



Väylävirasto
Trafikledsverket

Väyläviraston julkaisu
4/2025

RIIHIMÄKI–TAMPERE- RATAOSUUDEN KULTTUURIPERINTÖINVENTOINTI



Mikko Itälahti

Riihimäki–Tampere-rataosuuden kulttuuriperintöinventointi

Väyläviraston julkaisu 4/2025

Kannen kuva: Hämeenlinna, Hakalanniemi 22.5.2024, Mikko Itälahti / Suomen Rautatiemuseo

Verkkojulkaisu pdf (vayla.fi)

ISSN 2490-0745

ISBN 978-952-405-244-3

Tämän julkaisun sisältö ei ole kaikilta osin saavutettava.

Väylävirasto
PL 33, 00521 Helsinki
Opastinsilta 12 A, 00520 Helsinki
Puhelin 0295 34 3000

kirjaamo@vayla.fi
vayla.fi

Mikko Itälahti: Riihimäki–Tampere-rataosuuden kulttuuriperintöinventointi. Väylävirasto Helsinki 2025. Väyläviraston julkaisu 4/2025. 213 sivua ja 2 liitettä. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-244-3.

Avainsanat: rautatiet, kulttuuriperintö, kulttuurimaisema, rakennushistoria, kulkuväylät, rakennettu ympäristö, rautatiearkeologia

Tiivistelmä

Rautatie Riihimäeltä Hämeenlinnaan valmistui 1862 ja edelleen Tampereelle 1876. Riihimäen–Hämeenlinnan rataosuus oli osa Suomen ensimmäistä rautatietä, Helsingin–Hämeenlinnaan rataa. Myös Hämeenlinnan–Tampereen osuus lukeutuu varhaisimpaan päärataverkkoon. Nykyisellään Riihimäen–Tampereen osuus kokonaisuudessaan kuuluu Suomen tärkeimpään päärataan, joka yhdistää toisiinsa paitsi maan suurimman ja toiseksi suurimman kaupunkiseudun, myös valtakunnan etelä- ja pohjoisosat. Jo yksin näistä syistä osuuden historiallinen merkitys on ainutlaatuisen suuri.

Helsingin–Hämeenlinnan rautatie rakennettiin aikanaan ainutlaatuisen korkeatasoisesti. Rata muun muassa pengerrettiin jo alun alkaen kahta raidetta varten, mikä huomioitiin myös siltojen maatuissa. Kaarteissa käytettiin loivaa, 6 000 ruotsin jalan (noin 1 800 metrin) minimikaarresädetä. Riihimäen ja Hämeenlinnan välinen osuus kulkeekin yhä kokonaisuudessaan vuoden 1862 linjauksella, ja myös jotkin silta- ja raideperustukset ja rummut ovat yhä alkuperäisiä. Hämeenlinnan ja Tampereen välinen rataosuus puolestaan rakennettiin huomattavasti säästeliäämmin. Osuuden minimikaarresäteeksi valittiin 2 000 ruotsin jalkaa (noin 600 metriä), ja osuutta on varsinkin pohjoispäästään monin paikoin oiottu 1960- ja 1990-lukujen peruskorjauksissa. Oikaisujen myötä käytöstä pois jääneet linjan fragmentit tarjoavat kuitenkin mielenkiintoisia näytteitä rataverkon kehityksestä ja radan alkuperäisistä rakenteista.

Kaksoisraide koko Riihimäen–Tampereen osuudelle valmistui 1960 mennessä ja sähkökäyttöinen junaliikenne ulottui Tampereelle asti kevättalvella 1975. Rataosuus kuuluu nykyisellään vilkkaan Helsingin ja Tampereen seudut yhdistävän lähi- ja kaukoliikenteen piiriin. Liikenteen jatkumoon liittyy omia kulttuuriperintöarvojaan, mutta aktiivinen käyttö ja muuttuvat tarpeet ovat toisaalta muovanneet liikennepaikkaympäristöjä ajan mittaan voimakkaastikin. Alkuperäiset 1800-luvun asemarakennukset ovat rataosuu-
della säilyneet vain Turengissa ja Lempäälässä. Laajin julkisena säilynyt asemapuisto löytyy Hämeenlinnasta, eheimmät historialliset rautatieläisasuinalueet puolestaan Riihimäeltä ja Toijalasta.

Merkittävimpien asema-alueiden kulttuurihistorialliset arvot on jo entuudestaan varsin kattavasti selvitetty erillisissä inventoinneissa. Vähemmälle huomiolle jäänyttä rakennuskantaa ja liikenteenhoidon historiaa edustavat esimerkiksi ratavartijan tuvat, joita alun perin sijaitsi linjan varressa keskimäärin muutamien kilometrien välein. Alkuperäisellä paikallaan on säilynyt Riihimäen ja Hämeenlinnan välillä ainoastaan yksi, Hirvenojan vahtitupa. Hämeenlinnan ja Tampereen välillä säilyneisyystilanne on hieman parempi. Nykyisen linjan varressa on säilynyt vähintään viisi alkuperäisasunsa hyvin säilyttäneitä 1870-luvun

vahtitupaa. Eräät autioituneetkin ratavartijan tontit linjan varressa ovat puhuttelevia todisteita väylänpiitoon liittyvän asumisen historiasta.

Hämeenlinnan ja Tampereen välisen osuuden mielenkiintoisimpiin kulttuuriperintökohteisiin lukeutuvat ratalinjalta lihasvoimin raivatuista kivistä ladotut kiviaidat tai kipinäaidat. Museoviraston voimassaolevan linjauksen mukaan Suomen vanhimpaan rataverkkoon lukeutuvat, käytöstä pois jääneet rakenteet, kuten kipinäaidat, ovat kiinteitä historiallisen ajan muinaisjäännöksiä. Inventoidun rataosuuden pohjoisosan kiviaitakohteet onkin jo aiemmin pääsääntöisesti tunnistettu. Inventoinnissa kuitenkin paikannettiin 11 uutta (ja lisäksi kaksi todennäköisesti peitettyä) kiviaitakohdetta, joita ei aiemmin ole merkitty muinaisjäännösrekisteriin.

Rataosuuden silloista kulttuurihistoriallisesti arvokkaimmaksi määriteltiin Vanajaveden 1924–1960 valmistuneet kaartuvapaarteiset teräsristikkosillat Hämeenlinnassa, Vanajaveden laakson ja Aulangon valtakunnallisesti arvokkaalla maisema-alueella. Kulttuuriperintöarvoiltaan huomattavia siltoja ovat myös 1952 valmistunut Lempäälän kanavan ratasilta, Kuokkalankosken käytöstä poistetut teräsristikkosillat (1933–1947) Lempäälässä, sekä Viinikanojan 1939 valmistunut alikulkusilta Tampereen kaupunkialueella.

Mikko Itälahti: Kulturarvsinventering av banavsnittet Riihimäki–Tammerfors. Trafikledsverket Helsingfors 2025. Trafikledsverkets publikationer 4/2025. 213 sidor och 2 bilagor. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-244-3.

Sammanfattning

Järnvägen från Riihimäki till Tavastehus färdigställdes 1862 och vidare till Tammerfors 1876. Banavsnittet Riihimäki–Tavastehus var en del av Finlands första järnväg, som gick från Helsingfors till Tavastehus. Även avsnittet mellan Tavastehus och Tammerfors hör till det tidigaste huvudbannätet. För närvarande hör avsnittet mellan Riihimäki och Tammerfors i sin helhet till Finlands viktigaste huvudbana, som förenar inte bara landets största och näst största stadsregion, utan också landets södra och norra delar. Redan av dessa skäl har avsnittet en särskilt stor historisk betydelse.

Järnvägen mellan Helsingfors och Tavastehus byggdes på en sällsynt hög nivå. Bland annat byggdes banvallen redan från början för två spår, vilket också beaktades i broarnas landfästen. I kurvorna användes den minsta kurvradien på 6 000 svenska fot (cirka 1 800 meter). Sträckan mellan Riihimäki och Tavastehus går fortfarande i sin helhet enligt sträckningen från 1862, och även vissa broars grundkonstruktioner och trummor är fortfarande ursprungliga. Banavsnittet mellan Tavastehus och Tammerfors byggdes däremot betydligt mer sparsamt. Som minsta kurvradie för avsnittet valdes 2 000 svenska fot (cirka 600 meter) och avsnittet har i synnerhet i den norra ändan rätats ut på många ställen under renoveringarna på 1960- och 1990-talen. I och med uträtningarna kan man dock från de fragment som inte längre används se intressanta exempel på bannätets utveckling och banans ursprungliga konstruktioner.

Dubbelspåret på hela sträckan mellan Riihimäki och Tammerfors färdigställdes före utgången av 1960 och den eldrivna tågtrafiken sträckte sig ända till Tammerfors på vårvintern 1975. Banavsnittet är för närvarande en del av den livliga när- och fjärrtrafiken som förenar Helsingfors- och Tammerforsregionerna. Trafikens kontinuum är förknippat med egna kulturarvsvärden, men aktiv användning och föränderliga behov har å andra sidan format trafikplatsmiljöerna kraftigt med tiden. Längs banavsnittet har de ursprungliga stationsbyggnaderna från 1800-talet bevarats endast i Turenki och Lempäälä. Den största stationsparken som bevarats som offentlig finns i Tavastehus och de bäst bevarade historiska bostadsområdena för järnvägsarbetare finns i Riihimäki och Toijala.

De viktigaste kulturhistoriska värdena på stationsområdena har redan sedan tidigare utretts på ett mycket heltäckande sätt i separata inventeringar. Det byggnadsbestånd och den trafikskötselhistoria som fått mindre uppmärksamhet är till exempel banvaktsstugorna, som ursprungligen låg längs linjen med i genomsnitt några kilometers mellanrum. Endast en banvaktsstuga, i Hirvenoja, har bevarats på sin ursprungliga plats på avsnittet mellan Riihimäki och Tavastehus. Mellan Tavastehus och Tammerfors har något flera stugor bevarats. Längs den nuvarande linjen finns åtminstone fem välbevarade vaktstugor från 1870-talet. Vissa övergivna banvaktsstomter längs linjen är talande bevis på trafikledshållningens boendehistorik.

De kulturarvsobjekt som hör till de mest intressanta på sträckan mellan Tavastehus och Tammerfors är stenmurar som staplats av stenar som röjts från bansträckningen för hand. Enligt Museiverkets gällande riktlinjer hör konstruktioner som inte längre används och är en del av Finlands äldsta bannät, såsom stenmurar, till fasta fornlämningar från historisk tid. Stenmursobjekten i den norra delen av det inventerade banavsnittet har redan tidigare i regel identifierats. Vid inventeringen lokaliserades dock 11 nya stenmursobjekt (utöver två sannolikt täckta) som inte tidigare har antecknats i fornlämningsregistret.

Vånås stålfackverksbroar i Vånådalens och Aulankos nationellt värdefulla landskapsområde i Tavastehus fastställdes som de kulturhistoriskt mest värdefulla broarna längs banavsnittet. Broarna färdigställdes mellan 1924 och 1960. Broar med betydande kulturarvsvärden är också järnvägsbron över Lempäälä kanal som färdigställdes 1952, stålfackverksbroarna över Kuokkalankoski i Lempäälä som inte längre är i bruk (1933–1947) samt underfartsbron i Viinikanoja i Tammerfors stadsområde som färdigställdes 1939.

Mikko Itälahti: Cultural heritage inventory of the Riihimäki-Tampere railway line. Finnish Transport Infrastructure Agency Helsinki 2025. Publications of the FTIA 4/2025. 213 pages and 2 appendices. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-244-3.

Abstract

The railway from Riihimäki to Hämeenlinna was completed in 1862 and was extended to Tampere in 1876. The Riihimäki–Hämeenlinna line was part of Finland's first railway line from Helsinki to Hämeenlinna. The section between Hämeenlinna and Tampere is also included in the early main railway network. Currently, the entire section from Riihimäki to Tampere is part of Finland's most important main railway, which connects not only the country's largest and second largest urban regions but also the southern and northern parts of the country. For these reasons alone, the railway section holds a unique historical significance.

The Helsinki–Hämeenlinna railway was built to a uniquely high standard. For example, the track was already embanked for parallel tracks from the beginning, which was also taken into account in its bridges' ground supports. The track used a gentle minimum curve radius of 6 000 Swedish feet (approximately 1 800 metres). The entire section between Riihimäki and Hämeenlinna still runs on the original 1862 line, and some of the original bridge foundations and drums remain in place. The section between Hämeenlinna and Tampere, on the other hand, was built with far fewer resources. The minimum radius of the section was set at 2 000 Swedish feet (approximately 600 metres), and many parts of this section have been renovated in the 1960s and 1990s. However, some line fragments that were abandoned as a result of the renovations remain as interesting samples of the development of the railway network and the original structures of the line.

A parallel double track for the entire Riihimäki–Tampere section was completed by 1960, the line was had been fully electrified up to Tampere in the early spring of 1975. The railway is currently a part of the busy commuter and long-distance transport artery that connects the Helsinki and Tampere regions. The continuum of traffic is associated with its own cultural heritage, but active use and changing needs have, on the other hand, shaped the station environments, even strongly at times. The section's original 19th century station buildings have only been preserved in Turenki and Lempäälä. The largest station park that has remained public can be found in Hämeenlinna, while the most intact historical residential areas along the railway can be found in Riihimäki and Toijala.

The culture-historical values of the most significant stations have already been extensively examined in separate inventories. Of the buildings stock and traffic management history, less attention has been paid to the railway guards' cottages, which were originally located along the line, at an interval of a few kilometres, on average. Between Riihimäki and Hämeenlinna, only one guard cottage, in Hirvenoja, still stands in its original location. The state of preservation between Hämeenlinna and Tampere is slightly better. At least five guard cottages from the 1870s have been preserved in their original form by the current railway.

Moreover, some deserted railway guard plots along the tracks are exactly the evidence of the history of railroad maintenance housing.

Some of the most interesting cultural heritage sites in the section between Hämeenlinna and Tampere include the spark-prevention stone walls along the tracks, which were excavated and built by hand. According to the current policy of the National Board of Antiquities, these decommissioned structures, such as the spark-prevention walls on Finland's oldest Finnish railway network, are counted as historical relics. Generally, the stone wall sites in the northern part of the inventoried track section have already been identified. However, eleven new stone wall sites, which were not previously recorded in the relic repository were discovered in the inventory. In addition, two sites that have likely been covered were also discovered.

Of the bridges on the line section, the most cultural-historically valuable ones were the curved steel truss bridges from 1924–1960 in Hämeenlinna, in the Vanajavesi Valley and Aulanko area, which holds national significance. Bridges with significant cultural heritage value also include the railway bridge of the Lempäälä Canal, completed in 1952, the decommissioned steel truss bridges at Kuokkalankoski (1933–1947) in Lempäälä, and the Viinikanoja underpass in Tampere, from 1939.

Esipuhe

Riihimäen–Tampereen rataosuuden kulttuuriperintöinventointi on seitsemäs Suomen Rautatiemuseon Väyläviraston toimeksiantona toteuttama rataosakohtainen kulttuuriperintöarvojen selvitystyö.

Rautateiden kulttuuriperintöinventoinneissa tunnistetaan ja arvotetaan radanrakennuksen, väylänpidon ja liikennöinnin tuottamia historiallisia kohteita, jotka pääasiassa sijaitsevat Väyläviraston hallinnoimalla rautatiealueella. Inventointien tavoite on ennen kaikkea tuottaa ajantasaisia dokumentointeja ja tietoa Suomen rataverkon kulttuuriperintöarvoista, lisäten edellytyksiä kulttuuriperinnön huomioimiseen perusradanpidossa ja kehittämishankkeissa. Osaltaan inventoinnit vastaavat myös laajempaan yhteiskunnalliseen tarpeeseen tuottamalla yhteistä kulttuuriperintöä koskevaa ja sen arvostusta lisäävää tietoa. Kaikki inventointijulkaisut sisältävät Väyläviraston julkaisuja -sarjaan.

Työn ohjausryhmässä Väyläviraston perinnetoimintaa on edustanut Marketta Hyvärinen, ja Helsinki–Tampere-pääradan kapasiteetin nosto- ja peruskorjaushankkeen edustajina mukana ovat olleet Anna Miettinen, Riitta Parviainen, Pia Jokihaara ja Suvi Wasenius Väylävirastosta sekä Anssi Honkala Viakon infra Oy:stä. Suomen Rautatiemuseota ovat edustaneet Museonjohtaja Tiina Lehtinen sekä projektitutkija Mikko Itälahti, joka myös vastaa varsinaista inventointityöstä, raportin kirjallisesta asusta ja valokuvista.

Edellä mainittujen lisäksi tekijä haluaa kiittää raideliikennehistorioitsija Eljas Pölhöä, joka luovutti käyttöni Kansallisarkistossa tekemiinsä tutkimuksiin perustuvan listan Riihimäki–Tampere-rataosan historiallisista yksityisraidesopimuksista.

Helsingissä tammikuussa 2025

Väylävirasto

Sisällys

1	JOHDANTO	11
1.1	TUTKIMUSTEHTÄVÄ	11
1.2	MENETELMÄ, AINEISTOT JA RAPORTIN RAKENNE.....	12
2	HANKKEEN HISTORIAALLISET LÄHTÖKOHDAT	14
2.1	ALUEEN VARHAINEN ASUTUS- JA LIIKENNEHISTORIA	14
2.2	RAUTATIEHANKKEIDEN HISTORIAALLISET LÄHTÖKOHDAT	16
2.3	RAUTATIEHENKILÖLIIKENTEEN KEHITYS.....	22
3	RATALINJAN MAISEMAKUVA JA MAISEMA-ARVOT	25
3.1	KORKOKUVAN SUURMUODOT	25
3.2	RADAN MAISEMALLISET ARVOT	26
4	LIIKENNEPAIKKOJEN RAKENNETTU YMPÄRISTÖ, RATAPIHAT JA ASEMAPUISTOT	34
4.1	RIIHIMÄKI.....	34
4.2	RYTTYLÄ	45
4.3	LEPPÄKOSKI.....	47
4.4	TURENKI	54
4.5	HARVIALA	57
4.6	HÄMEENLINNA	62
4.7	PAROLA	64
4.8	LETEENSUO	69
4.9	IITTALA.....	72
4.10	KUURILA.....	76
4.11	TOIJALA	84
4.12	VIIALA	95
4.13	LEMPÄÄLÄ	98
4.14	MATTILA, HAKKARI, MOISIO, KULJU – MAISEMASTA KADONNEET LÄHILIKENNELAITURIT	101
4.15	SÄÄKSJÄRVI	106
5	SIVURAITEET	107
6	LINJAVAAHTITUVAT	124
6.1	RIIHIMÄKI – HÄMEENLINNA	126
6.2	HÄMEENLINNA – TAMPERE	137
7	KIVIAIDAT.....	152
7.1	INVENTOINNIN YHTEYDESSÄ TUNNISTETUT KIVIAIDAT HÄMEENLINNA–TAMPERE–RATAOSUUDELLA 155	
8	RATALINJA	173
8.1	RATAINFRASTRUKTUURIN HISTORIAALLINEN KEHITYS	173
8.2	KAARTEET JA OIKAISUT.....	177
9	KULTTUURIHISTORIAALLISESTI MERKITTÄVÄT TAITORAKENTEET	184
9.1	SUURET SILLAT.....	184
9.2	HUOMATTAVIA PIENEMPIÄ SILTOJA.....	195
9.3	KIVIRUMMUT.....	199

LIITTEET

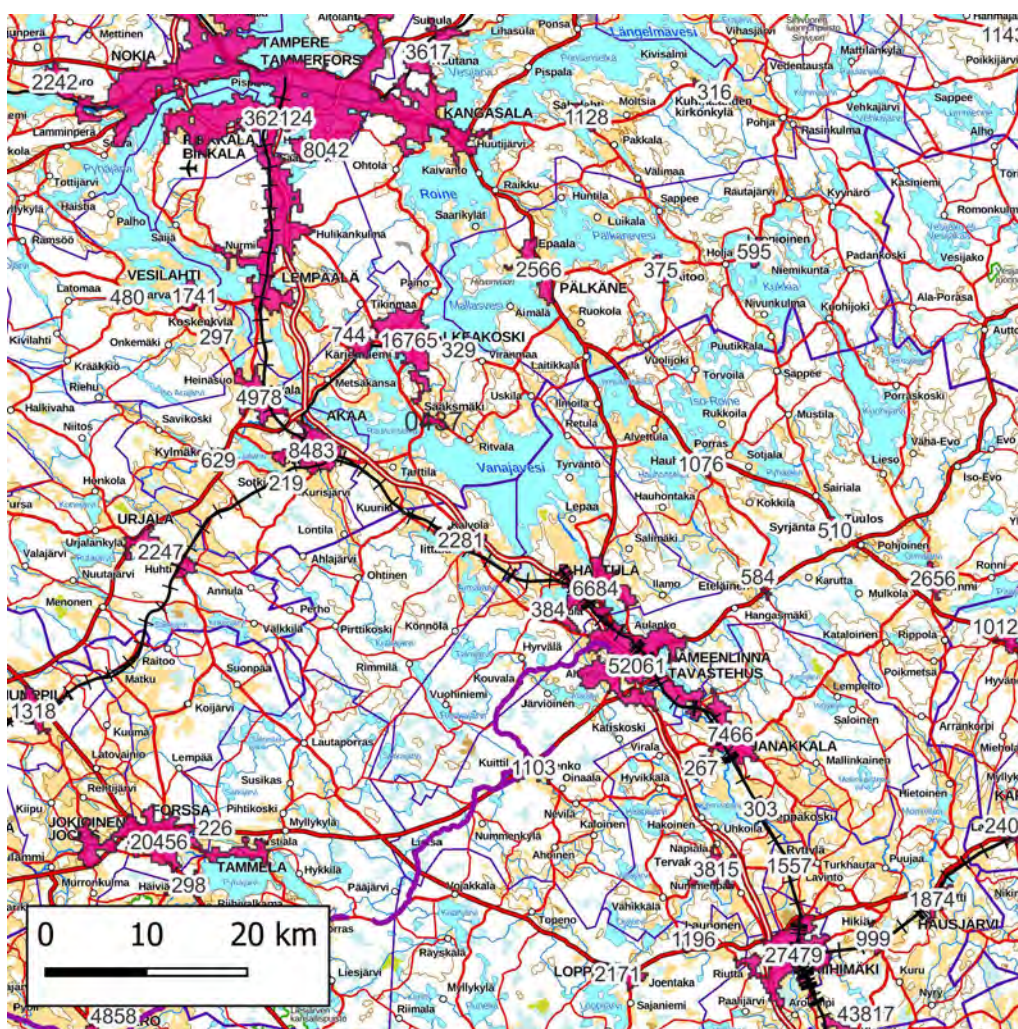
LIITE 1: KOHDEKORTIT

LIITE 2: KARTAT

1 Johdanto

1.1 Tutkimustehtävä

Työssä tunnistetaan ja arvotetaan Riihimäen–Tampereen rataosuuden historiaan liittyviä rakennushistoriallisia, liikennehistoriallisia ja maisemallisia arvoja. Näitä ilmentävät esimerkiksi radan infrastruktuuri ja linjaus, liikenteenhoitoon liittyvät rakennusympäristöt, liikennepaikkaympäristöt, ja rautatien sekä sen varren teollisuuden väliset, historiallisista toiminnallisista yhteyksistä kertovat sivuraiteet. Rautatietä tarkastellaan myös ympäröivän, laajan kulttuurimaiseman kerroksena. Työn varsinaisena kohteena ovat kuitenkin nimenomaan rautatien nykymaisemassa näkyvät historialliset ilmiöt.



Kuva 1. Maanmittauslaitoksen yleiskarttapohjalle tulostettuna rataosuus Riihimäeltä Tampereelle (Väylävirasto) ja tilastolliset taajamat väkilukuineen (SYKE).

Inventoinnin tarkasteluissa painottuvat työmääräsyistä linjanvarren kulttuurihistorialliset kohteet ja ne rakennusympäristöt, joiden arvoja ei aiemmin ole selvitetty esimerkiksi erillisillä inventoinneilla. Suuret liikennepaikat (Riihimäki, Hämeenlinna, Toijala ja Tampere) käsitellään tästä syystä lähinnä katsauksenomaisesti. Tampereen liikennepaikka itsessään rajattiin kokonaan inventoinnin ulkopuolelle; pohjoisin inventoitu kohde on Viinikanojan alikulkusilta ratakilometrillä 186+530. Tarkastelualueen eteläisenä raja-kohtana on Riihimäen aseman eteläpuolinen alikulkusilta noin ratakilometrillä 70+700.

Myös Riihimäen Korttion, Tampereen Viinikan ja tavara-aseman ratapihat sekä varikkoalueet rajattiin edellä mainituista syistä tämän linjaosuuteen keskittyvän tarkastelun ulkopuolelle. Mainittujen ratapihojen kulttuurihistoriallisten arvojen selvittäminen jää näin ollen mahdollisten omien erillisinventointien varaan.

1.2 Menetelmä, aineistot ja raportin rakenne

Inventoinnin varsinaisena kohteena ovat siis rautatieliikenteen ja -liikenneverkon historiaan liittyvät ilmiöt, joista on nähtävissä merkkejä nykymaisemassa. Nykymaiseman historiallisten kerrosten tunnistaminen on kuitenkin mahdollista vain kirjallisuuteen ja arkistomateriaaliin perustuvan taustaymmärryksen pohjalta. Työn ensimmäisenä askeleena muodostettiin historiallisten lähteiden pohjalta alustava luettelo maastotöissä havainnoitavista ja dokumentoitavista kohteista, jotka merkittiin karttapohjalle.

Toinen työmenetelmän pääulottuvuus ovat maastotyöt, joiden merkitys ei rajaudu pelkästään ennalta määriteltujen kohteiden nykytilan tarkastamiseen. Ymmärrys tietyn rataosuuden maisemallisesta kokonaisuudesta ja sen olennaisimmista nykytilaan ja historiaan liittyvistä piirteistä voi syntyä vain laajojen maastotöiden kautta. Ratalinja kuljettiin työn kuluessa maastossa läpi lihasvoimin mahdollisimman tarkasti. Kattavan havainnoinnin kautta paikannettiin myös kohteita, joita ei yksin historiallisten lähteiden perusteella olisi löydetty: merkittävimpänä huomattava joukko aiemmin tunnistamattomia, kirjallisuudessa usein kipsinäaioiksi kutsuttuja kiviaitoja.

Työn maastoinventoinnit toteutettiin huhtikuun ja heinäkuun välillä 2024. Osa kotirauhan piiriin kuuluvista, yksityisomistuksessa olevien entisten rautatierakennusten pihapiireistä inventoitiin omistajien luvalla. Aivan kaikkien rautatierakennusten omistajia ei onnistuttu tavoittamaan. Näissä tapauksissa toimittiin jokaisen oikeuksien turvin, havainnoiden kiinteistöjä pihapiirien ulkopuolelta.

Tarkasteltavan rataosan suuren merkityksen vuoksi tämän suorittamista helpotti poikkeuksellisen laaja historiallinen lähdekirjallisuus. Rataosan rakennusten historiaa selvitettiin Kansallisarkiston Mikkelin toimipisteeseen sekä osittain Suomen Rautatiemuseon arkistoon sijoitettujen rakennuspiirustusten ja rakennusten asuntoluettelon avulla. Muita keskeisimpiä lähteitä ovat tässäkin inventoinnissa olleet eri-ikäiset

kartat, varsinkin Maanmittauslaitoksen peruskartaston (1947-) maastokartat, Maanmittauslaitoksen historialliset ortoilmakuvat sekä eri viranomaisten tuottamat paikkatietoaineistot, kuten Väyläviraston Taitorakennerekisteri, Museoviraston ylläpitämä muinaisjäännösrekisteri, ja Suomen Ympäristökeskuksen sekä maakuntaliittojen erilaiset aineistot, jotka koskevat muun muassa rakennettua kulttuuriympäristöä.

Yhteensä 57 kohdekorttia on sijoitettu raportin loppuun liitteeksi, ratakilometrijärjestyksessä Riihimäeltä pohjoiseen. Aiempiin inventointeihin nähden inventointiraportin ja kohdekorttien suhdetta on tiivistetty. Kohteiden keskeiset arvot kuvataan jo itse tekstiosuudessa, ja kohdekorteissa esitetään aiempaa tiivistetyssä muodossa kohteiden sijainnit, rajaukset ja arvoluokitukset.

Kohdekorteissa käytetty arvoluokitus pohjautuu edellisten inventointien tapaan Väyläviraston arvokohteiden kriteerit -ohjeistukseen ja siinä määriteltyihin luonnekriteereihin (Hyvärinen 2017). Luonnekriteerejä ovat harvinaisuus, tyypillisuus, edustavuus, alkuperäisyys, historiallinen todistusvoimaisuus ja historiallinen kerroksellisuus. Lisäksi käytetään ns. muita kriteerejä, jotka ovat: 1) merkitys rataosan historian kannalta, 2) pitkä ikä 3) saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus, 4) liittyminen muihin arvokohteisiin ja 5) miljöön historiallinen vaikutelma. Kaikki edellä mainitut luonnekriteerit saavat pisteytyksessä arvon 0, 1, 2 tai 3, joista 3 on arvokkain. Alun perin pitkälti rakennushistoriallisten arvojen tunnistamisen ja suojelutyön tarpeisiin kehitetyn arvotusmallin soveltamistapaa on rautatieympäristöjen inventoinneissa kehitetty soveltuvaksi myös maisemallisten ja liikennehistoriallisten arvojen tunnistamiseen.

Kohdekortteihin valittu kohdejoukko ei tietenkään merkitse, etteikö kulttuuriperintöarvoja esiintyisi myös nimettyjen yksittäisten kohteiden ulkopuolella. Usein kohteiden kulttuurihistoriallinen arvo nojaakin tiettyyn historialliseen tavanomaisuuteen ja tunnuspiirteisyyteen, pikemmin kuin kohteen poikkeukselliseen erityislaatuun. Luonteenomaisuuteen sisältyvä arvo korostuu varsinkin ns. massakohteiden (esimerkiksi kivirummut) tapauksessa. Kohdekortteihin on kuitenkin joka tapauksessa pyritty tavoittamaan kulttuuriperintöarvojen selväpiirteisimmät ja intensiivisimmät esiintymät.

2 Hankkeen historialliset lähtökohdat

2.1 Alueen varhainen asutus- ja liikennehistoria

Maaliikenne

Historiallinen Hämeen maakunta kattoi Suomen lounaisosan sisämaan, keskuksenaan Kokemäenjoen vesistöön kuuluvan Vanajaveden ympäristö. Hämeenä tunnetun alueen varhaisimpia ihmisasuttajia olivat kivikauden saamelaiset. Kantasaamen käsitteisiin perustuvaa, edelleen käytössä olevaa paikannimistöä (ns. substraattinimiä) on ajoitettu varhaismetallikaudelle 700 eaa.–300 jaa. (Raninen 2019). Meren takaa – lähinnä Virosta – saapunut uudisasutus levisi Kokemäenjokea pitkin nuoremmalla roomalaisajalla, 200–400 luvuilla, mistä ajasta kertovat rannikkoseutujen rautakautisia kalmistoja vastaavat röykkiökalmistot, jotka nekin keskittyvät voimakkaasti Vanajaveden ja Pyhäjärven ympäristöihin. Yksittäisiä löytöjä tosin on Päijänteen itäpuoleltakin (Ibid.; Kivikoski 1955: 46–48).

Nykyisen Suomen alueen vanhimpana pidetty tie on jo 800-luvulle ajoitettu Hämeen ja Turun linnojen välinen Hämeen Härkätie. Tämäkin korostaa Suomen esihistoriallisen asutuksen pääalueen sijainneen Varsinais-Suomessa, Satakunnassa ja Hämeessä. Uudellamaalla rautakautinen asutus painottui vielä voimakkaasti maakunnan länsiosiin Karjaan, Tenholan ja Lohjan alueille. Tälle seudulle Vanajan Hämeestä Lopen ja Vihdin kautta johtanut kauppareitti, ns. Hämäläisten meritie, kasvatti ilmeisesti merkitystään myöhemmällä rautakaudella Karjaan alueen voimistuessa kauppapaikkana. Yhtäältä tämä voimisti asutusta myös Vanajaveden ympäristössä (Niitemaa 1955: 273). Tulevan Hämeenlinnan rautatien suuntainen, Vantaanjoen vesireittiä mukaillut Hämeentie Hämeenlinnasta Janakkalan kautta Vantaanjoen suulle olisi sekin historiallisten lähteiden perusteella Helsingin kaupunkia vanhempi, ja tunnettu jo 1400-luvun alussa (Ibid.: 217). Toisaalta Tampereen suunnasta, Kokemäen vesistön varresta, kulkee varsin läheisesti nykyisen ratalinjan suuntaisesti Lempäälän, Akaan (Viialan ja Toijala), Kalvolan (Iittala) kautta esihistoriallinen Hiidentie, joka Hämeenlinnan tienoilla yhtyy Hämeen härkätiehen. Tiellä ei ole samanlaista valtakunnallista merkitystä kuin edellä mainitulla, mutta hämäläiskyliä välisenä paikallisyhteytenä ja vähintään keskiajalle ajoitettuna sekin kertoo alueen pitkästä asutushistoriasta (Hämeen hiidentie s.a.). Härkätie ja Hämeentie Janakkalasta Helsinkiin hahmottuvat selvästi eteläistä Suomea esittävällä yleiskartalla 1747 (Charta öfver Finland år 1747). Hiidentien linja on merkitty osin talvitienä Tammerforsin kylästä Lempäälän ja Vesilahden tienoille. Vielä edellä mainitussa kartassa tärkein maantiereitti Hämeenlinnasta Tammerforsin kylään kulki Pälkäneen ja Kangasalan kautta, ja sen varteen, vesistöjen kannaksille, tiivistyi myös tihein kylännimistö. Vuoden 1806 tiekartassa nykyisen ratalinjan suuntainen maantieyhteys Tampereelta Toijalaan ja edelleen Hämeenlinnaan kuitenkin hahmottuu jo valtamaantienä (Väg-karta öfver Finland 1806).

Varsinainen rakennettu tieverkko alkoi Hämeessä täydentyä etenkin hätäaputöiden myötä 1830-luvulta alkaen (Alanen 1969:210). Siltikin maaliikenne painottui pitkään talviaikaan, talviteihin ja rekikyyteihin. Kyytilaitosjärjestelmä piti pintansa Hämeessä pitkälle 1900-luvun puolelle. Vuonna 1925 maakunnassa oli jäljellä 102 kieveria (ibid.). Pysyvyys on jopa hieman yllättävää, huomioiden maakunnan suhteellisen varhaiset rautatieyhteydet ja höyrylaivaverkosto. Toisaalta asemat olivat myös esimodernien ja modernien liikennemuotojen limittymiskohtia; pitkät taipaleet asemille vaativat niillekin kievareita, ja esimerkiksi Ryttylän tulevalle asemalle kieveri avattiin jo 1860 (ibid.: 212). Onkin huomattava, että rautatien valmistuminen heijastui myös tieverkkoon uusina yhteystarpeina. Moni 1800-luvun puolivälin jälkeen rakennettu tieyhteys oli vanhimpaan tieverkkoon nähden poikittaissuuntainen, ja kulki nimenomaan uusien asemapaikkakuntien kautta.

Vesiliikenne

Vanajaveden reitin vesistöillä on luonnollisesti ollut huomattavan suuri merkitys varsinkin jäätömän ajan rahdinkuljetuksessa ja talviteiden ihanteellisena pohjana. Vesiliikenne muodosti myös pitkäaikaisen lähtökohdan kulkuyhteyksien kehittämisessä. Kanta-Hämeen reittivesien kanavointia aloitettiin määrätietoisemmin edistää 1800-luvun alkupuolella. Varhaisia esimerkkejä on esimerkiksi Längelmäveden ja Roineen välinen Kaivannon kanava (1829). Samoihin aikoihin perattiin myös Valkeakoskea, joka kanavoitiin 1869.

Rautatien valmistuminen Hämeenlinnaan saakka antoi aluksi huomattavan sysäyksen Vanajaveden höyrylaivaliikenteen kehitykselle. Jo 1863 mennessä oli viitoitettu väylät pitkin Vanajavettä Lempäälään ja Valkeakoskelle; aikakauden konkreettinen muisto ovat yhä niemien kärkiin ja saarille rakennetut kiviset kummelit (Jutikkala 1934: 669).

Vanajaveden laskureitti Pyhäjärveen Herralankosken ja Kuokkalankosken kautta, Lempäälän kirkonkylän pohjoispuolella, kuitenkin katkaisi purjehduskelpoisen väylän Tampereelle. Viimeistään kesällä 1864 höyrylaivayhteys järjestettiin erillisillä Hämeenlinna–Lempäälä- ja Lempäälä–Tampere-vuoroilla. Lempäälässä matkustajat saivat kävellä tai kulkea vaunukyydillä kannaksen yli (Alanen 1969: 247).

Herralankosken ja Kuokkalankosken ohittava Lempäälän kanava rakennettiin 1867–1873 palvelemaan samaa tarkoitusta kuin Hämeenlinnasta pohjoiseen vain hieman myöhemmin valmistunut rautatie: tarkoitushan nimenomaan oli parantaa vesitietä Hämeenlinnasta Tampereelle. Kanavan valmistuttua 1873 Tampereelle pääsi laivaa vaihtamatta. Hetkellisesti kahdeksan tunnin mittaisesta laivayhteydestä tuli erittäin suosittu (ibid.: 248). Purjehduskaudet 1874 ja 1875 jäivät Tampereen ja Hämeenlinnan välillä historiallisen vilkkaiksi. Väliä kulki yhdeksän eri höyrylaivaa. Matkustajaliikenne kuitenkin käytännössä tyrehtyi rautatien valmistumisen 1876 jälkeen. Hämeenlinnasta Längelmäen, Pälkäneen ja Kangasalan suuntaan kulkevalla reitillä oli kuitenkin edelleen merkitystä, ja myöhemmin toki myös Hopealinja-nimellä markkinoidulla matkailuliikenteellä (ibid.: 271).

Radan valmistuminen Tampereelle – ratahankkeeseen sisältyi myös samaan aikaan toteutettu satamarata Näsijärvelle Naistenlahden satamaan – sai puolestaan aikaan merkittävän laivanvarustustoiminnan Tampereella. Vuonna 1880 Näsijärvellä liikennöi jo 15 Höyrylaivaa, jotka välittivät liikennettä Ylä-Pirkanmaan ja Etelä-Pohjanmaan suuntaan, muun muassa Vilppulaan (ibid.: 242).

2.2 Rautatiehankkeiden historialliset lähtökohdat

Helsingin–Hämeenlinnan rautatie

Nykyisen rautatien vaikutusalueen vanhimmat ja merkittävimmät kulkuyhteydet johtivat siis Vanajaveden laaksosta rannikolle. Myös Helsingin–Hämeenlinnan rautatiehankkeen perustana on vanha haave sisämaan vesireittien ja Suomenlahden rannikon välisestä vesiyhteydestä. Kruunun taloudellisen tilanteen paranemisen myötä 1700-luvun alussa suunniteltiin kanavaa Vanajaveden reitin eteläisimmästä pisteestä Turkhaudasta Vantaanjoen kautta rannikolle. Tuolloisten suunnitelmien pohjana olivat kauppakollegion notaari Ulrik Rudenschöldin suorittamat laajat maastotutkimukset (Hoffrén & Penttilä 1978: 83). Vaikka kanavointi todettiin parhaimmillaankin vain osittain mahdolliseksi – etenkin Vantaanjoen yläjuoksua ei saataisi taloudellisesti siedettävien kustannuksien purjehduskelpoiseksi – jäi haave sitkeästi elämään. Vielä vuonna 1843 L. G. v. Haartman teki esityksen Helsingin ja Turkhaudan välisen kanavan toteuttamisesta (ibid.: 84).

Varsinaisen rautatiehankkeen alkusysäyksenä on pidetty maaliskuun 19. vuonna 1849 pidettyä tie- ja vesikululaitoksen kokousta, jossa varsinaisesti käsiteltiin mm. Hämeen kuvernööri C. W. Maexmontanin ja Lempäälän tilallisten 1848 tekemää aloitetta Vanajaveden reittiin kuuluvien Niemen ja Herralan koskien kanavoinnista. Tie- ja vesikululaitoksen insinöörikunnan päällikkö, eversti Alfred Stjernvall oli kuitenkin liittänyt hakemukseen oman muistionsa, jossa hän katsoi, että yhdistämällä Kokemäenjoen vesistöön kuuluvat laajat Hämeen järvet kanavoimalla toisiinsa, voitaisiin saada purjehduskelpoinen vesiväyläkokonaisuus Tampereelta pohjoiseen Ruovedelle ja etelään Hämeenlinnaan ja edelleen Lammin suunnasta laskevaa Puujokea myöten Ryttylän itäpuolelle Turkhautaankin saakka (Turpeinen 2003; Kuva 2).

Vaikka siis kanavointisuunnitelma Turkhaudasta etelään oli jo todettu toteutuskelvottomaksi, perustuivat suunnitelmat nyt Hämeen vesireittien yhdistämiseen keskenään, ja edelleen uudella nopealla kuljetusmuodolla – rautatiellä – Suomenlahdelle. Näin voitaisiin synnyttää mm. viljanvientiä ja koko maan vaurastumista tehokkaasti palveleva järjestelmäkokonaisuus. Erityisen keskeisenä tavoitteena nähtiin Lempäälässä sijaitsevan, jo Ruotsin vallan aikana aloitetun Rikalan kanavan loppuun saattaminen (ibid.).

Stjernvall oli merkinnyt muistiossaan 1849, että laivaliikenne Näsijärveltä Turkhautaankin voitaisiin ulottaa noin 30 kilometriä Hämeenlinnasta etelään Turkhaudan kestikievarin kohdalle. Stjernvallin esitys

rautatieksi Turkhaudasta Helsinkiin puolestaan perustui hevosvetoon. Hän laski, että kiskotiellä kitka pieneni noin seitsemäsosaan siitä, mitä tasaisella viertotiellä (Turpeinen 2003: 11). Matka-aika yhteen suuntaan – hevosia 30 kilometrin välein vaihtamalla – olisi noin yksi vuorokausi. (ibid.; Hoffrén & Penttilä 1978: 85).



Kuva 2. Kevättulvaa Puujoella Turkhaudan kylän pohjoispuolella. Mikko Itälahti 8.5.2024.



Kuva 3. Turkhaudan vanhaa kylänraittia. Mikko Itälahti 8.5.2024.

Hausjärven vanhimpiin kyliin kuuluva Turkhauta on näiden varhaisimpien suunnitelmien kannalta mielenkiintoisen keskeinen (Kuva 3). Ryttylästä nykyisestä asemakylästä muutama kilometri itään sijaitseva kylä oli kuitenkin esimodernin liikenteen ajalla myös todellisuudessa – ei siis vain suunnitelmissa – keskuspaikka 1500-luvulle ajoittuvan Helsingin–Hämeenlinnan maantien varressa. Kylässä toimi 1600-luvulta alkaen Torttilan kestikievari ja lisäksi 1614 Helsingin kauppiaat saivat oikeuden markkinoiden järjestämiseen Turkhaudalla. 1700-luvun kanavasuunnitelmien myötä suunniteltiin jopa Turkhaudan kaupungin perustamista (Ranta 2001).

Kenraalikuvernööri, ruhtinas Mensikov kehotti vuonna 1849 suorittamaan lisätutkimuksia rautatien toteutuskelpoisuuden selvittämiseksi. Työhön tarttuivatkin insinööriluutnantit Appelgren ja Georg Strömberg (Hoffrén & Penttilä 1978: 85). Tehdyt tutkimukset kuitenkin osoittivat, ettei Turkhauta (ilmeisesti matala Turkhaudanjärvi Puujoen pääuoman eteläpuolella) ollut kohtuullisilla kustannuksilla muokattavissa satamapaikaksi (Ranta 2001). Appelgren ja Strömberg kääntyivät 1851 valmistuneessa tutkimuksessa Hämeenlinnaan, suoraan Vanajaveden pääaltaan yhteyteen, jatkettavan höyryveturivetoisen rautatien kannalle (ibid.).

Suunnitelmat eivät kuitenkaan näyttäneet etenevän. Maaliskuun 7. vuonna 1853 pidetyssä Hämeenlinnan maistraatin kokouksessa kaupungin vanhimmat ja porvaristo asettuivat yksituumaisesti tukemaan Janakkalan, Vanajan ja Hausjärven pitäjien yhdeksän tilanomistajan aloitetta Hämeenlinnan ja Helsingin välisen rautatien rakentamiseksi yksityisenä osakeyhtiönä. Hankkeeseen saatiin mukaan myös joitakin Tampereen porvareita. Tämä johti virallisen anomuksen lähettämiseen keisarille (Hoffrén & Penttilä 1978: 86, Turpeinen 2003: 22). Anajat anoivat myös radan liikenteeseen yksinoikeutta, minkä seurauksena Hämeen läänin kuvernööri Otto Reh binder lisäsi anomukseen oman muistionsa, joka korosti monien valtioiden rakentavan ratansa hallituksen toimesta, minkä hänkin katsoi parhaiten maksimoivan pitkän aikavälin hyödyt yhteiskunnalle (Turpeinen 2003: 22).

Anomuksessa arvioitiin rautatien kannattavuutta odotettujen rahtimäärien perusteella. Niiden arvioitiin muodostuvan mm. Helsingin elintarvikkeiden kulutuksesta. Mm. kolmasosan helsinkiläisten lihan, voin, ryynien ja perunan tarpeesta todettiin voitavan tyydyttää tuomalla Hämeestä, mikä vastaisi 250 000 leiviskän rahtimäärää (Turpeinen 2003: 23). Kaupungin hevosten ja lehmien ruokkimiseen voitaisiin Hämeestä odottaa kuljetettavan 1,5 miljoonaa leiviskää jauhoja ja rehuja. Helsingin halkojen tarpeesta 10 % arviottiin voitavan tuoda Hämeestä, joka merkitsisi rautateitse kuljetettavan vuositason 600 000 leiviskää halkoja. Lisäksi Hämeen 17 sahan tuotteet (noin 800 000 leiviskää) odotettiin kuljetettavan pääosin Helsinkiin, joista puolet jatkaisi edelleen vientiin ja puolet kaupungin omaan kulutukseen (ibid.). Paluurah tina taas odotettiin tuotavan etenkin koneita ja raaka-aineita Tampereen tehtaille ja maaseudun ruukeille, suolaa (noin 230 000 leiviskää), jauhoja, silakoita ja "siirtomaatavaroita". (ibid.).

Etenkin 1853 puhjennut Krimin sota hidasti suunnitelmien etenemistä. Hämeessä käytiin samaan aikaan väittelyä puolesta ja vastaan. Maaliskuussa 1856, sodan päätyttyä, keisari Aleksanteri II esitteli

Helsingissä muun muassa liikenneyhteyksien parantamiseen tähtäävän hallitusohjelman. Suomen kenraalikuvernöörinä 1855 aloittanut Fredrik Wilhelm von Berg oli innostunut rautatiehankkeesta, jonka katsoi parhaiten hyödyttävän sekä pääkaupungin ruoka- ja puuhuoltoa, sisämaan kauppaa, että matkustajaliikennettä (Hoffrén & Penttilä 1978: 87).

Vaikka ajatus Hämeen rautatiestä oli jo laajasti hyväksytty, virisi vielä tässä vaiheessa kiivas periaatteellinen väittely siitä, pitäisikö Suomessa ylipäätään keskittyä kanava- vai rataverkon rakentamiseen; tunnustusti lehdistössä käydyssä debatissa laajaa kanavaverkkoa piti viisaimpana L. G. von Haartman, kun taas J.V. Snellman puolusti voimakkaasti rautateitä muun muassa ihmisten helpottuvan liikkuvuuden tuottamien sivistyksellisten vaikutusten vuoksi (Ibid.).

Lopputulos kuitenkin oli, että senaatin päätöksen myötä lähetettiin 14.1.1857 anomus keisarille rautatiestä Helsingistä Hämeenlinnaan, johon vastauksena saatiin käskykirje radan rakentamisesta 4.3.1857. Siinä edellytettiin muun muassa, että rata tuli pengertää valmiiksi kahta kiskoparia varten, mutta toistaiseksi asennettaisiin vain yksi. Kustannukset, 2 199 280 ruplaa, olisi suoritettava Suomen valtion varoista. (Turpeinen 2003: 31).

Varsinaiset rakennustyöt alkoivat kesäkuun alussa 1857. Juuri valmistuneen Saimaan kanavan työmaalta tuotiin kolme laivalastillista työkaluja Helsinkiin. Myös kallionlouhintatöiden katsottiin antaneen paljon kokemusta radan rakentamiseen (ibid. 32).

Töitä varten koko Helsingin – Hämeenlinnan ratalinja jaettiin viiteen työpiiriin ("asemaan"), jotka käsittivät kukin noin 20 kilometriä. Riihimäki–Tampere-osuus kuului neljänteen ja viidenteen työpiiriin. Neljäs piiri alkoi Hyvinkään pohjoispuolelta ja ulottui Leppäkoskelle (Berättelse... 1858, Hoffrén & Penttilä 1979: 90).

Helsingin–Hämeenlinnan rata rakennettiin poikkeuksellisen korkealaatuisesti. Tunnettua on, että penger rakennettiin jo alun perin kaksoisraidetta silmälläpitäen, vaikka kaksoisraide valmistuikin etelästä Riihimäelle 1909 ja Riihimäeltä Hämeenlinnaan yli 100 vuotta myöhemmin, 1958 (Turpeinen 2003: 31, 98). Radan siltajänteet rakennettiin raudasta. Kaksoisraidevaraus huomioitiin myös siltojen maatukia rakennettaessa, ja kivirakenteet tehtiin hakatuista kivistä ja sementistä alun perin kaavailtujen, kiilalla lohkottujen kivien sijaan (ibid.: 98). Edellä mainitut syyt – kuten myös odottamattoman vaativat pengerrystyöt esimerkiksi Helsingin Töölönlahdella ja Vantaanjoen rannoilla, sekä ja inventointialueella Hämeenlinnassa, Konttilan ja Turengin soilla ja Harvialan ja Kautolan "rämeillä" – johtivat radan kustannusarvion ylittymiseen noin 50 prosentilla (ibid.). Syinä kuitenkin myös mainitaan palkkojen ja tarvikkeiden odotettua suurempi hinnannousu. Korkeiksi kohonneilla kustannuksilla kuitenkin oli vaikutuksensa siihen, että myöhempiä rataosia rakennettiin kustannussäästö mielessä. Helsingin–Hämeenlinnan rataosa ja sen linjaus loivine, minimissään 6 000 ruotsin jalan kaarresäteineen, on kuitenkin osoittautunut poikkeuksellisella tavalla myös nykyisille nopeustarpeille riittäväksi. Radan lopulliset rakennuskustannukset olivat 14 694 700 Suomen markkaa, eli 133 141 markkaa kilometriä kohti (SVR 1916: 9). Radan vihkiäisjuna, ja samalla suomen

ensimmäinen matkustajia kuljettava juna, kulki 31.1.1862. Tie- ja vesikululaitosten hoitoon rataosa luovutettiin 29.12.1862.

Hämeenlinnan–Tampereen ratahanke

Välittömästi Hämeenlinnan rautatien rakentamispäätöksen jälkeen alettiin keskustella rataverkon ulottamisesta Päijänteen vesireittien ääreen. Ensimmäinen suunnitelma ratalinjasta Hämeenlinnasta Lammin kirkonkylän kautta Vääksyyn valmistui jo 1858 (Tavastehus–Tammerfors 1860). Vielä Hämeenlinnan radan ollessa rakenteilla, asetti senaatti tammikuussa 1861 uuden komitean selvittämään ratalinjaa Hämeenlinnasta Anianpellon vanhalle markkinapaikalle Vesijärven ja Päijänteen välisellä kannaksella, nykyisessä Vääksyssä. Vaihtoehtoisena radan päätepiirteenä oli mukana selvityksessä Lahti Vesijärven etelälaidalla, jonne rata rakennettaisiin Riihimäeltä. Jälkimmäisen vaihtoehdon katsottiin edellyttävän myös Vesijärven ja Päijänteen välisen kanavan toteuttamista (Alanen 1969: 259). Riihimäki valikoitui kuitenkin risteyspaikaksi pitkälti jo 1861 komitean työn pohjalta (Alanen 1969: 259).

Toisaalta Tampereen merkitys nousevana teollisuuskeskuksena ja sen rautatiestä saama hyöty tunnustettiin varsin laajasti. Edellä mainittu senaatin komitea tutki rataa myös Tampereelle, ja vuonna 1862 valmistuneessa, Insinööriluutnantti Alfred Wasastjernan johdolla laaditussa suunnitelmassa tämä rata esitettiin linjattavaksi Hämeenlinnasta pitkälti lopulta toteutunutta linjausta Kalvolan, Akaan ja Lempäälän kautta (ibid.: 268).

Venäjän keisarikunnan heikko taloustilanne 1860-luvun alussa kuitenkin jähdytti uudet ratasuunnitelmat. Samaan aikaan tamperelaiset tehtailijat koettivat vedota kaupunkinsa rautatieyhteyden puolesta. Patruunat Wilhelm von Nottbeck ja Adolf Törngren esimerkiksi tekivät kenraalikuvernöörille esityksen, jossa he tarjoutuivat rakennuttamaan radan valmiiksi, mikäli valtio luovuttaisi heille metsistään korvauksena viisi miljoonaa tukkia radan kautta vientiin toimitettavaksi (Alanen 1969: 259–260).

Keskustelu seuraavasta toteutettavasta ratahankkeesta jatkui monivaiheisena koko 1860-luvun ensi vuodet valtiopäivillä ja julkisuudessa. Lopulta sekä Hämeenlinnan–Tampereen että Riihimäen–Lahden ratojen rakentamisesta tehtiin yhtä aikaa päätös vuoden 1863 valtiopäivillä, mutta toteuttamisjärjestys jäi tässä vaiheessa avoimeksi (Hoffrén & Penttilä 1979: 100). Pian kävikin ilmeiseksi, ettei varoja molempien rakentamiseen yhtä aikaa ollut.

Tampereen ratahanke sai yhä tässä vaiheessa odottaa. Hämeenlinnan ja Tampereen välisten kulkuyhteyksien parantamiseksi annettiin toistaiseksi päätös Lempäälän kanavan rakentamisesta (Alanen 1969: 261; Turpeinen 2003, esim. 173). Radan jatko Hämeenlinnasta Tampereelle sai myös uuden kilpailijan Turun ja Tampereen välisestä ratahankkeesta (ibid: 264; Turpeinen 2003: 173). Yksityisenä hankkeena rakenusluvan saanut Hyvinkää–Hanko-rautatie esikuvanaan, esittivät turkulaiset porvarit rataa Turusta joko Hämeenlinnaan tai Tampereelle. Ruhtinas Uthomski kävi salaisia neuvotteluja hankkeen toteuttamisesta

urakoitsijansa yhtiön kautta. Rahoituksen löytyminen ei tämänkään ratahankkeen kohdalla osoittautunut helpoksi, vaikka esimerkiksi Turun kaupunki lupasi tukea hanketta varsin suurella miljoonan markan avustuksella (Suvanto 1954: 4).

Eri vaiheiden kautta syntyi nimenomaan Turun–Hämeenlinnan–Tampereen ratahanke, jonka toteuttajaksi tuli valtio kevättalvella 1874 tehdyllä päätöksellä. Vuonna 1862 tehdyn selvityksen jälkeen Turun radan suunnitellulla linjalla oli Urjalan ja Akaan (Toijalan) välillä havaittu maastosta johtuvia vaikeuksia. Niinpä tie- ja vesirakennusten ylihallitus teki uuden tutkimuksen, jossa päädyttiin esittämään risteysasemaksi Viialaa (Ibid.: 268; Suvanto 1954: 2). Kiista Turun rataosuuden risteysaseman paikasta ei ollut yksinomaan tekninen. Turkulaiset ajoivat sen sijoittamista mahdollisimman pohjoiseen, sillä tämän nähtiin parantavan Tampereen seudun ja Pohjanmaan kauppavirtoja havittelevan Turun ja sen sataman kilpailuasemaa Helsinkiin nähden. Mitä etelämmäs risteysasema sijoitettaisiin, sitä todennäköisemmin sen katsottiin johtavan kuljetusvirtojen päätymiseen Helsinkiin (Suvanto 1954: 4).

Vielä kerran otettiin Turun radan suunta tarkasteltavaksi. Risteysaseman paikaksi esillä oli nyt kolme vaihtoehtoa: Toijalan ja Viialan ohella myös Linnainen sittemmin toteutuneen Kuurilan aseman tuntumassa (Suvanto 1954: 5–6). Toijala valikoitui risteysasemaksi mahdollisesti ainakin osittain jonkinlaisena kompromissiratkaisuna (ibid.).

Työmaalla oli enimmillään kesällä 1875 yli 5 000 työläistä (Åbo–Tammerfors–Tavastehus jernväg 1877: 18). Työläisten majoitus hoitui suurelta osin radan varren taloissa. Ajan mittapuulla palkka työmaalla oli verraten hyvä, keskimäärin markka ja 20 penniä tunnilta (Suvanto 1954: 9–10). Kokonaiskustannuksia tosin ilmeisesti hillittiin käyttämällä radalla jossain määrin komennustyövoimana venäläistä sotaväkeä; oliko kyseessä suoranainen pakkotyö, ei selviä kovin hyvin lähteistä (ibid.; Alanen 1969: 270).

Rata vihittiin 22. kesäkuuta 1876 Toijalassa. Helsingistä, Turusta ja Tampereelta lähteneillä erikoisjunilla saapui vihkiäisjuhliin 160 arvovaltaista juhlavierasta (Suvanto 1954: 11). Kokonaiskustannuksiltaan Hämeenlinnan–Tampereen rataosa tuli vaikeammasta maastosta huolimatta noin neljänneksen halvemmaksi kilometriä kohden kuin Helsingin–Hämeenlinnan rata: 92 277 markkaa kilometriä kohden (SVR 1916: 40). Vaikka ratalinja rakennettiin varsin suoraksi verrattuna joihinkin myöhempiin rataosiin, näkyi Helsingin–Hämeenlinnan rataosan budjettiylitysten herättämä kustannustietoisuus esimerkiksi siinä, että Lempeälän pohjoispuoliselle ylänköalueelle tuli noin 15 kilomerin jakso, jonka pituudesta yli puolet oli kaarretta (Åbo–Tammerfors–Tavastehus jernväg 1877).

Radan valmistumisella Tampereelle asti tuli olemaan suuri merkitys samojen Vanajaveden vesireittien kannattavuudelle, joiden ääreen Hämeenlinnan rataosa oli vasta luonut uudenaikaisen yhteyden rannikolta. Toisaalta rata vahvisti selvästi Tampereen asemaa keskuspaikkana, supistaen Hämeenlinnan perinteistä vaikutusaluetta. Helsingissäkin oli mahdollista pistäytyä Hämeestä jo päiväselttään, mikä selvästi vahvisti uuden pääkaupungin kilpailuasemaa suhteessa vanhaan.

2.3 Rautatiehenkilöliikenteen kehitys

Rautatieliikenteen alkupäivänä Suomessa on pidetty tammikuun viimeistä päivää 1862, jolloin ensimmäinen kutsuvieraita kuljettanut juna kulki Helsingistä Hämeenlinnaan. Säännöllinen liikenne alkoi 17.3. samana vuonna, ja juna kulki aluksi vuoropäivin, joka toinen päivä suuntaansa. Vuonna 1891, jolloin päärataa pitkin pääsi jo Ouluun saakka, kulki Riihimäki–Toijala-osuudella kolme päivittäistä junavuoroa suuntaansa, ja Toijalan ja Tampereen välillä neljä. Matka-aika Riihimäeltä Tampereelle oli noin kolme ja puoli tuntia (Turisti 1891: 8).

Alkuun kaikki junat pysähtyivät kaikilla liikennepaikoilla. 1890-lukuun mennessä avattuja Riihimäen–Tampereen rataosuuden asemia olivat Riihimäki (1862), Ryttylä (1863), Leppäkoski (1872), Turenki (1862), Harviala (1889), Hämeenlinna (1862), Parola (1876), Iittala (1882), Kuurila (1876), Toijala (1876), Viiala (1876) ja Lempäälä (alun perin Lempainen, 1876).

Verkosto alkoi 1900-luvun taitteen tienoilla täydentyä asemaa pienemmillä liikennepaikoilla, jotka kaikki perustettiin Hämeenlinnan pohjoispuolelle: Leteensuu (1905), Mattila (noin 1908), Moisio (noin 1907), Kulju (viim. 1899), ja Sääksjärvi (1915). (Iltanen 2009: 48–49).

Henkilöliikenteen vuorojen tarjonta lisääntyi 1920-luvun mittaan talouskasvun ja lisääntyvän vapaa-ajan ja työmatkustuksen myötä. Samalla alkaa tapahtua eriytymistä nopeampien pika- ja paikallisluonteisten henkilöjunien välille. Vielä vuonna 1921 kaikki kuusi päivittäistä junaparia ovat läpikulkevia. Joukossa on kaksi vain Hämeenlinnassa ja Toijalassa pysähtyvää pikajunaa ja yksi postijuna, joka ei pysähtynyt kertaakaan Lempäälän ja Tampereen välillä (Turisti 1921/1: 26).

Tampereen seudullinen paikallisliikenne rautateillä alkaa hahmottua 1920-luvun lopulla, Toijala eteläisenä pääteasemanaan. Junatarjonta toki oli Helsingin seutuun verrattuna merkittävästi vähäisempää, eikä esimerkiksi erillistä aikataulua Tampereen alueen paikallisjunista julkaistu. Vuoden 1926 aikatauluun on lisätty neljä Toijalan ja Tampereen välistä junaparia ja kaksi Tampereen ja Sääksjärven välistä, vain arkiaamuisin liikennöivää junaparia (Turisti 1926/3: 20). Vuoteen 1928 mennessä Sääksjärvelle päättyvät vuorot on jatkettu Toijalaan (Suomen kulkuneuvot 1928/1: 18). Toijalan pohjoispuolen pienillä liikennepaikoilla, kuten Moisiossa, tarjonta oli yhteensä seitsemän junavuoroa suuntaansa päivässä, painottuen selvästi matkustamiseen Tampereelle; junat pohjoiseen kulkivat aamulla iltapäivällä, etelään iltapäivällä ja illalla (Suomen kulkuneuvot 1928/1: 18).

1920-luvun lopulla alkaa hahmottua liikenteen 1900-luvun puoliväliin kestänyt perusrakenne, joka koostuu muutamasta nopeasta, vain Hämeenlinnassa ja Toijalassa pysähtyvistä pikajunaparista, joistakin läpikulkevista henkilöjunista ja näiden tarjontaa täydentävistä, Toijalan ja Tampereen välin paikallisluonteisista henkilöjunista. Toijalan pohjoispuolella junatarjonta oli noin seitsemän – kahdeksan junavuoroa suuntaansa päivässä, joskin aivan Tamperetta lähimmillä liikennepaikoilla (Multisilta, Hatanpää ja

Rantaperkiö) pysähtyi vain yksittäisiä aamun ja illan junavuoroja. Riihimäen ja Hämeenlinnan välillä junatarjonta oli 1920-luvulla pääsääntöisesti kolme vuoroa suuntaansa päivässä (Turisti 1921/1; 1926/3; Suomen kulkuneuvot 1928/1).

Seuraava vaihe liikennepaikkaverkoston laajentumisessa ovat yksinkertaiset seisakkeet, joilla ei ollut rakennuksia, sivuraiteita tai henkilökuntaa. Liikennepaikkatyyppi syntyi vastauksena linja-autoliikenteen kehitykseen; yhtäältä sen aiheuttamaan suoranaiseen kilpailuun, toisaalta yleiseen kulttuuriseen muutokseen: Ihmiset eivät enää entiseen tapaan olleet valmiita kulkemaan jalan tai hevoskyydein yhtä pitkiä matkoja asemille. Ensimmäisiä, vuosina 1931–1933 perustettuja seisakkeita olivat Riihimäen ja Hämeenlinnan välillä Hirvenoja ja Vanaja, sekä Hämeenlinnan pohjoispuolella Ihalempi, Vinnilä, Ilomäki, Hulaus, Höytämö ja Multisilta. (Iltanen 2009/2011: 48). Vuorotarjontaa myös hieman lisättiin 1930-luvulla, jolloin Toijalaan kulki viisi useimmilla välillä pysähtyvää junaparia kahden, vain Hämeenlinnassa pysähtyvän pikajunan lisäksi (Suomen kulkuneuvot 1935/2 26–27).

Vuorotarjonta ei olennaisesti muutu vielä jälleenrakennuskaudellakaan, jolloin junamatkustus ja vuorotarjonta yleisesti ottaen oli Suomessa vilkkaimmillaan, ja liikennepaikkaverkosto saavuttanut likimain täyden laajuutensa. Vähäinen lisäys kohdistui kaukoliikenteeseen: kesällä 1948 pääradalla liikennöi päivittäin viisi lisämaksullista pikajunaparia, jotka pysähtyivät Toijalassa ja Hämeenlinnassa. Toisaalta aikatauluun oli lisätty myös alennuslippuihin oikeuttavat työläisjunaparit sekä Tampereen ja Toijalan, että Tampereen ja Lempäälän välille. Toijalaan jatkanut työläisjuna ei pysähtynyt Lempäälän ja Tampereen välillä kertaakaan. Ratkaisu kertonee hyvin suurista matkustajamääristä. (Suomen kulkuneuvot 1948/2: 35).



Kuva 4. Kelhän seisake Turengin ja Leppäkosken välillä. Onni Lehtonen, 15.6.1964 (SRM / Vr1: 10905).

Seisakkeiden perustaminen kuitenkin jatkui sotien jälkeisellä kaudella vilkkaana. Vuosina 1940–1958 lisättiin Hämeenlinnan eteläpuolelle Kelhä, Huhtola, Sokeri ja Kantolanniemi (Kuva 4). Hämeenlinnan pohjoispuolelle puolestaan avattiin Hopealinja, Santti, Junkkari, Arometsä, Hinkka, Hollo, Vanattara, sekä vielä nykyiselle Tampereen kaupunkialueelle sijoittuvat Rukkamäki, Rantaperkiö ja Hatanpää (Iltanen 2009/2011: 48–49). Monien seisakkeiden perustamisen tarkoituksena oli helpottaa työläisten liikkumista radan varteen nousseisiin tehtaisiin. Perusteena oli myös sotien jälkeisellä kaudella radan varteen muodostunut omakotivaltainen asutus, jonka mittakaava vaihteli muutaman talon kulmakunnista esimerkiksi Lempäälän laajoihin uusiin asuinalueisiin. Etenkin suorituskykyisen Dm6- ja Dm7-dieselmäkiskobussikaluston, ns. Lättähattujen käyttöönotto Riihimäen varikolla vuosina 1956–1958 mahdollisti paikallisliikenteen palvelun laajentamisen aiempaa joustavammin myös pääradan varren pienemmille kulmakunnille (VR 1962: 395).

Liikenteen kehityskulut Riihimäen etelä- ja pohjoispuolella erkanivat toisistaan selvästi sähköistyksen ulottuessa Helsingistä Riihimäelle vuonna 1970. Riihimäestä muodostui vähitellen Helsingin seudun sähköisen lähijunaliikenteen pohjoinen pääteasema ja tärkeä varikko.

Riihimäeltä pohjoiseen paikallisliikenne jatkui toistaiseksi lättähattu-kiskobusseilla, mutta vuorotiheys supistui vuosien 1968–1971 välillä. Muutama työssäkäynnin kannalta tärkeä aamuvuoro jatkoi kulkuaan Riihimäen ja Hämeenlinnan välillä. Toijalan ja Tampereen välillä oli vastaavasti jäljellä arkisin viisi päivittäistä, aamuun ja iltaan painottuvaa kiskoautovuoroa suuntaansa. Sen sijaan Hämeenlinnan ja Toijalan välillä – myöskään Parolan ja Iittalan asemilla – ei tarjolla ollut enää juurikaan työmatkaliikennettä palvelevia vuoroja. Esimerkiksi Parolassa ensimmäinen juna pohjoisen suuntaan pysähtyi vasta klo 15:05 iltapäivällä (Suomen Kulkuneuvot 2/1971: 88 – 89).

Sähköliikenne alkoi Riihimäeltä Hämeenlinnaan 1974 ja Tampereelle 1975. Paikallisjunaliikenteen taantuvaa kehitystä tämä ei kuitenkaan kääntänyt. Pienet seisakkeet lakkautettiin vuosina 1977–1988; huomattavan moni kulmakunta menetti rautatiepalvelunsa joko 31.5.1981 tai 28.5.1988. (Iltanen 2009/2011: 48). Ne ovat kadonneet maisemasta jälkiä jättämättä, vaikka usein maastossa on edelleen merkkejä tasoristeuksista, missä seisakkeet usein sijaitsivat.

Kesäaikataulussa 1982 ainoana väliliikennepaikkana Riihimäen ja Hämeenlinnan välillä palveli enää Turunki, jossa pysähtyi päivässä viisi junavuoroa suuntaansa – näistä kaksi oli Riihimäen ja Toijalan, ja kolme Riihimäen ja Tampereen välistä, sähkömoottorijunilla liikennöityä henkilöjunavuoroa. Toijalan ja Tampereen välillä paikallisuonteisia sähkömoottorijunavaroja oli tuolloin vielä kymmenen päivässä suuntaansa – lukuisten pikajunien ohella, mutta neljä mainituista vuoroista ei pysähtynyt kertaakaan varsinaisella Tampereen kaupunkiseudulla, Lempäälän pohjoispuolella. (Suomen kulkuneuvot 2/1982: 86–89). Kuten edellä jo mainittiin, Lempäälän pohjoispuolen verraten tiheä liikennepaikkaverkosto oli vielä 1980-luvulla olemassa, mutta päivittäinen vuorotiheys useimmilla liikennepaikoilla jo voimakkaasti laskusuunnassa. Useimmat Tampereen lähiympäristön pienet seisakkeet lakkautettiin lopullisesti kesäaikataulun 1988 myötä (Iltanen 2009/2011: 48).

Junaliikenteen vuorotarjonta ja matkustajamäärät Riihimäen pohjoispuolella ovat nykyisin korkeampia kuin koskaan ennen. Kesäkuussa 2017 Riihimäki–Tampere-rataosuus (sekä myös Lahti–Kouvola) liitettiin virallisesti osaksi VR:n lähiliikennettä. Helsingin ja Riihimäen välinen R-junalinja jatkettiin Tampereelle asti, tosin Riihimäen pohjoispuolen asemilla vuoroväli on suurimman osan vuorokaudesta noin kaksi tuntia, vilkkaimpina aikoina tunti. Lähijuna-järjestelmä laajeni samalla yhdistämään Helsingin, Tampereen, Hämeenlinnan ja Kouvolan (Kymenlaakson) seudut. Järjestelmä siis käytännössä kattaa suurimman osan Etelä-Suomen ydinalueesta (Turun seudun puuttuessa huomattavana poikkeuksena). Alueen laajentuessa huomattavasti luovuttiin myös 1970-luvulta asti käytössä olleista käsitteistä Pääkaupunkiseudun lähiliikenne ja Helsingin seudun lähiliikenne.

Tampereen kaupunkiseudun sisäiseen liikennejärjestelmään lähijunat liitettiin syvemmin vuonna 2019–2020 toteutetun ja sittemmin vakinaistetun pilottihankkeen myötä, jolloin R-junien liikennettä täydentämään perustettiin myös Toijala–Tampere–Nokia-reittiä liikennöivä M-junalinja. Tampereen seudun joukkoliikenteen, Nyssen, lippujärjestelmään lähijunat integroitiin vaiheittain vuosina 2020–2022. Koska lähijunaliikenteen vuorotiheys kaupunkiseudun sisäisen liikenteen tarpeisiin on edelleen verraten harva, kelpaavat Nysse-liput Tampereen seudulla siirtymävaiheen ratkaisuna myös kaukojunissa Tampereen ja Nokian, Lempäälän ja Oriveden välillä. Lähijunaliikenne on osoittautunut hyvin suosituksi, ja Tampereen seudulla on merkittäviä suunnitelmia uusista reiteistä ja seisakkeista.

3 Ratalinjan maisemakuva ja maisema-arvot

3.1 Korkokuvan suurmuodot

Koko tutkimusalue kuuluu maisemamaakuntaan Hämeen viljely- ja järvimaa ja sen alajakoon Keski-Hämeen viljely- ja järviseu (SYKE). Rataosuuden maisemakuvaa määrittäviä suurmuotoja ovat varsinkin Vanajaveden laakso viljelyaukeineen, toisaalta paikallisemmin myös muutamat kallioperän muotojen luonnehtimat selännealueet, huomattavimpana Lempäälän pohjoispuolelta Tampereen keskustaajaman eteläosiin jatkuva ns. Sääksjärven ylänköalue. Parolan eteläpuolella huomattavaa maisemakuvallista merkitystä on myös jokseenkin radan suuntaisilla harjujaksoilla, jotka kaukomaisemassa kehystävät laajoja viljelysmaisemia radan molemmin puolin.

Maisemamaakunnan eteläraja seuraa pääpiirteissään ensimmäistä Salpausselkää, ja kulkee siis pääradan varressa Hyvinkään tasalla. Maisemakuvassa voidaan kuitenkin havaita tietty vaihettumisvyöhyke Riihimäen asemanseudulta Ryttylän eteläpuolelle. Korkokuva tällä Vantaanjoen ja Vanajaveden

(Kokemäenjoen vesistön) vedenjakaja-alueella on huomattavan tasainen, ja viljelytasankoja halkoo toisiinsa lomittuen pienten purojen ja jokien verkosto.

Vanajaveden varsinaisen, purjehduskelpoisen reittivesistön rata saavuttaa etelästä tultaessa Ryttylän–Leppäkosken tienoilla. Vanajaveden keskuslaaksoa ja sen suuntaa rata seuraa Hämeenlinnasta aina Lempäälään asti, vaikka näköyhteyttä vesistöön ei radalta avaudu kuin muutamain paikoin. Lempäälän ja Tampereen väli rataosuuden pohjoispäässä voidaan Riihimäen–Ryttylän osuuden tapaan tulkita vedenjakaja-seuduksi, vaikkakin luonteeltaan erilaiseksi – Ryttylän eteläpuoli on pinnanmuodoiltaan tasankoa, kun taas Lempäälän ja Tampereen välillä pinnanmuotoja määrittää rikkonainen kallioylänkö.

Pienemmässä mittakaavassa metsäisiä selänteitä, Vanajaveden päävesistön ja sen länsipuolisten piennempien vesistöjen välisiä vedenjakajia, ratalinja kulkee ajoittain myös Parolan ja litalan välillä, Toijalan eteläpuolella, sekä Toijalan ja Viialan välillä.

3.2 Radan maisemalliset arvot

Riihimäen–Tampereen vilkas rataosuus kuuluu Suomen kahden suurimman kaupunkiseudun väliseen päärataan ja tärkeimpään Etelä- ja Pohjois-Suomen väliseen kaukoliikenneyhteyteen. Kyse on myös Suomen varhaisimpaan rataverkkoon kuuluvasta, osin vanhimmasta rataosuudesta. Jo yksin tästä syystä rautatie on sitä ympäröivässä maisemakuvassa merkittävä teollisuus- ja liikennehistoriallinen kerros. Maisemallisen kokonaisuuden tasolla näkyy selvästi myös pääradan merkittävä vaikutus merkitys yhdyskuntien ja teollisuuden syntyyn ja sijoittumiseen.

Rakennetun ympäristön arvokokonaisuuksia on maakunnallisella ja valtakunnallisella tasolla rajattu pääradan ympäristöstä jo ennestään runsaasti. Rautatieltä avautuu monille sen halkomille maisemallisille arvokokonaisuuksille erittäin edustavia ja kauniita näköaloja, jotka itsessään ovat myös Suomen rautateiden matkustushistoriaan liittyvää kulttuuriperintöä. Valtakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden (VAMA 2021), Kanta-Hämeen ja Pirkanmaan maakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen, sekä osin myös valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen (RKY) kriteereinä on kuitenkin käytetty rakennushistoriaan, viljelymaisemaan ja asutushistoriaan liittyviä tarkasteluja, eivätkä rautatiehen liittyvät kulttuurihistoria-arvot ole tulleet edellä mainituissa tarkasteluissa ansaitsemallaan tavalla huomioiduksi.

