

MATKUSTAJALAIVALIIKENNE PIELISELLÄ 135 VUOTTA

Matti Turunen

Liikkuminen sisävesillä soutaen tai purjehtien oli jättäytymistä luonnonvoimien armoille. Koskaan ei voinut tarkkaan tietää, selvittiinkö perille tänään, huomenna vai ylihuomenna. Se oli kiusallista kauppiaiden tavaratoimituksille, mutta myös matkustavaisille.

Höyrylaivaliikenne oli siksi käänteentekevä muutos. Höyrykone takasi kohtuudella aikataulunmukaiset kuljetukset ja kulkemiset. Tästä syystä Nils Ludvig Arppe rakennutti Suomen ensimmäisen höyrylaivan Kiteen Puhoksessa, Pohjois-Karjalassa. ”Ilmarinen” teki neitsytmatkansa elokuussa 1833 todennäköisesti Puhoksesta Joensuuhun hinataksien lankkulotjat Saimaan eteläpäähän.

Arppen omistukseen oli siirtynyt maakunnan ensimmäinen vesisaha, jo 1770-luvulla rakennettu Kuurnan saha. Arppe uudisti ja tehosti sahan toimintaa siinä määrin, että senaatti myöhemmin rajoitti sitä peläten kaikkien Karjalan metsien vähitellen joutuvan sen kitaan. Tämän vesisahan lankut ja laudat piti saada Viipuriin ja Pietarin markkinoille kauppiaitten aikataulun ja toiveitten mukaan. Osa tätä toimitusvarmuutta oli myös Joensuun Utraan 1830 rakennettu Suomen ensimmäinen sulkukanaava.

Höyryliikenteen laajentumista hidasti ensi vuosikymmeninä keisarin Arppelle myöntämä Saimaan alueen privilegio/monopoli. Kun Pielisjoen sahojen toimintaa lisäksi uhkasi rajoittaminen, luopui Arppekin laajemmasta varustamotoiminnasta.

Vasta Saimaan kanavan valmistuminen 1850-luvulla potkaisi höyrylaivaliikenteen voimakkaaseen kasvuun. Ylpeydellä voimme todeta Pohjois-Karjalan olleen tämän kehityksen kärjessä.

Höyrylaivat Pielisellä

Vaikka laivaliikenne Joensuuhun oli vilkasta heti Saimaan kanavan avauduttua (kaupunki oli Suomen kolmanneksi suurin laivanvarustajakaupunki 1800-luvun lopulla), ei Joensuusta pohjoiseen ollut kuin vähäistä lähiliikennettä. Laivojen nousua

Pieliselle pidätteli tehokkaasti Pielisjoen lähes 20-metrinen pudotus. Monien koskien ja vuolaiden virtapaikkojen ohittamista oli helpotettu pahimpien paikkojen viereen rakennetuilla venekanavilla, joita pitkin rahtiveneet hinattiin ylävirtaan mies- ja hevosvoimin, mutta vasta 1870-luvulla valmistunut kanavointityö toi oikeat matkustajalaivat Pieliselle.

Ensimmäiset yritykset tehtiin jo 1869, mutta Alku-nimisen laivan matka tukehtui Pielisjoen koskiin. Seuraavana vuonna, kanavoinnin edistyttyä, yritys onnistui, ja pieni höyryluuppi saatiin kuin saatiinkin Pieliselle. Varsinaisesta reittiliikenteestä ei kuitenkaan ollut kysymys, vaan tämä Matti Kirjavaisen pikkualus kulki tarpeen mukaan lähinnä Lieksan ja Juuan välillä.

Seuraava vuosi 1871 oli aikataulunmukaisen liikenteen alkuvuosi. Pielisjoen kanavointi oli edistynyt siinä määrin, että virtaa ylös saatiin keinoteltua ihan oikea laiva. Alus sai nimen ”Pielinen” ja oli kantavuudeltaan 15 Nrt. Pieni 14 hv:n höyrykone antoi laivalle 7-8 solmun nopeuden, mutta kun perään kiinnitettiin muutama rahtivene, koska vain matkustajat voitiin ottaa itse alukseen, kului matkaan Nurmeksesta Lieksan kautta Enon Häihään koko päivän valkea. ”Pielinen” oli pienuudestaan huolimatta pielisjärveläiselle varustamolle niin hyvä laiva, että se jatkoi suurempien rinnalla aina vuoteen 1888 asti, jolloin se myytiin hinaajaksi Laatokalle.

