



JÄÄSKI-SEURA RY

Jääsken tiet ja kulkuväylät aikojen saatossa

Viipurin läänissä oli 1800-luvun alussa jo verrattain tiheä maantieverkosto. Maantieverkko kehittyi suurten kaupunkien Viipurin ja Pietarin liikennetarpeiden mukaan. Viipurin läänin maaperä oli lähes kauttaaltaan tienrakentamiselle soveltuvaa. useat ulkomaiset matkalaiset ihastelivat rapakivellä päällystettyjä punertavia pääteitä. Vuosien 1809-1875 aikana Viipurin läänin tieverkko yli kaksinkertaistui. Maantieliikenteen asema korostui erityisesti Karjalan Kannaksen ja Pietarin välisessä rahtiliikenteessä. Kannaksen halki kulki neljä tärkeää rahtitietä Venäjän pääkaupunkiin.

Rahdinajoa Pietariin

1800-luvulla Pietarin kasvava metropoli vaati sekä ruoka- että muun huoltonsa takia laajan hankinta-alueen. Karjalaisen maaseudun asukkaille suurkaupunki tarjosi uusia ja tuottoisia sivuansiomahdollisuuksia.

Rahtiliikenne maaseudulta metropoliin alkoi vilkastua heti 1800-luvun alussa. Kannaksen väki oli liikkuvaa ja vaati liikenneoloiltaan paljon. Kannakselta rahdinkuljetus suuntautui Pietarin ohella myös länteen. Pietariin kuljetettiin hevosrahtina maanteitä ja talviteitä pitkin paitsi maataloustuotteita läheisiltä alueilta, myös teollisuuden tuotteita ja kauppatarvikkeita hyvinkin kaukaa. Maitse rahdattiin pitkiä matkoja ainoastaan painoonsa nähden suhteellisen kallista tavaraa, kuten paperia ja puuvillaa Tampereelta Pietariin.

Teollisuuden tuotteiden rahdinajo Pietariin jäi lyhytaikaiseksi. Teollistuminen alkoi voimistua 1860-luvulla ja Riihimäen-Pietarin välisen rautatien valmistuttua 1870 tuotteiden ja raaka-aineiden kuljetus sitä kautta nopeutui. Maantieliikenteen kukoistusajaksi jäi siis vain 1860-luku.

Mitä Pietariin sitten vietiin?

Suurkaupunki tarvitsi halkoja lämmitykseen, elintarvikkeita ruokahuoltoon ja kaupungin hevoset heiniä. ”Kyl’ kaik’ ryssälle kelpaa” sanottiin Kannaksella, sillä kaikenlainen tavara tuntui menevän Pietarissa kaupaksi, erikoisimpina muurahaisten munat, koivunparkki ja sienet.

Suomalaiset maataloustuotteet olivat venäläisten keskuudessa hyvässä maineessa ja niitä vietiinkin suuria määriä. Maidon kuljettamiseen käytettiin paitsi rekiä myös siihen erityisesti valmistettuja matorattaita eli telakoita. Kannaksen ruokatavaroiden viennissä myös kaloilla oli tärkeä merkitys. Niitä kuljetettiin elävinä erityisissä sammioissa. Pietariin kuljetettiin myös teuraskarjaa; juottovasikoita ja sikoja.

Saimaan kanava valmistuu

Saimaan kanavan valmistuminen vuonna 1856 oli tärkeä käännekohta koko kaakkoisen Suomen kehitykselle samoin kuin ratayhteyden Riihimäki-Pietari 1870.

Rahdinajo ja teollisuuslaitosten kuljetukset alkoivat nyt suuntautua rautatien tai kanavan lastauspaikoille. Uusien liikenneyhteyksien muodostuminen merkitsi myös sitä, että yhä useampi talonpoika lopetti rahdin ajamisen ja alkoi keskittyä maanviljelyyn.

Rautatieverkko tiheni kun Karjalan rata eli yhteys Viipurista Antrean kautta Sortavalaan valmistui 1892. Pääradalta erkani haararata läpi Jääsken Vuoksenniskalle.

