

Moottoroitu rahtiliikenne alkoi Annikki-veturista

Suomen ensimmäinen maantiekulkuneuvo

Vuonna 1871 nähtiin Suomen suvessa kumia, kun Englannista ostettu Annikki-veturi puhkui ja puhisi pitkin soratietä, vetäen perässään jopa 40 tonnin lastia. Suurin odotuksen käynnistetty hanke katkesi kuitenkin onnettomuuteen, ja höyryvoimista siirryttiin pitkäksi aikaa takaisin hevosvoimiin.

■ Kimmo Kotta

Suomalainen liikenne alkoi muuttua konevoimaiseksi elokuussa 1833, jolloin höyrylaiva Ilmarinen laskettiin vesille Kiteen Puhokassa. Ensimmäinen juna liikkui Helsingin ja Hämeenlinnan väliä vuonna 1862, kahdeksan vuotta myöhemmin kiskoja myöten pääsi jo Pietariin asti. Maanteillä ja kaduilla oli liikuttu siihen saakka pelkästään hevos- tai härkävetoisilla vaunuilla, mutta tähänkin puoleen tuli muutos kesällä 1871, jolloin otettiin käyttöön ensimmäinen maantieveturi. Se ei pukutellut Helsingissä, eikä edes Turussa, vaan Savon sydänmailla Karttulassa.

Maalaiskylä muuttui teollisuuskyläksi

Kuttajärven rannalla, Karttulassa, sijaitseva Syväniemi oli tavallinen, syrjäinen savolaiskylä vuoteen 1863 asti, jolloin viipurilainen kauppahuone Rosenius & Sesemann perusti sinne höyrysahan. Noihin aikoihin höyrysafoja nousi ainakin kahdeksalle paikkakunnalle, ensimmäinen aloitti toimintansa Iissä v.1860. Niitä olisi rakennettu paljon aiemminkin, mutta metsien loppumisen pelossa valtio piti höyrysafoja perustamiskiellossa vuoteen 1857 saakka. Rajoitusten päättymisen ohella



↑ Vuosina 1822–73 elänyt skottilainen Robert William Thomson patentoi lukuisten höyrykonesovellusten ja lisälaitteiden ohella muun muassa ilmakumirenkaan ja täytekynän. Thomson osallistui myös sähkönsäntin, rullatuolin, kuivausmankelin ja vannesahan kehittämiseen.

