

IITIN KIRKONKYLÄN JA KAUSALAN
ASUTUSHISTORIALLINEN MUUTOS
HISTORIALLISTEN KARTTOJEN VALOSSA

LAHDEN AMMATTIKORKEAKOULU
Tekniikan ala
Ympäristötekniikan koulutusohjelma
Miljösuunnittelun suuntautumisvaihtoehto
Opinnäytetyö
Kevät 2010
Niina Seppäläinen

Lahden ammattikorkeakoulu
Ympäristötekniikan koulutusohjelma

SEPPÄLÄINEN, NIINA:

Iitin kirkonkylän ja Kausalan
asutushistoriallinen muutos historiallisten
karttojen valossa

Miljöösunnittelun opinnäytetyö, 47 sivua, 2 liitesivua

Kevät 2010

TIIVISTELMÄ

Tämän opinnäytetyön tavoitteena on tutkia Iitin historiaa, maiseman, tiestön ja asutuksen muuttumista aikojen saatossa. Tutkimusalueena työssä on Iitin kirkonkylä ja Kausala. Näiden lisäksi työssä on tarkasteltu muutamien historiallisten karttojen syntyä ja kehitystä. Työn tärkeimpinä lähteinä ovat olleet vanhat kartat 1800-luvun lopulta lähtien. Työn toimeksiantaja on Iitin kunta.

Iitin asutushistorian yksi merkittävimmistä tapahtumista on ollut Riihimäki-Pietari rautatien rakentaminen 1800-luvun lopulla. Rautatien sekä hyvien maantieyhteyksien vuoksi Kausalasta tuli Iitin keskus ja vanhana keskuksena toiminut kirkonkylä jäi syrjään. Vähitellen Kausalaa alkoi keskittyä palvelut, työpaikkoja ja asutus.

Syksyllä 2009 laadittu Iitin kirkonkylän-Kausalaa rakennuskulttuuriselvitys on toiminut pohjana opinnäytetyölle. Rakennuskulttuuriselvityksen yhteydessä laadittuja inventointeja on käytetty hyväksi myös tässä työssä. Iitin historiaa käsittelevää opinnäytetyötä ja rakennuskulttuuriselvitys muodostavat yhdessä taustamateriaalin kaavoitukselle.

Avainsanat: Iitti, Kausala, historialliset kartat, Riihimäki-Pietari-rautatie, kaavoittaminen

Lahti University of Applied Sciences
Degree Programme in Environmental Technology

SEPPÄLÄINEN, NIINA:

The changes in the village population
history in Kausala and Iitti in view of
historical maps

Bachelor's Thesis in Environmental planning 47 pages, 2 appendices

Spring 2010

ABSTRACT

The objective of this thesis was to investigate the history of Iitti, mostly the changes in landscape, road and settlement over time. In addition, some observations were made about the origin and development of a few historical maps. The most important sources of information were maps from the late 19th century. The commissioner of this thesis was the municipality of Iitti.

The building of the Riihimäki-Pietari railway is one of the remarkable occasions in the history of Iitti in the end of 19th century. Kausala became the centre of Iitti because of the railway and good road connections. The old centre of Iitti, the village, devolved on the background. Gradually the services, workplaces and settlements concentrated in Kausala.

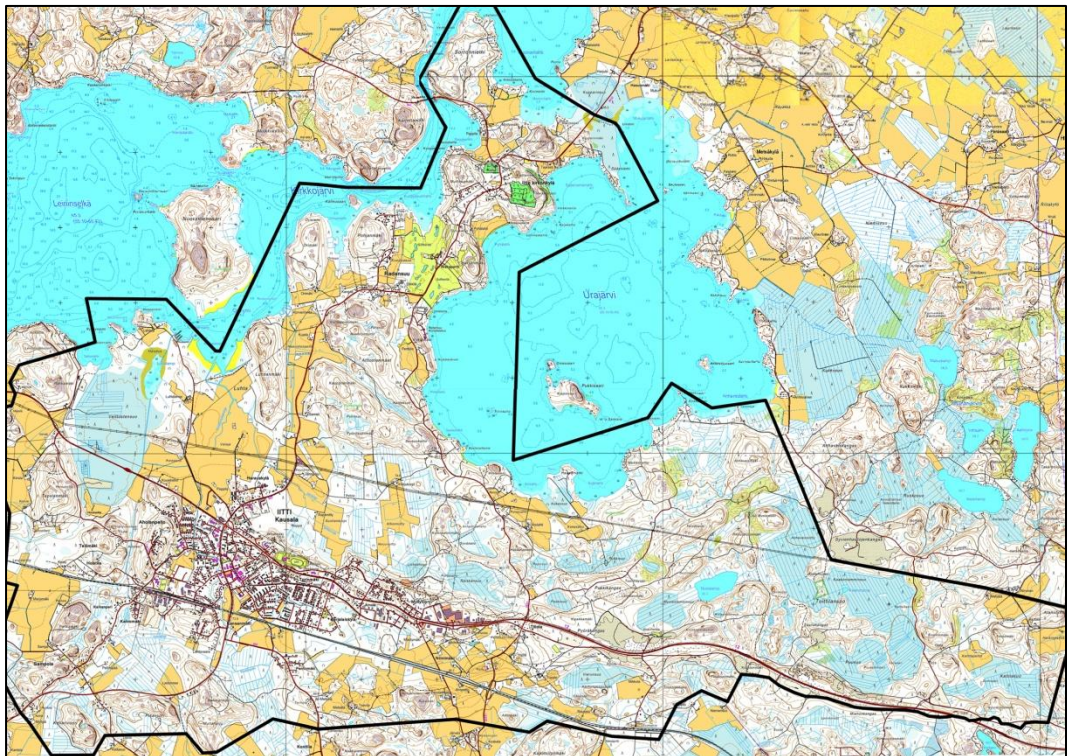
A research on the building culture of Iitti – Kausala was made in autumn 2009. It functioned as a source for this thesis. In addition inventories related to the building culture research were utilized for this thesis. This thesis can be used as extra material for building culture research, and for example, in town planning.

Keywords: Iitti, Kausala, historical maps, Riihimäki-Pietari-railway, town planning

SISÄLLYS

JOHDANTO	1
1 ASUINALUEIDEN LAAJENTUMINEN	2
1.1 Vanhimmat asuinalueet/kylät	2
1.1.1 Kauramaa	4
1.1.2 Niinimäki ja Radansuu	4
1.1.3 Lyöttilä	6
1.1.4 Sääskjärvi	7
1.1.5 Kausansaari eli Kausala	7
1.1.6 Iitin kirkonkylä	8
1.2 Asutuksen kehityssuunnat 1900-luvulla	10
2 HISTORIAALLISET KARTAT	12
2.1 Kuninkaan kartasto	12
2.2 Isojakokartat	14
2.2.1 Isojako Iitissä	16
2.3 Venäläinen topografikartta	19
2.4 Kalmbergin kartasto	21
2.5 Pitäjänkartat	22
2.5.1 1800-luvun pitäjänkartat	22
2.5.2 Pitäjänkartat 1900-luvulla	22
2.6 Peruskartta	23
2.7 Yhteenveto historiallisista kartoista	25
3 ASUTUSHISTORIA	27
3.1 Palvelujen lisääntymisen vaikutus maisemaan	28
3.1.1 Kyläkeskuksen muuttuminen Kausalaan	28
3.1.2 Väestön ja työpaikkojen keskittyminen Kausalaan	32
3.1.3 Kaavoittaminen 1960-1980 –luvuilla	33

4	KULKUREITTIIEN KEHITYS	39
4.1	Tiestö	39
4.2	Ylinen Viipunrintie	39
4.3	Rautatien rakentaminen	40
4.4	Rautatieliikenne	42
4.5	Vesiliikenne	43
4.6	Venevalkamat	44
5	YHTEENVETO	45
6	LÄHTEET	46
7	LIITTEET	47
	LIITE 1. Ote Iitin kirkonkylän-Kausalan rakennuskulttuuriselvityksestä: Merkittävät kohteet	47
	LIITE 2. Ote Iitin kirkonkylän-Kausalan rakennuskulttuuriselvityksestä: Kohdekartat	47



KUVIO 1. Kausalan-Iitin kirkonkylän osayleiskaavan rajaus.

JOHDANTO

Tämä opinnäytetyö käsittelee Iitin rakennuskannan ja asutuksen, tiestön sekä maiseman historiaa ja niiden muuttumista 1800-luvulta nykypäivään. Työ on jatkoa syksyllä 2009 aloitetulle Iitin kirkonkylän – Kausalan osayleiskaava-alueen rakennuskulttuuriselvitykselle, jossa inventoitiin alueen merkittävät rakennukset sekä pohdittiin paikallisesti arvokkaita ja säilytettäviä rakennuskokonaisuuksia. Tämän opinnäytetyön tavoitteena on perehtyä Iitin ja Kausalan historiaan syvällisemmin, kuin ryhmätyönä tehdyssä projektissa. Opinnäytetyössä on tutkittu Iittiä pääsääntöisesti vuonna 2010 valmistuvan osa-yleiskaavan alueelta, vaikka työssä on muutamia mainintoja sellaisista kylistä ja niiden osista, jotka eivät kaava-alueelle sijoitukaan.

Rakennuskulttuuriselvitykseen koottiin arvokkaat rakennuskulttuurialueet ja -kohteet Iitin kirkonkylän - Kausalan osayleiskaava-alueelta. Iitin kunnalle tehdyn inventointityön toteutti Lahden ammattikorkeakoulun Tekniikan alan Miljöosuunnittelun projektiryhmä. Neljännen vuosikurssin opiskelijat ovat suorittaneet työn maastoinventoinnit sekä tallentaneet inventointitiedot Kymenlaakson museon käytössä olevaan PAKKI-tietokantaan.

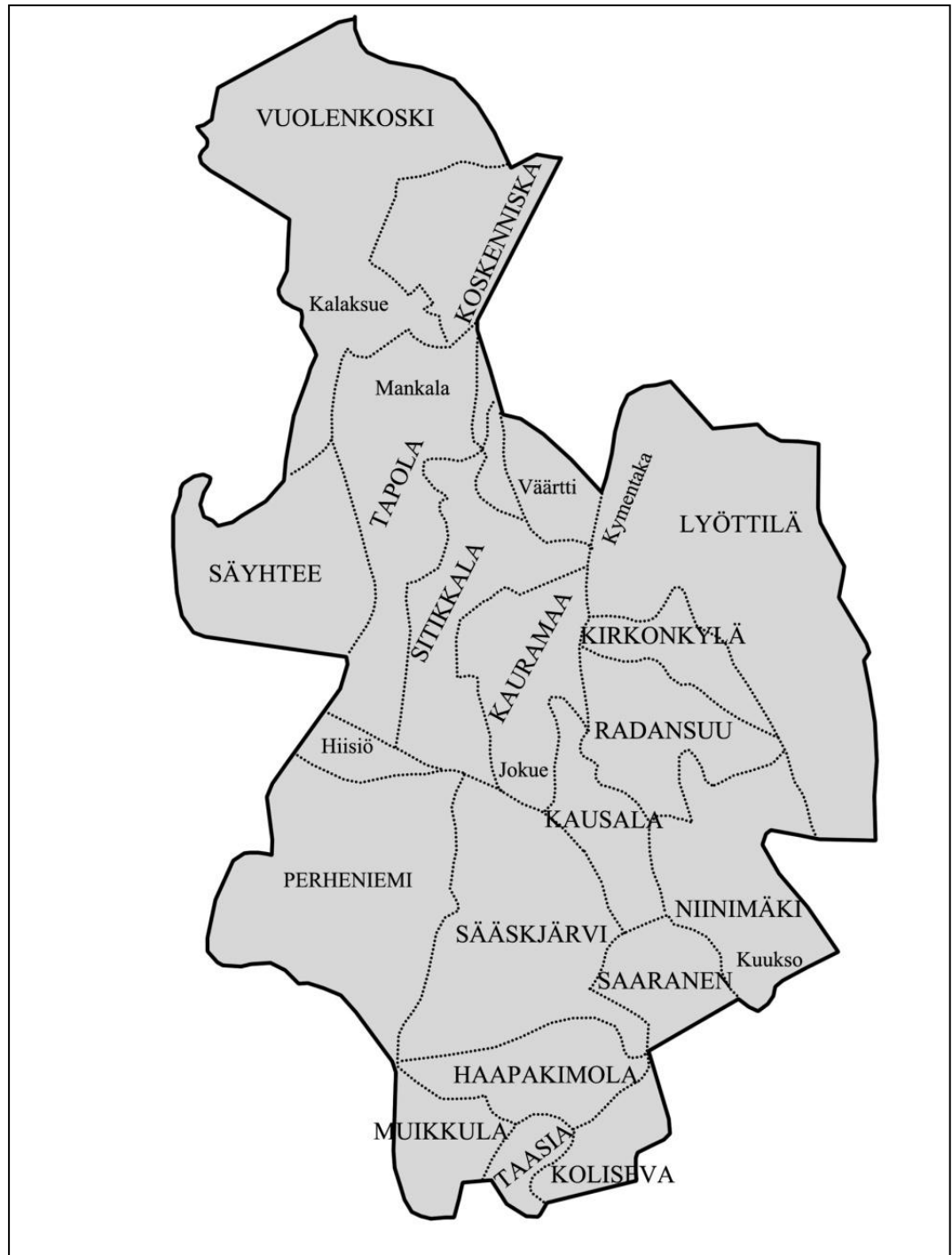
Asuinalueiden laajentumista tutkittaessa tarkastellaan ensin vanhimpia kyliä ja niiden kehitystä. Historiallisten karttojen syntyvaiheista ja niiden merkityksestä kertovan kappaleen avulla lukijalle selviää millaisesta lähdemateriaalista on kyse. Kartoista on yhdistetty tiedot asutuksen ja tiestön kehittymisestä nykyaikaisen maastokartan päälle. Vanhojen karttojen esittelyn jälkeen tutkitaan Iitin maiseman muuttumista sekä kulkureittien kehitystä karttojen ja muun materiaalin avulla.

