



**LEIVO, ALKU JA SORSA -
MATKUSTAJALIIKENNETTÄ
ÄHTÄRILLÄ HÖYRYN
SIIVITTÄMÄNÄ**

Leivo, Alku ja Sorsa – Matkustajaliikennettä Ähtärillä höyryn siivittämänä

Höyrylaivan toimintaperiaate:

Laivan kattilassa palavat halot tai hiili.

Lämpö siirtyy kattilan yläosassa olevaan veteen.

Vesi kiehuu ja muuttuu korkeapaineiseksi höyryksi.

Tulikuuma höyry johdetaan putkia pitkin moottorin sylinteriin

Moottorin sylinterissä höyryn paine työntää mäntää edestakaisin.

Männän liike muutetaan kampiakselin avulla pyöriväksi liikkeeksi.

Pyörivä liike siirtyy potkuriin, joka liikuttaa laivaa eteenpäin.

Kun höyry on tehnyt työnsä, se johdetaan lauhduttimeen.

Lauhduksessa höyry jäähtyy ja muuttuu takaisin vedeksi. Vesi pumpataan takaisin kattilaan, ja kierto alkaa alusta.

Höyrykattiloiden ylipaine tai huono kunnossapito saattoi johtaa räjähdyksiin. Tämä oli 1800–1900-luvuilla yksi yleisimmistä ja tuhoisimmista onnettomuuksista. Hiilen tai puun poltto, kipinät ja kuumat pinnat lisäsivät paloriskiä. Höyrykoneen tai potkurilaitteiston rikkoutuminen saattoi jättää aluksen ajelehtimaan.

Höyrykoneessa oli usein myös suojaamattomia liikkuvia osia, kuten vauhtipyöriä ja kampiakseleita. Niitä piti varoa, ja höyrykoneen käymistä piti muutenkin seurata tarkkaan. Höyrylaivat mullistivat Suomen talouden ja liikenteen mahdollistamalla säännöllisen matkustajaliikenteen sekä teollisuuden tuotteiden kuljetuksen sääolosuhteista riippumatta.

Kiitokset:

Tämän kirjan tekoon sain tärkeimmän ylykkeen lehtimäkeläiseltä Kari Sunellilta, kun hän kiikutti minulle salkullisen Sorsa-laivan asiapapereita. Kiitokset Karille! Kiitokset myös Onkkaalan VPK:n tuntemattomaksi jääneelle jäsenelle, jolta sain verrattoman linkin juttuun entisestä laivaliikenteestä Pälkäneellä. Terveiset Hannu Hietaselle, jonka isoisa laittoi ”Sorsa-laivan” Pälkäneellä haaksirikon jälkeen kuntoon!

Heikki Honkola

Heikki Honkola

"LEIVO", "ALKU" JA "SORSA."
MATKUSTAJALIIKENNETTÄ ÄHTÄRILLÄ
HÖYRYN SIIVITTÄMÄNÄ

© 2026 Heikki Honkola

Kannen suunnittelu: Heikki Honkola

Sisuksen taitto: Heikki Honkola

Kustantaja: BoD · Books on Demand, Mannerheimintie 12 B, 00100 Helsinki,
bod@bod.fi

Kirjapaino: Libri Plureos GmbH, Friedensallee 273, 22763 Hampuri, Saksa

ISBN: 978-952-80-8893-6

Sisällys

1. Ähtärin nimestä ja Ähtärinjärvestä	9
2. Rautatiestä alkusysäys höyrylaivaliikenteelle	10
3. Huhuja ja unelmia	11
4. ”Leivo” hankitaan ja tuodaan Ähtäriin	17
_Säännöllinen liikenne alkaa	18
_Talvella halkojen sahuussa.....	21
_Vuori-insinööri August Keirkner.	24
5. Henkilöliikenne höyrylaivoilla 1900-luvun ensikymmenellä	25
_Töttermanin höyrylaiva ”Alku”	26
_Lainehilla hovin vuoksi.....	29
_Surullinen kirkkoreissu.....	32
6. Ähtärinjärven Laiva Oy	34
_Kaltiala Tampereelle laivan ostoon	35
7. Tapautui Pälkäneellä 1917–1920	35
_Haaksirikon tehnyt ”Sorsa” kunnostettiin Salmentaalla	37
_Juho Kustaa Hietanen	37
_Sota sotki asioita	38
_Laivaliikenne alkaa taas	39
_Kallis potku.....	40
_Kuva: Pohjois-Pälkäne.....	40
”Pohjois-Pälkäne” myyntiin	42
8. Laiva ostetaan ja ”Sorsa” aloittaa Ähtärinjärvellä	43
_Tarjous postin kuljetuksesta	49
_”Sorsa” sytytti palon ja sammutti janon.....	50

