

Ari Sirén:

Valkeakosken Wellamo 100 vuotta

Valkeakoskelaiset muistavat kanavassa ja järvien selillä kulkeneet hinaajat ja muut alukset. Mutta erityisesti muistetaan Valkeakosken ylpeys, Yhtyneiden Paperitehtaiden voimakas hinaaja Wellamo. Wellamo oli muuta kuin vain laiva, se oli käsite. Liki kolmen sukupolven ajan pikkupojat juoksivat rantaan katsomaan Wellamoa. Ja monet leikkilaivat saivat nimekseen Wellamo.

Vesireitti Valkeakosken kautta

Valkeakosken paperitehtaan rakennustyöt aloitettiin vuonna 1871. Tehtaan perustajina oli kolme tamperelaista liikemiestä; apteekkari E. J. Granberg, kirjanpitäjä C. O. Willgren ja konttoristi C. J. Helin. Päärahoittaja oli Granberg, Willgren loi tehdasyhtiön hallinnon ja Helin oli perehtynyt puumassan ja paperin valmistukseen. 1870-luku oli Suomen paperiteollisuuden syntyäikää. Paperikone oli kehitetty muutama vuosikymmen aiemmin, ja 1850-luvulla oli yleistynyt puuhiokkeen valmistus ja käyttö paperin raaka-aineena. Puun käyttö paperin raaka-aineena mahdollisti paperiteollisuuden leviämisen pois taajaan asutuilta seuduilta raaka-aineen, puun, perässä.

1870-luvun Valkeakoski oli eristyksissä oleva kylä. Kylässä oli kolme taloa, Sorri, Yrjölä ja Tohka sekä 12 vesimyllyä. Myllyjen takia Valkeakoskella eli suuri joukko tilatonta väestöä. Kylän asutus oli keskittynyt Valkeakosken ja Myllysaaren ympärille. Kylä itse sijaitsi kosken eteläpuolella, jota kutsuttiin Isopuoleksi, mutta asutus oli levinnyt laajalti pohjoispuolelle, Vähäpuolelle. Pohjoispuoli kuului Roukon ja Salon kylien maihin.

Vuonna 1869 valmistui Valkeakosken kanava. Kanavan rakentaminen liittyi liikenneolojen parantamiseen, mutta se oli samalla aikansa aluepolitiikkaa. Vallinnut ajatus oli, että sisämaan liikenneolot järjestetään rautatien ja kanavien avulla. Liikenneväylien runko muodostuisi rautateistä, joita vesitieverkko täydentäisi. Rautatie Helsingistä Hämeenlinnaan oli valmistunut vuonna 1865. Suomen teollistunein kaupunki Tampere jäi rautatien tavoittamattomiin. Tampere nautti myös vapaakaupunkioikeuksia, joten se oli vaarallinen kilpailija rannikon vanhoille kaupungeille. Tästä syystä rannikkokaupunkien porvaristo ei valtiopäivillä ollut halukas rakentamaan rautatietä Hämeenlinnasta Tampereelle. Sen sijaan Hämeenlinnan pohjoispuolisen seudun liikenneyhteyksiä parannettiin rakentamalla kanava Valkeakoskelle.

Valkeakosken kanavointi oli esiintynyt erilaisissa yhteyksissä jo 1700-luvulta alkaen. Se oli kuitenkin jäänyt suurempien hankkeiden jalkoihin. 1800-luvun alussa oli koskenperkausjohtokunnan toimesta kanavoitu Valkeakosken yläpuolinen Apiankoski. Samaan aikaan valmistui avokanava Kangasalan Kaivantoon. Höyrylaivaliikennettä ei tuohon aikaan vielä ollut ja muukin vesiliikenne veneitä lukuun ottamatta oli sangen vähäistä. Kanavointien tarkoituksena olikin ennemmin vähentää tulvien aiheuttamia tuhoja ja laskea vedenpintaa, jotta pelto- ja niittyalaa saatiin lisättyä.

Valkeakoski oli ongelma kahdelle sahalle. Längelmäelle vuonna 1858 perustettu Vinkiän saha kuljetti sahatavaransa proomulla Valkeakosken yläpuolelle, jossa lasti purettiin, kuljettiin hevosilla kosken ohi ja lastattiin alapuolella odottaneeseen proomuun. Proomut kuljivat osan matkasta purjein, osan varppaamalla. Mäntän saha Mäntänkosken itähaarassa kuului helsinkiläiselle kauppaneuvos Carl Sundmanille. Sahan laudat ja lankut kuljettiin ensin sahalta proomuilla parin peninkulman päähän Kuoreveden rannalle, josta ne vietiin hevoskyydillä kaksi peninkulmaa Vilkkilään Längelmäelle. Sahatavara lastattiin proomuihin ja kuljetettiin seitsemän peninkulmaa Apialle, jossa kosken yläpuolella lasti siirrettiin pienempiin veneisiin, jotka saattoivat kulkea

virrasta. Valkeakoski ohitettiin hevoskyydillä, kosken alla kuormat purettiin ja lastattiin proomuihin, jotka höyrylaiva hinasi Hämeenlinnaan.

Valkeakosken kanava ei tuonut rautatien ulottuviin yhtäkään merkittävää liikekeskusta, eikä se myöskään edesauttanut yhdenkään Valkeakosken yläpuolisen paikkakunnan liike-elämän tai teollisuuden kehittymistä. Sen sijaan rakentamalla Valkeakoskelle kanava voitiin siirtää rautatien rakentamista Tampereelle. Tampere jäi edelleen liikenteelliseen mottiin. Vesireitti Hämeenlinnan kulki Lempäälän kautta, jossa oli lähes läpipääsemätön Kuokkalan koski. Tampereen rataa jarrutettiin vielä rakentamalla 1873 kanava Lempäälään. Se mahdollisti laivaliikenteen suoraan Tampereelta Hämeenlinnan rautatieasemalle. Kanavan merkitys jäi kuitenkin vähäiseksi rautatien valmistuessa Hämeenlinnasta Tampereelle.

