

Hygienianhoito oli *Saimaalla* kustakin miehestä itsestä kiinni. ”Vettä riitti järvessä ja konehuoneesta sai kuumaa vettä. Saunassa käytiin luotsiasemilla. Miehistön vessasta oli suora putki veteen ja on vieläkin. Sääntönä olikin, ettei sitä käytetä satamissa, vaan on käveltävä lähimmälle huoltoasemalle tai vastaavaan.”

Miten vapaa-aika? ”No, eihän siellä ollu paljoo tekemistä, jottain radion kuuntelua ja lehtien lukemista. Radio oli keittiössä. Korttia pelattiin vähän, meiän porukassa kun ei ollu korttimiehiä. Syksy puolella otettiin ämpärit venneeseen ja mentiin marjamehtään. Jos oltiin kylän rannassa, päästiin kaljabaarissa käymään. Joskus vappaalla vähän törpöteltiin.” Silloin kun *Saimaa* ei ollut vapaina viikonloppuina Savonlinnassa, käytiin usein kotona.

Elokuussa 1981 luotsipäällikkö Vaalisto siirretti *Saimaan* miehistön aluksi merenmittausalus *Linssiin*, ja sille tielle Kokko myös jäi. ”Seuraavana vuonna olin siinä Oulusta tuodusta *Soisalossa*, mutta se ei soveltunu näille vesille yhtään.” Mittaustöissä Seppo Kokko jatkoi kuitenkin vuoteen 2007, jolloin jäi eläkkeelle.

Mies palasi kuitenkin vielä samana vuonna 2007 *Saimaaseen*, ja oli mukana siitä lähtien siinä aluksen ”kilpailutetussa” miehistössä, joka on hoitanut *Saimaan* vierasajot. Lähes joka kesä vuoteen 2016 saakka.

## Vuodet 1985-2017

*Saimaalle* oli vuosi 1984 viimeinen työkäytössä. Siitä alkaen alus on toiminut MKH:n ja sen seuraajaorganisaatioiden edustuskäytössä, mikä on näkynyt niin aluksen käyttöasteessa kuin muussakin.

Joka kesä on alus kuitenkin ollut kulussa, mutta ajomäärät ovat vaihdelleet. Eniten ajotunteja kertyi vuosina 1993 ja 2011, jolloin kumpanakin vuonna ajoa kertyi 130 tuntia. Lähes samaan ylettiin vuosina 1989 ja 1990 (127 ja 126 h); myös vuonna 1996 päästiin yli 100 tuntiin. Näinä yli 100 tunnin kesinä merimaileja kertyi parhaimmillaan lähes 1 000. Isot ajomäärät selittyvät ”kaukomatkoilla”, joista kerrotaan tuonnempana. Vähiten ajettiin vuonna 2003, ainoastaan 22 tuntia; ”höyrytunteja” kertyi tuolloinkin yli 200, kun yleensä niitä on ollut 5-6 kertaa enemmän kuin ajotunteja.

### Monenlaista vierasajoa

”Huvikäyttö” on muuttanut myös aluksen vuotuista ajankäyttöä ja sen rytmitystä. Kevätkunnostus on tehty poikkeuksetta viikossa, mutta se on hoidettu joskus toukokuun alussa, joskus vasta juhannuksen jälkeen, lähinnä sen mukaan, milloin alusta on tarvittu ajoon ja milloin miehistöllä on ollut siihen parhaiten aikaa. *Saimaan* miehistö on huolehtinut – eräin poikkeuksin – kunnostuksesta, kuten myös talvikuntoon laitosta, mikä paria poikkeusta lukuun ottamatta on tapahtunut heti lokakuun alun Karvalakkiregatan jälkeen. ”Talvityöt” on tehty niin ikään viikossa.

Molemmat työkaksot, niin kevätkunnostus kuin myös talvityöt, ovat koostuneet samoista töistä kuin aikaisemminkin. Kevättöissä on erona aiempaan ollut se, että lähes kaikki maalaustyöt – kone- ja muiden korjausten tavoin – on hoidettu talvehtimistelakan toimesta. Talvet 1985-86 Saimaa talvehti Pääskyniemen telakalla Savonlinnassa ja vuodesta 1987 alkaen Laitaatsillan telakalla, lukuun ottamatta vuotta 1993, jolloin alus oli Helsingissä. Yleensä talvi on vietetty vedessä telakan rannassa, vain muutaman kerran on *Saimaa* ollut ylösvedettynä telakalle koko talveksi.

Pohjankunnostus ja -maalaus on tehty yleensä viiden vuoden välein keväisin. Tällöin on telakoinnin yhteydessä myös pohjalevyjä uusittu tarvittaessa. Tarpeita on myös ollut, ja aluksen konemestarin Markku Mutkan mukaan ”tuskin alkuperäistä peltiä on enää muualla kuin koneen kohdalla”. Telakoinnin yhteydessä on tehty myös aluksen rungon lakisäätöinen katsastus; *Saimaahan* on rekisteröity matkustaja-alukseksi. – Aluksen konepäiväkirjoissa on edelleen kuvattu kevät- ja talvikuntoonlaiton työvaiheet.



Kattilan ja koneen sekä merikelpoisuuskatsastukset on tehty määrävuosin yleensä kevätkunnostuksen päätteeksi. Trafin tarkastajat ovat huolehtineet tarkastuksista, ja yhtä kertaa lukuun ottamatta tarkastukset ovat sujuneet huomautuksista: keväällä 1993 Helsingissä tarkastaja määräsi alukseen hankittavaksi neljä jauhesammutinta lisää. Konepuolen tarkastusten yhteydessä on tehty useimmiten koeajo. Kesäkuussa 1989 tehdyllä koeajolla merikelpoisuuden (palkkiopohjainen) tarkastaja Arne Behm määräsi täydellä vauhdilla ajettaessa ”täysi taakse”: alus pysähtyi noin kahden laivanmitan matkalla. Eteenpäin täydellä ajettaessa kääntösäteeksi saatiin noin 100 metriä. Kattilan täystarkastuksessa tehtiin vesipainekoe aluksi 12 barissa sittemmin 10,5 barissa. Kattilan hyväksytty käyttöpaine on 8 baria, ja käyttökatsastuksissa ovat varoventtiilit auenneet 7,8...8,0 barin paineessa.

