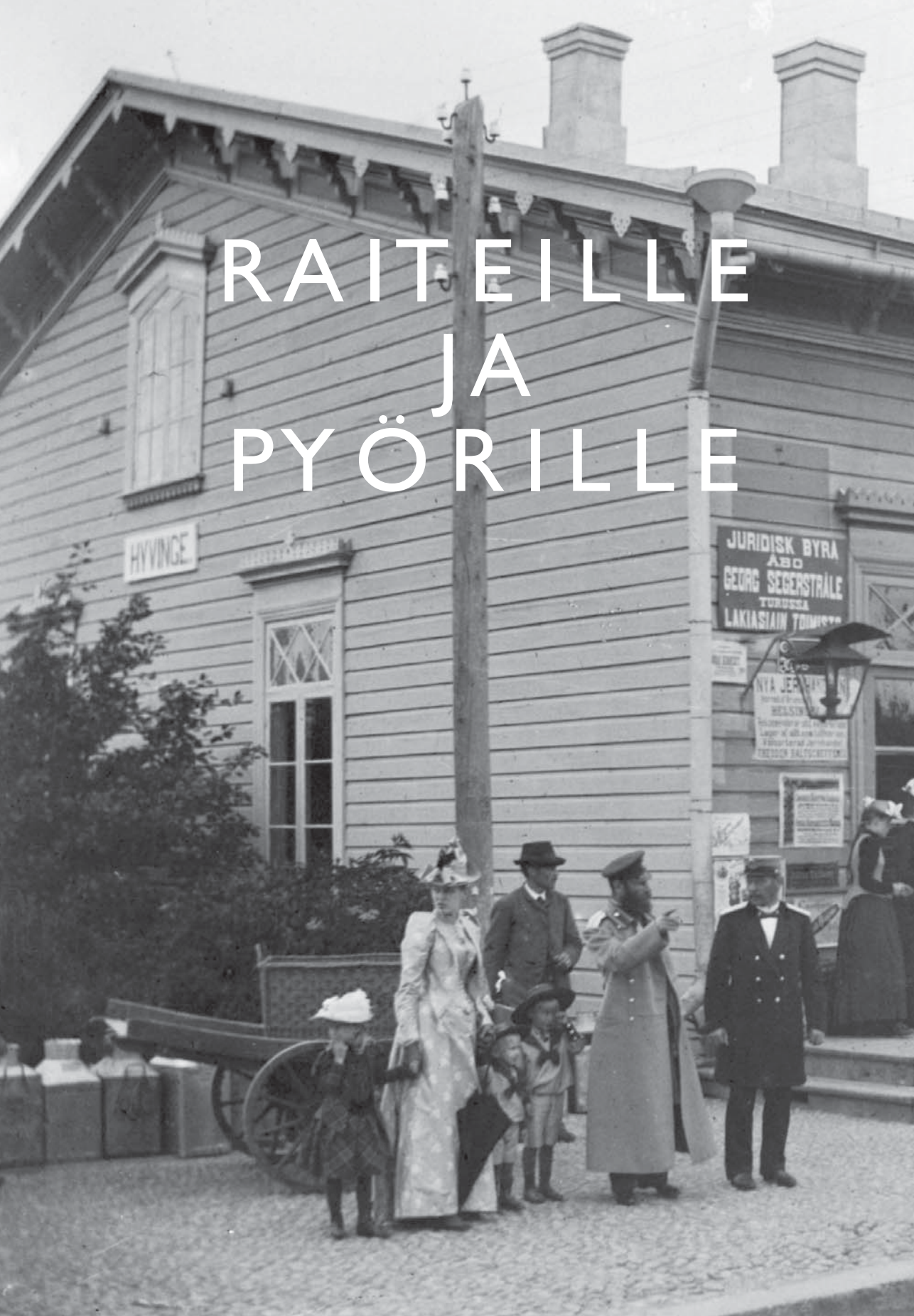


RAITEILLE JA PYÖRILLE

HYVINGE

JURIDISK BYRÅ
ÅBO
GEORG SEGERSTRÅLE
TURUSSA
LAKIASIAIN TOIMISTO

NYA JERNVÄG
REASTEN
KÖPENHAGENS JERNVÆG
Lager af alle slags Jernvægs-
Materialer og Jernvægs-
Redskaber
KREDSER BÅLDEKØB





Hyvinkään rautatieasema 1800–1900-lukujen vaihteessa. Kuva: Museoviraston kuva-arkisto.

RAUTATIEASEMAT

Pirjo Huvila

VR-Yhtymä Oy:n arkkitehtiryhmä

Rautatieasema on ihmisten kohtaamispaikka, nykyajan katedraali. Siellä näkyy koko elämän kirjo. Lähdön ja saapumisen tunnelmaan liittyy paljon mielikuvia: tapaamisen riemu, eron haikeus, uudet elämykset, tuntemattoman kohtaaminen, seikkailun tuntu. Ilmapiiri välittyy kaikilla aisteilla: aseman äänet, kaikuvat suuret hallit ja kuulutukset, valo tulvii isoista ikkunoista ja pimeällä kattokruunuista, työhön kiirehtivän aamuarmeijan marssi laitureilla ja lapsuuden muistoina kreosootitervan tuoksu kuumana kesäpäivänä, höyryjunan vihellys ja kohoava savuvana.

Eliel Saarisen Helsingin rautatieasema on kansainvälisestikin tunnettu suomalaisen arkkitehtuurin ikoni, jolla on eurooppalaiset mittasuhteet. Suomalaisille tutuin asemamiljöö lienee kuitenkin vuosisadan vaihteen puuasema puistoineen, kuten Matin ja Liisan Lapinlahti. Rautatiet toivat matkustamisen koko kansan ulottuville.

Valtionrautateiden rakentaminen – asemineen ja niihin liittyvine rakennuksineen sekä asemapuistoineen – on merkittävä osa suomalaista historiallista rakennuskulttuuria. Lähes kautta maan ulottuvana verkkona asemilla on tärkeä merkitys arkkitehtuurin osana. Ne muodostavat harvinaisen läpileikkauksen, koska useimpien Suomessa esiintyvien rakennustyylien edustajia löytyy viime vuosisadan kertaustyyleistä alkaen. Suomen rautatiearkkitehtuurille on ominaista huomattava yhtenäisyys, mikä on seurausta valtiollisesta rautatie-



Riihimäen aseman laiturit vuodelta 1936. Kuva: Suomen Rautatiemuseo.

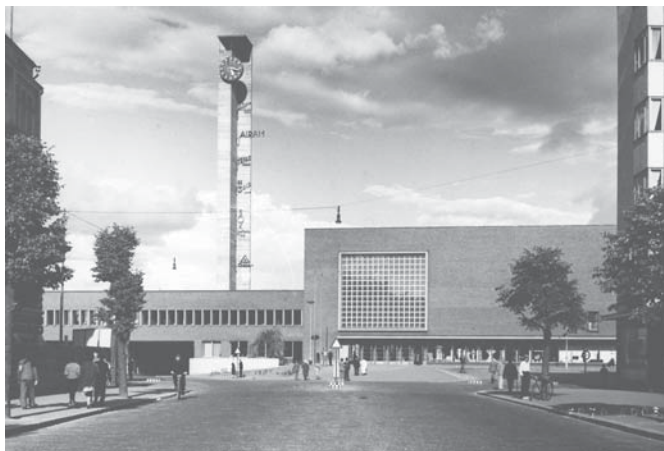
laitoksesta ja keskusjohtoisesta rakentamisesta.

RATAVERKON KEHITYS JA RAKENNUSKANTA

Valtionrautateilla on ollut oma rakennuttamis- ja suunnitteluorganisaatio jo 1870-luvulta lähtien. Virkamiestyönä tehty arkkitehtuuri on anonyymiä – tekijöitä ei ole nostettu esiin. Valtakunnan tasolla rautatierakentaminen on toiminut uuden arkkitehtuurikielen ja rakennuskulttuurin levittäjänä varsinkin viime vuosisadan vaihteessa. Paikallisella tasolla kukin asema-alue oli tärkeä kunnan kehityksen kannalta paitsi toiminnallaan ja työpaikoillaan myös arkkitehtuurillaan ja miljööllään.

Vesireitit ovat olleet Suomen perinteisin kulkuväylä. Ensimmäinen ehdotus rautatieksi liittyi vesistökyseksiin. Hämeen läänin vesistöjen kanavoittoa suunniteltaessa ehdotettiin niiden yhdistämistä läänin eteläosasta hevosrautatiellä Helsinkiin. Tästä virisi vilkas keskustelu liikenneolojen parantamisesta yleensä. Rautatien tärkein puolestapuhuja oli J. V. Snellman.

Rautatie rakennettiin Suomessa yhdistämään maakunnan keskuspaikat ja sisävesialueet rannikkokaupunkien satamiin. Siten syntyivät pitkät etelästä pohjoiseen suuntautuvat pääradat läntisine haaroineen. Myöhemmin on rakennettu niihin yhdistyviä poikkiratoja. Ensimmäinen rata oli vuonna 1862



Tampereen rautatieasema 1936. Kuva: Suomen Rautatiemuseo.

rakennettu Helsingin–Hämeenlinnan rata ja viisi vuotta myöhemmin rakennettu Riihimäen ja Pietarin välinen rata, joka yhdisti maan silloiset tärkeät kauppakeskukset.

Rautateilla on ollut tärkeä asema maamme asutus- ja teollistumishistoriassa. Rautateiden kannattajien perusteluna oli myös sivistyksen edistäminen, koska rautatie edisti postilaitosta, kirjakauppaa, sähkösanomien vaihtoa ja matkustajien kuljetusta. Junaliikenne loi myös tarpeen yhtenäiselle ajantittamiselle ja kellon käytölle.

Suomen Valtionrautatiet rakensi sadan vuoden kuluessa, vuosina 1860–1960, yli 5 000 rakennusta, joista erikokoisia asemia oli noin 600. Museovirasto on tehnyt rautatierakennuskannan inventointia. Poikkeuksellisen laajasta rakennuskannasta on tehty suoje-lusopimus, joka käsittää noin 80 asema- aluetta ja yli 800 rautatierakennusta

Suomessa. Museovirasto on julkaissut myös rautatierakennusten korjauskortisarjan, jossa on perustietoja rakennushistoriasta ja neuvoja korjaajalle.

