

Olavi Kallioniemi

Karkun kirkkovenekauden loppuajat

Kirkkoveineitä ennen kirkkoa

Kirkkoveineillä on pitkä historia. Virolahdelta on löydetty vuoteen 970 ajoitettu 13-metrinen vene, joka on yhdistetty viikinkien idäntien jokimatkoihin. Sigtunan retkellä 1187 oli mukana samanlaisia pitkiä veneitä ja sellaisilla lähdettiin Hämeestä sotaretkelle Nevalle vuonna 1240 piispa Tuomaan johdolla. (Kauppinen ym. 1992.) Keskiajalla oli Ruotsissa sotalaitosjärjestelmä, johon kuului laivalahkoja ja niillä yhteisvastuullisesti hoidettavia aluksia. Sama järjestelmä oli käytössä myös (Varsinais-)Suomessa niinkin myöhään kuin vuonna 1450, jolloin Kaarle Knuutinpoika määräsi kirjeessään jokaista uiskolahkoa (snekke lagh) valmistautumaan helluntaihin mennessä sotaa varten. Laivalahkojärjestelmä on juurtunut Suomeen jo 1100-luvun puolivälissä.

Veneiden nimi *snaeka* tulee sanasta, joka merkitsee terävää esinettä, kärkeä ja viittaa veneiden pitkään kapeaan muotoon. Suomen kielessä veneiden nimeksi tuli *uisko*. Vanhimmat kirjalliset tiedot uiskojen käytöstä ovat 1300-luvulta. Eerikin kronikka (1320-21) kertoo Tyrgils Knuutinpojan retkestä Inkerinmaalle:

Surmasivat kansan ja polttivat kylät
samoin monet uiskot, uudet ja hylät.
Särkivät haapiot ja polttivat ne
niin saivat rauhan ja palasivat he.

Keskiajan lopulla uiskojen merkitys sota-aluksina loppui, mutta kruunu vaati edelleen, että maassa oli pitäjänvenelaitos, joka varusti suuria veneitä valtion virkamiesten matkoja varten. 1500-luvulta tunnetaan eräitä oikeudenpäättök-

siä, joissa veneiden ylläpidon laiminlyönnistä on rangaistu. Vuonna 1639 tuomittiin koko Asikkalan pitäjä hankkimaan pitäjänvene, jolla kruunun väkeä voitiin kuljettaa Päijänteen yli. (Vilkuna 1975.)

Kirkkoveineet käyttöön

Kun kansa alkoi saapua yhteisiin jumalanpalveluksiin suurissa seurakunnissa hyvinkin kaukaa, olivat pitäjänveneet sopivia myös näille matkoille. Esimerkiksi Ikaalisista on kerrottu, että sieltä mentiin Karkun kirkkoon kolmella paatilla: ensimmäisellä Kyröskoskelle, toisella Siuroon ja kolmannella Karkkuun.

Karkun kirkkomatkoista kerrotaan myös Parkanossa ja Kihniöllä, jotka ovat ennen olleet Kyrön pitäjää. Kun Kyrö on eronnut Karkusta 1300-luvulla ja kirkkomatkat ovat silloin loppuneet, on mainittujen matkojen täytynyt tapahtua sitä ennen (Jokipii 1946).

Kirkkoveiden voimakkainta leviämisaikaa on ollut puhdasoppisuuden aika 1600-luvun lopulla, jolloin jumalanpalveluksissa ja ripilläkäyntiä alettiin kontrolloida. Vanhimmat arkistoista löytyvät tiedot suomalaisista kirkkoveineistä ovat juuri 1600-luvulta. Papisto saattoi silloin jopa vaatia yhteisiä veneitä, kuten Pyhtäällä vuonna 1683, kun kansa kävi heidän mielestään liian vähän kirkossa.

Kirkkoveiden käyttö on yleistä kautta Suomen. Veneiden koko riippui paljolti matkan pituudesta. Mitä kauempaa tultiin kirkkoon, sitä edullisemmiksi todettiin suuret veneet. Karkun veneet ovat olleet pieniä suurten selkien veneisiin verrattuina.

Suurin tunnettu suomalainen kirkkovene on ollut 30-hankainen, joten siinä oli 60 airoa ja

airossa kaksi soutajaa. Tuhdolla istui neljä henkeä rinnakkain. Soutajia oli siis 120 ja kun mukaan otettiin lisäksi muuta väkeä, mahtui veneeseen 150–160 henkeä. Tämä vene oli käytössä Säämingissä ja kuljettava kirkkomatka 50 km. Samassa pitäjässä oli myös 24-hankainen vene, johon mahtui 120 henkeä. Myös muualla Suomessa tunnetaan yli 20-hankaisia veneitä. Tavallisesti ne olivat kuitenkin 6–15-hankaisia. (Vilkuna 1975.)

Kirkkoveneistä ei paljoa tutkimustietoa

Siitä huolimatta, että kirkkovenelaitos on ikivanha, tarkkoja tietoja veneistä ei ole kovin paljon säilynyt. Se on ollut niin itsestään selvä asia, ettei siitä ole ollut tarpeen mainita.

Kirkkovenelaitokseen kiinnitti ensimmäisenä huomionsa A. O. Heikel saatuaan vihjeen rappeutuvasta kirkkoveneestä. Hän ryhtyi vuonna 1911 kyselemään niistä tuttaviltaan. Tällöinkin tutkimuksen tärkeimpänä asiana oli, missä on Suomen pisin kirkkovene. Kysely oli melko sattumanvarainen. Pisimmäksi osoittautui Virtain Ikkalan 14-hankainen 21,40 m pituinen vene.

Tärkeämpää kuin yksityisten veneiden koko, oli kuitenkin se, että tässä yhteydessä todettiin monien luettelossa mainittujen veneiden olevan jo käytöstä poistettuja, lahoavia veneitä. Monikaan niistä ei ollut enää alkuperäisessä käytössä, vaan jollakin ajettiin tiilitehtaalle savea, jotkut olivat halkoproomuina. Kirkkovenekausi koko maassa oli päättymässä.

Kirkkoveneiden vanhinta historiaa on selvittellyt Kustaa Vilkuna. Paikallishistorioissa on selvityksiä kirkkoveneistä, jos niitä pitäjässä on käytetty. Laaja, runsaasti kuvitettu ja perusteellinen Savon kirkkoveneitä käsittelevä tutkimus on Kuopion kulttuurihistoriallisen museon julkaisu Kirkkovene, jossa selvitetään tuon laajan järvialueen veneiden perinne ja viimeiset vaiheet.

Karkun kirkkoveneet

Karkun seurakunta on ollut jakautuneena vesistön kahden puolen. Silloin, kun maanteitä ei vielä ollut ja maitse kulkeminen oli sen vuoksi hankalaa, oli järvi yhdistävä tie. Sitä pitkin päästiin hyvin sekä talvella että kesällä. Keli-

rikkoajat olivat vaikeampia, mutta nekään eivät kestäneet monta viikkoa. Venettä käytettiin niin pitkään kuin se vain oli mahdollista. Vuosien 1800–1801 vaihteesta kerrotaan: "Kirkkoon kuljettiin veneillä vielä joulukuun 14. päivänä ja järvet jäätyivät vasta saman kuun 16. päivänä pysyen vaarallisina kulkea aina tammikuun 8. päivään 1801." Tuolloin on varmaan joulujumalanpalveluksessa ollut vähän väkeä, kun salokuntalaiset eivät sinne päässeet, elleivät sitten kiertäneet Vammalan kautta.

