



Suomen ensimmäinen höyrylaiva Ilmarinen on rakennettu Puhoksessa 1833.

## HÖYRYN IHME TUODaan SUOMEEN

Elokuun 10. päivänä vuonna 1833 saivat Saimaan laajan vesistön rantamaiden asukkaat kerrakseen hämmästyttävän aiheita, kun perinteisten purjealusten joukossa loiskutteli savua tupruttava outo kummajainen tuulista jät venistä piittaamatta vakaasti kohti etelässä sijaitsevaa Joutsenoa.

Suomen ensimmäinen höyrylaiva Ilmarinen oli neitsytmatkallaan.

Puhoksen nuori sahanpatruuna Nils Ludvig Arppe oli monen muun puutavaraliikemiehen tavoin tuskastunut sahatavaran kuljetusten epämääräisyyteen. Aika alkoi olla jo tuolloin rahaa. Vesisahat louskuttivat maailmanmarkkinoille suomalaista putaa, kysyntä oli nousussa, mutta toimituksen kiinni oikullisista tuulista.

Puu kulki kaikkialta Saimaalta eteläiseen Joutsenoon ja Lauritsalaan, jatkaakseen sieltä maakuljetuksina Viipuriin ja merilaivoilla edelleen määräsatamiinsa. Saimaalla kuljetusosuudesta vastasivat 1 – 3-mastoiset purjelotjat, jotka saattoivat epäsuotuisissa tuuliolosuhteissa viipyä taipaleillaan useita viikkojakin.

Arppe oli edistysmielinen ja rohkea yrittäjä. Puhoksen lisäksi hän sai haltuunsa Utran sahan, perusti Pielisjoen alajuoksulle Kuurnankosken sahan ja kiinnostui myöhemmin myös rautateollisuudesta rakennuttaen 1850 Wärtsilään masuunin järvimalmin sulattamista varten. Viimeksi mainittu oli vaatimaton alku tulevalle jättiläiselle – Wärtsilä-yhtymälle.

Nopeuttaakseen puutavaran kuljetusta Pielisjoelle rakennutti Arppe 1832 Utraan maamme ensimmäisen sulkukanavan.

On mahdollista, että kuljetuskysymyksiä pohtiessaan Arppen sai kuulla pietarilaiselta ystävältään Tilman Grommelta mielenkiintoisia uutisia suuresta maailmasta, jossa kehitys taittoi taipaleita menestyksen myötä uuden ihmeellisen höyryvoiman avulla. Höyrylaivan rakennuttamisesta kiinnostui myös viipurilainen kauppahuone Hackman, joka liittyi osakkaaksi Arppen laivahankkeeseen.

Pohjanmaalla oli kuuluisia purjelaivojen rakentajia, joten sieltä palkattiin mestarit ja kevättalvella 1833 naputeltiin Puhoksen Varviniemessä puinen siipirataashinaajan runko valmiiksi. Aluksen mitat olivat 26,2 x 4,0 metriä.

Pietarilainen Alexandrowskin konepaja toimitti *Ilmariseksi* kastettuun alukseen 34 ihv:n tehoisen höyrykoneen, jonka oli valmistanut englantilainen Clarken konepaja.

Pietarista saapui Puhoksen myös englantilainen insinööri Reed, joka valvoi laivan koneiston asennusta. Hän perehdytti ensimmäiset suomalaiset höyrylaivamiehet uuden ammatin salaisuuksiin. Koneenhoitajaksi opiskeli maasmestari Kustaa Nousiainen ja perämieheksi Taneli Rouvinen. Päällikkönä toimi kokenut purjelaivakkipari Aemelaeus.

Arppe olisi tehostanut myös sahojensa toimintaa asennuttamalla niihinkin voimanlähteeksi höyrykoneet, mutta valtiovalta asettui kielteiselle kannalle peläten moisella tehokkuudella pianikin parturoitavan maan metsävarat sileiksi. Mainittakoon, että ensimmäiset höyrysahat saatiin käyttöön vasat 1859; Kestilän saha lihin ja Malmin Pietarsaareen, eli sahateollisuus siirtyi ”nykyaikaan” vuotta ennen rautatieliikenteen alkua.

*Ilmarinen* uurasti Saimaalla kiskoan perässään viitta lotjaa: Silistria, Alexander, Maria, Vassily ja Johannes. Yhteen lotjaan mahtui 600 – 1000 tusinaa lautoja, joita haettiin Utrasta, Puhoksesta, Varkaudesta ym. Kuormat hinattiin Joutsenoon ja Lauritsalaan. Paluurahdit käsittivät suolaa, silliä, sianlihaa, jauhoja ja kahvia alueen asutuskeskusten kauppiaille.