Valkeakosken kanavasta tuli nopeasti yksi eniten liikennöityjä kanavia Suomessa. Sulun läpi kulkeneiden alusten määrä kuitenkin vääristää kanavan merkitystä. Tilastoihin merkittiin kaikki läpi kulkeneet alukset, olivat ne sitten laivoja tai soutuveneitä, myös tukkilautat kulkiessaan kanavan kautta, tilastoitiin. Tehtaan alukset joutuivat kulkemaan kanavasta lähes päivittäin tuottaen näin tilastomerkin.

Kanava ei parantanut Valkeakosken yhteyksiä muuhun maailmaan. Se toi kuitenkin paikkakunnalle valtion virkamiehen, kanavakasöörin.

Valkeakosken tehdasyhtiön laivasto

Valkeakosken tehdasyhtiö joutui alusta saakka kuljettamaan koneita ja tuotteita vesitse. Se saattoi alkuvaiheessaan turvautua Hämeenlinnan höyrylaivaosakeyhtiön aluksiin Vanajaan ja Roineeseen sekä Hämeen tavarankuljetusyhtiön Alku- ja Jatko- laivoihin. Molemmat yhtiöt ajautuivat konkurssiin pian Tampereen radan valmistuttua, ja tehdasyhtiö osti Roineen vuonna 1877. Roine oli valmistunut Tampereen konepajalla vuonna 1868. Joidenkin tietojen mukaan Walkiakoski -yhtiö olisi ostanut myös siipiraslaiva Vanajan. Vanaja siirtyi kuitenkin pian tehdasyhtiön yhden osakkaan, kirjakauppias E. Hagelbergin omistukseen. Roine oli potkurilaiva. Alkuaan siinä oli potkuri sekä perässä että keulassa. Käytännön syistä keulapotkuri poistettiin ja siirrettiin perään toisen potkurin rinnalle. Roine oli liikenteessä vuoteen 1896 saakka, jolloin se muutettiin proomuksi.

Alkuaikoina kuljetuksiin käytettiin myös Granbergin omistamaa pientä Apia -laivaa. Apia oli valmistunut Tampereen konepajalla vuonna 1879. Kolme hevosvoimainen Apia oli kuitenkin huvialus eikä sellaisenaan käyttökelpoinen hinaaja.

Pyhäjärven sahan omistajalta, Elieser Johanssonilta, Ab Walkiakoski osti vuonna 1893 Partola -nimisen laivan. Uusi omistaja nimesi laivan Ahkeraksi. Puurunkoinen Ahkera oli liikenteessä vielä 1904, mutta huonokuntoisena romutettiin pian.

Ensimmäinen Ab Walkiakosken uutena hankkima hinaaja-alus oli Walkiakoski, joka valmistui 5.6.1889. Laivan rakensi varkautelainen Warkaus Bruk Paul Wahl & Co. Walkiakosken pituus oli 16,7 metriä, leveys 3,6 metriä. Kaksisylinterisessä höyrykoneessa oli tehoa 12 ihv. Walkiakoski oli kanneton salonkilaiva. 1900-luvun alussa Walkiakoski liikennöi säännöllisesti Valkeakosken ja Hämeenlinnan väliä vieden paperia ja tuoden raaka-aineita.

Vuonna 1896 Ab Walkiakoski päätti hankkia uuden, entisiä suuremman hinaaja-aluksen. Ennen päätöksentekoa oli tutkittu mahdollisuutta uudistaa jokin vanhoista laivoista. Yhtiö lähetti tarjouspyynnöt aluksesta, jonka pitäisi kulkea 2 – 3 proomun ja 80 tonnin lastin kanssa 12,5 km tunnissa. Tarjosten perusteella päätettiin tilata uusi hinaaja Aktiebolaget Sandvikens Skeppsdocka och Mekaniska Verkstadilta, Hietalahden konepajalta, Helsingistä. Uusi alus sai nimen Wanaja. Se oli 18,3 metriä pitkä ja varustettu kahdella compound höyrykoneella. Suurista suunnitelmista huolimatta Wanaja toimi pääasiassa Valkeakosken lähivesillä hinaten polttopuuroomuja ja avustaen jäänmurrossa. Vuonna 1933 Wanaja purettiin ja muutettiin koneettomaksi asuntolaivaksi.

Roine ei enää 1890-luvulla kyennyt toimimaan hinaajana. Se palautettiin joksikin aikaa matkustajaliikenteeseen. Laiva oli kuitenkin vanhanaikainen, ja se päätettiin purkaa proomuksi. Roineen korvaajaksi tilattiin Tammerfors Linne- och Jernmanufaktur Aktiebolagetilta 23.10.1898 uusi hinaaja. Laiva valmistui seuraavana vuonna ja sai nimen Wuolle. Sen pituus oli 13,8 metriä ja leveys 3,5 metriä. Toimitussopimuksen höyrykoneen teho oli 8 ihv, mutta myöhemmin sen tehoksi ilmoitettiin 53 ihv. Alkuperäinen nopeus oli 15 km tunnissa. Pienenä ja suht´matalassa kulkevana, syväys oli vain yksi metri, Wuolle soveltui hyvin matalille latvavesille, jossa se usein oli Hauhon Roineella ja Pyhäjärvellä.