Maanviljelyn vaikutus maisemakuvaan maaseututaajamassa on merkittävä, kuten myös Iitin painopisteen muuttuminen kirkonkylästä Kausalaan, rautatien läheisyyteen. Kulkureitistö on muuttunut suhteellisen paljon. Työssä tarkastellaan sitä, kuinka esimerkiksi rautatie on vaikuttanut kulkureitistöön ja mitä kaikkea sen rakentaminen on saanut Iitissä aikaan.

1 ASUINALUEIDEN LAAJENTUMINEN

1.1 Vanhimmat asuinalueet/kylät

Iitissä on ollut todennäköisesti asutusta jo kampakeraamisella ajalla 4300–2000 vuotta eKr. Asutus vakiintui 1000-luvulla, jolloin hämäläiset eränkävijät muuttivat Salpausselän reunamille, ja näin muodostui hämäläisten ja karjalaisten raja-alue, jonne Iitti lopulta syntyi. Vanhimmat maininnat Iitin kylistä ovat myöhäiskeskiajalta, 1400-luvun puolivälistä. Kylien sijainnit on nähtävissä kuviosta 2. Tänä aikana eri puolilla maata suoritettiin kylien välisiä rajatarkistuksia. Kuninkaankartastoon merkityt asuinpaikat sijaitsevat kirkonkylässä, Radansuussa, Kausalassa, Tillolassa, Parolassa ja Konttilassa. (Halila 1988, 56.)



KUVIO 2. Alueluovutusten (KUVIO 16) jälkeen Iittiin kuului 19 varsinaista kylää ja lisäksi 7 epävirallista kylää. (Anttila 2000, 25, Iitin seutu, Aarno Rinnemaa 11.10.1956.)

1.1.1 Kauramaa

Kauramaan kylä mainitaan ensimmäisen kerran vuonna 1427. Kylä on ilmeisesti Iitin vanhin kylä hyvän sijaintinsa ansiosta: Se sijaitsee Salpausselän erätien ja Kymen koskisuvannon vieressä, lähellä kaakkoisen Hämeen keskuksia. Vanhimman maakirjan mukaan kylässä on ollut 15 taloa, mutta luku käsittää myös tytärylien Sitikkalan ja Tapolan talot. (Halila 1988, 56.)

Kauramaa oli 1500-luvun puolivälissä vauras ja hyvinvoiva kylä. Sotatila ja maantietä pitkin kulkevat armeijan osastot sekä verojen kasvu köyhdyttivät Kauramaan kylän, ja monet tilat jäivät tyhjilleen. 1500- ja 1600-luvun vaihteessa kylän autiomaita yhdistettiin uusiksi tiloiksi ja pelloiksi, minkä jälkeen Kauramaavaurastui uudelleen. Sotavuodet ovat muuttaneet Kauramaan kylää enemmän kuin muita Iitin kyliä. (Halila 1988, 112.)

1.1.2 Niinimäki ja Radansuu

Niinimäki ja Radansuu mainitaan ensimmäisen kerran kylien välisen rajankäynnin yhteydessä vuonna 1443. Kylät ovat syntyneet tenniläläisestä uudisasutuksesta. Kylät kuuluivat Tennilän neljänneskuntaan. Maakirjan mukaan Niinimäellä oli kaksi ja Radansuussa yksi talo. (Halila 1988, 56–57.)

Niinimäki rakentui Urajärven etelärantaan, ja se on Iitin suurimpia kyliä. Jo 1800-luvulla Niinimäki oli jakautunut osakyläksi. 1500-luvun lopulla kylä melkein hävisi kokonaan sijaintinsa, Hämeenlinna-Viipurintien varrella, vuoksi. Tillolassa on arveltu olleen kylän vanhin paikka. Tillolan koulun piha-alue ja sen länsipuoli vaikuttavat vanhimmalta kylänpaikalta, koska maasto muodostaa alueella mäen päälle selkeän tasanteen. (Halila 1988, 116; Halila 1966, 98; Museovirasto 2010.)

Radansuu on vanhaa eräaluetta. 1570-luvulla kylä autioitui, minkä jälkeen kirkkoherra Pietari viljeli kylää. 1600-luvulla se merkittiin autioksi kruunulle kuuluvaksi maaksi, mutta Radansuun kylän asutushistoria alkoi varsinaisesti vuonna 1638. Sen tiestö, rakennukset ja kulttuurimaisema ovat hyvin säilyneitä.

Radansuu muodostaa kirkonkylän kanssa laajemman, toisiinsa liittyvän kokonaisuuden. Radansuun merkittäviä rakennuksia ovat muun muassa Radansuun kartano (Kartanohotelli), aumakattoinen empirerakennus Jänispaju ja sukutila Niskaportti. (Kymenlaakson rakennuskulttuuri 1992, 102.)



KUVIO 3. Kuvassa näkyy Radansuun pohjoispuolella sijaitseva Harjanmäki. (Kulttuurikartoitus aineisto.)

Kapealla kaistaleella Urajärven rannassa sijaitsee Radansuun vanha kylänpaikka (KUVIO 4). Sen luoteispuolella on vanha peltoaukea, joka toimii nykyisin golfkenttänä, ja pohjoispuolella kohoaa Harjanmäki (KUVIO 3). Kylänpaikka on nykyisin metsittynyttä. Alueen koillisosassa on joitakin kesämökkkitontteja, joilla on vielä vanhoja rakennuksia. Kylän muistomerkki on pystytetty kylänpaikan eteläosaan. Muistomerkin luona on matala kivijalka sekä uunin pohja. (Museovirasto 2010.)



KUVIO 4. Radansuun vanha kylän paikka sijaitsee Urajärven rannassa.
(Kulttuurikartoitus aineisto.)

1.1.3 Lyötilä

Kylä on saanut nimensä Pietari Lyötin mukaan, joka oli hankkinut itselleen maapaikan Iitistä. Lyötilän kylässä on mahdollisesti tapahtunut autoituminen nälkävuosien ja kulkutautien takia. Vuoden 1539 maakirjassa mainitaan Lyötilässä olleen 12 taloa. Kylä kuuluu Artjärven neljänneskuntaan, jonka eteläosan kylillä on osuutensa Lyötilän asuttamisessa. (Halila 1988, 57.)

Lyötilän historiallinen kylänpaikka on nimeltään Kylänmäki. Se sijaitsee Pellinginselän itäpuolella, peltojen ympäröimällä korkealla mäellä. Nykyisin Kylänmäen päällä on useita kesämökkkitontteja, jotka noudattelevat kapeita tonttirajoja. Kylänmäellä on nähtävissä paljon eri rakenteiden jäännöksiä, kuten painanteita, kuoppia ja kumpuja, jotka ovat todennäköisesti uunin pohjia, kellareita ja rakennusten jäännöksiä. (Museovirasto 2010.)

1.1.4 Säaskjärvi

Säaskjärvi mainitaan ensimmäisen kerran asiakirjoissa vuonna 1480. Kylä kuului Artjärven, myöhemmältä nimeltään Säaskjärven neljänneskuntaan ja vanhimman maakirjan mukaan Säaskjärvellä oli 11 taloa. 1600-luvulla Säaskjärven kylä oli kasvanut tonttimaahan nähden liian isoksi ja kun kylä paloi, ei uutta rakennettu enää veden äärellä olleille tonttimaille, vaan kylä jakautui kahtia Isokyläksi ja Ukkolanmäeksi. Vanhin kylänpaikka sijaitsee järven rannassa ja se on nykyisin rakennettua, eikä siellä ole todennäköisesti säilynyt vanhempien rakenteiden jäännöksiä. (Halila 1988, 59; Museovirasto 2010.)

1.1.5 Kausansaari eli Kausala

Vuoden 1560 maakirjaan on merkitty Kausalan kylän toiseksi talon nimeksi Kestikievari. Kausalan tarkoitus oli ollut palvella majatalollaan Viipurintietä käyttäviä matkamiehiä. Kausala muodosti pitkänomaisen alueen, joka oli noin kahdeksan kilometriä pitkä ja vain muutaman kilometrin leveä. Kausalasta muodostui Iitin keskus, ja se alkoi muuttua 1920-luvun lopulla taajaväkiseksi yhdyskunnaksi. Kausalan merkittäviä rakennuksia ovat esimerkiksi Mikkolan tila, rautatieasema, Ravilinna ja maatila Metsä-Anttila (KUVIO 5).



KUVIO 5. Ravilinna ja Rautatieasema ovat Kausalan merkittävimpiä rakennuksia. (Halila 1988, 112; Halila 1966, 81; Kymenlaakson seutukaavaliitto, maakuntaliitto ja maakuntamuseo. 1992, 117.)

1.1.6 Iitin kirkonkylä

Iitin kirkkopitäjän perustajana mainitaan Arvid Kurki, katolisen ajan viimeinen piispa. Pitäjä perustettiin samoihin aikoihin kirkon rakentamisen kanssa, 1600-luvun lopulla. Kirkonkylä oli pitkään sekava torpparikylä, jonka keskellä oli kirkko ja pappila. Lisäksi siellä oli muutamia säätyläisten rakennuksia.

Kauppiaiden suurehkot, vaaleat talot antoivat leiman kirkonkylälle 1860-luvulta lähtien. Kirkonkylä oli 1800-luvun loppupuolelle asti Iitin keskus, jossa toimi kauppapuoteja, paikallishallinto ja sivistyksellinen toiminta. Palvelut siirtyivät kuitenkin vähitellen Kausalaan. (Halila 1988, 79; Halila 1966, 467.)



KUVIO 6. Kuva kirkonkylästä etelään, oikealla näkyy kirkko ja sankarihautausmaa.

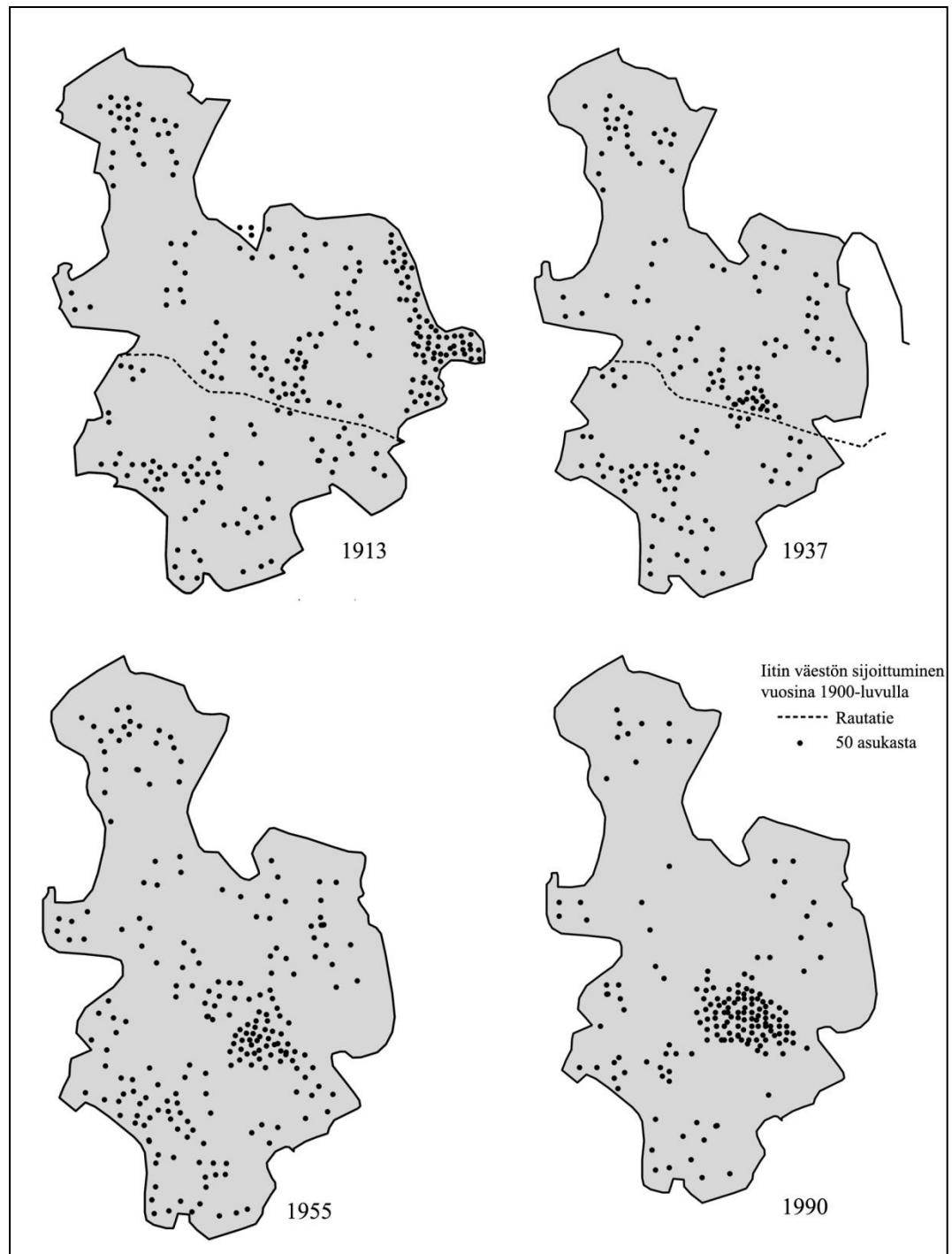
Iitin kirkonkylä on nykyisin Kymenlaakson parhaiten säilynyt kirkonkyläympäristö (KUVIO 6). Se on kulttuuri- ja rakennushistoriallisesti erityisen arvokas alue ja luokiteltu valtakunnallisesti merkittäväksi alueeksi. Kirkonkylän merkittäviä rakennuksia ovat muun muassa kirkko, kirkkoherran pappila, kansakoulu, empirerakennus Lepola ja asuinrakennus Vuorela. (Kymenlaakson rakennuskulttuuri. 1992, 97.)