Rautateiden yhtiöittämissä myötä VR:n rakennuskantaa on siirtynyt usealle eri omistajalle kuten Rakennushallitukselle, Ratahallintokeskukselle ja Kapiteelille. VR-Yhtymä Oy omistaa noin 60 suurinta rautatieasemaa sekä konepaja- ja varikkoalueet. Rataympäristöä hallitsee Ratahallintokeskus.

SUOMALAINEN ASEMA-ALUE

Rautateiden arkkitehtuuriin sisältyy asemarakennusten lisäksi koko rakennettu rautatieympäristö, kuten veturitallit, konepajat, varikot, tavara-asemat, sillat ja muut rakennelmat.

Asema-alueita rajasi maisemassa tyypillisesti asemapuisto korkeine lehmuksineen, jalokuusineen ja -mäntyineen. Keskellä sijaitseva asemarakennus oli arkkitehtuuriltaan komein rakennus, joka hallitsi kokonaisuutta. Sen sivuilla sijaitsivat tavaramakasiini, yksi tai useampia, ja erillinen yleisökäymälärakennus.

Asuinalue talousrakennuksineen sijaitsi alueen laidalla. Asemapäällikön talo oli edustavin ja työväen asunnoiksi rakennettiin asuinkasarmi eli puurivitalo. Alueella oli myös maakellari ja sauna. Radan toisella puolella olivat kaareva punatiilinen veturitalli ja vesitorni halkovarastoineen.

Asemien edustat ja aukiot päällystettiin kenttäkiveyksellä. Kivityö oli laadukasta. Rakennusten sokkelit tehtiin graniitista, jolla myös reunustettiin laitureita ja luiskia sekä rajattiin alueita. Rautatiearkkitehdit suunnittelivat puurakennukset taitavasti ympäristöön sovitteina ja ihmisen mittakaavan huomioiden.

Asemapuistot olivat vapaamuotoisia ja englantilaistyyppisiä. Rautateiden sisäisillä asemien puistokilpailuilla pidettiin yllä laatua ja hyvää kunnossapitoa. Asemapuistosta löytyi kaivo, siirenimaja tai jopa huvimaja, jonka penkeillä kaupungin asukkaat viettivät aikaa iltaisin ja viikonloppuisin katsellen saapumisen ja lähdön tunnelmaa.

Asemapuisto oli usein kaupungin tai taajaman ensimmäinen julkinen puisto. Asemaravintolaan pistäydyttiin nauttimaan virvokkeita, ja kävelyt eli promenadit asemapuiston kuvioharavoituilla hiekkateilla olivat suosittu kaupunkilaisten harrastus ennen radio- ja televisioaikakautta. Suomalainen tapa rakentaa laaja rautatiepuisto, joka kokoa koko rakennuskannan, on melko harvinainen ilmiö Euroopassa, koska muualla rautatieasemat on rakennettu huomattavasti Suomea kaupunkimaisemmille alueille.

Suomen rautatiearkkitehtuurin suunnittelun korkean laadun on taannut oma virkamieskunta: rautatiearkkitehti ja ylipuutarhuri, joiden yhteistyönä jo varhaisimmat rautatiemiljööt syntyivät.

Heidän apunaan olivat vielä koko rakentamisen organisaatio ja omat taimipuutarhat.

MILTÄ ASEMAN TULEE NÄYTTÄÄ?

Asemalla ei ollut rakennustyyppinä valmista esikuvaa viime vuosisadan lopulla. Missään aikaisemmassa rakennuksessa ei ollut tarvinnut ottaa huomioon yhtä monta funktiota.

Asema oli tarkoitettu matkustajille, jotka ostivat lippuja, säilyttivät ja kuljettivat matkatavaroitaan, odottivat, ruokailivat ja siirtyivät juniin ja niistä pois. Omat tilansa tarvittiin aseman toimihenkilöille ja toiminnoille kuten asemapäällikölle, junanlähettäjälle, konduktöörille, lipunmyyjälle, asemaravintolalle henkilökuntineen, löytöta-
varoilta, lennättimelle, postille jne. Lisäksi alussa asema toimi usein myös asuinrakennuksena. Suunnitteluun vaikuttavat perusseikat olivat samanlaisia aseman koosta riippumatta.

Myös rautatiehankkeen poikkeuksellinen suuruus maa- ja pengerrystöineen, siltoineen ja rakennuksineen aiheutti sen, että arkkitehtuuriin ja suunnitteluun kiinnitettiin huomiota.

Asemilla ja junissa vallitsi 1900-luvun alkupuolelle saakka nykyistä tarkempi luokkajako, ja isoilla asemilla oli eri luokille omat odotussalit ja ravintolat. Pienillä asemilla riitti usein yksi kaikille yhteinen odotushuone. Naisil-



Tampereen rautatieaseman odotushalli vuodelta 1936. Kuva: Suomen Rautatiemuseo.

le on lisäksi ollut pieni oma erillinen tyylikkäästi kalustettu odotushuone. Helsingissä, Turussa, Lappeenrannassa ja Pietarissa oli erillinen odotustila korkea-arvoisille vieraille, kuten keisarille ja myöhemmin presidentille.

Asemat oli jaettu luokkiin liikennepaikan vilkkauden ja matkustajamääräen perusteella. Luokkia on ollut yhdestä viiteen. Helsinki, Viipuri, Pietari, Turku ja Tampere olivat I-luokan asemia ja II-luokkaan kuuluivat esim. Vaasa, Oulu, Kuopio ja Kotka. Väliasemat ja pienimmät kaupungit saivat III-, IV- tai V-luokan tyyppin aseman. Yleisimpiä olivat vaatimattomimmat V-luokan asematalot. Lisäksi oli vielä pysäkkejä ja laitureita.

Jako ei ollut pysyvä, vaan asemia nostettiin ja laskettiin tarvittaessa luokasta toiseen. Eri luokkien asemat olivat erikokoisia ja niiden palvelutaso ja henkilökuntamäärä vaihtelivat. Eri

luokkiin kehiteltiin tyyppipiirustuksia, joita käytettiin yhdellä tai useammalla rataosalla. Suurimmat asemarakennukset suunniteltiin muita yksilöllisemmin ja ne toteutettiin kivirakenteisina.

Valtaosa asemistamme on puisia ja hirsirunkoisia. Puuasemia tehtiin aina 1950-luvulle saakka. Suurinta osaa asemista on laajennettu useamman kerran, mutta aina hyvin taitavasti noudattaen alkuperäistä tyyliä.

Suomen rautatiearkkitehtuurissa on aina korostettu yksinkertaisuutta ja tavoiteltu taloudellisuutta, vaikka toisaalta pyrittiin edustavuuteen, varsinkin suurilla asemilla. Asemat on teknisesti hyvin rakennettuja; niiden perustuksissa ja rakenteissa on mm. otettu huomioon junaliikenteen aiheuttama värinä.

Julkisivut suunniteltiin huolellisesti, samoin sisätilat. Odotussali oli rakennuksen tärkein tila, mikä näkyi sisutuksessa ja tyylinmukaisissa pintamateriaaleissa. Kiinteät sisustukset suunnit-

teltiin asematiloja varten erikseen ja huonekaluista tehtiin tyyppipiirustuksia.

ENSIMMÄINEN ASEMA-ARKKITEHTI – CARL ALBERT EDELFELT

Suomen rautatiearkkitehtuuri on ollut tyyllisesti yhtenäistä. Se voidaan jakottaa kausiin kulloisenkin suunnittelijan, aikakausijakson tai tyylihistorian mukaan.

Ensimmäisen vuonna 1862 valmistuneen Helsingin ja Hämeenlinnan välisen radan arkkitehti oli Hämeen lääniarkkitehti Carl Albert Edelfelt, taidemaalari Albert Edelfeltin isä. Nämä asemat syntyivät tyyllisen murroskauden aikana ja niissä on nähtävissä vaikutteita useista eri tyyli suunnista. Sveitsiläistyyli, huvilatyyli ja uusgotiikan muotoaiheet vilahtelevat asemarakennusten yksityiskohdissa. Asemat olivat epäsymmetrisiä ja monimuotoisia. Niissä käytettiin runsaasti huvilatyylistä saatuja torniaiheita, avokuisteja ja kaatoksia.

Kaikki Edelfeltin asemat olivat sivuasematyyppiä, ja niissä kaikissa oli puinen laiturikatos. Asemapalvelut olivat

Riihimäen asemalla oli suuri, usean sadan neljän, asemaravintola ja -kahvila, kun taas varsinainen odotussali oli huomattavasti pienempi. Tämä kertoo aseman käytöstä: risteysasemalla varattiin aikaa junanvaihdolle ja virkistäydyttiin ravintolassa. Kuva: Suomen Rautatiemuseo.



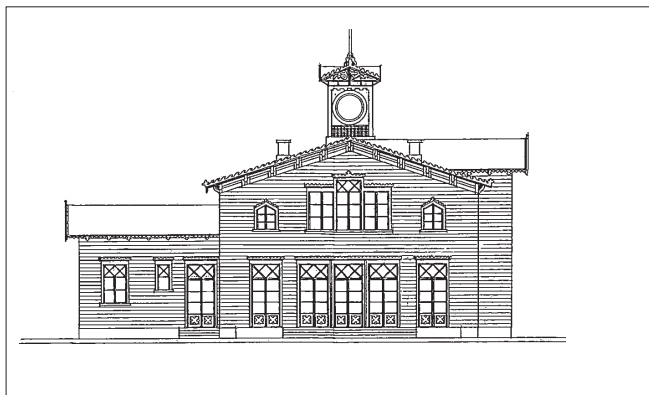
ensimmäisessä kerroksessa ja toisessa kerroksessa virkailijoille asuntoja. Edelfelt suunnitteli Helsingin ensimmäisen, nykyisen aseman vieressä, Kaivokadun kohdalla, sijainneen kivaseman sekä Tikkurilan ja Hämeenlinnan punatiiliset asemarakennukset. Hän teki myös muiden asemien luonnospiirustukset, joita sitten työstettiin edelleen rautatiehallituksen konttorissa.

Ensimmäisen radan asemista ovat jäljellä puuasemat Turengissa, Hyvinkäällä ja Järvenpäässä. Tikkurilan punatiilinen asema toimii Vantaan kaupungin museona.

