

Siihen aikaan kun laivaliikennettä välille Pitkäkoski - Matkusjoki - Sonkajärvi suunniteltiin

Lassi Ruotsalaisen (1857-1949) muistiinpanoista koonnut Kaarina Ruotsalainen

Liikenneyhteydet Sonkajärveltä Iisalmeen olivat ennen vanhaan kesäaikaan erittäin hankalat. Kesäisenä kärrytienä käytettiin Karjalan-Kajaanin tietä. Matka oli pitkä. Maininta "hevoisrahdilla Kajaanin maantietä saapi mäkisiä maita vedättää yli 30 kilometriä", on jäänyt muistiin tuolta ajalta. (Iisalimesta Kajaaniin menevä tie valmistunut v.1828 ja v. 1835 tienoilla rakennettiin Kajaanin tieltä eroava Jyrkän ruukille päättyvä Jyrkänkosken tie. Rautavaaran suuntaan menevä Karjalan tie rakennettiin käyttöön 1859-1860.)

Vuosikymmenet kuljetettiin mm. posti hevoskyydillä kaksi kertaa viikossa Soinlahdesta Rutakolle. Talviaikaan matka lyheni kymmenellä kilometrillä, kun matkat ja tavarankuljetus tapahtui ikivanhaa talvitietä pitkin Iisalmeen.

Vuosi 1904 toi uudistuksen ja helpotuksen kesäiseen matkantekoon. Tauno Räisäsen kirjoittamassa teoksessa "Iisalmen kaupungin historia" on seuraava laivaliikenteen alkuun liittyvä tieto:

"Hernejärven reitillä Iisalimesta itään, ensimmäisenä matkustajalaivana välitti liikennettä Viitaa I, jonka v. 1904 rakennutti rannassaan Viitaan Lyyrassa maanvilj. Paavo Lyyra ja koneen laittoi talon pajassa iisalmelainen seppämestari Kalle Smedberg. Laiva kulki Viitaanjärven ja kaupungin väliä, sillä kivikkoinen ja matalavetinen Pitkäkoski ei päästänyt laivoja kauemmaksi. Kun silti kosken itäpuolisella, varsinaisella Hernejärvellä tarvittiin verrattain tiheän ranta-asutuksen vuoksi omaa matkustaja-alusta, rakennutti Paavo Lyyra v. 1906 tänne soveltuvan moottorialuksen Viitaa II. Hevosvankkureilla tavarat ja huonokuntoisemmat matkustajat siirrettiin Pitkänkosken varsitietä laivasta toiseen."

Ne sonkajärveläiset, jotka asuivat etelä- ja itäpuolella, alkoivat käyttää laivaliikennettä hyväkseen. Kun lähdettiin asioimaan Iisalmissa tai matka suuntautui Vanhaan kirkkoon, kuljettiin Ihotunlahteen, missä noustiin laivaan Viitaa II ja sen jälkeen taivallettiin jalkaisin Pitkänkosken vartta toiseen laivaan. He, joiden matka maitse oli lyhyempi Viitaan Lyyran rantaan, kokoontuivat lähtöä odottamaan sinne.

V. 1912 perustettiin Koukunjoen Höyryvenhe Oy ja Varkaudessa mittojen mukaan teetetty laiva nimeltään "Pitkäkoski" alkoi liikennöidä ja palvella yhä kasvavaa matkustajamäärää ja tavarankuljetusta.

Näillä kiireettömillä, kesäisillä laivamatkoilla tuli varmastikin monen sonkajärveläisen mieleen ajatus - eikö matalaa, kivistä Pitkänkoskea voisi syventää ja saada laivaväyläksi? Jos se este poistuisi, silloinhan laiva voisi

jatkaa Matkusjoelle. Virta- ja koskipaikkoja perkaamalla laiva jatkaisi Aittokosken kautta Sonkajärveen ja pääte piste olisi Sonkalahti.

