



VIEREMÄ

SONKAJÄRVI

RUNNI

061 MOISIO

130 RUNNIN ASEMA

002 KIURUJOEN KANAVATONTTI

057 PITKÄKOSKI

IISALMI

129 PELTOSALMEN PYSÄKKI JA ASEMA

111 POSTITALO

108 KIEVARI

132 TAIPALEEN VAHTITUPA

109 KYRÖ

084 VÄÄTÄÄLÄ

LAPINLAHTI



LIIKENNEOLOJEN VAIKUTUS KULTTUURIYMPÄRISTÖÖN

Uärvi-Suomessa vesitiet olivat luonteva ja yleinen liikumisväylä paikasta toiseen aina 1900-luvulle saakka: sulan veden aikaan veneellä ja talvella reellä jääteitä pitkin. Iisalmen pitäjän maantieyhteydet paranivat merkittävästi 1750-luvun jälkeen. Yleinen tie Kuopiosta Iisalmen kirkolle valmistui 1758 ja ulottui 1780-luvun alusta lähtien hevoscarryyillä ajettavana aina Oulun seudulle saakka. Suurin hidaste Kuopio–Iisalmi-välillä oli Kallavesi. Neljän kilomet-

rin vesimatka kuljettiin soudettavalla lossilla. Vuosina 1922–32 autot pääsivät ylittämään Kallaveden juna-vaunuissa. Autoliikenne Kuopion suuntaan nopeutui vuonna 1932 merkittävästi, kun maantieyhteys radan viereen ja Päivärannan sillalle valmistui. Iisalmen maantieyhteydet Kainuuseen paranivat, kun Kajaanin ja Iisalmen välinen maantie valmistui 1828. Rautatieyhteys Kuopiosta Iisalmeen ja edelleen Kajaaniin avautui 1900-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä.

Kestikievarit

Hevoskyydillä matkustaminen oli hidasta ja vaivalloista. Hevosia oli vaihdettava säännöllisin väliajoin, ja matkan varrella joutui usein yöpymään. Matkanteko muuttui hieman sujuvammaksi sen jälkeen, kun vuoden 1649 kestikievarijärjestyksessä määrättiin perustettavaksi kievareita yleisten teiden varsille vähintään kahden peninkulman (noin 20 kilometrin) välein. Talonpoikia rasitti 1690-luvulta lähtien hollikyytivelvollisuus: taloilla oli sovittujen vuorojen mukaisesti oltava mies hevosineen ”hollilla” 3–4 vuorokautta kievarin lähistöllä. Kyyti oli annettava viimeistään tunnin kuluttua siitä, kun hevosta oli pyydetty. Hollikyydin käyttäjät olivat Savossa etupäässä virkamiehiä ja muuta herrasväkeä.

Kestikievarijärjestelmä vakiintui harvaan asutussa Itä-Suomessa hitaasti. Savon pohjoisosissa kestikievarilaitos alkoi kehittyä vasta 1700-luvun puolivälin jälkeen, kun isojako ja muut hallinnolliset uudistukset alkoivat lisätä virkamiesten matkustamista. Koko Savossa oli vuonna 1758 noin viisikymmentä kestikievaria, joista Iisalmen pitäjässä, Savon tien varrella, sijaitsi neljätoista. Näistä kolme oli nykyisen Iisalmen kaupungin alueella: Ulmala 9 (084 Kievari), Paloinen 1 (Paloistila) sekä Partala 3 (061 Moisio). Ne on merkitty jo 1750-luvulla tehtyyn pitäjänkarttaan. Seudun talonpoikien velvollisuutena oli rakentaa kestikievari. Rakennusten kunnossapito jäi majatalon pitäjän omaksi huoleksi. Kyydityksestä, ruuasta ja majoituksesta matkustajien oli maksettava säädetyt maksut kievarinpitäjälle. Maaseutukievarit saivat myös myydä olutta, viiniä ja paloviinaa. Kestikievarit nauttivat verovapautta.

Suuruudeltaan kestikievarit poikkesivat tavanomaisesta savolaisesta talonpoikaistalosta. Kestikievarissa piti ainakin periaatteessa olla oman väen tilojen lisäksi vähintään kolme vierastupaa ja kammaria: erilliset huoneet aatelisille, muulle arvoväelle sekä rahvaalle. Näin ei välttämättä aina ollut, ja majatalojen tasosta valitettiin usein. Savon maaherra määräsi vuonna 1784 rakennettavaksi kievareihin tupien lisäksi kamareita, mikä osoittaa, että puutteita huoneiden määrässä oli ollut. Vierashuoneisiin oli tehtävä savupiipullinen takkauuni tai kakluuni. Hämäryyden poistamiseksi maaherra käski asentaa kievareiden makuuhuoneisiin lasi-ikkunat.

Kestikievarin yhteydessä tuli olla matkalaisia varten keittiö, vähintään kaksi aittaa ja ulkohuone sekä liiteri vaunuille ja reille. Myös matkatavaroille piti löytyä tilaa. Hevosille kievarin pihassa oli oltava tilava ja hyvä talli.

Suurimpien teiden varrella sijainneilla kestikievareilla piti kyytejä varten olla vähintään kahdeksan omaa hevosta. Jokaiseen kievariin oli pystytettävä taulu, josta asiakas saattoi nähdä matkan pituuden ja hinnan seuraavaan kievariin. Vuoden 1734 kievarijärjestys edellytti, että vieraille oli tarjolla vuodevaatteet, lakanat, pöytäliinat, ruokailuvälineet, kynttilät, polttopuut, ruokaa, paloviinaa, olutta ja kaljaa sekä hevosille heiniä, kauroja ja olkia. Vähävaraisella asiakkaalla oli oikeus käyttää maksuttomasti majatalon tupaa, pöytää ja penkkejä.

Matkustajien kyydittäminen, majatalonpito ja viinanmyynti kestikievareissa kannattivat. Kievarit vaurastuivat, mikä näkyi myös niiden pihapiirien rakennuksissa. Savolaisen kievarikamarin sisustus oli kuitenkin 1800-luvun loppupuolella edelleen vaatimaton: pöytä, muutama tuoli, pari laidasta levitettävää sänkyä, nurkassa ehkä komotti pesuastioineen, uunin vieressä räkimistä ja sylkemistä varten havuilla katettu hiekkakuppi, seinällä maaherran säätämä taksa ja pöydällä matkustajapäiväkirja.

Kyytivelvollisuus määrättiin 1880-luvulla kihlakuntien muodostamille kyytilahkoille. Hollikyydit lopetettiin, ja kestikievarin pito annettiin urakalla hoidettavaksi. Nimismies järjesti määräajoin kyytilahkoittain huutokaupan, jossa kievari- ja kyytioikeudet sai niistä vähiten tarjoava. Kuntakokous hyväksyi urakkatarjoukset viisivuotiskaudeksi. Iisalmen maalaiskunnan alueella oli kaikkiaan kymmenen majataloa: kuusi kestikievaria ja neljä reservitaloa. Reservitalojen perustaminen oli sallittu vuoden 1883 asetuksella vähemmän liikennöityjen teiden varsille. Siellä matkustajilla oli oikeus saada kyyti viimeistään kahden tunnin sisällä pyynnöstä. Kestikievarit talot olivat usein aika vakiintuneita, mutta vaihtuvuuttakin ilmeni. Esimerkiksi Pörsänmäen Vääteälässä (109) oli ainakin 1830–40-luvulla kievari.

Kyytilaitos siirtyi 1919 valtiolle. Kyytien ja majatalojen tarve väheni rautatie-, laiva- ja autoliikenteen yleistyessä. Kestikievareiden toiminta loppui valtaosassa maata 1910–20-luvuilla. Lopullisesti vanha kyytilaitos lakkautettiin 1955.

Iisalmen maaseudun ilmettä muutti 1920-luvulta lähtien tieverkoston nopea laajeneminen ja teiden paraneminen. Seudun ensimmäiset linja-autot liikennöivät kesällä 1924 reiteillä Iisalmi–Vieremä ja Soinlahti–Sonkajärvi. Käräyteitä kunnostettiin autoteiksi.

Paikallisia kyläteitä muutettiin kunnanteiksi ja yleisiksi teiksi. Pielaveden ja Hernejärven tiet kunnostettiin 1920-luvulla valtioneiteiksi ja Peltosalmi–Kenkäpuuro–Haukimäki–Runni-tie seuraavan vuosikymmenen alussa. Sodan jälkeen valtion maanteiksi otettiin Kurenpolvi–Runni (1949), Heinämäki (1951), Matlalahahti–Sonkajärvi (1949), Kurenpolvi–Kiuruvesi

(1955), Haukilahti–Pörsänmäki ja Onkiveden länsirannan tiet. Kunnanteiksi kunnostettiin 1930-luvulla Peltosalmelta Kirmalle ja sieltä Honkakoskelle menevä tie. Autoliikenne muodostui toisen maailmansodan jälkeen tärkeimmäksi kunnan sisäiseksi liikenteeksi. Myös elinkeinoelämän kehittäminen edellytti tiestön parantamista. Tienvarsi-asutus lisääntyi.



Peltosalmen lossi kuvattuna kesällä 1936. Kuopion kulttuurihistoriallinen museo.

061 MOISIO

Moision tila on yksi Partalan kylän vanhimmista tiloista. Moisio kuuluu Pohjois-Savon maakuntakaavassa Iirannan-Karankajärven maakunnallisesti merkittävään maisema-alueeseen. Talon pihapiiri sijaitsee Iisalmi–Oulu-valtatien ja Iijärven välissä. Moisio oli aikoinaan vauras kestikievari, jopa alueen kartanoihin verrattavissa oleva tila. Kun kestikievarilaitosta juurrutettiin Iisalmen pitäjään 1750-luvun loppupuolella, Partalan kylän tilanumero 3 oli merkitty majataloksi, isonjaon jälkeen Partala 4. Vuoden 1755 pitäjänkartassa kummankin talon pihapiirit sijaitsevat lähellä toisiaan ja ovat nykyisten Toppilan ja Moision tilojen kohdalla. Kestikievarina (Partala 4) toimi 1800-luvun alussa Lauri Toppinen (n. 1755–1830), joka oli tullut taloon kotivävyksi. Hänen kuolemansa jälkeen tilaa emännöi leski Riitta Huttunen (1775–1843) yhdessä perheen poikien Nuutin, Aukustin, Lassin ja Jussin kanssa. Nuutti oli Lauri Toppisen ensimmäisestä avioliitosta.

Moisio on merkitty ensimmäisen kerran talon nimenä rippikirjassa 1839–49, ja vuoden 1844 pitäjänkartalle on merkitty *Moisio Hemmet*. Moisio-sana viittaa usein kartanoon tai suurtilaan. Leskiemäntä Riitta Huttusen ja perheen vanhimman pojan Nuutin (1787–1844) kuoltua tila jaettiin kolmen muun pojan kesken: kuorolle ja raajarikkoiselle, isorokosta Suomen sodan aikaan arpeutuneelle Lasselle (s. 1805), Jussille (s. 1815) ja Akustille (s. 1819). Akustin osalta tila siirtyi edelleen tämän puolison sukulaiselle Heikki Lippénille Valkeisten Kumpumäestä. Heikki Lippén ja Jussi Toppinen myivät omat osuutensa tilasta 1850-luvun puoliväliin tienoilla. Sen sijaan Lasse Toppinen jatkoi maanviljelystä osuudellaan. Hänen talonsa nimi jatkoi suvun perinteitä Toppilana. Isännöisyys siirtyi 1860-luvulla hänen pojalleen Juho Toppiselle (s. 1836).

Moision kestikievarin uudeksi isännäksi tuli Sylvester Heiskanen (1821–1902) Valkeisten Heiskalasta, kun hän osti 1854 tilan Heikki Lippéniltä. Iisalmen kihlakunnan henkikirjurina 1850–66 työskennellyt, myöhemmin hovineuvoksen arvon saanut Claes Vilhelm



Moision ”uusvanha” päärakennus.