Riihimäen ja Pietarin välisen radan rautatierakennukset suunniteltiin samaan tapaan Edelfeltin luonnosten mukaan. Edelfeltin aikakauden vaikutukset, epäsymmetrisyys ja runsaat puuleikkaukskoristeet ovat vielä nähtävissä Riihimäen–Pietarin radalla ja yksityisin varoin rakennetulla Hangon ja Hyvinkään välisellä rataosalla. Vähitellen rautatietyyli kuitenkin vakiintui ja muuttui yksinkertaisemmaksi.

UUSRENESSANSSI JA KNUT NYLANDER

Tampereen ja Vaasan välisellä radalla oltiin jo lähellä uusrenessanssia, joka sitten nousi kukoistukseensa Seinäjoen–Oulun radalla 1880-luvulla. Tälle rautatietyylille on ominaista ankara symmetrisyys, seinäpinnan jakaminen pilasterien avulla kenttiin ja klassisoivat,



Turengin asemarakennus. Kuva: Suomen Rautatiemuseo.

sorvaamalla tehdyt koristeaiheet. Rautatierakennusten rakennuspiirtäjistä huomattavin oli Knut Nylander, jonka signeeraus löytyy monesta asemasuunnitelmasta. Hän ei ollut koulutettu arkkitehti, vaan kasvanut ammattiinsa mestari–kisälli-periaatteella työskenneltyään kymmenen vuotta Edelfeltin kanssa.

Tässä vaiheessa alkoi tyyppi- ja piirustuksilla rakentaminen Suomessa. Nylander laati tyyppisuunnitelmat III–IV-luokan asemille Riihimäen ja Pietarin väliselle radalle. Symmetrian mukana asemille tuli yksi suomalaisen rautatiearkkitehtuurin eniten käytettyjä aiheita: rakennuksen keskellä sijaitseva runsain puuleikkauksin koristettu avokuis-ti.

Hämeenlinnan–Tampereen sekä Toijalan–Turun radoilla käytettiin tyyppi- ja piirustuksia systemaattisesti. Sen sijaan Turun asema, jonka suunnitteli ruotsalainen arkkitehti Degener ja Pietarin Suomen asema, jonka piirsi venä-

läinen arkkitehti P. Kupinsky, saivat muiden tärkeiden asemien tapaan yksilölliset asemarakennukset.

KANSALLISROMANTIikka, JUGEND JA BRUNO F. GRANHOLM

Rautateiden rakentamisen huippukausi ulottuu noin vuodesta 1890 vuoteen 1910. Tänä aikana rataverkkoa laajennettiin jatkuvasti, mikä tarkoitti kymmenien uusien rakennusten – asemien, asuntojen, konepaja- ja varikkorakennusten ym. – rakentamista vuosittain.

Vanhoista tyyppiipiirustuksista luopumisen myötä rautateille palkattiin, ensimmäistä kertaa Nylanderin jälkeen, vuonna 1892 päätoiminen arkkitehti. Tehtävään valittu Bruno F. Granholm vastasi aluksi käytännöllisesti katsoen yksin Rautatiehallituksen kaikesta rakennustoiminnasta, niin asema- kuin hyötyrakennuksienkin.

Hänellä oli merkittävä vaikutus rautateiden miljööseen ja konepajojen arkkitehtuuriin ja Suomen rautatiearkkitehtuurin kansallisromantiikan kausi henkilöityi häneen. Ensimmäinen rataosuus, jolle Granholm suunnitteli asemat, rakennettiin Haapamäeltä Jyväskylän kautta Suolahdelle vuosina 1895–1896.

Jyväskylän asema-arkkitehtuuri ei enää jäljitellyt kiviarkkitehtuuria, vaan edusti puhtaasti aikansa puurakennustyyliä. Kansallisromanttiset koristeaiheet viittaavat mm. karjalaisiin esiku-

viin ja norjalaiseen puurakentamiseen.

Myöhemmin asemat jälleen yksinkertaistuivat, mm. Helsingin ja Turun välillä. Vuoden 1906 tienoilla Granholmin arkkitehtuuri muutti luonnettaan: jugendtyyli valtasi yksityiskohtia, vaikka katot pysyivät vielä raskaina. Mahdollisesti tyylinmuutokseen vaikutti myös Helsingin asemakilpailun ehdotukset vuonna 1904.

Jugendin piirteet kasviaiheiseen ja värityksineen näkyvät asemasuunnittelussa selvästi, mutta mitään rataosaa ei ole rakennettu puhtaasti tähän tyyliin. Savonlinnan ja Elisenvaaran välisellä radallakin on nähtävissä lähinnä kansallisromanttisia piirteitä. Rataosan rakennuksia hallitsevat kattopinnan korostaminen ja pieniruutuiset ikkunat.

Kansallisromantiikan hienoin asema tehtiin vuonna 1904 Kajaaniin. Sen suunnitteli poikkeuksellisesti ulkopuolinen arkkitehti Gustav Nyström.

ELIEL SAARINEN – HELSINGIN JA VIIPURIN ASEMAT

Eliel Saarinen voitti Helsingin aseman arkkitehtisuunnittelukilpailun vuonna 1904 ehdotuksella, joka oli tyyliltään vielä kansallisromanttinen. Arkkitehdit Sigurd Frosterus ja Gustav Strengell herättivät vilkkaan keskustelun kilpailusuunnitelmista. Asema symboloi nykyaikaa ja siksi tyylin tuli heidän mielestään edustaa uutta ajattelua eikä vanhaa traditiota. Saarinen kehitti voitta-

RAUTATIEASEMIEN LAITURIKATOKSET

Pirjo Huvila

Laiturikatosten historia on Suomessa lyhyt, vaikka ilmastomme edellyttäisi muuta. Carl Albert Edelfelt suunnitteli jo vuonna 1862 rakennetun Helsingin – Hämeenlinnan välisen rautatien asemarakennuksiin liittyviä puukatoksia. Niistä yksi on jäljellä Turengin asemalla. Samantapainen puukatos on myös Vaasan asemalla.

Laiturialueiden katokset yleistyivät seuraavan kerran vasta funkkiksen myötä 1930-luvulla. Niitattuja teräsrakenteisia katoksia tuli suurilla asemilla sekä välilaitureille että asemarakennuksen viereiselle. Riihimäellä ja Kuopiossa asemalaitureiden poikkeuksellisen pitkät laiturikatokset antavat leimaa asema-alueen kaupunkikuvalle. Kuopion asemalla on edelleen käytössä alkuperäiset välilaiturikatokset ja porrashuoneet.

Tampereen asemalla on taitteinen ohut katos ensimmäisellä laiturilla, ja betonirakenne toimii poimukuorirakenteena. Samaa ideaa on käytetty odotussalin sisätilan taittekatossa. Ne ovat olleet aikanaan hyvin edistyksellistä betoniteknikkaa samoin kuin paikalla valettu tornin betonirakenne.

Riihimäellä ja Turussa asemarakennukseen liittyy betonirakenteinen katos ensimmäisellä laiturilla. Kouvolan asemanlaiturin taitteiset pinnoittamattomat betonikatokset ovat valmistuneet vuonna 1960 ja niissä on käytetty jännitettyä betonirakennetta.

Muutammat suuret korjauksen alla

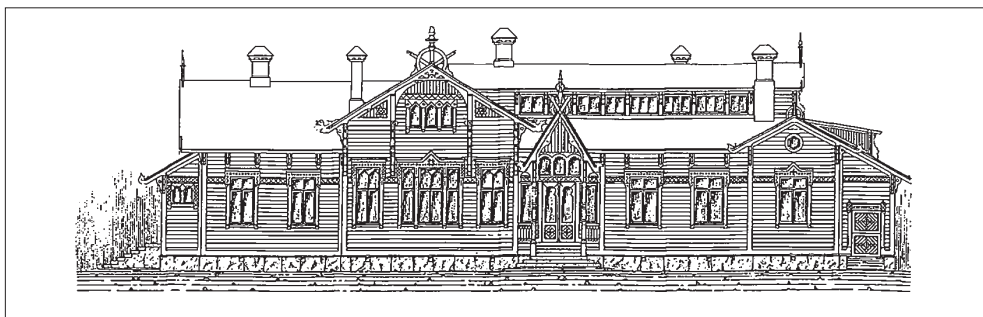
olevat asemat ja lähiliikenneasemat saivat 1970-luvulta alkaen rakenteiltaan keveitä, melko lyhyitä ja tyyppillistä aikakautensa suunnittelua edustavia katoksia. 1990-luvulla alikulkutunneleita ja laiturikatoksia rakennetaan yhteistyössä kaupunkien kanssa, kuten esimerkiksi Hämeenlinnassa.

Eliel Saarinen suunnitteli Helsingin rautatieasemalle useita eurooppalaisen mallin mukaisia katosluonnoksia ratapihan kattamiseksi, mutta niitä ei koskaan toteutettu rahapulan vuoksi. Vasta vuonna 2001 saatiin asemalaitureille lasi- ja teräsrakenteiset katokset. Niiden suunnittelusta järjestettiin kansainvälinen arkkitehtikilpailu vuonna 1994.

Lähiliikenneasemille on jatkettu eritasojärjestelmien ja katoksien rakentamista 2000-luvun kaupunkiratojen myötä, useimmiten katos on suunniteltu ympäristöön sovitteen, kuten Keravalla sekä Helsingin Huopalahdessa ja Leppävaarassa. Suomessa on käytetty hyvin vähän tyyppikatoksia, joita muissa Euroopan maissa on mielellään monistettu vilkkaiden asemien laitureille.



Kuopion aseman laiturikatos 1930-luvulta. Kuva: Suomen Rautatiemuseo.



Jyväskylän asemarakennus alkuperäisessä muodossaan. Kuva: Suomen Rautatiemuseo.

nutta suunnitelmaansa usean vuoden ajan ja lopputulos muuttui rationaalisemmaksi, mikä kuvastuu erityisesti suurten hallien rautabetonikaarissa ja tornin muotokielessä.

Saarisen toimisto voitti myös Viipurin asemakilpailun vuonna 1904. Suurten asemakilpailujen innoittamana järjestettiin kilpailu vuonna 1906 myös pienten puuasemien suunnittelusta Joensuu–Nurmeksen ja Kemin–Rovaniemen rataosuuksille. Kysymys oli lähinnä julkisivusuunnittelusta, pohjakaavat annettiin lähtöaineistona kuten Helsingin ja Viipurin asemissa. Osanotto oli vähäistä, eikä jury ollut tyytyväinen kilpailun tasoonkaan. Yhtään palkittua ehdotusta ei toteutettu, mutta niillä oli suuntaa antavaa vaikutusta myöhempisiin asemasuunnitelmiin.