Mallasvesi –yhtiön laiva Mallasvesi III todennäköisesti ostettiin ABW:lle vuonna 1910. Se sai nimen Wäinämöinen.

Seuraavana oli uusimisvuorossa puurunkoinen Ahkera. Rosenlew-yhtiö tarjosi Ab Walkiakoskelle rakentamaansa varppialusta, mutta se ei vastannut ABW:n toiveita. Sen sijaa Ab Walkiakoski päätti ostaa Sipoon Söderkullan kartanon laivan, joka Valkeakoskella sai nimen Weijo. Kauppahinta maksettiin osin antamalla Wäinämöinen vaihdossa. Kannellinen alus muutettiin 1910 matalaksi salonkilaivaksi, jollaisena se paremmin pystyi liikkumaan Valkeakosken lähialueella. Weijo myytiin maanviljelijä Mikko Kaloiselle Tuulokseen 7.6.1915. Uusittuna se liikennöi matkustajalaivana nimellä Roine.

Wellamo hankitaan

Valkeakosken tehtailla toteutettiin 1900-luvun alussa suuria uudistuksia. Tehtaalle hankittiin uusi paperikone, rakennettiin sulfiittiselutehdas, sisäisiä kuljetuksia tehostettiin ja energian tuotantoa lisättiin. Massapuun että polttopuun tarve lisääntyi. Kasvava tuotanto lisäsi myös valmiiden tuotteiden kuljetuksia rautatien varteen. Aktiebolaget Walkiakosken aluskanta ei riittänyt hoitamaan kuljetuksia. Yhtiö suunnitteli jonkun vanhan aluksensa perusteellista uudistamista. Lopulta kuitenkin päädyttiin uuden aluksen hankkimiseen.

Wellamo valmistui vuonna 1907 Oy Sommers, af Hällström & Waldens Ab:n Tampereen konepajalla. Aluksesta tehtiin voimakas. Sen kahden höyrykoneen tehoksi mitattiin 170 hevosvoimaa. Aluksen liki 22 metriä pitkä runko suunniteltiin siten, että se pystyy murtamaan jäätä. Laivasta tehtiin voimakas mutta myös sen keula muotoiltiin jäänmurtamiseen sopivaksi ja vahvistettiin tarpeellisiltaosin. Vesireitti Valkeakoskelta Sairion satamaan Hämeenlinnaan tai Toijalan satamaan oli pidettävä auki mahdollisimman pitkään.

Mallasvesi –yhtiön osto

Vuonna 1911 tarjoutui Ab Walkiakoskelle tilaisuus ostaa Ab Mallasvesi –nimiselle yhtiölle kuuluneet hinaajat Mallasvesi II ja Mallasvesi III. Hinaajia ja proomuja arvokkaampia olivat Mallasvesi-yhtiön sopimukset Hauhon – Lammin –vesireitin varrelta, josta Ab Walkiakoski ei aiemmin ollut polttopuuta hankkinut. Laivat saivat uudet nimet, Mallasvesi II sai nimen Wäinämöinen ja Mallasvesi III nimen Wirrat.

Wäinämöinen oli rakennettu Helsingissä 1892. Se sai valmistuessaan nimen Neptun III. Aluksen pituus oli 18,6 metriä. Myös Wäinämöisessä oli kaksi höyrykonetta. Niiden yhteenlaskettu teho oli 72 ihv. Wirrat oli rakennettu Harhalan telakalla Pälkäneelle, siinä oli yksi höyrykone, jonka teho oli 12 ihv.

Wäinämöinen oli Wellamon ohella toinen pitkään palvellut höyryhinaaja. Sitä ei koskaan dieselöity, vaan 1950-luvun lopulla laiva purettiin ja sen rungosta tehtiin Lanka-niminen kettinkiproomu. Runko seisoj Tervasaaren telakalla, josta sen osti joukko laivaharrastajia, jotka rakensivat siitä moottorialus Mallasveden. Wirrat sen sijaan sai polttomoottorin jo 1930-luvulla. heikkotehoinen ja

pieni hinaaja jäi tarpeettomaksi, ja se upotettiin Apianlahteen 1940-luvulla. Siellä sen runko on edelleen.

Aktiebolaget Walkiakosken laivasto kasvoi vielä vuonna 1920 Hauho Osakeyhtiöltä ostetuilla höyrylaivoilla, hinaajat Hauho I ja Ahti. Ahti oli rakennettu vuonna 1898 Näsijärven liikenteeseen. Murole Ångsåg – nimisenä Ab V. J. Enqvist myi laivan Hauho –yhtiölle vuonna 1918. Vuonna 1936 se siirrettiin Simpellelle.

Viimeinen Ab Walkiakosken ostama höyrylaiva oli vuonna 1932 hankittu hinaaja Tampere, joka sai Valkeakoskella nimen Voima. Laiva oli alkuaan valmistunut vuonna 1885 matkustajalaivaksi Joetar Näsijärvelle. Sieltä se siirrettiin Alfred Selinin hinaajaksi Oiva Pyhäjärvelle, sitten takaisin matkustajalaivaksi nimellä Tottijärvi. Vuonna 1921 laivaa jatkettiin ja siihen asennettiin uudet koneet. Uusittuna laiva oli hinaaja Tampere. Voima myytiin vuonna 1943.

Arkea laivoilla

Purjehduskausi pyrittiin pitämään mahdollisimman pitkänä. Väylien jäätyminen tiesi kuljetusten vaikeutumista. Laivojen henkilökunta oli talviajan maissa. Vanhaa käytäntöä lieni Wellamossa vielä 1962 ollut tapa, jonka mukaan laivan päällystö oli talven metsätyönjohtajina, konehuoneen väki tehtaan korjauspajalla ja proomumiehet metsätöissä.