Sahlstén (1826–97) hankki Juho Toppisen osuuden Moision tilasta ja asui siellä Iisalmen vuosinaan. Sahlstén avioitui 1856 paikallisen suurmaanomistajan, varaläänikamreeri Gabriel Heinricuksen tyttären, mademoiselle Edla Elisabetin (s. 1827) kanssa. Moision kartanossa syntyi myös pariskunnan tytär Anna Sahlstén (1859–1931), joka tunnetaan taidehistoriassa yhtenä varhaisista suomalaisista naiskuvataiteilijoista.

Isäntä Sylvester Heiskanen yhdisti Moision tilaan 1872 Sahlsténin omistaman osuuden sen jälkeen, kun tämä muutti perheineen Helsinkiin. Sylvester Heiskasen aikana Moisio toimi edelleen kestikievarina, samoin hänen nuorimman poikansa Juho Heikin (1867–1938) ja tämän puolison Edit Parviaisen aikaan, kunnes majatalojärjestelmä purkaantui. Vuoden 1920 kartta havainnollistaa, kuinka isonjaon jälkeinen Partala 4 oli 1900-luvun alkupuolelle mennessä jaettu kolmeen osaan. Moision pinta-ala oli 1930-luvun alussa noin 220 hehtaaria, josta peltoa runsaat 36 hehtaaria, luonnonniittyä 10, raivattua laidunta 23 ja metsämaata 147 hehtaaria. Kestikievari sijaitsi liikenteellisesti erittäin suotuisasti. *Suomen maatilat* -kirjassa mainitaan, että Soinlahden asema oli Moisiosta kolmen kilometrin päässä ja Iisalmen kaupunkiin oli matkaa kymmenen kilometriä. Soinlahden asemalle kuljettiin Moisiosta veneellä Iijärven yli. ”Puutarhan ja koristeistutusten somistama talouskeskus on Iijärven rannassa, peltojen ympäröimällä kummulla, ja lähellä sitä on Iisalmen–Oulun tie”, todetaan *Suuressa maatilakirjassa* 1960-luvun tilanteesta.

Perimätiedon mukaan Sandels olisi asunut Moiossa sotasyksynä 1808. Moisiosta kerrottiin erityisesti 1870-luvulla totena tarinaa, että kestikievarin tuvassa Sandels oli syönyt – Johan Ludvig Runebergin *Vänrikki Stoolin* Sandels-runon mukaisesti – aamiaisensa ennen Virran taistelua. Tosin Runeberg istuttaa Sandelsin ainoastaan Partalan kylään, ja muutenkin runoilija voi käyttää taiteilijan vapauttaan luodessaan kuvaa Koljonvirran taisteluun valmistautuvasta, itsevarmasta prikaatin komentajasta:



Moision vanhat aitat.



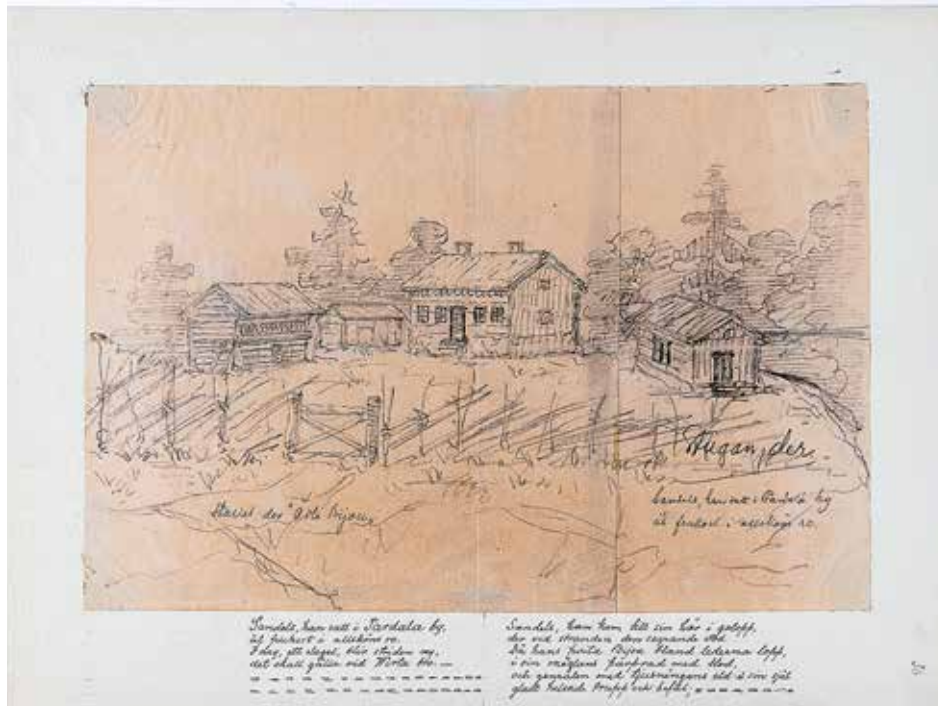
Nykyisen Toppilan ja Moision paikalla on ollut myös 1750-luvun pitäjänkartassa (vas.) pihapiirit (Partala 3 ja 4).

Moision tila (Partala 5²) vuoden 1920 pitäjäkartassa (kesk.) ja vuoden 1973 peruskartassa.



Jubo Heikki Heiskanen isännöi Moisiota vuodesta 1901 lähtien. Hän meni naimisiin vuonna 1906 Edit Parviaisen kanssa.

Moision vanha päärakennus.



Vänrikki Stoolin tarinoiden ilmestymisen jälkeen Moision kestikievaria esiteltiin mielellään Sandelsin kuuluisana aamiaispaikkana. Sandelsin tuvan säilyttämiseksi järjestettiin 1870-luvun loppupuolella jopa kansalaiskeräys, kunnes kävi ilmi, ettei Runeberg oli sijoittanut Sandelsin runoilijan vapaudella Partalaan. Museovirasto, Historian kuvakoelma.

*Sandels han satt i Pardala by, Åt frukost I allesköns ro.
"I dag, ett slager, bril striden ny, Det skall gälla vid virta
Bro."*

(Otto Mannisen kääntämänä: Sandels hän Partalass' istuvi vaan ja huoletta suurusta syö. "Nyt käydään Virralla taistelemaan heti kun kello yksi lyö".)

Vänrikki Stoolin tarinoiden menestys sai paikalliset innostumaan ja luomaan kotiseudulleen hohdokasta historiaa Suomen sodan näyttämönä. Moision isäntä Sylvester Heiskanen esitteli ilmeisen vakuuttavasti Savo-Karjalan osakunnan ylioppilasretkikunnalle kesällä 1876 vanhan tuvan vanhaa pöytää. Hän kertoi, että pöydän pintaan Sandels oli ratsupiiskallaan lyönyt kolme siinä näkyvää viirua suututtuaan venäläisten liian aikaisesta hyökkäyksestä. Sandelsin tuvan lunastamiseksi museaaliseen näyttelykäyttöön kerättiin 1876 kansalaiskeräyksellä rahaa, jota saatiin kokoon jopa enemmän kuin Sylvester Heiskanen tuvasta pyysi. Samoihin aikoihin heräsi epäily tuvan aitoudesta. Tutkimusten jälkeen selvisi, ettei Heiskasen isännän kertomassa tarinassa ollut perää. Sandels ei ollut majailut Moisionissa vaan Pölkkyinniessä.

Vuonna 1876 julkaistujen lehtitietojen perusteella Suomen sodan aikainen kestikievarirakennus oli rakennettu 1787. Tieto perustui tuvan nurkkaan veistettyyn vuosilukuun. Tiedetään myös, että Suomen sodan aikaan kestikievari säästy kiinteistötuhoilta, vaikka venäläiset veivätkin talosta maksutta ja väkivallalla uhaten viljaa, työvälineitä, vaatteita ja monenlaisia taloustarvikkeita. Sylvester Heiskasen aikana vanha asuinrakennus purettiin. Sen korvasi uusi pääraken-

nus, joka *Suuren maatilakirjan* mukaan oli rakennettu hirrestä 1885 ja uusittu 1960. Vanhemman, vuonna 1932 ilmestyneen *Suomen maatilat* -teoksen mukaan kaksikerroksinen päärakennus oli rakennettu 1891. Olipa valmistumisvuosi kumpi tahansa, molemmat lähteet kertovat talossa olleen kahdeksan huonetta. Kuva päärakennuksesta on julkaistu ainakin kirjassa *Juhani Aho ja hänen aikaansa* (1948, toim. Antti J. Aho). On arveltu, että Juhani Aho on saanut Moision kestikievarista aiheensa novelliin "Kievarin pihalla" (1884).

Moision ja Ihalan (inventointikohde 116) tilat olivat rajanaapureita, ja kirjailija Kauppi-Heikki on siirtänyt kylillä kiertäneen jutun talojen isännistä kertomukseensa "Naapurukset" kokoelmassa *Tarinoita II*, joka ilmestyi vuonna 1900. Siinä Sylvester-isäntä (nimellä Savolainen) esiintyy majatalon pitäjänä, joka tässä ominaisuudessa joutuu naapurinsa (Tenhusen) hupaisasti narraamaksi.

Kestikievarin ajoilta on epäilemättä peräisin Moision pihapiirissä vielä jäljellä oleva – Oulun maantielle yhä näkyvä ja sen suuntaan poikittainen – piharakennus, joka on nähtävästi palvellut sekä vierastupana että myöhemmin väentupana. Muistitiedon mukaan päärakennus oli pystyssä aina talon viimeisen Heiskasen suvun isännän Olavin (1907–77) kuolemaan asti, minkä jälkeen tila myytiin 1978 Matti Makkoselle. Päärakennus oli putkivuodon ja jäätyneiden vesijohtojen vuoksi kärsinyt niin pahoja vaurioita, että se purettiin, ja tilalle rakennettiin nykyinen "uusvanha" päärakennus. Pihapiirissä säilyneitä aittoja on useita, ja ne on siirretty nykyisen sisäänajotien varteen. Aikaisempi sisäänajotulo-reitti on ollut etelämpänä, väentuvan ohi ja linjassa.



Moision väentupa

084 VÄÄTÄÄLÄ

Väätäälän pihapiiri edustaa tyypillistä savolaista mäkiäsuutusta, jota syntyi Iisalmen seudulle erityisesti 1600–1700-luvuilla. Iisalmen pitäjänkartan mukaan Väätäälän paikalla on ollut asuintontti jo 1750-luvulla (Pörsänmäki 2). Asukkaat ovat tuolloin olleet Jääskeläisiä. Tila jaettiin isossajaossa kolmeen osaan: Etelään (Pörsänmäki 2), Pellonpään (Pörsänmäki 3) ja Arvolaan (Pörsänmäki 4). Väätäälä sijaitsee Pörsänmäen kyläkeskuksessa lähellä entistä kansakoulua, postia sekä Pellonpään talossa ollutta kauppa.

Muistitiedon mukaan Väätäälä on toiminut kievarina. Talo sijaitsee Pörsänmäen kylässä tienristeyksen tuntumassa, josta kulkevat tiet Iisalmeen, Lapin-



Väätäälän paikalla on 1750-luvulla ollut Pörsänmäki 2, jossa on asunut Jääskeläisiä.



Vuoden 1920 peruskartassa Väätäälä on vielä Arola (Aarola) -nimisenä.

lahdelle ja Haukilahteen. Henkikirjojen mukaan Pellonpää-nimisessä talossa (Pörsänmäki 3) on ollut kestickievari ainakin 1830–40-luvuilla. Isäntänä oli Antti Lipponen (s. 1772). Pellonpää on merkitty 1840-luvun pitäjänkarttaan. Aivan Pellonpään läheisyydessä sijaitsi Arvola (Pörsänmäki 4), jota isännöi ilmeisesti Antti Lipponen poika Martti Lipponen (s. 1804). Voi hyvinkin olla, että Pellonpään ja Arvolan asuinrakennukset sijaitsivat vielä 1840-luvulla samassa pihapiirissä ja kestickievaritoimintaa hoidettiin sukulaisvoimin, vaikka maat oli jo jaettu.