Suurten siltojen ylläpidosta vastasivat kihlakunnat. Viipuria ympäröivät sillat olivat kihlakuntien ja kruunun ylläpitämiä. Pitkäsilta kuului Jääsken ja Lappeen kihlakunnille. Linnansillasta vastasivat 1800-luvun alussa



JÄÄSKI-SEURA RY

läänin kaikki kihlakunnat ja Viipurin kaupunki yhdessä. Papulan silta Viipurissa oli Antrean, Jääsken ja Joutsenon pitäjien yhteisesti rakennettava ja ylläpidettävä.

Siltojen ylläpito oli useiden kiistojen ja valitusten aihe, joutuivathan ylläpidosta vastaamaan pitäjät, jotka eivät liikenteessään juurikaan Viipurin siltoja tarvinneet.

Keisari Aleksanteri II esitti vuonna 1856 kehitysohjelman Suomelle. Siinä tärkeällä sijalla oli maan kulkulaitosten kehittäminen. Myös tie- ja vesikulkulaitosten johto järjestettiin uudestaan. Perustettiin uusi Saimaan piiri, jonka pääpaikaksi valittiin Viipuri ja johon myös Jääski kuului. Johtoon nimitettiin insinöörikapteeni Gustav Öhman.

Sillat

Ylä-Vuoksella virta oli mahdollista ylittää vain kolmella soutulautalla, jotka sijaitsivat Siitolassa Imatran pohjoispuolella sekä Jääsken ja Antrean kirkonkylissä.

Virta oli vuolas ja talvella jäät hankaloittivat lauttojen kulkua. Losseja hoitivat lautturit, jotka saivat lauttausmaksun työstään. Lauttapaikoilla oli myös soutuveneitä jalankulkijoita varten. Jääskestä ja Kirvusta kerättiin manttaalin mukaan taloista ”palkkakapat” Jääsken lautturille. Muista pitäjistä kotoisin olevilta lautturi sai periä erillisen maksun.

Jääsken siltatoiveet vahvistuivat 1850-luvulla ja Saimaan piirin insinöörit tutkivat maaherran määräyksestä 1860-luvulla mm. Jääsken siltapaikan Vuoksen yli. Paikalla ollut kapulalossi oli kallis ylläpitää, sillä se piti uusia aina parin vuoden välein. Ylityspaikka Jääskessä havaittiin liian leveäksi ja siltainsinöörit suosittelevat Imatraa. Jääskeläiset eivät jättäneet asiaa tähän, sillä Vuoksi kapeni perkaustöiden yhteydessä mikä tarjosi sillan rakentamiselle paremmat edellytykset. 1870-luvulla siltahanke oli kuntakokouksissa useasti esillä. Tukea tuli mm. Kirvusta. Vuonna 1871 valtiopäivämiehiä evästettiin silta-asiasta ja 1872 esiteltiin jääskeläisille valmiit piirustukset sillasta.

Kustannusarvio oli edelleen suuri ja vaikeudet monet, joten suunnitelma jätettiin lepäämään. Vuonna 1878 jääskeläiset ilmoittivat, etteivät he halua osallistua Imatran siltahankkeeseen, koska sinne rakennettava silta aiheuttaa pitäjäläisille pitkän kiertomatkan. Vuonna 1883 Jääskestä lähetettiin lähetystö senaatin puheille vaatimaan uutta kustannusarviota, tällä kertaa rautasiltaa varten. Insinööri K. Appelberg Saimaan piiristä komennettiin lopulta laatimaan suunnitelmat sillan rakentamisesta. Väittely sillan rakentamisesta kääntyi lopulta jääskeläisten eduksi.

Sillan rakentamiskustannukset olivat edelleen epäselvät. Sillan vaikutuspiirissä olevissa pitäjissä suunniteltiin siltarahan keräämistä, sillä niillä ei ollut varaa suunnitellun sillan rakentamiseen. Lopulta valtion viranomaiset myöntivät siihen, että koko rakennustyö maksettaisiin valtion varoista. Silta tulisi Jääsken kirkon lähelle ja niin korkealle, että pienet alukset mahtuisivat kulkemaan sen alitse. Sillan rakennustyöt alkoivat joulukuussa 1884 250 miehen voimin.

