

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU
Restauroinnin koulutusohjelma / Rakennusrestaurointi

Lasse Karhu

KAIPIAISTEN RAUTATIEYHTEISÖN RAKENNUKSET
Kartoitus asema-alueen 1800-luvun lopun rakennuskannasta

Opinnäytetyö 2010

TIIVISTELMÄ

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Restauroinnin koulutusohjelma

KARHU, LASSE	Kaipiaisten rautatieyhteisön rakennukset Kartoitus asema-alueen 1800-luvun lopun rakennuskannasta
Opinnäytetyö	84 sivua + 22 liitesivua
Työn ohjaaja	Lehtori Anne Räsänen
Toimeksiantaja	Erkki Alatalo
Maaliskuu 2010	
Avainsanat	Rautatie, tutkimus, rakennukset, yhteisö

Eurooppa alkoi verkottua rautateitse 1800-luvulla teollisen vallankumouksen puhjettua. Venäjästä riippuvaiselle Suomelle se oli tärkeä askelkivi kehityksessä. Rautatieyhteys Helsingin ja Pietarin välille valmistui 1870. Sen ollessa ensimmäinen tuottoisa ratayhteys, syntyi radan varrelle monia rautatieyhteisöjä. Yksi näistä yhteisöistä sijaitsi puolivälissä matkaa Pietariin. Opinnäytetyö tutkii kyseisen alueen rakennuksia. Jotkut rakennuksista ovat säilyneet nykypäivään asti käyttötarkoituksessaan, kun taas suuri osa niistä on purettu, kenties uudistumisen toivossa. Opinnäytetyö pyrkii selvittämään rakennusten määrää, sijaintia ja huomionarvoisia ominaisuuksia kuten kulttuurihistoriaa ja arkkitehtuuria.

Opinnäytetyön päämääränä on selvittää Kaipiaisten rautatieyhteisön koko 1800-luvun viimeisillä vuosikymmenillä eli kukoistuksen aikana. Historiallisen tiedon kerääminen ja tutkiminen suoritettiin alueen kulttuurihistoriallisen merkityksen selvittämiseksi. Kulttuuriarvojen tunnistaminen edesauttaa tulevien restaurointi- ja konservointitöiden suunnittelua. Kaipiaisten rautatiehistoriaan liittyen on tekeillä kirja, jonka on tarkoitus kuvailla alueen historiaa tarinoiden ja kuvien kautta.

Tiedonhakumenetelmiä olivat muun muassa valokuvatutkimus, uutisarkistotutkimus ja rautatieaiheisten kirjallisten teosten tutkiminen ja vertailu. Erkki Alatalon kanssa käydyillä keskusteluilla oli tärkeä rooli tietojen käsittelyssä, sillä moni ristiriitainen kirjatieo sai selvennystä ihmiseltä joka on joskus asunut yhteisössä.

Opinnäytetyössä uutta rakennuksia koskevaa tietoa on löydetty ja saatettu samojen kansien väliin. Vaikka tutkimuksesta saattavat hyötyä enemmän ammattialan ihmiset, se on tarkoitettu myös laajalle yleisölle, varsinkin heille jotka nykyään asuvat yhteisön ympärille kehittyneessä kylässä.

ABSTRACT

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

University of Applied Sciences

Restoration

KARHU, LASSE

Buildings of Kaipiainen Railway Community

A survey of late 19th century buildings in the station area

Bachelor's Thesis

84 pages + 22 pages of appendices

Supervisor

Anne Räsänen, lecturer

Commissioned by

Erkki Alatalo

March 2010

Keywords

Railway, survey, buildings, community

Following the outbreak of the industrial revolution Europe started to network itself with the help of railways during the 19th century. It was an important issue for Finland being closely dependant on Russia at the time. A connection between Helsinki and St. Petersburg was completed in 1870. Being the first successful railway connection it resulted in the birth of several railway communities. One of these communities was exactly at the mid-point between those two cities. This thesis concentrates on the buildings that rose up within that area. Some of them survive to this day while others have disappeared over the years. This thesis will describe the locations and share essential information concerning these buildings.

The goal of this survey was to estimate the size of Kaipiainen railway community during its prosperous years which were approximately from 1870 to 1890. Historical information was gathered in order to help to estimate the value of this area and thus possibly contribute to any future restoration or conservation decisions. There is a book in development which will describe Kaipiainen community history with help of personal stories and photographs. This thesis will eventually work as support material in the book writing process.

The main methods for discovering information were photographic research, news archive research and the study of written works about other communities or railway connections. In-depth discussions with the commissioner Erkki Alatalo also played a key role in processing the material and evaluating its validity.

In this thesis new information about the buildings has been unearthed and collated. While professionals may benefit from this work, it is primarily intended for people who live in Kaipiainen now: the descendants of those diligent men and women who built the community.

SISÄLLYS

1	JOHDANTO	7
2	RAUTATIEN SAAPUMINEN	9
	2.1 Teollisen vallankumouksen työkalu	9
	2.2 Suomi lähtee kasvuun	11
	2.2.1 Rautatien saapumisen ensiaskeleet	11
	2.2.2 Maaseutu vaurastuu	12
	2.2.3 Muuttoliike kaupunkeihin	13
	2.3 Venäjän vaikutus	15
	2.3.1 Poliittinen tilanne 1800-luvun loppupuolella	15
	2.3.2 Taloudellinen muutos	16
3	RATAYHTEYS HELSINGIN JA PIETARIN VÄLILLE	17
	3.1 Radan rakentamisvaihe	17
	3.1.1 Alustavat suunnitelmat ja lopullinen esitys	17
	3.1.2 Rakentamisen organisointi	18
	3.1.3 Asemarakennusten suunnittelu	22
	3.1.4 Rakentamisen eteneminen	24
	3.2 Ratayhteyden käyttöönotto ja liikennöinti	25
	3.2.1 Avajaiset ilman juhlallisuuksia	25
	3.2.2 Ratayhteyden tärkeys huomataan	26
	3.2.3 Rakentamistöiden lopulliset kustannukset	27
4	KAIPIAISTEN RAUTATIEYHTEISÖN RAKENNUKSET	28
	4.1 Rakennusten ryhmittely	28
	4.2 Rakennusryhmä A	30
	4.2.1 Rautatieasema A1	31
	4.2.1.1 Rautatieaseman sijainti	31
	4.2.1.2 Aseman muuttunut ulkoasu	32
	4.2.1.3 Rautatieaseman historiaa	34
	4.2.1.4 Rautatieaseman nykykunto ja tulevaisuus	37

4.2.2	Matkatavaramakasiini A2	38
4.2.3	WC-rakennus A3	39
4.2.4	Resiinavaja A4	40
4.3	Rakennusryhmä B	41
4.3.1	Veturivarikko B1	41
4.3.1.1	Sijainti ja ulkoasu	43
4.3.1.2	Veturivarikon arkea	43
4.3.1.3	Varikkotoiminnan loppuminen	44
4.3.1.4	Nykytilanne ja tulevaisuus	44
4.3.2	Veturivarikon ulkorakennus B2	45
4.3.3	Veturivarikon kellari B3	46
4.3.4	Veturivarikon halkoliiteri B4	48
4.4	Rakennusryhmä C	49
4.4.1	Puusepänverstas C1	49
4.4.2	Pyykki- ja pesutupa C2	50
4.5	Rakennusryhmä D	51
4.5.1	Metallipaja D1	51
4.5.2	Metallipajan hiilivarasto D2	53
4.5.3	Metallipajan varastorakennus D3	53
4.6	Rakennusryhmä E	55
4.6.1	Eteläinen vaunuliiteri E1	55
4.6.2	Pohjoinen vaunuliiteri E2	56
4.7	Rakennusryhmä F - Asemapäälliköntalo F1	58
4.8	Rakennusryhmä G	59
4.8.1	Itäinen asuinkasarmi G1	60
4.8.2	Itäisen asuinkasarmin talousrakennus G2	61
4.9	Rakennusryhmä H	62
4.9.1	Eteläinen kaksoisvahtitupa H1	62
4.9.2	Eteläisen kaksoisvahtituvan ulkorakennus H2	63
4.10	Rakennusryhmä I	64
4.10.1	Pohjoinen kaksoisvahtitupa I1	64

4.10.2 Pohjoisen kaksoisvahtituvan ulkorakennus I2	65
4.10.3 Pohjoisen kaksoisvahtituvan kellari I3	66
4.11 Rakennusryhmä J	67
4.11.1 Keskimmäinen asuinkasarmi J1	67
4.11.2 Läntinen asuinkasarmi J2	68
4.12 Rautatieläisten koulu ja pumppuasema	69
5 YHTEENVETO	70
6 ASEMA-ALUEEN NYKYTILANNE JA LOPPUSANAT	71

LÄHTEET

KUVALUETTELO

LIITTEET

Liite 1. Isometrinen esityskuva 1890-luvun asema-alueesta

Liite 2. Ratapihajaoston laatima kartta asema-alueesta

Liite 3. Rautatieasema A1

Liite 4. Matkatavaramakasiini A2

Liite 5. WC-rakennus A3

Liite 6. Resiinavaja A4

Liite 7. Veturivarikko B1

Liite 8. Veturivarikon ulkorakennus B2

Liite 9. Veturivarikon kellari B3

Liite 10. Puusepänverstas C1

Liite 11. Pesu- ja pyykkitupa C2

Liite 12. Metallipaja ja varistorakennus D1/D3

Liite 13. Eteläinen vaunuliiteri E1

Liite 14. Pohjoinen vaunuliiteri E2

Liite 15. Asemapäälliköntalo F1

Liite 16. Itäinen asuinkasarmi G1

Liite 17. Eteläinen kaksoisvahtitupa H1

Liite 18. Eteläisen kaksoisvahtituvan ulkorakennus H2

Liite 19. Pohjoinen kaksoisvahtitupa I1

Liite 20. Pohjoisen kaksoisvahtituvan ulkorakennus I2

Liite 21. Pohjoisen kaksoisvahtituvan kellari I3

Liite 22. Keskimmäinen asuinkasarmi J1

1 JOHDANTO

Tämän vuoden syyskuussa tulee kuluneeksi 140 vuotta Riihimäki–Pietari - ratarayhteyden avaamisesta. Tuo yhteys tarjosi heräävälle Suomelle mahdollisuuden kehityksen tuomiseksi tasolle, johon nyt olemme päässeet. Radan rakentaminen vaati paljon ponnistuksia, ja moni katovuosien heikentämä työmies, nainen ja lapsi kuoli radan varrelle. Radan varrelle alkoi jo rakennusvaiheessa kehittyä rautatieyhteisöjä, jotka vetivät ihmisiä syvemmältä maaseudulta puoleensa. Yhtäällä pysähdyspaikoista kehittyi suuria asutuskeskuksia, toisaalla asemarakennukset jäivät kylmiksi alkuhuuman jälkeen.

Tämä opinnäytetyö tutkii asemanseutua, joka lyhyen hetken oli yksi valtion merkittävimmistä pysähdyspaikoista ja tarjosi matkailijoille paljon ihmeteltävää. Tutkimusta varten valotetaan hieman rautatien historiaa. Historian läpikäyminen auttaa lukijaa asettamaan rautatierakennukset oikeaan kontekstiin ja tarkastelemaan niitä suurempana rakennusryhmänä.

Tarkastelussa on Kaipiaisten kylän rautatieaseman seutu (Kuva 1). Nykyään Museoviraston suojeluksessa oleva asemamiljöö tulee käsitellä kokonaisuutena, sillä rakennussuunnittelussa otettiin aikoinaan huomioon yhteisön dynamiikka; jokainen rakennus funktioineen palveli suurempaa kokonaisuutta, jonka keskipisteenä olivat rautatieasema ja sen asiakkaat.



Kuva 1. Kaipiaisten rautatieasema talvella 2010 (Karhu 2010).

Kesällä 2009 Kaipiaisten seurantalolla pidettiin vanhojen valokuvien näyttely, josta vastasi Kymenlaakson ammattikorkeakoulun opettaja Antti Halonen. Allekirjoittaneen lisäksi mukana järjestämisessä oli myös kaipiaislainen Erkki Alatalo. Tapahtuman suuresta suosiosta johtuen heräsi kysymys, olisiko mahdollistaa rakentaa samanlainen visuaalista antia tarjoava näyttely joka kertoisi erityisesti Kaipiaisten rautatiehistoriasta. Erkki Alatalon mielessä on ollut rautatiehistoriasta kertovan kirjan kirjoittaminen ja näin hänen ideansa sai lopullisen sysäyksen ja samalla syntyi myös opinnäytetyölle aihe.

Suurin osa valokuvista on työn toimeksiantaja Erkki Alatalon yksityisestä kokoelmasta. Hän on kirjoittanut elämänsä aikana lehtiartikkeleita muun muassa Anjalankosken Sanomiin (nykyinen Keski-Suomi) ja harrastanut valokuvausta. Suurin osa rakennuksia koskevasta suullisesta lähdeaineistosta on Alatalolta, sillä hän on viettänyt lapsuutensa aseman alueella. Opinnäytetyön on myöhemmin tarkoitus toimia kirjan kirjoittamista tukevana elementtinä.

Tutkimustyö perustuu pitkälti vanhojen valokuvien tarjoamaan informaatioon. Valokuvien lisäksi tietoa on etsitty myös digitaali- ja mikrofilmiarkistoista. Kaipiaisten rakennuksiin liittyvä kirjallinen tieto on niukassa. Rautatierakennusten standardisoidun yleisluonteen avulla on ollut mahdollista vertailla Kaipiaista muilta paikkakunnilta löytyviin vastaaviin rakennuksiin ja rakennuskokonaisuuksiin. Vertailu on ollut orientoivaa, joten tarkempi vertaileva tutkimus on rajattu pois. Tutkimus keskittyy ainoastaan Kaipiaisten alueeseen.

Kaipiaisten aseman seudun rakennushistorian kokoaminen samojen kansien väliin on tärkeää. Kaipiaisten on pieni alue mutta alueella asuvat ihmiset ja tarinat ovat jo levittäytyneet ympäri Suomea. Rakennuksiin ja sitä kautta oleellisesti Kaipiaisten alueen historiaan liittyvä tieto on katoamassa hyvää vauhtia, joten on aika selvittää mitä informaatiota on vielä mahdollistaa kaivaa esiin ja tuoda julki.

Rautatieyhteisöjen syntyminen oli lopulta pitkälti ankaran poliittisen kädenväännön tulos, joten on syytä selvittää rautatien historiaa Suomessa, ennen kuin syöksytään kohti Kaipiaisten kylää.

2 RAUTATIEN SAAPUMINEN

2.1 Teollisen vallankumouksen työkalu

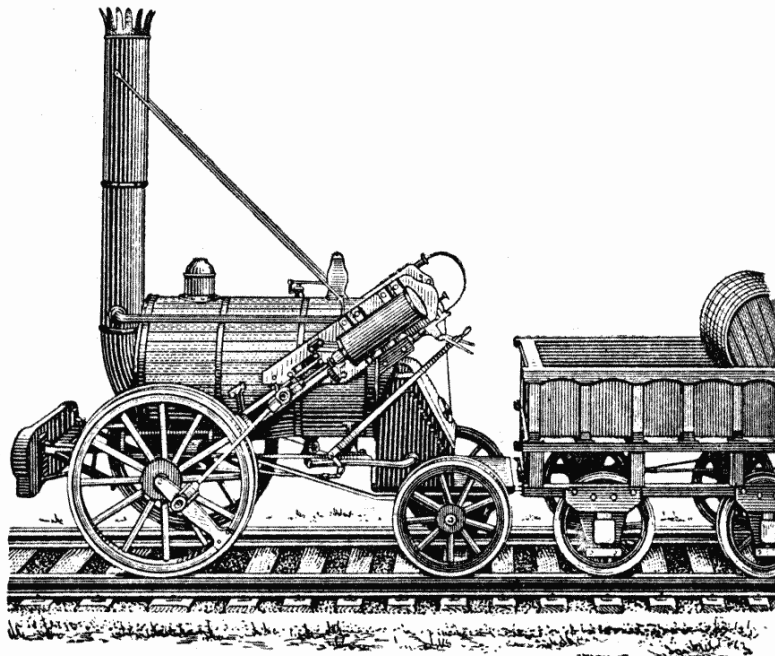
Rautatien alkuperä sijoittuu myöhäisen keskiajan Eurooppaan, 1500-luvulle. Rautaisten kiskojen edeltäjät oli valmistettu muista materiaaleista, kuten kivistä tai puusta. Puiset kiskot olivat usein rautapäällysteiset kestävyuden parantamiseksi. Tällaisille kiskoille saatettiin valjastaa esimerkiksi kaivosvaunut tai joku muu raskas työväline, jotta siirtämisestä tulisi vaivattomampaa (Kuva 2). Puukiskot oli helppo kasata ja purkaa työn edetessä, mutta ne eivät olleet kovin kestäviä. Laajemman mittakaavan kuljetus vaati kuitenkin jotain vahvempaa ja pitkäikäisempää kuljetusalustaa. Metalliteollisuuden kehittymisen myötä rautakiskojen valmistaminen helpottui ja niiden käyttö yleistyi. (Immonen 1961, 8.)



Kuva 2. Hevosvetoinen hiilivaunu (Vuransch 2010).

Täysrautaiset kiskot otettiin käyttöön Englannissa vuonna 1767. Kului kuitenkin neljäkymmentä vuotta ennen kuin höyrykone saatiin valjastettua ensimmäistä kertaa raiteille. Höyrykoneen valjastaminen niin tiellä kuin kiskoilla oli varsin kirjava kehitysprosessi, ja monen monta prototyyppiä kehitettiin. Kehitystyötä jatkui vuoteen 1825 asti, jolloin Pohjois-Englantiin rakennettiin maailman ensimmäinen höyryveturille tarkoitettu rautatie. Vuoteen 1829 mennessä höyryveturin kehityskulku huipentui Raimhillin kuuluisaan veturikilpailuun, jonka voitti George Stephenson *Rocket* –veturillaan (Kuva 3). Stephensonin ”raketti” ylitti kolminkertaisesti kilpailun

säännöissä vaaditun 10 km/h miniminopeuden. Seuraavana vuonna avautui ensimmäinen järjestelmällisesti toimiva ja hyötyä tavoitteleva rautatieyhteys Liverpoolin ja Manchesterin välille. Tästä eteenpäin rautatien menestys oli taattu. (Immonen 1961, 8–9.)



Kuva 3. Piirros George Stephensonin ”Rocket” –veturista (Stephenson 1829).

Rautatie syntyi teollisuuden tarpeesta ja myöhemmin osoittautui yhdeksi sen tärkeimmäksi valttikortiksi. Funktionaalinen ote suunnittelussa johti siihen, että rautatie syntyi lähes itsestään, aivan kuin muuta vaihtoehtoa ei olisi ollutkaan. Nykyaikana, modernin pikajunan siirtyessä vuoren läpi porattua tunnelia pitkin, voidaan ajatella sen saapuneen hetkeksi alkulähteilleen, jonka jälkeen matka jatkuu kohti kutsuvaa päivänvaloa. Muutos keskiaikaisesta lihasvoimalla siirrettävästä kaivosvaunusta on melkoinen, mutta perusajatus on säilynyt.

Eurooppalainen kehittyvä teollisuus hyötyi rautatiestä erityisesti sen takia, että sitä kautta pystyttiin kuljettamaan huomattavan raskaita tavaramääriä nopeasti ja kustannustehokkaasti. On selvää että veturien nopea ja jatkuva kehitystyö paransi rautateitse tapahtuvan kuljetuksen ominaisuuksia, mikä taas kiihdytti teollisuuden kasvua entisestään. Modernia yhteiskuntaa tarkastellessa on todettava, että rautatieliikenteen vaikutus viimeisen vuosisadan nopeaan taloudelliseen ja teolliseen kehitykseen on ollut kiistaton.

2.2 Suomi lähtee kasvuun

Rautatie muutti Suomen infrastruktuuria: kaupankäynti lisääntyi muuttoliikkeen kasvun ohella, ja Suomi sai mahdollisuuden vastata kansainväliseen markkinapaineeseen entistä lyhyemmällä viiveellä. Rautatien hyväksyminen ja yhteyksien rakennuttaminen ei ollut kuitenkaan erityisen nopea prosessi. Suurin syy hitaaseen alkuun oli Suomen poliittinen tilanne.

2.2.1 Rautatien saapumisen ensiaskeleet

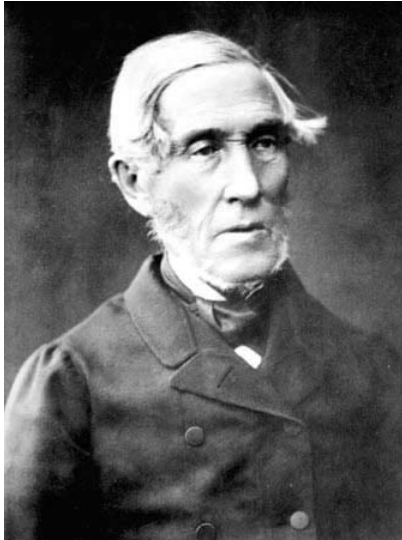
Suomessa rautatien mahdollisuus liikennemuodoksi tuli esiin poliittisissa keskusteluissa 1840-luvulla. Tuohon aikaan vesiteitse liikkuminen katsottiin paremmaksi vaihtoehdoksi. Kauan haaveena ollut Saimaan kanavan kymmenvuotinen rakennusurakka aloitettiin vuonna 1845 (Kuva 4). Rautatien rakentaminen ei saanut aluksi yksimielistä kannatusta, sillä muissa pohjoismaissa ei tuohon aikaan vielä rautatietä ollut; Tanskaan rautatie saapui 1847 ja Ruotsiin se rakennettiin 1852. Venäjän keisarin Nikolai I:n varsin vanhoillinen ja sotilaallinen hallintatapa oli myös osasyy Suomen liikennelaitoksen kehityksen hitauteen. (Immonen 1961, 9.)



Kuva 4. Saimaan kanavaa Lauritsalan alueella (Inha 1901).

Rautatiekeskustelu kiihtyi lopulta varsin kiihkeäksi sanasodaksi muun muassa lehtien palstoilla. Rautatien näkyvimpänä puolestapuhujana toimi Juhana Snellman (Kuva 5). Hän kehotti ajattelemaan rautatietä ”*tulevaisuutta varten varattuna pääomana.*”

Snellman toi esille rautatien hyödyllisyyden satamien ja sisämaan yhteyksissä, ja muistutti ympärivuorokautisen käytön mahdollisuudesta. Hän ei suoranaisesti vastustanut kanavarakentamista, vaan näki sen kahdesta vaihtoehdosta huonompana tulevaa kehitystä ajatellen. (Immonen 1961, 10–11.)



Kuva 5. J. V. Snellman (Wikimedia 2010).

Elämänsä aikana Snellman toimi aktiivisena suomalaisuuden esitaistelijana ja hänen sinnikkyytensä johti suomen kielen tasavertaistumiseen valtiokieli ruotsin rinnalle. Suomi sai myös oman ensimmäisen rahayksikkönsä markan hänen ansiostaan. Tämä aikansa fennomaani tunnetaan nykyään paremmin nimellä J.V. Snellman.

Aleksanteri II:n siirtyessä Venäjän valtion johtoon alkoivat laajat yhteiskunnalliset muutostyöt. Vuonna 1856 Aleksanteri II esitti Suomen senaatille kenraalikuvernöörivetoisen komitean perustamista, sekä kanava- että rautatieyhteyksien rakentamista. Seuraavana vuonna senaatti teki anomuksen keisarille Helsinki–Hämeenlinna -ratayhteyden rakentamisesta. Rakennustöiden ylimmäksi valvojaksi määrättiin Knut Stjernvall, joka tulisi valvomaan myöhemmin myös Riihimäki–Pietari -radan rakennustöitä. Seuraavana vuonna käynnistetyt rakennustyöt ja kotimaisin voimin rakennettu rautatieyhteys olivat käyttövalmiina 1862. Suomi oli ottanut ratkaisevan askeleen kehityksessä. (Immonen 1961, 13.)

2.2.2 Maaseutu vaurastuu

Rautatie toi vaurautta maaseudulle. Ihmisten muuttaessa asutuskeskuksiin helpon liikenneyhteyden avulla maa- ja metsätalouden merkitys kasvoi. Kasvukeskusten

kehitys lisäsi tuotteiden kysyntää ja sana levisi nopeasti uusista hyödykkeistä ja ajan ilmiöistä. Rautateiden varsilla olevat yhteisöt alkoivat kukoistaa.

Suomen teollinen kasvu lähti käyntiin Keski-Eurooppaa myöhemmin, alueittain jopa noin 50 vuotta jäljessä. Tästä huolimatta Suomen väkiluvun kasvu oli jo 1700-luvulla 1,2 prosenttia vuodessa, yli kaksinkertainen naapurimaa Ruotsiin verrattuna.

Väkiluvun kaksinkertaistuminen 1800-luvun aikana ja teollinen vallankumous aiheuttivat yhteiskunnallisen murroksen, joka purkautui 1900-luvun alun taiteen ja arkkitehtuurin saattamana. (Apunen 1991, 25.)

Väestö vaurastui, mutta vaurastuminen oli epätasaista säätyjen ja ammattikuntien välillä. Metsänomistajat hyötyivät rautatiestä suorasti myymällä maata ja puutavaraa rautatien rakentamista varten, mutta myös epäsuorasti metsätalouden ja puuteollisuuden lisätessä kasvuvauhtiaan rautatieverkoston kehittyessä. Maatalouden kasvu lisäsi merkittävästi talonpoikaisvarallisuutta, ja siten ero torppareihin kasvoi. Yksi syy oli myös maatalousmaan arvonnousu, joka oli kytkeytyneenä omistusoikeuteen. 1900-luvulle tultaessa erot alkoivat tasoittua. (Apunen 1991, 11.)

Euroopan markkinoiden kasvaessa Suomen viljantuotto, johon maatalous oli siihen asti keskittynyt, kärsi pahasti. 1900-luvun alussa viljeltiin vähemmän leipää kuin kolmekymmentä vuotta aikaisemmin. Yli puolet rukiista ja suurin osa vehnästä saapui Suomeen ulkomailta. Maantieteellisestä asemasta johtuen Suomi kytkeytyi väistämättä Venäjän markkinoihin, ja tämä riippuvuus teki Suomesta alttiin Venäjän yhteiskunnallisten olosuhteiden muutoksille. (Apunen 1991, 12–13.)