Historiallisia jatkumoa ja arvoja on nähtävissä rautatien maisemassa kauttaaltaan. Näiden luonteeseen kuuluu kuitenkin myös ajallinen kerrostuminen ja muutos. On vaikeaa, ja todennäköisesti tämän inventointoimeksiannon näkökulmasta epämielikästä, osoittaa maisemallisten arvojen näkökulmasta selvärajaisia arvojaksoja. Olisi kuitenkin toivottavaa, että myös väyläpidon menettelyissä kohdistettaisiin

huomiota maiseman yleisen laadun ja kerroksellisuuden vaalimiseen. Myös pääradan metsäisillä osuuksilla 2020-luvulla toteutettu ns. riskipuiden poisto, käytännössä ratalain 37 §:n mukaisen suoja-alueen varsin kaavamainen avohakkuu on monin paikoin tuottanut huomattavaa häiriötä rautatien ja sitä ympäröivien kulttuurimaisemien muodostamaan, pitkän ajan kuluessa muotoutuneeseen kokonaiskuvaan, joka on myös itse rautatiehen liittyvä historiallinen arvo.

Esimodernit kylä- ja viljelymaisemat

Erityisen runsaasti historiallista kerroksisuutta ja avoimia ja vaihtelevia maisemakuvallisia kokonaisuuksia esiintyy Vanajaveden reittivesistön vaikutuspiirissä kulkevilla osuuksilla, joihin lukeutuu pääosin koko tarkasteltavan rataosuuden keskinen osuus Ryttylän tienoilta Lempäälän pohjoispuolelle.

Leppäkosken asemanseudun tienoilla ratalinja kulkee Leppäkosken kartano -nimisen RKY 2009 -arvoalueen välittömässä näköpiirissä. RKY-alue, sekä samanniminen maakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö, jäsentyvät Puujoen varteen. Pitkänomainen alue mukailee Puujoen uomaa noin ratakilometritä 84, Kelhän entisen seisakkeen tienoilta pohjoiseen, pysytellen radan itäpuolella aina Leppäkosken sillalle asti, jossa rata leikkaa kyseisen alueen.

Hieman Leppäkosken pohjoispuolella radan länsipuolella puolestaan on näköyhteys Hakoisten Linnavuoren kulttuurimaisema -nimiselle valtakunnallisesti arvokkaalle maisema-alueelle. Linnavuori on osa radan länsipuolella kumpuilevan horisonttiviivan muodostavaa harjujaksoa.

Hämeenlinnan eteläpuolella, kilometrillä 102–104, rata sivuaa vehmasta Vanajaveden Miemalanselän rantametsää (Kuva 5). Rantalehdon lomitse avautuu näköaloja Vanajavedelle. Kilometrin 103 kohdalla linja kulkee kapean Miemalansalmen itärannalla, leikaten Vanajan vanhan pappilan ja Kirkonkulman koulun maakunnallisesti arvokasta kulttuurimaisemaa (Kuva 6, Kuva 7). Vanajan vanhan pappilan seutu on visuaalisesti poikkeuksellisen monimuotoinen ja historiallisesti kerroksinen jakso radanvarsimaisemaa, jossa pienipiirteisesti yhdistyvät historiallinen rakennuskanta, vähintään keskiaikainen viljelyjatkumo ja Vanajaveden rantamien suotuisa luonnonympäristö suurine tammineen ja muine lehtipuineen.



Kuva 5. Miemalanselän vehmasta rantametsää Hämeenlinnan eteläpuolella. Kuvan keskellä erottuu todennäköisesti vahtituvalle varattu, rakentamatta jäänyt tontti, jolla kasvaa erittäin järeitä haapoja. Mikko Itälahti 17.5.2024.



Kuva 6. Vanajan pappilan kohdalla toimi Vanajan seisake 1931–1981. Onni Lehtonen / VR, 15.6.1964 (SRM / Vr1: 10915).



Kuva 7. Päärata sivuaa Vanajan vanhan pappilan pihapiiriä. Mikko Itälahti 17.5.2024.

Vanajaveden kulttuurihistoriallisesta merkityksestä huolimatta varsinaiset vesistönäkymät ovat rataosuudella suhteellisen harvassa. Tässä suhteessa edustavin maisema lienee Vanajaveden rantamia kulkeva osuus Hämeenlinnan aseman pohjoispuolella. Hämeen linnaa vastapäätä, Vanhankaupunginlahden itärantaa kulkeva rataosuus Vanajaveden ylittävine siltoineen kuuluu valtakunnallisesti arvokkaaksi määritellyyn Vanajaveden laakson ja Aulangon kulttuurimaisemaan (VAMA 2021; Kuva 8). Sama ympäristöministeriön valtakunnallisesti arvokkaaksi määrittelemä kulttuurimaisema-alue jatkuu radan itäpuolella suurimman osan matkaa Parolaan saakka, ja siihen lukeutuu myös junamatkustajalle näkyvä Hattulan keskiaikainen kirkko.

Kulttuurihistoriallisesti ja visuaalisesti monimuotoisimmillaan rautatien varren kulttuurimaisema esiintyy Vanajaveden piirin viljelyasutuksen ydinalueita halkovilla osuuksilla: Ryttylän tienoilta Leppäkosken kautta Hämeenlinnaan Hattulan ydinalueiden kautta Parolaan ja Lehijärven rantamille, sekä Iittalasta Toijalan eteläpuolelle Kuurilan ja Tarttilan tienoille, Valkeakosken kunnan länsiosiin.

Parolan pohjoispuolella, Lehijärven pohjoisrannalla, rata linja kulkee ratakilometreillä 118–121 Ihalemme, Leiniälän, Nihattulan, Pelkolan ja Sattulan kyläasutus –nimisen RKY-alueen poikki. Rakennetun kulttuuriympäristön arvojen perustella muodostetun alueen on katsottu olevan poikkeuksellisen edustava esimerkki viljelyasutuksen jatkuvuudesta esimodernilta ajalta nykypäiviin. Kyläasutus on säilyttänyt ryhmäkylämäisen luonteensa ja sijaitsee edelleen keskiaikaisilla tai jopa vanhemmilla tonteilla (RKY: Ihalemmen.... 2009; Kuva 9).



Kuva 8. Hämeenlinnan aseman pohjoispuolella ratalinja kulkee aivan Vanajaveden rantaa. Mikko Itälahti 22.5.2024.



Kuva 9. Vanhaan maanviljelyskulttuuriin liittyvä uhrikivi ja päärata Ihalemmen maisemassa. Mikko Itälahti 23.5.2024.



Kuva 10. Ratalinjaa kilometrillä 139, Kuurilan entisen asemanseudun pohjoispuolella. Mikko Itälahti 30.5.2024.

Huomattavin yksittäinen, laaja viljelysmaisemakokonaisuus radan varressa ulottuu littalan asemanseudun tuntumasta, Kalvolan historiallisen kyläasutuksen ydinalueilta, Kuurilan entisen asemanseudun kautta aina Toijalan eteläpuolelle, jossa radan varren avoimet viljelymaisemat katkeavat muutaman pienialaiseen selännealueeseen (Kuva 10). Mainitut viljelysmaisemat kyläkeskuksineen sisältyvät Sääksmäen ja Tarttilan kulttuurimaisemat -nimiseen valtakunnallisesti arvokkaaseen maisema-aluekokonaisuuteen, joka ratalinjan varressa ulottuu noin kilometriltä 127 aina kilometrille 141 (VAMA 2021).

Vanajaveden laakson pitkää, viimeistään rautakautista asutusjatkumoa ilmentäviin kulttuurimaisemiin rautatie tuo liikenteen teollistumisesta kertovan historiakerroksen. Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet on muodostettu valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden ja maanviljelyksen tuottamien kulttuuriympäristöarvojen tunnistamiseen liittyvistä tarpeista käsin, eivätkä nämä näkökulmat pääasiassa huomioi rautatietä, kuten muitakaan teollisen aikakauden kulttuurimaisemaelementtejä maisemakokonaisuuksien kannalta.

Liikenteen kulttuurihistoriaa ja nykypäivää ilmentävän vilkkaan pääradan ja hyvinkin paikkasidonnaisen, perinteisen maanviljelykulttuurin ilmentymät voivat kuitenkin kohdatessaan luoda hyvinkin puhuttelevaa kerroksisuutta kulttuurimaisemassa. Visuaalisella tasolla kohtaaminen voi kuitenkin olla myös varsin sopusointuista, mikä liittyy paitsi rautatien historiallisiin ominaispiirteisiin (esimerkiksi väylän suhteellinen kapeus) ja pitkään ikään (asettuminen maisemaan; Kuva 11).



Kuva 11. Näyttävä kyläneidonkieli kukkii radan maaleikkauksen luiskalla. Viiala. Mikko Itälahti 18.6.2024.

Yhdyskunnat

Varsinkin Vanajaveden piirissä maaseudun asutus muodosti verraten tiheitä kyläkuntia jo ennen rautatietä. Niiden keskukset sijaitsivat kuitenkin vesistöjen varsilla. Toijalassa (Akaa) ja Lempäälässä rautatieasema sijoittui läheisesti vanhan kirkonkylän tuntumaan (Suomen yleiskartta 1: 4 000 000: lehdet F3, 1863 ja E3, 1867). Varsinaiset taajamat asemien ympäristössä ovat kokonaan rautatien jälkeen syntyneitä (Kuva 12). Hämeenlinnassakin asema jäi aluksi selvästi sivuun vanhasta korttelikaupungista. Asemayhdyskunnista kehittyi myös poikkeuksetta merkittäviä teollisuuskeskittymiä. Punatiiliset 1900-luvun alkupuolen teollisuusrakennukset ovat edelleen maisematasollakin Riihimäen–Tampereen rataosan leimallinen ominaispiirre (Kuva 13).



Kuva 12. Viiala on erinomainen esimerkki rautatieaseman ympärille syntyneestä taajamasta. Raitin maisemaa hallitsevat 1900-luvun alkupuolen liikerakennukset. Mikko Itälahti 18.6.2024.



Kuva 13. Parolan taajamakeskus 1900-luvun liike- ja teollisuusrakennuksineen muodostaa urbaanin, raittimaisen näkymän pääradan varteen. Mikko Itälahti 22.5.2024.

4 Liikennepaikkojen rakennettu ympäristö, ratapihat ja asemapuistot

4.1 Riihimäki

Radanrakennustöiden alku ja Riihimäen rautatieläisyhdyskunnan synty

Suuren liikenne- ja kulttuurihistoriallisen merkityksensä vuoksi Riihimäen asema-alueen historiallinen taustoitus on tässä hieman muita liikennepaikkoja kattavampaa. Riihimäen antama esimerkki valaisee osaltaan myös muiden radanvarsiyhdyskuntien kehitystä.

Riihimäen asema ja keskustaaajama syntyi historiallisten viljelyskylien (Karan, Herajoen, Ryttylän Vantaan, Arolammen) väliselle, Vantaanjoen halkomalle soiselle takamaalle, Patastensuon alueelle (Hoffrén & Penttilä 1979: 21). Riihimäki-nimelle oli sentään perustetta; soisen metsäseudun keskellä kohosi nykyisestä Koivistonmäestä Harjukylään kulkeva, usein vain Harjuna tunnettu, varsinaisia Salpausselkiä vaati-mattomampi päätemoreenin katkelma, joka yhtyy Janakkalan länsiosista Hyvinkäälle kulkevaan harjujak-soon (GTK maaperäkartta, Matiskainen 2002: 21).

Asemakylä alkoi kohota rautatien myötä Harjun selänteen etelärinteelle. Alueen varhaisin historiallisen ajan asumus oli mahdollisesti 1784 Löfkulla -nimisenä perustettu, myöhemmin Nygårdina tunnettu torppa (ibid.: 47). Riihimäen historia -teoksen kirjoittajat (ibid.) päättelevät, että Löfkullan torppa saattoi jo aika-naan olla perustettu pikkuvihan aikaisen piilopirtin paikalle; edelleen noin vuonna 1815 se olisi muuttunut Uusitalo-nimiseksi, joka puolestaan on usein vanhemmassa kirjallisuudessa mainittu Riihimäen vanhim-pana asumuksena (ibid.: 48). Harjun selänteen liepeillä, Patastensuon laitamilla, sijaitsi eri vaiheissa 1800-lukua ilmeisesti puolisenkymmentä muutakin torppaa. Joka tapauksessa vasta Hämeenlinnan rauta-tien rakentamispäätöksestä alkaen alueelle alkoi muodostua huomattavampi yhdyskunta.

Riihimäen aseman kohdalla radanrakennustyöt aloitettiin juhannuksena 1857. Samalla alkoi neljän ja 2/3 virstan mittaisen tieyhteyden rakentaminen Herajoelta Lopelta, Helsingin–Hämeenlinnan maantien var-resta asemapaikalle (ibid.: 5; Kuva 14). Tie tarvittiin myös siksi, että asuinrakennusten vähäisyyden vuoksi osa työväestä majoittui Herajoen taloissa (Hoffrén & Penttilä 1979: 91). Rautatien rakentaminen toi myös Patastensuon torpille vuokratuloja työläisten majoituksesta (ibid. 72). Kuitenkin juuri torppien viljelykset muuttuivat ensimmäisenä rakennusmaaksi. Rautatien tarjoama uusi yhteiskunnallinen todellisuus, palk-katyö, oli kenties juuri maata omistamattomille erityisen houkuttelevana näyttäytyvä elämäntapavaihto-ehto.



Kuva 14. Herajoen ja Riihimäen välinen maantie oli ensimmäisiä ratahankkeen toteuttamia töitä kesällä 1857. Mikko Itälahti 8.4.2024.

Riihimäen asemanseudulla merkittävin työvaihe oli alkuvuosina Uhkolan suon kuivatuskanavien rakentaminen. Ensimmäiset rautatien asuinrakennukset, työpäällikön ja työnjohtajan asuinrakennukset ulkorakennuksineen, valmistuivat kesällä 1857. Suurempi joukko asuinrakennuksia valmistui asemanseudulle 1858: päällystön, vaakitsijan, seppien, kirjanpitäjän asuintalot, sekä kaksi työväen kasarmia 80–100 työläiselle, työkaluvarastot, työhevosten tallit, paja ja sauna. (Ibid: 91; Berättelse... 1858: 5–6). Silti monet talot, kuten Haapahuhta Riihimäen nykyisen taajaman pohjoispuolella, majoittivat jatkuvasti työläisiä huoneis-
saan ja jopa saunoissaan (Hoffrén & Penttilä 1979: 91).

Riihimäki valikoitui asemapaikaksi pitkälti liikenneteknisten syiden perusteella. Paikkakunta itsessään oli niin pieni, että sinne suunniteltu asemarakennus jätettiin säästösyistä aluksi toteuttamatta. Radan varressa oli alkuvuosina vain laituri, sen pohjoispuolella vahtitupa, ja etelässä vesitornia varten pumppuhuone (vesi mitä ilmeisimmin otettiin Vantaanjoesta); Asematoiminnot ja asemapäällikön asunto sijoitettiin vähän matkan päähän Harjun rinteelle taloon, joka oli radan rakennusaikana ollut insinöörien ja kirjurien käytössä (Hoffrén & Penttilä 1979: 112). Kyseessä on nähtävästi edelleenkin säilynyt rakennus, joka on ollut viime vuosina mm. Riihimäen kaupunginmuseon käytössä (Kuva 15).



Kuva 15. Insinöörien ja kirjurien talo, joka todennäköisesti toimi 1862–1868 Riihimäen asemarakennuksena. Mikko Itälahti 3.6.2024.

Asemayhdyskunnan kehityksen erityisen merkittävä tapahtuma oli Riihimäen muodostuminen Suomen ensimmäiseksi risteysasemaksi Pietarin radan valmistuessa 1870. Riihimäen valikoituminen oli sinänsä ratkennut pitkälti jo senaatin 1861 asettaman komitean työn pohjalta. Verrattuna toiseen aluksi esillä olleeseen vaihtoehtoon, radan rakentamiseen Hämeenlinnasta Vääksyyn, tarjosi Riihimäki Päijänteeltä Helsinkiin ensinnäkin noin 50 kilometriä lyhyemmän yhteyden. Lisäksi merkittävänä tekijänä I Salpausselkä tarjosi Riihimäen itäpuolella edullisen rakennusmaaston, paikoin lähes sellaisenaan käyttökelpoisen ratapenkereen. (Hoffrén & Penttilä 1979: 102).

Riihimäen ja Lahden välisen ratahankkeen toteutumista vauhditti 1860-luvun puolivälissä voimistunut ajatus I Salpausselkää seuraavan rataosuuden jatkamisesta Lahdesta Pietariin. Hoffrén & Penttilä (ibid.) katsovat, että tätä ajoi etenkin valtionvaraintoimikunnan päällikkönä tuolloin toiminut J.W. Snellman. Suomen 1866 aloittanut uusi kenraalikuvernööri Nikolai Adlerberg laati lähes ensi töikseen vuoden 1867 valtiopäiville esityksen nimenomaan Riihimäen–Pietarin radan rakentamisesta, jota kaikki säädyt asettuivat kannattamaan. Tämä johtikin keisarin 29.11.1867 antamaan kyseisen radan rakentamismääräykseen (ibid.).

Pietarin radan rakennustöiden alkaessa 1868 siirrettiin Riihimäen asemaksi Hyvinkäältä talo, joka aiemmin oli toiminut Helsingin–Hämeenlinnan ratatyömaan Hyvinkään piirin työpäällikön toimitalona (ibid.: 113). Rakennusta laajennettiin 1886 uusilla siipiosilla, joihin tuli odotussalit ja ravintola. Riihimäen asemaravintolasta tuli 1800-luvun lopulla erittäin hyvämaineinen (ibid. 138–139).

Riihimäen asemalla toimi 1870-luvulta alkaen paitsi valtion majatalo, myös yksityinen "Axeenien hotelli", myöhemmin Rautatienhotelli (Kuva 16). Riihimäen liikennettä kasvatti myös 1876 avautunut yhteys Tampereelle ja Toijalan kautta Turkuun. Hotellivieraitakin riitti, sillä 1800-luvun lopulla Helsingistä Turkuun Toijalan kautta matkustaminen edellytti aikataulusyistä yöpymistä Riihimäellä. Riihimäen rautatienhotelissa asui myös esimerkiksi helsinkiläisiä kirjailijoita teoksiaan valmistelemassa. Eräs heistä lienee ollut Ernst Lampén, joka kuvasi tuolloista Riihimäkeä jo jokseenkin kosmopoliittisessa hengessä "helsinkiläisten asemaksi, sen etuvarustukseksi ja viimeiseksi vartiopaikaksi" (ibid.: 141-142).

Alkuun Riihimäki oli kehittymässä selvästi hämäläiseksi keskukseksi; Vuonna 1875 esimerkiksi Riihimäeltä matkustettiin suunnilleen yhtä paljon Hämeenlinnaan kuin Helsinkiin, mutta jo vuoteen 1900 mennessä Helsinkiin tehtiin yli kaksinkertaisesti matkoja Hämeenlinnaan verrattuna; toki on muistettava myös Helsingin erittäin nopea kasvu tänä aikana (ibid.: 120).



Kuva 16. Vuonna 1879 valmistunut uusi Rautatienhotelli Riihimäen asemarakennuksen länsipuolella, nykyisin Paloheimo oy:n konttori. Mikko Itälahti 6.5.2024.

Riihimäen taajama säilyi koko 1800-luvun ajan varsin leimallisesti rautatieläisyhdyskuntana. Vuosisadan loppuun mennessä Riihimäelle oli muuttanut rautatieläisiksi 295 henkilöä (luku tosin sisälsi myös 20 kilometrin osuudella työskennelleet ratavartijat). Perheineen he muodostivat jo merkittävän yhdyskunnan, jota palveli vuoden 1900 tienoilla jopa 20 kauppapuotia ja useampia käsityöläisiä (ibid. 146, 158-159, 168).

Riihimäen kasvavan asemayhdyskunnan keskusraittina toimi Herajoen maantien länsipää. Tie on edelleenkin säilynyt mukulakivipintaisena. Sen varteen jäsentyy raittimaisesti rautatieläisyhdyskunnan asuinalue, Rautatienpuisto, joka koostuu puurakenteisista omakoti, rivi- ja kerrostalorakennuksista 1800-luvun

lopulta ja 1900-luvun alusta (Kuva 17). Lehmuskujat ja puutarhat antavat alueelle pittoreskin ilmeen. Kokonaisuuden arvo on RKY-statuksessa tunnustettu (RKY 2009: Riihimäen rautatieasema ja Rautatienpuisto).



Kuva 17. Herajoelta Riihimäen asemalle 1857 rakennettu maantie muodosti myös rautatieläisyhdyskunnan keskusraitin. Puistomaisen miljöökokonaisuuden arvo on tunnustettu RKY-statuksella. Mikko Itälahti 6.5.2024.

Riihimäen aseman eduspuiston ensimmäinen vaihe oli asemapäällikkö A. W. Öllerin aikaansaannos. Puisto rakentui Harjun rinteeseen, ja siellä oli mm. kiviportaait, koristeellinen tuohimaja, suurempi kuusimaja penkkeineen ja keinu (Hoffrén & Penttilä 1979: 135). Istutuksina oli mm. radan varresta tuotuja, kujiksi istutettuja koivuja, pensaita, kukkapengerryksiä ja lähempänä asemaa keittiökasvitarha. Puistossa oli myös kaivettu lampi vesirataskäyttöisine suihkulähteineen. Lähellä ollut luonnonlähde sai myös paviljonkimaisen katoksen ja istuinpenkit (ibid. 136).

Pietarin radan myötä, asemarakennuksen valmistuttua, kokonaisuutta kiiteltiin edelleen sopusuhtaiseksi. Asema-alueen julkisimpaan osaan kuului paitsi itse asema, asemapuisto, hotelli ja majatalo. Vanha puisto on pitkälti hävinnyt 1930-luvulla uuden asema-aukion rakentamisen yhteydessä. Aseman Postitalon ja lennätinkonepajan välisellä alueella on kuitenkin mitä ilmeisimmin säilynyt joukko Riihimäen ensimmäiseen asemapuistoon kuuluneita vaahteroita.

Riihimäen teollistuminen

Alkuvuosina, ennen rataverkon laajentumista, Riihimäki palveli hyvinkin laajaa aluetta. Esimerkiksi koskivoiman ääreen syntyneiden Forssan tehtaiden kuljetuksia hoidettiin hevoskyydein Riihimäen kautta (Hoffrén & Penttilä 1979: 122). Rautatien tarjoamat valmiiden teollisuustuotteiden, raaka-aineiden ja tuotannon vaatimien polttoaineiden kuljetusmahdollisuudet avasivat kuitenkin myös asemien ympäristöissä uusia mahdollisuuksia tuotantotoiminnalle ja teollistumiselle. Tikkurilan lähdevesiyhtiö alkoi 1876 toimittaa Riihimäen ja Hyvinkään harjumaastojen runsasvetisistä lähteistä vettä rautateitse pääkaupunkiin (ibid.: 178-179). Myöhemmin tuotanto keskittyi Riihimäelle.

Ensimmäinen varsinainen teollisuuslaitos oli Patastenmäen länsisyrjään perustettu turvepehkutehdas, joka aloitti toimintansa 1890. (ibid. 174). Herajoelle perustettiin myös puukenkätehdas 1893. (ibid.: 177). Riihimäen (Paloheimon) saha aloitti aseman eteläpuolella 1904, ja sen maisemallisesti näkyvä tunnusmerkki sähkövoima-asema, valmistui 1910 (Kuva 18). Tämä myös toi kylään sähkövalon, jota ainoastaan rautatien rakennuksilla ja "Axenin hotellilla" oli ollut käytössä aiemmin (ibid. 332, 336-337).

Riihimäen teollistumiseen liittyi myös alun perin hevoskäyttöisenä vuonna 1906 avattu Riihimäen–Lopen kapearaiteinen rautatie, joka alun perin rakennettiin palvelemaan Paloheimon sahan puunhankintaa. Lopen rautatien linjan varteen perustettiin 1910 Riihimäen kenties merkittävin teollisuuslaitos, Riihimäen lasitehdas (Kuva 19). Vuonna 1911 rautatie muutettiin veturikäyttöiseksi, jotta se voisi paremmin palvella yleistä liikennettä. (Ibid 341-343, 351). Höyryliikenne alkoi vuonna 1913 luvan myöntämisen jälkeen (Iltanen 2009/2011: 67).

Liikenteen itsensä teollistumiseen liittyi myös varuskunnan perustaminen Riihimäen asemanseudun pohjoispuolelle 1910, joka myös sai pääradalta oman pistoraitteen. Varuskunnan perustamisen myötä Riihimäen asemakylän asukasluku ylitti 5 000 henkeä vuonna 1914, ja siitä muodostettiin taajaväkinen yhdyskunta 1919. (Iltanen 2009/2011: 67).

Riihimäen ratapihaa laajennettiin ensimmäisen kerran jo 1890-luvun alussa, ostamalla Karan kartanolta kolme hehtaaria niittymaata aseman eteläpuolelta, radan kummaltakin puolen. Kaksoisraide Helsingistä Riihimäelle valmistui 1909. Ratapihan lisäaluetta hankittiin 1910-luvulla lisäaluetta jälleen 8 hehtaaria (Hoffrén & Penttilä 1978: 119)



Kuva 18. Paloheimo Oy:n sahan voimalaitos Riihimäen asemanseudulla. 1914 avattu höyryvoimalaitos tuotti sähkön koko Riihimäen asemakylälle.



Kuva 19. Riihimäen lasin tuotantolaitokset sijoittuivat Riihimäen - Lopen ratalinjan varteen, jota pitkin lastauslaituri sijaitsee kapean raiteen varrella. Mikko Itälahti 18.4.2024.

Riihimäen asemaympäristön nykytila: asemarakennus, laiturit ja matkustajaratapiha

Riihimäen asema-alueen, varikon ja asuinyhdyskunnan rakennuskannasta on tehty hiljattain kattava inventointi (Heikinheimo ym. 2018), ja lisäksi alueen suojeluarvot on pitkälti selvitetty jo RKY-inventoinnin (2009) yhteydessä. Suuri osa Rautatienpuiston historiallisesta asuinrakennuskannasta ja veturitallit on jo suojeltu lainsäädännöllisin keinoin.

Nykyisen asemarakennuksen (1935) suunnittelusta vastasi arkkitehti Thure Hellström. Rakennus edustaa klassismin ja funkiksen siirtymävaihetta (Kuva 20). Kunnallisessa kaavassa suojeltuja rakennuksia on ainoastaan asemarakennus (merkintä Sr-1). Samaan arkkitehtoniseen kokonaisuuteen liittyvä, valtion maalla sijaitseva Postitalo puolestaan on suojelematon.



Kuva 20. Riihimäen 1935 valmistunut asemarakennus radan puolelta. Mikko Itälahti 26.7.2024.



Kuva 21. Riihimäen 2017 korotettuja laitureita katoksineen. Mikko Itälahti 26.7.2024.

Riihimäen aseman viimeisin merkittävä ratapihauudistus vuosina 2017–2021 osana pääradan kapasiteetin lisäämishanketta. Työn yhteydessä uusittiin raiteistot, asematunnelin pinnat ja laiturit korotettiin. Teräskannatteiset laiturikatokset on korvattu uusilla, mutta tyyliltään alkuperäisiä läheisesti muistuttavilla yhteistyössä Museoviraston kanssa (Kuva 21).



Kuva 22. Riihimäen 1935 valmistunut vesitorni. Mikko Itälahti 6.5.2024.

Maisemallisesti merkittävä karaktäärirakennus Riihimäen henkilöaseman ratapihan eteläpäässä on suuri vesitorni (Kuva 22). Vuonna 1935 valmistuneen rakennuksen suunnitteli Jarl Ungern (Riihimäen kaupunki 2020: kohdekortti 46). Riihimäen vesitorni on tyyppirakennus, jollainen on säilynyt samaan inventointiosuuteen kuuluvan Toijalan lisäksi myös Pieksämäellä; Toijalan vesitornin katto kuitenkin poikkeaa Riihimäestä. Vastaavaa tyyppiä olivat myös jo puretut Tampereen ja Oulun vesitornit, ja itärajan taa jääneen Sortavalan vesitorni, jonka nykytilanne on tuntematon. Säilyneillä vesitorneilla on maakunnallista kulttuurihistoriallista merkitystä liikennetekniikan historian muistomerkkeinä ja risteysasemastatukseen liittyvinä kulttuurimaiseman maamerkkeinä. Riihimäen vesitornirakennus on ollut vuosikausia kylmillään; tätä inventointiraporttia kirjoittaessa uutisoitiin rakennuksessa sattuneesta tulipalosta, joka muun muassa keskeytti pääradan junaliikenteen.

Varikon rakennuskokonaisuus

Risteysasemaksi tulo merkitsi myös varikon perustamista Riihimäelle. Vuoteen 1870 mennessä valmistui viisipilttuinen veturitalli, mutta jo Hämeenlinnan–Tampereen ja Toijalan–Turun ratojen valmistumisen yhteydessä 1874 rakennettiin toinen samanlainen (Kuva 23). Tallit yhdistettiin uudella kaariosalla vuonna 1890, jolloin Riihimäen talliin mahtui 15 veturia. (ibid.: 114–115). Veturitalleja laajennettiin edelleen 1900-luvulla useaan otteeseen.

Yksi varikon alueen vanhimmista rakennuksista on niin sanottu Turun kasarmi, joka veturihallin laajennuksen ohella rakennettiin 1874–1876 Turun–Tampereen–Hämeenlinnan rakennushankkeen osana, kun laajentuva liikenne vaati lisää henkilökuntaa ja Riihimäestä tuli myös Turkuun liikennöivien junien pääte-asema (Åbo–Tammerfors–Tavastehus jernvägsbyggnad 1877: 52).



Kuva 23. Riihimäen veturitalleja. Kaksi tallikaarta kääntöpöytineen muodostavat harvinaislaatuksen teollisuushistoriallisen miljöön. Mikko Itälahti 3.6.2024.

Risteysasemaksi tulon myötä Riihimäestä muodostui myös Suomen lennätinliikenteen keskuspaikka. Aluksi yhteys oli pelkästään rautateiden omassa käytössä, mutta 1874 alkaen alettiin välittää myös yksityisiä sanomia kolmen määritellyn tunnin aikana aamuin, päivin ja illoin sekä junien kulkuaikoina.

Rautateiden lennätinkonepaja rakennettiin Riihimäelle 1881 veturivarikon yhteyteen. Rakennus korotettiin kaksikerroksiseksi 1929 (Hoffrén & Penttilä 1979: 132). Puhelinyhteys toimi Riihimäellä aluksi vain aseman ja ratainsinöörin asunnon välillä, mutta rautatien puhelinlinja saatiin 1901 Riihimäeltä Hyvinkäälle, Ryttylään ja Pietarin radalle Hikiään. Yksityinen Helsingin telefoni-yhtiön johto Helsingistä Hämeenlinnaan valmistui radan varteen 1887 (ibid. 133).

Riihimäen kaupunki on laatinut asemanseudun kehittämiseen yleissuunnitelman, jonka kaupunginvaltuusto hyväksyi 2020. Ymmärrettävä tavoite on vahvistaa Riihimäen asemaympäristöä keskuspaikkana, alueen käyttöä menneinä vuosikymmeninä määritelleen perinteisen rautatieäisyyden ja rautateihin liittyvien työpaikkojen ja toimintojen hiipuesssa. Yleissuunnitelman lähtökohtana on veturitallien rautatiekäytön päättymisen ja muuttaminen uusiokäyttöön. Vanha rakennuskanta on suunnitelman mukaan säilymässä, ja lisäksi veturitallien ympärille suunnitellaan täydennysrakentamista.

4.2 Ryttylä



Kuva 24. Ryttylän asemarakennus puistosta valokuvattuna. Onni Lehtonen 15.6.1964. (SRM / Vr1:10904).

Ryttylä avattiin liikennepaikkana hieman itse rataosaa myöhemmin, 1863. Asemarakennus oli alun perin muualta siirretty "eräs vanha" rakennus, ja se sai seurakseen Knut Nylanderin suunnitteleman asuinrakennuksen vuonna 1876 (Iltanen 2009/2011: 68; Valanto 1982: 28). Nylander suunnitteli Ryttylään edelleen uuden asemarakennuksen 1900, joka oli käytössä vuoteen 1973 saakka. Sen purkamisen jälkeen asematoiminnot siirtyivät entiseen, vuonna 1876 valmistuneeseen asemapäällikön rakennukseen, joka on säilynyt yksityisomistuksessa (Kuva 24).

Aseman kaakkoispuolelle, radan varteen, perustettiin tiilitehdas 1912, joka oli toiminnassa ainakin vuoteen 1985. Rakennukset purettiin 1989. (Topografikartta 1:20 000: 1947; Ryttylän tiilitehdas s.a.). Ryttylän ensimmäinen sivuraide oli kuitenkin Tervakoski oy:n 1918 perustettu yksityisraide (Pöhlö 2024). Tehdas itsessään jäi seitsemän kilometrin päähän rautatien länsipuolelle. Ilmeisesti makasiini asemaa vastapäätä oli nimenomaan Tervakoski oy:n kuljetuksille. Vastapäätä asemaa, radan itäpuolella sijaitsi myös Ryttylän huonekalutehdas (J. Vaaran puuseppätehdas), jonka rakennuksia 1930-luvulta on myös säilynyt. Asemalta länteen, mäen toiselle puolelle, perustettiin 1920 lisäksi Ryttylän lasitehdas, jonka rakennuksia on säilynyt osana asemanseudun maakunnallisesti arvokasta kulttuuriympäristöä (Ryttylän kyläyhdistys 2020).



Kuva 25. Asemapäällikön asuinrakennus Ryttylässä (1876). Rakennus toimi asemarakennuksena vuosina 1970–1983. Mikko Itälahti, 6.5.2024.



Kuva 26. Nuorempi asuinrakennus Ryttylän asema-alueen eteläosassa. Mikko Itälahti 6.5.2024.

Ryttylän asema-alueen eteläpuolella on myös toinen ilmeinen rautatierakennus (Kuva 26). Vinoruutuikkunat ovat Bruno Granholmin kauden tyyppirakennusten tunnusomainen piirre, ja rakennus näin ollen voisi ajoittua 1900-luvun alun tietämille. Alueellisena tyyppipiirteenä rakennuksen sokkeli on muurattu tiilistä.

Tiilitehtaan tontille aseman eteläpuolelle on sittemmin sijoittunut teollisuus- ja varastotoimintaa, joka ei kuitenkaan enää hyödynnä rautatiekuljetuksia. Sivuraide on yhä jäljellä.

Asemanseudun maakunnallisesti arvokkaaseen kulttuuriympäristökokonaisuuteen kuuluu myös muuta huvilatyyppistä rakennuskantaa ja Ryttylän lasitehtaan tiilinen pääkonttori vuodelta 1927 (Hämeen liitto 2019: 38).

4.3 Leppäkoski

Leppäkosken asemanseudulla oli jo radan rakennusvaiheessa viidennen työaseman tukikohta, jonka alueella työt alkoivat elokuussa 1857. Myös Leppäkoskelle tehtiin rakennustöiden aluksi kaksi kasarmia noin 100 työläiselle, asuintalo kivityömiehille ja sepille, varastopuoti, ruutikellari, pesutupa sekä muun muassa erillinen paja sillanrakennustyömaata varten. Leppäkosken asema oli eräs Hämeenlinnan radan alkupe- räisiin suunnitelmiin kuuluneista väliasemista, ja sitä kaavailtiin lähelle radan suurinta siltaa. Asema suunniteltiin rakennettavaksi kivistä vielä vuoden 1859 kertomuksesta (Berättelse... 1859: 1).

Kävi kuitenkin niin, että vuonna 1861 Leppäkoskelle suunniteltu väliasema päätettiin toteuttaa Turen- kiin, josta kaavailtiin myös mahdollista Pietarin radan risteysasemaa (Iltanen 2009/2011: 68). Tiilitehtai- den kuljetustarpeen kasvaessa Leppäkosken liikennepaikka perustettiin kuitenkin lopulta vuoteen 1871 mennessä, aluksi pysäkinä ja asemaksi korotettuna 1873 (ibid.).

Alkuperäinen asemarakennus oli mitä ilmeisimmin Knut Nylanderin piirtämä. Rakennus kuitenkin kävi pie- neksi ja se siirrettiin Pohjanmaan radalle Kolhoon 1928 (ibid.). Nykyinen asemarakennus on Thure Hell- strömin tämän ajan tyyppirakennus, ja siirretty Myrkystä (Mörtmark) vuonna 1926 (SRM Ja12: 1450 a-b). Rakennuksen eteläpuolella kappaletavaramakasiini, joka ilmeisesti perustuu Bruno Granholmin piirustuk- siin vuodelta 1908. (SRM Ja12: 1175). Rakennukset ovat viime vuosina siirtyneet yksityisomistukseen ja kunnostettu (Kuva 26, Kuva 27).

Leppäkoskelta rautateitse lähetetyn rahtitavaran kirjo oli 1900-luvun alkupuolella tavanomaiseen tapaan monipuolinen, mutta erityisen korostuneessa asemassa olivat paikkakunnan tehtaissa valmistetut tiilet, joita esimerkiksi vuonna 1938 lähti 34 444 tonnia (SVT 1940: 82-83).

Tiilitehtaiden toiminta kuitenkin hiipui 1900-luvun puolivälin jälkeen ja leppäkosken henkilöliikenteen py- sähdykset päättyivät 1982. Leppäkosken taajaman väkiluku on laskenut merkittävästi 1960-luvun alun huippuvuosista; vuoden 1960 väestölaskennassa taajamassa oli 680 asukasta (SVT 1965: 42). Asemanseu- dun hiipuneesta keskuspaikkamerkityksestä kertovat yhä rautatierakennusten ohella jotkin liikerakennuk- set (Kuva 27).



Kuva 27. 1900-luvun alkupuolen liikerakennukset kertovat Leppäkosken aseman hiipuneesta keskuspaikamerkityksestä. Mikko Itälahti 12.4.2024.



Kuva 28. Leppäkosken viimeisin asemarakennus muistuttaa ulkoasultaan Hellströmin / Ungernin tyyppirakennusta. Mikko Itälahti 12.4.2024.



Kuva 29. Leppäkosken kappaletavarasuoja. Mikko Itälahti 12.4.2024.

Leppäkosken asema-alueella on säilynyt joukko merkittäviä rautatierakennuksia, mutta yhtenäinen asema-alueen ilme ja identiteetti, ja sitä kokoava asemapuisto on pitkälti hävinnyt.

Eteläisimpänä radan itäpuolella, lähellä Puujokea, on pieni virkamiesrakennus, joka ainakin vuoden 1881 pituusprofiilissa on merkitty kaksoisvahtituvaksi (Kuva 30). Kahden porstuan peilikuvamaisesta pohjaratkaisusta päätellen rakennuksessa on ainakin alun perin ollut kaksi asuntoa. Tässä talossa asui vuodesta 1862 alkaen tuleva näyttelijä Ida Aalberg, jonka isä tiettävästi toimi Leppäkoskella ratamestarina. Rakennuksesta tuli Ida Aalbergin museo vuonna 1987. Rakennus lienee Leppäkosken rakennuksista vanhin ainakin nykyisellä paikallaan, sillä ainoastaan se on tunnistettavissa pituusprofiiliin vuodelta 1881 sisältyvästä asema-aluekartasta. "Ratamestarin talo" on nykyisellään myös ainoa Leppäkosken asema-alueen lailla suojeltu rakennus (RKY 2009: Janakkala, Leppäkosken kartano).

Rautatiehakemiston (1931) ja rautatierakennusten vuokralehtien (s.a) perusteella Leppäkoskella asui tuolloin asemapäällikkö, sähköttäjä ja kirjuri (kummallakin 2h + k) sekä useampia asemamiehiä (joista kullakin 1h + k). Rautatiehakemisto ei mainitse ratamestaria tai ratavartijoita kuuluneen Leppäkosken asemahenkilökuntaan. On siis todennäköistä, että myöhempinä vuosikymmeninä tässä Leppäkosken vanhimmassa rakennuksessa on asunut muuta henkilökuntaa.



Kuva 30. "Ratamestarin talo" Leppäkosken asema-alueen eteläosassa. Mikko Itälahti 8.5.2024.

Rakennukseen liittyvä talouskellari on myös säilynyt käytöstä poistuneena lähempänä Puujoen rantatörmää (Kuva 31). Rehevän, kulttuurivaikuttaneen lehtometsän pohjalla kasvaa näyttävää puutarhakasvillisuutta, kuten harmaakäenkukkaa.

Asemaa vastapäätä radan länsipuolella, tiilitehtaan vierellä, on myös säilynyt rautateiden virka-asuinrakennusten pienintä päätä edustava, yhden makuukamarin ja keittiön asunto, joka muistuttaa tyypillistä yksinkertaista vahtituparakennusta. (Kuva 32). Pihapiirissä on myös vastaava ulkorakennus. Koska Leppäkosken vahtitupana kuitenkin ilmeisesti toimi edellä käsitelty, eteläisin asuinrakennus, on tämä kyseinen rakennus todennäköisesti ollut yksi asemamiesten asuinrakennuksista. Leppäkosken tiiliteollisuuden vaikutusta heijastaa tässäkin tapauksessa alueellinen ominaispiirre, tiilistä muurattu kivijalka.



Kuva 31. Ns. ratamestarin talon talouskellari. Mikko Itälahti 8.5.2024.



Kuva 32. Asuinrakennus Leppäkosken asema-alueella, radan länsipuolella, muistuttaa Knut Nylanderin tyypillistä yksinkertaista vahtitupaa. Mikko Itälahti 12.4.2024.

Radan länsipuolella pohjoisimpana sijaitsee asemapäällikön kolmen huoneen ja keittiön käsittävä asuinrakennus ja riviaittamainen ulkorakennus (Rautatierakennusten vuokralehdet, s.a.; Rautatiehakemisto 1931; Kuva 32, Kuva 33). Leppäkosken liikennepaikan rakennukset on todennäköisimmin suunnitellut Knut Nylander, sillä varhaisimmat rautatierakennukset suunnitellut Carl Albert Edelfelt kuoli ennen

Leppäkosken liikennepaikan perustamista, 1969. Asemapäällikön rakennuksessa on kuitenkin huomiota herättäviä, Edelfeltin rautatierakennuksille tyypillisiä piirteitä. Näitä ovat esimerkiksi vinoruutuikkunat (vastaavat kuin esimerkiksi Turengin asemalla) ja tähden muotoiset ikkunat päätykolmioissa (vastaava aihe löytyy esimerkiksi Hämeenlinnan asemalla säilyneessä vaunuvajassa). Olisiko rakennus voinut säilyä Leppäkoskella jo radan rakentamisen ajoilta, jolloin alueella sijaitsi V työaseman tukikohta?



Kuva 33. Leppäkosken asemapäällikön asuinrakennus. Mikko Itälahti 12.4.2024.

Kaikkein pohjoisimpana Leppäkosken rautatierakennuksista on komea kaksikerroksinen virkailijatalo radan itäpuolella (Kuva 35). Rakennuksessa mahdollisesti sijaitsi rautatiehakemiston (1931) mainitsevat sähköttäjän ja kirjurin kahden huoneen ja keittiön asunnot. Rakennuksessa on komeat uusrenessanssityyliset ikkunanpuitteet ja räystäskonsolit. Tiilistä muurattu kivijalka on huomionarvoinen, alueellinen tyyppi-
piirre tässäkin rakennuksessa.



Kuva 34. Asemapäällikön pihapiiriin kuuluva ulkorakennus Leppäkoskella. Mikko Itälahti 12.4.2024.



Kuva 35. Leppäkosken asema-alueen pohjoisin rakennus, mahdollisesti kaksoisvahtitupa. Mikko Itälahti 12.4.2024.

4.4 Turenki

Riihimäen ja Hämeenlinnan väliasemaa suunniteltiin siis aluksi Leppäkoskelle, mutta sijoituspaikaksi vaihtui rakennustöiden edetessä Turenki (Kuva 36). Turengin asemaa käsiteltiin rautatiejohtokunnassa ensi kertaa vuonna 1859, jolloin kaavailuissa oli aseman rakentaminen tiilestä (Valanto 1982: 28). Suunnitelmia kuitenkin jouduttiin muuttamaan budjetin ylitysten vuoksi, ja Edelfelt teki varsin nopealla aikataululla uudet piirustukset puiseksi asemarakennukseksi, jotka vahvistettiin 15.3.1860 (Valanto 1982: 28).



Kuva 36. Turengin asemarakennus. Mikko Itälahti 17.5.2024.

Rakennus valmistui 1862, ja se kiistatta yksi Suomen neljästä vanhimmasta säilyneestä asemarakennuksesta¹. Rakennus on suojeltu ja kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin (RKY 2009: Janakkala, Turengin rautatieasema). Vaikka Turengin asemarakennuksessa ei enää ole matkustajatiloja, sijaitsee se kuitenkin edelleen käytössä olevan matkustajalaiturin yhteydessä, jolla on myös säilynyt asemarakennukseen integroitu alkuperäinen puukatos ja sen kohdalla myös puurakenteinen laituri. Turengin lisäksi vastaava rakenne on Suomessa säilynyt ainoastaan Vaasassa.

Rakennuksen alkuperäiseen ilmeeseen kuulunut kellotorni, aseman takasivun kuisti ja joukko koristeleikkauksia todettiin kadonneeksi jo Sirkka Valannon vuonna 1982 valmistuneessa inventoinnissa (Valanto 1982: 28). Silti Valanto toteaa rakennuksen olevan ainoa alkuperäisen luonteensa säilyttänyt Edelfeltin

¹ Vuonna 1862 käyttöön otettuja, yhä säilyneitä ovat Tikkurilan (vanha), Järvenpään, Hyvinkään ja Turengin asemarakennukset. Kaikki ovat kuitenkin kokeneet muutoksia ulkoasun (Hyvinkää ja Turenki), sijainnin (Järvenpää) tai käytön (Tikkurila, Turenki) osalta.

suunnittelema puuasema (ibid.). Asemarakennuksen rakennushistoriallinen arvo on siis erittäin korkea. Nykyisin Turengin asemarakennus toimii tilausravintolana ja juhlatilana. Asemalla, myös edustan historiallisella puulaiturilla, pysähtyvät edelleen Helsingin ja Tampereen seudut yhdistävän lähiliikenteen R-junat.

Asemaympäristö kokonaisuutena ei ole säilynyt Turengissa yhtä hyvin. Aseman länsipuolella on säilynyt mitä ilmeisimmin alkuperäinen talouskellari (Kuva 37), ja tästä luoteeseen sijaitsee uudempi, arviolta 1920-1930 -luvulle ajoittuva, ulkoasultaan Thure Hellströmin aikakauden pelkistettyä klassismia edustava kahden perheen asuinrakennus pihapiireineen (Kuva 38). Kokonaisuuteen lienee kuulunut myös arviolta 1950-luvulle ajoittuva omakotitalo aseman länsipuolella. Asemapuistoa on jäljellä pienialainen kaisla aseman pohjoispäädyn parkkipaikan ja ajotien välissä (Kuva 39). Turengissa oli tiettävästi myös 1908 valmistunut tiilinen vesitorni, joka sittemmin on purettu.



Kuva 37. Talouskellari Turengin asemalla. Mikko Itälahti 3.6.2024.



Kuva 38. Kahden perheen paritalo Turengin asemalla. Mikko Itälahti 3.6.2024.



Kuva 39. Kaistale Turengin asemapuistoa suurine lehmuksineen ja pilarikuusineen on säilynyt paikoitusalueen ja asemalle johtavan ajotien puristuksissa. Mikko Itälahti 3.6.2024.

Rautatien luomien kuljetusyhteyksien houkuttelevana Turengin asemanseudulle syntyi runsaasti teollisuutta. Taajaman vilkkain kasvu ajoittuu 1947 valmistuneen sokeritehtaan jälkeiseen aikaan. Yksi huomattava ajan maamerkki Turengin asemanseudulla on myös rapattu meijerirakennus. Turengin aseman

läheisyyteen syntynyt liikekeskusta on maakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö (Hämeen liitto 2019: 74–75).

4.5 Harviala

Harviala perustettiin Turengin alaisena laiturivaihteena 1899, pitkälti läheisen Harvialan kartanon tarpeisiin. Kartano harjoitti merkittävää puutarhaviljelyä ja puutavarakauppaa. Harvialan asema alennettiin pysäkiksi 1954 ja seisakevaihteeksi vailla henkilökuntaa 1968. Tavaraliikenne päättyi 1976 ja henkilöliikenteen pysähdykset Harvialan seisakkeella 1981.

Maisemallisesti alue on edelleenkin säilyttänyt maaseutukylän rautatieaseman tunnusomaiset piirteet (Kuva 40). Asema-alueen kokonaisuuden yhteen sitova puisto on varsin hyvin säilynyt. Erityisen edustava puiston piirteitä ovat radan varren lehmuskujanne sekä keskiosan havupuuryhmä jalokuusineen (Kuva 41, Kuva 42). Puiston nykyäänkin tunnistettava perushahmo ja suuret puuyksilöt ovat varsin tarkasti samat kuin vuonna 1960 tehdyssä puutarhasuunnitelmassa (Jokela 1960).

Asuinkäyttöön muutettu asemarakennus edustaa 1920-luvun klassismia ja se lienee Thure Hellströmin tuolloin suunnittelema. Rakennuksen yläkerrassa oli alun perin asemapäällikön asunto, alakerrassa toimisto- ja yleisötilat (rautatierakennusten vuokralehdet, s.a.). Harvialan rakennuksista eteläisin on kappaletavaramakasiini (Kuva 42), joka lienee saman ikäinen asemarakennuksen kanssa. Sen pelkistetyn klassistinen ulkoasu on erinomaisesti säilynyt. Nämä rakennukset muodostavat nykyisin oman kiinteistönsä, yhdessä asemaan liittyvän aitta-, navetta- ja liiterirakennuksen kanssa. Asemarakennus on remontoitu asuinkäyttöön 2000-luvun alussa, missä yhteydessä sen ulkoasu on muuttunut kohtalaisen voimakkaasti. Asemarakennusta vastapäätä, radan vastakkaisella puolella Väyläviraston maalla, on säilynyt myös edelleen kivirakenteinen kuormauslaituri (Kuva 44). Harvialan asemalta lähetettiin rautateitse 1930-luvulla etenkin Harviala oy:n puutarhataimia, kukkia ja puutavaraa (Rautatiehakemisto 1931).



Kuva 40. Harvialan asema-alueen tyypillinen, puistomainen ilme on maisematasolla säilynyt. Mikko Itä-lahti 15.5.2024.



Kuva 41. Radan suuntainen lehmuskujanne. Mikko Itälahti 3.6.2024.



Kuva 42. Hellströmin kauden pelkistettyä klassismia edustava makasiini Harvialassa. Mikko Itälahti 3.6.2024.



Kuva 43. Harvialan asemapuistoa. Koristepensaat, vaahterat ja taustan havupuuryhmä lehmuskujasta vasemmalle ovat samoilla paikoilla kuin vuoden 1960 puutarhasuunnitelmassa. Mikko Itälahti 3.6.2024.



Kuva 44. Kivinen lastauslaituri Harvialan asemalla, radan itäpuolella. Mikko Itälahti 3.6.2024.

Harvialan asemapuiston pohjoispäässä on säilynyt asuinrakennus, joka on nykyisin yksityisasuntona (Kuva 45). Rakennus vastaa rataosan tyypillistä yksinkertaista vahtituparakennusta (ks. Linjavahtituvat). Vuoden 1881 pituusprofiiliin on Harvialan tienoille merkitty kaksi yksinkertaista vahtitupaa vain noin kilometrin päähän toisistaan, mutta nykyinen sijainti ei täsmää kumpaankaan. Harvialan asemalle se lieneekin siirretty muualta, mahdollisesti kilometritä 99. Betonivalusokkeli viittaa 1900-luvun alkuvuosikymmeneen. Rakennus vastaa kuitenkin rungoltaan rataosan alkuperäistä yksinkertaista vahtitupaa päätykolmion kaari-ikkunoineen, jollainen on säilynyt radan puolella. Eteläpäähän on lisätty käytettävyyttä huomattavasti parantava porstua, joka ei kuitenkaan kuulunut alkuperäiseen tyyppipiirustukseen. Asemalla rakennus ei suurella todennäköisyydellä enää ole ollut ratavartijan asuntona, sillä Rautatiehakemisto (1931) ei mainitse ratavartijaa kuuluneen Harvialan aseman henkilökuntaan.

Asemapuiston pohjoisosassa on lisäksi kolmen perheen asuinrakennus, jonka ulkoseinät on harvinaisesti rapattu. Omistajan tietojen mukaan rakennus perustuu Thure Hellströmin hyväksymiin piirustuksiin, ja piirustusten mukaan julkisivurappaus olisi alkuperäinen piirre (Kuva 46). Kyseinen rakennus todennäköisesti on Rautatiehakemiston (1931) mainitsema kolmen virkamiesperheen asuintalo. Pohjoisosan rakennukset muodostavat nykyisin oman kiinteistönsä. Nykyisen omistajan tavoitteena on myös kylmillään olevan kolmen perheen asuinrakennuksen kunnostaminen.



Kuva 45. Harvialan asema-alueen pohjoisin asuinrakennus edustaa rataosan alkuperäistä yksinkertaista vahtitupatyyppiä. Mikko Itälahti 3.6.2024.



Kuva 46. Kolmen perheen asuintalo Harvialan asemalla perustuu Thure Hellströmin hyväksymiin piirustuksiin. Rakennuksen harvinainen rapattu julkisivu on alkuperäinen piirre. Mikko Itälahti 3.6.2024.

Harvialan laiturivaihteelta johdettiin jo perustamisvuonna 16 kilometrin pituinen kapearaiteinen hevosvetoinen rautatie itään Kesijärvelle, metsäseudulle, jossa Harvialan kartanolla oli suuret maa-alueet. Hevosrautatie muutettiin veturivetoiseksi vuoteen 1917 mennessä, ja se oli käytössä vuoteen 1955 (Iltanen 2009/2011: 70). Metsäradan päätepiste sijaitsi Harvialan asema-alueen itäpuoliskolla, jossa oli myös laaja

puutavaran siirtokuormausalue. Nykyisellään alue on metsittynyt; ympäristö on osin runsaslahopuustoista, koivuvaltaista lehtometsää (Kuva 47).



Kuva 47. Koivuvaltaista lehtimetsää Harvialan asema-alueen itäpuoliskolla, pääradan ja Harvialanjoen välimaastossa. Mikko Itälahti 15.5.2024.

4.6 Hämeenlinna

Suomen ensimmäisen rataosuuden pääteasema sisämaassa, Hämeenlinna, sijoittui selkeästi tuolloisen kaupungin ulkopuolelle. Syynä tähän mainitaan lääninarkkitehti Carl Albert Edelfeltin laatima asema-kaava, jossa kaupungin vanhan keskustan ja rautatien välinen osuus oli tarkoitus rakentaa kivitakorttelialueeksi. Toteutus jäi kuitenkin viipymään, asema sijaitsi hallinnollisestikin kaupungin ulkopuolella aina vuoteen 1916 asti. Toki maasto-olosuhteet puolsivat niin ikään radan linjaamista Vanajaveden itäpuolitse. Joka tapauksessa asema koettiin aluksi syrjäiseksi ja myös tieyhteys asemalta kaupunkiin huonoksi, varsinkin syksyisin, jolloin se oli pelkkää "savihyllyä". Valtio lopulta kustansi tien makadamoinnin ilmeisesti 1867 (Lindeqvist 1930: 173–174).

Aseman sijoittuminen antaa viitteitä myös siihen, että vaihtoyhteys höyrylaivoihin katsottiin alkuun jopa ensisijaiseksi verrattuna Hämeenlinnan kaupungin palvelemiseen. Asemalta johtaa Linnansalmen rantaan rakennetulle kiviselle laivalaiturille suora bulevardi, nykyinen Possentie, jonka päätteeksi nykyisenkin asemarakennuksen poikkipääty asettuu rannasta katsottuna.

Hämeenlinnan alkuperäinen asemarakennus poltettiin sisällissodassa 1918. Nykyinen asemarakennus rakennettiin Thure Hellströmin 1918 laatimien Koiviston aseman piirustusten mukaan ja valmistui 1921. Nykyistä asemarakennusta on laajennettu eteläpäädyssä tiilisellä makasiiniosalla. Pohjoisosa kärsi huomattavia vahinkoja 1984 tulipalossa. Romahtaneen vesikaton ulkoasu korjattiin entiselleen, mutta ravintolasalin sisustus menetettiin. Aseman keskusaula ja odotussali on edelleenkin säilynyt yleisölle avoimena, mikä on tärkeä kulttuuriperinnön jatkumo. Sen lattiamateriaalina on kalkkikiveä, joka on peräisin Helsingin alkuperäisen asemarakennuksen sisustuksesta.

Asemaympäristön vanhinta rakennuskantaa edustavat puurakenteinen vaunuvaja ja veturitalli, jotka ajoittuvat rautatien rakentamisen aikaan 1860-luvulle. Pohjoisen asemapuiston alueella sijaitsee myös punatiilinen sauna-leivintupa (1924). Asemarakennus ja edellä mainitut rakennukset on suojeltu ja sisältyvät puistoalueiden ohella Museoviraston määrittelemiін valtakunnallisesti merkittäviін rakennettuihin kulttuuriympäristöihin (RKY 2009: Hämeenlinnan rautatieasema). Puiston eteläosassa on säilynyt myös 1920-luvun lopulla rakennettu ratamestarin talo, joka erotettiin puistosta 1930-luvulla erilliseksi asuinpihaksi (Heiskanen & Luoto 2017: 24, 28).



Kuva 48. Hämeenlinnan asema puistosta nähtynä kesällä 1964 ja 2024. Onni Lehtonen / VR 15.6.1964 (SRM / VR1:10927), Mikko Itälahti 26.7.2024.

Hämeenlinnan asemapuistosta on tehty laadukas tarkkuusinventointi vuonna 2017, joten tämä työ ainoastaan kertaan ko. inventoinnin keskeiset löydökset (Heiskanen & Luoto 2017). Asemapuisto on säilyttänyt keskeiset maisemalliset piirteensä hyvin. Huomattava määrä puiston kukoistuskauden yksityiskohtia, kuten perennaistutuksia, pensasaitoja ja eduspuiston viistokäytävä, on kuitenkin vuosien mittaan kuitenkin kadonnut hoitokustannuksista säästämisen vuoksi (ibid.).

Ensimmäiset tiedot Hämeenlinnan asemapuiston istutuksista ovat vuodelta 1879 (Heiskanen & Luoto 2017: 4). Puiston vanhinta säilynyttä osaa edustaa eteläinen pitkäpuisto, radan suuntainen yli 100-vuotias lehmuskuja, jonka lomitse kulki aluksi maantieyhteys asemalta kaupunkiin. Pohjoispuiston laiturin suuntainen lehmuskuja aseman ja veturitallin välimaastossa ajoittuu 1930-luvulle (ibid.).

Tampereen rataosuuden valmistumiseen asti, eli vuosina 1862–1876, oli Hämeenlinna ainoa sisämaakaupunki, jonka rautatie yhdisti rannikolle. Tänä ajanjaksolla siitä muodostui huomattava keskus. Laivaliikenne romahti Tampereen radan valmistuttua 1876; teollistumisen myötä Hämeenlinna myös menetti perinteistä rooliaan lounaisen sisämaan keskuskaupunkina ja liikenneverkon keskeisenä solmukohtana.

4.7 Parola

Parola oli Iltasen (2009/2011: 72) mukaan yksi Hämeenlinnan–Tampereen rataosuuden neljästä IV-luokan väliasemasta Kuurilan, Viialan ja Lempäälän lisäksi. Itse asemarakennus kuitenkin rakennettiin III luokan piirustusten mukaan. Parolan aseman sijoituspaikkaan vaikutti sotaväen harjoitus- ja leirialue Parolanummella. III luokan asemarakennus edusti Loimaan kanssa tätä Hämeenlinna–Tampere (–Turku) -ratakokonaisuudella varsin harvinaista tyyppiä ja perustui Knut Nylanderin tyyppipiirustuksiin. Piirustukset oli vahvistettu 1875 (Valanto 1982: 40, 43). Alkuperäinen asuinrakennus kuitenkin paloi sisällissodassa.

Nykyinen asemarakennus valmistui 1920 Bruno Granholmin piirustusten mukaan ja edustaa siirtymävaihetta jugendista 1920-luvun klassismiin (ibid.; Kuva 49). Rakennuksen yläkerrassa oli asemapäällikön asunto.



Kuva 49. Parolan asemapuisto ja asemarakennus idästä. Mikko Itälahti 22.5.2024.

Suomalaisille maaseudun asemaympäristöille tyypillinen puistomaisuus on yleisilmeenä edelleen säilynyt Parolassa. Asemapuiston säilynyt pääosa sijaitsee asemarakennuksen eteläpuolella, ja tämän arvokkaimpana osana on säilynyt laiturin suuntainen lehmuskujanne (Kuva 50, vrt. Jokela 1962). Suuret vaahterat,

pihlajat sekä koristepensaiden lehtimajamainen ryhmä muodostaa edelleen porttimaisen tilan puistoaluetta halkovan sisäisen raitin pohjoispäähän. Puiston eteläosassa, asuinrakennuksen edustalla, on niin ikään säilynyt suuria kuusia ja mäntyjä tyypillisenä havupuuryhmänä, joka myös on merkitty puutarhasuunnitelmaan vuodelta 1962 (ibid.). Suuri osa puistoalueen koristepensasistutuksista, puuryhmistä ja viistokujista on kuitenkin hävinnyt 1960-luvun jälkeen. Pieni, erillinen osa asemapuistosta on säilynyt Asemantien uuden linjauksen pohjoispuolella villiintyneenä.

Parolan asema-alueella on säilynyt myös laaja rakennuskanta yksityisomistuksessa. Asemarakennuksen pohjoispuolella, laiturin varrella, on säilynyt kokonaisuuden arvokkaana osana kappaletavaramakasiini. Lähellä asemarakennusta, yksityiseksi pihapiiriksi muuttuneen asemapuiston keskivaiheilla on mahdollisesti 1880-luvulle ajoittuva maakellari ja todennäköisesti 1960-luvulle ajoittuva matala saunarakennus. Asema-alueen eteläosaan on merkitty pituusprofiilissa 1881 kaksoisvahtitupa. Nykyisin paikalla on aikakauden tyypillistä vahtituparakennusta huomattavasti suurempi, jugendvaikutteinen rakennus, joka muistuttaa varsin läheisesti esimerkiksi Bruno Granholmin Karjaan–Turun rataosuuden suuremman tyypin kaksoisvahtitupaa vuodelta 1897 (SRM Ja12: 1230).

Rautatiehakemisto mainitsi vuonna 1931, että "asuntolina on rautat. puolesta ap:llä asemarakennuksen yläkerrassa 4 h ja keittiö, 2 lk. kirjurilla 2 h. ja keittiö ja yhdellä sähköttäjällä 1 h ja keittiö samassa erillisessä rakennuksessa, sekä toisella sähköttäjällä eri rakennuksessa 3 h. ja keittiö (kaksoisvahtitupa)" (Rautatiehakemisto 1931: 118). Todennäköisesti lähteen mainitsema erillinen rakennus, jossa oli sekä 2.lk kirjurin (2h + k) ja sähköttäjän (1h + k) asunnot, olisi edellä mainittu asuinrakennus aseman eteläpuolella (Kuva 52). Rakennus on tunnistettavissa huonejaon ja ulkomittojen perusteella samaksi, jossa sijaitsivat mainitut asunnot, rataosakohteisilta numeroiltaan 138 ja 139 (Rautatierakennusten vuokralehdet s.a.).



Kuva 50. Laiturin varren lehmuskujanne puistosta nähtynä. Laiturin puistonpuolella on erikoinen, kivinen pengermuuri. Mikko Itälahti 3.6.2024.



Kuva 51. Asema-alueen sisäinen raitti puiston suunnasta. Oikealla häämöttää asemarakennus. Mikko Itälahti 3.6.2024.



Kuva 52. Parolan asema-alueen eteläisin rakennus muistuttaa esim. Granholmin Karjaan–Turun rataosuuden suuremman tyypin kaksoisvahtitupaa vuodelta 1897.

Historiallisessa ortoilmakuvassa vuodelta 1939 näkyy Parolan asema-alueen pohjoispäässä vielä kaksi pienempää asuinrakennusta ulkorakennuksineen. Rakennukset näkyvät myös vuoden 1961 peruskartalla (Peruskarttalehti 213204: 1961). Eteläisempi näistä asuinrakennuksista on paikalla, jossa pituusprofiilin (1881) mukaan sijaitsi santarmin asunto (gendarnbostad). Näyttää siltä, että kyseinen rakennus hävisi viimeistään, kun paikalle rakennettiin vuonna 1994 valmistunut ratapihan ylikulkusilta, joka myös jakoi entisen asema-alueen kahteen osaan. Sillan pohjoispuolella on edelleen säilynyt erilliseksi pihapiirikseen eriytynyt punainen asuinrakennus, joka monin tavoin muistuttaa Turun–Tampereen ratahankkeen kaksoisvahtituvan tyyppipiirrosta vuodelta 1874 (Kuva 53). Tyyppipiirroksessa tosin oli sisäänkäynnit molemmilla pitkillä sivuilla (SRM Ja20:36b).

Rautatierakennusten vuokralehtiin (s.a.) sisältyvien pohjapiirrosten perusteella ratamestarin 3h + k asuntona ollut rakennus vastaisi ulkomitoiltaan 1870-luvun kaksoisvahtitupaa, jonka kaksi asuntoa oli yhdistetty. Tämä lienee siis jompikumpi asema-alueen pohjoisosaan kuuluneista rakennuksista nykyisen ylikulkusillan pohjoispuolella. Vuokralehtiin (ibid.) sisältyy Parolan osalta myös pohjapiirros, johon on kuvattuna rataosan tyyppikaksoisvahtitupa kilometrillä 110, mutta vielä alkuperäisellä, symmetrisellä kahden asunnon pohjalla (2 x 1h + k). Lisäksi piirrokseen on lisätty teksti "flyttad till Parola 1924". ja myös jälkeensä lisätty maininta "ändrad". On varsin mahdollista, että tämänkin rakennuksen alkuperäiset kaksi huonetta ja kaksi keittiötä olisi Parolaan siirrettäessä muutettu kolmen huoneen ja yhden keittiön asunnoksi.

Näin ollen lienee todennäköistä, että kaksi Parolan asema-alueen pohjoisinta rakennusta olivat huonejaloitaa muutettuja kaksoisvahtitupia, ja toinen näistä on ainakin jossakin historian vaiheessa toiminut

ratamestarin ja toinen toisen sähköttäjän asuntona. Pituusprofiiliin (1881) sisältyvän kartan perusteella mahdolliselta vaikuttaa, että eteläisempi näistä oli jo 1881 mennessä santarmin asunnoksi valmistunut rakennus, joten pohjoisempi – nykypäiviin säilynyt – voisi olla kilometriltä 110 vuonna 1924 siirretty kaksoisvahtitupa. Erikoista tosin olisi se, että kyseinen rakennus on luonnonkivisokkelilla; tyypillisesti 1920-luvulla käytettiin perustuksissa jo betonivalua. Rakennuksen pihapiirissä on säilynyt myös Turun–Hämeenlinnan–Tampereen ratahankkeen tyypillinen ulkorakennus, jonka ovi- ja tilajakoa lienee kuitenkin muutettu (Kuva 54).



Kuva 53. Parolan asema-alueen historialliseen kokonaisuuteen kuuluva vahtituparakennus ylikulkusillan pohjoispuolella. Mikko Itälahti 23.5.2024.



Kuva 54. Parolan pohjoispuolella säilyneen tyyppivahtituvan ulkorakennus. Mikko Itälahti 23.5.2024.

4.8 Leteensuo

Leteensuon pysäkki perustettiin 1905 mennessä Hattulan ja Kalvolan pitäjiä verraten harvaan asutulle rajaseudulle. Liikennepaikka sai nimensä radan itäpuolisesta suoalueesta, jota pyrittiin 1900-luvun alussa hyödyntämään taloudellisesti. Suon läpi kaivettiin 1800-luvun lopulla Leteenoja-niminen kanava Lehijärvestä Vanajaveteen Lehijärven pinnan laskemiseksi ja myös itse suon kuivaamiseksi. Leteensuon pysäkin seudulle perustettiin 1912 suoviljelysyhdistyksen koeasema, jolla oli suoalueella myös oma kenttäräisteistö. (Iltanen 2009/2011: 72).

Pysäkin seudulle, radan ja kylätien tasoristeyksen tuntumaan syntyi muutaman talon kulmakunta, ja siellä toimi 1900-luvun puolivälissä muun muassa kauppa (Peruskarttalehti 213204: 1961). Viime vuosisadan puolivälin rakennemuutosten myötä liikennepaikka kuitenkin hiljeni, ja se muuttui miehittämättömäksi seisakevaihteeksi 1963. Tavaraliikenne päättyi 1968, ja henkilöjunien pysähdykset lakkautettiin 1980 (Iltanen 2009/2011: 72).

Leteensuon ensimmäisestä liikennepaikkarakennuksesta ei ollut käytettävissä tietoa. Monilla samankokoisilla, saman aikakauden liikennepaikoilla on ollut yksinkertaiset laiturituvat. Ilmakuvasa vuodelta 1940 ainoa rautatiehen selvästi yhteydessä oleva rakennus Leteensuon pysäkkialueella sijaitsi aivan alueen eteläpäässä, nykyisellä Heinuntielle olleen tasoristeyksen pohjoispuolella (Historialliset ortoilmakuvat 1940). Olettavasti tämä oli Leteensuon ensimmäinen liikennepaikkarakennus. Täsmälleen samalle

sijainnille on merkitty rakennus myös vuoden 1961 peruskarttaan, mutta se oli tuolloin jo erotettu rautatiekiinteistöstä omaksi tontikseen (Peruskarttalehti 2132 04, 1961). Uusi, suurempi pysäkkirakennus on vuoden 1961 peruskartalla merkitty noin 300 metriä pohjoisemmas. Tämä viimeisin liikennepaikkarakennus on siis rakennettu vuoden 1940 jälkeen, ja valokuvien perusteella se oli Thure Hellströmin / Jarl Ungernin aikakauden pelkistetty, pitkänomainen tyyppirakennus, niukkoine myöhäisklassismiin viittaavine tyylipiirteineen (esim. Keränen 1973). Vuoden 1986 peruskarttalehdellä on edelleen nähtävissä molemmat eri-ikäiset rakennukset (ibid., 1986). Ensimmäinen liikennepaikkarakennus on kadonnut vuoden 1997 kartalta, mutta viimeisin vielä näkyy siinä (ibid., 1997). Viimeisin rakennus purettiin tiettävästi 1990-luvun lopulla, ja on sittemmin kadonnut jäljettömiin. Sen sijaan ensimmäisen, nähtävästi jo 1900-luvun puolivälissä yksityisomistukseen myydyin liikennepaikkarakennuksen kivijalka on edelleen maastossa jäljellä (Kuva 55). Ensimmäisen liikennepaikkarakennuksen asuinpihasta on myös jäljellä jonkin verran kasvillisuutta, kuten marjapensaita ja omenapuita (Kuva 56). Radan länsipuolella on säilynyt kivi-betonirakenteinen tavaraliikenteen lastauslaituri, joka on vastaava tyyppirakenne kuin esimerkiksi Kuurilassa säilynyt (Kuva 57).



Kuva 55. Leteensuon ensimmäisen liikennepaikkarakennuksen kivijalka. Mikko Itälahti 9.4.2024.



Kuva 56. Leteensuon ensimmäisen pysäkkirakennuksen asuinpihaan kuuluneita omenapuita. Mikko Itä-lahti 27.5.2024.



Kuva 57. Leteensuon liikennepaikalla säilynyt kuormauslaituri. Mikko Itälahti 9.4.2024.

4.9 Iittala



Kuva 58. Yleisnäkymä Iittalan liikennepaikalta. Mikko Itälahti 30.5.2024.

Esiteollisella ajalla Kalvolan pitäjän suurin kyläkeskittymä muodostui Keikkalaan, muutama kilometri nykyisestä Iittalan keskuksesta pohjoiseen, Kalvolan kappelin kautta Vanajaveden rantakylään johtavan kylätien varteen. Keikkalan kohdalle olikin merkitty rataosan alkuperäisissä suunnitelmakartoissa asemavaraus, jota varten ehdittiin lunastaa maapohjakin (Kuva 59).

Martti Favorin (1996) toteaa Kalvolan historia -teoksessa, että Kalvolan viljavia maita viljelevien tilallisten suhtautuminen rautatietä kohtaan oli alusta alkaen melko kielteistä; ratalinjan alle jääviä hyviä viljelysmaita surtiin enemmän kuin nähtiin rautatien tuovan hyötyjä, eikä kunnassa ilmennyt haluja esimerkiksi luovuttaa maita korvauksetta ratahankkeen tarpeisiin (ibid.: 110). Favorin arvelee, että joko tämä tai sääksmäkeläisten vaikutustyö saattaisi olla syynä sille, että Kalvolan pitäjän keskus jäikin radan valmistuessa ilman omaa asemaa. Keikkalan asemavarauksesta tuli näin ollen "radanvartijan lehmän laidun" (ibid.). Kyse voi kuitenkin olla puhtaasti siitäkin, että melko vähäliikenteiseksi ennakoitu asema jätettiin säästösyistä aluksi toteuttamatta, riippumatta paikallisista mielipiteistä.



Kuva 59. Keikkalan asemavaraus Alfred Wasastjernan Hämeenlinna–Tampere-rataosan suunnitelmakartalla vuodelta 1860. (Tavastehus–Tammerfors... 1869).

Välittömästi radan valmistuttua, heinäkuussa 1876, ryhdyttiin Kalvolassa toimiin oman aseman saamiseen. Kutilan tilan isäntä Oskar Finne sekä Kutisen ja litalan tilojen uusi omistaja, Liljevik -yhtiö, tekivät senaatille ehdotuksen, jossa he lupasivat avustaa aseman rakennusta 108 päivätyöllä ja 203 rakennushirrellä. Avustus kuitenkin vastasi vain kahta prosenttia arvioituista rakennuskustannuksista, eikä ehdotukseen suostuttu, vaikka kuvernööri ja ratainsinööri puolsivatkin hanketta. Ehdottajat tekivät 1880 jälleen uuden esityksen rautatiehallitukselle, jossa Liljevik lupasi luovuttaa valtiolle pysyvästi myös maa-alan. Lisäksi nyt pyydettiin aseman sijasta vaatimattomampaa "seisaketta" (laiturivaihdetta), jossa kuitenkin olisi asemamies ja yksi sivuraide. Tähän senaatti suostuikin, paljolti siksikin, että litalaan oli jo perustettu höyrysaha ja lasitehdas.

litalan vaihde avattiin 1.10.1882. Se korotettiin viidennen luokan asemaksi 1888 ja edelleen neljänteen luokkaan 1916 (ibid.) Tämä korotus oli ollut kalvolalaisten toive, joka toi asemalle toisen luokan odotusalin. Ajan nousevista poliittisista jännitteistä kertoo aikalaistoteamus, että näin kaikkien ei tarvinnut kuulla "loukkaavia puheita ja agitatsioonia" (ibid.).

litalan asemasta kehittyi Kuurilaa merkittävämpi. Lähtevän rahdin lajeina korostuivat odotetusti sahatuotteet ja lasitavara, ja saapuvia tavaraeriäkin hallitsivat lasitehtaalle tuotu hietä, kalkki ja kemikaalit (Favorin 1996: 111). Asemalta lähti esimerkiksi vuonna 1938 32 891 matkustajaa, yli puolet enemmän kuin Kuurilasta (SVT 1940: 48). Keikkalankin asemahaave jossain määrin toteutui 1931, kun paikalle avattiin seisake vailla henkilökuntaa ja rakennuksia (Iltanen 2009/2011: 48).