Tie- ja vesirakennusten ylihallitus ei luottanut vaativassa terässillan rakennustyössä suomalaisin yrityksiin, vaan valitsi saksalaisen Actiengesellschaft für Eisenindustrie und Brückenbau vormals J.C. Harkortin sillan suunnittelijaksi ja rakentajaksi. Rautaosat tuotiin Saksan rannikolta laivalla Viipuriin ja kuljetettiin sieltä osaksi Saimaan kanavaa myöten, osaksi hevosella. Perille Jääskeen ne tulivat heinä-elokuun vaihteessa 1885. Saksalainen yhtiö lähetti myös omat ammattimiehensä rakentamaan siltaa.



JÄÄSKI-SEURA RY

Voi vain kuvitella, miten tuohon aikaan saksalaisten tulo Jääskeen oli ihmeellistä. Ulkomaaneläviä, sanoi vanha kansa. Vaan jäikö saksalaisista sillanrakentajista mitään muuta kuin muistoja Jääskeen?

Teräsosien asennus sujui parissa kuukaudessa ja lokakuussa 1885 silta oli valmis. Sen pituus oli 153 metriä ja oli pitkään Suomen pisin maantiesilta.

Silta oli paikkakunnalle tärkeä liikenteellisesti, mutta se oli myös moderneine muotoiluneen nähtävyys, jota tultiin katsomaan kauempaakin. Sen keskiosassa oli istuinpaikat, joille saattoi pysähtyä hetkeksi ihastelemaan maisemia. Sillan ajokaista oli noin viitisen metriä ja jalkakäytävä 90 senttiä leveä. Silta mahdollisti raskaankin liikenteen sujumisen Vuoksen yli.

Valtio luovutti sillan Jääsken kunnan käyttöön 1000 markan vuosimaksua vastaan ja kunta puolestaan peri maksun sillan käyttäjiltä. sillalle palkattiin siltavahti, joka peri 1-3 penniä hevoselta ja 20-40 penniä ajokalulta. Maksusta olivat vapaita ainoastaan kruunun posti sekä postin ja matkustajan kyyditsijät paluumatkalla. Siltamaksut tuottivat nopeasti rahaa pitäjän hyväksi.

Juokseminen sillalla oli kielletty, sillä kovan vauhdin uskottiin kuluttavan pultteja ja muita rakentajia kohtuuttomasti. Sillalla oli iso kieltotaulu, joka kielsi sillan ylittämisen juosten 20 markan sakon uhalla.

Jääsken sillan pitkäaikainen siltavahti Paavo Haukka eli Silta-Paavo juoksi aina nopeasti kieltämään, jos huomasi jonkun ajavan sillalla suurella vauhdilla. Paavon huuto "Na,na, naakelit kuluu" kaikui monen matkalaisen korvissa. Vuoden 1887 käräjillä annettiin useita sakkoja, etupäässä ulkopaikkakuntalaisille, sillan ylittämisestä juosten.

Suuret sillat vaativat jatkuvaa ylläpitoa ja korjaamista. Jääsken silta remontoitiin jo vuonna 1889. Imatran yli johtavan maantiesillan rakentaminen tuli ajankohtaiseksi radan rakentamisen myötä. Vuonna 1892 kun rata Imatralle valmistui, sillan rakentaminen oli jo pitkälle ja se valmistui lopulta vuonna 1893.

Raja railona aukeaa

Ensimmäisen maailmansodan syttyminen aloitti mullistusten kauden Venäjän ja Suomen suhteissa. Sota, Venäjän vallankumous 1917 ja Suomen itsenäistyminen sulkivat rajan ja muuttivat samalla Kannaksen tilanteen.

Yhteyksien katkeaminen Pietariin oli ongelmallisinta juuri Kaakkois-Suomessa. Rajan sulkeminen romahdutti useiden Karjalan kannaksen talonpoikien talouden. Rahdinajajien ja talonpoikien oli etsittävä uusia kauppasuuntia. Yhteyksien katkeaminen Pietariin lisäsi paineita saada enemmän tuloja maataloudesta. Kannaksella yli puolet tiloista oli pieniä alle 10 hehtaarin tiloja.

Viipurin läänissä teollisuus ja elinkeinoelämän eri osa-alueet pystyivät mukautumaan nopeasti muuttuneeseen tilanteeseen. Viipurin lääni oli suurin lääni, jossa asui 17,8% maamme koko väestöstä. Teollistumisastetta mitattaessa lääni oli toisella sijalla Uudenmaan jälkeen. Myös Jääski oli lähtenyt voimakkaasti teollistumaan 1870-luvun loppupuolelta lähtien Enso Gutzeitin tulon myötä.

