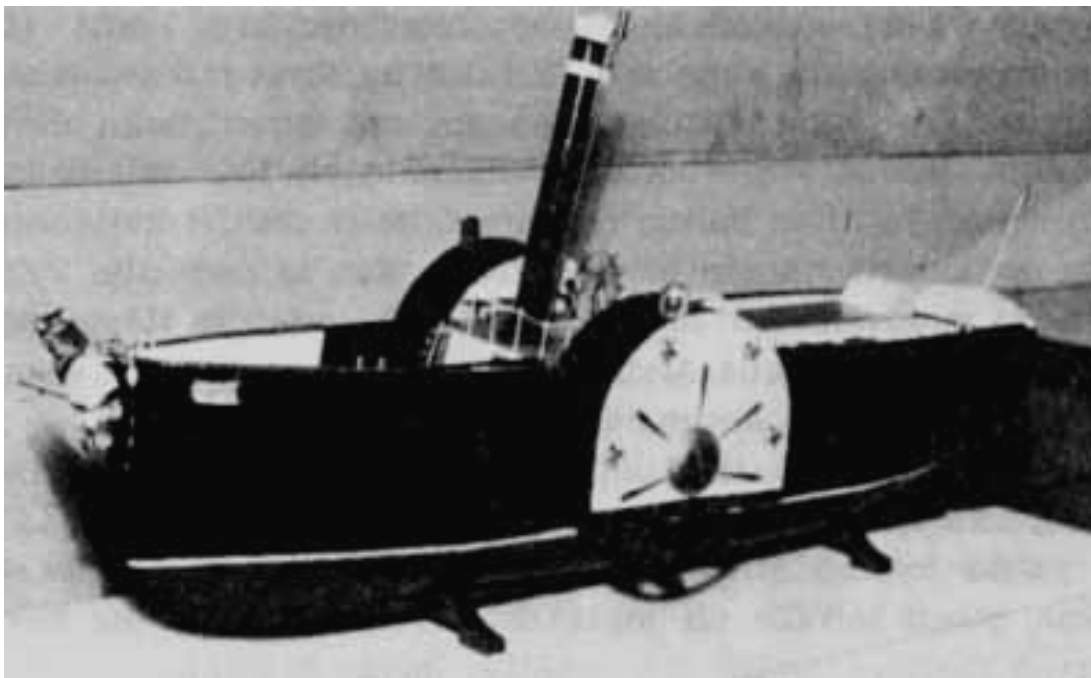


Näsijärven ensimmäinen höyrylaiva oli vähällä rysähtää Tammerkoskeen

Näsijärvi on lähes sata vuotta ollut ilman purjelaivaa. Sillä erää viimeinen purjejaala lopetti kulkunsa vuosisadan alussa. Nyt Näsijärvelle on hiljalleen koittamassa uusi aika - tosin vasta vuosituhannen vaihteessa, jolloin tamperelainen valokuvaaja Matti J. Kaleva saa valmiiksi Mustassalahdessa remontoimansa hinaajan Muroleen.

Muroleesta vielä lisää tuonnempana, mutta sitä ennen muutama sananen tamperelaisesta laivahistoriasta - nimenomaan Näsi- ja Pyhäjärvien höyrylaivaliikenteen hupaisista sattumuksista.

Tampereen vesistöissä liikkui purjelaivoja jo 1800-luvun alkupuolelta lukien. Konevoima otettiin käyttöön vuosisadan puolivälissä, jolloin Näsijärven ensimmäiseksi höyrylaivaksi ennätti Ahti. Tämä siipirataslaiva rakennettiin pellavatehtaan (myöhempi Tampella) konepajalla vuosina 1857-58. Puurunkoinen laiva oli tarkoitettu liikennöimään vasta valmistuneen Muroleen kanavan ja sulun kautta Ruhalan laituriin Ruovedelle.



Höyrylaiva Ahdin pienoismalli Hämeen Museossa. Museokeskus Vapriikissa Tampellan alueella on nähtävillä tämän Näsijärven ensimmäisen höyrylaivan keulakuva.

Pellavatehtaan omistaja G. A. Wasastjerna kutsui urakkaan rakennusmestari Pihlin, tunnetun laivanrakentajan Pohjanmaalta. Pihl rakensi fregattimallisen aluksen, jonka keulaan istutettiin vedenjumalaa kuvaava puuveistos. Konepuolelta taas vastasi englantilaissyntyinen insinööri Dillworth. Tämä oli spesialisti veturipuolella, mutta laivoista kokemus taisi nyt olla ensimmäinen. Ja kun vielä kumpikin mestari oli tavattoman ylpeä omasta ammattitaidostaan, törmäyskurssi oli valmis.

Mestarit tukkanuottasilla

Pihl ei osannut englantia eikä Dillworth suomea, eivätkä herrat kai olisi liiemmin halunneet toistensa kanssa neuvotellakaan. Pihl sorvasi purtta oman päänsä mukaan ja Dillworth kolkutteli

kattilaa sen kun ehti. Kävi niin, että kone ei ensin mahtunutkaan Ahtiin - kansirakennelmia oli muutettava, jotta kone saatiin sisään ja laiva vielä pysymään pystyssä. Pihlin piirtämät masto ja kannen koristekanuunat täytyi myös poistaa.

Dillworth puolestaan - kivihiileen kun oli tottunut - rakensi kattilan liian pieneksi. Puilla lämmitettävä kone ei jaksanut pyörittää siipirattaita tarpeeksi: kun Ahti laskettiin veteen, laiva ajautui virran voimasta Tammerkosken niskalle, ja vain karilleajo pelasti aluksen kosken nielusta.

Toisellakin neitsytmatkallaan Ahti oli tulla Tammerkoskesta läpi. Kaiken kukkuraksi - ja näin sattui vielä myöhemminkin - laiva tahtoi aika ajoin kallistua sen verran, että toinen siipiratas joutui veden yläpuolelle, jolloin Ahti alkoi pyöriä paikoillaan. Ahdin virallinen koematka kuitenkin tehtiin hieman myöhemmin, ja näin siitä kertoo muistelmissaan Tampellan konepajan johtaja Hermann Kauffmann:

"Viisi Scharlinin veljestä, kaupungin soittokunta, joka oli otettu mukaan laivalle juhlan kunniaksi ja johon kuului viulu, alttoviulu, kornetti, klarinetti ja bassoviulu, päästeli keulassa porilaisten marssia, ja sen riemastuttavien sävelten raikuessa kapteeni komensi: 'Eteenpäin, täysi voima!' Kun ratassiivet loiskahtivat liikkeelle, syöksyi purkaushöyry valtavasti kohisten koneen sylinteristä savupiipun kautta ulos, ja vaimensi kaikki muut äänet paitsi musiikin, ja suihkutti nokivedellä koko laivan, hienoissa kesäpuvuissa olevat naiset ja heidän vaaleat päivänvarjonsa sekä miehet olkihattuineen. "

Pahaksi onneksi tälläkin kertaa virta oli viedä laivan koskeen, mutta ankkuri pelasti tilanteen. Soittokunta soitti, ja miehistö ja matkustajat ankkuripelillä varppaamalla vetivät laivan koskenniskalta selälle. Kun sitten höyrynpaine oli noussut tarpeeksi, Ahti viimein pääsi tärkeälle reissulleen. No, hupaisa päätös matkalle oli se kun laiva saapui saapui takaisin Tampereelle:

"Maihin laskettaessa koneenkäyttäjät ei saanutkaan 'pakkia' niin pian kuin olisi tarvittu, jonka vuoksi laiva hyvässä vauhdissa ajoi rannan tukkisuojusta vasten. Tukit olivat kyllä mätäpehmeät, mutta törmäys oli kumminkin siksi ankara, että muutamat ehkäpä liian hyvin puoliansa pitäneet herrat keikahtivat nurin, ja hävityksen kauhistus tapasi lasi- ja kahvikuppivaraston, jonka lisäksi useimpain mielikarvaudeksi makea toti- ja punssivirta alkoi surumieliin virrata pitkin kantta ja salongin portaita."

