

Ratatyömaa työllisti työmaalta toiselle liikkuvien ammattilaisten lisäksi runsaasti paikallisia.

Liipetinveistosavotoilla veistettiin ratapölkkyjä, kivien ja muun maa-aineksen kuljetukseen tarvittiin paljon hevosmiehiä ja kaunisäänisiä, luovia laulajia eli junttalukkareita tarvittiin juntaustyömailla rytmittämään yksitoikkoista työtä.

Yritteliäät emännät leipoivat kotona leipää ja pullaa ja kantoivat niitä ratatyömaan varteen myytäväksi ja lapset toimivat pikkutavaran jakajina vieden aluslevyt, naulat, sidekiskot ja ruuvit pölkkyjen päihin.

7 Kötsin museo



Työväenkatua Pieliselle päin ennen jatkoradan rakentamista. Alhaalla Raatihuoneenkadun toisella puolella sijaitsi kaivo, josta vedet kannettiin kadun taloihin vuoteen 1940 asti, jolloin rakennettiin pitkään suunniteltu vesijohto.



Liipetinveistosavottalaisia Nujulan kämpän edustalla 1928.

Liipetteihin eli ratapölkkyihin käytettiin mielellään vanhaa vahvaa honkaa, joka kesti käytössä noin kolme vuotta nuorta puuta pidempään.



Rakennuskiven kuljetusta 1927. Kiviä on näkyvissä sataman alikuluissa.

Karjalan radan päätepiste oli vuosien ajan Nurmeksen satamassa. Venevajojen vasemmalla puolella näkyy ratapenger stoppareineen.



Ratatyömaa avattiin jälleen 1926, jolloin tehtiin mm. Haapaniemen leikkaus. Syksyllä 1927 alkoi varsinainen radanrakennus ja 1929 yhdistettiin Nurmeksen osuus Kontiomäen suunnasta aloitettuun rataan.

Ennen rautatieliikenteen aikaa kuljettiin Nurmeksesta Joensuuhun, Viipuriin ja Pietariin höyrylaivoilla. Junalla päästiin kulkemaan myös kelirikko- ja talviaikaan. Myös tavaratoimitukset nopeutuivat.

Alussa matkustajajuna kulki etelään ja pohjoiseen kerran päivässä. Elämä vilkastui kuitenkin niin, että jo 1933 anottiin toista päivittäistä junaparia Joensuuhun.