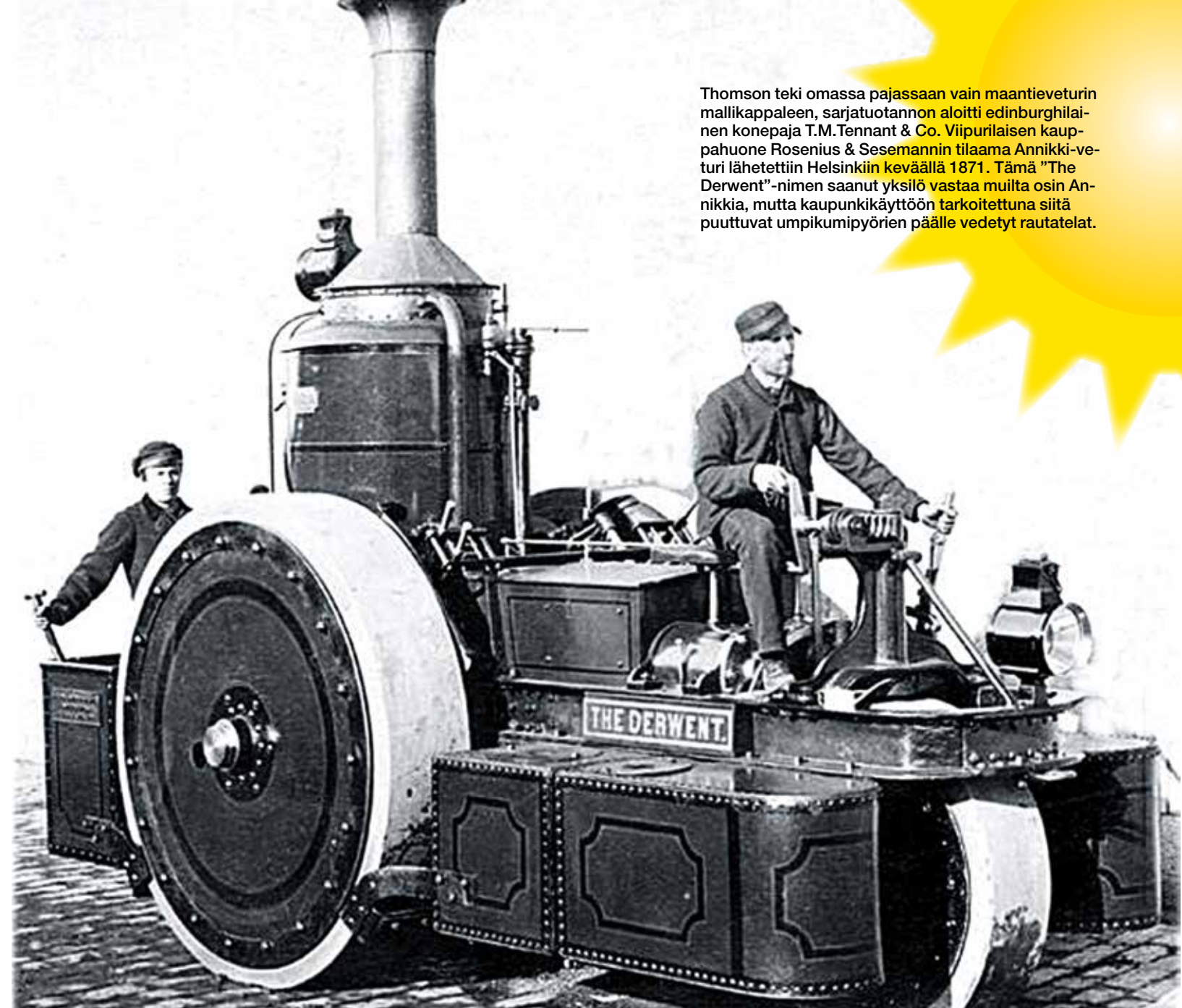
— Maantienhöyrywaunut on Wiipurin kauppahuone Rosenius ja Sesemann tilannut R. W. Thompsonin tehtaasta Edinburgissa. Ne ovat aiotut kulkemaan Syväniemen höyrysahan ja Mömmöläntahden lastauspaikan väliä, joista edellinen on Karttulan kappelissa ja jälkimmäinen Kuopion pitäjässä. Suomessa ei tällaisia waunuja tähän asti ole ollut, eikä siis vielä ole koettu owatto ne meidän mäkisesä maassamme käytettäviä. Kofemus on kuitenkin muualla osoittanut, että hywästi rakennetut maantienhöyrywaunut warsin helposti nousewat mäkiä. ellei nämät maan ole liian korkeita.

intoa lisäsivät hyvät vientimarkkinat. Höyrylaivojen ja etenkin potkurin yleistymisen myötä rahtikulut olivat pudonneet puoleen aiemmasta.

Syväniemen sahan paikka valikoitui täysin maantieteellisesti: sinne oli hyvät uittoyhteydet ja lyhin mahdollinen maamatkan Kalaveteen, jolta puolestaan avautui 1830-luvulla tehtyjen ja myöhemmin parannettujen kanavien myötä laivayhteydet suureen maailmaan. Sahaa piti liikkeessä 50 työläisen ohella 35-hevosvoimainen höyrykone. Kiivaimpana vuotena 1871 käsiteltiin 70 000 tukkia, mikä on sen ajan tekniikka huomioituna todella mahtava määrä.

