

Pekka Tossavaisen kaupasta pohjoiseen oli seuraava asunto Ilohariu-niminen talo Koutakaarteen pohjoispuolella olevalla töyträällä. Siinä asui räätäli Aapeli Pasanen.

Pian Viitasaaren tien valmistuttua Ikäänkyän Maaherran talon poika Ville Paananen rakensi talon Hiekkapakan yläpuolelle nykyisen Vesannolle johtavan tien länsipuolelle. Tämä talo sai nimen Katajaharju ja se on vieläkin olemassa. Paananen piti Katajaharjulla sekatarvakauppaa koko ikänsä. Keiteleen kirkonkylässä olikin kerrallaan jopa neljäkin kauppiasta. Aina, kun yksi poistui, tuli toinen tilalle. Viitasaaren tien varteen rakensi Karttulaista kotoisin oleva suutari Ville Kolehmainen mökin. Heimolan rakensi nikkari Kumpulainen. Poliisi August Rymänen rakensi mökin, samoin samantien varrella oli Heikki Raihän rakentama mökki.

Vesannolle päin mentässä oli Suonlaidan talo, joka oli siihen aikaan Keiteleen vauraimpia tiloja. Suonlaidassa oli parikymmentä lypsylehmää, mikä oli paljon. Talossa oli koko pitäjän kaunein ja kuuluisin tytär, Fredrika Wilhelmina (1866—1888), joka avioitui Lehdon Fredrik Westersin (s. 1870) kanssa. Westeren oli muutama vuosi morsiantaan nuorempi ja joutui alaikäisenä odottamaan vuoden ennen kuin sai omansa. Lähellä kirkonkylää sijaiti myös Salmelan talo, josta käsin vävyksi tullut Antti Keränen (1835—1901) vaikutti huomattavasti Keiteleen elämäntyyliin.

Lossiliikenne välitettiin siihen aikaan suoraan Kirkonkylästä Hemmingin-Koivurantaan. Reitti johti Marjosaaren pohjoispäitsee. Matka oli pitkä ja tuulella vaivalloinen. Vajeria ei ollut, käsivoimin lossi oli hallittava myrskysäänkin sattuessa. Varsinkin etelätuulella oli lossilla vaikea liikkua salmen yli. Eriyisesti jäiden lähdön aikaan kulkeminen oli hankalaa ja hidasta, samoin yöllä.

Vuonamonsalmen lossi ja silta

Kun maantie Keiteleen Kirkonkyän kautta tuli läpikuljettavaksi, tuli myös lossiasia käsiteltäväksi. Ensimmäinen lossi tehtiin Raatikalan Rannassa Vuonamossa. Mestarina oli Aholan isäntä Anania Huttunen. Lossista tuli mojemmista päistään kapeneva, siihen sopi kolme hevosta kärreineen ja se oli kahdelle airoparille tarkoitettu, mutta kun ei ollut kuin yksi lossari, niin useimmiten hän joutui soutamaan yhdessä kuljettavana kanssa.

Muistitiedon mukaan maksuna kannettiin hevosesta ajoneuvoinen (sai olla kaksi henkeä kydyissä) 50 penniä ja veneellä kuljettavilta ykkösmatkustajilta 25 penniä. Antti Arplainen lieene ollut ensimmäinen lossari. Hänen asuntonaan oli Vuonamonsalmen itäranalla oleva Koivurannan mökki.

Tarina kertoo, että silloinen Pikomäen Korvenpolven isäntä oli memnessa maantietymaalleen, joka oli Säviälle menevällä tiellä, kun hänen hevosensa Marjosaaren lähellä hyppäsi järveen. Kärryt painuivat pohjaan, mutta hevonen aisoineen ui maihin. Sieltä se oli lossilla haettava. Myös kärryt saatiin ylös, joten suurempaa vähinkoa ei tapahtunut.

Myöhemmin airoista luovuttiin ja moottorvene oli ihmisvoimaa parempi lossamisessa. Sitä huolimatta aivot tarvittiin varavälineinä. Lossi siirrettiin 1940-luvun alussa Vuohisaren ja Salmelan välille Syvänsalmeen ja se muutettiin kapulalossiksi.

Vuonamonsalmeen on siltää suunniteltu jo viime vuosisadan puolella, mutta vasta vuonna 1969 suunnitelma toteutui. Sitä ennen siltakysymys vei ”aikaa ja tupakkia”. Lossin ja sillan paikkakysymys oli kiperä asia silloisille poliitikoille ja kunnallismiehille. Toiset halusivat sillan ja lossin suoraan Kirkonkyän rannasta Koivurannalle, mutta Vuonamon ja Viinikkalan kunnalliset voimahahmot Riskaan Heikki Jauhainen, Kuonan Heikki Saastamoinen, Huttuahon Hiskias Laukkanen ja Vuonamon Paavolan Martti A. Saastamoinen saivat tahtonsa läpi. Lossi muutettiin Syvänsalmen läpi kuljettavaksi ja Näkkisalmen siltä rakennettiin. Tämä tapahtui hätäapuriina 1930-luvun alussa olleiden pulavuosien aikana.

Näkkisalmen siltatyömaa vv. 1931—32 ansaitsi oman lukunsa, niin merkittävä se oli kunnalle sinä aikana ja niin tuukka työntähti siltatyömaalla vallitsi. Jos mies myöhästyi vähänkään aamulla, sai hän jäädä koko päiväksi pois työstä. Jos hevonen putosi avantoon, johon soraa ja maata ajettiin, oli työtä jatkettava — pois ei saanut lähteä.

Jo ennen sotia oli olemassa rautatiesuunnitelma Vuonamonsalmen yli. Tämä Keski-Suomen ratakankkeeseen kuuluva suunnitelma merkitsi sitä, että rautatie olisi johtanut Vuonamonsalmen yli Vuohisaren poikki ja siitä edelleen Paavolan peltojen kautta ja Kotaperäisen päitse Säviälle. Tästäkin oli olemassa suunnitelma suoraan Marjosaaren kautta, mutta pohjoisempi suunta voitti. Kerrotaan suuntaa miiroitaneen insinöörin kertoneen, kun häneltä udeltiin rautatien toteutumismahdollisuuksia, että hän ei ole vielä suunnitellut rautatelinjaa, joka ei olisi toteutunut. Taisipa olla kuitenkin sellainen linja, josta rautatietä ei koskaan tullut. Rautatieasia oli uudelleen esillä 1950-luvulla, mutta raukesi vähitellen.

Lossilaiturit eli ryvrit, kuten niitä nimitettiin, olivat Koivurannalla ja Kirkonkyän puolella entisen J. Tossavaisen makasiinin eteläpuolella. Laivalaituri Kirkonkylässä oli lossilaiturin pohjoispuolella makasiinien vierellä. Koivurannallakin oli kaksi makasiinia, nimittäin Ranisen ja H. Saastamoisen makasiinit sekä laituri.

Keiteleen tärkeimmät tiet suunniteltiin ja rakennettiin vuosisadan kahden viimeisen vuosikymmenen aikana. Näin ollen kunnan toiminnan alkaminen vaati sen ajan kunnallismiehitä paljon rohkeutta ja työtä sekä kunnalaisilta uhrautuvuutta yhteisönsä hyväksi.