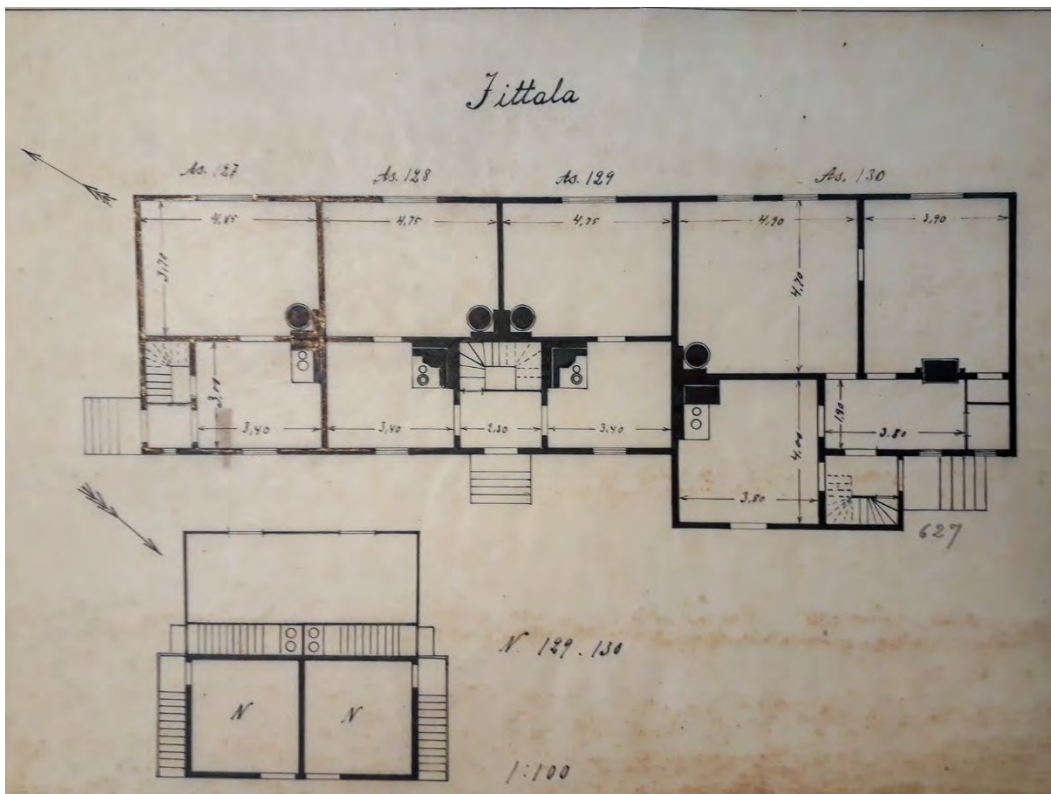
littalan alkuperäinen, Knut Nylanderin suunnittelema tai hyväksymä asemarakennus purettiin huonokuntoisena 1973. Tämän jälkeen asematoiminnot siirtyivät makasiiniin, jossa ne toimivat 1990 asti. Tällöin päättyi tavaraliikenne, ja liikennepaikka muutettiin seisakkeeksi.

littalan liikennepaikka on nykyisellään moderni lähiliikenneasema korkeine laitureineen, lippuautomaatteineen ja odotuskatoksineen. Liikennepaikalla pysähtyvät Riihimäen pohjoispuolella noin kahden tunnin vuorovälillä suuntaansa liikennöivät, Helsingin ja Tampereen seudut yhdistävän lähiliikenteen R-junat. Corten-teräksestä rakennettu odotuskatos edustaa itsetietoisesti nykyaikaa. Asuinalueen puistomainen kokonaisuus kynäjalavineen, lehtikuusineen ja lehmuksineen muodostuu nykyisellään luonteeltaan yksityisistä pihamaista, mutta tämän säilyneen asemapuiston osan maisemallinen merkitys on suuri. Se luo myös rautatieliikenteen käytössä säilyneeseen laiturimiljööseen vehmautta ja historiallista kerroksisuutta: mielenkiintoinen jatkumo historialliseen asemapuistoon syntyy myös laiturin reunustoille istutettujen nuorempien jalavakujanteiden kautta (Kuva 58).

Rakennuskannan arvokkain säilynyt osa on neljän perheen asuinrakennus ulkorakennuksineen (Kuva 60). Muun muassa Hämeen maakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt -selvitys kutsuu rakennusta kaksoisvahtituvaksi vuodelta 1895 (Hämeen liitto 2019: 57). Rautatierakennusten yleisen typologian perusteella rakennus on kuitenkin kaksoisvahtituvaksi yksiselitteisesti liian suuri. Nykyasussaan rakennuksen pohja ovi- ja hormijakoineen vastaa rautatierakennusten vuokralehtiin (s.a.) sisältyvää pohjapiirrosta, jonka perusteella kyseessä on neljän perheen asuinrakennus, joka sisältää kolme yhden huoneen ja keittiön, ja yhden kahden huoneen ja keittiön asuntoa. Myös ulkorakennukset ovat nelinkertaiset. Rakennuksen keskellä, pitkän sivun matalan poikkipäädyn kohdalla, on kuitenkin symmetrinen osa, jossa kaksi yhden huoneen ja keittiön asuntoa sijaitsevat peilikuvamaisesti toisiaan vasten; tämä rakennusosa muistuttaa Bruno Granholmin 1890-luvun kaksoisvahtitupaa, joka mahdollisesti myöhemmin on integroitu laajemman rakennuksen osaksi. Tällainen modulaarisuus on rautatierakennuksille tyypillistä. Pituusprofiiliin vuodelta 1881 on kuitenkin merkitty littalan tuolloin vielä perustamattoman liikennepaikan kohdalle ainoastaan yksinkertainen vahtitupa, joten edes rakennuksen keskiosa ei vielä tuolloin liene ollut tuolloin nykyisellä paikallaan.

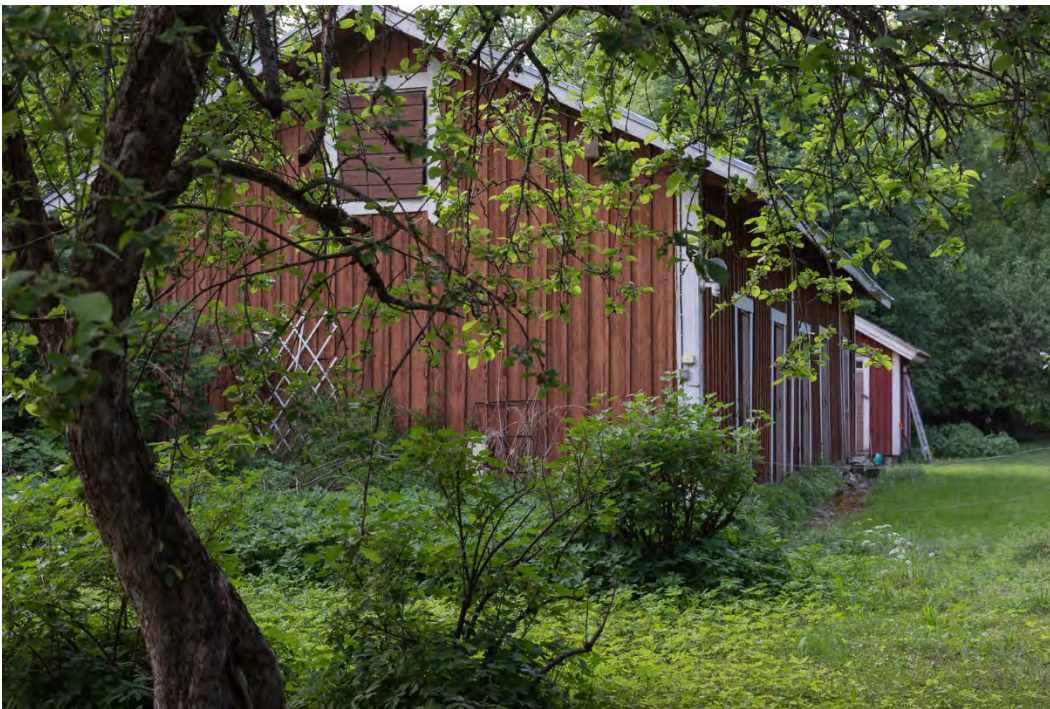


Kuva 60. Neljän perheen asuinrakennus Iittalassa, joka todennäköisesti on laajennettu 1890-luvun kaksoisvahtituvasta. Mikko Itälahti 3.6.2024.



Kuva 61. Iittalan asuinkasarmien pohjapiirros 1900-luvun alun asussaan (Rautatierakennusten vuokralahdet s.a).

littalan asema-alueen pohjoisosassa sijaitsi 1900-luvun alkupuolella myös ratamestarin talo (rautatierakennusten vuokralehdet s.a.). Rakennus kuitenkin näyttää hävinneen vuoteen 1940 mennessä; tuolloin ilmakuva-asema-alueen pohjoispäässä erottuu jonkin rakennuksen raunio (Historialliset ortoilmakuvat 1940). Suunnilleen samalle paikalle rakennettiin vuoteen 1951 mennessä limilautaverhoiltu, sodanjälkeistä modernismia edustava yksikerroksinen asuinrakennus, joka on säilynyt (Historialliset ortoilmakuvat 1951). Tämän rakennuksen ja neljän perheen asuinrakennuksen välissä on säilynyt yksi 1940-lukua edeltävä ulkorakennus, ilmeisesti toinen säilynyt alun perin kahdesta kaksi navettaa, kaksi käymälää, kaksi aittaa ja kaksi heinävajaa sisältäneestä ulkorakennuksesta (Kuva 62).



Kuva 62. Aitta-, navetta- ja käymälärakennus littalassa. Rakennuksessa oli ilmeisesti kahden perheen navetat, käymälät, aitat ja heinäliiterit. Mikko Itälahti 3.6.2024.

4.10 Kuurila

Kuurila kuuluu rataosan alkuperäisiin asemiin siinä mielessä, että se avattiin pienimpään V-luokkaan kuuluvana asemana rataosan avajaispäivänä 22.6.1876. Kuten edellä todettiin, alun perin Kalvolan pitäjän ydinalueita palvelevaa väliasemaa kuitenkin suunniteltiin aluksi Keikkalaan; Kuurila tuli mukaan suunnitelmiin verraten myöhäisessä vaiheessa.

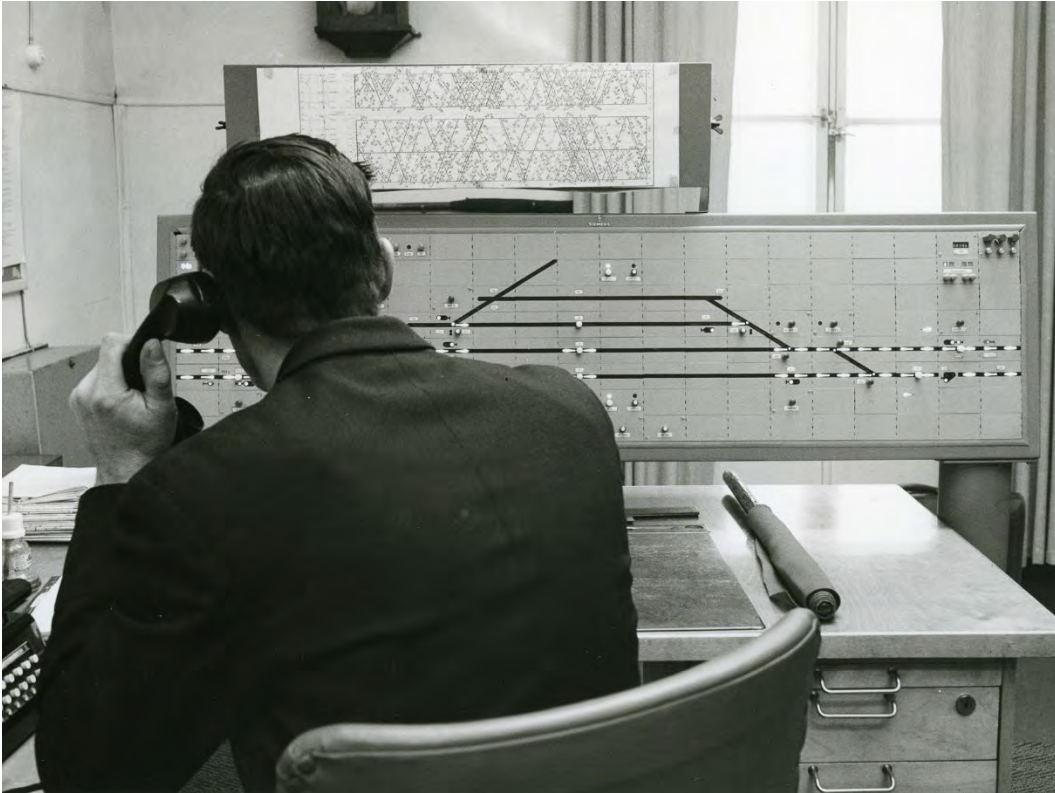
Vastaavaan tapaan kuin esimerkiksi Harvialassa, myös Kuurilan asemalta lähteneessä rahdissa korostui lähistöllä sijaitsevien Kuurilan ja Niemen kartanoiden taloudellinen merkitys: pääasiallisia lähteneen tavaralan lajeja oli heinät, puutavara, vilja ja karja (Rautatiehakemisto 1931). Lisäksi Kuurila oli varsin merkittävä

maidon lähetysasema, vaikka jäikin jälkeen esimerkiksi lähellä Tamperetta sijaitsevasta Lempäälästä (Favorin 1996: 111; SVT 1940). Tavaraliikenteen toiminnoista muistuttaa yhä radan länsipuolella säilynyt betonirakenteinen lastauslaituri (Kuva 63). Länsipuolella säilynyt höyrysaharakennus punatiilisine savupiipuineen kuuluu kiinteästi asemanseudun maisemalliseen kokonaisuuteen. Myös Kuurilan asema-alueen ja sahan välillä toimi kapearaiteinen kenttärata, ja lisäksi Korpikoskelle länteen johti 1927–1943 toiminut metsärata.



Kuva 63. Lastauslaituri Kuurilassa. Mikko Itälahti 30.5.2024.

Kuurilan alkuperäinen, Knut Nylanderin vastuulla suunniteltu asemarakennus purettiin 1976 henkilökunnan poistuessa asemalta. Seisakkeeksi muutettu liikennepaikka lakkautettiin henkilöliikenteen päättyessä 1984. Tuokiokuva 1960-luvun puolivälistä osoittaa liikennepaikan tuolloisen ajanmukaisuuden: Kuurilassakin oli käytössä muun muassa releasetinlaitteisto, joka mahdollisti liikennepaikan vaihteiden kääntämisen sähköisesti (Kuva 64). Kuvasta myös ilmenee, että linjaraiteilla oli tuolloin jo automaattinen linjasuojastus, jonka tekniikan kehittämistä voimakkaasti edisti nimenomaan Kuurilan ja litalan välillä Sittalassa 1957 tapahtunut, pahin rauhanajan junaonnettomuus Suomen historiassa. Inhimillisen virheen vuoksi samalle raiteelle päätyneet junat törmäsivät tuhoisin seurauksin Kuurilan eteläpuolisessa, näkyvyyttä rajoittaneessa kaarteessa. Turvalaitetekniikan modernisaatiosta kertova, betoniharkoista muurattu, ilmeisesti 1960-luvulle ajoittuva aseman varavoima-aseman rakennus on edelleen säilynyt Kuurilassa.



Kuva 64. Kuurilan junanlähettäjä työssään, taustalla asetinlaitetaulu. VR / Onni Lehtonen, 26.11.1965 (SRM / VR1: 12528).



Kuva 65. Itsenäisyyden jälkeiselle kaudelle ajoittuva klassistinen asuinrakennus Kuurilassa. Mikko Itälahti 9.4.2024.

Asemanseudulla on säilynyt neljä oman aikansa rautatiearkkitehtuuria edustavaa puista asuinrakennusta ulkorakennuksineen. Radan länsipuolella on suuri, kaksikerroksinen asuinrakennus, joka edustaa itsenäisyyden jälkeisellä ajalla ja Thure Hellströmin virkakaudella kehittynyttä ns. 1920-luvun klassismia. Rakennuksen ylemmässä kerroksessa lienee ollut asemapäällikön kolmen huoneen ja keittiön asunto,

pohjakerroksessa on ollut kaksi erillistä kahden huoneen ja kahden keittiön asuntoa (Rautatierakennusten vuokralehdet s.a.). Rakennus on mitä ilmeisimmin vakituisesti asuttu, ainoana Kuurilan asema-alueen rakennuksista.

Asema-alueen itäpuoliskon pohjoisin rakennus on kahden asunnon paritalo, joka mm. ikkunanpuitteiden perusteella lieenee ainakin osittain alkuperäinen, Knut Nylanderin aikakauden rakennus (Kuva 66). Pohjapiirustuksen perusteella rakennuksessa oli sekä 3h+k että 1h+k asunnot (Rautatierakennusten vuokralehdet s.a.). Pituusprofiiliin (1881) sisällytettyyn Kuurilan asema-alueen alueen karttaan on merkitty peräti kaksi kaksoisvahtituparakennusta, ja näistä toinen juuri asema-alueen pohjoispäähän. Vuokralehtien perusteella tässä pohjoisimmassa rakennuksessa todennäköisesti sijaitsivat asunnot 121 ja 122, ja itäpuoliskon huonejaossa on symmetriaa, joka jokseenkin muistuttaa tyypillistä kaksoisvahtitupaa. Mikäli rungon osana on edelleen alkuperäinen kaksoisvahtituparakennus, olisi rakennusta kuitenkin tällöin myöhemmin laajennettu, ja muutoksia tehty niin ikkuna- ja sisäänkäynnissä kuin hormeissakin. Puistomaisena säilyneessä pihapiirissä on rataosalle tyypillinen, kaksinkertainen aitta-navetta-käymälärakennus ja talouskellari. Mainittu pihapiiri on nykyisin omana kiinteistönään yksityisomistuksessa.

Pohjoisimmasta asuinrakennuksesta etelään, edelleenkin Väylävirastolle kuuluvalla maalla, sijaitsee alun perin asemayhteisön yhteinen saunarakennus (Kuva 67). Tämän länsipuolella on radan varressa kaivo, ja asemapäällikön asunnon maakellarin raunio (Kuva 68). Kaivon tienoilla sijaitsi myös aikanaan Kuurilan vesitorni (Pituusprofiili 1881).



Kuva 66. Pohjoisin asuinrakennus Kuurilassa on mahdollisesti laajennettu kaksoisvahtituvasta. Mikko Itä-lahti 30.5.2024.



Kuva 67. Kuurilan puretun asemarakennuksen läheisyydessä säilynyt sauna- ja talousrakennus. Mikko Itälahti 3.6.2024.



Kuva 68. Asemapäällikön asunnon kellarin perustus Kuurilassa. Mikko Itälahti 3.6.2024.

Eteläisimpänä, nykyisin radan alikulun toisella puolella, on säilynyt entisen tasoristeyksen tuntumassa kaksoisvahtitupa, joka lienee kuulunut rataosan alkuperäiseen rakennuskantaan. Kaksoisvahtitupa on samalla paikalla kuin Kuurilan asema-alueen kartassa, joka sisältyy pituusprofiliin vuodelta 1881. Nykyisellä paikallaan rakennus näkyy myös Senaatin kartassa vuodelta 1899. Alkuperäisissä vahtituparakennuksissa

ei ollut umpiporstuaa, ja on ilmeistä, että tässäkin tapauksessa se ja suuri poikkipääty on lisätty rakennukseen myöhemmin. Kyseessä on joka tapauksessa Hämeenlinna–Tampere-rataosuuden alkuperäisistä kaksoisvahtituvista todennäköisesti parhaiten säilynyt, ja siten hyvin arvokas rakennus (Kuva 69). Pihapiirissä on myös säilynyt kaksinkertainen, tiilirakenteinen talouskellari (Kuva 70).



Kuva 69. Kaksoisvahtitupa Kuurilassa. Radan länsipuolella näkyy myös asemanseudun miljööseen kiinteästi liittyvä saha piippuineen. Oikealla ulkorakennusta. Mikko Itälahti 9.4.2024.



Kuva 70. Kaksoisvahtituvan talouskellari. Vastaava on myös pohjoisimman kahden perheen asuinrakennuksen pihapiirissä. Mikko Itälahti 9.4.2024.

Kaksoisvahtituvasta pohjoiseen, samassa pihapiirissä, sijaitsee myös asema-alueen neljäs säilynyt asuinrakennus (Kuva 71). Rautatierakennusten vuokralehtien (s.a.). perusteella tämä rakennus olisi todennäköisimmin kaksi huonetta ja keittiön käsittänyt asunto numero 6. Piirustukseen on lisätty maininta "Laajennus -53" ja "korjannut 22.4.53 J. Ungern". Huomiota herättää rakennuksen betonivalettu sokkeli, joten se ei todennäköisesti ole alkuperäisellä paikallaan, vaan siirretty laajennuksen yhteydessä. Rakennus muodostaa oman pihapiirinsä omine talousrakennuksineen (talouskellari, navetta-aitta-liiteri-käymälä) vahtituvan naapuriin (Kuva 72).



Kuva 71. Kaksoisvahtituvan pohjoispuolinen asuinrakennus. Mikko Itälahti 9.4.2024.



Kuva 72. Osin tiilirakenteinen navettarakennus Kuurilan asema-alueen eteläpäässä. Mikko Itälahti 9.4.2024.

Valtion maalle jäänyt asemapuisto oli ilmeisesti säilynyt villiintyneenä vuoteen 2021 asti, kunnes radan suoja-alueen ns. riskipuiden poistohakkuussa suuri osa puistosta avohakattiin itäisen raiteen keskilinjasta kolmenkymmenen metrin etäisyyteen asti (Kuva 73). Kuurilan asema-alueen maisemallisia ja puutarha-historiallisia kulttuuriperintöarvoja muutos heikensi merkittävästi. Kaadettujen puiden joukossa on

kantojen vuosirenkaiden perusteella ollut esimerkiksi noin 160 vuoden ikäinen poppeli, joka lienee taimena istutettu asemapuistoon 1870- tai 1880-luvulla. Puun kannossa ei ole nähtävillä lahovikaa. Kuurilan koko asema-alue sisältyy maakunnallisesti arvokkaaseen kulttuurimaisema-alueeseen. Valtakunnallisesti arvokkaaksi määritettyyn Sääksmäen ja Tarttilan kulttuurimaisemat -kokonaisuuteen sisältyvät eteläisimmät kaksi asuinrakennusta.



Kuva 73. Radan suuntainen näkymä Kuurilan asemapuistoon, 1976 puretun asemarakennuksen tuntu-
masta. Mikko Itälahti 9.4.2024.

4.11 Toijala

Kuten historiaosuudessa todettiin, Turun–Tampereen–Hämeenlinnan ratahankkeen risteysaseman paikaksi kaavailtiin aluksi niin Toijalaa, Viialaa kuin myös Sääksmäen Linnaisia. Lopulta paikaksi ratkesi Toijala, todennäköisesti pitkälti sen tarjoaman, maasto-olosuhteiltaan suotuisamman ratalinjan vuoksi.

Toijalan asema sijoittui Akaan keskiaikaisen kirkonkylän välittömään läheisyyteen. Asemasta tuli pääteasemien lisäksi ainoa II luokan asema Turun–Tampereen–Hämeenlinnan rautatiellä. Vaasan edelleen säilynyttä asemarakennusta läheisesti muistuttanutta Toijalan ensimmäistä asemaa on pidetty Knut Nyländerin piirtämänä (Iltanen 2009/2011: 74–75).

Myös Toijalassa aseman perustaminen paikkakunnalle vaikutti suuresti yhdyskunnan kehitykseen. Asemanseudulle sijoittui jonkin verran teollisuutta, merkittävimpana tapettitehdas, jonka merkitys näkyi

myös aseman tavaraliikenteessä. Muita tärkeitä tavaraliikenteen kuljetuseriä olivat erilaiset maatalouden tuotteet.

Toijalassa kuitenkin kehittyi varsinkin henkilöliikenteen osalta vilkas asema: esimerkiksi vuonna 1938 asemalla tilastoitiin 161 833 lähtenyttä matkaa, joka vastasi noin neljäsosaa Tampereen aseman matkamäärästä (SVT 1940: 48). Valtaosa matkoista suuntautui Toijalasta jo 1800-luvulla ja 1900-luvun alussa Tampereelle. Jo tällöin alkoi esiintyä päivittäistä työssäkäyntiä junilla Tampereella, eli Toijala ja Viiala alkoivat jo tällöin muodostua Tampereen seudun alakeskuksiksi, "äärimmäisiksi esikaupunkialueiksi" (Suvanto 1954: 15-16). Rautatien valmistumisen ja paikallisliikenteen kehittymisen myötä Tampereen rooli seudullisena keskuksena kasvoi Hämeenlinnan perinteisen roolin kustannuksella. Toisaalta Toijala alkoi myös muodostua omaksi alakeskukseksi; myös esimerkiksi Kuurilasta tultiin rautateitse asioimaan Toijalaan.

Toijalan nykyinen, keskusliikenneasemaperiaatetta heijastava modernistinen asemarakennus valmistui 1963 A. Ravelan suunnittelemana (Kuva 74). Vanha asema oli jäänyt raiteiden väliin saariasemaksi, ja purettiin 1964 (Iltanen 2009/2011: 75). Matkustajatiloja ei rakennuksessa enää ole. Yhtä aikaa uuden asemarakennuksen kanssa valmistui sen pohjoispuolelle erillinen postitalo (Kuva 75).



Kuva 74. Toijalan 1963 valmistunut asemarakennus. Mikko Itälahti 7.6.2024.



Kuva 75. Alkujaan postitaloksi valmistunut rakennus Toijalan asema-alueella. Mikko Itälahti 7.6.2024.

Toijalan asemanseudun asuin- ja puistoalueesta on tehty kaksi tarkkuusinventointia, vuosina 1988 ja 2004 (Teivas 2004). Tämän vuoksi vastaavaa työtä ei tehdä tässä inventoinnissa, mutta näiden inventointien pohjalta luodaan yleiskatsaus asema-alueen kulttuuriympäristön nykytilaan.

Toijalassa on säilynyt laaja, asemakokonaisuuteen liittyvä asuinalue. Viherrakenne suurine puineen antaa alueelle yhtenäisen identiteetin ja sitoo yksittäiset asuinpihat suomalaisille rautatieasemille historiallisesti leimallisen asemapuiston osaksi. Koko Toijalan aseman asuinalue on merkitty kunnallisessa kaavassa ympäristöltään säilytettäväksi. Asema-alue laajemminkin sisältyy myös Pirkanmaan maakunnallisesti arvokkaisiin kulttuuriympäristöihin (Pirkanmaan liitto 2016).

Asemarakennuksen pohjoispuolella sijaitsevan osa-alueen rakennuskanta on yksityisomistuksessa, ja säilyttänyt erinomaisesti keskeiset tyylipiirteensä (Kuva 76). Asemapuiston koilliskulman rakennus ajoitui vuoden 2004 inventoinnin perustella noin vuoteen 1890, eikä sitä ollut em. inventoinnin historialähteiden perusteella olemassa vielä 1880. Pituusprofiiliin 1881 on merkitty kaksoisvahtitupa välittömästi Toijalan aseman pohjoispuolelle, ei kuitenkaan varsinaiselle asema-alueelle. Rakennus vaikuttaa kuitenkin rataosan tyyppiirustusten mukaiselta kaksoisvahtituvalta, josta eteläpuolen seinustalla ollut uloskäynti on poistettu (Teivas 2004:74). On periaatteessa mahdollista, että rakennusta on siirretty hieman etelään, rakentuvan asemapuiston alueelle, vuoden 1890 tienoilla. Rakennus on joka tapauksessa erinomainen esimerkki Hämeenlinna–Tampere-osuuden tyyppiirustusten mukaisesta kaksoisvahtituvasta, vaikkakin symmetristä sisätilajärjestystä ilmeisesti on muutettu (Kuva 77).



Kuva 76. Pohjoispään asuinrakennuksia. Kuvassa etualalla 1930-luvulla valmistunut Pätsiniementie 4G ja taustalla aumakattoinen, vuonna 1918 valmistunut paritalo osoitteessa Pätsiniementie 4F. Mikko Itälahti 7.6.2024.



Kuva 77. Pieni asuinrakennus Toijalan asema-alueen koilliskulmassa muistuttaa sisäänkäyntejä lukuun ottamatta kaksoisvahtituvan tyyppipiirustusta vuodelta 1876. Mikko Itälahti 7.6.2024.



Kuva 78. Ratamestarin ja asemapäällikön asuntona toiminut rakennus Pätsiniementien varressa. Mikko Itälahti 7.6.2024

Toijalan asemarakennuksen eteläpuolella on asemarakennusta lähimpänä säilynyt alun perin ratamestarin asunnoksi ilmeisesti vuonna 1876 valmistunut talo (Pätsiniementie 4B). Vuonna 1914 tehdyn laajennuksen yhteydessä rakennus muutettiin asemapäällikön asunnoksi. Rakennus on yksityisomistuksessa. (Teivas 2004: 44; Kuva 78). Asemapäällikön talosta etelään, saman korttelin etelälaidalla on puurakenteinen rivitalo, joka edustaa sotien jälkeisen asutustoiminnan kerrostumaa. Rakennus on ollut kylmillään 2004, mutta tällä hetkellä rakennus on asuttu ja ulkoasultaan hyväkuntoinen (Kuva 79).

Toijalan (nyk. Akaan) kaupunki osti asemapuistoalueen aivan eteläisimmän osan kaksi kiinteistöä 2003, mistä lähtien rakennukset ovat olleet tyhjillään ja kylmillään (Teivas 2004). Näistä kahdesta eteläisimmästä rakennuksesta pohjoisempi on Pätsiniementien varressa, näkyvällä paikalla sijaitseva asuintalo 2B, jonka 2004 tehty inventointi ajoittaa karttojen perusteella 1910-luvulle (Kuva 80). Rakennuksen yksityiskohdat, varsinkin ikkunanpuitteet, kuitenkin viittaavat Knut Nylanderin kauden arkkitehtuuriin 1870–1880-luvuille. Lienee mahdollista, että rakennus on siirretty muualta. 2004 inventointi pitää rakennusta yhtenä parhaiten alkuperäisyytensä säilyttäneistä ja erittäin arvokkaana. Rakennukseen kuuluu samanikäiseksi arvioitu talousrakennus, joka rajaa pihapiiriä pohjoissuunnasta. Silläkin on merkitystä osana historiallisen asuinympäristön kokonaisuutta.

Toinen asemapuiston eteläisimmän korttelin asuinrakennuksista, pitkänomainen ns. ratamestarin talo (Pätsiniementie 2A) on 2004 tehdyn inventoinnin mukaan ajoitettu vuosiin 1876–1880. Ulkoasultaan muuttuneenakin rakennus Toijalan asema-alueen varhaisinta aikakerrostumaa. Alkuperäisestä ulkoasusta on säilynyt mm. Nylanderin rakennuksille tyypillinen ullakkoikkuna (Kuva 81). Vehreän

puistomaisen pihapiirin kaakkoispäädyssä säilynyt ulkorakennus vinoruutuikkunoineen muistuttaa kuitenkin Granholmin 1890-luvun tyyppillistä ulkorakennusta (Kuva 82).



Kuva 79. Sodanjälkeisen asutustoiminnan kerrostumaa edustava rivitalo Toijalan asema-alueen itäosassa. Mikko Itälahti 7.6.2024.



Kuva 80. Pätsiniementie 2B. Mikko Itälahti 7.6.2024.



Kuva 81. Kahden asunnon "ratamestarin talo" Toijalan asema-alueen eteläisimmässä osassa. Mikko Itä-lahti 7.6.2024.



Kuva 82. Ns. ratamestarin talon ulkorakennus Toijalassa vaikuttaa Bruno Granholmin 1890-luvun tyyppirakennukselta. Mikko Itälahti 7.6.2024.



Kuva 83. Myöhäisfunktionalistinen ns. Ympyrätalo Toijalan asemapuiston itäkulmassa. Mikko Itälahti 7.6.2024.

Myöhäisfunktionalistinen ns. Ympyrätalo asemapuiston itäkulmassa ei varsinaisesti ole rautatierakennus. Sen voi kuitenkin perustellusti katsoa muodostavan asemapuistoalueen itäisen päätteen. Rakennus valmistui ravintolaksi Valtionrautateiltä vuokratulle tontille 1951. Rakennus sijaitsee myös vanhan kaavan mukaan edelleen liikennealueella. Tämäkin rakennus on kesällä 2024 tyhjillään siinä aiemmin toimineen kebab-pizzerian muutettua pois (Kuva 83). Vuoden 2004 inventointi (Teivas 2004: 35) esittää rakennuksen suojelua kaavalla.

Varikkoalue ja tavaraliikenteen toiminnot keskittyivät Toijalassa radan itäpuolelle. Selvästi merkittävin säilynyt rakennus tällä alueella on punatiilinen veturitallikokonaisuus (Kuva 84). Toijalan veturitallista on tehty kattava rakennushistoriallinen selvitys vuonna 2004 (Linnovaara 2004). Hallin vanhimmat rakennusosat – kahdeksan nykyistä lyhyempää pilttuuta – toteutettiin ratatyömaan yhteydessä vuonna 1874. Tallin ulkomuodossa on tapahtunut merkittäviä muutoksia vuosikymmenten mittaan. Nykyiset suorakaitteen muotoiset pilttuiden ovat ajoittuvat 1930-luvulle ja pulpettikatto 1960-luvun alkupuolelle. Suuri vesitorni rakennettiin 1951 vastaavilla Thure Hellströmin piirustuksilla kuin Riihimäelle jo vuonna 1938 valmistunut. Vanha vesitorni ja kolme veturipilttuuta purettiin länsipäädystä 1974 (Linnovaara 2004: 4-5).

Vuonna 2004 tehty rakennushistoriallinen inventointi toteaa, että useista laajennuksista ja muutoksista johtuen veturitalli ei edusta tyylipuhtaasti mitään erityistä rakennushistoriallista kautta, poikkeuksena selvästi funktionalismia edustava vesitorni. Sen sijaan kokonaisuus on nimenomaan suomalaiselle rautatiemiljöölle leimallinen; eri ikäisissä laajennuksissa näkyvät eri aikakausien tyyppirakenteet. Teollisen kulttuurihistorian näkökulmasta veturitallien alue on selvin Toijalan asema-alueella vielä nähtävissä

oleva yhteys höyryveturien aikakauteen, ja sen maisemallinen merkitys on suuri niin asema-alueen kokonaisuuden kannalta kuin laajemminkin maamerkinä taajamakuvassa.

Vuodesta 1986 hallialueella on toiminut Suomen merkittävimpiin rautateiden kulttuuriperintöä vaaliviin muistiorganisaatioihin lukeutuva Toijalan Veturimuseo. Museon toimintaa ja hallialuetta ylläpitävät Museoveturiyhdistys ry ja Akaan kaupunki yhteistyössä. Veturitalli on vuodesta 2007 kuulunut Senaatti-kirjasto- ja kiinteistöjen omaisuuteen.



Kuva 84. Toijalan veturitalli ja vesitorni asemalaiturilta valokuvattuna. Mikko Itälahti 7.6.2024.



Kuva 85. Toijalan järjestelyratapihaa. Mikko Itälahti 7.6.2024.

Radan länsipuolisella varikko- ja tavaraliikennealueella on tapahtunut suuria muutoksia. Veturitallien pohjoispuolella sijaitseva järjestelyratapiha on hiljentynyt (Kuva 85). Ratapihalla on yhä suuri pukkinosturi, jota nähtävästi käytetään betonisten ratapölkkyjen kuormaukseen radanpidon tarpeisiin. Ratapihan pohjoispäästä haarautuvat rataosat sekä Valkeakoskelle että Toijalan satamarata, jonka alkuosalla on edelleen tavaraliikennettä SSAB:n teräsvarastolle (ks. Sivuraiteet). Muu kuormaustoiminta Toijalan asemalla on päättynyt. Toijalan kappaletavara-asema purettiin 1990. Veturitalleja lukuun ottamatta merkit tavaraliikennetoiminnoista ovat vähäisiä. Alueen kaakkoislaidalla Jäljellä on 1900-luvun puolivälin tienoille ajoittuva toimisto- tai ruokalarakennus (Kuva 86). Tämän eteläpuolella on matala, pulpettikattoinen pitkä lautarakenteinen vajarakennus; sekin ilmeeltään tunnusomainen rautatierakennus, joka voisi olla valmistunut resiinavajaksi ja/tai autotalliksi (Kuva 87). Puistoelementtinä ratapihan laidassa on edelleen säilynyt lehmoskujanne.



Kuva 86. Tavara-aseman ja varikon kokonaisuuteen liittyvä toimistorakennus. Mikko Itälahti 7.6.2024.



Kuva 87. Todennäköisimmin 1930- tai 1940-luvulle ajoittuva lautarakenteinen vajarakennus Toijalan rata-piha-alueen kaakkoispuolella. Mikko Itälahti 7.6.2024.

4.12 Viiala



Kuva 88. Viialan talvinen asemamiljöö helmikuussa 1964. Onni Lehtonen / VR. (SRM / Vr1: 10353)

Viiala oli 1870-luvun alkupuolen suunnitelmissa vahva ehdokas Turun rataosan risteysasemaksi. Kun risteysasema kuitenkin päätettiin sijoittaa Toijalaan, avattiin Viiala yhtä aikaa rataosan kanssa IV-luokan asemana. Asemarakennukseksi rakennettiin vastaava Knut Nylanderin tyyppirakennus kuin Kuurilaan ja Lempäälään (Kuva 88).

Viialasta kehittyi 1800-luvun loppupuolella merkittävä tehdasyhdyskunta. Osin kehitys alkoi jo ennen rautatien valmistumista; höyrysaha (Akkas Ångsåg) perustettiin Vanajaveden rantaan jo 1873. (Suvanto 1954: 25). Sahan seuraksi perustettiin Viialan lasitehdas 1890 (ibid. 35). Ajatuksena oli hyödyntää Kotkan Karhulan esimerkkiä seuraten sahajätettä lasitehtaan uunien polttoaineena. Viialan oluttehdas perustettiin 1876 vastapäätä asemaa. Viilatehdas perustettiin 1901 asemalta pohjoiseen Lempäälän puolelle, Alkkulan kylän Pärin talon maille (ibid. 57). Aseman eteläpuolella on edelleenkin radan varressa säilynyt nahkatehdas maamerkin omaisena rakennuksena. Iltanen (2009/2011: 77) toteaa 1932 perustetun Viialan kunnan olleen 1900-luvun alussa eräs maamme teollistuneimmista ja tiheimmin asutuista maalaiskunnista.

Viiala oli taas tehdaslaitostensa vuoksi varsin merkittävä tavaraliikenteen lähtöpaikka; tuotteet kulkivat markkinoille rautateitse ja kansainväliseen vientiin Helsingin Sörnäisten ja Turun satamien kautta. Yksityisiä makasiineja oli useita radan länsipuolella (Historialliset ortoilmakuvat 1957). Suurimmille teollisuuslaitoksille oli omat raiteet. Asemalta lähetettiin varsinkin puutavaraa (17 491 tonnia vuonna 1938: SVT 1940

11-12), mutta myös nahkatuotteita, metallituotteita – paikkakunnalla valmistettuja viiloja – mutta myös viljoja ja maitotuotteita. Myös matkustajamääriltään asema oli melko vilkas. Viiala oli vuoteen 1931 mennessä korotettu III luokan asemaksi (Rautatiehakemisto 1931).

Asemarakennus purettiin liikennepaikan uudistamisen yhteydessä 1999. Myös kaksoisvahtitupa hieman entisen asemarakennuksen eteläpuolella on purettu. Rakennuksista ei ole säilynyt merkkejä, mutta asemarakennuksen yhteydessä olleeseen asemapäällikön asuntoon liittyvää asuinpihan kasvillisuutta on säilynyt entisen asemarakennuksen länsipuolella (Kuva 89). Aiemmin vilkas tavaraliikenne on päättynyt 2004, jolloin viimeisen merkittävän rahtiasiakkaan, vaneritehtaan, kuljetukset rautateitse loppuivat (ks. luku Sivuraiteet).



Kuva 89. Viialan asemapuiston säilynyt fragmentti: 1999 puretun asemarakennuksen asuinpihan lehmukia, omenapuita ja pilarikuusi. Mikko Itälahti 13.6.2024.

Viialan asemanseudulla on käynnissä lisärakentamiseen tähtäävä asemakaavamuutos (Akaan kaupunki 2023). Muutoksen voi osaltaan tulkita heijastavan aseman keskuspaikkamerkityksen uutta kasvua Tampereen seudun kehittyvän lähiliikenteen myötä. Aseman seudun historiallisesta rakennuskannasta on säilynyt asema-alueen pohjoisosassa yksi asuinrakennus (Kuva 90). Rautatierakennusten vuokralehtien (s.a.) perusteella kyseessä olisi asunto numero 6, mutta asunnon haltijan virka ei tästä lähteestä selviä. Asuinrakennuksen alakerroksessa on pohjapiirroksen perusteella kahden huoneen asunto. Samassa pihapiirissä on myös erittäin puhtaasti tyyppipiirrosten mukainen käymälän, navetan, aitan ja halkosuojan käsittävä ulkorakennus (Kuva 91). Asuinrakennuksen pohjoispuolella on maakellari. Rautatieläispihan tunnusomaisena piirteenä on säilynyt myös suuria sembramäntyjä pihapiirin lounaiskulmassa. Käynnissä oleva asemakaavamuutos ei koske tätä tonttia, joka tällä hetkellä on kunnallisessa kaavassa edelleen

liikennealuetta. Rakennus sisältyy Pirkanmaan maakunnallisesti arvokkaisiin rakennuskohteisiin (Pirkanmaan liitto 2016).



Kuva 90. Viialan ainoa säilynyt rautatieläisasuinrakennus asema-alueen pohjoislaidalla. Mikko Itälahti 13.6.2024.



Kuva 91. Tyypillinen ulkorakennus Viialassa asunnon nro 6 pihapiirissä. Mikko Itälahti 13.6.2024.

4.13 Lempäälä

Kuurila, Viiala ja Lempäälä olivat Hämeenlinnan–Tampereen (Turun) radan alkuperäisiä IV luokan asemia, jotka saivat Knut Nylanderin tyyppipiirustuksiin perustuvat rakennukset. Tällainen on säilynyt vain Lempäälässä, tosin nykyisten asemalaiturien eteläpuolella. Lempäälän alkuperäinen asemarakennus olisi Vallannon (1982: 43) mukaan purettu 1974 jälkeen. Virheelliseen tulkintaan lieenee johtanut se, että Lempäälän uudistettu liikennepaikka on avattu aiemmasta sijainnista hieman pohjoiseen. Vanhasta rakennuksesta on myös poistettu radan puolen laiturille johtaneet ovet, mutta säilynyt rakennus on kuitenkin mm. vanhojen valokuvien perusteella tunnistettavissa entiseksi asemarakennukseksi.

Suomen Rautatiemuseon arkistossa olevien piirustuskopioiden perusteella asemarakennusta laajennettiin 1922 hyväksytyillä muutospirustuksilla, jolloin pohjoispäähän lisättiin asemapäällikön asunto. Vuonna 1973 rakennukseen tehtiin jälleen muutoksia, jolloin odotussalia pienennettiin ja ilmeisesti laiturille johtavat ovet suljettiin pysyvästi (SRM piirustusarkisto). Rakennus on suojeltu ja sisältyy valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen listaukseen (RKY 2009: Lempäälän vanha rautatieasema). Nykyisin rakennuksessa toimii Taitokeskus Lempäälä (Kuva 92).

Vanha asemarakennus on yhä samalla paikalla kuin esimerkiksi 1954 peruskartassa (Peruskarttalehti 233207: 1954). Rautatieympäristö on kuitenkin muuttunut suuresti, muun muassa radan korkeusprofiilia on loivennettu, ja asema on jäänyt maaleikkauksen päälle, selvästi radan tasoa ylemmäs. Asema-alue on ylimätään pirstoutunut paljolti 1970-luvulla tapahtuneen aluekeskusrakentamisen myötä. Vanhan asemanrakennuksen länsipuolella on kuitenkin säilynyt asemapuiston fragmentteja, kuten ryhmä rautatieomenuapuita sekä ryhmä vaahteroita ja lehmuksia (Kuva 93). Lempäälässä oli alun perin myös vesitorni ja veturivarikko, mutta merkit näistä ovat kadonneet täysin. Kirkkojärven rannalla oli vesitornia varten höyrykäyttöinen pumppulaitos, jonka paikkaa ei ole inventoitu (Åbo–Tammerfors... 1877: 51, 95).



Kuva 92. Lempäälän alkuperäinen asemarakennus on säilynyt hieman nykyiseltä asema-alueen eteläpuolella. Mikko Itälahti 26.6.2024.



Kuva 93. Lempäälän asemarakennuksen puiston puolella on säilynyt mm. ryhmä rautatieomenapuita. Mikko Itälahti 26.6.2024.

Lempäälän viimeisin, vuonna 1980 valmistunut asemarakennus nauhaikkunoineen ja klinkkerilaattapinoitettune julkisivuelementteineen on tyypillinen esimerkki 1970-luvun lopun modernistisesta virastorakennuksesta. Rakennus ei enää edusta mitään nimenomaan rautateille ominaista arkkitehtuuria, ja

rakennukseen sijoittui jo alun alkaen esimerkiksi poliisiasema. Lipunmyynti asemalla suljettiin 1998. (Ilta-nen 2009/2011: 78). Asemapuistoperinteen jatkumona rakennuksen edustalla on säilynyt mm. kaksi rautatieomanapuuta ja pilarikuusi (Kuva 94).

Lempäälän laiturialuetta on uudistettu aivan viime aikoina. Läntisen laiturin pidennys valmistui 2021, millä varmistettiin Lempäälässä pysähtyvien kaukojunien mahtuminen laituriiin. Liikennepaikalla on yhä selvemmin lähiliikenneaseman luonne (Kuva 95). Moderni palvelumiljöö heijastaa Lempäälän sijaintia Tampereen kaupunkiseudulla, jossa vuosina 2019–2020 kokeiluna uudelleen alkanutta lähiliikennettä on määrätietoisesti kehitetty alueellisen joukkoliikenteen runkoyhteydeksi.



Kuva 94. Puistikkoa rautatieomanapuineen Lempäälän 1980 valmistuneen asemarakennuksen edustalla. Mikko Itälahti 26.6.2024.



Kuva 95. Lempäälän modernia laiturimiljöötä. Mikko Itälahti 19.6.2024.

4.14 Mattila, Hakkari, Moisio, Kulju – Maisemasta kadonneet lähiliikennelaiturit

Useiden pienten laiturivaiheiden, joita 1900-luvun alussa perustettiin nimenomaan Lempäälän tienoilta Tampereelle ulottuvalle osuudelle, voi nähdä historiallisesti ilmentävän historiallisesti samaa ilmiötä, Tampereen kaupunkiseudullisen lähiliikenteen ensimmäistä vaihetta. Yhdistävä tekijä on myös se, että liikennepaikat ovat kadonneet maisemasta käytännössä jäljettömiin. Silti liikennepaikkoja ja niiden vähäisiä jäänteitä katsottiin mielekkääksi käsitellä tiivistetysti tässä yhteydessä.

Selvin paikallisjunaliikenteen historiallisesta merkityksestä kertova kerrostuma on liikenne paikkojen ympäristöön syntynyt esikaupunkimainen omakotiasutus, joka vielä osittain on hahmotettavissa varhaisempaa asutuserostumana liikennepaikkojen läheisyydessä. Näiden jossain vaiheessa miehitettynä olleiden liikennepaikkojen lisäksi radan varren yhdyskuntia palveli myös joukko seisakkeita, jotka perustettiin vuosien 1931–1949 välillä, ja lakkautettiin 1988 mennessä. Nykyisyyteen säilyneet liikennepaikat ovat kaikki kuuluneet asemaluokkaan.

Tampereen seudun paikallisliikenne muodostui vuorotarjonnan mielessä omaksi ilmiökseen 1920-luvulta alkaen. Tuolloin palvelu muodostui yhdistelmästä Helsingistä asti kulkevia henkilöjunia, sekä joitakin Toijala–Tampere-reittiä kulkevia henkilöjunia, joilla oli suuri merkitys etenkin aamun työmatkaliikenteelle Tampereen suuntaan. Mainituilla pienillä liikennepaikoilla pysähtyi esimerkiksi 1928 viisi vuoroa

suuntaansa. Lisäksi sunnuntai-iltaisin liikennöi yksi Tampere–Lempäälä–Tampere-junapari (Suomen kulkuneuvot 1928/1: 18).

Mattilan laituri Lempäälän eteläpuolella avattiin ilmeisesti 1906 mennessä, jolloin sinne rakennettiin pieni Bruno Granholmin platformskjul III-tyyppiä edustava odotusvaja (Iltanen 2009 / 2011: 77; Kuva 96). Liikennepaikan rakenteet ovat kadonneet jäljettömiin, mutta hahmotettavissa on yhä alkuperäinen liikenne- ja asutushistoriallinen yhteys (Kuva 97).



Kuva 96. Mattilan laiturirakennus 1936. Taustalla edelleenkin säilynyt vahtitupa (SRMV 1:2025).



Kuva 97. Mattilan liikennepaikan ympäristöön syntyneen yhdyskunnan pääraittia, Mattilankujaa. Oikealla vahtituvan ulkorakennus. Mikko Itälahti 19.6.2024.

Hakkari perustettiin 1931 Kuokkalankosken pohjoisrannalle, Lempäälästä Tampereelle kulkevan tien tasoisteykseen, aluksi seisakkeena. Laiturivaihteeksi *Hakkari* korotettiin ilmeisesti 1953, jolloin paikalle rakennettiin pieni, Jarl Ungernin suunnittelema laiturirakennus toimistotiloihin (Iltanen 2009/2011: 78). *Hakkari*ssa kuitenkin oli nähtävästi ollut jo vuodesta 1939 alkaen yksinkertainen, niin ikään Jarl Ungernin suunnittelema odotussuoja (Vähä-Lassila 2023). Molemmat rakennukset on purettu ja ratalinja siirtynyt paikalta länteen 2002 valmistuneen Hollon oikaisun myötä.

Paikallisliikenteen liikennetarjonnan ja matkustajamäärien huippu ajoittuu sotien jälkeisille vuosikymmenille. Tuolloin varsinkin *Hakkarin* ja *Kuljun* tilastoidut matkamäärät olivat huomattavia – suurempia kuin monen suomalaisen maaseutuaseman. *Hakkari*ssa esimerkiksi tilastoitiin 97 760 matkaa vuonna 1950 ja *Kuljussa* 112 053 (SVT 1952: 36, 88). *Moision* ja *Mattilan* matkamäärät olivat suuruusluokaltaan kolmasosa näistä.

Niin *Hakkarin*, kuten myös Kuokkalankosken eteläpuolella 1949–1988 toimineen Hollon seisakkeen ympäristöön kehittyi sotien jälkeisillä vuosikymmenillä merkittävää asutusta, joka on edelleen säilynyt, rautatieliikenteen merkityksestä kertova maisemapiirre (Kuva 98).



Kuva 98. Hollon–Hakkarin omakotialueet Lempäälässä tarjoavat esimerkin paikallisjunien pysähdyspaikkojen ympäristöön syntyneestä asutuksesta. Etualan tielinjalla kulki päärata vuoteen 2002 asti. Mikko Itä-lahti 26.6.2024.

Moision liikennepaikka avattiin vajaan neljän ratakilometrin päähän Lempäälän asemalta ratakilometrille 169+768. *Moision* 1905 valmistunut laiturirakennus oli Bruno Granholmin pienintä väntskulj-tyyppiä edustava odotusvaja, jossa oli pieni odotushuone, avokatos ja laiturinhoitajan toimisto (Kuva 99). Lisäksi liikennepaikalla oli tavalliseen tapaan erillinen käymälärakennus. Liikennepaikkarakennuksen piirustukseen on 1973 tehty merkintä "esitetään purettavaksi" (SRM Ja24: 653). Seisakkeena liikennepaikka palveli vielä alkukesään 1988 (Iltanen 2009 / 2011: 78). Liikennepaikka on muiden pienten laiturien tapaan kadonnut liki jäljettömiin; liikennepaikkarakennuksen jokunen perustuskivi on maastossa vielä nähtävissä (Kuva 100).



Kuva 99. Moisio todennäköisesti 1920-1930-luvuilla. Laiturilla on jo sähkövalo, mutta rataosuus vaikuttaa yhä yksiraiteiselta. (Suomen Rautatiemuseon valokuva-arkisto, SRMV1: 2056).



Kuva 100. Näkymä Moision liikennepaikalta. Mikko Itälahti 27.6.2024.

Kuljun liikennepaikka avattiin jo 1899, palvelemaan aluksi lähinnä Kuljun ja Kukkolan kartanoiden tavarankuljetustarpeita, kuten maidon myyntiä. Tästäkin liikennepaikasta muodostui lähiliikenteen kannalta kohdallaisen vilkas asema. Kuljun taajamassa oli peräti 2 279 asukasta vuoden 1960 väestölaskennassa, mutta taajaman pääosa sijaitsi asemanseudulta länteen vanhan maantien varressa (SVT 1965: 44). Tämäkin liikennepaikka on hävinnyt maastosta täydellisesti.

4.15 Sääksjärvi

Sääksjärven pysäkki perustettiin 1915 vielä tuolloin varsin harvaan asutulle, rikkonaiselle ylänköalueelle. Pienehkön ylänköjärven ympäristössä sijaitsi lähinnä muutamia torppia. Rautatiepysäkin perustamisen myötä Sääksjärven rannoilla alkoi 1920- ja 1930-luvuilla esikaupungistumisen ensi vaihe, huvila-asutuksen leviäminen (Kervinen 2017: 6). Rautateitse helposti tavoitettavasta Sääksjärvestä muodostui virkistyskohde myös palstoja omistamattomille kaupunkilaisille: rautatiehakemisto (1931: 157) mainitsee, että "pysäkin ympäristö on kesäisin muodostunut tamperelaisten sunnuntaiviettopaikaksi".

Tavaraliikenne liikennepaikalla oli vielä 1930-luvullakin varsin vähäistä. Liikennepaikalta lähetettiin lähinnä puutavaraa ja jonkin verran maataloustuotteita, varsinkin maitoa, todennäköisesti varsinkin Tampereen markkinoille (SVT 1940: 88-89). Suuremmassa mittakaavassa lähiympäristöön alkoi syntyä asutusta vasta sotien jälkeen, jolloin koordinoitun asutustoiminnan kautta muodostui laajoja omakotialueita tyyppitaloineen. Sääksjärvelle sijoittui myös puolustusvoimien varikko. Esikaupungistumisen ja teollistumisen kolmas vaihe alkoi 1960-luvulla, jolloin Höytämöön ja Multisiltaan rakennettiin pienehköjä kerrostalolähiöitä ostoskeskuksineen aluerakentamiskohteina (Kervinen 2017: 7-10). Lähiöitä palvelivat myös omat seisakkeensa: Höytämön seisake vain alle kilometrin päässä Sääksjärven laiturin eteläpuolella avattiin jo 1933. Multisillan seisake taas avattiin 1932 noin puolitoista kilometriä Sääksjärven pohjoispuolelle, Tampereen kaupunkikunnan puolelle. Uudet Sääksjärven tienoon asuinalueet eivät kuitenkaan yhdyskuntasuunnittelullisesti tukeutuneet rautatieliikenteeseen. Seisakkeet tarjosivat parhaimmillaankin muuttaman päivittäisen työmatkavuoron. Tiiviitä asemanseutuja tai tiheävuoroista lähiliikennepalvelua ei aikakaudelle tyypillisesti pyritty muodostamaan. Höytämön seisakkeen viimeiset pysähdykset lakkautettiin 1983 ja Multisillan 1988.

Rataoikaisu 1960-luvun lopussa johti linjaraiteiden siirtymiseen Sääksjärven asemarakennuksen edustalta viitisenkymmentä metriä etelään. Liikennepaikka muuttui seisakkeeksi 1973, jolloin henkilöliikenteen pysähdyspaikka sijaitsi uusien pääraiteiden varressa. Henkilöliikenne Sääksjärven seisakkeella päättyi kokonaan 1988, jolloin myös liikennepaikka lakkautettiin. Vanha pääraide asemarakennuksen edustalla oli Osuustukkukaupan jakelukeskuksen liikenteen käytössä vuoteen 1998, jolloin OTK:n kuljetukset siirtyivät maanteille. Raide aseman edustalta purettiin 2021 (Iltanen 2009/2011: 78).

Sääksjärven liikennepaikkarakennus edustaa myöhäistä jugendia, ja sitä on 1920-luvulla laajennettu pohjoisosastaan klassismivaikutteisella lisäosalla (Kuva 101). Tavaramakasiini on vuodelta 1941. Molemmat rakennukset on suojeltu lain nojalla (RKY 2009: Sääksjärven rautatiepysäkki). Rakennus on nykyisin yksityisomistuksessa. Ulkoasua on jonkin verran on muuttanut rautatiearkkitehtuurille epätypillinen katettu kuisti kaiteineen.

Sääksjärven pysäkkikokonaisuuteen kuului myös käymälä, jonka piirustukset on päivätty 1907 (SRM piirustusarkisto). Radan ja järven väliin jäävälle niemekkeelle valmistui 1924 klassistinen kolmen virkamiesperheen asuintalo, joka on säilynyt osoitteessa Tatekanpolku 9 (Kervinen 2017: 20; SRM Ja19:656).



Kuva 101. Sääksjärven pysäkkirakennus. Mikko Itälahti 22.7.2024.

5 Sivuraiteet

Pääradan ja sen varren teollistumisen tarinat kytkeytyvät erittäin voimakkaasti toisiinsa. Radan varren taajamiin syntyi esimerkiksi lasitehtaita (Riihimäki ja Ryttylä), tiilitehtaita (Ryttylä ja Leppäkoski), huonekaluteollisuutta (Ryttylä), elintarviketeollisuutta (Riihimäki, Ryttylä, Turenki, Hämeenlinna), sokeritehdas (Turenki), villatehdas (Parola), saha- ja puutuoteteollisuutta (Riihimäki, Harviala, Hämeenlinna, Kuurila, Viiala), rakennusmateriaali- ja muoviteollisuutta (Ryttylä, Lempäälä) sekä konepaja- ja terästeollisuutta (Hämeenlinna). Punatiiliset, historialliset teollisuusrakennukset ja savupiiput ovat edelleenkin näkyvä osa pääradan varren teollista kulttuuriperintöä, mitä toki rautatie itsessäänkin edustaa.

Suomen rautateiden tavaraliikenteessä on 1970-luvulta tapahtunut voimakas murros, jossa ensin kappale- ja tavaroiden, ja myöhemmin myös yksittäisten vaunujen siirtelyä edellyttävän ns. vaunukuormaliikenteen kuljetukset ovat siirtyneet maantiekuljetuksiksi. Näin olen teollisuuden ja rautatien välinen kytkös on pääosin muuttunut historialliseksi. Teollisuuden rakennemuutos on lisäksi itsessäänkin johtanut monien pitkälle jalostettujen tuotteiden valmistuksen hiipumiseen tai laitosten muuttamiseen suurempiin

toimitiloihin. Riihimäki–Tampere-rataosuuden varrella tavaraliikenteen lähtö- ja määräpaikkoja ovat edelleenkin SSAB:n terästehdas Hämeenlinnassa, SSAB:n teräsvarasto Toijalan entisen satamaradan alkupäässä sekä Toijalasta Valkeakoskelle haarautuvan rataosan päässä sijaitsevat UPM-Kymmenen paperitehtaat.

Sivuraiteita ei ole systemaattisesti inventoitu tässä työssä, mutta pääradan lähiympäristössä, "näköetäisyydellä" säilyneet merkittävät sivuraiteet ja niitä käyttäneet, huomattavat teollisuuslaitokset, on huomioitu maisemallisella tasolla rautatiehen liittyvänä kulttuuriperintönä. Käsittely etenee Riihimäeltä pohjoiseen.

Sammaliston linjavaihteelta Riihimäen taajaman pohjoislaidalla, kilometrillä 74+060 erkaantuu itään noin kolmen kilometrin mittainen yksityisraide, jonka alkuperäiset omistajat olivat Riihimäen kaupunki ja Suomen Ongelmajäte Oy (Myöhemmiltä nimiltään Ekokem oy ja Fortum Waste Solutions oy). Raidesopimus tehtiin 23.1.1984 (Pölhö 2024). Raide on yhä jäljellä, mutta vaikuttaa liikennöimättömältä (Kuva 102). Sammaliston vaihteelta haarautui aiemmin myös raide Riihimäen vankilalle, joka on kokonaan kadonnut maisemasta.



Kuva 102. Riihimäen ongelmajätelaitoksen raide. Mikko Itälahti 2.5.2024.

Leppäkosken asemanseudulla, Puujoen pohjoispuolella sijainneiden Rauhaniemen ja Sipilän tiilitehtaiden kanssa tehtiin ensimmäiset Riihimäen–Hämeenlinnan rataosuuden yksityisraidesopimukset vuonna 1875, edellä mainittujen nimien järjestyksessä 9.2.1875 ja 14.8.1875 (Pölhö 2024). Raiteisto haarautui aseman edustalta lounaaseen. Leveäraiteisesta raiteistosta ei ole jäljellä merkkejä. Rauhaniemen ja Sipilän tehtaat yhdistyivät 1960 Rauhaniemi-Sipilä oy:ksi. Tehtaan toiminta päättyi konkurssiin 1971 ja tehdasrakennus

paloi samana vuonna. Berliiniläisen Hoffmanin suunnittelema koristeellinen piippu on yhä jäljellä, Leppäkosken teollisesta historiasta kertovana maamerkkinä, ja junamatkustajankin nähtävissä (RKY 2009: Jannakkala, Leppäkosken kartano). Myös Puujoen etelärannalla sijainnut tiilitehdas (ilmeisesti tuolloin Leppäkosken tiilitehdas Oy) sai sekin oman sivuraiteensa kuormauslaitureineen pääradan varteen Puujoen eteläpuolelle (Historialliset ortoilmakuvat 1950). Yksityisraidesopimus tehtiin 23.3.1950 (Pöhlö 2024). Kaikki merkit tästäkin sivuraiteesta ovat hävinneet maisemasta.

Leppäkosken tiiliteollisuuden tarvitsema resurssi olivat Puujoen laakson lihavat savipatjat, jonka kuljettamista varten tehtailla oli myös laaja kapearaiteisten kenttäratojen verkosto. Sipilän-Rauhaniemen tehtailla oli monihaarainen kenttärataverkosto Puujoen pohjoisrannalla. Raiteiston penkereitä on selvästi yhä nähtävillä esimerkiksi asemakylän luoteispuolella (Kuva 104). Puujoen eteläpuolella sijainneelta Leppäkosken tiilitehtaalta puolestaan johti muutaman kilometrin mittainen kenttärata kaakkoon. Tällä saviradalla oli jopa pääradan alikulkusilta, joka on edelleen säilynyt kevyen liikenteen alikulkuna (ks. luku Taitorakenteet)



Kuva 103. Leppäkosken Rauhaniemen tiilitehdas kuuluu Leppäkosken kartanon RKY-alueeseen. Mikko Itälahti 12.4.2024.



Kuva 104. Rauhaniemen–Sipilän tiilitehtaiden saviradan pengertä Leppäkoscilla. Mikko Itälahti 12.4.2024.

Turengin liikennepaikkaan liittyvä laaja teollisuusraiteiden verkosto syntyi pääosin 1930-luvun lopun ja 1950-luvun alun välisellä ajanjaksolla. Vilkkaan teollistumisen vaihe Turengissa alkoi vuonna 1939, jolloin Turengin aseman eteläpuolella olevalle valtion sorakuopalle perustettiin valtion viljavarasto. Raidesopimus tehtiin 27.7.1939 (Pölhö 2024). Sorakuopasta varsin mahdollisesti otettiin soraa jo radan rakennusvaiheessa, sillä jonkinlainen kaivanto harjujakson lounaislaidalla näkyy jo senaatin kartassa 1884. Nykyisin Suomen Viljava Oy:n nimellä toimivan valtionyhtiön varastosiiilo Turengissa on yhä toiminnassa, mutta raiteen käyttö vaikuttaa päättyneen (Kuva 105).



Kuva 105. Turenge viljavaraston raide. Mikko Itälahti 12.4.2024.

Turenge historiallisista teollisuuslaitoksista merkittävin oli sokeritehdas, joka avattiin 1942 Turenge Sokeri Oy -nimellä asemanseudun koillispuolelle (Kuva 106). Tehdas fuusioitui myöhemmin Suomen Sokeri oy:hyn. Sokeritehtaalle johtanut tavaraliikenneraiteisto seurasi asemalta vajaan kilometrin pohjoiseen pääraiteiden rinnalla, kunnes linja kääntyi omalla penkereellään koilliseen kohti Sokeritehdasta. Ennen tehtaanporttia raiteella oli edelleenkin säilynyt, jokseenkin harvinainen risteysvaihe myllylyhtyneen (Kuva 107). Tämän ratapihalta pohjoiseen johtaneen raiteiston alkuosalla, lähempänä asemaa, sijaitsi nähtävästi myös Turenge meijerin lastauslaituri (Peruskarttalehti 213111: 1962), ja siitä hieman asemarakennukselle päin, Janakkalan osuuskaupan rakennusta vastapäätä, mahdollisesti osuuskaupan makasiini ja sivuraide. Makasiinin perustus on edelleenkin nähtävissä, ja osuuskaupallakin oli yksityisraidesopimus, joka tehtiin 4.5.1950 (Pöhlö 2024). Sivuraiteisto pohjoisen suuntaan on pääosin edelleenkin säilynyt, mutta jäänyt osin radan varren huoltotien alle. Myös aseman eteläpuolella Turenge sivuraiteisto jatkui laajimmillaan pääradan rinnalla ohi viljavaraston vaihteen. Raiteen varressa sijainnut, edelleenkin säilynyt, peltiluorattu makasiinirakennus näkyy ensi kertaa ilmakuvasa 1953 (Historialliset ortoilmakuvat; Kuva 108).



Kuva 106. Turengin sokeritehdas on edelleen tärkeä teollishistoriallinen maamerkki pääradan maise-massa. Näköpisteestä vasemmalle sijaitsi 1958–1970 Sokeri -niminen seisake. Mikko Itälahti 15.5.2024.



Kuva 107. Sokeritehtaalle johtavaa metsittynyttä raiteistoa risteysvaihteineen. Taustalla hämöttää kelta-musta huomioväritys tehtaanportin pielessä. Mikko Itälahti 15.5.2024.



Kuva 108. Noin 1950-luvun alkuun ajoittuva makasiini Turengin aseman ja viljavaraston vaihteen eteläpuolella. Mikko Itälahti 12.4.2024.

Viimeisin Turengin sivuraiteistojen laajennus tapahtui asemanseudun pohjoispuolella 1980, jolloin sokeritehtaan portilta jatkettiin vielä kahta sivuraidetta noin kaksi kilometriä pohjoiseen Sudenkorven uudelle teollisuusalueelle, jonne perustettiin Ovako oy:n varasto. 17.12.1980 tehdyssä raidesopimuksessa omistajia olivat Ovako Oy ja Janakkalan kunta (Pöyhö 2024). Maisemassa raiteisto ja Ovakon 2016 suljettu jakelukeskus edustavat 1980-luvun teollista kerrostumaa ja muistuttavat vielä tämän aikakauden teollisuus- ja varastotoiminnan toiminnallisesta sidoksesta rautatiekuljetuksiin (Kuva 109). Turengin oma tavaraliikenne päättyi viimeistään 1995, jolloin henkilökunta poistui asemalta.



Kuva 109. Sudenkorven teollisuusalue Turengissa. Radan itäpuolella näkyy sivuraiteen päätepuskin. Sen itäpuolella jatkui vielä toinen raide tehdasalueelle. Mikko Itälahti 15.5.2024.

Hämeenlinnan kaupungin laitamille, lähinnä aseman eteläpuolelle, rautatien ja Vanajaveden väliselle kaistaleelle, syntyi rautatien vaikutuksesta laaja teollisuusalue 1930-luvulta alkaen. Eteläisin näistä Hämeenlinnan keskustaajaman alueen lukuisista sivuraiteista oli Vanajan höyryvoimalaitoksen raiteisto. Aluksi kivihiiltä polttoaineena käyttänyt, edelleenkin toimiva voimalaitos oli myös ensimmäisiä teollistumisen merkkejä Hämeenlinnan kaupungin eteläpuolella, tuolloisen Vanajan kunnan puolella. Raidesopimus Rautatiehallituksen ja Imatran Voima Oy:n välillä tehtiin jo 10.6.1937 (Pöhlö 2024; Kuva 110).

Jotta vilkas vaihtotyöliikenne teollisuuslaitoksille ei olisi joutunut käyttämään pääradan linjaraiteita ja kapasiteettiä vapautuisi, rakennettiin vaihtotyötä varten kolmas raide pääraideparin länsipuolelle noin neljän kilometrin osuudelle asemalta etelään vuoteen 1960 mennessä (historialliset ortoilmakuvat 1960). Tätä ilmeisesti voitiin myös käyttää vetoraiteena eri teollisuuslaitoksilta noudettavien vaunujen kokoamiseen juniksi (ja tietysti myös vaunujen erottamiseen). Raide päättyy jo vuoden 1960 ilmakuvasa etelässä ennen Paikkalanlahden rantapengertä, kuten nykyisinkin (Kuva 111). Kaikki pääradan länsipuolelle, Vanajan ja Kantolanniemen alueen teollisuuslaitoksille haarautuvat, lukuisat eri tehdasradat – joista osa siis itsessään vetoraidetta selvästi vanhempia – haarautuivat tältä yhdys- tai vetoraiteelta sen valmistuttua, eivät enää itse linjaraiteilta.



Kuva 110. Vanajan voimalaitoksen ratapihaa pääradan länsipuolella. Mikko Itälahti 17.5.2024.



Kuva 111. Pistoraiteet lukuisille Hämeenlinnan teollisuuslaitoksille haarautuivat vuoteen 1960 mennessä rakennetulta yhdys- tai vetoraiteelta. Etualalla Vanajan voimalaitoksen raiteiston käsikäyttöinen vaihde. Mikko Itälahti 17.5.2024.

Vanajan voimalaitoksen pohjoispuolelta, keskiaikaisen kirkon ja 1958-1981 toimineen seisakkeen tienoilta, johdettiin myös 1944 teollisuusrata pääradan itäpuolelle, Yhteissisu Oy:n Käikälään perustetulle

autotehtaalle (Kuva 112). Radalta etelään johdetun haaran päähän sijoittui 1969 Rautaruukki Oy:n tehdas, nykyisin SSAB, joka on eräs radan varren viimeisiä tavaraliikenteen asiakkaita.



Kuva 112. Käikälän teollisuusradan haarautumiskohta. Mikko Itälahti 17.5.2024.

Ensimmäiset teollisuuskiinteistöt Kantolanniemen eteläosassa alkoivat myös rakentua heti talvisodan päätyttyä. Vanajan kirkonmäen pohjoispuolitse luoteeseen johtavan teollisuusraiteen vaihde avattiin ilmeisesti 1942 radan länsipuolelle, miltei vastapäätä Käikälän / Rautaruukin vaihdetta. Kantolanniemen eteläosan rakentamisessa merkittävin toimija oli Suomen osuustukkukauppa OTK, joka rakennutti alueelle vuosina 1942–1960 sahan, suuren vehnämyllyn, rehutehtaan ja keksitehtaan (Aalto 2010: 8–9). Ensimmäiset raidesopimukset on ilmeisesti tehty 4.12.1942, mistä lähtien OTK:n raiteisto on muodostunut useammassa vaiheessa. Tavaraliikenne rautateitse alueelle on päättynyt viimeistään myllyn lopetettua toimintansa 2001. Sahan toiminta päättyi ilmeisesti jo 1990-luvulla (Aalto 2010; Kuva 113).

Kantolanniemen keskiosiin haarautui myös kolmeen suuntaan oma teollisuusraiteistonsa, joka yksityisraidesopimukset solmi Hämeenlinnan kaupunki vuosina 1943–1946 (Pölhö 2024). Alueelle rakentui useita teollisuuslaitoksia. Raiteiston vaihde on poistettu. Metsittyneillä osuuksilla saattaa olla kiskotettua pengertä jäljellä.

Hieman Hämeenlinnan asema-alueen eteläpuolelta, kilometriltä 106, haarautui vielä oma raiteistonsa Pikkujärven pohjoisrantaa sivuten muiden muassa Hämeen Peruna Oy:lle, jonka yksityisraidesopimus rautatiehallituksen kanssa solmittiin 26.10.1933 (Pölhö 2024). Raide on ilmeisesti kokonaan kadonnut maise-
masta.



Kuva 113. OTK:n tehdasalueelle, pääradalta luoteeseen johtava raiteisto ylittää Vanajantien. Entinen tasoristeys on asfaltoitu umpeen. Mikko Itälahti 17.5.2024.

Hämeenlinnan alueen ensimmäiset pistoraiteet sijaitsivat kuitenkin aseman pohjoispuolella. Noin puolen kilometrin pituinen satamarata Hämeenlinnan asemalta vanhankaupunginlahden itärannalle Sairioon, Hämeen linnaa vastapäätä, valmistui 1877 (VR 1916: 10). Varikonniemeen (Hätilänniemeen), asemalta luoteeseen, perustettiin jo 1873 suuri höyrysaha, ja sinnekin mahdollisesti johdettiin raide jo 1870-luvulla. Höyrysahan itäpuolelle, Varikonniemen alueelle, perustettiin 1942 puolustusvoimien elintarvikevarikko, jonka raidesopimus solmittiin 30.4.1942 (Pöhlö 2024). Höyrysahan toiminta päättyi 1950. Elintarvikevarikko toimi alueella vuoteen 1982. (Heiskanen & Lehto 2015: 22). Varikon rakennukset ja raiteistot purettiin 1980-luvulla, ja samalla alkoivat muinaisjäännösalueen tutkimukset (Heiskanen & Luoto 2015: 19–20, 26). Nykyisin rehevän lehtimetsän hallitsemalla alueella on jäljellä elintarvikevarikon makasiinien kivijalkoja ja höyrysahan rakennuksia ja jonkin verran myös selvästi hahmottuvia raiteiston pengerrunkoja maaleikkauksineen (Kuva 114). Vanhempana kerrostumana alueelle on paikannettu rautakautinen asuinpaikka runsain esinelöydöin, ja se on nykyisin suojeltu kiinteänä muinaisjäännösalueena (Kiinteä muinaisjäännös: Varikonniemi).



Kuva 114. Elintarvikevarikolle koillisesta johtaneen raiteen maaleikkaus Varikonniemellä, Hämeenlinnan aseman luoteispuolella. Mikko Itälahti 1.2.2024.

Parolan aseman eteläpuolelta, kilometrin 114 kohdalta, Parolannummen varuskunta-alueelle johtanut raide on purettu 1970-luvun loppuun mennessä (Peruskarttalehti 2131 09: 1961; 1977). Parolassa on edelleenkin säilynyt aseman ratapihalta luoteeseen Rietoon teollisuusalueelle johtava raide. Raide kulkee pääradan linjaraiteiden itäpuolella, kunnes erkaantuu noin kilometrin päässä aseman pohjoisvaihteilta omalle linjalleen. Raiteen alkuosa oli alun perin Tehdasvilla oy:tä palveleva pistoraide. Jatko Rietooseen näyttää valmistuneen 1980-luvun alkupuolella (Peruskarttalehti 213204: 1982, 1986). Tehdasvilla oy:n näyttävä klassistinen tehdasrakennus Parolassa rakennettiin aivan pääradan varteen 1935. Alkuperäinen omistaja ja käyttäjä oli Marja oy, joka yhdistettiin Tehdasvillaan 1956 (Hämeen sanomat 10.1.2016; Marja Oy s.a.). Rakennuksen edustalla, Rietoon alueelle jatkuvan teollisuusraiteen varressa on edelleen säilynyt lastauslaituri. Mielenkiintoinen yksityiskohta ovat sisäänkäynnin vierustoilla säilyneet, koristeelliset lyhdynkannattimet, jotka korostavat radan puolta rakennuksen julkisivuna (Kuva 115).



Kuva 115. Tehdasvilla oy:n (vuoteen 1956 asti Marja oy) 1935 valmistunut toimitilarakennus Parolan aseman pohjoispuolella, linjaraiteiden itäpuolella kulkevan Rietoon teollisuusraiteen varressa. Mikko Itälahti 22.5.2024.

Toijalan risteysasemalta pääradasta haarautuvat rataosat Turkuun (1876) ja Valkeakoskelle (1938). Valkeakosken 18 kilometriä pitkän radanalkusuudella sijaitsee myös Akaan raakapuutermiinali, joka valmistui 2021 korvaamaan Toijalan ratapihan laidalla tehdyt raakapuun siirtokuormaukset. Osuus pääradalta raakapuutermiinalille on sähköistetty.

Paikkakunnan teollisuuden kannalta historiallisesti erityisen merkittävä oli 1927 valmistunut, noin neljän kilometrin mittainen satamarata Vanajaveden Makkaranselän rantaan (Kuva 116). Satamaradan ääreen sijoittui runsaasti teollisuus- ja varastotoimintaa. Toijalan satamaan oli myös paikallista henkilöliikennettä. Esimerkiksi vuonna 1935 liikennöi kolme junaparia (kuusi vuoroa) päivässä. Matka kesti 10 minuuttia. Väliasemana oli Rätön seisake tai vaihde (Suomen kulkuneuvot 1/1935: 23). Henkilöliikenne satamaradalla lakkautettiin 1941 (Iltanen 2009/2011:75).



Kuva 116. Toijalan satamaradan lähtökaarretta. Autioitunut asuintontti vasemmalla on kuulunut rautatie-alueeseen. Kasvillisuus luo väyläympäristöön pienimuotoisuuden ja historiallisuuden tuntua. Mikko Itälahti 7.6.2024.

