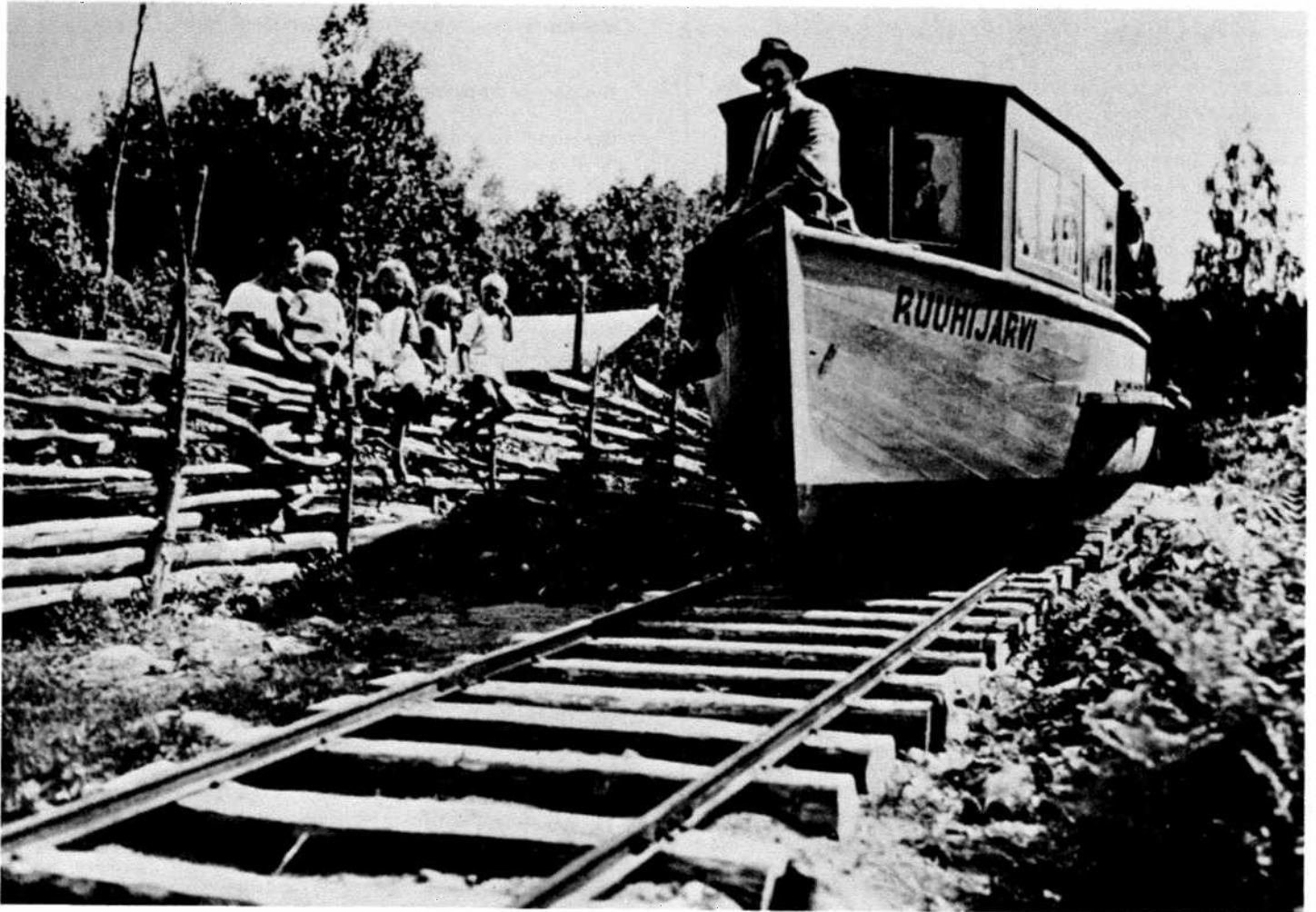


MARJA-LIISA PIMIÄ:

KISKOILLA KULKEVAT LAIVAT

Kiskotien käyttäminen alusten kuljettamiseen ei ole harvinaista, mutta rautatien rakentaminen sekä vedessä että omin voimin kiskoilla kulkevaa laivaa varten on harvinaista. Lajinsa ainoat Pohjolassa ovat tiettävästi olleet "veturi-moottorilaiva" Ruuhijärvi Nastolassa ja "veturihöyrylaiva" Svanen Boråsissa. Lisäksi on ollut muutamia amfibiolai-vasuunnitelmia.