RAUTATIEARKKITEHTI THURE HELLSTRÖM

Vuodesta 1907 asemien suunnittelijana toimi Granholmin ohella arkkitehti Thure Hellström. Hänet palkkasi tie- ja vesirakennusten ylihallitus. Hellström

oli myös ottanut osaa puuasemien suunnittelukilpailuun, mutta ei tullut palkituksi. Hän suunnitteli kilpailualueen Joensuu–Nurmeksen radan asemat virkatyönä, samoin Seinäjoen–Kristiinankaupungin–Kaskisen, Pieksämäen–Savonlinnan ja Jyväskylän–Pieksämäen ratojen asemat.

Joensuun ja Nurmeksen välisen rataosan kuten myös Kemin–Rovaniemen radan kaikki rakennukset asematalosta saunarakennuksiin on suunniteltu yhtenäisen tyylin mukaisesti, jossa on vaikutteita jugendista, klassismista ja kansallisromantiikasta. Tälle ajalle ominaisia piirteitä olivat epäsymmetrisyys, mansardikatot, kattoikkunat ja tornit sekä niukka detaljointi.

Myöhemmillä rataosilla koristeaiheet katosivat lähes kokonaan. Arkkitehtoninen vaikutelma perustui levollisiin mittasuhteisiin ja harmoniseen värikyseen. Hellströmin asemien sisätilat olivat huolella suunniteltuja. Odotushuoneet olivat suuria ja korkeita läpi rakennuksen ulottuvia tiloja, joissa oli hienot puukasettikatot.

ASEMARAKENTAMINEN 1910–1920-LUVULLA

Koko 1910-luvun Hellströmin arkkitehtuuri edusti eräänlaista siirtymävaihetta, jossa oli vielä piirteitä jugendtyylistä. Myös klassismiin viittaavia aiheita alkoi kuitenkin tulla esiin, vaikka 20-luvun asemia leimasi ennen kaikkea yksityiskohtien niukkuus ja yksinkertaisuus. Suosituimmaksi puuasematyyppiksi alkoi tulla yksinkertainen puolitoistakerroksinen rakennus ilman koristeaiheita. Radan puolella oli kapea lippakatos. Rautatieasemat Oulun ja Kontiomäen välillä edustavat tätä tyyppiä.

Myös muutamia kiviasemia rakennettiin. Punatiiliarkkitehtuurissa olivat detaljit tärkeitä: limitykset, koriste- ja kaariaiheet. Näitä esiintyy Hellströmin piirustuksissa yleisesti 1920-luvun vaiheilla, kuten Hämeenlinnassa, Kotkassa ja yllättäen taas vuonna 1933 Lahden aseman ensimmäisessä suunnitelmassa.

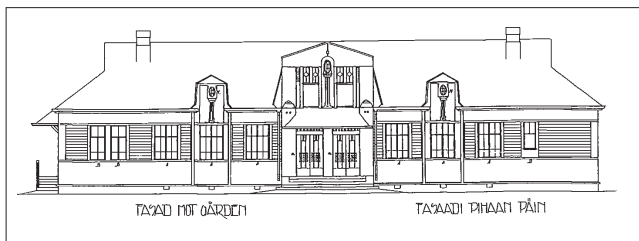
1920-luvun klassismi on vahvasti mukana 1930-luvun arkkitehtuurissa entistä pelkistetyimmässä muodossa. Uusi tekniikka haki vielä arkkitehtuuriin. Nämä elementit löytyvät Helsingin Malmin aseman toteutuksesta.

FUNKTIONALISMI JA 1930-LUKU

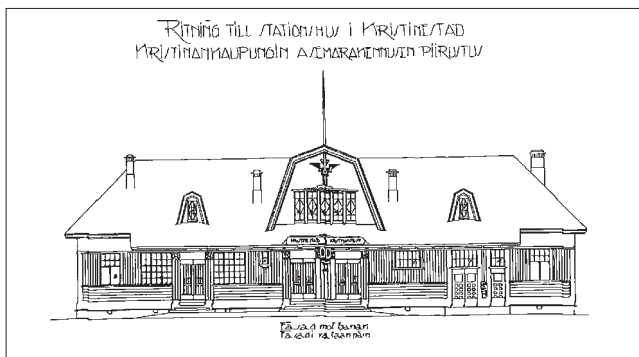
Funktionalismi toi rationalismin tavoitteiden mukaisesti esiin talojen rungon pelkistetyyn muodon. 1930-luvulle tultaessa funktionalismi oli riisunut seinät suoriksi ja sileiksi, puhtaan konstruktii-



Kansallisromantiikan hienoin asema toteutettiin 1904 Kajaanissa ja suunnittelijana oli poikkeuksellisesti ulkopuolinen arkkitehti Gustav Nyström. Kuva: Suomen Rautatiemuseo.



Nurmeksen asema oli Hellströmin varhaisimpia töitä ja siinä massoitteleelementteinä on kaksi nelikulmaista tornia, poikkipäätty ja jugendtyylinen detailointi. Kuva: Suomen Rautatiemuseo.



Kristiinankaupungin asemarakennus vuodelta 1910. Kuva: Suomen Rautatiemuseo.

visiksi osiksi rakennusta. Tärkeämpien asemakaupunkien puuasemat korvattiin uudella kivrakennuksella, kuten Riihimäellä, Lahdessa, Porissa ja Kuopiossa. Ne suunniteltiin Rautatiehallituksessa

vuosina 1933–35 ja kaikissa piirustuksissa on hyväksyjänä arkkitehti Thure Hellström. Autoistumisen ja linja-autoliikenteen lisääntymisen myötä matkustaminen yleistyi ja oli tarvetta rakentaa entistä isompia asemarakennuksia.

Tampereen rautatieasemasta järjestettiin avoin arkkitehtikilpailu. Ensimmäinen asema oli aikanaan rakennettu kaupungin laidalle, mutta kaupungin kasvun myötä asema sijaitsi 1930-luvulla jo keskustassa ja kaupunkikuvallisesti tärkeässä pääkadun päätepisteessä. Arkkitehtien Otto Flodin ja Eero Seppälän kilpailutyön perusteella toteutettu suunnitelma on yksi hienoimpia funkkisrakennuksia Suomessa. Jatkosuunnittelussa asema sai myös tornin Hämeenkadun päätteeksi.

Sisätilat rakennettiin myös funktionalismin ihanteiden mukaisesti: avarat ja valoisat odotushallit ja niihin liittyvät yleisön palvelutilat, kuten matkatavarsäilytys, kioskit, postitoimisto ja kahvilat sekä ravintolat. Keskushallin korostus näkyy myös korkeissa julkisivuikkunoissa.

Sotien jälkeen rakennettiin viimeinen funkkisasema Hankoon ja suunnittelijana oli rautatiearkkitehti Jarl Ungern. Se on säilynyt käytössä lähes alkuperäisessä asussaan. Turun uuden aseman suunnitteli rakennushallituksen silloinen pääjohtaja Väinö Vähäkallio.

ASEMARAKENTAMINEN SODAN JÄLKEEN

Sodan aikana tuhoutui satoja asemara-

kennuksia, jotka varsinkin Pohjois-Suomessa piti nopeasti rakentaa uudelleen. Vain Rovaniemelle ja Kemijärvelle rakennettiin kiviasemat. Muut asemat korvattiin puurakennuksilla. Kaikkiaan 200 rautatierakennusta rakennettiin uudelleen.

Tämän jälkeen ei rakennettu asemia pelkästään junaliikennettä varten. Kouvolan vuonna 1960 valmistunut keskusliikenneasema rakennettiin sekä juna- että linja-autoasemaksi, ja siihen tuli myös postin tiloja. 1970-luvulla rakennettiin vielä Seinäjoen, Imatran ja Varkauden keskusliikenneasemat. Tämän jälkeen on rakennettu vain muutamia uusia asemia kuten Pasila vuonna 1990 ja Kolari vuonna 1997. Keskusliikenneasemia ovat seuranneet 2000-luvulla matkakeskukset. Ensimmäinen tämän mallin mukainen uudisrakennus tehtiin Jyväskylään entisen asema-alueen viereen.

Koko aseman funktio on muuttunut. Nopeat junat ja kiireinen käynti aseman läpi ovat arkipäivää. Rautatieasemia ei enää rakenneta vain junaliikennettä varten. Asemasta on tullut osa ostoskeskusta, pikaruoka- ja kahvilatiloja eli jokapäiväinen osa kaupunkilaisten ja kaupunkiympäristön palveluja.

Euroopassa 2000-luvun matkakeskukset ovat mikrokaupunkeja, joiden muotokieli ja mittakaava ovat lähellä lasisia ostos- ja viihtymiskeskuksia, mutta kaupungin keskustassa. Niissä eri liikennemuotojen – metron, raitiotien, junan, bussien ja taksien – kohtaami-

nen samalla alueella muodostaa yhden roolin kokonaiskonseptissa.

Kirjallisuutta:

- Jokelainen, Janne. *Hirsirakenteiden merkitys asema-arkkitehtuurille 1860–1950*. Oulun yliopisto, Oulu 2005.
- Joutsalmi, Sinikka. "Asemapuisto". Teoksessa Halme, Anna-Maija (toim.). *Puistot ja puutarhat. Suomalainen puutarhaperinne*. Suomen Kotiseutuliitto, Helsinki 2005.
- Keisarin juna, Romanovit Suomen rautatiellä*. Suomen rautatiemuseo, 1998.
- Rautateiden arkkitehtuuri. Asemarakennuksia 1857–1941 Stationsbyggnader*. Suomen rakennustaiteen museo ja Alvar Aalto-museo. Näyttelyjulkaisu 1984, Helsinki
- Rinne, Matti. *Aseman kello löi kolme kertaa Suomen rautateiden kulttuurihistoriaa*. Otava, Keuruu 2001.
- Valanto, Sirkka. *Rautatiearkkitehtuuri*, näyttelyluettelo. Suomen rakennustaiteen museo, 1984.
- Valanto, Sirkka. *Suomen rautatieasemat vuosina 1857–1920*. Museovirasto rakennushistorian osasto, Helsinki 1982.
- Suomen valtionrautatiet 1862–1912. Historiallis-teknillis-taloudellinen kertomus*. Osat 1 ja 2. Suomen valtionrautatiet Helsinki 1912–1916.
- Valtionrautatiet 1912–1937*. Valtionrautatiet, Helsinki 1937.
- Valtionrautatiet 1937–1962*. Valtionrautatiet, Helsinki 1962.
- Valtionrautatiet 1962–1987*. Valtionrautatiet, Helsinki 1987.
- Rautatierakennukset*, korjausohjekortit 1–7. Museovirasto, Helsinki 1997–2005. 1. Puurakennukset 2. Asemarakennus 3. Asemapäällikön talo 4. Kaksoisvahtitupa 5. Yksinkertainen vahtitupa 6. Väritysohjeet 7. Aseman puisto ja pihat

RESUMÉ

JÄRNVÄGS-STATIONEN

Typiskt för järnvägsarkitekturen i Finland är en påtaglig enhetlighet, vilket är ett resultat av statsägt järnvägsväsende och centralstyrt byggande. Järnvägsstationen har också bidragit till spridningen av ett nytt arkitekturspråk och en ny byggnadskultur.

