

Rautatien rakentaminen

Anja Mähönen

Vuosisata 1900 oli aluillaan. Rautatie etelästä oli teon alla ja läheni Iisamesta kohti Sukevaa pölkky pölkyltä. Kaupungissa kävijöitten mukanaan tuli sukevalaisillekin tietoja työn edistymisestä ja samaa kertoivat myös ne, jotka olivat saaneet käsiinsä silloisen sanomalehden, Salmettaren. Jokainen ymmärsi, että radan alle jouduttaisiin myymään, tai ehkäpä peräti luovuttamaan maita. Mitä alueita, ja minkä verran, oli jokaiselle vielä arvoitus. Vaikka radan merkitys hyvin ymmärrettiinkin, askarruttivat monet sen rakentamiseen liittyvät seikat sukevalaisia. Voisipa melkein sanoa, missä muutamia isäntiä, ja myös emäntiä, sattuihin tapaamaan, puhe kääntyi usein radan rakentamiseen. Hykerryttävältä tuntui kuitenkin se, että joskus päästäisiin käymään kaupungissa päiväselttään. Ei tarvitsisi tuhlata aikaa useita vuorokausia. Ja olisihan se jotain, kun junassa.... niin kuin Matti ja Liisa... Tosin osattaisiin jo varoa niitä samanlaisia houkutusia ja kommervenkkejä, mitä heille olikin sattunut. "Olipa onni, että sekin kirja oli tullut luetuksi tuolta omasta kirjastosta..." Aika kului. Seurattiin postia. Luettiin lehti tarkkaan. Maaliskuussa 1902 olikin lehdessä kuulutus: "Niitä maanomistajia, joiden maiden läpi Iisalmen - Kajaanin rautatielinja kulkee, pyydetään suosiollisesti kokoontumaan Hirvijärven kestikievariin keskiviikkona, huhtikuun 2. päivänä 1902 klo 10 e.pp. Kokouksen tarkoituksena on luvan saanti maanomistajilta töitten alkamiseen heti heidän maillaan. Kuopio, 21. maaliskuuta 1902. J.F. Smedberg, piiri-insinööri." Huhuja rautatien linjauksesta oli kuultu jo aikaisemmin. Nyt tuli kuitenkin tiedoksi, että tässä tilaisuudessa nähtäisiin myös kartat, joista kävisi selville tarkemmat linjaukset ja näin ollen myös radan alle jäävät alueet.

Reilu viikko oli aikaa pohtia asioita. Sukevan järven rantamaillekin oli jo suunniteltu peltoja, maaperä oli mitä sopivin. Korvauksistakaan ei ollut mitään takeita. Ja summistakin vain huhupuheita. Ei ihme, että monessa tuvassa turistiin ja tupakoitiin. Kuulosteltiinpa naapurinkin mielipiteitä; millä hinnalla hän maitaan myisi. Kokouspäivä valkeni. Huhtikuinen aamuurinko ei ollut vielä noussut kovinkaan korkealle, kun isäntiä alkoikin kokoontua kievarille. Aprillipilat olivat olleet ja menneet. Tämä ei ollut enää aprillia; totisen paikan edessä oltiin.

Insinööri Smedberg itse olikin jo paikalla. Matka Kuopiosta oli pitkä, joten insinööri olikin yöpynyt paikanpäällä, kievarissa. Miten lie viihtynyt? Olisikohan tuo ärtyneellä päällä vai leppoisalla? Saattaisihan olla, että tyytyväinen mies antaisi enemmän myönnytyksiä! Insinööri esitti asiansa. Hän kertoi radan olevan jo Soinlahdessa ja nyt olisi tuiki tarpeellista päästä nopeaan ratkaisuun maitten osalta. Alkaisihan radan rakentaminen näillä main jo lähiaikoina. Ainakin tarvikkeitten hankinta. Töitäkin tulisi. Ajettaisiin kiviä, puita ja soraa. Miehiä tarvittaisiin kymmeniä. Kartat levitettiin pöydälle. Tutkittiin ja katseltiin. Verrattiin omia alueita naapurin maihin. Kyseltiin ja kiisteltiin. Saatiin selville, että korvaukset olisivat aivan mitättömät. Pakko-otolta se paremminkin tuntui kuin myynniltä. Kiisteltiin paikastakin. Parhaille rantamailleko se on rakennettava. Olisihan noita kankaita kauempanakin... No, onhan siitä etunsakin, kun on rantamailla... on ranta ja laiturii.. ja onhan siellä Järvenpäässäkin ihmisiä. Kokous oli lopussaan. Lupia oli jo allekirjoitettu. Töitä oli luvassa. Lopuista luvista neuvoteltaisiin seuraavassa kokouksessa.

Myönnytyksiä tai linjausmuutoksia ei kuitenkaan saatu. Herrat pitivät päänsä. Kun näistä alkutuhinoista oli selvitty ja enimmäkseen mieliharmit nieltty, alkoi kiinnostus rataa ja junankulkua kohtaan lisääntyä. Viimeistään nyt oli aika lukea se "Rautatie". Tulisihan se junassa kulkeminen sen myötä vähän tutummaksi. Niin että junalla...