Ensimmäinen satamaradan varrelle, Nahkialan kylän entisille pelloille noussut teollisuuslaitos oli Chymos oy vuonna 1942. Pistoraide Chymoksen tehtaalle haarautui Rätön seisakkeen kohdalta Lontilanjoen sillan itäpuolelta. Myöhemmin osin Chymoksen tiloihin muutti Posti- ja lennätinhallituksen varasto ja naapuritontille rakennettiin 1980-luvulla suuri postikeskus (Peruskarttalehti 211411: 1959, 1981, 1992; Tuomainen 2022). Hieman edempänä Satamaradan varrella sijaitsi myös mm. lastulevytehdas (Peruskarttalehti 211411: 1959). Postikeskukselle johdettiin raide hieman edellistä pohjoisempaa, nykyisen Toijantien ja Lentiläntien risteyksen lounaispuolelta.

Liikenne Toijalan satamaan asti lakkautettiin 1971, ja radan loppuosa purettiin Helsinki–Tampere-moottoritietä rakennettaessa 1998. Sataman säilynyt asemarakennus on Akaan kaupungin omistuksessa. Radan alkuosa Lontilanjoen sillalle asti on edelleen käytössä teollisuusraiteena. Perinteinen vaunukuormaliikenne jatkuu edelleen Teräsprofiileja Toijalassa valmistavan SSAB:n teräsvarastolle (Kuva 117). Satamaradan loppuosuus Lontilanjoen levypalkkisillan itäpuolella on osin säilynyt metsittyneenä, ja villiintyneen ratalinjan elämyksellisyyttä on mielenkiintoisesti hyödynnetty osana satamaan johtavaa kävelyreittiä. Alkuperäisen satamaradan kiskotus Toijantien pohjoispuolella on purettu. Erityisen vaikuttava on korkealla penkereellä kulkeva, Lentiläntien suuntaisesti kaakkoon kaartuva osuus, joka hieman yllättävästi on osa Postin logistiikkakeskukselle 1980-luvulla rakennettua sivuraidetta (Kuva 118)!



Kuva 117. Liikenne Toijalan satamaradan alkuosalla jatkuu SSAB:n teräsvarastolle. Taustalla liikennöimätön linjaosuus laskeutuu kohti Lontilanjoen siltaa. Mikko Itälahti 7.6.2024.



Kuva 118. Toijalan satamarata on otettu uusiokäyttöön elämyksellisenä kävelyreittinä. Kuvan osuus kuuluu Postin logistiikkakeskuksen 1980-luvulla rakennettuun sivuraiteeseen. Mikko Itälahti 7.6.2024.

Viialasta kehittyi rautatien ansiosta hyvin merkittävä tehdasyhdyskunta. Suurin teollisuuskeskittymä sijoittui asemalta itään, Vanajaveden rantaan, missä ensimmäinen laitos oli 1873 perustettu höyrysaha. Akkas Ångsäg:n yksityisraidesopimus on päivätty 19.10.1880 (Pöhlh 2024). Raiteistoa ilmeisesti laajennettiin

1924, jolloin tuolloin Viiala Oy -nimellä toimineen sahan nimiin tehtiin toinen yksityisraidesopimus (ibid.). Sahan pohjoispuolelle perustettiin Viialan lasitehdas 1890 joka toimi vuoteen 1938 (Suvanto 1954: 35; Peruskarttalehti 2114 08: 1959). Ilmeisesti lasitehtaan paikalle perustettiin Wilhelm Schauman Oy:n vaneritehdas 1942. Schaumanin yksityisraidesopimus on päivätty 1942, ja pohjoisin Viialan asemalta itään johtanut raidehaara ajoittunee tälle ajalle. Aaltosen kenkätehtaalle aseman eteläpuolelle johti myös kaksi raidehaara, joiden sopimukset on päivätty 1920 ja 1951 (Pöhlö 2024). Viialan vaneritehtaan liikennöinti ja samalla liikennepaikan tavaraliikenne päättyi 2004 UPM:n lakkauttaessa vaneritehtaan (Iltanen 2009/2011: 77). Vaihteet ja sivuraiteet ratapihalta purettiin ilmeisesti 2010. Raiteistoa on säilynyt tehdasalueen ja aseman välisellä alueella. Ratapenkereet halkovat alavaa, osin luhtamaista vesiperäistä aluetta, jonka ympäristössä on varttuneen, monimuotoisen luonnonmetsän piirteitä. Alue on mielenkiintoinen, liikenne-, ja teollisuushistoriallisesti kerroksinen kulttuurimaisema (Kuva 119).



Kuva 119. Viialan vaneritehtaan raiteita. Raiteiston liikennöinti on päättynyt 2004. Mikko Itälahti 18.6.2024.

Lempäälän asemanseudun ja kirkonkylän merkittävin teollisuuslaitos oli 1946 aseman länsipuolella aloittanut Piippo oy. Tehtaalla ei kuitenkaan ollut omaa sivuraidetta, vaan tuotteet ilmeisesti kuormattiin asemalla. Kartoissa ja ilmakuvissa 1900-luvun puolivälistä näkyy ratapihan itälaidalla varastoalue, jonne johtaa erillinen pistoraide (Peruskarttalehti 2123 07: 1954, 1975; Historialliset ortoilmakuvat 1960). Lempäälän ensimmäinen yksityisraidesopimus kuitenkin nähtävästi solmittiin Lempäälän Saha ja Mylly Oy:n kanssa kesällä 1927 (Pöhlö 2024). Pörssitiedon yritystietojen mukaan myllylaitos sijaitsi Kirkkolahden rannalla Myllyniemessä, noin puoli kilometriä asemalta länteen (Lempäälän saha ja mylly, s.a.). Historiallisten karttojen perusteella näyttää, ettei myllyniemeen johdettu missään vaiheessa raidetta. Saha ja Mylly Oy:n raide todennäköisesti kuitenkin tarkoittaa raidetta, joka johti 1900-luvun alussa asemanseudun pohjoispuolelta Hollonnokkaan, jossa sijaitsi Hollon saha. Raide näkyy ainakin Senaatin kartalla (1912) ja

pitäjänkartalla (1947). Nykyinen Katepalintie näyttää noudattavan pääradan länsipuolella jokseenkin entisen sahan raiteen linjausta. Holloon, noin kaksi kilometriä Lempäälän aseman pohjoispuolelle, sijoittui myös Katepal oy, jonka raidesopimus tehtiin 17.2.1953 (Pöhlö 2024). Kattohuopia valmistava tehdas rakentui välittömästi pääradan itäpuolelle vuosina 1953–1957 (Mäkelä 2011: 131). Tehtaalle haarautui oma pistoraide aivan Herralankosken niskan kohdalla, hieman nykyisen Katepalintien pääradan ylikulkusillan itäpäästä joelle päin. Raideyhteys katkesi pääradan linjan siirryttyä 2002 valmistuneen Hollon rataoikaisun myötä noin 200 metriä Katepalilta länteen (Kuva 120)

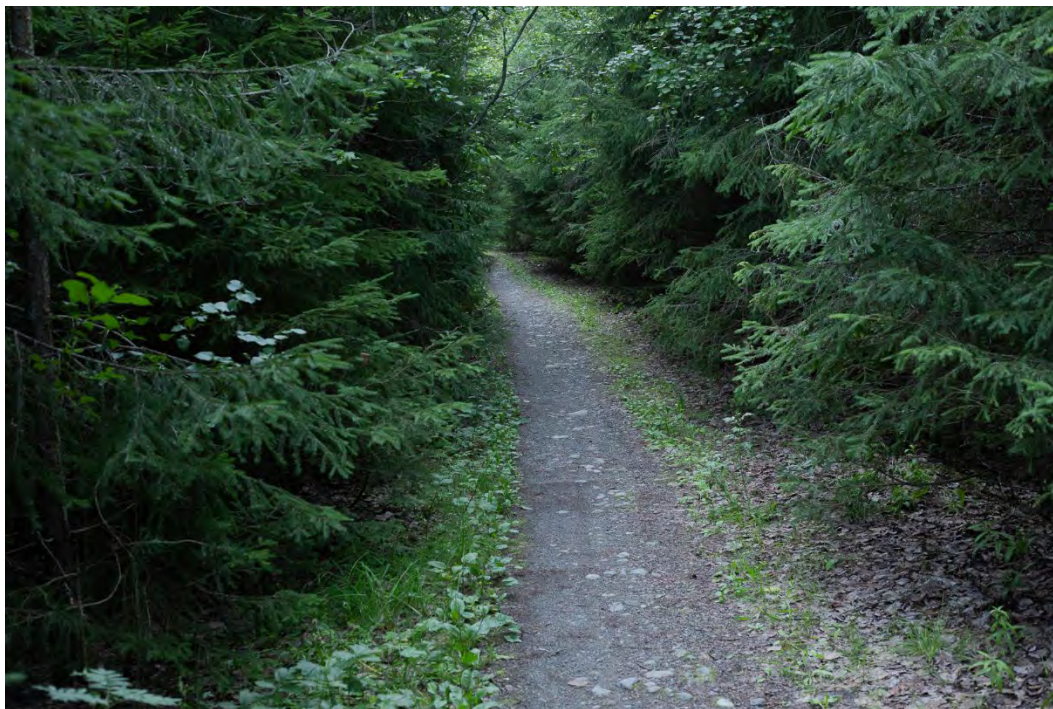


Kuva 120. Katepal oy:n laitoksia Lempäälässä. Tielinjan paikalla kulki päärata vuoteen 2002 asti. Tehdasalueen oma pistoraide kulki kuvan oikean reunan ulkopuolella. Mikko Itälahti 26.6.2024.

Sääksjärven asemanseudun teollistuminen alkoi 1960-luvulla, jolloin vajaa kilometri pysäkin eteläpuolelle sijoittui Osuustukkukaupan (OTK) jakelukeskus (Kervinen 2017: 7–10). Raideyhteys oli jakelukeskuksen sijoittumiselle merkityksellinen tekijä. Pääradan linjaus *Sääksjärven* pysäkin kohdalla muuttui 1969, mutta raideyhteys tehtaalle säilyi pysäkin edustalla säilytetyn vanhan linjaraiteen kautta. Raideliikenne OTK:lle päättyi 1998, jolloin varaston kuljetukset siirrettiin maanteille (Iltanen 2009/2011: 78). Raide on purettu.

Sääksjärven pohjoispuolelta haarautui myös raide Tampereen Härmälässä 1937 käynnistyneelle Valmetin lentokonetehtaalle. Raiteen yhteys Tampereen lentokonetehtaaseen on mielenkiintoinen nimenomaisesti Suomen modernin liikenne- ja teollisuushistorian näkökulmasta: tehtaan tuotantosuunta muuttui jatkosodan jälkeen, ja se keskittyi nimenomaisesti raideliikennekaluston valmistamiseen. Tehtaalla on valmistettu rautatieliikenteen laajentamisen 1950-luvulla mahdollistaneet Dm6- ja Dm7-sarjojen dieselkiskobussit lättähatut, ensimmäiset suomessa suunnitellut sähkömoottorijunat, Helsingissä edelleen käytössä olevat nivelraitiovaunut ja ensimmäisen sarjan metrojunat (Pirkanmaan maakuntamuseo 2012: 8).

Leveäraiteinen kalusto on kuljetettu maailmalle hinaamalla tehtaan raidetta pitkin. Kiskokaluston valmistus päättyi 1991 ja raide purettiin 1999–2000. Penger on kuitenkin edelleen jäljellä (Kuva 121). Pengerrunгон pohjoispuolelle jää kiinteänä muinaisjäännöksenä sekä luonnonsuojelualueena suojeltu Pärrinkosken mylly- ja metsäalue.



Kuva 121. Valmetin lentokonetehtaan (1937) ratapengertä. Raide on purettu 1999–2000. Mikko Itälahti 22.7.2024.

6 Linjavahtituvat

Linjavahtituviksi käsitetään ratavartijoiden asumuksiksi rakennetut tyypirakennukset, jotka sijaitsevat itsenäisinä pihapiireinään asema-alueiden ulkopuolella. Ratavartijan tontit ovat historialliselle rautatiemiljöölle tunnusomaisia. Pienikokoiset asuinrakennukset ulkorakennuksineen ja hyötypuutarhoineen muodostivat radan varteen tiiviitä pihapiirejä, jotka kannattelivat ratavartijaperheiden pääosin omavaraisen kotitalouden edellytyksiä. Tontteihin ei tyypillisesti liittynyt peltoalaa, mutta lehmien pito oli tavanomaista. Karjanrehuksi käytetty heinä niitettiin linjanvarsilta erillisten sopimusten nojalla. Ratavartijaintituutio ja ratavartijoiden ruumiillinen työ näkyi osaltaan myös rautatiemaisemissa aina 1900-luvun loppupuolelle asti vallinneessa huolenpidon vaikutelmassa ja asuttuuden tunnussa, mitä tuon aikakauden valokuvat yhä todistavat.

Vahtitupien rakennukset perustuivat tyyppipiirustuksiin, vaikkakin tapauskohtaista variointia on tehty tarpeen mukaan mahdollisesti jo rakennusvaiheessa. Ratavartijan tontit kuuluivat – ja useimmissa tapauksissa kuuluvat edelleen – ratakiinteistöön, ja ne erottuvat tyypillisesti myös voimassa olevissa kiinteistöraja-aineistoissa rata-alueen pienialaisina, neliömäisinä tai suorakaiteen muotoisina laajentumina, tyypillisesti kooltaan vain kymmenkunta aaria (suuruusluokkaa 30 x 30 metriä). Linjavahtitupia sijaitsi Suomen vanhimmillalla rataosalla keskimäärin alle kolmen kilometrin välein. Lyhyimmillään alkuperäinen vahtitupien väli oli esimerkiksi Harvialan kohdalla vain kilometrin luokkaa.

Yksinkertaiset vahtituvat olivat sekä Helsingin–Hämeenlinnan että Hämeenlinnan–Tampereen rataosalla pieniä yhden kamarin ja keittiön käsittäviä asuntoja, joissa asui yksi ratavartija perheineen. Kaksoisvahtituvat taas olivat kahden ratavartijaperheen rakennuksia, joissa oli kaksi yleensä identtistä asuntoa, ja liitetyissä ulkorakennuksissa oli vastaavasti kaksinkertaiset tilat.

Pituusprofiilin (1881) mukaan Riihimäki–Tampere-rataosuudella oli tuolloin yhteensä 35 yksinkertaista vahtitupaa ja kahdeksan kaksoisvahtitupaa. Kaksoisvahtituvat sijoitettiin tällä rataosuudella pitkälti asema-alueiden yhteyteen, ainoina poikkeuksina kilometrin 168 kaksoisvahtitupa Hollossa Lempäälän pohjoispuolella sekä kaksi Tampereen liikennepaikan läheisyyteen kilometrille 186 sijoitettua kaksoisvahtitupaa (Pituusprofiili 1881).

Ratavartijoiden tehtäviin kuului radan kunnon tarkkailu ja ylläpito omalla vastuualueellaan sekä junaliikenteen seuranta. Ratavartijoiden vastuualueita voitiin kasvattaa vuosisadan taitteen tienoilla Resiinojen tultua käyttöön. Osa entisistä vahtituvista otettiin muun rautatiehenkilökunnan asunnoiksi, osa purettiin ja mahdollisesti pystytettiin uudelleen esimerkiksi asema-alueiden yhteyteen. Toisaalta kaikkia radan rakennusaikaisten maanlunastustoimitusten yhteydessä vahtitupien tonteiksi lunastettuja maa-alueita ei inventoinnin perusteella koskaan rakennettu.

Yhtään linjanvarren kaksoisvahtitupaa ei ole säilynyt, mutta asema-alueilla esimerkkejä rakennustyyppistä on vielä nähtävissä Leppäkoskella, Parolassa, Kuurilassa ja Toijalassa. Asema-alueiden yhteydessä säilyneet kaksoisvahtituvat käsiteltiin liikennepaikkojen rakennetun ympäristön yhteydessä. Rajanveto linjavahtitupien ja asemien yhteydessä sijaitsevien vahtitupien välillä on sinänsä keinotekoinen ja joskus häilyväkin – vahtituvat asema-alueillakin sijaitsivat monesti äärimmäisenä alueen laidalla, ja joissain tapauksissa (esimerkiksi Kuurilassa) ne hahmottuvat varsin selkeästi omina pihapiireinään, jotka ovat lähes vastaavia kuin linjavahtituvilla.

6.1 Riihimäki – Hämeenlinna

Ratavartijantuvat Riihimäki–Hämeenlinna-osuudelle rakennettiin vuosina 1860–1861 (Hoffrén & Penttilä 1979: 91). Yksinkertaisissa vahtituparakennuksissa – joita pituusprofiilin (1881) mukaan oli Riihimäen ja Hämeenlinnan välillä 12 kappaletta – on käytetty tyyppipiirroksia, mutta niiden suunnittelijasta ei ole varmuutta. Rakennusten koko on samaa luokkaa kuin 1870-luvulla suunniteltujenkin, mutta Hämeenlinnan eteläpuolisen rataosuuden vahtitupien tunnusomainen piirre on yleensä radanpuoleisen päätykolmion koristeellinen kaari-ikkuna. Vahtitupien tyyppipiirustukset on mahdollisesti laatinut tai ainakin hyväksynyt asematkin suunnitellut Carl Albert Edelfelt. Leppäkosken kaksoisvahtitupa (ks. Liikennepaikat) oli nähtävästi Riihimäki–Hämeenlinna-rataosuudella ainoa lajissaan.

Seuraavassa esitellään luettelonomaisesti lähteiden perusteella paikannetut vahtitupatontit ja niiden nykytilaa koskevat maastohavainnot Riihimäeltä alkaen. Tässä inventoinnissa mainitaan vain tontit, joilla havaittiin jonkinlaisia asutusjäänteitä havaintoja. Kokonaan maisemasta kadonneet vahtituvat, jotka kuitenkin historiallisten lähteiden perusteella voitiin paikantaa, on merkitty liitteen 2 karttoihin.

Juppala

Yksinkertainen vahtitupa noin kilometrille 73+830 on merkitty pituusprofiiliin vuodelta 1881. Nykyisen Riihimäen keskustaaajaman alueella sijaitseva Rakennus näkyy vielä peruskartalla 1974, mutta häviää vuoteen 1983 mennessä paikalla tehtyjen tiejärjestelyjen myötä (Peruskarttalehti 2044 03: 1974; 1983). Radan suuntaisen kevyen liikenteen raitin varressa, täsmälleen vahtituvan pihapiirin paikalla, on varttunut puisto-olehdus ja vanhahko koivu, jotka voisivat olla muistumia vahtituvasta.



Kuva 122. Vanha koivu ja puistolehmus kilometrin 73 vahtituvan kohdalla. Mikko Itälahti 2.5.2024.

Hirvenoja

Tontti on merkitty pakkolunastuskartalle (1858), ja myös pituusprofiiliin (1881) on merkitty yksinkertainen vahtitupa noin kilometrille 76+980. Kyseessä on ainoa linjan varressa säilynyt, suurella varmuudella alkuperäinen vahtitupa Hämeenlinnan eteläpuolella (Kuva 123). Tuvan eteläpuolella olleessa tasoristeyksessä sijaitsi vuosina 1931–1970 Hirvenojan seisake (Iltanen 2009/2011: 48; Kuva 124).

Pihapiirissä on säilynyt sauna ja tyypillinen ulkorakennus. Maakellari sijaitsi radan itäpuolella, mutta se on kadonnut, kuten myös radan varressa sijainnut resiinavaja (Vrt. Kuva 124). Vahtituvan päärakennuksessa on säilynyt alkuperäisen asun mukainen tiilikatto. Rakennukseen on lisätty asuttavuutta parantava umpi-porstua, mitä ei alkuperäiseen tyyppipiirustukseen kuulunut (Kuva 125). Mikko Itälahti 2.5.2024



Kuva 123. Riihimäki–Hämeenlinna-osuuden parhaiten säilynyt, alkuperäinen linjavahtitupa Hirvenojalla. Etualalla vanhoille asuinpaikoille tyypillisen ukontulikukan lehtiruusuke. Mikko Itälähti 2.5.2024.



Kuva 124. Hirvenojan seisake ja vahtitupa kesällä 1964. Onni Lehtonen / VR (SRM / VR1: 10901).



Kuva 125. Hirvenojan vahtituvan päärakennus puutarhan suunnasta valokuvattuna. Mikko Itälahti 2.5.2024.

Punkanjoki

Noin kilometrilukemalla 78+970, hieman Punkanjoen siltapaikan eteläpuolella, sijannut yksinkertainen vahtitupa on merkitty pituusprofiiliin (1881) ja tonttivaraus pakkolunastuskarttaan (1858). Tontti on ollut asuttu: kolmen rakennuksen varjot erottuvat vuoden 1934 ortoilmakuvassa, mutta ne on purettu vuoteen 1947 mennessä (Historialliset ortoilmakuvat). Vahtituvan tonttialue ei sisälly enää ratakiinteistöön, vaan ratakiinteistön raja on poikkeuksellisesti suoristettu vahtituvan kohdalla. Maastossa on kuitenkin edelleen havaittavissa kesantona säilynyt maakaistale, jonka lounaislaidalla on ulkorakennuksen kivijalka (Kuva 126). Päärakennuksen kohdalla radan varressa on epäselvä kasvillisuuden peittämä kumpare.



Kuva 126. Punkanjoen vahtitupatontti Ryttylän eteläpuolella. Mikko Itälahti 6.5.2024.

Turengin pohjoinen vahtitupatontti

Noin ratakilometrille 96+300 on merkitty pituusprofiiliin (1881) yksinkertainen vahtitupa. Metsän ympäröimä rakennusryhmä näkyy vielä vuoden 1968 ortoilmakuvassa, mutta se on hävinnyt vuoteen 1983 mennessä, jolloin Harvialantie radan itäpuolelle on jo rakennettu (Historialliset ortoilmakuvat 1968, 1983). Nykyisin Harvialantien ja rautatien väliin jäänyt tontti on erotettu ratakiinteistöstä.

Paikalla on kuitenkin säilynyt kaksi asutusjäännöstä: Päärakennuksen paikalla, mitä ilmeisimmin sydänmuurin perustuksen kohdalla, on kumpumainen jäännös, ja lähempänä Harvialantietä maakellarin kohdalla kraatterimainen kuoppa. Muistumana puutarhasta on villiintyneitä herukkapensaita.



Kuva 127. Päärakennuksen perustusta kilometrin 96 vahtitupatontilla Turengin pohjoispuolella. Tontin puusto on kaadettu 2020-luvun riskipuuhakkuissa. Mikko Itälahti 15.5.2024.

Harvialan pohjoisempi vahtitupatontti

Harvialan vuosina 1899–1981 toimineen liikennepaikan kohdalle on merkitty pituusprofiiliin (1881) kaksi yksinkertaista vahtitupaa alle kilometrin päähän toisistaan. Näistä eteläisempi sijaitsi noin kilometrillä 99+200, mitä ilmeisimmin paikalla jo tuolloin olleen tasoristeyksen kupeessa. Kartta- ja ilmakuvälähteiden perusteella mainitulla paikalla ei sijainnut ainakaan 1900-luvun puolivaiheilla vahtituparakennusta. Kuten Liikennepaikat-luvussa todettiin, Harvialan asema-alueella on säilynyt alkuperäistä tyyppiä edustava yksinkertainen vahtituparakennus (noin ratakilometrilukemalla 99+400). Koska rakennus sijaitsee vahtituvaksi epätyypillisen kaukana radasta ja sen sokkeli on betonivalua, vaikutta todennäköiseltä, että kyseinen eteläisempi vahtitupa olisi siirretty Harvialan asema-alueelle sen perustamisen jälkeen.

Sen sijaan Harvialan asema-alueen ja Harvialanjoen siltapaikan pohjoispuolella on noin kilometrillä 99+820 pituusprofiiliin (1881) ja pakkolunastuskarttaan (1858) merkityllä paikalla tyypillinen vahtitupatontti. Valokuvälähteiden perusteella paikalla oli yksinkertainen vahtitupa, joka oli asuttuna ainakin vuonna 1980, sittemmin tyhjillään, ja purettu vasta vuonna 2022 (Keränen 1980; Lappalainen 2021; Vau-nut.org 2024). Paikalla on jäljellä puutarhakasvillisuutta kuten omenapuita ja syreenejä sekä maakellarin jäännöksiä. Tälläkin tontilla havaittiin usein rautakautiseen asutukseen liitettyä, mutta toisinaan myös historiallisissa teollisuusympäristöissä tavattavaa ukontulikukkaa (Kuva 127).



Kuva 128. Näkymä Harvialanjoen pohjoisrannalla sijainneelta vahtitupatontilta. Mikko Itälahti 17.5.2024.

Vanaja

Yksinkertainen vahtitupa kilometrisijainnille 102+950 on merkitty pituusprofiiliin (1881). Tonttivaraus näkyy pakkolunastuskartassa 1858. Vahtitupa sijaitsi Vanajan pappilan historiallisessa miljöössä, radan länsipuolella vastapäätä varsinaista pappilaa. Rakennukset on merkitty vielä vuoden 2018 peruskarttaan (Peruskarttalehti L4242D4: 2018). Jäljellä on muutamia kivijalkojen kiviharkkoja ja radan varressa kaivo, jonka vahtituvan saunarakennus sijaitsi. Kiinteistö edelleen Väyläviraston maalla.



Kuva 129. Vanajan puretun vahtituvan pihapiiri hahmottuu puuston ympäröimänä aukiona. Etualalla kaivo. Mikko Itälahti 17.5.2024.

Kantolanniemi

Yksinkertainen vahtitupa kilometrillä Km 104+800 on merkitty pituusprofiiliin (1881) ja sen tonttivaraus näkyy pakkolunastuskartassa (1858). Tuvan kohdalla radan ylitti todennäköisesti jo keskiaikainen maantie Katisten kartanon ja Katumajärven suunnasta Vanajan kirkolle. Vielä vuoden 1884 senaatin kartassa tie on ainut maayhteys Vanajan kirkolle. Tasoristeyksessä sijaitsi Kantolanniemen seisake 1958–1981 (Iltanen 2009/2011: 48). Rakennukset näkyvät vielä 1996 peruskartalla. Päärakennus on purettu vuoteen 2008 mennessä. (Peruskarttalehti 213109: 1996, M4131C3: 2008).

Puretun vahtituvan pihapiiriä peittää tiheä pajuangervokasvusto. Todennäköisesti kasvillisuuden vuoksi asutusjäänteitä ei havaittu. Pihapiirin etelälaidalla, vanhan maantielinjan varressa, on säilynyt komea koi-vukujanne ja puinen sähköpylväs (Kuva 130).



Kuva 130. Historiallinen tielinja Vanajan kirkolle sivuaa Kantolanniemen puretun vahtituvan pihapiiriä. Mikko Itälahti 17.5.2024.

Hämeenlinnan vahtitupa

Pakkolunastuskarttaan (Ia2: 1858) on merkitty vahtitupatonttia muistuttava maavaraus myös noin kilometrilukemalle 106+320, hieman Hämeenlinnan asema-alueen eteläpuolelle. Tälle kohdalle ei ole merkitty vahtitupaa pituusprofiiliin 1881, mutta 1900-luvun kartoilla kohdalla näkyy vahtituvalle tyypillinen rakennusryhmä. Rakennusten ulkoasun perusteella kyse on epäilyksettä rautatierakennuksista. Rakennusryhmän tarkempaa historiaa ei kyetty selvittämään. Kevätkesällä 2024 rakennukset havaittiin autioituneen oloiseksi. Tontti on todennäköisesti siis rakennettu rataosaa myöhemmin, oletettavasti kuitenkin 1900-luvun alkuun mennessä. Kokonaisuuteen kuuluu keltaiseksi maalattu päärakennus, joka muistuttaa 1870-luvun tyyppipiirroksiin perustuvaa kaksoisvahtitupaa (Kuva 131). Radan puolen päätykolmiossa on esimerkiksi tunnusomainen, viisikulmainen ullakkoikkuna. Rakennuksen ulko-ovi on kuitenkin tyyppipiirroksista poiketen ainoastaan rakennuksen koilliskulmassa. Ulkoasun verhoilu ja ikkunanpuitteet poikkeavat myös tyyppipiirroksista. Mikäli rakennus on ollut alun perin kaksoisvahtitupa, se on mahdollisesti muutettu myöhemmin yhden virkailijaperheen asunnoksi.

Päärakennusta vastapäätä on selvästi rautatieläispihapiirille tyypillinen ulkorakennus. Pihapiirin länsilaidalla on erikoinen, pientä asuinrakennusta muistuttava, pitkänomainen rakennus, joka osoittautui saunaksi. Rakennus on vahtituvan saunaksi poikkeuksellisen suuri, ja varsin mahdollisesti muutettu asuinrakennuksesta (Kuva 132). Itäsivun keskellä sijaitsevan ulko-oven yläpuolella on vastaava, hyvin koristeellinen kaari-ikkuna, kuin kuvälähteiden perusteella oli Harvialan pohjoisemmassa, 2022 puretussa vahtituvassa (Lappalainen 2021). Rakennusryhmä sijaitsee Hämeenlinnan keskustaajamassa, edelleen

liikennealueeksi kaavassa osoitetulla, valtion omistamalla maalla. Naapuritontilla on myös suuri, kaksikerroksinen puurakennus, joka sekin on tyhjiään. Ympäristö on 1971 vahvistetun kunnallisen asemakaavan mukaisesti teollisuus- ja varistorakennusten korttelialuetta.



Kuva 131. Todennäköisesti alun perin kaksoisvahtituvaksi valmistunut asuinrakennus Hämeenlinnan aseman eteläpuolella. Mikko Itälahti 17.5.2024.



Kuva 132. Rautatieläispihapiiriä kilometrillä 106+300 Hämeenlinnan aseman eteläpuolella. Mikko Itälahti 17.5.2024.

Maisemasta kadonneet ja rakentamattomat vahtitupatontit

Pituusprofiiliin (1881) merkityistä vahtituvista puolenkymmentä on Riihimäen ja Hämeenlinnan välisellä osuudella kokonaan kadonnut maisemasta. Näiden sijainnit näkyvät karttaliitteessä 2. Pakkolunastuskarttaan (1858) on lisäksi merkitty huomattavasti useampiakin aluevarauksia vahtitupatonteille, jotka yhä näkyvät laajentumina voimassa olevissa kiinteistörajoissa. Osa tonteista on saatettu rakentaa vielä 1800-luvun lopulla tai 1900-luvun alussa, mutta useimmat ovat pysyneet rakentamattomina. Perinteisesti avoimena on pidetty kunkin raiteen keskilinjasta noin 8–12 metrin etäisyydelle yltävä alue, ns. normaali rata-alueen leveys. Monella aluevarauksella omalakisiet luonnonprosessit saivat siten kehittyä häiriintymättä vuosikymmenten ajan. Maisematasolla nämäkin aluevaraukset ovat omalla tavallaan vaikuttavia väylän pitkän iän ja sen historiallisuuden ilmentäjiä. Yksi tällaisista pakkolunastuskarttaan (1858) merkityistä, mutta nähtävästi aina rakentamattomiksi jääneistä aluevarauksista sijaitsee kilometrin 101 kohdalla, Hämeenlinnan eteläpuolella (Kuva 133). Useiden muiden vastaavien aluevarausten kohdalla kuitenkin järeät kannot 2000-luvun riskipuuhaavien jäljiltä todistavat viimeaikaisesta käänteestä rautatien ja sitä ympäröivän maiseman välisessä suhteessa.

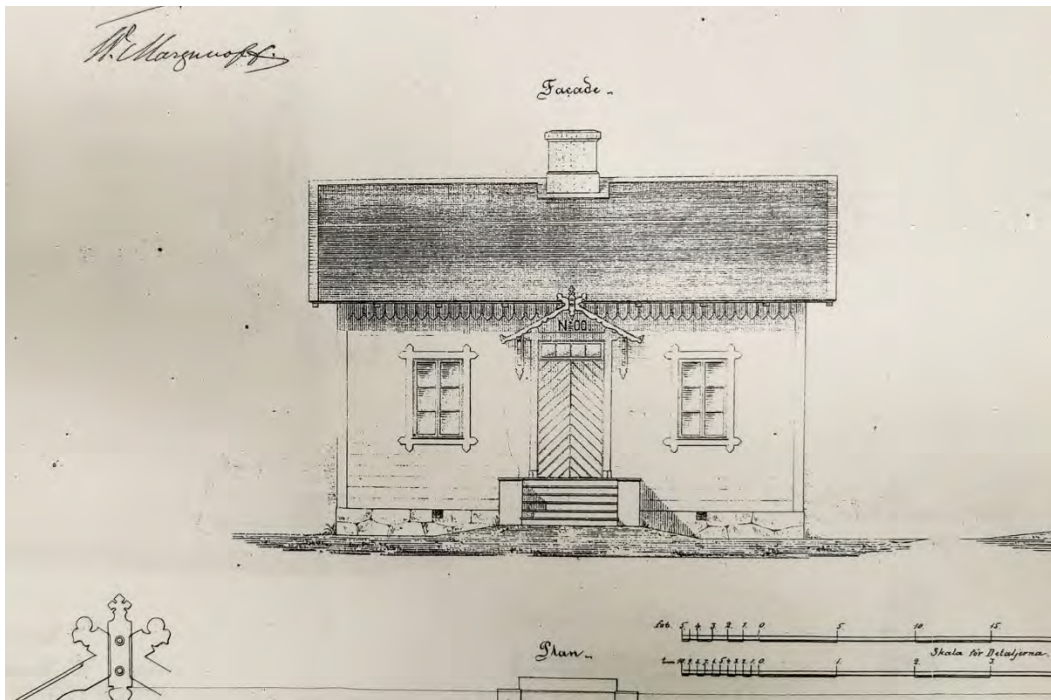


Kuva 133. Rakentamattomaksi jäänyt vahtitupatontti kilometrin 101 kohdalla, Hämeenlinnan eteläpuolella Vanajaveden Miemalansalmen rannalla, erottuu maisemassa järeine haapoineen. Mikko Itälahti 17.5.2024.

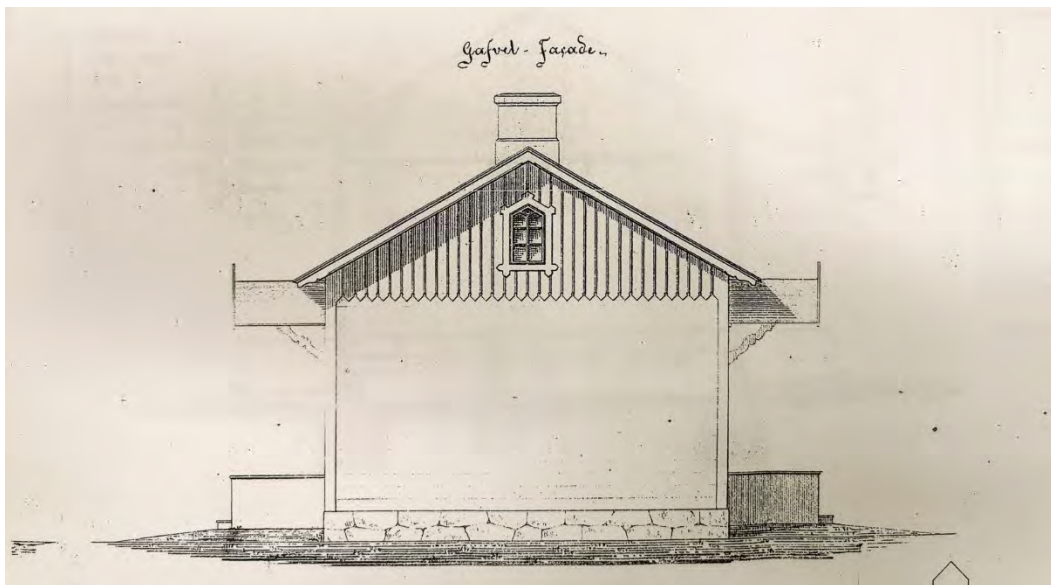
6.2 Hämeenlinna–Tampere

Hämeenlinna–Tampere–Turku-ratakokonaisuudelle rakennettiin Valannon mukaan linjan varteen 16 kaksinkertaista ja 53 yksinkertaista vahtitupaa. Lisäksi asemien yhteyteen rakennettiin 17 kaksinkertaista vahtitupaa (Valanto 1982: 40). Em. luvut siis sisältävät myös Turku–Toijala-rataosuuden. Mielenkiintoinen on tieto, että asemien yhteydessä olevat tuvat olivat kaikki kaksinkertaisia. Pituusprofiilin (1881) mukaan Hämeenlinna–Tampere-rataosuudella oli 22 yksinkertaista ja seitsemän kaksinkertaista vahtitupaa. Viimemainitut sijaitsivat asemien yhteydessä (Kuurila, Toijala, Viiala, Lempäälä). Linjan varrella oli vuoden 1881 tietojen mukaan yksi kaksoisvahtitupa Lempäälän Hollossa ja kaksi Tampereen aseman lähistöllä. Rakennusten tyyppipiirustukset lienee suunnitellut myös asemien suunnittelijana pidetty Knut Nylander. Käsitys perustuu mm. rataosien rakennuskertomuksiin ja myöhemmän rautatiearkkitehti Thure Hellströmin kirjoituksiin (Valanto 1982) – tiettyä epävarmuutta luo, että Nylanderin signeerausta ei löydy asemien eikä muidenkaan rakennusten tyyppipiirroksista, jotka mahdollisesti ovat muiden jäljentämiä Nylanderin luonnosten pohjalta. Vahtitupien tyyppipiirustukset tälle rataosalle lienee hyväksytty 1874 (Kuva 134, Kuva 135). Yksinkertaisen vahtituvan perustyyppi muistuttaa säilyneiden rakennusten perusteella suuresti esimerkiksi 1874 valmistuneen yksityisen Hyvinkää–Hanko-rautatien vahtitupia, jotka myös tietävästi suunnitteli Knut Nylander. Tyyppipiirustukseen on merkitty "Turun–Toijalan rataosa", mutta pitkälti samoja perusratkaisuja on käytetty runsaasti vielä 1900-luvun puolellakin.

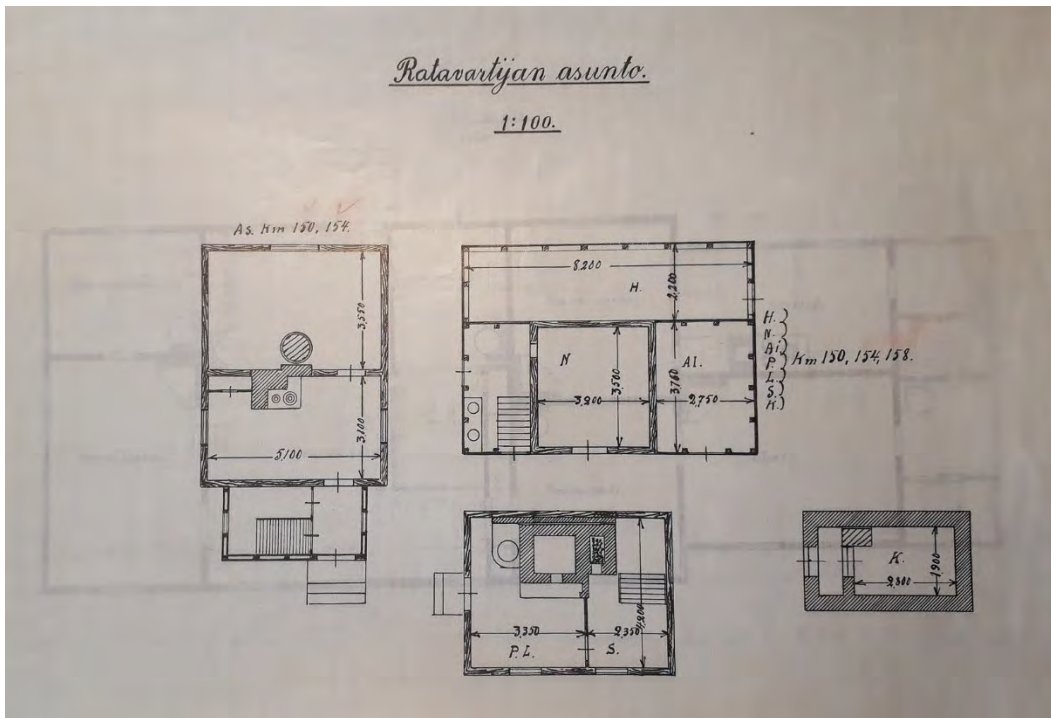
Vahtitupien kokonaisuus sisälsi tyypillisesti päärakennuksen lisäksi sauna-pesutuvan ja talouskellarin sekä erillisen ulkorakennuksen, jossa oli käymälä, navetta ja aitta (Kuva 136). Ulkorakennuksen takaosassa sijaitsi lantala ja puuliiteri, ylisillä heinävintti (Kuva 137).



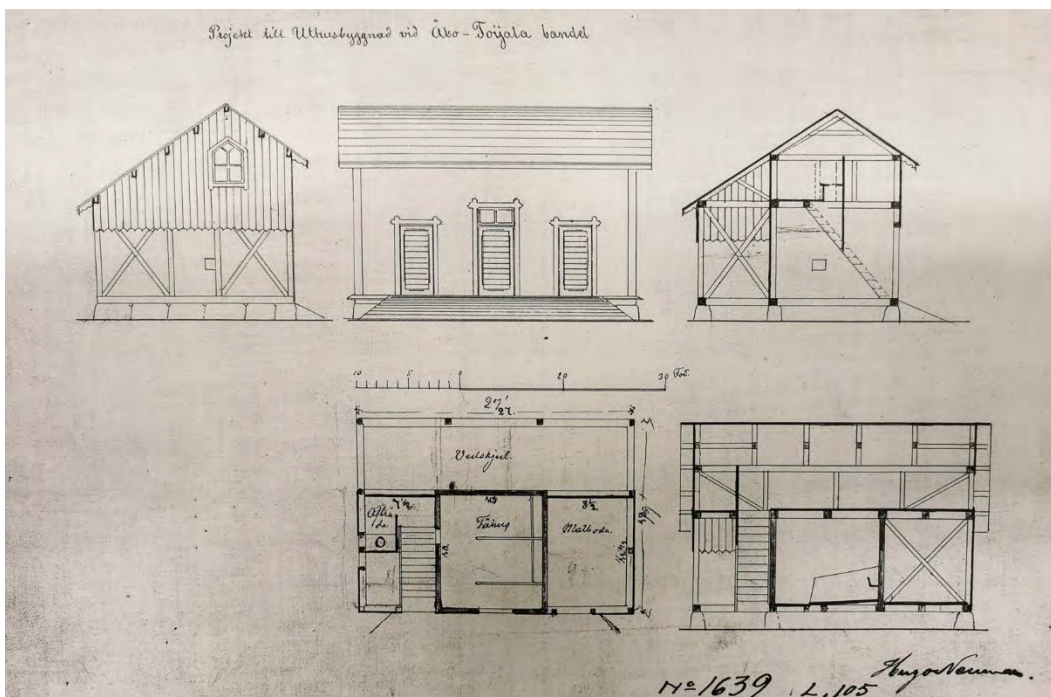
Kuva 134. Hämeenlinnan–Tampereen rataosan kaksoisvahtituvan julkisivu tyypipiirustuksessa (1874; SRM Piirustusarkisto).



Kuva 135. Hämeenlinnan–Tampereen rataosan kaksoisvahtituvan alkuperäinen ulkoasu tyypipiirustuksessa (1874; SRM Piirustusarkisto).



Kuva 136. Esimerkki Hämeenlinnan–Tampereen-rataosan yksinkertaisen vahtituvan rakennuksista pohjapiirroksineen. (Rautatierakennusten vuokralehdet s.a.).



Kuva 137. Vahtituvilla ja mahdollisesti myös muiden asuinrakennusten yhteydessä käytetty ulkorakennus tyyppipiirustuksessa. (SRM piirustusarkisto).

Katinalan vahtitupatontti

Ensimmäinen yksinkertainen vahtitupa Hämeenlinnan pohjoispuolella sijaitsi pituusprofiilin (1881) mukaan Katinalan kylän kohdalla, kilometrilukemalla 113+550. Rakennusryhmä erottuu vielä vuoden 1953 ortoilmakuvassa, mutta vuoden 1959 versiossa enää kasvillisuuden peittämä tontti. Paikan asutushistoriasta muistuttavat edelleen ilmeisesti päärakennuksen runneltu kivijalka ja tuomitiheikön peittämä muurinperustus (Kuva 138). Kolmikulmainen tontti on tavanomaista pienempi ja radan suunnassa pitkänomainen.

Ihalemmen vahtitupatontti

Kilometrilukemalle 119+800 paikantuva yksinkertainen vahtitupa oli merkitty pituusprofiiliin (1881). Ihalemmen kylässä sijainnut rakennusryhmä näkyy esimerkiksi ortoilmakuvassa 1959 ja peruskartassa vuodelta 1961. Vuoden 1977 karttapainoksessa päärakennusta ei enää näy (Peruskarttalehti 2132 04: 1961; 1977). Tontti edelleen valtion maata. Radan maaleikkauksen päällä havaittiin jonkin verran puutarhakasvillisuutta kuten herukkapensaita Asutusjäänteitä ei havaittu, mihin mahdollisesti vaikutti tiheä kasvillisuus (Kuva 139). Tontti sijaitsee RKY-alueella, johon sisältyy Ihalemmen ja muiden Lehijärven ympäristön kylien keskiaikaisperäinen, osin vanhempikin asutus. (RKY: Ihalemmen... 2009).



Kuva 138. Katinalan vahtitupatontti ratakilometrillä 113. Mikko Itälahti 22.5.2024.



Kuva 139. Näkymä pohjoiseen Ihalemmen vahtitupatontilta, joka sijaitsi ratavartijan työn näkökulmasta ihanteellisena pidetyllä paikalla. Maaleikkauksen laella, josta on hyvä näkyvyys molempiin suuntiin. Mikko Itälahti 23.5.2024.

Leteensuon vahtitupatontti

Tontti noin ratakilometrillä 122+870 näkyy pakkolunastuskartassa (1a3: 1874), mutta pituusprofiliin (1881) vahtitupaa ei ole merkitty. Senaatin kartassa (1900) paikalla näkyy rakennus, kuten myös peruskartassa vuodelta 1961 (Peruskarttalehti 2132 04, 1961). Vuoden 1976 karttapainoksesta rakennus on kadonnut (ibid., 1976).

Paikalla havaittiin inventoinnissa selviä asutusjäänteitä. Kalliopaljastumalle perustetun päärakennuksen kivijalasta on yhä havaittavissa rakennuksen sijainti ja koko, vaikka huoltotie kulkeekin rakennuksen pohjan poikki (Kuva 140). Puutarhakasvillisuus syreeneineen, herukkapensaineen ja orapihlajineen kertoo selvästi asutusta paikasta (Kuva 141). Tontin lounaiskulmassa on ilmeisesti peitetty maakellari.



Kuva 140. Suorakaiteen muotoinen kivijalka osoittaa, että kilometrin 122 vahtitupa sijaitsi tyypilliseen tapaan pääty radalle päin. Kalliolle perustetun rakennuksen sokkeli oli matala. Talonpaikan poikki kulkee huoltotie. Mikko Itälahti 30.5.2024.



Kuva 141. Leteensuon vahtitupatontilla on säilynyt monipuolisesti puutarhakasvillisuutta. Mikko Itälahti 30.5.2024.

Ilomäen vahtitupa

Yksinkertainen vahtitupa noin ratakilometrillä 143+200 on merkitty pituusprofiiliin (1881). Tonttivaraus näkyy pakkolunastuskartassa (1874). Rakennus on hyvin säilynyt ja asuttu. Ulkoasu vaikuttaa pääpiirteissään alkuperäiseltä säilyneine ulkorakennuksineen (Kuva 142).

Vanha maantie – historiallinen Hiidentie – Vanajaveden länsipuolitse Hämeenlinnaan kaarsi tuvan pohjoispuolitse, ylittäen radan tasoristeyksessä, jossa sijaitsi Ilomäen seisake vuosina 1931–1979 (Iltanen 2009/2011: 48). Nykyisin tuvan eteläpuolella on ylikulkusilta.



Kuva 142. Ilomäen vahtitupa. Mikko Itälahti 31.5.2024.



Kuva 143. Palkinpään vahtitupa Toijalassa. Mikko Itälahti 31.5.2024.

Palkinpään vahtitupa

Yksinkertainen vahtitupa noin ratakilometrillä 145+920, Toijalan taajama-alueen etelälaidalla, näkyy pituusprofiilissa (1881) ja tonttivaraus näkyy pakkolunastuskartassa (1874). Rakennus on hyvin säilynyt ja asuttu. Ulkoasu vaikuttaa pääpiirteissään alkuperäiseltä, vaikka esimerkiksi ikkunanpuitteissa ja myös au-koissa on tapahtunut muutoksia (Kuva 143).

Mattilan vahtitupa

Kuva 144. Mattilan vahtituvan rakennukset. Mikko Itälahti 19.6.2024.

Yksi alkuperäisistä, yksinkertaisista vahtituvista noin kilometrisijainnilla 160+400 (Pakkolunastuskartta 1874; Pituusprofiili 1881). Tuvan pohjoispuolella sijaitsee noin 1906 perustettu Mattilan laiturivaihde.

Päärakennus, ulkorakennus ja saunarakennus vaikuttavat kaikki tyyppipiirustusten mukaisilta ikkunajakoa ja ikkunanpuitteita myöten (Kuva 144). Puutarhassa päärakennuksen pohjoispuolella on säilynyt maakellari (Kuva 145). Vahtitupa on ainoa lajissaan, johon ei ole lisätty umpiporstua. Käynti ullakolle tapahtuu edelleen tyyppipiirustusten mukaisesti tuvan länsipäästä ulkorappujen ja päätykolmiossa olevan luukun kautta. Rakennusryhmä kokonaisuutena lienee kaikkein parhaiten alkuperäisen, 1800-luvun loppupuolen asunsa säilyttänyt koko Riihimäki–Tampere-rataosuudella. Rakennukset vaikuttavat osin kaipaavan kunnostusta. Etenkin ulkorakennuksen ja maakellarin vesikatot ovat huonokuntoiset.



Kuva 145. Mattilan vahtituvan pihapiiri radan puolelta. Mikko Itälahti 19.6.2024.

Hulauksen vahtitupa

Mattilasta seuraava vahtitupa pohjoiseen, noin kilometrilukemalla 163+400, on myös säilynyt (Kuva 146). Lempäälän Hulauksessa, Mäkikylän kulmakunnassa sijaitseva rakennusryhmä kuuluu alkuperäisiin yksinkertaisiin vahtitupiin. Tuvan sijainti näkyy pituusprofiilissa (1881) ja tontti pakkolunastuskartassa (la3: 1874).



Kuva 146. Hulauksen vahtitupa rautatiemaisemassa. Mikko Itälahti 19.6.2024.

Rakennuskanta on ollut yksityisomistuksessa vuodesta 2003 asti. Rakennukset ovat hyvin ylläpidettyjä ja hiljattain maalattu. Päärakennus on erinomaisessa asuinkunnossa. Päärakennuksen molemmille pitkille sivuille on jossain vaiheessa lisätty yhdet ikkuna-aukot, puitteiden historiallinen malli on säilytetty (Kuva 147). Asuttavuutta parantavana, tyyppillisenä muutoksena vahtituparakennusta on pidennetty lisäämällä länsipäätyyn umpiporstua, ullakkokerrokseen on eteisen yläpuolelle saatu samalla pieni kesähuone. Päärakennuksen alkuperäinen tiilikatto on korvattu tiilikuvioidulla pellillä.

Täydellisenä säilyneeseen rakennuskantaan kuuluu päärakennuksen lisäksi ulkorakennus (käymälä, navetta, aitta, puuliiteri, heinävintti; Kuva 148), sauna-leivintupa ja maakellari. Ulkorakennuksen julkisivuun on lisätty kolme ikkuna-aukkoa ullakkokerrokseen ja avoin takaosa laudoitettu umpeen. Kattomateriaali on profiloitua peltiä. Sauna- ja talouskellarirakennukset nähtävästi alkuperäisiä (Kuva 149, Kuva 150). Vehreässä puutarhassa on suuria vanhoja koivuja, kirsikkapuita ja koristeomenapuita.



Kuva 147. Hulauksen vahtituvan päärakennus pihan suunnasta. Mikko Itälahti 19.6.2024.



Kuva 148. Hulauksen vahtituvan ulkorakennuksen pääty. Mikko Itälahti 19.6.2024.



Kuva 149. Hulauksen sauna-leivintuparakennus. Mikko Itälahti 19.6.2023



Kuva 150. Maakellari Hulauksen vahtituvalla. Mikko Itälahti 19.6.2024.

Hollon vahtitupa

Pituusprofiiliin (1881) on merkitty kaksoisvahtitupa noin kilometrille 168+200, miltei Kuokkalankosken rantatörmän päälle. Ilmeisesti varsinaisena vahtitupana sen korvasi mahdollisesti jo 1800-luvun lopulla tai 1900-luvun alussa nykyisinkin hieman etelämpänä säilynyt yksinkertainen vahtituparakennus.

Alkuperäinen kaksoisvahtitupa otettiin nähtävästi muuhun käyttöön. Kylähistoriikki esittää, että kaksoisvahtitupa olisi jo alun perin rakennettu ratamestarin taloksi (Mäkelä 2011: 75). Toisaalta sen mainitaan toimineen myös rakennusmestari Aarne Arvosen ja tämän perheen asuntona vuodesta 1947, ja VR:n insinöörin kesäasuntonakin (ibid. 81–82). Molemmat rakennukset näkyvät vielä Peruskartalla vuodelta 1954 (Peruskarttalehti 2123 07, 1954). Suurempi kaksoisvahtitupa on purettu 1980-luvun loppuun mennessä (ibid., 1991).

Yksinkertainen vahtitupa noin kilometrillä 167+800 on säilynyt asuttuna, hyväkuntoisena ja alkuperäiset piirteensä hyvin säilyttäneenä. Etenkin ulkorakennuksessa on nähtävissä piirteitä, jotka viittaavat Bruno Granholmin arkkitehtuuriin. Tupa sijaitsee entisen ratalinjan varressa – ratalinja siirtyi tuvan edustalta länteen vuonna 2002 valmistuneen Hollon oikaisun myötä. Kylähistoriikki kertoo Lempäälän edelleenkin säilyneen vahtituvan merkityksestä paikallisyhteisölle: "(t)alo sijaitsi lähellä nykyistä Katepalin tehdasta. Siinä asui ratavartija Lehtinen perheensä kanssa. Lehtiset pitivät lehmiä, ja heiltä monet hollolaiset hakiivat maitoa sen jälkeen, kun alueelle oli tullut asutusta" (Mäkelä 2011: 75). Ratavartija Lehtisen mainitaan myös muuttaneen Holloon Sortavalasta vuonna 1945. Hänen vastuullaan oli kuuden kilometrin rataosuus Hulaudesta Moisioon. Apunaan hänellä mainitaan olleen peräti kymmenen työmiestä (Mäkelä 2011: 80–81).

Vanattaran vahtitupatontti

Yksinkertainen vahtitupa noin ratakilometrillä 171+490 kuuluu alkuperäisiin linjavahtitupiin (pituusprofiili 1881, pakkolunastuskartta 1874). Ratalinja tuvan kohdalla teki kaarroksen länteen, ja sitä oikaistiin sähköistyksen alla 1960- ja 1970-lukujen taitteessa. Oikaisu alkoi vahtituvan kohdalta pohjoiseen ja se jäi hie-man sivuun nykyisestä ratalinjasta. Rakennus on purettu ilmeisesti 1980-luvun aikana (Peruskarttalehti 2123 07, 1980; 1991). Villiintynyt tontti ja historiallisen asuinpaikan tuntu on kuitenkin säilynyt voimakkaana. Koristekasvillisuutta kuten siperianhernettä on nähtävillä runsaasti (Kuva 151, Kuva 152).



Kuva 151. Vanattaran vahtituvan entisestä pihapiiristä kertoo edelleen muun muassa suuri tammi. Mikko Itälahti 27.6.2024.



Kuva 152. Vanattaran vahtitupa sijaitsi kumpareella, jonka korkeimmalla kohdalla on säilynyt selviä asutuspäänteitä. Mikko Itälahti 27.6.2024.

Arranmaanojan vahtitupatontti

Alkuperäinen yksinkertainen vahtitupa noin kilometrillä 180+100 (Pituusprofiili 1881, Pakkolunastuskartta 1874). Rakennukset merkitty vielä 1992 peruskartalle (Peruskarttalehti 2123 08, 1992). Tonttia osittain kiertävä kiviaita on merkitty muinaisjäännösrekisteriin kiinteänä historiallisen ajan muinaisjäännöksenä (Kiinteä muinaisjäännös: Arranmaanoja 1: 2021; ks. myös luku Kiviaidat).

Muinaisjäännösrekisterin kipinäaitaa koskeva kohdekuvaus mainitsee myös rakennusten jäänteet ja arvioi, että kyseessä olisi radan rakennusaikainen tukikohta. Rakennusryhmä on kuitenkin selvästi ollut tyyppinen, yksinkertainen vahtitupa. Mielenkiintoinen on myös maininta hyvin säilyneestä maakellarin rauniosta tontin koillisosassa (ibid.). Tätä ei havaittu maastokäynnillä heinäkuussa 2024, varsin mahdollisesti tiheän kasvillisuuden vuoksi. Tontilla kasvanut puusto on hakattu muutaman viime vuoden kuluessa, ja tilalle noussut vesakko tekee maastosta hyvin vaikeakulkuisen. Radan ja tontin välissä on nykyisin korkea meluaita.

7 Kiviaidat

Radanvarsien kiviaitojen tehtävänä on yleisen käsityksen mukaan ollut estää höyryveturien kipinäiden mahdollisesti sytyttämien ruohikkokulojen leviäminen ympäröivään metsään. Niiden rakentaminen eri rataosille on kuitenkin ollut vaihtelevaa. Suomen ensimmäiseen rataosaan kuuluvalla Riihimäki–Hämeenlinna-osuudelle kiviaitoja ei tämän inventoinnin perusteella paikannettu lainkaan. Ainoastaan Turengin asemarakennusta vastapäätä, korkean maaleikkauksen laella havaittiin lyhyt kivilatomus, mutta se voikenties todennäköisimmin, liittyä myös maaleikkauksen päällä paikalla vuosikymmeniä sitten sijainneen huvilan puutarhaan.

Kivi- tai kipinäaidat Suomen rataverkkoon liittyvänä ilmiönä syntyivät nähtävästi Riihimäen–Pietarin radan rakennustyömaan yhteydessä 1868–1970. Kyseisen, pitkälti I Salpausselän lakialueelle linjatun radan ympäristö on ensinnäkin kulonarkaa, mutta myös kivistä. Toiseksi ratatyömaa sattui hyvin heikkojen viljelyssatojen ns. Suurten nälkävuosien aikaan. Kivilatomuksia Pietarin rataosan varteen tiettävästi teetettiin nimenomaisesti hätäaputoina. Työ oli fyysisesti raskasta, mutta se soveltui helposti myös ihmisille, joilla ei ollut taitoa tai kokemusta varsinaisesta radan rakentamisesta. On arveltu, että suuri osuus kipinäaitojen rakentajista oli kadon koettelemilta vuokraviljelyksiltä ratatyömaalle työnhakuun lähteneitä naisia ja lapsia (Vrt. ruotsalainen 2021: 31).

Hämeenlinna–Tampere-osuudelle paikannettiin tämän inventoinnin maastotöissä muinaisjäännösrekisteriin aiemmin merkitsemättömiä kiviaitoja 11 eri sijainnissa, joiden lisäksi havaittiin kaksi todennäköistä

peitettyä kiviaitaa. Osassa kohteista kiviaita havaittiin vain radan toisella puolella, toisissa molemmin puolin.

Lähteisiin perustuva ymmärrys kipinäaitojen rakentamisen taustoista, sekä myös inventointitieto niiden yleisyydestä eri ikäisillä rataosilla on vielä toistaiseksi aukkoista. On kuitenkin syytä huomata, että Hämeenlinna–Tampere-rataosuus kuului edellä mainitun Pietarin rataosuuden jälkeen seuraavana toteutettuun valtion ratahankkeeseen (1874–1876). Ratatyömaalla noudatettiin muutoinkin Pietarin radalla käytössä olleita ohjeistuksia, ja on oletettavaa, että myös epävirallisemmat käytännöt ovat – osaltaan myös samojen radanrakentajien mukana – siirtyneet seuraavallekin valtion ratatyömaalle. Toimeksiannon rajauksen vuoksi ei tässä yhteydessä ollut mahdollista selvittää esimerkiksi kiviaitojen tilannetta saman ratahankkeen osana rakennetulla Toijala–Turku-rataosuudella.

Museoviraston linjauksen mukaisesti vanhimpaan rataverkkoon (1850–1870-luvut) liittyvät kipinäaidat ovat lähtökohtaisesti (ilman eri päätöstä) kiinteitä historiallisen ajan muinaisjäännöksiä (Niukkanen 2009: 9, 98, 111).

Kivisten, kylmämuurattujen latomusten korkeus ja leveys on tyypillisesti noin puolesta metristä metriin, mutta muoto säännöllinen. Muurit sijaitsevat täsmällisesti ratakiinteistön rajalla ja kulkevat pääosin radan suuntaisesti. Hämeenlinnan–Tampereen rataosuudella ne on säännönmukaisesti rakennettu radan leikkaamille, ympäristöään hieman ylävämille, metsäisille selännealueille ja kulonarkojen maaleikkausten lakialueille.

Toisaalta näillä metsäpeitteisenä säilyneillä, karuilla moreenimailla esiintyy myös luontaisesti suuria kiviä hienompien jakeiden seassa. Turun–Tampereen–Hämeenlinnan rataosan rakennuskertomus (1877) tuokin kiviaitojen rakentamisen syihin yllättävänkin käytännönläheisen näkökulman:

"Om markens stenbundna beskaffenhet i övrigt, mångenstädes der densamma är alldeles jemn, vittna de tallrika, långstrakta upplagen af sten på ömne sidor om banan. Endast vid markens planering och vid uppkastandet af nödiga sidodiken ha dessa stenar hopat sig, hvilka nu upplagda i något så när orördande rader ställvis tienstgöra såsom hägnander." (Åbo–Tammerfors... 1877: 67).

Rakennuskertomuksen (ibid.) perusteella kiviaitojen merkitys oli siis lähinnä toimia sijoituspaikkana kivi-massoille, joita ratatyöläiset joutuivat lihasvoimin poistamaan linjalta sen raivaamisen ja ojien kaivamisen yhteydessä. Kivien latominen muureiksi toi niille samalla hyötykäyttöä rata-alueen raja-aitoina. Katkelma sinällään ei viittaa lainkaan siihen, että taustalla olisi laajempi suunnitelma höyryvetureihin liittyvästä palotorjunnasta, vaikkei tällainen rinnakkaistarkoitus, tai myöhemmin havaittu hyöty tämän tavoitteen kannalta, ole tietenkään poissuljettu. Joka tapauksessa vaikuttaa siltä, että kiviaitojen alkuperäinen tarkoitus

on ollut vähintäänkin yhtä lailla palvella rata-alueiden yleistä aitaamistavoitetta, jonka päämääränä on ollut hillitä varsinkin karjan ja villieläinten pääsyä rata-alueelle.

Hämeenlinnan–Tampereen osuudella maaperän kiviä arvioidaan kasatun aitoihin 3 500 kuutiosylystä (ibid.). Kylmämuuratut latomukset ovat joka tapauksessa puhuttelevia todisteita historiallisista olosuhteista, joissa rataa lihasvoimin rakentaneet työntekijät toimivat. Ne ovat myös radan linjaosuuksien määrällisesti huomattavimpia, alkuperäisiä 1870-luvun rakenteita.

Muinaisjäännösrekisteriin on entuudestaan merkitty Riihimäki–Tampere-rataosuuden kipinäaitakohteita ainoastaan Pirkanmaan alueelta, etenkin Sääksjärven tienoilta, missä 1960-luvun lopun oikaisuissa hylätyjen, alkuperäisen ratalinjaan kuuluneiden kaarteiden, varrella on säilynyt useampia eheitä jaksoja kiviäitaa. Eteläisin muinaisjäännösrekisteriin merkitty kiviaitakohde nyt inventoidulla rataosuudella on Alavin kohde Akaan kunnassa, Kuurilan liikennepaikan pohjoispuolella.

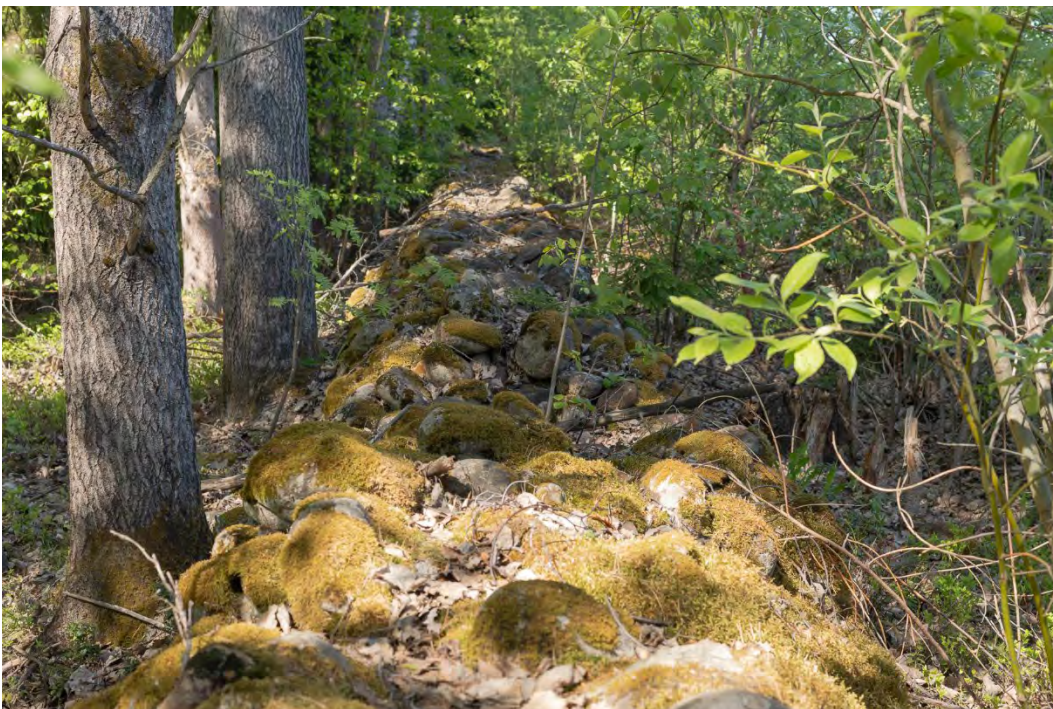
Edelleenkin on mahdollista, että aivan kaikkia kivi- tai kipinäaidan jaksoja ei vielä tämänkään inventoinnin yhteydessä löydetty. Tämä edellyttäisi käytännössä sitä, että kaikki metsäiset radanvarret tulisi kulkea jalkaisin, radan molemmat puolet erikseen. Radan yli katsottaessa matalat kiviaidan fragmentit saattavat jäädä esimerkiksi itse radan ja kiviaidan väliin rakennetun huoltotien penkereen katveeseen.

7.1 Inventoinnin yhteydessä tunnistetut kiviaidat Hämeenlinna– Tampere-rataosuudella

Parolan kiviaitakohde



Kuva 153. Parolanharjun kiviaitaa. Mikko Itälahti 23.5.2024.



Kuva 154. Harjan suuntainen näkymä osoittaa Parolan kipinäaidan säännöllisen muodon. Mikko Itälahti 23.5.2024.

Kiviaita sijaitsee Parolan taajaman länsilaidalla, Kerälänvuoren–Parolanharjun ylävässä harjumaastossa, noin kilometri Parolan liikennepaikalta pohjoiseen. Kiviaitaa paikannettiin noin 300 metrin mittainen jakso, ainoastaan radan länsipuolelle. Kohteen eteläpään ratakilometrisijainti on noin 116+740, ja pohjoispään noin 117+50. Kohde on hyvin säilynyt ja edustava esimerkki (Kuva 153, Kuva 154). Säilynyt, varttunut metsäympäristö suurine haapoineen luo kohteeseen maisematasolla ajallisen syvyyden vaikutelmaa.

Kilometrin 126 kiviaita

Littalan taajaman eteläpuolelle, Ryyppö-nimisen talon kohdalle, paikannettiin yhteensä noin 180 metriä pitkä jakso kiviaitaa paikalle, jossa ratalinja sivuaa moreenipeitteisen ja metsäisen luoteisreunaa. Ratalinjalla on pieni maaleikkaus. Kiviaitaa paikannettiin yhteensä noin 160 metrin matkalle, ainoastaan radan länsipuolelle, noin ratakilometrivilille 126+260–126+430.

Kiviaita on selvimmin nähtävissä jakson eteläpäässä noin 40 metrin matkalla (Kuva 155). Pohjoispäässään aita hautautuu osin huoltotien penkereeseen, muodostaen ikään kuin tukimuurin sen länsisivulla. Vielä jakson pohjoispäässä on huoltotien sivulla nähtävissä matala katkelma luhistunutta tai osin purettua kiviaitaa. Kilometrin 126 kohde ei ole erityisen hyvin säilynyt.



Kuva 155. Kiviaitaa littalan eteläpuolella, kilometrillä 126. Mikko Itälahti 27.5.2024.

Keikkalan kiviaidat

Erityisen huomattava kiviaitakohde paikantuu littalan asemataajaman pohjoispuolelle, toteuttamatta jääneen Keikkalan asemavarausten kohdalle (ks. Liikennepaikat). Asemavarausta varten lunastettiin noin

400 x 60 metrin kokoinen maa-ala, jota kiinteistörajat edelleenkin noudattavat (pakkolunastuskartta 1874). Rata kulkee varauksen keskellä. Näyttävimmät ja parhaiten säilyneet osuudet kiviaitaa paikannettiin tässä inventoinnissa lähinnä asemavarauksen pohjoispuoliskolle, radan molemmille puolille, suunnilleen ratakilometrivalille 131+650–131+900 (Kuva 156, Kuva 157). Vuoden 1940 ortoilmakuvan perusteella kiviaita mahdollisesti kiersi alun perin koko asemavarauksen. Asemavarauksen eteläosaa ei voitu inventoida kattavasti, sillä maasto on tiheikköisyytensä vuoksi erittäin vaikeakulkuista. Radan länsipuolisten tonttien ja rata-alueen rajapinnassa vallitsee lehtomainen metsäkasvillisuus, kun taas itse asemavarausta peittää suurelta osin alle 10 vuoden ikäinen, tiheä taimivesakko. Vielä tässä inventoinnissa tunnistamatonta kiviaitaa saattaa siis edelleen olla alueen eteläosassa (Kuva 158).



Kuva 156. Keikkala, kiviaitaa radan itäpuolella, asemavaraukseen sisältyvällä kalliomäellä. Järeät, yli 100-vuotiset männyt on hiljattain avohakattu ns. riskipuina. Mikko Itälahti 8.4.2024.



Kuva 157. Kiviaitaa Keikkalan asemavarauksen luoteiskulmassa valokuvattuna asemavarausalueelta, entisen vahtituvan tontilta. Mikko Itälahti 30.5.2024.



Kuva 158. Kiviaitaa Keikkalan asemavarauksen lounaisreunalla. Mikko Itälahti 30.5.2024.

Radan länsipuolella on Keikkalan vanhaa kyläasutusta, ja länsipuoleinen kiviaita muodostaa rajan yksityisten pihapiirien ja rata-alueen välille. Vuoden 1940 ortoilmakuvan perusteella Keikkalan kiviaitoihin liittyy myös yksityistonttien puolelle ulottuvia haaroja. On mahdollista, että kiviaita on yksinkertaisesti antanut naapurustolle esikuvan, joka on innoittanut käyttämään samaa rakennetyyppiä myös tonttien välisinä

raja-aitona. Rataan nähden kohtisuoraa ja rata-alueen ulkopuolelle jäävää muuria havaittiin myös noin kilometrillä 131+400 radan itäpuolella, aiemmin radan tasoristeyksessä ylittäneen kylätien varressa. Lounaiskulmassa muurin sisäpuolelle, entiselle rautatiealueelle, jää myös vahtitupa, joka laajennettuna säilynyt yksityisasuntona.

Sirkankulman kiviaidat

Kuurilan ja Toijalan liikennepaikkojen välillä, Valkeakosken kuuluvan Sirkankulman kyläkunnan kohdalle, paikannettiin hyvin säilynyttä kiviaitaa ratakilometrivälille 139+760–140+50. Kohteen eteläpäässä on kiviaidat radan molemmin puolin noin 200 metrin matkalla (Kuva 159, Kuva 160). Lisäksi hieman ratakilometrin 140 pohjoispuolella, radan itäpuolella, on erillinen, rataan nähden kohtisuora ja noin 30 metrin pituinen fragmentti, joka mukailee paikalla olleen vahtitupatontin pohjoisreunaa ja edelleen voimassa olevaa kiinteistörajaa (Kuva 161). Ilmakuvan 1940 perusteella matala kiviaita on mahdollisesti kiertänyt koko vahtitupatontin (joka oli autio jo tuolloin).



Kuva 159. Kiviaitaa Valkeakosken Sirkankulmassa, ratakilometrillä 139. Mikko Itälahti 30.5.2024.



Kuva 160. Sirkankulma, Valkeakoski. Radan länsipuolen kiviaita on matalampi. Taustalla häämöttää kilometrimerkki 140. Mikko Itälahti 30.5.2024.



Kuva 161. Kiviaidan fragmentti autioituneen vahtituvan tontin pohjoisrajalla, noin ratakilometrillä 140+050. Mikko Itälahti 30.5.2024.

Alavin kipinäaita

Eteläisin muinaisjäännösrekisteriin merkityistä kiviaitajaksoista sijaitsee ratakilometrillä 141, metsäisellä selännealueella Kuurilan ja Toijalan välillä. Muinaisjäännösrekisteriin merkitty jakso sijaitsee radan länsipuolella noin ratakilometrillä 141+030–14+350. Tämä matalahko kiviaidan osuus on verrattain heikosti säilynyt (Kuva 162).

Laserkeilaustulokinnan (Mikko Helminen, Sweco oy) perusteella näyttää myös siltä, että välittömästi muinaisjäännöskohteen ja uuden alikulun pohjoispuolella, sekä myös noin ratakilometrillä 141+720 sijaitsee edelleen kaksi lyhyempää katkelmaa, jota ei ole liitetty mukaan muinaisjäännöskohteeseen. Näitä osuuk-sia ei tämän inventoinnin yhteydessä ehditty tarkistaa maastossa.



Kuva 162. Alavin muinaisjäännösrekisteriin merkityn kiviaitakohteen sortunutta eteläosaa noin ratakilometrillä 141+050. Mikko Itälahti 8.4.2024.

Pöllönmäen kiviaidat

Miltei välittömästi Alavin kiviaitakohteen pohjoispuolelle, Pöllönmäen selänteiden alueelle, paikannettiin radan molemmin puolin selvästi erottuvat jaksot kiviaitaa. Varsinkin itäpuoleinen kipinäaita on näyttävä (Kuva 163). Valkeakosken ja Akaan välinen kunnanraja kulkee Pöllönmäen selänteellä kiviaitakohteen poikki, kääntyen länsipuolisen kiviaidan pohjoispuoliskolla noudattamaan ratakiinteistön rajaa.

Kiviaitojen eteläpää hahmottuu radan molemmin puolin viimeistään noin kilometrillä 142+040. Radan länsipuolisen kiviaidan eteläpää on kuitenkin hieman epämääräinen, sen matala, mahdollisesti sortunut

eteläosa oli inventointihetkellä osin peittyneenä kasvillisuuteen ja sedimentoituneeseen maa-ainekseen. Radan länsipuolinen kiviaita jatkuu pohjoispäästään pellon laidassa ohi varsinaisen metsäalueen noin kilometrilukemalle 142+430. Itäpuolinen kiviaitajakso on noin 100 metriä lyhyempi. Pöllönmäen kiviaidat ovat huomattavan korkeat. Muuriin käytettyjen kivien koko vaihtelee myös suuresti; joukossa on hyvinkin suuria kiviä (Kuva 164).



Kuva 163. Pöllönmäen itäpuoleinen kiviaita hahmottuu rautatiemaisemassa selvästi. Mikko Itälahti 30.5.2024.



Kuva 164. Lähikuvassa Pöllönmäen itäpuolisen kiviaidan pohjoispäästä erottuu käytettyjen kivien suuri kokovaihtelu. Mikko Itälahti 31.5.2024.