Karkussa oli siis totuttu kulkemaan veneillä, olivatpa ne suuria kirkkoveneitä tai tavallisia pieniä soutuveneitä. Jo vanhan Sastamalan seurakunnan aikana järvet ja joet olivat parhaat kulkutiet laajan seurakunnan kaukaisimmistakin osista emäkirkolle. Kuloveden, Rautaveden ja Liekoveden rannoilla on kirkkovenelaitos ollut siis toiminnassa vuosisatojen ajan. Täällä puhuttiin murteen mukaisesti kirkkopaateista.

Seuraavassa käsitellään Karkun kirkkopaatteja, jotka vielä 100 vuotta sitten kuljettivat väkeä Sastamalan kirkolle ja joita parhaina suvisunnuntaina kerääntyi melkoinen joukko Lukkarinkallion äärelle tuoden juhlapukuista kansaa jumalanpalvelukseen.

K. J. Soinin mukaan kolmihankaisia tai sitä suurempia veneitä voitiin kutsua kirkkoveneiksi. Kaksihankaiset eivät sellaisia olleet, vaikka niillä olisi kirkossa käytykin.

Tiedot Karkun kirkkoveneistä

Tämän tutkimuksen tiedot ovat peräisin seuraavista lähteistä:

1. Kesällä 1976 suoritin Karkun ja Tyrvään seurakuntien alueella Helsingin yliopiston kirkkohistorianlaitoksen toimesta kirkollisen kansanperinteen yleiskyselyn. Sen yhteydessä oli kysely myös kirkkoveneistä, joista eräät kertojat osasivat vielä kertoa omakohtaisia muistoja.

2. Pertti Virtarannan teoksissa ovat eräät karkkulaiset kertoneet kirkkoveneistä.

3. Satakunnan Museossa on säilytetty K. J. Soinin kirjoitusta vuodelta 1946 "Vanhoja kirkkoveneitä Karkussa".

4. Lisäksi on tietoja Tampereen yliopiston kansanperinteenlaitoksen kokoelmista ja kirjallisuudesta.

Kirjoituksen lopussa oleva taulukko on tehty näiden tietojen perusteella. Tärkein sarake on ensimmäinen, joka sisältää Soinin esittämän luettelon vuosisadan vaihteessa käytössä olleista 15 veneestä. Hän on tehnyt sen oman kokeuksensa mukaa, sillä hän on elänyt silloin, kun nuo veneet olivat käytössä, ja tietää varmasti myös veneiden koon. Hänen tietoihinsa turvautuu joskus myös Virtaranta.

Taulukkoa tarkasteltaessa on huomattava, että eräät eri nimillä mainitut paatit tarkoittavat samaa. Kertoja on muistanut vain yhden omistajan. Joku toinen on muistanut toisen. Veneiden koossa esiintyvät erot johtuvat ehkä muistivirheistä tai siitä, että vene on uusittu ja tiedot koskevat toista venettä. Eräät kertojat myös sekoittavat hankaluvun, sanoen kolmihankaista (kolme paria airoja) kuusihankaiseksi.

Kirkkovenerantoja on ollut useita, mutta ei niin monta kuin veneitä, sillä eräissä rannoissa on ollut useamman veneen "kotisatama". Vihtori Marjamäki luetteli Virtarannalle seuraavat paikat: Karkunkylä, Lielähti, Hurula, Kutala ja Kojolan Pentti. Muutama vene oli Kiuralassa, mutta eniten niitä lähti pyhäämuisin matkaan Kärppälän rannasta. Palvialassa oli yksi vene. Aluskylällä ja Ketunkylällä oli yhteinen, vaikka noilta seuduilta ei ollut vaikeuksia mennä kirkkoon maantietä pitkin. Vieläpä Heinoossakin oli vene, ainakin Karvalla.

Lielahden ja Karkunkylän veneillä oli kirkkomatkaa noin kaksi kilometriä, Kärppälän ja Kiuralan 6–8 km ja Nohkuan rantoihin hiukan enemmän. Kutalaan tuli jo kokonainen peninkulma ja Tyrisevälle vielä enemmän. Heillä oli kuitenkin huomattavasti lyhyempi matka Suoniemen kirkkoon, joka oli valmistunut v. 1803 ja jossa he myös usein kävivät. Myös Kutalasta käytiin Suoniemellä.

Veneet ovat alkuaan olleet venelahkon eli joko koko kylän tai muutamien talojen yhteisiä, mutta viimeisinä aikoina oli eräillä taloilla oma vene. Niihinkin veneisiin, jotka mainitaan vain yhden talon nimellä, kuului tavallisesti muitakin. Veneen hankainmäärä oli yleensä sama kuin omistajien määrä. Varhemmin airoissa saattoi olla talon puumerkkikin.

Eräitä yksityiskohtia paateista

Palviala: Suomen sodan ajoilta (1808–09) kerrotaan, että Palvialasta miehet oli viety niin tarkkaan sotaan, että Palvialan 16-hankaisessa kirkkopaatissa Harsun seppä oli ainoa mieshenkilö – ja luonnollisestikin hän piti perää (Virtaranta 1953). Kylässä on ollut vene myöhemminkin. Palvialan venettä pidettiin sillä paikalla rannassa, mihin myöhemmin rakennettiin Rakentajan konttorirakennus. Siinä oli kylän venevalkama.

Nohkuu: Nohkualaisilla oli Ylisen rannassa 6-hankainen paatti. Sen jälkeen Simppa ja Vira rakensivat yhteisen 3-hankaisen ja huonokulkuisen paatin ja Ylinen 5-hankaisen. Nohkualaiset kilpailivat Aluskylän–Ketunkylän veneen kanssa. Kotiin jääneet nohkualaiset seurasivat kilpailua Ylisen rantakalliolta. Matka kirkolta Nohkuuun kesti noin puoli tuntia. (Virtaranta 1953.)

Lauri Viran mukaan veneen omisti lukulahko ja hän muisti oman kotitalonsa veneen ja kertoi, että venettä hankittaessa jo todennäköisesti huomattiin, että sen käyttö vähenee, eikä siitä tehty kovin suurta. Veneellä oli hyvä lato Viran vanhalla tontilla Packalenin kohdalla, jossa kaikilla taloilla oli soikionmuotoiset tontit, jotka isonjaon yhteydessä jäivät pois. Veneen myöhemmästä kohtalosta hän ei muista eikä muista isänsäkään koskaan puhuneen kirkkomatkasta veneellä.

Vira oli mukana v. 1909 kirkkoveneellä tehdyllä matkalla Pirunvuoren juhannusjuhlille. Se oli toinen Nohkuan veneistä. Renkipojat laittoivat sen veteen paisumaan juhannuksen alla. Muuten se oli kunnossa, mutta airoja piti hakea muualta lisää. Vene oli täynnä nuorisoa ja se palasi illalla takaisin Nohkuan rantaan.

Vilho Svahn muistaa, että Nohkuan vene oli Packalenin, Viran ja Simpan yhteinen. Sen venelato oli Viran ja Packalenin rajalla. Loppuaikoina vene oli Packalenin navetan parvella. Se oli loppuun saakka luja ja poltettiin todennäköisesti juhannuskokossa.