Järnvägen byggdes i Finland för att förena viktiga centra i landsorten och insjöområdena med hamnarna i städerna vid kusten. På så sätt uppkom de långa stambanorna i syd-nordlig riktning med utlöpare mot väster. Senare har det byggts tvärsgående banor som föränar stambanorna med varandra. Den första banan byggdes 1862 mellan Helsingfors och Tavastehus.

Järnvägsarkitekturen omfattar hela den bebyggda miljön vid en järnvägsstation, stationshus med lokstall, maskinverkstäder, depåer, godsterminaler och broar. Statsjärnvägarna uppförde åren 1860–1960 mer än 5 000 byggnader, av vilka ca 600 var stationshus i olika storlekar. Största delen av våra stationshus är byggda i trä och stocktimrade.

Stationens funktion har förändrats under de senaste årtiondena, i takt med tillkomsten av centralstationer och resecentra. Stationshus har förvandlats till köpcentrum, till restauranger för snabbmat och kaféer, med andra ord blivit en del av den service stadsborna dagligen har tillgång till.

LINJA-AUTOASEMAT

Riitta Niskanen
tutkija, Lahden kaupunginmuseo

”Motorisoitu liikenne on kehittänyt uuden rakennustehtävän: linja-autoaseman”, kirjoitti arkkitehti Otto-Iivari Meurman Arkkitehti-lehdessä vuonna 1934. Autoliikenne alkoi lisääntyä 1920-luvulla niin, että se seuraavan vuosikymmenen lopulla oli jo pääliikennemuoto. Matkustaminen alkoi nopeasti arkipäiväistyä, kun se aikaisemmin oli ollut vain harvojen etuoikeus.

Liikennöityjä maanteitä oli 1920-luvun alussa noin 6000 kilometriä, mutta luku viisinkertaistui vajaan vuosikymmenessä. Linja-autot alkoivat yleistyä tieverkon laajetessa ja parantuuessa. Myös siltatekniikan kehitys sekä öljyn ja autojen tuonnin helpottuminen nopeuttivat liikenteen kasvua. Linjaliikennettä oli kokeiltu jo 1900-luvun alussa; Suomen ensimmäinen linja-auto lähti Turun ja Uudenkaupungin väliselle reitille joulukuussa 1905. Linjaliikenne vakiintui parikymmentä vuotta myöhemmin, aluksi maaseudun sekä taajamien, laivavuorojen ja rautatieasemien välillä.

Linja-autoilla ei aluksi ollut vakituksia pysähtymispaikkoja. Autot odottivat matkustajia esimerkiksi toreilla, rautatieasemilla, kauppojen pihoilla tai matkustajakotien liepeillä. Sekaannuksia sattui, matkustajat ja rahtitavarat eivät aina löytäneet kyytineuvoa. Ongelmia aiheutui myös siitä, että liikennöitsijät kilpailivat matkustajista. Alusta pitäen suosittuja odotuspaikkoja olivat kahvilat, joita saatettiin myös varta vasten perustaa pysäkkien lähelle.

VARHAISET ASEMAT

Liikennöitsijät oivalsivat pian, että oli aiheellista järjestää pysäkkipaikat suunnitelmallisesti. Tätä silmällä pitäen perustettiin vuonna 1928 Linja-autoliikennöitsijäin Liitto ry, josta myöhemmin tuli Linja-autoliitto ry. Sen tavoitteena oli vakiinnuttaa linja-autoliikenne, parantaa liikenneturvallisuutta, estää epätervettä kilpailua sekä luoda säännölliset vuorot ja yhtenäiset maksut. Vähitellen liikennöitsijät löysivät yhteiset etunsa ja ryhtyivät järjestämään maamme yhtenäistä asematoimisto-

verkostoa esikuvinaan rautatieasemat ja ruotsalaiset pakettitoimistot. Liitto alkoi neuvotella kaupunkien kanssa linja-autoasemien rakentamisesta. Tampere saatiin ensimmäisenä mukaan hankkeeseen.

Tampereen kaupunginarkkitehti Bertel Strömmer suunnitteli kaksi linja-autoasemaa, toisen itään suuntautuvaan, toisen läntistä liikennettä varten. Asemat sijaitsivat kahden kilometrin etäisyydellä toisistaan, hieman keskustan ulkopuolella. Strömmer käytti rakenteissa osittain solubetonia, joka oli tuolloin uusi merkittävä rakennusmateriaali.

Asemat avattiin syyskuussa 1929. Bensiiniyhtiöt rakennuttivat asemat, ja niillä oli bensanjakelukatokset sekä Hatanpään valtatie varrella sijainneella

itäisellä asemalla myös lämpimät autopesutilat. Linja-autoliikennöitsijäin Liitto vastasi muusta liiketoiminnasta. Asemilla oli odotussalit, lippumyymälät, rahtitavaratoimistot, mukavuuslaitokset sekä joitakin myymälöitä. Linja-autoilla oli selkeät laituripaikat opasteineen. Ravintolaa kaupunki ei sallinut rakentaa irtolaisten pelossa.

Samaan aikaan myös Hämeenlinnaan valmistui Shell Oy:n huoltoasema, jonka yhteydessä oli odotustila linja-automatkustajia varten. Vuonna 1930 Nobel-Standard Oy rakennutti Hämeenlinnan Rantatorille aseman, jonka varustuksiin kuuluivat odotussalit niin matkustajille kuin kuljettajillekin, lippumyymälät, matkatavaroiden säilytystilat ja WC:t. Näin myös Hämeenlinnassa oli kaksi asemaa, ja sa-



Turun vuonna 1938 valmistunut linja-autoasema. Kuva: Matkahuolto 1951.

manlainen kehitys näytti jatkuvan muuallakin, sillä liitto sai tukea sekä Shelliltä että Nobel-Standardilta.

Pääkaupungin asemaongelmat eivät ottaneet ratketakseen. Vuonna 1931 Linja-autoliikennöitsijöin Liiton Helsingin osasto aloitti asematoiminnan Salomoninkadulla kaupungilta vuokra- tuissa tiloissa, jotka olivat vanhat ja sangen vaatimattomat. Matkustajat suosivat kuitenkin asemaa huolimatta sen kehnoista olosuhteista. Tämä rohkaisi liittoa perustamaan haara-asemia muun muassa Porvooseen, Lohjalle ja Loviisaan sekä paikallisaseman Helsingin rautatientorille. Linja-autoasema jäi Salomoninkadulle aina vuoteen 2005 saakka, vaikka tilapulaa yritettiin useaan otteeseen ratkaista. Vuonna 1935 asema sai sieltä käyttöönsä paikalla olleiden kasarmien huoltorakennuksen.

VIIPURIN LINJA-AUTOASEMA

Linja-autoliikennöitsijäin Liiton tavoite asemaverkoston laajentamisesta alkoi täyttyä: vuonna 1933 asemia oli jo toistakymmentä, myös maaseudulla. Ne oli toteutettu pääasiassa bensiiniyhtiöiden avulla. Liitto oli ryhtynyt yhteistyöhön myös taksiautoilijoiden kanssa. Päämääränä oli kaikkien liikennöitsijöiden etuja palveleva asemaverkko.

Viipurin kaupunki kehitti asemakysymykseen uudenlaisen, suuntaa-antavan ratkaisun, joka osoittautui sille myös taloudellisesti erittäin tuottoisaksi. Kaupungin linja-autoliikenne oli vilkasta ja ajoittain kovin ruuhkaista. Viipurin kaupunginisät ymmärsivät hyvin hoidetun linjaliikenteen hyödyt ja päättivät korjata ongelmat rakentamalla linja-autoaseman. Viipurin vuonna 1932 valmistuneesta asemasta tuli Pohjoismaiden ensimmäinen kunnallinen, vartta vasten tähän tehtävään rakennettu linja-autoasema.

Kaupunginarkkitehti Väinö Keinäsen suunnittelema asema rakennettiin Salakkalahden puistoon, rautatieaseman eteen. Siinä oli kookas odotustila, lippumyymälä, konttori, tavaransäilytys, kuljettajien lepotilat, pieni kahvila-



Tampereen vuonna 1938 valmistuneen linja-autoaseman odotushalli arviolta 1940–1950-lukujen vaihteessa. Kuva: Matkahuolto.

TAKSIKOPPI, PIRSSIMIEHEN ELÄMÄN MULLISTAJA

Tapani Mauranen,VTM

Taksi on kuulunut katukuvaan jo sata vuotta ja vossikka yli kaksisataa. Ikää on myös taksitolpalla, johon 1920-luvulta lähtien kuului myös puisessa laatikossa ollut puhelin. Ulataksin tulo 1950-luvulla vei tolppapuhelimet, ei tosin Helsingistä.

Taksikoppi, alan panos rakennettuun ympäristöön, on pääosin sotien jälkeinen ilmiö. Vossikkakuskit olivat saaneet kastua ja palella ja myös pirssimiesten piti aluksi odotella kyytejä kylmissä autoissaan. Monen kaupungin autoasemille rakennettiin tuulensuojaksi 1930-luvulla lumilinnoja! Ongelma oli siinä, että koppeja olisi tarvittu kaupunkien näkyvimmillä paikoilla, kuten toreille. Niiden pelättiin kuitenkin tuovan ympärilleen epätoivottua liikehdintää, alan maine kun oli kieltolakiajan jälkeinen huono.

Helsingissä taksikoppeja ei ole ollut ja Tampereellakin vain kaksi vuosina 1958–73. Keskisuuriin ja pieniin kaupunkeihin

niitä alkoi nousta 1940-luvun lopulta lähtien, niin myös maaseutuajamiin, joissa koppien tulo liittyi autoasemien perustamiseen. Salo oli saanut kopin jo vuonna 1925 ja ainakin Paimio, Kuhmo ja Lapua 1930-luvulla.