Noihin aikoihin pantiin Syväniemellä vireille toinen, vielä suurempi teollinen hanke. Pietarilainen teollisuusmies Nikolai Putilov oli kiinnostunut Karttulan ympäristön runsaista järvimalmiesiintymistä ja lähetti asiamiehensä Aleksander Schleisnerin katsastamaan sopivaa paikkaa rautaruukille (masuuni). Syväniemi valikoitui parhaaksi vaihtoehdoksi samoista syistä kuin taannoissa sahan perustamisessa. Malmin kuljetus lähipitäjistä onnistui hyvin vesien myöten, Karttulasta löytyi työvoimaa ja lisää tuli koko ajan nälkäpakolaisina Pohjanmaalta. Alueella oli paljon kaskenpolton myötä syntyneitä koivikoita, tuotanto-

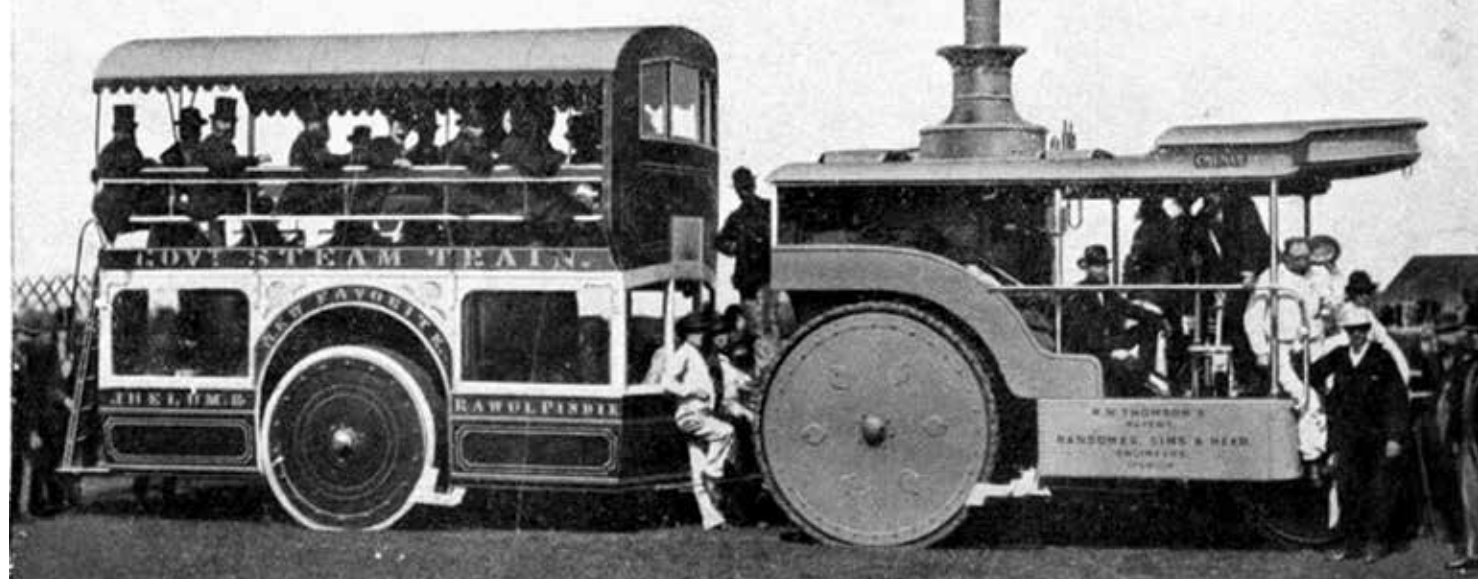
Uusi Suometar julkaisi 1.8.1870 uutisen maantieveturin hankinnasta: "Maantiehöyrywaunut on Wiipurin kauppahuone Rosenius ja Sesemann tilannut R.W.Thompsonin tehtaasta Edinburgista. Ne owat aiotut kulkemaan Syväniemen höyrysahan ja Mömmöläntahden lastauspaikan väliä, joista edellinen on Karttulan kappelista ja jälkimmäinen Kuopion pitäjässä. Suomessa ei tällaisia waunuja tähän asti ole ollut, eikä siis vielä ole koettu owatto ne meidän mäkisesä maassamme käytettäviä. Kokeumus on kuitenkin muualla osoittanut, että hywästi rakennetut maantiehöyrywaunut warsin helposti nousewat mäkiä, ellei nämät waan ole liian korkeita".