Kiurala: Kiuralassa oli neljä venettä. Soinin mukaan taloilla oli omat veneet siksi, että niitä tarvittiin sadonkorjuuseen, kun viljelyksiä ja heinämaita oli saarissa. Kalle Jokinen (s. 1899), joka asui lapsena Kiuralassa ja kävi hyvin usein äitinsä kanssa kirkossa, sanoi, ettei

silloin, ennen ensimmäistä maailmasotaa, enää Kiuralassa ollut kirkkoveneitä, niin että hekin menivät kesäisin kirkkoon taatan veneellä. Taa-ta souti ja äiti piti perää.

Kutala: Rainion rannassa oli 5-hankainen vene, jolla Martti Kivikosken kertoman mukaan kuljettiin Sastamalan kirkkoon. Sinne mentiin Karkunkylän kautta. On kerrottu sekä Kutalan veneestä että Rainion veneestä. Kun Martti Ketola mainitsee Rainion olleen Kutalan veneen perämiehenä, on kai kysymyksessä vain yksi vene. Kutalasta käytiin myös Suoniemellä, jonne oli huomattavasti lyhyempi matka.

Suoniemen kirkolle mentäessä, aivan pitäjien rajalla, Kalvin rannassa oli neljä paattilatoa. Siellä oli Aatu Mäenpään ja Ulla Linnakon yhteinen lato sekä Nikalin, Ahteen ja Frans Kalvin ladot. Siitä oli 2–3 km:n matka kirkkoon, Koskisen rantaan. Nämä veneet olivat kolmihankaisia. Toiset olivat kokonaan tervattuja, joidenkin yläreuna oli maalattu.

Kojolan veneen koosta on erilaisia tietoja. Se oli vitsahankainen, Soinin mukaan 3-, Palosen mukaan jopa 9-hankainen. Palonen kertoi, että se oli seudun suurin ja valitteli, ettei hän ennättänyt päästä koskaan sen kyytiin. Se oli hänen mukaansa Saari-Kojolan ja Niemi-Kojolan yhteinen ja oli lähes joka pyhä liikkeellä.

Maso: Soini ja Virtaranta mainitsevat suurimmaksi karkkulaiseksi paatiksi masolaisten 15-hankaisen veneen, johon mahtui 50 henkeä. Masolaisilla lieene loppuvaiheessa ollut kaksi venettä, joista toisen omistivat Ketola, Koivisto, Linnunpää ja Sillanpää ja toisen Antila ja Mäkelä ja siinä oli mahdollisesti mukana myös Virtanen, koska Kalle Virtanen kertoi isänsä hoitaneen perämiehen virkaa, ellei Mäkelä ollut mukana.

Virtanen kertoi myös, että Antilan vene oli Kärppälän rannassa säilytetyistä veneistä viimeksi käyttökelpoinen. Se oli tehty hyvistä aineista ja hoidettu huolella. Viimeksi Suojanen kuljetti sillä sahatarvaraa Palvialasta.

Virtanen muutti vuonna 1916 pois Karkusta, mutta kävi siellä kesäisin. Matkoillaan hän näki veneen hyljättynä matalassa vedessä Sadanleukaluulta Siuroon päin. Siinä se vähitellen lahosi. Viimeksi olivat jäljellä vain kaaret. Hän uskoi varmasti tunteneensa tuon veneen, olihan hän sitä katsellut kotirannassaan vuosikautia.

Suoniemi oli Karkun kappeli vuosisadan alussa. Sieltä Soini mainitsee suurimpana Kaudanleukaluun salmesta kertoo, kuinka Kaudanleukaluun 24-hankaisella kirkkoveneellä lähti 100 miestä pyrkimään yli Kuloveden. Kun vene pääsi salmeen, jota nyt nimitetään Sadanleukaluun salmeksi, se upposi ja kaikki siinä olleet hukkuivat ja siitä salmi sai nimensä.

Veneiden rakentaminen ja huolto

Uutta kirkkovenettä rakennettaessa työtä johti oman kylän tai lähiseudun venemestari apunaan veneen omistajat. Ketolan vene rakennettiin todennäköisesti viimeksi, koska sen rakentamisen eräät kertojat vielä muistavat. Sen valmistumisesta vastasi tottijärveläinen tai vesilahtelainen venemestari. Vaikeimmat ja vaativimmat kohdat valmisti mestari itse.

Ensin tehtiin emäpuu eli pohja. Se oli noin 10 tuuman levyinen mäntypuu, "kitukasvuista jouhipuuta", ei sydänpuuta, josta tehty vene olisi helpommin vääntynyt. Pohjalankku oli etupäästä leveämpi kuin perästä. Levein kohta oli ensimmäisen soutajan tuhdon alla. Se oli veneen rinta. Pohjaan kiinnitettiin puuvaarnojen avulla keulan ja perän kaaret eli karkkulaisittain kinupuut. Ne olivat juurimalla otettua koivua. Ylöspäin tuleva osa oli juurta ja pohjaan liittyvä osa runkoa.

Pohjan syrjien valmistaminen oli tarkkaa. Sen teki mestari itse. Ensimmäisen laudan asento ratkaisi koko veneen muodon. Siksi se oli tehtävä tarkasti. Sivulautojen kiinnitystä varten tehtiin valekaaret. Mitä pitempi vene, sitä useampi kaari tarvittiin. Niiden avulla saatiin veneeseen oikea muoto sivulautoja kiinnitettäessä. Lautoja oli yleensä neljä ja ne kiinnitettiin tuoreina, että olisivat hyvin taipuneet veneen muotoon. Niiden tuli olla yhtämittaisia. Liitoksia ei väliin tullut. Ylimpänä kiersi reunaa vahvempi hankapuu, johon hankatapit kiinnitettiin.

Karkkulaisten venelaudat, samoin kuin ter-vakin saatiin Painonmaasta, joka oli Noormarkussa sijainnut Kollasen ratsutilalle jo keskiajalta kuulunut yli 1000 hehtaarin alue. Se myytiin vuonna 1873, mutta erotettiin hallinnollisesti Karkun kunnasta vasta vuonna 1900. Tällä alueella oli neljä torppaa, jotka maksoivat

veroa Kollasesta muodostuneille tiloille. Sieltä tuotiin verotervaa niin paljon, että sitä riitti myyntiinkin. Painonmaassa kasvoi pitkiä puita, joista saatiin venelautoja. Niiden valmistamiseen kelpasi vain pitkä, suora, oksaton ja hienosyinen mänty.

Pitkää venettä oli tuettava vahvistajilla, jotka kiinnitettiin sitä varten tehtyihin tukikaariin. Alkuaan ne tehtiin puusta, myöhemmin raudasta. Vahvistaja laitettiin veneen poikki sen ylälaitaan. Isommissa veneissä niitä oli kolme. Osa kaarista oli muita vahvempia paitsi tukeakseen venettä, myös siksi, että niistä sai soutuessa hyvän tuen jaloilleen. Perä- ja kokakinut vahvistettiin vielä pehmeäksi keitetyllä halkaistulla vuohensarvella, joka taivutettiin laitalaudan yläkulman yli ja naulattiin päistään kinupuihin. Sen avulla pitkäkin vene saatiin tukevaksi. (Jokipii 1946; Soini 1946.)

Veneet tervattiin keväisin jättien lähdön aikaan tai vähän ennen. Parhaimmillaan koko venekunta oli sitä tervaamassa. Vene haettiin vajasta rannalle ja käännettiin kumolleen. Ensin tervattiin ulkopuolelta ja sen kuivuttua vene käännettiin ja tervattiin sisältä. Veneiden vanhentuessa ja käytön vähentyessä niiden hoitokin väheni. Niitä ei enää tervattu joka kevät. Vanhat veneet olivat molemmilta puolin synkän mustia, kun niihin oli moneen kertaan vedetty tervaa.