Hinkan kiviaita

Toijalan taajaman eteläreunalle Hinkkaan paikannettiin kiviaita noin ratakilometrille 144+600–144+700, radan itäpuolelle. Hinkan kiviaita on matalahko, sen korkeus on arvioilta alle puoli metriä. Radan ja kiviaidan välissä kulkevan huoltotien pengerrin nousee osittain kiviaitaa korkeammalle. Kiviaidan perinteinen miljööyhteys avoimen rata-alueen ja metsän rajapinnassa on säilynyt (Kuva 165).



Kuva 165. Hinkan kiviaitaa Toijalan eteläpuolella. Mikko Itälahti 31.5.2024.

Hollinkallion kiviaitakatkkelma

Noin kilometrille 150+260 paikannettiin pienen, jyrkkäpiirteisen kalliokohouman laitaan, radan itäpuolelle, poikkeuksellisen lyhyt, vain alle 20 metrin mittainen kiviaidan katkelma. Kiviaidan taustalle jäävällä metsäisellä kalliomäellä on suoritettu ns. riskipuiden poistohakkuu, mikä on selvästi heikentänyt kohteen maisemallisia arvoja (Kuva 166).



Kuva 166. Lyhyt kiviaidan katkelma kilometrillä 150. Mikko Itälahti 11.6.2024.

Riitiälän kiviaidat

Viialan ja Lempäälän kuntien rajalle, Viialan Riitiälän kylän länsipuolelle, paikannettiin radan molemmin puolin matalat kiviaidat noin ratakilometrille 158+020–158+190 (Kuva 167, Kuva 168).



Kuva 167. Riitiälän idänpuoleinen kiviaita. Mikko Itälahti 18.6.2024.



Kuva 168. Riitiälän länsipuolinen kiviaita valokuvattuna metsän sisustasta. Mikko Itälahti 18.6.2024.

Ronkionvuoren kiviaita

Erittäin edustava kiviaita paikantuu noin ratakilometrivalille 159+780–159+900, missä ratalinja sivuaa Ronkionvuori-nimisen kohouman luoteislaitaa Lempäälän kunnan eteläosassa. Kiviaita havaittiin vain radan länsipuolella. Jakson pohjoispäässä olevan maaleikkauksen päällä kivilatomus on erittäin säännöllinen ja korkeudeltaan noin metrin (Kuva 169). Eteläosuus, jossa kiviaita on suunnilleen ratapenkereen tasalla, on puolestaan matalampi ja myös muodoltaan epämääräisempi (Kuva 170). Aivan eteläpäästään osin sedimenttiin peittynyt rakenne erottuu epäselvästi.



Kuva 169. Ronkionvuoren kiviaidan pohjoispää maaleikkauksen laella. Mikko Itälahti 19.6.2024.



Kuva 170. Ronkionvuoren kiviaidan eteläpää. Mikko Itälahti 19.6.2024.

Hulauksen kiviaita

Mielenkiintoinen kiviaitakohde sijaitsee Lempäälän Mäkikylässä radan länsipuolella, noin kilometrisijainnilla 163+210–163+380, Hulauksen entisen seisakkeen ja vahtituvan läheisyydessä. Ratalinja sivuaa tällä paikalla Sipilänvuoren selänteen pohjoispäätä. Kiviaitalatomus on varsin matala, mutta jyrä: leveä ja

säännöllisen muotoinen. Ratakiinteistössä on pitkänomainen laajentuma länsipuolella, ja kiviaita tavanomaiseen tapaan noudattaa sitä. Kiviaidassa on näin ollen kaksi 90 asteen käännoästä (Kuva 171). Pohjois-päässään kiviaita yhtyy yksinkertaisen vahtituvan tontin rajaan, muttei kierrä sitä. Ympäristössä on varsin tiheää, vanhaa viljelyasutusta. Ratalinjan lähiympäristöön on kuitenkin kehittynyt voimakas metsän tuntu, joka korostaa kiviaidan historiallisuutta (Kuva 172). Hämeenlinna–Tampere-rataosan kiviaitoihin varsin tyypillisesti liittyvä rakenne, piikkilanka-aita, on poikkeuksellisella tavalla säilynyt. Piikkilanka-aitoja asennettiin 1900-luvun alkupuolella todennäköisesti etenkin metsälaiduntavan karjan pitämiseksi pois radalta.



Kuva 171. Hulauksen kiviaidan muoto noudattaa ratakiinteistössä olevaa laajentumaa. Mikko Itälahti 19.6.2024.



Kuva 172. Hulauksen kiviaidan historiallisuutta korostaa ympäristön metsäinen tuntu. Mikko Itälahti
19.6.2024.

Kuljun kiviaita

Pohjoisin tässä inventoinnissa paikannettu, aiemmin muinaisjäännösrekisteriin merkitsemätön kiviaita paikannettiin Kuljun asemakylän eteläpuolelle, noin ratakilometrisijainnille 173+680–174+860 (Kuva 173). Sijainti on tyypillinen: laakealla selänteellä sijaitseva ratalinjan maaleikkaus. Kiviaita on hyvin säilynyt, mutta huoltotien rakentamisen yhteydessä maaleikkausta on avarrettu, mikä muutamien kohdin on johtanut leikkauksen eroosioon. Kiviaita havaittiin ainoastaan radan itäpuolella. Mahdotonta ei ole sellaisen löytyminen myöskään länsipuolelta, jossa maaleikkaus on korkeampi. Länsipuolisen leikkauksen lakialuetta kuitenkin peittää sakea tiheikkö, eikä aluetta tässä yhteydessä inventoitu sen vaikeapääsyyden vuoksi.



Kuva 173. Kuljun kiviaitaa. Mikko Itälahti 22.7.2024.

Mahdolliset peitetyt kiviaidat: Junkkari ja Moisio

Toijalan asemanseudun pohjoispuolelle, noin kilometrivälille 149+430–149+650 paikannettiin todennäköinen kiviaita, joka jostakin syystä on peitetty soralla (Kuva 174). Soran joukossa erottuu tyypillistä rata-sepelikiveä, mutta myös selvästi hienojakoisempaa ainesta. Paikka on kiviaidalle tyypillinen, metsäisen selänteen lakialue. Paikalla näkyvän soraharjanteen yläpinnasta nousee muutamissa kohdin esiin kiviaidoille tyypillisiä, halkaisijaltaan noin 30 cm luokkaa olevia kiviä, mikä tukee oletusta soran alle jääneestä kiviaidasta. Samassa kohtaa on radan länsipuolella ilmeisesti meluesteeksi koottu maavalli.

Toinen vastaava, sijainniltaan ja mittasuhteiltaan kiviaitaa läheisesti muistuttava maavalli, myös mahdollinen peitetty kiviaita, paikannettiin myös Moisio entisen laiturivaihteen pohjoispuolelle Lempäälään, radan itäpuolelle, kilometrille 168+800–168+80.



Kuva 174. Mahdollinen peitetty kiviäitä kilometrillä 149. Mikko Itälahti 13.6.2024.

Muinaisjäännösrekisteriin entuudestaan merkityt kipinäaitakohteet Lempäälän pohjoispuolella

Muinaisjäännösrekisteriin on Lempäälän pohjoispuolelta merkitty kattava joukko kiviäitakohteita. Näille yhteistä on, että ne sijaitsevat 1960-luvun lopun oikaisuissa käytöstä pois jääneiden ratalinjan kaarteisten osuuksien varrella. Poutiainen & al. (2011) havaitsivat Vanattarantien pohjoispuolella, itään nykyisestä ratalinjasta kaartaneen osuuden varrella kaksi kiviäitaa, jotka on merkitty muinaisjäännösrekisteriin nimillä Ylämäki 1 ja Ylämäki 2.

Sääksjärven eteläpuolelta muinaisjäännösrekisteriin on merkitty neljä erillistä kiviäitakohdetta entisten ratalinjojen varrelta. Nämä sijaitsevat nykyisen radan länsipuolella Maariansuon alueella (Kuva 175; ks. myös alaluku Kaarteet ja oikaisut) sekä nykyisen radan itäpuolella, Höytämön asuinalueella. Kohteet on inventoitu 2019–2023. (Kiinteä muinaisjäännös: Maariansuo). Sääksjärven pohjoispuolella, Multivuoren juurelle on paikannettu nykyisen (alkuperäisen) ratalinjan varteen yhteensä neljä erillistä kiviäidan katkelmaa, jotka on merkitty muinaisjäännösrekisteriin ilmeisesti vuonna 2017.

Tampereen kaupunkikunnan puolella, ratakilometrin 180 alussa, on radan itäpuolella muinaisjäännösrekisteriin merkitty kiviäitakohde (Kiinteä muinaisjäännös: Arranmaanoja). Kiviäitä rajaa vastaavalla tavalla osittain sisäpuolelleen autioituneen vahtitupatontin kuin tässä inventoinnissa havaitussa Sirkankulman kohteessa (Kuva 176).



Kuva 175. Maariansuon muinaisjäännöksenä suojeltua kiviaitaa vanhan ratalinjauksen varrella. Mikko Itä-lahti 22.7.2024.



Kuva 176. Arranmaanojan vahtitupatonttia kiertävää kiviaitaa. Vahtitupatonttia peittää sankka vesakko. Mikko Itälahti 22.7.2024.

Arranmaanojan ja Tampereen taajama-alueen välimaastoon jää vielä 2015 inventoitu Peltolammin kiviaitakohde, johon kuuluu yhteensä viisi erillistä osuutta ratakilometrien 180+400–181+250 välillä (Kiinteä muinaisjäännös: Peltolammin kipinäaidat, 2015). Myös tässä paikalla alkuperäisessä ratalinjassa ollutta

kaarretta on hieman loivennettu siirtämällä ratalinjaa itään. Kiviaitaa on jäljellä vanhan ratalinjan ulko-kaarteeseen (lännen) puolella. Mahdollisesti itäpuolella ollut kiviaita on tuhoutunut nykyistä ratalinjaa rakennettaessa.

8 Ratalinja

8.1 Ratainfrastruktuurin historiallinen kehitys

Kiskot ja päällysrakenne

Tekniset yksityiskohdat rataosien kiskotuksen ja päällysrakenteen kehityksestä on kuvattu muun muassa VR:n 25-vuotishistoriikeissa. Tässä tiivistelmässä kuvataan lyhyesti Riihimäki–Tampere-rataosuuden kehitys perinteisestä puupölkyn, raidesoralla ja lyhyillä kiskoelementeistä toteutetusta rautatiestä nykyiseksi pääradaksi.

Sekä (Helsingin–) Riihimäen–Hämeenlinnan että Hämeenlinnan–Tampereen rataosan alkuperäiset kiskot olivat valurautaisia, 21 englannin jalan (noin 6,4 metriä) pituisia. Hämeenlinnan radan alkuperäiset kiskot painoivat 32,3 kiloa metriä kohti ja vastaavasti Tampereen rataosan 31,25 kg/m (SVR 1916: 8). Rauta- ja terästuotteiden alkuperä osoittaa rautatietekniikan kytkökset teollisen vallankumouksen ydinalueille: Kiskot kummankin ratahakkeen tarpeisiin valmistettiin Englannissa ja kuljetettiin Suomeen meritse (ibid.). Valurautakiskoja esimerkiksi Hämeenlinnan–Tampereen rataosalle valmistettiin Englannin Middlesbrough:ssa, Walesissa (Ebbw Vale, Nanty Glo) ja ratanauvoja ja sidepultteja Belgiassa (Moranvelz) (Åbo–Tammerfors... 1877: 28–29).

Mäntypuiset ratapölkkyt saatiin pääosin ostamalla radan lähiympäristön tilallisilta, joissain tapauksissa myös valtiolle hankituilta metsäpalstoilta. Hämeenlinnan–Tampereen radan pölkkyjen hankintaa voitiin myös tehdä jo olemassa olevien ratojen mahdollistamana kauempaakin; muun muassa Hangon–Hyvinkään radan Korven ja Harjussoraa raiteen tukikerrokseen ja sorastamiseen otettiin radan leikkaamista harjujaksoista ainakin Turengissa, Kerälänvuoresta Parolassa, Toijalan eteläpuolelta Ilomäestä ja Tampereen Sorinharjusta. Pengertäyttöihin taas käytettiin myös maaleikkauksista saatavia, tekniseltä laadultaan hyvinkin vaihtelevia massoja (Åbo–Tammerfors... 1877).

Valurautakiskot koko Helsinki–Tampere-osuuden pääraiteessa vaihdettiin vuosina 1876–1898 teräksisiin, 30 kg metriä kohti painaviin K30-kiskoihin (VR 1916: 8, 28–29). K30-tyypistä tuli koko rataverkon yleisin

kisko 1960-luvulle asti (VR 1987: 105). Riihimäen–Tampereen rataosuuden liikenteellisestä merkityksestä kuitenkin kertoo, että kiskotuksen vaihto järeämpiin K43 -kiskoihin valmistui jo 1929–1936 (VR 1937: 311).

Ratojen sepelöinti Suomessa alkoi systemaattisesti vasta 1950-luvulla. Koko Helsingin–Tampereen rata-osa saatiin sepelöityä vuoteen 1961 mennessä (VR 1962: 131). Vuonna 1965 aloitettiin Riihimäki–Hämeenlinna-osuuden kiskonvaihto nykymittapuulla verraten kevyistä K43-kiskoista K54-kiskoihin (VR 1987: 106–107.). Samassa yhteydessä molemmat raiteet saivat betonipölkkyt ja myös kiskot hitsattiin jatkuviksi (ibid.: 108). K54-kiskot Toijalan–Tampereen välille oli asennettu jo 1959–1960. Betonipölkkyt ja yhteen hitsatut kiskot koko rataosuudelle saatiin nähtävästi 1960-luvun puolivälin jälkeen. Raskaimmat K60-kiskot radalla oli vuoteen 1987 mennessä (VR 1987: 104).

Rataosaa perusparannettiin 1960-luvulta alkaen suurempia nopeuksia silmällä pitäen, mikä osaltaan heijastelee rautatiepolitiikan muuttuneita tavoitteita. Käsitys rataverkon jakautumisesta pääratoihin ja sivuratoihin oikeastaan virallistettiin vasta 1964 työnsä aloittaneen, rataverkon kehittämistä ja sen tavoitteita selvittäneen toimikunnan myötä. Suomen suurimpien asutuskeskusten väliseen yhteyteen ja koko maan etelä-pohjoissuuntaiseen runkorataan lukeutuvana Riihimäki–Tampere-osuus lukeutui itseoikeutetusti luokkaan 1, jossa koko osuuden tavoitenopeutena oli vähintään 140 km/h (VR 1987: 101–102). Tavoite-nopeuteen tosin päästiin vasta tasoristeysten poiston valmistuessa 1990-luvulla (Ibid.: 108).

Kaksiraiteistaminen

Suomen vilkkaimman rataosuuden kaksiraiteistaminen heijastaa liikenteen kasvua. Kaksoisraide Helsingistä Riihimäelle oli valmistunut jo 1910. Riihimäen pohjoispuolella kaksiraiteistaminen eteni ensi vaiheessa Tampereelta etelän suuntaan Tampereen kaupunkiseudullisen paikallisliikenteen kasvun myötä. Ensimmäinen osuus valmistui 1933 Tampereen eteläpuolelle, Sääksjärven ja Tampereen ja välille (VR 1937: 143). Alkuvaiheen tavoitteena oli nimenomaan Toijalan eteläpuolta selvästi vilkkaamman Tampereen ja Toijalan välisen osuuden kaksiraiteistaminen, mutta työ hidastui sotavuosien myötä. Kaksoisraide Tampereelta etelään ulottui vuoteen 1944 mennessä Kuljuun, Lempäälään 1947, ja Lempäälästä Toijalaan 1953. Kaksoisraiteen saaminen koko Riihimäen–Tampereen osuudelle sisältyi vuoden 1947 alussa valmistuneeseen ohjelmaan, johon sisältyi ensi vaiheessa niinikään osuus Riihimäki–Kouvola (VR 1962: 132).

Keisarillisessa käskykirjeessä 4.3.1857 oli kaukonäköisesti edellytetty, että Helsingin–Hämeenlinnan rata tuli pengertää valmiiksi kahta kiskoparia varten, mutta toistaiseksi asennettaisiin vain yksi (Turpeinen 2003: 31). Kaksoisraide Riihimäen–Hämeenlinnan osuudelle alkoi rakentua vasta satakunta vuotta myöhemmin. Tämän inventoinnin puitteissa ei selvinnyt, soveltuiko vuodelta 1862 periytyvä pengertäyttö vielä kaksoisraiteen pohjaksi, vai jouduttiinko maamassoja laajasti vaihtamaan esimerkiksi routimisen vuoksi. Päällysrakenteeksi joka tapauksessa vaihtui tässä vaiheessa sepeli. Kaksoisraide ulottui Riihimäeltä Ryttylään asti lokakuussa 1955, Leppäkosken sillalle joulukuussa 1956, ja lokakuussa 1958 Hämeenlinnaan. Toijalan suunnasta kaksoisraidetta saatiin jatkettua Kuurilaan asti kesällä 1959. Hämeenlinnan–

Kuurilan väli valmistui viimeisenä, vuoden 1960 aikana (VR 1962: 133). Toijalan eteläpuolella kaksoisraide-työ ja sepelöinti toteutettiin samanaikaisesti niin, että ensin avattiin liikenteelle uusi, jo valmiiksi sepelitukikerroksella ja K54-kiskoilla toteutettu raide, jonka jälkeen vanha raide sepelöitiin ja kiskotettiin raskaammilla kiskoilla (VR 1962: 133).

Sähköistys, viestintäinfrastruktuuri ja turvalaitteet

Sopimus Riihimäki–Tampere-rataosan sähköistämisestä tehtiin 4.12.1970. Sähköliikenne Riihimäeltä Toijalaan alkoi 1.3.1974 ja Toijalasta Tampereelle (ja edelleen uutta oikorataa Seinäjoelle) 3.3.1975 (VR 1987: 226–228). Nykypäivänäkin leimalliset maisematason pääpiirteensä – kaksi raidetta, sepelitukikerros ja sähköistys – päärata sai siis 1970-luvun puoliväliin mennessä (Kuva 177).



Kuva 177. Pääradan nykytilaa tyypillisimmillään kilometrillä 84. Osuus Riihimäen ja Hämeenlinnan välillä kaksiraiteistettiin 1955–1958 ja sähköistettiin 1970–1974. Kuva-alan keskivaiheilla toimi Kelhän seisake vuosina 1958–1977. Mikko Itälahti 6.5.2024.

Ennen sähköistyksen aikakautta rautatiemaiseman leimallinen elementti olivat avojohtoiset lennätin- ja puhelinlinjat. Lennätinlinjan rakentamisesta Helsingin–Hämeenlinnan radalla tehtiin sopimus 1861 Siemens & Halske -yhtiön kanssa (SVR 1916: 8). Sama yhtiö toimitti lennättimen myös Hämeenlinnan–Tampereen rataosan varten; tällä osuudella linja oli valmiina jo vuoden 1874 alussa. (Åbo–Tammerfors... 1877: 35). Morselennätin rautateiden viestiliikenteessä sai 1900-luvun alkuvuosikymmeninä rinnalleen puhelimen, ja määräys lennättimen käytöstä junanlähettämisessä poistettiin 1943 (VR 1962: 206). Maisemallisesti muutos ei vielä ollut merkittävä; radan varressa näkyvä viesti-infrastruktuuri koostui edelleenkin avojohtoisesta viestilinjasta.

Avojohtolinjoja alettiin korvata maakaapeleilla 1950-luvun lopulla; vuoteen 1960 mennessä viestijohdot oli kaapeloitu jo Lempäälän ja Tampereen välisellä osuudella (VR 1962: 208). Muutos koko rataosalla lie-
nee tapahtunut 1960-luvun peruskorjausten yhteydessä. Ajallisesti samanaikainen kehityskulku on myös rautateiden oman puhelinverkon automatisointi, joka valmistui koko Helsinki–Tampere-osuudella jo 1968 mennessä (VR 1987: 203 – 205). Automaattinen linjasuojastusjärjestelmä Riihimäen ja Tampereen välille valmistui ilmeisesti 1960-luvun alkupuolella (VR 1987: 190–191).

Tasoristeyksiä varustettiin varoituslaittein ja -merkein järjestelmällisesti oikeastaan vasta 1929 annetun ohjeistuksen myötä. Tuolloisissa ohjeissa nimenomaisesti kiellettiin automaattisten puomilaitosten rakentaminen. Niissä tapauksissa, joissa tasoristeysten turvallisuuden katsottiin edellyttävän puomeja tai veräjiä, oli paikalla oltava henkilökuntaa vartioimassa (VR 1937: 350–351). Automaattisia ääni- ja valovaroituslaitteita kuitenkin rakennettiin useisiin tasoristeyksiin varsinkin 1950-luvun aikana (VR 1962: 203). Automaattisia puolipuumilaitteistoja alettiin asentaa tasoristeyksiin vuodesta 1962 alkaen (VR 1987: 194–195; Kuva 178). Kuitenkaan puolipuumilaitteistotkaan eivät kokonaan estä onnettomuuksia, ja viimeisin vaihe turvallisuuden parantamisessa on ollut ajoneuvoliikenteen tasoristeyksien täydellinen korvaaminen ali- ja ylikuluin. Riihimäki–Tampere-osuudella tasoristeyksien poistoa on toteutettu ohjelmallisesti 1980-luvun loppupuolelta alkaen aina 1990-luvun loppupuolelle (VR 1987: 108; historialliset peruskartat). Kuva 178 esittämä Kuurilan tasoristeys korvattiin alikululla vuonna 1994.



Kuva 178. Puolipuumilaittein varustettu tasoristeys Kuurilassa juuri käyttöön otettuna. Taustan kaksois-
vahtitupa on säilynyt (ks. luku Liikennepaikat). Onni Lehtonen /VR 26.11.1965. (SRM / Vr1: 12534).

8.2 Kaarteet ja oikaisut

Helsingin–Hämeenlinnan radan linjaus sai lopullisen muotonsa noin 1855–1856 Knut Stjernvallin työn myötä. Pohjalla olivat toki 1840-luvun suunnitelmat hevosrautatiestä, mutta juuri Stjernvallin työn myötä ratalinjaus esimerkiksi Riihimäen asemanseudulla asettui nykyiselle paikalleen; hevosrautatieä oli aiemmin suunniteltu kulkemaan hieman lännempää Herajoen laakson kautta, jonne yhteys sijoittui vanhemmissa kanavasuunnitelmissakin (Långprofil öfver jernvägen... 1857; Hoffrén & Penttilä 1978: 87). Merkittävää on, että Suomen ensimmäisellä rautatiellä kaikki kaarteet tehtiin hyvin loiviksi: Niiden säteet olivat vähintään 6 000 ruotsin jalkaa (noin 1 800 metriä; Långprofil...). Nykyisillekin, 160–200 km/h nopeuksille soveltuvan geometriansa ansiosta Helsingin–Hämeenlinnan rataosuus kulkee edelleen kokonaan alkupe-
räisellä linjauksellaan.

Hämeenlinnan–Tampereen rataosan linja hahmoteltiin enimmäkseen jo Alfred Wasastjernan 1862 valmistuneiden suunnitelmien mukaisesti; näistä poikettiin merkittävimmin vain muutamien paikoin, lähinnä Sääksjärven tienoilla, kustannussäästöjä etsittäessä, sekä Tampereen ratapihan osalta (Tavastehus–Tammerfors... 1869; Åbo–Tammerfors... 1877: 62–63, 81–83). Radan linjausperiaatteista säädettiin alun perin muun muassa, että sallittu maksiminousu suoralla radalla tai säteeltään korkeintaan 5 000 jalan² (noin 1 500 m) kaarteissa sai olla 1/100 tai 10 promillea, ja se sai jatkua korkeintaan kolme virstaa, jonka jälkeen oli tultava vähintään 500–700 jalan suora osuus ennen seuraavaa kaarretta. Myös suoran keskelle tulevien "murtokaarteiden" hyväksyttävä säde oli minimissään sama noin 600 metriä (2 000 jalkaa) Asemien tulokaarteissa voitiin pakottavasta tarpeesta sallia 450 metrin (1 500 jalkaa) säde (ibid.: 59).

Hämeenlinnan–Tampereen osuus rakennettiin siis selvästi ensimmäistä rataosaa kustannustietoisemmassa hengessä. Sen suurin tavanomaisesti sallittu kaarresäde – 2 000 ruotsin jalkaa – oli vain kolman-
nes Helsingin–Hämeenlinnan rataosan jyrkimmästä sallitusta kaarteesta. Kokonaiskustannus kilometriä kohden jäikin noin neljänneksen Helsingin–Hämeenlinnan rataa alhaisemmaksi, huolimatta vaikeammasta maastosta. Hämeenlinnan–Tampereen ratalinjastakin tuli geometrialtaan melko suora verrattuna joihinkin myöhemmin rakennettuihin ratoihin – suoran osuus oli alun perin 65 %, ja ylivoimainen enemmistö kaarteista oli ajan mittapuulla hyvin loivia, säteeltään vähintään 4 500 jalkaa (noin 1 350 metriä; Åbo–Tammerfors... 1877: 62). Lempäälän ja Tampereen välisellä osuudella kuitenkin yli puolet linjapituudesta tuli kaarteeseen (ibid.: 84–85).

Lempäälän pohjoispuolen verraten kaarteista ratalinjaa alettiin oikoa 1960-luvun alkupuoliskolla, aikakaudella keskeisiksi nousseiden nopeuttamistavoitteiden mukaisesti ja rataosan jo ennakoitavissa olleen sähköistämisen alla. Rataosien perusparannuksia koskevien linjausten mukaan ensimmäisen luokan

² Rakennuskertomuksessa lukee tässä kohtaa luku 500 jalkaa, mutta kyseessä on ilmeisesti ladontavirhe. Tekstin kokonaisuuteen nähden järkeenkäypä luku olisi juuri 5000 jalkaa (Åbo–Tammerfors–Tavastehus jernväg 1877: 59). Ruotsin jalka oli 29,69 sentti-metriä.

ratojen tavoitenopeus, vähintään 140 km/h, edellytti korkeintaan 1 600 metrin kaarresädettä (VR 1987: 103–104).

Oikaisujen myötä hylätyt alkuperäisen ratalinjan fragmentit leikkauksineen, pengertäytöineen ja rumpuineen ovat monissa tapauksissa muuttuneet alemman tieverkon pohjiksi, toisinaan metsittyneet kokonaan. Kiskotus ja myös päällysrakenne on usein poistettu. Vanhat linjan pengerrunon katkelmat ovat kuitenkin paitsi mielenkiintoisia todisteita rataverkon kehityksestä ja sen muuttuvista tavoitteista, myös todennäköisesti parhaiten säilyneitä esimerkkejä radan alkuperäisestä rakenteesta, sillä alkuperäisten ratapenkereiden säilyminen nykyisillä linjoilla on epäselvää. Routivia maamassoja on vaihdettu 1960-luvulta alkaen tarpeen mukaan varsin syvältäkin, mikä on tarkoittanut käytännössä tarkoittanut pengerrunon korvaamista uudella. Peruskorjausten myötä nykyisellä linjalla näkyviä ratapenkereitä on joka tapauksessa korotettu ja levitetty.

Vanattaran ja Kuljun–Sääksjärven oikaisut

Lempäälän pohjoispuolella, Sääksjärven ylängöllä, rata oli linjattu kalliroleikkausten välttämiseksi pitkien pienten ylänköjärvien ja niiden laskupurojen laaksoja. Linjan maastoon sovittamisessa oli käytetty useamminkin paikoissa lähes suurimpia sallittuja, 2 000–3 000 jalan, eli noin 600–900 metrin kaarresäteitä (Pituusprofiili 1881).

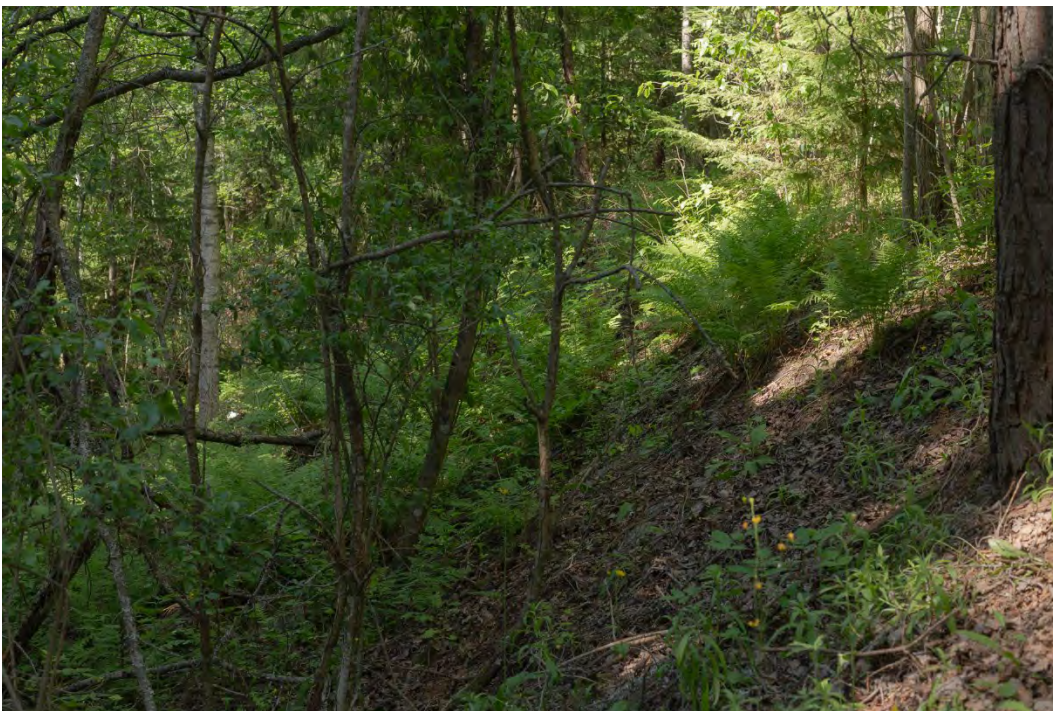
Ns. *Vanattaran oikaisu* Lempäälän ja Kuljun välillä, ratakilometreillä 171+500–172+800 valmistui 1965–1967. Aikakauden teknisen kehityksen näkymistä kertoo puhuttelevasti, että oikaisu tehtiin, vaikka rata-linja oli vasta 1944–1947 kaksiraiteistettu ja 1950-luvun lopulla sepelöity ja varustettu raskaammin K54-kiskoin.

Alkuperäisellä ratalinjalla olleista kaarteista eteläisempi, nykyisen ratalinjan länsipuolelle jäänyt, oli säteeltään noin 740 metriä (2 500 jalkaa; Pituusprofiili 1881). Kaarre oli tehty ratalinjan johtamiseksi Moisionjoen laakson rinteeseen suuntaisesti ja siten suuren pengertäytön välttämiseksi (Peruskarttalehti 212307, 1954). Pohjoisempi kaarre nykyisen ratalinjan itäpuolella oli taas säteeltään noin 900 metriä (3 000 jalkaa) (Pituusprofiili 1881; Kuva 179). Se oli tehty mäenkohouman kiertämiseksi ja siten leikkauksen välttämiseksi. Silti alkuperäisellä linjalla oli pohjoiskaarteessa kuitenkin kohtalaisen huomattava pengertäyttö (Kuva 180).

Penkereen alittaa myös kaksi alkuperäistä, kaksoisraidetoissa 1944–1947 jatkettua kivirumpua (ks. alaluku Kivirummut). Entisen linjan vartta seuraa itäpuolella hyvin säilynyt, kiinteänä muinaisjäännösrekisteriin merkitty kiviaita (Kiinteä muinaisjäännös: Lempäälä, Ylämäki 1 ja 2; ks. luku Kiviaidat).



Kuva 179. Vanattaran oikaisun pohjoisempaa osuutta. Mikko Itälahti 27.6.2024.



Kuva 180. Alkuperäisen pengerrunгон luiskaa Vanattaran oikaisun pohjoisosalla. Ratalinja kulki penkereellä vuoteen 1967 asti. Mikko Itälahti 27.6.2024.

Lempäälän pohjoispuolen ylänköalueella radanrakentajille omia haasteitaan aiheuttivat myös laaksojen suo- ja vesistöpainanteet, ja kustannussyistä myös suuria täyttöjä pyrittiin välttämään (SVR 1916: 41). Wastjernan 1862 suunnittelemaan ja keisarin helmikuussa 1874 vahvistamaan ratalinjauksen reitti kulki Kortejärven laakson, Kortejärvenrotkon, kautta Sääksjärven eteläpäähän, josta sen oli määrä kulkea

järven yli noin 600 metrin mittaisella ja 15 metrin korkuisella penkereellä. Kustannussäästöjä etsittäessä linjausta tarkistettiin vielä rakennusvaiheessa, ja johdettiin se kaartamaan pitkin järven itärantaa (Tavastehus–Tammerfors... 1869; Åbo–Tammerfors–Tavastehus jernväg 1877: 7, 83). Tämä kuitenkin muun muassa tarkoitti, että Kortejärven itäpuolinen kohouma oli kierrettävä itäpuolitse; Maariansuon kohdalla, Kortejärven eteläpuolella, linja taas puolestaan kaartui kohti länttä mukailemaan suoalueen laitaa, ilmeisesti, jotta vältettäisiin syvä pengertäyttö pehmeikön keskiosan poikki (Peruskarttalehti 2123 08, 1953). Suoalueilla pengertäyttöjä pohjustettiin upottamalla risukimppuja.

Maariansuon ja Sääksjärven välille syntyi kartalla loivan S-kirjaimen peilikuvaa muistuttava linja, jossa eteläisempi, länteen kaartuva osa Maariansuolla oli säteeltään noin 740 metriä (2 500 jalkaa) ja pohjoisempi kaarre itään, Kortejärven kohdalla, nykyisen ratalinjan itäpuolella noin 900 metriä (3 000 jalkaa). Sääksjärven rannalla, myöhemmin perustetun aseman kohdalla oli vielä kaksi lyhyempää, mutta tiukempaa 600 metrin (2 000 jalkaa) säteistä kaarretta (Pituusprofiili 1881).

Pitkähkö ns. Sääksjärven oikaisu, noin viiden kilometrin mittainen uusi linjaosuus Maariansuon ja Sääksjärven valmistui syksyllä 1965 (VR 1987: 107). Osuus korvasi kaikki edellämainitut neljä Sääksjärven eteläpuolella ja järven rantamilla sijainnutta kaarretta. Eteläpäässään oikaisu alkoi heti Ahostenjärven pohjoispuolelta, ja on osittain muuttunut tielinjaksi (Kuva 181). Maariansuon alueella entinen ratalinja on hylätty (Kuva 182).



Kuva 181. ns. Sääksjärven oikaisun eteläpää. Päärata kulki tien paikalla vuoteen 1965 saakka. Mikko Itälahti 22.7.2024.



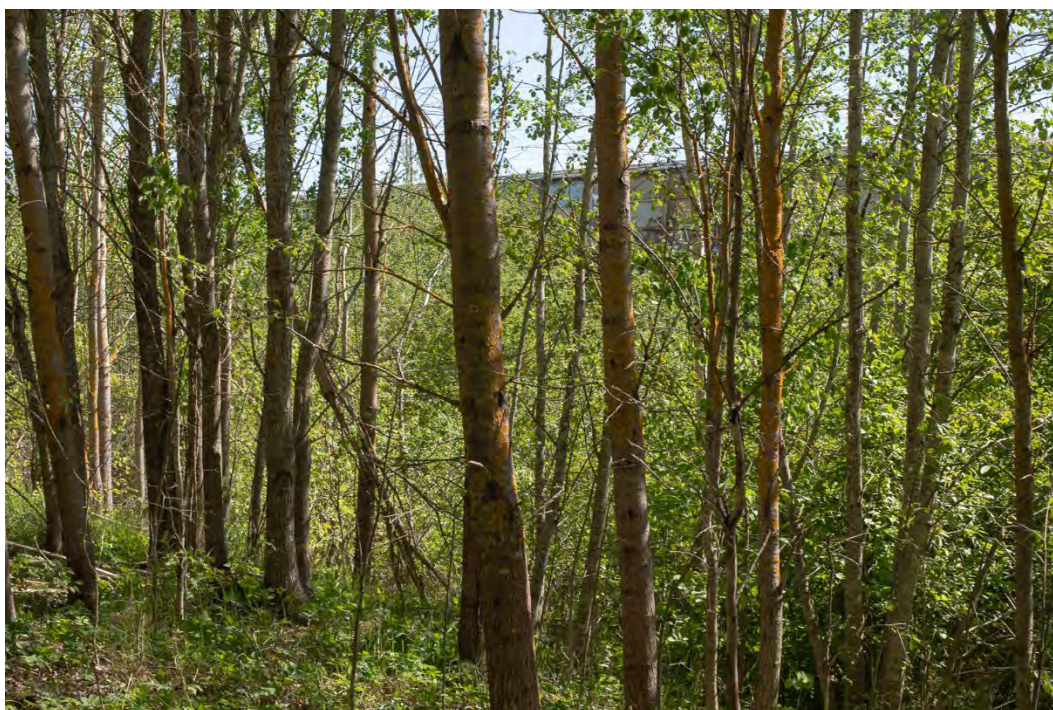
Kuva 182. Metsittynyttä pääradan linjaa Maariansuolla Lempäälässä. Hylätyn osuuden molemmilla puolilla on muinaisjäännösrekisteriin merkittyä, suojeltua kiviaitaa. Mikko Itälahti 22.7.2024.

Oikaisuja 1990- ja 2000-luvuilla: Ihalempi, Hollo ja Peltolammi

Päärataa peruskorjattiin uudemman kerran 1990-luvun lopussa ja 2000-luvun alussa. Tällöin oikaistiin edelleen suorien keskellä olleita loivahkoja, säteiltään noin 1 200 metrin kaarteita, sekä joitain jyrkempiäkin kaarteita, jotka kuitenkin olivat olleet pääosin riittäviä 1960-luvulla käyttöön otetulle 120 km/h nopeustasolle. Huomattavia oikaisuja, jotka liittyvät pääradan viimeisimpään korjauskierrokseen, ovat Ihalemmen oikaisu Parolan pohjoispuolella, Hollon oikaisu Lempäälässä sekä teknisesti erikoislaatuinen Peltolammin oikaisu Sääksjärven pohjoispuolella. Näiden lisäksi vähäisempiä, 4 000 ja 5 000 Ruotsin jalan (1 200–1 500 metriä) kaarresäteiden loivennuksia on tehty myös ainakin kilometrillä 144 Toijalan eteläpuolella ja kilometrillä 155 Viialan pohjoispuolella.

Ihalemmen oikaisu sijaitsee Kerälänharjun eli Kerälänvuoren leikkauksen pohjoispuolella. Rataleikkaus poikki entisestä Kalvolan kunnasta Hämeenlinnan kautta Janakkalaan kulkevan luode-kaakkoisuuntaisen harjujakson oli alun perin ollut eräs suuritöisimmistä rakennuskohteista Toijalan eteläpuolella (Åbo – Tammerfors... 1877: 62–63). Harjujakso leikkaa radan erittäin loivassa kulmassa, ja todennäköisesti leikkauksen lyhentämiseksi ratalinjan kulmaa suhteessa harjujaksoon kasvatettiin, johtamalla se kaarteeseen kohti länttä. Leikkauksen länsipuolella linjaus kuitenkin vaati vastakaarten pohjoiseen, joka johti ratalinjan Ihalemmen historiallisen kylämäen pohjoispuolitse. Nämä Ihalemmen alkuperäiset kaarteet olivat verraten loivia; eteläisempi oli säteeltään noin 1 800 metriä (6 000 Ruotsin jalkaa) ja pohjoisempi hieman jyrkempi, säteeltään noin 1 200 metriä (4 000 Ruotsin jalkaa).

1990-luvun lopun peruskorjaustöissä molempia kaarteita loivennettiin edelleen linjaamalla rata uudelleen noin kilometrivälillä 117+800–119+350. Maastokartassa vuodelta 1998 rata kulkee vielä alkuperäisellä linjalla. Nykyinen ratalinja siirtyi Ihalemmen kylän itäpuolella maksimissaan noin 40–50 metriä etelään, ja alkuperäistä, pohjoisempaan kaarreosuuteen kuulunutta ratarunkoa on nähtävissä noin 600 metrin matkalla selvästi erillisenä jäänteinä nykyisen linjan pohjoispuolella. Osuudella on säilynyt myös yksi alkuperäinen kivirumpu, jota on pohjoispuoleltaan jatkettu betonisella lisäosalla Hämeenlinna–Toijala-osuuden 1960 valmistuneen kaksiraiteistamisen yhteydessä. Historiallisessa ortoilmakuvassa vuodelta 2003 oikaisu on vastikään valmistunut, päätellen vielä kasvillisuuteen peittymättömistä maansiirtotöiden jäljistä (Historialliset ortoilmakuvat 2003). Keväällä 2024 vanha linjaosuus oli jo nuoren, tiheän koivu- leppä- ja mäntypuuston valtaama (Kuva 183). Myös vanhan ja uuden linjauksen väliin jäänyt ruderaattikaistale on metsittymässä.



Kuva 183. Ihalemmen oikaisua. Näkymä etelään alkuperäiseltä ratalinjalta. Taustalla tavarajuna umpivuonuineen nykyisellä linjalla, noin 40–50 metrin päässä. Mikko Itälahti 23.5.2024.

Lempäälän pohjoispuolella Hollossa ratalinja johdettiin pitkin niemimaata, jonka ympäri Vanajaveden laskureitti – Herralankoski ja Kuokkalankoski – kiertää pohjoispuolitse. Vesistön ylitys oli Aulangon jälkeen toiseksi vaativin Hämeenlinna–Tampere-osuudella. Ilmeisesti lähinnä vaadittavan sillan lyhentämiseksi ratalinja johdettiin ylittämään Kuokkalankoski sen kapeimmasta kohdasta mahdollisimman kohtisuorassa. Sillan molemmille puolille tuli säteiltään jyrkimmät sallitut, noin 600 metrin (2 000 jalan) kaarteet (Pituusprofiili 1881; peruskarttalehti 2123 07, 1954).

Radan nopeuttamistavoitteiden myötä myös suunnitelma Hollon oikaisusta nousi esiin vuoden 1990 tienoilla. Hollon ja Hakkarin paikallisjunaseisakkeiden ympäristöön oli noussut 1940-luvun lopulta alkaen

huomattava omakotiasutuksen keskittymä. Suunnitelmat rataoikaisusta varsin tiheästi asutulla alueella saivat asukkaiden parissa odotetun kriittisen vastaanoton (HS 12.8.1996; Mäkelä 2011: 45. 47). Yhteensä yhdeksän rakennusta – omakotitaloja, yksi rivitalo ja muutama joenrannan huvila – jäivät 2002 valmistuneen rataoikaisun alle (Peruskarttalehti 2132 07, 1998).

Sääksjärven seudun linjamuutoksiin liittyy myös Peltolammilla, kilometrivälillä 180+500–182+0 tehty oikaisu 2000-luvun alussa. Alkuperäinen ratalinja Sääksjärveltä pohjoiseen kulki pitkin Arranmaanojan, Sääksjärven laskuojan, laaksoa Peltolammin länsipuolelle. Ratalinjaus Peltolammin soistuneen lounaispään poikki noin 300 metrin matkalla vaati suurimman toteutuneen pengertäytön koko ratalinjalla. Silti tällekin osuudelle tuli peräkkäin kaksi verraten jyrkkää, säteeltään 3 000 Ruotsin jalan (noin 900 metriä) kaarretta, ilmeisesti, jotta ratalinjaa saatiin siirrettyä länнемmäs, kohti laakson reunamia, ja siten vältettyä vieläkin syvempi pengertäyttö pehmeikön keskiosan poikki.

Viimeisimpien perusparannusten yhteydessä Peltolammin rantapehmeikön poikki rakennettiin 294 metriä pitkä maasilta, jonka avulla kaarretta saatiin oikaistua (Kuva 184). Maasilta valmistui vuonna 2000 (Väyläviraston taitorakennerekisteri). Alkuperäinen ratalinja on säilynyt yksityistienä, ja sen länsipuolisen maaleikkauksen laella on muinaisjäännöksenä suojeltu kiviaita.



Kuva 184. Peltolammin lounaispään rantapehmeiköllä päärata kulkee maasillalla. Näkymä alkuperäiseltä, lähemmäs kovaa maapohjaa rakennetulta ratalinjalta, joka on säilynyt yksityistienä. Mikko Itälahti 22.7.2024.

9 Kulttuurihistoriallisesti merkittävät taitorakenteet

9.1 Suuret sillat

Leppäkosken ratasilta

Puujoen silta Leppäkoskella, Vanajaveden reittivesistön eteläpäässä, oli Helsingin Tikkurilan osuuden Vantaanjoen sillan ohella toinen suuri siltatyökohde Helsinki–Hämeenlinna-rataosuudella. Molempia näitä siltoja suunniteltiin aluksi puurakenteisiksi, mutta vuoteen 1959 mennessä päätettiin tilata siltapaikoille suoraan pitkäikäisemmät rautajänteet (Berättelse... 1859: 1).

Leppäkosken siltapaikan ensimmäinen jänne oli Englannista tilattu keittorautainen, laatikonmuotoinen pääjänne. Jokitörmien savikkoinen maaperä tuotti ongelmia: Sillan maatumien takana rantapenkereet painuivat, ja ne päädyttiin korvaamaan puisilla viadukteilla (VR 1937: 260). Leppäkosken ensimmäinen silta päätettiin 1910-luvulla korvata kokonaisuudessaan uudella, sekä painumien että keittorautajänteen huonon kunnon vuoksi. Uusi silta rakennettiin vanhan viereen. Nelijänteisessä sillassa oli graniittisten päätytukien lisäksi neljä pilaria, jotka ensimmäistä kertaa Suomessa perustettiin ulommaisten jänteiden osalta 11–16 metriä pitkien rautabetonipaalujen varaan. Perustukset valmistuivat 1915–1916. Kokonaisuudessaan uusi silta, jännepituuksiltaan 18+18+40+18+18 metriä, valmistui 1921 (ibid.). Siltajänne oli nähtävästi yksiraiteinen, mutta perustukset ilmeisesti rakennettiin jo tarpeeksi leveiksi myöhemmin rakennettavan kaksoisraiteen jännettä varten (Kuva 185).



Kuva 185. Leppäkosken 1921 valmistunut uusi terässilta. G. Rafael Roos (Suomen Rautatiemuseon kuvaarkisto, SRMV1: 9429).

Leppäkosken silta on uusittu 1999. Nykyinen kolmijänteinen, betoninen palkkisilta on kokonaispituudeltaan 104,7 metriä (Kuva 186). Sillan perustuksina on hyödynnetty edelleen vuosina 1915–1916 valmistuneita graniittipilareita, mutta ainoastaan vuoden 1921 sillan maatuet 2. ja 5. ovat näkyvissä nykyisten rantajänteiden päätytukina (Väyläviraston taitorakennerekisteri). Lähimpänä joen uomaa olevat tuet on lyhennetty, ja laitimmat ovat penkereen sisässä. Nykyiset pilarit on perustettu uusille betoniarkuille, jotka nekin on ulkonäkösyistä kiviverhoiltu.



Kuva 186. Leppäkosken ratasilta. Mikko Itälahti 12.4.2024.

Vanajaveden ratasillat

Hämeenlinnan–Tampereen rataosuuden suurin siltatyö oli Hämeenlinnan Vanajaveden (Aulangon) rautatiesilta, joka alun perin toteutettiin 7-jänteisenä (Alanen 1969: 270). Alkuperäinen silta oli rakenteeltaan vastaava kuin alkuperäinen Pohjanpitäjänlahden (ent. Pohjanlahden) silta Tammisaarella, joka oli perustettu valurautaisille, betonilla täytetyille ruuvipaaluille. Sillan alhaisen kantavuuden ja kyseenalaisen kunnon vuoksi rautatiehallitus päätti sillan uusimisesta. Vuonna 1924 suunniteltiin edelleenkin säilynyt itäisempi silta, jonka eteläpäässä oli 10 metrin vapaa-aukkoinen graniittiholvi maantien alikulkua varten. Sillan pääjängteenä on 84-metrinen, yläpaarteiltaan kaartuva teräsristikkojänne, joka oli aikansa tyyppirakenne: se oli viimeinen vuoden 1914 kuormituskaavan mukaan suunniteltu siltajänne (VR 1937: 263). Teräsjängteen suunnitteli ja rakensi Kone- ja siltarakennus oy Helsingissä (Väyläviraston taitorakennerekisteri).

Läntisen raiteen silta valmistui rataosuuden kaksiraiteistamisen yhteydessä 1960 (VR 1962: 133). VR:n historiikki toteaa, että yleisesti 1900-luvun puolivälissä teräsiltojen rakennetyypit olivat jo vakiintuneet paitsi rakenteellisesti pelkistettyihin tarkoituksenmukaisiin, "rauhallisilta näyttäviin" ratkaisuihin (ibid.: 176). Vanajaveden toisen raiteen silta oli ainut Suomessa 1930-luvun jälkeen rakennettu kaartuvapaarteinen ns. puoliparaabelijänne. Uudemmassa siltajängteestä tehtiin lähes identtinen itäisemmän sillan kanssa; ratkaisu liittyi jänteiden esteettiseen yhteensovittamiseen maisemallisesti arvokkaalla paikalla. Läntisen jängteen toteutusta kuitenkin muokattiin hieman vuoden 1948 määräysten mukaisesti. Samoin ala- ja yläpaarten välinen, ns. kolmas paarre – jonka alkuperäinen tarkoitus vuoden 1914 tyyppissä oli

jäykistää ristikkoa – jätettiin pois uudempaa siltajännettä suunniteltaessa "nykyajan makusuunnan vastaisena" (ibid.).

Uuden jänteen paikalleen asentamisessa käytettiin varsin harvinaista menettelyä, jota aiemmin oli käytetty vain joidenkin suurten siltajänneiden asentamisessa (Kemijoella 1903 ja Savonlinnan Kyrönsalmella 1908). Kokonaismassaltaan 470 tonnia painava jänne koottiin valmiiksi rannalla niin, että sen toinen pää tuli kahden proomun kannateltavaksi ja rannan puoleinen pää kiskoilla liikkuville siirtovaunuille (Ibid. 180). Siirto kaikkine valmisteluineen kesti noin kaksi vuorokautta ajalla 11.-13.1.1961, ja se tapahtui varsin kylmissä olosuhteissa (Kuva 187). Operaatiota dokumentoinut VR:n valokuvaaja Onni Lehtonen on merkinnyt kuvauspäiväkirjaan lämpötilan olleen jopa -20 astetta (SRM arkisto). Varsinainen siirto vei vain kolme tuntia, vaikka töitä hankaloitti voimakas jäänmuodostus. (Ibid., VR 1962: 180).



Kuva 187. Vanajaveden läntisen siltajänteen paikalleen veto tapahtui kirpeässä pakkassäässä siirtovaunujen, proomujen ja vintturien avulla. Onni Lehtonen / VR, 12.1.1960 (SRM/VR1: 5653).

Myös Vanajaveden siltapaikan graniittiharkoista muurattuja maatukia ja eteläpään holvattua maantien alikulkua jatkettiin leveyssuunnassa toista siltajännettä varten. Tyyllisen yhtenäisyyden säilyttäminen on tässäkin suhteessa vaikuttavaa. Siltaperustuksissa oli yleisesti siirrytty jo 1930-luvulta alkaen yhä enemmän betonivaluun materiaalina, mutta pinnan kiviverhoilua suosittiin tästä huolimatta vielä tottumus-, kestävyys- ja esteettisyyssyistä. Sotien jälkeisellä ajalla betonivalu myös ulkopinnassa oli muuttunut vähitellen normaaliratkaisuksi. VR:n historiikki kuitenkin erityisesti mainitsee, että joissain tapauksissa, kuten Vanajaveden siltapaikalla, kiviverhoilua käytettiin nimenomaisesti ulkonäkösyistä ja uuden ja vanhan muurin yhteensovittamiseksi (VR 1962: 171). Vanajaveden siltapaikallakin läntisen siltajänteen osalla tukimuurit ovat sisäosiltaan betonivalua, joka on nähtävillä myös alikulkuholvin sisäpinnassa.



Kuva 188. Vanajaveden ratasillat. Mikko Itälahti 17.5.2024.

Vanajaveden teräsristikkosillat ovat merkittäväällä tavalla säilyneet vuosien 1924–1960 asussaan (Kuva 188). Sillat on peruskorjattu ja maalattu pääradan peruskunnostuksen yhteydessä 1998–1999 (Väyläviraston taitorakennerekisteri). Säilyneet teräsristikkosillat yleisesti edustavat 1900-luvun alkupuolen sillanrakennustaidon kehitysvaihetta, jossa teräkseen materiaalina liittyvät ratkaisut olivat jo vakioitumassa 1800-luvun pioneerivaiheen jälkeen. Tuolloisten suunnitteluratkaisujen kypsytydestä todistaa jo se, että moni terässilta on kestänyt liikennettä ja sen kuormitusvaatimuksia näihin päiviin saakka. Teräsristikkosillat yleisellä tasolla olivat mitä luonteenomaisimpia rakenteita rautatiemaisemille karkeasti 1800-luvun lopulta 1960-luvulle, eli aikakaudelle, jolla rautatiejärjestelmän yhteiskunnallinen merkitys oli huipussaan.

Esteettisessä mielessä terässiltojen arkkitehtuurissa aikanaan futuristisenakin näyttäytynyt, siro teräsraakenne diagonaaleineen yhdistyy kiehtovasti graniittimuurien klassiseen perinteikkyyteen. Aulangon sillat ovat siis paitsi aikansa insinööritaidon ja teollisen historian erittäin näyttäviä todisteita, myös edustavia esimerkkejä rautatiemaiseman perinteikkäistä karaktäärirakenteista. Niiden maisemallinen arvo Vanajaveden laakson ja Aulangon valtakunnallisestikin arvokkaaksi määritellyssä kulttuurimaisemassa (VAMA 2021), Hämeen linnaa vastapäätä, on erittäin suuri. Siltojen kulttuurihistoriallista arvoa lisää myös rataosan junaliikenteen eloisa vilkkaus ja niiden esiintyminen päivittäin lukuisille matkustajille junan ikkunäkymässä diagonaalipalkkien nopearytmisenä liikesarjana, maisemallisen kohokohdan muodostavassa Vanajaveden vesistönäkymässä.

Viialanjoen silta

Viialanjoen nykyisen, 46,75 metriä pitkän kolmijänteisen sillan ulkoasu periytyy pääosin viimeisen peruskorjauksen ajalta vuodelta 1991, jolloin jänteet uusittiin. Nykyinen silta on betonikantinen teräslevypalkkisilta.

Sillan välipilarit ja maatuet ovat kuitenkin edelleen vuodelta 1921 (Väyläviraston taitorakennerekisteri). Kuvassa Kuva 189 erottuu, kuinka välipilareita on jatkettu leveyssuunnassa Toijala–Lempäälä-osuuden kaksiraiteistamisen yhteydessä 1950-luvun alussa. Uudempaa muurausta ei kuitenkaan ole yhtä tarkasti yhteensovitettu entiseen kuin Hämeenlinnan Vanajaveden siltapaikalla. Viialanjoen siltapaikalla oli aiemmin molemmilla raiteilla omat, kolmen levypalkkijänteen sarjat 1950-luvun alusta (ibid.). Ainakin sillan eteläpään maatukien kupeella on nähtävissä pengertä tukevat, kylmämuuratut keilat, jotka mahdollisesti ajoittuvat jo 1800-luvulle.



Kuva 189. Viialanjoen ratasilta Haihunkoskella. Taustalla Aaltosen kenkätehdas. Mikko Itälahti 13.6.2024.

Lempäälän kanavan silta



Kuva 190. Lempäälän kanavan rautatiesilta. Mikko Itälahti 26.6.2024.

Rautatie ylittää hieman Lempäälän aseman eteläpuolella Lempäälän 1873 valmistuneen kanavan. Alkuperäinen kanavan ylittänyt silta oli ilmeisesti teräksinen tai valurautainen levypalkkisilta. Nykyinen silta on 1952 valmistunut teräsbetoninen, 56 metriä pitkä holvisilta (Väyläviraston taitorakennerekisteri). Silta edustaa melko harvinaista holvisiltatyyppeä ja teräsbetoniin päämateriaalina perustuvan silta-arkkitehtuurin vakiintumisvaihetta, joka edelsi tavanomaisimpien betonisiltatyyppeiden – laatta- ja laattakehäsiltoja, palkkisilloja, jännitetyt sillat – varsinaista sarjatuotantoa.

Lempäälän kanava valmistui 1873 palvelemaan Hämeenlinnan ja Tampereen välistä vesireittiä; paljolti samaa tehtävää, kuin mitä rautatie vain muutamaa vuotta myöhemmin. Kanava tarvittiin Vanajaveden ja Pyhäjärven välisen Herralankosken–Kuokkalankosken kiertämiseen. Kanavan ratasilta ja Lempäälän historiallinen kanava itsessään muodostavat mielenkiintoisen liikennemaisemallisen kokonaisuuden (Kuva 190). Kanava ympäristöineen kuuluu Pirkanmaan maakunnallisesti arvokkaaksi määriteltuihin kulttuuriympäristöihin (Pirkanmaan liitto 2016).

Kuokkalankosken sillat

Kuokkalankosken silta oli heti Hämeenlinnan Vanajaveden siltojen jälkeen Riihimäki–Tampere-rataosueiden merkittävin siltarakenne. Vanajaveden laskureitti Pyhäjärveen muodostuu Herralankoskesta, Herralanvuolteesta ja Kuokkalankoskesta. Vuolankosken reitti kiertää Lempäälän asemanseudun pohjoispuolella niemimaan, jolla sijaitsevat Hollon, Tuulialan ja Nurmisaaren kylät.

Alkuperäinen ratalinja johdettiin pitkin tätä niemimaata, ja ohjattiin kaarteessa ylittämän Kuokkalankoski joen kapeimmasta kohtaa ja mahdollisimman suorassa (noin 52 asteen) kulmassa tarvittavan sillan lyhentämiseksi.

Alfred Wasastjernan 1860-luvun alussa julkaisemissa luonnoksissa siltapaikalle kaavailtiin yhtä pitkää, ilmeisesti keittorautaista kotelojännettä (Tavastehus–Tammerfors... 1869). Valittu ratkaisu oli kuitenkin ilmeisesti kaksijänteinen silta, jossa oli kaksi peräkkäistä 20,8 metrin mittaista teräsristikkojännettä (SVR 1916: 43). Ratkaisu on vaatinut jänteiden väliin virtapilaria, jollaisesta nykymaisemassa ei ole nähtävissä merkkejä.

Kuokkalankosken silta uusittiin ilmeisesti 1933. Paikalle rakennettiin mahdollisesti jo tuolloin riittävän leveät maatuet jo suunnitteilla olevan kaksoisraiteen vaatimalle toiselle jänteelle, joka valmistuikin Kuljun ja Lempäälän välillä vuonna 1947. Nykyiset siltapaikan teräsjänteet ajoittunevat siis aikavälille 1933–1947.



Kuva 191. Kuokkalankosken teräsristikkosillat Lempäälän Hollossa, vuoteen 2002 käytössä olleella ratalinjalla. Mikko Itälahti 26.6.2024.

Kuokkalankosken siltapaikka on poikkeuksellisen monikerroksinen. Komeat terässillat ovat jääneet pois käytöstä Kuljun 2002 valmistuneen rataoikaisun myötä. Sillat ovat siirtyneet Lempäälän kaupungin omistukseen, ja läntinen, vanhempi silta on muutettu kevyen liikenteen raittisillaksi (Kuva 191). Itäinen jänne on käyttämätön ja sen tyypillinen avoin päällysrakenne on säilynyt. Vanhalla ratalinjalla säilyneet terässillat ovat jänneväliltään hieman pidemmät kuin alkuperäinen silta oli kokonaispituudeltaan. Läntisen siltajänteen alla on säilynyt alkuperäiseen siltaan kuulunut maatuki ja pengermuuria, jotka on suojeltu

vanhimpaan rautatieverkostoon liittyvänä kiinteänä, historiallisen ajan muinaisjäännöksenä (Kiinteä muinaisjäännös: Lempäälä: Ratatie, 2015, Kuva 192).

Hollon oikaisun valmistuessa nykyinen siltapaikka siirtyi joen suunnassa katsottuna noin 130 metriä alavirran puolelle (Kuva 193). Nykyinen Kuokkalankosken ratasilta on tyypillinen betonisilta. Silta ylittää virran entistä huomattavasti loivemmassa kulmassa ja myös leveämmästä vesistökohdasta. Se onkin huomattavasti entisiä siltoja pidempi, 137 metriä.



Kuva 192. Alkuperäisen siltaan kuulunut maatuki on säilynyt nuoremman teräsristikkosillan alla. Mikko Itälahti 26.6.2024.



Kuva 193. Näkymä nykyiseltä siltapaikalta. Vanha linjaus ristikkosiltoineen oikealla. Mikko Itälahti 26.6.2024.

Viinikanojan silta

Tampereen kaupungin kohdalla suuren maastoesteen muodosti kaupungin poikki kulkeva harjujakso, etenkin sen korkein kohta Pyynikinharju. Alun perin selvitettiin myös radan linjaamista harjun eteläpuolitse, Pyhäjärven puolta. Kuitenkin tulevaan rataverkkoon ja Näsijärven Naistenlahden satamaratayhteyteen liittyvät näkökohdat johtivat aseman sijoittamiseen kaupungin itäpuolelle, Kyttälän kylän maille (Åbo–Tammerfors... 1877: 81–82).

Valittu linjaus Tampereen ratapihalle vaati ensinnäkin Tampereen poikki kulkevaan harjujaksoon kuuluvan Sorinmäen työlästä leikkausta. Toiseksi eteläpuolinen Viinikanojan laakso oli ylitettävä; tarvittava ratalinjan korkeus oli noin 14 metriä vedenpinnan yläpuolella. Valittu ratkaisu oli 300 metrin pituinen viaduktisilta (Åbo–Tammerfors... 1877: 82, 89).

Myöhemmin viadukti korvattiin pengertäytön ja tavanomaisemman ratasillan yhdistelmällä. Kyseessä on kuitenkin edelleen maasilta siinä mielessä, että ylitettävä kohde on pikemminkin laaksopainauma kuin vesistö.

Viinikanojan alikulkusilta ratakilometrillä 186+530 on vuonna 1939 valmistunut, 84 metriä pitkä teräksinen palkkisilta (Kuva 194). Sillan ylittää neljä rinnakkaista raidetta, joilla kullakin on oma, kolmiosainen jän-teistönsä (22,2+22,2+22,2 metriä). Sillan kantena on yhtenäinen puulankutus. (Väyläviraston taitoraken-nerekisteri).



Kuva 194. Viinikanojan ratasilta Tampereen kaupunkimaisemassa. Mikko Itälahti 22.7.2024.

Viinikanojan ratasilta edustaa terässiltasuunnittelun jo kypsyyttä, standardiratkaisuihin perustuvaa vaihtetta. Levypalkkijäniteitä kehitettiin 1920-luvulta alkaen määrätietoisesti yhä kantavammiksi, ja niitä pyrittiin yksikertaisuutensa vuoksi suosimaan yhä pidemmissä jäniteissä perinteisempien teräsristikoiden sijasta (VR 1937: 262-263). Viinikanojan alikulkusilta on siten mitä tyypillisin aikakautensa suurehko rautatiesilta.

Viinikanojan sillan erityisten kulttuuriperintöarvojen voi katsoa liittyvän sillan ympäristösidokseen, kompleksiseen rakenteeseen ja suureen mittakaavaan; silta koostuu neljästä rinnakkaisesta, kolmiosaisesta sillasta, eli yhteensä peräti 12 erillisestä 22,2 metrin pituisesta teräspalkkijäniteestä. Leveät, graniittiset päätymuurit ja pilarituet ovat jo kokonsa puolesta jyhkeän monumentaaliset.

Siltapaikka kaikkiaan on luonteikas, teollista historiaa huokuva miljö. Viinikanojan ratasillan ali kulkee vilkas Tampereen valtatie, ja sen suuntainen laajempi näkymä, johon sisältyy myös pääradan ja Oriveden rataosan yhdistävän kolmioraiteen vuonna 1951 valmistunut samanlainen silta, muodostaa vaikuttavan, teollista historiaa henkivän rautatiemaiseman (Kuva 194). Viinikanojan alikulkusillan korvaamista betoni-rakenteisella suunnitellaan parhaillaan.

9.2 Huomattavia pienempiä siltoja

Harvialanjoen siltapaikan teräsbetonijänne kilometrillä 99+763 valmistui vuonna 1958 (Väyläviraston taitorakennerekisteri). Tuolloisen muutostyöpiirustuksen perusteella sillan perustuksina käytettiin edelleen paikalla olleita, vanhempia maatukia, joita korotettiin betonivalulla (ibid.). Lohkotuista, siten muodotaan vaihtelevista kivistä muuratut maatuet saattavat hyvinkin ajoittua rataosan rakentamisen ajalle (1857–1862), siltaperustuksethan tehtiin jo valmiiksi riittävän leveiksi kaksoisraidetta varten (Kuva 195). Tässä suhteessa kohde on rakennushistoriallisesti mielenkiintoinen ja lajissaan harvinainen Riihimäen–Hämeenlinnan rataosalla. Sillan sijainti rehevässä jokilaaksossa on varsin kätköinen (Kuva 196).



Kuva 195. Harvialanjoen eteläinen maatuki. Vuosina 1957–1958 tehty korotus näkyy selvästi. Mikko Itälahti 17.5.2024.



Kuva 196. Harvialanjoen siltapaikka idän suunnasta. Mikko Itälahti 17.5.2024.

Leppäkosken Tiilitehtaan alikulkusilta kilometrillä 85+530 on historialliselta kannalta mielenkiintoinen. Sillan ali kulki tiiliteollisuutta palvellut kapearaiteinen kenttärata, joka johti Leppäkoskella Puujoen eteläpuolella sijainneelta tiilitehtaalta (alun perin ilmeisesti Sipilän tiilitehdas) kaakkoon, pääradan itäpuolella sijainneelle savikuopalle. Tiilenvalmistus Leppäkoskella alkoi jo 1860-luvulla. Kenttäradan alikulku suunniteltiin alkuperäisen yleispiirustuksen perusteella nähtävästi jo 1909, ja sillä oli alun perin lyhyt teräsristikkojanne (Väyläviraston taitorakennerekisteri). Sillan maatuet toteutettiin kivimuurattuna (Kuva 197). Siltajanne korvattiin 1950-luvulla teräsbetonijänteellä, joka valmistui 1956 (ibid.).

Maisemallisesti alikulkusillan historiallinen ulkoasu on menetetty, sillä siltaa on leveyssuunnassa jatkettu teräsputkiosilla vuonna 1998. Teräsputkien päät muodostavat sillan maisemassa näkyvän osan. Alikulun sisällä vanha kivimuuraus on kuitenkin yhä nähtävillä.



Kuva 197. Tiilitehtaan alikulkusilta leppäkoskella. Mikko Itälahti 12.4.2024.

Pappilan alikulkusilta vuodelta 1983, littalan pohjoispuolella on rataosalle erittäin tyypillinen, pienissä alikuluissa käytetty laattakehäsilta (Väyläviraston taitorakennerekisteri, Kuva 198). Viimeisetkin jäljellä olleet ajoneuvoliikenteen tasoristeykset on koko Riihimäki–Tampere-rataosuudella korvattu eritasoristeyksillä 1980- ja 1990-luvuilla. Tämä on tuonut radan maisemaan lukuisia ali- ja ylikulkusiltoja.

Erityisen mielenkiintoinen yksityiskohta Pappilan alikululla on kuitenkin sillan betonielementteihin jo niiden valmistamisen yhteydessä valetut VR- ja siipipyöräsymbolit (Kuva 199). Siltarakenteissa VR:n tuolloista liikemerkkiä muistuttava symboli kertoo ajankuvana tuolloisen Valtion rautatiet -viraston laaja-alaisuudesta.

Toinen hyvin vastaavanlainen laattakehäsilta on esimerkiksi littalan keskustassa 1981 valmistunut Helteen alikulku. Tämän sillan rakenteissa ei kuitenkaan ole nähtävillä VR-tunnuksia (Kuva 200).



Kuva 198. Pappilan 1983 valmistunut alikulkusilta littalan pohjoispuolella, littalan Kappelin tuntumassa. Mikko Itälahti 30.5.2024.



Kuva 199. Pappilan alikulkusillan betonirunkoon on valettu VR-tunnus ja siipipyöräkoristeluja. Mikko Itälahti 8.4.2024.



Kuva 200. Tyypillinen alikuluissa käytetty laattakehäsilta, Helteen alikäytävä, littalan keskustassa. Mikko Itälahti 30.5.2024.

9.3 Kivirummut

Suomessa tyypillisesti sataa vuoden aikana enemmän kuin haihtuu. Runsaan pintavalunnan vuoksi erilaisia pienvesistöjä on siten tiheässä. Pienten purojen ja ojien ylittämiseen käytettiin rautateillä – kuten maanteillakin – tyypillisesti joko säännöllisiksi harkoiksi hakatuista tai louhimalla lohkotuista muurattuja rumpuja. Riihimäen–Tampereen rataosalla rumpuja on keskimäärin alle kilometrin välein, eli ne ovat tyypillisimpiä ns. taitorakenteita. (Väyläviraston taitorakennerekisteri).

Kivimateriaali rumpuihin saatiin 1800-luvulla pääosin kallioleikkauksista ja muusta ratalinjalta poistetuista kivistä. Rumpujen tavanomaisin tyyppi on kokonaan pengertäytteen ympäröimä ns. umpirumpu. Selvästi harvinaisempia, avonaisella päällysrakenteella varustettuja avorumpuja käytettiin nähtävästi lähinnä paikoissa, joissa ratapenger oli matala ja/tai rummun aukon läpimitta normaalia suurempi. Rumpujen ja lyhyiden siltojen välinen ero on joissain tapauksissa hieman häilyvä, mutta periaatteessa keskeinen ero on siinä, ettei rumpuun kuulu erillisenä rakenneosana varsinaista siltajännettä.

Suuri osa Riihimäki–Tampere-rataosuuden rummuista on edelleen alkuperäisiä kivirumpuja (Väyläviraston taitorakennerekisteri). Maisemassa tämä rakennepiirre ei kuitenkaan enää juuri näy, sillä rumpuja on miltei poikkeuksetta pidennetty eri tekniikoilla. Ratalinjaa useimmissa kohtaa seuraavat huoltotiet, jotka

pääsääntöisesti ajoittuvat 1990-luvun peruskorjaukseen, on rakennettu kiinni itse ratarunkoon, ja viimeistään tämä on tyypillisesti johtanut rumpujen alkuperäisten päätyjen peittymiseen.

Todennäköisesti paras, ellei jopa ainutlaatuinen, esimerkki Helsingin–Hämeenlinnan rautatiehankkeen alkuperäisestä kivirummusta Riihimäen pohjoispuolella on rumpu R-5401 Leppäkosken pohjoispuolella, ratakilometrillä 89+597 (Kuva 201)



Kuva 201. Rumpu R-5401 Leppäkosken pohjoispuolella. Mikko Itälahti 12.4.2024.

Useimmat parhaiten alkuperäisasunsa säilyttäneistä kivirummuista löytyvät oikaisuilta, jotka on tehty ennen kuin huoltoteiden rakentaminen ratojen varsiin tuli vallitsevaksi käytännöksi. Tässäkin mielessä oikaisut ovat rautatien maisemassa mielenkiintoisia muistikerrostumia.

Ihalemme oikaisun myötä 2000-luvun alussa hylätyllä kaarreosuudella (Ks. luku Ratalinja) on säilynyt kivirumpu, jossa näkyy myös mielenkiintoista kerrostuneisuutta. Rummun eteläpuolen (läntisen raiteen) suuaukko on edelleen alkuperäinen, ja se muistuttaa jokseenkin Alfred Wasastjernan Hämeenlinnan–Tampereen radalle jo 1862 hahmottelemaa perustyyppiä (Tavastehus–Tammerfors... 1862; Kuva 202). Rummun pohjoispää puolestaan edustaa sotien jälkeistä rakenneteknistä siirtymäkautta: rumpuputken jatko on edelleen rakennettu kiviharkoista, mutta tukimuurit ovat betonia (Kuva 203).



Kuva 202. Alkuperäinen Hämeenlinnan–Tampereen rataosan tyyppirumpu Ihalemman oikaisussa 2000-luvun alussa hylätyllä linjalla. Mikko Itälahti 23.5.2024.



Kuva 203. Ihalemman rummun betonoitu pohjoispää. Rumpua jatkettiin 1960 valmistunutta kaksoisraidetta varten. Mikko Itälahti 23.5.2024.

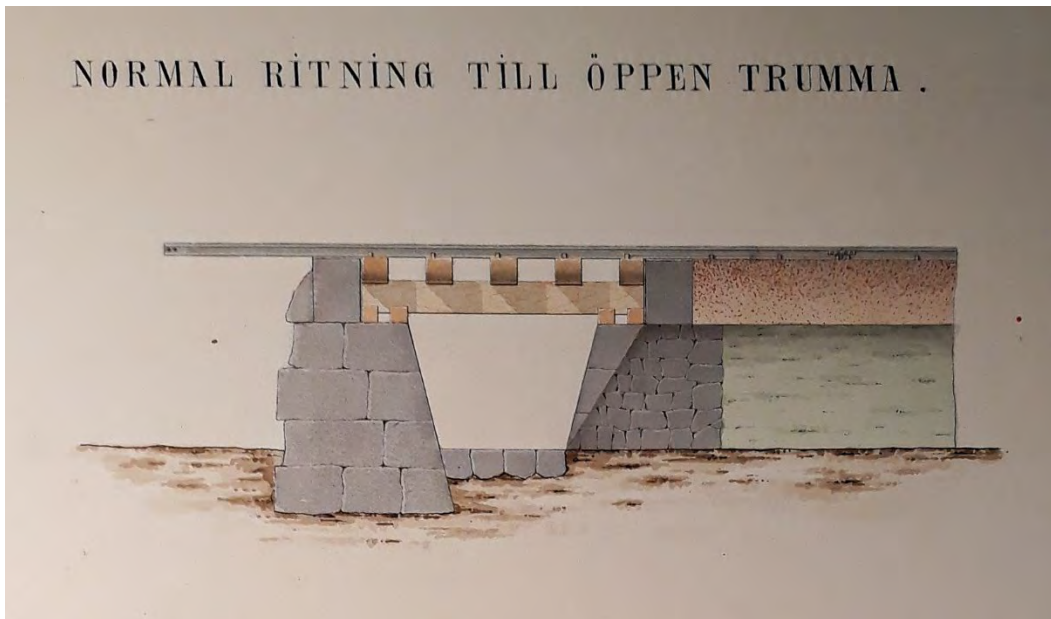
Vahon huoltotiesilta Viialan pohjoispuolella, kilometrillä 156 + 034, on pieni silta tai rumpu, joka kuului alun perin ratalinjaan. Paikalla oli verraten loiva, säteeltään 4 000 jalan (1 200 metriä) kaarre, joka on oikaistu 1990-luvun perusparannuksissa. Vanha linjaus jäi tuolloin huoltotien käyttöön. Rakenne on

määritelty nykyisen jännetyyppin mukaan teräsbetoniseksi laattasillaksi (Väyläviraston taitorakennerekisteri). Muutos rakennetyyppiin olisi tehty Taitorakennerekisterin mukaan vuonna 1970. Jo yksin rakenteen säilymisen perusteella vaikuttaa kuitenkin todennäköisemmältä, että se olisi tapahtunut viimeistään Lempäälä–Toijala-osuuden kaksiraiteistamisen yhteydessä 1953 (Kuva 204).

Vaikka Vahon huoltotiesilta onkin nykyisin määritelty sillaksi, se muistuttaa läheisesti Alfred Wasastjernan hahmotelmaa Hämeenlinnan–Tampereen rataosan avorummuksi, jossa päällysrakenteena oli varsinaisen siltajänteen sijasta pitkittäiset, ratapölkkyjä muistuttavat puupelkat (Kuva 205). Kivimuuraus on yhä nähtävissä sillan tai rummun länsipäässä, joka nähtävästi on alkuperäinen (Kuva 206). Tätäkin rumppua tai siltaa on ymmärrettävästi jatkettu kaksoisraiteen rakentamisen yhteydessä. Itäpään tukimuuraus onkin betonia, mutta keiloissa on käytetty alkuperäiseen tapaan kiveä.



Kuva 204. Vahon huoltotiesilta Viialan pohjoispuolella oli mahdollisesti alun perin avorumpu. Kuva itäpäästä nykyisen radan suunnasta. Mikko Itälahti 18.6.2024.