2.2.3 Muuttoliike kaupunkiin

Kaupunkien kasvu alkoi maalta suuntautuneesta muuttoliikkeestä 1800-luvun lopulla. Esimerkiksi Helsinki sai kolmenkymmenen vuoden aikana lähes sata tuhatta asukasta lisää ja lopulta kansalaissodan jälkeen väestön määrä olikin lähempänä 160 000 asukasta. Riihimäki muuttui kyläpahasesta merkittäväksi kaupungiksi 50 vuoden aikana. Väkimäärän lisääntymisellä oli muun muassa arkkitehtoninen vaikutus: yhtäällä suunniteltiin hienoja asemakaavoja ja julkisia rakennuksia laajenevan kaupungin käyttöön, toisaalla sattumanvaraisesti rakennetut työläisyhdyskunnat syntyivät spontaanisti sen hetken tarpeen mukaan (Kuva 6). Muuttoliikettä maalta kaupunkiin edisti yleinen varallisuuden kasvu sekä lopulta rautatieyhteyksien

valmistuminen, jonka ansiosta köyhemmätkin saivat mahdollisuuden aloittaa uuden elämän. (Apunen 1991, 23, 26.)



Kuva 6. Helsinkiä 1800-luvun lopulla. Oikealla Johanneksen kirkko (Inha 1890).

Näin kirjoitetaan K. Raition toimittamassa, vuonna 1903 ilmestyneessä kansakoulun oppikirjassa: *”Arvaamattoman nopeasti voi nykyaikaan matkustella. Kun ennen kului viikkokausia tai enemmänkin matkustaessa esimerkiksi Oulusta Helsinkiin, suoritetaan tuo matka nykyään likimiten yhdessä vuorokaudessa. Ja mikä ero matkustamisen välillä! Ennen kuljettiin hevosvoimalla, reellä tai rattailla, ja matkustavainen oli kaikkien niiden hankaluuksien alainen, joita pahat ilmat, huono keli ja huonot ajoneuvot mukanaan tuovat. Nyt sitävastoin kuljetaan höyryn voimalla, mukavissa vaunuissa, pitkin tasaista rautatietä”*. (Raitio 1903.)

Kaupunkien kasvu tarkoitti kaupan lisääntymistä ja tästä tulisi hyötymään sekä Suomi että emämaa Venäjä. Suomen metsätalouden kehittymisen aiheuttama viennin kasvu kiinnitti Venäjän huomion, ja pian Helsingissä liikkuikin entistä enemmän venäläistä virkakoneistoa: Suomi piti saada valjastettua paremmin palvelemaan Venäjän valtiota. Itä-länsi -suunnassa kulkevat rautatiet olisivat ratkaisu tähän. Ensimmäisenä päätettiin kytkeä yhteys Helsinkiin.

2.3 Venäjän vaikutus

Suomen kehittyminen ei jäänyt huomaamatta rajan takana. Poliittiset päätökset hyväksyttiin keisarin virkakoneiston kautta ja usein paperisota olikin vain muodollisuus, jonka avulla Venäjän hallinto pysyi ajan tasalla Suomen kehitystä koskeissa asioissa. Oli kuitenkin asioita joihin Venäjän viranomaiset ottivat kantaa tarkemmin: esimerkiksi Suomen liikenneyhteyksien kehitystyö liittyi kiinteästi emämaan omiin intresseihin (Kuva 7).



Kuva 7. Näkymä Pietarista 1800-luvun lopulta (Tuntematon).

2.3.1 Poliittinen tilanne 1800-luvun loppupuolella

Rautateiden saapuminen tuli olemaan ennen kaikkea taloudellinen voimavara Suomelle ja lähtölaukaus nopealle yhteiskunnalliselle kehitykselle. Suomi oli vaiheessa, jolloin taloudellinen tasapaino ja väestön saattaminen muun Euroopan mukaiselle tasolle oli tärkeää. Venäjän laajentumispolitiikassa rautateillä oli varsin suora merkitys: joukkojen keskittäminen ja liikekannallepanon nopeus riippui paljon rautatieyhteyksistä. Jo pelkästään tämän takia Venäjä halusi hyvin toimivan rataverkon Suomeen.

Jo 1800-luvun alkupuolelta lähtien Pietarin puolustusta oli suunniteltu niin, että mahdolliset ulkovaltojen hyökkäykset hoidettaisiin Suomen maaperällä. Tästä johtuen liikenneverkon kehittyminen oli Venäjän hallinnon tiukassa valvonnassa. Jopa kaikki

tierakennushankkeet kävivät pääesikunnan tarkastuksen läpi, mutta usein siitä syystä, että venäläisillä olisi ajankohtaista tietoa Suomen liikenneyhteyksistä. (Antila 1994, 32.)

Pitkän kädenväännön jälkeen Suomen rautateiden raideleveys määräytyi venäläisen raideverkon mukaan. Venäjän sotapolitiikka ei tästä kuitenkaan lopulta hyötynyt, sillä pääosin kustannussyiden ja varsinkin vuonna 1877 asetetun rautatiekomitean ehdotuksen takia suomalainen rataverkko oli kevyemmin rakennettu, mikä esti venäläisen raskaan kaluston käyttämisen Suomen raiteilla. Näin suomalaiset pystyivät monesti kumoamaan venäläisten poliittis-sotilaalliset pyrkimykset taloudellisin perustein. (Antila 1994, 32.)

2.3.2 Taloudellinen muutos

Rautatien avulla Suomi kytkeytyi muuhun Eurooppaan Venäjän kautta. Luontaistalouden uinuminen loppui ja markkinaerot muuhun Eurooppaan alkoivat kaventua. Rautatietä pitkin Suomi sai tehokkaasti kuljetettua ja markkinoitua tuotteensa itään päin. Venäjällä samaan aikaan tapahtuva taloudellinen kasvu ja kysynnän lisääntyminen oli omiaan kiihdyttämään Suomen markkinataloutta. Paperiteollisuuden lisäksi metalli-, kutoma-, ja nahkateollisuus alkoi kukoistaa, ensin itään päin, ja lopulta kysynnän kasvaessa, myös kotimaassa. (Apunen 1991, 27.)

Venäjän valtion Suomelle asettamien vuoden 1885 tullimääräysten takia vienti laantui ja työttömyys kasvoi hetkellisesti. Tämä oli aluksi ulkomaanmarkkinoille paha takaisku, mutta sen seurauksena Suomi alkoi kehittää kotimaahan ja länteen painottuvaa markkinataloutta. Yhteiskunnallinen kytkös Venäjään alkoi heiketä. Rautatiepoliittisesti kenties näkyvin muutos oli pohjois-etelä -suuntaisten rautateiden yleistyminen rataverkostossa, vastineena Venäjän itä-länsi -suuntaiselle painotukselle.

Suomessa rautatien yleistyminen ei ainoastaan hyödyttänyt isoja asutuskeskuksia ja teollisuutta, vaan myös pienemmät kylät ja yhteisöt alkoivat kukoistaa. Monelle paikkakunnalle syntyi ”rautatien kylä”. Rautatieasemien ympärille rakentuva yhteisö kehittyi aina muuta maaseutua nopeammin, sillä rautatie houkutteli lähistölle teollisuutta. Tähän kehitykseen osaltaan vaikutti muun muassa rautatieläisten rakennuttamat koulut, joihin tosin pääsi ensisijaisesti vain rautatieläisten omat lapset;

koulutus oli näissä asemakylissä hetken aikaa muuta maaseutua korkeammalla. Myöhemmin kansakoululaitoksen synty toi tasa-arvoa oppimiseen.

3 RATAYHTEYS HELSINGIN JA PIETARIN VÄLILLE

3.1 Radan rakentamisvaihe

Noin 371 kilometrin mittaisen Riihimäki-Pietari -yhteyden rakentaminen oli poliittisesti ja taloudellisesti merkittävä riskinotto. Suunnitteluun panostettiin, jotta yllätyksien vaikutus voitiin minimoida.

3.1.1 Alustavat suunnitelmat ja lopullinen esitys

Suomen ensimmäistä, Helsinki – Hämeenlinna -ratayhteyttä rakentaessa oli suunnitteilla uusi, enemmän Venäjää hyödyttävä ratalinja. Käytettävät rahavarat olivat kuitenkin niukat, josta seurauksena oli alustava päätös tehdä lainarahoilla rakennettu kapearaiteinen rautatieyhteys Helsingin ja Pietarin välille. Venäjän keisarillinen hallitus kuitenkin oli asiasta eri mieltä. (Immonen 1961, 14.)

Kuten edellä on jo mainittu, Venäjä halusi saada Suomeen hyvät kulkuyhteydet ennen kaikkea sotilaallis-poliittisesta näkökulmasta. Tämän takia rautatieverkoston rakentamisen alkuvaihe oli pitkälti Venäjän sanelemaa politiikkaa, joka 1900-luvulle päästessään alkoi muuttua yhä enemmän suomalaisvetoisemmaksi. Syynä tähän oli kasvava teollisuus ja talous, jolloin suomalaiset pystyivät perustelevaan ja puolustamaan rakennussuunnitelmiaan paremmin. Yhtensä syynä voidaan mainita Aleksanteri II:n yleisesti tunnettu avokätinen asenne suomalaisia kohtaan. Autonomiamme oli noususuhdanteisessa kasvussa.

Vuoden päästä siitä, kun ensimmäinen juna pääsi matkaan Helsingin ja Hämeenlinnan välillä, järjestettiin vuoden 1863 valtiopäivät. Siellä kävi kova keskustelu uudesta rautatiestä, osapuolina edelleen rautatie- ja kanavarakentamisen kannattajat. Oli käynyt ilmi, että Hämeenlinnan rata ei ollut osoittautunut taloudellisesti kannattavaksi ensimmäisen käyttövuotensa aikana. Keskustelu kuitenkin johti yhteisymmärrykseen siitä, että yhä laajempia alueita olisi saatava yhdistettyä tuottoisan rautatieverkoston aikaansaamiseksi. Riihimäki-Pietari -yhteyden lisäksi myönnettiin varoja Hämeenlinna-Tampere -yhteyttä varten. (Immonen 1961, 14.)

Raideleveydestä keskusteltiin myös useaan otteeseen, ja Venäjän kanta oli selvä. Vuoden 1867 valtiopäivillä asia saatiin ratkaistua keisari Aleksanteri II:n päätöksellä, mutta ei ilman ongelmia. Säätyjen ehdotus kapeasta rautatiestä kumoutui viime hetkellä Venäjän sotilasviranomaisten puuttuessa asiaan. Venäjän valtio piti sotilaallisia tarkoituksia hyödyttävästä mielipiteestään kiinni kovin ottein, ja lupautui lopulta lainaamaan tarvittavat 10 miljoonaa markkaa ratayhteyden rakentamiseen. Ratatyöt voitiin aloittaa. (Hassinen 2006, 6–7.)

3.1.2 Rakentamisen organisointi

Suomen tapa rakentaa rautatiet valtion toimesta oli kansainvälisesti harvinainen ilmiö. Suomen valtio uudessa yrittäjän asemassa ei ensisijaisesti tavoitellut voittoa, vaan vallitsevan köyhyyden poistamista. Rataverkon suunnittelu tehtävä huolella, sillä kustannukset olivat merkittävät. Tämä suunnitelmallisuus loi pohjan rataverkoston yhteneväisyydelle ja selittää myös, miksi valtiomme vanhat rautatieasemat pääosin muistuttavat erittäin paljon toisiaan. Rakennus- ja hallintotoimintaan liittyvä virkamieskoneisto ei ehkä ollut kooltaan suuri, mutta ilmeisen perinpohjainen työssään.

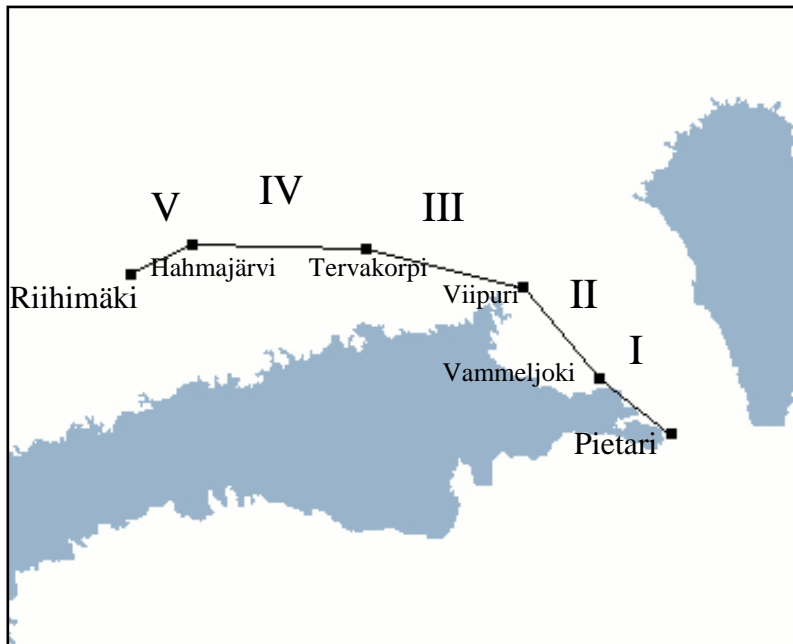
Nimitetty rautatiejohtokunta valvoi radalla tapahtuvaa toimintaa, teki taloudelliset päätökset ja hankki tarveaineet rakentamista varten. Jokaisella rataosalla oli oma yli-insinööriinsä, jonka alaisuudessa toimivat rakennustyömaiden valvovat insinöörit. (Valanto 1982, 5.)

Tammikuussa 1868 Pietarin radan rakennustöiden johtavaksi yli-insinööriksi määrättiin Hämeenlinnan radan rakennushankkeen ylivalvojana toiminut Knut Stjernvall (Kuva 8). Nuoruudessaan Haminan kadettikoulussa opiskelleen Stjernvallin tie vei Venäjälle tie- ja vesirakennuskunnan insinööriosastolle. Hän oli saanut kokemusta myös Moskova-Pietari -radan rakennustöissä 1850-luvulla, sekä opintomatkoillaan Englannissa ja Belgiassa. (Biografiakeskus 2010.)



Kuva 8. Knut Stjernvall (Tuntematon).

Yhteensä 371 kilometrin mittainen rataosuus jaettiin viiteen piiriin seuraavien paikkakuntien välille: Pietari, Vammeljoki, Viipuri, Tervakorpi, Hahmajärvi ja Riihimäki (Kuva 9). Tervakorven suora sijaitsee noin viiden kilometrin päässä Kaipiaisten asemalta länteen päin. Kaipiaisten alueen maantieteellinen merkitys tiedostettiin jo suunnitteluvaiheessa. Radan rakentaminen alkoi helmikuussa 1868 Riihimäellä, ja pian sen jälkeen Pietarissa (Hassinen 2006,7). Piirit jaettiin työasemiin rakentamisaikataulun yhdenmukaistamiseksi. Neljänteen piiriin eli Tervakorpi – Hahmajärvi – välille tuli kolme työasemaa, muihin kaksi (Bergström 1985, 9).



Kuva 9. Esityskuva piirijaon havainnollistamiseksi (Karhu 2010).

Rakennustyön laatuero Riihimäen ja Pietarin alueiden välillä olivat niin suuret, että lopulta suomalaiset päättivät tehdä radan kokonaan omin voimin. Sitä varten tarvittiin paljon työvoimaa, mutta hakijoista ei ollut pulaa. Suurimmat syyt tähän olivat katovuodet ja nälänhätä; rakennustöiden alkupäässä eli Lahden ja Hollolan alueella työskenteli suuri määrä nälkäisiä työnhakijoita ja ratatyöt tarjosivat lievitystä ahdistukseen. (Hassinen 2006, 7.)

Suomen alueella oli ollut katovuosia ja nälänhätää aikaisemminkin, esimerkiksi edellisellä vuosikymmenellä. Uudestaan 1860-luvulla heikot vuodet toistuivat toisen perään ja kulminoituivat vuosikymmenen loppupuolelle. Erityisesti vuoden 1867 talvesta ei meinannut tulla loppua ollenkaan; toukokuussa oli vielä hyvä rekikeli, ja vaikka juhannuksena sää muuttui kesäiseksi kuin salamaniskusta, oli jo elokuun lopussa hallaöitä. (Klinge 1997, 238.)

Radanrakentaminen hätäaputyönä aiheutti sen, että ihmiset pakkaantuivat suuremmille paikkakunnille. Hygienian tason ollessa heikkoa työntekijöiden keskuudessa tautien määrä kasvoi ja asuinolosuhteet kurjistuivat. On arvioitu, että jopa noin viidennes Riihimäki-Pietari -radan rakennusvahvuudesta oli sairaana ensimmäisen vuoden aikana. (Hassinen 2006, 7.)

Ratatöiden alkaessa työnhakijoita oli erittäin paljon, mutta itse asiassa vain pieni määrä voitiin ottaa töihin. On kerrottu, että heikkokuntoisia miehiä on kuukahtanut

lampion varteen heti ensimmäisen iskun jälkeen. Hyväkuntoisimmista saatiin kasattua useampi työryhmä, joka eräiden tietojen mukaan työväen määrä oli jo maaliskuuhun mennessä kasvattanut kokoaan yhteensä noin puoleentoista tuhanteen. Kesäkuussa 1869 ei enää voitu puhua pelkästään muutamasta työryhmästä, sillä yhteensä noin 12 000 miestä oli rakentamassa rataa kaikissa viidessä piirissä. (Bergström 1985, 9.)

Naiset ja lapset eivät olleet toimeettomia rataa rakentaessa (Kuva 10) Heillä oli usein tehtävänä kiviaitojen pinoaminen ratojen varteen. Kiviaidan tarkoitusta oli moni miettinyt jälkeinpäin. Toiset pitivät sitä rajanvetona valtion ja yksityisen maan välille, kun taas useimmat pitivät sitä merkityksettömänä lisätyönä. Sillä oli looginen funktio: kiviaita toimi esteenä siihen aikaan metsässä vapaana laiduntaville kotieläimille. (Helsingin Sanomat 1990.)



Kuva 10. Poikkeuksellisesti pääosin naisista koostuva topparoikka Kaipainen-Tirva -rataosuudelta. Topparoikka tarkoittaa ratatyöryhmää (Tuntematon).

Radan rakentaminen asutuksen lähellä loi työllistymisen lisäksi myös kaupankäyntiä, joskus hieman epämääräistä sellaista: Kaipaisen aseman alueella kerrotaan liikkuneen Valkealan puolelta tulleita kaupustelijoita, jotka tuohikonteistaan myivät sekä piimää että viinaa. Näistä hyödykkeistä saivat osansa niin kylän nuoret, kuin myös alueella työskentelevät rakennusmiehet. Raskaat työt näyttävät vaatineen myös raskaat huvinsa. (Uusi Suometar no 90. 1870.)

Materiaalihankinnat tehtiin pääasiassa ulkomailta, vaikka alun perin oli tarkoitus hyödyntää kotimaista teollisuutta ja työvoimaa. Huoli rakentamisen kustannuksista sai

kuitenkin päättäjät suosimaan ulkomaisia, edullisempia tarvikkeita. Esimerkiksi rautaiset kiskot päätettiin hankkia Belgiasta. (Hassinen 2006, 8.)

Radan rakentamisesta vastannut rautatiejohtokunta ei käsitellyt arkkitehtuurisia kysymyksiä samalla painotuksella kuin Hämeenlinnan rataosuudella.

Rakennuspiirustusten hankinnasta vastasi pääosin ratainsinöörien vastuulle. Myöskään johtokunnan kokouksissa alkuperäinen suunnittelija ei saanut tunnustusta. (Valanto et al. 1984, 22.)

Vuoden 1869 loppupuolella marraskuun 1. päivänä avattiin rataosuus käyttöön Riihimäki-Lahti -väliltä. Pietarin ja Viipurin välinen osuus avattiin seuraavaan vuoden helmikuussa. Näillä rataosuuksilla liikennöitiin erikseen kunnes 11. syyskuuta 1870, keisarin nimipäivänä, koko rata julistettiin avatuksi. (Bergström 1985, 10.)

3.1.3 Asemarakennusten suunnittelu

Suomalaisten rautatieasemien suunnittelijat joutuivat alkuvaiheessa haasteelliseen tilanteeseen, sillä oli luotava täysin uusi rakennustyyppi. Onnistunut rautatieasemasuunnittelu tulisi alentamaan matkustamiskynnystä. Asemien alueen tuli olla esteettiset julkiset normit täyttäviä, käytännöllisiä ja turvallisia. Tämä tarkoitti sitä, että aseman lisäksi myös muu ympäristö oli suunniteltava, yhdeksi kokonaisuudeksi.

Koska rautatieasemarakennuksilla ei ollut maassamme edeltäjiä, oli aloitettava tyhjältä pöydältä. Muualla Euroopassa vahvasti rautatiearkkitehtuurissa vaikutti lähinnä italialaisista huviloista mallina otettu pittoreski eli maalauksellinen rakennustyyppi. Tämä renessanssin tyylikelementtejä käyttävä epäsymmetrinen asematyyppi campanile -torneineen ja arkadikaarisine loggioineen (Kuva 11) oli niin yleinen, että se sai nimeksi usein ”kansainvälinen rautatietyyli”. (Valanto 1982, 13.)



Kuva 11. Kaipiaisten rautatieaseman loggia –vaikutteiset sivukatokset (Tuntematon).

Suomessa matkustajamäärät tulisivat pysymään pieninä, joten asemarakennukset suunniteltiin sen mukaan. Erillisiä rakennuksia matkustajille ei yleensä tarvittu, vaan kaikki toiminnot saatettiin suunnitella saman katon alle. Rautatieasema toimivana yksikkönä pitää kuitenkin sisällään paljon erilaisia huoneita eri funktioineen. Matkustajien lisäksi rakennuksiin oli suunniteltava työntekijöiden työ- ja lepotilat, toimistotilat, mahdolliset ravintolatilat omine vaatimuksineen. Luokkajako aiheutti sen, että suuremmilla asemilla odotus- ja ravintolatilat oli erotettu toisistaan. Naismatkustajilla oli usein oma odotushuone, ja suuremmilla asemilla keisarien ja arvovieraiden odotushuoneet olivat vielä erikseen. (Valanto et al. 1984, 15.)

Rakennusten suunnittelussa oli otettu huomioon mahdollisten myöhempien laajentamistöiden tekeminen. Tästä johtuen tyyppi- ja piirustusten luovalla soveltamisella insinöörit pystyivät luomaan ympäristönsä tarpeet täyttäviä rakennustyyppisiä. Melko usein kuitenkin käytettiin yhtä hyväksi todettua piirustusta useammalla paikkakunnalla. Näin standardisoimalla rakennusten mahdollinen laajentaminen tuli helpommaksi myöhemmin (Kuva 12; Kuva 13).



Kuva 12. Utin vanha asema oli koristelultaan samaa tyyliä kuin Kaipiaisten asema (Tuntematon).



Kuva 13. Järvelän asema. Huomaa yhdennäköisyys Utin vanhan aseman kanssa (Längman 2004).

Riihimäki-Viipuri -radan yli-insinöörinä Stjernvall saattoi saada tehtäväkseen hankkia rakennuspiirustukset rataosuuden asemapaikkoja varten. Hänen allekirjoituksensa esiintyi loppujen lopuksi monessa piirustuksessa, vaikka ne olisi laatinut joku muu. Tällaisesta työtavasta johtuen rautatierakennusten oikeat suunnittelijat eivät aina ole saaneet ansaitsemaansa kunniaa. Rakennuspiirustukset vahvistettiin rautatiejohtokunnissa ja hyväksyttiin kenraalikuvernöörillä. Vuoden 1887 jälkeen Suomen senaatti otti vastuun piirustusten vahvistamisesta. (Valanto 1982, 5.)

3.1.4 Rakentamisen eteneminen

Asemat rakennettiin radan rakentamisen yhteydessä. Ratalinjojen vedon jälkeen oli mahdollista selvittää paras paikka asemarakennukselle ja sen muodolle. Yli-insinöörin hankkimien piirustusten mukaan tehtiin oikean kokoiset huolelliset perustustyöt. Junien aiheuttama värinä otettiin huomioon jo suunnittelupöydällä. Rakentajien käytännön kokemus saneli rakennuksen lopullisen tukevuuden. Perustukset rakentuivat usein tiiviistä sorakerroksesta, sen päälle rakennetusta kivisestä tai betonisesta perusmuurista, jonka päälle tuli hakatuista tai kiilatuista kivistä kivijalka. (Reijonen 1998, 5.)

Perustusten päälle koottiin tukeva hirsikehikko. Rautatiejohtokunnan määräyksestä kansalaisia oli kehoitettu tuomaan pysähdyspaikkojen lähelle sopivia runkoja. Yleensä tästä vaivannäöstä tosin maksettiin korvaus. Osa rungoista voitiin saada ratalinjalta kaadetuista puista. Koska piirustusten mukaan rakennuksiin tuli lautavuoraus, oli salvokset tehtävä sen mukaisesti. Kestävän nurkan sai hammasliitoksilla. Kuten aika

oli näyttänyt, hirsi oli hyvä valinta seinämateriaaliksi. Sen kestävyys tärinää vastaan on hyvä ja se toimii myös itsessään eristeenä. (Reijonen 1998, 6.)

Lautavuoraus asennettiin vasta kun kehikko oli kuivunut ja laskeutunut tarpeeksi. Tämä rakennuksen ”alaston aika” oli hirsirakennuksissa yleensä kaksi vuotta, mutta rautatierakennuksissa useimmiten 3–4 vuotta. Pidempi aika johtuu rakennusten alttiudesta tärinälle. Näin varmistettiin että runko ehtii laskeutua ja asettua mahdollisimman paljon ennen vuorauksen asentamista. Rakennusten valmistuttua jäljellä oli enää maisemoinnin viimeistely. Puistonistutuksista ja -hoidosta vastasivat myöhemmin varta vasten palkatut ammattilaiset.

3.2 Ratayhteyden käyttöönotto ja liikennöinti

Ratayhteyttä ja sen varrella olevia rakennuksia rakennettiin yhteensä noin kahden vuoden ajan. Sen ajan olosuhteissa saavutus oli huikea. Osa rakennuspiirien yhteyksistä valmistui muita nopeammin: esimerkiksi 1.11.1869 avattiin viidennessä piirissä käyttöön Riihimäen ja Lahden välinen rataosuus (Kuva 14). 13.2.1870 avattiin ensimmäisen ja toisen piirin alueelta Viipurin ja Pietarin välinen yhteys. Koko ratayhteyden avaamisen aikoihin syyskuussa 1870 olivat lähes kaikki rakennukset käyttövalmiina. Kesken saattoi olla joitakin sisustus-, vuoraus- ja maalaustöitä. (Uusi Suometar nro 74. 1870.)