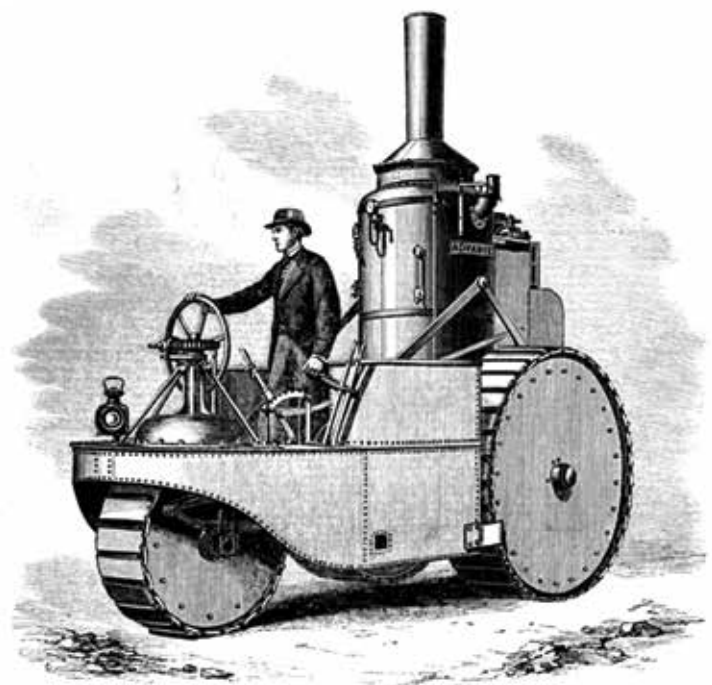
Thomson teki omissa pajassaan vain maantieveturin mallikappaleen, sarjatuotannon aloitti edinburghilainen konepaja T.M.Tennant & Co. Viipurilaisen kauppahuone Rosenius & Sesemannin tilaama Annikki-veturi lähetettiin Helsinkiin keväällä 1871. Tämä "The Derwent"-nimen saanut yksilö vastaa muilta osin Annikkaa, mutta kaupunkikäyttöön tarkoitettuna siitä puuttuvat umpikumipyörien päälle vedetyt rautatelat.



Syväniemen ja Kaislastenlahden väliä kesällä 1871 liikkuudesta Annikki-maantieveturista ei ole säilynyt kuvia, mutta tämä samana vuotena Englannissa kuvattu Thomson-steamer vaunuineen on tismalleen samanlainen. Veturi painoi vesineen ja halkoineen reilut 8 tonnia, lastia se pystyi ottamaan 40 tonnin verran.



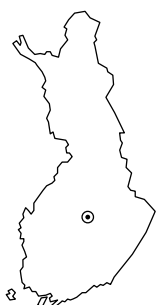
↑ Thomson-steamerin maatalous- ja luultavasti myös rahtimallit liikkivat nopeimmillaan 5 kilometrin tuntinopeudella, mutta tämä onnikka-versio meni rivakimmillaan yli kolmea kymppiä. Ensimmäinen muutaman kilometrin mittainen ”bussi-vuoro” alkoi liikkua Edinburgin ja Leithin välillä, mutta Thomson-steamerilla heitettiin koemielessä keikkaa myös Edinburghista Ipswichiin, jonne oli matkaa yli 500 km. Intiaan viedyt koneet tekivät vielä pitempiä reissuja. Matkustajapaikkoja oli tiukkaan ahdettuna 65.



