



Vuonislahden asemalla 1971.

Poimintoja Vuonislahden junaliikenteestä

Junaliikennettä 110 vuotta

Ensimmäinen Lieksan asemalle saakka menevä ”rautatieroiikka” ohitti Vuonislahden 25.9.1909. Joensuu oli saanut ratayhteytensä jo 1800-luvun loppupuolella ja Pielisen Karjalan pitäjät halusivat jatkaa rataa edelleen pohjoiseen. Hakemuksessaan Keisarilliselle majesteetille pitäjät perustelivat tarvetta mm. sillä, että Pohjois-Karjala on laaja, lautumista rikas maakunta, joka jo nykyisin voin ulosvientiin nähden on maamme parhaimpia. Karjalan ratajatkko Nurmekseen on synnyttävä vilkaan kauppayhteyden Venäjän Karjalaan ja Arkangelin kuvernementtiin.

”Ratatyömaa oli mittasuhteiltaan valtava. Oli insinöörejä, ammattimiehiä ja sekatyöläisiä. Tarvittiin hevoskyytejä ja olipa työmaalla oma järjestysmiehiä ja kaksi poliisia. Lääkäreitä oli Joensuussa, Enossa ja Lieksassa sekä lisäksi Enossa vielä sairastupa, jossa kuusi sairapaikkaa. Työmiesten lapset saivat maksutonta kouluopetusta osittain kuntien kansakouluissa, osittain varta vasten perustetussa kansakoulussa Joensuussa ja kahdessa kiertävässä pienten lasten koulussa.” (Lainaus Vuonislahden kylän historiaa-kirjasta v. 2001 Sulopuisto)

Kirjanpitäjä **Georg Alarik Häggblom** oli Vuonislahden aseman ensimmäinen työntekijä, kertoo Valtiokalenteri vuodelta 1911.

Radan tarve tuli todistettua kun tilastoista ilmenee, että vuosina 1910-1917 Vuonislahdesta nousi junaan keskimäärin 6000 matkustajaa vuodessa. Lähetettyä ja vastaanotettua rahtitavaraa kertyi vuonna 2011 noin 250 000 tonnikilometriä (saadaan kun kerrotaan tavaramäärä kilometreillä). Halkokauppa oli todella merkittävää, sillä asemalla lastattiin esim. vuoden 1916 aina 2691 tonnia halkoja,

joka oli suurin määrä Pielisjärven asemilla tuona vuonna.

Asemamatrikkeli vuodelta 1919

Vuonislahti; V luokka, sijaitsee kauniilla paikalla lähellä suurta Pielisjärveä. Kesäaikana välittää moottorivene matkustajaliikennettä järven toisella puolella oleville 10 km järveä myöten mahtaville ”Koli-”vuorille. Ruokatavarain saanti on jotenkin vaikea; kaloja saa jokuinkin. Viljelykseen tilaisuus ja heiniä saa yhdelle lehmälle. Matkustajaliikenne varsinkin kesäaikana vilkasta. Tavaraliikenne normaaliaikoina samoin. Aseman alle kuuluu Kelvän laiturivaihde. Asemapäällikkö hoitaa yksin aseman liikennettä. Asuntona hänellä on 2 huonetta ja keittiö. Tilaisuus kalastamiseen ja metsästyksen on. Seuraelämä vähäinen.”

1930-1940 -luvut

Rautatiekuljetusten suosio kasvoi 1930 luvulla jo lähes 30 000 matkustajaan, joista lähtijöitä oli vuonna 1937 12 685 ja saapuvia 16 612 matkustajaa eli noin 80 hlöä/päivä. Vilkasta oli myös tavaraliikenteen puolella, sillä parruja, hirsii ja propseja lastattiin paljon vaunuihin. Tavaraliikennettä kasvatti myös maataloilla tapahtuva peltojen kunnostustyö, maanparannuskalkitus ja lannoitteet. Jonkun verran lastattiin myös karjaa ja ajoneuvoja. Postijunan saapuminen asemalle oli myös tärkeää.

Karjatiloilta kuljetettiin maitoa asemalle Lieksan meijeriin lähetettäväksi ja tavaraliikenne Kolin kauppoihin kulki paljolti Vuonislahden aseman kautta.

Kolista oli muodostunut uskottoman suosittu matkailukohte. Juhannuksena 1945 arvioitiin

kulkeneen Vuonislahden kautta Koliin noin 5000 matkailijaa, joista osa tuli ylimääräisillä junilla. Pielisen ylitystä hoiti isonpien laivojen lisäksi myös kyläläiset moottoriveneineen.

Rautatie oli myös merkittävä työllistäjä. Niin sanottuja rautatievirkamiehiä olivat tuolloin asemapäällikkö, kolme asemamiestä, kaksi junanlähetäjää, ratamestari ja kaksi ratavartijaa.

Noihin aikoihin myös kylän nuorisokokoukset ”junille”, joka tapahtui aina 1960-1970 luvuille saakka. Reffejä sovittiin teemalla ”nähdään junilla”!