Vahingoista viisastuttiin, ja vihdoinkin viimein 16-metrinen laiva aloitti vuonna 1858 säännöllisen liikenteen Tampereen ja Ruhalan välillä. Reitillään Ahti liikennöi syksyyn 1869, minkä jälkeen laiva purettiin ja kone myytiin Längelmäelle sahan moottoriksi.

© Jari P. A. Niemelä 1996

Seuraavat lähdeoteokset valaisevat lisää Tampereen seudun laivaliikenteen historiasta:

- Kauffmann, Herman: Mieluisia muistoja Keski-Hämeestä (Tampere 1939)
- Nurmio, Harri (toim.): Tampereen Pursiseura 50 vuotta (Tampere 1995)
- Miettinen ym.: Näsijärven Purjehdusseura (Mänttä 1988)
- Rasila, Viljo: Tampereen historia II (Tampere 1984)
- Ruohonen, Arvo: Laivoja ja laivamiehiä Tampereen vesillä (Tampere 1981)
- Saloniemi, Marjo-Riitta (toim.): Herrasväen kesäretki - kesänviettoa Tampereen seudulla sata vuotta sitten (Tampere 1994)

Östermuran patruuna, G.A.Wasastrjerna aikomus oli trossata seilaamalla Ilmajoelle höyrykäyttöisellä jokilaivalla.

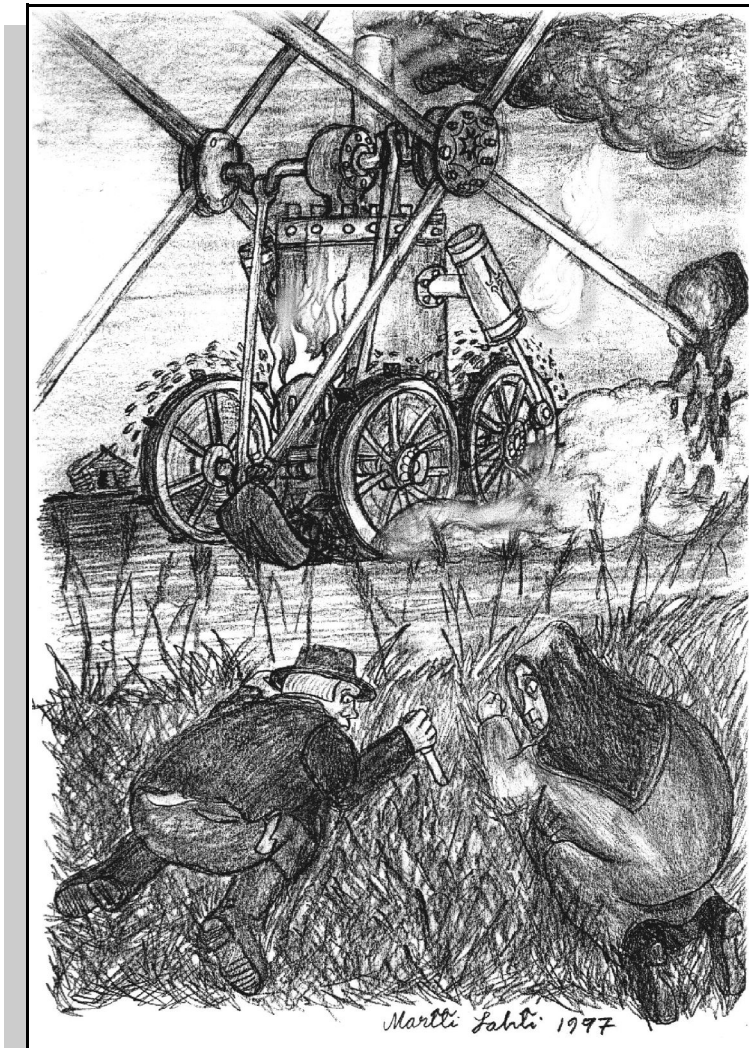


Kuviteltu tilanne Wasastjernan ensimmäisestä jokilaivasta, jonka keulassa Yli-Könnin mestari valvoo korjauksen onnistumista Könnin pajalla.

Ruukinpatruuna Wasastjernan oli rakennuttanut kaksi höyrylaivaa Näsijärvelle ja Pyhäjärvelle, hänellä syntyi ajatus sellaisen rakennuttamisesta myös liikennöimään Seinäjoen suusta Kyrönjokea pitkin Ilmajoelle. Ilmeisesti Wasastjernan oli lyönyt myös vetoa Ilmajoen herrasväen kanssa ja trossannut siitä jo etukäteen, miten uusi tekniikka tulee palvelemaan hänen tarpeitaan.

Kahden ensimmäisen höyrylaivan rakentaminen oli ollut epäonnea täynnä, hankeet meinasivat kariutua jo alkuunsa kahden mestarin otettua yhteen. Höyrykoneen rakentaja, Englantilainen Dillworth ja Pohjalainen laivanrakentaja Dilh olivat ylpeitä ammattimiehiä. Myös kielitaidon puute lisäsi ongelmia näiden herrojen yhteistyöhön. Dilh rakensi laivan jokivarressa Rintalan maalla Ilmajoella. Dillworth taas pakensi konetta Wasastjernan omistamalla Tampereen konepajalla. Valmistuttuaan kone kuljetettiin talven aikana hevosilla rekikelien aikaan Tampereelta Ilmajoelle. Keväällä 1860 kone oli valmiina asennettavaksi ja koeajettavaksi kevättulvien aikana. Mestarien ”loistava” yhteistyö toi tälläkin kertaa yllätyksiä. Höyrykone oli liian suuri kooltaan ja tehoiltaan pieni kuljettamaan jokilaivaa voimakkaasti paisuvalla Kyrönjoella. Ilmajoen Joulun kertomuksessa mainitaan, että höyrykone olisi heti vesilaskun jälkeen rikkoutunut. Lähin paikka missä höyrykone yleensäkin voitiin korjata, oli Könnin pajat ja se olisi kuljetettu sinne korjattavaksi. Kumpikin mestari Yli- ja Ala-Könnillä elivät vielä, kun ensimmäistä jokilaivaa on vuonna 1860 koestettu. Myös mestarit olivat matkoillansa varmasti jo tutustuneet höyrytekniikkaan. Fiskars aloitti ensimmäisenä Suomessa höyrykoneiden valmistuksen vuonna 1838. Könnin tornikello n:o 9 asennettiin Fiskarsiin vuonna 1841 hienomekaniikan koulun torniin.