Kuva 14. Riihimäen vanha asema (Tuntematon).

3.2.1 Avajaiset ilman juhlallisuuksia

Elokuun lopulla 1870 määrättiin Frans Selin Kaipiaisten aseman ensimmäiseksi asemapäälliköksi. Telegrafistaan virkaan nimitettiin Johan Edward Willman. Alussa aseman henkilökunnan koko oli huomattavasti suppeampi. Asematyöntekijöiden

määrä kasvoi myöhemmin, kun muun muassa postilaitos alkoi toimia samoissa tiloissa. (Suomalainen Wirallinen lehti nro 99. 1870.)

Radan avajaiset 11.9.1870 tapahtuivat varsin rauhallisissa merkeissä. Suurempia juhlallisuuksia ei järjestetty, ja asiaa ihmeteltiin muun muassa lehtien palstoilla. Vaatimattomiin avajaisiin saattoi olla useita syitä, yhtenä tärkeimpänä pidetään yhteiskunnan huonoa taloudellista ja kansanterveydellistä tilannetta. Moni suomalainen oli haudattu radan varteen, joten se herätti monissa kipeitä muistoja. Tämä luille rakennettu rata haluttiin nopeasti käyttöön ja Suomi taas jaloilleen. (Hämäläinen nro 37. 1870.)

Keisari ei vierailut nimipäivänään Suomessa, mutta rautatieyhteyden avajaisia varten vieraaksi Suomeen saatiin Venäjän tie- ja vesiyhdistysten ministeri kreivi Bobrinski. (Uusi Suometar nro 70. 1870.)

Mielenkiintoisena huomiona juuri ennen Riihimäki-Viipuri -radan avajaisia lehdissä kerrottiin saksalaisten liikemiesten aikeista ostaa Suomen Valtion Rautatiet aloittaakseen tuottavan liiketoiminnan. Erikoiseen tarjoukseen ei kuulunut minkäänlaista tulostakuuvaatimusta, ja he lupasivat maksaa sen summan, mikä rakentamiseen on mennyt, ja auttaa tulevien ratahankkeiden rahoittamisessa. (Suomen Wirallinen Lehti nro 107. 1870.)

Kansalaisten siirtyessä käyttämään ratayhteyttä valtion virkamiehet aloittivat uusien ratayhteyksien suunnittelun. Tästä eteenpäin suunnitelmien esilletuonti ja hyväksyminen helpottui, sillä kasvava matkustajamäärä raiteilla tuotti taloudellista tulosta ja samalla Rautatiekomitea sai kansan tuen taakseen.

3.2.2 Ratayhteyden tärkeys huomataan

Ratayhteyden avauduttua nälän runtelema Suomi alkoi elpyä. Pahin vaihe oli taisteltu läpi, ja suurilla ponnistuksilla oli saatu tärkeä kaupankäynnin yhteys valmiiksi. Vaikka aikaisiin tehdyt toukotyöt kasvoivat hitaammin ja perunasadossa esiintyi tautia, katsottiin tulevaisuuteen silti positiivisin mielin. Rautatie nähtiin juurikin itään suuntautuvan kaupankäynnin kannalta erittäin oleellisena resurssina, ja monien hieman vähävaraisimpien matkustusunelmat saattoivat toteutua. (Uusi Suometar nro 86. 1870.)

Liikennöinti oli vilkasta. Esimerkiksi Helsingistä lähti viikon jokaisena päivänä juna kohti Viipuria kello 20. Junan saavuttua noin matkan puoleen väliin kello 2:30 oli pysähdys Kaipiaisen asemalla. Yöaikaan pysähdykset olivat lyhyempiä, ja tähän aikatauluun kuului 15 minuutin pysähtyminen. (Immeli 1991, 22.)

Ensimmäiset makuuvaunut Helsinki-Pietari välille saatiin vuonna 1876. Näissä vaunuissa oli varusteltuja hyttejä kaikille kolmelle matkustusluokalle. Vaunujen omistaja oli R. Von Haartman. Valtionrautateiden oma järjestelmällinen makuuvaunuliikenne alkoi kuitenkin vasta vuonna 1898. (Immeli 1991, 25.)

Matkustajavaunuissa oli kolme luokkaa eri säädyille. Ensimmäisen luokan matkustajat matkustivat ylellisissä sinisissä vaunuissa. Toisen luokan lipun ostaneet pääsivät vihreisiin vaunuihin. Kolmannen luokan ruskeissa vaunuissa oli sisustuksena vain neljä pitkää penkkiä pituussuunnassa. Istumapaikkoja oli kaiken kaikkiaan 54. Vaunujen sisustus oli tyyliiltään pääosin tammea. Ovet ja ikkunat oli lakeerattu vaaleammaksi mahongiksi. Katto oli valkoiseksi maalattu. Vuonna 1956 kolmas luokka poistui kokonaan käytöstä. Kaksi ensimmäistä luokkaa yhdistettiin uudeksi I - luokaksi ja kolmannesta luokasta tuli II -luokka. (Immeli 1991, 26, 64.)

3.2.3 Rakentamistöiden lopulliset kustannukset

Radan rakennuttamisen lopulliset kustannukset jäivät arvioitua pienemmiksi. Syyskuun lopulla 1870 arvioitiin kustannuksiksi hieman alle 28 miljoonaa markkaa. Jäljelle jääneestä kahdesta miljoonasta käytettiin 500 000 markkaa veturien ja vaunujen hankkimiseen, toinen 500 000 markkaa suunniteltiin käytettäväksi yleisen matkustusmukavuuden lisäämiseen esimerkiksi investoimalla asema-alueiden ympäristön uudisrakentamiseen. Myös keisarin henkilökohtaiset vaunut kustannettiin ylijääneestä summasta. (Uusi Suometar nro 74. 1870.)

Riihimäen ja Pietarin välisen radan kilometrikohtaiseksi hinnaksi tuli lopulta noin 88 000 markkaa. Jalomielinen keisari myönsi rakennustöiden esimiehille ja suunnittelijoille bonuksia yhteensä 300 000 markan arvosta. Se olikin noin prosentti koko radan kustannuksista. (Tampereen Sanomat nro 38. 1870.)

4 KAIPIAISTEN RAUTATIEYHTEISÖN RAKENNUKSET

Opinnäytetyön rakennuskartoitusosassa kartoitetaan purettujen rakennusten määrää ja sijaintia ja luodaan arvio alueen koosta. Tutkimus perustuu pääosin työn toimeksiantajan Erkki Alatalon muistikuviiin, yksityiseen valokuvakokoelmaan ja vanhoihin karttoihin.

Asema-alueesta luotu esityskuva (Kuva 15 tai Liite 1) perustuu Valtionrautateiden Ratateknillisen toimiston laatimaan ratapihakarttaan (Liite 2). Kartan ensimmäiset merkinnät ovat vuodelta 1915. Kartan viimeisin leima ja päiväys ovat vuodelta 1957. Tämä kopio alkuperäisestä kartasta on niin ikään Erkki Alatalon kokoelmasta. Osa kartassa näkyvien rakennusten ajoitustiedoista on saatu Museoviraston ylläpitämästä Rakennusperintörekisteristä. Tutkittavien rakennusten nimet on myös pyritty yhdenmukaistamaan rekisterin kanssa, jotta tietojen vertailu onnistuisi mahdollisimman vaivattomasti.

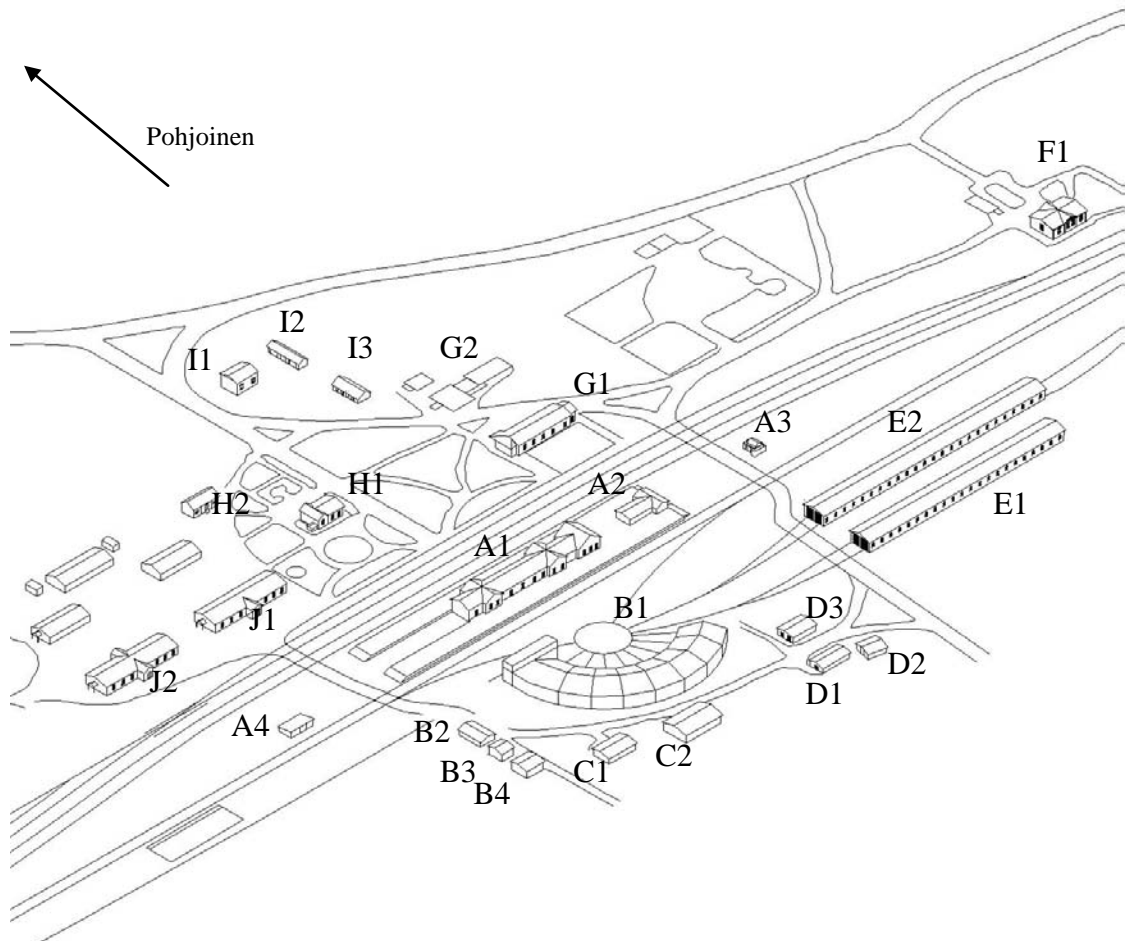
Kartan mittakaavasta johtuen tarkkoja rakennusmittoja ei ole mahdollista saada selville. Tässä avuksi on otettu vanhat valokuvat, joista on voitu määrittää tarkempia mittoja ja etäisyyksiä. Rakennusten yhtenäistä koristelua on myös tutkittu valokuvien avulla. Asema-alueesta tehty esityskuva rakennuksista esittää arviolta tilannetta joka oli 1800-luvun loppupuolella. Siihen mennessä niin ikään rautatieasema kuin veturivarikko oli laajennettu suurimmilleen, ja kaikki asuinrakennukset talousrakennuksineen olivat olemassa. Rakennuksista otetut valokuvat ovat pääasiassa liitteinä tämän dokumentoinnin lopussa. Rakennuksiin, joista on valokuvia olemassa, on viitattu tekstissä. Liitesivut etenevät rakennusryhmien mukaisessa järjestyksessä.

4.1 Rakennusten ryhmittely

Kaipiaisten rautatieaseman alue on ollut tiivis kokonaisuus. Tärkeimpinä rakennuksina voidaan pitää asemarakennusta ja veturivarikkoa. Asemaravintola on kestinnyt matkustajia ja varikolla ovat huoltoon päässeet veturit. Muita rakennuksia ovat muun muassa asuinparakit ja -talot, huoltorakennukset, vaunuliiterit ja pesu- ja pyykkitupa. Näissä majoitettiin ja huollettiin rautatieläiset perheineen pitkän päivän päätteeksi.

Ryhmittely on tehty pääsääntöisesti alueellisin perustein. Esimerkiksi ryhmä A käsittää ratojen väliin jäävät rakennukset, ryhmään B kuuluu veturivarikko apurakennuksineen ja niin edelleen.

Seuraavassa esityskuvassa on esiteltyä asema-alueen tärkeimmät rakennukset ja –ryhmät. Samaan ryhmään kuuluvat rakennukset on nimetty samalla kirjaimella. Jokainen ryhmän rakennus merkitään myös numerolla. Tämän esitystavan tulisi helpottaa tietojen lisäämistä myöhemmin (Kuva 15; Taulukko 1).



Kuva 15. Esityskuva alueesta. Suurempi versio löytyy Liitteestä 1 (Karhu 2010).

Taulukko 1. Esityskuvassa esiintyvät rakennusryhmät eriteltynä

A1	Rautatieasema
A2	Matkatavaramakasiini
A3	WC-rakennus
A4	Resiinavaja
B1	Veturivarikko
B2	Veturivarikon ulkorakennus

B3	Veturivarikon kellari
B4	Veturivarikon halkoliiteri
C1	Puusepän verstaas
C2	Pyykki- ja pesutupa
D1	Metallipaja
D2	Metallipajan hiilivarasto
D3	Metallipajan varastorakennus
E1	Eteläinen vaunuliiteri
E2	Pohjoinen vaunuliiteri
F1	Asemapäälliköntalo
G1	Itäinen asuinkasarmi
G2	Itäisen asuinkasarmin talousrakennus
H1	Eteläinen kaksoisvahtitupa
H2	Eteläisen kaksoisvahtituvan ulkorakennus
I1	Pohjoinen kaksoisvahtitupa
I2	Pohjoisen kaksoisvahtituvan ulkorakennus
I3	Pohjoisen kaksoisvahtituvan kellari
J1	Keskimmäinen asuinkasarmi
J2	Läntinen asuinkasarmi

Huomioitavaa on että kaikkia rautatieyhteisön rakennuksia ei tässä ryhmittelyssä esiinny. Osa rakennuksista tai rakennusryhmistä on jouduttu jättämään pois tutkimuksesta. Puuttuvat rakennukset lisätään tutkimukseen kuva-aineiston ja kirjallisen tiedon karttuessa. Samalla muiden rakennusten tietoja päivitetään.

4.2 Rakennusryhmä A

Rakennusryhmä A koostuu rautateiden väliin jäävistä rakennuksista, joita ovat rautatieasema, matkatavaramakasiini, WC-rakennus ja resiinavaja. Näistä rakennuksista vielä jäljellä ovat rautatieasema ja resiinavaja, mutta eivät enää alkuperäisissä mitoissaan. Resiinavajaa lukuun ottamatta rakennukset olivat pääosin matkustajien käytössä.

4.2.1 Rautatieasema A1

Kaipiaisten rautatieasema (Liite 3) on alueen katseenvangitsija jopa vielä tänä päivänä (Kuva 16). Asema on kokenut muodonmuutoksen aikojen saatossa mutta sen funktio ei muuttunut kuin vasta Kaipiaisten poistuessa pysähdyspaikkojen listalta. Asema-alueen rakennuksia on suojeltu Museoviraston sr2-merkinnällä, joka tarkoittaa että asemakaavaa ei voi muuttaa. Sr-2 -merkintä kieltää rakennuksen purkamisen. Myös rakennustaiteellisesti tai kaupunkikuvallisesti merkittävän luonteen on säilyttävä.

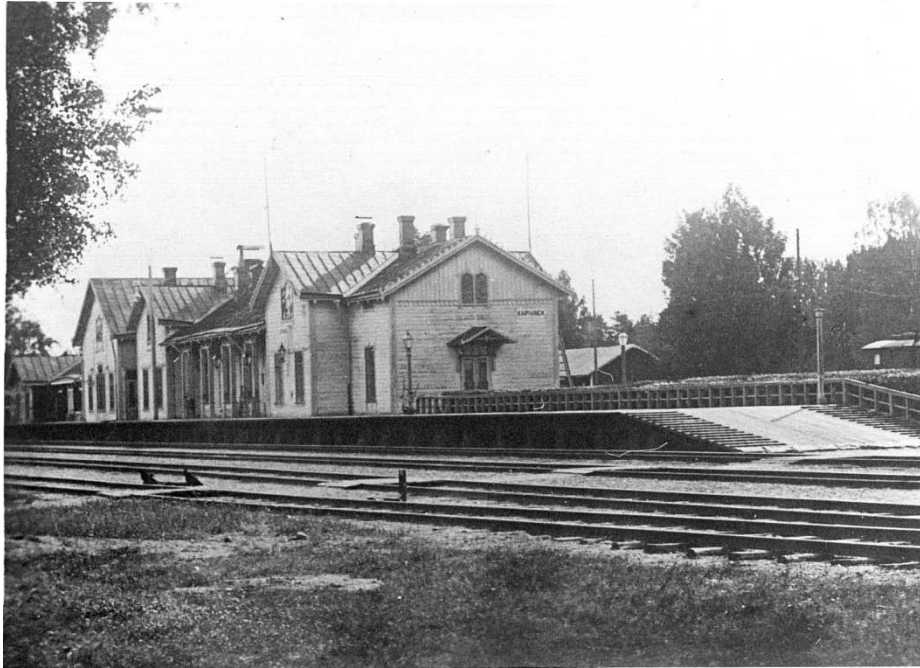


Kuva 16. Ratojen välissä oleva rautatieasema. Taustalla on yksityisomistuksessa oleva asemapäälliköntalo (Karhu 2010).

4.2.1.1 Rautatieaseman sijainti

Asemarakennus sijaitsee kylän keskustassa, kaupan kohdalta noin 150 metriä etelään päin. Rakennus on raiteiden välissä, eli kyseessä on Suomen oloissa harvinainen saariasema. Alkuperäinen rautatieasemarakennus on ollut aikalaisiinsa verrattuna varsin kookas. Asemarakennuksen sijaitessa ratojen välissä sen molemmille puolille rakennettiin laiturit. Aseman ovi- ja ikkuna-aukot sijaittivat korkealla maanpinnasta mitattuna. Saariasematyyppin ansiosta junien oli mahdollista saapua asemalle samaan

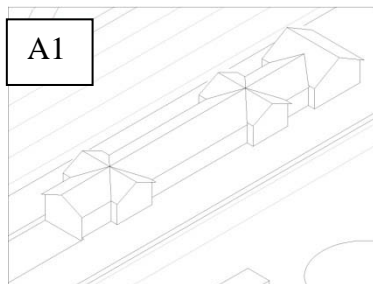
aikaan. Tämä mahdollisti vaivattoman matkustajien siirtymisen ravintolan kautta seuraavaan junaan (Kuva 17).



Kuva 17. Kaipiaisten vanha rautatieasema. Laiturilta oli helppo astua junaan (Alatalo 2010).

4.2.1.2 Aseman muuttunut ulkoasu

Kaipiaisten alkuperäinen asemarakennus oli nähtävästi lähes 60 metriä pitkä. Arvio perustuu Ratapihajaoston ratapihakarttaan ja arvio on varmistettu mittaamalla nykyiset Kaipiaisten ja Utin asemien pituudet (Kuva 18; Taulukko 2).



Kuva 18. Esityskuva vanhasta rautatieasemasta (Karhu 2010).

Taulukko 2. Rautatieaseman tiedot

Pituus	ENNEN KATKAISUA ~ 55 M
Leveys	8-11 M
Korkeus	~ 6 M
Seinäateriaali	HIRSI, LAUTAVUOROUS

Kattomateriaali	TIILI
Rakentamisvuosi	1870
Purkamisvuosi	KATKAISTU 1921, SUOJELUMERKINTÄ SR-2

Aseman nykyinen vuoraus on ruskeaksi maalattu. Kulma- ja koristelaudat ovat perinteiseen tapaan maalarinvalkoiset. Asema on todennäköisesti maalattu viimeksi vuonna 1980 tai sitä ennen. Vuoden 1980 Moskovan olympialaisia varten Valtionrautatiet peruskunnostivat asemarakennuksia Pietari -radan varrella. Maalaustyö tapahtui alkuperäisten tyyppiirustusten mukaisia värisävyjä käyttämällä. (Alatalo 2010.)

Teknosken maalimainoksessa vuodelta 1984 näkyy Kaipiaisten asema ja käytetyt värisävyt, joista ohessa on näytekuvat. On huomioitava että painoteknisistä syistä 25 vuotta vanhasta mainoksesta skannatut ja uudelleentulostetut sävyt eivät välttämättä täysin vastaa alkuperäisiä (Kuva 19; Kuva 20).



Kuva 19. Maalisävy Super Panu 642 Kartanonvalkoinen PM1. (Teknos 1984.)

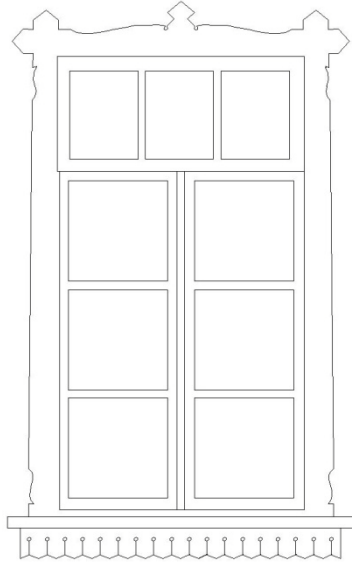


Kuva 20. Maalisävy Super Panu 637 Käpy PM4. (Teknos 1984.)

Teknosken asiakaspalvelun teknisen neuvonnan mukaan PM1 tarkoittaa valkoista perusmaalia. PM4 on jo käytöstä poistunut keltamullan sävyinen perusmaali. Nykyisen Museoviraston suosituksen mukaan vanhat rautatierakennukset tulisi maalata perinteisellä vernissapohjaisella öljymaalilla. Vuoden 1980 uudelleenmaalaustyössä Super Panu -maalin sideaine ei kuitenkaan ollut öljy, vaan kyse oli vesiohenteisesta akrylaattidispersiosta, eli kansankielellä lateksimaalista

Ennen vuoden 1980 perusmaalausta asemarakennuksessa on ollut vaaleampi maalipinta. Kaikissa ennen 1980-lukua otetuissa valokuvissa näyttäisi tilanne olevan näin.

Alkuperäisen asemarakennuksen koristeellisesta tyylistä ei ole paljon jäljellä. Alkuperäinen aseman koristelu oli hyvin tyyppillistä Nylanderin suunnittelemissa rautatierakennuksissa (Kuva 21). Koristeellisesti Kaipiaisten asemaa vastaava on ainakin Utin vanha asema, josta löytyy kuva sivulta 23.



Kuva 21. Tyyppillistä ikkunakoristelua Pietari -radan varrella (Karhu 2010).

4.2.1.3 Rautatieaseman historiaa

Asemarakennuksen rakentaminen aloitettiin 1868 ja se saatiin päätökseen vuonna 1870. Asemarakennus on rakennettu Knut Nylanderin laatimien tyyppi- ja piirustusten mukaisesti. Se, kävikö Nylander ikinä itse paikan päällä päättämässä rakennuksen muodosta tarkemmin, on jäänyt epäselväksi. Vaikuttaa siltä, että enemmistö radan asemarakennuksista on rakennettu aina paikallisen ratainsinöörin johdolla, joka on valinnut sopivat tyyppi- ja piirustukset ja kenties hieman muokannut niitä. Kaipiaisten aseman piirustukset hyväksyttiin toukokuussa 1868 kenraalikuvernööri Nikolai Adlerbergin toimesta. Museoviraston Rakennusperintörekisterin mukaan asemaa on jatkettu 1881. On mahdollista, että tässä vaiheessa on rakennettu ravintolaosa, joka neljäkymmentä vuotta myöhemmin siirrettiin Uttiin. (Rakennusperintörekisteri 2010.)

Valtakunnallisessa mittakaavassa Kaipiaisen aseman ravintolassa oli varsin hulpea tarjoilu kaikin puolin. Junien pysähtyessä asemien molemmille puolille matkustajat

ryntäsivät sankoin joukoin ravintolaan kiireesti syömään. Palvelu toimi hyvin ja jos jotain puuttui, niin sitä sai, kun kutsui tarjoilijan paikalle. Erillinen maksun kerääjä kierteli ruokailun aikana, jotta maksujonoja ei kertyisi. Aikataulu oli tiukka mutta siitä oli pakko pitää kiinni. (Tampereen Sanomat nro 72. 1889.)

Asemaravintolatoiminta kukoisti Kaipiaisissa 1800-luvun lopulla. Jo vuonna 1874 Hedvin Lindenin omistama asemaravintola joutui palkkaamaan lisää työvoimaa. Lindenin jälkeen ravintolatoiminnassa seuraavat kaksi yrittäjää eivät onnistuneet aivan yhtä hyvin. Ravintolatoiminnasta viimeisistä vuosina vastasivat Helsingiläisen Kleinehs Hotellin omistajat Maria ja Julius Sundgren. Heidän toimikautenaan asemaravintola kasvatti suosiotaan. Ravintolatoiminta loppui vuonna 1913. Asema oli tästä huolimatta kovassa käytössä, sillä junia kulki edelleen Kouvolan risteysasemalle. (Alatalo 2010.)

Ravintolavaunuliikenne alkoi 17.10.1911 solmitun sopimuksen jälkeen. Osapuolina olivat Kansainvälinen makuuvaunuyhtiö ja Suomen Valtionrautatiet. Ravintolavaunusopimus on huomionarvoinen syy Kaipiaisten toiminnan hiljenemiseen parin seuraavan vuoden aikana. (Immeli 1991, 31.)



Kuva 22. Maria ja Julius Sundgrenin omistama entinen hotelli Kleinehs Helsingissä (Ståhlberg 1890).

Kaipiaisen aseman kohdalla ei ainoastaan vaihdettu junan kellonaikaa 20 minuutin verran, vaan myös virkakieltä. Venäjältä Suomeen matkustava kuuli konduktöörin

tekevän ilmoitukset suomeksi ja venäjäksi Kaipiaisen asemalle asti. Matkan jatkettua venäjän kielen tilalle vaihtui ruotsin kieli. (Tampereen Sanomat nro 63. 1887.)