Kuva 205. Alfred Wasastjernan hahmotelma Hämeenlinnan–Tampereen rataosan avorummuksi vuodelta 1862 (Tavastehus.... 1869).



Kuva 206. Vahon huoltotiesillan länsipäässä näkyy alkuperäinen kivimuuraus. Mikko Itälahti 18.6.2024.

Ylämäen kivrumput sijaitsevat Lempäälän pohjoispuolella vuosina 1965–1967 valmistuneen Vanattaran oikaisun myötä hylätyllä, pohjoisemmalla kaarreosuudella (ks. luku Ratalinja). Kaksi näyttävää kivrumpua sijaitsevat noin nykyisten ratakilometrien 172+360 ja 172+640 kohdilla (Kuva 207, Kuva 208). Rakennushistoriallisesti rumpujen rakenne osoittaa, että Kuljun ja Lempäälän välistä kaksoisraidetta vuosina 1944–1947 rakennettaessa käytettiin rumpujen jatkamisessa vielä kivimuurausta. Rumpujen

kulttuuriperintöarvot liittyvät myös laajemmin rataoikaisun kokonaisuuteen ratarunkoineen ja linjaa reunustavine kivaitoineen. Myös varttunut metsäympäristö lisää kohteiden vaikuttavuutta.



Kuva 207. Ylämäen pohjoisemman kivrummyn länsipää noin ratakilometrin 172+640 kohdalla, nykyisen radan itäpuolella. Mikko Itälahti 27.6.2024.



Kuva 208. Ylämäen eteläisemmän rummun itäpää. Mikko Itälahti 27.6.2024.

Lähdeluettelo

Tutkimuskirjallisuus ja painetut kirjallisuuslähteet

Aalto, Olli (2010). Hämeenlinnan Kantolanniemen alueen yleissuunnitelma. Diplomityö. Tampereen teknillinen yliopisto, Arkkitehtuurin koulutusohjelma. <https://trepo.tuni.fi/bitstream/handle/123456789/6724/aalto.pdf;jsessionid=499925B98F7CB5A8B97093E6346C3D33?sequence=7>

Alanen, Aulis. (1969). Liikenne ja kulkuväylät vuoden 1860 jälkeen. Teoksessa Jutikkala et al. (Toim.). Hämeen historia IV:1. Noin vuodesta 1870 vuoteen 1945. Karisto, Hämeenlinna.

Favorin, Martti (1996). Kalvolan historia II. Autonomian aika ja itsenäisyyden aika. Kalvolan kunta. 438 s.

Heikinheimo, M. & Arkkitehtitoimisto Ark-Byroo (2018). Riihimäen rautatieasema ja pohjoinen ratapiha. Kulttuuriympäristöselvitys ja asemarakennuksen suppea rakennushistoriaselvitys. Senaatti & VR Group.

Heiskanen & Luoto = Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto (2015). Hämeenlinna asemanseutu. Arkkitehtikutsukilpailun alueen arkeologinen esiselvitys. Hämeenlinnan kaupunki. https://www.hameenlinna.fi/wp-content/uploads/2019/03/Hameenlinna_2015_03_korj.pdf

Heiskanen & Luoto (2017). Hämeenlinnan rautatieaseman puistoselvitys 2017. Hämeenlinnan kaupunki. <https://www.hameenlinna.fi/wp-content/uploads/2019/03/HML-Puistoselvitys-25.10-pieni-verkkoon.pdf>

Hämeen liitto (2019). Hämeen maakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt. Raportti. <https://hameenliitto.fi/ennakointi-ja-tietopalvelut/julkaisut-selvitykset-ja-raportit/maakunnallisesti-arvokkaat-rakennetut-kulttuuriymparistot/>

Hoffrén, Jouko & Penttilä, Kalevi (1979). Riihimäen historia I – vuoteen 1960. Riihimäen kaupunki. 1178 s.

Hyvärinen, Marketta (2017). Arvokohteiden kriteerit Liikenneviraston väyläverkolle. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 25/2017. <https://www.doria.fi/handle/10024/143766>

Iltanen, Jussi (2009/2011). Radan varrella. Suomen rautatieliikennepaikat. Karttakeskus, Helsinki.

Jutikkala, Eino (1934). Sääksmäen pitäjän historia. Gummerus, Jyväskylä.

Kervinen, Minttu (2017). Sääksjärven rakennettu ympäristö. FCG Suunnittelu ja tekniikka oy & Lempäälän kunta. https://www.lempaala.fi/wp-content/uploads/2019/05/2017_Saaksjarven-rakennettu-kulttuuriymparisto_inventointiraportti.pdf

Niitemaa, Vilho (1955). Hämeen keskiaika. Teoksessa Jutikkala et al. (toim.) Hämeen historia I. Karisto, Hämeenlinna. pp. 199–402.

Linnovaara = Arkkitehtitoimisto Kimmo Linnovaara (2004). Toijalan Veturitalli. Rakennushistoriallinen selvitys. <https://siiri.tampere.fi/displayContent.do?disposition=attachment&type=master&uri=http://siiri.tampere.fi/content/20230301/16778392868460.pdf>

Lindeqvist, K.O. (1930). Hämeenlinnan kaupungin historia vuosina 1809–1875. Hämeenlinnan kaupunki.

Kivikoski, Ella (1955). Hämeen rautakausi. Teoksessa Jutikkala et al. (toim.). Hämeen historia I. Karisto, Hämeenlinna 40–197.

Matiskainen, Heikki (2002). Riihimäen esihistoria. Karisto, Hämeenlinna. 159 s.

Mäkelä, Ritva (2011). Kylät kiskoien kolkkeessa. Hakkarin, Hollon, Nurmisaaren ja Tuulialan kylähistoriikki. Hakkarin omakotiyhdistys ry.

Niukkanen, Marianna (2009). Historiallisen ajan kiinteät muinaisjäännökset: tunnistaminen ja suojelu. Rakennushistorian osaston oppaita ja ohjeita 3. Museovirasto, Helsinki. <https://stmuseovirasto-prod.blob.core.windows.net/museovirasto/Meista/Julkaisut/hist-ajan-muinaisjaannokset.pdf>

Turpeinen, Oiva (2003). Höyryllä Hämeeseen. Rautatie Helsingistä Hämeenlinnaan. Suuriruhtinaan suomi. Tammi, Helsinki. 208 s.

Poutiainen, H., Rostedt, T. & Jussila, T. (2011). Lempäälä – Sarvikasjärvi – Moisionjoki -alueen muinaisjäännösinventointi. Lempäälän kunta. https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/raportti/read/asp/hae_liite.aspx?id=214963&tyyppi=pdf&kansio_id=418

Rautatiehakemisto (1931). Tietoa rautatieasemista ja niiden lähipaikkakunnista. Airut, Helsinki.

Riihimäen kaupunki (2020). Riihimäen rakennetut kulttuuriympäristöt. https://www.riihimaki.fi/uploads/2023/06/a1708ab9-rakennettu_kulttuuriymparisto_2020_3.painos.pdf

Raninen, Sami (2019). Hämeen väestön esihistorialliset juuret. <https://kalmistopiiri.fi/2019/09/01/hameen-vaeston-esihistorialliset-juuret/>

Ruotsalainen, Roosa (2021). Lahti–Kouvola-rataosuuden kulttuurihistoriallisten kohteiden inventointi. Väyläviraston julkaisuja 3/2021. https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/180370/vj_2021-03_972-952-317-838-0.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Suvanto, Pekka (1954). Akaan historia. Toijala – Kylmäkoski – Viiala. Toinen osa. Toijalan kauppalan, Kylmäkosken ja Viialan kuntien sekä seurakuntien yhteinen historiatoimikunta.

SVR (1916). Suomen Valtionrautatiet 1862–1912. Historiallis-teknillis-taloudellinen kertomus. II osa. Rautatiehallitus, Helsinki. 673 s.

Tuomainen, Kristian (2022). Toijala: Rakennetun ympäristön selvitys. Vanhan terveystalouden ja Nahkialan koulun alue. Akaan kaupunki. https://akaa.fi/wp-content/uploads/2023/06/L9_Toijala_Nahkiala_rakennetun-ympariston-selvitys-1.pdf

VR (1937). Valtionrautatiet 1912–1937. II osa. Rautatiehallitus, Helsinki. 886 s.

VR (1962). Valtionrautatiet 1937–1962. Rautatiehallitus, Helsinki.

VR (1987). Valtionrautatiet 1962–1987. Rautatiehallitus, Helsinki.

Arkistoaineistot, tietokannat, kartat ja muut dokumentit

Akaan kaupunki (2023). Viialan asemanseudun asemakaavamuutos. <https://akaa.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaavoitus-ja-maankaytto/ajankohtaista/viialan-asemanseudun-asebakaavan-muutos/>

Berättelse om arbets förtgång å jernvägsbyggnanden emellan städerna Helsingfors och Tavastehus... (1858, 1959). RH1: De1. Kertomukset radanrakennuksista 1857-1910: Helsinki-Hämeenlinna (1858, 1959). Kansallisarkisto, Mikkeli.

Charta öfver Finland år 1747. <https://timomeri-luoto.kapsi.fi/KARTAT/Koko%20Suomi/Etel%C3%A4inen%20Suomi%20yleiskartta%201747.jpg>

Tavastehus – Tammerfors (1860). Ia:6 Rautatiehallituksen radanrakennuskartat ja -piirustukset. Tavastehus – Tammerfors, samt Riihimäki – Lahtis jernväg projekter 1869. M55, ½. Kansallisarkisto, Helsinki.

Historialliset ortoilmakuvat (1931–2023). WMS-rajapintapalvelu. Maanmittauslaitos, Helsinki.

Hämeen liitto (2019). Hämeen maakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt. Paikkatietoaineisto. <https://hameenliitto.fi/ennakointi-ja-tietopalvelut/julkaisut-selvitykset-ja-raportit/maakunnallisesti-arvokkaat-rakennetut-kulttuuriymparistot/?cmlz-force-reload=1731678844642>

Hämeen sanomat (10.1.2016). Hattulan Tehdasvillassa on varmasti eniten elämää iltaisin. <https://www.hameensanomat.fi/paikalliset/5185745>

HS=Helsingin Sanomat 12.8.1996. Junaradan oikaisu tarvelisi omakotialueen Lempäälässä: Nopeiden junien tarpeisiin kaavailtu mutkan suoristus nielisi alleen yhdeksän taloa. <https://www.hs.fi/suomi/art-2000003553058.html>

Jokela, K. (1960). Puutarhapiirustus: Harviala, 1: 500. Korjaus. 17.6.1960. Suomen Rautatiemuseon arkisto, Hyvinkää.

Jokela, K. (1962) Puutarhapiirustus: Parola. 1:400, korjaus. 1.3.1962. Suomen Rautatiemuseon arkisto, Hyvinkää.

Kiinteä muinaisjäännös: Hämeenlinna: Varikonniemi. https://www.kyppi.fi/palveluikuna/mjreki/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=109010023

Kiinteä muinaisjäännös: Lempäälä: Maariansuo. https://www.kyppi.fi/palveluikuna/mjreki/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1000035432

Kiinteä muinaisjäännös: Lempäälä: Ratatie. https://www.kyppi.fi/palveluikuna/mjreki/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1000044091

Kiinteä muinaisjäännös: Lempäälä: Multivuori. https://www.kyppi.fi/palveluikuna/mjreki/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1000037225

Kiinteä muinaisjäännös: Lempäälä: Ylämäen kipinäaita 1 https://www.kyppi.fi/palveluikuna/mjreki/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1000019920

Kiinteä muinaisjäänös: Lempäälä: Ylämäen kipinäaita 2 https://www.kyppi.fi/palveluik-kuna/mjreki/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1000019921

Kiinteä muinaisjäänös: Tampere: Arranmaanoja 1. https://www.kyppi.fi/palveluik-kuna/mjreki/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1000041696

Kiinteä muinaisjäänös: Tampere: Peltolammin kipinäaidat (2015). https://www.kyppi.fi/palveluik-kuna/mjreki/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1000037223

Lempäälän saha ja mylly Oy. Pörssitieto. G. Kock. <https://www.porssitieto.fi/osake/lisaa/lempaalsaha-mylly.shtml>

Långprofil öfver jernvägen emellan städerna Tavastehus och Helsingfors (1857). Ia.* Rautatiekartat, 60/1-5. Kansallisarkisto, Helsinki.

Marja oy (s.a.). Kock. G. (toim.). Pörssitieto. <https://www.porssitieto.fi/osake/lisaa/marja.shtml>

Pakkolunastuskartta (1858). Rautatiehallituksen ratapiirien pakkolunastuskartat: Valtionrautatiet, Helsingin ratapiiri. Ia2: Karttalehdet 1-67 Töölönlahti–Hämeenlinna (1857-1858). Kansallisarkisto, Hämeenlinna.

Pakkolunastuskartta (1874). Rautatiehallituksen ratapiirien pakkolunastuskartat. Valtionrautateiden Tampereen ratapiiri. Ia 3: Karttalehdet Hämeenlinnan asema–Leteensuo. Kansallisarkisto, Hämeenlinna.

Peruskartta 1:20 000, Lehti 2044 03 Riihimäki (1974; 1983). Maanmittaushallitus, Helsinki.

Peruskartta 1:20 000, Lehti 2114 08 Viiala (1959). Maanmittaushallitus, Helsinki.

Peruskartta 1:20 000, Lehti 2114 11 Toijala (1959; 1981; 1992). Maanmittaushallitus, Helsinki.

Peruskartta 1:20 000, Lehti 2323 07 Lempäälä (1954; 1975; 1980; 1991; 1998). Maanmittaushallitus, Helsinki.

Peruskartta 1:20 000, Lehti 2123 08 Pirkkala (1953; 1981). Maanmittaushallitus, Helsinki.

Peruskartta 1:20 000, Lehti 2131 09 Hämeenlinna (1961; 1977; 1996). Maanmittaushallitus, Helsinki.

Peruskartta 1:20 000, Lehti 2131 11 Janakkala (1962). Maanmittaushallitus, Helsinki.

Peruskartta 1:20 000, Lehti 2132 04 Leteensuo (1961; 1977; 1982; 1986). Maanmittaushallitus, Helsinki.

Peruskartta 1:25 000, Lehti L4242D4 (2018). Maanmittauslaitos, Helsinki.

Peruskartta 1:25 000, Lehti M4131C3 (2008). Maanmittauslaitos, Helsinki.

Pituusprofiili (1881). Långprofil öfver Helsingfors–Tammerfors jernväg. Suomen rautatiemuseon arkisto, Hyvinkää.

Pirkanmaan liitto (2016). Pirkanmaan maakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt.
<https://www.avoindata.fi/data/fi/dataset/pirkanmaan-maakunnallisesti-arvokkaat-rakennetut-kulttuuriymparistot-2016>

Pirkanmaan maakuntamuseo (2012). Tampere Härmälänranta. Kantatehtaan ympäristön rakennusinventointi. https://ekstrat.tampere.fi/ytoteto/aka/nahtavillaolevat/8388/selvitykset/liite_16_rakennusin-ventointi_2012.pdf

Rautatierakennusten vuokralehdet (s.a). Rautatierakennusten piirustusarkisto. Ia Rautatierakennusten arkkitehtipiirustukset: laa:4 Vuokralehdet: Tampere–Toijala–km 271 (Haapamäki–Pori). Kansallisarkisto, Mikkeli.

RKY = Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt (2009). Hämeenlinnan rautatieasema. https://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1914

RKY (2009). Ihalemmen, Leiniälän, Nihattulan, Pelkolan ja Sattulan kyläasutus.
https://www.rky.fi/READ/ASP/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=4105

RKY (2009). Janakkala, Leppäkosken kartano.
https://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=4711

RKY (2009). Janakkala, Turengin rautatieasema.
https://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=3961

RKY (2009). Lempäälän vanha rautatieasema. [https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/ra-
pea/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=200347](https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/ra-
pea/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=200347)

RKY (2009). Riihimäen rautatieasema ja Rautatienpuisto.
https://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1920

Ryhtylän tiilitehdas (s.a.). Kock. G. (toim.). Pörssitieto. <https://www.porssitieto.fi/yhtiot/lisaa/ryhtylan-tiili.shtml>

SRM Ja12: 1175. Leppäkosken makasiini. Suomen Rautatiemuseon piirustusarkisto, Hyvinkää.

SRM Ja12: 1230. Kaksoisvahtitupa, suurempaa tyyppiä (1897). Suomen Rautatiemuseon piirustusarkisto, Hyvinkää.

SRM Ja12: 1450 a-b. Leppäkosken asemarakennus (1926). Suomen Rautatiemuseon piirustusarkisto, Hyvinkää.

SRM Ja20: 36b. Turun–Tampereen rautatierakennus. Kaksoisvahtitupa (1874). Suomen Rautatiemuseon piirustusarkisto, Hyvinkää.

SRM Ja24: 653. Laiturituvan piirustus, Moisio (1905). Suomen Rautatiemuseon piirustusarkisto, Hyvinkää.

SRM Ja19:656. Pysäkin käymälä, Sääksjärvi (1907). Suomen Rautatiemuseon piirustusarkisto, Hyvinkää.

Suomen kulkuneuvot (1928, 1935, 1948, 1871, 1982). Turisti: Rautateiden aikataulut. Suomen matkailijayhdistys, Helsinki.

SVT = Suomen virallinen tilasto (1940). Rautatietilasto 1938. Rautatiehallitus, Helsinki.

SVT = Suomen virallinen tilasto (1952). Rautatietilasto 1950. Rautatiehallitus, Helsinki.

SVT (1965) = Suomen Virallinen tilasto VI C: 103. Yleinen väestölaskenta 1960: XI. Taajamat ja niiden rajat ym. Tilastollinen päätoimisto, Helsinki.

Turisti (1891; 1921; 1926) = Turisti: aikatauluja ja kulkuvuoroja. Kesäaikataulu. Suomen matkailija-yhdistys.

Tavastehus – Tammerfors, samt Riihimäki – Lahtis jernväg projekter (1869). M55, ½. la:6 Rautatiehallituksen radanrakennuskartat ja -piirustukset. Kansallisarkisto, Helsinki.

Valanto, Sirkka (1982). Suomen rautatieasemat vuosina 1857-1920. Rakennushistorian osaston julkaisu n:o 11. 1/1982. Museovirasto, Helsinki.

VAMA (2021). Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet: Kanta-Häme. Ympäristöministeriö.
https://www.ymparisto.fi/sites/default/files/documents/VAMA%202021_4%20Kanta-H%C3%A4me_0_1.pdf

Väg-karta öfver Finland. Utgifven af kongliga landmäteri kontoret (1806). <https://timomeri-luoto.kapsi.fi/KARTAT/Koko%20Suomi/Suomi%20tiekartta%201806%20%28et,%20mk%29.jpg>

Väyläviraston taitorakennerekisteri. Väylävirasto, Helsinki. <https://extranet.vayla.fi>

Wasastejerna, A. (1862). Detalj-ritningar rådande till Tavastehus–Tammerfors, samt Riihimäki–Lahtis Jernvägs-projecter. Kansallisarkisto, Helsinki.

Yleiskartta 1:400 000, lehdet F3 (1863) ja E3 (1867). Suomalainen yleiskartasto = Karta öfver Finland. Päämaanmittauskonttori, Helsinki.

Åbo–Tammerfors–Tavastehus jernvägsbyggnad (1877). RH1: De1. Kertomukset radanrakennuksista 1857–1910: Turku–Tampere–Hämeenlinna (1877). Kansallisarkisto, Mikkeli.

Muistitieto, blogit, kirjeenvaihto ym.

Hämeen hiidentie (s.a.) <https://keskiaikaisettiet.wordpress.com/hameen-hiidentie/>

Keränen, Tapio (1973). Leteensuon asemarakennus keväällä 1973. <http://vaunut.org/kuva/144185>

Keränen, Tapio (1980). Ratavartijan maja Harvialan asemalla maaliskuussa 1980. Valokuva.
<http://www.vaunut.org/kuva/147176>

Lappalainen, Jimi (2021). Tämä vanha rautatierakennus näkyy jo vuoden 1884 kartalla... Valokuva.
<http://www.vaunut.org/kuva/145249>

Pöhlö, Eljas (2024). Riihimäki–Tampere-yksityisraiteet. Henkilökohtainen tiedonanto sähköpostitse perustuen kansallisarkiston aineistoihin. 16.8.2024.

Ryttylän kyläyhdistys (2020). Ryttylän lasitehtaan perustamisesta 100 vuotta. <https://www.ryt-tyla.net/blogi/ryttylan-lasitehtaan-perustamisesta/>

Ranta, Aki (s.a.) Jalmari Vaaran huonekalutehdas Ryttylässä. <https://www.akiranta.com/www.akiranta.com/38837;jsessionid=1E33272BB1B24193AF818243E1EEC25D>

Ranta, Aki (2021). Turkhaudan kylä. <https://www.akiranta.com/178>

Vaunut.org (2024). Keskustelu Harvialan pohjoisempaa vahtitupaa koskien Tapio Keräsen valokuvan yhteydessä. <http://www.vaunut.org/kuva/145249>

Vähä-Lassila, Mika (2023). Asemarakennukset. Suomen rautatieasemia: Helsinki–Tampere. <http://www.mikanhuone.com/helsinki-tampere.html>

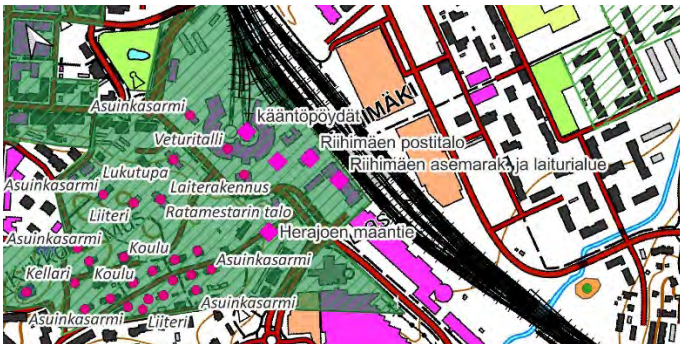
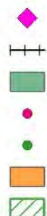
Kuvalähteet

SRM, SRMV = Suomen Rautatiemuseon kuva-arkisto, Hyvinkää.

Suomen Rautatiemuseon piirustusarkisto, Hyvinkää.

Kansallisarkisto, Helsinki & Mikkeli.

Liite 1: Kohdekortit

KOHDEKORTTI 1 RIIHIMÄEN ASEMA-ALUE JA YHDYSKUNTA		
KOORDINAATIT	N=6735350,274, E=379050,984	
RATAKILOMETRI	71+410	
SIJAINNIKUNTA	Riihimäki	
MAANOMISTAJA(T)	Väylävirasto (ratapiha ja varikkoalue), Riihimäen kaupunki, yksityiset	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 1, Etelä-Suomi	
AJOITUS	1857 -	
SUOJELUTILANNE	RKY-alue, asemarakennus (1935) suojeltu kunnallisella asemakaavalla.	
RAJAUS KARTALLA		
 Säilynyt kulttuuriperintökohde Rataverkko 2023 (Väylävirasto) RKY-aluekohteet Rakennusperintörekisterin rakennukset Muinaisjäännökset, piste-kohteet Muinaisjäännökset, aluekohteet Maakunn. arvokk. kulttuuriy. (Kanta-Häme)  0 200 400 m 		
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 3, Tyypillisuus – 1, Edustavuus – 3, Alkuperäisyys – 2, Historiallinen todistusvoimaisuus – 3, Historiallinen kerroksellisuus – 3	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 3, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 3, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 2, Miljööön historiallinen vaikutelma: 2	
ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen, historiallinen, maisemallinen	
SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)	Riihimäen asema-alue ja yhdyskunta on liikennehistoriallisesti erittäin merkittävä. Rakennushistoriallisesti se on laaja ja monikerroksinen aluekokonaisuus,	

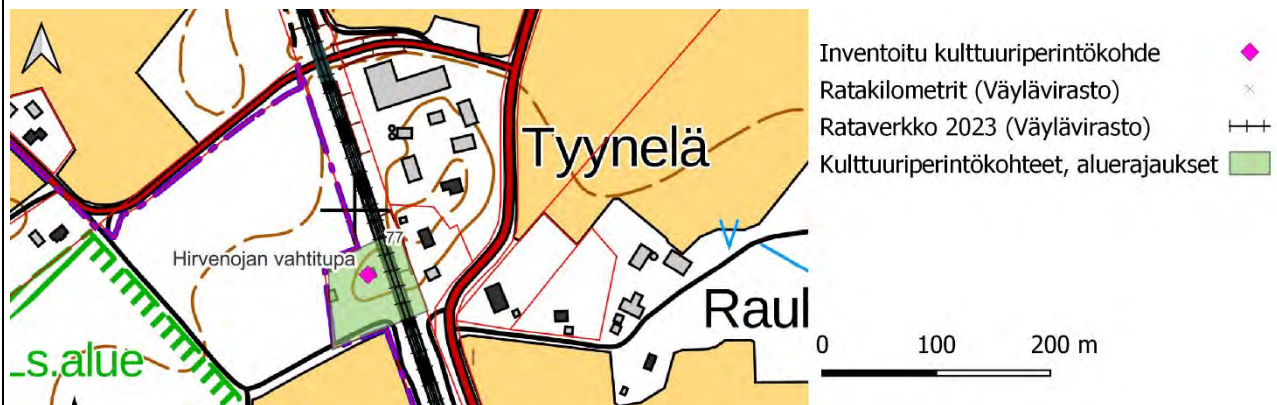
	joka heijastaa niin rautatiearkkitehtuurin, työsuhteasumisen kuin rautatieliikenteenkin kehitystä 1800-luvun puolivälistä alkaen.
TAUSTATIEDOT JA NYKYTILAN KUVAUS	Luku 4, sivut 34–44.
AIEMMAT INVENTOINNIT	Heikinheimo ym. (2018); RKY (2009): Riihimäen rautatieasema-alue ja Rautatienpuisto.
MAASTOKÄYNTI	6.5.2024, 3.6.2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 2
HIRVENOJAN
VAHTITUPA



KOORDINAATIT	N=6740941,892; E=379014,301
RATAKILOMETRI	76+980
SIJAINTIKUNTA	Hausjärvi
MAANOMISTAJA(T)	Väylävirasto
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi
AJOITUS	1862-
SUOJELUTILANNE	Ei suojeltu

RAJAUS KARTALLA



ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)

LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 3, Tyypillisuus – 2, Edustavuus – 3, Alkuperäisyys – 2, Historiallinen todistusvoimaisuus – 3, Historiallinen kerroksellisuus – 1
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 1, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 0, Miljöönsä historiallinen vaikutelma: 3
ARVOTUSPERUSTEET	(Rakennushistoriallinen, historiallinen, maisemallinen)

SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)	Hirvenojan vahtitupa edustaa tyyppipiirustuksiin pohjautuvaa, Suomen vanhimmalla rataosalla aikanaan tyyppillistä yksinkertaista vahtitupaa. Se on kuitenkin ainoa Riihimäen – Hämeenlinnan säilynyt tyyppinsä yksinäinen edustaja.
RAPORTIN SIVUT	Luku 6, sivut 127–129.
AIEMMAT INVENTOINNIT	-
MAASTOKÄYNTI	02.05.2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 3 PUNKANJOEN VAHTITUPATONTTI		
KOORDINAATIT	N= 6742825,448; E= 6742825,448	
RATAKILOMETRI	78+970	
SIJAINNIKUNTA	Hausjärvi	
MAANOMISTAJA(T)	Yksityinen	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	1862-	
SUOJELUTILANNE	Ei suojeltu	
RAJAUS KARTALLA		
 Säilynyt kulttuuriperintökohde Ratakilometrit (Väylävirasto) Rataverkko 2023 (Väylävirasto) Kulttuuriperintökohteet, aluerajaukset 0 100 200 m		
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 1, Tyypillisuus – 2, Edustavuus – 1, Alkuperäisyys – 1, Historiallinen todistusvoimaisuus – 1, Historiallinen kerroksellisuus – 1	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 1, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 0, Miljööhistoriallinen vaikutelma: 2	
ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen, historiallinen, maisemallinen	
SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)		

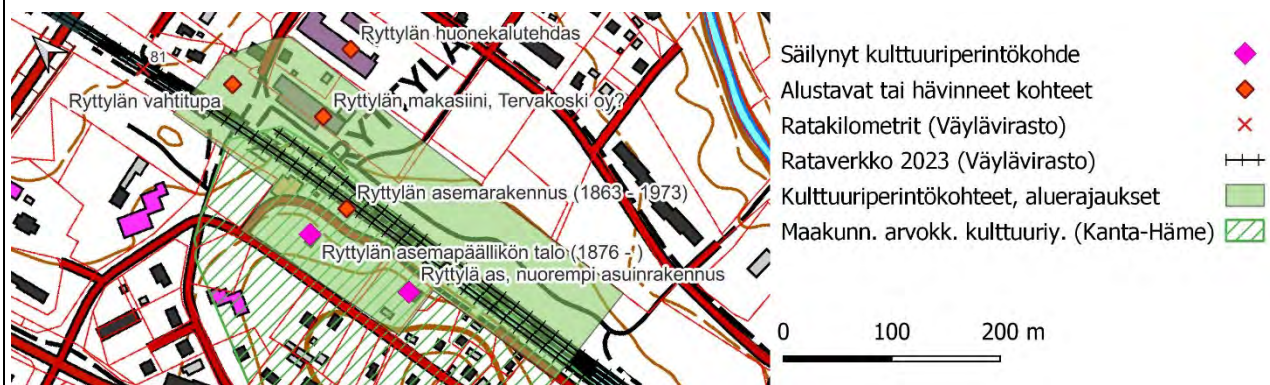
RAPORTIN SIVUT	Luku 6, sivut 129–130.
AIEMMAT INVENTOINNIT	-
MAASTOKÄYNTI	2.5.2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 4
RYTTYLÄN ASEMA-
ALUE



KOORDINAATIT	N= 6744609,565; E= 378031,077
RATAKILOMETRI	88+770
SIJAINTIKUNTA	Hausjärvi
MAANOMISTAJA(T)	Väylävirasto, Yksityiset
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi
AJOITUS	1863-
SUOJELUTILANNE	Länsipuoli kuuluu maakunnallisesti arvokkaisiin kulttuuriympäristöihin.

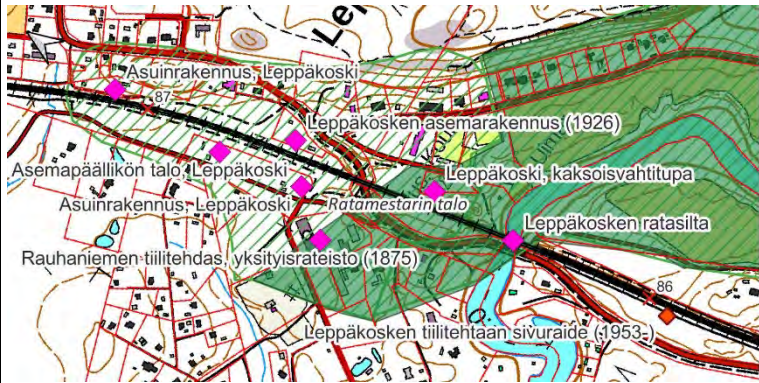
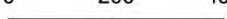
RAJAUS KARTALLA



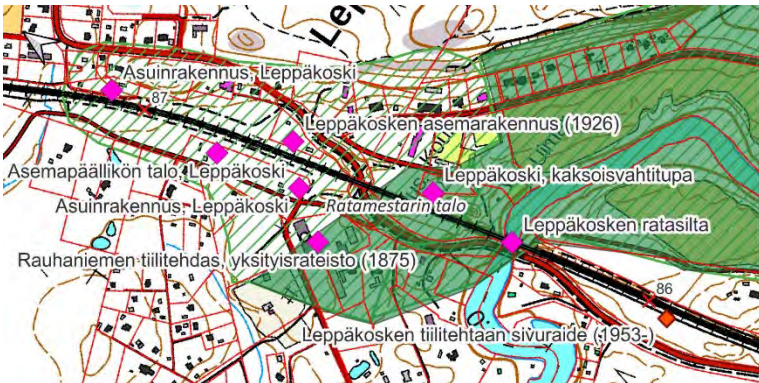
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokain)

LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 2, Tyypillisuus – 2, Edustavuus – 1, Alkuperäisyys – 1, Historiallinen todistusvoimaisuus – 2, Historiallinen kerroksellisuus – 2
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 2, Miljöön historiallinen vaikutelma: 1
ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen, historiallinen, maisemallinen

SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)	Suuri osa historiallisista kerroksista, kuten asemapuisto ja asemarakennus on menetetty. Arvokkain säilynyt rakennus on entinen asemapäällikön talo vuodelta 1876, joka myös toimi asemana alkuperäisen asemarakennuksen purkamisen jälkeen, vuosina 1973–1983.
RAPORTIN SIVUT	Luku 4, sivut 45–47.
AIEMMAT INVENTOINNIT	Hämeen liitto 2019: 38
MAASTOKÄYNTI	6.5.2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 5 TIILITEHTAAN ALIKULKU		
KOORDINAATIT	N= 6748679,868; E= 375677,681	
RATAKILOMETRI	85+530	
SIJAINNIKUNTA	Janakkala	
MAANOMISTAJA(T)	Väylävirasto	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	1909, 1956, 1998	
SUOJELUTILANNE		
RAJAUS KARTALLA		
		Säilynyt kulttuuriperintökohde Alustavat tai hävinneet kohteet Ratakilometrit (Väylävirasto) Rataverkko 2023 (Väylävirasto) RKY-aluekohteet Rakennusperintörekisterin rakennukset Muinaisjäännökset, piste-kohteet Maakunn. arvokk. kulttuuriy. (Kanta-Häme)  0 200 400 m 
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 2, Tyypillisuus – 2, Edustavuus – 1, Alkuperäisyys – 1, Historiallinen todistusvoimaisuus – 1, Historiallinen kerroksellisuus – 2	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 1, Pitkä ikä: 2, Saavutettavuus / maise-mallinen huomattavuus: 1, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 1, Miljööhistoriallinen vaikutelma: 1	
ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen, liikennehistoriallinen	
SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)	Kapearaiteisen tehdasradan alikulkusilta on liikennehistorialliselta kannalta varsin harvinainen ja mielenkiintoinen kohde. Alkuperäinen graniittimuuraus on nähtävissä alikulun sisällä. Sillan ulkoasu on muuttunut merkittävästi vuonna 1998 asennettujen teräsputkijatkosten myötä.	

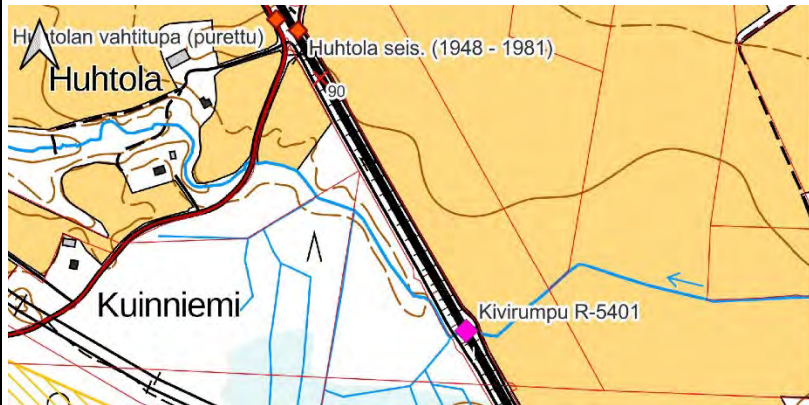
RAPORTIN SIVUT	Luku 9, sivut 196–197.
AIEMMAT INVENTOINNIT	-
MAASTOKÄYNTI	12.4.2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 6 LEPPÄKOSKEN RATASILTA		
KOORDINAATIT	N= 6749406,767; E= 375479,311	
RATAKILOMETRI	86+280	
SIJAINIKUNTA	Janakkala	
MAANOMISTAJA(T)	Väylävirasto	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	1921, 1999 -	
SUOJELUTILANNE		
RAJAUS KARTALLA		
		Säilynyt kulttuuriperintökohde Alustavat tai hävinneet kohteet Ratakilometrit (Väylävirasto) Rataverkko 2023 (Väylävirasto) RKY-aluekohteet Rakennusperintörekisterin rakennukset Muinaisjäännökset, pistekohteet Maakunn. arvokk. kulttuuriy. (Kanta-Häme) 0 200 400 m 
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 2, Tyypillisuus – 1, Edustavuus – 2, Alkuperäisyys – 1, Historiallinen todistusvoimaisuus – 1, Historiallinen kerroksellisuus – 2	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 3, Pitkä ikä: –, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 3, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 3, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2	
ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen, historiallinen	
SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)	Silta on olennaisimmilta osin vuonna 1999 rakennettu, tälle aikakaudelle tyypillinen betonisilta. Siltapaikan historia on kuitenkin merkittävä. Sillan perustukset ovat osittain vuodelta 1921.	

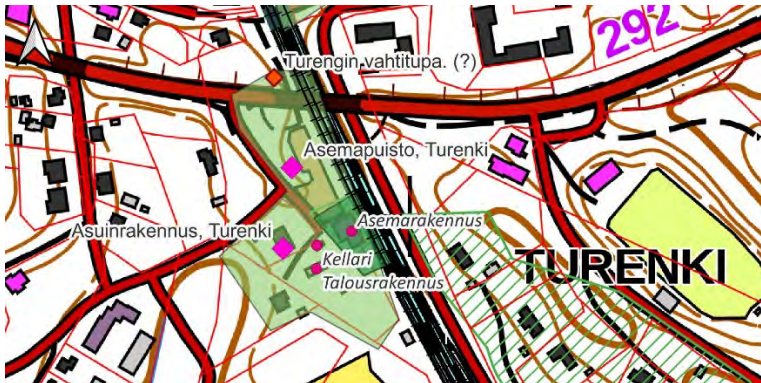
RAPORTIN SIVUT	Luku 9, 184–185.
AIEMMAT INVENTOINNIT	-
MAASTOKÄYNTI	12.4.2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 7 LEPPÄKOSKEN ASEMA-ALUE		
KOORDINAATIT	N= 6749839,767; E= 375404,311	
RATAKILOMETRI	87+830	
SIJAINTIKUNTA	Hausjärvi	
MAANOMISTAJA(T)	Väylävirasto, yksityiset	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	1872-	
SUOJELUTILANNE	Osin. Maakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö. Eteläosa RKY-alue.	
RAJAUS KARTALLA		
		Säilynyt kulttuuriperintökohte Alustavat tai hävinneet kohteet Ratakilometrit (Väylävirasto) Rataverkko 2023 (Väylävirasto) RKY-aluekohteet Rakennusperintörekisterin rakennukset Muinaisjäännökset, pistekohteet Maakunn. arvokk. kulttuuriy. (Kanta-Häme) 0 200 400 m 
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 2, Tyypillisuus – 1, Edustavuus – 1, Alkuperäisyys – 2, Historiallinen todistusvoimaisuus – 2, Historiallinen kerroksellisuus – 2	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 3, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 2, Miljööhistoriallinen vaikutelma: 2	
ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen, historiallinen, maisemallinen	

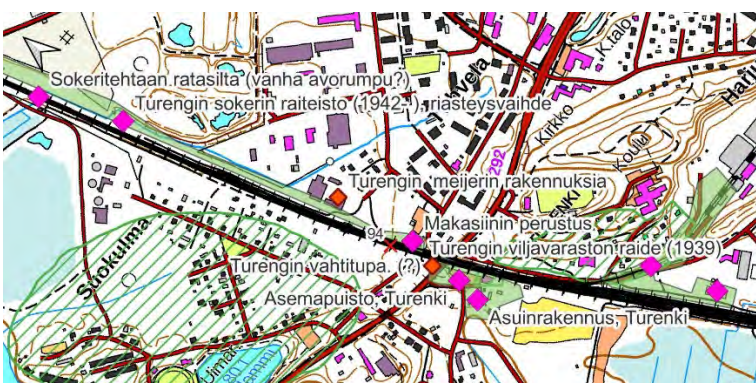
SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)	Asemanseudulla on nähtävissä merkittävää historiallista rakennuskantaa. Vailla suojelua on erimerkiksi asemapäälikön talo ja pohjoisin asuinrakennus. Alueen eheys ja yhtenäinen identiteetti on kuitenkin kärsinyt rautatietojen päättymisen seurauksena.
RAPORTIN SIVUT	Luku 4, sivut 47–53.
AIEMMAT INVENTOINNIT	Hämeen liitto 2019: 75 RKY 2009: Janakkala, Leppäkosken kartano
MAASTOKÄYNTI	12.4.2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 8 VÄHÄHAAN KIVIRUMPU (RUMPU R-5401)		
KOORDINAATIT	N=6752363,821; E=374027,998	
RATAKILOMETRI	89+597	
SIJAINNIKUNTA	Janakkala	
MAANOMISTAJA(T)	Väylävirasto	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	1862-	
SUOJELUTILANNE	-	
RAJAUS KARTALLA		
		Säilynyt kulttuuriperintökohde Alustavat tai hävinneet kohteet Ratakilometrit (Väylävirasto) Rataverkko 2023 (Väylävirasto) Valtak. arvomaisemat (VAMA 2021) 0200400 m
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 2, Tyypillisuus – 3, Edustavuus – 2, Alkuperäisyys – 3, Historiallinen todistusvoimaisuus – 3, Historiallinen kerroksellisuus –1	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 1, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 1, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 0, Miljööhistoriallinen vaikutelma: 1	
ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen, historiallinen, maisemallinen	

SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)	Vähähaan kivrumpu Leppäkosken pohjoispuolella on kenties parhaiten alkuperäisen asunsa säilyttänyt Helsingin–Hämeenlinnan rataosan kivrumpu. Vastaavat rakenteet sinänsä ovat rataosalla tavanomaisia, mutta useimpia on jatkettu huoltoteiden rakentamisen yhteydessä.
RAPORTIN SIVUT	Luku 9, sivut 199–201.
AIEMMAT INVENTOINNIT	-
MAASTOKÄYNTI	12.4.2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 9 TURENGIN ASEMAN RAKENNUKSET		
KOORDINAATIT	N=6755989,849; E=371956,654	
RATAKILOMETRI	93+771	
SIJAINIKUNTA	Hausjärvi	
MAANOMISTAJA(T)	Rakennuskanta yksityisomistuksessa, Väylävirasto	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	1862-	
SUOJELUTILANNE	Asemarakennus, kellari ja talousrakennus suojeltu (rakennussuojelulaki)	
RAJAUS KARTALLA		
		Säilynyt kulttuuriperintökohte Alustavat tai hävinneet kohteet Rataverkko 2023 (Väylävirasto) Kulttuuriperintökohteet, aluerajaukset RKY-aluekohteet Rakennusperintörekisterin rakennukset Maakunn. arvokk. kulttuuriy. (Kanta-Häme) 0 100 200 m
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 3, Tyypillisuus – 1, Edustavuus – 3, Alkuperäisyys – 2, Historiallinen todistusvoimaisuus – 3, Historiallinen kerroksellisuus – 2	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 3, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 3, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 2, Miljööhistoriallinen vaikutelma: 2	
ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen, historiallinen, maisemallinen	

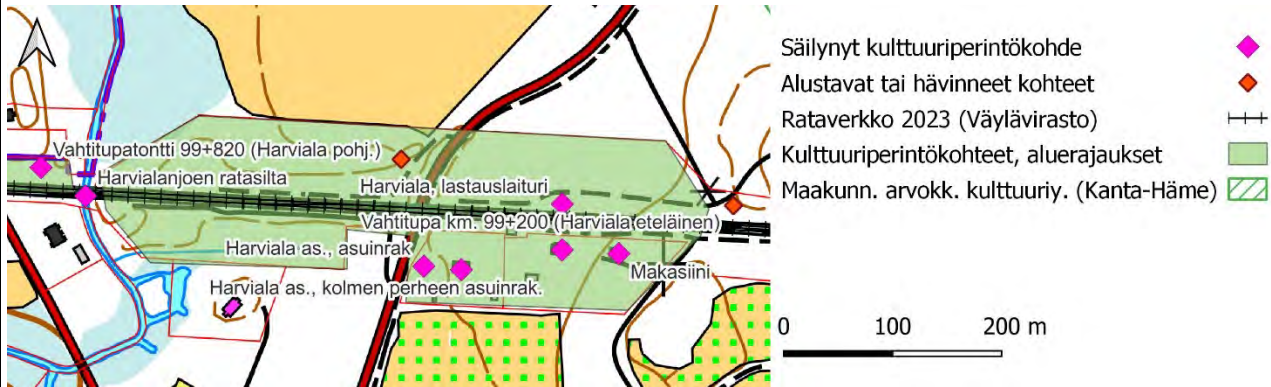
SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)	Merkittävin arvokohde on Turengin hyvin säilynyt puinen asemarakennus, joka on yksi vanhimmista asemarakennuksista suomessa. Rakennukseen liittyy harvinainen katettu puulaituri. Asemaympäristö kokonaisuutena ei ole säilynyt yhtä hyvin
RAPORTIN SIVUT	Luku 4, sivut 54–57.
AIEMMAT INVENTOINNIT	Valanto (1982) RKY 2009: Turengin rautatieasema
MAASTOKÄYNTI	17.5., 3.6.2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 10 TURENGIN TEOLLISUUSRAITEET		
KOORDINAATIT	N=371956,654; E=371956,654	
RATAKILOMETRI	93+771	
SIJAINTIKUNTA	Hausjärvi	
MAANOMISTAJA(T)	Väylävirasto pääosin	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	1930-luvulta eteenpäin	
SUOJELUTILANNE	-	
RAJAUS KARTALLA		
		Säilynyt kulttuuriperintökohte Alustavat tai hävinneet kohteet Ratakilometrit (Väylävirasto) Rataverkko 2023 (Väylävirasto) Kulttuuriperintökohteet, aluerajaukset Muinaisjäännökset, piste-kohteet Muinaisjäännökset, aluekohteet Maakunn. arvokk. kulttuuriy. (Kanta-Häme) 0300600 m
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 2, Tyypillisuus – 3, Edustavuus – 1, Alkuperäisyys – 1, Historiallinen todistusvoimaisuus – 1, Historiallinen kerroksellisuus – 2	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 1, Pitkä ikä: 1, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 2, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2	
ARVOTUSPERUSTEET	Historiallinen, maisemallinen	
SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)	Laajat raiteistot muistuttavat rautatien merkityksestä teollistumiselle ja asemayhdyskuntien kehitykselle 1900-luvun puolivälissä. Liikennehistoriallisesti mielenkiintoisin kohde on Sokeritehtaan portin luona säilynyt risteysvaihte ns. myllylyhtyineen.	

RAPORTIN SIVUT	Luku 5, sivut 110–114.
AIEMMAT INVENTOINNIT	-
MAASTOKÄYNTI	0.0.2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 11 TURENGIN POHJOINEN VAHTITUPATONTTI		
KOORDINAATIT	N=6758442,262; E= 371249,713	
RATAKILOMETRI	96+300	
SIJAINTIKUNTA	Janakkala	
MAANOMISTAJA(T)	Väylävirasto	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	1862-	
SUOJELUTILANNE	Ei suojeltu	
RAJAUS KARTALLA		
		Säilynyt kulttuuriperintökohde Ratakilometrit (Väylävirasto) Rataverkko 2023 (Väylävirasto) Kulttuuriperintökohteet, aluerajaukset
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 1, Tyypillisuus – 2, Edustavuus – 1, Alkuperäisyys – 1, Historiallinen todistusvoimaisuus – 1, Historiallinen kerroksellisuus – 2	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 1, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 1, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 0, Miljööhistoriallinen vaikutelma: 2	
ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen, historiallinen, maisemallinen	
SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)		

RAPORTIN SIVUT	Luku 6, sivut 130–131.
AIEMMAT INVENTOINNIT	-
MAASTOKÄYNTI	0.0.2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 12 HARVIALAN ASEMA-ALUE		
KOORDINAATIT	N=6760009,986; E=368907,099	
RATAKILOMETRI	99+400	
SIJAINTIKUNTA	Janakkala	
MAANOMISTAJA(T)	Rakennuskanta: yksityiset, rata-alue ja pohjoisosa Väylävirasto	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	1899-	
SUOJELUTILANNE	Ei suojeltu	
RAJAUS KARTALLA		
		
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 2, Tyypillisuus – 2, Edustavuus – 2, Alkuperäisyys – 2, Historiallinen todistusvoimaisuus – 2, Historiallinen kerroksellisuus –2	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 2, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 1, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 1, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2	
ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen, historiallinen, maisemallinen	
SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)	Maisematasolla alueella on säilynyt hyvin maaseudunrautatieaseman tunnusomainen, puistomainen kokonaisuus.	

RAPORTIN SIVUT	Luku 4, sivut 57-62.
AIEMMAT INVENTOINNIT	-
MAASTOKÄYNTI	15.5.2024, 3.6.2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 13 HARVIALANJOEN SILTA		
KOORDINAATIT	N= 6760064,708; E= 368464,733	
RATAKILOMETRI	99+763	
SIJAINNIKUNTA	Janakkala	
MAANOMISTAJA(T)	Väylävirasto	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	1857-1862, 1958-	
SUOJELUTILANNE	Ei Suojeltu	
RAJAUS KARTALLA		
 Säilynyt kulttuuriperintökohde Rataverkko 2023 (Väylävirasto) Kulttuuriperintökohteet, aluerajaukset  0 70 140 m 		
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 2, Tyypillisuus – 1, Edustavuus – 2, Alkuperäisyys – 2, Historiallinen todistusvoimaisuus – 2, Historiallinen kerroksellisuus –3	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta:2 , Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 1, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 1, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2	
ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen	

SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)	Harvialanjoen nykyinen siltajänne on teräsbetonijänne vuodelta 1958. Silta- paikan kiviset maatuet ovat vanhemmat ja ajoittuvat mahdollisesti jo radan rakennusajalle 1857-1862. Tällaisena ne olisivat harvinainen ja arvokas esi- merkki Suomen ensimmäisen rataosan siltarakentamisesta.
RAPORTIN SIVUT	Luku 9, sivut 195–196.
AIEMMAT INVENTOINNIT	-
MAASTOKÄYNTI	15.5.2024, 17.5.2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 14 HARVIALAN VAHTITUPATONTTI		
KOORDINAATIT	N= 6760083,717; E=368427,223	
RATAKILOMETRI	99+820	
SIJAINTIKUNTA	Janakkala	
MAANOMISTAJA(T)	Väylävirasto	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	1862-	
SUOJELUTILANNE	Ei suojeltu	
RAJAUS KARTALLA		
		Säilynyt kulttuuriperintökohte Rataverkko 2023 (Väylävirasto) Kulttuuriperintökohteet, aluerajaukset 070140 m
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 1, Tyypillisuus – 2, Edustavuus – 2, Alkuperäisyys – 1, Historiallinen todistusvoimaisuus – 1, Historiallinen kerroksellisuus – 2	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 1, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 1, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 1, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2	
ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen, historiallinen, maisemallinen	
SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)	Rakennukset purettu 2002. Tontilla on kuitenkin jonkin verran asutusjäänteitä. Kohdetta voi silti pitää vähintään kenties maakunnallisesti arvokkaana todisteena vahtitupaverkostosta.	

RAPORTIN SIVUT	Luku 6, sivut 131–132.
AIEMMAT INVENTOINNIT	-
MAASTOKÄYNTI	0.0.2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 15 VANAAN TEOLLISUUSRAITEISTOT		
KOORDINAATIT	N= 6762505,206; E= 365370,516	
RATAKILOMETRI	103+840	
SIJAINTIKUNTA	Hämeenlinna	
MAANOMISTAJA(T)	Fingrid Oyj	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	1937-	
SUOJELUTILANNE	Ei suojeltu	
RAJAUS KARTALLA		
		
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 1, Tyypillisuus – 3, Edustavuus – 2, Alkuperäisyys – 2, Historiallinen todistusvoimaisuus – 1, Historiallinen kerroksellisuus –3	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 1, Pitkä ikä: 1, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 1, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 1, Miljööhistoriallinen vaikutelma: 2	
ARVOTUSPERUSTEET	Historiallinen, maisemallinen	
SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)		

RAPORTIN SIVUT	Luku 5, sivut 114–117.
AIEMMAT INVENTOINNIT	-
MAASTOKÄYNTI	17.5.2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 16 HÄMEENLINNAN KAKSOISVAHTITUPA		
KOORDINAATIT	N= 6764669,837; E= 364307,404	
RATAKILOMETRI	106+320	
SIJAINNIKUNTA	Hämeenlinna	
MAANOMISTAJA(T)	Yksityisomistuksessa	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	< 1900	
SUOJELUTILANNE	Ei suojeltu	
RAJAUS KARTALLA		
 Säilynyt kulttuuriperintökohde Ratakilometrit (Väylävirasto) Rataverkko 2023 (Väylävirasto) Kulttuuriperintökohteet, aluerajaukset Muinaisjäännökset, pistekohteet Muinaisjäännökset, aluekohteet Maakunn. arvokk. kulttuuriy. (Kanta-Häme)		
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 2, Tyypillisuus – 2, Edustavuus – 2, Alkuperäisyys – 2, Historiallinen todistusvoimaisuus – 2, Historiallinen kerroksellisuus –1	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 1, Pitkä ikä: 2, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 0, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2	
ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen, historiallinen, maisemallinen	
SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)		

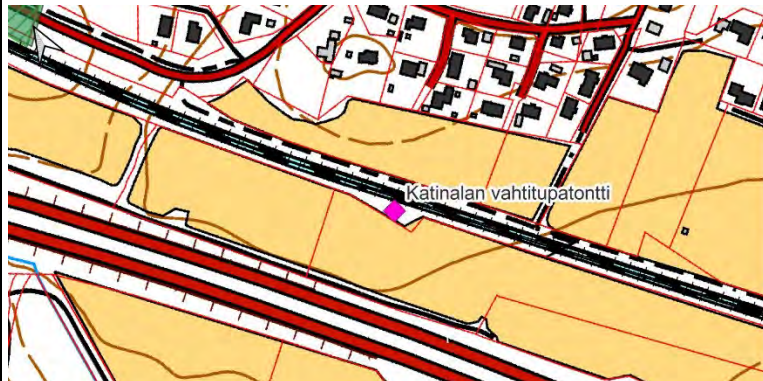
RAPORTIN SIVUT	Luku 6, sivut 134–135.
AIEMMAT INVENTOINNIT	-
MAASTOKÄYNTI	17.5.2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 17 HÄMEENLINNAN ASEMA-ALUE		
KOORDINAATIT	N= 6765673,801; E= 363641,229	
RATAKILOMETRI	107+559	
SIJAINNIKUNTA	Hämeenlinna	
MAANOMISTAJA(T)	VR-Yhtymä, Senaatti-kiinteistöt, Väylävirasto, Hämeenlinnan kaupunki	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	1862, 1921-	
SUOJELUTILANNE	Vanhin rakennuskanta suojeltu, alueella RKY-status	
RAJAUS KARTALLA		
 Säilynyt kulttuuriperintökohte Rataverkko 2023 (Väylävirasto) RKY-aluekohteet Rakennusperintörekisterin rakennukset Muinaisjäännökset, aluekohteet Maakunn. arvokk. kulttuuriy. (Kanta-Häme) Valtak. arvomaiset (VAMA 2021) ◆ +++ ■ ● ■ ■ ■ 0100200 m		
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 3, Tyypillisuus – 1, Edustavuus – 3, Alkuperäisyys – 2, Historiallinen todistusvoimaisuus – 3, Historiallinen kerroksellisuus – 2	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 3, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 3, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 2, Miljööhistoriallinen vaikutelma: 3	
ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen, historiallinen, maisemallinen	

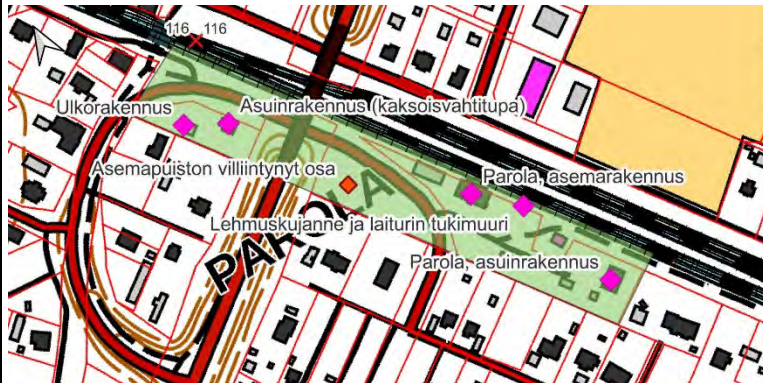
SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)	Pääosin hyvin säilyneet puistoalueet yhdistävät rakennushistoriallisesti arvokkaan rakennuskannan tasapainoiseksi maisemalliseksi kokonaisuudeksi. Historialliselta merkitykseltään Hämeenlinnan asema kuuluu Suomen tärkeimpiin.
RAPORTIN SIVUT	Luku 4, sivut 62–64.
AIEMMAT INVENTOINNIT	Valanto (1982) Heiskanen & Luoto (2017)
MAASTOKÄYNTI	22.5.2024, 26.7.2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 18 VANAJAVEDEN RATASILLAT		
KOORDINAATIT	N= 6767135,477; E= 362012,552	
RATAKILOMETRI	109+800	
SIJAINNIKUNTA	Hämeenlinna	
MAANOMISTAJA(T)	Väylävirasto	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	1924, 1960	
SUOJELUTILANNE	Ei suojeltu	
RAJAUS KARTALLA		
		Säilynyt kulttuuriperintökohte Alustavat tai hävinneet kohteet Ratakilometrit (Väylävirasto) Rataverkko 2023 (Väylävirasto) RKY-aluekohteet Maakunn. arvokk. kulttuuriy. (Kanta-Häme) Valtak. arvomaisemat (VAMA 2021) 0 100 200 m
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 2, Tyypillisuus – 2, Edustavuus – 3, Alkuperäisyys – 3, Historiallinen todistusvoimaisuus – 3, Historiallinen kerroksellisuus – 3	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 3, Pitkä ikä: 1, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 3, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 3, Miljööhistoriallinen vaikutelma: 3	
ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen, maisemallinen	

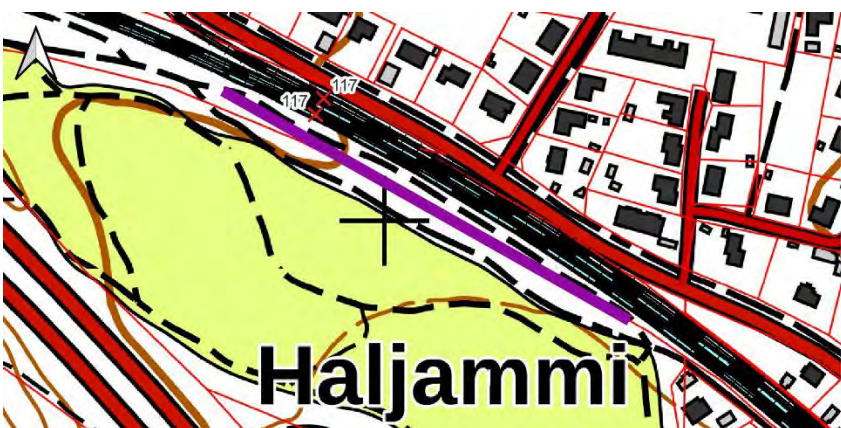
SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)	Vanajaveden siltapaikan kaksi puoliparaabelijännettä edustavat teräkseen perustuvan sillanrakennustekniikan korkeaa tasoa 1900-luvun alusta 1960-luvulle. Näyttävien siltojen maisemallinen merkitys Vanajaveden reitin valtakunnallisesti arvokkaalla maisema-alueella on huomattava.
RAPORTIN SIVUT	Luku 9, sivut 186–188.
AIEMMAT INVENTOINNIT	-
MAASTOKÄYNTI	17.5.2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 19 KATINALAN VAHTITUPATONTTI		
KOORDINAATIT	N= 6769365,758; E= 359040,523	
RATAKILOMETRI	113+550	
SIJAINIKUNTA	Hämeenlinna	
MAANOMISTAJA(T)	Väylävirasto	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	1876-	
SUOJELUTILANNE	Ei suojeltu	
RAJAUS KARTALLA		
		Säilynyt kulttuuriperintökohde Ratakilometrit (Väylävirasto) Rataverkko 2023 (Väylävirasto) RKY-aluekohteet Maakunn. arvokk. kulttuuriy. (Kanta-Häme) Valtak. arvomaisemat (VAMA 2021) 0 100 200 m
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 2, Tyypillisuus – 2, Edustavuus – 1, Alkuperäisyys – 1, Historiallinen todistusvoimaisuus – 1, Historiallinen kerroksellisuus –2	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 0, Miljööhistoriallinen vaikutelma: 2	
ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen, historiallinen, maisemallinen	
SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)		

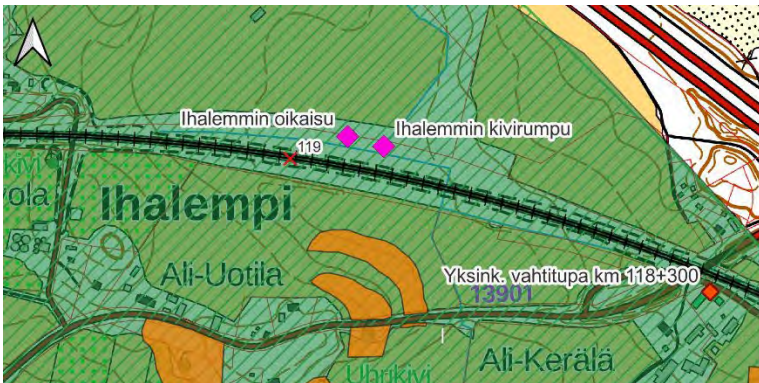
RAPORTIN SIVUT	Luku 4, sivut 140–141.
AIEMMAT INVENTOINNIT	-
MAASTOKÄYNTI	22.5.2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 20 PAROLAN ASEMA-ALUE		
KOORDINAATIT	N= 6771171,960; E= 357817,295	
RATAKILOMETRI	115+764	
SIJAINNIKUNTA	Hämeenlinna	
MAANOMISTAJA(T)	Väylävirasto, yksityiset	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	1876-	
SUOJELUTILANNE	Ei suojeltu	
RAJAUS KARTALLA		
 Säilynyt kulttuuriperintökohde Alustavat tai hävinneet kohteet Ratakilometrit (Väylävirasto) Rataverkko 2023 (Väylävirasto) Kulttuuriperintökohteet, aluerajaukset Maakunn. arvokk. kulttuuriy. (Kanta-Häme) Valtak. arvomaisemat (VAMA 2021) 0 100 200 m		
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 2, Tyypillisuus – 1, Edustavuus – 2, Alkuperäisyys – 2, Historiallinen todistusvoimaisuus – 2, Historiallinen kerroksellisuus – 2	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 3, Pitkä ikä: 2, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 3, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 1, Miljööhistoriallinen vaikutelma: 2	
ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen, maisemallinen	
SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)		

RAPORTIN SIVUT	Luku 4, 64–69.
AIEMMAT INVENTOINNIT	Valanto (1982) –
MAASTOKÄYNTI	23.5.2024, 3.6.2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 21 PAROLAN KIVIAITA		
KOORDINAATIT	N= 6772000,713; E= 357061,097	
RATAKILOMETRI	116+740 – 117+050	
SIJAINIKUNTA	Hämeenlinna	
MAANOMISTAJA(T)	Väylävirasto (sijaitsee kiinteistörajalalla)	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	1876-	
SUOJELUTILANNE	Ei merkitty muinaisjäännösrekisteriin	
RAJAUS KARTALLA		
 Uudet kivaitakohteet Ratakilometrit (Väylävirasto) Rataverkko 2023 (Väylävirasto) 0 100 200 m		
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 2, Tyypillisuus – 1, Edustavuus – 3, Alkuperäisyys – 3, Historiallinen todistusvoimaisuus – 3, Historiallinen kerroksellisuus – 1	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 3, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 0, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2	
ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen, historiallinen, maisemallinen	

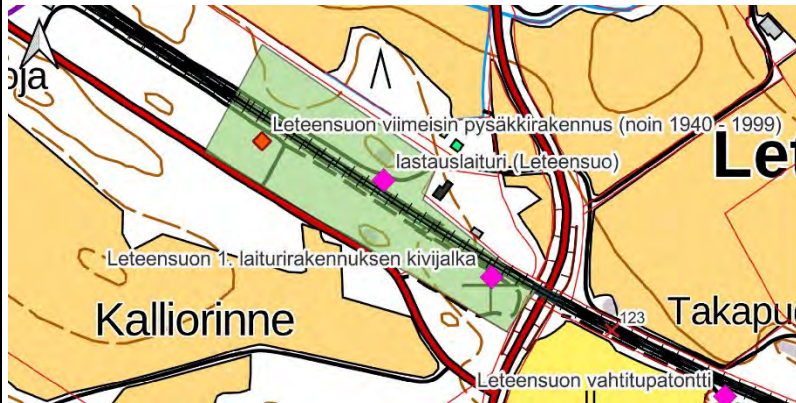
SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)	Kivi- tai kipinäaidat ovat suhteellisen tyypillisiä Hämeenlinna–Tampere-ra- taosuudelle ja eräille muillekin ennen 1880-lukua rakennetuille valtion pää- radoille. Valtakunnallisesti kyseessä on kuitenkin varsin harvinainen, var- haisimman rataverkon syntyvaiheeseen liittyvä ilmiö.
RAPORTIN SIVUT	Luku 7, 155–156.
AIEMMAT INVENTOINNIT	-
MAASTOKÄYNTI	23.5.2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 22		
IHALEMMIN OIKAISU JA KIVIRUMPU		
KOORDINAATIT	N= 6772742,845; E= 355151,607	
RATAKILOMETRI	118+750–119+350	
SIJAINTIKUNTA	Hämeenlinna	
MAANOMISTAJA(T)	Väylävirasto	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	1876-	
SUOJELUTILANNE	Ei suojeltu. Kohde sijaitsee RKY-alueella.	
RAJAUS KARTALLA		
		
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 2, Tyypillisuus – 1, Edustavuus – 2, Alkuperäisyys – 2, Historiallinen todistusvoimaisuus – 1, Historiallinen kerroksellisuus –3	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 1, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 3, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2	
ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen, historiallinen, maisemallinen	
SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)		

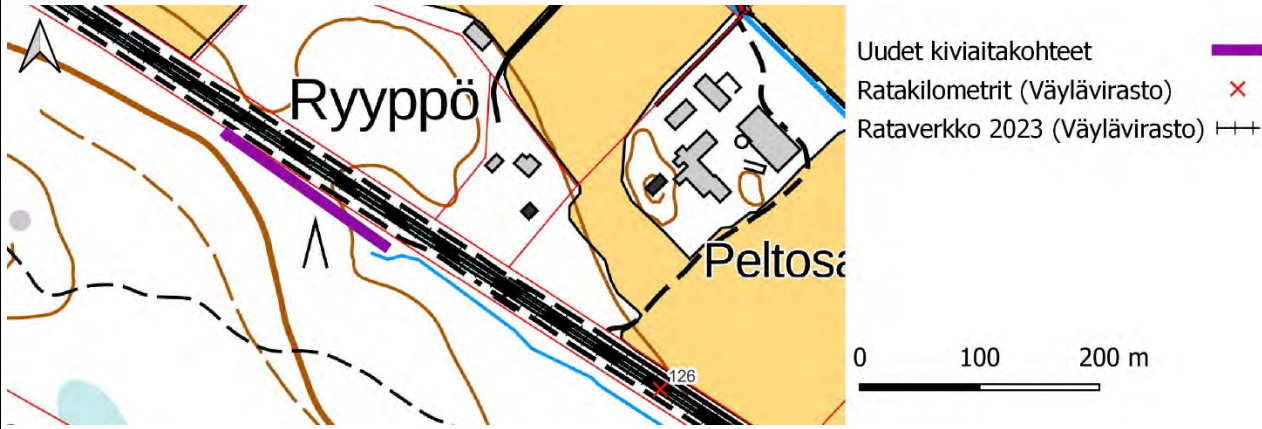
RAPORTIN SIVUT	Luku 8, 181–182; Luku 9, 200–201.
AIEMMAT INVENTOINNIT	-
MAASTOKÄYNTI	23.5.2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 23		
LETEENSUON VAHTITUPATONTTI		
KOORDINAATIT	N= 6772882,380; E= 351250,143	
RATAKILOMETRI	122+870	
SIJAINTIKUNTA	Hämeenlinna	
MAANOMISTAJA(T)	Väylävirasto	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	< 1900	
SUOJELUTILANNE	Ei suojeltu	
RAJAUS KARTALLA		
		Säilynyt kulttuuriperintökohde Ratakilometrit (Väylävirasto) Rataverkko 2023 (Väylävirasto) 0100200 m
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 2, Tyypillisuus – 3, Edustavuus – 2, Alkuperäisyys – 1, Historiallinen todistusvoimaisuus – 2, Historiallinen kerroksellisuus –2	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 2, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 1, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 0, Miljööhistoriallinen vaikutelma: 2	

ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen, historiallinen, maisemallinen
SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)	
RAPORTIN SIVUT	Luku 6, sivut 141–142.
AIEMMAT INVENTOINNIT	
MAASTOKÄYNTI	27.5.2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 24 LETEENSUON LAITURIVAIHTEEN ALUE		
KOORDINAATIT	N= 6773049,764; E= 350959,706	
RATAKILOMETRI	123+415	
SIJAINNIKUNTA	Hämeenlinna	
MAANOMISTAJA(T)	Väylävirasto	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	< 1905	
SUOJELUTILANNE	Ei suojeltu	
RAJAUS KARTALLA		
		Säilynyt kulttuuriperintökohde Alustavat tai hävinneet kohteet Ratakilometrit (Väylävirasto) Rataverkko 2023 (Väylävirasto) Kulttuuriperintökohteet, aluerajaukset 0 100 200 m
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 2, Tyypillisuus – 2, Edustavuus – 1, Alkuperäisyys – 1, Historiallinen todistusvoimaisuus – 1, Historiallinen kerroksellisuus – 2	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 1, Pitkä ikä: 2, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 1, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 0, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2	
ARVOTUSPERUSTEET	Historiallinen, maisemallinen	
SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)		

RAPORTIN SIVUT	Luku 4, 69–71.
AIEMMAT INVENTOINNIT	-
MAASTOKÄYNTI	9.4., 27.5.2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 25		
KILOMETRIN 126 KIVIAITA		
KOORDINAATIT	N= 6774735,293; E= 348320,514	
RATAKILOMETRI	126+260 – 126+430	
SIJAINTIKUNTA	Hämeenlinna	
MAANOMISTAJA(T)	Kohde sijaitsee Väyläviraston hallinnoiman alueen rajalla.	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	1876-	
SUOJELUTILANNE	Ei merkitty muinaisjäännösrekisteriin	
RAJAUS KARTALLA		
		
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 2, Tyypillisuus – 1, Edustavuus – 1, Alkuperäisyys – 3, Historiallinen todistusvoimaisuus – 2, Historiallinen kerroksellisuus – 2	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 3, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 1, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 0, Miljöön historiallinen vaikutelma: 1	
ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen, historiallinen, maisemallinen	
SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)	Kivi- tai kipinäaidat ovat suhteellisen tyypillisiä Hämeenlinna–Tampere-rataosuudelle ja erälle muillekin ennen 1880-lukua rakennetuille valtion pääradoille. Valtakunnallisesti kyseessä on kuitenkin varsin harvinainen, varhaisimman rataverkon syntyvaiheeseen liittyvä ilmiö.	