Oliko Könnin kuokkamies höyrykäyttöinen siipirataslaiva?



Sus siunatkoon ku tonkii!

Tunnetuin Könnien keksinnöistä on kuokkamies, puusta ja metallista rakennettu joka toimi fieterillä tai tuulen voimalla. Tarinoiden mukaan Känneillä oli kuokkamiehiä useita, ja niiden tehtävänä oli muokata alajokimaata. Kuokkamiehen ongelmana oli se, että mestari ei opettanut sitä kääntymään vaan se kulki suoraan niin kauan kunnes joku käänsi sen saran päässä tai joen partaalla.

Kertomuksiin itsestään toimivista fieterimiehistä suhtauduttiin pelonsekaisella kunnioituksella. Kuokkamies tarinoiden loppu onkin dramaattinen. Kuokkamiehen työhön pannut Könni nukahtaa pientareelle ja eikä havaitse lähestyvää konetta, joka näin vahingossa kuokkii keksijänsä hengiltä.

Lainaus: <http://www.tieteessatapahtuu.fi/897/LAAKSON.pdf>

Nukahtaneen rengin vuoksi, kuokkamiehen kerrotaan menneen suoraan jokeen ja hukkuneen laivanpäänmutkaan. Joissain tarinoissa kuokkamiehen kerrotaan kuokkineen luojansa hengiltä. Tässä on jonkinverran yhtäläisyyttä joessa höyryllä kulkeneen siipirataslaivan ja JuhoYli-Könnin kuolinajan kanssa. Yhtäläisyyttä tarinan kanssa on ensimmäisen siipirataslaivan ajaututtua kevättulvien aikana ”laivanpäänmutkaan” josta paikalle nimi. Myös kuokkamies hukkui sinne ”laivanpäänmutkaan”, paikkaan jota ei ollut aikaisemmin ennen Wasastjernan siipirataslaivaa.

Herman Kauffmanin kertoman mukaan jokilaivan höyrykone oli pettymys Tampereen Konepajalle.

Syksyn tullen se irroitettiin laivan rungosta ja jätettiin Rintalan taloon. Keväällä rungon vei tulva kauemmas niityille, ”laivanpäänmutkaan”. Vasta syksyn 1865 jälkeen, Dillworthin höyrykone kuljetettiin takaisin Tampereelle Herman Kauffmannin tutkittavaksi.

”Laivanpäänmutka” on saanut nimensä ensimmäisestä jokilaivasta, tulva oli keväällä noussut niin korkealle että oli vienyt jokilaivan mennessään. Se oli sittemmin löydetty nykyisen museosaunan lähettäviltä ”laivanpäänmutkasta”. Sikäli mielenkiintoinen yhtymäkohta, Könnin kuokkamiehestä olevat tarinat kertovat kuokkamiehen hukkuneen ”laivanpään” mutkaan.

Tuota mutkaa siis ei ole ollut olemassa ennen vuotta 1860 tai 1861. Kuokkamies tarinassa kerrotaan lisäksi ”kuokkamiehen” kuokkineen nukahtaneen Könninmestarin kuoliaaksi. Juho Yli-Könni kuoli syksyllä 10.9.1861, puolivuotta myöhemmin kuin vaimonsa. Toistaiseksi en ole löytänyt kuolinsyytä ja Könnien sukukirjakaan ei siitä mainitse mitään? Muistaakseni ”Vaasan Jaakoon” (Vaasa-lehden päätoimittaja) kertomassa tarinassa kuokkamies iski tulta, kipinöitä ja mustaa savua silmistään. Tarina viittaisi jo höyrykoneeseen. Olettamukseni on että kyseessä on Wasastjernalle Tampereen konepajassa rakennettu jokilaiva. Ilmajoen Joulun kertomuksessa kone vietiin Könnin pajalle korjattavaksi ja on mahdollista että juuri Yli-Könnin mestarin pajalle. Joka tapauksessa se on ollut lähellä, parin kolmen kilometrin päässä. Niitä harvoja paikkoja Ilmajoen suurpitäjässä, missä vaativia mekaanisia korjaustöitä ja uusia osiakin on pystytty tekemään. Könnille on myös mahdollisesti kertynyt höyrykoneista kokemusta reissuillansa, esim. käydessään asentamassa 1841 tornikellon n:o 9 koneistoa Fiskarsin hienomekaniikan kouluun Pohjaan sekä matkoilla Ruotsiin, Pietariin ja Saksaan. Fiskars on ensimmäisenä aloittanut Suomessa höyrykoneiden valmistuksen 1838.



Voidaan hyvinkin kuvitella, että tuon ajan ihmiselle höyrylaiva on ollut järkyttävä kokemus.

Mekaanisista laitteista korkeintaan kelloista tietoiselle ihmiselle, höyrykoneella kulkevan siipiraslaivan ilmaantuminen horisonttiin Alajoen sarkojen päällä on ollut kauhistus ja hyvin pelottava näky. Siipiraslaiva saatettiin hyvin mieltää koneeksi, joka kuokkien muokkaa maata viljelyskäyttöön. Kulkihan tuo tulvien aikaan sarkojen päällä siipien vispatessa vettä, ihmiset

helposti kuvittelivat näkevänsä kuokkamiehen kuokkimassa. Väki on hyvinkin päivitelty ja juoksujalkaa joutanut kylälle, että nyt se mestari on värkännyt kuokkamiehen! ”Siellä se tonkii ja kulkee pitkin Alajoen vainioita. Sus siunakkoon ja herra varjele, tulta iskee ja kipunoita lentää”.

Könnien maine valtavan maa-alan raivaamisesta kuokkimalla ja uudenlaisten viljelystapojen käyttöönotolla, sai lisää tuulta purjeisiin. Yhtymäkohta todellisuuteen on Wasastjernan jokilaivan ajauduttua ”laivanpään” mutkaan ja tarinan kuokkamiehen hukkumisella sinne. Myös ajankohta Juho Yli-Könnin kuoleman kanssa ajoittuu lähelle tarinan kanssa. Kuokkamiehen kerrotaan iskeneen mestarin kuoliaaksi, todennäköisesti näin ”ikäänkuin” on tapahtunut. On mahdollista että mestari on joutunut korjaamaan laivan höyrykonetta ja syksyn koleat säät ovat uuvuttaneet hänet? Yhdistämällä mestarin kuoleman ja jokilaivan ajautumisen ”laivanpään” mutkaan, tarina paisui kertomukseksi Könnin mekaanisesta kuokkamiehestä.