Asemarakennus saattoi olla joskus varsin erikoisessa käytössä. Keväällä 1871 eteläisessä Suomessa pelättiin koleraepidemiaa, joka tiedettiin etenevän pahiten asutuskeskuksissa. Tätä varten Kaipiaisten asemalle hankittiin sairassänkyjä. Tämä huomioitiin myös rautatieliikenteessä, ja tuohon aikaan jokaisen Pietarin radan matkustajajunan perässä oli sairasvaunut huonokuntoisille matkustajille. Matkustajajunat olivat myös varustettuna sairaanhoitajalla. Tuohon aikaan Kaipiaisten lisäksi ainakin Pietarin, Walkeasaaren, ja Viipurin asemilla oli myös vastaava sairastosasto kaiken varalta. Helsingissä koleratapauksissa ilmestyi myöhemmin saman vuoden heinäkuussa. (Keski-Suomi nro 29. 1871; Uusi Suometar nro 38b. 1871.)

Savon radan valmistumisen jälkeen Kaipiaisen aseman merkittävyys pysähdyspaikkana hiipui. Kouvolasta lähtevät jatkoyhteydet ja oma asemaravintola tekivät lopulta pitkät pysähdykset Kaipiaisissa tarpeettomiksi. Kaipiaisen alennettiin arvoluokassa ensin III-luokan ja lopulta IV-luokan asemaksi. (Alatalo 2010.)

Kun 1920-luvun alkupuolella Utin pysähdyspaikan asemarakennus tuhoutui tulipalossa, aloitettiin keskustelu uuden aseman rakentamisesta. Tässä vaiheessa Kaipiaisten asemapaikan merkitys oli jo hiipunut: veturivarikko- ja ravintolatoiminta olivat päättyneet edellisellä vuosikymmenellä. Hiljentynyt asema Kaipiaisten kylässä oli ylimittainen tehtävänsä. Tästä johtuen Kaipiaisten aseman hirsirunko päätettiin katkaista, ja ravintolapuolen hirret siirrettiin Uttiin rakennustarpeiksi. Utin asema ei niin ikään ole enää henkilöliikenteen käytössä (Kuva 23). (Alatalo 2010.)



Kuva 23a. Kuvassa on Kaipiaisten aseman hirsistä rakennettu Utin nykyinen asema. Ympäristö on päässyt harmillisesti rehevöitymään (Alatalo 2010).

4.2.1.4 Rautatieaseman nykykunto ja tulevaisuus

Asemarakennuksen viimeisestä suuresta peruskorjauksesta on 30 vuotta. Nykyinen maalipinta hilseilee paikoin ja ikkunoiden puukoristelut ja -puitteet ovat paikoin ränsistyneessä kunnossa (Kuva 23b) Rakennukselle tulisi tehdä vauriokartoitus ja peruskorjaus seuraavaan viiden vuoden aikana.



Kuva 23b. Kaipiaisten rautatieasema on peruskorjauksen tarpeessa. Historialliset kerrostumat olisi syytä selvittää perinpohjaisella tutkimuksella (Karhu 2010).

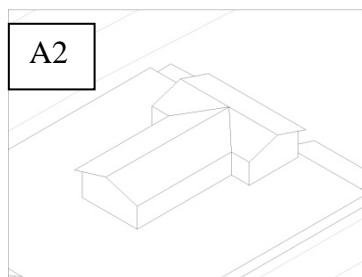
Rakennuksen tulevaisuutta ajatellen olisi hyvä keksiä uusi käyttötarkoitus. Aseman sijainti ratojen välissä tekee asiasta haasteellisen. Asemaa on tiedusteltu useamman kerran esimerkiksi näyttelytilaksi valokuvanäyttelylle, mutta lupaa siihen ei ole saatu. Syytä on pikajunien suuri nopeus aseman kohdalla. Asema on ollut erikoisluvalla

avoinna yleisölle yleensä Pietari -radan vuosijuhlien aikana, esimerkiksi vuosina 1990 ja 2000.

4.2.2 Matkatavaramakasiini A2

Kaipiaisten matkatavaramakasiinista (Liite 4) ei löydy kirjoitettua tietoa. Kyseessä on rakennus, jonne matkustajien oli mahdollista viedä matkatavarat säilytykseen.

Matkatavaramakasiinin toiminta oli asemamiesten vastuulla. Rakennus on todennäköisesti rakennettu samoihin aikoihin asemarakennuksen kanssa, sillä alun matkustajamäärät ovat saattaneet vaatia sen läsnäoloa. Rakennus on purettu 1940- ja 1950-lukujen vaihteessa (Kuva 24). (Alatalo 2010.)



Kuva 24. Esityskuva matkatavaramakasiinista (Karhu 2010).

Ratapihakaavion mukaan matkatavaramakasiini (Taulukko 3) sijaitsi asemarakennuksen itäpuolella, noin 20 metrin päässä. Rakennus oli pohjakaavaltaan T-muotoinen. Makasiini oli lautarunkoinen, vuorauksena pystyrimalaudoitus. Kattomateriaalina oli joko huopa tai pelti. Makasiinissa toistuivat samat tyyliaiheet kuten muissakin asema-alueiden apurakennuksissa. Sodan aikana matkatavaramakasiinin katolla oli sireeni ilmahälytyksiä varten. Kyseinen sireeni siirtyi myöhemmin Kaipiaisten vapaapalokunnan käyttöön palohälytyksien antamista helpottamaan. (Alatalo 2010.)

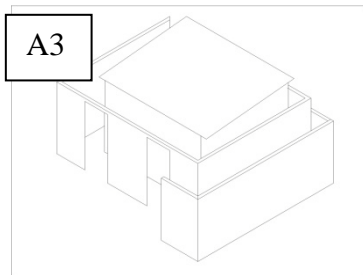
Taulukko 3. Matkatavaramakasiinin tiedot

Pituus	~15 M
Leveys	~10 M
Korkeus	-
Seinäateriaali	LAUTA, PYSTYRIMALAUDOITUS, PUNAMULTA
Kattomateriaali	HUOPA TAI TIILI
Rakentamisvuosi	1870-LUKU

Purkamisvuosi	1950-LUVUN ALKU
---------------	-----------------

4.2.3 WC-rakennus A3

Matkustusmukavuuteen kuului oikeus päästä WC-tiloihin (Liite 5) virkistäytymään. Kaipiaisten asemalle oli rakennettu 1870-luvulla ulkovessa. Vessarakennus oli niin ikään tyyppiinirustusten mukaan tehty, ja koristelu lähenteli samaa mitä suurimmissa rakennuksissa oli mahdollista nähdä. WC-rakennus oli asemarakennuksen itäpuolella, matkatavara makasiinin ja ylikulkutien takana noin 50 metrin päässä asemasta. Suomen Rautatiemuseossa Hyvinkäällä on pienoismalli kyseisestä WC-rakennuksesta. Ohessa on esityskuva taulukon yhteydessä (Kuva 25; Taulukko 4).



Kuva 25. Esityskuva WC-rakennuksesta (Karhu 2010).

Taulukko 4. WC-rakennuksen tiedot

Pituus	~4 M
Leveys	~5 M
Korkeus	~3 M
Seinäateriaali	LAUTA, PYSTYLAUDOITUS
Kattomateriaali	HUOPA
Rakentamisvuosi	1870-LUKU
Purkamisvuosi	1950-LUKU

WC-rakennus oli kaikkien matkustusluokkien käytössä. 1950-luvun alussa rakennuksen jouduttua puretuksi matkustajat ja henkilökunta käyttivät veturivarikon ulkorakennuksen vessatiloja. Asemarakennuksen rakennettiin sisävessa vasta 1980-luvulla asematyöntekijän työmuukavuutta ajatellen. (Alatalo 2010.)

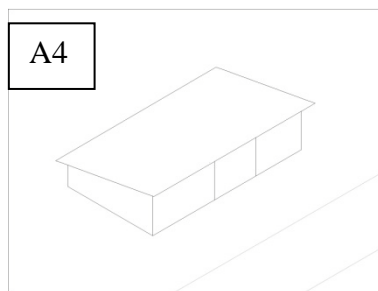
Mikäli Kaipiaisten rautatieaseman seutu joskus kokee historiallisen elpymisen, olisi mielenkiintoista rakentaa uudelleen jotain vanhoista rakennuksista. Vessarakennuksen alkuperäinen paikka on harmillisesti muuttunut alikulkukäytäväksi ja ajotieksi asemalle. Alikulkukäytävä rikkoo viereisen linkkimaston kanssa maisemamiljöön, mutta se on välttämätön turvallisuuden takia.



Kuva 26. Ajotie alikulkutunneliin. Vanha WC-rakennus sijaitsee tunnelin suun kohdalla (Karhu 2010).

4.2.4 Resiinavaja A4

Noiin 50 metriä asemarakennuksesta länteen päin sijaitsee resiinavaja (Liite 6). Nykyinen resiinavaja on leveys- ja pituusmitoiltaan 3,5 x 2,5 metriä mutta Ratapihajaoston kaavioon on piirretty paljon suurempi rakennus, jonka vastaavat mitat ovat karkeasti 10 x 5 metriä. Resiinavaja esiintyy vanhoissa mustavalkokuvissa aina samankokoisena joten Ratapihajaoston karttakuva on joko kuvia edeltävältä ajalta tai epätarkka. Resiinavajasta ei ole Alatalon kokoelmassa kuvia 1800-luvun puolelta (Kuva 27).



Kuva 27. Esityskuva resiinavajasta (Karhu 2010).

Taulukko 5. Resiinavajan tiedot

Pituus	~ 2,5 M
Leveys	~ 3,5 M

Korkeus	~ 2 M
Seinämateriaali	LAUTA, PYSTYRIMALAUDOITUS, PUNAMULTA
Kattomateriaali	HUOPA
Rakentamisvuosi	1870-LUKU
Purkamisvuosi	EI OLE PURETTU

Resiinavajan nykykunto vaikuttaa kohtalaiselta. Rakennus ei ole ollut aktiivisessa käytössä pitkään aikaan, ja viimeinen suurempi huolto saattaa ajoittua asemarakennuksen peruskorjauksen kanssa samalle vuodelle. Alatalo muistaa nähneensä kuvan 1960-luvulta, jossa resiinavaja on paljon huonommassa kunnossa kuin se on nyt. Lähemmässä tarkastelussa selvisi että kattuhuopa on eteläisen julkisivun puolelta rikki ja vesi pääse osittain rakennuksen sisään. Katon korjaaminen on ensisijaisen tärkeä toimenpide rakennuksen säilyvyyden kannalta.

Rakennus on asemamiljöölle tärkeä elementti, eikä sitä tule purkaa. Resiinavajan koosta johtuen dokumentointi ja restaurointityöt ovat suhteellisen vaivattomat toteuttaa. Yhdessä asemapuiston kaivon kanssa se voisi muodostaa varteenotettavan oppilastyön esimerkiksi restaurointiopiskelijalle tai -ryhmälle.

4.3 Rakennusryhmä B

Tähän rakennusryhmään kuuluvat seuraavat rakennukset: veturivarikko, veturivarikon ulkorakennus, kellari ja halkoliiteri. Rakennusryhmä on sijoittunut aseman lounaispuolelle. Nykyään ryhmästä on jäljellä vain veturivarikon konttoriosa, jonka päälle on aikanaan rakennettu vesitorni.

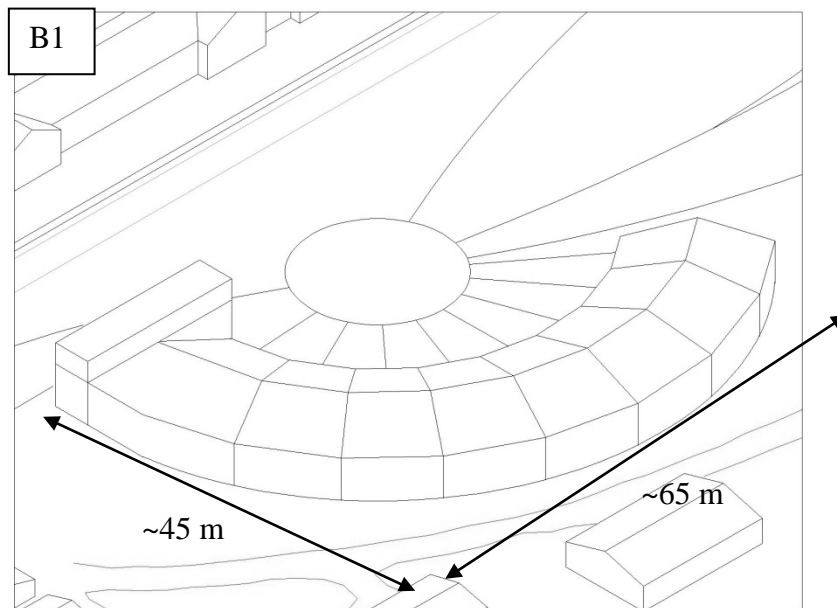
4.3.1 Veturivarikko B1

Alkuperäinen varikko (Liite 7) sisälsi varikkorakennuksen konttoriosan ja viisi pilttuuta. Museovirasto ajoittaa rakentamisen vuodelle 1880, eli kymmenen vuotta aseman valmistumisen jälkeen. Myöhemmin varikkoa laajennettiin ja lopulta siinä oli yhteensä yhdeksän pilttuuta. Pilttuiden lisäksi konttoriosaan rakennettiin vesitorni. (Rakennusperintörekisteri 2010.)

Masiinahuoneen hoitajan virka oli avoimena Kaipiaisissa elokuussa 1872 (Uusi Suometar nro 92. 1872). Tästä tiedosta voisi päätellä, että ensimmäiset varikon talleista valmistuivat jo tuolloin. Rakennusperintörekisterin vuosi 1880 voisi viitata kaikkien yhdeksän tallin valmistumisvuoteen. On epätodennäköistä että varikkoa olisi laajennettu enää vuoden 1890 jälkeen jolloin Kouvola varmistui risteysasemaksi ja Kaipiaisten merkitys pieni.

Rakennus on kääntöpöytineen kattanut noin 45 metriä x 65 metriä suuruisen alueen (Kuva 28). Konttoriosan ulkosivujen mitat ovat 20 metriä x 6 metriä. Kuvista on voi päätellä että veturitallitkin olivat noin 20 metriä etuseinästä takaseinään.

Työskentelytilaa on siis riittänyt. Jäljellä olevan konttoriosan korkeus länsipäädyssä on noin 11 metriä. Mittaus on tehty käsikäyttöisellä rakennuslaserilla. Itäpäädyn korkein kohta on mahdollisesti 13 metrissä. Rakennuksen huomattava korkeus johtuu jälkeinpäin rakennetusta vesisäiliöosasta: virtausvoiman antamiseksi vedelle vesitornin vesisäiliön on oltava korkealla.



Kuva 28. Esityskuva veturivarikosta. Nykyään jäljellä on vain vasen pääty eli konttoriosa (Karhu 2010).

Taulukko 6. Veturivarikon tiedot

Pituus	~65 m (KTS. YLLÄ OLEVA ESITYSKUVA)
Leveys	~45 m
Korkeus	~7 m

Seinäateriaali	TIILI
Kattomateriaali	PELTI
Rakentamisvuosi	1870-LUKU, LAAJENNETTU MYÖHEMMIN
Purkamisvuosi	1920-LUKU, KONTTORIOSA JÄLJELLÄ

4.3.1.1 Sijainti ja ulkoasu

Suuri varikkorakennus sijaitsi rautatieaseman lounaispuolella. Puolikaaren muotoinen veturivarikko rakennettiin tiilistä. Rakenteen arkkitehtuuri on ollut koristeellista, varsinkin konttorirakennuksen osalta (Kuva 29). Samanlaista venäläisvaikutteista koristeellisuutta on nähtävissä esimerkiksi Kouvolan Kasarminmäen sotilaskasarmeissa ja Hyvinkään Rautatiemuseon tiilirakenteissa.



Kuva 29. Koristeellisen veturivarikon konttoriosan kunto on harmillisen huono (Alatalo 2010).

4.3.1.2 Veturivarikon arkea

Junien pysähtyttyä Kaipiaisen asemalla vaihdettiin usein vetureita, ja se kävi nopeasti rautatieaseman vieressä olevan kääntöpöydällisen veturivarikon ansiosta. Vaihdeettava veturi kävi lähimmän vaihteen takana ja peruutti sivuavaa raidetta pitkin veturivarikon kääntöpöydälle. Kääntöpöytää käännettiin kunnes raiteet osoittivat oikeaan pilttuuseen. Veturin ajettua talliin pöytä käännettiin uuden veturin kohdalle, ja se ajettiin vastaavasti pois varikolta ja liitettiin vaunujen vetojuhdaksi. Pysähdysaika oli yleensä 20 - 25 minuuttia, joten aikaa oli riittävästi vaihto-operaatioon.

Kaipiaisten VPK perustettiin 1930-luvun alussa kun eräänä vuonna samalle kesälle sattui kaksi suurta tulipaloa. Toinen tulipaloista oli puretun veturivarikon alueella sijainneessa tervatehtaasta. Tulipalo oli niin voimakas, että kyläläiset katsoivat parhaaksi perustaa palokunnan vastaisuuden varalle. (Alatalo 2010).

Veturivarikon konttoriosan päälle rakennetusta vesitornista johdettiin puhdas vesi painovoiman avulla työtiloihin ja talouksiin. Ensin vesi pumpattiin kylän keskustaan noin 500 metrin päässä olevasta pumppuhuoneesta. Myös veturien vesiviskurit saivat vetensä vesitornin kautta. Vesuviskuri oli radan varressa oleva kääntyvä tankkausputki vetureille.

4.3.1.3 Varikkotoiminnan loppuminen

Varikon käyttöikä jäi varsin lyhyeksi. Tätä kirjoittaessa tulee täyteen 100 vuotta siitä kun Kouvolan Sanomissa kirjoitetaan Kaipiaisten varikon lakkauttamispäätöksestä. Samassa sähkeessä mainitaan miehistön tulevasta siirrosta Kouvolan ja Viipurin varikoille. Veturivarikkoa purettiin asteittain, vielä 1920-luvun aikana. (Kouvolan Sanomat nro 12. 1910.)

Veturivarikon purkaminen ja rautatieaseman osittaiset purkutyöt ovat saattaneet tapahtua samoihin aikoihin. Kenties asema-alueen muutostyöt haluttiin tehdä kaikki kerralla pois. Veturivarikko purettiin ensin niin, että jätettiin kaksi tallia ja konttoriosa. 1920-luvulla loputkin tallit purettiin. Alatalon mukaan Kaipiaisten veturivarikon tiiliä vietiin ainakin Haminaan uusiokäyttöön. Veturivarikon kääntöpöytä siirrettiin Mänttään. (Alatalo 2010.)

Tutkimalla selvisi, että Haminassa on vuonna 2009 purettu vastaavanlainen veturivarikko, joka on rakennettu 1920-luvulla. On mahdollista että Kaipiaisten varikon viimeiset kaksi tallia pääsivät uusiokäyttöön Haminan veturivarikkona. Tämä asia vaatii vahvistusta ja jatkotutkimuksia.

4.3.1.4 Nykytilanne ja tulevaisuus

Nykyisen jäljellä olevan konttoriosan kunto on harmillisen huono, sillä tiilikoristelut ovat ajan myötä pudonneet alas. Jäätynyt vesi on laajentuessaan rapauttanut tiilipinnan useasta kohdasta. Rakennuksella on Museoviraston suojelumerkintä SR-2, joten sitä ei

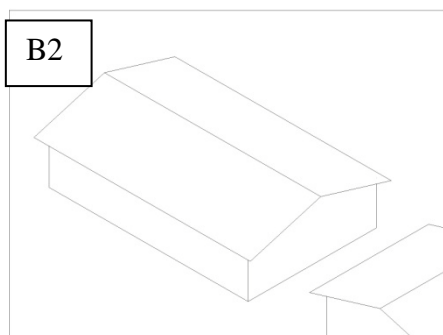
voi purkaa. Rakennus saattaisi olla vielä kunnostettavissa, mutta kunnostamiseen tulisi varata paljon aikaa. Eteläseinä on erittäin huonossa kunnossa ja se tuhoutuu kiihtyvällä vauhdilla.

Rakennuksen eteläpuolella ei ole koristeita, sillä siltä puolelta on purettu pois veturitallit. Uutta käyttötarkoitusta suunniteltaessa olisi hyvä hyödyntää tuota eteläistä sivua. Hyvä esimerkki on Hyvinkään Rautatiemuseon tiilirakennusosan liittäminen moderniin rakennukseen. Julkisivu on säilynyt entisellään, vaikka käyttötarkoitus on muuttunut. Kaipiaisten veturivarikon konttoriosan suhteen toimenpiteitä pitäisi tehdä pian, sillä rakennuksen katto vuotaa ja edesauttaa tiilten rapautumista vuosi vuodelta yhä enemmän.

4.3.2 Veturivarikon ulkorakennus B2

Veturivarikon konttoriosan itäpuolella olevassa ulkorakennuksessa (Kuva 30) sijaitsi ainakin varikkotyömiesten yhteiset käymälätilat ja puuliiteri. Kun WC-rakennus A3 purettiin 1950-luvun alussa asemahenkilökunta ja matkustajat käyttivät näitä ulkovessoja. Henkilöliikenteen loputtua ulkorakennuksen käyttö väheni ja kunnossapito jäi toisarvoiseksi. Rakennus purettiin ilmeisesti 1980-luvun aikana. (Alatalo 2010).

Alatalon valokuvakokoelmassa ei ole suoraa julkisivukuvaa ulkorakennuksesta (Liite 8). Eräissä kuvissa ulkorakennus esiintyy osittain. Mustavalkokuvasta on hahmotettavissa rakennuksen sijainti ja koko, jotka asema-alueen kartta vahvistaa oikeaksi. Kuvista on myös pääteltävissä että seinä on maalattu tummalla, todennäköisesti perinteisellä punamultakeittomaalilla. Liitteen 8 kuvassa L14 on hahmoteltavissa kaksi ovea rakennuksen eteläisessä päädyssä. Kyse on todennäköisesti käymälätilojen ovista. Rakennuksen pohjoispuolella saattoi olla vastaavasti puuliiteri- ja varastotilat.



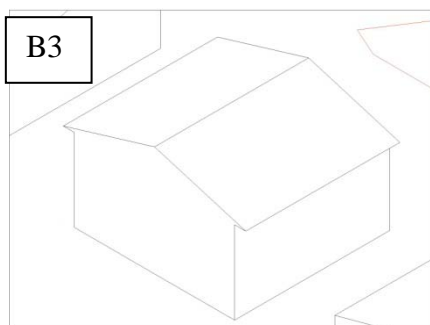
Kuva 30. Esityskuva veturivarikon ulkorakennuksesta (Karhu 2010).

Taulukko 7. Veturivarikon ulkorakennuksen tiedot

Pituus	~ 10 m
Leveys	~ 6 m
Korkeus	~ 3 m
Seinämateriaali	LAUTA, PYSTYRIMALAUDOITUS, PUNAMULTA
Kattomateriaali	HUOPA
Rakentamivuosi	1870-LUKU
Purkamisvuosi	1980-LUKU

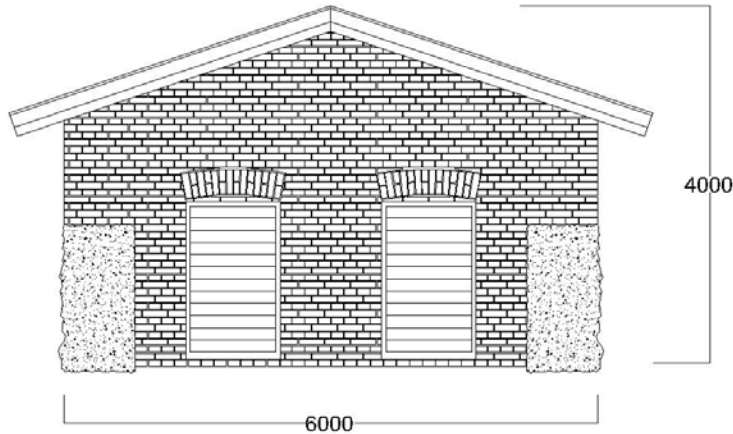
4.3.3 Veturivarikon kellari B3

Kellari (Kuva 31) on sijainnut veturivarikon ulkorakennuksen eteläpuolella. Se on rakennusryhmä B:n rakennuksista keskimäinen ja pienin. Kellari on toiminut kylmäsäilytystilana. Alatalo muistaa, että 1950- ja 1960-luvuilla kellarissa säilytettiin keittomaalin tarveaineita, sekä valmista keittomaalia. Ruokakellarina sitä ei hänen mielestään koskaan käytetty. (Alatalo 2010.)



Kuva 31. Esityskuva veturivarikon kellarista (Karhu 2010).

Vanhasta 1970-luvun lopussa kuvatusta valokuvasta (Liite 9) päättelemällä oli mahdollista piirtää esityskuva kellarin itäisestä julkisivusta (Kuva 32). Arvioimalla sen ajan tiilien mittasuhteet (noin 28 cm x 14 cm x 7 cm) ja laskemalla kuvasta tiilien määrä leveys- ja vaakatasossa, oli mahdollista luoda arvio kellarin leveydestä ja korkeudesta. Arvio ei ole tarkka. (Taulukko 8).



Kuva 32. Kuvassa on valokuvan pohjalta luotu esityskuva kellarin julkisivusta. Kellarin leveys oli noin kuusi metriä ja korkeus neljä metriä. Ratapihajaoston kartan mukaan pituus voisi olla noin viisi metriä (Karhu 2010).

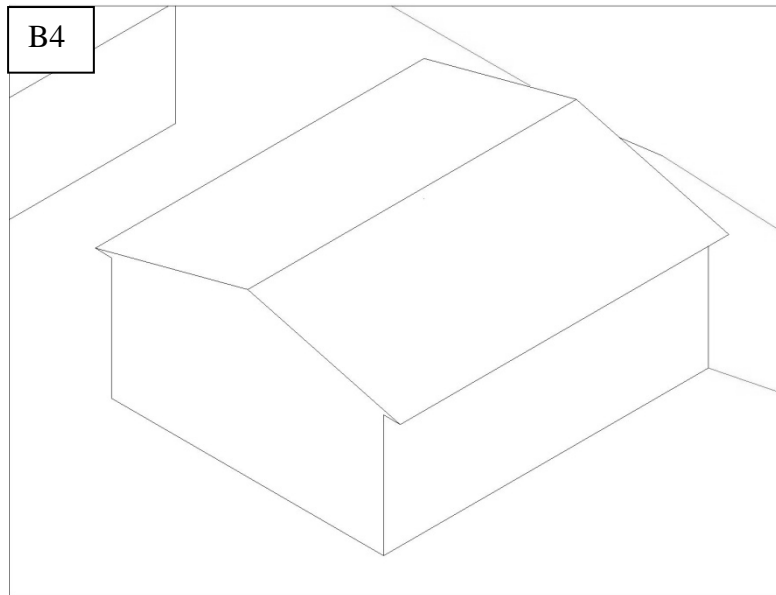
Taulukko 8. Veturivarikon kellarin tiedot

Pituus	~ 5 m
Leveys	~ 6 m
Korkeus	~ 4 m
Seinäateriaali	TIILI
Kattomateriaali	TIILI
Rakentamisvuosi	1870-LUKU
Purkamisvuosi	1970-LUKU

Kellarin holvaukset ovat varsin tavanomaista sen ajan tiilityöskentelyä. Rakennuksen koristeellisuus ei pääse samalle tasolle veturivarikon konttoriosan kanssa, mutta samaan henkeen on ladottu esimerkiksi Kaipiaisten pumppuasema ja Utin aseman kellari.