Näin alkuun saatu laivaliikenne merkitsi Pielisen-Karjalalle valtavaa edistysaskelta. Varsinaisen väestön joukkoliikenteen lisäksi laivojen kesäkausi- na kuljettamat elintarvikkeet turvasivat viljavarastoissa katovuosina koko laajan Pielisen-Karjalan ja osittain myös Vienan ja Repolan ihmisten toimeentulon, eikä pahoja nälkävuosia enää tämän jälkeen esiintynyt. Kauppa vilkastui luonnollisesti aivan uudelle tasolle, kun myös oman alueen tuotteet saatiin laajemmille markkinoille.

”Pielisen” aloittamaa laivaliikennettä jatkoivat mm. s/ss ”Walio” 1876-96, ”Kullerwo” 1882-95, ”Seura” 1888-1936, ”Ilmari” 1891-1903, ”Juuka”

1892-95, "Salmi" 1894-1902, "Nurmes" 1897-1913, "Koli" 1902-15, "Lieksa" 1903-30, "Tapio" 1903-19.

Rautatien ylttäminen Nurmekseen asti 1911 merkitsi liikenteen hiipumista, mutta s/s "Seura" jatkoi sinnikkäästi vuoteen 1936, jolloin se muutettiin hinaajaksi, jollaisena se jatkoi vielä pari vuotta eli viisi vuosikymmentä täyteen.

Uudet tuulet alkavat puhaltaa

Vaikka laivaliikenne Joensuusta Pieliselle katkesikin 40 vuodeksi (sitä jatkoivat vasta Arvo Puharisen m/s "Pirttisaari" 1976 ja Nurmes-Marinan m/s "Vinkeri II" 1977), jatkui järven sisäinen liikenne sekä laivoin että vesibussein.

s/s "Pielinen", uusi laiva entisellä nimellä aloitti "Seuran" lopetettua 1937 lähinnä välillä Lieksa-Koli. Alus oli erittäin kapea ja siksi kiikkerä ja aiheutti varustajalleen Taavi Koistiselle useasti täpäriä tilanteita. Kun laivan korsteenissa oli kirjaimet TK, keksi matkustava kansa sen tarkoittavan "Taitaa kaatua" Tämä toinen "Pielinen" kulki 1940-luvun lopulle, jolloin se jäi makaamaan Lieksanjokeen. Siihen se upposi, nostettiin ja romutettiin. s/s "Punkaharju" kävi samoihin aikoihin Pielisellä tutkailemassa liikenteen mahdollisuuksia mutta poistui samana kesänä kannattamattomana.

Huomattavin osa Pielisen matkustajalaivaliikenteestä oli syntynyt ja eli Kolin ansiosta.

Kolin matkailu merkitsi Taavi Koistisellekin lisäansioita, mutta varsinainen liikenne kulki Vuonislahdesta Kolille. m/v "Ukko-Koli" oli Suomen Matkailijayhdistyksen omistama pitkä ja kapea vesibussi, jonka päällikkönä ehti toimia myös Taavi Koistinen, mutta lähes legendaarisena hahmona sen ruorissa on matkustavaisten mieliin jäänyt Jussi Tolkki, jonka omat vesibussitkin, "Tuula" ja "Lokki" seilasivat Pielistä 1970-luvun alkupuolelle asti.

Kun Koli-Vuonislahti-liikenne ja "Tuula" siirtyivät Helsingistä Kolille muuttaneelle Pentti Hinkkaselle, jatkoi tämä alus matkaansa edelleen Höytiäiselle ja tilalle hankittiin uusi vesibussi "Tuula II", joka seilaa Kelvänsaaren tilausliikenteessä edelleen. Vuonislahti-Koli-liikenne on hiipunut kannattamattomana ja siirtynyt Lieksa-Koli välille.