Pitäjänkarttaan 1840-luvulta on merkitty Pellonpää (Pörsänmäki 3), joka toimi tuolloin kestickievarina. Arvolan (Pörsänmäki 4) pihapiiriä kartassa ei ole, mutta tilan maita kylläkin.



Väätäälä sijaitsee keskeisellä paikalla Pörsänmäen kylässä. Vuoden 1973 peruskartta.

Talollinen Aaro Väätäinen hankki Arvolan omistukseensa 1876, ja talon nimi muuttui ensin Aarolaksi (Arolaksi) ja sittemmin Väätäisten nuorempien sukupolvien aikana Väättääläksi. Pitäjänkartan mukaan Pellonpää ja Arola sijaitsivat 1920-luvulla edelleen lähellä toisiaan, mutta niiden pihapiirit ovat selvästi erillään.

Henki- ja rippikirjoissa ei ole 1800-luvun loppupuolelta mainintaa, että Aarola olisi kestikievari. Väättäälä (tai mahdollisesti edelleen Pellonpää) on toki voinut olla ns. reservitalo, mutta asian vahvistaminen vaatisi lisätutkimuksia. Iisalmen maalaiskunnan alueella oli kaikkiaan kymmenen majataloa: kuusi kestikievaritaloa ja neljä reservitaloa. Reservitalojen perustaminen oli sallittu vuoden 1883 asetuksella vähemmän liikennöityjen teiden varsille. Siellä matkustajilla oli oikeus saada kyyti viimeistään kahden tunnin sisällä pyynnöstä eli vähän hitaammin kuin varsinaisessa

kestikievarissa. Elsa Boismanin kirjoittaman maalaiskunnan historian (1973) mukaan Iisalmen alueen neljästä reservitalosta yksi sijaitsi Pörsänmäessä.

Väättäälän pihapiiri on säilynyt verrattain perinteisenä. Päärakennuksen kamaripääty on rakennettu 1900-luvun alussa ja tupa 1935. Ulkokuora on asennettu kamaripäätyyn vuonna 1934, tupaosa on vuorattu myöhemmin. Päärakennuksen huopakatto on vuodelta 1963. Talon kuisti on rakennettu vuoden 1954 jälkeen. Päärakennusta on uusittu vuonna 1967 rakentamalla sisälle sauna ja WC.

Taloussrakennukseen kuulunut navettaosa on purettu vuoden 1995 jälkeen. Jäljellä oleva aittaosa on aikoinaan siirretty Väisälän tilalta. Pihapiirin laidassa on pari pientä aittarakennusta. Pihaa ympäröi edelleen leikattu kuusi, joka näkyy jo 1950-luvulla otetussa valokuvassa.



Väättäälän pihapiiri muodostuu päärakennuksesta, taloussrakennuksesta sekä pikkuaitoista. Kuva on otettu 1956.



Väätäälän päärakennus kuvattuna 2015.



Kamaripäädyn rimalautavuorauksen helmaa on korjattu perinteisesti katkaisemalla laudoituksen alaosa ja laudoittamalla se uudelleen.



Väätäälän talousrakennus kuvattuna noin vuonna 1956. Kuopion kulttuurihistoriallinen museo.



Väätäälän talousrakennus kuvattuna 2010-luvulla.



Pikkuaitat ja kuusiaita kuuluvat olennaisesti Väätäälän pihapiiriin.

1940-luvun puolivälissä, kun Reittu Nissisen (s. 1879) Hanna-tytär (1917–84) avioitui Heikki Hietakorven (s. 1914) kanssa. Hanna Hietakorven kuoltua talo on ollut jakamaton ja perikunnan vapaa-ajan käytössä.

Rakennuskantaa kestikievarin ajoilta ei ole säilynyt. Vaikka majatalovaiheesta Kirmanjärven eteläpäässä kertoo enää vain viljelty maisema ja asuinpaikkojen sijainti, Kievarin seutu on yksi hienoista kulttuurimaisemista lähestyttäessä Iisalmen kaupunkia. Kannas on kapeimmillaan Kievarin kohdalla, noin 300–400 metriä. Ympäröivien peltojen ansiosta pihalta näkyy molemmille järville sekä kannaksen poikki kulkevalle maantielle ja rautatielle.

Kievarissa oli vuoteen 1930 kaksi päärakennusta, joista vanhempi purettiin perinnönjaossa ja hirret

siirrettiin Nissisen poikien uusiin taloihin. Samassa yhteydessä purettiin myös navetta ja aittarakennus sekä jo aikaisemmin tuulimylly, sauna ja paja. Vanha päärakennus sijaitsi pihan eteläsivulla pääty maantielle päin. Nykyinen päärakennus on valtatie suuntainen ja rakennettu 1912. Ulkokuorauus on vuodelta 1952. Sitä on päätykolmioiden ja räystäälusten osalta uusittu 2010-luvulla pystylaudoituksella.

Luhtiaitan ulko-osat on tehty 1946, mutta aitan hirsinen osa on vanhempi. Ennen sotia 1935 rakennettu navetta purettiin kesällä 2020. Jäljellä on betoniitiilinen karjakeittiö. Valtatie 5 on tehty ja levitetty vanhalle tienpohjalle. Tie on kulkenut Kievarin pihan läpi kautta aikain, kuten edelleen. Tuulimylly ja paja sijaitsivat aikoinaan tien toisella puolella, samoin 1930-luvulla tehty savusauna.



Navetan karjakeittiösiipi on tyypillistä jälleerakennuskauden navettarakentamista 1940–50-luvulta.



Nykyinen Kievarin päärakennus on maantien suuntainen.



Luhtiaitta on rakennettu 1946.



Kievarin tilan pihapiiristä avautuu näkymä myös Nerkoonjärvelle. Viitostien toisella puolella on vuonna 1960 rakennettu savusauna.

Postitalot

Ruotsin valtakunnan postilaitos perustettiin vuoden 1636 postiasetuksen ohjaamana. Virkapostin tuli kulkea viipymättä, mikä säilytettiin talonpoikien vastuulle. Keskuspaikkojen välille viitoitettiin postitiet, joiden varsille sijoitettiin verovapautta nauttivat postitalot. On arveltu, että säännöllinen postinkulku Oulusta Säreisniemen kautta Iisalmeen ja edelleen Viipuriin olisi alkanut 1640-luvulla, Pietari Brahen vapaaherrakunnan aikaan.

Postitalojen välimatkat olivat yleensä 2–3 peninkulmaa. Postitalonpoikia mainitaan ajanjaksolla 1654–81 olleen Iisalmen pitäjässä seitsemän. Postitalojen paikkoina mainitaan Onkivesi, Ollikkala ja Nerkoo (Taipale), Paloinen (Paloistila), Vieremänjärvi, Salahmi ja Nissilä. Yksi ensimmäisistä postitalonpojista oli nimismies Lauri Matinpoika Ulmalasta. Myös hänen seuraajansa Samuel Antinpoika oli sekä nimis- että postimies. Muutamia näistä vanhoista postitaloista (Taipaleen, Ollikkalan ja Nissilän taloja) kutsutaan edelleen postitaloiksi, vaikka postitalojärjestelmä päättyi 1800-luvun puolivälin tienoilla. Nykyisen Iisalmen kaupungin alueella on aikoinaan ollut ainakin kaksi postitaloa: Postitalo (111) ja Paloistalo.

Postia kuljettavan talonpojan tai hänen renkinsä tunnisti jo kaukaa: hänellä oli rinnassaan postin vaakunamerkki ja mukanaan äänekäs torvi. Posteljooni puhalsi torvellaan merkkiään aina taipaleelle lähtiessään ja määränpähänsä saapuessaan. Äänen kuultuaan seuraavan posteljoonin tuli hankkiutua vastaanottamaan kirjeet ja lähteä viipymättä kuljettamaan niitä seuraavaan etappiin. Vuodesta 1704 postinkuljettajat saivat kantaa asetta mukanaan. Palkkioksi vaivastaan postitalot vapautettiin kestitys- ja kyyditysrasituksista, päivätöistä ja sotaväenotoista. Ruotujakolaitoksen aikana postikuljetus korvattiin rahapalkkioin.

Posteljooneiksi valittiin mielellään luku- ja kirjoitustaitoisia ja hyväkuntoisia miehiä. Myös hyvä hevonen oli tarpeen, sillä matkanopeuden tuli alkuaikoina olla peninkulma kahdessa tunnissa, myöhemmin vielä enemmän. Hidastelusta rangaistiin neljän viikon “vesileipävankeudella”. Postitalonpoikajärjestelmä oli voimassa 1800-luvun puoliväliin saakka. Vuodesta 1845 kestikievareiden tehtäväksi tuli kyyditä myös postia seuraavaan majataloon. Myöhemmin postilähetykset siirtyivät junien ja linja-autojen kyytiin.



Talonpoikaisena postitalona ja kestikievarina 1800-luvun alussa toiminut Paloistila sijaitsi Paloisvirran eteläpuolella. Kuva tilan päärakennuksesta 1900-luvulta. Iisalmen Kameraseuran arkisto.

III Postitalo

Postitalo sijaitsee Taipaleessa nykyisen valtatie 5:n eli entisen Savontien varrella. Nimensä ja sijaintinsa osalta Postitalo kantaa 1600–1800-lukujen postintankojärjestelmän perinteitä. Taipaleessa sijaitsi kruunun verovapauksin tukema postitalo (*postgård*) ainakin jo 1750-luvulta lähtien mutta todennäköisesti jo aiemminkin. Taipaleen posti- ja kievaritaloista muodostettiin omat tilansa 1780-luvulla isojaossa. Rippikirjojen mukaan postitalona toimi 1800-luvun alussa Lappala (Nerkoo 9). Tilan isäntä, postitalonpoika Heikki Ruotsalainen (1744–1808) kuoli sota-aikana pitäjässä riehuneeseen kuume-epidemiaan. Hänen veljenpoikansa Matti Ruotsalainen (1764–1818) jatkoi tilanpitoa ja samalla postitalonpojan velvollisuuksia. Uuden isännän aikana talon nimi muuttui Ruotsalaksi, mutta edelleen se tunnettiin rippikirjoissa vaihtoehtoisesti myös Postitalona (*postgård*).



Taipaleen postitalo on merkitty 1750-luvun pitäjänkarttaan.



Postitalon eloaitta sijaitsee aivan Viitostien vieressä. Aitta on siirretty rautatien rakentamisen jälkeen tälle paikalle. Aitan seinässä on kaiverrus "K 1907".

Ruotsalan isännitys siirtyi Matti Ruotsalaisen kuoltua tämän vävyllä Paavo Väisäselle (1788–1866), jonka jälkeen tilan perivät pojat Paavo (s. 1818) ja Jahvetti (s. 1827) Väisänen. Ruotsala eli Postitalo (Ulmala 16) jaettiin tässä vaiheessa veljesten kesken. Rippi- ja henkikirjoissa Paavo Väisäsen (1818–82) ja sittemmin hänen poikansa Paavon (s. 1856) omistamaa taloa kutsutaan Ruotsalaksi eli Postitaloksi 1900-luvun vaihteen tienoilta saakka. Sittemmin Ruotsala (Ulmala 162) näyttää peiytyneen Jahvetti Väisäsen Aapeli-pojan jälkeläisille ja Postitalo (Ulmala 163) Jahvetin Aatu-pojan perillisille. Ruotsala- ja Postitalo-nimet eriytyivät toisistaan. Tilan kiinteistörekisterinimeksi Ruotsalan sijaan tuli nykyinen Postitalo vuonna 1957 toteutetussa tilan jaossa.