*Saimaan* vuosittain tekemien matkojen määrä on vaihdellut. Esimerkiksi vuonna 1995 kausi alkoi 8. kesäkuuta, jolloin siirryttiin Laitaatsillasta Asemaniemeen. Ensimmäinen vierasajo tehtiin kaksi päivää myöhemmin ja se suuntautui Retrettiin Punkaharjulle; Ruotsin ja Suomen Merenkulkuhallitusten pääjohtajat puolisoineen olivat vieraina. Seuraava ajo alkoi 27. kesäkuuta, jolloin käytiin Puumalassa ja paluumatkalla yövyttiin Kokonsaareessa, vieraina venäläisen varustamon edustajia. 7. heinäkuuta lähdettiin Puumalaan, josta seuraavana päivänä palattiin Savonlinnaan: vieraina olivat eduskunnan liikennevaliokunta, maaherra Kortessalmi sekä Savonlinnan kaupungin edustajat. Seuraavana päivänä lähdettiin Varkauteen jäänmurtajien sukeltajien ollessa matkassa; paluu seuraavana päivänä. 25. heinäkuuta tehtiin päivärasteily matkustajasatamasta Oraviin. Regatta oli tänä vuonna Puumalassa, jonne lähdettiin perjantaina 4. elokuuta. Laitaatsilta palattiin sunnuntaina, ja maanantai oltiin lähivesillä Putkinotko-elokuvan kuvauksissa. Viikko myöhemmin ajettiin Lappeenrantaan, jossa seuraavana päivänä alukseen nousi pääjohtaja Vesterisen ulkomaisten varustamojen johtajista koostunut seurue. Ajettiin Saimaanrannan lomakylän laituriin poiketen matkalla Lappeenrannan Pursiseuran tukikohdassa. Seuraavana päivänä *Saimaa* palasi Savonlinnaan. Kauden päätti Karvalakkiregatta lokakuun alussa. Ajojunteja kertyi purjehduskauden aikana 79 ja halkoja paloi 69,5 pm3.

Enimmillään matkoja on ollut kymmenkunta ja vähimmillään kolme. Tuolloin vuonna 2003 *Saimaa* teki koematkan Kokonsaareen sekä osallistui sen jälkeen Höyrypursiseuran Kesäregattaan Heinävedellä sekä Karvalakkiregattaan Laukansaareessa. Aina muulloinkin *Saimaa* on osallistunut kaikkiin Höyrypursiseuran regatoihin ja muihin yhteispuurjehdustapahtumiin lukuun ottamatta vuosien 1985, 1986 ja 1988 Karvalakkiregattoja.

Regatta-ajoja ja eräitä muita erikoisajoja lukuun ottamatta *Saimaan* ajot ovat olleet paljolti päivärasteilyjä, jotka on tehty useimmiten Savonlinnan ja Lappeenrannan lähivesillä. Toki on ohjelmassa ollut myös pitempiä useamman vuorokauden matkoja. Matkojen aikana ei tietenkään ole noudatettu normaalia päivätyöaikaa (7-16), vaan matkaa on tehty joustavasti tarpeen mukaan. Joskus on palattu hyvinkin myöhään, jopa puolenyön jälkeen päivärasteilyiltä, ja joskus on tehty puhtaita yöristeilyjä, kuten 29. heinäkuuta 2005. Tuolloin lähdettiin Asemaniemestä klo 21.55, haettiin vieraat Olavinlinnasta ja tuotiin heidät takaisin matkustajasatamaan klo 1.25, ja takaisin Asemaniemessä *Saimaa* oli klo 2.05.

Vierasajoilla on MKH:n, sittemmin Liikenneviraston ylin johto ollut usein paikalla isännöimässä *Saimaan* risteilyjä, joiden aikana on aika ajoin kuultu myös musiikkiesityksiä, onhan oopperakaupunki aluksen kotisatama. Kesän 2000 regatassa Antti Sarpilan yhtye oli laivalla soittamassa jazzia, ja myös omaehtoista laulua on laivalla harrastettu. Muilla matkoilla isäntänä on ollut MKH:n muuta johtoa, luotsipiirin, sittemmin merenkulkupiirin päällikkö sekä myöhemmin joku Liikenneviraston edustaja, heistä useimmiten ylitarkastaja Jukka Väisänen, joka on tällöin toiminut myös aluksen päällikkönä.

Ensimmäiset arvovieraat saatiin *Saimaalle* heinäkuussa 1989, jolloin järjestettiin Savonlinnassa ns. kuningatarpurjehdus. Tuolloin Ruotsin kuningas Kaarle XVI Kustaa ja kuningatar Silvia vierailivat paikkakunnalla tasavallan presidentti Mauno Koiviston ja rouva Tellervo Koiviston toimiessa isäntinä. Vieraat kävivät aamupäivällä 29. heinäkuuta tutustumassa alukseen ja samalla kuningas pääsi kirjoittamaan nimensä samaan vieraskirjaan, jossa oli hänen isoisänsä nimi vuodelta 1925. Savonlinnan edustalla tehdyn kuningatarpurjehduksen aikana *Saimaa* toimi höyrylaivaeskaaderin johtolaivana. Sen perässä kulki matkustajahöyry *Savonlinna*, jonka kyydissä matkasivat kuningas- ja presidenttiparit seurueineen, sen jälkeen seurasivat lehdistölaiva *Heinävesi* sekä 10 Höyrypursiseuran alusta. Viime mainitut eivät seuranneet Punkaharjulle saakka, jonne vieraat suuntasivat kulkunsa. Illalla *Saimaa* pääsi kuljettamaan arvovieraat matkustajasatamasta Olavinlinnaan oopperaan. Kaksi päivää tätä ennen oli aluksen ”kansikladissa” merkintä: ”Lähtö Olavinlinnaan, kokeiltu linnan laituriin ajoa.”

Vierailu sai laajaa huomiota kaikissa tiedotusvälineissä, ja kuningatar Silvia oli lähes poikkeuksetta uutisoinnin keskipisteenä. Myös *Saimaa* pääsi hyvin esille. Esimerkiksi ”Seuran” kokoaukeamakuvasa kuningas- ja presidenttiparit poseerasivat *Saimaan* keulakannella.

Seuraavana kesänä *Saimaa* pääsi uudestaan näkemään Ruotsin kuningasparin, tosin etäältä. Tämä tapahtui Kotkassa, jossa Ruotsinsalmen taistelun 200-vuotisjuhlien yhteydessä 29. kesäkuuta aluksen saluuttitykillä ammuttiin kunnialaukaus. Laivan päiväkirjaan merkittiin: ”8.50 – 10.40 Osallistuttu Kuningas Kaarle Kustaa XVI ja Kuningatar Silvian regattapurjehdukseen Varissaaren Ruotsinsalmen taistelun muistomerkin luo.” Mikko Pekonen kirjoitti tapahtumasta näin: ”Kesäkuussa 1990 *Saimaa* kävi Kotkassa. Ruotsinsalmen taistelun 200-vuotisjuhlien aikana ammuttiin *Saimaan* saluuttitykillä kunnialaukaus sen jälkeen, kun Ruotsin kuningas Kaarle XVI Kustaa ja kuningatar Silvia olivat laskeneet seppeleen Varisluodon muistomerkillä. Ruotsin laivaston *Visborg* oli tuonut kuninkaalliset Kotkaan, mistä rajavartiolaitoksen *Kiisla* vei heidät seurueineen merelle.”

