

Jussi Kivinen & Ollis Leppänen

Satavuotias höyrylaiva **Kouta**

Aluksi

Höyrylaivat olivat merkittävä osa suomalaisen yhteiskunnan ja teollisuuden kehittymistä 1800-luvun viimeisiltä vuosikymmeniltä 1900-luvun jälkipuoliskolle saakka. Maamme tuhansien laivojen joukosta on jäljellä vain satakunta höyryalusta. Suunnilleen puolet niistä on yksityiskäytössä huvialuksina Saimaan vesistön alueella.

Kainuun järvillä on vuosien saatossa kulkenut noin 50 höyrylaivaa. Suuri osa niistä on romutettu, muutamia muutettu dieselkäyttöisiksi huvialuksiksi. Höyrylaiva *Kouta* liikennöi kuitenkin edelleen Oulujärvellä – Euroopan pohjoisimpana matkustajaliikenteeseen rekisteröitynä höyryaluksena.

Kesällä 2021 *Kouta* täyttää sata vuotta. Sen kunniaksi halusimme tallentaa yksien kansien väliin laivan historiaa ja tarinoita sen monista vaiheista. Oulujärven valkokylkinen rautarouva on koskettanut monien kainuulaisten elämää ja kertoo osaltaan Kainuun kehitymisestä tiettömästä erämaasta kehittyväksi teollisuus- ja matkailumaakunnaksi.

Kouta-laivan historiaa valaisevien tietojen keräämisen aloitti jo 1970-luvun loppupuolella Matti Kuorikoski, joka oli toinen aluksen silloisista omistajista. Hän haastatteli vanhoja laivamiehiä ja sai kerätyksi talteen merkittävän osan laivan vaiheista varppaajana. Tietoja laivan alkuajoilta Sotkamon reitin matkustaja-aluksena puolestaan



hankki Toini Vinha-Mustonen, joka tallensi kokoamansa aineiston vuonna 1981 valmistuneeseen pro gradu -tutkimukseensa. Jussi Kivinen on täydentänyt haastatteluillaan ja tutkimuksillaan laivan historiaa koskevia tietoja ja julkaissut niitä 2010 ilmestyneessä teoksessaan Höyryä Kainuun vesillä sekä 2016 julkaistussa väitöskirjassaan Sisävesien mikrotonnisto, jossa Kainuun höyrylaivaliikenteen historia on erityisen tarkastelun kohteena.

Tätä historiikkaa tehtäessä työnjako on ollut sellainen, että Jussi Kivinen on kirjoittanut laivan vaiheista alusta alkaen varppaustöiden päättymiseen eli 1960-luvun lopulle saakka. Kouta-laivan nykyisin omistavan Oulujärven Laiva-Osakeyhtiön toinen perustajaosakas Olli ”Ollis” Leppänen on puolestaan kerännyt laivan uudempaan matkustajalaivakauteen liittyviä tietoja ja tarinoita sekä kirjoittanut tätä nyt jo runsaat 50 vuotta kestänyttä ajanjaksoa koskevan osuuden. Tapio Roulamo kiitämme historiikin taitosta ja painokuntoon saattamisesta.

Kouta höyryää uudelle vuosisadalle!

Toukokuussa 2021

Jussi Kivinen ja Ollis Leppänen



Matkustajahöyrylaiva Wuokatti II 1921–1936

Kainuun Sanomissa julkaistiin torstaina 19. toukokuuta 1921 näin kuuluva uutinen:

Uusi matkustajalaiwa Sotkamon wesistölle walmistunut. "Wuokatti II".