Könninmestarit aloittivat ajokalujen valmistuksen 1780-luvun paikkeilla ja jakoivat oppejaan lukuisille oppipojilleen ympäri maakuntaa. Tästä on myös todisteena Suomen talousseuran jakamat mitallit. Fiskarsin hienomekaniikankoulu aloitti toimintansa vasta vuonna 1842. Fiskarsin historiikissa koulun sanotaan olleen Suomen ensimmäinen.



Jouttikeisi Perälän mäkituvan edessä.

Eräs tällainen Könnillä opissa ollut oli Kiskolan Sameli, hän teki könneliltä saaduilla opeilla Kurikan Kampinkylässä ”hevosajokaluja, mm. Yksinkertaista ja puujousilla olevaa ajelukärryä ja hienompaa jouttikeisiä”. Kisko Samelin jälkeläiset, Jaakko Siltala ja hänen poikansa jatkoi kärryjen valmistusta, poikkeusena oli pojanpoika Samuli Paulaharju. Hänet elämä veti ”pyörien päälle”.

Martti Lahti Nopankylässä 15.09.2004

Ohessa Timo Lehmuselta saamani kertomus Herman Kauffmannin kokemuksista Ilmajoella.

Timo Lehmunen
rajatie 13
45810 Pilkanmaa
040-5126414

Martti Lahti
Myllytie 93
61340 NOPANKYLÄ

18.8.2004 Kuusankoski

Arvoisa Martti Lahti...

Olitte ottanut Internetillä yhteyttä Suomen Höyrykoneyhdistyksen puheenjohtajaan Erkki Häröön. Hän tulosti kirjeenvaihtonne minulle, yhdistyksen sihteerille arkistoitavaksi.

HÖYRYLAIVA ILMAJOESSA. Sattumoisin olin työstämässä kuvausta Ilmajoen siipiratashöyrylaivasta, joka rakennettiin vuonna 1860 ja muutettiin potkurihöyrylaivaksi 1866. Tästä tapahtumasta löytyy kuvaus kahdesta kirjasta. Tulostin teille Ilmajoki-tiedostoni.

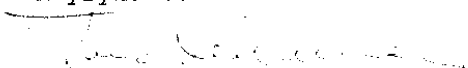
Miksi olen kiinnostunut Ilmajoen laivasta? Olin elokuun alussa Ilmajoella Yli-Lauroselan museossa "Vanhat Autot Tuloo" tapahtumassa höyrykoneiden kanssa. Nukuin perjantain ja lauantain välisen yön eläkkeellä olevan toimittajan Olavi Mäkysen aitassa. Hänelle tuli mainittua Ilmajoen höyrylaivasta, joka oli hänelle tuntematon tapaus. Lupasin hänelle lähettää kuvauksen laivasta.

Harrastukseltani olen laivahistorian tutkija ja päävesistöni on koko Kymijoen vesistön uittolaivat. Mutta mielenkiintoni riittää myös muihin vesiin. Tämä harrastus on talven ajan kohteena ja kesällä kuljen esittelemässä toimivia höyrykoneita erilaisissa konetapah-tumissa. Kesälle 2005 tilasivat Ilmajoen tapahtumaan minut höyry-lokomobiiliin kanssa esiintymään.

KOSKENKORVAN HÖYRYKONE. Saamani tiedon mukaan höyrykone on säjetty lekalla ja romutettu. Kone oli mitä ilmeisemmin 120 hevosvoimainen ns. sotakone. (Ei 12 hp, koska koneen teho ei olisi riittänyt raamisahan käyttöön. Mutta sähkön tekokoneena kyseisen kokoinen kone olisi kelvannut). Eli kevennetty compound-kone = kaksipaisuntainen höyrykone. Koneen liikkuvat osat olivat kevennetty äärimmäisen ohuiksi ja kiertokanki tasapainoitettu vastapainoilla. Yksi tällainen kone on säilynyt Höyrykoneyhdistyksen eräällä jäsenellä ja 3-paisun-tainen sotakone = trippelikone on Turussa Merimuseossa kunnostettuna.

Kuten huomaat olen vanhanaikainen mies. Tietokone minulla on mutta ei Internetiä. Sillä varjelen koneellani olevia historiatiedostoja ja pelkkää Internetiä varten en osta toista konetta. - Ne kaikenlaiset madot ja muut pöpöt - minulla ei riitä aika niiden metsästämiseen. Parhaiten minut tavoittaa puhelimella tai kirjepostilla.

Höyrykoneterveisin...



C:\WP60\ILMAJOKI.HÖY
Timo Lehmunen
Rajatie 13
45810 Pilkanmaa - Kuusankoski

HERMANN KAUFFMANN:

Alkuperäinen teksti: Muntra minnen från Mellersta Tavastland.
(1902 oma kustannus)

1-suomennos: Mieluisia muistoja Keski-Hämeestä. - Tampereen Historiallisen Seuran julkaisuja IV. (1939)

2-suomennos: Hauskoja muistoja Tampereen tienoilta. (WSOY 1967 Porvoo)

Sivut 217-227.

HÖYRYLAIVA ILMAJOESSA

Kun höyrylaivojen rakentaminen Näsijärvelle ja Pyhäjärvelle lopulta oli jotenkuten onnistunut, ruukinpatruuna Wasastjerna arveli, että höyrylaiva olisi hyvä olemassa myös Seinäjoen ruukilla, missä sitä voitaisiin käyttää kuljetuksiin Ilmajoessa ja sen ruukin ohi juoksevan sivujoen alajuoksulla. Hän rakennutti sen vuoksi joen varrella sijaitsevan Rintalan talon maalla puisen höyrylaivan rungon ja tilasi siihen koneiston Tampereen konepajasta. Mutta tälläkään kerralla ei tarpeellista yhteistoimintaa konepajan hoitajan Dillworthin ja rungon rakentajan välille saatu aikaan, mikä seikka koitui koko yritykselle onnettomuudeksi.

Kun höyrylaiva keväällä 1860 oli valmis luovutettavaksi, todettiin koeajossa, ettei koneisto kyennyt kuljettamaan runkoa kevättulvan paisuttamaa Ilmajokea ylös, vaikka sitä siihen kaikin tavoin koetettiin pakottaa. Konepajassa jopa kerrottiin, että joku ontuva akka oli rannalla kävellyt höyrylaivan ohi.

Tulos oli varsin epämiellyttävä yllätys konepajalle, joka sai pitää koneen hyvänään. Kone irroitettiin syksyn tullen laivasta ja jätettiin Rintalan taloon. Runko taas jäi jokeen, kunnes seuraavan kevättulva vei sen kauas veden vallassa oleville niityille lähelle talon rakennuksia. Siellä se hoidotta ja kaikille ilmoille alttiina lojui kevääseen 1866. Olin kuullut puhuttavan tästä epäonnistuneesta yrityksestä, mutta kun konepajassa ei ollut ketää, joka olisi nähnyt laivan ja sen tarkoin tuntenut, en saanut siitä lähempiä tietoja ennen kuin syksyllä 1865, jolloin Wasastjerna kysyi minulta, mitä hänen oli tuolle kapineelle tehtävä.

