

Meren perässä ja meren ehdoilla

Kokemäenjoki, ikaikainen kulkuväylä

Vuolaana virtaava Vammalan Liekovedestä alkava Kokemäenjoki on ikivanha kulku- ja kauppareitti. Joen suulle syntyi kauppapaikka, aluksi Teljään, nykyisen Kokemäen kohdalle. Sieltä käsin tehtiin kauppaa Hämeen ja Pohjanmaan asukkaiden kanssa. Toisen vuosituhannen alkupuolella merenkulku oli hyvin vaarallista, laivat olivat pieniä ja merellä vaanivat rosvot ja myrskysääät koettelivat. Merenkävijöiltä vaadittiin taitoa, tietoa ja fyysistä voimaa.

Vesitiet olivat suomalaisille alun pitäen luonnollisin kulkuväylä jo kauan ennen maantie- ja rautatieyhteyksien rakentamista. Ruotsinvaltion aikaiset yhteydet pääkaupunkiin Tukholmaan hoidettiin vesitse ja kaupankäynti ulkomaille tapahtui laivoilla. Suomen vanhimpiin kuuluvalla kauppapaikalle löysivät tiensä jo hansakauppiaat, jotka tulivat kauppittelemaan tuotteitaan, suolaa, mausteita, kankaita ja erilaisia käyttöesineitä. He saattoivat viipyä talven yli koko tuomansa varaston myymiseksi.¹ Paluukuormaksi he ostivat turkiksia ja kalaa. Vihollismielisten kulkijoiden varalta paikalla sijaitsi Kokemäen linna, puulinnoitus, joka turvasi hyökkäyksiltä ja antoi mahdollisuuden hallita purjehdusta virralla.² Arvellaan, että myös Ulvilassa olisi ollut linna. Poriin suunniteltua linnaa ei koskaan rakennettu. Siihen varatut kivet lojuivat aikansa nykyisen Keski-Porin kirkon kohdalla ja lopulta ne käytettiin hyödyksi jokirannan kauniiden kivitalojen perustuksissa.

1 J.W. Ruuth: Porin kaupungin historia, 1899

2 Unto Salo: Ihmisen jäljet Satakunnan maisemassa, 2000



Kuva: kirjoittaja

Lisämaata merestä

Kokemäenjoki on tuottanut hyvinvointia ja varallisuutta ympäristön kyliin. Se on toiminut ylälätköillä asuville kulkureittinä suupuolella oleviin, heidän hallitsemiinsa meren saariin. Menneinä vuosisatoina joki laski vetensä useampaakin reittiä pitkin mereen, kunnes aikojen saatossa sivu-uomat tukkeutuivat.

Vedestä pikkuhiljaa nousseiden saarien - Inderön, sisempi saari, ja Ytterön, ulompi saari - nautintaoikeudet kuuluivat ensin Kokemäen asukkaille. Nykyinen Kyläsaari, entinen Inderö, tunnettiin pitkään myös nimellä Kokemäensaari. Ytterön nykyinen nimi on Yyteri.

Nautintaoikeudet siirtyivät ensin Ulvilan kaupungin asukkaille ja Porin kaupungin perustamisen jälkeen porilaisille. Saarille syntyi kalapirttejä, joissa kalastajat majailivat. Meressä oli runsaasti kalaa ja maissa turkisriistaa. Suiston nautintaoikeuksista ja kalastusvesistä



on käyty kovia kiistoja. Ulasourin saaren vedestä vapautuneista maa-alueista ympäröivien kylien talonpojat riitelivät vielä 1700-luvulla. Kiista taitaisi jatkua vieläkin, jos ei nykyinen Ulasoorin ja Vähä-Rauhan alue olisi jäänyt aikaa myöden kuiville kankaille. Jonkin matkan päässä sijaitseva Riitasaran (Riitsaran) alue on saanut nimensä Kyläsaaren ja Yyterin kylien talonpoikien välisistä maa-aluekiistoista, jotka syntyivät kun merestä nousi uutta maata.

Hukkumisonnettomuus joella

Vuonna 1909 Kahaluodossa Kiviniä vastapäätä Krootilan saaren kohdalla sattui surullinen onnettomuus. Nuoret olivat menossa Luotsinmäelle tansseihin, mutta yhtäkkiä kesken matkan he päättivätkin kääntyä ja lähteä Hyrskyniemeen. Kovassa

tuudessa paatti meni nurin ja nuoret joutuivat veden varaan. Veneessä oli yhdeksän tyttöä ja kaksi poikaa. Pojat pelastuivat, mutta kaikki tytöt hukkuivat. Vene oli Jalmari Qvistin ja sillä hän vei usein tyttöjä purjehtimaan.

Kerrotaan, että veneessä tuolloin olleista tytöistä yksi halusi pitää perää. Vene kaatui, kun ruori käännettiin liian äkkiä. Toisen pojista onnistui kivuta veneen kölön päälle ja toinen pelastui uimalla rantaan.

