



Ruuhijärvi-laivan vakioireitti (A. Parosen mukaan).  
Kartan numeroitujen selitykset.  
1 = Lähtölaituri Ruuhijärvellä.  
2 = Salajoki, jossa otettiin matkustajia.  
3 = Rullien lastaus- ja matkustajalaituri.  
4 = Luhtaanmaan laituri.  
5 = Kumian kannas.  
6 = Kirkonkylän laituri Karhusillan kupeessa.  
Maanteiden numerot vastaavat nykyistä tilannetta (1979).



Laiva lähti aamuisin Ruuhijärveltä ja palasi iltapäivällä takaisin. Laivassa kulki matkustajia ja tavaraa, mutta tariffeista ei ole tietoa. Aluksi rahastus tapahtui laivassa, mutta myöhemmin lippuja myytiin myös Nastolassa leipuri Liittolassa. Varsinaisen liikenteen lisäksi tehtiin huvi- ja iltamatkoja.

Salajoen madalluttua syyspuolella laiva pääsi vain Salajoen yläsuuhun. Talveksi laiva ajettiin kiskotielle Kumian kannakselle. Laivan kunnostus ja huolto lienee ollut melko olematonta.

Tärkein rahti oli Kaukaan Seestaan tehtaan raakarullat, joita vietiin Salajärven rannalta Nastolaan, josta edelleen yhtiön kuorma-autolla. Myös maitoa ja myllykuormia kuljetettiin, sillä Kumian kannaksella oli mylly. Raakarullarahdin loputtua päättyi pian myös Ruuhijärvi-laivan liikennöinti.

### Svanen ja Parkano

Boråsissa Ruotsissa liikennöi viime vuosisadan lopussa "veturihöyrylaiva" *Svanen*, joka ohitti Viskanjoen Älgårdenin koskipaikan kiskoja pitkin. Verrattaessa *Svanenin* ja Ruuhijärven kuvia huomataan aluksissa yhteisiä piirteitä. Laivat ovat olleet suhteellisen pienikokoisia ja kummankin aluksen kyjillä ovat olleet "ohjausulokkeet", jotka ovat kohdistaneet laivan kiskoille vedessä olleiden pilaririvien välistä. Lisäksi molempien alusten pyörät ovat sijainneet – kuvien perusteella – hyvin lähellä laivan runkoa.

Hämeen vesistöjen laivojen historiaan erikoistunut *dipl.ins. Juhani Valanto* Tampereelta kertoo, että aikoinaan suunniteltiin vedessä ja kiskoilla omin voimin kulkevaa laivaa myös reitille Parkano–Siuro. Tällöin matkanteko Tampere-Pori-rautatien varteen olisi helpottunut huomattavasti.

*Parkano*-laiva oli maanmittausinsinööri *K.H. Nordenswanin* ennakkoluuloton ja täysin toteuttamiskelpoinen ajatus vuodelta 1910. Laivan oli tarkoitus kulkea reitinsä maaosuudet Kyröskosken kannaksella sekä välillä Parkanonjärven eteläpää-Kyrösjärven Heittolanlahti puukiskoja pitkin. Alus olisi palvellut paikallisen väestön lisäksi Siuron sahan toimihenkilöitä, jotka tarvitsivat nopeita yhteyksiä Pohjois-Satakunnan metsäalueille. "Parkano-amfibio ei koskaan kivunnut vedestä puukiskoille. Tämä omalaatuinen alus jäi ainoastaan piirroksiksi paperille. Siuron sahaustoiminta päättyi vuonna 1928, jolloin myös Pohjois-Satakuntaan ilmestyi uuden ajan nopsa kumijalka, auto."

Lähteet:

### MUSEOVIRASTO

#### Perinnearkisto, arkistokertomukset 1964

- Takala, Bertta. Laiva, joka kulki maata ja järviä.
- Lehtileike. Etelä-Suomen Sanomat (?).

#### Kansatieteen toimiston käsikirjoitusarkisto

- Alameri, Mikko. Kiskoteiden käytöstä vesikuljetusten täydentäjänä.
- Nastola-seura/Paronen, Antero. Ruuhijärvi-laivasta.
- Valanto, Juhani. Lisäselvitystä Parkanon kulkuyhteyksiin.

#### Kansatieteen toimiston kuva-arkisto

- 3634:64–66. Alkuperäiset kuvat Nastola-seuran omistuksessa.

Milles, Gunnar: *Svenskarna och deras järnvägar*. Stockholm 1970.

Tämän artikkelin kirjoittaja tutkija Marja-Liisa Pimiä on esitelty RESIINAN lukijoille jo lehden numerossa 1.1979.

Ruuhijärvi-laiva valmistautumassa lähtöön kohti Ruuhijärveä. Auto on tuonut tavaraa ja matkustajia Nastolan pysäkiltä Karhusillalle, jonka luona oli laivan reitin eteläpää. Valokuvan omistaja: Nastola-seura ry. Kvalilähde: Museovirasto (3634:65).