Osa Suomen ensimmäisistä autoista tuli maahamme juuri Karjalan Kannaksen kautta. Ensimmäiset automobiilit tulivat Viipuriin ja Imatralle jo vuonna 1904. Imatralle tuli ensimmäinen kuorma-auto 1910-luvun alussa.

Sitten vähän lukuja: Kesäkuussa 1952 Imatra-Tainionkoski -tiellä kulki 192 ajoneuvoa, joista linja-autoja edeltäviä omnibusseja 12 kappaletta. Samanaikaisesti Viipurissa kulki 1580 ajoneuvoa. Seuraavana vuonna



JÄÄSKI-SEURA RY

Imatran liikenneluvut olivat kasvaneet jo 274-389 välille. 1930-luvulla Viipurin läänin vilkkain ja raskaimmin liikennöity tie oli Imatran ja Enson välillä, jossa teollisuuden raskaat kuljetukset rasittivat tietä.

Tietöillä torjuttiin 1928 alkanutta vaikeaa pula-aikaa ja suurta työttömyyttä. Pahin tilanne oli juuri Viipurin läänissä, jossa oli peräti 45% maan työttömistä. Tietyömailla kyettiin työllistämään 20000 miestä kortistoon ilmoittautuneista 62 000:sta henkilöstä.

Ensimmäinen asfalttimaantie

Vuonna 1934 Imatran ja Enson välinen tie päällystettiin 1,2 kilometrin matkalta ja sitä parannettiin 1938 asfalttibetonitiekse kaikkiaan 4,5 kilometrin matkalle. Päällystystöiden jatko lykkääntyi talvisotaan; vuonna 1939 Enson ja Jääsken välistä tietä päällystettiin 1,5 kilometrin matka. Huomiota herättää, että koko Viipurin läänissä päällystettyä tietä oli vain 20 kilometrin matka.

Vuoksen yli johtava Jääsken silta oli 1930-luvulla jo erittäin huonokuntoinen. Se ei kestänyt enää samanaikaisesti kahden kuorma-auton painoa.

Talvisodan aikana armeijan kuljetukset hoidettiin pääosin rautateitse. Junilla kuljetettiin sotatoimialueelle sotilaita ja palattiin vaunut täynnä evakuoitavaa väestöä. Ankaran ja runsaslumisen sotatalven tienpidon suurimpana ongelmana oli aurausten järjestäminen. Vastuu tienpidosta jäi siviiliviranomaisten vastuulle. Aurausurakoitsijoiden autoja oli takavarikoitu puolustuslaitosten käyttöön, sekä autoista että auroista oli puute.

Viipurin piirin aura-autojen kuljettajat vastasivat aurauksista aina rintamalinjoille asti. Tienpidon ongelmista ja kyvystä keksiä ratkaisu vaikeissakin tilanteissa kertovat rakennusmestari Kalle Telkkeen toimet helmikuussa 1940:

” Kun en saanut auraustyöhön miehiä, niin ajoin yöllä ainoalla Fordillani Jääsken kunnalliskotiin ja hankin ukkoja auton täyteen. Pistin heille lapiot käteen ja patistin lunta lapioidaan. Pelastin luultavasti kolonnan, joka olisi muuten jäänyt hankeen.”

Vuoksen yli johtavat tärkeimmät sillat tuhoitiin talvisodassa. Jääsken, Kuukaupin ja Kiviniemen siltapaikoille oli kiireellä ryhdyttämään uusia siltoja rauhan tultua keväällä 1940. Suurin osa miehistä ja käytettävistä rahoista ohjattiin Vuoksen yli johtavien siltapaikkojen kunnostamiseen. Jääsken sillan rakentaminen väliaikaiseksi puusillaksi oli Viipurin tie- ja vesirakennuspiirin siltatöistä suurimpia. Jääsken rakennettiin väliaikaiseksi tarkoitettu puupalkkisilta, joka valmistui vuonna 1943. Muut Vuoksen ylityspaikat korvattiin aluksi losseilla. Myös Jääsken sijoitettiin tilapäisesti lossi.

Koonnut: Kirsi Juura

Lähteet:

Ikonen; Jääsken kirja

Jääsken kihlakunnan historiat I-III

Jääskeläinen-lehdet



JÄÄSKI-SEURA RY