Hänen kertomuksestaan selvisi, että laiva oli monessa suhteessa epäonnistunut ja että pääasiallinen vika oli koneistossa, joka oli liian raskas niin pieneen runkoon ja jossa oli muitakin rakenteellisia omituisuuksia. Se oli esimerkiksi niin syvälle sijoitettu, että siipirattaat upposivat veteen akseliensa myöten ja toimivat siis mitä epäedullisimmin. Kaiken kukkuraksi koneisto oli rakennettu niin eteen, että laivan perä oli keulaa korkeammalla, mikä lienee näyttänyt perin hassulta. Höyrynpaineen pysyttämiseksi mahdollisimman suurena laivaa koetellessa oli kattilaa lämmitetty kuivatuilla pihkaisilla männyn ja kuusen juurakoilla, joista kyllä lähti valtava kuumuus, mutta myös runsaasti nokea ja savua. Savupiipussa olevasta höyrypuhaltimesta huolimatta ohuet tuliputket nokeutuivat pian umpeen. Vaikka niitä matkalla uutterasti puhdistettiin, laski höyrynpaine vähitellen ja laiva alkoi ajelehtia voimakkaan virran mukana.

Dillworth oli kyllä koettanut parantaa laivaa ja kohottanut siipirattaita koneiston alle asetetuilla puukehyksillä. Mutta tämä parannus teki laivan niin kiikkeräksi, että sen väitettiin olleen kaatumaaisillaan, kun useita henkilöitä yhtäikaan oli mennyt samalle laidalle siirtyäkseen koneakselin yli vieviä korkeita portaita käyttäen keulasta perään. Koneisto oli siis ilmeisesti täysin sopimaton siihen runkoon, minkä vuoksi ehdotin Wasastjernalle, että hän palauttaisi sen konepajaan, tilaisi laivaan uuden ja sopivamman koneen ja vaihtaisi siipirattaat potkuriin. Wasastjerna hyväksyi ehdotukseni ja talven kuluessa saapui vanha koneisto, jolloin sain tutkia tätä Dillworthin viimeistä aikaansaannostaan, jota en voi olla lähemmin kuvailematta.

Hänen oli lopulta onnistunut saada höyrylaivat Ahti ja Laukko käyntikelpoiseen kuntoon, mutta vaikeaa on käsittää, miksei hän tällä kertaa ollut turvautunut edellisissä koneistoissa käyttämäänsä lokomobiilijärjestelmään. Arvattavasti hän oli pyrkinyt tekemään jotakin vallan uutta ja parempaa. Hän oli sijoittanut molemmat koneet pystyasentoon suurelle ja painavalle valurautakehykselle, joka oli ruuvattu kiinni höyrykattilan etupäätyyn siten, että tulipesä jäi höyrysylinterien väliin. Kaiken lisäksi olivat sylinterit keulan puolella. Kömpelöt koneakselin ja heiluvien sylinterien laakerirungot oli kiinnitetty kehykseen ja niin suunniteltu, että höyrynjakelun toimitti sylinteritappien heiluva liike laakereissa, joissa oli kanava höyryä varten. Varsin yksinkertainen mutta tuskin tarkoituksenmukainen laitos, jonka ansiosta laivalla kuuluu aina kuljetun sumussa, koska laakeripesiä ei voitu saada höyrytiiviksi.

Mitään käyttökelpoista ei saatu sen paremmin höyrykattilasta kuin koneistostakaan, minkä vuoksi rakennettiin uusi potkurikoneisto ja sopiva höyrykattila. Se valmistui kevättalvella.

Kun konepajan käytettävissä oli vain luonnoksen tapainen rungon piirustus, päätin matkustaa Seinäjoelle valvomaan koneiston sijoittamista ja kokoonpanoa, kun se kevään viimeisillä rekikeleillä lähetettäisiin perille. Kahta viikkoa ennen pääsiäistä, huhtikuun lopulla sanottuna vuonna, lähdin Tampereelta hyvällä rekikelillä Vilén-nimisen työmiehen seurassa. Matka kävi Oriveden, Ruoveden ja Virtain kautta enemmäksin metsäteitä pitkin. Lunta oli vielä runsaasti viimeksi mainituissa pitäjissä kulkiessamme sellaista seutujen kautta, joissa sahapuita kaadettiin metsissä. Siellä kaatui joukottain suuria komeita puita, jollaisia tätä nykyä vain harvoin näkee. Puita kaadettaessa ei vaivauduttu luomaan lunta niiden ympäriltä eikä sahaamaan niitä juurta myöten. Suksilla seistiin suorana metrin korkuisella hangella ja kirveellä puut kaadettiin, niin että kannot jäivät parin metrin mittaisiksi. Silloin oli metsää runsaasti, eikä sitä surkeilltu.

Miesten ollessa metsänhakkuussa saimme toisinaan kieveritalojen tyttäriä "kyytipojiksi". Nämä pullukat ajoivat kyllä reippaasti, mutta tukkiajossa kalteviksi menneillä teillä he usein kaatoivat meidät hankeen. Pian sentään totuimme tällaiseenkin käsittelyyn ja mokomasta pikkujutusta välittämättä kömmimme reen ja lumen alta ihmisten ilmoille. Turkinkaulukset ja hihansuut olivat tosin märkinä, mutta me itse silti tyytyväisiä selviytyttyämme niinkin vähällä seikkailusta. Palkaksemme saimme kauniin hymyn tytöiltä, jotka uskomattoman tanakasti pysyivät jaloillaan, vaikka me aina auttamattomasti suistuimme lumeen. Kaksi päivää näin matkustettuumme pääsimme Seinäjoen ruukille ja seuraavana päivänä Rintalan taloon, jonne majoituimme. Sitten tarkastin höyrylaivan rungon, joka oli noin viiden sadan askeleen päässä talosta parin kilometrin levyisellä ja monen kilometrin pituisella tasaisella niityllä.

Tämän laajan tasangon rajana on taivaanrannalla muutamia matalia kunnaita ja siinä on silmäkantamattomiin niittyjä, jotka hiukan viettävät jokea kohti. Joki on mutkainen, ja sen uomaa osoittavat siellä täällä rannoilla kasvavat pajupensaat. Kilometrejä pitkällä niittysaroilla on säännöllisten välimatkojen päässä toisistaan pieniä latoja. Ne on rakennettu hoikista hirsistä, ja jokaisen hirsikerran väliin on jätetty leveä rako. Sadeveden valumisen helpottamiseksi ladot ovat ylhäältä lähes metriä leveämpiä kuin alhaalta, ja niiden tuohikatoilla on suuria kiviä, jotka saavat ne näyttämään varsin kummallisilta. Loppumattoman pitkien aitojen välissä näitä latoja on lukemattomia, ja ne sekä sinne tänne maahan upotetut paalut ja seipäät ovat ainoat näkyvät esineet koko tällä yksitoikkoisella ja autiolla tasangolla.