Saman vuoden heinäkuussa *Saimaa* osallistui Suomen Höyrypursiseuran pienoisregattaan Mustolasta Viipuriin ja takaisin *Laurin*, *Warkauden* ja *Puhoiksen* kanssa. Viipurin Linnansiltaan kiinnittyneet höyrylaivat ennakoivat kesällä 1993 järjestettävää Viipurin linnan 700-vuotisjuhlaregattaa. Mukana matkalla olivat merenkulkuhallituksen pääjohtaja Kyösti Vesterinen, Järvi-Suomen merenkulkupiirin päällikkö Seppo Koivupuro ja merenkulkupiirin liikennetoimialan päällikkö Harry Vaalisto.

Seuraavan kerran *Saimaa* pääsi kuljettamaan valtionpäämiehiä vasta heinäkuussa 2017, jolloin Venäjän ja Suomen presidentit, Vladimir Putin ja Sauli Niinistö tekivät lyhyen iltaristeilyn Savonlinnan lähivesillä. Risteily päättyi Olavinlinnaan, jonka laiturista vieraat siirtyivät illalliselle ja oopperaesitykseen. Vaikka puoliset puuttuivatkin, tapahtuma sai lähes yhtä suuren huomion kuin Ruotsin kuninkaallisten vierailu. Turvatoimet olivat ennen näkemättömät, ja myös *Saimaa* sai kosolti palsta- ja ruututilaa.

Näiden vierailujen välillä *Saimaa* pääsi toki kuljettamaan muita arvovieraita. Vierasajoista varmaan merkittävimmät koettiin heinäkuussa 2001. Tuolloin pääministeri Paavo Lipponen kuljetti ensin (3.7.) pohjoismaiset pääministerikollegansa Joutsenosta Lappeenrantaan sekä kolme viikkoa myöhemmin Venäjän pääministerin Mihail Kasjanovin Savonlinnasta Punkaharjulle. Ennen ensimmäistä vierailua miehistö maalasi ja puunasi alusta neljä päivää Lappeenrannassa.

Merenkululaitoksen tiedotteessa kuvattiin jälkimmäisen vierailun ennakovalmisteluja näin: ”Ennen vieraiden saapumista ja risteilylle lähtöä, laivarouva tarkastettiin perin pohjin. Osoituksena Venäjän protokollasta ja tarkoista turvallisuusvaatimuksista ss *Saimaalla* oli mittavat turvatoimet. Alus tutkittiin moneen kertaan - ensin Suomen suojelupoliisi pommikoirineen ja sen jälkeen Venäjän turvallisuuspalvelu sekä heidän lääkärintensä. Tarkastusten jälkeen laivalle ei päästetty enää ketään ulkopuolisia. Myös aluksen miehistön taustat oli tutkittu jo aiemmin. Tarkastukset Venäjän turvallisuuspalvelun toimesta toistuivat myös määränpäässä Punkaharjulla.” Tiedotteessa myös kerrottiin pääministeri Lipposen kiitelleen Merenkululaitosta aluksen hyvästä ylläpidosta.

Muiden vieraiden joukossa on ollut ministereitä (ainakin Arja Alho ja Jan Vapaavuori), maaherroja, pääjohtajia (ainakin Jouko Loikkanen ja Arne Wessberg), sotilasjohtoa (mm. sotilasläänien komentajat sekä pohjoismaiden puolustusvoimien komentajat), sotaveteraaneja, eduskunnan liikennevaliokunta (useampia kertoja), Suomen ja Neuvostoliiton merenkulun sekakomissio, pohjoismainen meriturvallisuuskomitea, sisävesiliikenteen kehittämissyhmä, vesiasian neuvottelukunta, Saimaan kanavan kanavavaltuutetut ja Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen johto. Myös eläkeläisluotseja sekä niin luotsi- kuin merenkulkupiirinkin henkilökuntaa on ollut Saimaan kyydissä. Lisäksi *Saimaan* mukana on matkannut monen yrityksen johtoa ja muuta henkilökuntaa ihan omilla risteilyillään tai muiden tapahtumien (mm. regatat) yhteydessä. Yksi mittavimpia oli Sanoma Oy:n järjestämä risteily Varkaudessa elokuussa 1989. *Saimaan* lisäksi siihen osallistui kolme muutakin höyryalusta, *Paul Wahl*, *Savonlinna* ja *Warkaus VII*.

Ulkomaisia vieraita on nähty aika ajoin, eniten venäläisiä. Enimmillään on vieraita ollut laivan kyydissä 36: se tapahtui kesäkuussa 1987, jolloin maaherrat rousuineen vietiin Kuopiosta Konnuksen kanavalle. *Saimaa* on nykyään hyväksytty kuljettamaan 40 henkeä.

Vierasmatkojen luulisi jääneen aina mukanaolleiden mieliin, varmasti ainakin heinäkuussa 2002, jolloin salama iski Juankosken uusien kanavien avajaisiin matkalla olleen *Saimaan* mastoon, pirstoi sen sekä rikkoi aluksen sähköt ja sähkölaitteet. Stora Enson logistiikkajohtaja Antti Vehviläinen (vuosina 2012-17 Liikenneviraston pääjohtaja) kirjasi vieraskirjaan: ”Saimaa ja ss *Saimaa* osoittivat kaikki kasvonsa etapilla Varkaus-Kuopio. Salamanisku VHF-antenniin keskellä suurta selkää oli paras

ohjelmanumero, johon isäntämme ovat tähän mennessä pystyneet. Mitähän ensi vuonna?” Isännät eivät pystyneet panemaan paremmaksi seuraavana kesänä (eikä sen jälkeenkään), ja siihen mennessä oli *Saimaan* pirstaleiksi menneen maston yläosa (taitoskohtaan asti) saatu uusituksi sekä laivan sähköt ja sähkölaitteet korjatuiksi.

Ilman ”salamanäytelmiäkin” ovat vieraat aina laivalla viihtyneet. Jotkut vieraista ovat päässeet laivaa ohjaamaan, ja rohkeimmat myös lämmittämään, viimeksi puolustusvoimien komentaja heinäkuussa 2015.