Sotkamon reitin liikenne osuuskunnan Warkauden konepajalta tilaama uusi matkustajalaiwa, "Wuokatti II" on walmistunut. Laiwa on uudenlaisesti warustettu ja jonkun werran wanhaa Wuokattia kookkaampi sekä nopeampi kulkuihin. Rungon pituus on 22,35 mtr. ja leveys 5,30 mtr., uipi perältä 4 jalkaa sywässä. Kone on 150 hewoswoimainen, mäntäluistilla ja lauhduttajalla warustettu. Kattilan tulipinta on 50 neliometriä ja työpaine 10 ilmakehää. Sen lisäksi on laiwa warustettu uuden aikaisilla pelastuslaitteilla ja palosammutuswälineillä. Laiwa alottaa heti kulkuwuoron, kun uudet warawenttiilit on konepajalta saapuneet ja päällikkökysymys on ratkaistu. Toiwotawasti tämän wiikon ajalla.

Tämän kirjan "päähenkilö" oli syntynyt. Ennen keskittymistä *Vuokatti II:n* vaiheisiin tarkastellaan lyhyesti Sotkamon vesillä aiemmin kulkeneita höyrylaivoja. *)

*) Laiwan nimi kirjoitettiin varsinkin alkuaikoina alkamaan W:llä, myöhemmin usein Villä. Seuraavassa käytetään yleensä muotoa *Vuokatti II*, mutta suorissa lainauksissa W-alkuista kirjoitusasua, jos sitä on käytetty alkuperäisessä tekstissä. Samoin menetellään sisarlaivan *Wuokatin* kohdalla.

Varhaisia höyryaluksia Sotkamon reitillä

Entisinä aikoina vesitiet olivat tärkeitä liikenneväyliä, kun kelvollisia teitä ei paljon ollut. Kun tervantuotanto oli erityisesti 1800-luvulla ja vielä 1900-luvun alkuvuosinakin Kainuussa tärkeä elinkeino, tervaveneitä näkyi kesäisessä järvimaisemassa paljon. Mutta uusi aika tuli. Matkustamisen tarve kasvoi ja metsäteollisuus laajeni. Niin kuin muualla Suomessa oli jo aiemmin tapahtunut, myös Kainuun vesille alkoi ilmestyä höyrylaivoja.

Sotkamon reitin lähteet ovat Kuhmossa valtakunnanrajan tuntumassa, osaksi sen takanakin Vienan Karjalassa. Reitillä on runsaasti jokia ja koskia, mutta myös melko isoja järviä. Laajin laivaliikenteelle sovelias yhtenäinen järvi-alue ulottuu Kuhmon ja Sotkamon rajaseudulla virtaavan Ontojoen alta Kajaaniin saakka. Tämän yli 60 kilometrin pituisen väylän keskeiset vedet ovat Kiimasjärvi (Iso ja Pieni Kiimanen), Kaitainjärvi, Pirttijärvi, Tenetin virta ja Nuasjärvi, jonka läntinen, Kajaanin luona oleva osa on Rehjanselkä. Sen länsipäässä on Petäisenniska, jossa oli laivojen satama. Petäisenniskasta alkaa Kajaaninjoki, jota myöten vedet virtaavat Oulujärveen. – Sotkamossa on muitakin isohkoja järviä, mutta niillä *Vuokatti II* ei liikennöinyt.

Jo *Vuokatti II:n* nimestä voi päätellä, ettei se ollut Sotkamon järvien ensimmäinen höyrylaiva. Näiden vesien höyrylaivaliikenne alkoi jo

kesäkuussa 1883, jolloin Kajaanin – Sotkamon Höyrywene-Osakeyhtiön rautarunkoinen *Elias* laskettiin vesille ja alkoi kuljettaa matkustajia ja rahtia Kajaanin – Sotkamon – Ontojoen reitillä.¹ Ontojoen suulle oli muodostunut tämän vesireitin tärkeä laituri- ja varastointipaikka.