KUVIO 7. Kirkonkylän merkittävimpiä rakennuksia ovat muun muassa kuvassa näkyvät Kirkkoherran pappila vasemmalla ja empirerakennus Lepola oikealla.

1.2 Asutuksen kehityssuunnat 1900-luvulla

Kuviossa 8 on nähtävissä kuinka asutuksen sijoittuminen on muuttunut Iitissä 1900-luvulla. Vuonna 1913 suurin asukaskeskittymä oli Iitin itäosassa, Lyöttilässä. Lisäksi hieman pienempiä asukaskeskittymiä sijaitsi Radansuun, Vuolenkosken, Sääskjärven ja Perheniemen alueilla. Vuonna 1937 asutuksen sijoittuminen on muuttunut melko paljon ja eniten asukkaita on Kausalan ja Radansuun alueilla. Itäosan suuren asukasmäärän katoaminen selittyy tosin sillä, että Iitistä erotettiin alueita vuosina 1920–1934, kuten kuviosta 8 on nähtävissä. 1950-luvulle tultaessa Kausalassa on edelleen selkeästi huomattava, suurin asuinalue, vaikka ympäri Iittiä sijaitsee pienempiä asukaskeskittymiä. Vuonna 1990 lähes kaikki asutus on sijoittunut Kausalan ympärille. (Anttila 2000, 27, 322.)



KUVIO 8. Väestön sijoittuminen Itissä 1900-luvulla on esitetty eri vuosien kartoissa. Kartat perustuvat henkikirjatietoihin vuosilta 1913 ja 1937 sekä kunnalliskertomuksiin vuosilta 1955 ja 1990. (Anttila 2000, 27, 322.)

2 HISTORIALLISET KARTAT

Eri-ikäisistä kartoista selviää hyvin, kuinka maisema on kehittynyt ja muuttunut ajan saatossa. Suomea esittäviä karttoja on 1600-luvun alkupuolelta saakka. Kartat ovat erittäin hyvä lähde tutkittaessa viimeisimpiä 300–400 vuotena maisemassa tapahtuneita muutoksia. Lisäksi karttojen kautta selviää ihmisen ja luonnon vanha vuorovaikutus, jonka antamaa tietoa tarvitaan historiankirjoituksessa, kaavoituksessa, maisemansuunnittelussa, muinaisjäännösten paikannuksessa ja rakennuspaikkojen sekä kulkuväylien suunnittelussa. (Lehtinen 2005, 7-8.) Seuraavana on esitelty muutamia vanhoja karttoja, joiden pohjalta Iitin maiseman muutoksia on tutkittu.

2.1 Kuninkaan kartasto

Maanmittarikunnan lisäksi myös armeija teki kartoituksia 1700-luvun lopulla. Niin sanottu suomalainen rekognisointiprikaatti perustettiin vuonna 1772 armeijan kartoituksia varten. Kartoituksen taustalla olivat puolustukselliset syyt: sen aikaiset, olemassa olevat kartat eivät vastanneet tarkoitusta ja tarvittiin koko Suomen kartta, josta selviävät sotilaalliset seikat. Kartan avulla voitaisiin laatia maanpuolustussuunnitelmia ja suunnitella puolustus- ja hyökkäystoimet maastoa tuntematta. (Lehtinen 2005, 42.)

Rekognisointiprikaatin kartoitusten pohjana olivat vuoden 1748 mittauskomission laatimat kartat, joita rekognisointia toimittava upseeri täydensi tärkeillä maastotiedoilla ja kaaviomaisesti kuvatuilla korkeussuhteilla. Kartat piirrettiin käsin mittakaavaan 1:40 000 akvarellitekniikalla. Lisäksi laadittiin pienimittakaavaisia karttayhdistelmiä sekä tie- ja asemakarttoja. (Lehtinen 2005, 42.)

Vuonna 1989 julkaistiin kirja ”Kuninkaan kartasto”, johon koottiin suomalaisen rekognisointiprikaatin kartat. Suomen vanhin lehtijakoon perustuva karttakokoelma onkin Kuninkaan kartasto (KUVIO 9). Kartat laadittiin kuningas Kustaa III:n käyttöön, jonka mukaan kartasto on saanut nimensä. Lähes koko eteläistä Suomea kattavaa Kuninkaan kartastoa varten suoritettujen maastotyötehtävien

vuosina 1776–1787. Kartaston käyttöä helpottamiseksi on laadittu yksityiskohtainen hakemisto, joka käsittää noin 15 000 paikannimeä. Kartoitustyön alkuvaiheen kartat eivät ole yhtä tarkkoja kuin 1780-luvulla piirretyt kartat. Kartaston virheet liittyvät pääosin suomenkielisten nimien oikeinkirjoitukseen. Kuninkaan kartasto kertoo parhaiten luonnonolosuhteista, teistä, vesistöistä ja asutuksen sijainnista. (Lehtinen 2005, 42–43.)



KUVIO 9. Kuninkaan kartastoon asuinpaikat on merkitty punaisella, merkintöjä on hieman tummennettu, jotta ne näkyisivät selvemmin. Kartasta on nähtävissä, missä asuinpaikat sijaitsivat 1700-luvun lopulla. Karttaote on koottu neljästä eri karttalehdestä, joten paikoitellen kartassa on epätarkkuutta.

2.2 Isojakokartat

Maanmittari Jakob Faggotin ajama isojakoasetus hyväksyttiin valtiopäivillä vuonna 1757, ja Suomen ensimmäinen isojako toimitettiin vuonna 1759 Laihialla. Asetuksen mukaan isojako oli suoritettava, mikäli yksikin talollinen kylässä sitä vaati. Vuonna 1775 annettiin Suomea varten erillinen isojakoasetus, jota korjattiin vuonna 1848. Asetus oli nimeltään *asetus isonjaon järjestelystä*, mutta yleensä käytettiin nimitystä uusjako. Asetuksessa määrättiin, kuinka paljon talolla sai olla maata manttaalia kohti. Isonjaon tarkoituksena oli uudisasutuksen edistäminen, joka toteutui siten, että jakokuntien liikamaa erotettiin kruununmetsäksi ja sille perustettiin uudistiloja. Autonomian ajan päättyessä isojako oli suoritettu suurimmassa osassa maata, vaikka sitä toimitettiin Suomessa 1960-luvulle saakka. (Lehtinen 2005, 47.)

Isojakokarttoja koskivat samat määräykset kuin muitakin geometrisia karttoja. Eri kuviot oli merkittävä numeroilla tai kirjaimilla, jotka mainittiin selitteessä. Karttojen mittakaavan ja kompassin osoittaman pohjoisviivan täytyi olla sama, kuin mitä oli käytetty mittauksessa. Kartan otsikossa oli merkittävä maatalan nimi ja lääni, kihlakunta ja pitäjä sekä kylän sijainti ja mittausten tekijä ja mittausaika. Kantatilat merkittiin kirjaimin vanhimmissa isojakokartoissa, myöhemmin merkintätapa muutettiin juoksevaksi numeroinniksi. Kantatilojen päänumerot ovat käytössä nykyisinkin ja lohkomisten yhteydessä niiden alanumeroiden lukumäärä kasvaa. (Lehtinen 2005, 48.)

Kerrallaan kartoitettiin, mitattiin ja jaettiin yhden jakokunnan maat isojakoa varten. Rajat pyykitettiin maastoon ja maanjako-oikeuden vahvistettua jako sai lainvoiman. Kantatilojen (tilan rekisterinumeron päänumero) rajat noudattavat isojaossa määrättyjä rajoja vielä tänäkin päivänä. (Lehtinen 2005, 48; Saarenheimo 1983, 29-30.)

Useamman kylän muodostamasta kokonaisuudesta, joka omisti yhteisesti metsiä ja muita nautinta-alueita, käytettiin nimitystä lohkokunta. Jos isojaon piiri on tehty monesta kylästä, muodostavat ne lohkokunnan, joka voidaan jakaa edelleen jakokuntiin. (Lehtinen 2005,48.)

Isojaon jakoperuste oli manttaali. Yleinen jakoperuste määrää, kuinka paljon kunkin osakkaan tulee saada jaossa tilusalaa kaikkiaan. Metsät, pellot ja niityt jaettiin arvoluokkiin maanlaadun mukaan. Niityt ja pellot jaettiin vanhan omistajan mukaan ja metsä manttaalilukujen osoittamassa suhteessa niin, että huonoa sai enemmän kuin hyvää. Karttaan merkittiin lohkojen rajat ja talojen kirjaintunnukset osoittivat, mitkä lohkot kukin oli saanut. Aluksi pellon ja niityn laatu merkittiin tekstillä, myöhemmin kuvauksessa käytettiin jaottelua 1-, 2- tai 3-luokka, jossa 1-luokka oli paras. (Lehtinen 2005, 48–49; Saarenheimo 1983, 23–28.)

Isojakokarttojen mittakaava oli yleisimmin 1:4 000. Talojen tontit piirrettiin mittakaavassa 1:2 000 ja laajempien alueiden mittakaava oli 1:8 000. Karttojen yksityiskohtaisuus lisääntyi ja 1770–1780 –luvuilla alettiin eritellä pelloissa ja niityissä olevia saarekkeita ja kivikoita, teitä ja kiviröykkiöitä sekä arvottomia mäkiä. Metsissä olevat suot ja vuoret saivat reunaviivan, joka kuvattiin aiempaa yksityiskohtaisemmin. 1800-luvun isojakokartat ovat melko tarkkoja, jotka tehtiin kantatilojen maanjakoasiakirjoiksi. Tämän vuoksi maattomien torpat merkittiin epätarkasti, mikä on syytä ottaa huomioon karttoja tutkittaessa. (Lehtinen 2005, 49–50.)

Isojako ja uusjako ovat muuttaneet näkyvästi kulttuurimaisemaa, ja niiden pohjalta syntynyt kartta-aineisto on tärkeä lähde tutkittaessa maiseman muutoksia. Länsi-Suomessa jaot vaikuttivat enemmän maisemaan kuin Itä-Suomessa, jossa vanhat kaskilohkot olivat jo ennestään luonnonmukaisessa isojaossa. (Lehtinen 2005, 56.)

Isojaon vaikutukset näkyvät väestöluokkien elämässä; jako hyödytti maanomistajia, mutta muille siitä aiheutui haittaa. Yhteisten metsien muuttuminen yksityisiksi vähensi maattomien oikeuksia muun muassa karjan laiduntamiseen ja mahdollisuutta kaskenpoltoon. Metsien jakaminen antoi monille tilattomille tilaisuuden ryhtyä torppariksi. Ympäri Suomea tilattomien riippuvuus maanomistajista lisääntyi. (Lehtinen 2005, 56.)

Isojaon myötä ihmiset muuttivat pois kylistä, ja näin ollen kylien välisille asumattomille alueille alkoi syntyä asutusta. Tieverkkoa ja karjakujia täytyi tihentää ja lisätä, koska tonttien, ulkotilusten ja kylävainioiden raja ei ollut enää yhtä jyrkkä kuin aiemmin. Ryhmäkylät hävisivät lähes kokonaan isojaon aikana vaikka se ei varsinaisesti ollutkaan isojaon tarkoituksena, vaan ahtauden vähentäminen sekavissa kylärykelmissä. (Lehtinen 2005, 56.)

Kaikkia kyliä ei hajotettu saman kaavan mukaan vaan viereisten kylien välillä saattoi olla suuret erot kyläkuvan kehityksessä ja isojaon aikataulussa. Välttämättä jakoa ei ole tarvinnut suorittaa kaikissa kylissä, koska Suomen kylät ovat usein pieniä, muutaman talon ryhmiä. (Lehtinen 2005, 56–57.)

2.2.1 Isojako Iitissä

Isojako suoritettiin Iitissä pääosin 1780-luvulla, noin kaksikymmentä vuotta myöhemmin kuin muualla Hämeessä. Jakotoimituksia viivästytti maanmittareiden puute ja vaihtuminen, maanomistusriidat, kylästä muutot sekä uudet raivaukset. Talonpojat vastustivat isojakoa, ja kyläläiset häiritsivät maanmittareiden työtä. (Halila 1988, 397.)