*Saimaa* on osallistunut regatoiden ohella myös muihin vesiliikennetapahtumiin. Niistä voi mainita Perinnelaivapäivän Savonlinnassa ja Kotiseutupäivät Varkaudessa vuonna 1997, ”Saimaan valssin” Savonlinnassa kesäkuussa 2004, Heinäveden kanavien 100-vuotisjuhlat Kerman kanavalla ja ”Kasöörin tarkastuksen” Mälkiän sululla, molemmat vuonna 2006 sekä Juojärven kanavan 100-vuotisjuhlat heinäkuussa 2014. Näitä ennen vuonna 1996, kun Merenkululaitos täytti 300 vuotta, alus kävi esittäytymässä yleisölle mm. Joensuussa ja Kuopiossa.

Muutama höyrylaivatapahtuma on järjestetty meren puolella. Vuoden 1990 heinäkuussa Kotkasta Mustolaan palannut *Saimaa* jatkoi *Laurin* ja *Warkauden* mukana Höyrypursiseuran ”pienoisregattaan” Viipuriin. Tapahtuman yhteydessä *Saimaan* miehistö luovutti pelastusrenkaan Viipurin kansainväliselle merimiesklubille. Retki ennakoi heinäkuussa 1993 järjestettyä Viipurin linnan 700-vuotisjuhlaregattaa, josta tuli suuri menestys. Siihen osallistui *Saimaan* ohella 25 muuta Höyrypursiseuran laivaa. ”Korsteenissa” kerrottiin tapahtumasta laajasti, mm. näin: ”Viipurin satama oli ahdas tälle laivamäärälle. Rantautuminen meni kuitenkin kohtuullisen hyvin parin pienvenepojjun menetystä ja jonkun aluksen ohjeista poikkeavaa sooloilua lukuun ottamatta. Avajaisseremoniat sujuivat hyvin: kommodori puhui lyhyesti, viipurilaiset hieman pitempään mutta hyvittivät sitä ”soita ja tanssi”-ohjelmallaan.” Höyrypursiseura julkaisi regattaan vihkosen ”Matka Saimaalta Viipuriin”.

### Juhlavuoden ja muut merimatkat

Tämä Viipurin regatta tapahtui *Saimaan* 100-vuotisjuhlavuonna. Tapahtumaa juhlittiin muutenkin näyttävästi. Alus lähti heti karvalakkiregatan jälkeen lokakuussa 1992 kohden Helsinkiä. Suomenlahdella Kotkan jälkeen jouduttiin myrskyn kouriin, tuuli puhalsi lännestä 20 metriä sekunnissa. Markku Mutkan mukaan ”laiva keinui hullun lailla, kattilaveen kattominenkin oli yhtä arvuuttelua. Siinä olisi ollut Valkon satama tarjolla, mutta päällikkö päätti vain jatkaa. Meillä oli kansihalkoja, ja koko aika pelättiin millon ne purkautuu, kun ei ollut sellaisia liinoja, millä olis saanu ne kunnolla sidotuksi. Lopulta kun tuuli yhä koveni, ankkuroitiin Pellingin saaristoon tuulensuojaan. Seuraavana aamuna (9.10.) pääsimme jatkamaan tuulen tynnyttyä ja Katajanokalle tultiin puolenpäivän aikaan”.

*Saimaa* talvehti Suomenlinnan telakassa, josta se pohjan maalaamisen jälkeen siirrettiin toukokuun alussa Katajanokalle. Siellä jatkettiin aluksen kunnostamista, jolloin mm. jäänmurtaja *Tarmon* miehistöä oli komennettu maalaustöihin sekä lakkaamaan aluksen kansi. Katsastusten ja kompassin ”justeerauksen” jälkeen lähdettiin tiistaina 11. toukokuuta kohden Turkuu. Mukana oli myös MTV:n kuvausryhmä sekä ”Helsingin Sanomien” toimittaja. Matkalla yövyttiin Hangossa, ja

Turun Latokarin laituriin saavuttiin keskiviikkona klo 16.30. Perillä todettiin kattilaveden suolapitoisuudeksi 1,3 %, minkä tähden kattila ulospuhallettiin ja täytettiin makealla vedellä. (Samalla lailla oli toimittu jo Helsingissä.)

Satavuotisjuhlaa vietettiin sunnuntaina 16. toukokuuta Aurajoessa (päivää ennen aluksen vastaanottopäivää 1893). Tasan kello 12 *Saimaa* laukaisi saluuttitykkinsä, jonka jälkeen seurasi puheita sekä yleisön tutustuminen alukseen. Markku Mutkan mukaan missään ei ole ollut alukseen tutustujia niin paljon kuin Turussa. Iltapäivällä tehtiin juhlapurjehdus, jota isännöi pääjohtaja Vesterinen. Yöksi palattiin Latokarin laituriin. ”Turun Sanomat” kirjoitti 17. 5. (hieman epätarkasti) näin: ”Tänään kunnioitettavat 100 vuotta täyttävä höyrylaiva *Saimaa* käväisi eilen synnyinseudullaan Turussa. 17.5.1893 Airistolla virallisesti luovutettu alus syntyi Crichton-Vulcanin telakalla Turussa. Laiva on vanhin alkuperäisessä kunnossa oleva höyryalus. Sen saattoi aitoon asuun Wärtsilä viime vuosikymmenellä.” Viime mainitulla viitattiin Wärtsilä-Yhtymän toukokuussa 1982 Helsingissä alukseen tekemiin ehostustöihin.

Seuraavana päivänä ajettiin Nauvon Pärnaisiin, jossa Vesterinen vihki käyttöön Turun meriliikennekeskuksen. Sieltä jatkettiin Hankoon ja edelleen Helsinkiin, jossa kattilaveden suolapitoisuudeksi mitattiin 1,1 %. Torstaina 20:ntenä matka jatkui Kotkaan (1,3 %); Vesterisen vieraina olivat matkalla herrat Aatos Erkko (Sanoma), Robert Ehrnrooth (Effoa), Sakari Visa (Merivoimat) ja Kai Hietarinta (Neste). Maanantaina palattiin Kuusisen ja Pellingin kautta takaisin Helsinkiin, jossa alus oli puolisentoista kuukautta Merimuseon laiturissa Hylkysaarella. Sielläkin yleisöllä oli tilaisuus tutustua alukseen ja siitä kertovaan valokuvanäyttelyyn. Helsingistä alus palasi Saimaan kanavalle, josta käsin se osallistui Viipurissa pidettyyn höyrylaiva-regataan (24.7.) sekä sen jälkeen kanavan 25-vuotisjuhliin Mustolassa (5.8.).

