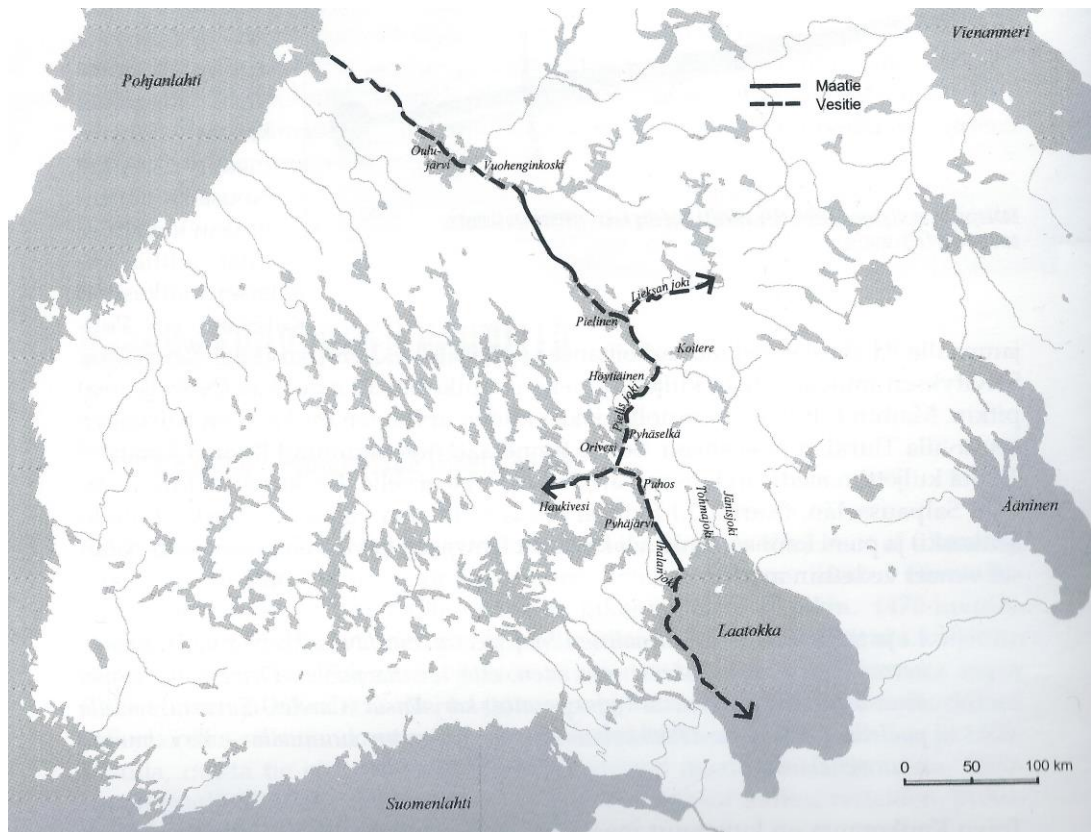


RÄÄKKYLÄN LIIKENTEELLINEN ASEMA

Osa I: LIIKENNEVERKOSTON KEHITYS

Menneinä vuosisatoina Rääkkylän liikenteellinen asema oli erittäin hyvä.

Jo keskiajalla tiedetään käytössä olleen tärkeä venäläisten ja karjalaisten kauppatie ns. Pohjan tie, joka kulki Rääkkylän läpi. Reitti alkoi Laatokalta Käkisalimesta, kulki Pyhäjärven kautta Puhokseen, josta maatieä Jaaman kylän kautta Sangenlahteen ja siitä Oravilahden kyläharjanteelle, jossa idästä tulleet tiet ja ratsupolut yhtyivät. Oravilahdelta tie johti Rääkkylän Paksuniemeen, josta se jatkui vesitienä Liperin Tutjunniemeen ja edelleen Savoon. Toinen suunta oli Pielisjoen suuhun ja siitä edelleen Pielisjokea ylös Pieliselle, josta Valtimon reittiä Maaselälle ja edelleen Oulujoen vesistöön ja tervakaupunki Ouluun.