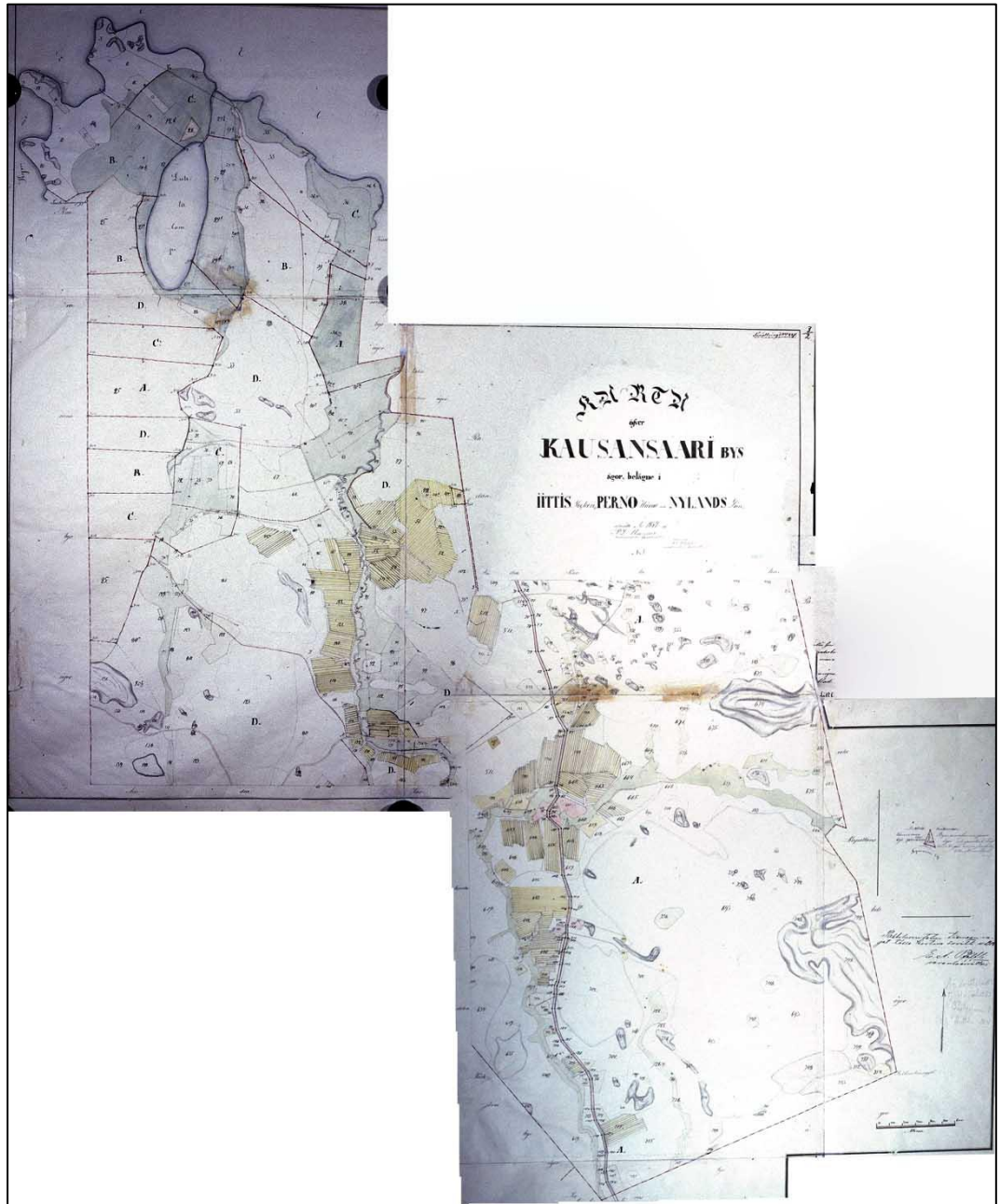
Iitin ensimmäiset isojat suoritettiin Perheniemessä vuonna 1773 ja Vuolenkoskella vuonna 1786. Näitä jakoja seurasivat Savijoen, Kalaksuen, Lyöttilän, Niinimäen, Kuukson, Keltin, Kauramaan suuren jakokunnan, Sitikkalan Tapolan, Mankalan, Kauramaan emäkylän, Kausalan, Säaskjärven, Koskenniskan, Säyhteen, Haapakimolan, Radansuun ja Taasian isojat. (Halila 1988, 400–409.)

Kausalassa isojako suoritettiin vuonna 1787 toukokuussa (KUVIO 9). Pellot päätettiin jakaa erilaisen maanlaadun vuoksi neljään lohkokseen: Alaspeltoon, Konttilan peltoon, Konttilan tien koillispuoliseen peltoon ja kotopeltoon. Radansuun kylässä isojako toimitettiin vuosina 1799–1809. Ennen isojakoa kylän pellot oli jaettu pieniin tilkkuihin eri osakasten kesken. Isojako suoritettiin Radansuussa siten, että omistajat saivat kolme lohkoa peltoa, kaksi lohkoa niittyä ja metsän yhtenä lohkona. (Halila 1988, 406, 408.)

Isojaon aikaansaamat muutokset olivat erilaisia eri kylissä. Iitin pohjoisosan, muutaman talon kyliin isojako vaikutti ainoastaan vakiinnuttamalla maanomistusolot sekä määräämällä kylänmetsän ja sen jaon. Iitin eteläosassa olevien suurien ja sekavien kasakyläien maanomistusoloihin isojako toi parannuksia. Jakotoimistusten jälkeen talojen peltosarat olivat vierekkäin eivätkä hajanaisesti erillään. (Halila 1988, 410.)

Ahtaat kasakylät säilyivät ennallaan, vaikka isojaon yhteydessä sovittiin talojen muuttamisesta. Noin parikymmentä taloa muutti Iitissä tänä aikana, mikä ei vielä harventanut kyliä. Talojen lukumäärä kasvoi ja kylätonttien väljät alueet täyttyivät entistä tiiviimmiksi. Isojaon tärkein päämäärä oli antaa maanviljelijöille vapaus uudenaikaiseen viljelyyn sekä lopettaa metsien ja takamaiden yhteisomistus. (Halila 1988, 410.)

Uusjako aloitettiin Iitissä, Koskenniskassa, vuonna 1882 ja se tuli merkitsemään kyläyhteiskunnan luonteen perusteellista muutosta. Uusjaon mukaan talojen tilusten tuli sijaita tontin yhteydessä tai sen läheisyydessä, mieluiten yhdessä lohkoissa. Kasakylät täytyi hävittää ja jakokunnan tuli avustaa etäisille peltolohkoille tai korpeen muuttavia taloja. (Halila 1988, 411.)



KUVIO 10. Ote Iittiin laaditusta isojakokartasta vuodelta 1854. Kartta on hieman epäselvä, eikä se kata koko tutkimusaluetta.

2.3 Venäläinen topografikartta

Suomen yhdistyessä Venäjään 1809, venäläiset alkoivat kartoittaa Suomea. Merkittävimmäksi kartoitukseksi muodostuivat vuosina 1870–1917 tehdyt topografiset mittaukset. Korkeussuhteet merkittiin karttaan kahden sashenin eli 4,27 metrin korkeuseroa osoittavin korkeuskäyrin ja mittakaavana kartoituksessa käytettiin 1:21 000. Venäjän sotaministeriön topografinen osaston tekemä kartoitus käsitti linjan Pori-Lappeenranta eteläisen puolen. (Lehtinen 2005, 61.)

Venäläiset topografikartat tehtiin sotilaallisiin tarkoituksiin ja näin ollen kuvauksessa korostuvat paikantamiseen ja sotilaallisiin toimiin liittyvät asiat. Alun perin karttalehdet olivat mustavalkoisia, mutta myöhemmin ne väritettiin (KUVIO 11). Vaaleilla väreillä kuvattiin avoimet alueet, pellot olivat valkoisia, laitumet vaaleankeltaisia ja niityt vaaleansinisiä. Suot merkittiin viivoituksella ja mitä tiheämpi viivoitus oli, sitä vaikeampi suo oli kulkea. Metsätyypit oli kuvattu voimakkailla väreillä: havumetsät violetilla värillä, lehtimetsät turkoosilla värillä, ja sekametsät oranssin ruskealla värillä. (Lehtinen 2005, 62.)

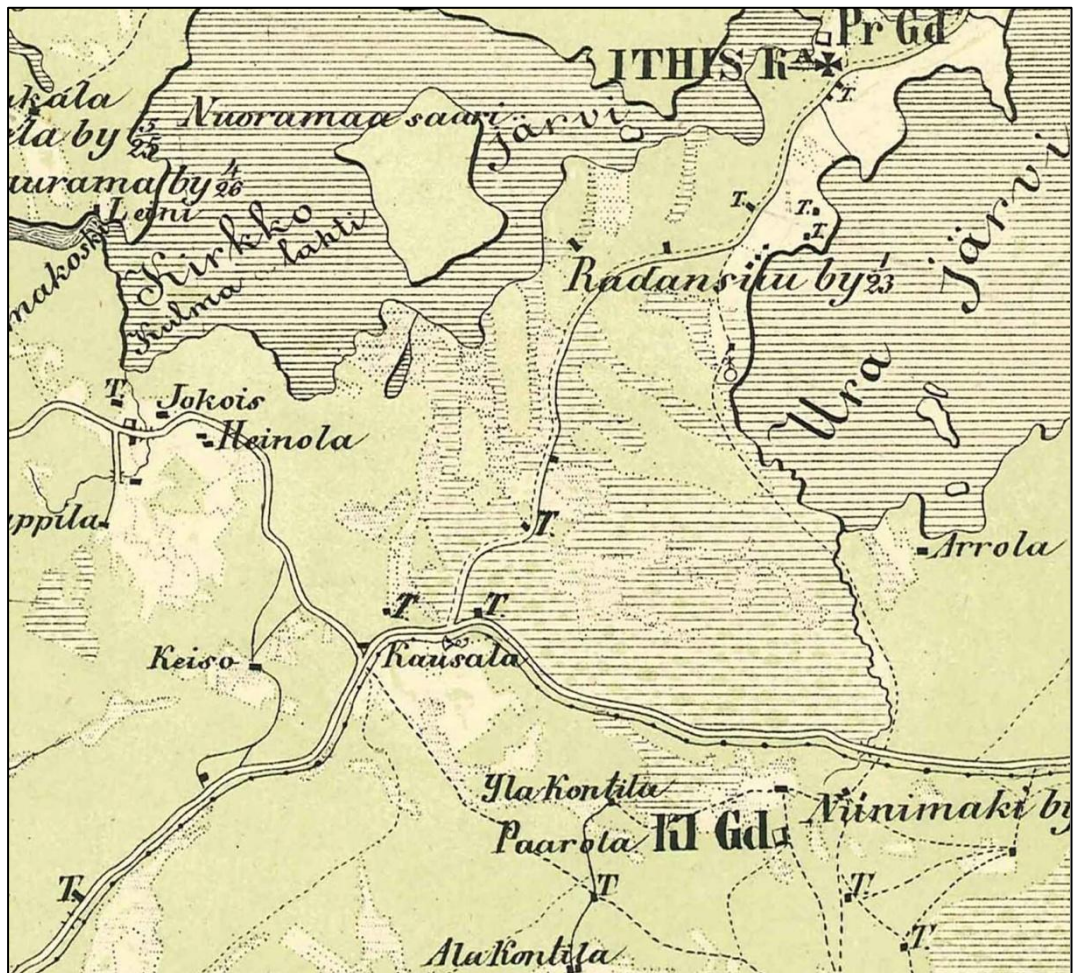


KUVIO 11. Venäläisessä topografiakartassa on kuvattu Kausalan itäpuolta.

Kartassa paikannimet on kirjoitettu venäjäksi. Topografiakartta on koottu kahdesta karttalehdestä, joista toisessa oli joitakin merkintöjä.

2.4 Kalmbergin kartasto

Kalmbergin kartasto perustuu kihlakunnankarttoihin ja se tehtiin Krimin sodan seurauksena vuosina 1855–1856 (KUVIO 12). Kartoitustöiden johtajana toimi eversti Gustav Adolf Kalmberg, jonka mukaan kartasto on myös nimetty. Kartta on laadittu mittakaavassa 1:100 000, toisin kuin muut venäläisten laatimat kartat, jotka olivat yleensä mittakaavassa 1:42 000 tai 1:84 000. Kartasto kattaa Suomen rannikon Pohjanlahdelta Oulun korkeudelta Suomenlahdelle ja Etelä-Suomessa rannikolta linjalle Pori-Tampere-Mäntyharju. Kalmbergin kartasto ei ole kovin tarkka eikä sen tähden kovin merkittävä historiallinen kartta, kuitenkin kartastosta näkee tiestön, asutuksen ja kulkureittien suhteen. (Jyväskylän yliopisto 2010.)



KUVIO 12. Kalmbergin kartastosta erottaa hyvin tiestön sijainnin ja kulkureitistön. Kirkonkylän kohdalla oleva merkintä Pr Gd eli Prosgård tarkoittaa pappilaa ja etelässä Niinimäen kohdalla oleva merkintä Kl Gd eli Kapellansgård tarkoittaa kappalaisenpihaa.

2.5 Pitäjänkartat

2.5.1 1800-luvun pitäjänkartat

Päämaanmittauskonttorin toimesta vuonna 1841 alettiin tehdä maantieteellisiä kartastoja. Kartoitustyötä jatkettiin vuoteen 1855 saakka. Maastonmittauksissa huomioitiin asumukset, viljelysten ääriviivat, metsien pääajit sekä rajat, vesistöt ja kulkutiet. Kartoituksen pohjana käytettiin isojaossa syntyneitä karttoja. Lisäksi mitattiin sellaiset tilat, joista ei ollut suoritettu geometrista mittausta isojakoa tai verollepanoa varten. Lisäksi täydennettiin vanhoja mittauksia. (Lehtinen 2005, 65.)