_ "Sorsa se Ähtärin aalloissa sousti"	52
9. Ähtärinjärven ruoppaushanke	54
_ Pohjatutkimusten tulokset.....	55
10. Myötä- ja vastatuulta.....	56
_ Valtiolta ei rahaa pohjoisten salmien ruoppaukseen	59
11. "Sorsa" keskittyy rahtiin ja hinaukseen	62
_ Osakeyhtiön toiminta loppuu.	65
12. Uusi Osakeyhtiö: Sorsa OY	66
13. Myöhempiä laivureita ja muita laivoja	70
14. Kesäisiä muistojen hetkiä höyrylaivoilta ja Ähtärinjärveltä.....	71

1. Ähtärin nimestä ja Ähtärinjärvestä

Suomenkielisestä **Ähtäri**-nimestä on historian aikana käytetty myös murteellista muotoa Ätsäri. Ruotsiksi sen nimi on **Etseri**, josta ovat käytössä olleet myös muodot Edsäri tai Etsäri. Eipä siis ihme, että nimeä on lehdistäkin kirjoitettu, miten sattuu.

Suomen kielen sana "**Ähtärinjärvi**" on yhdyssana, vaikka sitä usein näkee kirjoitettavan erikseen. Hämmennyksen aiheuttajana saattaa olla ruotsin kielen erikseen kirjoitettava muoto "**Etsäri sjö**". Nykyään käytetään vieraissa kielissä myös tapaa, jossa alkuperäiseen suomenkieliseen nimeen liitetään selittävä substantiivi, esim. "**sjö Ähtärinjärvi**". Ja englannissa vastaavasti "**Lake Ähtärinjärvi**".

Ähtärinjärvi on Etelä-Pohjanmaan suurin järvi. Sen pituus on pohjois-eteläsuunnassa 29 km. Keskisyvyys on 5,2 metriä ja suurin syvyys 27 metriä. Eteläpäästään järvi liittyy Ähtärinsalmen kautta Väliveteen, joka edelleen liittyy kapean Nääsinsalmen kautta Hankaveteen. Ähtärinjärvi on yksi harvoista Suomen järvistä, jonka laskujoki on vaihtunut maankohoamisen seurauksena.

Keskiajalla Ähtärinjärven reitti muodostui tärkeäksi väyläksi Hämeen ja Pohjanlahden välillä. Muun muassa pirkkalaiset eränkävijät hyödynsivät reittiä matkoillaan kohti pohjoisen metsästysmaita. Ähtäri sijaitsi sopivasti noin puolivälissä reittiä.

1700- ja 1800-luvuilla kehittyi järvellä vilkas kirkkoveneliikenne. Noin 1845 seilasi järvellä ensimmäinen purjelaiva, sen rakennutti Inhan rautaruukin patruuna Wasastjerna sahatavaran kuljetuksen helpottamiseksi ja järvi-malmin saannin selvittelyä varten. Höyrylaivaliikenne Ähtärinjärvellä oli vilkkaimmillaan 1800-luvun lopulla ja 1900-luvun alkuvuosikymmeninä, jolloin laivat palvelivat erityisesti metsäteollisuuden kuljetuksia ja muutamat myös paikallista matkustajaliikennettä.