Lieksan-Kolin säännöllisessä liikenteessä oli 25 vuoden tauko. Vasta 1973, voimakkaasti kehittyvän matkailun myötä, hankki nurmeslainen varustamo, Nurmes-Marina, Pieliselle ihan oikean laivan, m/s Vinkeri II:n, jatkamaan vesibussi "Vinkerin" hapa-

roiden 1971 aloittamaa Nurmes-Koli ja Lieksa-Koli-liikennettä. Alus oli suurin Kolin-Lieksan väliä liikennöinyt matkustajalaiva ja vaihtui muutamaksi vuodeksi saman varustamon Arvo Puhariselta ostamaan "Weeraan" (ex Pirttisaari) ja lopulta 1982 sisävesien suurimpaan ja nykyään ainoaan matkustaja-autolauttaan. Laiva jatkaa jo kolmantena "Pielinen"-nimisenä kunniaakkaasti perinteitä kuljettaen 150 matkustajaa ja jopa 24 henkilöautoa tai 4 busssia järven ylitse ja yhdistää näin mukavasti länsi- ja itärannan matkailupalvelut. m/s "Vinkeri II" on siirtynyt Joensuun paikallisristeilijäksi m/s "Satumaan" seuraksi ja tekee viikonloppuisin matkan Joensuusta Kolille.

Uusi luku Pielisen ja Pohjois-Karjalan matkustajalaivaliikenteessä alkoi Nurmes-Marinan muuttuessa Saimaa Ferries Oy:ksi, jolloin mukaan Matti Turusen tueksi tulivat Pielisen-Karjalan kunnat ja eräät merkittävät yritykset, mm. PKO ja Tulikivi Oyj. Tämä varustamo hankki Saksasta vuonna 2000 suurimman Pohjois-Karjalassa koskaan liikennöineen matkustajalaivan, m/s "Frisia III:n", joka kastettiin "Koli III:ksi".

Alus on sisävesien pisin matkustajalaiva ja kuljetti alun perin peräti 700 matkustajaa Friisein saarilta Helgolandiin, mutta muutettiin täällä täydenpalvelun risteilijäksi, jolloin kapasiteetiksi jäi vain 120 päivä- ja 35 hyttimatkustajaa. Täydenpalvelun risteilyt aloitettiin välillä Nurmes-Savonlinna, mutta siirtyivät 2006 välille Lappeenranta-Savonlinna-Kuopio.

Tämä on kuitenkin jo Nurmes-Marinan/Saimaa Ferries Oy:n historiaa.

Nurmes-Marina/ Saimaa Ferries Oy, lyhyt historia

Toiminta alkoi kesällä 1970, jolloin hankittiin puurakenteinen vesibussi, pit. 12 m. Sillä tehtiin loppukesästä pari tilausajoa. Talvella 1970-71 alus peruskunnostettiin 50 hengen matkustaja-alukseksi, joka kasteessa 17.6.1971 sai nimen "Vinkeri". Vesibussi aloitti liikenteen Nurmes-Koli-Nurmes ja Koli-Lieksa-Koli, mutta matkustajamäärä oli vain 330 henkeä. Alus sai uuden pääkoneen ja jatkoi seuraavana kesänä samaa liikennettä matkustajamäärän ollessa 1310.

Silloin todettiin, että ilman oikeaa laivaa ei Pielisen kokoisella järvellä, jossa säävaihtelut ovat no-



m/s Koli III (ent. Frisia III) oli Järvi-Suomen suurin ja hienoin laiva, mutta siitä tuli kallis hanke.

peita ja välimatkat pitkiä, kannata toimintaa jatkaa. Päätettiin myydä Vinkeri ja etsiä ihan oikea laiva. Sellainen, m/s Flatoy, löytyi Norjan Bergenistä, ja se seilattiin Suomen Merivakuutuksen avulla Suomeen Pieliselle. Laiva, joka sai nimen "Vinkeri II", otettiin juhannuksena 1973 liikenteeseen lähes sel-laisenaan ja peruskorjattiin vasta 1974. Ensimmäi-sen vuoden saalis oli lähes 7000 matkustajaa. Alus on kolmen muutostyön jälkeen edelleen käytössä.

Vinkeri II:n liikenne muotoutui entiseltä pohjal-ta, mutta pääpaino oli välillä Koli-Lieksa.

1976 ostettiin Arvo Puhariselta m/s Pirttisaari, joka sai nimen "Weera" ja asetettiin Koli-Lieksa -liikenteeseen. Vinkeri II puolestaan aloitti sään-nöllisen liikenteen Joensuu-Koli-Nurmes. Kahdella laivalla jatkettiin vuoteen 1979, jolloin ostettiin, jälleen Bergenistä, m/s Bruvik.

