

Maisemaselvitys

Juuka, Retulahden satama



Muutosluettelo

Versio	Päiväys	Muutoksen kuvaus	Tarkastettu	Hyväksyjä

Sisältö

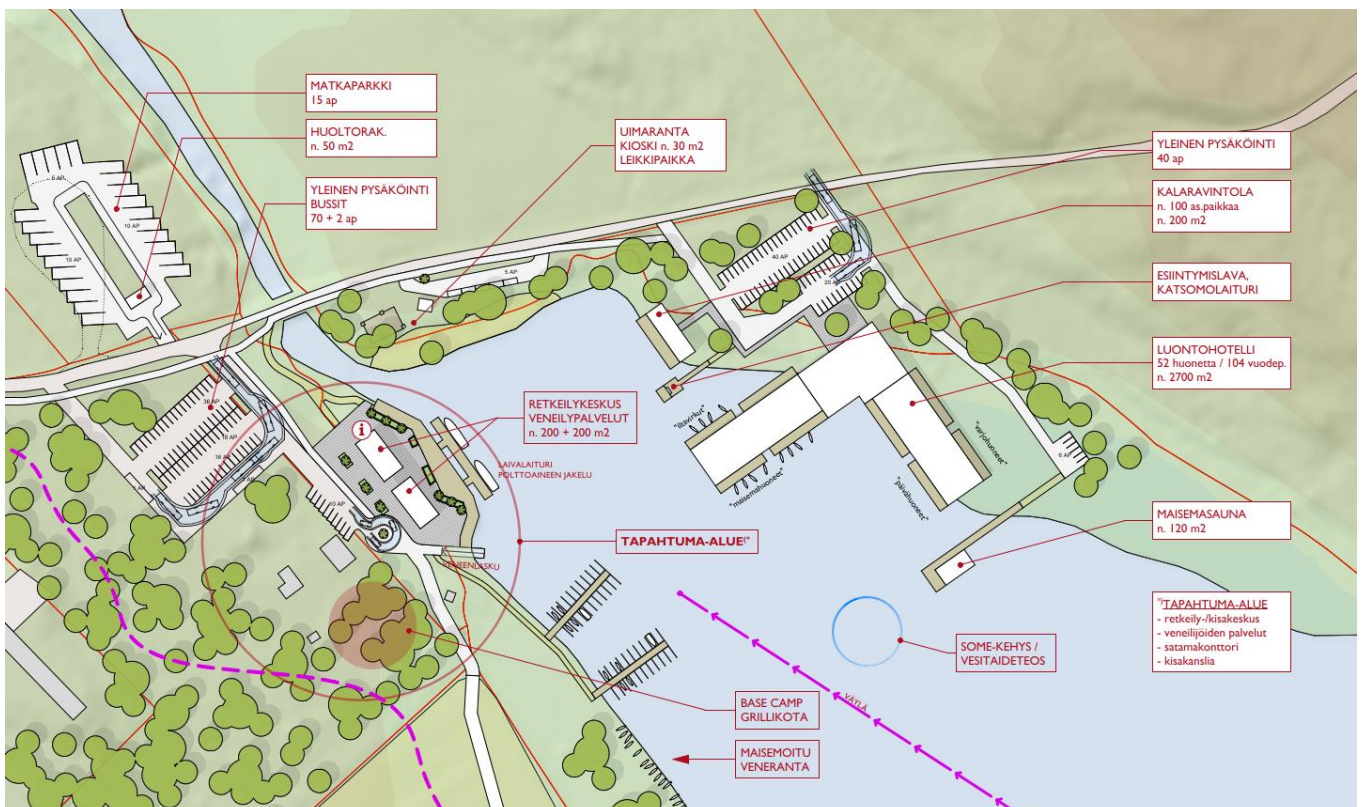
1	Johdanto.....	4
2	Maisema	5
2.1	Maiseman seudullinen mittakaava	6
2.2	Topografia ja maisemarakenne.....	7
2.3	Maaperä	8
2.4	Vesistöt.....	9
2.5	Kulttuurimaisema	10
2.6	Luonnonmaisema.....	12
2.7	Maisemakuva	12
2.8	Arvokohteet	16
3	Vaikutusten arvio	18
3.1	Vaikutukset järvimaisemaan	18
3.2	Vaikutukset tiemaisemiin.....	19
3.3	Vaikutukset arvokohteisiin.....	19
4	Lähteet.....	20
	LIITTEET	21

1 Johdanto

Tämä maisemaselvitys ja siihen liittyvä maisemavaikutusten arviointi ovat taustana asemakaavalle, jota laaditaan Retulahden sataman alueelle. Kaavassa satamaa kehitetään virkistys- ja matkailukohteena. Juuan kunta on Vetovoimaa Pielisestä -hankkeessa selvittänyt sataman soveltuvuutta virkistys- ja matkailukäyttöön ja alueelle on laadittu kehittämissuunnitelma. Suunnittelun taustalla on Kolin iso kuva 2050-suunnitelma.

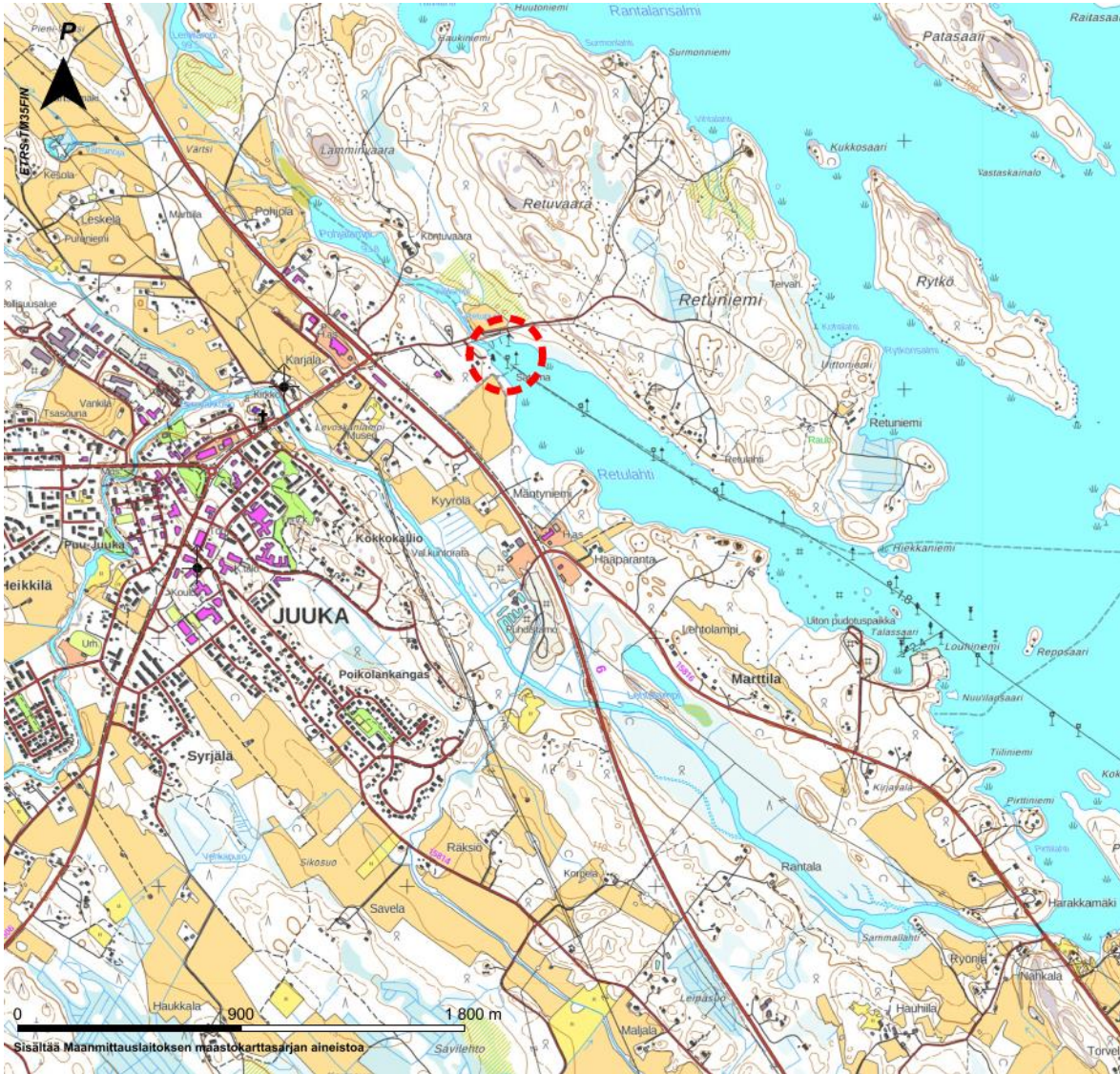
Kehittämissuunnitelmassa satamasta on suunniteltu Juuan portti Pieliselle ja kiinnostava paikka elämykselliselle majoittumiselle veden ja järviluonnon äärellä. Majoituskonsepti on ympärivuotinen ja palvelee niin veneilijöitä, matkailijoita, karavaanareita kuin satunnaisia pistäytyjiä.

Ranta-alueen kehittämissuunnitelmaan kuuluu mm. uimarannan kehittäminen, maisemamökkejä ja laavu (Base Camp -alue), paikat noin 20 matkailuautolle, maisemasauna, grillipaikka, tilavaraus hotellille ja kioskille sekä paikan vetovoimatekijänä toimiva kalaravintola/kahvila. Satamaan on kaavailtu noin 100 venepaikkaa, risteilyliikenteen mahdollistavaa laituria, kanoottilaituria, venerantaa, saniteettitiloja, jätehuoltoa, polttoaineen jakelupistettä, leikkipaikkaa ja matkailuinfoa. Lisäksi paikalle on hahmoteltu retkeilykeskusta ja tapahtumakeskusta lisä palveluineen, mm. esiintymislavaa katsomoineen ja kisakeskusta. Suunnitelmassa rantaan on osoitettu myös uusi tieyhteys ja yhteensä 112 yleistä pysäköintipaikkaa rannan läheisyyteen. Suunnitelma tarkentuu asemakaavan ja jatkosuunnittelun myötä.