Rääkkylän liikenteellinen asema oli jo 1600 luvulla erittäin hyvä, kulkihan Venäläisten ja karjalaisten kauppatie ns. Pohjan tie läpi Rääkkylän. Kartassa tien kulku Nousia Venäläisen kertoman mukaan vuonna 1500-luvulla. Kuva Matti Turusen teoksesta Tienraivausta Pohjois-Karjalassa 1550-1990.

Tärkeimpinä liikenneväylinä olivat vesireitit, sulan aikana soutaen ja talvisin jääteitä käyttäen. Vesistöt eivät kuitenkaan riittäneet tyydyttämään kaikkea liikennettä. Oli

lähdeittävä kehittämään maaliikennettä, raivaamaan tielinjoja ja ylläpitämään niitä. Aluksi maatiet olivat lähinnä ratsupolkuja, jotka olivat aikojen kuluessa piirtyneet kylien välille.

Tiehistoriassa puhutaan tienraivauksesta, maatiestä ja vesitiestä. Tienrakentaminen-nimitystä käytetään sitten, kun tiealuetta on alettu tasoittaa, ja maantie-nimitystä, kun tietä voidaan ajaa kärryllä.

Rääkkylässä on kerrottu tarinaa, että muinainen maatie, ratsupolku karjalasta olisi kulkenut Kirkkovuori-Vuoniemen harjua pitkin Vuosalmen ylittäen Liperin Tikkaan. Ensimmäisen kerran tästä kuulin jo heti Rääkkylään tultuani elokuussa 1963, kun laadittiin Kirkkovuori-Vuoniemen palstoitussuunnitelmaa. Ensimmäinen alueen ”kehittämissuunnitelmahan” oli palstoittaa Vuoniemen alue huvilatonteiksi ja myydä tontit kunnan heikon rahoitustilanteen parantamiseksi.

Tielaitoksen historiasta en saa vahvistusta Kirkkovuori-Vuoniemen ratsupolulle, maatielle. Ajattelen, että ratsupolku on saattanut olla olemassa, mutta Rääkkylän kohdalla tärkein liikennemuoto varmaan on ollut liikkuminen vesiteillä. Vesilläliikkujan kulkuvälinehän se on ollut sekin vene, jonka jäännökset Koiralammen suosta löytyivät Oravilahden kuivatuksen yhteydessä.

Höyrylaivaliikenteen alettua 1800-luvun puolessa välin tulivat vesiliikenteen kulkureitit tärkeiksi. Jo 1890-luvun alussa kunta anoi, että senaatti myöntäisi määrärahan Kivisalmen ja vähän pohjoisempana olevan Ritosalmen syventämiseen, jotta Joensuu-Savonlinna reitin laivat voisivat kulkea näiden salmien kautta kiertämättä Oravisalon saaria. Tietenkään Rääkkylän kunnalle ei ollut tärkeää laivareitin lyhentymisen sellaisenaan, vaan tärkeää oli se, että tällä tavoin voitaisiin reitti saada kulkemaan Rääkkylän kirkonkylän kautta, mikä merkitsisi tavatonta etua Rääkkylän laivaliikenteelle.

Kivisalmi-Ritosalmen perkaus oli Rääkkylän kunnan keskeisin vesitiehanke, jonka rahoitusta haettiin useampaan kertaan. Kun tie- ja vesirakennushallitus ei vienyt hanketta eteenpäin, päätti kuntakokous kääntyä asiassa senaatin puoleen ja lähettää 1906 Helsinkiin asiaa ajamaan lähetystön, mikä sitten johtikin tulokseen ja kanavointityöt alkoivat. Taisi olla Rääkkylän kunnan ensimmäinen ”karvahattulähetystö” Helsinkiin. Kunnan anomuksia Joensuun silloiset huomattavat liikemiehet tukivat.