Ruuhijärvi-laiva välitti liikennettä Ruuhijärven ja Nastolan kirkonkylän välillä vuosina 1923-1926. Lähtölaituri oli Ruuhijärven kylän kohdalla. Ruuhijärvestä siirryttiin Salajokea pitkin Salajärveen, jossa poikettiin kahdessa laiturissa. Kiskoille laiva nousi Kumian kannaksella ja laskeutui takaisin veteen Kukka-seen, jota pitkin matka jatkui Nastolan kirkonkylän laituriiin Karhusillan kupeeseen. Siitä kuorma-auto otti matkustajat ja rahdin ja kuljetti ne kolmen kilometrin päähän Nastolan pysäkille (rataosalla Lahti-Kouvola).

Laivan omisti yhtiö, jonka muodostivat maanviljelijät *Ilmari Sälälä*, *Hemming Seppälä*, *Hemming Huovila* sekä insinööri *Pauli Helén*, joka oli suunnitellut laivan. Alus rakennettiin Lahdessa, mutta tekijästä ei ole tietoa. Laiva kuljetettiin Lahdesta rautateitse Nastolan liikennepaikalle, mistä se hevosten vetämänä pitkien tukkien ja pyörivien pölkkyjen avulla tuotiin Kukkasjärveen.

Ruuhijärvi-laivan pituus oli 14 metriä, sen ulkoveri oli vaalean harmaa. Laivan kone oli tiettävästi vesijäähdytteinen petroli-moottori. Alus kulki saman moottorin voimalla sekä vedessä että "rataosuudellaan". Laivassa oli kaksi kiinteäakselista pyöräparia (pyöräkertaa), joista toinen kytkettiin vetämään alusta tämän omalla koneella kiskotietä pitkin. Kiinteäakselisuus vaikeutti kulkua radan Kukkasen puoleisessa päässä sijainneessa kaarteessa, sillä valetut pyörät tahtoivat murtua.

Ruuhijärvi-laiva ylittämässä kannasta Kukkasjärvestä Salajärveen. Huomaa aluksen paapuurin puolella selvästi näkyvä "ohjausuloke" (vrt. artikkelin tekstiin). Radan raidelevydestä ei valitettavasti ole tietoa. Valokuvan omistaja: Nastola-seura ry. Kuvälähde: Museovirasto (3634:64).

"Maamatkan" pituus oli 300-400 metriä. Kerrotaan, että kun moottori ei kiskotiellä saanut lauhdevettä, se kuumeni joskus niin, että voiteluöljy paloi. Kannaksen kummassakin päässä laiva liukui veteen alamäkeä, ja usein oli vaikea käynnistää konetta maamatkan jälkeen. Varsinkin tuulisella säällä kiskoille pääsy vedestä käsin oli vaikeaa. "Pakkia täytyi usein ottaa ennen kuin onnistui. Jos toinen pyöräpari osui oikeaan, saattoi toinen mennä pieleen."

Laivan henkilökuntaan kuuluivat kapteeni ja perämies. Oman kylän mies *Severus Laaksonen* koulutettiin laivuriksi ja perämiehenä toimi *Anselmi Haapalahti*. Myöhemmin mainitaan myös *Nestori Nurminen*. Sittemmin Laaksonen toimi 29 vuotta Tiirismaa-laivan päällikkönä Päijänteellä. Ensimmäisillä matkoillaan oli laivalla vaikeuksia, kun kuljettajat eivät tunteneet laivan moottoria, vaan olivat tottuneet höyrykoneen käyttöön. Oli muitakin vaikeuksia: ruuhijärveläiset odottivat laivaansa ensimmäiseltä matkalta niin innokkaasti, että saippuantekokin meni joltakulta pilalle järvelle tähyilyssä.