"Bruvik" oli oikea LAIVA, kolme kertaa Vinkeri II:n kokoinen, ja saattoi ottaa yli 200 matkustajaa. Sillä aloitettiin Joensuun paikallisristeilyt. Alus sai suuren suosion ja liikkui aina lähes täytenä. Näytti siltä, että varustamolla oli edessään menestyksen vuodet - kunnes heinäkuun 7. päivänä 1980 sekä Bruvik että Vinkeri II vaurioituivat. Vinkeri pääsi liikenteeseen muutamassa viikossa, mutta Bruvi-kin pääkonetta ei saatu kuntoon ennen kuin myö-hään syksyllä. Tappio oli karvas sekä taloudellisesti

että varustamon yrityskuvalle. Rohkeasti yritettiin eteenpäin. Bruvikin koko koneistus uusittiin ja alus liikennöi parina seuraavana kesänä aina Savonlin-naan asti. "Weerasta" oli kuitenkin luovuttava ja se sai uuden omistajan Hangosta ja myöhemmin Ruot-sista.

Samaan aikaan oli syntynyt ajatus autolauttalii-kenteestä Koli-Lieksa. Kun sekä Lieksan kaupunki tiestön, että silloinen TVH lauttalaitureiden raken-tajina innostuivat ajatuksesta, päätti varustamo us-kaltaa hankkia autolautan, ensimmäisen Suomen sisävesille. Sopiva löytyi Norjasta, Trondheimistä. Se ostettiin ja seilattiin Suomeen Pieliselle. Jo sa-mana kesänä aloitettiin liikenne tilapäisratkaisuin. Tulos, lähes 10.000 matkustajaa, kertoi että oikeal-la tiellä ollaan.

Vieras pääoma oli kuitenkin kasvanut liian suu-reksi ja pakotti luopumaan Bruvikista 1983. Aluk-sen osti Reijo Ikonen/Ravintola Karelia, joka jatkoi liikennettä lähes entiseen tapaan.

Nyt, kun oli taas hieman helpompi hengittää, al-koi katse kääntyä uusiin hankkeisiin. Nurmes-Ma-rinan, virallisesti Nurmeksen Pikapalvelun, omis-taman Jurttivaaran hiihtokeskuksen palo keväällä 1985 pani kuitenkin yrityksen haukkomaan hen-keään ja enemmän hankinnat siirtyivät tulevaisuu-teen.



Matti Turunen

toimitusjohtaja

*Nurmes-Marina/
Saimaa Ferries Oy 1970-2008*

Vuonna 1990 oli jo saatu sen verran puhtia, että yhdessä Jyväskylän Päijänne-risteilyt Hildénin kanssa ostettiin konkurssiin ajautuneen kuopiolaisen Roll-Laivat Oy:n kaikki alukset, 5 laivaa, joista yksi, höyrylaiva Puijo, siirtyi Nurmes-Marinan lipun alle ja sai täällä nimen s/s "Koli". Samana kesänä vuokrattiin myös Hotelli Karelian Reijo Ikoselta s/s "Taimi", ja niin oltiin taas neljän laivan kierteessä.

Pankkikriisi ja talouslama pakottivat kuitenkin jo kolme vuoden kuluttua luopumaan höyrylaivoista, ja myös Roll Laivat ajautui uudelleen konkurssiin. Sinne meni osakepääoma ja 200.000 mk:n verran maksuvelvoitteita. Kun samaan aikaan myös Jurttiväärän hiihtokeskus joutui tiukoille, oltiin pakotettuja laajentamaan varustamon omistuspohjaa. Vuonna 1995 Nurmes-Marinasta syntyi Saimaa Ferries Oy, jossa olivat jo mukana Pielisen ympäristökaupungit ja kunnat. Liikennettä jatkettiin kahdella laivalla, kunnes tarve painaa tukevammin peukalonjälkensä järvi liikenteen kehittämiseen synnytti ajatuksen oikean risteilylaivan hankkimisesta.