Koska Koukunjoen Höyryvenhe Oy oli rantojen asukkaiden perustama ja valtion varoilla väylä Iisalimesta Pitkällekoskelle saatu syvennetyksi, päättivät sonkajärveläiset lähteä asialle. Salmettaressa painetulla ilmoituksella kutsuttiin koolle ensimmäinen kokous yksityisten toimenpiteestä asiasta neuvottelemaan.

Kokous pidettiin Iisalmen pitäjän Hernejärven kylässä tilalla n:o 10 talollisen Juho Kaarakaisen talossa 20.9.1912. Kokouksen puheenjohtajaksi valittiin Lassi Ruotsalainen Rutakolta ja pöytäkirjaa pitämään Juho Lappalainen.

Ei ole enää kukaan paikalla olleista kertomassa miten vilkkaana keskustelun laineet kävivät. Pöytäkirjan pykälä puhukoon puolestaan.

1§

Asiasta neuvoteltua tuli kokous siihen yksimielisyyteen, että anotaan Keisarilliselta Suomen Senaatilta, osoittain alamainen anomus H.M. Keisarille, tutkimus ruunun kustannuksella mainitulle väylälle alkain Pitkänkosken alta ja jatkuen aina Winkuankosken alle, tässä tulisi se jättämään vesistön ja tutkimus tulisi jatkumaan maankannaksen yli, joka yhdistää Winkuankosken ja Rajalahden, tarkoituksella saada tämä väli kanavoiduksi josta taas jatkuisi olevaa vesistöä aina Sonkajärveen asti. Jos tällä reitillä olevat virrat ja matalikot saataisiin syvennetyiksi kuin myös mainittu maa-ala kanavoiduksi laivakululle kelpaavaksi, niin se hyöty mikä siitä olisi ei ole vähäksi arvattava, koska tämän reitin perillä tulisi olemaan suurin osa Sonkajärven uutta seurakuntaa, joka on aivan osaton kaikista uudenaikaisista kulkuneuvoista. Asian toteutumisen varalta päätettiin, että tarvittavat varat anotaan waltion varoista.

Valittiin pöytäkirjassa mainittua asiasta Suomen Hallitukselta anomaan: talollinen Lassi Ruotsalainen Rutakolta, talollinen Eero Kiiskinen Hernejärveltä, opettaja Antti Tani Iisalmen Kirkonkylästä, talollinen Juho Kaarakainen Hernejärveltä, jotka saakoot tämän pöytäkirjan valtakirjakseen ja ovat he velvolliset suullisestikin tätä asiaa selvyyteen ja perille saattamaan jos tulisivat henkilökohtaisesti asian johdosta menemään maamme hallitukseen.

Edellä mainittu kokous oli virallisena alkuna hankkeelle. Aikaa ei hukattu ja jäätö odottelemaan ja kyselemään mielipiteitä. Jo kolmen päivän kuluttua pidettiin seuraava kokous. Tällä kertaa kokouspaikkana oli "Iisalmen pitäjän Rutakon kylän tila n:o 10, talollinen Samuli Rönkön talo".

Kokouksen puheenjohtajaksi valittiin Lassi Ruotsalainen ja pöytäkirjaa tekemään opettaja Paavo Ruotsalainen, molemmat Rutakon kylästä. Kokouksen päätöksen sanamuodoksi tuli seuraava:

"Päätettiin yhtyä täydellisesti kannattamaan 20.9.1912 Hernejärven Ihotunlahdessa pidetyn kokouksen päätöstä lisäyksellä, että myöskin tutkittaisiin laaja Sonkajärvi, sillä järven ympärillä on väkirikkaita kyliä, joille laivaliikenteestä olisi suurta hyötyä. Tätä asiata ajamaan ja anomusta tekemään valittiin Hernejärvellä pidetyssä kokouksessa valittujen henkilöiden lisäksi Kaupanhoitaja J. Tuovinen Rutakolta ja Talollinen Wille Eskelinen Sonkajärveltä n:o 11 tahi heidän määräämänsä."

