

Suomen Vesitieyhdistys ry:n Talviseminaari 20.1.2016 Lappeenrannan kaupungintalolla

Juhani Korpela, entinen kanavavaltuutettu

Saimaan kanava 160 vuotta – historian havinaa ja huomisen näkymiä

Saimaan kanavan historia ulottuu yli 500 vuoden päähän. Ensimmäisen kerran kanava pantiin rakenteille vuonna 1499 Viipurin käskynhaltijan Erik Turesson Bielken toimesta. Seuraavan kerran kaivettiin vuonna 1607 viipurilaista syntyperää olevan amiraali Bengt Severisson Justenin toimesta. Nämä kanavahankkeet tyssäsivät teknisen osaamisen ja resurssien riittämättömyyteen.

Kolmas yritys johti tulokseen. Kanava rakennettiin vuosina 1845-56 ja avattiin liikenteelle keisari Aleksanteri II:n kruunajaispäivänä, 7. syyskuuta 1856, 160 vuotta sitten. Kanavan rakentamisesta on syytä kiittää senaatin talousosaston varapuheenjohtajaa ja finanssitoimikunnan päällikköä Lars Gabriel von Haartmania ja kenraalikuvernööri Alexander Sergejevits Menshikovia. Kuopiossa vaikuttaneen J.V. Snellmanin kirjoitukset vakuuttivat monet hankkeeseen epäilevästi suhtautuneet.

Kanavan kustannusarvio oli saman suuruinen kuin suuriruhtinaskunnan silloinen vuosibudjetti. Rakennustyö rahoitettiin valtiontalouden ylijäämillä ja kotimaisella obligaatiolainalla.

Saimaan kanava osoittautui erinomaiseksi investoinniksi, kuten von Haartman ja Snellman olivat ennustaneet. Se toteutettiin kustannusarvionsa puitteissa ja maksoi itsensä runsaassa kahdessa vuosikymmenessä, jonka jälkeen se tuotti suuriruhtinaskunnalle selvää voittoa.

Saimaan kanava avasi kuljetusyhteyden aina Iisalmen ja Nurmeksen perukoilta Viipuriin saakka, mikä houkutteli perustamaan sahoja, ruukkeja ja muita teollisuuslaitoksia. Nämä taas tarjosivat kerrannaisvaikutuksineen työtilaisuuksia Itä-Suomen tilattomille. Huippuvuonna 1923 tavaraa kuljetettiin yli 1 miljoonaa tonnia.

Kanavan toisessa rakentamisessa 1920- ja -30 luvuilla ei onnistuttu läheskään yhtä hyvin. Vuonna 1889 avattu Savon rata oli alkanut kilpailla kuljetuksista ja nuorella tasavallalla oli muitakin investointitarpeita liikenteessä. Kanavaliikenne putosi 1930-luvun jälkipuoliskolla 370 000 – 400 000 tonnin välille. Töitä ei ehditty saada valmiiksi ennen talvisotaa.

Kanavan kolmannessa rakentamisessa 1963-68 ei ollut kysymys pelkästään liikenneväylän avaamisesta, vaan – ainakin presidentti Kekkonen suunnitelmissa – Karjalan osittaisesta palauttamisesta. Kekkonen toive ei toteutunut. Suomi sai kanavan vuokralle ja tehtäväkseen sen jälleenrakentamisen.

Uuden kanavan avaamisesta on nyt kulunut vajaat 50 vuotta. Kanavan liikennemäärät ovat jääneet jääneen kauaksi sen kapasiteetista. Kanavalla on kuitenkin merkitystä alueen teollisuudelle ja se lisää kilpailua kuljetuksissa. Hyvä tulos olisi, jos tavaraliikenne saataisiin takaisin 1,7 – 1,8 miljoonan tonnin tasolle. Yhteiskuntataloudellinen kannattavuus edellyttäisi paljon suurempia liikennemääriä.