Uudet pitäjänkartat laadittiin vuonna 1899–1915 siten, että kartaston pohjaksi aseteltiin asteverkko, johon oli sijoitettu käytettävissä olevat kiintopisteet. Jakokarttojen kartta-aineisto sijoitettiin asteverkolle ja yhteen liitetty karttapohja piirrettiin paperille. (Lehtinen 2005, 65.)

2.5.2 Pitäjänkartat 1900-luvulla

Suomen itsenäistymisen jälkeen maanmittaushallituksen maantieteellinen osasto jatkoi pitäjän karttojen piirtämistä mittakaavassa 1:20 000. Karttoista puuttui korkeuskäyrät, mutta sisällöltään ne vastasivat nykyisiä peruskarttoja. Vuoteen 1950 asti tehtiin pitäjänkarttoja. (Lehtinen 2005, 70.)

1920–1930 –luvulla monet kunnat halusivat pitäjänkartoituksen alueestaan. (KUVIO 13). Kunnat osallistuivat karttojen kustannuksiin ja teettivät samalla aineistosta monivärisiä karttoja. Karttojen mittakaavat vaihtelivat 1:20 000 - 1:50 000 kunnan koon mukaan. 1930-luvulla alettiin käyttää ilmapalokuvia pitäjänkarttojen pohjana, jolloin karttojen rakenne parani huomattavasti. (Lehtinen 2005, 70.)

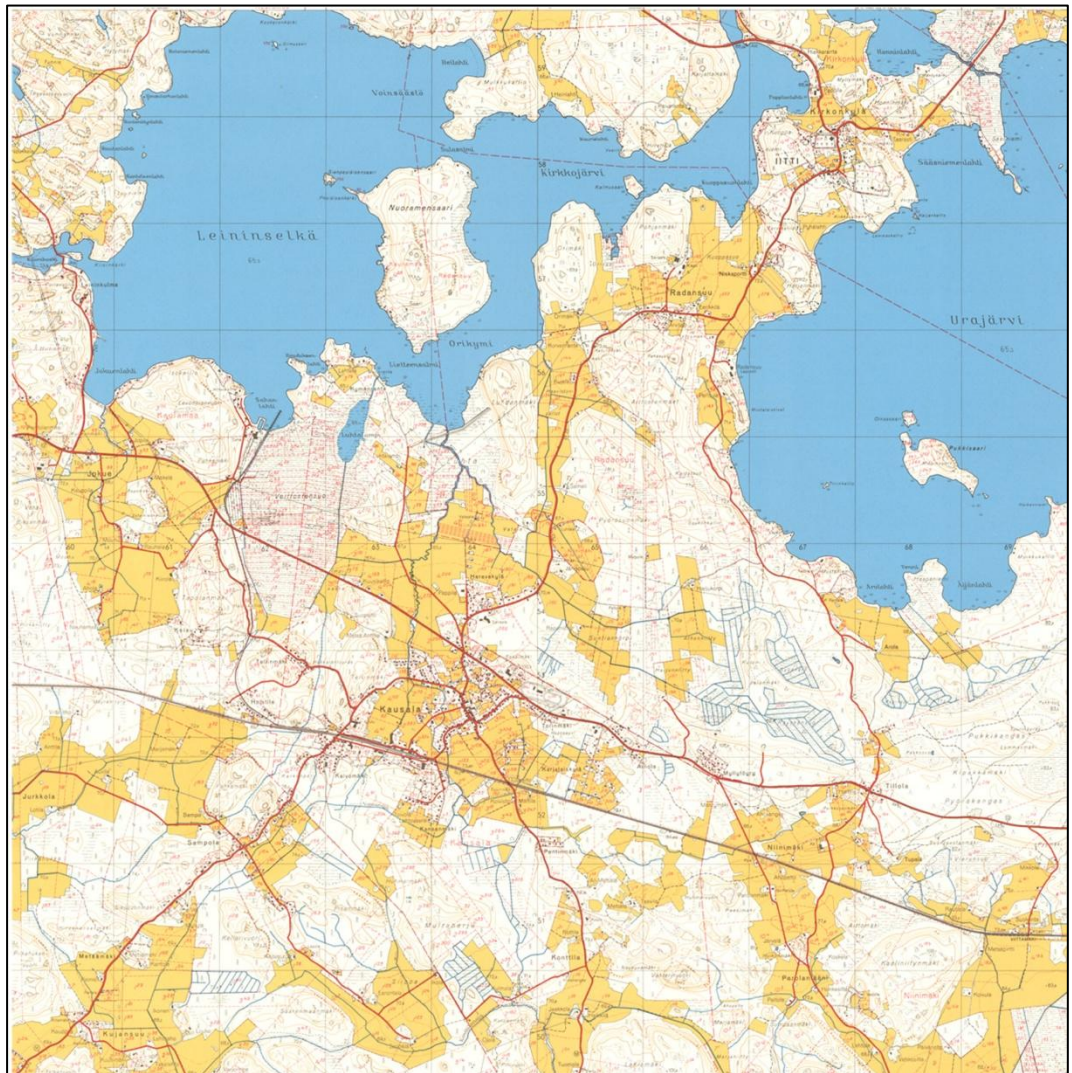


KUVIO 13. Pitäjän kartta vuodelta 1932 on jo melko tarkka historiallinen kartta. Kartasta näkee hyvin rakennuksen sijainnin, tilan ja kylien nimet. Lisäksi tiestö, metsät ja pellot on selkeästi merkitty karttaan.

2.6 Peruskartta

Kun pitäjänkartta ja topografinen kartta yhdistettiin, syntyi peruskartta vuonna 1947 (KUVIO 14). Vuonna 1977 koko Suomen alueelta oli saatavissa peruskartta tai pitäjänkartta mittakaavassa 1:20 000. Peruskarttoja uusitaan keskimäärin 7-15 vuoden välein. (Lehtinen 2005, 70.)

1990-luvulle asti peruskartat piirrettiin käsin ilmavalokuvien pohjalta mittakaavaan 1:10 000, joka sitten pienennettiin kokoon 1:20 000. Kartat valmistetaan nykyisin digitaalisesta aineistosta maastotietokantana. Erilaisia kiinteistötekniisiä karttoja tehtiin peruskartan pohjalta kunnille ja maankäytöstä vastaavien viranomaisten tarpeisiin. Verrattaessa peruskarttaa maastokarttaan, on maastokartta yleispiirteisempi kuin peruskartta. (Lehtinen 2005, 70; Maanmittauslaitos 2010.)



KUVIO 14. Peruskartasta, joka on vuodelta 1964, on helposti erotettavissa pellot suuressakin mittakaavassa. Peruskartta on yhdistelmä pitäjänkartasta ja topografiakartasta.

2.7 Yhteenveto historiallisista kartoista

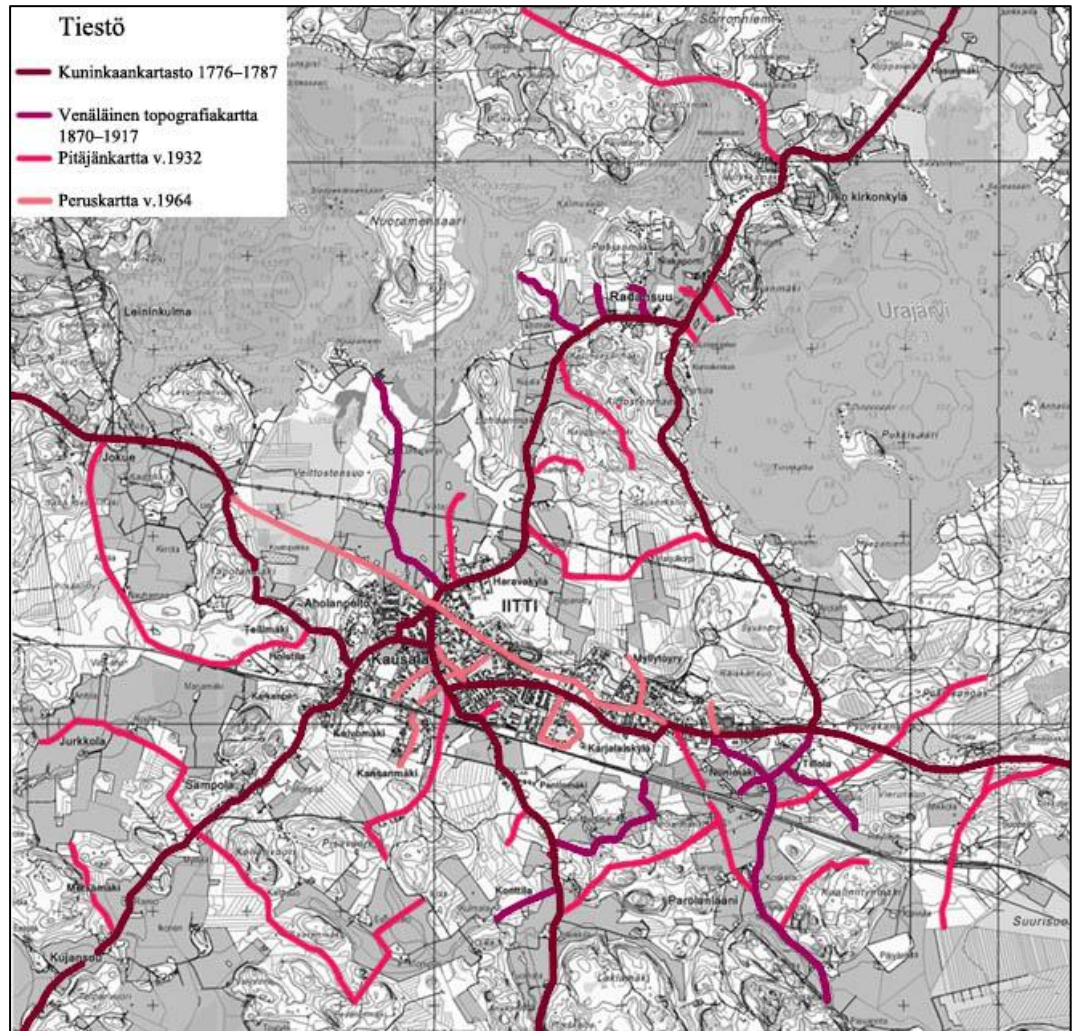
Historiallisia kartoja vertailtaessa on selvästi huomattavissa Kausalan kasvu sekä sen laajentuminen länteen ja itään. Vanhimmat asuinpaikat ovat karttojen mukaan sijainneet kirkonkylässä, Radansuussa sekä Kausalassa risteävien teiden solmukohdassa. Tässä työssä tutkitulla alueella on selkeästi huomattavissa eteläosan melko harva ja vasta pääosin 1900-luvun alkupuolella lisääntynyt asutus (KUVIO 15).



KUVIO 15. Karttaan on yhdistetty historiallisten karttojen tiedot asutuksesta.

Tummimmalla punaisella on merkitty vanhimmat asuinpaikat likimääräisesti ja vaaleimmalla värillä 1960-luvun peruskartan tiedot.

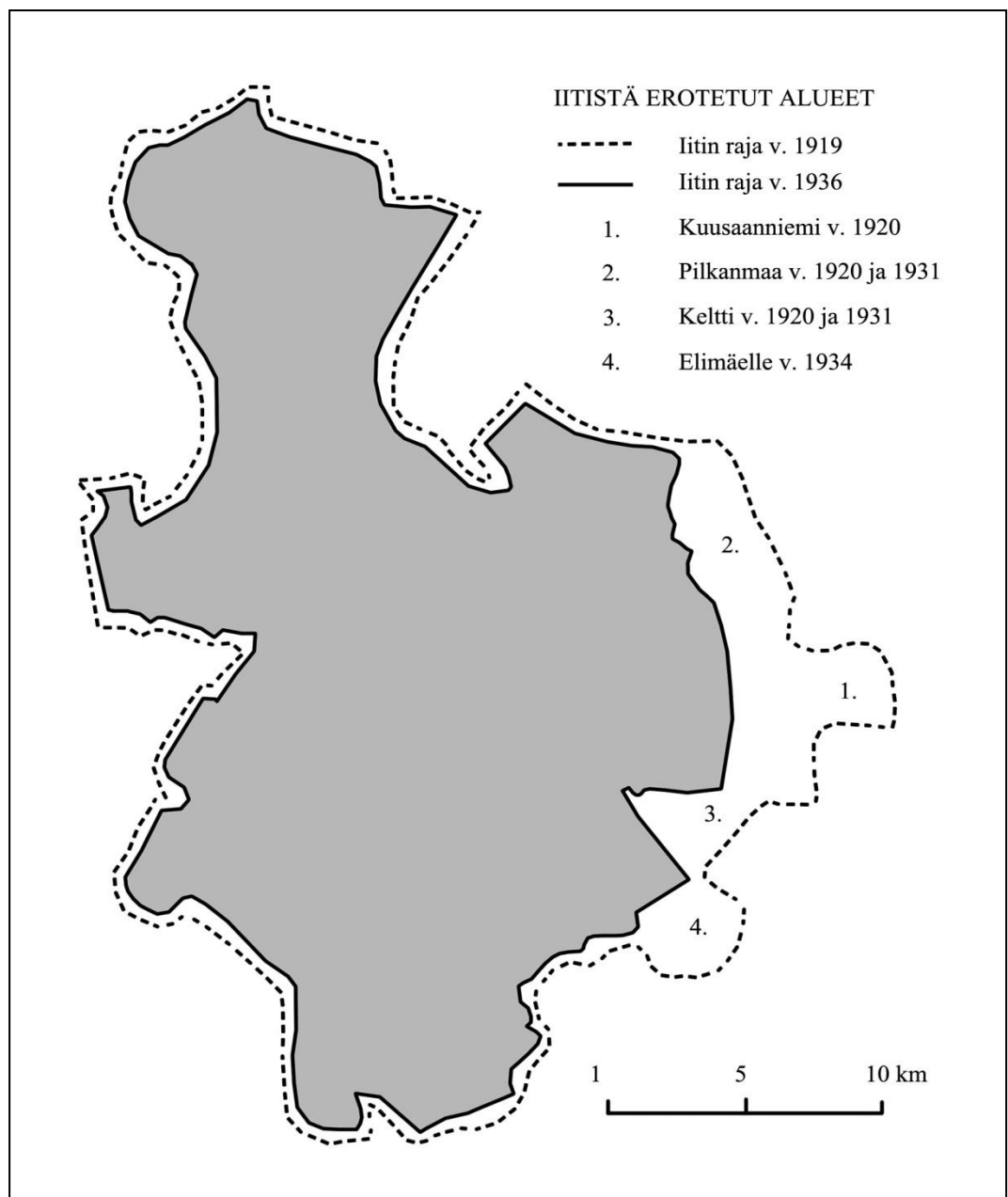
Iitin vanhimmat tiet ovat nykyisiä niin sanottuja pääteitä eli etelä-pohjois- ja itä-länsisuuntaisia. Ehkä suurin tiestön muutos on tapahtunut 1960 luvulla kun vanha mutkitteleva tie oikaistiin ja rakennettiin Valtatie 12 (KUVIO 16).