Kerran keväällä oli Kärppälän rannassa Frin venettä tervaamassa 17–18-vuotias poika. Kun oli kolea päivä, hän piti tervaa lämpimänä polttamalla vieressä tulta ja kuumentamalla siinä kiviä, jotka sitten laittoi terva-astiaan. Terva tuli juoksevammaksi ja helpommaksi levittää, mutta pian juoksi myös tuli veneeseen. Poika huusi apua, kun ei jaksanut yksin työntää venettä veteen. Mutta ennen kuin apua tuli, oli vene palanut.

Ketolan veneen ylälaita oli maalattu valkoiseksi. Kun suurilla vesillä lähes jokaisella veneellä oli oma nimi, oli Karkussa kertojain tiedossa vain tuo Ketolan vene, jolla oli nimi Virma. Se oli tietysti otettu luonnehtimaan veneen keveyttä ja nopeutta.

Seurakunta ei millään tavalla puuttunut veneiden hankintaan, hoitoon ja käyttöön. Ne olivat omistajien yksityisasiaita.

Pyhääamuna venerannassa

Pyhääamuisin kokoontuivat mustiin pukeutuneet kirkkoon lähtijät venerantoihin. Kaikkialta lähtö oli varmaan samanlaista.

Seuratkaamme sitä nyt Kärppälän venevalkamassa, joka sijaitsi Palosen määritelmän mukaan "Mattilan haan rannassa Haapaniemen sillasta Kemlin saarelle päin". Sinne laskeuduttiin maantieltä entistä Haapaniemelle johtanutta tietä pitkin. Myöhemmin Haapaniemen tie on siirretty toisaalle ja silta tien päästä purettu. Monet olivat tehneet jo pitkän kävelymatkan rantaan tullessaan, kuten masolaiset, jotka tulivat sinne polkuja pitkin. Matkaan oli lähdetty toista tuntia aikaisemmin ja kukin kulki omaa tahtiaan.

Masolaisten kirkkopolku kulki Martti Ketolan mukaan "Finskalta huoneitten sivu, edelleen mäkipolkua Kantille. Siitä mentiin Ali-Viikarin pellonsyrjää". Kerran oli vastassa poliiseja, jotka maanomistaja oli sinne toimittanut estääkseen kulun peltojensa kautta. Kulkijat joutuivat kärejiin. Jotkut maksoivat sovittajaisiksi viisi markkaa. Juttu olisi muuten kantajan osalta mennyt täysin pommiin.

Pellonsyrjät olivat varsinkin sateella kuraisia. Mattilan ohi mentiin sitten rantaan, jossa ohitettiin Virtasen talo. Rantaan tullessa poikesi joku Virtasen eteisessä ottamassa paattiladon avaimen. Ne otettiin siitä tullessa ja sinne ne taas viikoksi ripustettiin omaan naulaansa kirkkomatkan jälkeen.

Pestiin matkalla likaantuneet jalat ja laitettiin kirkkokengät jalkoihin. Venevalkaman ranta oli kivinen. Kevätkesällä vettä oli niin paljon, etteivät venelatoihin voineet mennä kuin miehet. He vetivät veneen pois ladosta ja toivat sen rantaan, että naiset pääsivät siihen kuivin jaloisin. Rannassa ei ollut kunnon venelaituria, oli vain pikkupoikien tekemä rakennelma.

Rannassa odoteltiin viimeisiä tulijoita. Viikolla oli yleensä jo selvitetty, ketkä kirkkoon lähtevät, niin että voitiin sopia soutajat. Joka pyhä ei lähdetty kaikilla veneillä, vaan niin monella kuin oli tarpeen.

Silloin kun oli tiedossa kilpasoutu kotiin päin, oltiin tarkkoja siitä, ketä veneeseen otetaan. Viikolla oli puhuttu soutajiksi parhaat nuoret miehet eikä ylimääräisiä paljon suvaittu. Muuten veneeseen aina sopi sellaisia, jotka

eivät soutaneet. Keulassa ja perässä oli heitä varten laiskanteljat. Sopipa joskus joku solakka ihminen soutajien väliinkin, jolloin hän istui toisin päin kuin soutajat, kasvot menosuuntaan. Samoin istuivat laiskanteljoilla istuvat ja jos sattui kilpailu, heidän oli vartalollaan myötäiltävä veneen liikettä soudun tahdissa.

Lähdöt tapahtuivat rauhallisesti eri aikoina sitä mukaa kuin veneet täyttyivät. Kaikki halukkaat pyrittiin yleensä ottamaan mukaan ja tarvittaessa heitä soviteltiin eri venekuntien kesken. Joka pyhä ei ollut niin paljon kirkkoon lähtijöitä, että olisi pitänyt lähteä matkaan kaikilla veneillä. Silloin otettiin esille tarvittava määrä veneitä ja sovitettiin lähtijät niihin. Jos taas joskus kaikki eivät veneisiin sopineet, niin tuttavuus ja naapuruus tai soututaito ratkaisivat valinnan. Niin saattoi veneiden lähdettyä nousta rannasta joitakin surullisen näköisiä naisia, jotka eivät olleet sopineet mukaan.

Sää saattoi muuttaa matkasuunnitelmia. Jos lähtiessä nousi ukonilma tai kova myrsky, ei matkaan lähdetty lainkaan. Jos taas oltiin ukon ilman alkaessa kirkolla, jäätiin odottamaan sään selkenemistä. "Kun oli myrskysää, oli kirkkoveneitten silloin pysyminen paikallaan. Jos silloin halusi mennä kirkkoon, oli otettava eväspussi selkäänsä ja lähdettävä kahden päivän kiertomatkalta", kertoo Soini salokuntalaisen vaikeuksista.

Kirkkomatka oli yleensä odotettu tapaus. Jo veneessä voitiin keskustella naapurien kanssa ja kirkolla tavattiin tuttavien ja sukulaisia muistakin kylistä. Varsinkin nuorisolle kirkkomatka saattoi olla tärkeä toisten nuorten tapaamisen vuoksi. Kirkossa kuultiin viimeiset uutiset sekä kirkon ja viranomaisten tiedotukset ja tietysti myös avioliittokuulutukset.

Alapari määräsi soututahdin

Kullakin veneellä oli itseoikeutettu perämies, joka astui rannassa ensimmäisenä veneeseen. Hän oli tavallisesti veneyhtiön isäntä ja puuhamies, arvossapidetty vanhempi mies. Jos hän ei ollut mukana, oli vuorossa arvossa seuraava. Perämiehen tehtävänä oli järjestää soutajat niin, että parhaat olivat perimmäisissä airoissa, alaparina, koska heidän mukaansa määräytyi tahti.

Soutajat olivat jo yleensä rantaan tullessaan sopineet pareistaan. Pyrittiin saamaan yhtä voimakkaat soutajat rinnakkain. Kuorma asetettiin tasapainoon siten, että perä ui hiukan syvemmällä kuin kokka. Mitään vakituista istumajärjestystä ei ollut. Viimeisenä mukaan tuleva työnsi paatin rannasta irti.