4.3.4 Veturivarikon halkoliiteri B4

Tästä rakennuksesta ei ole kuvallista tietoa Alatalon kokoelmassa. Rakennuksen mitat ovat Ratapihajaoston luomasta kaaviokuvasta. Alatalon mukaan halkoliiteri (Kuva 33) on ollut harvalaudoitettu ”navettamainen” rakennus. Liiterissä säilytettiin todennäköisesti polttopuita radan eteläisen puolen rakennusten käyttöön. Myös veturivarikon lämmityspuut on saatettu kantaa tästä liiteristä. (Taulukko 9) (Alatalo 2010.)



Kuva 33. Esityskuva veturivarikon halkoliiteristä (Karhu 2010).

Taulukko 9. Veturivarikon halkoliiterin tiedot

Pituus	-
Leveys	-
Korkeus	-
Seinäateriaali	HARVALAUDOITUS
Kattomateriaali	TIILI TAI HUOPA
Rakentamisvuosi	1870-LUKU
Purkamisvuosi	1970-LUKU

Asemamiljöön valmistuttua töitä riitti muillekin, kuin pysähdyspaikan ensisijaiselle henkilökunnalle. Aina silloin tällöin saattoi nähdä lehdessä rautatiehallituksen julkaisemia virallisia ilmoituksia urakka-avisioneista. Esimerkiksi joulukuussa 1870 oli ilmoitettu, että muun muassa Kaipiaisen asemalle on hankittava 8000 sylen verran

kuuden korttelin (noin 90 senttimetriä) pituisia kuivia ja järeitä koivuhalkoja. Rautatieliikenteen ylläpitäminen vaati paljon polttopuuta, joten pitkät polttopuupinot asemien lähellä olivat varsin tavallinen näky tuohon aikaan. Kaipiaisten aseman lähetyvillä oli niin ikään halkotarha. (Uusi Suometar nro 99. 1870.)

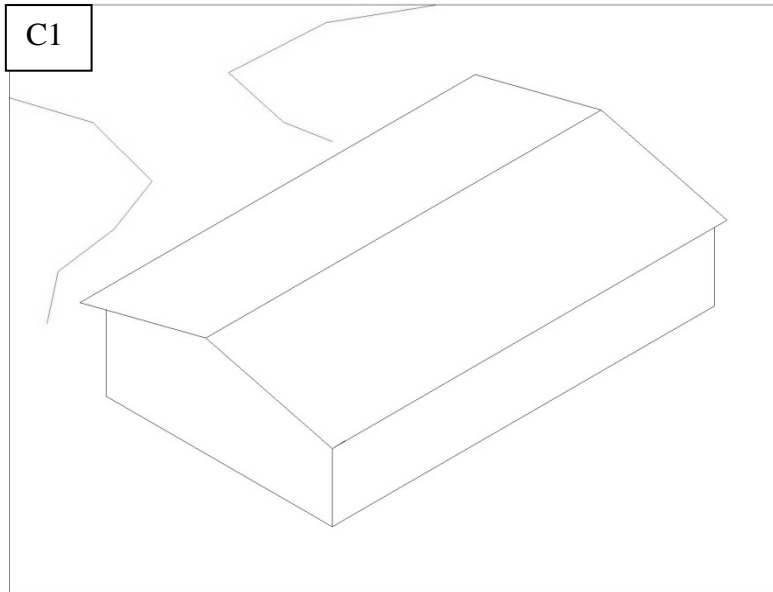
Kesähelteillä syttyi helposti tulipaloja. Ratojen varrella niitä sattui vieläkin enemmän, kun veturin savupiipusta lentäneet kuumat kipinät saattoivat joskus jäädä kytemään kuivaan maahan. Heinäkuun ensimmäinen päivänä Kaipiaisten aseman ja Taavetin aseman välillä syttyi iso tulipalo, joka kaiken lisäksi levisi radan lähelle kasattuihin halkopinoihin. (Tampereen Sanomat nro 78. 1885.)

4.4 Rakennusryhmä C

Tämän ryhmän rakennuksia ovat puusepän verstaas sekä pyykki- ja pesutupa. Ne sijaitsevat lounaaseen päin rautatieasemasta, veturivarikon konttoriosan jäädessä väliin. Rakennusten eteläpuolella on 1980-luvulla rakennettu rivitaloalue. Puusepänverstaas ja pesutupa ovat vielä melko hyvässä kunnossa. Senaatti-kiinteistöt etsivät niille ostajaa viimeksi vuoden 2009 lopulla.

4.4.1 Puusepänverstaas C1

Rautatieyhteisöllä oli oma puuseppä. Puusepänverstaassa (Kuva 34) suoritettiin esimerkiksi ikkunoiden korjaustöitä ja muuta pienesineiden parissa työskentelyä. Verstaas on ollut hyvän kokoinen työntekoa ajatellen. Sen pituus- ja leveysmitat ovat noin 9 metriä x 8 metriä. Rakennus on hirsirunkoinen ja vaikuttaa olevan hyvässä kunnossa ikäänsä nähden. Verstaan rakentamisvuodeksi Senaatti-kiinteistöt arvioi 1886 (Taulukko 10).



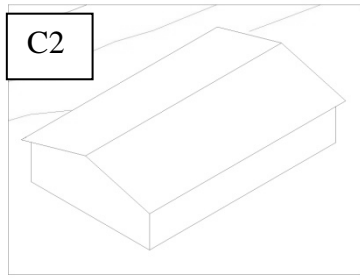
Kuva 34. Esityskuva puusepänverstaasta (Karhu 2010).

Taulukko 10. Puusepän verstaan tiedot

Pituus	~ 9 m
Leveys	~ 8 m
Korkeus	~ 6 m
Seinämateriali	HIRSI, PUNAMULTA
Kattomateriaali	TIILI 1970-LUVULLE ASTI, HUOPA
Rakentamisvuosi	1886
Purkamisvuosi	EI OLE PURETTU, SUOJELTU

4.4.2 Pyykki- ja pesutupa C2

Pyykki- ja pesutupa (Kuva 35) on ollut rautatieläisten ja heidän perheidensä käytössä. Rakennuksessa oli myös rautatieyhteisön sauna. Veturivarikon konttoriosan päälle rakennetusta vesitornista johdettiin vesi pyykkituvalle ja alueen kaivoihin. Kunnallistekniikka saatiin Kaipiaisiin vasta 1980-luvulla, joten tupa oli siihen asti aktiivisessa käytössä. Tiilisen pesutuvan (Liite 11) käyttöä syrjäytti viereiselle tontille rakennettu rivitalon sauna- ja pesutupa niin ikään 1980-luvulla.



Kuva 35. Esityskuva pyykki- ja pesutuvasta (Karhu 2010).

Taulukko 11. Pyykki- ja pesutuvan tiedot

Pituus	~ 16 m
Leveys	~ 10m
Korkeus	~ 7,5 m
Seinämateriaali	TIILI
Kattomateriaali	TIILI
Rakentamisvuosi	1890
Purkamisvuosi	EI OLE PURETTU, SUOJELTU

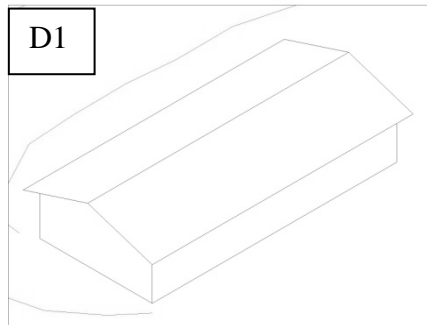
4.5 Rakennusryhmä D

Varikon takana oli kolmen rakennuksen muodostama ryhmä, joka koostui metallipajasta, hiilivajasta ja varastorakennuksesta. Metalliseppä takoi pajassa ahjon ääressä metallisia työkaluja, rakennus- ja varaosia rautatieläisten ja kyläläisten käyttöön. Hiilivaja oli varastona ahjoon tarkoitetuille hiilille. Varastorakennuksessa säilytettiin muun muassa ratatyökaluja.

4.5.1 Metallipaja D1

Metallipaja näyttäisi olleen edellä olevan valokuvan (Liite 12) mukaan pitkänurkkainen hirsirakennus. Kattomateriaalina on ollut todennäköisesti tiili, sillä ahjon kuumeneminen ja harhailevat kipinät olisivat voineet sytyttää päre- tai huopakaton. Peltikatto on ollut vain alueen suurimmissa ja tärkeimmissä rakennuksissa. Ainakin länsipäädystä oli sisäänkäynti. Pohjoisseinällä ei näytä olevan ikkunaa, joten ne sijoittuivat todennäköisesti itä- ja eteläseinille. Rakennuksen kaakkoisella puolella oli hiilivaja, lähes kiinni metallipajassa. Hiilen siirtäminen pajaan on voinut tapahtua jonkinlaista kourua pitkin erillisen luukun tai ikkunan

kautta. On myös mahdollista että rakennuksen toisessa päässä on ollut tuplaovi (Kuva 36).



Kuva 36. Esityskuva metallipajasta (Karhu 2010).

Taulukko 12. Metallipajan tiedot

Pituus	~ 10 m
Leveys	~ 5 m
Korkeus	~ 3,5 m
Seinämateriaali	HIRSI
Kattomateriaali	TIILI
Rakentamisvuosi	1870-LUKU
Purkamisvuosi	1970-LUKU

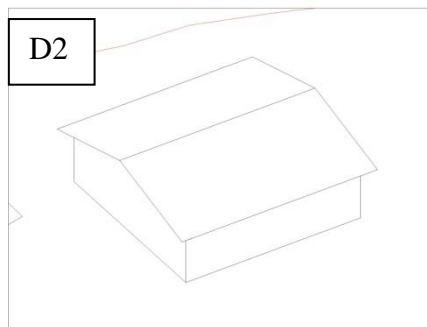
Valokuvasta jäljentämällä oli mahdollista piirtää havainnollistava esityskuva (Kuva 37). Valokuvasta on mahdollista päätellä joitakin mittasuhteita, mutta tarkkoja etäisyyksiä on vaikea saada selville kuvan laadusta ja epäselvästä tarkennuksesta johtuen.



Kuva 37. Esityskuva metallipajasta (Karhu 2010).

4.5.2 Metallipajan hiilivarasto D2

Metallipajan kaakkoispuolella oleva hiilivarasto (Kuva 38) oli Ratapihajaoston kartan mukaan lähes kiinni metallipajassa. Hiilien siirtäminen on tapahtunut joko jonkinlaista kourua tai luukkua hyödyntäen. On myös mahdollista, että pajarakennuksen itäpäässä oli suuri ovi tai tuplaovet. Hiilivarastosta ei ole mitään kuvallista tietoa saatavilla. Tällä hetkellä ainoat tiedot ovat kartasta saatavat karkeat sijainti- ja mittatiedot (Taulukko 13). Alatalo pystyi vahvistamaan rakennuksen hiilivarastoksi.



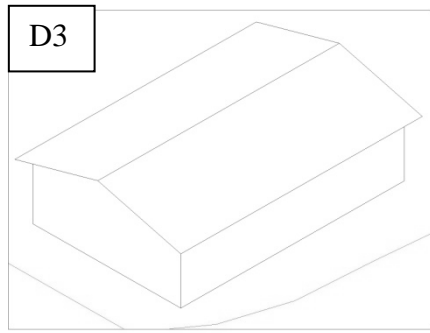
Kuva 38. Esityskuva metallipajan hiilivarastosta (Karhu 2010).

Taulukko 13. Metallipajan hiilivarasto

Pituus	~ 6,5 m
Leveys	~ 6,5 m
Korkeus	-
Seinämateriaali	-
Kattomateriaali	-
Rakentamisvuosi	1870-LUKU
Purkamisvuosi	1970-LUKU

4.5.3 Metallipajan varastorakennus D3

Metallipajan pohjoispuolella oli hieman pajaa suurempi varastorakennus. Varaston läntisessä päädyssä oli kaksi oviaukkoa. Tässä varastorakennuksessa säilytettiin pääasiassa ratatyökaluja (Kuva 39).



Kuva 39. Esityskuva metallipajan varastorakennuksesta (Karhu 2010).

Rakennus näyttäisi erään heikkolaatuisen kuvan (Liite 12) perusteella olleen pitkänurkkainen hirsirakennus. Oven vasemmalla puolella saattaisi olla följari, eli johtopuu. Följari on pystysuunnassa hirsiseinää vasteen kiinnitetty hirsi, jonka tarkoitus on sitoa seinää ja säilyttää seinän ryhti. Tulkinta kuvasta on kuitenkin kyseenalainen, sillä Alatalo muistelsi rakennuksen olevan pystyyn harvalaudoitettu seiniltään. Kattomateriaalina on saattanut olla tiili, sillä lähellä olevissa rakennuksissa (esimerkiksi rakennusryhmä C) on ollut tiilikatto. Rakennus voidaan ajoittaa metallipajan kanssa samalle ajanjaksolle (Taulukko 14).

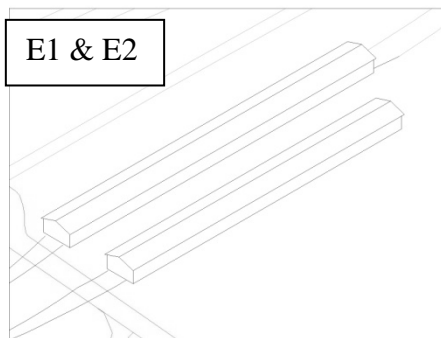
Taulukko 14. Metallipajan varastorakennus

Pituus	~ 9,5 m
Leveys	~ 6,5 m
Korkeus	~ 4 m
Seinämateriaali	HARVALAUDOITUS
Kattomateriaali	TIILI
Rakentamisvuosi	1870-LUKU
Purkamisvuosi	1970-LUKU

Radan rakentamista varten jouduttiin hankkimaan ja teettämään paljon erilaisia työkaluja. Ratatöiden valmistuttua osa työkaluista jäi käyttämättömäksi, osa taas kuljetettiin muille ratatyömaille. Käyttämättömät työkalut saatettiin määrätä huutokaupattavaksi. Kaipiaisen asemalla järjestettiin Rautatien johtokunnan määräämä huutokauppa 13. ja 14. maaliskuuta 1871. (Suomen Wirallinen Lehti nro 24. 1871.)

4.6 Rakennusryhmä E

Asemamiljöön rakentuessa pystyyn pitkät vaunuliiterit tarjosivat ihailtavaa niin kyläläisille kuin matkustajille. Ohi kulkevan junan ikkunasta saattoi ulos katsoessaan nähdä pitkän rakennuksen. Vaunuliitereitä oli vierekkäin kaksi joista pohjoisempi, pidempi liiteri, oli lähempänä päärataa. Liitereissä säilytettiin muun muassa vetureita, vaunuja ja ratatyökoneita. Myöhemmin liiterit tulivat tunnetuiksi sillä niiden turvissa rautatiekalusto säilyi lähes koskemattomana aina 1980-luvulle saakka (Kuva 40).



Kuva 40. Esityskuva vaunuliitereistä (Karhu 2010).

4.6.1 Eteläinen vaunuliiteri E1

Vaunuliitereissä säilytettiin rautatiekalustoa. Alun alkaen liiterit olivat pelkästään vaunujen säilyttämistä varten, mutta veturivarikon purkamisen jälkeen osa Kaipiaisten höyryvetureista siirrettiin vaunuliitereihin. Vaunuliitereihin saapui lopulta vetureita säilytykseen ympäri Suomea, erityisesti sähköisten vetureiden yleistyttyä.

Vaunuliitereistä vietiin vetureita muun muassa Myllymäelle turvaan sodan aikana.

Molemmat vaunuliiterit on rakennettu todennäköisesti 1870-luvun aikana (Taulukko 15), samaan aikaan veturivarikon kanssa. Eteläinen vaunuliiteri purettiin 1960-luvun aikana. (Kuva 41; Liite 13). Sieltä vaunut siirrettiin Hyvinkäälle Rautatiemuseoon.

Liitereistä muodostui eräänlainen rautatiehistorian aikakone, sillä liiterin aarteet säilyivät ehjinä aina 1980-luvulle asti. Hyvinä esimerkkeinä mainittakoon tsaarin keisarilliset vaunut sekä Juhani Ahon Rautatiehen perustuvassa elokuvassa *Matti ja Liisa* käytetty höyryveturi. Nämä löytyvät nykyään Hyvinkään Rautatiemuseosta. (Alatalo 2010.)



Kuva 41. Eteläinen vaunuliiteri luoteesta päin kuvattuna. Taustalla Kaipiaisten kansakoulurakennus eli ns. Sirviön talo (Tuntematon).

Taulukko 15. Eteläisen vaunuliiterin tiedot

Pituus	~ 90m
Leveys	~ 8 m
Korkeus	~ 7 m
Seinämateriaali	LAUTA, PYSTYRIMALAUDOITUS, PUNAMULTA
Kattomateriaali	HUOPA
Rakentamisvuosi	1870-LUKU
Purkamisvuosi	1960-LUKU

4.6.2 Pohjoinen vaunuliiteri E2

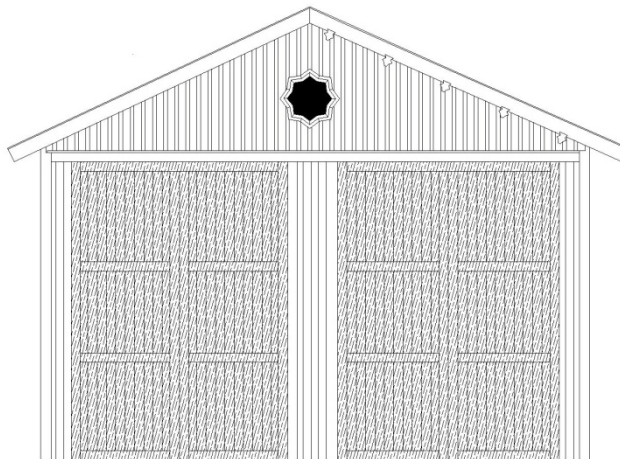
Pohjoinen vaunuliiteri oli noin sata metriä pitkä (Kuva 42), eli noin kymmenen metriä pidempi kuin eteläinen liiteri. Vaunuliiteri oli niin ikään ulkovuoraukseltaan pystyrimalaudoitettu. Kuvista päättelemällä kyse on noin kuusi tuumaa leveästä laudasta ja noin puolitoista tuumaa leveästä rimasta (Liite 14). Ainakin myöhäisempinä aikoina kattomateriaalina oli kolmiorimahuopakatto. Alatalo muistaa Valtionrautateiden huoltaneen kattoja useasti. Ne tervattiin säännöllisin väliajoin joten vuotoja ei koskaan ollut. Kaikki asuin- ja talousrakennukset tervattiin yleensä saman kesän aikana. (Alatalo 2010.)



Kuva 42. Esityskuva vaunuliiterin mittasuhteista. Liiteri oli noin 100 m pitkä ja seitsemän metriä korkea (Karhu 2010).

Ikkuna-aukoilla oli koristellut pielet, mutta ikkunoissa ei ollut laseja vaan mustaksi maalatut levyt peittona. Sisätiloissa työskennellessä valaistuksen lisäämiseksi avattiin luukut aina tarvittaessa. Pohjoisesta liiteristä otetuista kuvista näkee, että jossain vaiheessa noin puolet ikkuna-aukoista peitettiin lautavuorauksen alle. Myös koristeluista luovuttiin ja puitteet yksinkertaistuiivat. Pohjoista liiteriä kunnostettiin vuosina 1955 ja 1956. Siihen aikaan Kaipiaisiin suunniteltiin rautatiemuseota, joka nykyään sijaitsee Hyvinkäällä. Sodan aikana Myllymäelle siirretyt aarteet vietiin Hyvinkäälle näytteille. (Alatalo 2010; (Helsingin Sanomat 1956.)

Pohjoisesta liiteristä otetuista valokuvista näkee, että liiterien päissä oli suuret pariovet (Kuva 43). Vaunuliitereihin johti vierekkäin kahdet raiteet, joten katettua raidetta oli kahdessa pitkässä vaunuliiterissä yhteensä noin 350 metriä. Pohjoisliiterin kunnostustöiden jälkeen länsipääty laudoitettiin umpeen pientä oviaukkoa lukuun ottamatta. Todennäköisesti kunnostustöiden yhteydessä huopakatto on tervattu vedenpitävyyden varmistamiseksi (Taulukko 16).



Kuva 43. Esityskuva pohjoisen vaunuliiterin itäpäädyistä. Rästyskoristelut olivat vain radanpuoleisella sivulla. Alussa vaunuliiterien molemmat päädyt olivat tuplaovisia kuten kuvassa (Karhu 2010).

Taulukko 16. Pohjoisen vaunuliiterin tiedot

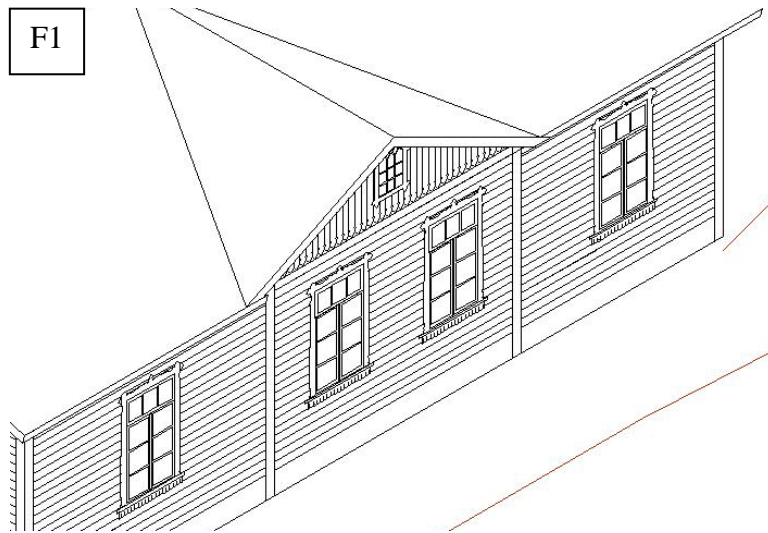
Pituus	~ 100 m
Leveys	~ 8 m
Korkeus	~ 7 m
Seinämateriaali	LAUTA, PYSTYRIMALAUDOITUS, PUNAMULTA
Kattomateriaali	HUOPA
Rakentamisvuosi	1870-LUKU
Purkamisvuosi	1990-LUVUN ALKU

4.7 Rakennusryhmä F - Asemapäälliköntalo F1

Asemapäälliköntalo (Liite 15) sijaitsee noin 150 metriä rautatieasemalta itään päin, ratojen pohjoispuolella. Rakennus on suuri, Rakennusperintörekisterin mukaan vuodelle 1881 ajoittuva ylellisempi asuintalo, jossa on nimensä mukaan asunut asemapäällikkö perheineen. Rakennus on suunniteltu julkisivuiltaan koristeelliseksi, ja esimerkiksi ikkunapuitteet ovat tyyliltään samanlaiset kuin rautatieasemassa (Kuva 44). Asemapäälliköntalon lähellä ovat sijainneet vanha armeijan kenttäkeittiö ja Valtionrautateiden kansakoulu.

Rakennuksessa on ainakin kaksi suurempaa salia, kammari ja keittiö.

Asemapäälliköntalossa on ollut asukkaita lähes aina. Taloon liittyy myös muutakin toimintaa. Asemapäälliköntalo toimi Kaipiaisten nuorisokerhon toimitiloina 1990-luvun loppupuolella ja 2000-luvun alussa. Nykyään talo on yksityisomistuksessa ja peruskorjattu perinteisin menetelmin viimeisen 5 vuoden aikana. Lappeenrannan suunnasta tultaessa ja kylän läpi ajettaessa asemapäälliköntalo ja itäinen asuinkasarmi tarjoavat ohikulkijalle kaunista katseltavaa 1800-luvun lopun väreissä ja ikkunakoristeluissa (Taulukko 17).



Kuva 44. Esityskuva asemapäällikön radanpuoleisen julkisivun ikkunakoristeluista (Karhu 2010).

Taulukko 17. Asemapäälliköntalon tiedot

Pituus	~ 15 M
Leveys	~ 10 M
Korkeus	~ 5M
Seinämateriaali	HIRSI, LAUTAVUORAUUS
Kattomateriaali	HUOPA
Rakentamisvuosi	1881
Purkamisvuosi	YKSITYISKÄYTÖSSÄ

Asemapäälliköntalo on hyvin funktionsa säilyttänyt rakennus. 2000-luvun alussa se oli peruskunnoltaan hieman ränsistynyt, mutta nykyiset asukkaat ovat Museoviraston ohjauksella saaneet peruskunnostettua rakennuksen edustavaan kuntoon. Eteläisen kaksoisvahtituvan ja itäisen asuinkasarmien ohella asemapäälliköntalo edustaa hyvin 1800-luvun lopun asuintaloarkkitehtuuria Kaipiaisissa.

4.8 Rakennusryhmä G

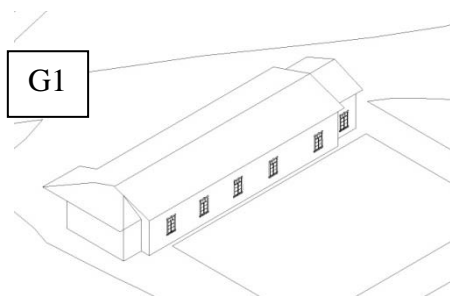
Rakennusryhmä G sisältää itäisen asuinkasarmien ja ulkorakennuksen.

Kasarmirakennuksen kiinteistö sijaitsee rautatieaseman pohjoispuolella, heti radan varressa. Nykyisin kiinteistöön kuuluu myös osa asemapuistoa ja vanha kaivo.

Kasarmien kiinteistö on ollut asuinkäytössä rakentamisvuodesta lähtien.