KUVIO 16. Neljästä eri historiallisesta kartasta on koottu kulkureittien sijainnit 2000-luvun kartan päälle. Värien merkitys on sama kuin asutuskartassa, kuviossa 14, vertailun helpottamiseksi. Karttaan on merkitty isoimmat ja selkeimmin erottuvat tiet.

3 ASUTUSHISTORIA

Iitistä on aikojen saatossa eronnut useita tytäripitäjiä: Valkeala, josta myöhemmin erosi Kouvolan kauppala, Jaala ja viimeksi vuonna 1920 Kuusaanniemen teollisuusalue. Tämän jälkeen Iitti sai nykyisen muotonsa (KUVIO 17). Iitti menetti suurimman osan teollisuuttaan, kun Kuusaanniemi erosi Iitistä. Jäljelle jäi keskikokoisia sahalaitoksia, myllyjä, puusepänverstaita ja Kaukaan rullatehdas. (Anttila 2000, 21; Iitin kunta 2010.)



KUVIO 17. Kartasta on nähtävissä Iitistä erotetut alueet. (Anttila 2000, 21).

3.1 Palvelujen lisääntymisen vaikutus maisemaan

3.1.1 Kyläkeskuksen muuttuminen Kausalaan

Iitin kirkko rakennettiin hyvien vesireittien vuoksi kolmen selän väliselle kannakselle 1600-luvulla. Kirkon ympärille kehittyi eri palveluista ja hallinnon rakennuksista koostuva kirkonkylä. (Anttila 2000, 28.)



KUVIO 18. Näkymä Iitin kirkonkylästä 1920-luvulla. Viljamakasiini, nykyinen kotiseutumuseo on kuvassa vasemmalla. Kunnantupa, josta tuli myöhemmin seurakuntatalo, sijaitsee oikealla. (Anttila 2000, 28. Kuva: Nina Saarinen.)

Kausala sijaitsi keskeisellä paikalla teiden risteyksessä, johon liittyy myös Kausalan synty ja kehitys. Vasta rautatien rakentaminen ja markkinat tekivät Kausalasta liikekeskuksen. 1900-luvun alkuvuosikymmeninä autonomisoitumisen myötä Kausalasta tuli Iitin keskus. Kausalan väkiluku kasvoi huimasti vuosina 1913–1937, jolloin siellä asui 13 % koko väestöstä. Kausalassa toimi neljännes käsityöläisistä ja kolmannes kauppoista. Näiden lisäksi uudessa keskuksessa sijaitsi erikoisliikkeet ja –palvelut ja liikemiehet. Kylästä tuli ahdas ja sekava, koska rakentamisen ohjaaminen oli puutteellista. Vuonna 1928 Kausalaan perustettiin vapaapalokunta, jonka myötä paloturvallisuussyistä taajamaa alettiin selkeyttää. Kausalasta haluttiin taajaväkistä yhdyskuntaa, mutta rakennusjärjestyksen laatiminen oli vaikeaa ja kallista, joten asia unohdettiin sillä erää. (Anttila 2000, 28, 29.)

Kunnallishallinto muutti kirkonkylästä Kausalaan vasta 1930-luvun alussa. Vuonna 1931 annettiin laki taajaväkisistä yhdyskunnista, jollaista Kausalasta alettiin tehdä. Maaliskuussa vuonna 1938 kunnanvaltuusto anoi rakennuskieltoa rakennussuunnitelman ja rakennusjärjestyksen valmistumiseen asti. Kuitenkin rakentaminen jatkui poikkeuslupien turvin. Rakennussuunnitelma vahvistettiin kesäkuussa vuonna 1943 ja rakennusjärjestys tuli voimaan saman vuoden syksyllä. (Anttila 2000, 29, 30.)

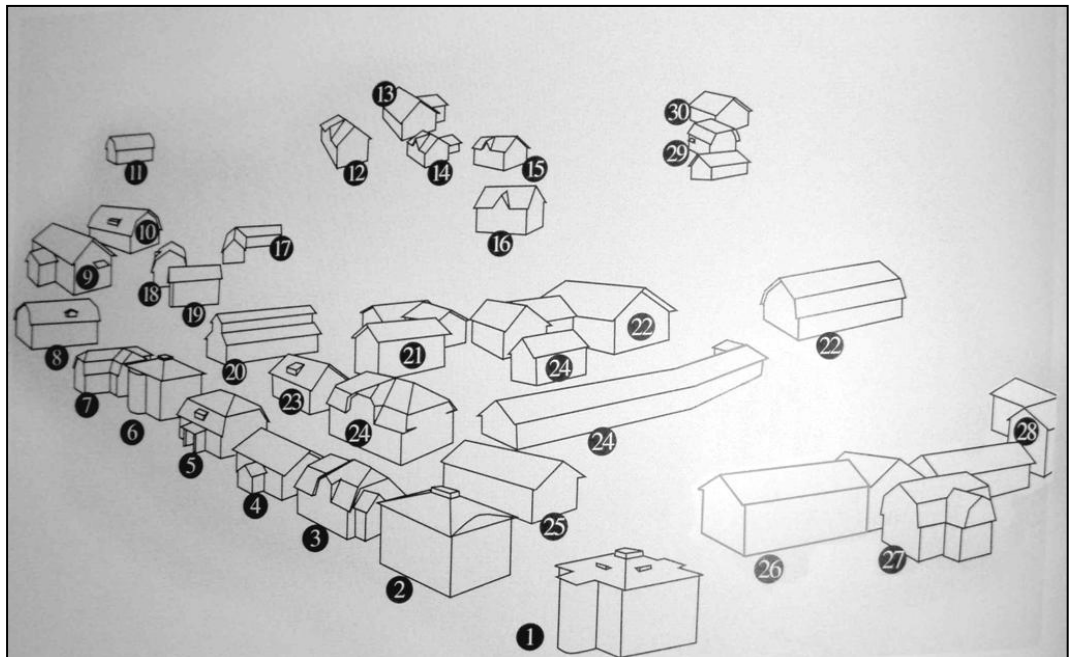


KUVIO 19. Kausala esitettynä 1930-luvun ilmavalokuvassa. Bosaksen apteekkia rakennetaan parhaillaan ja se sijaitsee kuvan keskellä kulkevan tien varrella, toinen talo tien vasemmalla puolella. Osuusliike Oma-Pohja sijaitsee Bosaksen apteekin yläpuolella. Kunnansairaala ja kulkutauti sairaala sijaitsevat vasemmalla keskellä. (Anttila 2000, 31. Kuva: Marja Pullinen, valok. Veljekset Karhumäki.)

Kausalan nousun kunnan keskuksesi myötä kirkonkylä hiljeni ja sen väkiluku väheni selvästi. Kirkonkylän haluttiin säilyttävän idyllisen ulkoasunsa, vaikka Kausala oli riistänyt kirkonkylältä ykköspaikan keskuksena. (Anttila 2000, 30, 31.)



KUVIO 20. Terttu Virtasen vuonna 1985 maalaama teos `Kotikylän korkeaveisu` kuuluu Iitin kunnan taidekokoelmiin ja se kuvaa Kausalan keskustaa 1930-luvulta 1940-luvun alkuun. Kuva on maalattu kuvion 18 perusteella. (Terttu Virtanen 1985, Iitin kunta/Historiatoimikunta.)



KUVIO 21. Kaaviokuva Terttu Virtasen maalamasta taulusta Kausalasta 1930-luvulta 1940-luvun alkuun (Anttila 2000, 34–35, Iitin kunnan taidekokoelmat).

TAULUKKO 1. Taulukossa on esitetty kuvion 20 numeroitujen rakennusten nimet tai käyttötarkoitukset

<i>1. Bosaksen apteekki</i>	<i>16. Kalle Vehkaoja (nykyinen Reitala)</i>
<i>2. Orkolan ruoka- ja sekatavarakauppa</i>	<i>17. Suomalaisen kahvila ja leipomo</i>
<i>3. Eerolan talo</i>	<i>18. Mäkelän suutariliike</i>
<i>4. Huuhtasen sekatavarakauppa</i>	<i>19. Puhelinkeskus</i>
<i>5. Kuusankosken Osuusliike, 1920-luvulla rakennuksessa toimi Kausalan liike Oy</i>	<i>20. Vaaramaan auto- ja koneliike, Iitin Sähkön myymälä ja varastot, yläkerrassa Hilma Viikamon kahvila</i>
<i>6. Kansallis-Osake-Pankki</i>	<i>21. Iitin Sähkön konttori- ja asuinrakennus</i>
<i>7. Hilja Mäkelän liiketalo, mm. leipomo ja kahvila</i>	<i>22. Tensikkalan päärakennus ja oikealla navetta, Tensikkalassa toimi Osuuspankin edeltäjä Iitin Osuuskassa ja hammaslääkärin vastaanotto</i>
<i>8. Iitin Säästöpankki</i>	<i>23. Irja Virran kirjakauppa</i>
<i>9. Kunnan toimisto</i>	<i>24. Osuusliike Oma-Pohja, keskusvarasto ja asuintalo</i>
<i>10. Hohdin, Vehkaojan vävyn, asuintalo piharakennuksineen</i>	<i>25. Eerolan perikunnan maatalo pihapiireineen</i>
<i>11. Autoilija Heikki Mäkinen</i>	<i>26. Almin vaatetusliike</i>
<i>12. Vihtori Arolan talo</i>	<i>27. Viljo Lairilan asuintalo</i>
<i>13. Vesterisen päärakennus pihoineen</i>	<i>28. Kasperin Kausalaisen talo, entinen kestikievari</i>
<i>14. Autoilija Vuorio</i>	<i>29. Kankkusen paja ja asuinrakennus</i>
<i>15. Impi Kotirannan asunto (Sitemmin Perätalo)</i>	<i>30. Arvi Lehtinen</i>

3.1.2 Väestön ja työpaikkojen keskittyminen Kausalaaan

1960-luvulla teollisuus ja kunnan kehittämistyö kasvattivat Kausalasta vetovoimaista keskusta. Kausala kasvoi, ja siitä tuli yhä suositumpi asuinpaikka, kun haja-asutusalueet menettivät väestöään. Taulukossa 1 on esitetty, kuinka väestö on lisääntynyt Kausalassa, vaikka muualla Iitissä väkiluku on laskenut. (Anttila 2000, 313.)

TAULUKKO 2. Väestö Iitissä. Taulukossa on esitetty eri vuosina Iitin väestön kehittyminen, huomattavaa on erityisesti Kausalassa väestön lisääntyminen ja sen osuus koko väestöstä Iitissä. (Anttila 2000, 313.)

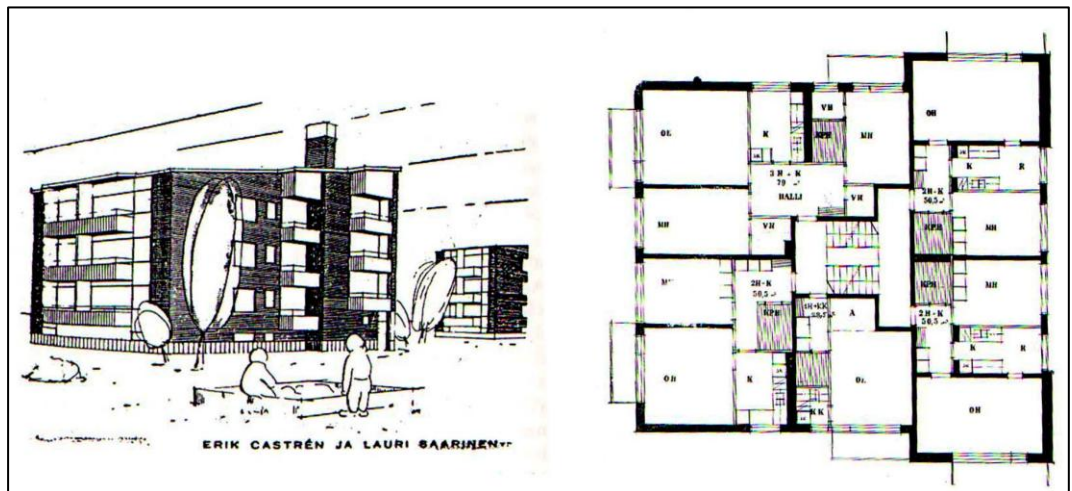
	1950		1960		1973		1989	
	Väkeä	%	Väkeä	%	Väkeä	%	Väkeä	%
Koko Iitti	10 664	100	9 754	100	8 354	100	7 744	100
Kausala	1 954	18	2 041	21	2 750	33	4 315	56
Muu-Iitti	8 710	82	7 713	79	5 604	67	3 429	44

Väestön lisääntymisen myötä keskittyi Kausalaaan yhä enemmän Iitin työpaikkoja ja Kausalasta tuli myös johtava kylä Iitin talouselämässä. Kausala kasvoi muun Iitin kustannuksella, vaikka kylään syntyi uusia teollisuuden ja palveluiden työpaikkoja samaan aikaan, kun muu Iitti menetti samoja paikkoja. (Anttila 2000, 313.)