PUHOKSEN KANAVAN PERKAAMINEN

1800-luvun lopulla puuhattiin Puhoksen kanavan perkaamista. Rääkkylänkin kuntakokous oli 1896 päättänyt esittää, että valtio tutkisi ja perkaisi Puhoksen kanavan Pyhäjärveen, jotta laivakulku paranisi Laatokkaan ja sitä kautta merelle. Vanhan kauppapien kunnostamista ajoi myös joensuulainen liikemies Antti Mustonen, mutta tuloksetta. Kanavan rakentaminen oli esillä vielä valtiopäivillä 1904-1906. Saimaan kanava ilmeisesti syrjäytti pohjoiskarjalaisen hankkeen.

Tässä yhteydessä on mielenkiintoista muistella, että Puhos-Pyhäjärvi-Laatokka kanava nousi vielä kerran esille Keski-Karjalan kuntien suunnitelmissa 1980-1990-luvuilla,



kuitenkin vain vesitien kunnostamisena huviveneliikennettä varten. Muistelen, että kunnanjohtajien kokouksissa asia oli ainakin esillä ja myös Keski-Karjalan matkailun kehittämistä koskevissa seminaareissa ja kokouksissa. Mitenkä olisi, kun viisumivapauskin joskus tulee, että asia vielä kerran nostettaisiin esille.

TIEVERKOSTON KEHITYS RÄÄKKYLÄN JA RÄÄKKYLÄN ALUEELLA

Teiden rakentaminen ja kunnossapito oli aluksi veronmaksua. Aivan samoin kuin talonpojat määrättiin rakentamaan linnoja tai papin asumuksia, kuului myös tien rakentaminen ja ylläpito veronluontoisiin velvollisuuksiin.

Teiden ja siltojen rakentamista ja kunnossapitoa valvoi siltavouti, joka oli kuntakokouksen valittava. 1875 kuntakokous määräsi siltavoudin teetättämään kunkin talon tieosuudelle palstapatsaat. ”Tilan omistajan nimi ja numero oli niihin maalattava tahi kirjoitettava, elleivät jotkut varusta kivisiä patsaita, jolloin nimet on kiviin hakattava.” Kivimerkkejä löytynee vielä teiden varsilta. Jos joku tietää näistä kivistä, olisi hyvä jos ilmoittaisitte Rääkkylä-Seuran edustajille.



Tämä manttaalipyykki on nähtävänä vanhan Rääkkylä-Rasivaara-tien varressa Porttisuolla. Pyykkikivi osoittanee Eljas Hirvosen tieosuuden alkua tai loppua.

Kuva: Veikko Sallinen.

Tieverkoston rakentaminen tai parantaminen alkoi laajemmin Rääkkylässä 1800-luvun loppupuolella. Maantie Rääkkylän kirkolta Kiteen ja Kiihtelysvaaran rajoille asti (Pyhäselän kuntaa ei vielä ollut perustettu) oli maamiesten parannettava ja pidettävä kunnossa. Myös Oravisalon, Hernevaaran, Hypönniemen ja Varpasalon maanomistajilla oli näillä päätteillä osuutensa, vaikka he tuskin tietä käyttivät muulloin kuin talvella. Saarillehan ei tuolloin vielä ollut tieyhteyttä.

1900-luvun puolella maanteitä alettiin tehdä hätäaputöinä. Vuonna 1902 kuntakokous anoi hätäaputöinä valtionvaroilla teetettäväksi tiet Varpasalon saarelle Ihalan rannasta Voiniemen rantaan sekä Oravisalon saarelle Piironniemestä Vuosalmeen (Hypönniemi). Myös tien rakentamiseen Vänskän salmen poikki Pyssysalon kautta Potsönlahden Rajalahteen ja Majasaaren kautta Oravisalon Hernevaaraan (tie Liperiin) haettiin hätäapurahoja. Myöhemmin suunnitelmiin lisättiin vielä Salokylä-Pötsönlahden tie. Asiakirjat eivät kerro, saatiinko valtiolta hätäapurahoja suunniteltujen teiden rakentamiseksi. Näitä teitä raivattiin ja rakenneltiin, vielä Suomen itsenäistyttyä.