4.8.1 Itäinen asuinkasarmi G1

Itäinen asuinkasarmi (Liite 16) on 1890-luvulla (Taulukko 18) rakennettu asuinrakennus, ja se on ollut pääosin ravintolan henkilökunnan käytössä. Vuonna 1913 loppuneen ravintolatoiminnan jälkeen asuinkasarmissa on ollut asukkaita tähän päivään saakka (Kuva 45). Hyvässä maalipinnassa oleva rakennus erottuu edukseen ympäristöstä.



Kuva 45. Esityskuva itäisestä asuinkasarmista (Karhu 2010).

Taulukko 18. Itäisen asuinkasarmin tiedot

Pituus	~ 25 m
Leveys	~ 7,5 m
Korkeus	~ 6 m
Seinäateriaali	HIRSI, LAUTAVUORAUUS, KELTAMULTA
Kattomateriaali	TIILI
Rakentamisvuosi	1890
Purkamisvuosi	EI OLE PURETTU, YKSITYISKÄYTÖSSÄ

Kasarmin länsipuolella on asemanpuisto. Kuten muut asema-alueiden puistot, se on ollut aikoinaan säännöllisesti ja hyvin hoidettu. Puisto on koostunut rautatieasemalta kylän keskustaan johtavasta polusta, jonka varrelle on istutettu lehmuksia.

Puistopolusta on haarautunut puistokaivon (Kuva 46) eteläpuolitse kulkeva polku itäisen kasarmin pihaan. Kasarmin ja puiston alue on ollut aikoinaan kyläläisten mieleen, mutta on harmillisen huonossa kunnossa tänä päivänä.



Kuva 46. Asemapuiston kaivo talvella 2010 (Karhu 2010).

Nykyään kasarmin kiinteistöön kuuluva asemapuiston kaivo vaatii kiireisesti restaurointitoimenpiteitä. Se olisi mahdollista vielä palauttaa 1800-luvun lopun loistoon. Kaivo oli aktiivisesti käytössä 1980-luvulle asti kunnes kunnallistekniikka saatiin kylälle. Restauroidu kaivo voisi toimia Kaipiaisten asema-alueen informaatiopisteenä. Kaivon suljetun oven sisään voisi esimerkiksi suunnitella opastaulun alueesta. Pienillä yksinkertaisilla ratkaisuilla kaivo saisi ansaitsemaansa huomiota ja huolenpitoa.

4.8.2 Itäisen asuinkasarmin talousrakennus G2

Kasarmin talousrakennus ajoittuu Rakennusperintörekisterin mukaan vuodelle 1879, eli yli kymmenen vuotta aikaisemmin kuin päärakennus. (Taulukko 19). Rakennusta on laajennettu myöhemmin. Vanhin osa muistuttaa tyypillistä kaksoisvahtitupaa. Talousrakennus on saattanut toimia apukeittionä asemaravintolalle. Ravintolan ja itäisen kasarmin vuorovaikutuksesta on harmillisen vähän suullista tietoa jäljellä. Rakennuksessa on muun muassa varastotilat. Itäpäässä on sisäänkäynti vanhaan viinikellariin. Viinikellarissa säilytettiin aikoinaan ravintolassa tarjoiltavia viinejä. Itäisen asuinkasarmin kiinteistön omistajia ei tavoitettu tutkimuksen aikana, joten kuvauslupaa pihapiirissä ei ollut.

Taulukko 19. Itäisen asuinkasarmin talousrakennuksen tiedot

Pituus	~
Leveys	~
Korkeus	-
Seinäateriaali	HIRSI, LAUTAVUORAUUS, PUNAMULTA
Kattomateriaali	HUOPA
Rakentamisvuosi	1879
Purkamisvuosi	EI OLE PURETTU, YKSITYISKÄYTÖSSÄ

4.9 Rakennusryhmä H

Tähän rakennusryhmään kuuluu kaksoisvahtitupa ja sen ulkorakennus.

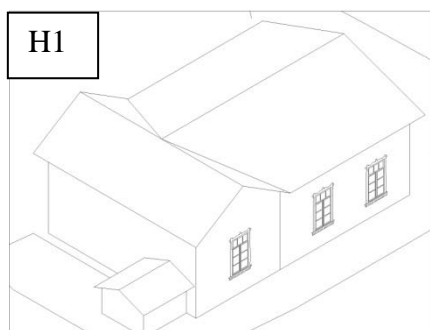
Ulkorakennuksen takana on ulkovessa, mutta se jää ryhmittelyn ulkopuolelle.

Vessarakennuksesta löytyy valokuva Liitteet -osiossa. Valokuvista voi nähdä, että vahtituvan kiinteistö on hienolla paikalla asemapuiston yhteydessä.

4.9.1 Eteläinen kaksoisvahtitupa H1

Eteläinen kaksoisvahtitupa (Liite 17) sijaitsee asemapuiston läntisellä puolella, lähellä asemapuiston kaivoa. Rakennus kulkee myös nimellä junanlähettäjäntalo.

Rakennuksessa on aikanaan asunut asema- ja ratahenkilökuntaa ja nykyään se on edelleen asuinkäytössä. Viimeisin junanlähettäjäin perhe on muuttanut pois talosta 1960-luvulla, jonka jälkeen rakennus on ollut myös muiden kuin rautatieläisten käytössä (Kuva 46; Taulukko 20)



Kuva 46. Esityskuva eteläisestä kaksoisvahtituvasta (Karhu 2010).

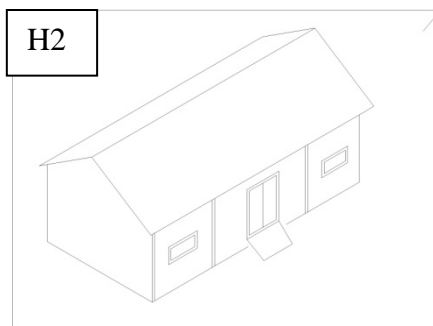
Taulukko 20. Eteläisen kaksoisvahtituvan tiedot

Pituus	~ 12 m
Leveys	~ 9,5 m
Korkeus	-
Seinäateriaali	HIRSI, LAUTAVUORAUUS, KELTAMULTA
Kattomateriaali	HUOPA
Rakentamisvuosi	1880
Purkamisvuosi	EI OLE PURETTU, YKSITYISKÄYTÖSSÄ

Rakennus on hirsirunkoinen ja ajoittuu Rakennusperintörekisterin mukaan vuodelle 1880. Kaksoisvahtitupa on kunnostettu viimeisen viiden vuoden aikana Museoviraston ohjeiden mukaan. Lautaverhoilu on keltaiseksi maalattu, ja nurkkalaudat ja ikkunanpuitteet ovat valkoiset. Allekirjoittaneen muistitiedon mukaan rakennus on ollut sitä ennen keltaokran värinen ja nurkka- ja koristelaudat ovat olleet tummemmalla värillä maalatut.

4.9.2 Eteläisen kaksoisvahtituvan ulkorakennus H2

Kaksoisvahtituvan pihapiiriin kuuluvassa ulkorakennuksessa (Liite 17) on saunatilat ja puuliiteri. Saunatila on rakennettu rakennuksen länsipäättyyn todennäköisesti 1990-luvun lopussa. Sitä ennen saunatila on toiminut suojana kotieläimille, eli navettana. Rakennus on pituus- ja leveysmitoiltaan noin 10 metriä x 5,5 metriä. Ulkorakennuksen korkeus on noin 5 metriä (Kuva 48; Taulukko 21).



Kuva 48. Esityskuva eteläisen vahtituvan ulkorakennuksesta (Karhu 2010).

Taulukko 21. Eteläisen kaksoisvahtituvan ulkorakennuksen tiedot

Pituus	~ 10 m
Leveys	~ 5,5 m
Korkeus	~ 5 m
Seinämateriaali	HIRSI, LAUTAVUORAUUS, PUNAMULTA
Kattomateriaali	HUOPA
Rakentamisvuosi	1880
Purkamisvuosi	EI OLE PURETTU, YKSITYISKÄYTOSSÄ

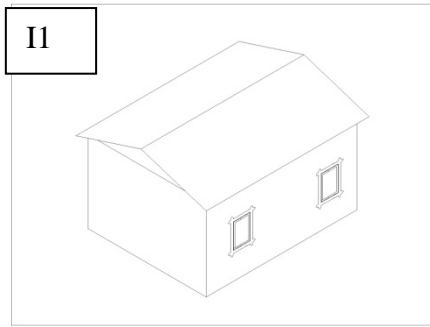
Rakennus on vastikään maalattu. Se näyttäisi olevan rakenteellisestikin hyvässä kunnossa. Kaksoisvahtituvan kiinteistö on juuri vaihtanut omistajaa joten uudet asukkaat tulevat asumaan mukavassa ympäristössä puiston lehmusten varjossa. Tältä kiinteistöltä on myös hyvät kulkuyhteydet kylän keskustaan.

4.10 Rakennusryhmä I

Tästä rakennusryhmästä ei ole paljon tietoja. Pihapiiriin kuuluu kaksoisvahtitupa, ulkorakennus ja kellarirakennus. Kiinteistön pohjoispuolella on lähimymälä Sale Ympäristön tontti joten rakennukset ovat siis erittäin keskeisellä paikalla kylän keskustassa. Kiinteistön länsipuolella on Lopotinkuja, jonka varrella on muita kylän vanhempia rakennuksia. Rakennusryhmä on aina ollut asutettuna, tosin viime vuosina se on enemmän toiminut kesäasuntona.

4.10.1 Pohjoinen kaksoisvahtitupa II

Rakennus (Liite 19) on hirsirunkoinen kaksoisvahtitupa (Kuva 49). Se on varsin vähän aikaa sitten peruskorjattu. Osa ikkunapuitteista on vielä kiinnittämättä eteläseinällä. Vuoraus on maalattu punaiseksi, todennäköisesti punamultakeittomaalilla. Rakennuksen funktio asema-alueeseen jää epäselväksi. On oletettavaa, että rakennuksessa on asunut asemahenkilökuntaa perheineen, kenties asemamiehiä useammassa polvessa. Kaksoisvahtitupa on ollut asuinkäytössä tähän päivään asti. Rakennus ajoittuu vuodelle 1888 (Taulukko 22).



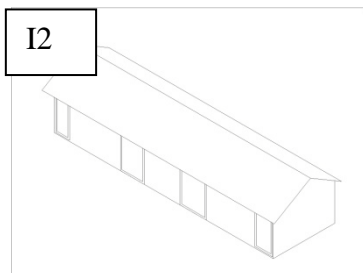
Kuva 49. Esityskuva pohjoisesta kaksoisvahtituvasta (Karhu 2010).

Taulukko 22. Pohjoisen kaksoisvahtituvan tiedot

Pituus	~ 9 m
Leveys	~ 7 m
Korkeus	~ 4,5 m
Seinäateriaali	HIRSI, LAUTAVUORAUUS, PUNAMULTA/ÖLIYMAALI
Kattomateriaali	HUOPA
Rakentamisvuosi	1888
Purkamisvuosi	EI OLE PURETTU, YKSITYISKÄYTÖSSÄ

4.10.2 Pohjoisen kaksoisvahtituvan ulkorakennus I2

Tästä rakennuksesta (Kuva 50) ei löytynyt kirjoitettua tietoa. Kyse on kuitenkin kaksoisvahtituvan eräänlaisesta varastorakennuksesta (Liite 20). Karkea arvio mitoista on mahdollista tehdä Ratapihajaoston kartasta. Kartta antaa pituudeksi 20 metriä ja leveydeksi noin neljä metriä. Valokuvasta päättelämällä korkeus saattaa olla kolme ja puoli metriä (Taulukko 23).



Kuva 50. Esityskuva pohjoisen kaksoisvahtituvan ulkorakennuksesta (Karhu 2010).

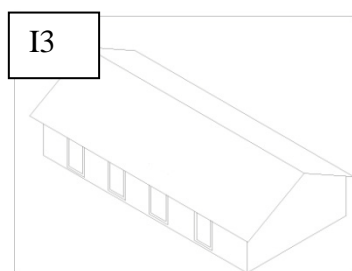
Taulukko 23. Pohjoisen kaksoisvahtituvan ulkorakennuksen tiedot

Pituus	~ 20 m
Leveys	~ 4 m
Korkeus	~ 3,5 m
Seinäateriaali	LAUTA- TAI HIRSIRUNKO, VAAKAPANELOINTI PUUNAMUUTA
Kattomateriaali	HUOPA
Rakentamisvuosi	1888
Purkamisvuosi	EI OLE PURETTU, YKSITYISKÄYTÖSSÄ

Rakennuksen runko saattaa olla lautatarvarasta tai hirrestä tehty. Vaakapanelointi eroaa tyylillään muista alueen rakennuksista, joten se voi olla myöhemmin asennettu. Vaakapanelointi muistuttaa valokuvan perusteella Kaipiaisten seurantalons vanhan osan panelointia. Rakennuksessa ei ole tulisijaa, mikä ilmenee savupiippujen puutteena. Rakennus on kohtalaisessa kunnossa.

4.10.3 Pohjoisen kaksoisvahtituvan kellari I3

Kellari (Liite 21) on ollut todennäköisesti kaikkien asema-alueen asukkaiden ja työntekijöiden käytössä. Tästä kertoo kellarin ovien määrä: kenties joka talolla/kasarmilla on ollut oma ovensa (Kuva 51). Kellari ei ole tiettävästi ollut aktiivisessa käytössä moneen kymmeneen vuoteen.



Kuva 51. Esityskuva pohjoisen kaksoisvahtituvan kellarista (Karhu 2010).

Taulukko 23. Pohjoisen kaksoisvahtituvan ulkorakennuksen tiedot

Pituus	~ 20 m
Leveys	~ 4 m
Korkeus	~ 3,5 m

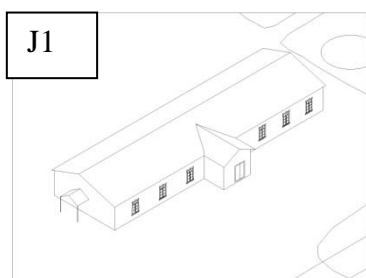
Seinäateriaali	LAUTARUNKO, LAUTAVUORAUUS, PIINAMIIHTA
Kattomateriaali	HUOPA
Rakentamisvuosi	MAHDOLLISESTI 1880-LUKU
Purkamisvuosi	EI OLE PURETTU, YKSITYISKÄYTÖSSÄ

4.11 Rakennusryhmä J

Rakennusryhmään J kuuluu kaksi pitkää asuinkasarmia, jotka on purettu 1970-luvulla. Alatalo on asunut nuoruudessaan näissä rakennuksissa. Siitä syystä hän muistaa hyvin asemanseudun rakennushistoriaa Asuinkasarmeissa asui monia muitakin perheitä, sillä kasarmirakennuksissa oli noin kolme asuntoa per rakennus. Näiden kahden pitkän asuinkasarmin länsipuolella oli myös kolmas lyhyempi asuinkasarmi, joka käsitti vain yhden huoneiston. Vähäisen tiedon vuoksi se jää pois ryhmittelystä, mutta tulee mainituksi tekstissä muilla tavoin.

4.11.1 Keskimäinen asuinkasarmi J1

Keskimäinen asuinkasarmi (Liite 22) sijaitsi lähempänä rautatieasemaa ja junanlähettäjäntaloa. Se oli kolmesta asuinkasarmista suurin. Kasarmin ajoituksesta ei ole tarkkaa tietoa, mutta vertailua tehdessä naapurirakennuksiin on sopivaa ajoittaa rakennus 1880-luvulle (Kuva 52.)



Kuva 52. Esityskuva keskimäisestä asuinkasarmista (Karhu 2010).

Ratapihajaoston kartan mukaan rakennus on ollut noin 30 metriä pitkä, eli hieman pidempi kuin nykyinen rautatieasema. Leveysmitaksi saadaan noin yhdeksän metriä. Korkeus on voinut olla arviolta 5–6 metriä (Taulukko 24).

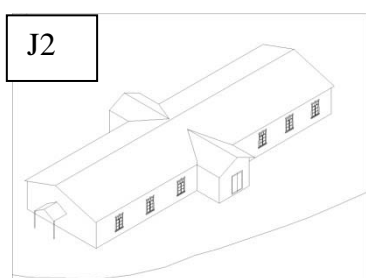
Taulukko 24. Keskimmäisen asuinkasarmin tiedot

Pituus	~ 30 m
Leveys	~ 9 m
Korkeus	~ 5,5 m
Seinäateriaali	HIRSIRUNKO, LAUTAVUORAUUS, KELTAMUJITA
Kattomateriaali	HUOPA
Rakentamisvuosi	MAHDOLLISESTI 1880-LUKU
Purkamisvuosi	1970-LUKU

Alatalo kertoo että eräs kyläläinen oli tehnyt purettujen kasarmien punahonkahirsistä itselleen sisustuksen asuntoonsa. Vaikka rakennus harmillisesti joutui purkutuomion alle, on hyvä huomata että on keksitty uusia käyttötarkoituksia materiaaleille. (Alatalo 2010.)

4.11.2 Läntinen asuinkasarmi J2

Läntinen asuinkasarmi (Kuva 53) oli hieman lyhyempi kuin vieressä oleva keskimäinen kasarmi. Siinä asui niin ikään useampi ratatyöläisen perhe. Matka työmaalle oli lyhyt. Kasarmien ja radan välissä oli hyvin hoidettu pensasaita. Kasarmien puutarhat olivat myös hyvin hoidetut.



Kuva 53. Esityskuva läntisestä asuinkasarmista (Karhu 2010).

Taulukko 24. Keskimmäisen asuinkasarmin tiedot

Pituus	~ 30 m
Leveys	~ 9 m
Korkeus	~ 5,5 m
Seinäateriaali	HIRSIUNKO, LAUTAVUORAUUS, KELTAMUJITA

Kattomateriaali	HUOPA
Rakentamisvuosi	MAHDOLLISETI 1880-LUKU
Purkamisvuosi	1970-LUKU

4.12 Rautatieläisten koulu ja pumppuasema

Ensimmäinen rautatieläisten koulu toimi Parollin talossa, joka sijaitsee aseman kohdalta sata metriä etelään. Parollin talo on Kaipiaisten vanhin rakennus tällä hetkellä. Rakennuksen ollessa nuori 1800-luvun lopulla, koulua kävivät vain harvat ja valitut. Rautatieläisten kouluun ei yleensä otettu mielellään muita lapsia. Myöhemmin Rautatiehallitus myönsi luvan rakennuttaa isomman koulun radan toiselle puolelle, nykyisen linkkimaston tontille (noin 50 metriä itään itäisestä kasarmista) (Kuva 54). Koulu toimi aktiivisesti kunnes kunta rakennutti lainmukaisesti oman kansakoulun. Rakennus sijaitsi vaunuliiterien itäpuolella. Suurempi kansakoulurakennus valmistui vuonna 1927.



Kuva 54. Valtionrautateiden kansakoulu Kaipiaisissa. Ikkunakoristelu ja graniittisokkeli ovat perinteistä rautatietyyliä (Tuntematon).

Pumppuasema sijaitsee rautatieasemasta muutama sata metriä etelään, nykyisen Enäjärvelle menevän päätien varrella. Rakennus on yksityisomistuksessa. Alatalon kokoelmassa pumppuaseman rakennuspiirustukset jotka ajoittavat rakennuksen

vuodelle 1880. Rakennuspiirustusten koosta johtuen siirto elektroniseen muotoon oli hankalaa. Ohessa on kuva pumppurakennuksesta (Kuva 55).



Kuva 55. Valokuva pumppuasemasta. Täältä pumpattiin vesi veturivarikon konttoriosan vesitorniin (Alatalo 2010).

Muita mainittavia rakennuksia on pienempi asuinkasarmi lännessä, erilaiset ulkorakennukset (joita on nähtävissä Liitteen 22 kuvassa L52), sotilaskeittiö, sekä lastausasemat ja vaihdekopit. Näiden rakennusten osalta tutkittava alue olisi kuitenkin levinnyt aikatauluun suhteutettuna liian suureksi. Tästä huolimatta poisjääneet rakennukset tulee huomioida tämän tutkimuksen uusissa versioissa ja painoksissa. Tutkittavaa kyllä riittää Kaipiaisten asema-alueella.

5 YHTEENVETO

Rakennusten tutkiminen vanhojen valokuvien kautta on työlästä. Se vaatii alueen maantieteellistä tunnistamista ja tietynlaista teoreettista otetta. On osattava oivaltaa alueen merkityksen kannalta tärkeät vuodet ja niiden vaikutus rakennusten ulkonäköön, tai äärimmilleen vietyinä, olemassaoloon. Siinä mielessä allekirjoittaneelle tämä opinnäytetyö on sopinut täydellisesti. Tällainen työ ei kuitenkaan lopu koskaan.

Tässä tutkimuksessa on tutkittu yhteensä 25 eri kohdetta asema-alueelta. Tutkimus ei ole ollut tasapuolinen, sillä tiedon määrä on vaihdellut rakennuksesta riippuen. Tietomäärällisesti tutkimus painottuu rautatieasemaan ja varikkorakennukseen, joilla on ollut kenties tärkein funktio asema-alueen toiminnassa. Vaunuliitereiden kulttuurihistoriallinen merkitys on myös ollut kiistaton.

Hyvinkään Rautatiemuseossa vierailut ja keisarin vaunuihin tutustunut voi olla iloinen, ettei pohjoisen vaunuliiterin katto romahtanut jo esimerkiksi talvella 1925. Se olisi ollutkin mahdotonta, sillä asema-alueen rakennukset olivat silmäteriä niiden asukkaille. Ne olivat paljon enemmän kuin pelkkiä asuinrakennuksia ja työpaikkoja. Kaipiaisten asema-alueen rakennukset symboloivat asukkaille voittoa vaikeuksista, joka kärjistyi radan rakentamisen aikana. Tästä johtuen jokainen hirsi tai tiili, koristelauta tai graniittisokkeli on tärkeitä alueen historialle.

Tutkimuksen luonne muuttui rakennuksia tutkittaessa. Lähtökohtana allekirjoittaneella oli rakennusten eräänlainen arvottaminen niiden ominaisuuksien, kuten iän ja käyttötarkoituksen mukaan. Tämä tutkimustavoite kuitenkin jäi toisarvoiseksi, sillä rakennusten muodostaman alueen dynaaminen luonne estää niiden tutkimisen yksittäisinä kohteina. Rautatieasema ei olisi mitään ilman ympäröiviä rakennuksia. Asuintalot ovat rakentuneet niin ikään toistensa rinnalle, apu- ja talousrakennuksista puhumattakaan. Suojelemalla koko alueen historiaa yksittäisten rakennusten sijaan luomme paremman identiteetin Kaipiaisten rautatieaseman rakennusyhteisölle. Suojelemme itseämme.

6 ASEMA-ALUEEN NYKYTILANNE JA LOPPUSANAT

Kaipiaisten rautatieaseman seutu on nykyään hiljentynyt. Henkilöliikennettä ei ole ollut yli 30 vuoteen ja rautatieasema on ollut ilman miehitystä lähes kymmenen vuotta. Asemakaavat ovat suojeltuja, joten asukkailta vaaditaan normaalia enemmän asumisen suhteen. Tästä huolimatta Kaipiaisten asema-alueen rakennukset ovat olleet suosittuja asuinpaikkoja. Siitä kertoo rakennusten tämän hetkinen hyvä kunto.

Kaipiaisten asema-alueen rakennusten purkamiseen on ollut monia syitä. Rakennusten käyttö on vähentynyt 1970-luvulle siirryttäessä. 1960-luvulla Kaipiaisiin rakennettu Valtionrautateiden Kiskohitsaamo toi paljon uusia työpaikkoja kylälle, samoin nykyinen Rehuraisio Oy:n ja Ciba Oy:n tehdasalue. Kasvava työllisyys on saattanut olla merkittävä vaikutustekijä seutukaavan uudistamisessa. Vanhoja käyttämättömiä rakennuksia on haluttu purkaa uusien asuintalojen alta pois. Tämä on ollut osa ajan henkeä, mutta harmillista on vaikutuksien pysyvä luonne.

Asemanseudun olemassa olevat asuinrakennukset ovat edelleen niille suunnitellussa käytössä. Joitakin talous- ja apurakennuksia on vielä pystyssä, mutta osa niistä on ilman käyttöä. Suomen Valtionrautateiden omaisuus on vuosien saatossa siirtynyt

yksityisomistukseen. Asuinrakennusten osalta se on ollut hyvä asia, sillä moni asukas on tehnyt korjaustoimenpiteitä rakennuksiin perinteisin tavoin. Asema-alueella on rakennuksia jotka ovat tukalassa tilanteessa. Tavallinen yksityinen henkilö ei voi niitä helposti ostaa koska sitoutuu asemakaavasuojelulain alaisuuteen. Pelastaviin toimenpiteisiin on hankala ryhtyä, sillä yksityisen ihmisen rahoitus on usein tiukassa. Hyvän rahoituksen saaminen vaatii erinomaista hankesuunnitelmaa ja sitäkin parempaa dokumentointia kohteesta. Näiden rakennusten palauttaminen käyttöön on täysin mahdollista.

On ymmärrettävää, että uusia käyttötarkoituksia on vaikea keksiä rakennuksille, jotka ovat olleet pitkän aikaa poissa käytöstä. Usein käyttämättömyyteen on liittynyt joku käytännön syy. Esimerkiksi kunnallistekniikan saapuminen kylälle poisti käyttötarkoituksen kaivolta ja veturivarikon vesitornilta. Tästä johtuen on tärkeää vastaavasti löytää uusi käytännöstä kumpuava käyttötarkoitus. Puusepänerästä ei tarvitse tehdä enää nykypäivänä puutöitä. Pesutupaa on mahdollisuus hyödyntää muutenkin kuin pesemällä mattoja. Yhtälailta kaivolle voi löytää käyttöä, joka ei vaadi virtaavaa vettä. Aseman ja veturivarikon konttoriosan suhteen tilanne on samanlainen. Käytännön ratkaisuihin syntyneet rakennukset saavuttavat arvojen tasapainon niiden saadessa jatkaa elämistä. Ei yksin, vaan ihmisten, rautateiden tyttäreiden ja poikien kanssa.

LÄHTEET

Painetut lähteet:

Antila, Kimmo. 1994. Pietarin ja Viipurin teillä. Jyväskylä: Kaakkois-Suomen tiepiiri

Apunen, O. 1991. Itsenäisen Suomen historia 1. Jyväskylä: Weilin+Göös

Bergström, Matti. 1985. Pietarin rata – nälkärata – valtasuoni . Teoksessa *Rautatiemuseon vuosikirja 1984-1985*. Hyvinkää: Rautatiemuseon vuosikirjan toimituskunta.

Hassinen, E. 2006. Lahti – Pietari Kulttuurirata. Lahti: Lahden kaupunginmuseo ja Lahden kulttuuripääkaupunkihanke.