Tässä seminaarissa olemme kuulleet mahdollisuuksista suurentaa aluskokoa ja hyödyntää uusia teknologioita. Nykyisessä taloudellisessa tilanteessa liikennepolitiikan painopiste on tie- ja rataverkon korjausvelan supistamisessa. Uudet investoinnit tulisi kohdentaa hyvin kannattavien, erityisesti tavaraliikennettä tukevien hankkeiden toteuttamiseen.

Saimaan kanavan tavaraliikenteen kehitys riippuu erityisesti metsäteollisuuden kuljetustarpeista. Tässä suhteessa erityisen kiinnostava on Metsägroupin havusellutehdashanke Kuopioon. Hyvässä tapauksessa se lisäisi merkittävästi myös pitkään samalla tasolla pysyneitä Saimaan vesistöalueen sisäisiä kuljetuksia.

Saimaan kanavan merkitys ja sen tuottamat hyödyt ulottuvat tavaraliikennettä laajemmalle. Ensinnäkin Saimaan kanava ja siihen liittyvä kulttuurihistoria ovat osa Suomen kulttuuriperintöä. Götan kanava valittiin aikoinaan Ruotsin arvokkaimmaksi kulttuurihistorialliseksi kohteeksi.

Saimaan kanava on ollut 1870-luvulta lähtien merkittävä matkailureitti. Kanavan läpi kulkee nykyisin vuosittain noin parikymmentä tuhatta matkailijaa ja saman verran osallistuu Suomen puolen risteilyille. Huvialuksissa kulkee kanavan läpi vuosittain parisen tuhatta veneilijää. Huomiota tulisi kiinnittää myös matkailuliikenteen kehittämismahdollisuuksiin.

Kun netistä katsoo, miten Ruotsin ja Keski-Euroopan kanavaverkostoja mainostetaan, matkojen myyntiin ja viranomaistiedottamiseen keskittyvä Saimaan kanavan netti-informaatio ei oikein riitä. Saimaan kanavan historiasta, merkkihenkilöistä, elämästä vanhalla kanavalla ja nykyisistä nähtävyyshkohteista löytyy paljon kirjallista tietoa. Tällaista informaatiota pitäisi löytyä vastaavasti myös netistä usealla eri kielellä. Tässä voisi olla haastetta Liikennevirastolle, joka voisi etsiä sopivan yhteistyömuodon eri toimijoiden kesken ja selvittää, olisiko Saimaan kanavan ja Saimaan vesistöalueen nettiesittelyä saatavissa vieläkin mielenkiintoisammaksi.

Saimaan järviolueella palvelut veneilijöille ovat selvästi parantuneet. Ulkomaiset, myös venäläiset huviveneet ovat löytäneet tiensä yhä useammin Saimaalle. Kanavan kautta tapahtuva veneily ja Viipurin matkailu lisääntyisivät, jos huviveneilijöillekin sallittaisiin jonkinlainen viisumivapaa pistäytyminen Viipuriin. Viipuriin tarvittaisiin myös nykyaikainen, turvallinen vierasvenesatama, joka palvelisi myös venäläisiä veneilijöitä.

Toinen Saimaan kanavan erityispiirre on siihen liittyvä viranomaisyhteistyö Venäjän kanssa. Kanavan merkitys Suomen ja Venäjän taloudellisen ja poliittisen yhteistyön väylänä on vähentynyt. Silti se tarjoaa kuitenkin edelleen liikenneministeriölle mahdollisuuden varaministeritasoiseen kanssakäymiseen Venäjän kanssa. Tämä yhteistyö tukee normaalia ministeriöiden välistä yhteistyötä. Vuotuiset purjehduskauden päättäjäiset antavat Saimaan alueen liikenteen toimijoille mahdollisuuden tavata Venäjän viranomaisia. Etenkin nykyisessä kiristyneessä kansainvälisessä tilanteessa kaikella maiden välisellä yhteistyöllä on erityistä merkitystä.