Laivan runko lepäsi kyljellään maassa, johon se oli jonkun verran painunut. Vuosien kuluessa se oli tältä kohdalta siksi paljon mädäntynyt, että se koko myöhemmän ikänsä oli kylkivaivainen, hiukan kalteullaan vasemmalle puolelle. Se näytti olevan huonossa kunnossa. Samoin pursuneet tilkkeet roikkuivat kiehkuroina kaltevan pohjan alta. Muutamia pohjalaisia laivatimpereitä oli hankittu alusta korjaamaan, ja he olivat jo täydessä työssä.

Höyrykattila oli jo aikaisemmin lähetetty konepajasta. Saapuesamme se oli laivan vieressä, ja kun laiva oli kyljellään saattoi kattilan erittäin sopivasti siirtää partaan sisäpuolelle ja vasta sitten nostaa laiva pystyyn. Sitten käännettiin laiva kölilleen ja kiilattiin metrin korkeuteen pölkkyjen varaan, jotta kirvesmiehet pääsivät paremmin tilkitsemään laivan varsin laakeaa pohjaa. Pituussuunnassa painopisteen määrittämiseksi punnittiin laiva samalla tasapainoon, niin että keulapuoli ja peräpuoli olivat tasan, ja sitten määrättiin koneiston paikka. Näin saatiin laiva kellumaan vedessä oikeassa asennossa eikä nenällänsä niin kuin ennen. Sitten kairattiin perävantaaseen reikä potkuriakselin hylsyä varten, potkuri akseleineen sijoitettiin siihen ja uusi rautainen potkurivannas ja potkurin suojuslevy pantiin paikalleen. Laiva sai myös uuden peräsimen.

Nämä työt suoritettiin ripeästi, ja pääsiäislauantain iltapuolelle olimme niin pitkällä, että kevättulva meidän puolestamme sai nousta milloin tahansa. Tulvaveden arveltiin niityllä nousevan siksi korkealle, että laiva siinä kelluisi. Näin toivottiin päästävän sen hinaamisesta maitse puolen kilometrin päähän joelle, mikä olisi vaatinut paljon aikaa.

Lopetettuumme työt pääsiäisaattona oli jokivesi jo niin paljon noussut, että sarkojen väliset ojat olivat ääriään myöten täynnä melkein työpaikalle asti. Muuan miehistä oli mennyt lähimmälle ojalle pesemään käsiään ja huusi äkkiä, että siellä oli iso hauki. Kaikki syöksyivät paikalle seipineen ja työkaluineen. Nyt alettiin pyydystää haukea, joka oli niin iso, ettei se voinut ojassa kääntyä takaisin jokea kohti, ja lopulta se suurta mökää pitäen nuijittiin kuoliaaksi. Mittasin sen 37½ englannin tuuman (noin 94 senttimetrin) pituiseksi. Kala paloiteltiin voudin ja kirvesmiesten kesken. Miehet innostuivat harjoittamaan haenpyyntiä myöhään yöhön ja saivatkin vielä useita, kaikki tosin ensimmäistä pienempiä.

Pääsiäispäivät vietin Seinäjoen ruukilla, ja pääsiäismaanantaina palatessani kauniista kirkosta, muuten entisestä ruukinmakasiinista, sain kuulla veden Rintalan niityllä nousseen höyrylaivan alle. Aikaisin tiistaiaamuna katsoessani huoneeni ikkunasta koko tasanko oli äärettömänä järvenä, jossa ladot pilkistelivät kuin säännöllisesti sijoitetut nelikulmaiset pelinappulat sileällä tammilaudalla. Nyt ymmärsin latojen katoilla olevan kivenpaljouden tarkoituksen, sillä joen varren ladot olivat syvällä vedessä, ja viikon lopulla vesi ulottui katon räystäälle asti. Katot olivat varmasti lähteneet liikkeelle, ellei kuormitus olisi ollut riittävä.

Huono sää oli myöhästyttänyt odotettua koneistoa, joka vasta pyhinä oli saapunut taloon. Se oli nyt kiireesti saatava laivaan, sillä vesi nousi nopeasti ja ulottui jo telineiden yläpuolelle. Koneiston kuljettamiseen ei ollut tarjolla parempaa alusta kuin tavallinen pieni ja kiikkerä soutuvene. Tämän vuoksi asentaja Vilén tarjoutui yhdessä talon voudin kanssa viemään kaksi raskainta koneenosaa hevospelillä perille. Aikaa voittaakseni annoin heidän yrittää.

Talosta vei joelle viivasuora tie, jonka kummallakin puolella oli syvä laskuoja. Laiva oli tämän tien varrella, mutta kolmannen saran takana. Puolimatkassa poikkesi tieltä vanha puusilta, jota oli käytetty, kun ensimmäinen kone oli kuusi vuotta sitten tuotu pois laivasta. Koneenosia viettäessä oli siis mentävä ensin suoraan pitkin syvän ja samean veden peittämää tietä ja osattava sitten kääntää oikeasta paikasta sillalle, jota osoittamassa oli pohjaan lyöty seiväs. Koneen raskain osa, pohjakehys, sidottiin lujasti rattaille, Vilén ja vouti kiipesivät kuormalle ja vouti ajoi järveen pitkin näkymätöntä tietä, joten he helposti luulivat voivansa seurata. Pian he kuitenkin huomasivat viisaimmaksi antaa hevosen itse valita tiensä kuin kuin pyrkiä määräämään sen kurssia, sillä seipään luo oli pitkä matka ja tie oli kapea. Hitaasti ja varovasto hapuillen nämä merenkulkijat pääsivät kuin pääsivätkin seipään luo, jossa oli käännäyttävä niitylle. Vesi ulottui jo hevosen vatsaan saakka, ja kun hevosen nyt piti astua vielä syvemmälle jääkylmään järveen, se itsepäisestä kieltäytyi. Vouti turvautui ankaruuteen, jolloin hevonen työnsikin rattaista taaksepäin, kunnes ne auttamattomasti vierivät syvälle, mutta kun hevonen suurella vaivalla oli saatu valjaista, koko kuormasta ei enään näkynyt muuta kuin aisojen päät. Miehet noudettiin veneellä rantaan, mutta kuorman pelastamiseksi ei toistaiseksi voitu tehdä mitään. Onneksi se oli niin lujasti köytetty rattaille, ettei se päässyt putoamaan kolmen metrin syvyisen ojan pohjalle.

Etäällä olevasta naapuritalosta lainattiin nyt oman lisäksi toinen soutuvene, ja näiden veneiden laitojen yli naulattiin lautoja lautaksi, niin kuin aluksi olin aikonutkin. Veneiden väliin jätettiin sopivan kokoinen aukko lastin nostamiseksi. Koko päivän aherruksen jälkeen haaksirikkoutunut koneenosa onnistuttiin onkimaan ylös jääkylmästä syvyydestä ja vietiin laivaan. Samalla tavoin vietiin sitten kaikki muutkin tavarat onnellisesti perille, eikä niitä muulla keinoin olisi pitänyt yrittääkään sinne kuljettaa. Tällä aikaa vesi oli noussut niin tuntuvasti, että sitä oli niityllä kuusi jalkaa. Silloin laiva ajautui paikaltaan ja se täytyi kiinnittää lähimpään heinälaatoon.