Vuonna 1913 Wellamo ja Walkiakoski laskettiin vesille 3. huhtikuuta. Laivat aloittivat väylän avaamisen Valkeakoskelta Hämeenlinnaan. Todennäköisesti mukana oli myös toiseksi suurin laiva Wanaja. Väylän avaaminen sujui hitaasti. Wellamo pystyi omalla voimallaan murtamaan jopa viiden tuuman vahvuisen jään. Huhtikuun 8. päivä tuli Walkiakoski takaisin telakalle korjauttamaan peräsintään. Sama toistui uudelleen lähes välittömästi, ja 10. huhtikuuta Walkiakoski pääsi taas mukaan jään murtoon. Väylä Hämeenlinnaan avautui huhtikuun puolivälissä. Samalla loppui talvinen eristyneisyys. Talvella ainoa yhteys kylästä muualle oli hevosityy.

Väylien avautuessa aloitettiin talven aikana rannoille varastoidun puutavaran kuljettaminen tehtaalle. Huhtikuun 23. päivä laskettiin vesille Weijo. Toukokuun alussa lähtivät liikkeelle Wäinämöinen ja Wirrat. Samaan aikaa telakalle nostettiin jääajossa vaurioituneet alukset, jotka kunnostettiin ja maalattiin.

Kesän 1913 aikana vain Wellamolle sattui karilleajo. Laivan keularungosta katkesi yksi tukikaari ja yhdeksän levyniittiä. Korjauksen jälkeen Wellamo laskettiin vesille lokakuun 31. päivä.

Vuonna 1913 nostettiin talvituloille ensin Weijo 7. marraskuuta. Kaksi viikkoa myöhemmin telakoitiin Wirrat. Samana päivänä, 21. marraskuuta telakan rantaan ajoi Wäinämöinen, joka jäi järveen talveksi. Ensimmäisten joukossa liikenteen aloittanut Walkiakoski nostettiin telakalle 31. joulukuuta. Wellamo ja Wanaja jatkoivat liikennettä tammikuulla niin pitkään kuin jääolot sallivat.

Wellamon talvet telakalla jäivät yleensä lyhyiksi. Liikennettä jatkettiin joulukuun saakka, joskus pitkälle tammikuulle. Takaisin veteen Wellamo saatettiin laskea jo helmikuussa, jolloin alkoi väylän avaaminen. Väylän avaamista koetettiin helpottaa mm. ajamalla mustaa hiiltä ja tuhkaa jäälle. Auringon paisteessa jää haurastui nopeammin ja Wellamo pystyi sitä murtamaan. Laiva nousi puolittain jään päälle, ja painollaan murskasi sen.

Sodan ajan kulussa olivat Wellamo, Wäinämöinen, Wuolle ja Koski (ex Walkiakoski). Laivojen kippareina toimivat Arvi Merimäki, Mattila ja Mäkelä. Wellamon konemestarina oli Kalle Gustafsson. Syksystä 1943 oli Koski Vähä-Evolla, jossa se kunnostettiin keväällä 1944. Laivan konemies Mäkelä aloitti työt jo ennen vappua. Wellamossa tehtiin keväällä 1944 täydellinen puutyön uusiminen. Keittiö ja WC rakennettiin laivan kannelle. Keulasalongin porras rakennettiin suoraan kannelta, kun se aiemmin oli kulkenut matkustajasalongin läpi. Wuolteen kattila kunnostettiin Tampereen Pellavatehtaan korjaamossa. Wäinämöisessä tehtiin vain pieniä korjauksia. Kaikki laivat olivat valmiina jäiden lähtiessä 9. toukokuuta.

Vuonna 1944 intoutui korjauspajan mestari Vilho Virjula kuvailemaan rintamamiehille tarkoitettussa Valkeakosken Viestissä Wellamon aamua seuraavasti: " *Tehtaan paperivarastojen vierustalla laivalaiturissa höyryää hinaajalaiva Wellamo lähtöä odotellen. On varhainen juhannuksen aikainen aamuhetki. Luonto on kauneimmillaan. Aurinko on jo hetken katsellut syrjäisillä alkavaa touhua tehtaan satamassa. Rasvatyynen järven pintaan kuvastuu rantapensaitten rehevät, vihreät varjot. Kalalokit ovat aloittaneet päivän saalistuksensa lennellen rauhallisesti, pitkin siiven vedoin korkeudessa, tai hiljalleen soudellen veden tyynessä kalvossa. Lähellä olevan sulfaattitehtaan soodaosastolta kantautuva räiskähtelevä ääni, sekä tehtaalta kuuluva kumea jyminä osoittavat, että siellä työn tahti jatkuu vuorokauden ajasta välittämättä.*

On eräs niitä kesäaamuja, jolloin luonto lepää puhtaana, värikkäänä ja raikkaana, tuhansien pikkulintujen laulaessa sille ylistystä.