Ennen kuin hanketta lähdettiin viemään eteenpäin haluttiin saada tukea Iisalmen kaupungin silloiselta valtuustolta. Kaupungin valtuuston seuraava kokoontuminen oli täsmälleen kuukauden kuluttua Rutakolla pidetystä kokouksesta. Päivämäärällä 23.10.1912 saamme kokouksen lyhennysotteesta lukea näin:

15 §

Iisalmen Rutakolta kuluneen syyskuun 23. päivänä pidetyssä kokouksessa valitun toimikunnan puolelta tehdyn ehdotuksen johdosta päätettiin yhtyä anomukseen, että hallitus panisi toimeen tutkimuksen laivareitin perkaamisesta Pitkänkosken alta Sonkajärven kirkolle.

Näin saatiin Iisalmen kaupungin valtuuston kannatus asialle. Lassi Ruotsalainen sai nyt tehtäväkseen käydä muotoilemaan ja laatimaan virallista anomusta ja kirjelmää. Anomuksen luonnokset ovat säilyneet tallella ja niistä on luettavissa monta mielenkiintoista perusteluksi ajateltua seikkaa, jotka kaikki eivät suinkaan tulleet lopullisen kirjelmän sanamuotoon sisällymään. Kun menemme ajassa taaksepäin 73 vuotta, olivat tärkeitä, varteenotettavia asioita mm. seuraavat:

"Monen tuhannen hengen talouden ulosmyötävät tuotteet menevät alarvoisemmiksi kun ei ole rautatietä eikä laivaliikennettä, muuta kuin suurten, korkeitten mäkimaitten poikki maantie Iisalmelle. Kun Sonkajärven kirkonkylän seudulta ja läpeensä Hernejärvelle asti tämän vesistön takalaiset tahtoisivat myydä Iisalmelle halkoja, niin jos halkosylen paino 1000 kiloa, josta vaativat hevoskyydillä rahtipalkkaa 1 pennin kilolta. Silloin halkosylen hinta nousee 10 markalla. Näin ollen ei voi puutavarata kaupaksi käyttää. Mutta laivatien tultua halkosylen rahti olisi korkeintaan 2 markkaa."

"Kun ottaa huomioon mihin seutuun laivaliikenne on saatu, niin siellä on yleinen kansan ja maanviljelijäin hyvinvointi kohonnut. Maanviljelijäin maiden, irtaimen ja kiinteän omaisuuden arvo on kohonnut 50 % rosentilla."

"Lakkautettu Jyrkän kosken rautatehdas tulee lähemmä maantiematkaa Sonkajärvelle kuin rautatieasemille, johonka koskeen kuulon mukaan uudet omistajat, Ahlströmin osakeyhtiö, on aikonut perustaa jonkun tehtaan kun koskessa on suuri vesivoima. Näin ollen Sonkalahteen ulottuvasta laivaliikenteestä tulisi ja hyötyä sillekin. Tämän Sonkajärven läheisyydessä on suuret alat valtion metsiä ja valtio voipi tulevaisuudessa rakentaa sahan

Sonkajärven rantaan ja laskea Sukevalta asti puunsa sahalle ja lähettää puutavarat laivatietä Iisalmen kautta sinne, minne ne ovat lähetettävät."

"Sonkajärvelle jatkettuna tämä laivaväylä tuottaisi arvaamatonta hyötyä monelle muulle seutukunnalle. Esimerkiksi: kun Sonkajärven pohjoispuolite menee maantie Sotkamon pitäjään pohjoisosalle samoin Sonkajärven eteläpuolite tie Rautavaaran ja Nilsin pohjoisosalle, joidenka taloudelliset tavarat Iisalimesta tulisivat huokeammasti laivakululla."