Siinä laiva kellui pari päivää, jona aikana koneisto koottiin, höyryä kehitettiin ja kone sai hiljaa käyden sopeutua. Kaikki kävi suunnitelmien mukaan, mutta ladon vuoksi konetta ei voitu käyttää täyttä vauhtia eteenpäin, minkä vuoksi koetimme täyttä vauhtia taaksepäin. Siitä oli se odottamaton seuraus, että saimme nähdä ladon tulevan perässä. Liekö ennen tapahtunut, että kelluvia latoja olisi höyrylaivalla hinattu? Olimme hinanneet latoamme jo useita metrejä toisten latojen rivistä, ennen kuin siirtyminen huomattiin. Silloin meille tuli kiire pysäyttää kone.

Konetta ei siis sen enempää voitu koetella, mutta kun kaikki näytti olevan kunnossa pientä huvimatkaa varten, lähetettiin sana ruukinpatruunalle siltä varalta, että hän ehkä haluaisi lähteä mukaan. Päivällisen jälkeen hän saapuikin. Olimme kiinnostuneita näkemään millaisen vauhdin laiva saavuttaisi ja höyrysimme ensin puolella koneella kohti joen uomaa, jota pajupensaiden latvat olivat osoittamassa. Siellä tiesimme varmaan pääsevämme törmäämästä tulvaveden syvälle peittämiin aitoihin, joiden seipäitä potkurin vuoksi pelkäsimme.

Joelle päästyämme se seurattessamme pajupensaiden välissä sen mutkia päästimme laivan täyteen vauhtiin tavalliseen kulkuun tarkoitetun viiden ilmakehän voimalla. Yleiseksi hämmästykseksi oli vauhti tällä paineella melkoista vähäisempi kuin oli odotettu. Laivan runko oli tosin rakennettu tarpeettoman vahvaksi ja raskaaksi ja sen pohja oli pahasti levinneiden saumojen vuoksi sangen rosainen, mutta kaikki tämä ei riittänyt tyydyttävästi selittämään vauhdin hitautta, sillä kone pyöri hyvää kyytiä. Tämän murheellisen asiantilan parantamiseksi pysäytettiin laiva, kunnes höyrynpaine oli noussut kahdeksaan ilmakehään. Kone riehui sen jälkeen yhä vinhemmin ja laivan vauhti parani hiukan, mutta ei läheskään tarpeeksi. Tuntui kuin jokin näkymätön ja käsittämätön mahti olisi jarruttanut laivan menoa.

Myttyyn menneiden toiveidemme johdosta kävimme yhä nolommaksi. Mieliala oli painostava. Kukaan ei lausunut sanaakaan, ei edes Wasastjerna, jolla sentään olisi ollut aihetta muutamiin kiusallisiin huomautuksiin. Mutta hän oli siihen liian rauhallinen ja hyvántahtoinen. Mieleeni juolahti vanha sanalasku: "Perille sitä pääsee lumiaurallakin". Sellainen matkanteko ei varmaankaan olisi erikoisen nopeaa, mutta saattaisi silti olla hauskeempaa kuin meidän rämpimisemme. Pikku laivamme keula tuntui minusta nyt sekä malliltaan että vauhdiltaan lumiauralta. Kun tällä kertaa asialle ei mitään voitu, ja perusteellinen tutkimus tämän kiusallisen pulman syyn selvittämiseksi oli toimitettava, suunnattiin kulku vinosti niittyjen yli taloa kohti.

Onneksemme meidän ei kauan tarvinnut olla epätietosia, sillä kuljettuamme vähän matkaa niittyjä, tuntui laivan alla lievä sysäys, jota seurasi valtava räminä, riipinä ja raapiminen pohjassa ja sivuilla. Vähän myöhemmin riukuja, hirssiä ja tukinpäitä kohosi perästä pinnalle. Ihmeeksemme tunsimme viimeksi mainitut. Nyt kuuluivat yhteen niistä viidestä telineestä, joiden varassa laiva työn aikana oli ollut. Telineet oli tehty 2-6 jalan pituisista veistetyistä tukinpäistä ja kiinnitetty lujasti köliin. Tilkitsemisessä runsaasti käytetty piki oli kangistytessaan liimannut ne vielä tiukemmin kiinni. Laivan kohotessa kellumaan olivat nämä tukit pysyneet paikallaan ja seuranneet mukana koko koematkamme ajan.

Nämä poikittain pohjan alle kiinnitetyt esteet jarruttivat tehokkaasti kulkua, ja pikku koneella oli ollut raskas työ. Oli sen vuoksi onni, että ajoissa törmäsimme aitaan, vaikka sitä pitkälti särkyikin. Ilmoitettuaamme ruukinpatruunalle, että pohjassa oli vielä neljä samanlaista tukkikasaa, hän arveli olevan parasta kulkea aitojen yli useamman paikoista. Nähdäksemme tuloksen ja päästäksemme helpoimalla tavalla rististämme, olimme tietysti yhtä velvolliset kuin halukkaatkin tekemään niin. Laiva ohjattiin lähemmäksi maata, missä seipäiden latvoista voitiin päätellä aidan olevan koskemattomana paikallaa. Jonkin matkan päässä sitä laskettiin kone täyteen vauhtiin ja laiva syöksyi estettä kohti. Törmätessä siihen pysäytettiin kone potkurin varomiseksi, ja kaikki sujui suunnitelman mukaan.

Kun tämä tempu oli neljä kertaa uudistettu, vauhdin alati parantuessa, olivat kaikki telineet tiessään. Veden pinnalla uiskenteli kyllä puolisen kilometriä aita, mutta näiden syöksyjen aikaansaama kevennys oli varsin tervetullut sekä laivalle että laivassa olijain alakuloiselle mielelle. Ruukinpatruunakin näytti tyytyväiseltä, kun laiva jarruista päästyään kiiti eteenpäin hyvää vauhtia. Näin voi pikku asia odottamatta aiheuttaa huolta ja kiusaa.

Tästä onnellisesti suoritetusta tempusta saimme sekä me että laiva uutta eloa. Oli hauskaa jatkaa matkaa, joka nyt suunnattiin sinne, missä järvi noin puolen penikulman päässä yhtyy Ilmajokeen. Sinne päästiinkin ja suun havaittiin olevan varsin ahdas ja vinossa suunnassa tuon mahtavan joen voimakasta virtaa vastaan. Sulavan lumen äkäisesti nostama vedenpaljous aiheuttaa monta metriä korkean tulvan jokea ympäröivälle alavalle maalle.

Suurella ja vuolaalla Ilmajoen kokeiltiin sitten höyrylaivan nousukykyä ja havaittiin, että se viiden ilmakedon voimalla kyllä jaksoi kulkea virtaa vastaan, mutta ei sellaista vauhtia kuin toivottavaa oli. Palasimme sen vuoksi järvelle, jonka tyynellä pinnalla laiva sai seisoa, kunnes höyrynpaine nousi seitsemään ilmakedoon. Sitten uudistettiin koe, ja kun tämä sujui täysin tyydyttävästi, olimme valmiit viralliselle koe- ja luovutusmatkalle, jonne ruukinpatruuna määräsi lähdettäväksi seuraavana päivänä Ilmajoen kylästä jokea ylöspäin.