Autoilijan elämän mullistaneet kopit olivat noin kymmenen neliön kokoisia ja kevytrakenteisia. Lämmityslaitteena oli alussa yleensä kamiina. Mm. Lahden, Vaasan ja Uudenkaupungin kopit piti alkuun siirtää kesäksi pois. Oulaisten taksikoppi oli alun perin kioski ja muuallakin varhainen taksikoppiarkkitehtuuri sai vaikutteita kioskeista.

1970-luvulta lähtien erilliset taksiasemarakennukset ovat vähentyneet, kun päivystystiloja on sijoitettu mm. linja-autoasemille, liikerakennuksiin tai vaikkapa torin huoltorakennuksiin, kuten Kuopion torin vaativassa miljöössä vuosina 1952 ja 1996.

Sortavalan taksinkuljettajat rakensivat itselleen suojaksi lumilinnan 1930-luvulla. Kuva: Pohjois-Karjalan museo.



ravintola, puhelinkioskit, väljät WC-tilat ja kaksi myymälää. Suurin piirtein tällaisena asemien tilaohjelma on säilynyt Suomessa. Viidelle lähtevälle ja viidelle saapuvalla linja-autolle mitoitetun laiturialueen suunnitteli Viipurin asemakaava-arkkitehti Otto-Iivari Meurman.

Viipurin linja-autoasema oli vaatimaton ja yksinkertainen rakennus, joka tyylillisesti asettuu klassismin ja funktionalismin väliin. Ikkunat olivat kookkaat ja niistä saattoi nähdä sekä lähtevät että saapuvat autot. Laituri oli suunniteltu kapenevaksi siten, että kaikki autot näkyivät asemahalliin. Liikenne kulki ainoastaan yhteen suuntaan. Rakennuksen eteen istutettiin pieni puistikko rautatieasemien malliin. Asema muistutti monissa muissakin suhteissa rautatieasemia. Tilaohjelma oli suurin piirtein sama, mutta sillä erotuksella, että linja-autoasemaan kuuluivat myös kuljettajien oleskeluhuone ruokailu- ja peseytymistiloineen sekä liiketiloja.

MEURMANIN KEHITYSTYÖ

Otto-Iivari Meurman tarkasteli uutta rakennustyyppiä vuonna 1934 Arkkitehti-lehdessä ja totesi, että linja-autoasemien ja rautatieasemien tehtävät ovat suurin piirtein samat. Meurmanilla näyttää olleen suuri merkitys linja-autoaseman tilaohjelman ja laiturijärjestelyjen kehittämisessä Suomessa. Mallinaan hän käytti ulkomaisia, lähinnä

pohjoismaisia asemia. Hän pohti myös asemien sijoitusta ja ympäristöä kaupungissa.

Meurman tutki erityisesti laiturien muotoja ja suositteli hammastettua mallia, joka vie vähemmän tilaa ja muodostaa tarkemman paikoitusalueen kuin suora laituri. Tulevien ja lähtevien autojen reitit eivät saaneet ristettä, eikä autoja saanut pakottaa turhaan peruuttamaan.

Linja-autoasema oli sijoitettava niin keskeiselle paikalle kaupungissa, ettei matkustajan tarvinnut enää käyttää toista kulkuneuvoa päästäkseen keskustaan. Ruuhkaisimmat kadut oli kuitenkin säästettävä linja-autoliikenteeltä. Riittävä tila ja aseman laajentamisvara oli otettava huomioon. Linja-autoaseman läheisyyteen tarvittiin huoltoasema sekä mahdollisesti myös tavara-asema, mikäli rahtiliikenne oli vilkasta. Huoltoasemat kotiutuivatkin asemaympäristöihin.

Asemaverkon tihtyessä Linja-autoliikennöitsijäin Liitossa ja Nobel-Standardin johdossa kehittyi ajatus perustaa linja-autoasematoiminnan hoitamista varten oma yhtiö. Vuonna 1933 syntyi Matkahuolto, jonka tehtäväksi tuli huolehtia muun muassa asemien odotustiloista, matka- ja rahtitavarasta, kahvila- ja ravintotoiminnasta ja autotarvikemyynnistä asemilla.

Ensimmäinen Matkahuollon asema avattiin toukokuussa 1933 Hämeenlinnassa. Verkko kasvoi vauhdilla, ja en-

simmäisen toimintavuoden lopussa yhtiöllä oli jo 12 asemaa, muun muassa Lahdessa, Porissa, Vaasassa, Heinolassa ja Savonlinnassa. Ne oli sijoitettu huoltoasemien yhteyteen. Shell Oy ja Nobel-Standard olivat tehneet keskenään jaon, joka ehkäisi epäterveen kilpailun. Matkahuolto perusti joitakin asemia myös esimerkiksi kauppojen ja kahviloiden yhteyteen, ensimmäisen Haminaan vuonna 1933.

FUNKTIONALISMI

Kaupungit rakensivat asemia yhä enemmän myös omaan laskuunsa, esimerkiksi Sortavalassa. Vuonna 1935 Kalevalan riemuvuoden juhlien kunniaksi avattu linja-autoasema oli kaupungin ensimmäinen funktionalistinen rakennus. Sen suunnitteli Viipurin kaupunginarkkitehti Uno Ullberg. Asemaa pystytettäessä tilaohjelma laajeni useita kertoja, ja yksinkertainen, käytännöllinen funkkisrakennus jousti niin, että arkkitehtuuri ei tarveltynyt. Rakennus viitoitti tietä paitsi Sortavalassa, myös maassamme yleisemminkin. Funktionalismi ja liikennearkkitehtuuri löysivät toisensa.

Merkittäviä virstanpylväitä funkkiksen ja linja-autoasemien liitossa olivat Turun ja Tampereen vuonna 1938 valmistuneet uudet asemat. Turun asemalle valittiin kolmion muotoinen alue Aninkaistentullissa, samassa paikassa, jossa sijaitsi linja-autoasemana vuodesta



Lahden vuonna 1939 valmistunut linja-autoasema ja sen viereen 1940-luvun lopulla rakennettu Shell Oy:n huoltoasema. Kuva:Jorma Arvelinin kokoelma.

1934 lähtien toiminut Shell Oy:n huoltoasema.

Tontin muoto johdatti suunnittelijat, kaupunginarkkitehti Harald Smedbergin ja apulaiskaupunginarkkitehti Totti Soran tiiviiseen sommitelmaan, jonka muodosti pyöreä, valolyhdyillä varustettu kaksikerroksinen odotussalin ja näköalaravintolan käsittävä osa ja pitkä pyöristetty yksikerroksinen rah-tisiipi. Tilaohjelman mallina käytettiin Viipurin linja-autoasemaa, mutta erityisesti ravintolan ja valorampin arkkitehtuurissa voi nähdä myös Albin Star-kin vuonna 1932 piirtämän Tukholman Itäisen rautatieaseman vaikutusta. Turun aseman tulolaituri oli suora ja lähtölaiturit hammastettuja, mikä noudatti linja-autoliikennöitsijöiden ja arkkitehtien suosituksia sujuvasta ja turvalisesta liikenteestä.

Linja-autoliikennöitsijät ehdottivat 1930-luvun lopulla Tampereen kau-



Niilo Pulkan, Pekka Rajalan ja Kaarlo Leppäsen suunnittelema Rovaniemen linja-autoasema avattiin vuonna 1959. Kantavana rakennustaiteellisena ideana on kaupungin identiteettiä kuvaava tunturin muoto kattorakenteissa ja sisääntulokatoksessa. Kuvat: Matkahuolto.

pungille uuden keskitetyn aseman rakentamista. Asema sijoitettiin hieman ydinkeskustan ulkopuolelle Hatanpään valtatielle. Suunnitelmat laati kaupungin rakennustoimiston arkkitehti Jaakko Laaksovirta kaupunginarkkitehti Bertel Strömmerin johdolla. Asemasta tuli Pohjoismaiden suurin ja modernein lajissaan. Suunnittelijat totesivat, että

koska linja-autoasemista ei siihen mennessä ollut vielä kovin paljon kokemuksia, oli syytä tehdä rakennuksesta mahdollisimman joustava tulevia tarpeita varten. Odotustilat ravintoloihin, myymälät sekä rahti erotettiin toisistaan, mikä ilmenee selvästi rakennuksen arkkitehtuurissa. Odotussali muotoiltiin monumentaalisesti suurin ikkunarampein. Laiturialueen puolella oli matalahko kellotorni, joka sittemmin muodostui tunnuspiirteeksi monille linja-autoasemille. Tampereen linja-autoaseman tulo- ja lähtevä liikenne oli sijoitettu eri puolille rakennusta.

Tampereen linja-autoaseman lopukatselmus pidettiin talvisodan alkamispäivänä, ja sen pommisuoja tuli myöhemmin kipeään tarpeeseen. Sota varjosti myös Lahden ja Jyväskylän asemien avaamista. Molemmat otettiin käyttöön syksyllä 1939. Lahden kaupunginarkkitehti Kaarlo Könönen ja apulaiskaupunginarkkitehti Irma Kolsi piirsivät aseman, jonka arkkitehtoniset ja liikennejärjestelymallit ovat selvästi peräisin Tampereelta. Rakennuksen jako kolmeen erillaiseen toimintoon toteutettiin samalla tavalla kuin esikuvasa, sen sijaan Lahden aseman kellotorni on hoikka ja korkea. Se oli aikanaan tärkeä maamerkki ympäristössään. Komea sisääntulokatos alkoi niin ikään vakiintua linja-autoasemien tunnuspiirteeksi. Sisätiloissa painotettiin yleensä odotussalia, joka oli tavallisesti kaksokerroksinen ja kookkain ikkunaryhmin

varustettu.

1930-luvun lopussa Matkahuollolla oli 36 linja-autoasemaa. Sota katkaisi kehityksen. Sen aikana rakennettiin ainoastaan yksi asema: Anna-Lisa Stigell suunnitteli Loviisaan juhlanan klassistisen aseman, joka ehkä tyylillisesti olikin funktionalismia osuvampi ratkaisu vanhassa pikkukaupungissa. Asema avattiin vuonna 1943.