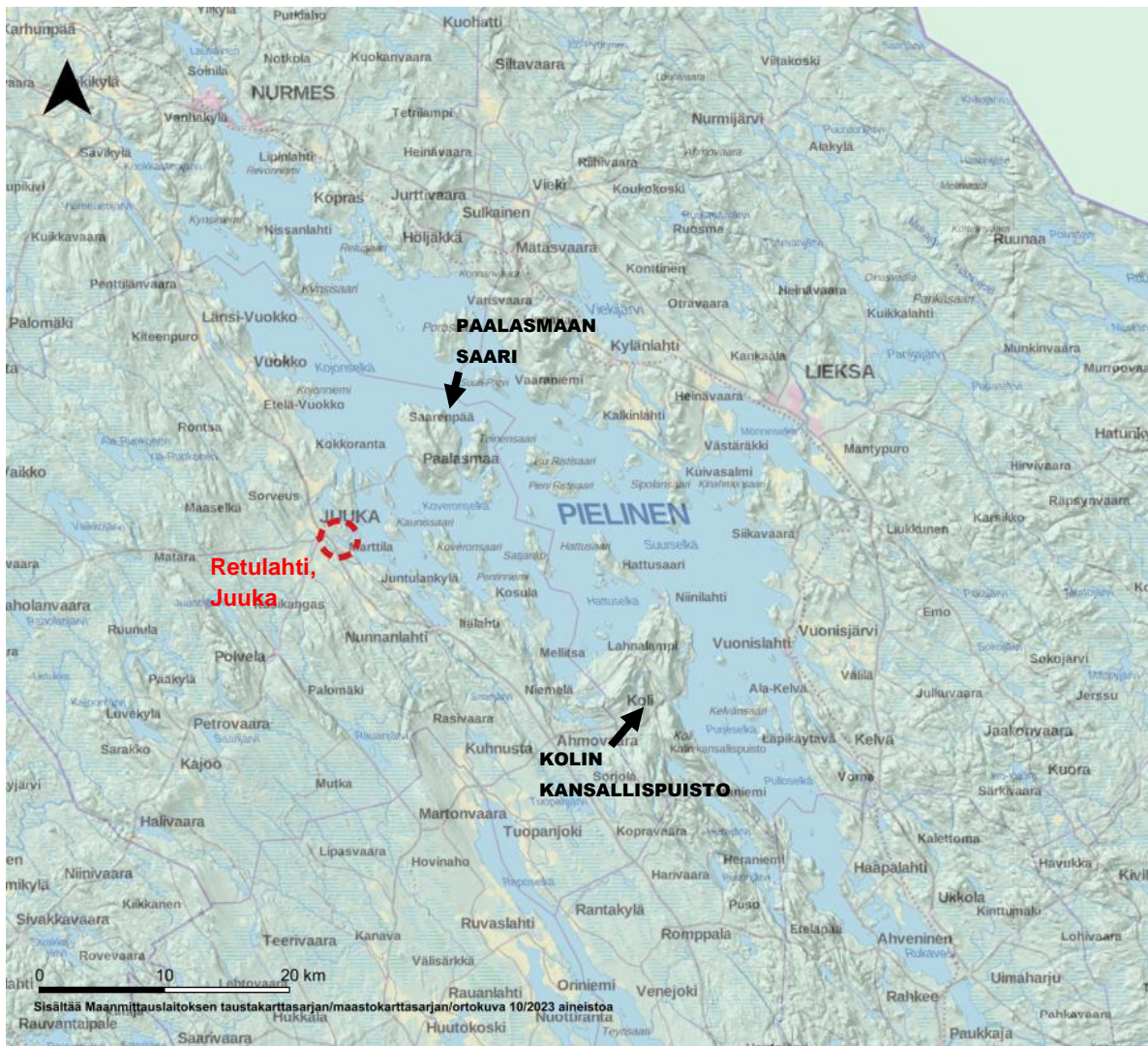
Kuva 1 Sataman alustava asemapiirros kehittämissuunnitelmasta. Suunnitelma tarkentuu myöhemmissä suunnitteluvaiheissa.

2 Maisema



Retulahi sijaitsee kapean lahden pohjukassa, noin kilometrin etäisyydellä Juuan kyläkeskuksesta. Sataman paikka on merkattu karttaan punaisella ympyrällä. Juuka on yksi merkittävimmistä Pielisen järven tuntumassa sijaitsevista historiallisista kylistä.

2.1 Maiseman seudullinen mittakaava



Retulahti ja Juuan kylä sijoittuvat maisemaltaan jyrkkäpiirteiseen Vaara-Karjalaan, suuren Pielisen järven suojaisaan länsireunaan. Lähiseudun maisemallisesti merkittäviä kohteita ovat Kolin kansallispuisto noin 30 km päässä ja Paalasmaan saariasutus. Joensuuun on matkaa Retulahdelta noin 80 km.

Retulahti sijaitsee Pohjois-Karjalassa, Juuan kunnassa, Pielisen länsirannalla.

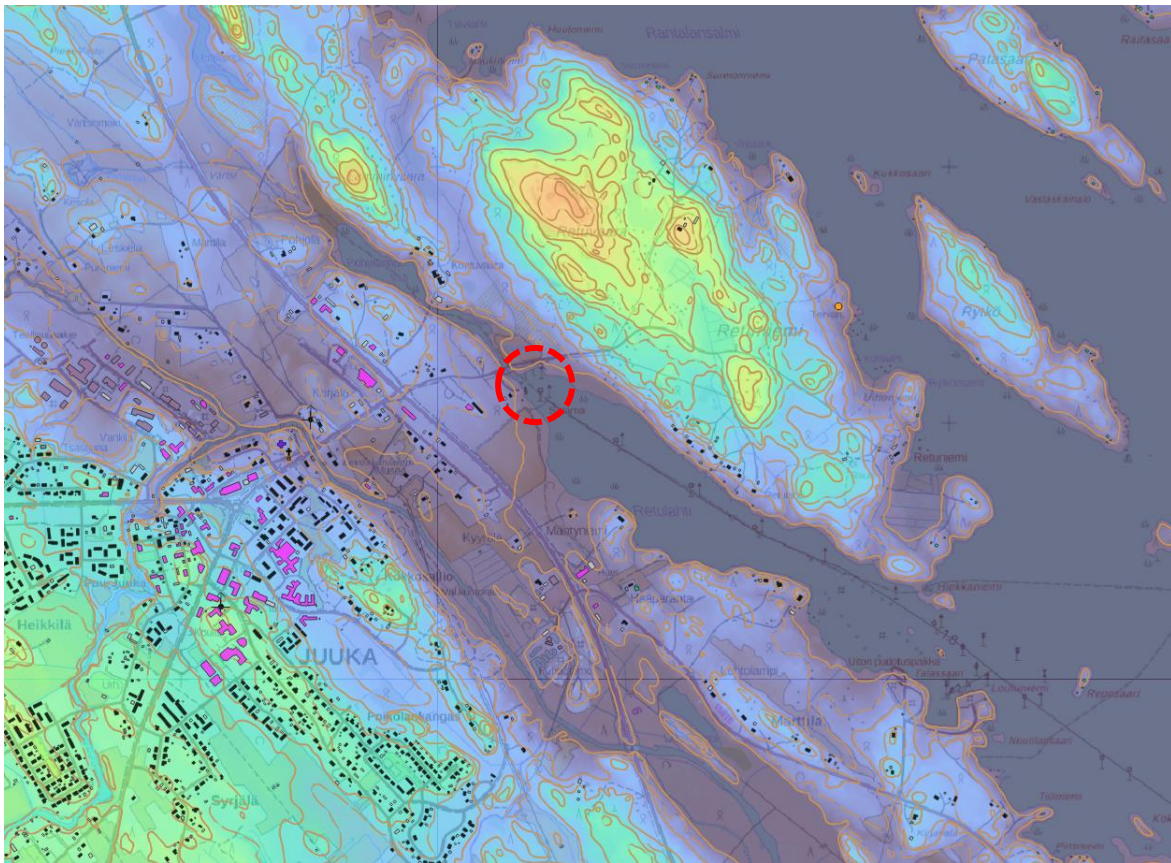
Maisemamaakunnallisessa jaossa alue kuuluu Vaara-Karjalaan, jonka maisemaa määrittävät voimakkaasti luoteesta kaakkoon suuntautuneet, jopa 200m ympäristöään korkeammat vaarat. Vaarojen välisissä laaksoissa on järviä ja soisia metsämaita.

Pielinen on omanlaisensa alue ympäröivine vaaroinen ja vaarojen rinteille muodostuneine kylineen. Se erottuu monimuotoisena saarekkeena ympäröivistä luonnonaltaista karuista seuduista. Asutus on seudulla kaiken kaikkiaan harvaa, mutta Pielisen länsi-, luoteis- ja koillispuolen alavammilla moreeni- ja savimailla, esimerkiksi Juukassa, asutusta ja viljelyalaa on hieman enemmän. Myös saaret ovat asuttuja ja pellot ulottuvat toisinaan rantaan asti. Lähimmät asutuskeskittymät ovat Nurmes ja Lieksa, Joensuuun on matkaa noin 80 km etelään päin.

Retulahti sijoittuu kahden luonnon ja kulttuurihistorian kannalta merkittävän maisemakokonaisuuden väliin, sujuvan ajo-/lauttayhteyden päähän molemmista. Tärkein kohteista on Kolin kansallispuisto satamasta vajaa 30 km kaakon suuntaan. Toinen merkittävä kohde on Paalasmaan saaristo ja saariasutus Retulahdelta koilliseen (Rakennettu kulttuuriympäristö RKY1993 ja maakunnallisesti arvokas maisema-alue). Molemmissa kohteissa on jo nykyisellään matkailun ja virkistyksen palveluita. Koliilta pääsee myös risteilylle Pielisen maisemiin.