Keväällä 2000 tämä ennalta arvaamattomaksi riskiksi muodostuva hankinta tehtiin, kun sitä ennen oli laajennettu varustamon omistuspohjaa. Uudet omistajat tulivat liike-elämän puolelta ja toivat mukanaan merkittävästi taloudellista osaamista. Hankintana Frisia III, uudelta nimeltään "Koli III" oli erittäin edullinen, mutta sen muuttaminen risteilylaivaksi maksoi varustamolle ennakoimattoman paljon. Kun lisäksi myynti, jonka piti olla takuuvarmaa, osoittautui hitaasti kasvavaksi ja suuren maailman suhdanteiden mukaan heilahtelevaksi, oltiin 2004 tilanteessa, jossa varustamolla on Järvi-Suomen hienoin, mutta myös kallein laiva, jota oli vaikea saada kannattamaan lyhyen sesongin myyntituloilla.

Suhteellisen pieni hyttikapasiteetti, vaikka oli-kin tasokas, merkitsi korkeaa käyttöastevaatimusta ja toisaalta "Täyden palvelun risteilypaketti" raskaita henkilöstökustannuksia. Viikon risteilytuote globaalissa matkailutarjonnassa on vaativa ja sen toteuttaminen kausihenkilöstövoimin vähintään haasteellinen ellei peräti mahdoton tehtävä. Eikä Itäinen Saimaa karuudestaan ja kauneudestaan huolimatta ollut oikea risteilyaluekaan.

Näistä syistä tuotetta muokattiin 2006 yhdistelmäksi, joka sisälsi sekä päivämatkustuksen että parin-kolmen päivän risteilyn. Samalla siirryttiin Pohjois-Karjalasta keskiselle Saimaalle, välille Lappeenranta-Savonlinna-Kuopio. Ratkaisu osoittautui oikeaksi ja käyttöaste kasvoi koko kesän samalla,

kun asiakaspalaute oli hyvin positiivinen. Tähän tuotteeseen oli luotu myös myyntiverkko ja atk-pohjainen ajantasainen varausjärjestelmä yhdessä uudelleen heränneen Kuopion Roll Risteilyn ja Kristina Cruises Oy -varustamon kanssa.

Tällä toimintamallilla olisi ollut perusteltua jatkaakin, mutta kompastukseksi muodostui nyt toimivan johdon ikääntyminen ja sukupolvenvaihdoksen epäonnistuminen.

Kun uutta yrittäjää ei löydetty, päättyi Saimaa Ferries Oy:n hallitus laivojen realisointiratkaisuun. Vuoden 2007 alussa siirtyi autolautta Pielinen Pielis-Laivat Oy:n omistukseen ja Koli III heinäkuussa monien vaiheitten jälkeen Blue White Resorts Oy:lle Kuopioon; myös Vinkeri II myytiin syksyllä heille.

Kesällä 2008 Koli III, uudelta nimeltään Blue White Eagle päättyi entiselle reitilleen, mutta ratkaisu syntyi liian myöhään tehokasta risteilymarkkinointia silmälläpitäen. Vinkeri II -laivalle ei Kuopiossa löytynyt sopivaa "saumaa" ja alus palasikin syksyllä takaisin Joensuuhun entiseen työhönsä, nyt Satumaa Oy:n omistukseen sen lippulaivaksi entisen pienen m/s Satumaan seuraksi.

Ajatuksia tulevaisuudesta

Lopuksi on mainittava, että Saimaa Ferries Oy:n saamat kokemukset ulkomaanmyynnistä ja erinomaisen kiittävä asiakaspalaute osoittavat, ettei Saimaan liikenteen kehitystyössä ole paluuta pelkkiin "valkokylkisiin" tai paikallisristeilyaluksiin. On rohkeasti pyrittävä riittävän palvelutason laivoihin, mikä samalla valitettavasti merkitsee suuria pääomakustannuksia. Arvioni on, ettei sisävesiristeilijä saa maksaa 500.000 euroa enempää, ellei sen toimintaa voida tehdä ympärivuotiseksi Kristina Cruises Oy:n Kristina Brahen tapaan.

Samoin myönteiset kokemukset yhteistyöstä Kuopion Roll Risteilyjen ja Kristina Cruises Oy:n kanssa kertovat yhteisen myynnin ja varausjärjestelmän vastaansanomattomista eduista. Mielestäni oikea alusratkaisu Saimaan runkoreitille on kuitenkin riittävän kookas matkustaja-autolautta. Matkailijat liikkuvat pääosin kumijalalla, kuten asian näki jo 35 vuotta sitten kaupunginjohtaja Leo Mether.