Postitalon paikka on 1700-luvun loppupuolen isojaokartassa nykyistä lännempänä eli lähempänä Nerkoonjärven rantaa, josta piha rakennuksineen jouduttiin siirtämään rautatien rakentamisen (1900–02)



Vuoden 1920 pitäjänkartassa näkyy edelleen Postitalo, vaikka postitalonpoikajärjestelmä oli päättynyt jo 1850-luvun puolivälissä.



takia. Siirron yhteydessä rakennuksia osin uusittiin. Esimerkiksi asuinrakennukseen ja riiheen tehtiin porakivistä perustat ja sokkelit. Eloaitan hirret käännettiin nähtävästi siirron yhteydessä, ja aitan seinässä on kaiverrus "K 1907". Eloaitan rakennusajankohdasta alkuperäisellä paikallaan ei tiedetä. Alimpien hirsikertojen salvaminen sisemmäs kuin varsinaiset seinät ja silloisten ulkoseinien kuluneisuus viittaavat 1800-luvun alkupuolelle. Aitan takaseinä on nykyisin hyvin lähellä valtatieä. Perustukset ja alimmat hirret ovat jääneet tien alapuolelle, mikä on ongelmallista muun muassa tien valumavesien vuoksi.

Asuinrakennus on vuodelta 1900 eikä näin ollen Postitalo-nimestään huolimatta edusta postitalojärjestelmän aikaista rakennusta. Tosin osa talon

hirsirungosta on vanhalla paikalla sijainneesta päärakennuksesta. Tupaosan seinät uusittiin kokonaan 1900-luvun alkupuolella. Rakennuksen nykyinen ilme on vuodelta 1962, jolloin sisätilojen lisäksi myös ikkunat ja kuisti uusittiin. Asuinrakennusta vastapäätä on 1920-luvulla rakennettu hirsirunkoinen karjarakennus, jossa nykyisen omistajan vanhemmat pitivät karjaa 1980-luvulle asti. Navettaosan sisustus on säilynyt alkuperäisessä asussaan. Rakennuksen talliosia purettiin 1950–60-luvulla ja tilalle rakennettiin lato. Pihan aikaisempi navetta sijaitsi nykyisen edessä.

Asuinpihan kolmannella sivulla on 1920-luvun tyyliin rakennettu, kahdesta vanhasta aitasta yhdistetty luhtiaitta. Aiemmin mainittu eloaita sekä riihi ja paja sijaitsivat asuinpihan ulkopuolella.



Postitalon ilme on 1960-luvun alkupuolelta. Nykyisin rakennus on maalattu punaiseksi.



Navetta on rakennettu 1920-luvulla, etualalla 1960-luvulla rakennettu lato-osa.



Luhtiaitta 1920-luvulta.





Riihi ruumenuksen puolelta kuvattuna.



Paja, jossa on kaksiosainen ovi.



Kanavoinnit ja laivaliikenne

Iisalmen seudun kauppayhteydet Viipuriin ja Lappeenrantaan olivat rajajärjestelyjen vuoksi katkenneet Suomen Pohjansodan (1700–21) jälkeen. Talonpojat suuntasivat tuotteineen Pohjanmaalle, pääasiassa Raahen ja Ouluun. Suomen sodan (1808–09) jälkeen Suomen suuriruhtinaskunnan yhteydet Vanhaan Suomeen ja Pietariin avautuivat. Itäsuomalaisella talonpoikaisvoilla ja puutavaralla riitti suurkaupungissa kysyntää. Karjalaisia voisaksoja liikkui Iisalmella saakka, mutta vasta Saimaan kanavan valmistuttua 1856 pohjoissavolaisten voi- ja puutavarakauppa sai merkittävän sysäyksen eteenpäin.

Kuopion ja Iisalmen välinen vesireitti muodosti luonnollisen jatkon Saimaalta Kallavedelle ulottuvalle väylälle. Vesitie Iisalmesta etelään kulki Porovedeltä Nerkoonjärvelle, jonka Nerkoonvirta liitti Onkivedeen. Onkivesi puolestaan laski Viannon kosken kautta Maaninganselkään, joka oli Ruokovirran kautta yhteydessä Kallaveteen. Laivojen kannalta reitillä oli viisi hankalaa kohtaa: Ruokovirta, Viannonkoski, Tomperivirta, Nerkoonvirta ja Lammavirta. Näiden vuoksi yhtenäistä laivaväylää Kuopion ja Iisalmen välillä ei ollut ennen 1800-luvun loppupuolta.

Iisalmen reitin kunnostus tuli ajankohtaiseksi, kun Saimaan kanavaa rakennettiin ja Varkauden seudulla Taipaleen ja Konnuksen kanavat olivat valmistumassa. Ruokovirran kanava avautui 1846 ja Viannon kanava 1852. Kun Nerkoonvirta ohitettiin avokanavalla, saatiin yhtenäinen vesitie Iisalmen kauppalasta eteläiselle Saimaalle ja sieltä edelleen merelle saakka Saimaan kanavan kautta. Tosin reitti Iisalmesta Kuopioon oli kanavoinneista huolimatta kelvoinen lähinnä vain pienille lastiveneille.

Kuopio–Iisalmi–väylän kanavoinnit toteutettiin 1860–1870-luvuilla: Nerkoo, Ahkiolahti ja Ruokovirta. Nerkoon- ja Lammavirran ohittava Nerkoon kanava valmistui näistä ensimmäisenä 1869. Iisalmen höyrylaivaliikenteen odotettiin vilkastuvan, mutta Viannon vanha kanava oli liian ahdas isoille aluksille. Kuopion laivat pääsivät vain Ahkiolahdelle asti, missä lastit täytyi purkaa ja viedä maitse virstan matka Onkiveden rantaan. Sieltä matkustajat ja tavarat kuljetettiin höyryveneillä Iisalmeen. Ahkiolahden kanava korvasi vuonna 1874 Viannon ahtaan sulkukanavan ja ohitti vuolaan Tomperinvirran.



Ylioppilaspäivien osanottajat purjehtivat S/S Särkilabdella Iisalmesta Lapinlahden Portaanpähän kesällä 1936. Kuopion kulttuurihistoriallinen museo.

Ahkiolahden kanavan avautuminen oli piristysruiske Iisalmen laivaliikenteelle, josta muodostui iisalmelaisen kauppahuoneiden vienti- ja tuontikaupan perusta. Iisalmen kauppalaan perustettiin myös laivatelakka lotjien rakentamiseksi. Ruokovirran kanavointi tuli vielä kerran välttämättömäksi, kun laivaliikenne Iisalmen suuntaan vilkastui. Ruokovirran kanava valmistui 1879, minkä jälkeen Kuopio–Iisalmi-väylä oli kaikilta osiltaan vähintään kuusi jalkaa syvä.

Kauppiaat perustivat useita laivaosakeyhtiöitä matkustaja- ja rahtiliikenteeseen. Niistä ensimmäinen oli Iisalmen Höyryvenhe Oy. Iisalmen Höyrylaivaosakeyhtiö toimi 1874–1904. Iisalmen Höyryvenhe Oy muodostettiin uudelleen 1876, jolloin yhtiö sai nimen Iisalmen ja Kiuruveden Höyryvenhe Yhtiö. Sen toiminta jatkui aina vuoteen 1897 saakka. Kauppias Johan Puustinen omisti kaikkiaan kymmenen höyryalusta ja lotjaa, joista liki kaikki oli valmistettu Iisalmessa. Toiminimi Joachim Putkosen leski aloitti liikennöinnin omilla laivoillaan 1897–98. Toiminimen seuraajan Kärkkäinen & Putkonen Oy:n laivastosta kehittyi kaupungin suurin käsittäen vuonna 1918 yhteensä yhdeksän höyryalusta ja kaksitoista lotjaa. Kärkkäinen & Putkonen Oy:n laivaliikenne päättyi 1930-luvun alkupuolella.

Iisalmelaisen höyrylaivaliikenteen pääsuuntana oli 1870-luvulta 1930-luvulle saakka Kuopio ja osalla aluksista sieltä edelleen Saimaan kanavan kautta Itämeri. Vesiliikenteen merkitys oli suuri myös Ylä-Savon sisäisessä liikenteessä 1900-luvun alkuvuosikymmeninä, jolloin linja-autoliikenne oli vasta orastamassa eivätkä henkilöautot olleet vielä yleistyneet. Maalaiset asioivat Iisalmessa reittilaivojen aikataulujen mukaisesti. Höyrylaivat kuljettivat myös maitoa vesiteitse taloista osuusmeijeriin. Maitotonkkia kertyi useita kymmeniä jo yksinomaan Haapajärven ja Poroveden rantalaitureista. Myös jyvät, perunat, liha ja kananmunat tekivät kaupungissa kauppansa. Eläviä eläimiäkin laivoissa kuljetettiin. Kyläläiset kävivät myymässä satamassa ja torilla marjoja, kaloja ja muita metsäntuotteita.

Vieremän-reitillä matkustajaliikenne alkoi 1898, ja sitä kesti aina 1930-luvulle saakka. Iisalmen ja Onkiveden välillä oli vuodesta 1904 lähtien Kuopioon suuntautuvien reittien lisäksi paikallisliikennettä, josta kilpailivat 1908–16 Nerkoon Höyryvenhe Oy Nerkoo-laivallaan ja Onkiveden Höyryvenhe Oy Onkivesi-aluksellaan, joka jatkoi kulkuaan aina vuoden 1938 loppuun saakka. Onkiveden Iisalmen-reitillä oli yhteensä neljätoista laituria. Esimerkiksi Pörsänmäen, Kotikylän ja Ne-

rohvirran asukkaat kulkivat Kyrön (109) rannasta laivalla Iisalmeen. Myös Vanhanpihan rannassa oli laivalaituri. Väen kerrotaan kokoontuneen laivojen kulkuaikaan odottelemaan Vanhanpihan tupaan. Nerohvirta oli Iisalmen maalaiskunnassa pisimpään laivaliikenteen varassa. Talvisin kulki viittatie jättien yli Taipaleeseen. Säännöllistä laivaliikennettä jatkui 1950-luvun alkuun, jolloin Nerohvirran yli saatiin silta.

Haapajärveen laskevaa Kiurujokea perattiin ensimmäistä kertaa 1866. Laivaliikennettä Kiuruveden ja Iisalmen välillä oli ilmeisesti jo 1869–80, jolloin pienikokoinen Piku-niminen höyrypaatti kulki Iisalmen kauppalaan ja Nivanmäen väliä. Iisalmen ja Kiuruveden välisen väylän syventäminen saatiin päätökseen 1884, jolloin Poroveden ja Haapajärven välinen Kihlovirta perattiin viiden jalan syvyiseksi. Suomalainen isäntä Taneli Suomalainen perusti 1890-luvulla naapurinsa kanssa laivayhtiön. Suomela-höyrypaatti kulki Iisalmen ja Nivanmäen laiturin väliä: joka toinen päivä toiseen suuntaan. Kauppias Johan Puustisen omistama Mesek-höyrylaiva alkoi liikennöidä 1897. Myös Joachim Putkosen Kalervo-alus kulki Nivanmäelle. Pysähdyspaikkoja olivat Poroveden rannalla Niiralaniemessä (068), Teeriniemessä, Honkapurolla, Puomilassa sekä Kihlovirralla. Haapajärvellä laivalaiturit olivat Puustelissa, Tyrmyssä, Reittulassa (005) ja Jokelassa (001).

Kiurujoella laivaliikenne mahdollistui myös hieman suuremmilla höyryaluksilla 1900-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä, kun jokea ruopattiin ja kanavoitiin. Kiurujoessa piti ohittaa neljä koskea kanavilla: Nivakoski, Keuvonkoski, Saarikoski ja Niskakoski. Vain Saarikoskelle tarvittiin sulku. Saarikosken kanavointi toteutettiin 1903–07. Nivankosken vanha maantiesilta korvattiin puisella kääntösillalla, ja siltavartijalle rakennettiin vahtitupa (002).

Saarikosken yläpuolelle rakennettiin järjestelypato eli Runnin neulatammi, jotta Kiuruveden vedenkorkeus pysyi riittävänä laivaliikenteelle. Neulatammen yhteyteen tulivat myös kalaportaat ja uittokouru. Vuosien 1906–23 aikana Saarikosken kanavaa käytti vuosittain vähintään tuhat alusta, muun muassa Kalervo ja kolme Kiuruvesi-nimistä alusta. Saarikosken kanavan kautta kulki myös vilkas turistilinja Runnin kylpylään. Iisalmi–Ylivieska-radan valmistuminen hiljensi laivaliikenteen vuodesta 1924 alkaen, joten maamme viimeisen puusulkukanavan käyttöaika jäi lyhyeksi. Kanava oli avoinna vielä purjehduskauden 1931, mutta seuraavana kesänä se

suljettiin maapadolla. Kanava restauroitiin 1998–2003 Museoviraston ja Merenkululaitoksen yhteistyönä.

