

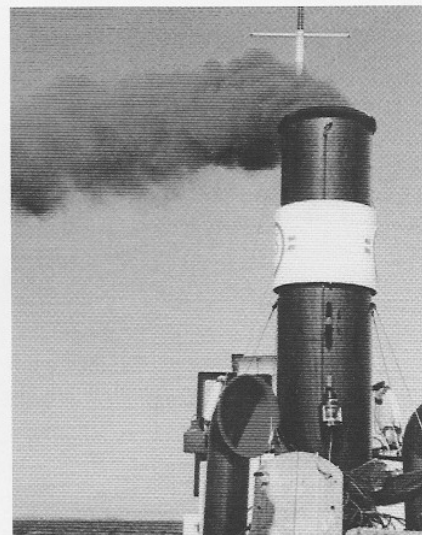
# Warkauden ensiaskeleet huvilaiivana

*Tiedättekö, mikä oli ensimmäinen höyrylaiva, joka kulki uuden Saimaan kanavan läpi vuonna 1968? Ei, se ei ollut Kastelholm, jonka yläkannelta presidentti Kekkonen leikkasi sinivalkean nauhan 5. elokuuta pidetyssä kanavan vihkiäisjuhlassa.*

*Oikea vastaus on Warkaus, joka kulki kanavan läpi jo 12. heinäkuuta.*



*Taipale, Warkaus ja Carmen Pirtinniemen laiturissa Varkaudessa talvella 1968. (Kuvat yhden "Lirimasen"-ryhmän jäsenen, Klara Ekstamin albumista)*



Tapaus juontaa naiseen. Pääkaupunkiseudulla asuvan nuorisoporukan tyttöjen päähän tuli ajatus omasta laivasta, ja toive ratkaistiin ostamalla Ruotsista vanha proomu, josta tehtiin uiva kesämökki. Se ei kuitenkaan riittänyt, vaan kun yksi porukasta sai tietää, että Varkaudessa seisoi joukko vanhoja höyryhinaajia vailla käyttöä ja "myyntikunnossa", päätettiin ryhtyä höyrylaivanvarustajiksi. Pantiin toimeen varainhankinta, ja niin maaliskuussa 1968 tehtiin Ahlströmin kanssa

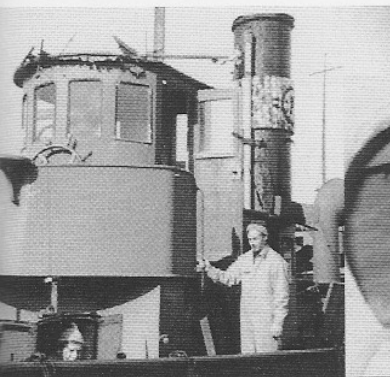
kuorikin vaati monen viikonlopun ja käden uurastuksen. Heinäkuun alussa oltiin päästy niin pitkälle, että alus alkoi olla siinä kunnossa, että sitä voitiin lähteä siirtämään kotisatamaan Pörtöseen Porvoon saaristossa.

Varkaudesta lähdettiin 10. heinäkuuta. Warkauden miehistön muodosti yhdeksän nuorta sekä Otto, konemestari. Otto oli vanha Römin konemestari, joka matkan aikana opetti miehistön kahdelle nuorelle koneapulaiselle höyrykoneen ja -kattilan salat. Aluksen päällikkönä toimi yksi nuorista Bill Mikander, hän oli suorittanut avomerilaivurin tutkinnon.

Kaikki meni hyvin, ja kanavaosuus alkoi 12. heinäkuuta puoliltapäivin. Suomen puolella aluksen mukana seurasi kaksi suomalaista luotsia. Rajanylityskin sujui ihmeen joustavasti, kun laivassa ei ollut

rottiakaan, ja venäläisten luotsien johdolla päästiin Viipurin ja Uuraan ohi kohti Suomen aluevesiä. Ainoa ongelma oli lipputangon puute: niinpä lipputerveydykset tehtiin vanhan verhotangon avulla.

Perille Pörtöseen päästiin, vaikka välillä tahtoi olla vaikeaa tunnistaa kaikki reitin loistot. Halkoja paloi matkan aikana



*Töitä riitti niin kattilan kuin ulkokuorenkin kanssa.*



kaupat Warkaudesta, joka oli seissurikäyttämättömänä kymmenkunta vuotta. Hinta oli 5 – 6 000 markkaa.

Alkoi ankara laivan kunnostus. Yltä ja päältä. Jokainen vastaavan kokenut tietää, mitä merkitsee, kun laiva jää seisomaan noin pitkäksi aikaa. Kattilan kanssa oli melkoisesti töitä, jos kohta ulko-

*Warkaus matkalla Hankoon kesällä 1969.*

24 mottia. Matkasta kerrottiin näyttävästi vuotta myöhemmin Nya Pressenissä.

Sen jälkeen Warkaudella ajettiin ja laivan kunnostusta jatkettiin parin vuoden ajan, kunnes se (ilmeisesti) ei ollutkaan enää kivaa. Laiva myytiin Juhani Salovaaralle, joka liikennöi sillä pari vuotta Helsingin vesillä, kunnes omistaja jälleen vaihtui. Uusiksi omistajiksi tulivat Jaakko ja Pauli Löppönen ja siitä eteenpäin Warkauden vaiheet ovatkin "yleisessä" tiedossa. Laiva tuotiin samaa reittiä takaisin Saimaalle, ja siitäkin matkasta kerrottiin sanomalehdissä!



*Warkauden historiallisesta matkasta kerrottiin ensimmäisenä kanavan läpi kulkeneena höyryaluksena kerrottiin näyttävästi Nya Pressenissä 2. elokuuta 1969. Miksi vasta silloin ja missä ovat matkan valokuvat? Kopio Nya Pressenin aukeamasta on tätä nykyä kehkeysissä Laukansaaren paviljongin seinällä.*