↑ Tennantin lisäksi Thomson-steamerit tekivät maineikkaat englantilaiset höyrykonevalmistajat Burrell, Ransomes ja Robey, joka kuvasse. USA:ssa Thomsonia tekivät lisenssillä Williamson & Paterson ja Aetna Iron Works merkillä Overland. Koneissa oli pieniä eroja, mutta perusrakenne oli kaikissa sama.



↑ → Annikin kulkema reitti alkaa Syväniemeltä Herman Saastamoisen tienä, joka jatkuu Karttulantien 551 ylityksen jälkeen nimettömänä. Nimetön tie ylittää Ilopuron tien ja muuttuu Saittalehdon tieksi, joka jatkuu suoraan Saitanlahden rantaan. Lahden toisella puolella tie alkaa Kalliorannantienä, joka vaihtuu Vakkakuusentien (5516) ylityksen jälkeen Annikki-veturin tieksi Kaislastenlahteen asti. Länsirannantien (5550) ylityksen jälkeen tie jatkuu Laivaniementienä Kallaveden rantaan.



prosessissa kun tarvittiin valtavasti hiiltä.

Schleisner kuitenkin järjesti Putiloilta salaa ruukin omiin nimiinsä. Pieniä hankaluuksia aiheutti se, että tällaisia laitoksia saivat perustaa vain aateliset, joihin Schleisner ei kuulunut. Asia junailtiin niin, että nimellisesti tehtaan perustajina toimivat venäläiset aatelmiehet **Vasili Poletika** ja **Peter Semjannikov**. Käytännössä laitosta kuitenkin pyöritti Schleisner, tai Leikku, kuten savolaiset häntä kutsuivat.

Ruukille löytyi sopiva paikka Sourusta, samaisen Kuttajärven rannalta, vajaan kahden kilometrin päästä höyrysahasta. Rakentaminen alkoi vuonna 1868, tuotanto pääsi vauhtiin pari vuotta myöhemmin. Tämäkin laitos kävi höyryvoimalla, jota tuotti 45 hv:n kone, pian hankittiin 2 konetta lisää. Työntekijöitä oli aluksi muutamia kymmeniä, lopulta 160. Enimmillään syntyi vuodessa 3 519 kippunnaa takkirautaa ja 1 854 kippunnaa kankirautaa, nykymitoilla ilmaistuna yhteensä 951 tonnia. Tuohon määrään tarvittiin pitoisuuksista riippuen 2 000–5 000 tonnia järvimalmia ja vajaan 25 600 kuutiometriä puuhiiliä, eli sysiä, jonka tuottamiseen kului lähes kaksinkertainen määrä puuta.

Suuri osa sahapuista, malmeista ja hiilipuista saatiin uittamalla Syväniemelle, mutta etenkin valmiiden jalosteiden kuljettamiseen tarvittiin hirvittävä määrä hevosia. Lehtitietojen mukaan Syväniemen ja Kaislastenlahden välisellä 17 kilometrin taipaleella liikennöi jopa 160 hevosta ajureineen, mis-

tä koitui vuodessa 110 000 markan kulut. Niinpä sahan- ja ruukinomistajat tekivät uhkarohkean päätöksen.

Höyryvoimaa Skotlannista

Syväniemen ja Kaislastenlahden, tai Mömmölänlahden, kuten sitä tuohon aikaan kutsuttiin, välillä alettiin vuonna 1867 raivata tietä. Reitistä saatiin tuon ajan tieksi melko suora, ainoa merkittävämpie este oli suunnilleen 130 metriä leveä Saitanlahti, joka ylitettiin lossilla. Lahden kiertäminen olisi jatkanut matkaa yli kolmella kilometrillä. Masuunissa syntyneestä jätteenä, eli slagista saatiin hyvää tienpohja-ainesta.

Jo tienteon alkaessa saha ja ruukki olivat sopineet yhteisen maantielokomobiiliin hankinnasta, mutta käytännössä asia oli sahanomistajan vastuulla. Lopulta Uusi Suometar sai 1.8.1870 julkaista jymyutisen: ”Maantiehöyryvaunut on Viipurin kauppahuone Rosenius ja Sesemann tilannut R.W.Thompsonin tehtaasta Edinburgista. Ne ovat aiotut kulkemaan Syväniemen höyrysaahan ja Mömmölänlahden lastauspaikan väliä”.