Haapajärvellä oli reittiliikennettä Kiuruveden lisäksi myös Siikalahteen ja Haukilahteen. Ruotaan- ja haukilahtelaiset perustivat vuoden 1910 tienoilla Haukilahden Höyryvenhe Oy:n. Sandels-alus kulki Haukilahden linjalla 1912–16 ja Wieremä ilmeisesti 1920-luvun alussa. Särkilahti liikennöi vuodesta 1926 vuoropäivinä Haukilahdesta ja Siikalahdesta Iisalmeen. Alus oli käytössä aina 1940-luvun loppuun saakka. Matkan varrella oli monta laituria eli rykiä, muun muassa Vanhalassa (093), Koljossa (024) ja Puustellinniemessä.

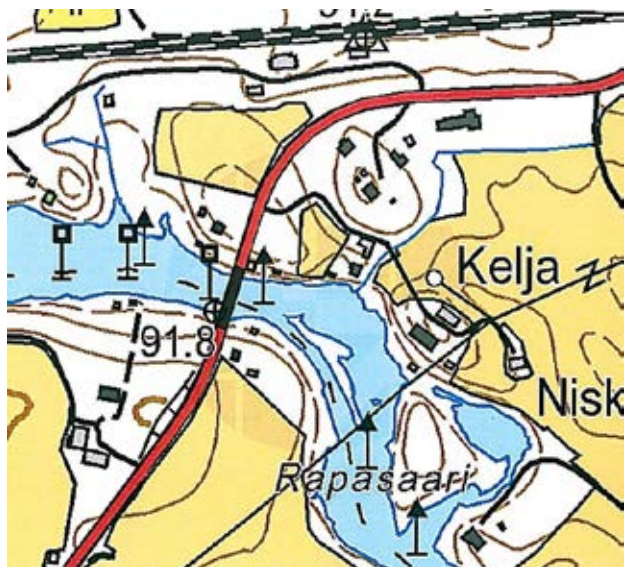
Hernejärven eli Viitaan reitti saa alkunsa pohjoisesta Sukevanjärveltä. Sieltä Matkus-joki virtaa Sonkajärven kautta Hernejärveen. Reitti jatkuu pitkää ja kivikkoista Pitkääkoskea pitkin Koukunjokeen. Viitaanjärveltä on yhteys Tikankosken kautta Kilpijärveen, josta pääsee Kilpivirran kautta Paloisjärvelle ja Paloisvirran kautta Poroselälle. Kulkukelvoton Pitkääkoski kuitenkin esti laivojen nousun Hernejärvelle ja siitä eteenpäin. Viitaan reitillä laivaliikennettä harjoittivat aluksi sekä Paavo Lyyra vuosina 1904–10 (Viitaa I ja II) että hieman myöhemmin aloittanut Ihotunlahden kauppias ja maanomistaja Juho Kaarakainen vuoteen 1913 saakka (Henttu, Ahvensalmi). Tikankoski ja Kilpivirta ruopattiin 1914–16, mikä mahdollisti

myös suurempien höyrylaivojen kulun Pitkääkoskelle saakka. Hernejärvellä liikennöi Hernejärvi II (ent. Ahvensalmi) Pitkääkosken ja Ihotunlahden välillä. Vuonna 1912 perustettu Hernejärven Höyryvenhe Oy yhdistyi Koukunjoen Höyryvenhe Oy:öön 1918.

Pitkääkoski-höyrylaiva hoiti liikennettä Iisalmen kaupungin keskustaan reitillä Pitkääkoski–Viitaa–Tikankoski–Kilpijärvi–Paloisjärvi–Paloisvirta. Laivan omisti kyläläisten perustama Koukunjoen Höyryvenhe Oy. Pitkääkoski-laivaan mahtui lähes sata matkustajaa, ja siinä kuljetettiin myös rahtia. Iisalmen kaupunki rakensi 1911 kivisen Virran laiturin, joka oli Pitkääkoski-laivan määränpää. Vuosina 1912–49 liikennöinyt Pitkääkoski oli suosittu ja keräsi matkustajia laajalta alueelta. Kaukaisimmat asukkaat nousivat Ihotunlahdessa Hernejärvi II -laivaan, siirtyivät jalkaisin Pitkääkosken ohi ja jatkoivat Pitkääkoski-laivalla kello kuusi aamulla Iisalmeen. Osa matkustajista tuli jalkaisin Lyyran rantalaituriin, josta laiva jatkoi kello seitsemältä Iisalmeen. Sinne saavuttiin yhdentoista maissa. Matkan varrella oli monia laitureita, ja pystyipä laivaan nousemaan viereen soudetuista veneistäkin. Pitkääkoski-laivan paluumatka alkoi iltapäivällä kello kolme. Aikataulu mahdollisti asioinnin kaupungissa päiväselteään. Autoliikenne alkoi syrjäyttää laivaliikenteen sotien jälkeen, ja reittiliikenne vuonna 1949.

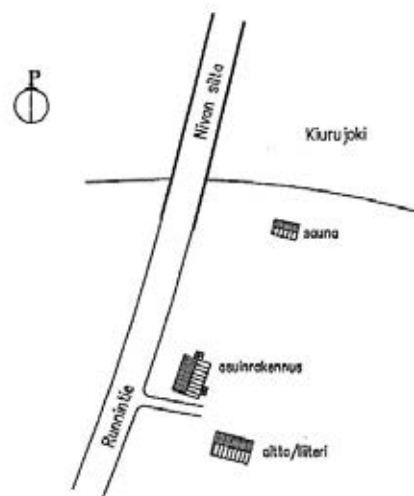
002 NIVANKOSKEN SILTAVAHDIN ASUNTO

Kiurujoen kanavatontilla oleva entinen Nivankosken siltavahdin asunto edustaa aikaa, jolloin Iisalmen vesistöreitit muodostivat tärkeän liikenneväylän ja niitä oli ryhdytty kehittämään kanavointien avulla. Kiurujoki kunnostettiin ja kanavoitiin vuosina 1903–07 kulkukelpoiseksi. Nivan kohdalla ollut vanha puusilta korvattiin puisella kääntösillalla, jota hoitamaan tarvittiin siltavahti.

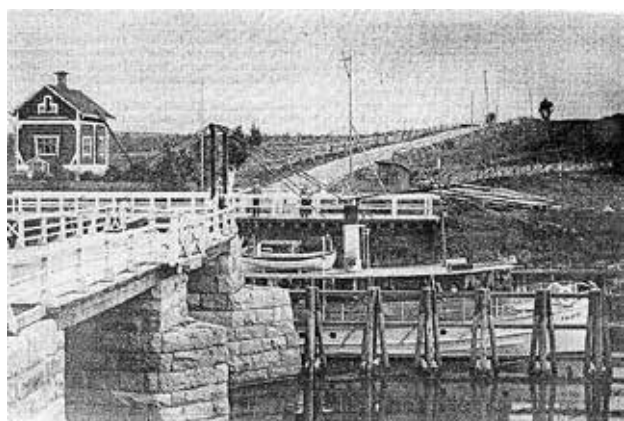


Siltavahdille rakennettu asuinrakennus piharakennuksineen on säilynyt sillan kupeessa. Rakennukset on todennäköisesti suunnitellut arkkitehti Gustaf Nyström (1856–1917), joka suunnitteli myös 1970-luvulla puretun Saarikosken kanavankaitsijan asunnon. Rakennukset muistuttavat detaljoinnin tarkkuudessa ja rakenteiden huolellisessa toteutuksessa paljon rautatie-rakennuksia. Maisema Nivankosken ympärillä on aikoinaan ollut puutonta ja avaraa pelto- ja niittymaisemaa.

Iisalmi–Ylivieska-radon rakentamisen jälkeen laivaliikenne hiljeni ja loppui kokonaan 1931. Tie- ja



Entinen siltavahdin asunto sijaitsee Kiurujoen varrella Nivan sillan pielessä. Sauna on joen rannassa, asuinrakennus ja aitta vähän kauempana joesta.



Siltavahdin asunto 1920-luvulla, jolloin maisema oli puutonta ja avaraa pelto- ja niittymaisemaa. Silta on juuri käännettynä ja laiva lipuu ohitse. Kiuruveden Kotiseutuyhdistyksen valokuva-arkisto.

Piharakennuksessa on aitta, liiteri, navetta, yliset ja käymälä.

vesirakennushallitus myi sille tarpeettomaksi käyneen siltavahdin asunnon vuonna 1933 Nikolai Niemen leskelle Ester Niemelle (myöh. Piponius), ja 1940-luvun alussa kansakoulunopettajat Juho ja Kaarin Lehkoinen hankkivat sen eläkepäiviensä asunnoksi. Kun Juho kuoli 1961, mökkiin jäi vielä asumaan hänen naimaton sisarensa Iida. Asuinkäyttö loppui pari vuotta myöhemmin, mutta senkin jälkeen lähinaapurit hakivat pitkään talon kaivosta vettä. Siltavahdin talo on edelleen suvulla lomakäytössä.



Siltavahdin mökki.



Taloa korjattiin perusteellisemmin 1994–95, jolloin myös savusauna muutettiin uloslämpiväksi. Sisällä on edelleen komea kaakeliuuni. Kaikkien rakennusten ulkoasussa on säilynyt hyvin niiden alkuperäinen ilme yksityiskohtineen. 1950-luvulla oli tontilta jo purettu varasto toiselta puolelta maantietä.



Sauna

057 PITKÄKOSKI

Pitkäkosken talon pihapiiri on esimerkki tilasta, joka syntyi Iisalmi–Sonkajärvi-vesireitin varrelle. Talo on noin sadan metrin päässä Pitkäkoskesta. Koski hidasti ja vaikeutti vesiliikennettä ja esti sittemmin 1800-luvulla höyrylaivojen nousun Hernejärvelle ja siitä eteenpäin. Kosken ympäristöstä muodostui pysähdyspaikka niin Iisalmen kuin Sonkajärven suunnasta tuleville matkajille. Kosken ansiosta Pitkäkoskella oli vesivoimalla toimiva mylly, jossa lähiseudun talot jauhattivat viljansa. Ympäristössä oli sekä hyviä kaskimaita että joenranta- niittyjä karjatalouden harjoittamiseen. Pitkäkosken etelärannalla sijaitseva Pitkäkosken tila on muodostunut jo ennen isojakoa. Pitkäkoskelle on 1750-luvun pitäjänkartassa merkitty talo (Niemisjärvi 2), pohjoisrannalle sotilastorppa ja etelärannalle vesimylly.



Pitkäkosken tila sijaitsi ainakin jo 1700-luvulta lähtien Hernejärvestä lähtevän Koukunjoen niskassa. Ympäristössä oli myös hyviä kaski- ja niittymaita.



Pitkäkosken tila Iisalmen Niemisjärven kylässä.

Henki- ja rippikirjojen perusteella Pitkäkoski-nimisellä tilalla (Niemisjärvi 1) asui 1800-luvun alkupuolella Väisäsiä, viimeisimpinä herastuomari Paavo Väisänen (1810–69), jonka jälkeen tilanomistajaksi tuli Juho Hujanen (s. 1831). Rippikirjan mukaan tämä muutti vuonna 1869 puolisonsa Miina Nousiaisen (s. 1846) kanssa Pitkäkoskelle Viitaan Ilomäestä (Viitaa 5). Kiinnekirjan Pitkäkosken tilaan Juho Hujanen sai 4.10.1873. Hän oli syntynyt Viitaan kylän Pitkäkoski-nimiseltä tilalta (Viitaa 10, aiemmin Viitaa 3), jota isännöivät Hujaset. Pitäjänkartat 1840-luvulta ja 1920-luvulta havainnollistavat, että Niemisjärven ja Viitaan kylän Pitkäkoski-nimiset tilat sijaitsivat lähellä toisiaan kosken vastarannoilla.