Maatie Liperistä Rääkkylään ja edelleen Kiteelle raivattiin ilmeisesti jo 1700-luvun alussa, sota-/postitieksi. Lossi (lossivene) Arvinsalmeen saatiin vuonna 1852. Vakituista lossaria ei ollut, vaan kyläläiset hoitivat kuljetuksen Paksuniemeen.

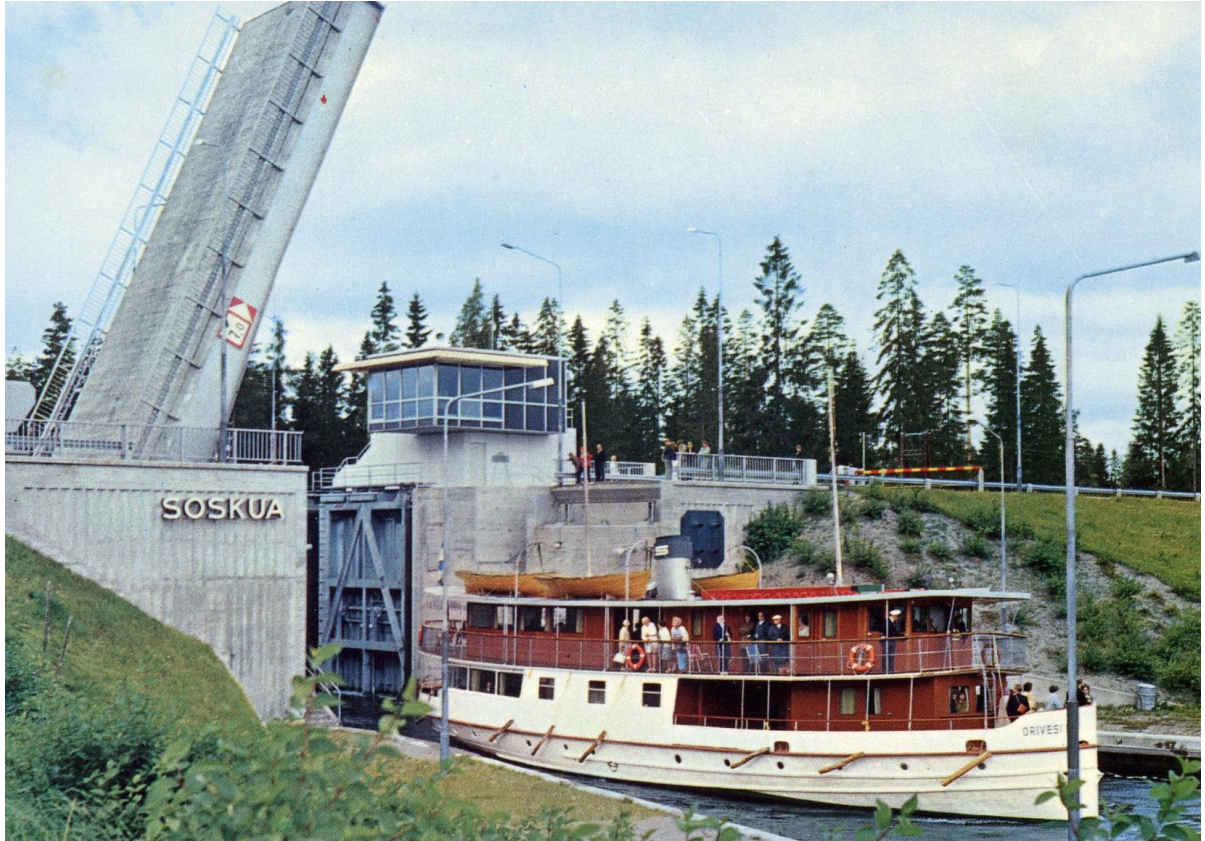
Autolla-ajokelpoisen tien rakentaminen Rääkkylästä Arvinsalmeen alkoi vasta 1930-luvun lopussa. Saarelaiset olivat aina tuonne saakka talvella jäätien ja kesäisin laiva- ja veneliikenteen varassa. Saarelaisten taistelu parempien liikenneolosuhteiden saamiseksi, Joensuun lyseon rehtorin K.A. Wegeliuksen johdolla, on sellainen tarina ja saavutus, joka vaatii oman tutkimuksensa ja tarinansa.