2.2 Topografia ja maisemarakenne

Retulahti ja Juuanjoki sijoittuvat murroslaaksoihin, jotka ovat suuntautuneet seudun maisemalle tyypillisellä tavalla luoteesta kaakkoon. Lahti sijoittuu saman jyrkkäpiirteisen Pohjois-Suomeen asti ulottuvan selännealueen reunaan kuin Kolin kansallispuisto, mutta maisema on Juuan kohdalla paikallisesti seudun korkeita vaaramaastoja paljon loivempi. Retuniemellä suurimmat mäet nousevat 120-130m korkeuteen. Sataman sijaitsee alavalla paikalla noin 95m korossa.



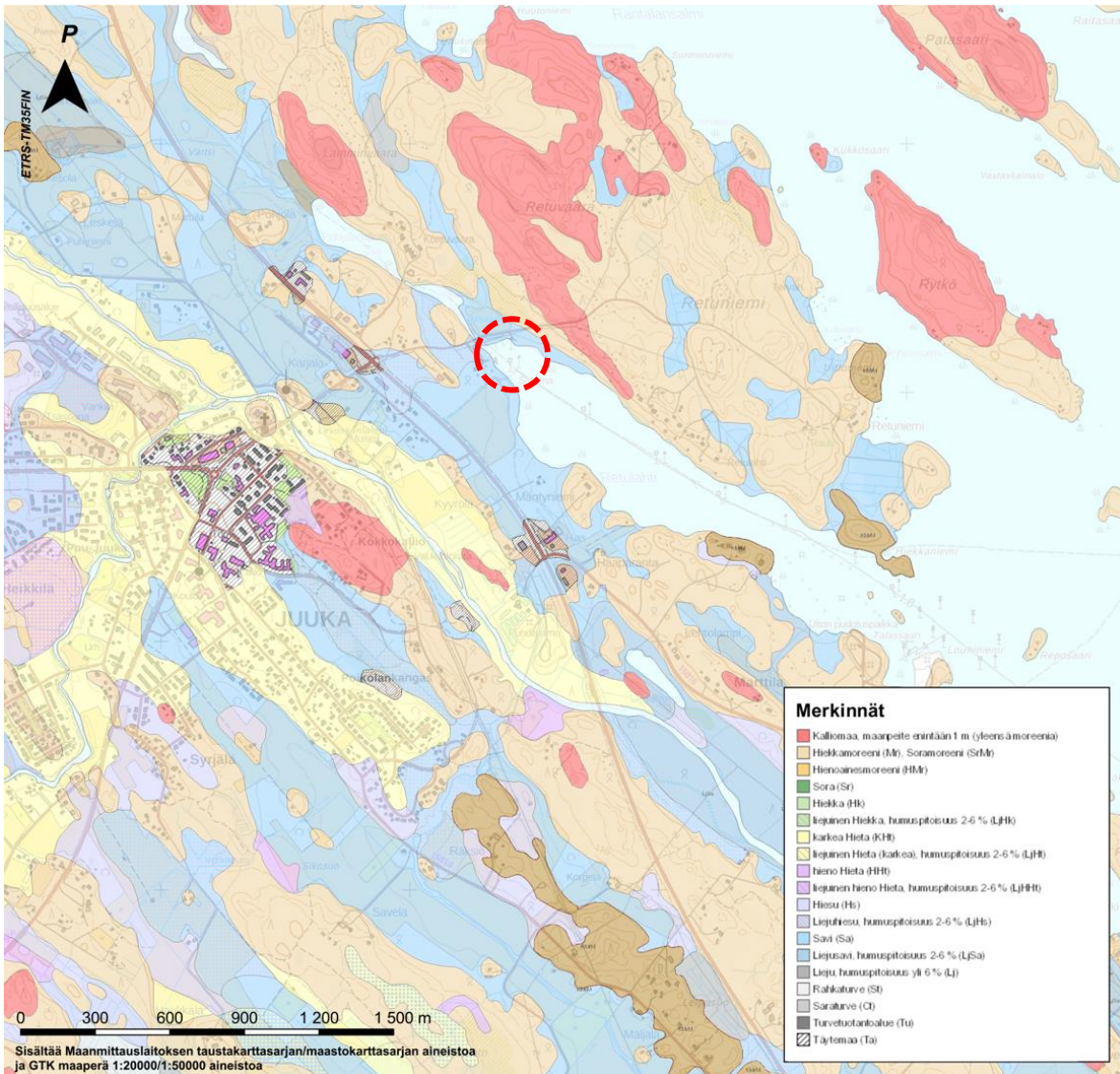
0 900 1800 m

Sisältää Maanmittauslaitoksen maastokarttasarjan aineistoa ja korkeusmalliaineistoa

Retulahden ja sen ympäristön korkokuva, jossa erottuvat Retulahden ja Jokilaakson välinen alavampi alue sekä laitea reunustava selvärajainen Retuniemen selänne.

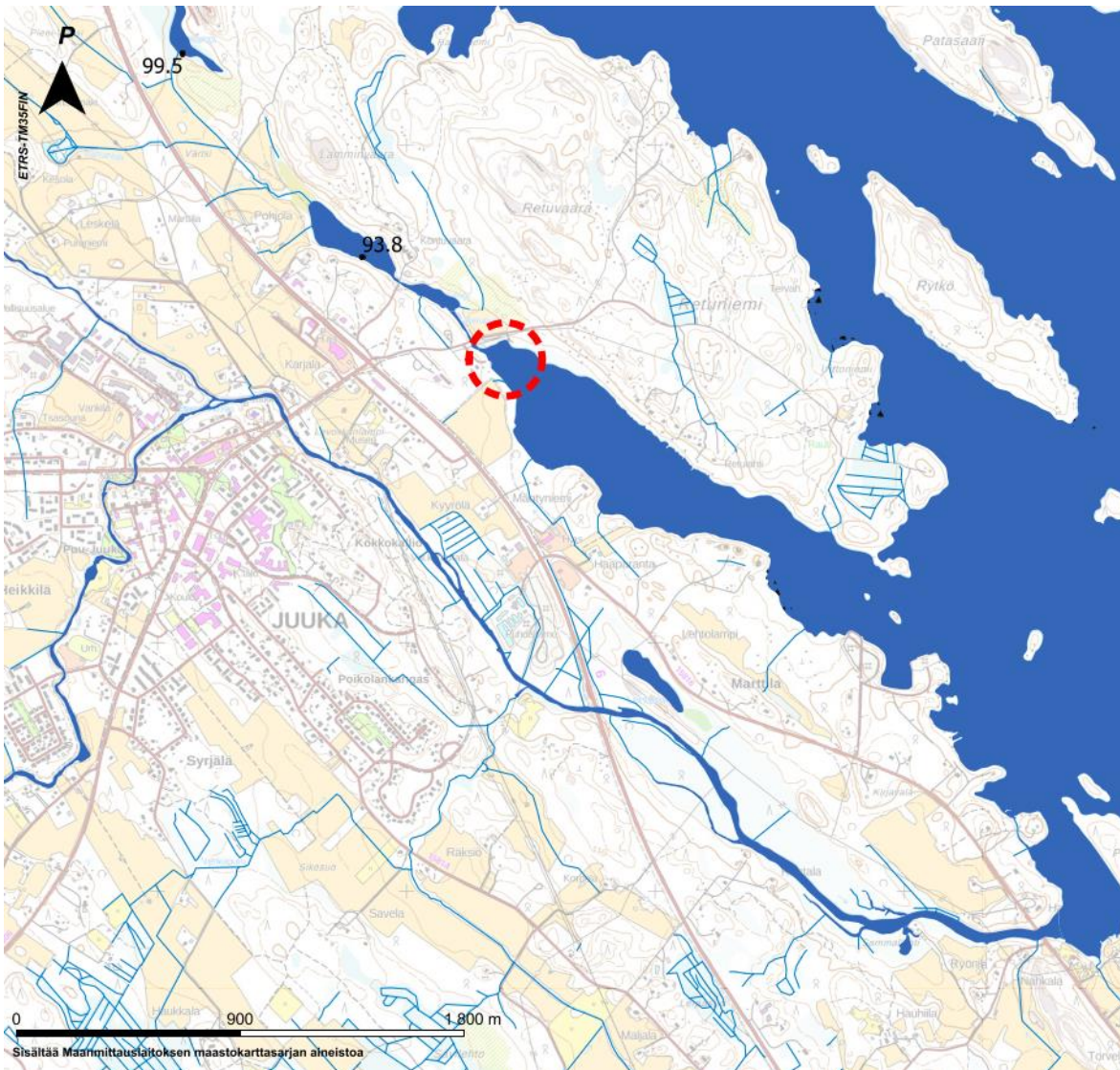
2.3 Maaperä

Alhaalla Retulahden pohjukassa ja lahden eteläpuolisilla alavilla rannoilla maaperä on pehmeää savea. Korkeammat ja tasaisemmat seudut ovat pintamaaltaan moreenia ja maaston korkeimmat ja jyrkimmät kohdat kallioisia, paikoin on myös kumpumoreenia. Kyläasutus on muodostunut tyypillisellä tavalla rakentamiseen ja pienimuotoiseen peltoviljelyyn parhaiten soveltuvalle hietamaalle.