SOTIEN JÄLKEISET ASEMAT

Jälleenrakennusaikana ja varsinkin 1960-luvulla rakennettiin runsaasti linja-autoasemia. Erityisesti Pohjois-Suomen yhteyksien parantamista pidettiin tärkeänä. Olympialaiset olivat todellinen piristysruiske myös linjaliikenteelle. Sodanjälkeisistä asemista arkkitehtonisesti merkittävimpiä on Rovaniemen vuonna 1959 avattu linja-autoasema, joka toteutettiin suunnittelukilpailun pohjalta. Arkkitehdit Niilo Pulkka, Pekka Rajala ja Kaarlo Leppänen kehittivät toiminnallisen kokonaisuuden, joka käsitti kauko- ja lähiliikenteen aseman rahteineen, taksiaseman, hotellin, postin ja ostoskeskussuunnitelman. Betonin ja puun arkkitehtoniset mahdollisuudet on käytetty asemarakennuksessa taiten hyväksi. Aseman kantavana rakennustaiteellisena ideana on kaupungin identiteettiä kuvaava tunturin muoto kattorakenteissa ja sisääntulokatoksessa, teema, jota Alvar Aalto muutamaa vuotta myöhemmin sovelsi

Rovaniemen Lappia-talossa.

1950- ja 1960-luvuilla rakennetut asemat olivat yleensä arkkitehtonisesti laadukkaita ja ympäristönsä mittakaavaan ja luonteeseen huolellisesti suunniteltuja. Asemilla oli selvästi julkisen rakennuksen leima. Kauppalanarkkitehti Yrjö Mykkäsen vuonna 1957 piirtämä Forssan linja-autoasema, kaupunginarkkitehti Olavi Sahlbergin suunnittelema Hämeenlinnan asema vuodelta 1958 ja Rakennussuunnittelutoimisto V.O. Koskisen Mäntsälän linja-autoasema, joka valmistui vuonna 1962 kertovat oivallisesti ajan suunnitteluihanteista. Mykkänen piirsi 1960-luvun taitteessa asemat myös Kokkolaan ja Raumalle.

Asema-arkkitehtuuri alkoi 1970-luvulla menettää yksilöllisyyttään ja lähetä liiketalojen muotokieltä, mutta säilytti alkuaikojen asemien tilaohjelman. Myymälät valtasivat yhä enemmän alaa monilla linja-autoasemilla. Edellistä vuosikymmentä leimannut rakennustaiteellinen laatu alkoi antaa sijaa tyyppiratkaisuille. Kookkaat ikkunarampit olivat edelleen leimallisia. Monet asematalot suunniteltiin symmetrisiksi siten, että monumentaalinen sisääntulo jakaa aseman keskenään samanlaisiin osiin.

Arkkitehti Kauko Tiihonen suunnitteli kaikkiaan yhdeksän asemaa 1960- ja 1970-luvulla, muun muassa Iisalmeen, Lappeenrantaan, Jyväskylään ja Porvooseen. Tiihosen käsiala on

ajalle tyypillisesti raskasta: suuri mittakaava, vahvoja rakenteita ja värejä, betonia. Imatran ympäristöään voimakkaasti hallitseva kolmikerroksinen keskusliikenneasema on Tiihosen töistä näyttävin ja myös liikenne ratkaisultaan omintakeinen.

Uudet asemakeskittymät

Viime vuosikymmenten pyrkimys on ollut yhdistää eri liikennemuodot yhä tiiviimmin. Jo 1970-luvulla rautatieasema ja linja-autoasema yhdistettiin muun muassa Seinäjoella, Varkaudessa ja Imatralla, 1980-luvulla Oulussa ja Pieksämäellä. 1990-luvulla keskityttiin asemien korjauksiin ja uudenlaisten matkakeskusten suunnitteluun. Vuonna 2002 avattiin arkkitehtikilpailun pohjalta syntynyt Jyväskylän matkakeskus Kannel, joka on Trevor Harrisin ja Henu Kjisikin käsialaa. Valtava katos, kellot ja ikkunarampit muistuttavat asemahistoriasta, mutta muuten veistosmaisena rakennuksen vertailukohtia voi hakea ennemminkin lentokenttäarkkitehtuurista kuin suomalaisesta linja-autoasemaperinteestä.

Helsingin linja-autoasema muutti kesällä 2005 Turun kasarmista Arkkitehtitoimisto Davidsson Oy:n suunnittelemaan Kampin liikennekeskukseen, johon on sijoitettu paikallisbussi-, kaukolinja- ja metroasema. Kamppi on todellinen pienoiskaupunki kauppakeskuksineen, kappeleineen, toimistoineen

ja asuntoineen. Sen ulkoarkkitehtuuri ei paljasta sisälleen kietoutuvaa valtaisaa liikennesolmua.

Matkakeskuskolossien vastapainoksi on viime aikoina tarvittu myös pikkuasemia. Paviljonkimaiset, keveät rakennukset muuntelevat alkuaikojen linja-autoasemiin vakiintuneita arkkitehtuuripiirteitä innovatiivisella tavalla. Arkkitehtitoimisto Davidsson Oy:n piirtämä Järvenpään asema ja Arkkitehtitoimisto Timo Vuoren Lappeenrannan asema valmistuivat 2004. Niissä toteutuvat linja-autoasemahistorian varhaisvaiheiden tavoitteet: suojat ja pilettiluukku.

Kirjallisuutta:

- Harris, Trevor; Henu Kjisik; Petri Rouhiainen. ”Rohkeasti matkaan”. *Arkkitehti* 4/2003.
- Helen, Olli. *Sadan vuoden urakka. Tampereen talojen rakentajat 1902–2002*. Tampereen kaupungin tilakeskus, Tampere 2003.
- Jaatinen, Martti I. *Sortavalan rakentaminen 1643–1944*. Yhdyskuntasuunnittelun täydennyskoulutuskeskus. Teknillinen korkeakoulu, Espoo 1997.
- Keinänen, Väinö. ”Linja-autoasema Viipurissa”. *Arkkitehti* 1932.
- Meurman, Otto-Iivari. ”Linja-autojen asemia”. *Arkkitehti* 5/1934.
- Niskanen, Riitta. *Selvitys Lahden kulttuurihistoriallisesti arvokkaista kohteista*. Lahden kaupunginmuseo, Lahti 2000.
- Ojonen, Lasse. *Imatran rakennetun ympäristön*

kohteet. Imatran kaupunginmuseo, Imatra 1994.

Profiles. Pioneering Women Architects from Finland. Museum of Finnish Architecture, Helsinki 1983, lisäpainos 1989.

Pulkka, Niilo; Pekka Rajala; Kaarlo Leppänen. ”Rovaniemen linja-autoasema”. *Arkkitehti* 4/1962.

Seppälä, Anne. ”Kaukolinja-autojen keskusasema Aninkaistentullissa: Turun linja-autoaseman rakennushanke”. Teoksessa *Modereni Turku 1920- ja 1930-luvuilla*. k&ch, kulttuurihistoria, Turun yliopisto, Turku 2004.

Smedberg, Harald. ”Turun linja-autoasema”. *Arkkitehti* 1939.

Strömmer, Bertel. ”Tampereen linja-autoasema”. *Arkkitehti* 1944.

Taivainen, O. A.. ”Teiden teknisestä kehityksestä”. Teoksessa *50 rakentamisen vuotta*. Suomen Rakennusinsinöörin Liitto, Helsinki 1984.

Tampereen kantakaupungin rakennuskulttuuri 1998 (1998). Tampereen kaupungin ympäristötoimi, kaavoitusyksikkö. Julkaisuja 2/98, Tampere.

Viitaniemi, Matti (1993). *Pakettitoimistoista kattavaksi kuljetusjärjestelmäksi. Oy Matkahuolto Ab 1933–1993*. Matkahuolto, Helsinki.

RESUMÉ

BUSS- TERMINALERNA

När bussar började gå i linjetrafik under de första årtiondena av 1900-talet, fanns det inte hållplatser där bussarna regelbundet kunde stanna. De första två bussterminalerna byggdes i Tammerfors år 1929. Bensinbolagen uppförde terminalerna och Bussförbundet, där de privata trafikidkarna var organiserade, svarade för den övriga affärsverksamheten. I bussterminalerna fanns det väntsalor, biljettkontor, godsexpeditioner, bekvämlighetsinrättningar och affärer.

Stationen i Viborg 1932 blev den första kommunägda bussterminalen i Norden, uppförd enkom för detta ändamål. Terminalen var en enkel byggnad som påminde om järnvägsstationerna och i stilhänseende placerade sig mellan klassicismen och funktionalismen.

Otto-livari Meurman verkar ha haft en stor betydelse som skapare av rumsprogram och plattformssystem för bussterminalerna i Finland. Modellen han utgick från var terminaler av nordisk typ. Han ägnade också placeringen av terminalerna och omgivningen i städerna sitt intresse.

I bussterminalen i Sordavala, invigd 1935, fann funktionalismen och trafikarkitekturen varandra. Viktiga milstolpar i förbundet mellan funktionalismen och bussterminalerna var de nya terminaler som blev färdiga i Åbo och Tammerfors 1938.

LAHDEN ASEMARAKENNUKSET

Riitta Niskanen
tutkija, Lahden kaupunginmuseo

Monessa suomalaisessa kaupungissa on ehtinyt olla kymmenkunta erilaista rautatie- ja linja-autoasemaa, näiden liikennemuotojen lyhyestä historiasta huolimatta. Monet niistä on jo purettu tai ne ovat uudessa käytössä.

Lahden kaupunki perustettiin vuonna 1905. Kun Lahdesta vuonna 1878 tuli kauppala, siellä asui vain noin 200 henkeä. Asukkaita on edelleen alle 100 000, mutta linja-auto- ja rautatieasemia kaupungissa on ollut kaikkiaan kymmenen. Niistä kuusi on purettu ja kaksi on edelleen alkuperäisessä käytössä.

Junaliikenne oli liikennemuodoista tärkein aina 1900-luvun loppupuolelle saakka, kunnes linja-autot ohittivat suosiossaan junamatkustamisen. Jo 1800-luvun lopulla saatettiin todeta vesiliikenteen jäävän rataverkoston tiuhentuessa toiseksi.

PÄÄRAUTATIEASEMA

Lahti oli vielä pieni harmaa raittikylä Ylisen Viipurintien varrella, kun senaatti päätti vuonna 1867 linjata rautatien

Riihimäeltä Lahden kautta Pietariin. Samalla yhdistettiin Vesijärvi ja Päijänne kanavalla. Nämä päätökset muuttivat kylän kohtalon. Vesijärven pohjukkaan, kylän läheisyyteen, edullisten kuljetusväylien äärelle alkoi 1860-luvun lopussa kehittyä sahateollisuutta. Rata avattiin vuonna 1870.