Joskus 1980-luvulla uusittiin kunnan omistamien maatilojen kortistoa/luetteloa. Kunnalla todettiin olevan 1800-luvun lopulla hankittuja maarekisteriin merkittyjä pieniä maapalstoja. Todettiin, että palstat oli ostettu maa-ainesten ottopaikoiksi teiden rakentamista ja kunnostamista varten. Maapalstojen sijainnit osoittivat Kiihtelysvaaraan (Joensuuhun) ja Kiteelle silloin menneitten maanteiden suunnat. Palstat selvitettiin ja myytiin maatilojen nykyisille omistajille.

LAIVALIIKENTEEN KEHITYS RÄÄKKYLÄSSÄ

Rääkkylän liikenteellinen asema parani ratkaisevasti, kun höyrylaivaliikenne Joensuuhun alkoi. Varsinkin rantakyliemme asukkaat pääsivät jo 1800-luvun puolivälin jälkeen tekemään kaupunkimatkoja, kun matkustajalaiva Impi kulki Joensuun ja Savonlinnan väliä ja poikkesi Rääkkylän laitureissa. Impi-laiva lähti Joensuusta joka maanantaina ja perjantai ja Savonlinnasta tiistaina ja lauantaina. 1900-luvun alkuun mennessä laivaliikenne kasvoi, kun uusia laivayhtiöitä tuli kilpailuun mukaan. Pitkäaikaisimman jakson matkustaja laivaliikenteen historiassa teki Kerttu-yhtiö, myöhemmin Saimaan Höyrylaiva Osakeyhtiö, joka liikennöi Savonlinnan ja Joensuun väliä lähes 60 vuoden ajan. Yhtiön laivat Orivesi I:n ja Orivesi II:n vanhemmat rääkkyläläiset vielä muistavat. Muita 1800-luvulla ja 1900-luvun

alkuvuosikymmeninä liikennöiviä laivoja olivat HL Ahti ja SS. Tuulikki. Laivat alkoivat liikennöidä vuodesta 1875 alkaen aikataulun mukaan. Vilkkaimmillaan laivaliikenne oli 1930-luvulla ennen sotia. Sulanveden aikana Rääkkylän rantakylän pääliikennemuoto olikin laivaliikenne.



SS Orivesi I Soskuan sululla Saimaan kanavalla. Kuva: Raimo Virkkusen arkisto.

Ihmisten lisäksi laivat kuljettivat kauppojen tavarat ja eläimiä. Hevosia, lehmiä ja lampaista vietiin teuraaksi kaupunkiin. Hyttien seinillä riippui lintuja ja jäniksiä, joita rääkkyläläiset sitten perillä myivät. Kun meijeri perustettiin Paksuniemeen vuonna 1903, saarilta ja rantakylästä kerma ja maito tuotiin sinne laivalla. Liperin ja Rääkkylän meijereillä oli 1920-luvulla oma ”tervahöyry” Sulo, jolla maitoja keräiltiin.

1910-luvulla rakennettu Kivisalmi-Ritosalmen kanava paransi entisestään Rääkkylän liikenteellistä asemaa. Kanava oikaisi Viipuri-Joensuun laivareitin kulkevaksi kirkonkylän kautta. Laivaliikenne oli vilkkaimmillaan ennen toista maailmansotaa. Rääkkylässä oli laivalaiturit Niemisessä, Paksuniemessä, Vänskän salmessa, Vuorilahdessa, Oravisalon Pässiniemessä, Piironniemessä, Hernevaarassa, Hypönniemen Tervalahdessa, (rehtori Wegeliuksen satama), Kivisalmissa, Ihalansalmissa, Voiniemessä, Haapasalmella ja Heinonniemessä, joka silloin kuului Rääkkylän kuntaan.



Paksuniemen meijerin ranta 1950-luvulla. Kuva: Rääkkylä-Seura.