Pitkäkosken tilalla on viettänyt lapsuuttaan kuvanveistäjänä tunnettu Eeva Ryynänen (1915–2001, o.s. Åsenbrygg), jonka äiti oli omaa sukuaan Hujanen.



Pitkäkosken tila (Niemisjärvi 1) on merkitty vuoden 1844 karttaan. Myös joen vastarannalla on talo, joka oli Viitaan kylän Pitkäkosken tila (Viitaa 10). Vuoden 1920 pitäjänkartta (alempi kartta) havainnollistaa Pitkäkosken tilojen keskinäisen sijainnin hyvin.



Myös runoilija Helvi Juvosen lapsuudenperheen kerrotaan asuneen 1920-luvulla Pitkäköskellä. Pitkäköske siirtyi Korolaisen suvun haltuun vuonna 1936. Pirtti toimi muutaman vuoden kouluna 1940-luvun lopulla, ennen Niemisen koulun valmistumista. Tilalla pidettiin myös pientä kauppaa parin vuoden ajan 1950-luvun puolivälissä.

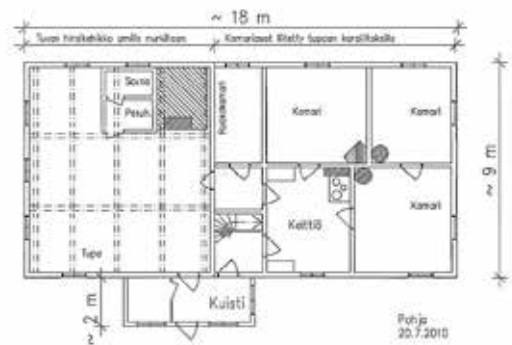
Pitkäkösken tilan päärakennus on vanhimpia iisalmelaisia talonpoikaisia asuinrakennuksia, joiden ikä tunnetaan. Tupaosa on rakennettu vuonna 1802. Savupirttiä jatkettiin myöhemmin kamariosilla, mikä oli tyypillistä talojen vaurastuessa 1800-luvulla. Rakennuksen ulkoseinät on maalattu ilmeisesti ensin

punaisella ja sittemmin keltaisella. Yhtenäinen vesikatto on muistitiedon mukaan rakennettu 1919. Todennäköisesti samaan aikaan tehtiin panelointi. Hirsirakenteisessa kuistissa on jugend-tyyliset ikkunat. Sauna pesutiloineen lisättiin suureen tupaan 1980-luvulla. Nykyisin vanha päärakennus on varastotiloina.

Pitkäkösken tilan pihapiiriin kuuluu varastoaitan lisäksi puurakenteinen navetta- ja tallirakennus vuodelta 1923, lato-osa 1950-luvulta. Navetan pohjaratkaisu on tyypillinen 1900-luvun alkuvuosikymmenille: kaikki eläintilat on keskitetty samaan rakennukseen, lantala on sisässä keskellä ja heinäparvi on osin eläintilojen päällä.



Pitkäkösken tilan vanha päärakennus. Vanhin osa on vuodelta 1802.



Pitkäkösken päärakennuksen pohjapiirros.



Lato ja liiteri 1950-luvulta.



Navetta vuodelta 1923, lato-osa 1950-luvulta.

109 KYRÖ

Kyrön tila (Ulmala 9, isonjaon jälkeen Ulmala 24) oli yksi Peltosalmen, Nerkoonsjärven ja Nerohvirran rantamille syntyneistä maatioista. Järvialuetta pitkin kulki jo eräajalla vanha veneväylä ja talvitie pohjoisille latvavesille. Kun kanavoinnit Kuopion ja Iisalmen välillä saatiin toteutettua 1800-luvun loppupuolella, monet laivaväylän varrella sijaitsevista taloista rakensivat omat laivalaiturinsa, joissa höyrylaivat pysähtyivät. Vanhan 1750-luvun pitäjänkartan mukaan Nerkoonsvirrassa oli mylly ja virran molemmin puolin niittyjä. Nykyisen Kyrön kohdalla oli kuusimetsäistä ylämaata, joka soveltui hyvin kaskeamiseen. Asutusta Kyrön kohdalla ei vielä tuolloin ollut.



Kyrön tila (Ulmala 24) on merkitty 1840-luvun pitäjänkarttaan.



Kyrön päärakennus. Kuva (vas.) on Suomen maatilat -kirjasta (1932), oikealla kuva 2010-luvulta.

Kyrön isäntänä oli Vilppu Ruotsalainen (1760–1823) 1800-luvun ensimmäisinä vuosikymmeninä. Hänen jälkeensä tilaa kutsuttiin myös Annilaksi, ilmeisesti leski Anna Koikkalaisen mukaan. Tila siirtyi Kokkosen suvulle viimeistään 1840-luvun taitteessa, kun Jussi Matinpoika Kokkonen 1801–1866 hankki sen omistukseensa. Suku tuli tilalle Lapinlahden Martikkalasta (Rantala, Martikkala 1). Jussi Kokkonen kuoli suurten nälkävuosien aikaan 1866. Isännöisyys siirtyi hänen pojalleen Pekka Kokkoselle (s. 1826), jonka aikana omistukseen hankittiin myös Syväkuusen tila (Ulmala 22). Pekan jälkeen tilanpitoa jatkoivat hänen kolme poikaansa.

Kyrön tilan päärakennus on rakennettu 1890-luvun taitteessa. Rakentajan tiedetään olleen paikallinen



Kyrön vuoden 1920 pitäjänkartassa.



Pekka Hyrkäs (s. 1862), joka urakoi useita muitakin seudun rakennuksia. Hänet on merkitty talollisena osalle Kyrön tilaa noin kymmenen vuoden ajan 1880-luvun alkupuolelta lähtien. Muistitiedon mukaan Olli Pekanpoika Kokkonen (s. 1861) oli ostanut talon vielä keskeneräisenä Pekka Hyrkkäältä. Kiinnekirjan Olli Kokkonen sai Kyrön tilaan 1894. Aiempi päärakennus oli sijainnut rannan puolella itä-länsi-suuntaisesti.

Osin uusrenessanssivaikutteinen Kyrön talo on kerralla valmiiksi rakennettu. Perinteisestihän päärakennukset rakennettiin useassa osassa, ja vanhin osa oli savupirtti. Kyrön talossa klassistisia piirteitä edustavat 1930-luvun taitteessa toteutettu ulkoverhoilu, lasikuisti ja puolipyöreä kattoikkuna. Vanhan pihapiiriä esittävän maalauksen mukaan rakennus maalattiin keltaiseksi valkoisin listoin. Maalauksessa katto näyttää maalaamattomalta, koska tuolloin rakennus sai todennäköisesti nykyisen saumapeltikaton. Alkuperäinen kate oli luultavasti päre. Myöhemmin julkisivut on maalattu uusrenessanssin mukaan vaaleammaksi tummin ikkuna-listoin ja nurkkalaudoituksin.

Rakennus on säilyttänyt poikkeuksellisen hyvin sekä 1890-luvun ja 1930-luvun piirteet. Myöhempiä muutoksia ovat kammarien ja salin seinien levyttäminen lastulevyllä sekä joidenkin puulattioiden peittäminen muovi- tai muilla kokolattiamatoilla. Ainoa huoneitilojen muutos on eteiseen rakennettu pieni wc. Talossa on säilynyt uusrenessanssivaikutteiset uunit ja välivet. Uunimalleista vaatimattomin ja yksinkertaisin on ullakkohuoneissa, eniten koristeltu salissa. Myös Kyrön pihapiiri on säilyttänyt verrattain hyvin 1900-luvun taitteen ilmeensä. 1980-luvulla toteutettu pihasuunnitelma näkyy edelleen runsaana eri kasvilajien määränä. Talon rannan puolella sijaitsivat aiemmin keittiökasvimaat, nyt paikalla on valtavia tyrnipensaita.

Pihapiirissä lähinnä asuinrakennusta on pitkä aitta, joka on nykyisin varastona. Rakennuksen itäpäädyssä on yksikerroksinen meijeriosa. Asuinrakennusta vastapäätä on pikkutaliksi kutsuttu hirsirakennus, joka toimii nykyisin liiterinä. Pihan eteläsvuulla on vuonna 1964 rakennettu, navettaosaltaan punatiilinen karjarakennus, jossa pidettiin karjaa vuoteen 2005 asti.



Kyrön perinteinen pihapiiri on ikuistettu myös maalaukseen, jonka ajankohta ei ole tiedossa.

Vanhempi navetta sijaitsi pikkutallin länsipuolella. Tästä navettakokonaisuudesta on jäljellä enää lato-osa. Sen länsipuolella on säilynyt paja, joka rakennettiin metsässä sijaitsevan pienen lammen tuntumaan. Pihatie varrella on kaksikerroksinen vilja- eli jauhoaitta.



Aittarivin jatkeena on kylämeijerin osa.



Kyrön jauhoaitta.



Ilmakuva Kyrön pihapiiristä 1990-luvun taitteessa.



Kyrön komea aittarivistö.

Rautatie ja asemarakennukset

Kun Savon rataa jatkettiin 1900-luvun alussa Kuopiosta Iisalmeen saakka, merkitsi uusi liikennemuoto sekä ympärivuotisia että aiempaa nopeampia liikenneyhteyksiä Etelä-Suomeen ja Suomenlahden satamiin. Voikaupan kannalta tärkeä oli yhteys Hankoon, sahataroiden osalta Kotkaan. Myös yhteydet Pietariin ja Helsinkiin paranivat merkittävästi. Takaisinpäin tavarajunissa kulki vaunulasteittain halpaa venäläistä tuontiviljaa, joka helpotti varsinkin tilattomien elämää, erityisesti katovuosina.

Rautateiden paikallisliikenne palveli aina 1960-luvulle saakka laajalti Iisalmen maalaiskunnan asukkaita. Radan varsilla henkilöjunat pysähtyivät lyhyin välein,

mikä mahdollisti koululais-, työmatka- ja asioimisliikenteen aikana, jolloin henkilöautot eivät olleet vielä yleistyneet. Esimerkiksi Savon radalla pysähdyspaikkoja olivat Iisalmen maalaiskunnan ja kaupungin alueella ainakin seuraavat: Taipale, Suutari, Ohenmäki, Peltosalmi (129), Kirma, Saha, Keveli, Iisalmi, Suurisuo, Peltomäki, Holopanlahti, Soinlahti ja Latukka.

Lisäksi 1920-luvulla valmistuneen Iisalmi–Ylivieska-radon varrella oli asema tai pysäkki Ylemmäisillä, Kurenpolvessa ja Runnilla (130). Myös rautatieläisten asunnot kuuluivat radanvarsikylien kulttuuriympäristöön, kuten Taipaleella (132)



Mikko Kolehmäinen valokuvasi 1920-luvun taitteessa näkymän Soinlahden aseman ikkunasta Soinlahden satamaan ja makasiineihin. Rantaan kulki pistoraide. Soinlahden vastarannalla Yläpiha. Iisalmen Kameraseura.

129 Peltosalmen pysäkki ja asema

Kuopion ja Iisalmen välinen rautatieliikenne aloitettiin väliaikaisesti marraskuussa 1901, mutta virallisesti Iisalmen rataosa luovutettiin liikenteelle seuraavan heinäkuun alussa. Radanvarren asemat ja muuta liikennepaikat rautatieläisten asuntoineen rakennettiin Rautatiehallituksen arkkitehtien laatimien piirustusten mukaisesti. Jo vuodesta 1860 alkaen Rautatiehallituksessa alettiin laatia tyyppi- ja piirustuksia eri rakennustyypeille, kuten asemarakennuksille, asunnoille ja piharakennuksille.

Peltosalmen asema piharakennuksineen kuuluu Kuopiosta Iisalmeen vuosina 1898–1902 toteutettuun Savon radan osuuteen. Paikan valintaan vaikutti todennäköisesti Peltosalmen karjanhoito- ja maanviljelyskoulujen läheisyys. Aseman vaikutuk-



Peltosalmen asemarakennus. Kuvaaja Tapio Keränen.

sesta läheisyyteen syntyi merkittävää teollisuutta, ensimmäisenä saha 1920 ja myöhemmin Peltosalmen konepaja (sittemmin Normet) ja Betonimestarit.