Helsingin Sanomat. 13.8.1990. Kaikki junat pysähtyivät Kaipiaisissa. Artikkel.

Helsingin Sanomat. 9.9.1956. Rautatiemuseo Kaipiaisiin. Artikkel.

Hämäläinen nro 37. 15.09.1870. Luettu digitaalisesti:

<http://digi.lib.helsinki.fi/sanomalehti/secure/query.html>, [Viitattu 11.02.2010]

Immeli, Heikki. 1991. Piletti Pietariin : Suomen kulkuneuvojen 100-vuotistaipaleelta. Helsinki: Suomen matkailuliitto.

Immonen, K. J. 1961. Valtion Rautatiet 1862–1962. Helsinki: Kirjayhtymä.

Klinge, Matti. 1997. Keisarin Suomi. (Kejsartiden) Suomennos: Marketta Klinge. Espoo: Schildt.

Raitio, K. 1903. Toinen lukukirja kansakoulujen tarpeiksi. Helsinki: WSOY.

Reijonen, Anna Maarit. 1998. Rautatierakennusten korjausohjeet 1 – Puurakennukset. Helsinki: Museoviraston julkaisu.

Suomalainen Wirallinen lehti nro 99. 23.08.1870. Luettu digitaalisesti:

<http://digi.lib.helsinki.fi/sanomalehti/secure/query.html>, [Viitattu 11.02.2010]

Suomen Wirallinen Lehti nro 107. 10.09.1870. Luettu digitaalisesti:
<http://digi.lib.helsinki.fi/sanomalehti/secure/query.html>, [Viitattu 12.02.2010]

Suomen Wirallinen Lehti no. 24, 25.02.1871. Luettu digitaalisesti:
<http://digi.lib.helsinki.fi/sanomalehti/secure/query.html>, [Viitattu 11.02.2010]

Tampereen Sanomat no 38, 20.09.1870. Luettu digitaalisesti:
<http://digi.lib.helsinki.fi/sanomalehti/secure/query.html>, [Viitattu 12.02.2010]

Uusi Suometar nro 70, 5.9.1870. Luettu digitaalisesti:
<http://digi.lib.helsinki.fi/sanomalehti/secure/query.html>, [Viitattu 12.2.2010]

Uusi Suometar nro 74. 19.09.1870. Luettu digitaalisesti:
<http://digi.lib.helsinki.fi/sanomalehti/secure/query.html>, [Viitattu 12.02.2010]

Uusi Suometar nro 86. 31.10.1870. Luettu digitaalisesti:
<http://digi.lib.helsinki.fi/sanomalehti/secure/query.html>, [Viitattu 11.02.2010]

Uusi Suometar nro 90, 14.11.1870. Luettu digitaalisesti:
<http://digi.lib.helsinki.fi/sanomalehti/secure/query.html>, [Viitattu 11.2.2010]

Uusi Suometar nro 99. 15.12.1870. Luettu digitaalisesti:
<http://digi.lib.helsinki.fi/sanomalehti/secure/query.html>, [Viitattu 04.02.2010]

Uusi Suometar no. 38b, 29.03.1871. Luettu digitaalisesti:
<http://digi.lib.helsinki.fi/sanomalehti/secure/query.html>, [Viitattu 11.02.2010]

Valanto, Sirkka. 1982. Suomen rautatieasemat vuosina 1857-1920. Helsinki:
Museovirasto. Rakennushistorian osasto.

Valanto, Sirkka & Ilonen, Juha & Iljäs, Teresia. 1984. Rautateiden arkkitehtuuri.
Helsinki: Suomen rakennustaiteen museo. Näyttelyjulkaisu.

Verkkolähteet:

Biografiakeskus. Stjernvall, Knut Adolf Ludvig. Suomen Kirjallisuuden Seura. Artikkelit. Saatavissa: <http://www.kansallisbiografia.fi/kenraalit/?gid=420>, [Viitattu 28.1.2010]

Rakennusperintörekisteri. Museovirasto. Saatavissa:

http://kulttuuriymparisto.nba.fi/netsovellus/rekisteriportaali/rapea/read/asp/r_default.aspx, [Viitattu 25.2.2010]

Suulliset lähteet:

Alatalo, Erkki 2010. Yksityishenkilö. [Useita haastatteluja aikajaksolla 1.9.2009–13.4.2010].

Piirustukset:

Ratapihajaosto. Kaipiaisen asema. Nro 304/2. Ratateknillinen toimisto. Helsinki: Valtionrautatiet. Viimeisin päiväys 26.2.1957. Erkki Alatalon yksityiskokoelma. [Kopio].

Ratapihajaosto. Kaipiaisten aseman ratapihakaavio. Ratateknillinen toimisto. Helsinki: Valtionrautatiet. 1923. Erkki Alatalon yksityiskokoelma. [Kopio].

Hynén, K. E. Kaipiais stations pumphus tomt. Rautatiearkisto. Helsinki: Valtionrautatiet. Päiväys: 2.5.1882. Erkki Alatalon yksityiskokoelma. [Kopio].

Ritning till pumphus vid Kaipiais station. 1880. Rakennuspiirustus. Ei signeerausta. Erkki Alatalon yksityiskokoelma.

KUVALUETTELO:

Kuva 1. Kaipiaisten rautatieasema talvella 2010. Karhu 2010.

Kuva 2. Hevosvetoinen hiilivaunu. Vuranch 2010. Saatavissa:
<http://www.coalcampmemories.com>, [Viitattu 24.3.2010]

Kuva 3. Piirros George Stephensonin ”Rocket” –veturista. Stephenson 1929.
Saatavissa: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Steam_locomotive_rocket.png,
[Viitattu 24.3.2010]

Kuva 4. Saimaan kanava. Inha 1901. Saatavissa:
<http://personal.inet.fi/koti/pertti.itkonen/inha.htm>, [Viitattu 2.4.2010]

Kuva 5. J. V. Snellman. Tuntematon. Saatavissa:
http://commons.wikimedia.org/wiki/File:JV_Snellman.jpg, [Viitattu 2.4.2010]

Kuva 6. Helsinkiä 1800-luvun lopulla. Oikealla Johanneksen kirkko. Inha 1890.
Saatavissa: <http://www.vanhatkuvat.fi/product/58/helsinki-johanneksen-kirkko-1800-luvun-lopulla>, [Viitattu 2.4.2010]

Kuva 7. Näkymä Pietarista 1800-luvun lopulta. Tuntematon. Saatavissa:
<http://englishrussia.com/index.php/category/history/page/21/>, [Viitattu 2.4.2010]

Kuva 8. Knut Stjernvall. Tuntematon. Saatavissa:
<http://www.valt.helsinki.fi/staff/parikka/Vantaa/helpit/uimo203.jpg>, [Viitattu
24.3.2010]

Kuva 9. Esityskuva piiriäon havainnollistamiseksi. Karhu 2010.

Kuva 10. Pääosin naisista koostuva topparoikka Kaipiaisen – Tirva –rataosuudelta.
Tuntematon. Erkki Alatalon yksityinen kokoelma.

Kuva 11. Kaipiaisten rautatieaseman loggia –tyyliset sivukatokset. Tuntematon. Erkki
Alatalon yksityinen kokoelma.

Kuva 12. Utin vanha asema oli koristelultaan samaa tyyliä kuin Kaipiaisten asema. Tuntematon. Erkki Alatalon yksityinen kokoelma

Kuva 13. Järvelän asema. Huomaa yhdennäköisyys Utin vanhan aseman kanssa. Längman 2004. Saatavissa: <http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Järvelä.jpg>, [Viitattu 7.4.2010]

Kuva 14. Riihimäen vanha asema. Tuntematon. Saatavissa: <http://koti.mbnet.fi/akiranta/asema.htm>, [Viitattu 7.4.2010]

Kuva 15. Esityskuva alueesta. Suurempi versio löytyy LIITTEET –osiosta. Karhu 2010.

Kuva 16. Ratojen välissä oleva rautatieasema. Taustalla on yksityisomistuksessa oleva asemapäälliköntalo. Karhu 2010.

Kuva 17. Kaipiaisten vanha rautatieasema luoteesta päin kuvattuna. Tuntematon. Erkki Alatalon yksityinen kokoelma.

Kuva 18. Esityskuva vanhasta rautatieasemasta. Karhu 2010. Isometrinen luonnos.

Kuva 19. Maalisävy Super Panu 642 Kartanonvalkoinen PM1. Teknos 1984. Maalimainos.

Kuva 20. Maalisävy Super Panu 637 Käpy PM4. Teknos 1984. Maalimainos.

Kuva 21. Tyypillistä ikkunakoristelua Pietari -radan varrella. Karhu 2010.

Kuva 22. Maria ja Julius Sundgrenin omistama entinen hotelli Kleinehs Helsingissä. Ståhlberg 1890. Saatavissa: [http://trip.abo.fi/cgi-bin/thw?\\${BASE}=bildsam&\\${html}=post&year=1939&donation=97&no=13](http://trip.abo.fi/cgi-bin/thw?${BASE}=bildsam&${html}=post&year=1939&donation=97&no=13), [Viitattu 11.4.2010]

Kuva 23. Kuvassa on Kaipiaisten aseman hirsistä rakennettu Utin nykyinen asema. Alatalo 2010. Alatalon yksityinen kokoelma.

Kuva 24. Esityskuva matkatavaramakasiinista. Karhu 2010. Isometrinen luonnos.

Kuva 25. Esityskuva WC-rakennuksesta. Karhu 2010. Isometrinen luonnos.

Kuva 26. Ajojtie alikulkutunneliin. Vanha WC-rakennus sijaitsi tunnelin suun kohdalla. Karhu 2010.

Kuva 27. Esityskuva resiinavajasta. Karhu 2010. Isometrinen luonnos.

Kuva 28. Esityskuva veturivarikosta. Nykyään jäljellä on vain vasen pääty eli konttoriosa. Karhu 2010. Isometrinen luonnos.

Kuva 29. Koristeellisen veturivarikon konttoriosan kunto on harmillisen huono. Alatalo 2010. Alatalon yksityinen kokoelma.

Kuva 30. Esityskuva veturivarikon ulkorakennuksesta. Karhu 2010. Isometrinen luonnos.

Kuva 31. Esityskuva veturivarikon kellarista. Karhu 2010. Isometrinen luonnos.

Kuva 32. Kuvassa on valokuvan pohjalta luotu esityskuva kellarin julkisivusta. Kellarin leveys oli noin kuusi metriä ja korkeus neljä metriä. Ratapihajaoston kartan mukaan pituus voisi olla noin viisi metriä. Karhu 2010.

Kuva 33. Esityskuva veturivarikon halkoliiteristä. Karhu 2010. Isometrinen luonnos.

Kuva 34. Esityskuva puusepänverstaasta. Karhu 2010. Isometrinen luonnos.

Kuva 35. Esityskuva pyykki- ja pesutuvasta. Karhu 2010. Isometrinen luonnos.

Kuva 36. Esityskuva metallipajasta. Karhu 2010. Isometrinen luonnos.

Kuva 37. Esityskuva metallipajasta. Karhu 2010. Luonnos valokuvasta.

Kuva 38. Esityskuva metallipajan hiilivarastosta. Karhu 2010. Isometrinen luonnos.

Kuva 39. Esityskuva metallipajan varistorakennuksesta. Karhu 2010. Isometrinen luonnos.

Kuva 40. Esityskuva vaunuliitereistä. Karhu 2010. Isometrinen luonnos.

Kuva 41. Eteläinen vaunuliiteri lounaasta päin. Taustalla Kaipiaisten kansakoulurakennus eli ns. Sirviön talo. Tuntematon. Alatalon yksityinen kokoelma 2010.

Kuva 42. Esityskuva vaunuliiterin mittasuhteista. Liiteri oli noin 100 m pitkä. Karhu 2010. Isometrinen luonnos.

Kuva 43. Esityskuva pohjoisen vaunuliiterin itäpäädyistä. Räystäskoristelut olivat vain radanpuoleisella sivulla. Alussa vaunuliitereiden molemmat päädyt olivat tuplaovisia kuten kuvassa. Karhu 2010. Isometrinen luonnos.

Kuva 44. Esityskuva asemapäällikön radanpuoleisen julkisivun ikkunakoristeluista. Karhu 2010. Isometrinen luonnos.

Kuva 45. Esityskuva itäisestä asuinkasarmista. Karhu 2010. Isometrinen luonnos.

Kuva 46. Asemapuiston kaivo talvella 2010. Karhu 2010.

Kuva 54. Valtionrautateiden kansakoulu Kaipiaisissa. Ikkunakoristelu ja graniittisokkeli ovat perinteistä rautatietyyliä. Tuntematon. Alatalon yksityinen kokoelma 2010.

Kuva 55. Valokuva pumppuasemasta. Täältä pumpattiin vesi veturivarikon konttoriosan vesitorniin. Alatalon yksityinen kokoelma 2010.

Liitteiden kuvaluettelo:

Kuva L1. Kaipiaisten rautatieasema luoteesta päin katsottuna. Erkki Alatalon yksityinen kokoelma 2010.

Kuva L2. Kaipiaisten rautatieasema pohjoisesta päin katsottuna. Erkki Alatalon yksityinen kokoelma 2010.

Kuva L3. Kaipiaisten rautatieasema kaakosta päin katsottuna. Erkki Alatalon yksityinen kokoelma 2010.

Kuva L4. Matkatavaramakasiini luoteesta päin katsottuna. Erkki Alatalon yksityinen kokoelma 2010.

Kuva L5. Matkatavaramakasiini lounaasta katsottuna. Erkki Alatalon yksityinen kokoelma 2010.

Kuva L6. WC-rakennuksen pienoismalli Rautatiemuseossa Hyvinkäällä. Erkki Alatalon yksityinen kokoelma 2010.

Kuva L6. WC-rakennuksen pienoismalli. Teoksesta Valtionrautatiet. Toimittanut Einari Kaskimies. WSOY.

Kuva L7. Resiinavaja oikealla veturin takana. Erkki Alatalon yksityinen kokoelma 2010.

Kuva L8. Tavarajuna ohittamassa resiinavajaa. Erkki Alatalon yksityinen kokoelma 2010.

Kuva L9. Resiinavaja 2000-luvulla. Erkki Alatalon yksityinen kokoelma 2010.

Kuva L10. Resiinavaja talvella 2010. Erkki Alatalon yksityinen kokoelma 2010.

Kuva L11. Veturivarikko kuvattuna 1800- ja 1900-luvun vaihteessa. Erkki Alatalon yksityinen kokoelma 2010.

Kuva L12. Höyryveturi varikon kääntöpöydällä. Erkki Alatalon yksityinen kokoelma 2010.

Kuva L13. Veturivarikon konttoriosa 1970-luvulla. Erkki Alatalon yksityinen kokoelma 2010.

Kuva L14. Veturivarikon ulkorakennus 1970-luvulla. Kellarin katto näkyy myös hieman ja voisi vaaleudesta johtuen olla tiiltä. Erkki Alatalon yksityinen kokoelma 2010.

Kuva L15. Asemapihaa asemaravintolan talousrakennuksen katolta kuvattuna. Ulkorakennus näkyy hieman aseman nurkan takana. Oikealla näkyy resiinavaja. Jaana Korjan yksityinen kokoelma 2010.

Kuva L16. Veturivarikon kellari 1970-luvun lopulla vapaapalokunnan harjoitusten näyttämönä. Taustalla näkyy ulkorakennuksen pystyrimalaudoitus. Erkki Alatalon yksityinen kokoelma 2010.

Kuva L17. Lähikuva kellarin tiilikoristelusta. Samanlaista koristelua esiintyy myös muissakin alueen tiilirakennuksissa. Erkki Alatalon yksityinen kokoelma 2010.

Kuva L18. Tiilikattoinen puusepänverstas 1970-luvulla. Erkki Alatalon yksityinen kokoelma 2010.

Kuva L19. Huopakattoinen puusepänverstas 2000-luvulla. Vasemmalla pesutupa. Erkki Alatalon yksityinen kokoelma 2010.

Kuva L20. Puusepänverstas talvella 2010. Ikkunoissa ja ovissa tyypillistä koristelua. Karhu 2010.

Kuva L21. Pesu- ja pyykkitupa 1970-luvulla. Erkki Alatalon yksityinen kokoelma 2010.

Kuva L22. Pesu- ja pyykkitupa 2000-luvulla. Erkki Alatalon yksityinen kokoelma 2010.

Kuva L23. Pesu- ja pyykkitupa talvella 2010. Rakennus on säilynyt hyvin. Karhu 2010.

Kuva L24. Metallipaja ja varastorakennus 1970-luvulla. Erkki Alatalon yksityinen kokoelma 2010.

Kuva L25. Lähikuva metallipajasta. Hirsirunko on selvästi nähtävissä. Erkki Alatalon yksityinen kokoelma 2010.

Kuva L26. Lähikuva varastorakennuksesta. Valokuvasta on vaikea päätellä seinämateriaalia. Erkki Alatalon yksityinen kokoelma 2010.

Kuva L27. Eteläinen vaunuliiteri lounaasta kuvattuna. Erkki Alatalon yksityinen kokoelma 2010.

Kuva L28. Lähikuva vaunuliiterit ikkunakoristelusta. Erkki Alatalon yksityinen kokoelma 2010.

Kuva L29. Valokuvan pohjalta luotu esityskuva ikkunoiden ja räystään koristelusta. Karhu 2010.

Kuva L30. Pohjoinen vaunuliiteri idästä päin kuvattuna 1900-luvun alussa. Erkki Alatalon yksityinen kokoelma 2010.

Kuva L31. Pohjoinen vaunuliiteri pohjoisesta päin kuvattuna 1970-luvulla. Ikkunaukkojen määrä on puolittunut kunnostuksen yhteydessä. Erkki Alatalon yksityinen kokoelma 2010.

Kuva L32. Pohjoinen vaunuliiteri idästä päin kuvattuna 1980-luvulla. Erkki Alatalon yksityinen kokoelma 2010.

Kuva L33. Lumen paino romahdutti liiterin 1990-luvun alkupuolella, jonka seurauksena rakennus purettiin kokonaan. Kattorakenteet ovat hyvin näkyvissä tässä kuvassa. Erkki Alatalon yksityinen kokoelma 2010.

Kuva L34. Asemapäälliköntalo pohjoisesta päin kuvattuna. Erkki Alatalon yksityinen kokoelma 2010.

Kuva L35. Yksityisomistuksessa oleva asemapäälliköntalo talvella 2010. Kuvattu koillisesta päin. Karhu 2010.

Kuvat L36 ja L37. Asuinkasarmen sisäpihan sisäänkäyntejä 1950-1960 luvun vaihteessa. Jaana Korjan yksityinen kokoelma 2010.

Kuva L38. Itäinen asuinkasarmi entisen matkatavaramakasiinin kohdalta kuvattuna. Jaana Korjan yksityinen kokoelma 2010.

Kuva L39. Yksityisomistuksessa oleva itäinen asuinkasarmi talvella 2010. Karhu 2010.

Kuva L40. Eteläinen kaksoisvahtitupa etelästä päin kuvattuna. Tuntematon. Erkki Alatalon yksityinen kokoelma 2010.

Kuva L41. Eteläinen kaksoisvahtitupa huhtikuussa 2010. Karhu 2010.

Kuva L42. Eteläinen kaksoisvahtitupa huhtikuussa 2010. Taustalla rautatieasema. Karhu 2010.

Kuva L43. Eteläisen kaksoisvahtituvan ulkorakennus huhtikuussa 2010. Ikkunakoristelu mukaillee vanhaa, mutta eroaa Nylanderin tyypimalleista. Karhu 2010.

Kuva L44. Ulkorakennuksen takana on ulkovessa. Karhu 2010.

Kuva L45. Pohjoinen kaksoisvahtitupa pohjoisesta päin kuvattuna. Kiinteistö on yksityisomistuksessa. Karhu 2010.

Kuva L46. Pohjoinen kaksoisvahtitupa lännestä päin kuvattuna. Maalipinta ja ikkunapuitteet on hyvässä kunnossa. Karhu 2010.

Kuva L47. Pohjoisen kaksoisvahtituvan ulkorakennuksen eteläpäätty. Karhu 2010.

Kuva L48. Pohjoisen kaksoisvahtituvan ulkorakennus lännestä päin kuvattuna. Karhu 2010.

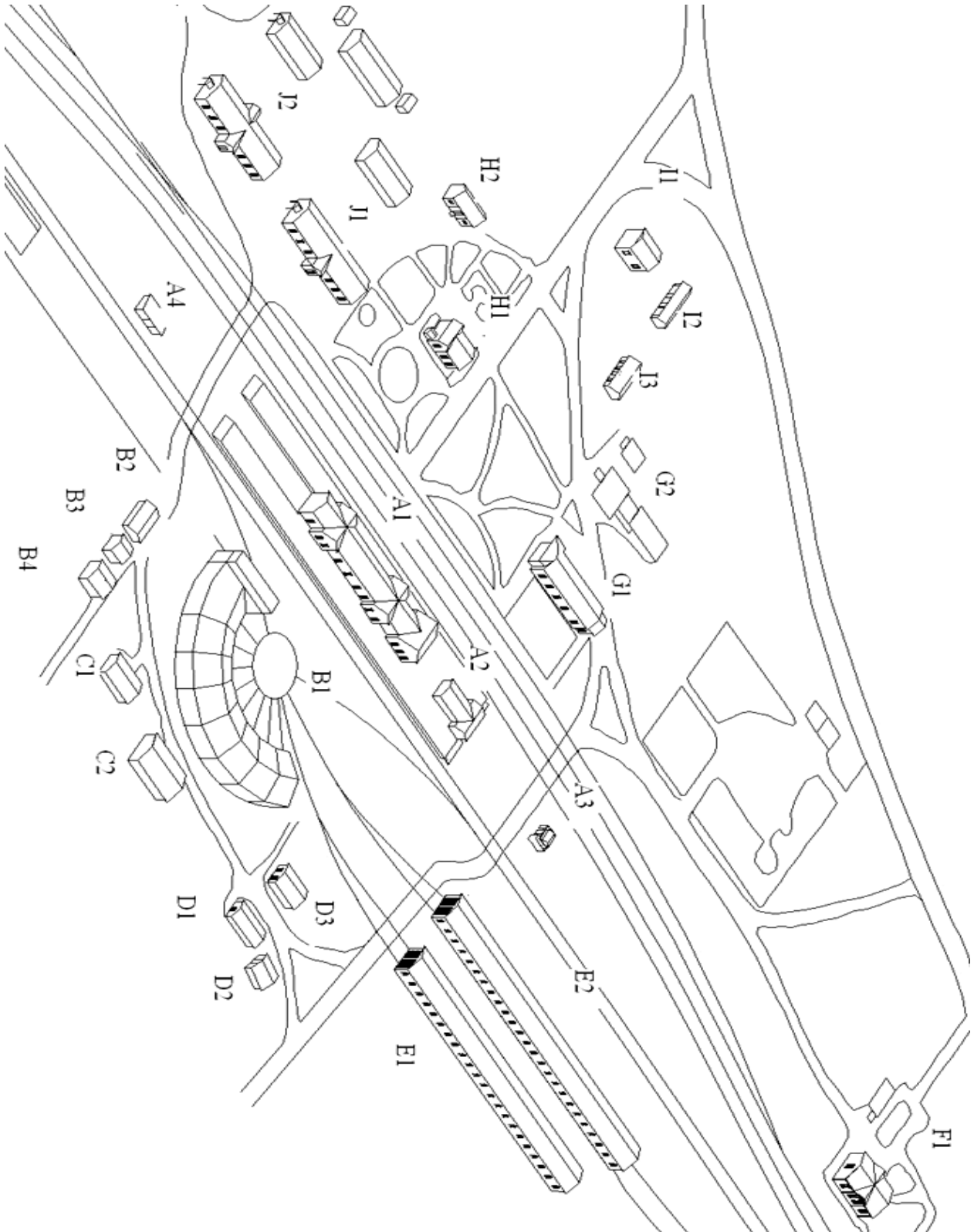
Kuva L49. Pohjoisen kaksoisvahtituvan kellari 1950-luvulla. Taustalla itäinen asuinkasarmi. Jaana Korjan yksityinen kokoelma 2010.

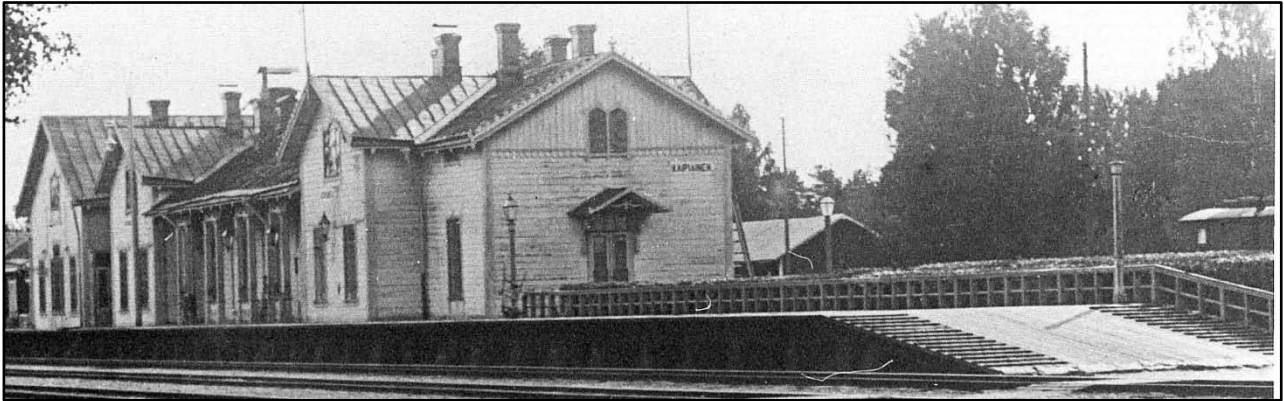
Kuva L50. Kellari lännestä päin kuvattuna huhtikuussa 2010. Karhu 2010.

Kuva L51. Keskimäinen asuinkasarmi raiteilta kuvattuna. Tyypillinen ikkuna- ja räystäskoristelu on nähtävissä tässäkin rakennuksessa. Tuntematon. Erkki Alatalon yksityinen kokoelma 2010.

Kuva L52. Asuinkasarmien ulkorakennuksia. Miesten takana on liiterirakennus. Vasemmalla on aittarakennus, ja niiden välissä on viisiovinen WC-rakennus. Tuntematon. Erkki Alatalon yksityinen kokoelma 2010.