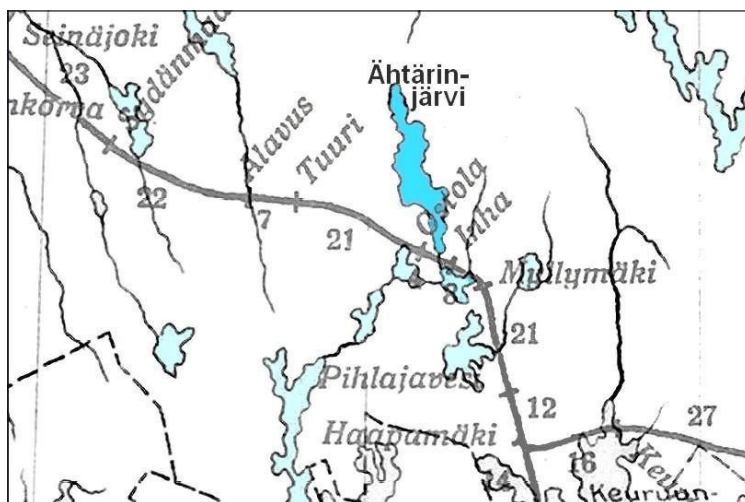
Tämä kirja kertoo höyryn voimalla toimineesta matkustajaliikenteestä Ähtärinjärvellä, alkaen vuodesta 1886 ja jatkuen yksittäisten risteilyjen muodossa jopa 1940-luvulle. Käsiteltävät laivat ovat "Leivo", "Alku" ja "Sorsa".

2. Rautatiestä alkusysäys höyrylaivaliikenteelle

Säännöllisen höyrylaivaliikenteen Ähtärin ja Lehtimäen kappelin välillä mahdollisti vuonna 1883 avattu Tampere - Vaasa – rautatie, jolle valtio halusi lisää laivoilta tulevaa syöttöliikennettä.

Radan valmistuminen toi uutta vireyttä koko Ähtärin seudulle. Lehtimäkeläisille tärkein rautatien pysäkki oli **Etseri**, joka perustettiin Ähtärin Hankaveden ja Väliveden kannakselle, siis lähelle Ähtärinjärveen liittyviä järviä. Vuonna **1897**, uuden aseman vihkiäisissä, sen nimeksi tuli **Inha**.

Kartta: Ähtärinjärvi ja lähimmät Vaasan radan asemat.



Ähtärinjärvi on Etelä-Pohjanmaan suurin järvi. Se on yksi harvoista Suomen järvistä, jonka laskujoki on muuttunut maankohoamisen seurauksena. Keskiajalla Ähtärinjärven reitti oli merkittävä pirkkalaisten eränkävijöiden väylä pohjoisen metsästysmaille. Myöhemmin järveä halkoivat kirkkovenet.

Tämä kirja kertoo höyryn voimalla toimineesta matkustajaliikenteestä Ähtärinjärvellä, alkaen vuonna 1886 ja jatkuen noin 1920-luvun puoliväliin. Ensimmäisen höyrypurren, "Leivon", toi Ähtärinjärvelle Inhan ruukinpatruuna Keirkner, kumppaninaan alkuvaiheessa Ähtärin rautatieaseman päällikkö Lachtelín. 1900-luvun ensi vuosikymmenen lopussa järvellä liikennöi ähtäriläisen kapteeni Töttermanin "Alku". Sekään ei tehnyt kovin pitkää "uraa" matkustajalaivana, vaan siirtyi sitten rahtilaivaksi ja hinaajahommiin. Molemmat laivat tarjosivat kuitenkin tarvittaessa matkustajille myös huviajeluita.

Erityisen värikäs historia oli Lehtimäelle perustetun Höyrylaivayhtiön Pälkäneeltä vuonna 1920 ostanalla "Sorsa"-höyrypurrella. Se oli jo kerran vajonnut Mallasveden pohjaan ihmishenkiä vaatineessa onnettomuudessa. Salmentaustan isäntien taitavissa käsissä laiva sai kuitenkin "uuden elämän" ja Lehtimäelle myytyinä se seilasi Ähtärinjärvellä 1920-luvun alussa lähinnä matkustajalaivana, myöhemmin rahtilaivana ja sitten lopulta 1940–50-luvuilla hinaajana. Höyrypursien kulta-aika Ähtärillä loppui, kun tieverkosto kehittyi ja kuorma- ja postiautot alkoivat yleistyä.

Höyrylaivoihin Ähtärinjärvellä liittyy monia nostalgisia muistoja. Niihin pääset eläytymään uudelleen tämän kirjan sivuilta.