Syksyllä 1898 *Elias* sai kilpailijan, kun höyrylaiva *Sotkamo* valmistui ja alkoi liikennöidä samalla reitillä. Tämän laivan olivat tilanneet kajaanilaiset kauppias Ivan Sergejeff ja sahayrittäjä Artturi Ikonen. Jälkimmäisen kuoltua 1901 Sergejeff jatkoi liikennettä omaan lukuunsa.²

Elias myytiin vuoden 1909 lopulla huutokaupassa Kajaani-yhtiölle, joka antoi laivalle nimen *Kajaani III* ja harjoitti sillä vielä muutamia vuosia matkustaja- ja rahtiliikennettä Kajaanin – Sotkamon – Ontojoen reitillä. Sen päätyöksi tulivat kuitenkin luonnollisesti hinaustehtävät, olihan uusi omistaja metsäteollisuusyhtiö.³

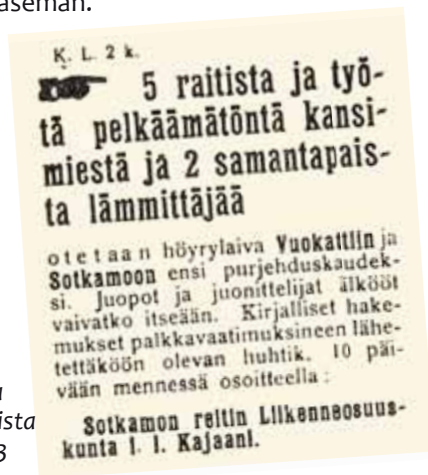
Ennen *Vuokatti II:n* valmistumista Sotkamon vesille ilmestyi vielä kymmenkunta muuta höyryalusta.⁴

Laivaosuuskunta perustetaan

Uuden vuosisadan puolelle siirryttäessä liikennetarve kasvoi. Vuonna 1907 Kajaanissa perustettiin uusi yritys, Sotkamon reitin liikenneosuuskunta. Perustajien tarkoituksena oli "lisätä ja parantaa liikeneuvoja Kajaanin – Sotkamon – Kuhmon vesireitillä". Osuuskunnan keskeiset puuhamiehet olivat perustamisvai-

heessa ja sen jälkeenkin tunnettuja kajaanilaisia.⁵ Mutta osuuskunnan osuuksia merkitsivät monet muutkin. Merkitsijöitä oli kaikkiaan 292, yli puolet heistä sotkamolaisia ja useimmat muut Kajaanista, Kajaanin maalaiskunnasta tai Kuhmosta. Eniten osuuksia – 500 kappaletta – merkitsi kuitenkin tunnettu kuopiolainen Raninin kauppahuone, joka myi paljon viljaa Sotkamon reitin vaikutuspiirissä oleville seuduille Sotkamoon, Kuhmoon ja Vienan Karjalan puolelle. Sen vuoksi kauppahuone piti tärkeänä liikenneyhteyksien parantamista tällä reitillä.⁶

Osuuskunnan heti toimintansa alussa Varkaudesta Paul Wahl & Co:n konepajalta tilaama höyrylaiva *Vuokatti* valmistui ja aloitti liikennöimisen vakiintuneella Kajaanin – Sotkamon – Ontojoen linjalla alkusyksystä 1908. Aluksen pituus oli 21,85 metriä ja leveys 5,15 metriä. Osuuskunnan toiminta kasvoi, kun se vuonna 1911 osuuskunta osti Ivan Sergejeffiltä kilpailijansa *Sotkamon*. Näin osuuskunta oli saavuttanut Sotkamon reitin liikenteessä monopoliaseman.



