

Porvoon hiekkakuopilta Helsinkiin

Hyvät hiekkaesiintymät Porvoon saaristossa loivat merkittävän kuljetuslaivaston



Kuva: Jussi Kopra.

Jonkin verran Porvoosta etelään sijaitsee Vessön hiekkaperäinen saari, joka yhdessä rannikon kanssa muodostaa Vålaxin lahden ja alueen, joka on ollut kotisatamana monelle erityyppiselle alukselle aina puista kaljaaseista ro-ro-aluksiin saakka.

Samalla Vessö on ollut merkittävin kotimaanliikenteen rahtisatama, jonka historia ulottuu aina 1800-luvun lopulle saakka. Varmaa tietoa ei ole siitä, koska merenkulku alkoi Porvoon maalaiskunnan Vålaxin lahdella, mutta yleinen käsitys on yli sata vuotta sitten, jolloin ensimmäiset hiekan-kaivaukset alueella suoritettiin.

HIEKAN LASTAUS SUORITETTIIN suoraan rannoilta puisiin jaaloihin ja jahteihin alusten miehistön omin voimin. Varhaisin

laivan lastaustapa ei nykyseiloria paljoa kahdedita. Lastattava hiekkajaala kun ajettiin hiekkarannan penkkaan, kiinnitysköydet vedettiin lähimpään koivunnokkaan ja hiekka karrättiin ruumaan kannettavilla koreilla tai kottikärryillä kapeaa lankkua pitkin.

Vaikka laivat lastasivat tuolloin vain muutama kymmenen tonnia kerrallaan, oli se varmasti työlästä puuhaa. Vastavasti miehistö purki itse lastin määräsattamassa suoraan vaunuihin tai kuormautoihin. Rahtimaksu saatiin hiekan ostajalta paikan päällä.

Ensimmäiset lastausrannat sijaitsivat Vessön pohjoisrannalla, jonka suojaisessa lahdenpoukamassa oli suojaisin paikka laivojen lastaukseen.

Kippareiden oli jo tuolloin seilattava kieli keskellä suuta, sillä reitti on erityisen kivikkoinen ja kapea. Pahimpina kohtina mainittakoon nimensä veroinen Stennässundet sekä pullonkaulana toiminut Ramsholmssundet. Sitä on ruopattu pariinkin otteeseen, mutta se on edelleen vain neljän metrin syvyinen. Alusten koko onkin siksi aina pysynyt varsin pienenä.

Kaikkia väyliä ei koskaan merkitty virallisiksi eikä niitä edelleenkään ole merikorteissa.

Kun hiekan kysyntä kasvoi, alettiin yhä useampia aluksia rakentaa useilla eri rannoilla. Itse asiassa koko Vålaxin alueen lähes kaikki asukkaat olivat jo varhaisessa vaiheessa jollakin tavalla muka-

na merenkulussa, joko laivanrakentajina, omistajina tai kansimiehinä.

Pian myös Sipoosta ja Loviisasta saapui laivureita Vessön alueelle osallistumaan kannattavaksi havaittuun hiekkankuljetukseen, joka pääasiassa suuntautui pääkaupunkiseudulle.

Kaikkiaan 100 laivaa on joskus osallistunut Porvoon hiekan kuljetukseen, useimmat edelleen seilaavista charterkaljaaseista ovat joko hiekkakippareiden itse valmistamia tai alus on muuten jossain uransa vaiheessa ollut hiekanrahtauksessa mukana.

SODAN JÄLKEEN uusia isompia kaljaseja rakennettiin ja hiekkaa kuljetettiin joskus myös Ruotsiin ja Tanskaan saakka. Myös rautarunkoisia aluksia hankittiin ja liikenne Helsingin suuntaan kasvoi.

Varhaisimmat lastausrannat vaihtelivat aika paljon. Sieltä mistä hiekkaa kaivettiin esiin, järjestettiin myös laivojen lastaus. Koska yksityiset maanomistajat kaivoivat itse hiekkansa, saivat he lastata jaaloja omilla maillaan.

Hiekan loppuessa kaivuu ja lastaus siirtyivät seuraavaan rantaan. Maanomistajien myydessä soranottoalueitaan Lohja Rudukselle muodostettiin muutama päätoiminen satama, joihin hiekka kuljetettiin hiekkakuopista autoilla. Samalla lastauslaiturit muuttuivat nykyaikaisemmiksi.

Pääasiallisiksi lastauslaituriksi muodostuivat Vessössä Backas, Sandudden ja Djupviken, joihin valmistettiin puiset lastauslaiturit.

Lastausvuorossa oleva alus töijätettiin sillan alle ja sillan päälle peruuttava kuorma-auto pystyi siten kippaamaan lastinsa suoraan laivan ruumaan. Nopea ja halpa tapa, joka oli toiminnassa aina 2000-luvun alkuun saakka.

Kun eri hiekka- ja sora-ainemateriaaleihin sopivia kivimurskaamoita rakennettiin Backakseen, saivat myös kaikki kolme lastauslaituriamaa omat kuljettimilla varustetut laiturit, joissa laivaa voitiin lastata. Tämä mahdollisti kahden laivan samanaikaisen lastauksen ja molemmat alukset pystyivät lastaamaan täysin erityyppisiä kiviaineksia.

Erikoisin lastausmenetelmä lienee ollut Vessön viereisellä Kråköns saarella sijainnut junalaituri. Kuopalta parin kilometrin matka hiekka kuljetettiin pienoisrautatiellä, jossa kahden dieselveeturin vetämät vaunut toivat hiekan laiturille, josta se kipattiin laivan ruumaan.

Kråköns lastaus tyrehtyi kuitenkin jo 1960-luvun lopulla ja lastauslaituri purettiin. Nykyisin tämä hiekkakuoppa on kesäisin suosittu epävirallinen uimapaiikka.



HIEKKAVUORISTO. Lastilaiva Greta valmistautuu rantautumaan Sanduddenin lastauslaituriin 15. elokuuta 1973. Kuva: Jerker Klawer.



HÖYRYHIEKKAA. Porvoon maalaiskunnan Kråköns hiekkakuopilta lastit kuljetettiin höryveturin vetämillä vaunuilla lastauspaikalle. Hiekka vedettiin vaunuun kahmarilla. Kuva: Gunnar Kronvall.



TSUK TSUK. Dieselvehuri tuo heinäkuussa 1968 kolme vaunua lastauslaituriin, jossa odottelee jo kaljaasi Margona. Kuva: Bengt Sjöström.