Seuraava merimatka tehtiin toukokuussa 2011, jolloin *Saimaa* matkasi Pietariin. Alus oli vierailut siellä edellisen kerran 97 vuotta aikaisemmin. Kyseessä oli Pietarin kaupungin järjestämä höyrylaivatapahtuma, johon osallistui Suomesta 13 höyrylaivaa sekä kaksi entistä höyryalusta. Byrokratiasta ja vaikeista merioloista huolimatta viikon kestänyt matka oli menestys ja kaikille mukanaolleille valtavan hieno kokemus, eli kuten Mutka toteaa: ”Pietari oli ikimuistoinen matka minun urallani. Ei meikäläisen vahdille varmaan vastaavaa tule.” – (Pietarissa kattilan suolapitoisuus ei ollut enempää kuin 0,15 %.)

Heinäkuussa 2015 *Saimaa* kävi Kotkassa, jossa vuosittaisten Meripäivien yhteyteen oli järjestetty ”merihöyryregatta”, johon osallistui yhdeksän Saimaan ja meren puolen höyryä, *Saimaa* niistä yhtenä. Tälläkin matkalla meri osoitti ”merruutensa”.

Kuningatar-purjehduksen ohella erityisesti 100-vuotisjuhlat, mutta myös muut tapahtumat ovat tuoneet Saimaalle viljalti julkisuutta. Aluksesta onkin kertynyt iso pino lehtileikkeitä, osa artikkeleista on hyvinkin laajoja. Lisäksi alus on esiintynyt monta kertaa televisiossa ja radiossa, ja edellä kerrotun mukaisesti alus oli elokuussa 1995 päivän mukana TV2:n ”Putkinotko”-elokuvan kuvauksissa. Voi vain arvailla, kuinka monta valokuvaa aluksesta on vuosien mittaan otettu; digikuvien aikaan varmaan satoja päivässä aluksen ollessa liikkeellä.

## Huolenpitoa ja remontteja

*Saimaa* on ”huvivuosinaan” päässyt vähällä. Alukselle on sattunut ainoastaan yksi pohjakosketus, ja silloinkin päästiin lähes säikähdyksellä. Elokuun alussa 1996 matkalla Kuopioon kirjattiin Heinäveden reitillä Vihovuonteen kanavan jälkeen: ”Pohjakosketus noin klo 13.30 Kerman kanavan alapuolella. Keulassa SB puolella pienehköjä painautumia. Kolmen kaaren välillä niittisaumoissa lievää vuotoa. Punainen viitta ohitettiin matalikon puolelta. Tarkkailtiin akselin laakereiden lämpötiloja matkan jatkuessa.” MKH:n merenkulkuneuvos Heikki Valkonen seurueineen oli haverin sattuessa laivalla. Aluksen palattua Savonlinnaan ”konepäällikkö tarkasti pohjan sukeltamalla. Keularangassa oli painautuma ja kölissä puoleen laivaan saakka naarmuja, ei muita vaurioita”. Nämä korjattiin seuraavan telakoinnin yhteydessä.

Yleensä *Saimaalla* ei ajeta enää täydellä vauhdilla muuta kuin poikkeustapauksissa. Höyrynpaine pidetään noin 7 barissa, ja nopeutena on 7-8 solmua. Halkojen kulutus on tällöin 0,7- 0,8 kuutiota tunnissa. Mihinkään kilpa-ajoon ei aluksella ole kuitenkaan ollut tarvis ryhtyä – paitsi kerran. Heinäkuussa 1991, kun oltiin pääjohtaja Vesterisen isännöimällä risteilyllä matkalla Säkkiisaareen Punkaharjun reitillä, merkittiin konepäiväkirjaan: ”Kilvan ajo s/s *Ahtia* vastaan. *Saimaa* nopeampi. s/s *Saimaan* koneen kierrokset parhaimmillaan 176 r/min.”

Vaikka telakointien väli onkin harventunut sekä kevätkunnostus lyhentynyt työvuosista, *Saimaasta* voi sanoa pidetyn yhtä hyvää huolta kuin aiemminkin. Kuten edellä jo kerrottiin, aluksessa tehdään edelleen ns. vuosikorjaukset, joista on huolehtinut lähinnä talvehtimistelakka, siis vuodesta 1987 lähtien Laitaatsillan telakka Savonlinnassa. Tosin osa laivan miehistöstä, ennen kaikkea konemestari oli niissä vahvasti osallisena vuoteen 2010 eli Liikenneviraston aikaan saakka, ”sitä kun oltiin siihen saakka samaa taloa”. Tarvittavien korjaus- ja ylläpitotöiden määrä on vaihdellut melkoisesti, joskaan niistä ei ole tarkempaa tietoa kaikilta vuosilta. Enimmillään työkohteita on ollut liki 30. Telakka on huolehtinut myös lähes kaikista laivan maalaustöistä.

Talvella 2000 alukseen tehtiin Laitaatsillan telakan toimesta seuraavat työt (konepäiväkirjan mukaan):

- Salongin oven kohdalla uusittu 2 kansilankkua.
- Ohjaamon etuseinän alaosa uusittu.
- Kattilan päältä syöttötukkiin 2 kpl uusia pinnapultteja ja sorvattu venttiilit.
- Hiottu visselin venttiilin lautanen ja kunnostettu pohja.
- Uusittu vesilasien venttiilit.
- WC:n käsipumpulle uusi imulinja, pohjaventtiili asennettu telakoinnin yhteydessä.
- Siirretty SB puolen boksissa keulan wc-säiliön täyttöputki laipion viereen.
- Poistettu keittiön pumpun imuputki samasta boksista. Pohjaventtiili poltettu irti telakoinnissa.
- Maalattu pohja Interzone 954 HS Red base maalilla.
- Uusittu peräsinakselin alaholkki.
- Vaihdettu kaikuanturi.