Unto Saariolan muistiinpanot, Erja Tuomisalon kotiarkisto

Koskien voimaa käytettiin 1700-luvun puolivälistä alkaen myllyjen pyörittämiseen. Suurimmissa koskissa oli 1800-luvulla kolmekin myllyä. Ne olivat kylän yhteisiä, mutta isommilla taloilla oli usein oma mylly jauhojensa jauhamiseen. Joen varrelle keskittyi merkittävää sahateollisuutta, siinä uitettiin puutavaraa ja sen ympärille keskittyi asutusta. Kokemäenjoen vesissä kalastettiin, uitiin, pestiin pyykkiä ja hoidettiin arkisia askareita. Ennen sähköisten kylmäsäilytyslaitteiden tuloa, joen jäätä sahattiin ruokien säilyttämiseksi. Piharakennuksessa tai alustassa oli puisia laatikoita, joihin purujen ja jäälohkareiden väliin sijoitettiin ruokatynnyrit tai astiat. Jäällä kuljettiin, luisteltiin, hiihdettiin ja pilkittiin, ja joskus se petti. Erityisesti 1800-luvulla joki ja läheinen merialue koituivat eri syistä vuosittain kymmenien ihmisten lopulliseksi kohtaloksi. Nykyisin uimataidon ja liikkumisvälineiden parannuttua hukkumisonnettomuudet ovat käyneet harvinaisiksi.

Paloauto kävi kylvyssä

Jokirannassa ja meren jäällä on totuttu siihen, että rohkeat suomalaiset ajavat erilaisilla kulkuneuvoillaan heikoille jäille ja veteen. Onnettomuuksia sattuu aina silloin tällöin. Joskus kylpy tulee otettua vahingossa.

Tammikuussa vuonna 1992 Porin palolaitoksen puolen vuoden ikäinen sammutusauto oli menossa vedenottoharjoituksiin. Kun auto kääntyi Porin Taidemuseon kulmalta jokirantaan, auto lähti heti voimakkaaseen luistoon. Suuri, noin 16 tonnia painava auto riistäytyi täysin kuljettajansa käsistä ja luisteli pyörätietä ja laituria noin 20 metrin matkan suoraan jokeen. Paloauto suistui veteen kylki edellä ja vei mennessään osan jokirannan kaiteesta.

Kolmesta autossa olleesta miehestä kaksi ehti hypätä pois autosta ennen syöksyä. Yksi putosi auton mukana jokeen, mutta onnistui rikkomaan ikkunan ja pääsi pois. Auton nostaminen oli vaikeaa, koska se oli vaipunut pohjamutaan.

*Esa-Pekka Avela: Paloauto luisui jokeen Porissa,
Satakunnan Kansa 17.1.1992*

Kokemäenjoessa sijaitsevat nykyisin Harjavallan voimalaitos, Kolsin voimalaitos Kokemäellä, Äetsän voimalaitos ja Tyrvään voimalaitos Vammalassa 3). Modernin energiakulutuksen vaatimat suuret voimalaitokset tuottavat sähkömme ja maksavat toisaalta vuosittain tuntuvia summia kalatalousmaksuja kalakannan turvaamiseksi. Myös valtio ja muut jätevesikuormittajat osallistuvat kuluihin.

Kokemäenjoki on ollut aina rannan asukkaiden elämässä mukana. Tämä 121 kilometriä pitkä virta, joka aikaisemmin tarjosi työtä ja ravintoa, on muodostunut nykyajan ihmiselle tärkeäksi harrastus- ja virkistätymispaikaksi.

Haveri Kokemäenjoella

Pohjanlahden rannikkokaupunkien välillä liikennöi vielä 1930-luvun tienoilla useita matkustajalaivoja kuljettaen matkustajia ja tavaroita. Tieverkko noina aikoina eli reilut 70 vuotta sitten ei ollut erikoisen hyvä.

Porin jokisataman ja Turun välillä liikennöi ainakin matkustajalaiva s/s Norden. Tämä laiva poikkesi reitillään muissakin kaupungeissa ja mm. Luvian Ryöväskerin luotsilaiturin ohittaessaan tuli kipparin tarkkailla onko siellä piirassa pallo, sillä se oli merkki siitä, että tuli poiketa laituriin.

Matkustajalaiva s/s Norden lähti Porin jokisatamasta tavanomaiselle matkalleen kohti Turkuu toukokuun 17. päivänä v. 1919. Tarkoitus oli poiketa myös Reposaaressa. Kokemäenjoen puolivälissä, Kivinin luona, s/s Norden ajoi karille iltauringon häikäistessä ruorimiehen. Laivaan tuli vettä sisään ja se kallistui, mutta uppoamisvaaraa ei kuitenkaan ollut. Paikalliset ranta asukkaat ja joella olevat kalastajat kuljettivat soutuveneillään matkustajat maihin.

Jokihinaajat Isomarssi ja Wilpas tulivat s/s Nordenin avuksi irrotustehtävään. Kolme päivää myöhemmin Norden oli jo Porissa valmiina nostettavaksi lipille.