Aihetta käsiteltiin jokseenkin kaikissa tuon ajan sanomalehdissä. Kuopiossa julkaistussa Tapiossa nimimerkki ”Karttulan asuwa” riemuitsi uuden ajan kuluneuvosta: ”Mutta sitä waan toiwomme, että täältä vähenee hewois-työ ja tuosurkea hewoisten räakkäminen ja niin täytyy ukkoin ryyhtyä tehokaaseen maanviljelykseen”. Puutavaran, malmin ja raudan kuljetukseen osallistuneet viljelijät olivat

varmasti toista mieltä, sillä rahdinajossa tienasi hyvin. Jopa siinä määrin, että viljely oli saanut jäädä toisarvoiseen asemaan.

Kuten uutinen tiesi kertoa, tehtiin veturi Edinburghissa, Skotlannissa, mutta **Robert William Thomson** ei ollut sen tekijä, vaan suunnittelija, valmistuksesta vastasi konepaja T.M.Tennant & Co. Näissä Thomson-steamerinä tunnetuissa maantielokomobiileissa oli kolme Thomsonin kehittämällä umpikumipinnoituksella varustettua pyörää, ohjaus hoitui etupyörällä. Maantie- ja maatalousmaleissa umpikumien päälle vedettiin 11-tuumaiset rautatelat. Kumi oli Suomessa vielä tuntematonta ainetta, täällä kerrottiin veturin pyöristä, joissa oli gutta-perkasta tehdyt ympärysvanteet.

Rahtimallit liikkivat rivakimmillaan kuutisen kilometriä tunnissa, matkustajaveturit yli kolmeakymppiä. Thomson-steamerissa oli ilmeisesti 2-nopeuksinen voimansiirto, suunnanvaihtaja ja takapyöriin vaikuttava jarrulaite. Veturi oli 4,4 metriä pitkä, korkeutta oli savukorsteenin latvasta mitattuna vajaan 4 metriä, leveyttä 2,2 metriä. Tyhjiltään veturi painoi 6 254 kiloa, täydessä työkunnossa vesineen ja halkoineen 8,19 tonnia, eli 500 puutaa, kuten se tuon ajan mitoilla ilmaisttiin.

Halkaisijaltaan 1,6-metrinen pystykattila kehitti 9,1 kilon paineen, josta saatiin irti suunnilleen 45 hevosvoimaa. 1 700 litran vesisäiliö riitti täydellä höyryllä ja lastilla 12 kilometrin keikkaan, nopeassa matkustusmallissa tankkausväli oli 70 km.

Annikki maksoi muutaman talon verran

Huhtikuun lopulla 1871 tiesi viipurilainen sanomalehti Ilmarinen kertoa, että veturin perään kytkettävät vankkurityyppiset vaunut olivat valmistamassa paikallisella verstaalla. Vaunuissa oli 9 tuumaa leveät pyörät, tyhjä vaunu painoi reilun tonnin. Kaikkiin neljään vaunuun voitiin ottaa lastia yhteensä 40 tonnia.

Kesäkuun alussa ilmoitettiin, että höyrylaiva Finland on tuonut veturin Helsinkiin, mistä se oli lähetetty junakyydillä Viipuriin. Kuun puolivälissä uutisoitiin onnistuneesta koeajasta: ”Se kulki nopeasti ja hyvästi tawallisella tiellä sekä tasaisella maalla että ylös ja alas mäkiä”. Kun lehti tuli painosta, oli Annikki-nimen saanut veturi jo viety höyrylaivalla Kuopioon ja sieltä edelleen Kaislastenlahteen.