Satamaan tulee eloa. Laivan konemestari Gustafsson on saapunut laivalle. Lämmittäjä on herännyt ja työntää höyrykattilan tulipesään halkoja liikutellen rämiseviä pesän suuluukkuja. Hetkisen kuluttua syöksee savutorvesta voimakas, musta savu, nousten aivan suorana patsaana korkeuteen ja häviten siellä kirkkaaseen taivaan sineen. Muukin miehistö ilmaantuu laivan uumenista kannelle. Kahvinkeitto on aloitettu perähytin keittiössä, koska kamiinan savutorvesta savua tupruaa ulos. Laivanpäällikkö Laine saapuu eväskoreineen, kiinnittäen kohta huomionsa täydessä paperi- ja selluloosalastissa oleviin proomuihin laiturin kupeella. "Ovat sentään pysyneet yön veden pinnalla", toteaa hän tyytyväisenä. Proomumiehet tulevat selvittelemään hinaus- ja kiinnitysköysiä kuntoon, - lähtöä varten, Gustafsson on jo pannut koneet käyntiin. Naksahdellen pakenee vedeksi lauhtunut höyry pois sylintereistä. Koneiden vauhti kiihtyy ja vettä vispaavat potkurit sekä koneistosta roiskuva lauhdevesi saavat vedenpinnan väreilemään. Siihen yhtyvä kiinnitysköysien natina rikkovat tunnelmallisen varhaisaamun hiljaisuuden. Kaikki on valmiina matkaa varten. Kansimies irroittelee jo laivan kiinnitysköysistöä ja proomut ovat myöskin jo osittain laiturista irroitettut. Viimeisiä määräyksiä antamaan on saapunut mestari Virtanen, jonka oli kesken yöuniensa riennettävä myöhään illalla saatuja kuljetusmääräyksiä tiedoittamaan. Levottoman yönunen olivat ne aikaansaattaneet tärkeistä kuljetuksista vastuussa olevalle miehelle.

Laivanpäällikkö astuu ohjaushyttyinsä. Viimeinen kiinnitysköyden silmukka tempaistaan pollarin kaulasta laivaan, sekä jalalla työnnetään laiva irti laiturin kupeelta. Merkkikello kilahtaa. Alusten välillä olevat hinausköydet alkavat vähitellen pingoittua, laivan lipuessa raskaine lasteineen ulos selälle. Aamurauha palautuu vielä hetkiseksi satamaan. Tyhjät proomut odottelevat lastaajia ja ja illalla Wellamon tuomat täydet hiili-, kemikalia- ja kappaletavaralastit odottelevat purkajiansa. Mutta vielä ei ole tehtaan pilli soinnut päivätyön alkamisen merkiksi.

Wellamo seilaa jo kaukana "redillä". Sen potkurit pieksävät vettä vimmatusti. Laivan kyljiltä roiskahtelee koneitten käynnin tahdissa lauhduttajista tulevat vesisuihkut viskautuen kauas laivan kupeilta. Potkureista lähtevä vesivirta kuohaisee voimakkaana proomujen keulassa. Uljaana kohoutuu laivan runko ylös tyynen veden kalvosta.

Sinne häipyi Wellamo vieden valmista tavaraa maailman markkinoille. Sinne häipyi idyllisen satamamme rauhan häiritsijä."

Seikkailuja tyynessä ja myrskyssä

Pelkkää tyyntä ei elämä laivoissa ollut. Vuoden ensimmäiset matkat avatulla väylällä olivat vaikeita jäiden puristaessa laivoja ja proomuja. Erään kerran Wellamo menetti toisen potkurinsa ja eväskonttinsa pääsemättä uutta väylää pitkällekään.

Lauantaina, syyskuun 7. päivä vuonna 1929 lähti Wellamo tavanomaiseen aikaansa kello neljän tienoissa aamulla Valkeakoskelta määränpäänä Sairion satama Hämeenlinnassa. Tuuli yltyi koko

ajan. Hinauksessa oli kaksi täydessä sellu- ja paperilastissa ollutta proomua ja niiden perässä vielä kolme tyhjää proomua. Lastatuissa proomuissa oli peränpitäjät mutta tyhjät seurasivat perässä lyhyin köysin toisiinsa sidottuina. Matka sujui aluksi hyvin, laiva proomuineen saattoi pysytellä pohjoiskoillisesta puhaltavalta tuulelta suojassa. Vanajanselälle tultaessa kapteeni valitsi pohjoisemman väylän pysytellen siten edelleen tuulelta suojassa. Vanajan sunttia lähestyttäessä myrsky voimistui. Tyhjät proomut hyppelivät kuin lastut laineilla, keikkuen lyhyissä varpeissaan eri tahtia aaltojen mukana. Juuri ennen Vanajan sunttia katkesi tyhjät proomut viimeiseen lastattuun proomuun yhdistänyt varppi, ja tyhjät proomut jatkoivat matkaansa tuulen mukana. Wellamo jatkoi matkaansa ja sai sellu- ja paperilastin suojaan Vanajan niemekkeen taakse, jonne proomut ankkuroitiin. Sitten lähdettiin hakemaan karanteita kolmea proomua, joita aallot veivät kohti matalaa Ruskeanlahtea. Varppi saatiin kiinni, mutta valtaviin aaltojen voimasta proomut tempautuivat uudelleen vapaiksi. Sama toistui, ja laiva ja proomut ajautuivat koko ajan kohti rantaa. Pian laiva sai pohjakosketuksen. Aallot löivät laivan yli, eikä koneista ollut hyötyä lauhtuttajien putkien tukkeuduttua hienosta hiekasta. Kansimies Eetu Ranta lähti pyrkimään maihin, matkaa oli noin 250 metriä. Tarkoitus oli hakea rantaan ajautunut soutuvene, mutta kovassa aallokossa sitä oli mahdotonta saada vesille. Ranta lähti kävellen kohden Suontaustan laituria, jossa Hämeenlinna – laiva poikkeaisi. Hämeenlinnalla hän pääsi takaisin Valkeakoskelle ja hälyttämään apua.