Ensimmäiseksi on vene käännettävä menosuuntaansa. Moniairoisella veneellä sekään ei ole aivan yksinkertaista. Suuressa veneessä soutajien saaminen samaan tahtiin oli vaikeaa. Aluksi piti perämiehen moneen kertaan huudella "ophijaa, ophijaa", ennen kuin sopiva rytmi syntyi ja kaikki pysyivät alaparin vetämissä tahdissa. Perämies antoi tahdin soutajille ja piti huolen, ettei menty kiville eikä sattunut onnettomuuksia. Hänen tehtävänä oli myös äyskäröidä pois vettä, jos sitä tuli veneeseen. Veneen asennon vuoksi se keraantyi hänen jalkoihinsa.

Koska kirkkoon menijöistä useimmin suurin osa oli naisia, olivat he luonnollisesti myös airoissa, sillä ylimääräisiä sopi veneeseen vain muutamia. Myös vihille tai kuulutuksiin menevät parit tai kirkotettavaksi menevä äiti olivat samassa asemassa kuin muutkin.

Laiskanteljoilla, jotka oli perämiehen edessä ja keulassa, istui yleensä naisia tai lapsia, mutta joskus topakka nainen soui ja heiveröinen mies istui. Jos mukana oli joku arvokkaampi naishenkilö, hänen ei tarvinnut soutaa.

Jossakin on pitkällä venematkoilla veisattu virsiä, mutta tällaista tapaa Karkussa eivät kertojani tunteneet. Matka Kärppälästä kirkolle kesti noin tunnin eikä sen aikana vaihdettu soutajia. Matkalla ei poikettu missään eikä ketään tullut muualta mukaan.

Minkäänlaisia kurinpito-ongelmia ei perämiehellä ollut. Viinaa ei veneessä käytetty eikä pappien tarvinnut koskaan huomauttaa huonoista tavoista kirkkomatkoilla.

Taitava perämies ohjasi paattia

Veneet kiersivät lähtiessään Haapaniemen Myllynokan, jossa vähän veden aikana oli matlaa. Silloin tällöin saattoi vene raapaista pohjahiekkaa, jos perämies ei pitänyt varaansa. Siitä matka jatkui kohti Karkunkylän vuolletta ja koko matkan pahin paikka oli juuri sen "kiviportti". Jos siihen saapui useampi vene sa-

manaikaisesti, muodostui vuoroaan odottelevista veneistä jono, sillä kukin lasi väylän vuorollaan.

Perämiehen oli oltava taitava, jotta osasi ohjata veneen niin, ettei se osunut kiviin. "Se oli melkein tuuman päälle laskettava oikein, muuten mentiin kiville", sanoi Palonen.

Lastia ei Arven luona tarvinnut purkaa, sillä perämiehet olivat ammattimiehiä. Uusi perämies oppi reitin mukana kulkemalla ja entisen perämiehen opastuksella. Pahimmillaan tilanne oli korkean tai hyvin matalan veden aikoihin.

Joskus väylää parannettiin ampumalla pahimpia kiviä. Jos vesi oli korkealla, vedettiin vene tien yli. Kun vuolteesta selvittiin, soudettiin suoraan kirkkorantaan, jossa veneet vedettiin maihin muiden joukkoon Lukkarinkalliolle. Kärppälästä olisi päässyt kirkolle myös kiertäen Hiedanvuolteen kautta, mutta sitä väylää ei käytetty koskaan.

Laitureita tai muita rakenteita veneitä varten ei kirkkorannassa ollut. Juhannuksena ja muina juhlapyhinä siellä oli suuri joukko isoja veneitä ja mahtavalta näytti niiden tulo ja lähtö. K. J. Soini, joka on syntynyt vuonna 1874 ja asunut nuoruusajansa Karkussa, kuvaa omien kokemustensa ja muistojensa perusteella veneiden tuloa kohti kirkkorantaa:

"Kun vielä 19- ja 20-satalukujen rajamailla katseli pyhäaamuisin Rautaveden selälle, niin huomasi siellä silloin mieliä ylentävän nähtävyyden. Siellä kulki silloin näitä suuria ja uhkeita kirkkoveneitä, jotka kilvan kiitivät ja suuntasivat kulkuaan muinaisajan suuren Sastamalan pitäjän vanhaa kirkkoa kohden. Ja kirkkoveneiden peräsimiä hoitelivat kylien vanhimmat, venekunnan päämiehet, jotka istuivat venheitten perätuhoilla hyvin hartaan ja arvokkaan näköisinä, sillä heillä oli käsisään kirkkoveneiden peräsimet ja polvillaan he kannattelivat sen ajan isoa nahkakantista virsikirjaa, josta he sitten Herran pyhäkössä kiitosvirsiiään Herralleen veisailivat... Nyt ovat tyystin hävinneet ja lahonneet entiset suuret kirkkoveneet ja samalla tavalla on lahonnut myös veneitten uskollisten perämiesten maalliset jäänökset."

Veneeltä mentiin suoraan kirkkoon, mutta jos oli aikaa, jäätin hetkeksi keskustelemaan tuttujen kanssa. Kaikki veneessä olleet kävivät kirkossa. Muiden asioiden toimittajia ei ollut,

sillä oli sunnuntai eikä kirkon lähellä ollut paikkojakaan sellaisten toimittamiseen.

Paluumatkalla saatettiin kilpailla

Kilpailua ei ollut läheskään aina. Joskus se syntyi pikku hiljaa matkalla, joskus tiedettiin jo viikolla, että pyhänä kilpaillaan. Jos se oli tiedossa, saattoi monelta sanankuulo jäädä pinnalliseksi. Saattoipa joku käydä kesken jumalanpalveluksen venettään tarkastelemassa ja pitämässä huolta, ettei sille tehty mitään kolttosia. Kun tilaisuus loppui, rynnättiin veneille ja kilpa alkoi.

Niillä veneillä, jotka kulkivat Karkunkylän kautta, oli kiire päästä ensimmäisenä vuolteen kapeikkoon. Siitä ei selvittävä nopeasti, että pääsi taas vapaasti soutamaan pitkin leveitä vesiä. Kärppälän rantaan tuleville monesti kilpailu loppuikin siihen, sillä loppumatka oli siksi lyhyt, ettei siinä enää ennättänyt kilpailijaa ohittaa, mutta Kutalaan menevillä vielä matkaa piisasi. Palvialan ja Nohkuan veneillä ei ollut kapeita paikkoja, vaan ne voivat mennä vapaasti pitkin Rautavettä.

Kun Kärppälässä kerran valmistui uusi vene, sen isäntä lupasi etukäteen, että ellei se ole Kärppälän rannassa ensimmäisenä, niin vene poltetaan heti. Toinen venekunta valmistautui kilpaan varaamalla hyvät soutajat ja he myös voittivat. Kun he kiipesivät rantatörmää ylös, katsoi perämies taakseen ja sanoi: "Ei sieltä vielä sauhua nouse."

Kilpailuun valmistuttaessa valittiin, kuten edellä mainittiin, mahdollisimman hyvä miehistö. Veneitäkin koetettiin saada luistaviksi. Niinpä kerrotaan, että Rainion vene voideltiin kananmunilla, kun oli kova kilpailu tiedossa.

Epärehellisyyttäkin esiintyi, sillä naapurin veneen pohjaan saatettiin naulata metrin pituinen rautalanka tai naru, jonka päässä oli tiilikivi. Kun venettä soudettiin, se airoja nostettaessa palasi takaisinpäin. Samoin vaikutti tiivis säkki, joka naulattiin veneen pohjaan kahdesta paikasta ja säkkiin pantiin kivi roikkumaan. "Kuri oli mielessä, vaikka oltiin kirkkotiellä", mainitsi eräs kertoja.