*Kirjoittanut Unto Saariola 28.1.1999,
Erja Tuomison kotiarkisto*

Kaunotar ei pysy uomassaan

Kokemäenjoen virtaus syö rantoja, kovertaa törmii, musertaa maan hiukkasiksi ja kuljettaa kaiken alas virtaa. Kaunis ja vuolas joki tulvii herkästi ja sillä on aina ollut vaikeuksia pysyä uomassaan. Se on omapäisesti muokannut reittejään ja niellyt mudan mukaansa. Joessa on syntyneen lietteen takia jouduttu tekemään lukuisia suuria ruopautöitä. Madaltumakohdat ja joen uoman muutokset ovat olleet ongelmana paitsi laivojen kululle, myös monella muulla tavalla.

Vesi on ajoittain levinnyt pitkälle ympäröiville niityille. Vesimas-

sat ovat ryöstäytyneet valloilleen jääpeitteen sulaessa keväällä ja sadekesinä sekä usein tammikuussa, jolloin hyhydepadot ovat kahlinneet virran juoksun. Joen alavilla latvustoilla, Huittisissa ja Kokemäellä pellot ovat joutuneet 1700-luvulla jopa viikoiksi tulvaveden alle. Seuraavalla vuosisadalla virran lukuisia koskia perattiin ahkerasti. Vielä 1950-luvulla vesi nousi aivan Porin keskustan tuntumassa laajoilla alueilla useaan otteeseen niin paljon, että asukkaat tarvitsivat veneitä tai ruuhia liikkumisen avuksi. Vuoden 1974-1975 pahojen talvitulvien aikaan saatiin jopa presidentti Kekkonen tutustumaan tulvatilanteeseen paikan päälle. Jälleen tehtiin uusia perkaussuunnitelmia ja rakennettiin lisää penkereitä. Yhä edelleen ongelma on ajankohtainen ja kiivas keskustelu on käynnissä erilaisten ratkaisumallien paremmuudesta. Väittelyä käydään tulvauomien, penkereiden ja ruoppausten kelvollisuudesta. Kokemäenjoen keskivirtaus on 250 kuutiota sekunnissa ja korkean veden aikana paljon suurempi. Silloin tarvitaan paljon tilaa ja hyvä lasku, ettei vesi tulvi pihuille ja kellareihin.



P. Karp

Kuva: Pekka Karp

Ylempänä jokivarressa jokipenkka on suistunut aika ajoin. Jokeen on vajonnut tavaraa ja rakennuksia. Kokemäellä ja Huittisissa sattuneista eroosion aiheuttamista sortumista on Porin Kaupungin Sanomissa kuvattu 8.1.1861 tapahtunut Öykkärinkosken vyörymä. Korkea joen törmän osa putosi hirmuisella kuohulla koskeen illalla kello kahdeksan. Paikalla ollut mylly kulkeutui kivineen päivineen virstan matkan jokea alas päätyen jääpenkkaan. Läheinen talo jäi vajaan kahden metrin päähän äyrästä.³

Kokonainen, suurista kivenlohkareista rakennettu tiilitehdas vajosi jokeen 1800-luvun lopussa.⁴ Tanskalaiset liikemiehet olivat rakentaneet Ulvilaan Tehtaala-nimiselle tilalle Haistilan tehtaan. He olivat huomanneet, että kaupungista puuttui tiilitehdas, ja sopivasti löytäneet lähistöltä maapihkapitoista, mustaa tiilisavea, josta saisi tehtyä valmiiksi lasipintaisia tiiliä. Tehdas ehti toimia jonkin aikaa ennen kuin se sortui jokeen ihmisten katsellessa neuvottomina ja ihmeissään tapahtumaa. Ihmishenkiä ei menetetty. Tehdas oli rakennettu liian lähelle oikukasta jokea ja pettävää penkkaa.

Tulvariski on sen jälkeen seurannut Kokemäen joen virran kinteillä. Yläjuoksulla vaikeuksissa on oltu Äetsän ja Huittisten rantapelloilla ja alempana erityisesti Porin kaupungin ja Kivinin kohdalla. Vaikka uomaa ja penkereitä valvotaan ja korjataan, joki on keksinyt uusia temppuja. Se on irrotellut laitureita ja veneitä, ja kohonnut kellareihin ja lattioille. Suurtulvavaarasta kovilla sateilla ja talvisin hyydepatojen aikaan on varoiteltu vielä 2000-luvulla. Ja aihetta on ollut, kesällä 2007 Porissa tulvi jälleen. Tällä kertaa vesi ei tosin tullut yli joen penkkojen, vaan viemärit täyttyivät, eivätkä pystyneet vetämään nopeasti satanutta vettä.

Hyydepatojen kerääntymisen ja joen käyttäytymisen seuraaminen jatkuu. Tutkijat ovat povanneet talvisateiden lisääntymistä. Kiivaasti virtaava Kokemäenjoki ei ole useaan vuoteen jäänyt ja silloin on vaarana, että pakkasella joen pintaan ja pohjaan muodostuu jääkiteitä. Kun ne kasautuvat suppopadoiksi, joki saattaa tulvia.

3 Tapio Salminen: Joki ja sen väki, Kokemäen ja Harjavallan kaupungit ja seurakunnat, 2007

4 Satakunnan Kansan artikkelit 7.4.1991 ja 17.7.1991