Pelastustoimiin lähti Valkeakoskelta ensin uittoyhdistyksen höyrylaiva Arne ja pian sen perään Aktiebolaget Walkiakosken Wanaja -laiva. Arne laivalla olivat ainakin isännöitsijä K.E. Ekholm ja kuljetusosaston työnjohtaja Väinö Virtanen. Arnen päästyä lähelle Wellamoa piti hinausvaijeri viedä Wellamoon, laivalla ei Wellamon viereen ollut asiaa. Arnesta laskettiin vene, johon menivät Ekholm ja Virtanen, jotka soutivat varpin Wellamoon. Samaan aikaa oli Wanaja tullut paikalle. Yhdessä Arne ja Wanaja saivat Wellamon irtoamaan, osin voimakkaan aallokon ansiosta. Wellamo hinattiin Lepaan rantaan odottamaan korjausta. Wanaja vei proomut Lepaan laituriin, ja Ekholm soitti Valkeakoskelta itselleen autokyydin. Puhelun jälkeen hän kertoi matkustajalaiva Kurun kaatuneen Näsijärvellä samana päivänä. Myrskytuuli oli pahimmillaan puhaltanut 12 beaufortin voimalla.

Wellamon koneet saatiin puhdistettua ja sunnuntaina matkaa jatkettiin Sairioon. Maanantaina koetti Viiala - yhtiön varppaaja turhaan irrottaa rantaan ajautuneita proomuja. Palatessaan Hämeenlinnasta ryhtyi Wellamo kiskomaan kiinnijuuttuneita proomuja, ja tiistaina kaikki kolme olivat sen perässä matkalla Hämeenlinnaan.

Proomuja upposi usein. Erään kerran Wellamon tuodessa hiililastia Hämeenlinnasta upposi hiiliproomu. Uppoamispaikka merkittiin ja proomu löydettiin, mutta nostamaan sitä ei kyetty. Rikkilastissa ollut proomu puolestaan upposi Rapolan kohdalla. Lasti saatiin nostettua ylös, ja sen jälkeen nousi proomu itsestään pinnalle.

Sammuttamattoman kalkin kuljetus proomuilla oli hankalinta. Jos lasti vähänkin kastui, alkoi kalkki sammuaan palaa ja kuorma oli pakko tyhjentää järveen.

Sumussa sattui monenlaisia onnettomuuksia. Tapana oli, että laivan lähtiessä ilmoitettiin lähdöstä määräsatamaan, jotta laivaa osattiin odottaa. Kerrankin Hämeenlinnasta oli Valkeakoskelle ilmoitettu Wellamon lähteneen. Perillä oli määrä olla illalla, mutta laivaa ei kuulunut koko yönä eikä seuraavana aamunakaan. Sumut hälvettyä lähti toinen laiva Valkeakoskelta etsimään kadonnutta. Jänissalon kohdalla oli Wellamo kivillä, keula pystyssä ja kalpea kapteeni kannella, kuten työnjohtaja Virtanen myöhemmin muisteli.

Konemestari Lahja Niemi on kertonut eräästä loppusyksyn matkasta, jolloin Niemen Wäinämöinen oli hinaamassa pieniä lotjia Vihavuodesta Alvettulaan, jossa lasti siirrettiin suurempiin proomuihin. Pakkanen kuitenkin kiristyi, eikä Wäinämöinen päässyt proomuineen omin avuin jatkamaan matkaa Valkeakoskelle. Apuun tuli Wellamo, joka alkoi avata väylää. Päällikkö oli kuitenkin pienessä humalassa, ja Alvettulan joen mutkassa laiva jatkoi täydellä vauhdilla rantasuohon. Wellamo pääsi suosta omin voimin, ja syntyneestä ojasta tuli hyvä satamapaikka Hauho-laivalle. Suurin osa proomuista ja moikka laitettiin Wellamon perään, joka lähti viemään niitä Valkeakoskelle. Harhalan salmessa Pälkäneellä moikka otti kiinni sillan pilariin ja alkoi vuotaa. Wellamo jatkoi matkaansa

Valkeakoskelle, jonne laiva lasteineen saapui illalla. Aamulla työnjohtajan tullessa katsomaan saapunutta kuormaa oli moikka lähes upoksissa. "Mikäs tuo on?", oli työnjohtajan kysymys. "Jaa, se ol yks vesilusikka vaan", oli Wellamon kapteenin rahallinen vastaus.

Kaikilla laivoilla oli omat liikennealueensa. Walkiakoski hinasi proomuja Hämeenlinnaan, kunnes joutui tekemään tilaa voimakkaammille laivoille. Sen jälkeen se siirteli halkoproomuja ja nippuja Valkeakosken lähivesissä ja oli useina kesinä Kukkiolla tai muilla ylävesillä, jonne suuria laivoja ei voitu viedä. Wäinämöinen liikennöi vanhoilla Ab Mallasveden reiteillä Pälkäneen ja Hauhon suunnilla. Wellamo hinasi paperi- ja sellulastissa olleita proomuja Hämeenlinnaan tuoden paluulastina kemikaaleja ym. Wanaja oli lähes täysin halkojen kuljetuksessa. Wuolle keräili lasteja ylävesillä ja tehtaan läheisyydessä. Wirrat avusti muita laivoja ja tukkilauttoja. Vuoden 1917 palkkaluetteloiden mukaan Wellamossa oli kymmenen hengen miehistö, Wanajassa seitsemän, Walkiakoskessa kahdeksan ja Wäinämöisessä kahdeksan.

Wellamon päällikköinä toimivat ainakin K. Ekroth, Johannes Vuorinen, Järvinen, Heikki Laine ja Pauli Mäkelä.