Kun matkalla ohitettiin toinen vene, kokassa laiskantelijolla istuvat huutelivat hävinneille "kokkapuheita".

Virtanen muisteli: "Kun äiti lähti kirkkoon, hän muistutti, että pankaa kahvipannu tulelle, kun tulemme Karkunkylän virrasta. Me pikkupojat seurasimme sitä tarkasti ja teimme hel- laan tulen ja kahvi oli aina silloin valmis, kun tulijat olivat rannassa." Ja Virtanen jatkoi: "Ja jos kilpasoutua oli, niin kyllä se usein niin kävi, että meidän vene ensimmäisenä Kärppälän rantakiviin kolahti."

Hautajaisten ja huvimatkojen kulkuväline

Kirkkoveneitä käytettiin myös hautajaisissa. Siihen laitettiin havuja koristeiksi. Soutajien määrä riippui veneen koosta, mutta vainajan kanssa olivat vain soutajat ja perämies. Perässä tulivat omaiset ja muu saattoväki. Veneiden käytöstä sovittiin niiden omistajien kanssa. Saatettiin käyttää myös pikkuveneitä.

Soutumatkalla ei veisattu. Arkku tuotiin rantaan hevosella. Kärppälässä se jyrkän rantatörmän takia kannettiin tieltä saakka liinoilla veneeseen. Kirkkorannasta omaiset kantoivat arkun hautaan.

Martti Kivikoski kertoo nuorena soutaneensa usein ruumiita Kotalasta kirkolle. Ne vietiin silloin pikkuveneillä. Soutajia oli tavallisesti kaksi. Ruumiit vietiin jo arkena ruumis- huoneelle tai valmiiksi hautaan. Pyhänä oli hautajaiset ja sinne mentiin Apu-laivalla.

Kärppälän hautausmaa valmistui vuonna 1918, mistä lähtien ei ruumiita enää kuljetettu Salokunnasta vesitse toiselle puolelle.

Vainajista puheen ollen kerrottakoon vielä Eero Yli-Viikarin tarina Manskan viimeisestä matkasta: "Mummoni kertoi, että kun Manska kuoli, oli sula aika. Vanhalle kirkolle ruumiit vietiin Likovalkamasta Pirunvuoren alta, missä oli vihtiäläisten venepaikka. Kun ruumis tuotiin rantaan, alkoi niin kova tuuli, ettei voitu lähteä järvelle. Manskan arkku täytyi jättää vene- latoon yöksi ja mentiin toisena päivänä yrittämään uudestaan. Päästiin jo puoliselkään, kun alkoi taas tuulla ja nousi kova myrsky, kuten edellisenäkin päivänä. Eräät mukana olleet olivat niin rohkeita, että avasivat arkun kannen sanoen: 'Kattotaas, mikä siel on niin vasta- hakoonen, kun ei me sitä meinata saada hautaan, eikä sitä auttaisi takaisinkaan palata.' Sieltä löytyi verinen halko ja kun joku rohkea

otti sen pois ja heitti järveen, niin tuuli tyyntyi ja päästiin menemään."

Useat haastatellut kertoivat käyttäneensä kirkkoveneitä käydessään rippikoulua. Aaro Mattila kertoi, että tytöt ja pojat kulkivat eri veneillä. Pojat saattoivat naulata veneiden pohjiin narun, toisen pään omaan, toisen tyttöjen veneeseen. Sitten saivat tytöt soutaa ja hinata poikia.

Palonen kertoi, että he kävivät rippikoulua 5-hankaisella veneellä, jossa oli mukana kymmenen poikaa ja yksi tyttö. Kun hän on syntynyt vuonna 1895, on rippikoulu ollut noin vuonna 1910.

Kiuralassa on veneitä käytetty heinien kuljettamiseen saaresta kotiin, kuten on jo mainittu.

Kirkkoveneillä saatettiin tehdä myös huvimatkoja, kuten Vira kertoi. Jos venettä ei oltu käytetty pitkään aikaan varsinaiseen tarkoitukseensa, ei se ollut jatkuvasti lähtökunnossa, vaan sitä oli liotettava, niin että saumat pitivät vettä.

Suuret veneet, vakavat onnettomuudet

Missä suuret veneet halkoivat aaoja järven- selkiä, oli onnettomuuden vaara lähempänä kuin pienillä järvilla, kuten Rautavedellä. Tuuli saattoi nostaa vaarallisen korkeita aaltoja, ja jos onnettomuus tapahtui, oli suurissa veneissä kymmeniä ihmisiä vaarassa.

Tunnetuimpia kirkkoveneonnettomuuksia ovat olleet Ruovedellä 30.8.1778 tapahtunut onnettomuus, jolloin salama löi kirkosta palaa- vaan veneeseen ja sen 33 matkalaisesta hukkui 16, sekä Keuruun onnettomuus 31.8.1845, kun kovassa tuulessa 11-hankainen vene kaatui ja sen 37 ihmisestä hukkui 26. Rautalammin Kon- nekossessa hajosi 30.6.1860 kirkkovene, jol- loin 33 veneessä olleesta hukkui 17.

Rautavedellä ei tällaisia onnettomuuksia tiedetä tapahtuneen.

Vuosisadan vaihteessa oli suuria vesivuolia. Vuonna 1899, valarikon vuonna, vesi oli puoli- toista metriä normaalia korkeammalla. Salo- kunnan veneille oli Karkunkylän vuolle ollut aina ongelmallinen ja kysynyt perämiehen tai- toja. Korkean veden aikana veneet piti vetää

tien yli ja laskea sillan toisella puolen uudeleen veteen.

Todennäköisesti joskus noihin aikoihin Kojolan kolmihankaveneen väki ei noussut veneestä eikä raaskinut vetää sitä hiekkatien yli, ettei pohjaterä olisi kulunut, vaan päätti muista poiketen uskaltautua ajamaan soutea. Soutuyritys ei kuitenkaan onnistunut, vaan vene kaatui. Toiset saivat sillan ansareista kiinni, toisia vesi vei, mutta kukaan ei hukkunut.

Kiuralaan mentäessä oli soudettava Kirkko-vuolteesta. Siinä on Kirkkokivi, joka korkean veden aikana on näkymättömissä. Tarinan mukaan olisi siihen joku kirkkovene joskus törmännyt ja kivi saanut nimensä siitä.

Tarinaa Kärppälän rannassa

Kun kesällä 1976 kävelin Paavo Palosen kanssa rantaan ruohottunutta tietä pitkin, hän kertoi, että vieressä olevan kuusikon kohdalla on aikaisemmin ollut Mattilan lammashaka. Haimme mukaan myös Kalle Virtasen. Välillä sattuneen sadekuuron aikana istuimme Hinkkasen rantasaunan terassilla ja Palonen ja Virtanen muistelivat siinä, millainen maisema oli ollut ennen.

Kirkkoveneiden aikaan ei puusto kasvanut rantaan saakka, kuten nyt. Veden säännöstelyn jälkeen rantaviiva on pysynyt paremmin kohdallaan, kun se aikaisemmin saattoi vaihdella rannassa 10–20 metrin päässä olevaan jyrkänteeseen asti. Tällä rannan ja jyrkänteen välisellä tasanteella sijaitsivat paattiladot. Ne olivat niin lähekkäin, että pikkupojat juoksentelivat niiden katoilla hypäten välien yli katolta toiselle.