Aluksen kunnon säilyttämiseksi on vuodesta 1994 lähtien konehuoneessa ja hytti-tiloissa käytetty talven ajan sähkölämmittimiä. Taas höyrylaivan ”sydämen” eli kattilan kunnon ylläpitämiseksi kattila ”keitettiin” purjehduskauden päätteeksi, ei kuitenkaan joka vuosi. Keittoliuksena on ollut kristallisooda- tai sooda-lipeäseos, ja keittoaika on ollut parisen vuorokautta. Tästä suojakeinosta huolimatta kattilassa esiintyy aina korroosiota, ja siksi talvella 1994 *Saimaan* kattilan 104 tuliputkea (”tuubia”) jouduttiin uusimaan. Työ tehtiin Laitaatsillan telakalla Markku Mutkan johdolla ja Mika Närhen avustamana. Sidepultit ja korjaushitsaukset teettivät paljon työtä. (Tuliputket joudutaan uusimaan höyrylaivassa keskimäärin ehkä 30 vuoden välein.) Kattilan armatuurien pinnapultit vaihdettiin vuonna 2002. Vuodesta 2003 alkaen on ajon aikana lisätty kattilaan korroosiota estävää kemikaalia (Hydrox), mikä on vähentänyt ”suutakeittojen” tarvetta.

Jo talven 1990 aikana oli konehuone remontoitu perusteellisesti, ja alkusyksystä 1992 Laitaatsillan telakka uusi aluksen suvikaton. Taas kaksi vuotta myöhemmin keulahytti uusittiin kokonaisuudessaan. Talvella 1998 asennettiin aluksen perään septitankit.

Suuriin remontteihin kuului myös *Saimaan* honkapuisen pääkannen sekä tammi-puisten reelinkien uusiminen vuonna 2003. Aluksen päällikkö Jorma Venäläinen kirjasi telakan työt päiväkirjaan näin: ”Talvella 2002-2003 aluksen puutäkki on uusittu kokonaan, samoin reelinkilankut, keulahyttiin alasmekaniikka, peräsalongin valoarkku, masto, koneh. skailetit sekä lahoja puuosia sieltä ja täältä. Touko-kesäk. 2003 alus on telakoitu – rungon katsastus ja korj.maalaus.” Niin puutyöstä kuin myös saumauksesta ja lakkauksesta tuli ensiluokkaista, ja vasta 13 vuotta myöhemmin kansi jouduttiin uudestaan hiomaan puuta myöten; kunnossa pysyäkseen kansi vaatii vuotuisen lakkauksen ja muuta huolenpitoa.

Pienempiä korjaus- ja kunnostustöitä tehdään aina tarvittaessa myös ajon aikana – aivan kuten työvuosinakin. Näistä on merkintöjä aluksen päiväkirjoissa, otettakoon niistä muutamia esimerkkejä: ”Vaihdettu kattilan syöttövesipumpun tiiviste.” (1987), ”Telegrammi jumiutui ennen laituriiin tuloa. Avattu kattoja ja tutkittu vaijeriradat. Toimii mutta nihkeästi.” (1999; korjattiin viikko myöhemmin), ”Viilattu sylinterilubrikaatin rattaan pyörittäjää” (2007). Vielä enemmän erilaisia korjaustöitä on tehty Asemaniemessä tai muussa laiturissa oltaessa. Erityisesti lämpöjohtojen vuodot ovat työllistäneet konemiehiä. - Vaikka joku kone- tai laitehäiriö onkin joskus matkalla sattunut, ne on saatu konemiesten voimin hoidetuiksi, eikä kertaakaan alus ole joutunut jäämään taipaleelle.

*Saimaa* on siis ollut jatkuvasti hyvässä hoidossa. Ei siis ihme, että ”Korsteenin” kuuluisassa Kalle Salmisen ”Laivakatsauksessa” todettiin vuosittain *Saimaasta* rohkaisevasti, kuten esimerkiksi vuonna 2001: ”Kunnossa on ja tällä porukalla pysyykin.”

### Miehistö

”Porukka” eli *Saimaan* miehistö on käsittänyt näinä ”herravuosina” viisi miestä, jotka alkuun toimivat myös uuden väyläalus *Kummelin* miehistönä, tai oikeammin toisinpäin. Miehistä kolme toimi kannella ja kaksi konehuoneessa. Tarkemmin eriteltynä miehistöön on kuulunut päällikkö, konemestari, pursimies, kansimies ja lämmittäjä. Kokkia tai emäntää ei ole ollut, ja kansimies on huolehtinut aluksen ”taloushallinnosta” eli hoitanut myös kokin tehtävät – mukana olleiden mukaan ”ihan

hyvin”. Luotsipäällikkö Harry Vaalisto toimi myös *Saimaan* päällikkönä vuoteen 1990 saakka, jolloin luotsipiiri lopetettiin. Sen jälkeen päällikkönä toimi väyläalus *Kummelin* päällikkö Jorma Venäläinen vuoteen 2009 saakka; käytännössä hän hoiti päällikkyyttä usein jo aikaisemminkin. Jukka Riikonen toimi päällikkönä vuodet 2010-11 ja vuodesta 2012 alkaen Markku Mutkan kaksoisveli Hemmo Mutka. Vierasajoilla ylitarkastaja Jukka Väisänen toimii isäntänä ja nimellisesti myös päällikkönä.

MKH huolehti aluksen miehittämisestä vuoteen 2006 saakka, jolloin siis *Kummelin* miehistö toimi myös *Saimaan* miehistönä. Vuodesta 2006 alkaen aluksen miehitys on kilpailutettu julkisia hankintoja koskevan lain mukaisesti; tarjouspyynnössä on asetettu myös miehistön pätevyyksille minimivaatimukset. Finstaship voitti vuosia 2006-09 koskeneen kilpailutuksen ja sen jälkeen Meritaito Oy. Tosin yhdelläkään kertaa ei Liikennevirasto ole saanut miehitykseen kilpailevia tarjouksia. Työmäärän vähyyks – yhteensä noin viisi viikkoa – ja sen katkonaisuus eivät ilmeisesti ole houkuttaneet muita tahoja jättämään tarjoutua.

Meritaito on kerännyt miehistön *Saimaaseen* eri aluksistaan, osin ”reservistä”. Aluksessa on kuitenkin ollut koko ajan paljolti sama miehistö. Osa *Saimaan* nykyisestä laivaväestä on ollut aluksessa pitkään, huippuna konepäällikkö Markku Mutka vuodesta 1986 alkaen.

### Saimaa nykyään

Vuonna 2010 virastouudistuksen yhteydessä *Saimaa* siirtyi Merenkulkulaitokselta Liikenneviraston omistukseen. Se ei muuttanut oikeastaan mitään, ellei sellaiseksi lasketa sitä, että alusta ryhdyttiin kutsumaan museolaivaksi. *Saimaa* jatkoi kulkuaan Liikenneviraston edustusajoissa ja sitä on käytetty myös viraston omiin kokous-risteilyihin. Lisäksi alus on ollut muun valtionhallinnon käytettävissä. *Saimaa* osallistuu edelleen Suomen Höyrypursiseuran kesä- ja karvalakkiregatoihin Saimaalla, ja aluksen muuta käyttöä on pyritty keskittämään yhtenäisiksi jaksoiksi. Alukselle kertyy kaksi – kolme viikkoa ajopäiviä vuodessa.