Höyrylaivat väistyvät

Ab Walkiakoski, vuodesta 1934 alkaen osa Yhtyneet Paperitehtaat Osakeyhtiötä, luopui vähitellen höyrylaivoistaan. Ahkera ja Roine oli purettu jo 1890-luvulla, Wirrat laivan kone purettiin ja korvattiin dieselmoottorilla 1930-luvun lopulla. 1940-lopulla Walkiakoski, silloin Koski, uudistettiin, höyrykone purettiin ja laivaan asennettiin diesel. Samalla nimi muutettiin Vanajaksi. 1950-luvun alussa Vanaja siirrettiin Kaipolan tehtaalle, josta se myöhemmin myytiin huvialukseksi. Wuolle muutettiin moottorihinaajaksi 1950-luvulla, jolloin sen ulkoasu muuttui täysin. Moottorialuksena se säilyi Yhtyneiden Paperitehtaiden Tervasaaren tehtaan viimeisenä hinaajana, kunnes myytiin 1990-luvulla.

Wellamo oli Aktiebolaget Walkiakosken ylpeys, tehtaan "amiraalilaiva". Se oli myös tehtaan edustusalus vieden useita kertoja mm. kenraali Mannerheimin seurueineen Kangasalan Ihaniemeen professori Granbergin huvilalle. Myöhemmin Wellamo kuljetti niin eläkeläisiä kuin Yhtyneiden vieraita milloin risteillen, milloin vieden Leposaaren vieraskerholle.

Wellamo uudistettiin keväällä 1954. Puinen ajohytti purettiin ja korvattiin metallisella, sangen korkealla rakennelmalla. Samalla uusittiin laivan höyrykattila. Vanhat päätylevyt säilytettiin mutta vaippalevyt, tulitorvi, tuliputket, ankkuriraudat ym. uusittiin täysin. Kattila valmistui Tervasaaren korjauspajalla ja katsastettiin heinäkuun alussa. Kattilan uusimista oli suunniteltu pitkään, kattilan uudet teräslevyt oli nimittäin hankittu jo vuonna 1944. Pian kattilanvaihdon jälkeen laivassa siirryttiin öljylämmitykseen. 1960-luvun lopulla suunniteltiin Wellamon muuttamista vesibussiksi. Vuonna 1968 se jopa katsastettiin matkustajalaivaksi.

Wellamo sai kunnian avata Valkeakosken uuden kanavan. 30.6.1955 kello 13.00 avautuivat kanavan ylemmät sulkuportit ja Wellamo ajoi ensimmäisenä laivana kanavaan. Laivan kannella sulutusta seurasivat tie- ja vesirakennushallituksen sekä kanavan urakoineiden Ahlström Oy:n ja Strömberg Oy:n edustajat. Laivan päällikkönä oli Heikki Laine.

Vuoden 1969 keväällä Wellamo ennätettiin jo laskea vesille, mutta nostettiin kuitenkin takaisin telakalle, jossa se sai olla koko kesän. Sen korvasi uusi, vuonna 1962 valmistunut moottorihinaaja Wanaja. Wuolle liikennöi Hauhon vesillä. Moottorihinaajat Lähtö 5 ja Jehu avustivat sulutuksissa. Yhtyneiden Paperitehtaiden puunuitot loppuivat Valkeakoskella vuonna 1971. Alkoi Wellamon rappion aika. Alus ruostui ja keräilijät irrottelivat siitä osia kokoelmiinsa. Laivan irtain kalusto tuhoutui telakan varastomakasiinin tulipalossa.

Wellamoa ei kuitenkaan unohdettu. Monet puhuivat sen pelastamisesta. 1970-luvun loppuvuosina mietittiin vakavasti mahdollisuutta sen kunnostamista toimivaksi museolaivaksi. Yhtyneiden

Paperitehtaiden aloitteesta 11.5.1978 kutsuttu kokous, jossa olivat mukana Yhtyneiden lisäksi Valkeakosken kaupungin, Valkeakoski – seuran, Sääksmäki – seuran, Valkeakosken Pursiseuran ja Valkeakosken Navigaatioseuran edustajat, oli yksimielinen laivan historiallisesta arvosta. Jo tuolloin tiedettiin sen olevan Suomen viimeinen kaksikoneinen sisävesihinaaja. Laivasta haluttiin tehdä "elävä museo", se olisi otettu liikenteeseen. Kaikkien toiveena oli Wellamon säilyminen. Millään hankkeen osapuolista ei kuitenkaan ollut riittävästi voimia tai tahtoa, eikä rahaa, laivan kunnostamiseen. Laiva sai seistä Tervasaaren telakalla. Alus sai lopulta romutustuomion.

Tieto Wellamon myynnistä kulkeutui onneksi höyrylaivoja harrastavan diplomi-insinööri Osmo Norvaston korviin. Kaupat tehtiin vuonna 1981. Norvasto sitoutui säilyttämään Wellamon Valkeakosken vesistöissä, aluksen nimen ja alkuperäiset höyrykoneet.

Norvasto aloitti laivan kunnostamisen. Wellamo osoittautui oletettua huonokuntoisemmaksi. Rungon rautalevyistä oli uusittava noin neljännes. Itse runkorakenteet olivat hyvät. Aikoinaan ongelmia aiheuttaneet potkurinakselit uusittiin ja ongelmallinen rakenne muutettiin. Kansirakenteet olivat huonossa kunnossa. Uusi ohjaushytti rakennettiin alkuperäisiä suunnitelmia mukailien.

Wellamon koneet olivat säilyneet hyvässä rasvassa lähes vaurioitta. Laivassa neljännesvuosisadan koneita hoitanut höyrykoneenhoitaja Kalervo Järvinen sai ne toimimaan. Kun vesillelaskun aika koitti, saattoi Wellamo lähteä omin konein kohti Kangasalan Saarikylää, Osmo Norvaston kesäasunnon rantaa.