Kuopio–Iisalmi-rataosuudella käytettiin Rautatiehallituksen pääarkkitehti Bruno Granholmin (1857–1930) vuonna 1896 laatimia rakennusmalleja, kuten myös seuraavana rakennusvuorossa olleella Iisalmi–Kajani-rataosuudella. Näihin niin sanottuihin 5. luokan asemarakennuksiin kuuluivat asemapäällikön asunto, tämän virkahuone ja odotushuone matkustajille.

Peltosalmen pysäkki korotettiin asemaksi 1944, mutta palautettiin laiturivaihteeksi vuonna 1958. Henkilöliikenne lopetettiin 1984. Pysäkki- ja talousrakennukset valmistuivat 1902. Laajennukset toteutettiin vuosina 1904 ja 1954 alkuperäistä tyyliä kunnioittaen. Muutokset voi havaita vain yksityiskohdista, kuten sokkelin materiaalin muuttumisesta graniitista betoniin. Sen sijaan myöhemmät VR:n aikaiset muutokset poikkeivat aiemmasta tyylistä. Sirkka Valanto kuvaa Peltosalmen pysäkkiä museoviraston julkaisussa *Suomen rautatieasemat vuosina 1857–1920:* ” – se on myöhemmin lähes kokonaan pilattu laajennuksilla ja muutoksilla.”

Nykyinen omistaja osti Peltosalmen aseman pihapiiriin kuuluvine rakennuksineen vuonna 2003, minkä jälkeen asemarakennusta on vähitellen korjattu asunnoksi palauttaen takaisin vanhempaa ilmettä. Uunien hormit on rakennettu uudelleen paloturvallisuutta korostaen:



Peltosalmen asemarakennus.

ne eivät enää nouse uunien päältä. Lattiat on lisälämönneristetty. Rakennuksen sirot 1800-luvun lopun ikkunat, joissa ei ole pystyvälikarmia, on säilytetty.

Peltosalmen asemarakennuksen alla on poikkeavasti kellari. Yleensä tällä rataosuudella kellari oli erillinen rakennus. Vuoden 1896 asematyypin arkkitehtuurissa julkisivulaudoitus ja sommittelu olivat aiempaa uusrenessanssin aikakautta yksinkertaisempaa. Rakennuksissa käytettiin pääsääntöisesti yhtä julkisivuverhoustyyppiä siten, ettei samaan rakennukseen yhdistetty useampaa laudoitustapaa (pysty- ja

vaakalaudoituksia). Verhous ja koristelu vaihtelivat rakennustyyppin mukaisesti. Asemarakennukset verhottiin vaakaneloinnilla ja maalattiin öljymaalilla.

Peltosalmen aseman pihapiirissä on sauna, makasiini ja ulkorakennus, jossa on ollut navetta, liiteri, aitta ja huussi. Sauna on kunnostettu 2011. Se on poikkeuksellisen suuri, koska alun perin siinä oli pesutupa ja rakennusta käytti useampi perhe. Pihassa on säilynyt asemapihoille tyypillistä puustoa, kuten lehmuksia ja pihtakuusia. Aseman alueeseen kuulunut vahtitupa piharakennuksineen on purettu 1970-luvun jälkeen.



Makasiini



Ulkorakennus



Sauna

Palanut Soinlahden asema

Kuopio–Iisalmi-rataosuuden valmistuttua rautatien rakentamista jatkettiin Iisalmesta Kajaaniin, jonne liikenne alkoi vuonna 1904. Soinlahdesta oli 1800-luvulla muodostunut alueellisesti merkittävä satamapaikka, jossa purettiin etelästä vesitietä tulevat kuormat kuljetettavaksi hevoskyydillä Kainuuseen. Nämä kuljetukset siirtyivät 1900-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä rautateille. Soinlahti teollistui sotien jälkeen. Aseman viereen perustettiin Soinlahti Oy:n tiilitehdas 1950 ja saha 1952.

Iisalmi–Kajaani-radan asema- ja asuinrakennuksissa käytettiin samoja piirustuksia kuin Kuopio–Iisalmi-välilläkin. Soinlahden asemarakennus rakennettiin 1904

Bruno Granholmin laatimien pysäkkirakennuksen eli niin sanottujen 5. luokan tyyppiipiirustusten mukaan. Piirustukset olivat tyyliltään kansallisromanttisia pitkine räystäineen ja puuleikkauksineen. Samaa tyyppiä oleva pysäkki on muun muassa Lapinlahden Alapitkällä. Noin 50 metrin päähän pysäkkirakennuksesta luoteeseen rakennettiin radan varteen ratavartijan asuinrakennus, ulkorakennus ja erillinen sauna.

Joulun alla 2001 Soinlahden pysäkkirakennus paloi, minkä jälkeen Ratahallintokeskus myi asema-alueen muut rakennukset usealle eri yksityishenkilölle. Makasiini ja sauna sijaitsevat Halkorannantien tuntumassa. Asemarakennus oli niiden ja ratavartijan asuinrakennuksen välissä radan tuntumassa.



Soinlahden asema elokuussa 1971. Kuvaaja Tapio Keränen.

130 Runnin asema

Iisalmi–Ylivieska-rataosuus eli poikkirata Ylä-Savosta Pohjanmaalle vihittiin käyttöön heinäkuussa 1926. Iisalmen maalaiskunnassa rataosuuden varrella olivat Runnin asema sekä Kurenpolven ja Ylemmäisen liikennepaikkarakennukset, jotka avautuivat liikenteelle joulukuussa 1923. Ylemmäisen pysäkki oli toiminnassa kesään 1973 ja Kurenpolven pysäkki kesään 1984 saakka.

Ennen radan valmistumista Runnin kylpylävieraat matkasivat laivalla Iisalmesta Porovettä, Haapajärveä ja Kiurujokea pitkin kylpylän laituriin. Sittemmin juna toi – ja tuo edelleen – matkailijat parin kilometrin päähän kylpylästä. Runnin asemarakennus (130) valmistui talvella 1924, ja se rakennettiin Rautatiehallituksen rakennusosaston arkkitehdin Jarl Ungernin (1888–1974) piirustusten mukaan.

Iisalmi–Ylivieska-rataosuuden rakennukset edustavat 1920-luvun pohjoismaista klassismia selkeine symmetrisine rimalaudoitettuine julkisivuineen. Samantyyppisiä

piirustuksia käytettiin samoihin aikoihin rakennetuilla Oulu–Kajaani- ja Turku–Uusikaupunki-radoilla. Näiden ratojen asemarakennuksille oli ominaista korkeat, usein kattoikkunoiden koristamat jyrkät katot sekä pieniruutuiset ikkunat, pystyrimavuoraus ja pylväiden kannattamat avokuistit. Nurkat oli tyypillisesti laudoitettu korostetun levein valkein listoin.

Runnin asemarakennuksessa oli matkustajien odotussali, asemapäällikön toimisto, matkatavaroiden säilytyshuone ja kaksi asuinhuoneistoa. Asemapäällikön kolmen huoneen ja keittiön asunto sijaitsi toisessa kerroksessa. Ensimmäisessä kerroksessa oli pienempi kahden huoneen ja keittiön huoneisto. Toinen ensimmäisen kerroksen huoneista muutettiin postiksi 1956. Asemarakennuksen alle oli sijoitettu pieni kellari.

Runnin aseman pihassa on säilynyt arkkitehti Jarl Ungernin tyyppiinpiirustuksilla rakennettu ulkokuonerakennus, jossa alun perin oli asuntokohtaisesti ulkokäymälä, navetta, lantala ja halkovaja. Länempänä radan varrella, noin sadan metrin päässä



Runnin asemarakennus toukokuussa 1973. Runnin asemarakennus on nykyisin asuinkäytössä. Kuvaaja Tapio Keränen.

entisestä asemarakennuksesta on sauna, joka on rakennuspiirustusten mukaan toiminut aikoinaan myös pyykki- ja leivintupana. Jalopuut reunustavat asemalle johtavaa tietä. Entinen tavaramakasiini, jossa oli sekä kylmä että lämmin varasto ja pieni toimistohuone, kuuluu edelleen asemapihan rakennuksiin.

Runnin asema alennettiin laiturivaihteeksi 1964 ja muutettiin miehittämättömäksi liikennepaikaksi



Arkkitehti Jarl Ungerin suunnittelema Runnin asemarakennuksen ulkokuoli.

1972. Tavaraliikenne lopetettiin 2001, ja samoihin aikoihin ratapiha purettiin. Kylpylähotellin ansiosta henkilöliikenne jatkuu kuitenkin edelleen, ja liikennepaikalle on rakennettu korkea laiturirakennus. Asemarakennus on nykyisin kuvataiteilija Timo Tolosen omistuksessa. Rakennusta on korjattu vanhat piirteet säilyttäen.



Asemasta länteen on sauna, joka toimi aikoinaan myös pyykki- ja leivintupana.



Vuoden 1972 peruskartassa Runnin asema ulkorakennuksineen ja makasiineineen. Aseman länsipuolelta on myöhemmin purettu useamman perheen asuinrakennus (kartan vasemmassa laidassa).



Runnin asemarakennus on nykyisin asuinkäytössä. Kuvattu 2022.



Kurenpolven liikennepaikkarakennus keväällä 1973.

132 Taipaleen vahtitupa

Rautatieliikenteen turvallisuus perustui vuosikymmenen ajan siihen, että kunkin rataosuuden kunnossapidosta ja junien kulusta vastasivat rautatieläiset, jotka myös asuivat saman rataosuuden varrella. Taipaleen asemamiehen asuinrakennus piharakennuksineen kuuluu Kuopiosta Iisalmeen vuosina 1898–1902 toteutettuun Savon radan osuuteen. Nerkoonjärven ja Kirmanjärven väliselle kapealle Taipaleen kannakselle perustettiin Peltosalmen pysäkin alainen laiturivaihde. Laiturivaihde muutettiin miehittämättömäksi seisakevaihteeksi 1968, ja henkilöliikenne lopetettiin 1970. Koko liikennepaikka lakkautettiin 1973.

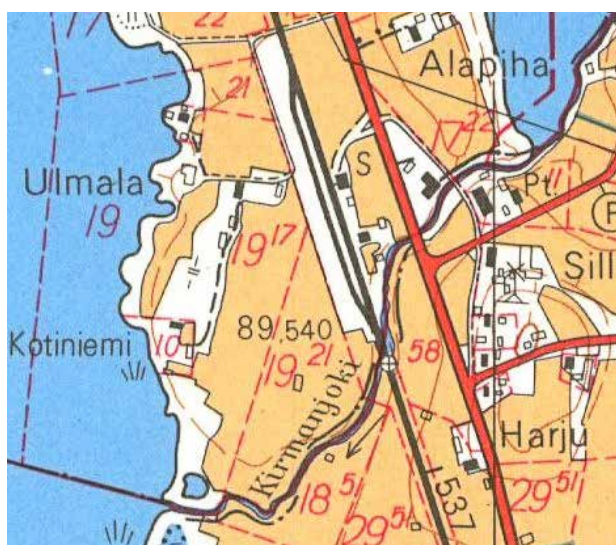
Taipaleen pysäkin laiturirakennus on purettu ilmeisesti 1970-luvulla, mutta entinen asemamiehen eli ratavartijan asuinrakennus piharakennuksineen on säilynyt. VR

myi asemamiehen kiinteistön yksityiskäyttöön vuonna 2003. Asuintalo ulkorakennuksineen on kunnostettu alkuperäistä rautatieläisarkkitehtuuria kunnioittaen.