Jo edellisten vuorokausien aikana oli tulvan vallassa oleville niityille monin paikoin ilmestynyt pitkänkapeita saaria ja aamulla näkyi sellainen, uusi ja laaja, lähellä laivaakin. Sain tietää, että sellaisia saaria paikka paikoin syntyy joka vuosi, kun niittyjen ruohomättäät kohoavat pintaan. Ruohomättäät ovat nimittäin kevyttä kasvillisuutta suomulta, joka osittain jäätyneenä on vettä kevyempää, irtaantuu sitkeästä savijankosta ja nousee kellumaan veden pinnalle, ellei siihen ole sekaantunut hiekkaa tai elleivät ladot pidä sitä paikoillaan. Jopa ladotkin ovat joskus vaarassa kaatua, kun alla oleva maa pyrkii kohoamaan. Kerrottiin myös tuulen ja virran kuljettaneen pinnalle nousseita sarkoja kauas alkuperäisiltä paikoiltaan ja niiden laskeutuneen tulvaveden mukana naapurin alueelle jättäen vain viljelykseen kelpaamattoman savijankon lähtöpaikalleen.

Sellaisten vahinkojen välttämiseksi oli sarkoihin lyöty sinne tänne paaluja ja seipäitä vastustamaan mullan ajelehtimishalua. Näiden saarimuodostelmien takia laivan täytyi aitojen surmaksi kulkea pitkiä kiertoteitä muuten syvässä ja selvässä vedessä. Totisesti varsin omituisia luonnonsuhteita!

Aamulla tuli ruukinpatruunan lisäksi joitakin kutsuvieraita, minkä jälkeen lähdimme Ilmajoen kylään, jossa laskimme Ilmajoen yli vievään maantiesiltaan. Siellä apteekkari T-d sekä muutamat kylän tilanomistajat odottivat meitä. Kaikkien näiden matkustajien päästyä laivaan lämmitettiin rotevasti, ja höyrynpaineen noustua kahdeksaan ilmakedoon lähdettiin matkaan. Matkaa valmisteltaessa apteekkari kertoi minulle laivan entisistä matkoista ja sen epäonnistuneista yrityksistä nousta jokea. Hän arveli nyt käyvän samalla tavalla. Tämän väitteen ainoa peruste oli se, että hän piti virtaa liian vahvana minkään laivan noustavaksi. "Saammehan nähdä", sanoin laivan irtaantuessa rannasta.

Lähtö tapahtui juhlallisen hiljaisuuden vallitessa. Kenenkään mieleen ei juolahtanut sanoa mitään, sillä kaikki seisoivat kiinnostuneina ja hämmästyneinä katselemassa laivan vauhtia. Lopulta apteekkari huudahti: "Sepä pirua!" ja tämä hyvin valittu ja vapauttava huudahdus paulautti toistenkin puhekyvyn. Matkustajien lausueissa mielipiteitään suuntasivat katseeni manometriin ja kun tämä näytti pyrkivän vain kohoamaan, olin varma matkan tuloksesta. Nyt tiesin kattilan hyvällä polttoaineella tasaisesti lämmitettynä pystyvän kehittämään kylliksi painetta virran vastuksen voittamiseksi. Kaikki olivat hyvällä tuulella ja onnittelivat Wasastjernaä siitä, että laiva nyt oli parempi kuin ennen.

Ilmajoki juoksee tässä kohdassa 15-20 metriä syvässä tasankoon syöpyneessä leveässä jokiuomassa, jonka rannat kylän vaiheilla ovat varsin jyrkät. Joen eteläreunalla kulkee tie rannan suuntaisena ja tien varrella on taloja pitkänä rivinä. Tielle oli kerääntynyt runsaasti katseliijoita ja höyrylaivan sivuutettua kylän ilmestyi rannalle kaikkien riemuksi ontuva akka, joka ilmeisesti yritti kilpajuoksua laivan kanssa. Lienee ollut sama akka, joka oli voittanut ensimmäisen kokeen.

Tyhjää avaruutta vastaan näytti akan nilkuttava olemus tavattoman suurelta ja eriskummalliselta, minkä vuoksi katseliijoilla oli hauskaa, ja sisukas kilpailija sai palkakseen kättentaputuksia ja hurraahuutoja. Tämä yllytys ei kuitenkaan kyennyt tarpeeksi lisäämään eukon kykyjä, ja vaikka hän ilmeisesti täysin vakavissaan yritti, täytyi hänen pian luopua epätasaisesta taistelusta. Tällöin huomasin apteekkarin kumartuneen kaiteen yli ja niin salaisesti kuin mahdollista viittoilevan valkealla nenäliinallaan. Luulempa olevan syytä epäillä hänen järjestäneen sekä tämän että ensimmäisen kilpajuoksun.

Hyvitykseksi siitä, että oli näin koettanut tehdä pilkkaa laivastamme, hän tarjosi apteekissa aamiaisen, ja kun miehissä saavuimme sinne, kestittiin meitä hupaisan mielialan vallitessa niin sanotulla "juhannusleivällä" ja "Ilmajoen rannoilla kasvaneella reininviihällä". Sitä pidettiin ainoana terveydelle vaarattomana aineena, mitä apteekista oli tarjolla.

Iltapäivällä palasimme Rintalaan, josta minä jatkoin ruukinpatruunan seurassa Seinäjoen ruukille. Seuraavana aamuna lähdin paluumatkalle Tampereelle.

Höyrylaivaa käytettiin sitten muutamina kesinä hinaamaan joitakin varta vasten rakennettuja matalassa kulkevia keveitä lotjia, joissa heinää, viljaa ja polttopuuta tuotiin Ilmajoen varrella olevilta ulkotiluksilta ja metsistä. Aluksen myöhempiä vaihteita en tunne.

Tämä sama kuvaus Ilmajoen höyrylaivasta on kirjassa:

Kytösavut IV.

- Etelä-Pohjanmaan Maakuntaliiton julkaisu.

- Jalo Lahdensuo: Kuvaus Etelä-Pohjanmaan ensimmäisestä jokihöyrylaivasta. Sivut. 73-82.
(Painettu 1948 Vaasa).

Artikkelissa on valokuva noin vuodelta 1908, jossa näkyvillä katettu kanneton matkustajahöyrylaiva.

Kuvateksti: Höyrylaiva Ilmajoessa noin vuonna 1908. Tämä laiva, jonka omisti pieni osakeyhtiö, välitti liikennettä Ilmajoen Nikkolan ja Munukan pysäkin välillä. Laivan kapteenina oli "Pikku-Valee" (Valentin Haapanen), Nikkolan tallirenki. Taustalla Yli-Nikkolan talo. Kuvan Maakuntaliitto on saanut liikemies Yrjö Honkavaaralta, joka oli yksi laivan omistajista.