"Aittokosken putouksesta paikkakuntalaiset ovat sitä mieltä, että Sonkajärvi saisi sen verran laskeutua kuin koskessa on putousta. Aittokosken sulkua ei tarvitsisi kun viljapellot on veden vaivaamina. Sonkajärveläiset ovat tätä varten maanviljelyksiensä parantamiseksi tutkituttaneet Maanviljelysinsinööri G. von Fijantilla, että Aittokosken kaivuulla noin 1 metrin Sonkajärven vedenlasku tuottaisi hyötyä 10.000 markan edestä ja sittenkin jäisi Sonkajärveen vettä laivaliikenteelle."

"Kiuruveden, Nilsin, Sotkamon ja Lapinlahden kirkonkylien asutus on laivakulun saatua lisääntynyt muutamien vuosien ajalla enämpi kuin sadassa vuodessa tätä aijemmin. Samoin on Iisalmen kaupunki sitämyötä kasvanut kuin kulkuneuvot ovat parantuneet."

"Maanviljelysinsinööri G. von Fijantin kerrottaan suullisesti lausuneen, että jos Aittokosken putous kuin myös Pentankoski ja näiden koskien välillä olevat virrat tämän tutkimuksen mukaan syvennetään, niin silloin Hernejärven ja Sonkajärven välillä kun Winkuan koskea vähän perkkaa, pääsee laivakyydillä ajamaan. Ja tämä vesitie Pitkänkosken alta Sonkajärven pohjoispäähän on 29 kilometrin pituinen."

Virallisen anomuksen sanamuodoksi sovittiin seuraavanlainen teksti:

Suurivaltaisain Kaikkein armollisin Keisari ja Suuriruhtinas -Edellämämainituin kokousten valtuuttamina rohkenemme syvimmissä alamaisuudessa nöyryimmästi anoa, että Teidän Keisarillinen Majesteettinne armossa sallisi määrätä waltion varoilla toimitettavaksi tutkimuksen ja kustannusarvion Pitkänkosken-Sonkajärven välisellä vesistöllä höyryvenheliikkeelle sopivaksi saattamista varten ja sen jäljestä kuin tutkimus on tehty Teidän Keisarillinen Majesteettinne armosta sallisi määrätä waltion varoista niin suuren rahamäärän kuin edellämämainitun vesistön kanavoimisesta, perkkauksesta ynnämuista menoista tehty kustannusarvio osoittaa.

Alamaisimman anomuksemme valaisemiseksi saamme kaikkein syvimmissä nöyryydessä T K M:nne selittää selittää seuraavaa:

Jos Pitkänkosken alta, johon Iisalmen kaupungista waltion varoilla höyryvenheväylä on jo tehty, tulisi edelleen jatketuksi Hernejärven kautta Matkusjokea Sonkajärven kirkolle, niin tämän jatkettun, 20 km pituisen höyryvenheväylän tulisi tuottamaan tämän vesistön ympärillä asuville

tuhansille henkilöille taloudellista hyvinvoinnin etua kuin kesänajallakin pääsevät parempaan liikeyhteyteen Iisalmen kaupungin kanssa, joka on tämän paikkakunnan henkisen sekä aineellisen elämän keskuspaikka.

Näitä paitsi tulisivat Matkusjoen rantamilla olevat asumattomat ja viljelykselle erittäin sopivat maat viljelykseen saatetuksi, jotka tähän saakka puutteellisten kulkuneuvojen tähden ovat jääneet viljelykseen ottamatta.

Sonkajärven läheisyydessä yläpuolelta juoksevan veden rantamilla on suuret alat kruununpuistoja sekä yksityisten omistamia metsärikkamaita, joista höyryvenheliikkeen avattua pienemminkin puutavaran, halkojen ynnä muiden kuljetus tulisi kannattavaksi ja tuottavaksi valtiolle sekä yksityisille arvaamatonta hyötyä.