RAPORTIN SIVUT	Luku 7, 156.
AIEMMAT INVENTOINNIT	-
MAASTOKÄYNTI	27.5.2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 26 IITTALAN ASEMA-ALUE		
KOORDINAATIT	N= 6776223,981; E= 345856,867	
RATAKILOMETRI	129+286	
SIJAINNIKUNTA	Hämeenlinna	
MAANOMISTAJA(T)	Väylävirasto, yksityiset	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	1882-	
SUOJELUTILANNE	Ei suojeltu	
RAJAUS KARTALLA		
 Säilynyt kulttuuriperintökohde Alustavat tai hävinneet kohteet Ratakilometrit (Väylävirasto) Rataverkko 2023 (Väylävirasto) Kulttuuriperintökohteet, aluerajaukset Maakunn. arvokk. kulttuuriy. (Kanta-Häme)		
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 2, Tyypillisuus – 2, Edustavuus – 2, Alkuperäisyys – 1, Historiallinen todistusvoimaisuus – 2, Historiallinen kerroksellisuus – 2	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 2, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 3, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 1, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2	
ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen, historiallinen, maisemallinen	

SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)	Asemarakennus on purettu 1973. Asemapuisto ja historiallinen asuinalue on osittain säilynyt. Rakennuskannan arvokkain osa on neljän perheen asuinrakennus 1800-luvun lopulta, joka varsin todennäköisesti on laajennettu Bruno Granholmin suunnittelemaasta kaksoisvahtituvasta.
RAPORTIN SIVUT	Luku 4, 73–76.
AIEMMAT INVENTOINNIT	Hämeen liitto (2019: 57)
MAASTOKÄYNTI	3.6.2024 Mikko Itälahti

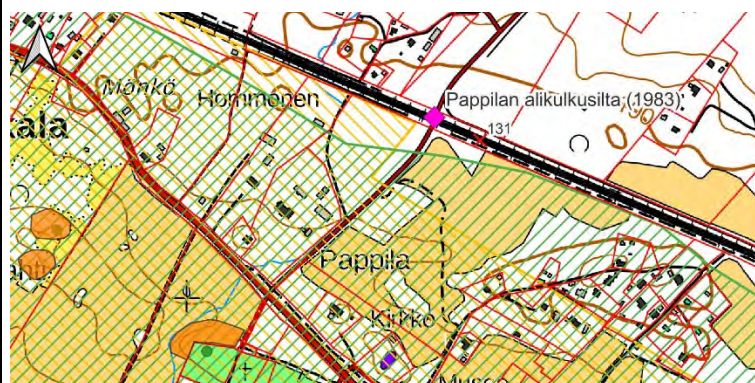
KOHDEKORTTI 27

PAPPILAN ALIKULKUSILTA



KOORDINAATIT	N= 6777298,728; E= 344415,239
RATAKILOMETRI	131+080
SIJAINTIKUNTA	Hämeenlinna
MAANOMISTAJA(T)	Väylävirasto
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi
AJOITUS	1983 -
SUOJELUTILANNE	Ei suojeltu

RAJAUS KARTALLA



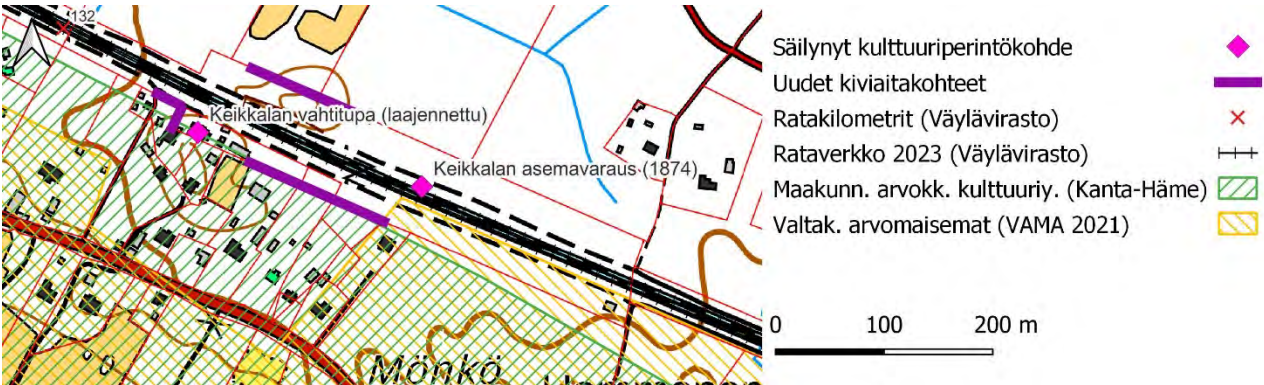
- Säilynyt kulttuuriperintökohde
- Ratakilometrit (Väylävirasto)
- Rataverkko 2023 (Väylävirasto)
- Muinaisjäännökset, pistekohteet
- Muinaisjäännökset, aluekohteet
- Maakunn. arvokk. kulttuuriy. (Kanta-Häme)
- Valtak. arvomaisemat (VAMA 2021)

0 200 400 m

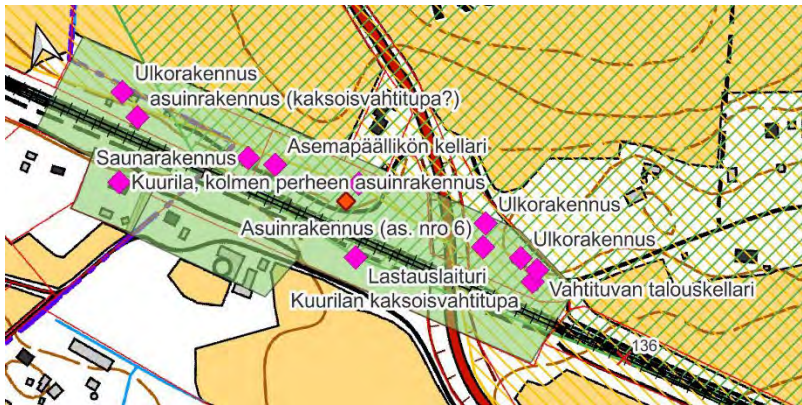
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)

LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 0, Tyypillisuus – 3, Edustavuus – 3, Alkuperäisyys – 2, Historiallinen todistusvoimaisuus – 2, Historiallinen kerroksellisuus –1
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 0, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 2, Miljöön historiallinen vaikutelma: 1
ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen, historiallinen, maisemallinen

SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)	Tyypillinen teräsbetoninen laattakehäsilta aikakaudelta, jolloin alemman tieverkon tasoristeyksiä alettiin määrätietoisesti korvata eritasoristeyksin, lähinnä alikuluin. Erityisen mielenkiintoinen ja harvinainen yksityiskohta ovat sillan rungon muottivaletut VR-logot ja siipipyöräsymbolit.
RAPORTIN SIVUT	Luku 9, 197–198.
AIEMMAT INVENTOINNIT	-
MAASTOKÄYNTI	8.4., 30.5.2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 28 KEIKKALAN KIVIAIDAT JA ASEMAVARAUS		
KOORDINAATIT	N= 6777560,349; E= 343811,581	
RATAKILOMETRI	n. 131+750	
SIJAINNIKUNTA	Hämeenlinna	
MAANOMISTAJA(T)	Väylävirasto, yksityiset	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	1876-	
SUOJELUTILANNE	Kiviaitoja ei merkitty muinaisjäännösrekisteriin	
RAJAUS KARTALLA		
		
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 2, Tyypillisuus – 1, Edustavuus – 3, Alkuperäisyys – 3, Historiallinen todistusvoimaisuus – 2, Historiallinen kerroksellisuus – 2	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 3, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 2, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2	
ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen, historiallinen, maisemallinen	

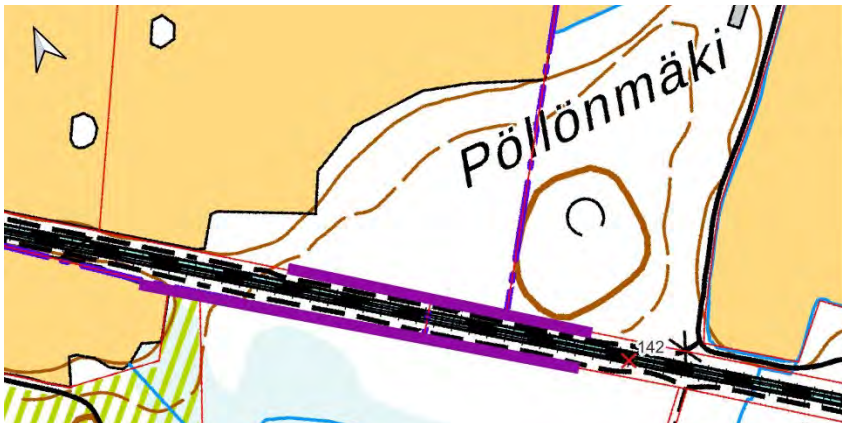
SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)	Kivi- tai kipinäaidat ovat suhteellisen tyypillisiä Hämeenlinna–Tampere-ra- taosuudelle ja eräille muillekin ennen 1880-lukua rakennetuille valtion pää- radoille. Valtakunnallisesti kyseessä on kuitenkin varsin harvinainen, varhai- simman rataverkon syntyvaiheeseen liittyvä ilmiö.
RAPORTIN SIVUT	Luku 4, 72; Luku 7, 156–159.
AIEMMAT INVENTOINNIT	
MAASTOKÄYNTI	8.4.2024, 27.5.2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 29 KUURILAN ASEMA-ALUE		
KOORDINAATIT	N= 6779660,320; E= 339853,543	
RATAKILOMETRI	138+769	
SIJAINIKUNTA	Hämeenlinna	
MAANOMISTAJA(T)	Väylävirasto, yksityiset	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	1876-	
SUOJELUTILANNE	Ei suojeltu. Pääosin valtakunnallisesti arvokas maisema-alue.	
RAJAUS KARTALLA		
		Säilynyt kulttuuriperintökohte Alustavat tai hävinneet kohteet Ratakilometrit (Väylävirasto) Rataverkko 2023 (Väylävirasto) Kulttuuriperintökohteet, aluerajaukset Maakunn. arvokk. kulttuuriy. (Kanta-Häme) Valtak. arvomaisemat (VAMA 2021) 0 100 200 m
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 2, Tyypillisuus – 2, Edustavuus – 2, Alkuperäisyys – 1, Historiallinen todistusvoimaisuus – 2, Historiallinen kerroksellisuus –2	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 3, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 3, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2	
ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen, historiallinen, maisemallinen	

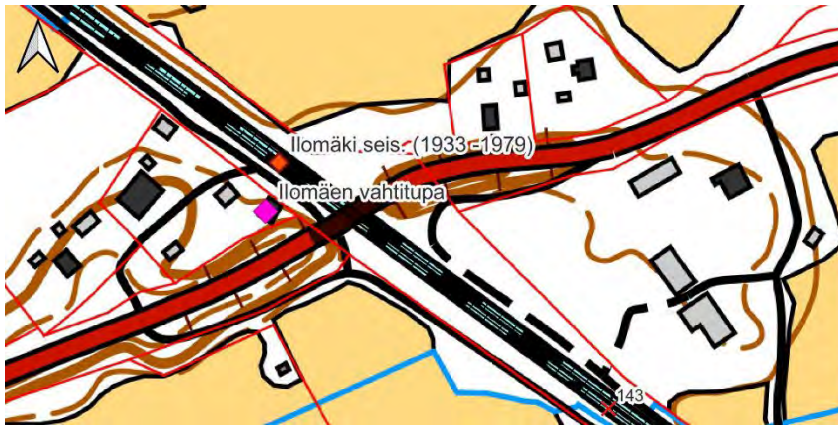
SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)	Kuurilan 1984 lakkautetulla liikennepaikalla on säilynyt rakennushistoriallisesti arvokasta rakennuskantaa, varsinkin eteläpään kaksoisvahtitupa ulkorakennuksineen. Kokonaisuuden arvoa on kuitenkin heikentänyt asemarakennuksen purkamisen ja asemapuistossa suoritettu riskipuuhakkuu.
RAPORTIN SIVUT	Luku 4, 76–81.
AIEMMAT INVENTOINNIT	-
MAASTOKÄYNTI	30.5.2024, 3.6.2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 30 SIRKANKULMAN KIVIAIDAT		
KOORDINAATIT	N= 6782294,538; E= 337644,463	
RATAKILOMETRI	139+760 – 140+50	
SIJAINNIKUNTA	Akaa	
MAANOMISTAJA(T)	Väylävirasto, yksityiset	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	1876-	
SUOJELUTILANNE	Ei merkitty muinaisjäännösrekisteriin	
RAJAUS KARTALLA		
		Uudet kiviaitakohteet Alustavat tai hävinneet kohteet Ratakilometrit (Väylävirasto) Rataverkko 2023 (Väylävirasto) Valtak. arvomaisemat (VAMA 2021)
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 2, Tyypillisuus – 1, Edustavuus – 3, Alkuperäisyys – 2, Historiallinen todistusvoimaisuus – 3, Historiallinen kerroksellisuus –2	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 3, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 1, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 3, Miljöön historiallinen vaikutelma: 3	
ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen, historiallinen, maisemallinen	

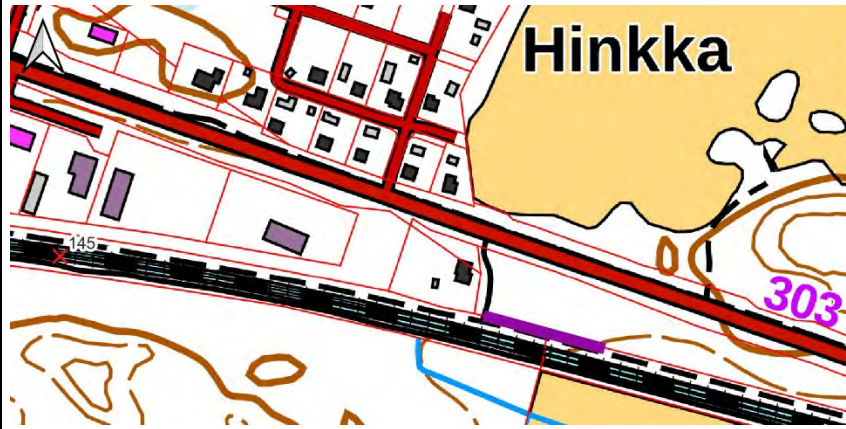
SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)	Kivi- tai kipinäaidat ovat suhteellisen tyypillisiä Hämeenlinna–Tampere-ra- taosuudelle ja eräille muillekin ennen 1880-lukua rakennetuille valtion pää- radoille. Valtakunnallisesti kyseessä on kuitenkin varsin harvinainen, var- haisimman rataverkon syntyvaiheeseen liittyvä ilmiö.
RAPORTIN SIVUT	Luku 7, 159–160.
AIEMMAT INVENTOINNIT	-
MAASTOKÄYNTI	30.5 .2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 31 PÖLLÖNMÄEN KIVIAIDAT		
KOORDINAATIT	N= 6783753,212; E= 335801,980	
RATAKILOMETRI	142+040–142+430	
SIJAINIKUNTA	Akaa	
MAANOMISTAJA(T)	Väylävirasto, yksityiset	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	1876-	
SUOJELUTILANNE	Ei merkitty muinaisjäännösrekisteriin	
RAJAUS KARTALLA		
 Uudet kivaitakohteet Ratakilometrit (Väylävirasto) Rataverkko 2023 (Väylävirasto) 0 100 200 m		
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 2, Tyypillisuus – 1, Edustavuus – 3, Alkuperäisyys – 3, Historiallinen todistusvoimaisuus – 3, Historiallinen kerroksellisuus –2	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 3, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 0, Miljööhistoriallinen vaikutelma: 3	
ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen, historiallinen, maisemallinen	

SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)	Pöllönmäen kiviaitakohde on eräs rataosan edustavimmista. Kivi- tai kipi- näaidat ovat suhteellisen tyypillisiä Hämeenlinna–Tampere-rataosuus- delle, mutta valtakunnallisesti ilmiö näyttää rajoittuvan ennen 1880-lukua rakennetuille valtion pääradoille.
RAPORTIN SIVUT	Luku 7, 161–163.
AIEMMAT INVENTOINNIT	-
MAASTOKÄYNTI	30.5.2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 32 ILOMÄEN VAHTITUPA		
KOORDINAATIT	N= 6784340,687; E= 334968,731	
RATAKILOMETRI	143+197	
SIJAINNIKUNTA	Akaa	
MAANOMISTAJA(T)	Yksityisomistuksessa	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	1875-	
SUOJELUTILANNE	Ei suojeltu	
RAJAUS KARTALLA		
		Säilynyt kulttuuriperintökohde◆ Alustavat tai hävinneet kohteet◆ Ratakilometrit (Väylävirasto)× Rataverkko 2023 (Väylävirasto) +++ 070140 m
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 2, Tyypillisuus – 3, Edustavuus – 2, Alkuperäisyys – 2, Historiallinen todistusvoimaisuus – 2, Historiallinen kerroksellisuus –2	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 1, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 0, Miljööhistoriallinen vaikutelma: 2	
ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen, historiallinen, maisemallinen	
SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)	Yksi harvoista säilyneistä linjawahtituvista, alkuperäinen päärakennus vuodelta 1875. Pihapiiriä ei ole inventoitu.	

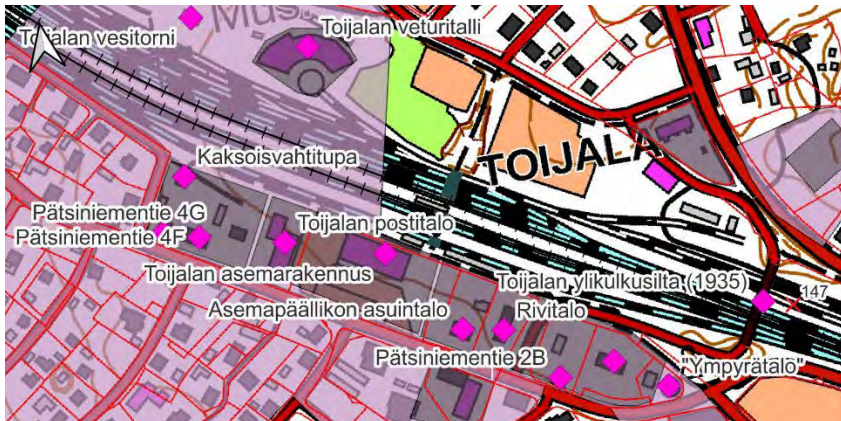
RAPORTIN SIVUT	Luku 6, 143–144.
AIEMMAT INVENTOINNIT	-
MAASTOKÄYNTI	31.5.2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 33 HINKAN KIVIAITA		
KOORDINAATIT	N= 6784965,976; E= 333675,892	
RATAKILOMETRI	144+600 – 144+700	
SIJAINIKUNTA	Akaa	
MAANOMISTAJA(T)	Väyläviraston alueen rajalla	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	1876-	
SUOJELUTILANNE	Ei merkitty muinaisjäännösrekisteriin	
RAJAUS KARTALLA		
 Uudet kivaitakohteet Ratakilometrit (Väylävirasto) Rataverkko 2023 (Väylävirasto) 0 100 200 m		
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 2, Tyypillisuus – 1, Edustavuus – 2, Alkuperäisyys – 2, Historiallinen todistusvoimaisuus – 2, Historiallinen kerroksellisuus –1	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 3, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 0, Miljööhistoriallinen vaikutelma: 3	
ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen, historiallinen, maisemallinen	

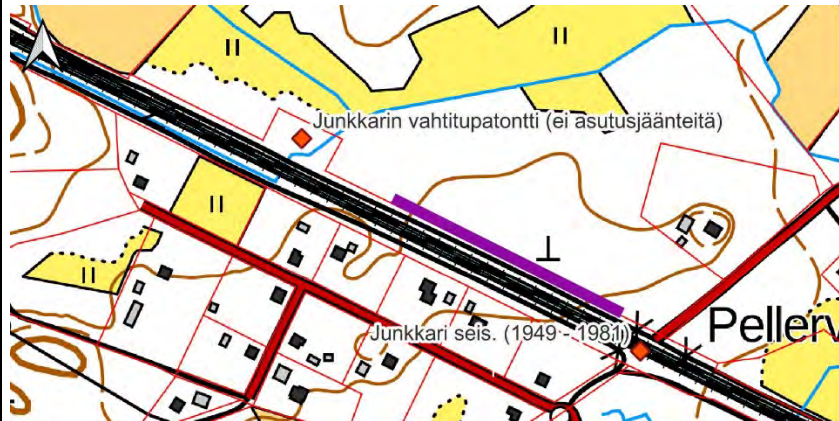
SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)	Kiviset raja-aidat (kipinäaidat) ovat suhteellisen tyypillisiä Hämeenlinna–Tampere-rataosuudelle ja eräille muillekin ennen 1880-lukua rakennetuille valtion pääradoille. Valtakunnallisesti kyseessä on kuitenkin varsin harvinainen, varhaisimman rataverkon syntyvaiheeseen liittyvä ilmiö.
RAPORTIN SIVUT	Luku 7, 163–164.
AIEMMAT INVENTOINNIT	-
MAASTOKÄYNTI	31.5.2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 34 PALKINPÄÄN VAHTITUPA		
KOORDINAATIT	N= 6785142,558; E= 332416,562	
RATAKILOMETRI	145+920	
SIJAINIKUNTA	Akaa	
MAANOMISTAJA(T)	Yksityisomistuksessa	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	1875-	
SUOJELUTILANNE	Ei suojeltu	
RAJAUS KARTALLA		
		
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 2, Tyypillisuus – 3, Edustavuus – 2, Alkuperäisyys – 2, Historiallinen todistusvoimaisuus – 2, Historiallinen kerroksellisuus – 2	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 0, Miljööhistoriallinen vaikutelma: 2	
ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen, historiallinen, maisemallinen	
SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)	Yksi harvoista säilyneistä linjavahtituvista. Täydellinen ulkorakennuskanta ilmeisesti säilynyt. Pihapiiriä ei ole inventoitu.	

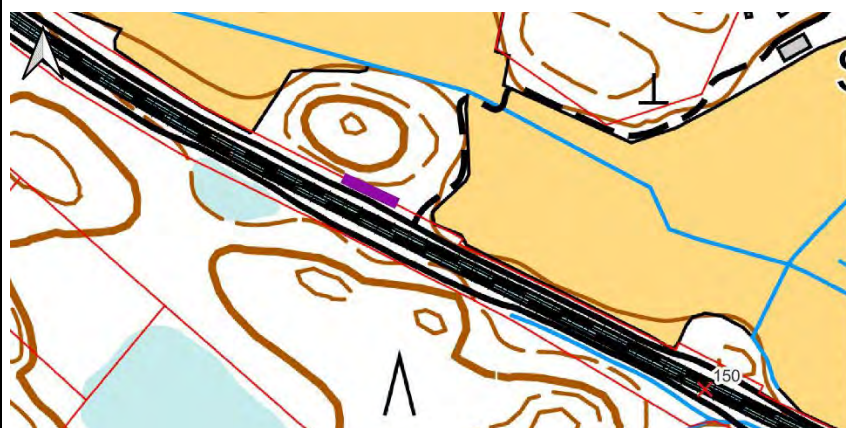
RAPORTIN SIVUT	Luku 6, 144.
AIEMMAT INVENTOINNIT	-
MAASTOKÄYNTI	31.5.2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 35 TOIJALAN ASEMA-ALUE		
KOORDINAATIT	N= 6785806,365; E= 331153,981	
RATAKILOMETRI	147+339	
SIJAINIKUNTA	Akaa	
MAANOMISTAJA(T)	Väylävirasto, Akaan kaupunki, yksityiset	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	1876-	
SUOJELUTILANNE		
RAJAUS KARTALLA (tumma lila = Pirkanmaan maakunnallisesti arvokkaat rakenn. kulttuuriympäristöt)		
		Säilynyt kulttuuriperintökohde Ratakilometrit (Väylävirasto) Rataverkko 2023 (Väylävirasto) Muinaisjäännökset, pistekohteet Muinaisjäännökset, aluekohteet 0 100 200 m
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 3, Tyypillisuus – 2, Edustavuus – 3, Alkuperäisyys – 2, Historiallinen todistusvoimaisuus – 2, Historiallinen kerroksellisuus –3	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 3, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 3, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 2, Miljööhistoriallinen vaikutelma: 2	
ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen, historiallinen, maisemallinen	

SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)	Toijalan asema-alue on historiallisesti monikerroksinen ja huomattavan laaja esimerkki merkittävän risteysaseman rakennetusta ympäristöstä 1870-luvulta 1960-luvulle. Alueen yhtenäisyyttä jossain määrin haittaa maanomistuksen pirstoutuminen ja joidenkin kiinteistöjen vajaakäyttö.
RAPORTIN SIVUT	Luku 4, 84–94.
AIEMMAT INVENTOINNIT	Linnovaara (2004); Teivas (2004)
MAASTOKÄYNTI	7.6.2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 36 JUNKKARIN PEITETTY KIVIAITA		
KOORDINAATIT	N= 6787120,972; E= 329446,533	
RATAKILOMETRI	149+430 – 149+650	
SIJAINTIKUNTA	Akaa	
MAANOMISTAJA(T)	Väyläviraston alueen rajalla	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	1876-	
SUOJELUTILANNE	Ei merkitty muinaisjäännösrekisteriin	
RAJAUS KARTALLA		
 Uudet kivaitakohteet Alustavat tai hävinneet kohteet Rataverkko 2023 (Väylävirasto) 0 100 200 m		
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 2, Tyypillisuus – 1, Edustavuus – 0, Alkuperäisyys – 0, Historiallinen todistusvoimaisuus – 1, Historiallinen kerroksellisuus –1	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 3, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 1, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 0, Miljööhistoriallinen vaikutelma: 1	
ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen, historiallinen, maisemallinen	

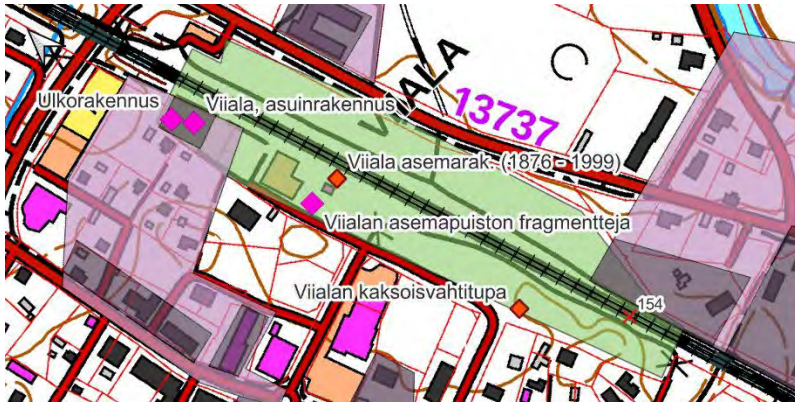
SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)	Kyseessä on todennäköisesti sepelillä peitetty kiviaita. Yleisellä tasolla kivi- tai kipinäaidat ovat suhteellisen tyypillisiä Hämeenlinna–Tampere-rataosuudelle, mutta valtakunnallisesti ilmiö näyttää rajoittuvan ennen 1880-lukua rakennetuille valtion pääradoille.
RAPORTIN SIVUT	Luku 7, 170–171.
AIEMMAT INVENTOINNIT	
MAASTOKÄYNTI	13.6.2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 37 HOLLINKALLION KIVIAITAKATKELMA		
COORDINAATIT	N= 6787441,779; E= 328786,708	
RATAKILOMETRI	150+260	
SIJAINTIKUNTA	Akaa	
MAANOMISTAJA(T)	Väyläviraston alueen rajalla	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	1876-	
SUOJELUTILANNE	Ei merkitty muinaisjäännösrekisteriin	
RAJAUS KARTALLA		
 Uudet kivaitakohteet Ratakilometrit (Väylävirasto) Rataverkko 2023 (Väylävirasto) 0 100 200 m		
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 2, Tyypillisuus – 1, Edustavuus – 2, Alkuperäisyys – 3, Historiallinen todistusvoimaisuus – 2, Historiallinen kerroksellisuus –1	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 3, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 1, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 0, Miljööhistoriallinen vaikutelma: 1	
ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen, historiallinen, maisemallinen	
SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)		

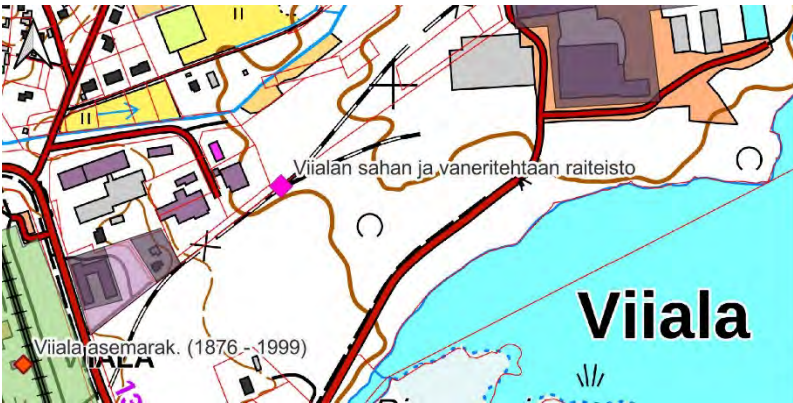
RAPORTIN SIVUT	Luku 7, 164–165.
AIEMMAT INVENTOINNIT	
MAASTOKÄYNTI	11.6.2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 38 VIIALANJOEN RATASILTA		
KOORDINAATIT	N= 6789976,951; E= 326767,678	
RATAKILOMETRI	153+550	
SIJAINTIKUNTA	Akaa	
MAANOMISTAJA(T)	Väylävirasto	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	1921, 1991-	
SUOJELUTILANNE	Ei suojeltu	
RAJAUS KARTALLA		
		Säilynyt kulttuuriperintökohde Rataverkko 2023 (Väylävirasto) Muinaisjäännökset, pistekohteet Muinaisjäännökset, aluekohteet
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 2, Tyypillisuus – 2, Edustavuus – 1, Alkuperäisyys – 1, Historiallinen todistusvoimaisuus – 1, Historiallinen kerroksellisuus – 3	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: , Pitkä ikä: , Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: , Liittyminen muihin arvokohteisiin: , Miljöön historiallinen vaikutelma:	
ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen, maisemallinen	
SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)		

RAPORTIN SIVUT	Luku 9, 189.
AIEMMAT INVENTOINNIT	-
MAASTOKÄYNTI	13.6.2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 39 VIIALAN ASEMA-ALUE		
KOORDINAATIT	N= 6790681,161; E= 326536,368	
RATAKILOMETRI	154+288	
SIJAINIKUNTA	Akaa	
MAANOMISTAJA(T)	Väylävirasto, yksityiset (?)	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	1876-	
SUOJELUTILANNE	Ei suojeltu.	
RAJAUS KARTALLA (Tumma lila ja harmaa rasteri = Pirkanmaan maakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt)		
 Säilynyt kulttuuriperintökohte Alustavat tai hävinneet kohteet Ratakilometrit (Väylävirasto) Rataverkko 2023 (Väylävirasto) Kulttuuriperintökohteet, aluerajaukset		
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 2, Tyypillisuus – 2, Edustavuus – 1, Alkuperäisyys – 1, Historiallinen todistusvoimaisuus – 1, Historiallinen kerroksellisuus –2	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 3, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 1, Miljöön historiallinen vaikutelma: 1	
ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen, historiallinen, maisemallinen	

SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)	Suurin osa Viialan asemanseudun historiallisesta rakennuskannasta ja puistosta on hävinnyt. Arvokkaimmat säilyneet osat ovat pohjoisosan rautatierakennus ja asemapuiston fragmentit.
RAPORTIN SIVUT	Luku 4, 95–97.
AIEMMAT INVENTOINNIT	-
MAASTOKÄYNTI	13.6.2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 40		
VIALAN SAHAN JA VANERITEHTAAN RAITEET		
KOORDINAATIT	N= 6790893,748; E= 326895,454	
RATAKILOMETRI	Nykyisen rataverkon ulkopuolella	
SIJAINNIKUNTA	Akaa	
MAANOMISTAJA(T)	Akaan kaupunki	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	<1880	
SUOJELUTILANNE	Ei suojeltu	
RAJAUS KARTALLA		
 Säilynyt kulttuuriperintökohde Alustavat tai hävinneet kohteet Rataverkko 2023 (Väylävirasto) Kulttuuriperintökohteet, aluerajaukset 0 100 200 m		
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 1, Tyypillisuus – 3, Edustavuus – 2, Alkuperäisyys – 2, Historiallinen todistusvoimaisuus – 2, Historiallinen kerroksellisuus – 2	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 1, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 1, Miljöön historiallinen vaikutelma: 3	
ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen, historiallinen, maisemallinen	

SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)	Viialan sahalle (alun perin <i>Akkas Ångsågs ab</i>) ja vaneritehtaalle johtanut raiteisto muodostui 1880-luvulta alkaen. Liikenne vaneritehtaalle päättyi 2004. Rehevän lehtometsän valtaama raiteisto on mielenkiintoinen muistuma rautatien ja teollistumisen välisestä historiallisesta yhteydestä.
RAPORTIN SIVUT	Luku 5, 121–122.
AIEMMAT INVENTOINNIT	-
MAASTOKÄYNTI	18.6.2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 41 VAHON HUOLTOTIESILTA (entinen ratasilta)		
KOORDINAATIT	N= 6792355,924; E= 326138,756	
RATAKILOMETRI	156+034	
SIJAINIKUNTA	Akaa	
MAANOMISTAJA(T)	Väylävirasto	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	1876, 1853-	
SUOJELUTILANNE	Ei suojeltu	
RAJAUS KARTALLA (Punertava rasteri: Pirkanmaan maaseudun kulttuurimaisemat 2016 -selvitysai- neisto)		
		Säilynyt kulttuuriperintökohde  Ratakilometrit (Väylävirasto)  Rataverkko 2023 (Väylävirasto)  Muinaisjäännökset, pistekohteet  Muinaisjäännökset, aluekohteet  0 100 200 m
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 1, Tyypillisuus – 3, Edustavuus – 2, Alkuperäisyys – 2, His- toriallinen todistusvoimaisuus – 2, Historiallinen kerroksellisuus –3	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 1, Pitkä ikä: 2, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 1, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 1, Mil- jööön historiallinen vaikutelma: 1	
ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen, historiallinen, maisemallinen	

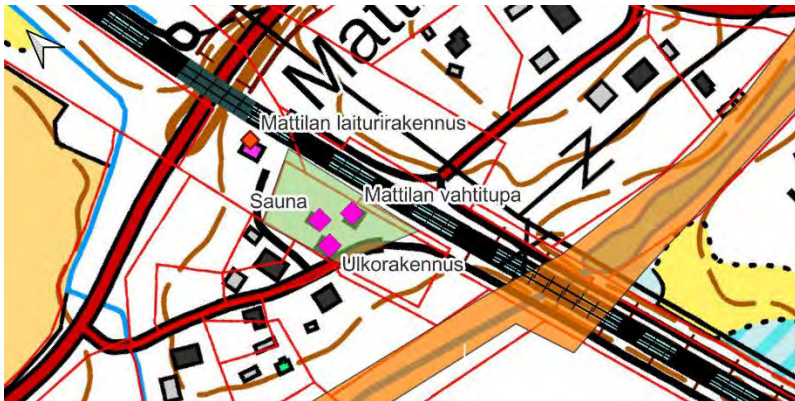
SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)	
RAPORTIN SIVUT	Luku 9, 201–203.
AIEMMAT INVENTOINNIT	-
MAASTOKÄYNTI	18.6.2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 42 RIITIÄLÄN KIVIAIDAT		
KOORDINAATIT	N= 6794422,039; E= 326346,930	
RATAKILOMETRI	158+020 – 158+190	
SIJAINNIKUNTA	Akaa, Lempäälä	
MAANOMISTAJA(T)	Väyläviraston alueen rajalla	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	1876-	
SUOJELUTILANNE	Ei merkitty muinaisjäännösrekisteriin	
RAJAUS KARTALLA		
 Uudet kivaitakohteet Ratakilometrit (Väylävirasto) Rataverkko 2023 (Väylävirasto) 0 100 200 m		
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 2, Tyypillisuus – 1, Edustavuus – 2, Alkuperäisyys – 3, Historiallinen todistusvoimaisuus – 2, Historiallinen kerroksellisuus –2	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 3, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 0, Miljööhistoriallinen vaikutelma: 2	
ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen, historiallinen, maisemallinen	

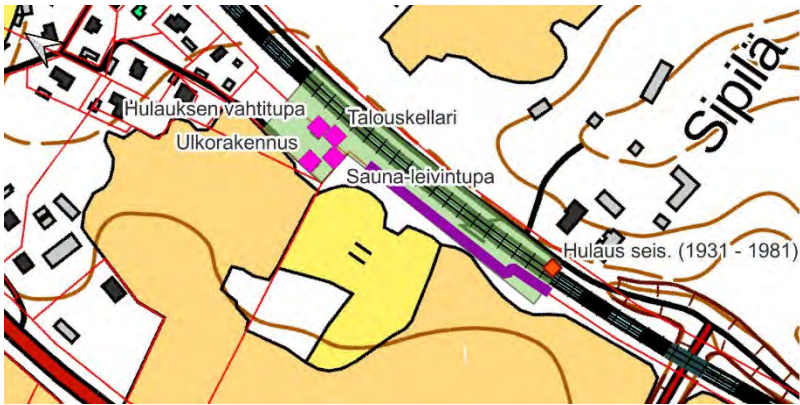
SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)	Kiviset raja-aidat (kipinäaidat) ovat suhteellisen tyypillisiä Hämeenlinna–Tampere-rataosuudelle ja eräille muillekin ennen 1880-lukua rakennetuille valtion pääradoille. Valtakunnallisesti kyseessä on kuitenkin varsin harvinainen, varhaisimman rataverkon syntyvaiheeseen liittyvä ilmiö.
RAPORTIN SIVUT	Luku 7, 165–166.
AIEMMAT INVENTOINNIT	-
MAASTOKÄYNTI	18.6.2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 43 RONKIONVUOREN KIVIAITA		
KOORDINAATIT	N= 6796154,840; E= 326185,888	
RATAKILOMETRI	159+780 – 159+900,	
SIJAINIKUNTA	Lempäälä	
MAANOMISTAJA(T)	Väyläviraston alueen rajalla	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	1876-	
SUOJELUTILANNE	Ei merkitty muinaisjäännösrekisteriin	
RAJAUS KARTALLA		
		Uudet kiviaitakohteet Ratakilometrit (Väylävirasto) Rataverkko 2023 (Väylävirasto) 0 100 200 m
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 2, Tyypillisuus – 1, Edustavuus – 3, Alkuperäisyys – 3, Historiallinen todistusvoimaisuus – 3, Historiallinen kerroksellisuus –1	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 3, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 1, Miljööön historiallinen vaikutelma: 2	
ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen, historiallinen, maisemallinen	

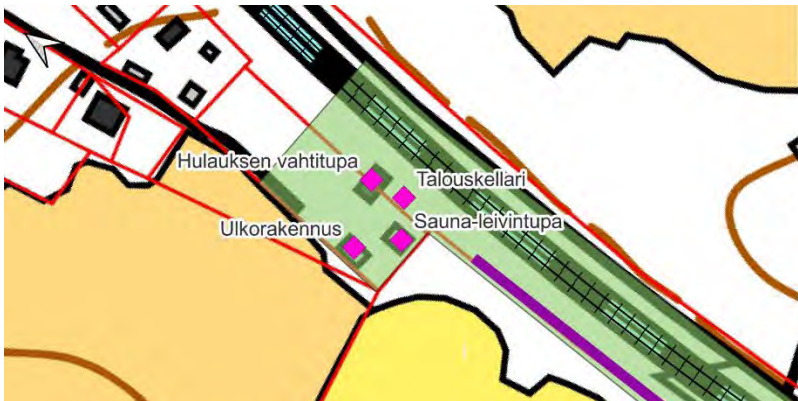
SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)	Yksi Hämeenlinna – Tampere -rataosuuden parhaiten säilyneistä kiviai- takohteista. Valtakunnallisella tasolla kyseessä kiviaidat ovat varsin harvinainen, varhaisimman rataverkon syntyvaiheeseen liittyvä ilmiö.
RAPORTIN SIVUT	Luku 7, 166–167.
AIEMMAT INVENTOINNIT	-
MAASTOKÄYNTI	19.6.2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 44 MATTILAN VAHTITUPA		
KOORDINAATIT	N= 6796706,773; E= 326033,437	
RATAKILOMETRI	160+400	
SIJAINIKUNTA	Lempäälä	
MAANOMISTAJA(T)	Yksityisomistuksessa	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	1876-	
SUOJELUTILANNE	Ei suojeltu	
RAJAUS KARTALLA		
 Säilynyt kulttuuriperintökohde Alustavat tai hävinneet kohteet Rataverkko 2023 (Väylävirasto) Kulttuuriperintökohteet, aluerajaukset Muinaisjäännökset, aluekohteet 0 70 140 m		
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 2, Tyypillisuus – 3, Edustavuus – 2, Alkuperäisyys – 3, Historiallinen todistusvoimaisuus – 2, Historiallinen kerroksellisuus –2	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 2, Miljööhistoriallinen vaikutelma: 3	
ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen, historiallinen, maisemallinen	

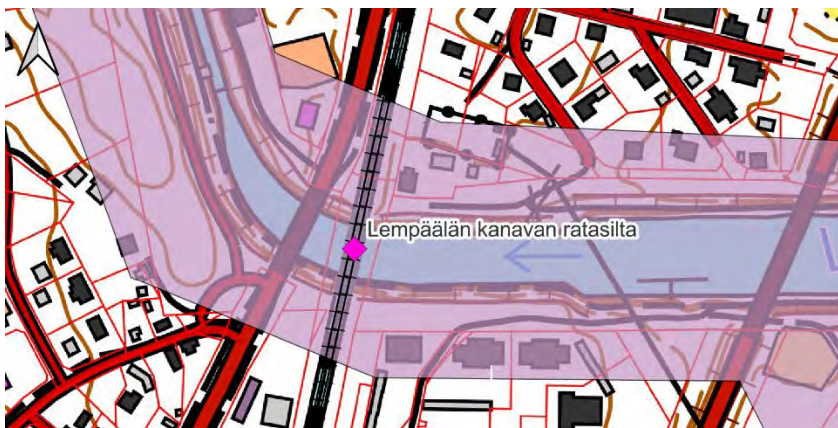
SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)	Mahdollisesti parhaiten alkuperäisasunsa säilyttänyt yksinkertainen vahtitupa koko Riihimäki – Tampere -rataosuudella. Täydellinen ulkora-kennuskanta. Läheisyydessä on Mattilan 1906 perustetun laiturivaihteen ympäristöön syntynyttä asutusta ja Rikalan kanavan muinaisjäännös-kohde.
RAPORTIN SIVUT	Luku 6, 145–146.
AIEMMAT INVENTOINNIT	-
MAASTOKÄYNTI	19.6.2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 45 HULAUKSEN KIVIAITA		
KOORDINAATIT	N= 6799499,064; E= 325707,601	
RATAKILOMETRI	163+210–163+380	
SIJAINIKUNTA	Lempäälä	
MAANOMISTAJA(T)	Väyläviraston alueen rajalla	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	1876-	
SUOJELUTILANNE	Ei merkitty muinaisjäännösrekisteriin	
RAJAUS KARTALLA		
 Säilynyt kulttuuriperintökohte Uudet kiviaitakohteet Alustavat tai hävinneet kohteet Ratakilometrit (Väylävirasto) Rataverkko 2023 (Väylävirasto) Kulttuuriperintökohteet, aluerajaukset		
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 2, Tyypillisuus – 1, Edustavuus – 3, Alkuperäisyys – 3, Historiallinen todistusvoimaisuus – 3, Historiallinen kerroksellisuus –1	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 3, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 1, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 2, Miljöön historiallinen vaikutelma: 3	
ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen, historiallinen, maisemallinen	
SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)	Erinomaisesti säilynyt, mielenkiintoinen kiviaitakohte, joka pohjoisessa rajautuu Hulauksen vahtituvan pihapiiriin.	

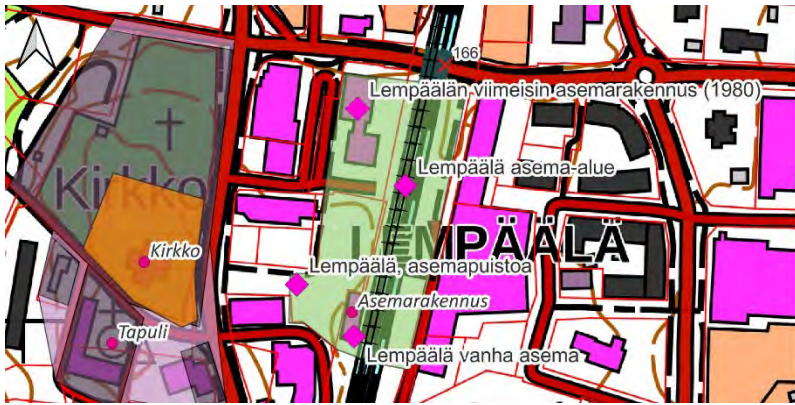
RAPORTIN SIVUT	Luku 7, 167–169.
AIEMMAT INVENTOINNIT	-
MAASTOKÄYNTI	19.6.2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 46 HULAUKSEN VAHTITUPA		
KOORDINAATIT	N= 6799656,386; E= 325708,601	
RATAKILOMETRI	163+400	
SIJAINIKUNTA	Lempäälä	
MAANOMISTAJA(T)	Yksityisomistuksessa, Väylävirasto	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	1876-	
SUOJELUTILANNE	Ei suojeltu	
RAJAUS KARTALLA		
 Säilynyt kulttuuriperintökohde Uudet kiviaitakohteet Alustavat tai hävinneet kohteet Rataverkko 2023 (Väylävirasto) Kulttuuriperintökohteet, aluerajaukset		
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 2, Tyypillisuus – 3, Edustavuus – 3, Alkuperäisyys – 2, Historiallinen todistusvoimaisuus – 2, Historiallinen kerroksellisuus –2	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 1, Miljöön historiallinen vaikutelma: 3	
ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen, historiallinen, maisemallinen	

SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)	Eräs rataosan parhaiten säilyneistä vahtitupakokonaisuuksista sijaitsee Lempäälän eteläpuolella, Tampereen keskustaajaman reunalla, Mäkikylän kylämaisemassa. Rakennukset hyvässä kunnossa.
RAPORTIN SIVUT	Luku 6, 146–149.
AIEMMAT INVENTOINNIT	-
MAASTOKÄYNTI	19.6.2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 47 LEMPÄÄLÄN KANAVAN RATA SILTA		
KOORDINAATIT	N= 6801322,498; E= 326098,084	
RATAKILOMETRI	165+120	
SIJAINTIKUNTA	Lempäälä	
MAANOMISTAJA(T)	Väylävirasto	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	1952-	
SUOJELUTILANNE	Ei suojeltu	
RAJAUS KARTALLA (Tummanlila rasteri = Pirkanmaan maakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt)		
		Säilynyt kulttuuriperintökohde  Rataverkko 2023 (Väylävirasto) 
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 2, Tyypillisuus – 1, Edustavuus – 3, Alkuperäisyys – 2, Historiallinen todistusvoimaisuus – 3, Historiallinen kerroksellisuus – 2	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 3, Pitkä ikä: 1, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 3, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 2, Miljööhistoriallinen vaikutelma: 2	
ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen, historiallinen, maisemallinen	

SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)	Lempäälän kanavan 1952 valmistunut, 56 metriä pitkä teräsbetonisilta edustaa melko harvinaista holvityyppiä ja teräsbetoniin päämateriaalina perustuvan siltarakentamisen vakiintumisvaihetta.
RAPORTIN SIVUT	Luku 9, 190.
AIEMMAT INVENTOINNIT	-
MAASTOKÄYNTI	26.6.2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 48 LEMPÄÄLÄN ASEMA-ALUE		
KOORDINAATIT	N= 6802008,816; E= 326234,620	
RATAKILOMETRI	165+928	
SIJAINIKUNTA	Lempäälä	
MAANOMISTAJA(T)	Väylävirasto, Lempäälän kunta	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	1876-	
SUOJELUTILANNE	Vanha asemarakennus lailla suojeltu	
RAJAUS KARTALLA		
 Säilynyt kulttuuriperintökohde Ratakilometrit (Väylävirasto) Rataverkko 2023 (Väylävirasto) Kulttuuriperintökohteet, aluerajaukset Rakennusperintörekisterin rakennukset Muinaisjäännökset, pistekohteet Muinaisjäännökset, aluekohteet 0 100 200 m		
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 2, Tyypillisuus – 2, Edustavuus – 1, Alkuperäisyys – 1, Historiallinen todistusvoimaisuus – 2, Historiallinen kerroksellisuus –2	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 3, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 3, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 2, Miljöön historiallinen vaikutelma: 1	
ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen, historiallinen, maisemallinen	

SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)	Alueen historiallinen ilme ja yhtenäisyys on heikentynyt viime vuosikymmenten muutosten myötä. Arvokkain säilynyt osa on eteläpään vanha asemarakennus (1876) ja asemapuiston säilynyt osa sen länsipuolella.
RAPORTIN SIVUT	Luku 4, 98–101.
AIEMMAT INVENTOINNIT	RKY 2009: Lempäälän vanha rautatieasema Valanto (1982)
MAASTOKÄYNTI	26.6.2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 49 KUOKKALANKOSKEN TERÄSRISTIKKOSILLAT		
KOORDINAATIT	N= 6804595,300; E= 326690,478	
RATAKILOMETRI	Nykyisen rataverkon ulkopuolella (ent. noin 168+480)	
SIJAINIKUNTA	Lempäälä	
MAANOMISTAJA(T)	Lempäälän kunta	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	n. 1933–1947	
SUOJELUTILANNE	Ei suojeltu	
RAJAUS KARTALLA		
		Säilynyt kulttuuriperintökohte◆ Alustavat tai hävinneet kohteet◆ Rataverkko 2023 (Väylävirasto)--- Muinaisjäännökset, pistekohteet● Muinaisjäännökset, aluekohteet■
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 2, Tyypillisuus – 3, Edustavuus – 2, Alkuperäisyys – 2, Historiallinen todistusvoimaisuus – 2, Historiallinen kerroksellisuus –3	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 3, Pitkä ikä: 1, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 3, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 2, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2	
ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen, historiallinen, maisemallinen	

SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)	Historiallisesti rautateille leimalliset, luonteikkaat terässillat ovat säilyneet entisellä ratalinjalla, joka korvattiin oikaisulla 2002. Läntinen jänne on muutettu kevyen liikenteen raitin sillaksi. Siltojen alla on säilynyt vanhimman rautatiesillan maatuki, joka on suojeltu muinaisjäännöksenä.
RAPORTIN SIVUT	Luku 9, 190–193.
AIEMMAT INVENTOINNIT	-
MAASTOKÄYNTI	26.6.2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 50		
MOISION LIIKENNEPAIKKA		
KOORDINAATIT	N= 6805847,736; E= 326832,943	
RATAKILOMETRI	169+768	
SIJAINTIKUNTA	Lempäälä	
MAANOMISTAJA(T)	Ei tiedossa	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	<1905	
SUOJELUTILANNE	Ei suojeltu	
RAJAUS KARTALLA		
 Säilynyt kulttuuriperintökohde  Uudet kiviäitakohteet  Alustavat tai hävinneet kohteet  Ratakilometrit (Väylävirasto)  Rataverkko 2023 (Väylävirasto) 		
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – , Tyypillisuus – , Edustavuus – , Alkuperäisyys – , Historiallinen todistusvoimaisuus – , Historiallinen kerroksellisuus –1	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: , Pitkä ikä: , Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: , Liittyminen muihin arvokohteisiin: , Miljöön historiallinen vaikutelma:	
ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen, historiallinen, maisemallinen	

SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)	Moision 1905-1980 toimineesta liikennepaikasta on nähtävissä vain vähäisiä jäänteitä. Arvokkain säilynyt piirre on miljööyhteys, joka todistaa esikaupunkimaisen paikallisjunaliikenteen historiasta. Liikennepaikan pohjoispuolella on mahdollisesti maamassoilla peitetty kiviaita.
RAPORTIN SIVUT	Luku 4, 104-105.
AIEMMAT INVENTOINNIT	-
MAASTOKÄYNTI	26.6.2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 51 VANATTARAN VAHTITUPATONTTI		
KOORDINAATIT	N= 6807553,024; E= 326913,715	
RATAKILOMETRI	171+490	
SIJAINTIKUNTA	Lempäälä	
MAANOMISTAJA(T)	Väylävirasto	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	1875-	
SUOJELUTILANNE	Ei suojeltu	
RAJAUS KARTALLA		
		
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 2, Tyypillisuus – 1, Edustavuus – 1, Alkuperäisyys – 1, Historiallinen todistusvoimaisuus – 1, Historiallinen kerroksellisuus – 2	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 0, Miljöön historiallinen vaikutelma: 2	
ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen, historiallinen, maisemallinen	

SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)	Tontilla on säilynyt historiallisen asuinpaikan tuntu vähäisten asutusjäänteiden ja villiintyneen pihakasvillisuuden muodossa. Autioituneenakin se kertoo osaltaan vahtitupaverkoston ja väylänpidon historiasta.
RAPORTIN SIVUT	Luku 6, 150–151.
AIEMMAT INVENTOINNIT	-
MAASTOKÄYNTI	27.6.2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 52		
VANATTARAN OIKAISU JA YLÄMÄEN KIVIRUMMUT		
KOORDINAATIT	N= 6808674,069; E= 326844,042	
RATAKILOMETRI	171+500–172+800	
SIJAINNIKUNTA	Lempäälä	
MAANOMISTAJA(T)	Väylävirasto	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	1876, 1967-	
SUOJELUTILANNE	Kohteeseen liittyy hist. ajan muinaisjäännöksenä suojeltu kiviaita	
RAJAUS KARTALLA		
		
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 2, Tyypillisuus – 1, Edustavuus – 3, Alkuperäisyys – 1, Historiallinen todistusvoimaisuus – 2, Historiallinen kerroksellisuus – 3	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 1, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 2, Miljöön historiallinen vaikutelma: 3	
ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen, historiallinen, maisemallinen	

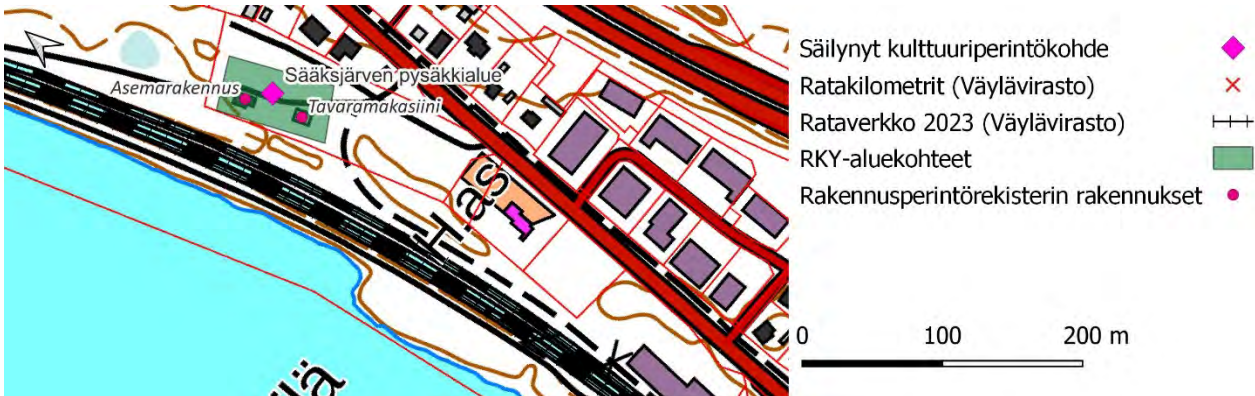
SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)	Oikaisuissa hylätyt ratapenkereen katkelmat ovat paitsi mielenkiintoisia todisteita rataverkon kehityksestä ja sen muuttuvista tavoitteista, myös todennäköisesti parhaiten säilyneitä esimerkkejä tärkeän pääradan alkuperäisestä pengerrakenteesta taitorakenteineen (kivirummut).
RAPORTIN SIVUT	Luku 7, 171; Luku 8, 178–181; Luku 9: 203–204.
AIEMMAT INVENTOINNIT	Kiinteä muinaisjäännös: Lempäälä, Ylämäki 1 & Ylämäki 2.
MAASTOKÄYNTI	27.6.2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 53 KULJUN KIVIAITA		
KOORDINAATIT	N= 6809785,582; E= 326798,030	
RATAKILOMETRI	173+680 – 174+860	
SIJAINTIKUNTA	Lempäälä	
MAANOMISTAJA(T)	Väyläviraston alueen rajalla	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	1876-	
SUOJELUTILANNE	Ei merkitty muinaisjäännösrekisteriin	
RAJAUS KARTALLA		
		
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 2, Tyypillisuus – 1, Edustavuus – 2, Alkuperäisyys – 3, Historiallinen todistusvoimaisuus – 3, Historiallinen kerroksellisuus –1	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 3, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 0, Miljöön historiallinen vaikutelma: 1	
ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen, historiallinen, maisemallinen	

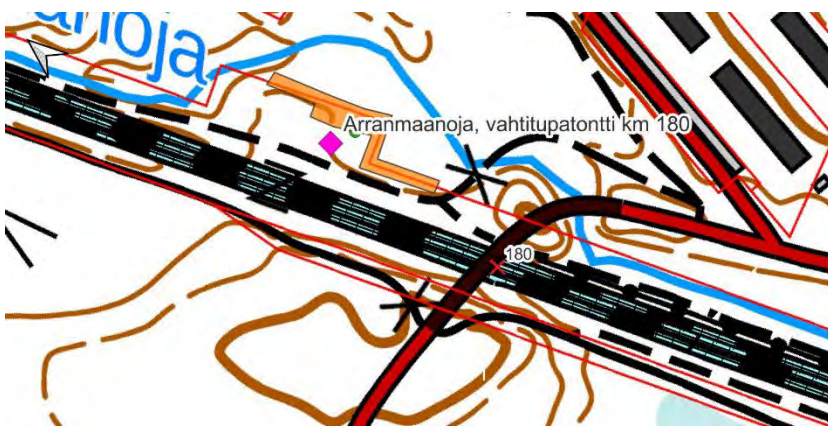
SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)	Kiviset raja-aidat (kipinäaidat) ovat suhteellisen tyypillisiä Hämeenlinna–Tampere-rataosuudelle ja eräille muillekin ennen 1880-lukua rakennetuille valtion pääradoille. Valtakunnallisesti kyseessä on kuitenkin varsin harvinainen, varhaisimman rataverkon syntyvaiheeseen liittyvä ilmiö.
RAPORTIN SIVUT	Luku 7, 169–170.
AIEMMAT INVENTOINNIT	-
MAASTOKÄYNTI	22.7.2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 54 MAARIANSUON RATAOIKAISU		
KOORDINAATIT	N= 6812241,395; E= 326576,228	
RATAKILOMETRI	noin 175+600 – 176+900	
SIJAINTIKUNTA	Lempäälä	
MAANOMISTAJA(T)	Väylävirasto	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	1876, 1965-	
SUOJELUTILANNE	Ratarunko ei suojeltu. Kohteeseen liittyy suojeltuja kiviaitoja.	
RAJAUS KARTALLA		
		Säilynyt kulttuuriperintökohde◆ Ratakilometrit (Väylävirasto)× Rataverkko 2023 (Väylävirasto)+ + Muinaisjäännökset, pistekohteet● Muinaisjäännökset, aluekohteet 0100200 m
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 2, Tyypillisuus – 1, Edustavuus – 1, Alkuperäisyys – 2, Historiallinen todistusvoimaisuus – 2, Historiallinen kerroksellisuus – 2	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 3, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 2, Miljööhistoriallinen vaikutelma: 2	
ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen, historiallinen, maisemallinen	
SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)	Oikaisuisissa hylätyt ratapenkereen katkelmat ovat paitsi mielenkiintoisia todisteita rataverkon kehityksestä ja sen muuttuvista tavoitteista. Maariansuon oikaisun mielenkiintoisuutta lisää, että ratalinjaa ei ole kokonaisuudessaan otettu tiekäyttöön.	

RAPORTIN SIVUT	Luku 7, 171 –173; Luku 8, 179–181.
AIEMMAT INVENTOINNIT	Kiviaidat inventoitu vuosina 2019–2023 (Kiinteä muinaisjäännös: Maarian-suo)
MAASTOKÄYNTI	22.7.2024 Mikko Itälahti

KOHDEKORTTI 55 SÄÄKSJÄRVEN PYSÄKKI		
KOORDINAATIT	N= 6814418,274; E= 326692,769	
RATAKILOMETRI	177+734	
SIJAINIKUNTA	Lempäälä	
MAANOMISTAJA(T)	Yksityisomistuksessa	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	1915-	
SUOJELUTILANNE	Pysäkkirakennus ja makasiini suojeltu	
RAJAUS KARTALLA		
		
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 2, Tyypillisuus – 2, Edustavuus – 2, Alkuperäisyys – 2, Historiallinen todistusvoimaisuus – 2, Historiallinen kerroksellisuus – 2	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 2, Pitkä ikä: 2, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 2, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 1, Miljööhistoriallinen vaikutelma: 2	
ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen, historiallinen, maisemallinen	
SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)		

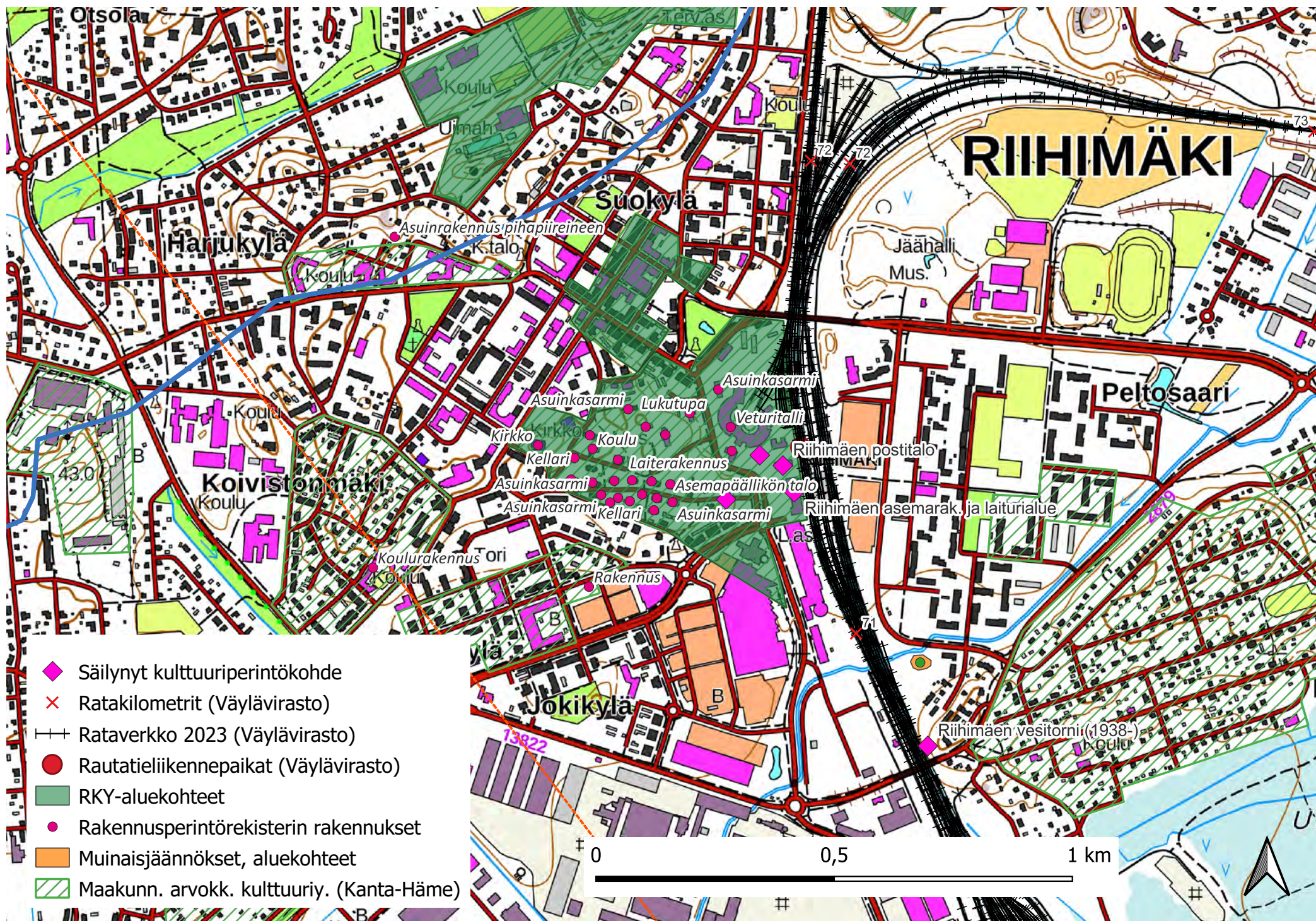
RAPORTIN SIVUT	Luku 4, 106–107.
AIEMMAT INVENTOINNIT	RKY 2009: Lempäälä, Sääksjärven rautatiepysäkki Valanto (1982)
MAASTOKÄYNTI	22.7.2024 Mikko Itälahti

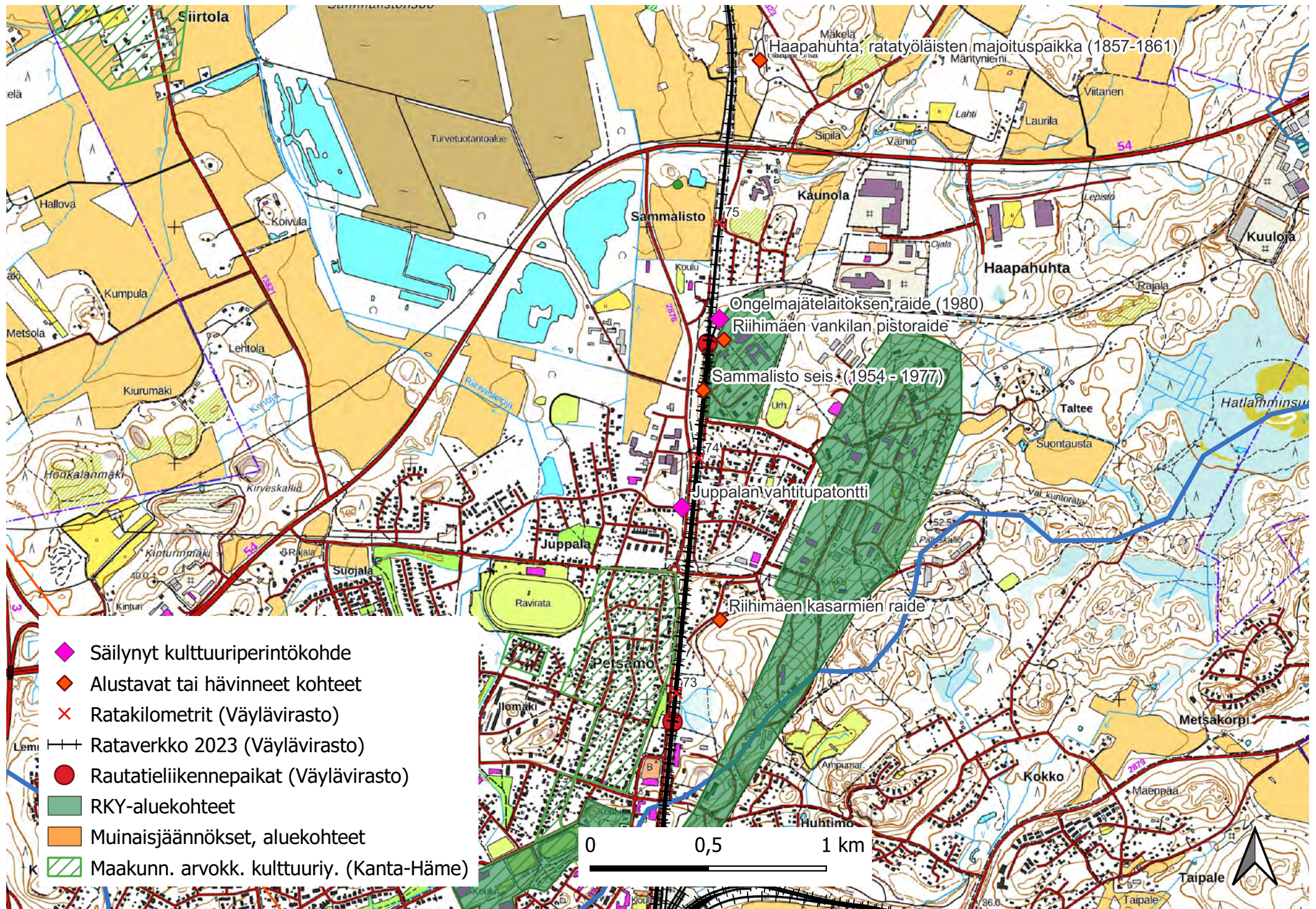
KOHDEKORTTI 56 ARRANMAANOJAN VAHTITUPATONTTI		
KOORDINAATIT	N= 6815925,708; E= 326257,527	
RATAKILOMETRI	180+100	
SIJAINNIKUNTA	Tampere	
MAANOMISTAJA(T)	Väylävirasto	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	1876-	
SUOJELUTILANNE	Tonttia kiertävä kiviaita suojeltu muinaisjäännöksenä	
RAJAUS KARTALLA		
		Säilynyt kulttuuriperintökohde Ratakilometrit (Väylävirasto) Rataverkko 2023 (Väylävirasto) Muinaisjäännökset, pistekohteet Muinaisjäännökset, aluekohteet 070140 m
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 2, Tyypillisuus – 1, Edustavuus – 2, Alkuperäisyys – 1, Historiallinen todistusvoimaisuus – 2, Historiallinen kerroksellisuus – 2	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 3, Pitkä ikä: 3, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 1, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 0, Miljöön historiallinen vaikutelma: 1	
ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen, historiallinen	

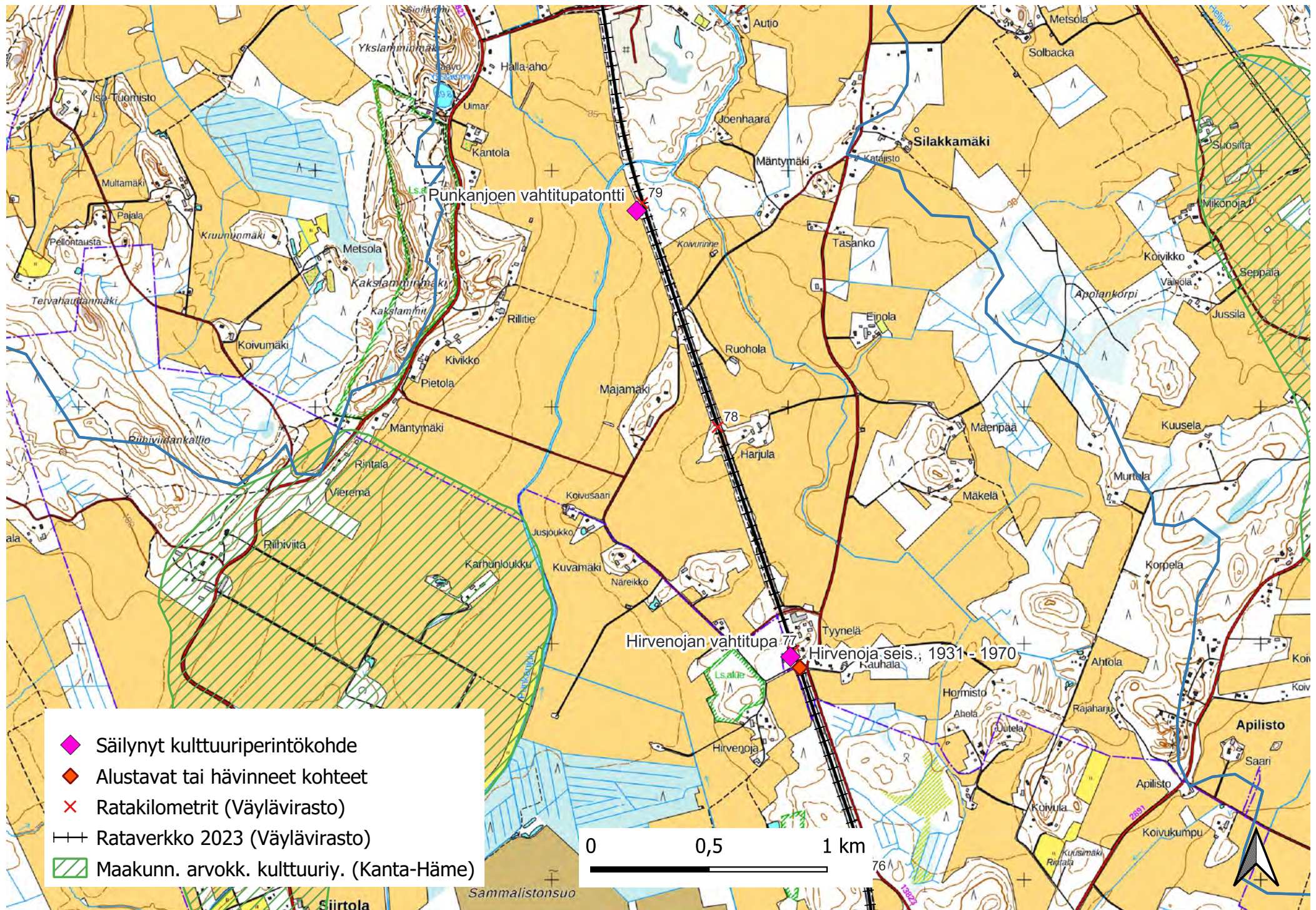
SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)	Yksinkertainen vahtitupa on merkitty mm. pituusprofiiliin (1881). Kiviat- taa (kipinäaitaa) koskevassa kuvauksessa mainitaan tontin koilliskulman suuri maakellari. Tontti on avohakattu jokunen vuosi sitten, eikä kellaria kyetty paikantamaan pahoin vesakoituneelta tontilta kesällä 2024.
RAPORTIN SIVUT	Luku 6, 152; Luku 7, 171–173.
AIEMMAT INVENTOINNIT	Kiinteä muinaisjäännös: Arranmaanoja.
MAASTOKÄYNTI	22.7.2024 Mikko Itälahti

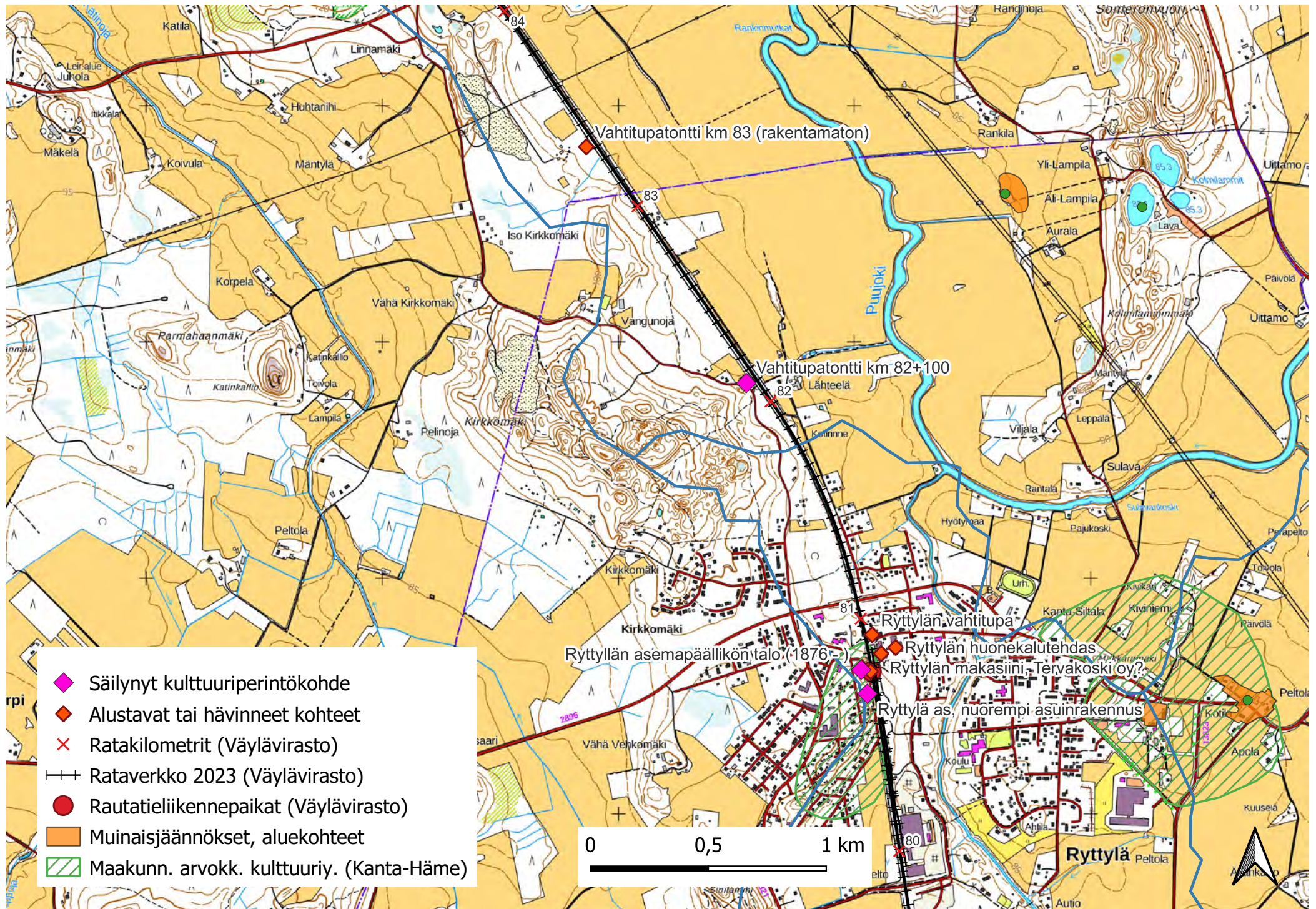
KOHDEKORTTI 57 VIINIKANOJAN ALIKULKUSILTA		
KOORDINAATIT	N= 6821711,299; E= 328258,913	
RATAKILOMETRI	186+532	
SIJAINIKUNTA	Tampere	
MAANOMISTAJA(T)	Väylävirasto	
KUNNOSSAPITOALUE	Alue 3, Länsi-Suomi	
AJOITUS	1939-	
SUOJELUTILANNE	Ei suojeltu	
RAJAUS KARTALLA		
		Säilynyt kulttuuriperintökohde  Rataverkko 2023 (Väylävirasto)  0 100 200 m
ARVOLUOKITUS (käytettävä asteikko: 0–3; 3=arvokkain)		
LUONNEKRITEERIT	Harvinaisuus – 2, Tyypillisuus – 1, Edustavuus – 3, Alkuperäisyys – 3, Historiallinen todistusvoimaisuus – 2, Historiallinen kerroksellisuus –1	
MUUT KRITEERIT	Merkitys rataosan historian kannalta: 3, Pitkä ikä: 2, Saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus: 3, Liittyminen muihin arvokohteisiin: 0, Miljööhistoriallinen vaikutelma: 3	
ARVOTUSPERUSTEET	Rakennushistoriallinen/arkkitehtoninen, historiallinen, maisemallinen	

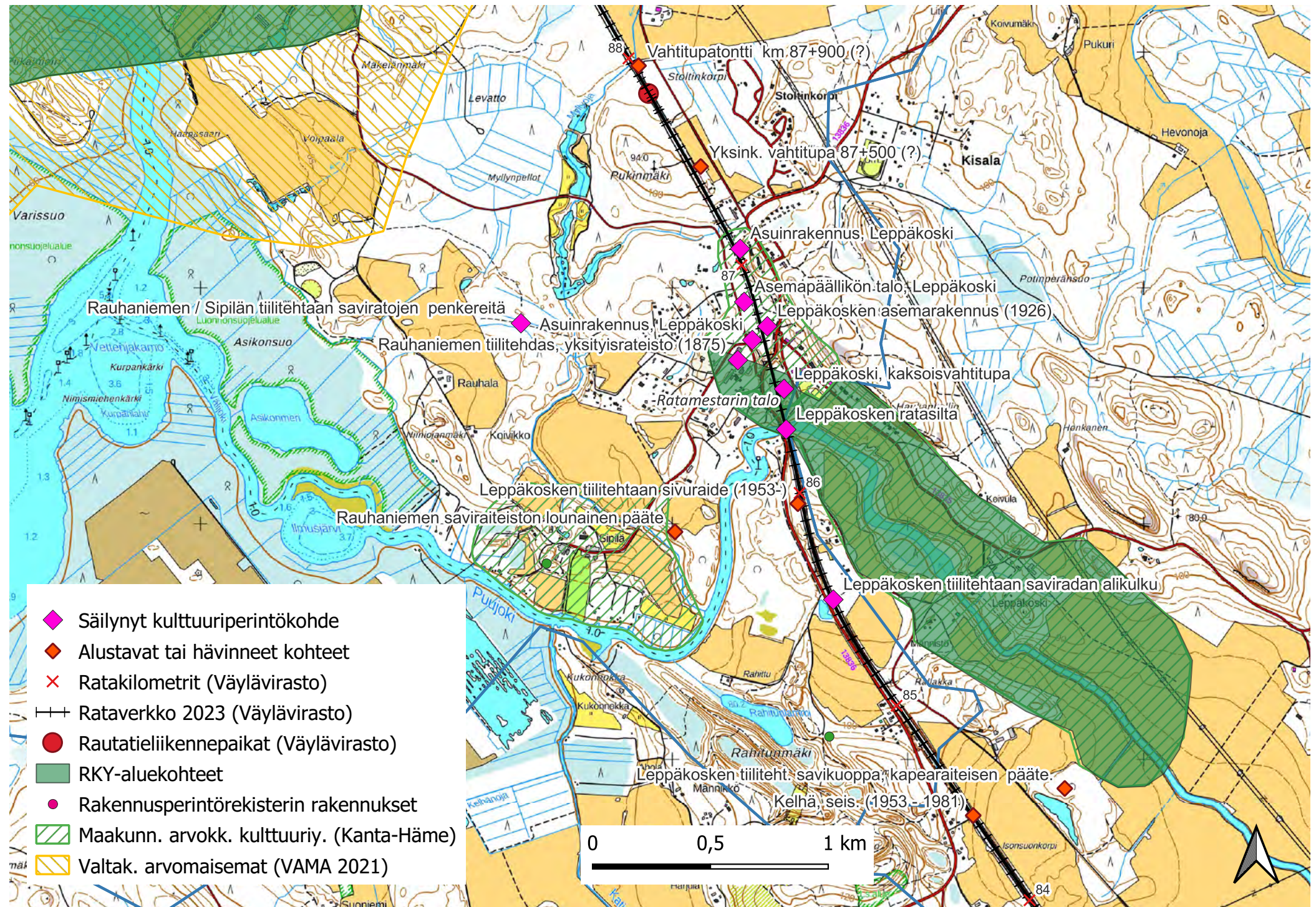
SANALLINEN PERUSTELU (TARVITTAESSA)	Viinikanojan alikulkusillan kulttuuriperintöarvot liittyvät paitsi sillanrakennustekniikan ja konepajateollisuuden historiaan, myös siltajärjestelmän luonteikkuteen, monumentaaliseen kompleksisuuteen ja näiden ilmenemiseen Tampereen valtatieen maisemassa.
RAPORTIN SIVUT	Luku 9, 193–194.
AIEMMAT INVENTOINNIT	-
MAASTOKÄYNTI	22.7.2024 Mikko Itälahti