Ainoa *Ilmarisesta* säilynyt kuva on lehtori Johan Gabriel Fabritiuksen harrastelijamaisesti maalaama akvarelli, jonka hän omisti tädilleen, Puhoksen silloiselle valtiattarelle, leskirouva Sofia Fabritiukselle. Myöhemmin on oletettu, että kuva olisi maalattu 1840-luvulla.

Eräät tutkijat päättelevät *Ilmarisen* muistuttaneen muodoiltaan englantilaista siipiratasjokihinaajaa, sillä englantilainan koneen valmista oli ehkä toimittanut Puhokseen myös aluksen piirustukset. Toisaalta tiedetään purjelaivamestareiden käyttäneen piirustuksia harvoin, laivantekotaito oli perinteen ja oman kokemuksen pohjalta hankittua. Todennäköisesti rakentajat ovat kuitenkin saaneet ohjeita Englannista ja Pietarista laivan mittoihin, muotoon ja tekniikkaan liittyvistä seikoista.

Mikäli *Ilmarinen* oli mainittujen jokihinaajien kaltainen, olivat sen muodot suorastaan elegantit. Ihmetyttää vain, että pohjanmaalaiset mestarit rakensivat 25 vuotta Ilmarista myöhemmin Tampereen vesistöihin huomattavasti uranuurtajaa kömpelömmät alukset soveltaessaan purjelaivan runkomuotoja ratashöyryjen tekniikan vaatimuksiin. Eipä silti, viime vuosisadan loppukymmenillä kokeiltiin maailman laivatelakoilla käytännössä hurjiakin ideoita rakentamalla saranalaivoja, keinumattomia salonkeja, ympyrälaivoja ym. Ne kaikki päättyivät yrittäjiensä vararikkoihin.

Tiedot *Ilmarisen* myöhemmistä vaiheista ovat myös ristiriitaisia. Joissakin lähteissä mainitaan, että alus olisi romutettu 11 vuoden palvelun jälkeen Puhoksessa. Tuntuu oudolta, että 40 000 ruplaa maksanut hanke olisi poistettu hyötykäytöstä noinkin pian.

Eräillä tahoilla oletetaan, että laiva olisi työskennellyt Saimaan kanavan valmistumiseen 1856 saakka ja romutettu vanhentuneena tämän jälkeen. Näinkin

alus olisi ollut vasta 20-vuotias ”nuorukainen”, sillä rannikoittemme suolaisessa merivedessä saattoivat hyvin tervatut puurunkoiset kaljaasit purjehtia yli 60 vuotta.

Myös salaperäinen ilmestys on tunnetun taidemaalarin Magnus von Wrightin akvarelli vuodelta 1864, jossa taiteilijan kirjoittaman reunahuomautuksen mukaan on kuvattuna siipiratashinaaja *Ilmarinen* Taipaleen kanavassa, Kuopion reitillä. Toistaiseksi ei ole löydetty aineistoa, josta ilmenisi vesistöissä liikennöineen toista Ilmarista.

Wrightin *Ilmarisessa* on samoja piirteitä kuin alkuperäisessäkin olettaen että alukseen on tehty rakenteellisia muutoksia, ehkä vaihdettu voimakkaampi kone ja kattila ym.

Mielenkiintoisia ovat myös eräiden vanhojen värtsiläläisten kertomukset, joiden mukaan *Ilmarinen* – tai osa siitä – olisi siirretty Saimaan kanavan valmistumisen jälkeen Saimaalta Jänisjoen puolelle. Tiedon mukaan *Ilmarisen* rungon jäännökset nähtiin Wärtsilän Kisapirtin rannassa niinkin myöhään kuin talvisodan puhjetessa 1939.

Eräät yksityiset henkilöt ovat ilmoittaneet omistavansa joitakin osia alkuperäisestä *Ilmarisesta*, mutta olettamuksiin on suhtauduttava varauksella. On mahdollista, että ne ovat peräisin pienestä satamahinaaja Ilmarisesta, joka työskenteli Viipurissa 1800-luvun lopulla.

*Ilmarinen* on jättänyt kohtalostaan monta kysymystä varmaa vastausta vaille, joitakin tutkimuksia uranuurtajan vaiheista on meneillään.

**Lähde:**

Ilmarinen kautta aikojen, Helsinki, 1978  
Toimittanut Erkki Riimala  
Julkaisija Eläkevakuutusosakeyhtiö Ilmarinen