Sonkajärven kirkonkylässä on jo nykyisin osuusmeijeri, osuuskauppa ja useita yksityisiä kauppiaita, jotka yhteisesti laskettuna vuotuisesti välittävät tavaraa noin 200.000 markan arvosta, jotka kaikki höyryvenheliikkeen tultua tulisivat liikkeessään käyttämään tätä höyryvenhetietä.

Edellä kerrottuun hyötyyn nähden rohkenemme me allekirjoittaneet syvimmissä alamaisuudessa nöyrimmästi anoa Teidän Keisarilliselta Majesteetiltanne tie- ja vesilaitosten ylläpidon tulla määrättyksi valtion varoilla tekemään jatkuvan höyryvenheliikkeen tutkimukset ja kustannusarvion alkain väylän päästä Pitkänkosken alta ja jatkuen samalla vesistöllä Sonkajärven kirkolle ja kun tutkimus ja kustannusarvio on tehty, että Teidän Keisarillinen Majesteettinne armosta sallisi määrätä valtion varoista niin suuren rahamäärän kuin edellä mainitun vesistön kanavoimisesta, perkkauksesta ynnä muusta tehty kustannusarvio osoittaa.

Iisalmella 5. päivänä joulukuuta 1912

Hidasta oli asioiden hoito Helsingissä. Anomukset, asiakirjapinkat ruuhkaantuivat Keisarillisessa Suomen Senaatissa. Aikaa kului vuosi, kului toinen ja viimein, pitkän odotuksen jälkeen posti toi sinetöidyn kirjeen.

Kun kirje avattiin, oli sisällä takaisin lähetetty anomuskirja, jonka ensimmäisellä sivulla oli koneella kirjoitettu vastaus:

Keisarillinen Suomen Senaatti on tämän anomuskirjan siihen kuuluvine asiakirjoineen itselleen esittelyttänyt mutta ei katso olevan syytä valtion kustannuksella ryhtyä Pitkänkosken ja Sonkajärven välisen vesistön perkaamiseen ja kanavoimiseen, minkä tähden siitä tehty anomus on hyljätty.

Helsingissä Keisarillisen Suomen Senaatin Kulkulaitostoimikunnassa 26 päivänä tammikuuta 1915. Käskystä Gerog Jansson

Siinä oli vastaus. Pettyneinä se luettiin ja saatettiin kaikille tiedoksi. Kuvitelmat raukesivat, valtiolta ei varoja saataisi ja omalla kustannuksella vesistön perkaus olisi mahdottomuus.

Edistyksellinen ajatuksenkipinä saada Sonkajärvi vetäistyksi liikenteellisesti parempaan asemaan ei tästä hylkäyspäätöksestä sammunut. Jotain oli asian hyväksi tehtävä. Niin alettiin kehitellä suunnitelmaa tien saamiseksi välille Matalalahti-Rutakko. Lyhentäisihän se maantiematkaa yli kymmenellä kilometrillä ja autoliikenteen aika oli jo hyvin lähellä.

Ja koko näiden hankkeitten ajan liikennöi "Pitkäkoski laiva" säännöllisesti kesästä kesään reittiään Pitkältäkoskelta Iisalmeen, minne liki Paloisvirran siltaa oli sille rakennettu laituri. Sen laivan viimeinen kesä oli 1949.

Näin jälkeen päin voi heittää kysymyksen: -Jos Keisarillinen Suomen Senaatti olisikin hyväksynyt anomuksen, olisiko sama "Pitkäkoski laiva" kolmekymmenen vuoden ajan seilannut kesällä kauniilla Matkusjokireitillä? Olisiko kolmasti komeasti huutaen ilmoittanut lähtönsä pääte pisteestään Sonkalahden laiturista? Vai olisiko hankittu mittatilaustyönä kokonaan uusi laiva uudelle väylälle? Ehkä laivan nimeksi olisi annettu Sampo. Mitä onnensirusia ja murusia, kultahippuja se olisikaan aaltojen mukana näille rannoille heittänyt? Olisiko elintason nousu kasvanut "enämpi kuin sadassa vuodessa tätä aiemmin".