Kertojani muistelivat, että 1870-luvulla oli Haapaniemen Myllynokalla, jossa aikoinaan oli tuulimylly, pidetty 9-hankaista venettä. Sillan luona oli meijeri, joka kovan tuulen vallitessa paloi vuonna 1888. Siitä lensi kekäleitä aina Kojolan kylään saakka. Kärppälän rannassa kauimpana tulipalosta olleen 7-hankaisen paattiladon katolle tuli myös kekäle polttaen sekä vajan että veneen. Muut veneet säilyivät.

Vastapäisellä rannalla Haapaniemen puolella oli pieni puuton kukkula lähellä rantaa. Sen päällä ei miesten muistin aikana ollut kasvanut muuta kuin ruohoa. Vanhat ihmiset olivat kertoneet, että kukkulan päällä oli nähty

aarnivalkeiden palavan. Virtanen arveli kukkula vanhaksi haudaksi.

Palonen taas kertoi, että taaempaan olevalla toisella kukkulalla oli muinoin asunut karpän vikkelyyden omaava mies, jolla oli kaksi poikaa, Jaakko ja Matti, joille isän kuoleman jälkeen talo jaettiin Jaakkolaksi ja Mattilaksi. Kärppälässä on paitsi Mattilan talo, myös Jaakkolan lähde. Tuota venevalkaman vastaista rantaa on sanottu Vanhaksi Kärppäläksi.

Kertajat pohtivat, kuinka monta venelatoa Kärppälän rannassa oli. Virtanen, joka asui aivan niiden lähellä, muisti seuraavat etelästä päin lueteltuina: Ensimmäisenä oli Mattilan kolmihanka, Lylyn kolmihanka, sitten kahden veneen lato, jossa olivat Antilan viisihanka ja Ketolan–Virtasen–Mäkelän vene ja muita matalampi Frin kolmihankaisen veneen lato. Viimeisenä rivissä oli ollut se 7-hankaisen veneen lato, joka paloi. Sen omistajaa eivät Virtanen ja Palonen muistaneet.

Tässä eivät ehkä ole kaikki Kärppälän rannan paattiladot. Eräs kertoja muistaa varmasti niitä olleen seitsemän, joista yksi oli kahden veneen lato.

Ladot oli rakennettu hirsistä, joiden välissä oli raot. Kulmat olivat pitkänurkkaiset. Pitkän ladon seiniä tuettiin sisäpuolelle rakennetuilla pienillä seinänpätkillä. Katossa olivat vuoliaiset, jotka kannattivat kattotuoleja. Katot tehtiin päreistä. Järvelle johtava ovi suljettiin sisäpuolelta puukangella ja maanpuoleinen ovi lukolla. Viimeinen venelato vietiin Kallialan kirkolle.

Venekauden päättyminen

Kirkkovenekausi päättyi vähitellen vuosisadan vaihteessa ja siihen oli useita syitä. Vanhaluterilaisuus, johon liittyi lähes pakollinen kirkossa ja ehtoollisella käynti, alkoi murtua ja kirkosakäynti väheni. Jumalanpalveluksia ei tarvittu myöskään enää uutislahteina, sillä Vammalassa alkoi ilmestyä Tyrvään Sanomat vuonna 1894. Aikaisemmin kanttori nousi jumalanpalveluksen jälkeen saarnatuoliin ja kuulutti sieltä monenlaisia asioita, joita seurakuntalaisten oli tärkeää saada tietää.

Aikoinaan oli nuorisolle ollut tärkeää toisten kylien nuorison tapaaminen. Väinö Vaara kirjoittaa Valkealasta: "Miltei ainoa tilaisuus

toistensa tapaamiseen oli nuorilla kirkolla. Kirkkokankaalla kirkon lähellä oli Näytinkolka, jonne nuoret kokoontuivat. Isät ja äidit toivat tänne tyttärensä. Tyttöillä oli mansikkatuokkonen, jota tarjosivat häntä miellyttävälle nuorelle miehelle. Jos tuohinen otettiin vastaan, oli se merkki, että lähentelyä voitiin jatkaa. Tapa hävisi viime vuosisadan sälliaikana."

Vastaavanlaisia kirkkopyhiä on ollut muuallakin Suomessa. Karkussa kylät olivat niin tiheässä, että mitään tämänkaltaista tuskin oli käytössä. Nuorison tapaamismahdollisuudet alkoivat kuitenkin vuosisadan vaihteessa parantua teiden ja kulkuvälineiden kehittyessä. Ensimmäinen tärkeä jokamiehen kulkuväline oli polkupyörä, joka noihin aikoihin alkoi yleistyä. Autot tulivat maanteille vasta sitten, kun venekausi oli päättynyt.

Apu-laiva: Kun uusia kirkkovenettä ei enää rakennettu, käytiin jonkin aikaa kirkossa myös omilla pikkuveneillä ja maitse mentiin Kärpälästä Vammalan kautta. Hautajaisten tai muiden yleisötilaisuuksien ajaksi tilattiin Suoniemeltä Tasson Apu-niminen laiva, joka kulki Hiedan vuolteen kautta. Varsinaisesti laiva kuljetti väkeä Suoniemen kirkkoon ja Karkun kirkkoon vain rippipyhinä. Siitä on Eero Järventausta kirjoittanut tutkimuksen.

Rautatiet: 1800-luvun puolivälin jälkeen alkanut rautateiden rakentaminen oli edennyt niin, että Tampereen–Porin rata, joka kulki mm. Karkun ja Tyrvään kautta, valmistui vuonna 1895. Sitä käytettiin Karkun kohdalla jo vuotta aikaisemmin. Junaa oli nyt ainakin mahdollisuus käyttää kirkkomatkoihinkin Palvialasta, mikäli aikataulut sopivat, mutta sen käyttö lienee ollut vähäistä.

Maantiet: Karkun kautta on ainakin jo 1500-luvulla kulkenut Hämeenlinnan–Tampereen–Porin tie. Se tuli Salmista Krouvin kautta Palvialaan ja edelleen Vammalaan. Krouvissa siitä erosi Pohjanmaalle johtava Kyrönkan-kaantie, jonka käyttö kuitenkin vuonna 1869 päättyi toisen tien valmistuttua. Sitä ennen se oli ollut tärkeä Hämeestä Pohjanmaalle johtava tie ja myös "suorin suvitie Turusta Pohjanmaalle ja tällä oli paljon kulkijoita", kirjoitti Warelus.

Karkun kohdalla oli vesistön poikki kuljettu vuosisatojen ajan veneillä tai talviteitä pitkin.

Kiurala on ollut kesäisin tärkein ylityspaikka. Juho Jaakonpoika Iiponen (s. 1836) on kertonut:

"Muistan vielä ajan, jolloin Kiuralaan ei käynyt ratatietä. Silloin päättyi ratastie Toijalan kylään, jossa silloin asui herroja. Kun tähän aikaan Kiuralasta kesällä matkusti, oli matka-kuorma vietävä keissuilla, joiden päälle tavarat pantiin. Mutta tähän aikaan oli Kiuralassa hyvät veneet, joilla tavallisesti matkat tehtiin. Mutta tievaikeuksista huolimatta Kiurala on ollut jo varhaiselta ajalta asti pitäjän ainoa vesistön ylikulku paikka. Matkustajaliikennettä on entiseen aikaan Kiuralasta välitetty Isonsaaren kautta Salonsaareen siten, että Kiuralasta vietiin matkustaja veneellä Isoonsaareen. Sieltä tämä sai itse huolehtia ylipääsytään Salonsaareen. Isonsaaren mitan, noin kahden kilometrin matkan kulki matkustaja jalkaisin ja saaren toisessa päässä sai matkustaja huutaa apua siksi, kunnes Salonsaarella olevasta Hiedan talosta tuli ylinoutaja." (Soini 1946.)