*Saimaalla* on merkittävä kulttuurihistoriallinen arvo. Jo vuoden 1989 laivamuseo-toimikunta luetteloi aluksen valtion omistamien kansallisesti arvokkaiksi luokiteltujen alusten joukkoon. Se mm. tarkoitti, että aluksen mahdollinen myynti ulkomaille vaatisi Museovirastosta kulttuuriesineen maastavientiluvan. Alusta ei kuitenkaan ole suojeltu säädöksin eikä sitä ole merkitty kansallisesti merkittävän kulttuuriomaisuuden luetteloon.

Liikenneviraston pääjohtaja asetti syksyllä 2012 työryhmän valmistelemaan viraston perinnetoiminnan linjaukset. Tehtävä kattoi luonnollisesti myös museolaiva *Saimaan*. Työryhmä pyysi aluksesta ja sen käytöstä lausunnon Museovirastolta. Tämä totesi maaliskuussa 2013 antamassaan lausunnossa mm. seuraavaa:

”Tarkastusalue *Saimaalla* on pitkään jatkuneen ammattikäytön ansiosta huomattava merkitys maamme vesiliikenteen historiassa. Kansallista merkitystä aluksella on myös liittyen Suomen laivarakennusteollisuuden historiaan, itsenäisyysmatkiaan ja Toisen maailmansodan tapahtumiin.



Kokonaisuutena s/s *Saimaa* edustaa omaa tyyppiään esimerkillisesti ja myös aluksen lähde- ja dokumentaatioarvo on hyvä. Muita vastaavia aluksia ei maassamme ole säilynyt. Tarkastusalus *Saimaaseen* on pitkän ammattikäytön aikana tehty muutoksia mm. laajentamalla kansirakenteita ja muuttamalla sisätilojen tilajärjestelyjä. Eri aikakausia edustavat rakenteet, materiaalit ja tyylipiirteet ilmentävät kuitenkin aluksen rakentamisen, hoidon ja käytön historiaa ja jatkuvuutta.”

Museovirasto myös vakuutti alusten säilyvän parhaiten aktiivisessa käytössä ja ammattimaisessa hoidossa sekä kannusti Liikennevirastoa säilyttämään *Saimaa* käytössään. ”Jos Liikennevirasto harkitsee aluksesta luopumista, ratkaisuisa tulisi turvata alukseen liittyvien kulttuurihistoriallisten ja käyttöarvojen säilyminen sekä turvata aluksen säilyminen Suomessa.” Museointi nähtiin viimeisenä vaihtoehtona ja tuolloin säilytysvastuu tulisi säilyttää Suomen merimuseolle.

Työryhmä yhtyi Museoviraston näkemyksiin ja kiteytti alusta koskevat ehdotuksensa seuraavaan: ”Höyrylaiva s/s *Saimaa* säilytetään edelleenkin Liikenneviraston museoaluksena.” Työryhmä oli valmis tarjoamaan alusta myös muun valtionhallinnon käyttöön, mutta ”sitä ei tule kuitenkaan käyttää yleisöliikenteessä ja sen ylläpito kilpailutetaan”.

Liikenneviraston johtoryhmä hyväksyi toukokuussa 2013 työryhmän selvityksen kehittämissuhteuksineen. *Saimaa* on siis edelleen liikkuva museolaiva, jota käytetään myös Liikenneviraston ja muun valtiorhallinnon edustustarkoituksiin.

## Käytettyjä lähteitä

### Arkistot

**ELKA**

Enso-Gutzeit Oy

**Kansallisarkisto**

Kauppa- ja teollisuustoimituskunta

Luotsi- ja majakkalaitos

Merenkukuhallitus

Merenkuluntarkastaja

Tie- ja vesirakennushallitus

**Mikkelin maakunta-arkisto**

Merenkululaitoksen sisävesipiiri

Saimaan luotsipiiri

**Suomen merimuseo Vellamo**

Andersin Ernst Fr. Beskrifning öfver Finlands Lotsångfartyg 1872-1900. Upprättad å Ingeniör kontoret vid Öfverstyrelsen för Lots och Fyrinrättningen i Finalnd.

**UPM Keskusarkisto**

Oy Kaukas Ab

### Virallisjulkaisut

Laivamuseotoimikunta. 1989.

Liikenneviraston perinnetoimintaselvitys. 2013.

Luotsikomitea. 1952.

Luotsilaitoksen uudelleenjärjestämiseksi asetettu komitea. 1917.

Merenkululaitoksen vuosikertomukset.

Suomenmaan Virallinen Tilasto. Yleinen katsaus Suomen taloudelliseen tilaan vuosina 1871-1875. 1879.

Suomenmaan Virallinen Tilasto. Katsaus Suomen taloudellisen tilaan. Viisivuotiskausittain 1876-1900. 1884, 1890, 1894, 1899, 1904.

### Kirjallisuus

Ahola V. K. Langinkoski. 1962.

Auvinen Sakari. Saimaan rahtiliikenne vuosina 1856-1914; Esimerkkinä Saimaan vanha kanava. Kavassi VI. 1999.

Auvinen Sakari. Kasvavan liikenteen kannattava kanava. Saimaan kanavan rahtiliikenne autonomian aikana. 2013.

Biografisk Handbok öfver Finlands Sjökapten. 1912.

Haavikko Paavo. Wärtsilä 1834-1984. 1984.

Hakulinen Matti. Suursaimaa. 2012.

Inha K.I. Suomen maisemia. 3. painos. 1988.

Jaatinen Toimi. Elintarvikekaupasta jäänmurtoon. Saimaan Laivaliikenteenharjoittajat ry:n toimintaa vuodesta 1918. 1990.

Jaatinen Toimi (toim.) Saimaa-kirja. 1991.

Karttunen K.I. Saimaan vesistön väylämittauksista, kartoituksesta ja merimerkkien paikoilleen panosta 1850-70 luvuilla. Historiallinen Arkisto XLV. 1939.

Karttunen K.I. Saimaan höyrylaivaliikenteen 100-vuotishistoria. 1945.

Kaukiainen Yrjö, Leino-Kaukiainen Pirkko. Navigare necesse est. Merenkululaitos 1917-1992. 1992.

Kivinen Jussi. Kenraalin tarkastusmatka. Korsteeni 2010.

Kivinen Jussi. Bobrikov karilla. Korsteeni 2010.