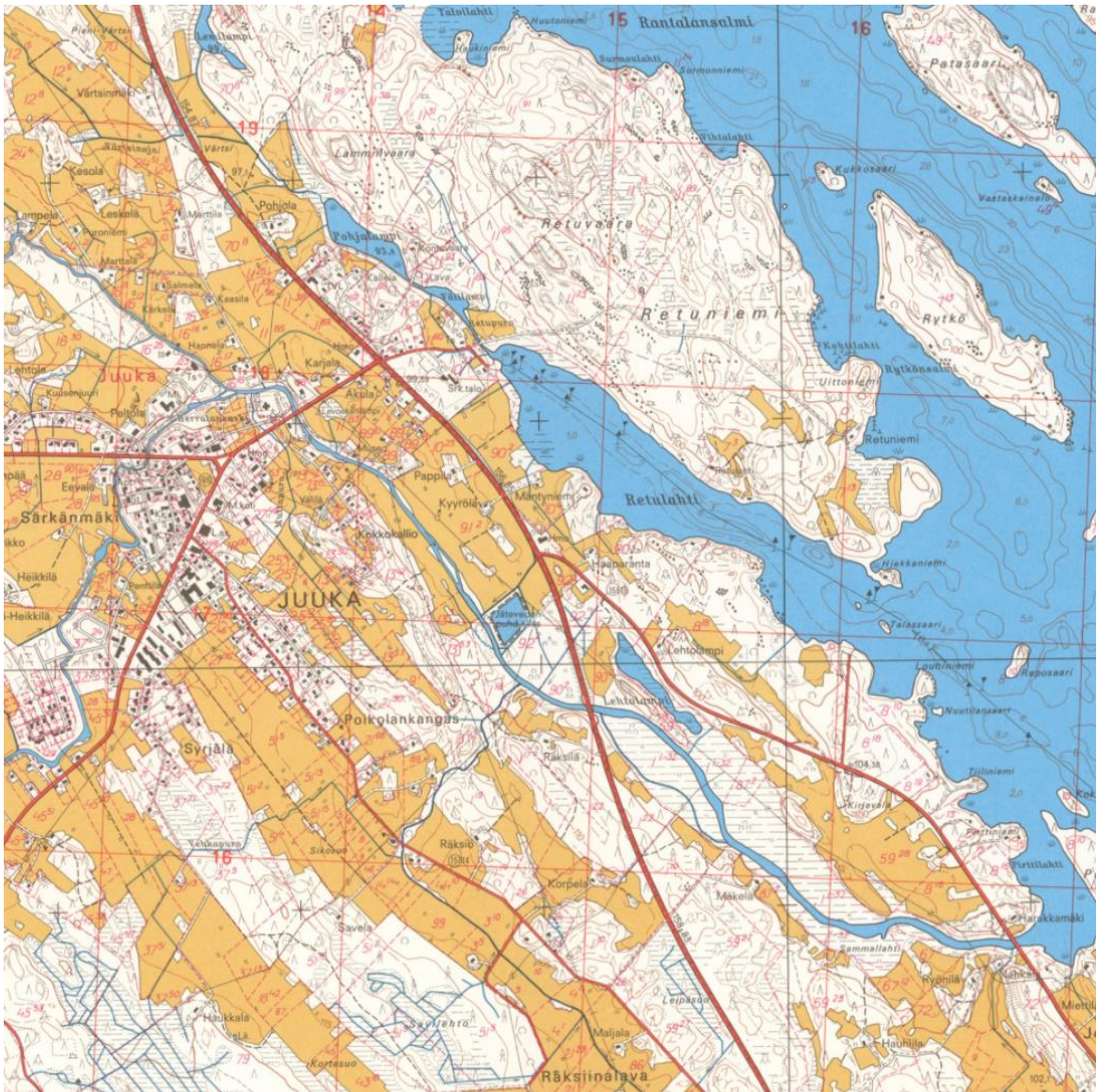


2.4 Vesistöt

Juuan kohdalle sijoittuu erikoisella tavalla rinnakkain kaksi hyvin erilaista Pieliseen kytkeytyvää sisävesistöä, Juuanjoki ja Retulahti. Vaikka Retulahti on kapea ja sijoittuu hyvin lähellä merkittävää kylää sekä sen melko laajoja peltoalueita, lahti on säilynyt pääosin luonnonmukaisen ja osin jopa karun oloisena. Rehevöitymisen aiheuttamaa kaislikon kasvua on havaittavissa pääasiassa lahden pohjukassa. Suurin osa lähiseudun pienvesistä ja ojista laskee Juuanjokeen. Retulahdelle valuu vesiä vain verrattain pieneltä viljelyalueelta ja pääasiassa kahden lammen kautta. Lammet, Retupuro ja Retulahti muodostavat yhdessä oman maisemansa.



2.5 Kulttuurimaisema



Juuan kylä ja Retulahti vuoden 1976 peruskartassa. Nykyiseen verrattuna peltoalaa oli tuolloin kylässä enemmän ja rakennettua ympäristöä vähemmän.

Retulahti on kulttuurihistoriallisesti merkityksellinen vanhana rahtisatamapaikkana. Sataman historia kytkeytyy sen läheisyydessä sijaitsevan Juuan kylän historiaan. Seudulla on ollut kirjallisten tietojen mukaan asutusta jo ainakin 1500-luvulla. Kyläasutus on keskittynyt Juuanjoen varrelle, jossa on ollut myllytoimintaa ainakin 1700-luvulta lähtien. Suhteessa kylään ja jokeen, Retulahti jää auttamatta kulttuurihistoriallisesti takamaastoon. Retulahden pohjukka on kuitenkin kylästä katsottuna maantieteellisesti lähin yhteys Pielisen järvelle, mikä on tehnyt lahdesta aikanaan satamatoiminnoille sopivan.

Retulahden etelärannalla on seurakunnan maita, ja rannalle ja sen läheisyyteen on sijoittunut useampia paikallisen seurakunnan työntekijöiden asuinrakennuksia: kappalaisen virkatalo (Mäntyniemi), kanttorila, pappila ja seurakuntakeskus. Rantarakentamista on tullut pohjoisrannalle vähäisesti lisää myöhemmin Retuniemeen rakennetun tieyhteyden myötä.

Retulahden syventäminen 1895 ja 1896

”Retulahden syventäminen kulkuväylässä Pielisjärvestä Juu’an pitäjän kirkonkylään. Juu’an kunnan anomuksesta määräsi Keisarillinen Senaatti Kulkulaitos- toimituskunnalta Helmikuun 16 p:nä 1893 annetun kirjelmän mukaan että Retulahti Pielisestä Juu’an kirkolle johtavassa kulkuväylässä syvennettäisiin sen verran jotta mainittua järveä ja Pielisjoen kanavia kulkevat höyryaluukset myöskin voisivat käyttää tätä jo viitotettua kulkuväylää, johon työhön arvioitu kustannussumma 28,700 markkaa osotettiin. Työtä aloitettiin Maaliskuussa sanottuna vuonna-, vaan keskeytettiin vuonna 1894, jota varten varoja ei myönnetty, mutta vuonna 1895 työtä taas jatkettiin. Tällä vuodella ruopattiin 9,237 1/5 m3 löysää mutamaata, johon tarvittiin 2,354 päivätyötä ja 9,757 markan 13 pennin rahameno. Työn valmistaminen jäi seuraavaan vuoteen.

(Kansalliskirjasto, Tilastokeskus: Suomen tie- ja vesirakennusten Ylihallituksen alamainen kertomus sen johtaessa tehdyistä töistä vuonna 1895 ja 1897)

Retulahden historiasta kertoo suullisesti Iiris Vuorinen, jonka suku on asunut Retuniemessä useamman sukupolven ajan. Retulahden pohjukan vanha satamapaikka on ollut ennen maanteiden rakentamista nykyistä tärkeämpi vesiliikenteen ja tavarantoimituksen kannalta. Vesistöä on ruopattu jo Venäjän vallan aikaan 1890-luvulla höyrylaivaliikenteen mahdollistamiseksi lahdella. Aluksi satamapaikka oli ilmeisesti Mäntyniemessä, nykyisestä satamapaikasta vähän matkaa kaakkoon, mutta siirtyi nykyiselle paikalle 1900-luvun alussa. Uudelleen lahtea on ruopattu Vuorisen mukaan 1970-luvulla. Maantie Retulahdelle valmistui 1968 ja nykyisin satamaa käyttävät Vuorisen mukaan pääasiassa Pielisellä mökkeilevät ulkopaikkakuntalaiset. Retulahdella ei ole julkista uimarantaa.

Vuorisen mukaan Retulahden satamassa on aikoinaan harjoitettu laajemmin ainakin puutavaraliikenteeseen liittyvää tukinuittoa, kuljetettu maitotonkkia laivoilla sataman kautta meijeriin ja varastoitu kaikenlaista muuta laivoilla saapuvaa käyttötavaraa. Nykyisen seurakuntakeskuksen paikalla sijaitsi aikoinaan Retupuron osuusmeijeri. Vuorisen lapsuudessa, 1950-1960-luvulla, rannassa oli isoja makasiineja muun muassa puutavaran säilytystä varten, Pielisen kesävieraiden sisään ajettavia venevajoja, uimahyppypaikka ja kuljetukseen käytettäviä tynnyreitä.



Kuva 2 Valokuva Laivaranta-nimisestä taulusta, joka kuvaa Retupuron suun satamapaikkaa. Näkymä on

Retulahdelle päin. Taulun on maalannut Kusti Pitko 1946.

Rannassa sijainneessa venevarastossa säilytettiin tervattuja soutuveneitä, eli keluveneitä, joita käytettiin apuna tukkilauttojen uitossa. Tukit vieritettiin rannoilta järveen, koottiin lahden keskelle lautoiksi ja hinattiin keltuveneillä vesiteitse eteenpäin. Keskellä Retulahtea sijaitsee vielä nykyisinkin useampi veneliikenteelle vaarallinen ”ukko”, eli hirrestä tehty tolppa, johon tukkiniput aikanaan sidottiin. Tolpat vaikuttavat näkyvän joissakin ilmakuvissa. Retulahden pohjasta, Retuniemen edustalta, on nostettu myös järvimalmia, eli järven pohjasta löytyvää rautaoksisipohjaista saostumaa, jota on käytetty aikoinaan raudan valmistuksessa.

2.6 Luonnonmaisema

Retulahden suojaisassa pohjukassa, sataman suunnalla, luonto on selvästi kulttuurivaikutteista ja ympäristöään rehevämpää. Satamasta horisonttiin katsoessa edessä siintää kuitenkin jo karun kaunis seudulle tyypillinen järvimaisema.

Lahden pohjukan rantaan ulottavan pellon edustalle on muodostunut linnuille suotuisaa kosteikkoa. Sataman ja sen vieressä sijaitsevan kanttorilan pihapiirin perinteiset puutarhakasvit, mm. hopesalavat, suuret pihdat, pihakoivut ja syreenit kertovat satamapaikan 1900-luvun alkupuolelle ulottuvasta historiasta.

Satama-alueen kasvillisuudesta on laadittu myös erillinen luontokartoitus (Heinonen H / Ekopolku Ay 2023).

2.7 Maisemakuva



Panoramanäkymä Joensuuntien viereltä rantapellon ylitse kohti satamaa



Panoramanäkymä satamasta, puron suulta.



Panoramanäkymä satamasta.