Myöhemmin näihin salmiin asetettiin lossit, jotka sittemmin on korvattu silloilla. Jo vuonna 1901 oli 41 kuntalaista anonut Turun ja Porin läänin kuvernööriltä, että tie Ollinpojalta Hiedalle kunnostettaisiin. Silloin katsottiin kuitenkin Kutalan tie tärkeämmäksi ja Kiuralan tien kunnostaminen tapahtui vasta 30 vuotta myöhemmin ja tälle tielle rakennettu Hiedan silta valmistui vuonna 1933. (Selander 1956.)

Tie Nokialta Stormiin valmistui vuonna 1868. Työ aloitettiin jo vuonna 1861. Näin Rautaveden ja Kuloveden molemmin puolin oli tiet, mutta vesistön poikki oli yhteys vain Vammaskosken sillan kautta. Sitten valmistui yhdystie Kutalan saaren kautta. Tie on itäpuolelta kiinteällä sillalla ja länsipuolelta lautalla yhteydessä mantereeseen kanssa. Vaikka tie valmistui viime vuosisadan puolivälin jälkeen, yleinen tie siitä on tullut 1900-luvun alussa, jolloin sitä myös on jonkin verran kunnostettu (Ajo 1944). Myöhemmin on saatu tälle tielle toinenkin silta.

Kirkkovenneiden monisatavuotinen perinne päättyi edellä kuvatun kehityksen aikana ja samaan vaiheeseen kuuluu myös Sastamalan emäkirkon käytön päättyminen. Kirkon seutu hiljeni. Sen vieressä olevalle Lukkarinkalliolle eivät enää suvisina sunnuntaiaamuina kirkko-

veneet kokoontuneet kuin "sammakan pojat", kuten eräs kertoja mainitsi, odottamaan parituntisen jumalanpalveluksen päättymistä ja sen jälkeen vauhdikasta kilpasoutua takaisin kotirantaan.

Karkun uusi kirkko valmistui vuonna 1913. Kertojani eivät muista, että sinne olisi enää kirkkoveneillä Kärppälästä soudettu. Käynnit ovat ainakin olleet satunnaisia. Uusi aika uusi-ne kulkuvälineineen oli alkanut. Siitä huolimatta, että tiet ja kulkuvälineet paranivat, karkkulaista aikaisemmin yhdistänyt järvi muuttui jyrkäksi rajaksi, niin että vuosisadan alussa suunniteltiin muutoinkin pienen seurakunnan ja kunnan jakamista kahtia, Rantakuntaan ja Salokuntaan. Se ei kuitenkaan ennättänyt toteutua.

Lähteet

Äänitteet

Tampereen yliopiston kansanperinteen laitos: ääninauhat 2714, 2727, 2738, 2764, 2769 ja 4993.

Olavi Kallioniemi: Kirkollisen kansanperinteen kysely v. 1976. Helsingin yliopiston kirkkohistorian laitos.

Painamattomat lähteet

Soini, K. J. 1946: Karkun vanhat kulkutiet ja vesistön ylikulkupaikat. Satakunnan Museo.

Soini, K. J. 1946: Satakunnan suuri talvitie. Satakunnan Museo.

Soini, K. J. 1946: Vanhoja kirkkoveneitä Karkussa. Satakunnan Museo.

Painetut lähteet

Ajo, Reino 1944: Tampereen liikennealue. Helsinki.

Heikel, A. O. (A. O. H.) 1911: Kirkkoveneitä. Suomen Museo XVIII.

Jokipii, Mauno 1946: Ikaalisten kirkkovene-laitoksesta. Satakunta, kotiseutututkimuksia XIII, Vammala.

Kauppinen – Rieki – Tikkanen – Vuorikari 1992: Kirkkovene. Kuopion kulttuurihistoriallisen seuran julkaisuja 10.

Keuruun historia.

Ruoveden historia.

Selander 1956: Liikenneolojen kehitys Karkun seudulla. Tyrvään Sanomat 20.6.1956.

Sääski 1937: Suomalaisista kirkkoveneistä ja -matkoista. Kotiseutu.

Tervasmäki, Kauko 1989: Hollikyydin aikaan. Tarinoita Sisä-Savosta. Pieksämäki.

Vilkuna, Kustaa 1975: Kirkkovenelaitoksemme vanhinta taustaa. Kotiseutu.

Virtaranta, Pertti 1953: Elettiinpä ennenkin. Vammala.

Virtaranta, Pertti 1986: Karkun murrekirja. Vammala.

Woionmaa (Wallin), Väinö 1893: Suomen maantiet Ruotsin vallan aikana. Kuopio.

(Sivut 37–38.) Taulukko eri lähteissä mainituista kirkkoveneistä. Numero tarkoittaa hankainparien määrää, x sitä, että vene on mainittu, mutta sen koosta ei ole tietoa.

Karkun ja Suoniemen kirkkoveeneet	Kalle Soini (1946)	Pertti Virta- ranta (1953)	Pertti Virta- ranta (1986)	Viljo Suikki	Lauri Vira	Kalle Jokinen	Paavo Palonen	Kalle Virta- nen	Martti Kivi- koski	Martti Ketola	Lauri Mattila	Muut lähteet
Kuutti	3											
Ollinpoika	3											
Iiponen	3											
Yli-Viikari	4											
Nohkua		x										
Ylinen, vanha		6										
Ylinen, uusi	5	5	x									
Simppa ja Vira		3			4-5							
Palviala	7					6					x	x
Aluskylä-Ketunkylä		x										
Karva			x									
Heinoo			x									
Esko				x								
Jysiä			x									
Rikainen	4											
Rokka	3											
Vihtiälä					x							
Karkunkylä	6			x	x							
Haapaniemi	6		x	x								
Mattila	6		3	x			4	3			5-6	x
Maso	15	15		6			x				5-6	
Ketola (Virma)								x	9	5		x
Lyly			x					3				x
Inka			3					5				
Fri								3				
Anttila-Mäkelä			3-4				x	3				x
Jaakkola			x									
Kiviranta			8									
Kojola	3		8				9	6				
Pentti				3								

Karkun ja Suoniemen kirkkoveheet	Kalle Soini (1946)	Pertti Virta- ranta (1953)	Pertti Virta- ranta (1986)	Viljo Suikki	Lauri Vira	Kalle Jokinen	Paavo Palonen	Kalle Virta- nen	Martti Kivi- koski	Martti Ketola	Lauri Mattila	Muut lähteet
Kaaja				3								
Koivunkylä	7		x									
Riuku			x									
Pipo	4		x								x	
Knuutila			x									
Rainio				x					5-6			
Kutala	6		x									
Nikali									3			
Ahtee									3			
Kalvi									3			
Mäenpää-Linnakko									3			
Kallio									3			
Tuori												5
Piipari												x
Tuomola												x
Antila-Liemola			5									x
Kauniainen	15	15										
Sarkola	9											
Kuljun kartano	7											
Mauri	6											
Pakkalan kylä	x											