Nyt oli tiedossa jo ihmekoneen hintakin: pelkkä veturi oli maksanut 600 puntaa sterlinkiä, eli 15 000 markkaa. Summaa ei voi suhteut-

taa millään indeksillä nykyrahaan, mutta vertaamalla sitä tuon ajan maan hintaan, saa rahamäärästä jonkinlaista käsitystä. Maaninkalaisen Venäjänsaaren luutnantinpuustelliin (virkatalo) kuului yhteensä 1 556 hehtaaria maata, josta peltoa 72 hehtaaria, niittyä ja vastaavaa 239 ha, sekä metsämaata 1 242 ha. Kesällä 1871 puustellia tarjottiin lunastettavaksi ja sen hinnaksi ilman rakennuksia määriteltiin 67 700 markkaa. Leppävirतालaisen Rustinmäen rustmestarin puustellin hinta oli 4 299 markkaa ilman rakennuksia, kauppaan kuului maata 301 hehtaaria.

Perille tultuaan Annikki joutui heti tositoimiin. Sillä kuskattiin suunnitelmien mukaisesti sahatavaraa ja rautaa Syväniemeltä Kaislastenlahteen, paluukuormissa oli järvimalmia, ehkä masuunissa tarvittavaa kalkkikiveä ja puutavaraakin. Veturin tarvitsi 2-henkisen miehistön: varsinaisen masinistin ja lämmittäjän. Nämä höyrymiehet eivät olleet raittiusväkeä – sahan ja ruukin työläisetkään eivät eläneet jatkuvassa herran nuhteessa, mikä aiheutti paheksuntaa ainakin paikallisten kirkonmiesten keskuudessa.

Veturin toiminnassa ei liene ollut suuria ongelmia, mutta tie ei aina kestänyt raskasta lastia. Saatiin toki kokea onnistumisen riemuakin, Tapio kirjoitti heinäkuun alussa: ”On kuitenkin nähty ihan selvästi, että kowalla maantielä saapi olla 1 jalka 6:den jalan pituusmatkalla nousuakin ja vielä sittenkin wetää lokomotiivi ylös itsensä sekä kuormansa”. Lukemat vastaavat suunnilleen 10 asteen, eli

17,6 prosentin nousua, joten Annikki on selviytynyt aika jyrkästäänkin mäestä.

”Onnetoin hyvästijätö”

Annikki veteli rahtikuormiansa vaihtelevalla menestyksellä syyskuun 23. päivään asti. Tuona ilta-päivänä veturi oli tullut taas Saitanlahden ylityspaikalle, missä se oli ajettu lossille. Muuan 17-vuotias piikatyttö **Lovisa Airaksinen** oli matkalla Viipuriin ja hyvästeli innokkaana paikalla olleita tuttaviansa. Pari vuotta nuorempi lämmittäjä **Aron Myöhänen** oli seuraavana vuorossa, joten Lovisa hyppäsi ankarasta kiellostu huolimatta tämän luo veturin etutasolle. Jää arvailtavaksi, millaisista jäähyväisistä oli kyse. Muutamissa sanomalehdissä kerrottiin hyvästelystä, joissakin toisissa lehdissä peräti peuhaamisesta.

Etutasolla pyörähdellessään Lovisa tönäisi käyntiventtiilin vipua, jolloin veturi alkoi liikkua ja putosi lautalta veteen. Aron Myöhänen ja kattilaan vetä pumpannut masinisti **Theodor Westman** ennättivät hypätä kyydistä, mutta Lovisa meni Annikin mukana 10 metriä syvän lahden pohjaan.

Paikalla olleet seitsemän todistajaa antoivat seuraavana päivänä tehdyissä kuulusteluissa ristiriitaisia lausuntoja onnettomuuteen johtaneista tapahtumista. Erään kertomuksen mukaan Aron Myöhänen lennähti hyvästelyjen tiimellyksessä päin veturin käyttövipua, toinen todistaja taas kertoi nähneensä, kuinka Lovisa Airaksinen vei tarkoituksella käntensä käynnistysvivulle.