Kivinen Jussi. Sisävesien mikrotonnisto. Jyväskylän yliopisto. 2016.

K.J. Laivareitti Puumala-Mikkeli. Teoksessa "Suomen matkailijayhdistyksen vuosikirja". 1890.

von Knorring Nils. Från Crichton till Åbovarven. 1995.

Koistinen Pertti. Vanha ja uusi Saimaan kanava. 1968.

Koistinen Pertti. Savonlinna – Kuvia vanhasta kaupungista. 1989.

Korsteeni. Suomen Hörypursiseura ry:n vuosijulkaisu. 1993, 2003, 2011.

Kuisma Markku. Saha: tarina Suomen modernisaatiosta ja ihmisistä jotka sen tekivät. 2011.

Kämäräinen Juha. Pienet hinaajat Suomessa. 2005.

Laati Iisakki. Suomen luotsi- ja majakkalaitoksen historia 1808-1946. 1946.

Lampén Ernst. Karjalan kulmilta. Suomen Urheilulehti no 3 1898.

Lampén Ernst. Laivamaksuista suurilla sisävesillämme. Suomen Urheilulehti no 5 1899.

Lampén Ernst. Moottori-matkalta. Suomen Urheilulehti no 4 1904.

Laurell Seppo. Merenkululaitos. Teoksessa "Leijonalippu merellä". 1983.

Laurell Seppo. Aalloilla keinuvat majakat. 1988.

- Laurell Seppo. Merenkululaitos perustetaan. *Navis Fennica* 3. 1994.
- Laurell Seppo. Merenmittaus ja väylätyöt. *Navis Fennica* 3. 1994.
- Laurell Seppo. Luotsitoimen kehitys Krimin sodan jälkeen. *Navis Fennica* 3. 1994.
- Laurell Seppo. Suomen majakat. nemo – Merenkulkuhallitus. 1999.
- Laurent L. Suomen merikapteenit. 1940.
- Leikola Anto. Saimaan kulttuurihistoriaa. Teoksessa ”Saimaa-kirja”. 1991.
- Marttila Erkki. Rannikkotyökistörykmentti 3:n maisemissa. 2003.
- Merenkululaitos 1917-1967. (Chr. Ericsson). 1973.
- Merilahti Juhani. Luotsiliitto 1918-1978. 1978.
- Miehet merellä. Hetkiä luotsauksen historiasta. 2016.
- Myllykylä Turcka. Suomen kanavien historia. Merenkulkuhallitus. 1991.
- Myllyniemi Urho. Puolustusjärjestelyjä ja vesitiekuljetuksia Suur-Saimaan alueella välirauhan ja jatkosodan aikana. Kavassi VI. 1999.
- Myllylä Martti. Konepajat ennen itsenäisyyden aikaa. *Navis Fennica* 3. 1994.
- Nuutinen Aaro. Saimaa: kesäkiertä Euroopan ihanimmalla järvellä. 1936.
- Ohvo Heikki. Laivamiehet ja heidän työnsä lainsäädännön valossa. Kavassi I. 1988.
- Ollaranta Jaakko. Väylän synty. Teoksessa ”Suomi ja meri”. 1981.
- Paaskoski Jyrki. Viipuriin ja maailmalle. Saimaan kanavan historia. 2002.
- Pakkanen Esko. Hurma ja Kaukaan muut höyrylaivat. Suomen Höyrypursiseura. 1995.
- Pakkanen Esko. Höyrylaivojen Puumala. Suomen Höyrypursiseura. 2013.
- Pakola Johanna. Höyrylaiva Ukkopekka. 2013.
- Pekonen Mikko. Saimaan vesistön ensimmäisistä loistoista. Kavassi I. 1988.
- Pekonen Mikko. Saimaan laivaväylät. Teoksessa ”Saimaa-kirja”. 1991.
- Pekonen Mikko. Saimaan loistot. Teoksessa ”Saimaa-kirja”. 1991.
- Pekonen Mikko. Vuoksen vesistön rahtipurret. Teoksessa ”Navis Fennica 1”. 1993.
- Pekonen Mikko. Vuoksen vesistön ensimmäisistä luotseista ja luotsauksista. Korsteeni 1993.
- Pekonen Mikko. Höyrylaiva Saimaa 1893-1993. 1993.

- Pekonen Mikko. Satavuotias luotsihöyry Saimaa. Kavassi V 1994.
- Pekonen Mikko. Keisari Saimaan aalloilla. Korsteeni 1994.
- Pekonen Mikko. Saimaan ja Kallaveden väylätyöt käyntiin Kuopion porvareiden anomuksesta. Korsteeni 2005.
- Pekonen Mikko. Luotsiasemat ja luotsit Pielisjoella ja Pielisellä. Korsteeni 2007.
- Puhakka P. Pielisen kanava. Karjalan kirja II osa. 1910.
- Roitto Yrjö. Raakapuun kaukokuljetus Saimaan vesistössä. 1958.
- Sarkkinen Paavo, Rekonen Timo, Koivupuro Seppo. Suomen sisävesiväylät. Rakentaminen ja kehitys. 2007.
- Seppäläinen Uuno. Varkaantaipaleen kanava 1874-1990. 1992.
- Sipilä Petri. Merenkululaitos 1918-2009. Suomen Laivahistoriallisen yhdistyksen blokiarkisto. 2011.
- S/s Saimaa. Muistoja menneiltä vuosilta 1931-1994. Merenkululaitos.
- Suomen kartasto. 1899.
- Topelius Zachris. Maamme Kirja. 1875.
- Tuomi-Nikula Jorma. Siipiras Suomessa. Atena. 1990.
- Tuomi-Nikula Jorma & Päivi. Keisarit kesälomalla Suomessa. 2002.
- Vaalisto Harry. Saimaan luotsipiirin perustamisesta 125 vuotta. Kavassi V. 1994.
- Wirilander Hannele. Ristiinan historia II. 1994.
- Ylander J.E. Käsikirja maamme luotsi- ja majakka-henkilökuntaa varten. (Suomentanut V.W. Sirén) 1905.
- Ylander J.E. Merimiehen Pieni Käsikirja. 1906.

#### **Haastatellut ja tietoja antaneet**

Kivinen Jussi  
Kokko Seppo  
Korpelainen Aaro  
Matti Annukka  
Mutka Markku  
Pekonen Mikko  
Seppänen Eero  
Vaalisto Harry  
Virkkunen Raimo  
Väisänen Jukka  
Wickstrand Kaarlo

ISBN 978-952-317-610-2  
[www.liikennevirasto.fi](http://www.liikennevirasto.fi)

Liik  
enne  
vira  
sto