Isometrinen esityskuva 1890-luvun asema-alueesta





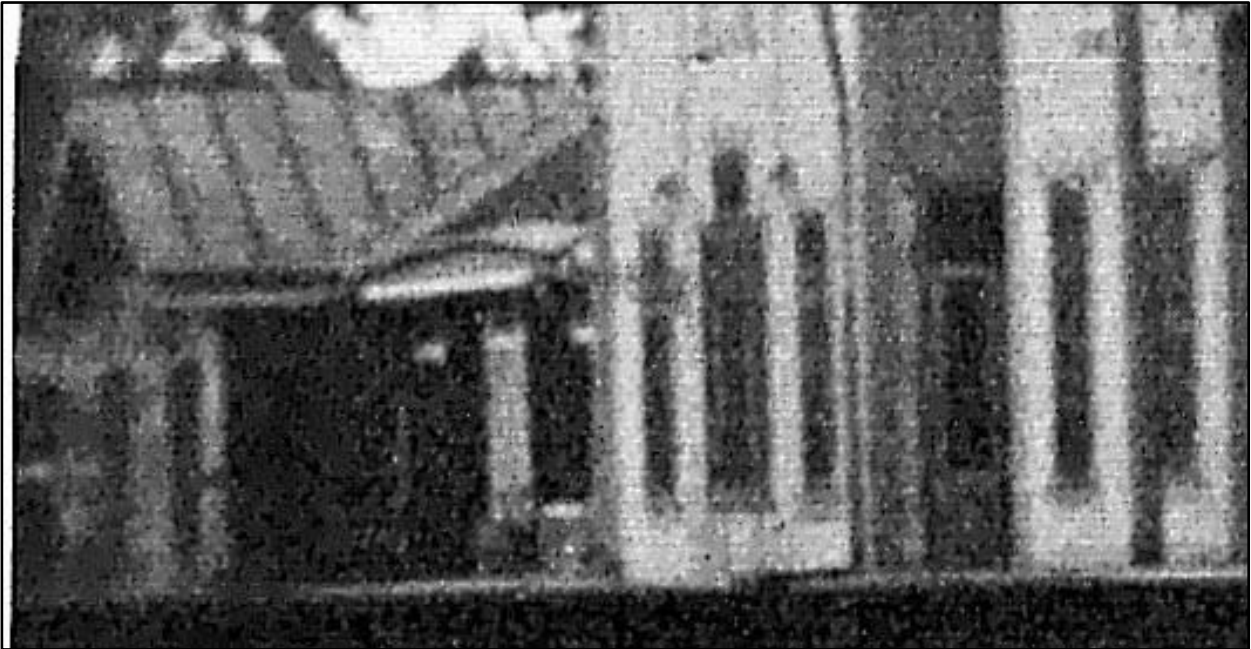
Kuva L1. Kaipiaisten rautatieasema luoteesta päin katsottuna (Alatalo 2010).



Kuva L2. Kaipiaisten rautatieasema pohjoisesta päin katsottuna (Alatalo 2010).



Kuva L3. Kaipiaisten rautatieasema kaakosta päin katsottuna (Alatalo 2010).



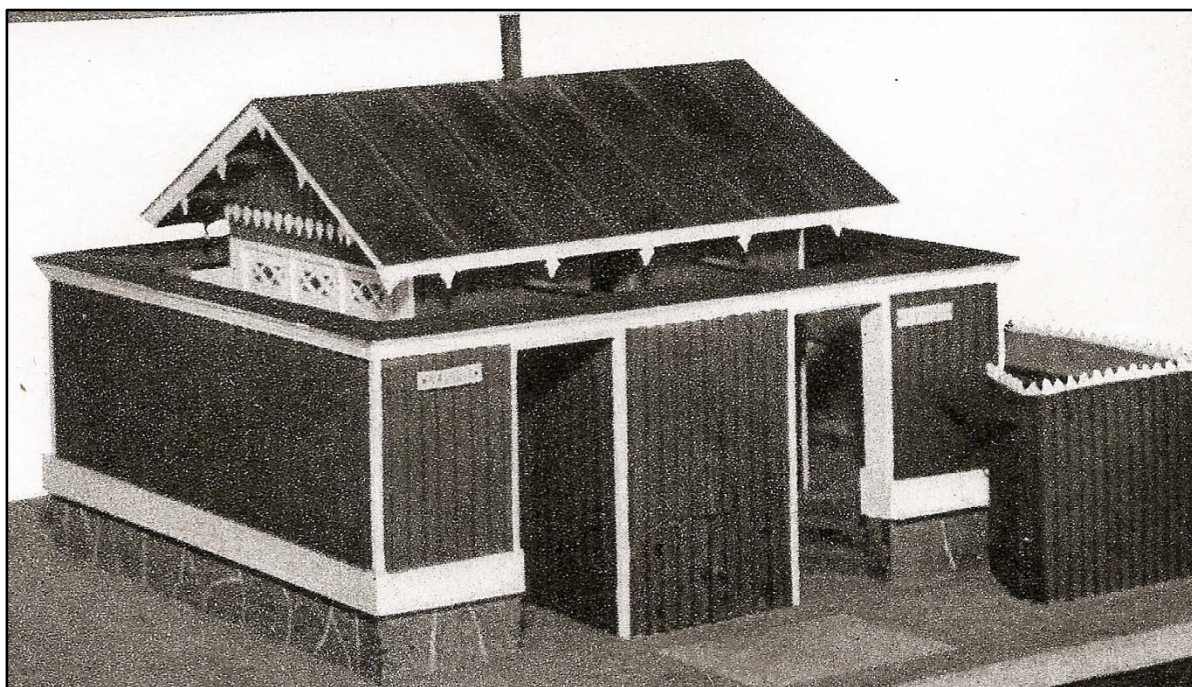
Kuva L4. Matkatavaramakasiini luoteesta päin katsottuna (Alatalo 2010).



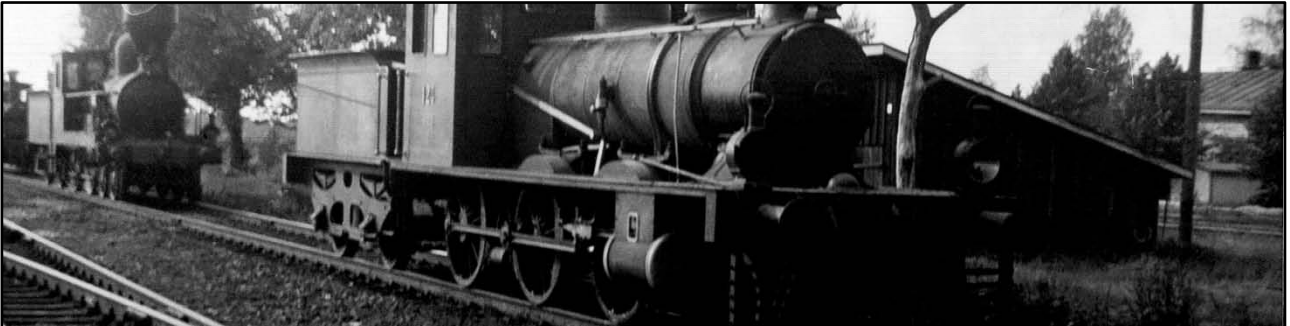
Kuva L5. Matkatavaramakasiini lounaasta katsottuna (Alatalo 2010).



Kuva L6. WC-rakennuksen pienoismalli Rautatiemuseossa Hyvinkäällä (Alatalo 2010).



Kuva L6. WC-rakennuksen pienoismalli (Kaskimies 1935).



Kuva L7. Resiinavaja oikealla veturin takana (Alatalo 2010).



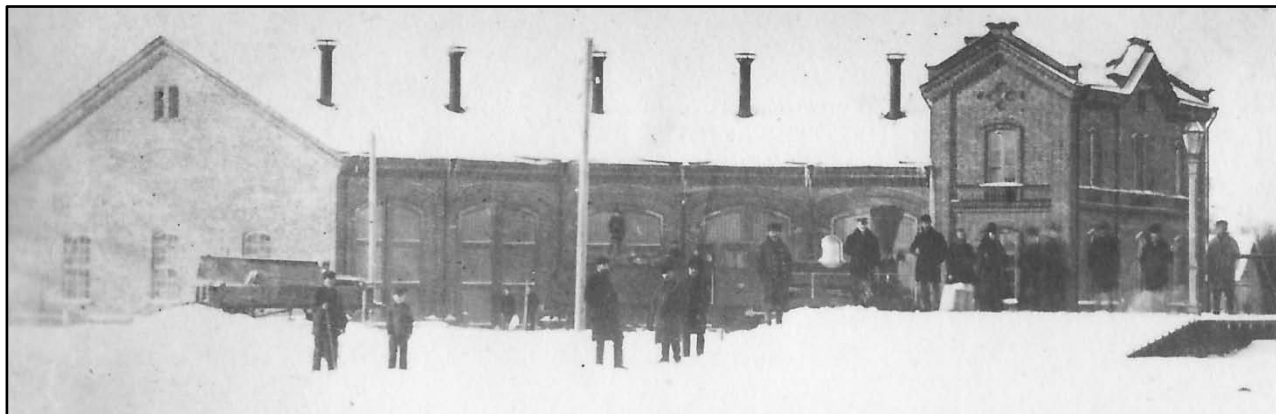
Kuva L8. Tavarajuna ohittamassa resiinavajaa (Alatalo 2010).



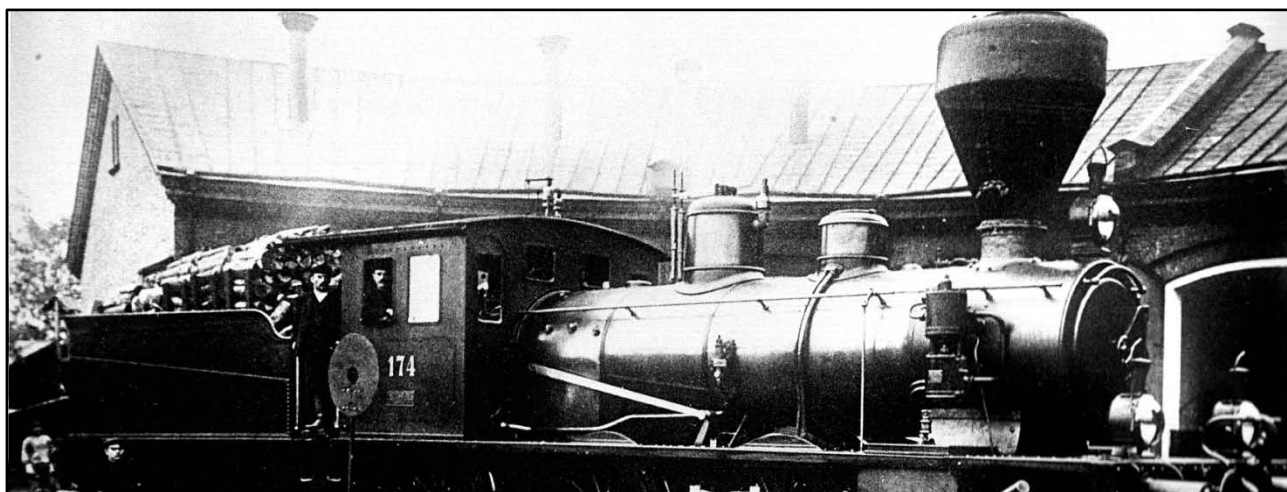
Kuva L9. Resiinavaja 2000-luvulla (Alatalo 2010).



Kuva L10. Resiinavaja talvella 2010 (Karhu 2010).



Kuva L11. Veturivarikko kuvattuna 1800- ja 1900-luvun vaihteessa (Alatalo 2010).



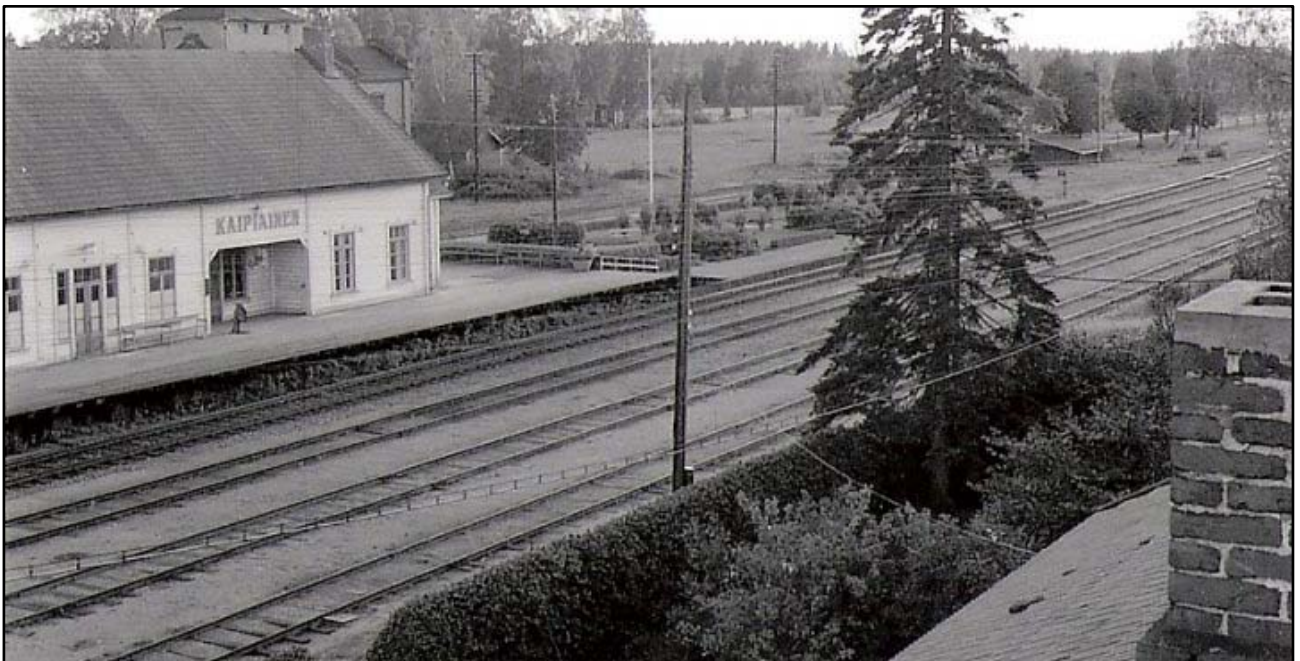
Kuva L12. Höyryveturi varikon kääntöpöydällä (Alatalo 2010).



Kuva L13. Veturivarikon konttoriosa 1970-luvulla (Alatalo 2010).



Kuva L14. Veturivarikon ulkorakennus 1970-luvulla. Kellarin katto näkyy myös hieman ja voisi vaaleudesta johtuen olla tiiltä (Alatalo 2010).



Kuva L15. Asemapihaa asemaravintolan talousrakennuksen katolta kuvattuna. Ulkorakennus näkyy hieman aseman nurkan takana. Oikealla näkyy resiinavaja (Korja 2010).



Kuva L16. Veturivarikon kellari 1970-luvun lopulla vapaapalokunnan harjoitusten näyttämönä. Taustalla näkyy ulkorakennuksen pystyrimalaudoitus (Alatalo 2010).



Kuva L17. Lähikuva kellarin tiilikoristelusta. Samanlaista koristelua esiintyy myös muissakin alueen tiilirakennuksissa (Alatalo 2010).



Kuva L18. Tiilikattoinen puusepänverstas 1970-luvulla (Alatalo 2010).



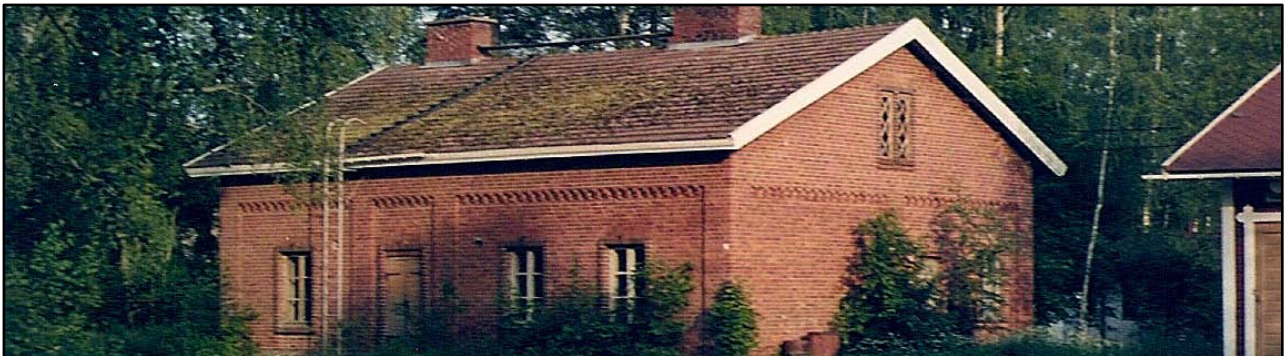
Kuva L19. Huopakattoinen puusepänverstas 2000-luvulla. Vasemmalla pesutupa (Alatalo 2010).



Kuva L20. Puusepänverstas talvella 2010. Ikkunoissa ja ovissa tyypillistä koristelua (Karhu 2010).



Kuva L21. Pesu- ja pyykkitupa 1970-luvulla (Alatalo 2010).



Kuva L22. Pesu- ja pyykkitupa 2000-luvulla (Alatalo 2010).



Kuva L23. Pesu- ja pyykkitupa talvella 2010. Rakennus on säilynyt hyvin (Karhu 2010).

D1/D3 Metallipaja ja varastorakennus 1870 l.–1970 l.



Kuva L24. Metallipaja ja varastorakennus 1970-luvulla (Alatalo 2010).



Kuva L25. Lähikuva metallipajasta. Hirsirunko on selvästi nähtävissä (Alatalo 2010).



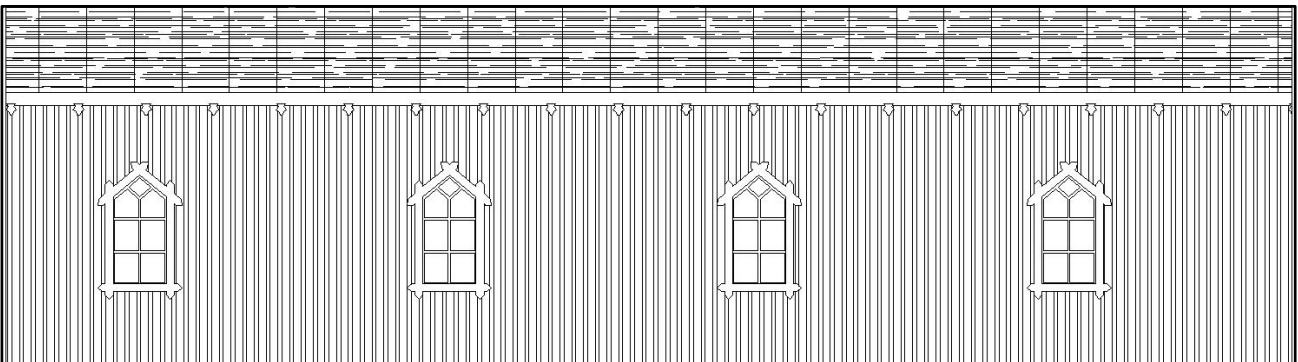
Kuva L26. Lähikuva varastorakennuksesta. Valokuvasta on vaikea päätellä seinämateriaalia (Alatalo 2010).



Kuva L27. Eteläinen vaunuliiteri lounaasta kuvattuna (Alatalo 2010).



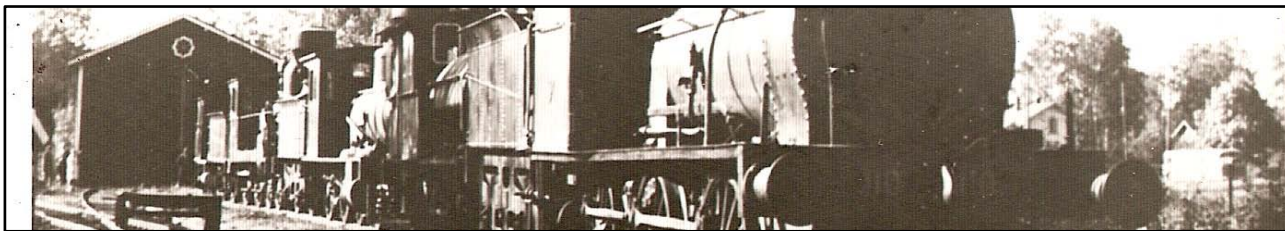
Kuva L28. Lähikuva vaunuliiterit ikkunakoristelusta (Alatalo 2010).



Kuva L29. Valokuvan pohjalta luotu esityskuva ikkunoiden ja räystäään koristelusta (Karhu 2010).

E2 Pohjoinen vaunuliiteri

1870 l.–1993 l.



Kuva L30. Pohjoinen vaunuliiteri idästä päin kuvattuna 1900-luvun alussa (Alatalo 2010).



Kuva L31. Pohjoinen vaunuliiteri pohjoisesta päin kuvattuna 1970-luvulla. Ikkuna-aukkojen määrä on puolittunut kunnostuksen yhteydessä (Alatalo 2010).



Kuva L32. Pohjoinen vaunuliiteri idästä päin kuvattuna 1980-luvulla (Alatalo 2010).



Kuva L33. Lumen paino romahdutti liiterin 1990-luvun alkupuolella, jonka seurauksena rakennus purettiin kokonaan. Kattorakenteet ovat hyvin näkyvissä tässä kuvassa (Karhu 2010).



Kuva L34. Asemapäälliköntalo pohjoisesta päin kuvattuna (Alatalo 2010).



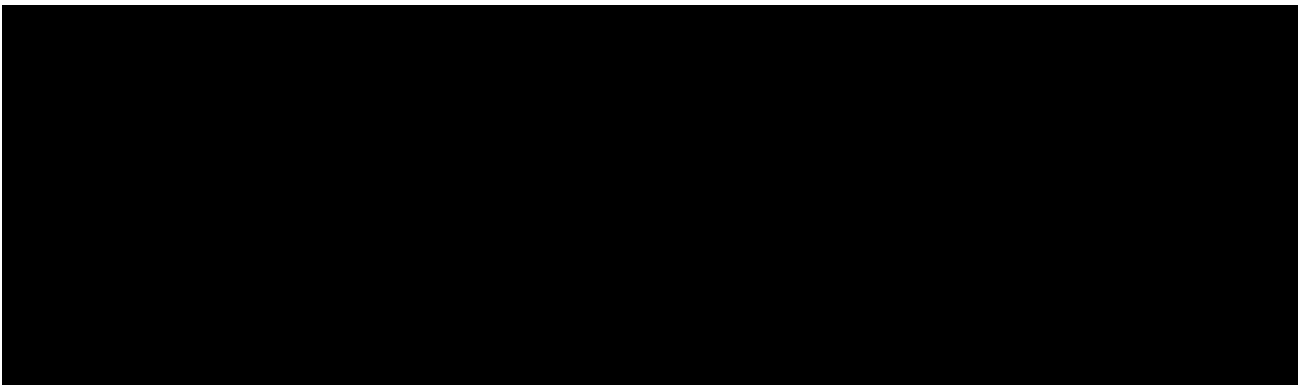
Kuva L35. Yksityisomistuksessa oleva asemapäälliköntalo talvella 2010. Kuvattu lounaasta päin (Karhu 2010).



Kuvat L36 ja L37. Asuinkasarmin sisäpihan sisäänkäyntejä 1950-1960 luvun vaihteessa (Korja 2010).



Kuva L38. Itäinen asuinkasarmi entisen matkatavaramakasiinin kohdalta kuvattuna (Korja 2010).



Kuva L39. Yksityisomistuksessa oleva itäinen asuinkasarmi talvella 2010 (Karhu 2010).



Kuva L40. Eteläinen kaksoisvahtitupa etelästä päin kuvattuna (Tuntematon).



Kuva L41. Eteläinen kaksoisvahtitupa huhtikuussa 2010 (Karhu 2010).



Kuva L42. Eteläinen kaksoisvahtitupa huhtikuussa 2010. Taustalla rautatieasema (Karhu 2010).

H2 Eteläisen kaksoisvahtituvan ulkorakennus 1880→



Kuva L43. Eteläisen kaksoisvahtituvan ulkorakennus huhtikuussa 2010. Ikkunakoristelu mukailee vanhaa, mutta eroaa Nylanderin tyyppimalleista (Karhu 2010).



Kuva L44. Ulkorakennuksen takana on ulkovessa (Karhu 2010).



Kuva L45. Pohjoinen kaksoisvahtitupa pohjoisesta päin kuvattuna. Kiinteistö on yksityisomistuksessa (Karhu 2010).



Kuva L46. Pohjoinen kaksoisvahtitupa lännestä päin kuvattuna. Maalipinta ja ikkunapuitteet on hyvässä kunnossa (Karhu 2010).

I2 Pohjoisen kaksoisvahtituvan ulkorakennus 1888->



Kuva L47. Pohjoisen kaksoisvahtituvan ulkorakennuksen eteläpääty (Karhu 2010).

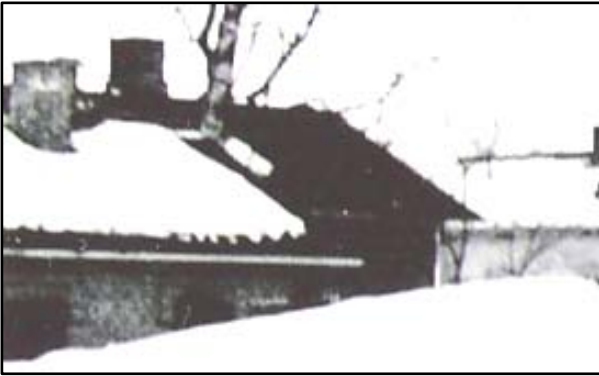


Kuva L48. Pohjoisen kaksoisvahtituvan ulkorakennus lännestä päin kuvattuna (Karhu 2010).

LIITE 21

I3 Pohjoisen kaksoisvahtituvan kellari

1890->



Kuva L49. Pohjoisen kaksoisvahtituvan kellari 1950-luvulla. Taustalla itäinen asuinkasarmi (Korja 2010).



Kuva L50. Kellari lännestä päin kuvattuna huhtikuussa 2010 (Karhu 2010).

LIITE 22



Kuva L51. Keskimmäinen asuinkasarmi raiteilta kuvattuna. Tyypillinen ikkuna -ja räystäskoristelu on nähtävissä tässäkin rakennuksessa (Tuntematon).



Kuva L52. Asuinkasarmien ulkorakennuksia. Miesten takana on liiterirakennus. Vasemmalla on aittarakennus, ja niiden välissä on viisiovinen WC-rakennus (Tuntematon).