Kaikuja
Kajaanista
3.4.1913

Matkustajalaiva *Vuokatti II*

Helmikuussa 1920 pidetyssä vuosikokouksessa osuuskunta päätti tilata uuden höyrylaivan. Se tilattiin elokuussa 1920 Varkaudesta samalta konepajalta, jolta *Vuokattikin* oli tilattu, mutta konepajan omisti nyt A. Ahlström Oy. Samalla pajalla tehtiin myös uuden laivan höyrykattila ja kone. Hinnaksi sovittiin 518 000 markkaa. Tilaamista koskevassa uutisessa Kainuun Sanomissa kerrottiin, että ”laivan sisustus tulee ajan mukaiseksi ja enempi matkustajaliikennettä silmälläpitäen järjestettäväksi”.⁷ Laiva tuotiin osina Kajaaniin ja koottiin Petäisenniskassa. Runko niitattiin kokoon jäällä ja se oli jo huhtikuussa 1921 vesillä, kattila paikallaan ja välikat-to rakenteilla. Toukokuun puoliväliin mennessä laiva – *Vuokatti II* – saatiin valmiiksi.

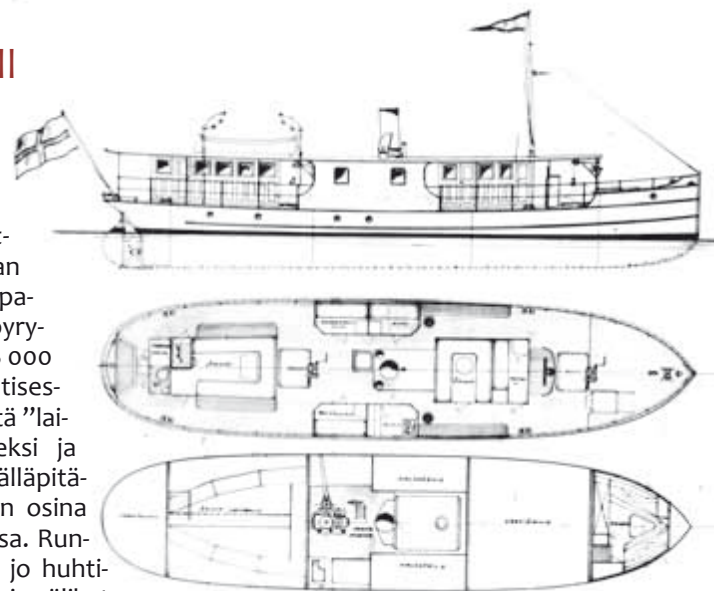
Laivan kattilan kylkeen oli konepajalla kiinnitetty messinkilaatta, jossa oli teksti:

A. AHLSTRÖM
OSAKEYHTIÖ.
WARKAUS.
VESIPONNISTUS 16 ATM:
HÖYRYPONNISTUS 10 ATM:
No 1049 V: 19¹⁶/₁₂ 20

Koneeseen kiinnitetyn messinkilaatan teksti oli tällainen:

A. AHLSTRÖM
OSAKEYHTIÖ.
WARKAUS.
No 1198 V: 1920

Nämä molemmat laatat ovat edelleen Koudassa paikoillaan.



Vuokatti II:n alkuperäiset piirustukset. (ELKA)

Vuokatti II:n liikenne alkaa

Vuokatti II lähti koematkalle 14. toukokuuta 1921. Mukaan oli päässyt myös nimimerkki Ananias, joka oli todennäköisesti Kainuun Sanomien toimittaja. Hän kirjoitti tuohon lehteen laajahkon kuvauksen laivasta ja koematkan kokemuksista:

Vuokatti kakkosta koettelemassa.

Me olimme saaneet ystävällisen kutsun saapua viime lauantai-illaksi Niskaan, josta *Vuokatti* kakkonen (nimi on laivan keulassa *Vuokatti II*) lähtisi ensimmäiselle koetusreissulleen, kohti Sotkamon kaunista kirkonkylää.

Ja tietysti me olimme halukas lähtemään ja oli myös muitakin halukkaita, sillä meitä oli kohtalainen joukko Niskassa, nim. Petäisen niskassa, muitakin, eikä ainoastaan laivaosuuskunnan toimihenkilöitä ja herroja tarkastajia.

Vuokatti II Petäisenniskan laiturissa.
(Kainuun Museo)