3.1.3 Kaavoittaminen 1960-1980 –luvulla

Iitin kunta halusi vuonna 1958 asettaa Kausalaaan tehdyn rakennussuunnitelman tarkastettavaksi ja laajennettavaksi. Uusiksi rajoiksi tulisivat Veittosten suo, Jänisoja, Niinimäen tienristeys, Konttilan koulu ja Sampolan tienristeys. Suunnitelmaan otettiin mukaan vielä Kansanmäen asuinalue, joka jaettaisiin sopiviksi asuintonteiksi. Päiväkoti ja leikkikenttä haluttiin merkitä myös kaavaan. Uusi rakennussuunnitelma valmistui keväällä 1961 ja sen laativat Arkkitehdit V. Vuorinen ja Esko Purho. Idästä länteen ja etelästä pohjoiseen risteävät maantiet, niiden välinen yhdystie ja Haapakimolan tie muodostivat suunnitelman rungon. Kansakoulumäen pohjoispuolelle merkittiin Valtatie 12 linjaus ja vanha tie jäisivät suunnitelman mukaan Kausalaa sisälle. Kausalaa suunniteltiin yhteys kahden risteyksen kautta valtatielle. Etelään johtavan tien esitettiin kulkevan Ravilinnan itäpuolelta, jotta vanha tie olisi jäänyt paikalliseksi, asutuksen läpi kulkevaksi. Rautatienkatu merkittiin Kausalaa sisäiseksi kokoojakaduksi. Rautatien ylittämistä varten suunniteltiin ratapihan molempiin päihin ylikulkusillat. (Anttila 2000, 314–315.)

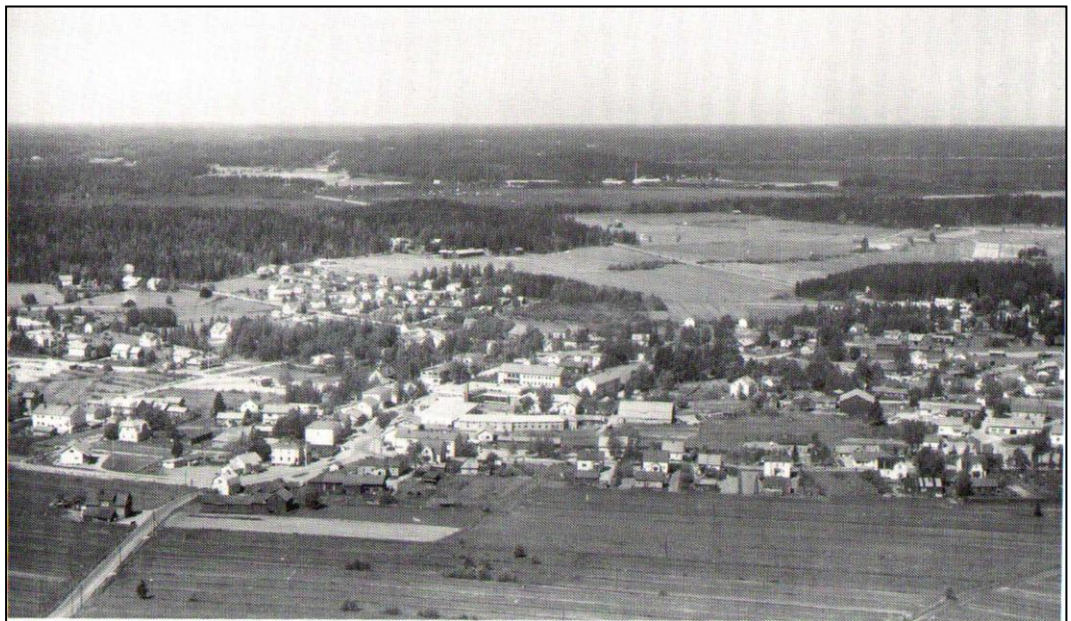
Uusi kaava-alue oli kaksi kertaa vanhan kaava-alueen kokoinen, eli noin 450 hehtaaria, ja alueelle uskottiin mahtuvan 5000 asukasta. Uutta asutusta sijoittaessa otettiin huomioon vanha asutus, joka haluttiin säilyttää, maaperä sekä viemäröinnin mahdollisuus. Suunnitelman mukaan torin ja rautatieaseman väliin rakennettaisiin kerrostaloja, (KUVIO 23 ja KUVIO 24). Teollisuus suunniteltiin sijoitettavan rautatien läheisyyteen. Puistoalueita oli suunnitelman mukaan ainoastaan keskustassa, muilla alueilla pellot asuinalueiden välissä toimivat vihervyöhykkeinä. Korttelipaaluksen alkaessa vuonna 1963 kaavaan tehtiin ensimmäiset muutokset. Ilmakuvissa on nähtävissä Kausalan keskustan rakennetta rakennuksia, (KUVIO 25 ja KUVIO 26). (Anttila 2000, 315.)



KUVA 23. Kausalan ensimmäinen kerrostalo rakennettiin Rautatienkadulle vuonna 1961. Lisäksi talo oli ensimmäinen asunto-osakeyhtiö Iitissä. Kerrostalon rakennuttajana toimi Heikki Tyyskä. (Anttila 2000, 330, Kuvat: Iitin seutu 3.11.1960 ja 31.1.1963.)



KUVIO 24. Kuvassa on Kausalan vanhin kerrostalo 1960-luvulta.



KUVIO 25. Ilmakuva esittää Kausalaa 1960-luvulta. Rautatienkatu kulkee kuvan keskellä ja se ulottuu kunnan toimitalon ja Iitin Sähkön uuden talon väliin, muttei vielä valtamaantielle asti. Hiekkakenttänä näkyvällä torilla sijaitti linja-autoasema. Oma-Pohjan päämyymälä on korvattu hehtaarihallilla, kuvan keskellä. (Anttila 2000, 318. Kuva Marja Pullinen, valok. T:mi Karhumäki.)

Insinööri Aaro Eerolainen teki kaavan tarkistuksen vuonna 1969. Tämän tarkastuksen mukaan rivitaloja varten varattiin alueita Rautatiekadun varrelta. Lisäksi kadulle tulisi lisää asuintaloja ja asuinliiketiloja. Keskustan itäpuolella sijainnut Kolinpelto merkittiin tarkastuksessa kerrostaloalueeksi, ja sen eteläpuolelle haluttiin pientaloalue. Kauppakadun muuttamista kävelykaduksi pohdittiin, ja se oli myös yksi kiistan aihe kuntalaisten keskuudessa. 1970-luvun alussa kaavoitettavana oli monia kohteita. Uusia asuinalueita muodostui Aholanpellolle, Myllytöyryyn, Laineenpellolle ja Teilimäelle. Alueille suunniteltiin asutettavan tuhat asukasta, keskustan kerrostalotontin mukaan lukien. (Anttila 2000, 315–316.)



KUVIO 26. Kausalan keskustasta vuonna 1963 otettu ilmailokuva. (Iitin kunta)

Asuinalueiden viihtyisyyttä pyrittiin parantamaan kasvillisuuden avulla. Pihakasvien, pensaiden ja puiden valitsemisesta jaettiin ohjeita, joiden lisäksi suositeltiin aitaamaan tontit pensasaidoilla. Kunta muokkasi rakennustensa ympäristöjä ja kaava-alueelle rakennuslautakunta ehdotti istutuksia ja viheralueita. Vuonna 1973 kunta tilasi Kausalaa viheraluesuunnitelman, kohensi vuokratalojen tontteja ja vaihtoi Rautatienkadun varrella olevat puistokaistaleet nurmikoksi. (Anttila 2000, 316–317.)

Osayleiskaavasta, kirkonkylän ja Kausalasta ympäristöineen, järjestettiin suunnittelukilpailu vuonna 1977. Insinööritoimisto Maa ja Vesi Oy voitti kilpailun, ja sen suunnitelman mukaan Kausalasta tuli kehittää omaperäinen maaseutukeskus. Asuntotuotannon painopiste ohjattiin pientalorakentamiseen voittajasuunnitelman mukaisesti. Vuonna 1982 valtuusto vahvisti kaavan. Jatkuvien suunnitelmien johdosta kaavoituksesta tuli jatkuvaa, ja vuonna 1989 kaavoitusasiat ohjattiin kaavoituslautakunnalle. Samaan aikaan hyväksyttiin Kirkonkylän-Kausalaa osayleiskaava, joka on voimassa vuoteen 2010 asti. (Anttila 2000, 317.)

4 KULKUREITTIIEN KEHITYS

4.1 Tiestö

1800-luvulla, ennen rautatien rakentamista, Iitin yhteydet naapurikuntiin olivat maantieyhteyksien varassa. Valtateitä lukuun ottamatta tiet olivat mutkaisia karjapoluista syntyneitä, hevosajoon sopivia teitä (KUVIO 27). Vanhimmat maantiet kuljivat Salpausselkien harjanteita mukaillen länteen ja itään Kaakkois-Hämeessä ja ylisessä Kymenlaaksossa. Jaalan halki Mäntyharjulle ja Mikkeliin kulkevaa tietä kutsuttiin Savon tieksi. Länteen ja itään johtava läpikulkutie kasvoi Suomen jouduttua Venäjään liitetyksi. Tärkeimmät yhteydet Iitistä oli etelään, rannikon kaupunkeihin, markkinapaikoille, kartanoihin ja satamiin. Kausalasta muodostui näiden yhteyksien solmukohta. Sieltä pääsi Porvooseen joko Sääskjärven tai Perheniemen kautta, Loviisaan Saaroisten ja Haapakimolan kautta. (Halila 1966, 209.)

4.2 Ylinen Viipurintie

Hämeenlinnasta Salpausselän harjuja pitkin Lappeenrantaan ja sieltä Viipuriin kulkevaa 300 kilometrin pituista tietä kutsutaan Ylisen Viipurintieksi. Tie on yksi Suomen kolmesta keskiaikaisesta pääreitistä. Kausalan – kirkonkylän osayleiskaava-alueella. Ylinen Viipurintie kulkee seuraavasti: Tie erkani lännessä valtatie 12 muutama kilometri ennen Kausalan keskustaa Teilimäentien linjalle. Kausalan keskustassa tie mutkitteli Koulukadun, Kauppakadun sekä Ravitien suunnissa ja palasi takaisin valtatie 12 linjalle. Noin viisi kilometriä Kausalan jälkeen Ylinen Viipurintie erosi taas valtatie reitistä ja mutkitteli suoalueita väistellen harjuja pitkin Niinimäen- ja Kivistenmäentielle. (Salonen 1998, 16.)



KUVIO 27. Valtamaantie kulki Kausalan keskustan läpi 1920-luvulla. Oikealla olevan Kausalan osuuskaupan talon paikalle tuli myöhemmin tavaratalo. Kirjakauppa toimi seuraavassa rakennuksessa 1940-luvulle asti. Vasemman puoleisessa talossa oli sotavuosina Huuhtasen sekatavarakauppa ja nykyisin rakennuksessa toimii Merrantori. Takimmaisessa talossa vasemmalla oli Osuusliike Kymenmaa ja sen jälkeen Kausalan Urheilu- ja koneliike. (*Anttila 2000, 30. Kuva: Marja Pullinen.*)

4.3 Rautatien rakentaminen

Riihimäki-Viipuri-Pietarin rautatietä rakennettiin vuosina 1876–1879. Sen rakentaminen oli Iitin kehityksessä merkittävä tapahtuma. Pienehköstä Kausalan kylästä muodostuin Iitin keskus rautatien rakentamisen myötä. Myös Iitin asema Suomen kehittyneiden kuntien joukossa kasvoi. (Iitin kunta 2010; Halila 1966, 21.)



KUVIO 28. Kausalan rautatieasemalta kuvattu näkymä itään, jossa avautuu avara näköala.

Rata rakennettiin Venäjän keisarikunnan rautatieverkoston mukaiseksi eli leväraiteiseksi. Rautatie jaettiin viiteen rakennuspiiriin, joita johtivat insinöörit, joilla on kokemusta. Rautatie kulki Salpausselkää pitkin, vanhaa maantietä paikoitellen mukaillen. (Halila 1966, 23.)