Tuon tuostaan kävi Kuopiosta miehiä selvittelemässä rakennustoimenpiteitä eteenpäin. Tehtiin listoja soranajajista, kivimiehistä ja puunkaatajista. Vähitellen alkoikin suunnitelluille paikoille ilmaantua tukkeja ratapölkkyiksi, sora- ja kivikasoja. Ojien ja jokien yli oli tarkoitus rakentaa aalopit kivistä. Ne kun kestäisivät. Eikä tarvitsisi olla heti korjaamassa. Tarvittiin siis miehiä lohkomään kivet sopivan kokoisiksi paloiksi. Lohkominen käsipelillä olikin kovaa hommaa... Siis tarvittiin rotevia miehiä.

Kevätkesällä rakennustyöt olivat jo täydessä käynnissä. Sanomalehdessäkin oli juttua: "Rautatien työt on Sukevan kylässä jo hyvällä alulla. Rakennustarpeita, kiviä, puita ja soraa on vedätetty paikoille. Työmiehiä on kyllin tarjolla, niin että kylän talot ovat tungokseen asti täytetyt. Huoneiden vuokria ylipäänsä valitetaan korkeiksi. Raha näet tunnetaan täälläkin." Miehiä oli tosiaankin paljon. Heitä tuli myös muilta paikkakunnilta. Ja myös perheellisiä. Majoitustiloiksi annettiin kesäkaudeksi jopa kaikki huoneet ja ylimääräiset aitat. Itse asuttiin navetassa tai ladossa. Kesäkuun alussa, kun karja päästettiin metsään, navetta pestiin juurta jaksaen ja niin siitä saatiin viileä ja hämärä asuinpaikka. Ruokatalous toki pidettiin pihan puolella, olihan siellä helpompi työskennellä ja hoitaa työmiestenkin muonitukseen liittyvät tehtävät.

Osa miehistä oli talon ruuissa, osa omissaan. Perheelliset aina omissa aitoissaan tai kamarissaan hoitivat oman ruokataloutensa. Radan rakentaminen toi elämää koko Sukevan seutukunnalle. Tuli myös uusia yrittäjiä. Tuli leipuri Hintikka ja Kössi-Topi, joka osti taloista eläimiä, teurasti niitä ja myi lihat rakennusmiesten ruokatarpeiksi, palvattuna tai ilman, miten vain haluttiin. Pankkiirina toimi Eera Jääskeläinen. Talletuksiakin kertyi. Rakennusmiehissä oli paljon nuoria naimattomia miehiä. Raittiusseuran iltamissa pistettiin jalalla koreasti. Seutukunnan tytöillä oli vientiä. Romansseja syntyi ja joku mies jäi taloon vävyksi ja joku jätti jälkeensä vain lasta odottavan tytön ja häipyi vähin äänin.

Ilot ja surut sekoittuivat työn touhuun ja hikiseen paitaan. Rata kuitenkin valmistui pikkuhiljaa ja toive ensimmäisen junankulun näkemisestä kyti mielessä. Vuosi vaihtui ja rata Sukevan seutuvilla oli valmis. Työmiehet vähenivät. Osa siirtyi radan mukana yhä pohjoisemmaksi. Menisi vielä vuosi tai pari, kun rata olisi Kajaaniin asti valmis. Sitä kyllä kannatti odottaa. Vaihtui toinenkin vuosi. Oltiin vuodessa 1904. Rata Kajaaniin oli nyt kulkukunnossa. Odotettiin ensimmäistä junaa. Siinä olikin ihmettelemistä. Pillin vihellyskin kuului jo matkojen päästä. Ylikäytävienkin kohdalla se vihelsi. Ja mikä mukavinta, tähän ensimmäiseen koejunaan pääsi ihan ilmaiseksi. Kuka vain kyytiin kerkesi.

Aikaa myöten junankulkuun totuttiin. Päästiin nopeasti kaupunkiin. Päiväseltään kerkesi asiat toimittamaan. Tosin niitä kaupunkireissuja oli harvoin, mitä nyt isäntä joskus. Eikä aina sittenkään päiväselään... pitkäksi joskus venähti...

Vähitellen junankulku kävi säännölliseksi. Samassa junassa olivat sulassa sovussa henkilö-, tavaraja postivaunut. Sanomalehden aikatauluissakin oli silloin merkintä: "postijuna on Iisalmessa" tai "postijuna on Sukevalla". Asemarakennusta alettiin Sukevalle rakentaa vuoden 1910 paikkeilla. Se valmistui viisi vuotta myöhemmin. Vuonna 1913 oli kuitenkin jo IV-luokan asemapäällikön virka haettavana. Ensimmäiseksi asemapäälliköksi valittiin mies nimeltä Levonen. Hän aloitti työnsä v. 1915. Sukevan asemalla oli päällikön lisäksi sähköttäjä, asemamies ja ratavahti. Ensimmäinen sähköttäjä oli nimeltään Sinisalo ja asemamiehenä mies nimeltä Tarnainen. Hän teki aluksi myös ratavahdin työt. Pari vuotta hän kulki jalan vaihteelta toiselle, mutta vuonna 1918 hän sai resiinan. Työ tuntui paljon helpommalta. Varsinkin kun ajankohtaan sattui yleisiä levottomuuksia ja liikkumiskieltoja oli Sukevankin rataosuuksilla usein.

Lähteet:

Väinö Väisänen, Sukeva

Toivo Kauppinen, Sukeva

Sonkajärven lähteillä, toim. Anja Mähönen

Näin ennen..., toim. Anja Mähönen