Panoramanäkymä sataman itäreunalta



Retulahden luonnonmaiseman piirteitä



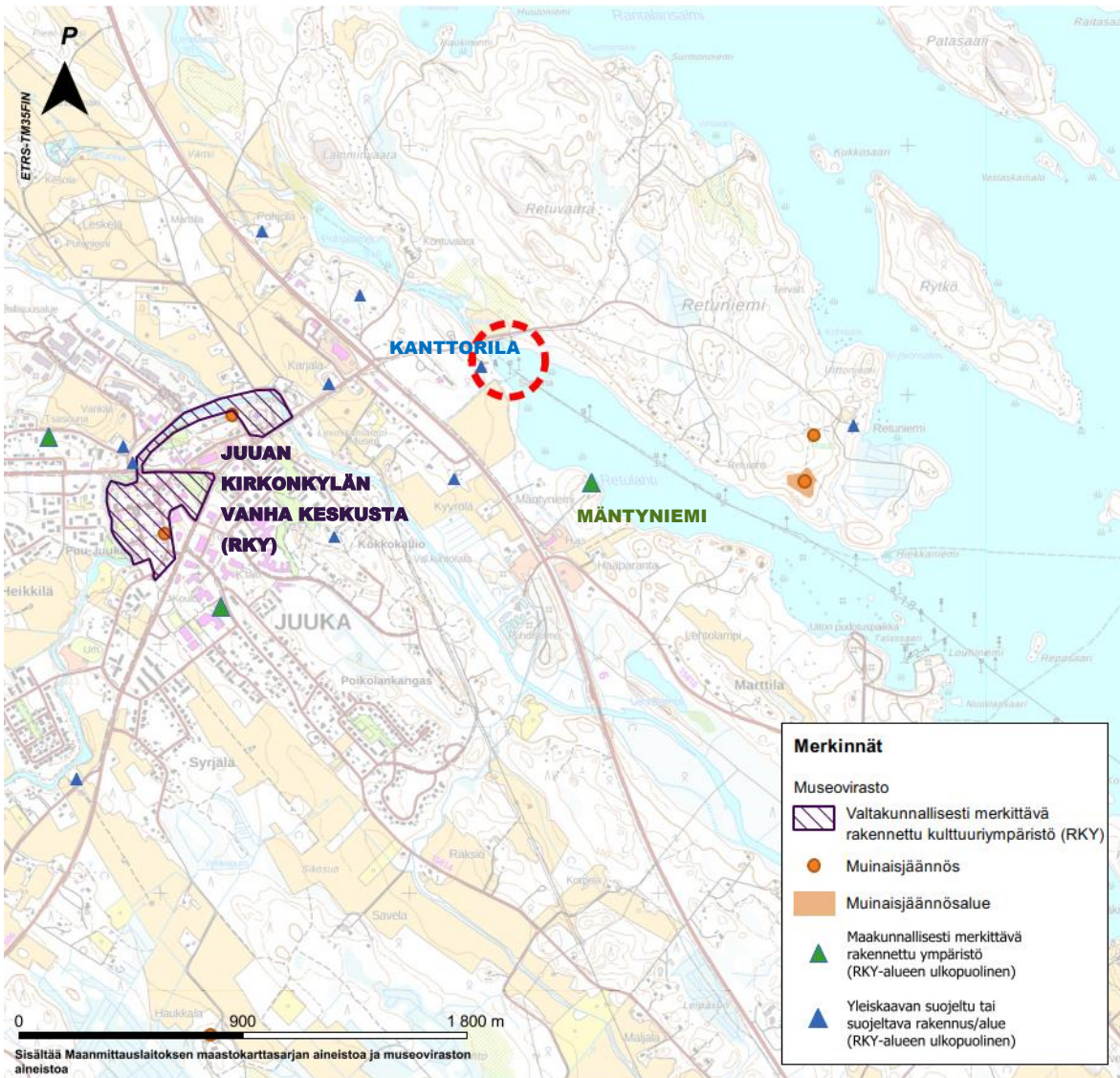


Retulahden maisema on selkeärajainen ja horisontti kerrostuu kauniisti



Kanttorilan takana sijaitseva seurakuntakeskus sekä puretun maatilan ympäristöön muodostunutta joutomaata kanttorilasta pohjoiseen

2.8 Arvokohteet



Kartalla sataman lähimaiseman arvokohteita

Retulahden sataman maiseman kannalta paikallisesti merkittäviä arvokohteita ovat sataman asemakaava-alueelle sijoittuva vanha kanttorila ja noin 600m satamasta kaakkoon sijaitseva Pieni Pappila eli Mäntyniemi.

Retulahden suunnitellulla satama-alueella sijaitseva kanttorila (viitattu inventoinneissa myös pappilana) on merkitty nykyiseen Kirkonkylän osayleiskaavaan suojeltavana rakennuksena. Iiris Vuorisen tietojen mukaan rakennus on saanut nimensä kanttori Matti Pääkköseltä, joka asui Reetta-puolisonsa kanssa siellä 1950-60 luvuilla. Myöhemmin pariskunta muutti uuteen, meijerin paikalle rakennettuun, seurakuntakeskukseen. Kanttorilassa toimi 1950-luvulla kahvila. Sen jälkeen rakennus on ollut asuin- tai lomakäytössä mm. kanttorin pojalla ja Vuorisen siskolla. Rakennus on mahdollisesti 1920-luvulta ja sitä on kunnostettu useaan otteeseen. Pihapiirissä on vanha sauna/liiteri, pienempiä sivurakennuksia ja perinnekasvillisuutta.



Kuvia kanttorilasta ja sen pihamaalta

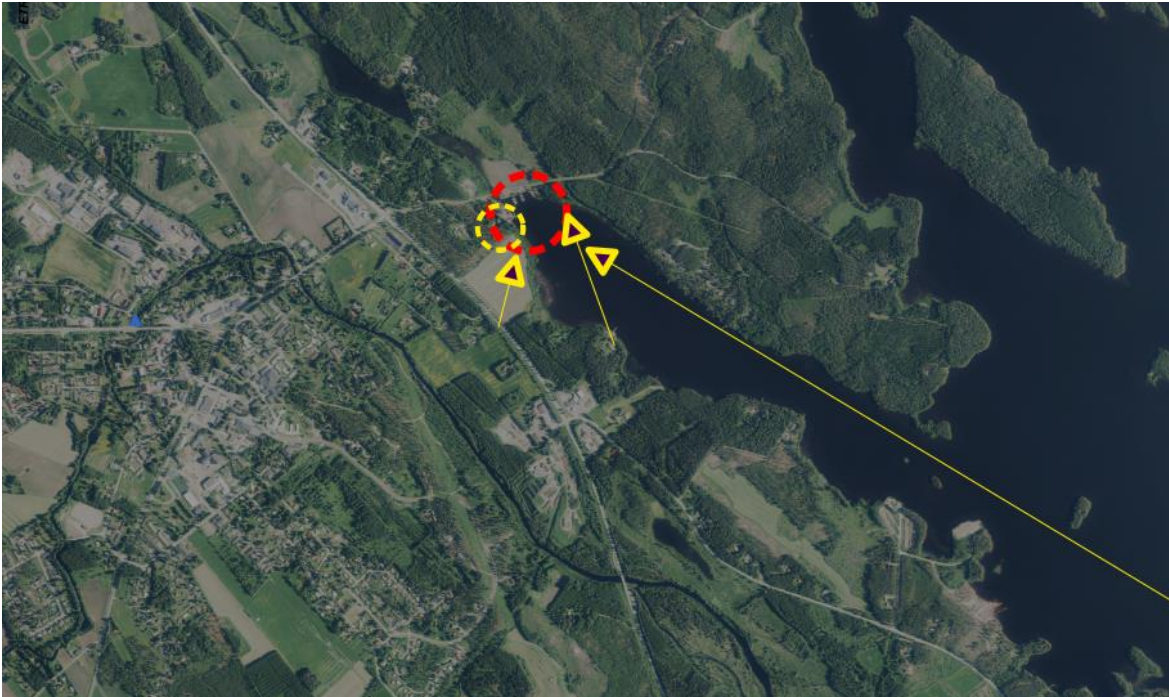
1891 rakennettu Mäntyniemi on määritetty Pohjois-Karjalan maakuntakaava 2040, 1.vaiheessa maakunnallisesti merkittävänä rakennettuna kulttuuriympäristönä. Rakennus edustaa kappalaisen virkataloa, joksi sen voi tunnistaa mm. ikkunoista. Paikallisen liris Vuorisen mukaan paikalla on myös vanha hirsirunkoinen kivillä täytetty arkumallinen laivalaituri.

Juuan kirkonkylän vanha keskusta, alle kilometrin kävelymatkan päässä satamasta, on valtakunnallisesti arvokasta kulttuuriympäristöä. Kylä on peräisin 1500-luvulta. Puu-Juuka on yhtenäisenä ja hyvin säilynyt puutaloalue Juuan nykyisen taajaman vieressä. Alueen rakennuskannasta valtaosa on liike- ja asuinrakennuksia etupäässä 1800-luvun lopulta ja 1900-luvun ensimmäisiltä vuosikymmeniltä. Alueella sijaitsee myös myllymuseo. Juuanjoen mutkassa sijaitseva Juuan puukirkko on rakennettu 1782 ja uudistettu 1850-1851.

3 Vaikutusten arvio

Tässä vaikutusten arvioinnissa, suunnitelman vaikutuksia on arvioitu asemakaavan pohjaksi laaditun kehittämissuunnitelman pohjalta. Vaikutuksia on käsitelty yleisellä tasolla, tarkemmin erittelemättä erilaisia suunnitelman toteutumisen mahdollisuuksia. Suunnitelmassa satamaan on sijoitettu hyvin monenlaisia virkistyksen ja matkailun palveluita, mutta on selvää, että hankkeen toteutuksen muoto ja mittakaava tarkentuvat vielä tulevaisuudessa.

Kaiken kaikkiaan hankkeen vaikutukset maisemaan ovat vähäisiä.



Tärkeitä näkymäakseleita kohti satamaa. Maiseman kannalta keskeisin asia sataman suunnittelun kannalta on kuitenkin vanhaa kanttorilaa ja sen kulttuuriympäristöä kunnioittava satama-alueen suunnittelu. Kanttorila on merkitty ilmakuvaan keltaisella ympyrällä.