Posti hyödynsi junaliikennettä

Vuonislahden kesällä 1900 avattu postiasema siirtyi käyttämään rautatietä radan valmistuttua 1909. Aiemmin se oli käyttänyt kestiekivarilinoilla hevoskyytejä. Vuonijärven Majalammentaloon oli järjestetty maalaiskirjeenkantolinja. Koliin posti kuljetettiin tuona aikana soutaen taikka moottoriveneellä. Postitoimisto toimi asemalla 1970-luvulle ja sitten entisen osuuskunnan tiloissa kunnes se 1991 lakkautettiin kokonaan.

Koululaisliikenne Lieksaan tapahtui 1960-luvulla pääsääntöisesti junalla. Kiskobusseja eli Lättähattuja kulki päivisin lähes tunnin välein. Koulukyydit ”junailtiin” pohjoisen Höljäkästä ja etelän Uimaharjun Honkavaaralta kansalaiskouluun ja Pielisjärven ja Lieksan yhteislyseoihin. Monelle koululaiselle pysäkit Ahovaara, Kupparinmäki, Hassila, Rekinie mi, Törmälä, Lapalie, Siikasuo, Koiravaara, Lamminkylä, Pokronlampi, sekä asemat Tiensuu, Vuonislahti ja Kelvä tulivat tutuiksi.

Koonnut Reino Kuivalainen (lähde: Vuonislahden historiaa 2001 Sirpa Sulopuisto)



Nykyajan ”lättähattu”.

Mylly-Matti vihreenä!

Mylly-Matti on kulukiessaan kuullut nyt pubbeita, jotka pistävät mieltimmään. On kuulemma tutkittu, että kuapungissa elämä on muasentuu nopeempoo, myös puijen osalta. Kuapunkipuilla on elämä lyhempi kuin mualaispuilla, ne kuolevat aikaisemmin. Tämä pannee kuulemma kuapunkii suunnittelevia mietityttämään! Niin minnuukin!

Nimittäin meidän ja aikaisempi ikäpolvi olivat nykyisiä lyhempiä ja lyhempi ikkäsempii, vaikka asuvat mualla. Kuapunneissa pöhtivät nyt sitten miten hiilivarastointikykyä parannetaan ja ilmaston vaikutuksiä lievitetään, kun tuo puijen elämä on lyhempee. No eikös se tasamaenotu sillä, että ihmistenkii elämä lieene lyhempi kuapungeissa.

Tiällä mualla ennen vanahaan puun elänee lyhennettiin miultamalla puuta hiiliksi ja tervaksi. Tervoo ja hiiltabbii kait kulettiin pitkin jokia kuapunkeihin lämmikkeeksi ja polttoaineksi junniin. Kuapunnit siis olivat ensimmäisinä ottamassa käyttöön ilmastomuutoksen vaikutuksiä ehkäseviä tapoja, kuten tuo tutkimuskii nyt totervaa.

Onkoban sitten tämän puun takkii kuapunkielämä nopeempoo ja lyhempöo, kun sitä puuta on tiältä siirretty tavalla tai toisella keskuksiin. Kuitennii taikka sen takkii silloin tällöin tiällä on tuntunut, aikakkii rahanpuutteessa, että puun kasvu on tiällä liian hijasta.

Ihmisten arkielämme on kuulemma tuota nopeempoo kuapunkielänee tartutettu, kun nuapurit kertovat, että pittää olla rippeekintunen, että suapi sovitettuu samalle kuapunkipäevälle kuhtutaksin, terveystalolla ja kaapassa käännit. Vasta pankin jonossa kiire belepottaa.

Pittää nyt varmaan tasapuolissuven takia sanna, että ennenaikeaan kaappareissulla piäkylälle mäni jopa viikko, vaekka omalla kylällä oli vielä omat kaapat ja pankit ja postit.

Tämän ameriikkalaisen tutkimuksen mukkaan vibree asuinympäristö, siis mehtä, on hyväksi myös mielen terveyvelle. On siinä kuapunkii suunnittelevillä tuummoopista, miten sitä vibreetä suahaan kaksikymmenkerroksisen kerrostalon asunnon ympärille, vaekka ikkunan etteen. Taetaa se ainut terveyttä tuova vibreys olla siinä, kun kiikaroiijaan nuapuritalon ikkunasta sissään ja ollaan kattuwesta vibreetä!

Mylly-Matti metän vierestä!

ONNI KESÄLLÄ

Jumalaista kauneutta takaa ikkunan katselen. Ziljoona itikkaa ulkosalla inisee, tuoretta verta hamuten.

Aurinko rantoja hyväilee, ihmislapsi itikoita pakoon kirmaisee. Keskellä suvea myrskyä toivon, en tyveäl

Luonto hymyää, itikat piiloissaan lymyää. Jo ajatuksistain tokenen, ulos, ulos rohkenen. Vaan hullun oli tuo aatos, jää itikoille raatos.

*Jouni Erkkilä
Runo syntynyt Pielisen rannalla 2019.*

Kaskenpolttajan

NOUTOPÖYTÄ

Tarjolla päivittäin
22.6.-4.8.2019 klo 12-15

S-Etukortilla aikuiset	S-Etukortilla lapset 4-12 v.
22€ <small>norm. 25€</small>	12€ <small>norm. 14€</small>

Koli BREAK BY SOKOS HOTELS Grill it! Koli, Ylä-Kolintie 39, 83960 Koli, p. 010 762 3635