Rautatien ansiosta kulkeminen muihin kaupunkeihin helpottui. Kausalasta oli Helsinkiin rautateitse matkaa 169 kilometriä, Lahteen 39 kilometriä ja Viipuriin 144 kilometriä. Matka-ajat lyhenivät huomattavasti verrattuna aikaan, jolloin matkat kuljettiin hevosella. Samaan aikaan Porvoon ja Loviisan merkitys heikkeni Iitin seudun kauppakeskuksina. (Halila 1966, 25.)

4.4 Rautatieliikenne

Kausalaan rakennettiin ratapiha, jonka kylänpuoleiselle alueelle sijoittui virkahuoneen, kahden odotussalin ja asemamestarin asunnon muodostama C. A. Edelfeltin suunnittelema asematalo. Ratapihalle rakennettiin myöhemmin myös pikatavaramakasiini ja maidon sekä karjan ja hevosten lastauslaiturit. Kulku Kausalan kylästä asemalle tapahtui vanhaa polkua mukaillen. Lisäksi rataa myötäillen avattiin tie asemalta länteen, radan ylittävälle tielle. Ratalinjaa pitkin asemalta avautui itään laaja näköala (KUVIO 28) ja junan saattoi nähdä kaukana horisontissa, kun taas lännessä näkymät olivat heikommät ja junat tulivat asemalle Kaivomäen suunnasta (KUVIO 29). (Halila 1966, 233.)

Tavaraliikennettä oli paljon, vaikka Kausalassa ei ollutkaan varsinaista teollisuutta. Pääosa vientituotteista oli karjatalouden tuotteita sekä puutavaraa. Myös matkustajaliikenne oli asemalla vilkasta, koska Kausalan kautta kulkivat naapuripitäjäläisten lisäksi myös Etelä-Savon asukkaat. Matkustajaliikenne suuntautui aluksi enimmäkseen Helsinkiin ja Lahteen. Myöhemmin eniten lippuja myytiin Lahteen ja Kouvolaan, kun Helsinkiin suuntautuva liikenne hiljentyi. Rautatieliikenteen matkustajat määrät kasvoivat 1920-luvulle asti, jolloin autoliikenne alkoi vallata henkilöliikennettä. (Halila 1966, 234–235.)



KUVIO 29. Näkymä länteen päin kuvattuna rautatieasemalta, jossa taustalla näkyy Kausalan sahan rakennuksia.

4.5 Vesiliikenne

Huolimatta Iitin hyvistä edellytyksistä, vesiliikenne ei pystynyt kilpailemaan rautatie- ja autoliikenteen kanssa. Esteitä vesiliikenteelle olivat muun muassa Iitin mutkan kosket, talviolosuhteet sekä se, ettei laivayhteyksiä voitu rakentaa keskusten välisiksi. Kuitenkin Iitin vesistöissä kulki muutamia laivayhteyksiä. Koskenniskan ja Heinolan välillä liikennöi kaksi höyrylaivaa Vuolenkoski ja Aino. Leinin ja Voikaan välillä kulki Mankala ja Hiidensalmi, jotka palvelivat myös huviretkeläisiä. (Anttila 2000, 82)

4.6 Venevalkamat

Aikoinaan kirkkomatkat kuljettiin vettä pitkin ja sitä varten rannoille muodostui valkamia. Lähellä kirkonkylää sijaitsee kolme kirkkovalkamaa, (KUVIO 30.) Veskansan kirkkovalkama Ruonan rannassa, Kauramaalaisten kirkkovalkama Pappilanlahden rannassa ja kelttiläisten kirkkovalkama Urajärvellä, museon takana. Urajärven rannalla Mustaniemessä sijaitsevassa venevalkamassa on joukko vene- ja nuotta-aittoja, joista osa on hirsisiä. Vanhin aitta on vuodelta 1761 ja se on toiminut suola-, liha- ja kala-aittana. (Halila 1966, 474; Kymenlaakson rakennuskulttuuri. 1992, 115.)



KUVIO 30. Venevalkama kirkonkylässä.

5 YHTEENVETO

Tämän työn tarkoitus on ollut tutkia Iitin historiallista kehittymistä pääasiassa asuinalueiden ja tiestön osalta. Rautatien rakentaminen lienee ollu Iitin historiassa merkittävin tapahtuma, sen myötä 1900-luvun alussa Kausalasta tuli Iitin keskus ja kirkonkylä jäi syrjään. Kausala on kasvanut huomasti 1900-luvulla ja sinne ovat kesittyneet sekä asutusta että palveluita ja työpaikkoja. Kirkonkylä on nykyisin rakennushistoriallisesti arvokas säilytettävä maaseutumiljöö.

Iitin asutus vakiintui 1000-luvulla, jolloin hämäläiset eränkävijät muuttivat Salpausselän reunamille, ja näin muodostui hämäläisten ja karjalaisten raja-alue, jonne Iitti lopulta syntyi. Kuitenkin vanhimmat maininnat Iitin kylästä ovat vasta 1400-luvun puolivälistä. Iitistä on aikojen saatossa eronnut useita tytäripitäjiä: Valkeala, Jaala ja Kuusaanniemen teollisuusalue. Näiden lisäksi Iitistä erotettiin pieni alue Elimäelle. Tämän jälkeen Iitti sai nykyisen muotonsa

Historiallisia karttoja tutkimalla huomaa eri aikakausien muutokset. Karttoja on kuitenkin melko vaikea tutkia erilaisten merkintöjen, paikannimien ja mittakaavan johdosta. Kuninkaan kartasto, isojakokartta, venäläinen topografiakartta, Kalmbergin kartasto, pitäjän kartta ja peruskartta ovat olleet tärkeitä lähteitä tässä tutkimuksessa.

Tämä opinnäytetyö olisi ollut hyvä tehdä ennen Iitin kirkonkylän – Kausalan osayleiskaava-alueen rakennuskulttuuriselvitystä, sillä työstä olisi ollut apua rakennusten inventoinnissa sekä historiallisen kehityksen ymmärtämisessä. Tulevaisuudessa tästä työstä on hyötyä kaavoituksessa ja alueiden suunnittelussa Iitin kunnalle sekä muille Iitin historiallista lähdettä käyttäville.

Iitin historiasta löytyy jonkin verran erilaista lähdemateriaalia, kuten Iitin tehtaita, sota-aikaa ja elinkeinoelämää käsitteleviä julkaisuja. Näin ollen aihetta olisi voinut pohtia enemmänkin, eri näkökulmista ja suuremmalta alueelta. Tässä työssä eivät sellaiseen kuitenkaan resurssit riittäneet. Työ on kuitenkin hyvä pohja mahdollisia jatkotutkimuksia varten. Jatkossa voisi esimerkiksi tutkia Iitin muita kyliä ja niiden historiaa tai iittiläisten elämää sotien aikana.

6 LÄHTEET

Painetut lähteet

Anttila, O. 2000. Iitin Historia III, Jyväskylä: Gummerrus Kirjapaino Oy.

Halila, A. 1966. Iitin Historia II, Lahti: Lahden Kirjapaino- ja Sanomalehti Oy.

Halila, A. 1988. Iitin Historia I, 2-painos. Lahti: Esan Kirjapaino Oy.

Kymenlaakson seutukaavaliitto, maakuntaliitto ja maakuntamuseo. 1992.

Kymenlaakson rakennuskulttuuri. Jyväskylä: Gummerrus Oy.

Lehtinen, L. 2005. Karttojen kertomaa –Vanhojen karttojen kautta maiseman historiaan. Porvoo: WS Bookwell.

Saarenheimo, J. 1983. Isojaot ja isojaonjärjestelyt. Maanmittaus Suomessa 1633-1983. Helsinki.

Salonen, K.1998. Ylinen Viipurintie, Hämeen liiton julkaisu V:45

Elektroniset lähteet

Iitin kunta 2010. Tietoa kunnasta. [Viitattu 8.3.2010]. Saatavissa:
<http://www.iitti.fi/tietoa-kunnasta/historia.html?setLang=fi-FI>

Jyväskylän yliopisto 2010. Heikki Rantatupa, Historialliset kartat. [Viitattu 18.1.2010]. Saatavissa: http://www.vanhakartta.fi/historialliset-kartat/@@mapview?handle=hdl_123456789_6902

Jyväskylän yliopisto 2010. Heikki Rantatupa, Historialliset kartat. [Viitattu 18.1.2010]. Saatavissa: http://www.vanhakartta.fi/historialliset-kartat/@@mapview?handle=hdl_123456789_6893

Jyväskylän yliopisto 2010. Heikki Rantatupa, Historialliset kartat. [Viitattu 18.1.2010]. Saatavissa: <http://www.vanhakartta.fi/historialliset-kartat/sotilaskartat/kalmbergin-kartasto>

Maanmittauslaitos 2010. Maastokartta. [Viitattu 5.4.2010] Saatavissa: <http://www.maanmittauslaitos.fi/default.asp?id=870>

Museovirasto 2010. Muinaisjäännösrekisteri. [Viitattu 10.3.2010] Saatavissa: http://kulttuuriymparisto.nba.fi/netsovellus/rekisteriportaali/mjreki/read/asp/r_default.aspx

Kuva- ja kartta-aineisto

Iitin kunta

Iitin kirkonkylän – Kausalan rakennuskulttuuriselvitys

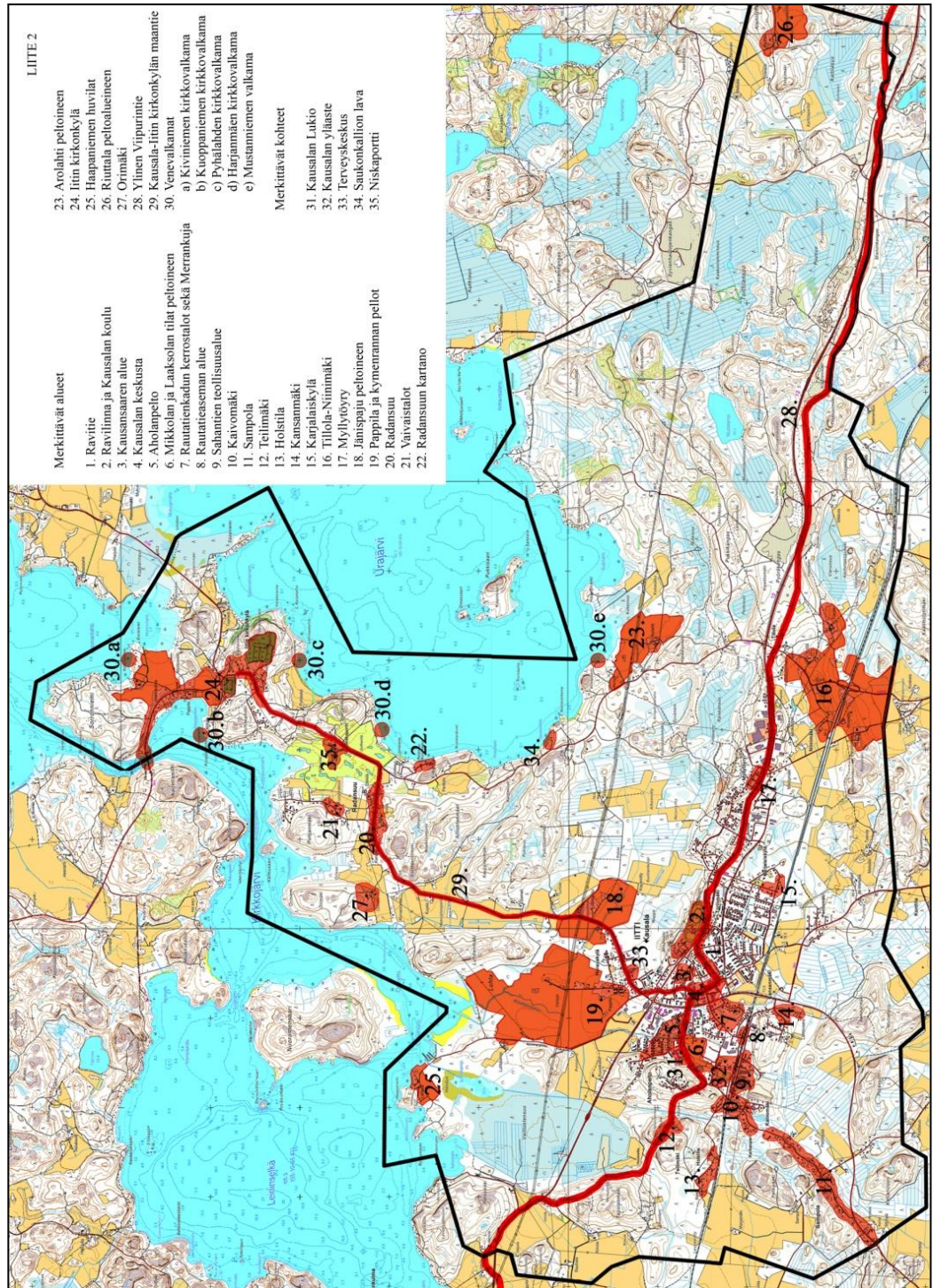
Niina Seppäläinen

7 LIITTEET

LIITE 1. Ote Iitin kirkonkylän-Kausalan rakennuskulttuuriselvityksestä:
Merkittävät kohteet

LIITE 2. Ote Iitin kirkonkylän-Kausalan rakennuskulttuuriselvityksestä:
Kohdekartat

LIITE 1. Ote Iitin kirkonkylän-Kausalan rakennuskulttuuriselvityksestä:
Merkittävät kohteet



LIITE 2. Ote Iitin kirkonkylän-Kausalan rakennuskulttuuriselvityksestä:
Kohdekartat