3.1 Vaikutukset järvimaisemaan

Retulahden satamapaikka sijaitsee erittäin suojaisella paikalla pitkän ja kapean lahden pohjukassa, joten mahdollisen sataman ja sen rakennusten näkyminen Pieliselle päin on hyvin rajoittunutta. Lisäksi Retulahden suulla sijaitsevat luodot ja pikkusaaret rajoittavat sataman näkyvyyttä entisestään. Käytännössä satama on periaatteessa mahdollista nähdä veden ylitse Retulahden ulkopuolelta hyvin kapealta näkymäakselilta, joka päättyy Piitteriin, Varissaareen johtavan kannaksen tyveen. Näkyvyys on kuitenkin erittäin vähäistä.

Retulahdelle satama näkyy laajasti rannoille, joilla on nykyisellään muutamia taloja. Sataman paikka joen suulla on vuonomaisen lahden maiseman kannalta luonteva, perinteinen ja jopa kutsuva. Myös maiseman mittasuhteet ovat otolliset sataman rakentamiselle näkymien kannalta.

3.2 Vaikutukset tiemaisemiin

Satama tulisi näkymään alueen nykyisessä tiemaisemassa kahdesta eri suunnasta, Joensuuntieltä peltomaiseman ylitse ja Retuniementieltä sataman kohdalta. Sataman näkyminen Joensuuntielle riippuu asemakaava-alueen pohjoispuolisen rannan rakennusten toteutuneesta korkeudesta ja väristä. Näkyminen tiemaisemissa on paikallista.



Näkymä Joensuuntien viereltä kevyen liikenteen väylältä kohti satamaa (keltaisen nuolen kohdilla)

3.3 Vaikutukset arvokohteisiin

Vanha kanttorila

Kehittämissuunnitelmassa Vanha kanttorila on sijoitettu osaksi rannan tapahtuma-alueita ja uuden retkeilykeskuksen ja veneilypalvelujen rakennukset sijoittuvat kanttorilan ja rannan väliin. Uusi ajoneuvojen kääntöpaikka ja pienempi pysäköintialue sijoittuvat kanttorilan edustalle hyvin lähelle vanhaa rakennusta. Rakennuksen edustan puustoa joudutaan poistamaan, jolloin nykyisellään rannan puolelta suojaisa pihapiiri liittyy tilallisesti osaksi retkeilykeskuksen kokonaisuutta.

Kanttorilan pihapiiriin kohdistuvassa muutoksessa menetetään maisemallisesti komeita pihakuusia ja hopeasalavia ja luodaan samalla mahdollisuus uuden ja historiallisesti kerrostuneen ympäristön syntyyn. Vanhan kanttorilan vihreä pihapiiri ja retkeilykeskuksen rakennetumpi ympäristö sekä laiturit muodostavat parhaimmillaan, onnistuessaan, yhdessä viihtyisän ja monipuolisen kokonaisuuden. Käytännössä kanttorilan muutos osaksi satamaa edellyttäisi kuitenkin nykyisellään yksityisen pihapiirin muuttamista jatkossa osittain tai kokonaan julkiseen virkistyskäyttöön.

Jatkosuunnittelussa kanttorilan edustan liikenneratkaisua tulisi työstää muutokieleltään sulavampaan suuntaan suhteessa kanttorilaan ja retkeilykeskukseen ja kanttorilan edustaa suunnitella sen mahdollisen uuden käyttötarkoituksen mukaiseksi. Vanhojen ja uusien rakennusten välille voisi muodostua pysäköintiympäristön sijaan/lisäksi oleskeluun sopivaa ympäristöä. Toimintojen sijoittamisessa tulisi huomioida kanttorilan pihapiirin ja sen ympäristön osalta perinnekasvillisuuden, erityisesti maisemallisesti merkityksellisten puiden, säilyttäminen. Myös sataman eteläpuoleisen kosteikon linnustollista merkitystä ja säilyttämistä voidaan selvittää.



Kuvissa kanttorila rannan puolelta (kuusien takana), kanttorilan idyllistä pihapiiriä ja kanttorila ympäröitynä kehittämissuunnitelmaan

Mäntyniemi (Pieni Pappila)

Suunnittelun sataman toteutuessa laajimmillaan, luontohotellia myöten, hotelli tulee näkymään osittain maakunnallisesti arvokkaalle Mäntyniemen eli Pienen pappilan rakennukselle. Suunnitelman toteutuessa ilman luontohotellia, Mäntyniemen rakennukselta näkyy hyvin lähinnä maisemasaua. Molemmissa vaihtoehdoissa satama näkyy laajemmin Mäntymäen rannasta ja laiturilta. Satamahankkeen rakentaminen ei kuitenkaan heikennä Mäntyniemen rakennuksen merkitystä millään tapaa.

4 Lähteet

Puhelinkeskustelu Rerulahden historiasta liris Vuorisen kanssa 10.10.2023.

Valokuva Laivaranta-nimisestä taulusta, taiteilija Kusti Pitko 1946. Saatu 10.10.2023 Reijo Vuoriselta

Heinonen H / Ekopolku Ay, 2023, Juuan Retulahden luontokartoitus asemakaavoitusta varten, kesä 2023

Juuan kunta / FCG, Kirkonkylän osayleiskaava, 22.1.2013.

Juuan kunta / Sweco, Retulahden sataman asemakaava / Osallistumis- ja arviointisuunnitelma, 17.5.2023, <http://dynastyjulkaisu.pohjoiskarjala.net/juuka/kokous/2023283-5-10273.PDF>

Juuan kunta / Pohjois-Karjalan maakuntaliitto / Sweco, Juuan Retulahden sataman kehittämissuunnitelma, Konsepti 25.10.2022

Juuan kunta – Valtakunnallisesti arvokkaat rakennetun kulttuuriympäristön kohteet (VA), <https://www.juuka.fi/documents/9385248/10793739/Arvokkaat+kohteet.pdf/09f03763-5fa6-123a-29fa-a20ca48d153c> (katsottu 10.10.2023)

Juukaseura / Pitäjämuseo sivuston tiedot, <https://juukaseura.fi/museot/pitajamuseo/>

Kansalliskirjasto / Tilastokeskus. Suomen tie- ja vesirakennusten Ylihallituksen alainen kertomus sen johtaessa tehdyistä töistä vuonna 1895 ja 1897. Retulahden syventäminen 1895 ja 1896 - artikkeli. (saatu liris Vuoriselta)

Maanmittauslaitos, Peruspaikkatietojen tuottajien koekäyttöympäristö / Pohjois-Karjalan maakuntakaava 2040, [https://paikkatietojentuottajat-koekaytto.maanmittauslaitos.fi/aineisto/16763acc-4d7a-4bbd-96ad-9a684066954b/pohjois-karjalan-maakuntakaava-2040-yhten%c3%a4isess%c3%a4-tietomallissa-\(hame\)](https://paikkatietojentuottajat-koekaytto.maanmittauslaitos.fi/aineisto/16763acc-4d7a-4bbd-96ad-9a684066954b/pohjois-karjalan-maakuntakaava-2040-yhten%c3%a4isess%c3%a4-tietomallissa-(hame))

Museovirasto, RKY Kohdetiedot / Juuan Kirkonkylän vanha keskusta, https://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1103

Museovirasto, ladattavat paikkatietoaineistot, paikkatieto.nba.fi/aineistot/tutkija.html (katsottu 10.10.2023)

Ympäristöministeriö 1992, Maisemanhoito : maisema-alueyöryhmän mietintö I, <https://helda.helsinki.fi/items/6675faaf-c530-4bc2-8da8-b83e3668cd3c> (katsottu 10.10.2023)

Ympäristöministeriö / Syke, Pohjois-Karjala – Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet VAMA 2021, https://www.ymparisto.fi/sites/default/files/documents/Valtakunnallisesti_arvokkaat_maisema-alueet_2021_11_Pohjois-Karjala.pdf

LIITTEET

Kiitoksemme Teille kaikille, jotka kunnioititte rakkaamme
Sinikka Marjetta HYTÖSEN
muistoa ja otitte osaa suunnattomassa surussamme.
Omaiset

Nimi-
päivä-
onnittelut:



- ★ **Tiistaina 24.8.**
Perttu
- ★ **Keskiyö 25.8.**
Loviusa
- ★ **Torstaina 26.8.**
Ilma, Ilmi, Ilmatar

Ortodoksisen kalenterin mukaan

- ★ **Tiistaina 24.8.**
Tyko, Siiri, Sirkka
- ★ **Keskiyö 25.8.**
Perttu, Tiitus, Tito
- ★ **Torstaina 26.8.**
Aro, Natalia

Pentti Karjalaisen 15-vuotistaiteilija-juhlakonsertti

Harmonikkataiteilija Pentti Karjalainen viettää kuluvana syksynä 15-vuotistaiteilijajuhlansa. Merkki vuoden kunniaksi taiteilija järjestää Pohjois-Karjalassa muuttaman konsertin kiertueen, joista yksi pidetään Juuan kunnantalos- sa torstaina 28.8. Konsertissa esiintyvät Pentti Karjalaisen lisäksi Mika Tarkkonen, Sami Hopponen, Juha Kõnönen ja Timo Savinainen.

Pentti Karjalainen on syntynyt Koiilta, jossa hän sai ensimmäisen kosketuksen musiikkiin kansalaisopiston musiikkiryhmässä silloisen opettajan Pekka Toivase- n johdolla.

Pentti on opiskellut musiikkia myös Keski-Suomen Konservato- riossa Seppo Valkeajoen ja Alpo Pohjan johdolla. Erittäin tärkeä merkitys musiikon uran kannalta on ollut yhteistyö harmonikkame- stari Mika Tarkkosen kanssa, joka toimi myös Pentin opettajana usean vuoden ajan.

Pentti Karjalaisen harmonikka on soinnut kaikkiaan viidellä äänit- teellä joista mainittakoon "Hän- riakrobatiaa", joka sai paljon valtakunnallista huomiota, "Hetki Hanurilla", "Saaristo soi", joka on kapelimestari Jaakko Salon tuot- tama levy ja sisältää tunnetuim- mat merimiesvalssit. Viimeisin levy on nimeltään "Kuumat pal- keet", joka ilmestyi noin vuosi sitten.