Matkustajalaivoissa oli alkoholin anniskelu-oikeudet. Muutamat laivat yöpyivät Rääkkylän laitureissa. Niinpä Rääkkylän isännillä oli mahdollisuus käydä ottamassa ryypyt Paksuniemenkin rannassa jo yli puolivuosisataa sitten.

Saimaan kanavan valmistuminen vuonna 1856 paransi ratkaisevasti Pohjois-Karjalan liikenteellistä asemaa ja siinä myös Rääkkylän, kun maakuntamme tuli vesiliikenteen suhteen kaukoliikenteen piiriin. Laivat kulkivat Viipuriin, Pietariin ja edelleen maailman merille.

Laivaliikenteen tulo vaikutti myös ratkaisevasti kunnan sisäisen tieverkon lisääntymiseen ja parantumiseen, kun teitä ryhdyttiin rakentamaan kylistä laivalaitureille.

Myös maantieliikenteessä Rääkkylä oli hyvässä asemassa. Aina kuutostien valmistumiseen saakka linja-autoliikenne Joensuusta etelään kulki Rääkkylän kautta. Linja-autot pysähtyivät Rasivaarassa. Osa autoista poikkesi kirkonkylässä. Monet matkustajat kävivät sinä aikana Rasivaaran kaupoissa. Tästäköhän johtui, että kun vuonna 1963 tulin Rääkkylään Rasivaarassa oli vielä viisi sekatavarakauppaa ja pari kahvilaakin.

Kunnan hyvä liikenteellinen asema toi Rääkkylään teollisuutta ja kaupankäynti vilkastui. Paksuniemeen perustetun meijerin toiminta kehittyi. Vuorilahdessa sijaitsivat Kauppalan Hirvosten saha, mylly ja höyläämö. Vuorilahteen rakennettiin noin 250 metriä pitkä laituri jauho- ja suolamakasiineineen. Mäntyniemen pohjoisrannalle perustetussa veistämössä

rakennettiin Ukko-niminen rahtilaiva. Niemisessä toimi saha ja tiilitehdas, jotka työllistivät parhaimmillaan yli sata työntekijää. Juhmakalla ja Rasivaarassa toimi kaksi sahaa.



Vuorilahden vanha laivalaituri. Laituri purettiin sen jälkeen kun valtio rakensi Vänskän salmeen laivalaiturin ja Rääkkylän Kauppa Oy makasiinirakennuksen vuonna 1938. Kuva: Rääkkylä-Seura.

Rääkkylän hyvä liikenteellinen asema päättyi toiseen maailmansotaan. Saimaan kanavan liikenne katkesi. Matkustajalaivaliikenne käytännössä loppui 1950-luvulla. Tullessamme Rääkkylään 1960-luvun alussa vain yksi laiva ylläpiti liikennettä Joensuun ja Savonlinnan välillä, poiketen parissa-kolmessa Rääkkylän laiturissa. Kuutostien valmistuttua myös autoliikenteen hyvä asema päättyi. Rääkkylästä tuli ilmeisesti liikenteellisesti heikoin kunta Pohjois-Karjalassa. 1960-luvulla, kun kunta ryhtyi toimiin uusien työpaikkojen hankkimiseksi, varsinkin teollisten työpaikkojen saaminen heikkojen liikenne olosuhteitten vuoksi osoittautui vaikeaksi.

Viimeistelyvaiheessa olevan kirjoitukseni Rääkkylän sodanjälkeisestä liikenneverkoston kehityksestä julkaistaan aikanaan.

Lähteet:

Matti Turunen: Tienraivausta Pohjois-Karjalassa 1550-1990.

Veijo Saloheimo: Pohjois-Karjalan historia 1-3.

Pekka Kauppinen: Pitäjä rajojen mailla, Kitee ja Rääkkylä vuoteen 1870.

Outi Suoranta: Suuret selät, Rääkkylä kulttuuriympäristö.

Kuntakokousten / kunnanvaltuuston pöytäkirjat.

Kunnallislautakunnan / kunnanhallituksen pöytäkirjat.

Sanomalehdet Karjalatar/Karjalainen ja Karjalan Maa.

Ilkka Simanainen

helmikuu 2012

viimeistely helmikuu 2017