↑ Annikki-veturin suunnilleen kolme kuukautta kestänyt ura Suomen ensimmäisenä maantiekulkuneuvona katkesi tähän Saitanlahteen lauantaan, 23. syyskuuta 1871, kello 14.30. Viipuriin matkalla ollut 17-vuotias Lovisa Airaksinen liikkautti vahingossa tai tahallisesti höyrykoneen käyttövipua, jolloin veturi putosi lossilta ja upposi Lovisa mukanaan 10 metriä syvään veteen.



↑ Sourun ruukista ei ole enää jäljellä kuin 25-metrinen masuunipiippu ja kappale yli 100-metrinen rakennuksen kivi-jalkaa. Tehdas purettiin v.1941 ja hyödynnettiin viimeistä tiiltä myöten siirtöväen uudisrakennuksissa. Rautaa tehtaassa tehtiin vuoteen 1908 asti, jonka jälkeen siellä tuotettiin hiiliä.

Sanomalehti Tapio kirjoitti tapauksesta viikkoa myöhemmin: ”Se oli siis totisesti onnetoin hyvästijätö. Tämäkin tapaus pitäisi muistuttaa sitä tärkeää seikkaa, että ei milloinkaan läheta eikä käsitellä höyrykoneita sen joka ei asiaan kuulu eikä tunne laitoksen vaikutusta”.

Veturin saatiin ylös järvestä jo seuraavalla viikolla Varkauudesta tuodulla ”sukellus-waateuksella ja koneilla”. Se ei mutapohjan ansioista ollut kärsinyt mainittavia vaurioita, mutta ”tyttö joka jäi höyryveturiin tämän hukkuessa, oli puristanut kouransa lujasti kiinni weturin ruoliin, niin että sukelta- ja ainoastaan suurella waiwalla sai ne siitä irti”.

Annikki-veturi olisi varmaan saatu toimintakuntoon, mutta tieongelmien ja muiden syiden takia sillä ei enää onnettomuuden jälkeen ajettu. Sen myöhäsemästä historiasta ei ole löytynyt dokumentteja, mutta ilmeisesti se vietiin Viipuriin ja sieltä edelleen Venäjälle. Ainoa konkreettinen muisto tuosta ensimmäisestä Suomessa liikenneineestä maantiekulkuneuvosta on tie, joka suunnilleen 6 kilometrin matkalta on nimetty Annikki-veturin tieksi.

Maailmalla oli tuohon aikaan hyvin monta Annikin kaltaista Thomson-maantieveturia, Tennantin ohella niitä teki ainakin viisi muuta valmistajaa. Pieniä eroja löytyi, mutta perusrakenne oli kaikissa sama. Yhtään kappaletta ei ole kuitenkaan säilynyt, vain muutamia valokuvia.

Elämä jatkui Syväniemellä

Syväniemen sahan omistajaksi vaihtui vuonna 1885 kuopiolainen kauppias **Herman Saastamoinen**, joka seuraavalla vuosikymmenellä muutti sen lähes 300 henkeä työllistäneeksi rullatehtaaksi, joka oli lajissaan maailman suurin. Tehtaan toiminta päättyi v.1932, nyt siitä on jäljellä enää komea savupiippu ja hieman tiiliseinää.

Sourun ruukki lopetettiin kannattamattomana v.1908. Saastamoinen-yhtymä osti tehtaan maa-alueineen ja käytti sitä jossain määrin hiilen tuotantoon, kunnes rakennukset purettiin v.1941. Tästäkin 100-metrisestä tehtaasta on tähteenä pelkkä savupiippu, osa kivijalkaa ja Kuttajärven rannassa vahva kerros kuonakiveä. Mainittavampi Syväniemen suuruuden ajoista muistuttava kokonainen rakennus on Saastamoisen mahtava 140 lehmän ja 50 hevosen kivinavetta, joka ei ole Suomen suurin, mutta varmasti komein. Hyväkuntoinen rakennus palvellee vilkasta kylää monipuolisena Hermanin-talona. ■