Pentti Karjalainen on näyttänyt mainetta myöskin Joensuun har- monikkakerhon vetäjänä. Pentin johdolla harmonikkakerho on sa- vuttanut kaikkiaan kolme Suomen mestaruutta harmonikkakerhojen SM-kilpailuissa. Lisäksi on tullut kaksi hopeaa ja kolme pronssia tilaa.

Pentti Karjalaisella on myös oma yritys: Musiikkituotanto P. Karjalainen Ky, joka on järjestä- nyt mm. kevyen musiikin kon- serteja, joissa on esiintynyt maamme eturivin artisteja mainit- takoon mm. Anna Eriksson, Ai- kakone, Danny ja tulevista kon- serteista kannattaa mainita Marita Taavitsaisen konsertti. Pentti Kar- jalainen on pyörittänyt tämän kesää myös kuuluisaa Valtisjärkin tanssilavaa Enossa.

Karjalainen tekee myös aktiivi- sesti opetustyötä eri kansalaiso- pistoissa mm. Juuassa, Heinäve- dellä, Enossa, Tuupovaarassa..

Juuka - laiva seilasi Pielisellä keisarin luvalla

Juuassa oli 1800 - luvulla oma laivaliikenneyhtiö

Sisävesiliikenteessä 1800 - luvun loppupuoli ja vielä pitkälle 1900 - luvun alkupuoli olivat laivan omistajille tuottoisaa aikaa. Osansa tuottoisasta järvilleikenne- toiminnasta halusivat myös juu- kalaiset kauppiat. Kauppiat per- rustivat vuonna 1892 Juuan Höyry- venhe - Osakeyhtiön ja panivat Juuka - laivan seilaamaan Pielis- sellä keisarin luvalla.

Juukalaisen laivayhtiön sääntö- jen vahvistamista annettiin keisa- rillisen majestettiin korkeassa ni- messä Hänen Suomen senaattilta. Elettii aikaa, jolloin Suomi oli Venäjään kuuluva valtakunnan osa - suurruhtinaskunta.

Rahti - ja matkustajaliikenteen avaamislupaa Pieliselle haki Kei- sarilliselta senaattilta Juuan Höyry- venhe - Osakeyhtiön puolesta yhtiön pääosakas, kauppias **Juho Huttunen**.

"Keisarillinen senaatti on edel- lä mainitun alamaisten hakemuk- sen itselleen esittelytynyt ja nä- kee hyväksi tähän edelle otetut Juuan Höyryvenhe - Osakeyhtiöl- le ehdotetut säännöt hyväksyä ja noudatettavaksi vahvistaa".

Senaatti määräsi, että kuulutus yhtiöstä ja sen vahvistetuista säännöistä on julkaistettava kerran Juuan kirkossa ja kerran Joen- suussa ilmestyvässä sanomaleh- deessä.

Laiva Juukaan Heinävedeltä

Juuan Höyryvenhe - Osakeyhtiö osti laivan Heinävedeltä. Heinävedellä laiva tunnettiin Pun- kaharju nimellä. Alkuaan laiva oli ollut Mikkelissä sikkiläisten kaup- pioiden omistuksessa. Laiva lii- kennöi mikkeliäisten omistukses- sa Länsi - Saimaalla Leporello - nimisenä.

Punkaharju laivansa Heinäve- den Höyryvenhe - Osakeyhtiö myi Juukaan halukkaasti ja koh- tuuhintaan. - Jälkikäteen selvisi, että Heinävedellä omistajat pitivät



Liekka - niminen laiva Retulahden suulla Juuan laivarannassa. Matkustajina on mm. joukko suojeluskuntalaisia. Kaksi lehmää etukannella. (Kotiseutuarkisto.)

alustaan kapeana ja epävakana ja luopuivat siitä mielihyvin.

Saimaalla Pieliselle ja Juukaan laiva saapui kesällä 1892. Kun 15 hevosvoimaa kehittäväällä höyry- koneella varustettu laiva saapui Juukaan Retulahden perälle, se välittömästi sai uuden nimen.

Laiva asetui reittiliikenteeseen välillä Juuka - Koli - Joensuu. Laiva kuljetti matkustajaisia ja kuormatavaraa etupäässä Juuan ja Joensuun reitillä. Höyryvenhelai- va otti matkustajiksi rahtitavaran lisäksi 60 - 70 kansimatkustajaa.

Loviisan laiva

Juuka laiva sai Pielistä seilates- aan kansan parissa oman kutsu- manimen. Kans kutsui höyry-



Nunnahöyry oli hinaajalaiva. Nunna hinas Nunnanlahden satamasta vuokriveä kanavien kautta aina Suomenlahdelle saakka. (Kotiseutuarkisto.)

venhettä Loviisan laivaksi. Tämä johtui siitä, että kun laivan mie- histön ja myös matkustajien ruokahuollon hoiti aina laivalla mukana oleva **Loviisa Louhelai- nen**.

"Juuka laivassa hoitamani ruo- ka ym. huushollia varten olen eriajoin kantanut sanotun laivan konttorista yhteensä yksi sata viisikymmentä (150) markkaa, sekä - purjehdusajan päätyessä palkkani huushollitoimesta viisi- kymmentäkolme markkaa (53), josta tämän kuitin annan. Juuassa marraskuun 2. päivänä 1894. Loviisa Louhelainen.

Juuan Höyryvenhe - Osakeyhtiön isännöitsijänä oli vuosina 1892 - 1895 kauppias **Antti Lehikoinen**. (Kalliolan Antti Lehikoinen.) Laivan päällikköinä Juuka - laivalla seilasivat **Arvid Lautala**, **Evert Dybeg** ja **Jussi Kurenieniemi**.

Kauppias Huttunen lisäksi Juuan Höyryvenhe - Osakeyhtiön osakkaita olivat K.J. Tuhkanen, Taavetti Kakkinen, Pekka Hytti- nen, Paavo Sutinen, Pekka Ryy- nänen, Matti Nykyri, Juho Kakki-

nen, Antti Lehikoinen, Pekka Lindblad, Iina Roos, Hilja Karja- lainen ja Arvid Järnefelt. Pielis- järveltä yhtiön osakkaita olivat Yrjö Björklund (apteekkar), sekä Aukusti Kari.

Laiva opposi Retulahden suulle

Juuka - laiva opposi syysmyr- sissä lähellä kotisatamaa Pielisen Retulahden suulle vuonna 1894.

Kovin syvällä laiva ei onponut, sillä höyryvenhe saatiin ylös miesten ja hevosten voimilla. Laivan nosto maksoi 160 silloista markkaa. Höyryvenhe yhtiön vuotuiset kulut olivat noin 7.000 markkaa. Kuluja olivat mm. pal- kat, kanavamaksut ja polttopuu. Laivan uppoaminen oli varusta- malle niin kova isku, että laiva päätettiin noston jälkeen myydä. Laiva myytiin lissalmeen, jossa se oli lähilikkenteessä.

Juuan Höyryvenhe - Osakeyhtiön toiminta laivanvarustamoyhtiönä päättyi vuonna 1895.

Matti Puoskari



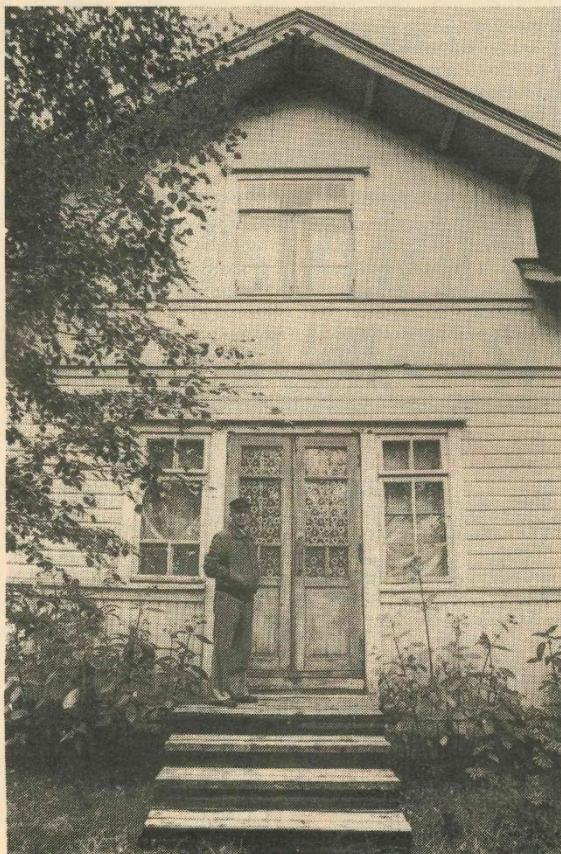
Laivayhtiön perustajan Juho Huttusen muotokuva on Seurojentalon Lottahuoneen seinällä. - Huttusen omaisuus siirtyi lahjoituksena suojeluskunnalle ja sitä kautta seurojentaloyhdistykselle.



Ellin kans seilattiin Juukaan Koli-laivalla... Reilut viisi vuosikymmentä sitten Koli-laiva oli tuttu näky Laivarannassa. (Valok. Ville Tuhkanen/Museovirasto)

Aika entinen ei koskaan enää palaa...

Juuan sataman kulta-aika kaukana menneisyydessä



Kahvila (nykyisin asuintalona) on ainut enää jäljellä olevista Laivarannan »kulta-ajan» rakennuksista. Uuno Sutinen asioi ensimmäisen kerran tässä talossa jo 65 vuotta sitten.

▪Juuan satama, joka tunnetaan paremmin Laivarantana, oli vielä 1930-luvun loppuun saakka vilkas ja toiminnallinen keskus.

▪Viikottain laivaliikenne oli vilkasta ja monipuolista. Pielisen selkiä pitkin kulki Juukaan ja Juuasta runsaasti rahtia ja matkustajia.