Saarikylissä oli vuorossa sisätilojen ja koneiden kunnostus. Taka- ja etuhytit kunnostettiin ja laivan perään rakennettiin wc. Huvikäytön ohella vuokraveneeksi katsastetulla Wellamolla tehtiin risteilyjä ja parina kesänä saarikyläläisten torimyyntimatka Valkeakoskelle.

Osoituksena Wellamon arvosta voidaan pitää myös sen pääsyä museoviraston ylläpitämään perinnelaiwarekisteriin. Rekisterissä on 83 alusta, joista höyryaluksia on 53. Wellamo on rekisterin ainoa, ja myös ainoa säilynyt, kaksikoneinen sisävesilaiva.

Wellamo tänään

"Laivan kunnostamisessa kuluu vuosi per metri", totesi Osmo Norvasto kerran. Wellamon kunnostamiseen kului siis 22 vuotta. Sitten olikin jo aika varmistaa laivan tulevaisuus. Laivan myynyt Yhtyneet Paperitehtaat, nykyinen UPM, ei halunnut käyttää kauppakirjassa varattua etuosto-oikeuttaan, vaan laivalle alettiin etsiä muita kiinnostuneita. Lopulta laivan osti sitä varten perustettu osakeyhtiö, jonka aikaansaamisessa Kimmo Kalliolla oli merkittävä rooli. Yhtiön perustajilla ei ollut aiempaa kokemusta höyrylaivoista, mutta he ymmärsivät Wellamon kulttuurihistoriallisen arvon sekä sen merkityksen kotipaikalleen, Valkeakoskelle. Voi siis sanoa, että Wellamon pelasti Valkeakoskelle kotiseurakkaus.

Walkiakosken Höyrylaiva Oy perustettiin 8.6.2006 Valkeakoskella. Yhtiön osakepääoma jakautuu tasan Repekkamarket Oy:n, Kuljetusliike Tyvi Oy:n, Maanrakennusliike Ilmari Kaura Oy:n, Arto Jalosen, Raimo Murasen ja Osmo Norvaston lasten Timo, Mikko ja Terhi Norvaston kesken. Yhtiön hallituksen muodostavat vuonna 2007 puheenjohtajana Heikki Tyvi ja jäsenenä toimitusjohtaja Kimmo Kallio, Raimo Muranen, Arto Jalonen, Teppo Kaura ja Timo Norvasto.

Yhtiön toimiala on matkailupalvelut sekä kokous- ja koulutustoiminta. Wellamon toimintakuntoisuus varmistetaan vuokraamalla laivaa ja tekemällä yleisöristeilyjä. Näin kaikilla on mahdollisuus tutustua vanhaan höyrylaivakulttuuriin. Toiminnasta saadut varat käytetään laivan ylläpitoon. Walkiakosken Höyrylaiva Osakeyhtiön tarkoitus ei ole tuottaa voittoa. Yhtiön osakkaat ovat sitoutuneet säilyttämään laivan nimenä Wellamon, laivan Valkeakosken liittyvässä vesistöissä sekä höyrykäyttöisenä.

Länsi-Suomen lääninhallitus myönsi vuonna 2006 syksyllä Wellamon hyttitilojen, höyrytekniikan ja meriturvallisuuslaitteiston edelleen kunnostamiseen varoja EAKR-hankkeena laivan merkittävän teknisen ja kulttuurihistoriallisen arvon perusteella. EU-projektin työt tehtiin vuoden 2007 aikana.

Perinneristeilyt kunnostetulla Wellamolla mahdollistavat uusille sukupolville tutustumisen vanhaan höyrytekniikkaan ja höyrylaivojen liikennöintiin sekä 100 vuoden takaiseen elämään laivoilla. Perinteisen höyrylaivan matkustajille kerrotaan Wellamon risteilyllä myös höyrylaivojen suuresta merkityksestä Suomen teollisuuden ja yhteiskunnan kehitykselle 1800-luvun puolivälistä aina 1900-luvun puoleen väliin saakka.

Tietoja Wellamosta ja laivan perinneristeilyistä, sekä yleisö- että tilausristeilyistä, on Walkiakosken Höyrylaiva Osakeyhtiön internetsivuilla www.wellamolaiva.fi. Sivuille voi kirjoittaa myös muistoja tai kokemuksia sekä lähettää kuvia valkeakoskelaisesta "laivojen laivasta", S/S Wellamosta. Laivan kotisatama on Valkeakosken keskustassa, Lepänkorvan laiturissa.

Höyrylaiva Wellamo

Valmistunut Oy Sommers, af Hällström & Waldens Ab:n Tampereen konepajalla vuonna 1907.

Pituus: 21,12 metriä

Leveys: 4,53 metriä

Syväys: 1,6 metriä

Pääkoneita kaksi, yhteensä 170 ihv

Kotipaikka: Valkeakoski

Omistaja: Walkiakosken Höyrylaiva Osakeyhtiö

Suurin sallittu matkustajamäärä 50.

Museoviraston perinnelaivarekisterissä.

Turvalaitteet 50 matkustajalle

- Pelastuslautat, 2 * 25

- Pelastusliivit 50 kpl

- Sammuttimet

Miehistö (pätevyys kaupallisessa ajossa)

- Kuljettaja (kuljettajankirja)

- Koneenhoitaja (höyrykoneenhoitajankirja)

- Kansimies (kansimiehenkirja)

Öljynkulutus

- 7 solmun nopeudella noin 60 litraa tunnissa, 8 solmun noin 80 litraa tunnissa