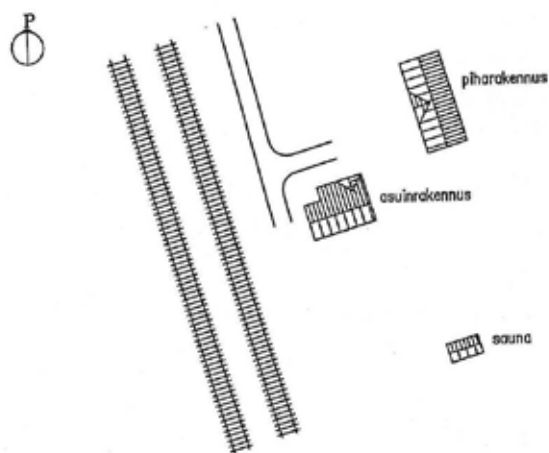
Rautatieläisten asunnot rakennettiin Rautatiehallituksen arkkitehtien laatimilla tyyppipiirustuksilla. Taipaleen asemamiehen asunto on tehty ”yksinkertaisen vahtituvan piirroksilla”, joilla rakennettiin Kuopio–Iisalmi rataosuudelle kaikkiaan 19 rautatieläisten asuinrakennusta. Yksinkertainen vahtitupa oli yleisin valtionrautateille rakennetuista asuntotyypeistä. Niitä tehtiin 2–5 kilometrin välein. Vuonna 1920 vahtitupia oli maassamme yli 850. Nykyään valtaosa on purettu ja jäljellä on tuskin kymmenesosaa. Lähin Taipaleen kaltainen, samoilla tyyppipiirustuksilla rakennettu pihapiiri sijaitsee noin viiden kilometrin päässä Lapinlahden Nerkoolla. Taipaleelta seuraava pohjoiseen päin, Ohenmäen vahtitupa, on purettu.



Taipaleen pysäkki (vaaleat rakennukset oikealla) ja ratavartijan talon pihapiiri (vas.) ennen 1970-luvun puoliväliä. Kuva on otettu valtatie suunnalta ennen laiturirakennuksen purkamista. Nykyisin etualan pellolla kasvaa tiheä lehtipuusto.



Vuoden 1973 peruskarttaan on merkitty sekä Taipaleen pysäkkirakennus (pohjoisempi) ja ratavartijan asunto ulkorakennuksineen.



Taipaleen ratavartijan pihapiiri.

Ratavartijan tehtävänä oli huolehtia radan kulkukelpoisuudesta ympäri vuoden: kesällä esimerkiksi vahdittiin, ettei eläimiä päässyt raiteille, syksyisin raiteita puhdistettiin lehdistä ja talvisin lumesta. Radan huollon koneellistuessa ratavartijoiden määrä väheni ja työsuhteeseen kuuluneet vahtituvat jäivät vähitellen asumattomiksi. Vaikka ratavartijan asunnot olivat kooltaan pieniä, pyrittiin ne rakentamaan yhtä huolellisesti kuin muutkin rautatierakennukset, mikä on edesauttanut rakennusten säilymistä. Nykyisin vahtitupia käytetään lähinnä vapaa-ajan asuntoina.

Vahtitupien mallit vaihtelevat eri rataosuuksilla. Vanhimmat 1860-luvulta olivat yhden huoneen tupia. Rautatiehallituksen pääarkkitehti Bruno Granholmien vuoden 1896 mallipiirustusten mukaan rakennettujen Kuopio–Iisalmi-välisen tupien pinta-ala oli suurempi. Niissä oli isohko huone ja hella-leivi-

nuunilla varustettu keittiö. Ruokakellari sijoitettiin rakennuksen alle, jos maasto-olosuhteet sen mahdollistivat, tai tuvan läheisyyteen, kuten Taipaleella.

Vahtituvan rakennuksen hahmo on 1896 mallipiirustuksessa epäsymmetrinen. Kattokulma on suhteellisen loiva, koska katteena käytettiin huopaa, jota tervattiin aika ajoin. Jyrkemältä katolta terva olisi valunut tervattaessa pois. Ulkoseinät vuorattiin vaakalaudoituksin tai, kuten Taipaleen vahtituvassa, pystylistoin eli rimalaudoituksella. Rakennusteolliset yksityiskohdat olivat vahtituvissakin runsaita, muun muassa räystäiden alla on muotoillut ja uurreksin koristellut konsolituet. Säälle alttiimmat koristeaiheet, kuten katonharjoja koristaneet erilaiset puiset spiirat, ovat ajan myötä hävinneet useimmista vahtituvista, myös Taipaleen vahtituvasta.



Arkkitehti Bruno Granholmien tekemiä vahtituvan mallipiirustuksia.



Taipaleen vahtituvan ikkunat.



Taipaleen ratavartijan mökki eli vahtitupa.

Vahtituvan ikkunakarmin mallina oli Granholmin piirustuksessa T-karmi, jota kutsuttiin myös venäläiseksi ikkunaksi. Mallipiirustuksessa rakennuksen kahdella sivuilla ei ole ollenkaan ikkunoita. Taipaleella pihapäättyyn on lisätty kapea ikkuna, joka on vuoden 2008 jälkeen korvattu uudella ikkunalla, jossa on vanhan mallin mukaan koristellut ikkunalistat. Muut ikkunat ja listat ovat alkuperäisiä ja kunnostettu. Ikkunalistat ovat täysin samanlaiset kuin tyyppiipiirustuksissa.

Edellinen omistaja oli korvannut Taipaleen vahtituvan sisäänkäynnin graniittikiviportaot puisilla. Seinät on vuoden 2008 jälkeen maalattu punamullalla ja listat öljymaalilla. Nykyiset omistajat ovat myös korjanneet korkeat helmalaudat kääntämällä laudat toisinpäin eli ehjän pinnan ulospäin.

Vahtituvan sisätiloissa suurin muutos on leivinuunihellän korvaaminen uudemmalla liedellä, mahdollisesti 1930–50-luvulla. Asuinhuoneessa uuni sijaitsi alun

perin nurkassa siten, että savupiippu lähti suoraan uunin päältä. Nykyisin pönttöuuni sijaitsee keskellä väliseinää hormin leväessä omilla perustuksillaan. Sisätilat on korjattu paljon vanhaa säästäen, kuten kattopaneloinnit ja listoitukset sekä Korsu- eli Enso-tapetti keittiössä. Tuulikaapissa on vanhat seinäpaneelit, jotka on maalattu vanhoilla soinnukkailla sävyillä. Edellinen omistaja on poistanut kamarin pinkopahvit ja tapetit. Seinät ovat hirsipinnalla.

Ratavartijan asuntoon kuuluvan piharakennuksen tiloina oli alun perin 1–2 lehmän navetta, ulkokäymälä, halkovaja ja ruoka-aitta sovitettuna samaan rakennukseen. Pihapiiriin kuulunut hirsinen sauna paloi edellisen omistajan aikana. Palaneen paikalle on rakennettu uusi sauna.



Taipaleen vahtituvan ulkorakennukset: navetta, lantala, käymälä, liiteri ja ruoka-aitta sekä etualalla kaivo.

LÄHTEET JA KIRJALLISUUS

Arkistolähteet

Kansallisarkisto
Iisalmen seurakunta, rippikirjat
Iisalmen henkikirjat

Kartat

Pitäjänskartat 1750-luku, 1840-luku, 1920
Peruskartat 1973, 2011

Haastattelut (rakennusinventointien yhteydessä)

Seppo Hietakorpi 2022
Hanna Hietakorven tytär Seija
Sirkka Heiskanen-Mäkelä 2015
Ahti Hujanen 1995, 2010
Heikki Kokkonen 1995
Matti Kokkonen 1995, 2010
Uolevi Kokkonen 2010
Kari Makkonen 1995
Hilkka Määttänen 2010, 2022
Otto Smed 1995
Timo Tolonen 2022
Mauno Väisänen 2011, 2021
Veijo Väättänen 2011

Verkkosivustot

Iisalmen komppania, Väinö Holopaisen kotisivut, www.rajapuro.net/savojr/iisalmi.html luettu 9.11.2015.

KIRJALLISUUS

Boisman, Elsa 1973, Iisalmen maalaiskunnan historia 1922–1969. Iisalmi: Iisalmen maalaiskunnan historiatoimikunta.

Brander, U., Groundström, Osk., Jonasson, Felix, Kivialho, Akseli, Kivialho, K. & Mattsson

2. 1932, Suomen maatilat 4. Kuopion, Mikkelin ja Viipurin läänit. WSOY: Porvoo. Verkossa tietokantana: Suomen maatalousmuseo Sarka, Sukutilat webissä, <http://sukutilat.sarka.fi/>

Iltanen, Jussi 2009, Radan varrella. Suomen rautatieliikennepaikat. Helsinki: Karttakeskus.

Kajanus, Jouko 2009, Viitaan kylän liikenneolot, Teoksessa Viitan koulupiirin kyläkirja, toim. Anja Tšokkinen, Iisalmi: Viitan kylätoimikunta.

Karhunen, Timo 2004, Nerkoojärven höyrylaivat, teoksessa Nerkoon kyläkirja, 500 vuotta Nerkoota sanoin ja kuvin. Lapinlahti: Nerkoon seudun kyläyhdistys ry.

Myllykylä, Turcka 1991, Suomen kanalien historia, Helsinki: Otava.

Nenonen, Marko 1999, Kulkijan taival. Teoksessa Maata, jäätä, kulkijoita. Tiet, liikenne ja yhteiskunta ennen vuotta 1860. Tuhat vuotta tietä, kaksisataa vuotta tielaitosta 1. Toimittanut Tapani Mauranen, Tielaitos, Edita, Helsinki.

Nuutinen, Mirja 2000, Runnin kulttuurimaiseman hoitosuunnitelma. Iisalmen kaupunki.

Pakarinen, Olavi ja Miettinen Marita 1994, Suuri Savontie, Vanhan valtatie tarina. Tielaitos, Kaakkois-Suomen tiepiiri, Mikkeli.

Peitsara, Perttu & Strang, Mikko (toim.) 2014, Nissilän kylän Postila 1600-luvulta näihin päiviin. Kaisa Maria Makkosen juuret ja suku. Kerimäen Makkosia 1600-luvulta näihin päiviin -sukukirjan täydennysosa. Suku-seura Henrik ja Maria Makkosen jälkeläiset, Jyväskylä.

Pietiäinen, Jukka-Pekka 1988, Suomen Postin Historia. Posti- ja telelaitos, Helsinki.

Pohjois-Savon maakuntakaava 2030.

Puramo, Eino 1952, Itä-Suomen vesitiekysymykset 1800-luvulla. Erikoisesti Saimaan kanavaa silmällä pitäen vuoteen 1870. Historiallisia tutkimuksia XXXVII. Helsinki: SHS.

Rissanen, Santeri 1927, Entisen Iisalmen pitäjän historia. Iisalmi, Sonkajärvi, Vieremä.

Rytkönen, Viljo 2012, Laivaliikennettä Kiuruveden, Haapaveden ja Iisalmen välillä. Teoksessa Täällä ovat juuremme. Korpijoki, Paaslahti, Ruotaanlah-ti, Ruotaanmäki, Siikalah-ti. Toim. Mikko Lehti-nen. Iisalmi: Länsi-Iisalmen kylähistoriapiiri.

Räisänen, Tauno 1959, Iisalmen kaupungin historia 1860–1930, Iisalmen kaupunki, Iisalmi.

Saloheimo, Veijo 1990, Savo suurvallan valjaissa 1617–1721. Savon historia 2:2, Kustannuskiila, Kuopio.

Suuri maatilakirja 8 1966, Keski-Suomen, Pohjois-Karjalan ja Kuopion läänit. Kustannustuote: Helsinki.

Tsokkinen, Anja 1996, Iisalmen kaupungin historia 1930–1969. Iisalmi: Iisalmen kaupunki.

Tsokkinen, Anja 2004, Ylä-Savon kestikievareista, teok-sessa Nerkoon kyläkirja, 500 vuotta Nerkoota sanoin ja kuvin. Lapinlahti: Nerkoon seudun kyläyhdistys ry.

Wirilander, Kaarlo 1960, Savo kaskisavu-jen kautena 1721–1870. Savon historia 3. Sa-von säätiö. Kustannuskiila, Kuopio.