▪Sitten tekninen kehitys ajoi ohi vesiliikenteen: tulivat kuorma- ja linja-autot. »Kiireinen» elämänrytmi alkoi jo 40-luvulla olla ihmisten riesana: enää ei ollut aikaa istuskella päiväkausia laivassa, oli kiire ja linja-auto vei perille huomattavasti nopeammin kuin höyrypaatti.

▪Aika siis ajoi vääjäämättä Juuan sataman ohi. Rahti- ja matkustajaliikenteeseen tarvittiin vauhtia ja sataman käyttö jäi yhä vähemmälle. Ja sitten 40-luvun puolella tapahtui lähes täydellinen hiljeneminen, kertoo sataman kulta-ajan muistava Uuno »Unski» Sutinen.

Pielisen laivaliikenne ulottui Juukaan saakka jo viime vuosisadan vaihteen tietämillä. Ensimmäinen rahtilaiva rautautui Retulahdelle Mäntyniemeen tietävästi vuonna 1896. Kirkonkylän ensimmäinen »satamana» toimi 1900-luvun alussa ja vielä todennäköisesti

vuoden 1910 tienoilla Mäntyniemi. Sitten toiminta siirrettiin nykyiselle paikalle Laivarantaan, jonne rakennettiin jo oikea laituri.

Vuonna 1908 syntynyt Uuno Sutinen kertoo muistavansa kuinka hän jo poikasena näki rahti- ja matkustajalaivojen

puskuttavan Ritoniemen ohi Retulahden perukkaan. - Pikku pojan mieleen painuvat lähtemättömästi valkeat, suuret paatit, jotka lähtiessään töräyttelevät jäähyväisiä satamassa.

-Sitten nuorena miehenä pääsin töihin kauppias Juho

Huttusen liikkeeseen ja sitä kautta kesäaikaiseksi työpäiväksi tuli Laivaranta. Aloitin siellä työt vuonna 1952. Siihen aikaan rahtia ja matkustajia kuljettivat Koli, Tapio ja Lieksa. Nämä laivat olivat pituudeltaan siinä 20-25 metriä.

30-luvun lopulle

Laivaliikenne jatkui melko vilkkaana aina 30-luvun loppuun saakka. Työskentelin vuodesta -25 vuoteen -39 asti kesät satamassa ja huolehdin tavarantoimituksesta, varastoinnista ja sen edelleen kuljettamisesta kirkonkylän kauppaliikkeisiin. Talvet olin sitten myyjänä kaupassa. Kesät toivatkin mieluista vaihtelua talven sisähommille kaupapuodissa. Vuosien 1925-39 välisenä aikana olin töissä Juhon Huttusen kaupan lisäksi K.J.Tuhkasen perillisten liikenteessä sekä Kauppayhtiössä. Tuon ajan laivamiehistä on jäänyt muutama nimi mieleen. Lieksa-laivan kapteenina oli Nikunen ja perämiehenä Paavo Puumalainen ja konemestarina Sorsa. Koli-laivan kapteeni oli puolestaan nimeltään Sipari.

Autot valtaavat

Vähitellen jo 30-luvun alusta lähtien alkoivat kuorma-autot vallata jalansijaa rahtiliikenteessä. Vastaavasti linja-autot alkoivat kuljettaa matkustajia ja se tiesi menetystä laivaliikenteen tuloihin. Alussa autoja oli hyvin vähän, mutta vuosien mittaan niitä tuli koko ajan lisää ja laivaliikenteen kuolonhetket alkoivat olla kärsillä, sanoo Uno Sutinen.

Joensuu, Lieksa, Nurmee

Juukaan laivat liikennöivät Joensuusta, Lieksasta ja Nurmeksestä. Kirkonkylän Laivarannan lisäksi rahtiliikennettä hoidettiin myös Nunnanlahden sataman kautta. Laivaliikenne oli sydänkesän aikaan todella vilkasta, sillä raskaat tavarat, kuten jauhot ja suolat hankittiin varastoon talvea varten. Tietysti koko talven varastoa ei mikään liike saanut kokoon kesäaikana ja lisätäydennykset tehtiin talvella hevoskuljetuksin. Tavara tuli

jäätietä pitkin Lieksan Kylälahdesta. Toinen suunta oli Nurmee, josta rahtia ajettiin maanteitse hevosella.

Uno Sutinen kertoo olleensa viimeksi töissä satamassa 40-luvun lopussa. —Tuolloin varsinainen rahti- ja matkustajaliikenne oli jo loppunut.

Silloin välitettiin ainoastaan kunnan sisäistä rahtia: puolukkaa. Ihmiset toivat eri puolilta pitäjää keräämänsä puolukan satamaan, jossa ne survottiin suuriin tammisiin viinitynnyreihin. Varaston puolukoilla oli Kaukas Oy:n omistama varastorakennus. Veneet ajoivat syyskesäisin mm. Paalasmaasta, Larinsaa-resta, Koverosta ja Ritoniemestä. Kauppayhtiö välitti säilötyn puolukan eteenpäin. Muistelen, että joinakin syksyinä puolukkaa vietiin jopa Saksaan saakka. Matkustajaliikenne oli tuolloin jo niin olemattomissa, että satamassa ollut matkustajien odotushuone oli muutettu lautavarastoksi.

Viimeisin Laivarantaan liikennöineistä laivoista oli Lieksa. Se ajoi lopuksi kolme kertaa viikossa Juukaan. Vesiliikenteen kulta-aikana laivoja tuli ja meni päivittäin.

50-luvun jälkeen matkustajaliikenne on ollut pysähdyksissä lähes kokonaan. Aina silloin tällöin on matkustajaliikennettä ollut, mutta se on jäänyt kerrallaan yhden kesän kokeiluksi. Ja syy on selvä: matkustajia ei enää ole riittävästi.

Nyt onkin selvää, ettei Laivaranta enää herää sellaiseen kukoistukseen, kun se oli vuosisadan alusta vielä 30-luvun loppuun saakka.

Pienoinen kahvila

Laivarannan toiminnan vilkkaimpana aikana rannalla oli useita rakennuksia. Laiturin, joka sijaitsi suunnilleen nykyisellä paikalla, lisäksi rannassa oli kolme varastorakennusta odotussali, kahvila sekä pieni aitta.

Laivalaituria lähestyttäessä oikealla olivat mitoiltaan noin 8×8 metrin suuret varastomakasiinit, jotka kuuluivat Tuhkasen kaupalla ja Kaukas Oy:lle. Vasemmalla olivat odotussali, kooltaan 6×8 metriä, ja Osuuskaupan varasto, jolla oli mittaa 7×8 metriä. Taaempänä Laivarannan johtavan tien oikealla puolella oli kahvila. Rakennus on yhä nytkin olemassa ja se on asutokäytössä.

Laivarannassa piti kahvilaa noin vuosien 1920 ja 1930 välisenä aikana Selma Sutinen. Toimintaa harjoitettiin laivojen liikennöintikauden ajan, mikä kesti yleensä viidestä, viiteen ja puoleen kuukauteen. Laivojen tulo ja lähdön aikaan kahvilassa riitti vilskettä, muistelee Uno Sutinen. —Kahvilana toimi suurehko sali, jossa oli vain yksi pitkä



Nunna-laiva kuvattuna Nunnanlahden rannassa vuonna 1935. Paikkakunnalla oli omaakin »laivanvarustusperinnettä». Nunnan rakensi ja sillä liikennöi juukalainen Antti Romppanen.

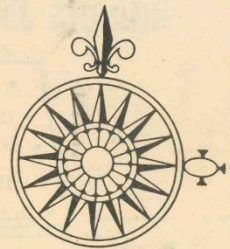
pyötä. Kyllä siihen kuitenkin sopi reilusti kymmenen asiakasta kerralla. Vieressä oli keittiö, missä keitettiin kahvit, leivottiin ja laitettiin ruokaa. — Sen muistan, että pullapalaset olivat paksut, sanoo Unski Sutinen vesi kielellä vielä kuusi vuosikymmentä myöhemmin samaisessa kahvilahuoneessa.

—Kaipa se kahvilan pitäminen kannatti kesäisin, sillä laivojen lähtö ja tulo oli suuri ohjelma numero siihen aikaan. Kuusi, seitsemän vuosikymmentä sitten kun ei ollut televisiota, eikä muitakaan sellaisia huvituksia ja menoja kuin nykyisin.

Etenkin sunnuntaisin tultiin koko perheen voimin katsomaan laivan lähtöä satamaan. Silmä tarkkana seurattiin laivan arvokasta kääntymistä laiturin kupeessa. Laiva törräytti »huutonsa» kolmesti aina ennen lähtöä.

Näin oli kuusi vuosikymmentä sitten. Nyt satama seisoo tyhjänä vain yksityiset pienveneet vartianaan. Aikainentien ei koskaan enää palaa...

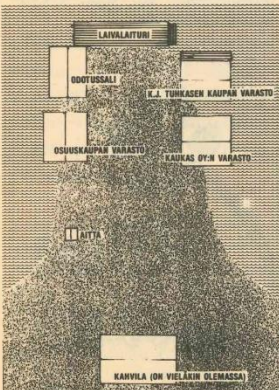
Laivat tulivat vielä myöhään syksylläkin Laivarantaan. Kerran laivan tulo jäi iäksi mieleen. Olin poikasena luiskelemaisena erään kaverini kanssa Retulahdella, kun Lieksa-laiva ilmestyi lahden suulle. Jää alkoi särkyä sen edessä ja meille tuli todella hoppu poistua rannan suojiin. Silloin tilanne ei juurikaan naurattanut, sanoo Unski Sutinen.



Laivarannasta noin 50 vuoden takaa. Kuvassa näkyy laituri, joka on lähes samalla paikalla kuin nykyinen laituri. Takana hämmöittävä osaksi laivamatkustajien käytössä ollut odotussali. Kuvan henkilöt kävelevät laivalaiturilta K. J. Tuhkasen kauppaliikkeen varastomakasiinin etusillalle. Kuka tunnistaa kuvan henkilöt.

Unski + Antti + Juhon

tuolista seurasta.



Tällaiselta näytti Laivaranta ja sen rakennukset 60 vuotta sitten. Näistä on jäljellä enää kahvila-asuintalo. Vielä nykyin talo on asutokäytössä. Maksimit oli rakennettu osittain veden päälle.