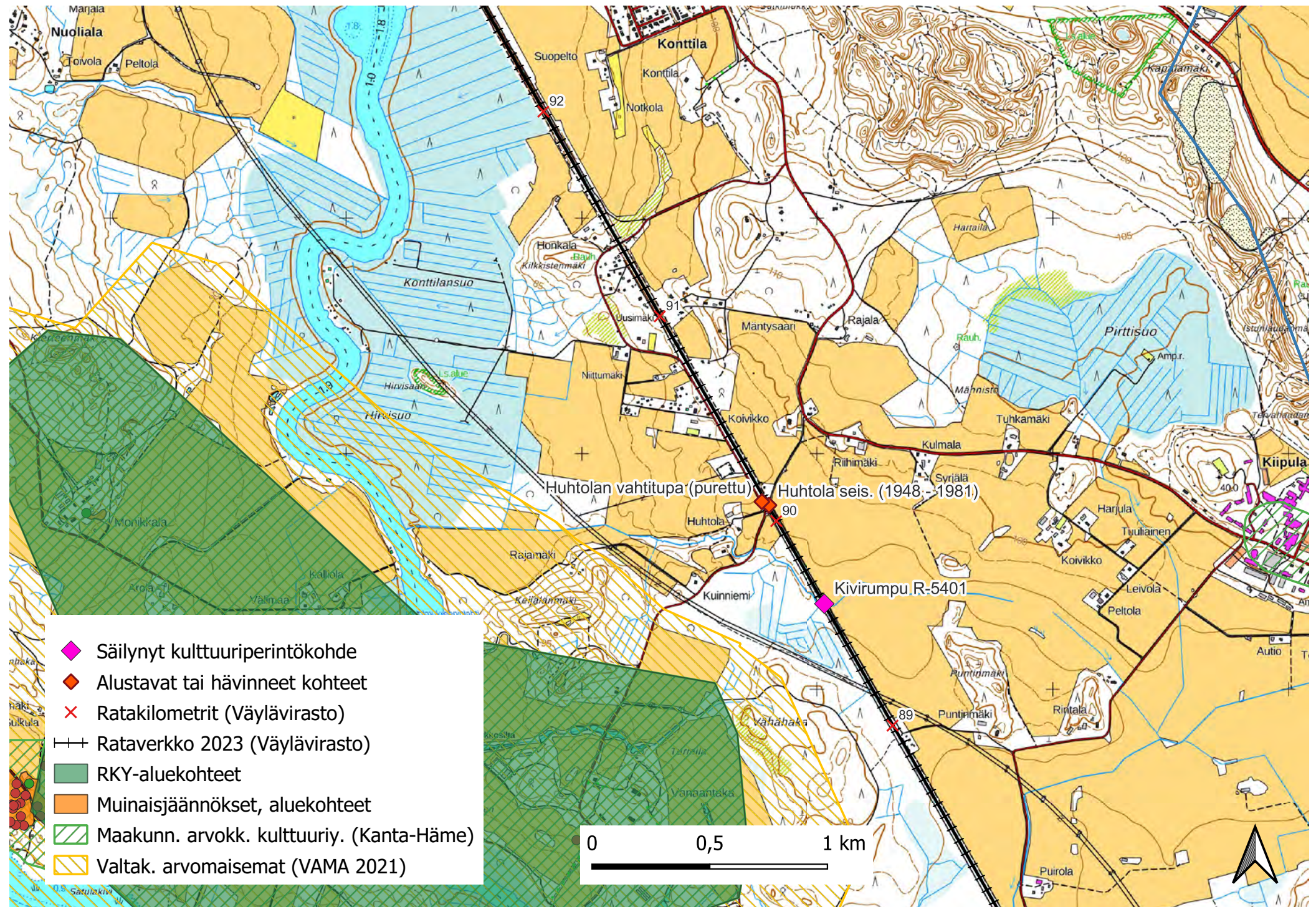




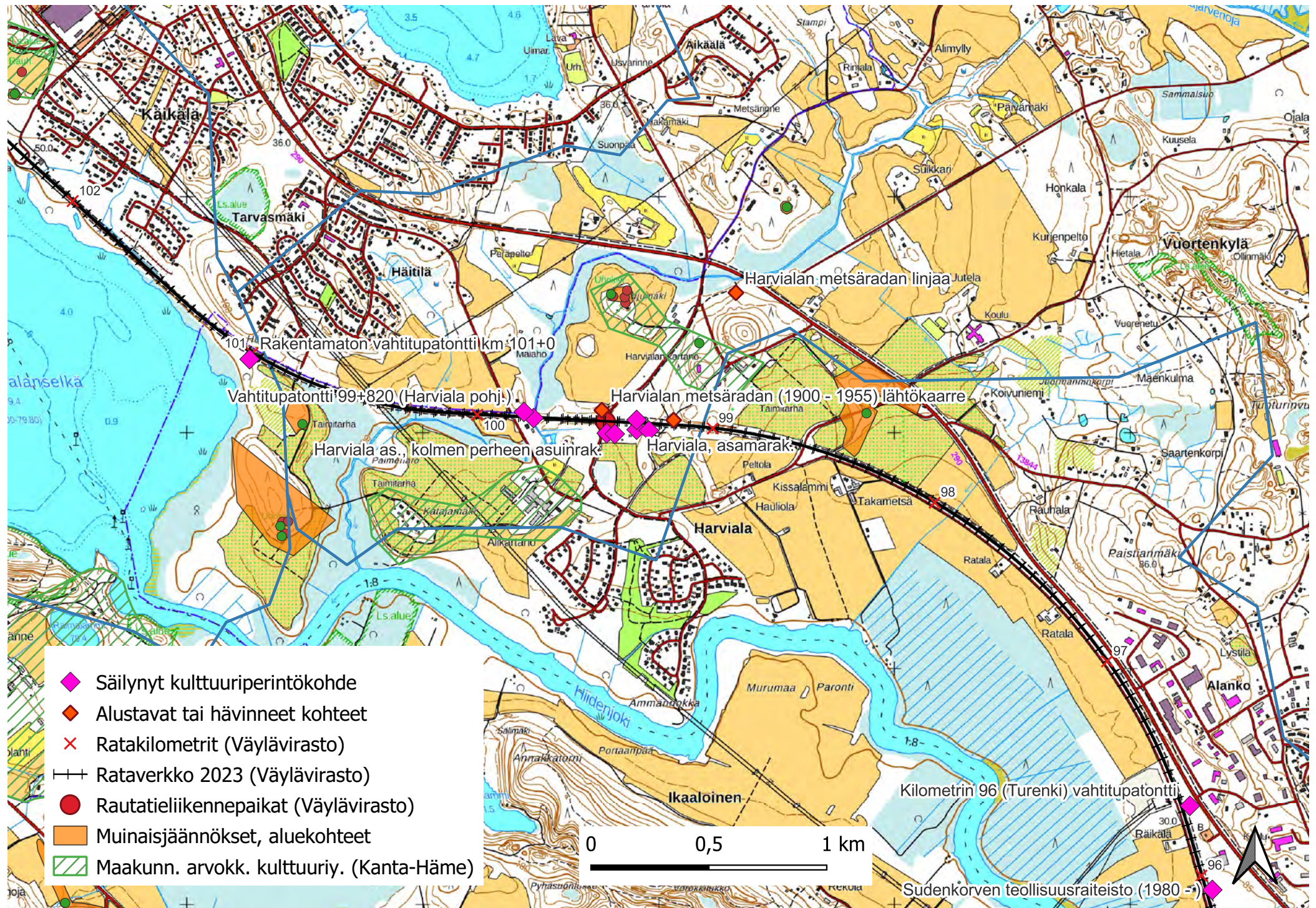


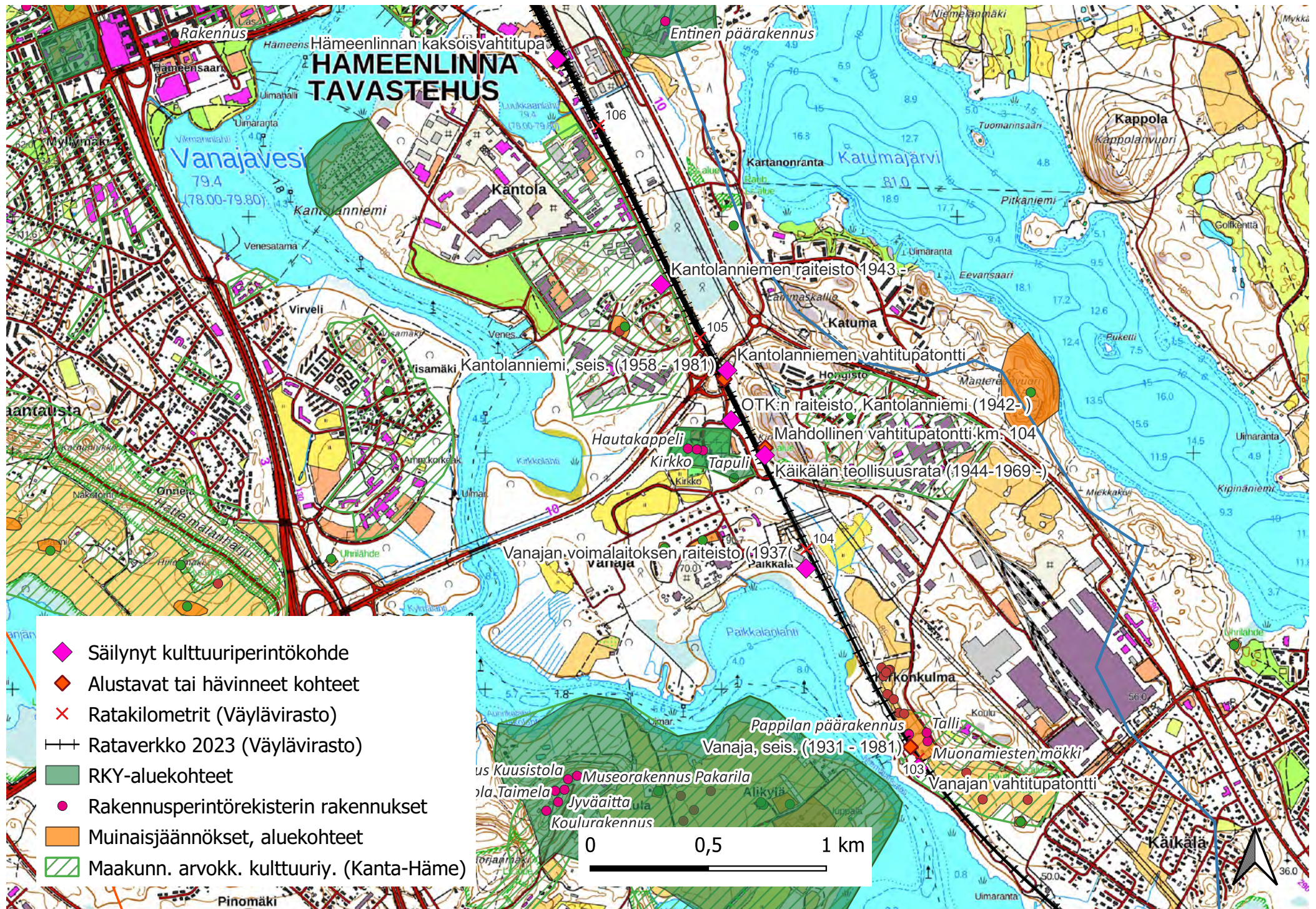


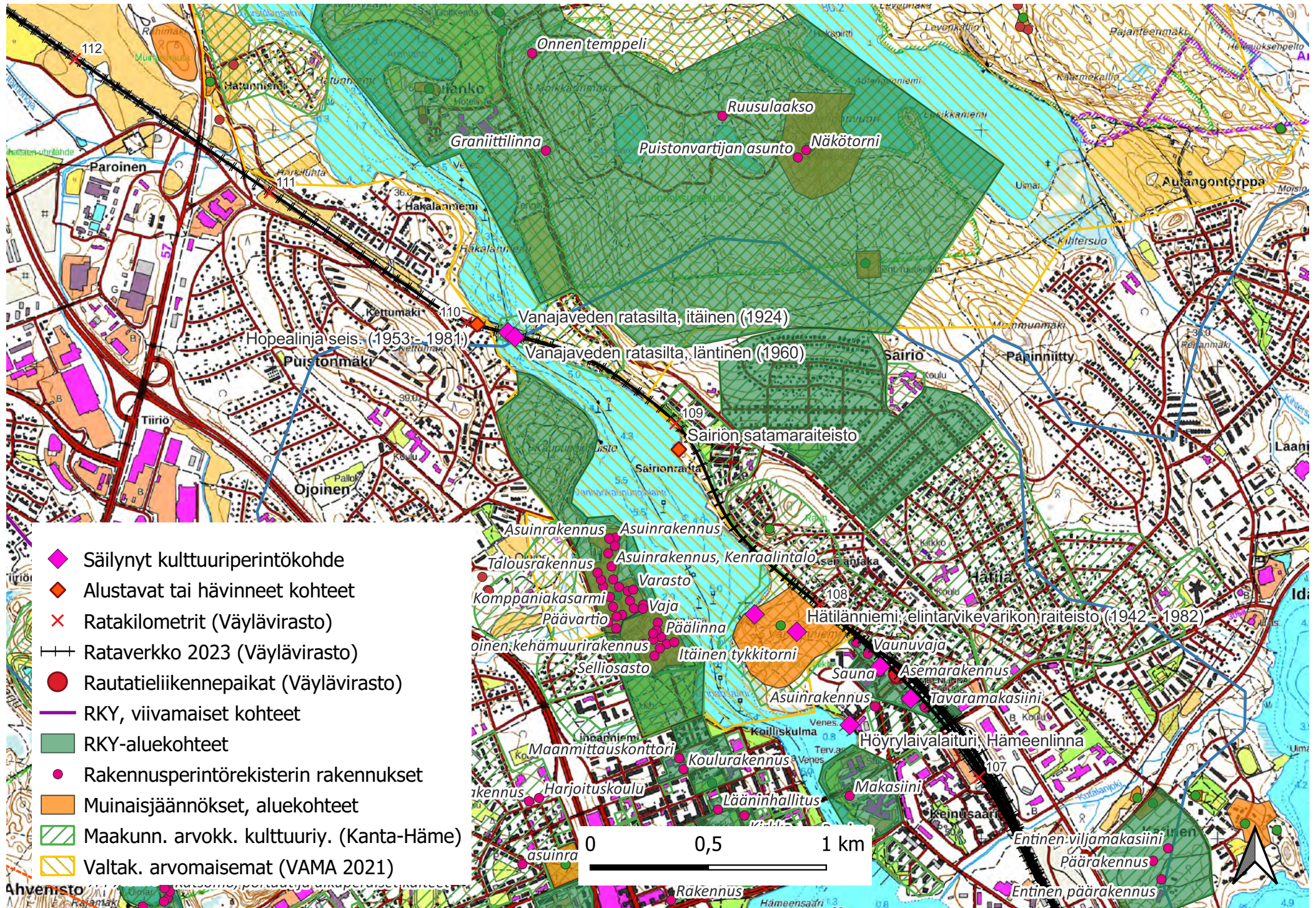


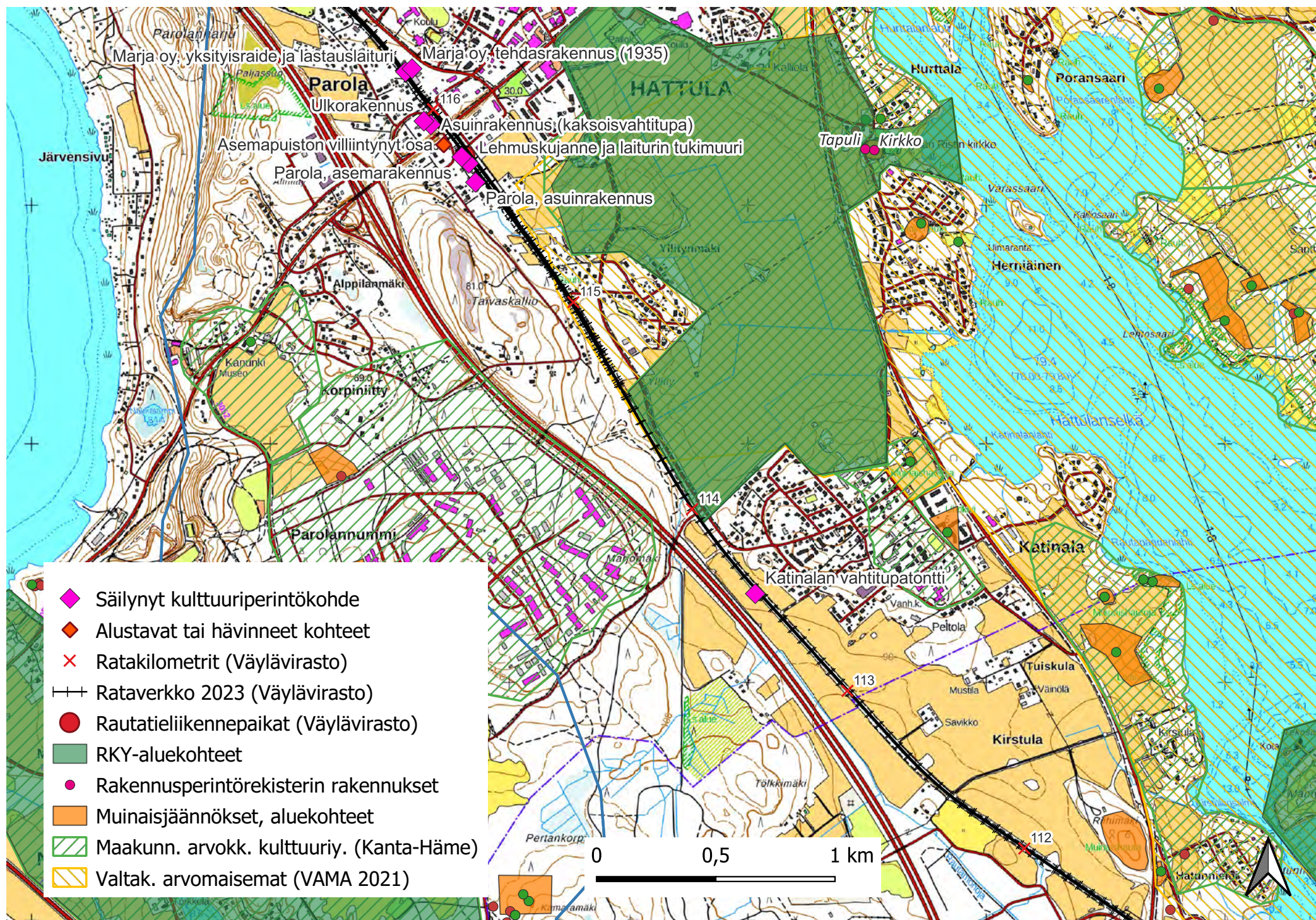


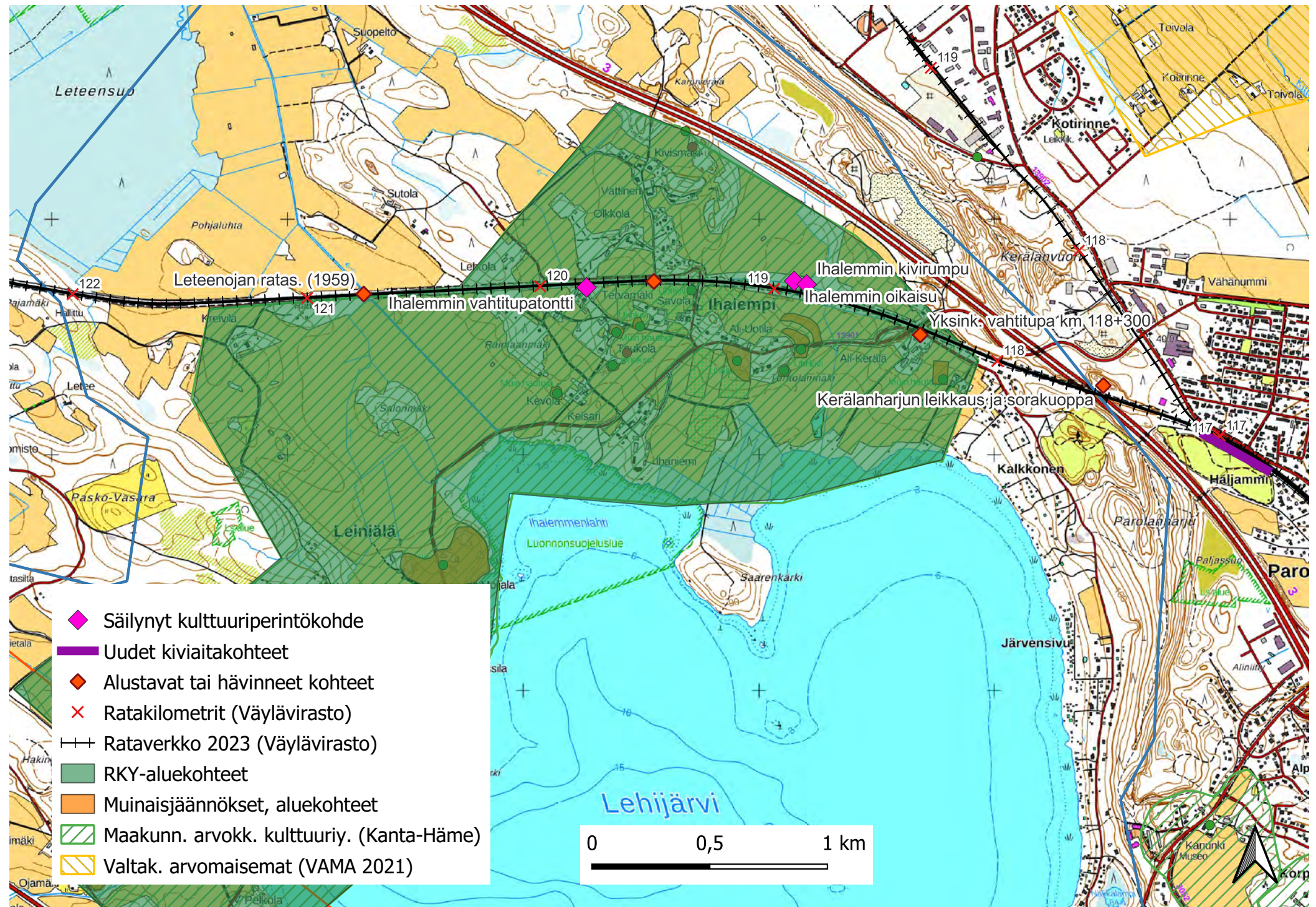


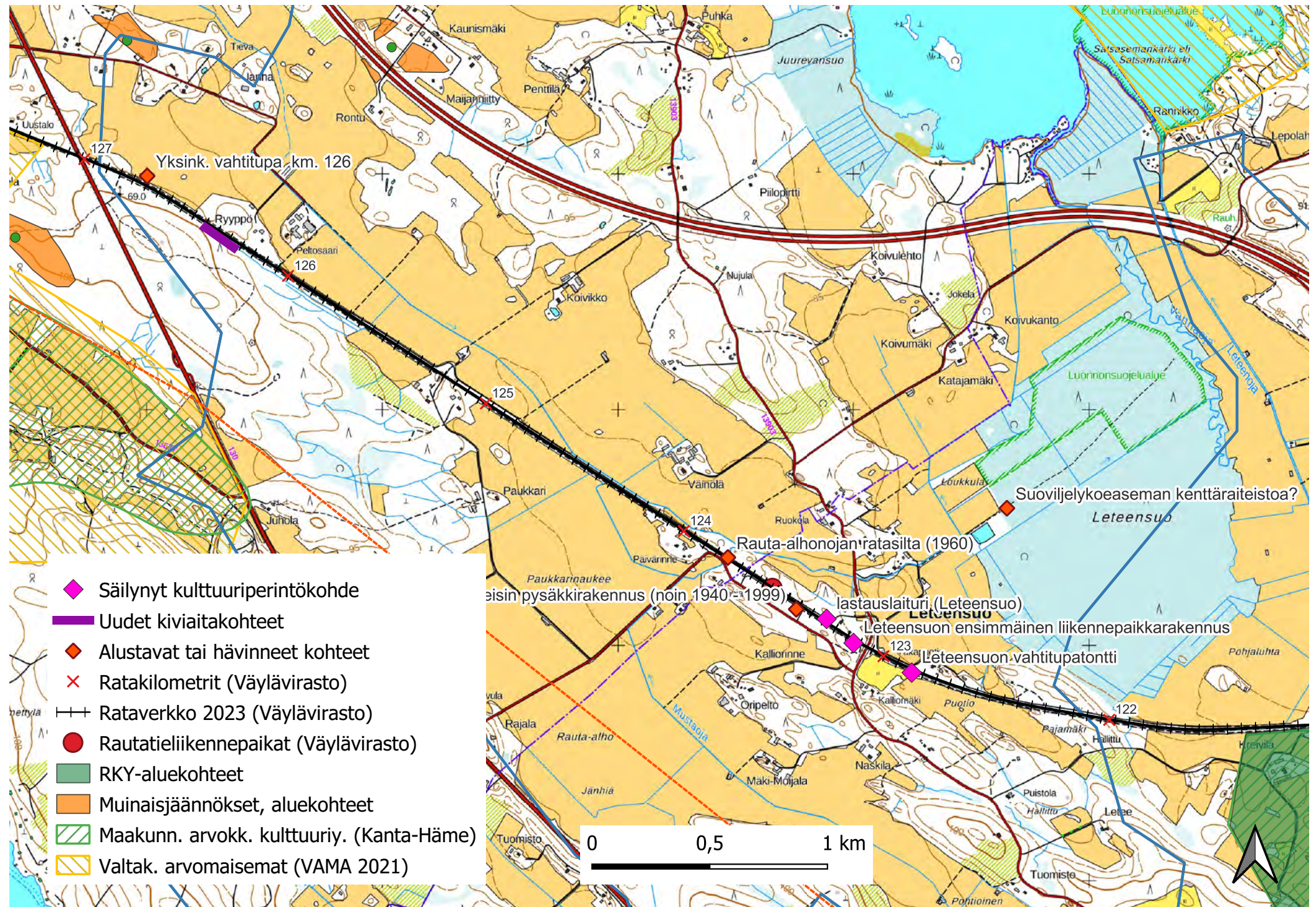


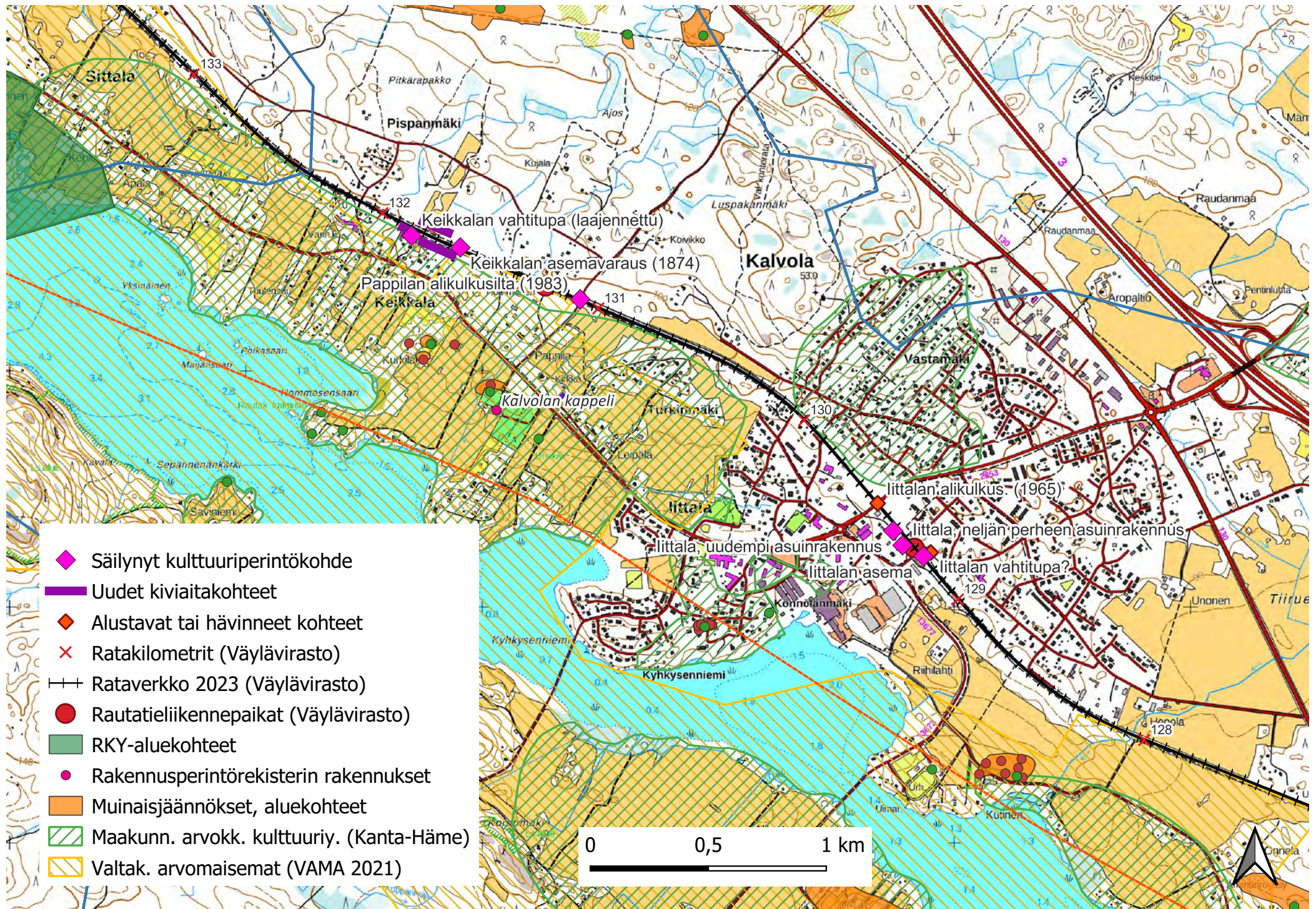




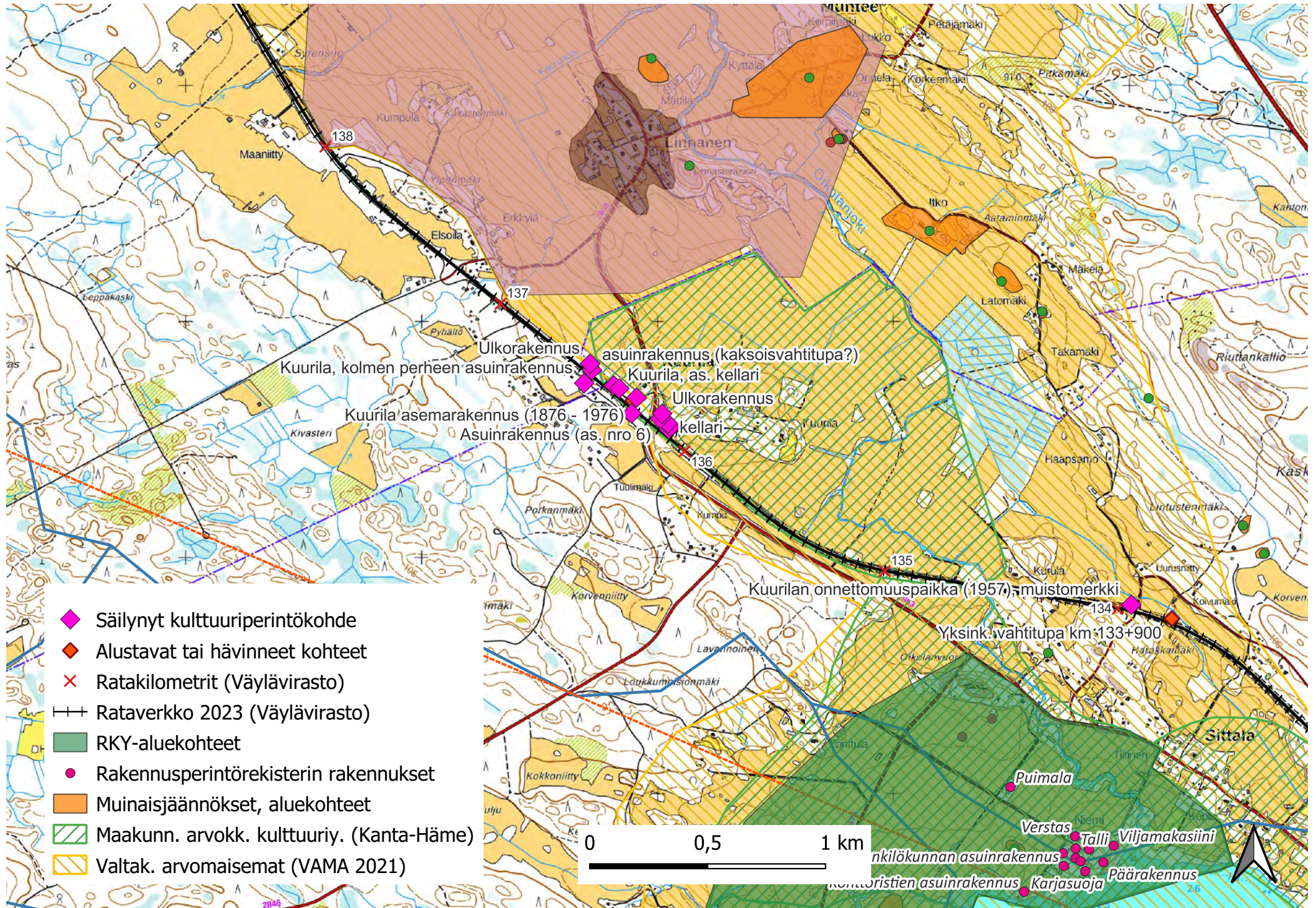


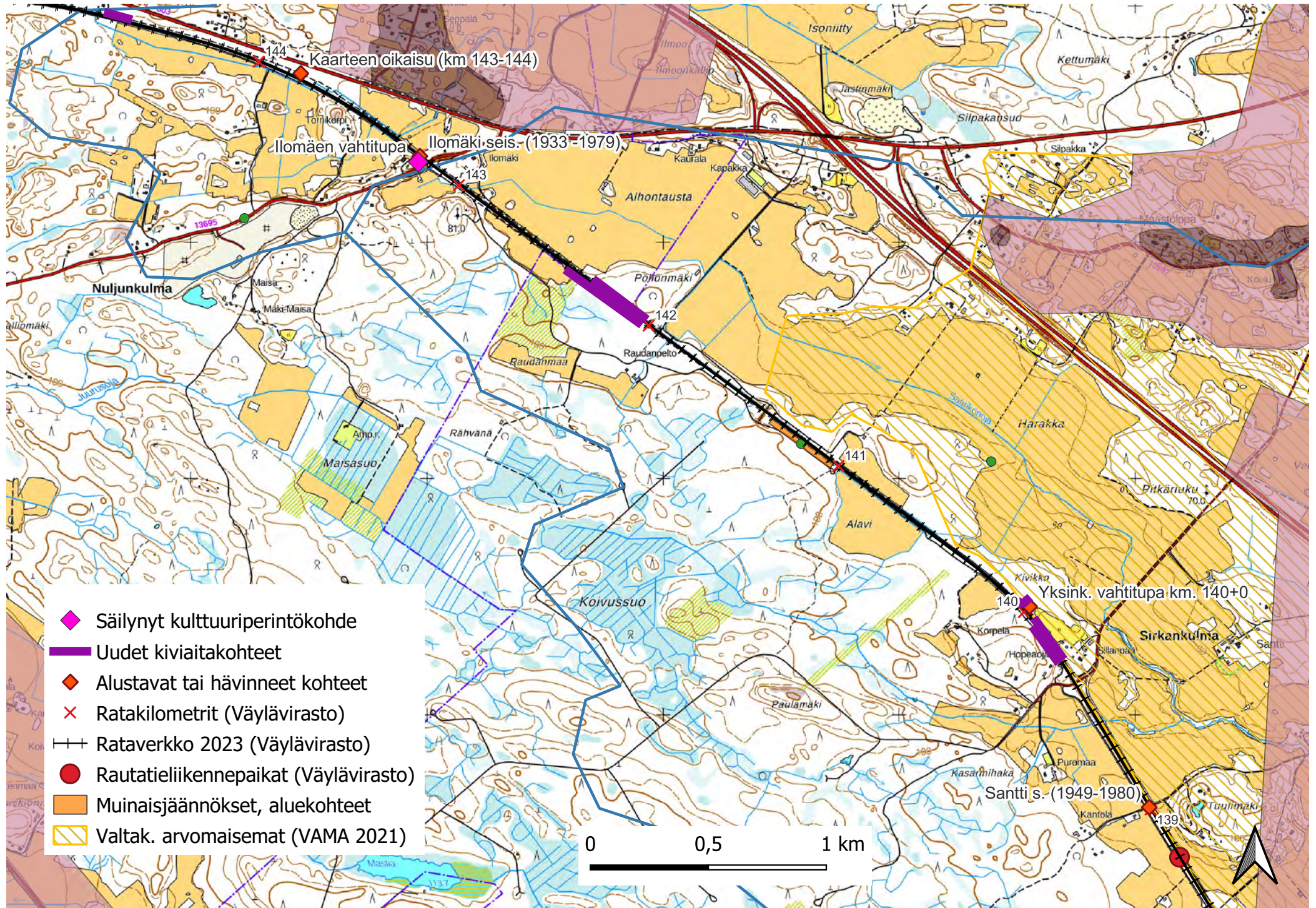


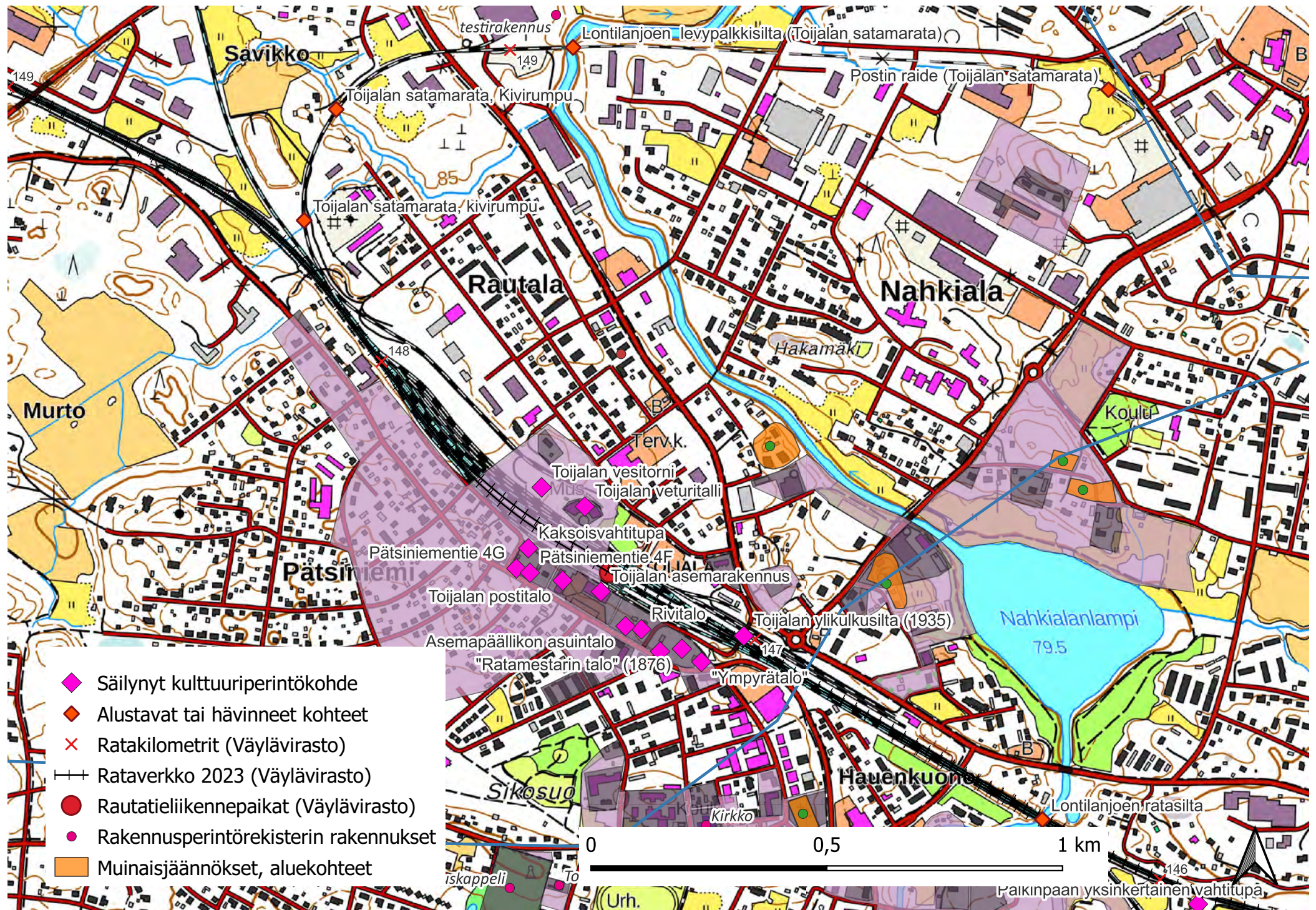


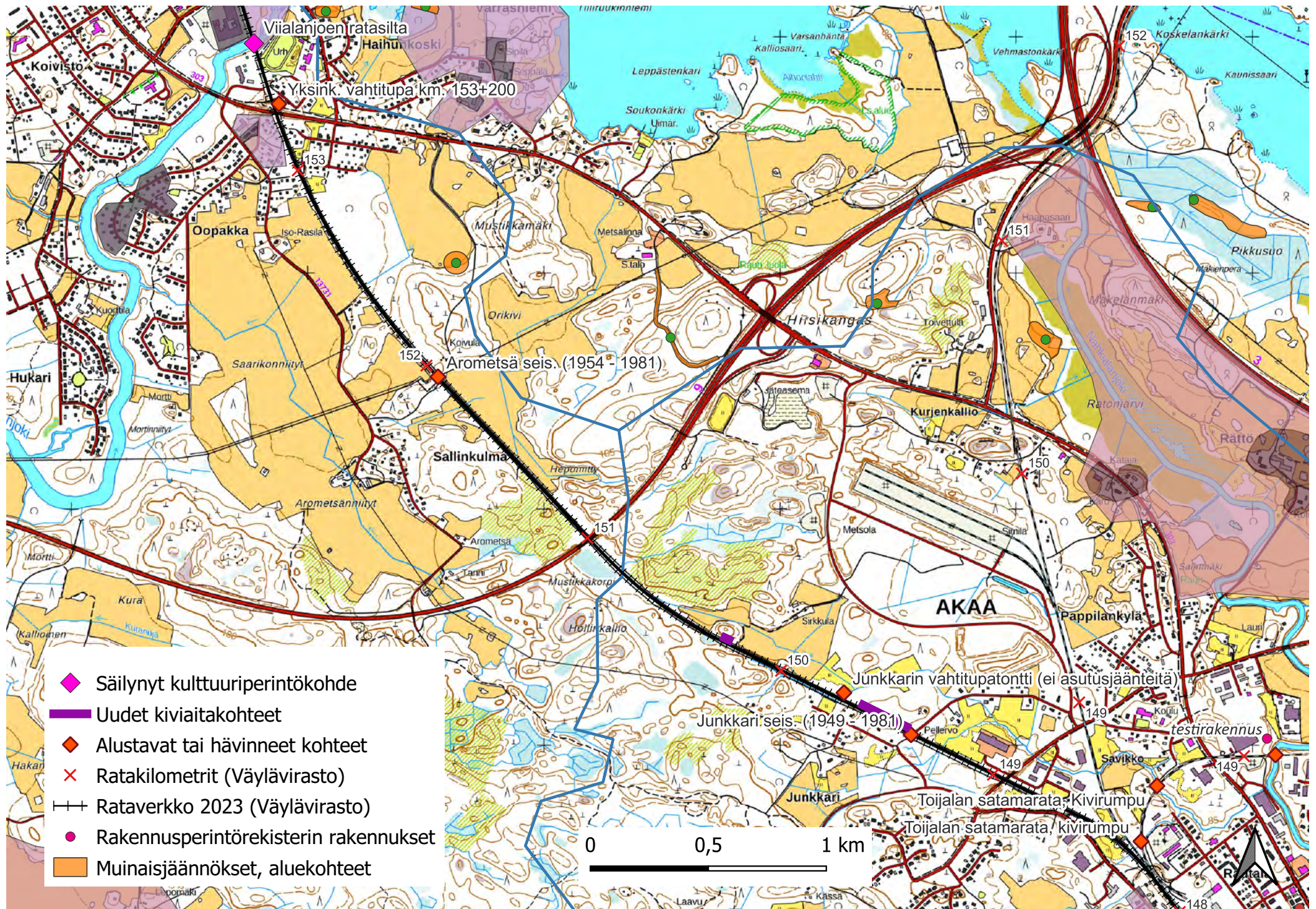


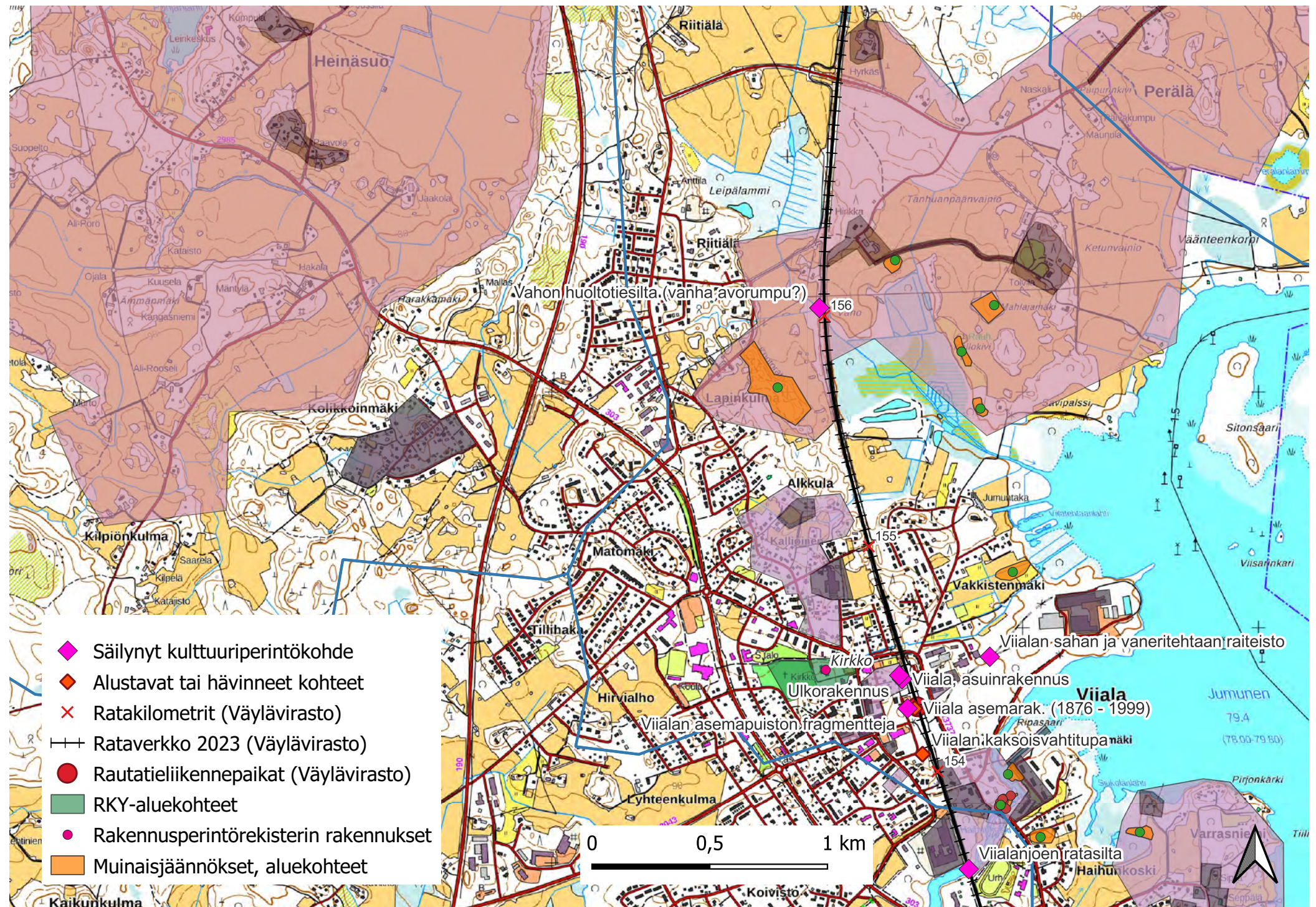
Pirkanmaan alueen maakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt on merkitty punertavalla, tummanruskean, tumman lilan ja harmaan sävyillä.

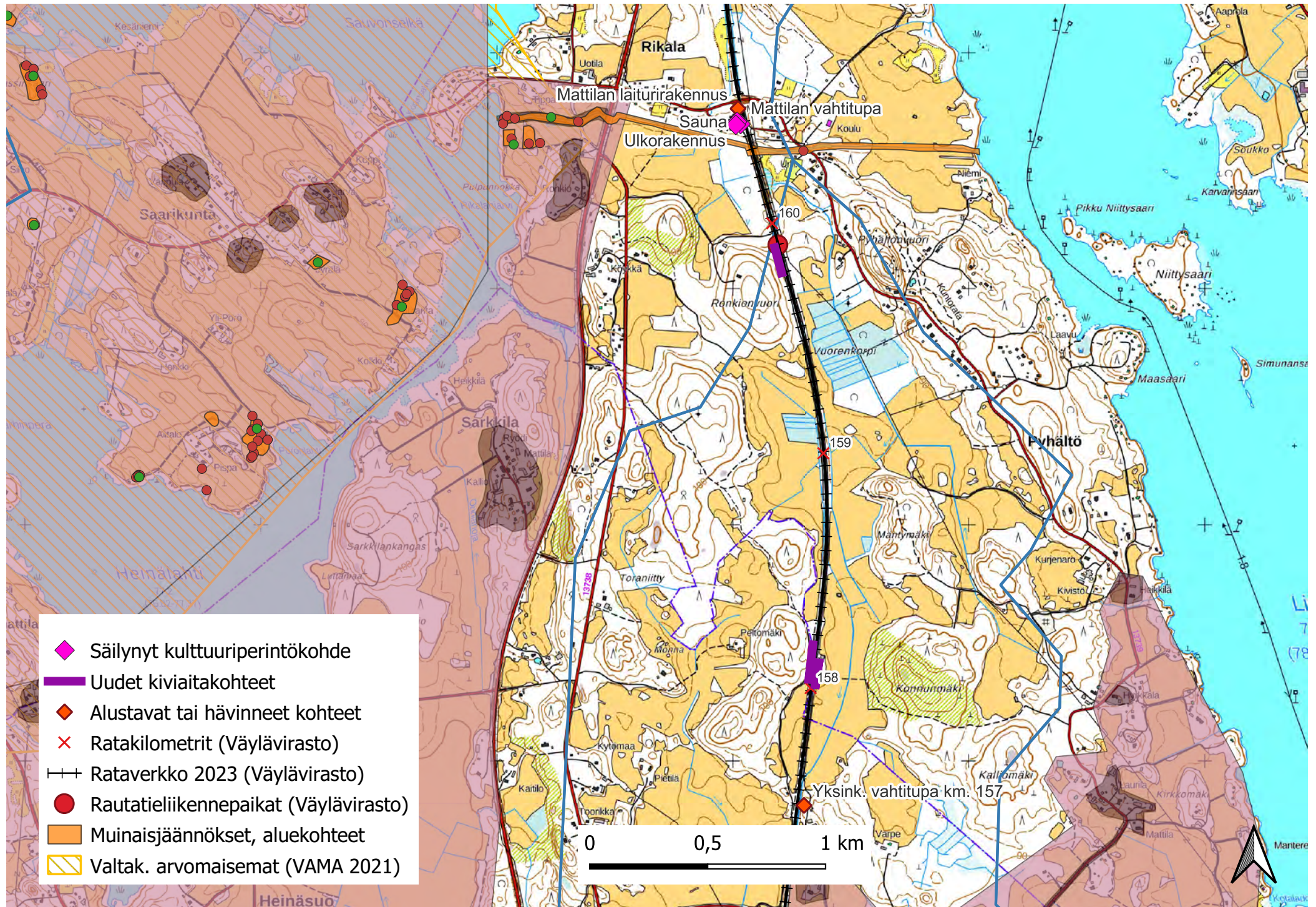


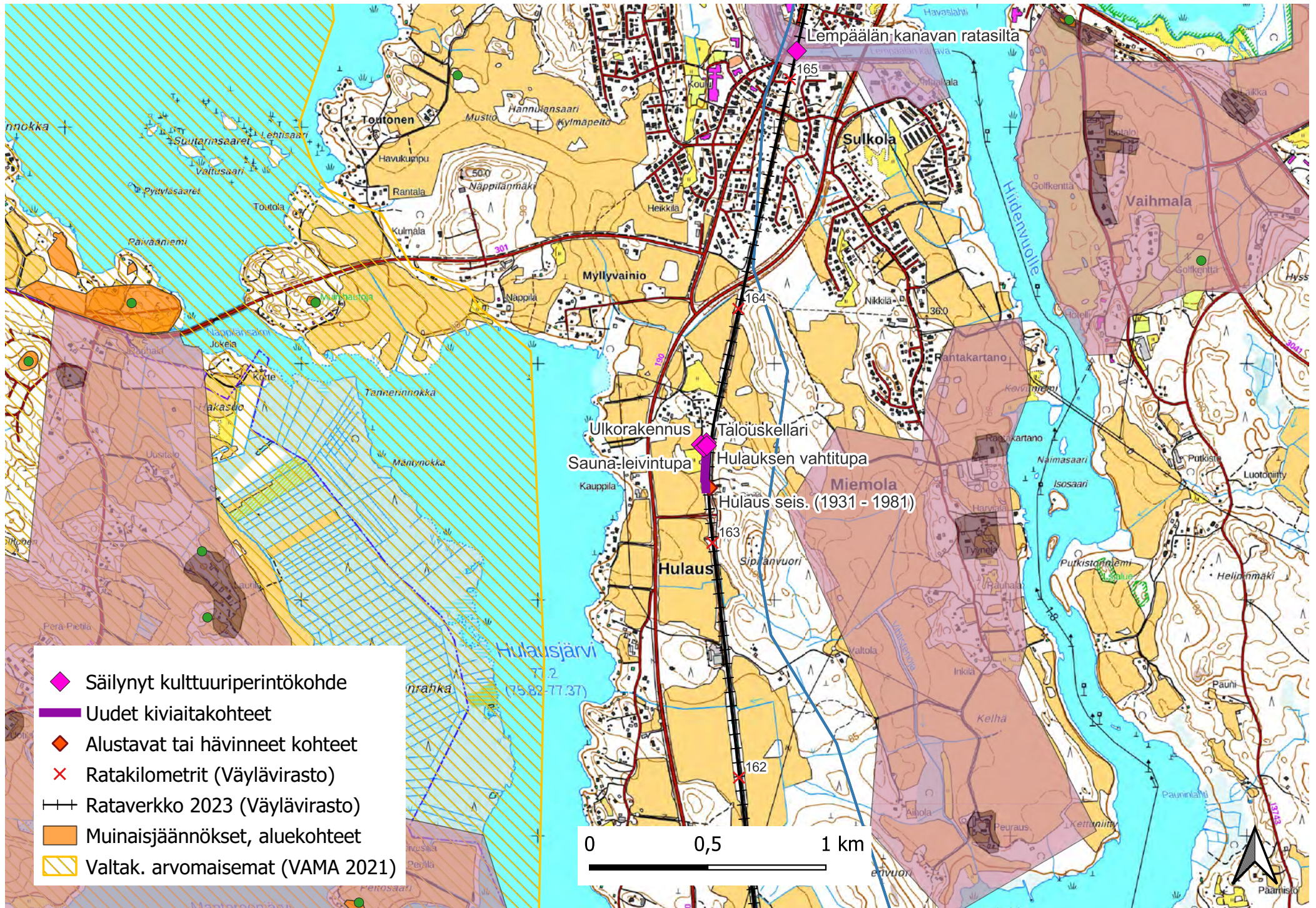




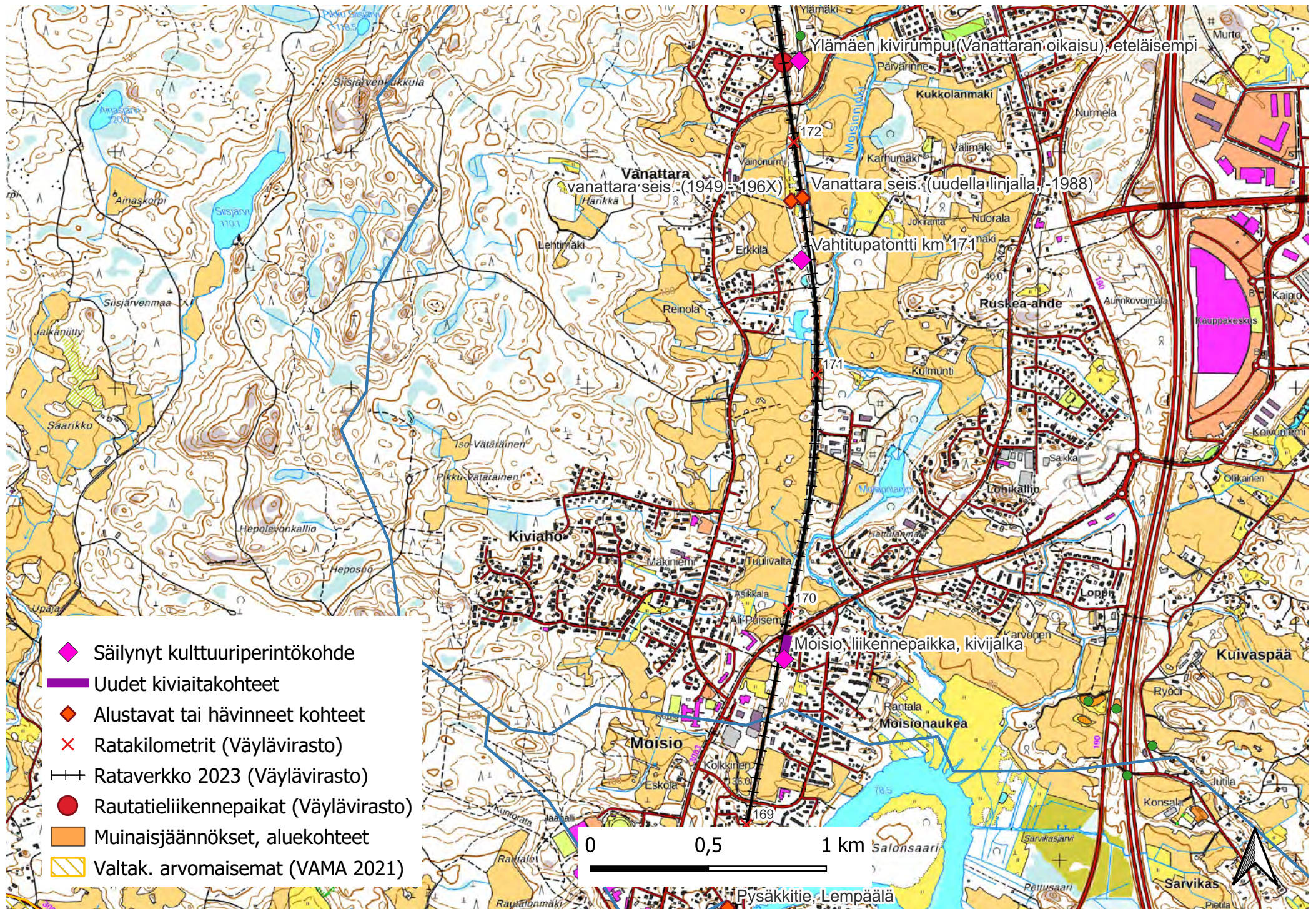


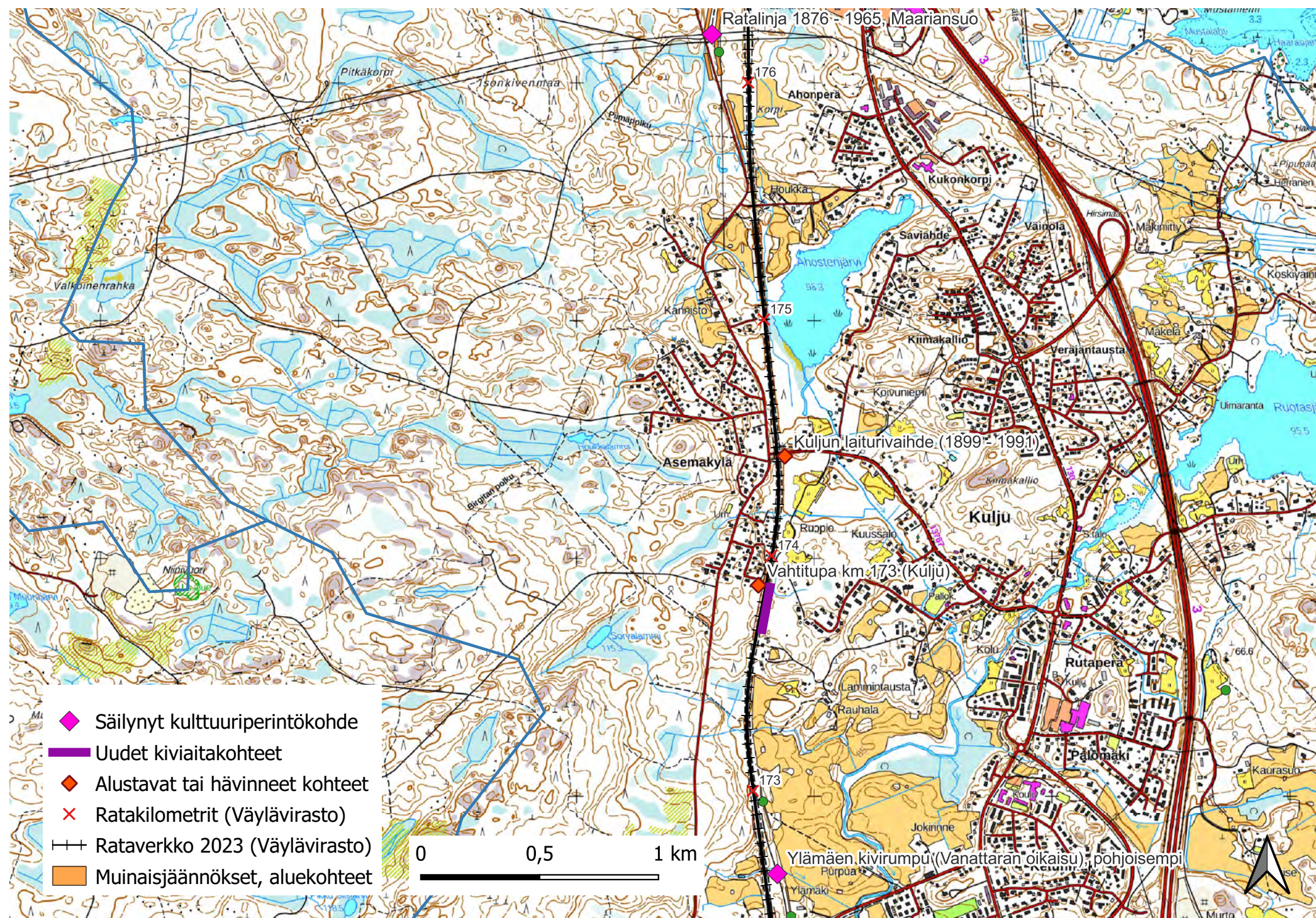


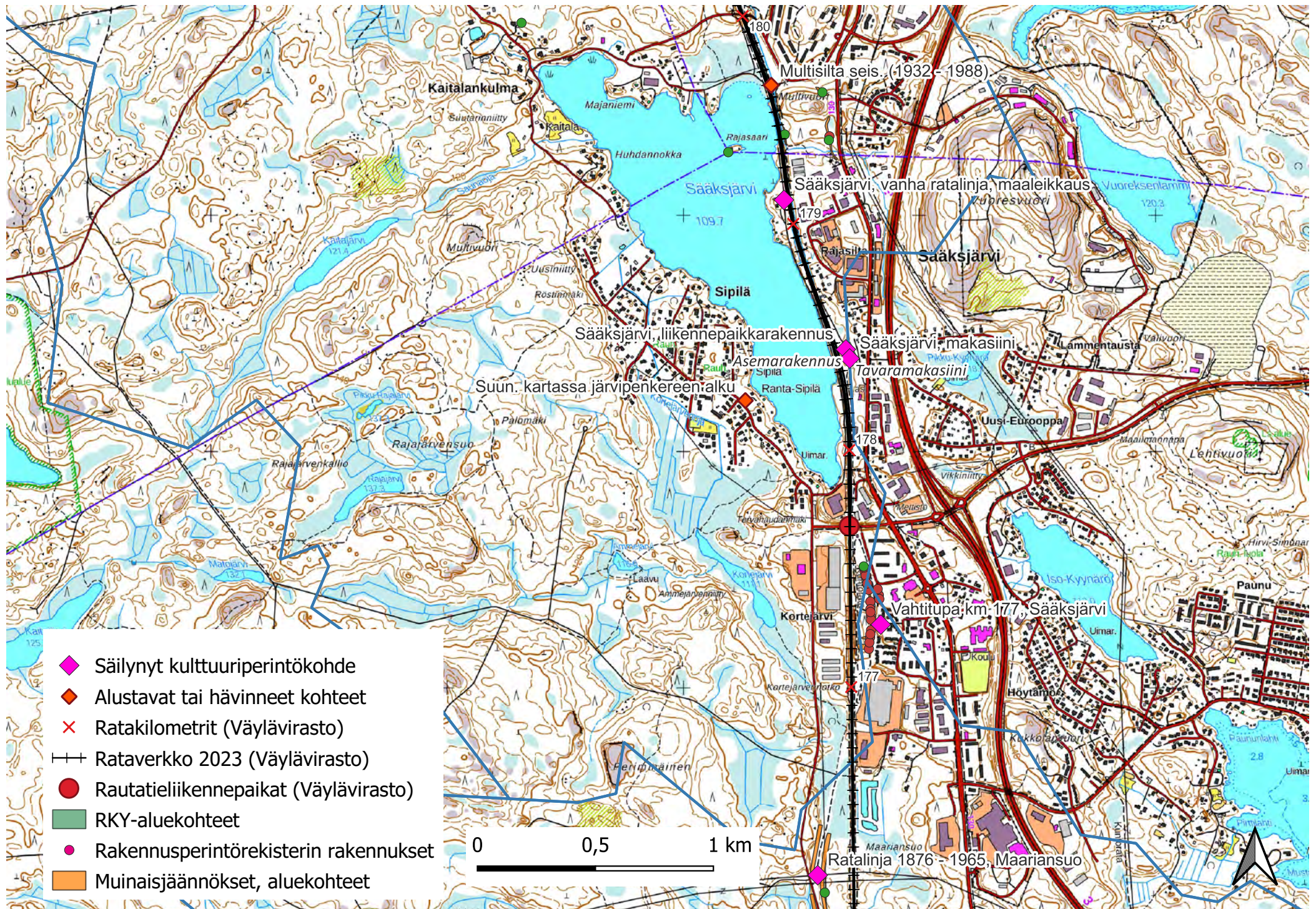


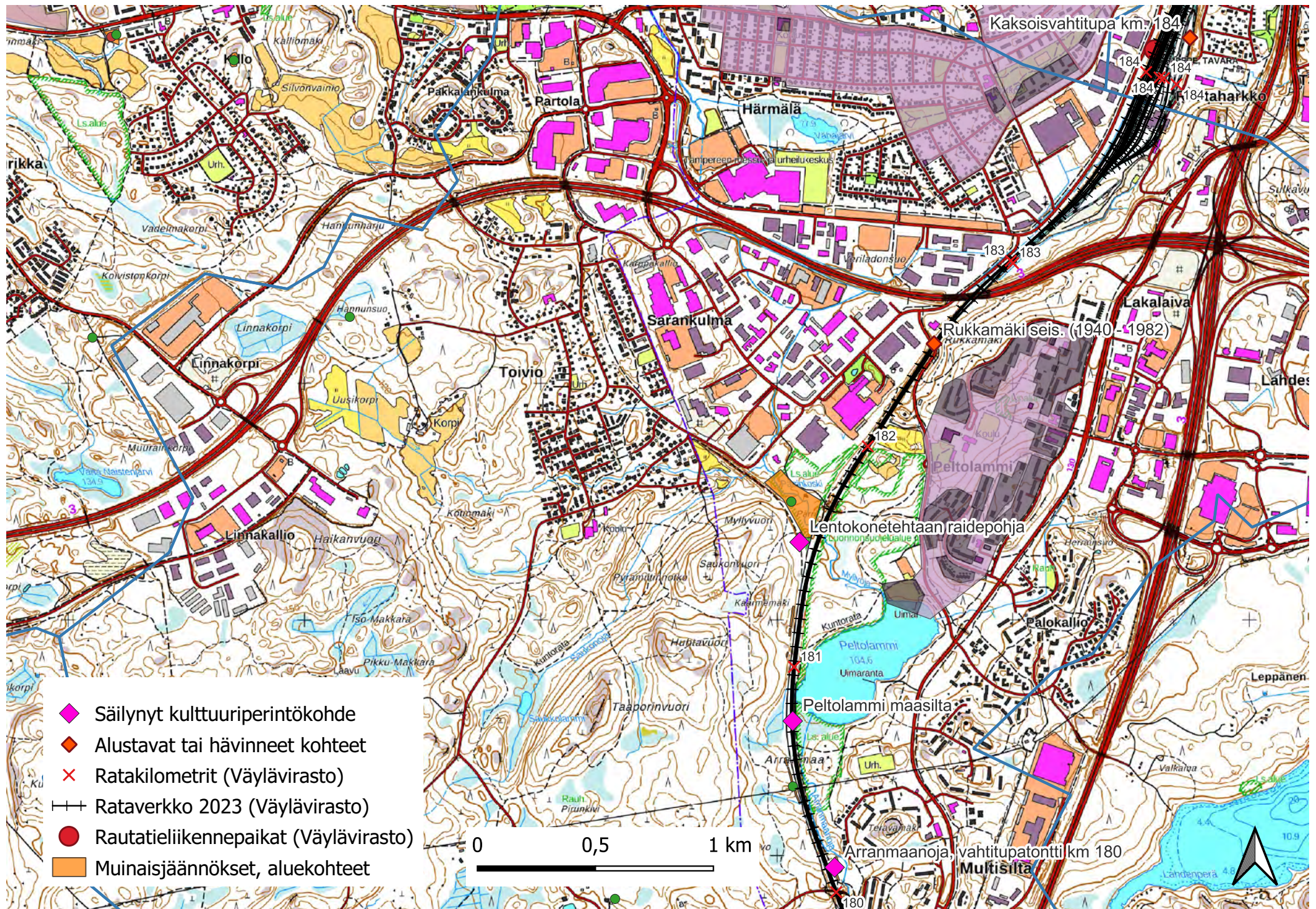


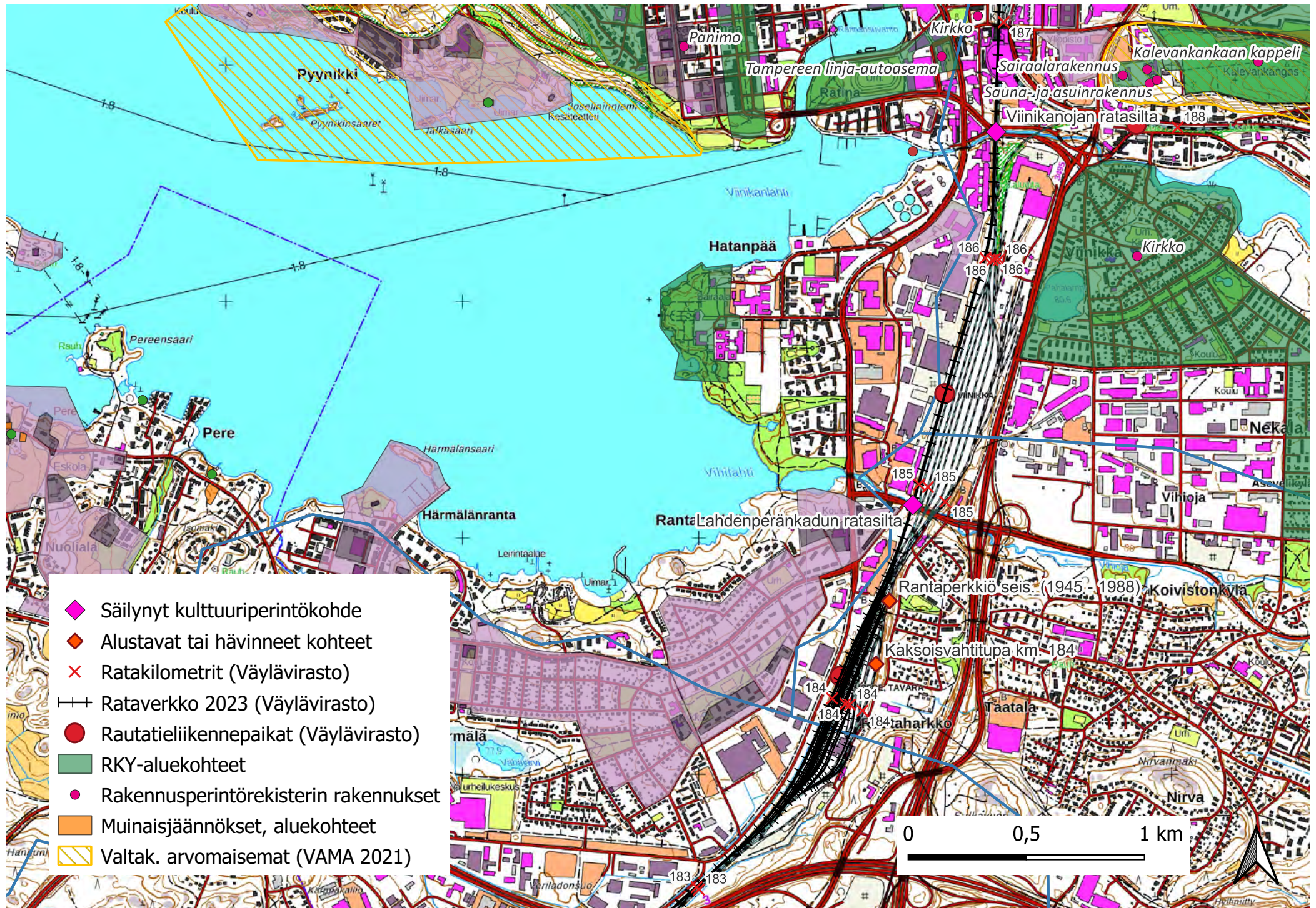














Väylävirasto
Trafikledsverket

ISSN 2490-0745
ISBN 978-952-405-244-3
www.vayla.fi