Lahden nykyinen rautatieasema on järjestyksessä kolmas pääasema. Ensimmäinen rakennettiin samaan aikaan radan kanssa, vuonna 1869, mutta se paloi jo viiden vuoden kuluttua. Aseman ulkonäkö tunnetaan lähinnä asemapäällikkö E. Hedmanin vesivärimaalauksesta.

Vuonna 1874 rakennettu toinen rautatieasema oli koristeellinen, melko kookas puurakennus, jota täydensi pieni torni. Tuohon aikaan Lahdesta lähti päivittäin puolisen tusinaa junaa sekä itään että länteen päin. Asema purettiin vuonna 1935 ja raidealuetta levennettiin sen paikalle.

Lahden kolmas pääasema valmistui vuonna 1935. Thure Hellströmin piirtämä asema rakennettiin aikaisempia asemia noin sata metriä lännemmäs,

Vesijärvenkadun ja Rautatienkadun väliin jäävän asematorin etelälaitaan. Uusi asema ja viereen rakennettu alikulkukäytävä tulivat suureen tarpeeseen. Lahtelaiset pitivät vanhaa puista rautatieasemaa nuoren, vauhdikkaasti kehittyvän kaupungin arvolle sopimattomana, olihan Lahden asema noussut jo seitsemänneksi vilkkaimmaksi asemaksi Suomessa henkilöliikennekilometreillä mitaten.

Kun asema valmistui, sen ympäristö oli miltei rakentamaton. 1930-luvulla aukiolle suunniteltiin linja-autojen lähtölaitureita, mutta suunnitelma ei tällaisenaan toteutunut, vaan linja-autoasema rakennettiin vuonna 1939 toiselle puolelle kaupunkia.

VESIJÄRVEN ASEMA

Lahti luokiteltiin vain kolmannen luokan asemaksi. Tuleva kasvu osattiin kuitenkin ennustaa. Sen vuoksi noin kilometrin päähän päärautatieasemasta länteen rakennettiin rautatievarikko. Tästä haaroitettiin teollisuuspistoraide Vesijärven satamaan, jonne nousi pieni rautatieasema. VR pystytti radan varrelle hiihtostadionin kohdalle vuonna 1938 myös seisakkeen, jota käytettiin Salpausselän kisojen aikaan.

Vuosisadan vaihteeseen mennessä satama oli kasvanut Venäjän toiseksi vilkkaimmaksi Pietarin jälkeen. Asemaa laajennettiin vuonna 1917, jotta eri luokissa matkustavat saattoivat odottaa



Vesijärven asema edusti Valtionrautateiden suunnittelijan Knut Nylanderin tyyppiirustusta numero neljä. Asemarakennus oli epäsymmetrinen, yksikerroksinen ja siinä oli suurehko sisäänvedetty avokusti ja koristeellisia puuleikkauksia. Ympäristöön rakennettiin rautatiehäisten asuintaloja. Pian aseman äärelle tuli myös ravintola ja kioski. Postikortti: Vesijärven asema 1920- tai 1930-luvulla. Lahden kaupunginmuseon kuva-arkisto.

junaa omissa saleissaan.

Ensin linja-autot alkoivat syödä Vesijärven vesikuljetusten kannattavuutta 1930-luvulta alkaen, sitten kasvava rataverkko. Henkilöliikenne lakkausi vuonna 1965, tavaraliikennekin teollisuuslaitosten sulkemisen myötä lopullisesti vuonna 1990. Asema ränsistyi. Se sai kuitenkin uuden elämän, kun Vesijärven entinen teollisuusalue muutettiin kulttuurin ja vapaa-ajan keitaaksi 2000-luvun vaihteessa.

LOVIISAN – VESIJÄRVEN RADAN ASEMAT

Jo heti Riihimäen ja Pietarin välisen radan ja sen Vesijärven satamaan vievän pistoraiden valmistuttua vuonna 1870 alettiin pohtia ratayhteyden rakenta-



Loviisanradan Niemen asema vuodelta 1907 tai 1908. Kuva: Arttur Johansson, Lahden kaupunginmuseon kuva-arkisto.

mista merisatamaan pääasiassa puukuljetuksia varten. Loviisa tarttui tilaisuuteen.

Rata avattiin väliaikaiselle liikenteelle vuonna 1900. Rautatie oli kapearaiteinen, seitsemäs lajiaan Suomessa. Asema rakennettiin Lahden kauppalan pohjoispuolelle Vesijärven rannalle Niemeen. Se oli kaunis jugendvaikutteinen hirsirakennus, jossa oli korkea aumakatto ja komea harjakoriste. Asema vaurioitui pahasti vuoden 1918 sodassa, eikä sitä sen jälkeen enää käytetty matkustajaliikenteessä. Valtionrautatiet hoiti Loviisan radan liikennettä Lahden asemalla vuoteen 1914, jolloin sille rakennettiin oma vaatimaton asema pääradan varteen silloisen päärautatieaseman taakse.

Loviisan radan liikenne lopetettiin huhtikuussa 1960 ja sen Lahden-asemat purettiin 1970-luvun alussa. Rata-

uoma näkyy monin paikoin kaupungissa vieläkin.

AHTIALAN RAUTATIEPYSÄKKI

Lahden liikenneolot paranivat suuresti 1930-luvun alussa, kun Lahden uusi asemarakennus ja sen viereinen alikäytävä rakennettiin ja junayhteys Heinoalaan avattiin. Rautateille oli ilmestynyt kilpailija, linja-auto. Sen lyömiseksi rataverkkoa alettiin laajentaa.

Pysäkeillä ja seisakkeilla käytettiin tyyppiipiirustuksia, jotka laadittiin Valtionrautateiden omassa huonerakennustoimistossa. Vuonna 1956 Nastolasta Lahteen liitetyssä Ahtialassa on jäljellä lähes täydellinen puinen asemakokonaisuus, vaikkakaan ei enää alkuperäisessä käytössään. Asema on vaatimaton ja mittasuhteiltaan perinteinen. Koivurivi ja korkeat jalokuuset ovat Ahtialan asema-alueen runko. Rakennukset on sijoitettu suoran raitin varrelle, rehevän puistomaisen puuston keskelle.



Lahden toinen, vuonna 1935 purettu päärautatieasema 1900-luvun alussa. Postikortti: Lahden kaupunginmuseon kuva-arkisto.

LAHDEN LINJA-AUTOASEMAT

Linja-autoliikenne alkoi Lahdessa keväällä 1923, jolloin Lahdesta saattoi päästä linja-autolla Koskelle ja Heino-laan. Vähin erin liikenne vilkastui. Vuonna 1930 Suomalainen Shell Osa-
keyhtiö rakensi kauppatorin viereen huoltoaseman, jonka yhteyteen sijoitettiin linja-autojen lähtö- ja tulopaikat. Shell ei kuitenkaan halunnut rakentaa varsinaista linja-autoasemaa.

Kaupunginarkkitehti Kaarlo Könönen sai tehtäväkseen aseman suunnittelun. Aseman avaaminen syyskuussa 1939 oli suuren juhlan aihe Lahdessa. Paikallinen lehti kirjoitti: ”Jo nyt, vaikka asemarakennuksen ja sen ympäristöjen viimeistelytyöt vielä ovatkin kesken, tarjoaa uusi rakennus upean näyn. Sen arkkitehtonisesti yksinkertaisen sommitelman tehoa lisäävät 28 metrin korkuinen klinkkereillä peitetty torni, ravintolapäädyn puolipyöreä, soma ikkunarivistö ja 7-ovinen pääsisäänkäytävä, joka myöhemmin somistetaan kukkais-
tutuksin”.

Aseman toiminnot oli Tampereen linja-autoaseman esikuvan mukaan jaettu kolmeen osaan, sisään tulohalliin, myymäläosaan ja rahtisiipeen. Materiaalit olivat ajan tapaan tasokkaita: tammi-ikkunat, runsaasti tiukkasyistä honkapuuta, kuparikoristeita, terrastirappaus. Odotushallissa oli hauska pyöreä istuin, jonka keskellä kasvoi palmu. Ravintolasali kalustettiin Askon pöydin ja tuolein – paikallisuutta oli suosittu

kaikissa mahdollisissa yksityiskohdissa.

Saapuva liikenne tuli talon pääsisäänkäynnin eteen. Lähtevä liikenne odotti talon toisella puolella. Vieressä oli bussien pysäköintialue.

RESUMÉ

STATIONS- BYGGNADERNA I LAHTIS

Lahtis har under sin existens haft sammanlagt tio buss- och järnvägsstationer. Av dem har sex lagts ned, medan två fortfarande är i ursprunglig användning.

Senaten beslutade år 1867 att dra en järnvägslinje från Riihimäki via Lahtis till S:t Petersburg. Samtidigt förenades Vesijärvi och Päijänne med Vääk-sy kanal. Banan öppnades för trafik 1870. Den nuvarande centralstationen är den tredje i ordningen i staden.

Från järnvägsdepån drogs ett industristickspår till Vesijärvi hamn, där en liten järnvägsstation byggdes. Lovisa–Vesijärvibanan öppnades för temporär trafik år 1900. Stationen byggdes i Niemi vid stranden av Vesijärvi norr om Lahtis köping.

På 1930-talet öppnades en järnvägsförbindelse mellan Lahtis och Heinola. På denna bansträcka finns det i Ahtiala en stationsmiljö i trä som är bevarad i nästan fullständigt skick.

År 1939 öppnades Lahtis busstation, som är ritad av stadsarkitekten Kaarlo Könönen.

KESTIKIEVARI – PAIKKA LÄHDÖN JA PERILLEPÄÄSYN VÄLILLÄ

Jouko Heinonen

fil. tri, museoneuvos, Lahden kaupunginmuseo

“Majatalo l. kestikievaritalo, paikka, missä matkustajat (myös postinkuljettajat) saavat maksua vastaan kyytihevosen lähimpään majataloon sekä ruokaa ja majaa. Kyytimaksusta säädetään kyydinpitoa koskevassa asetuksessa. Ruuan- ja majanmaksu taas on suoritettava maalla kuvernöörin ja kaupungissa maistraatin vahvistaman taksan mukaan.”

(Tietosanakirja 1913.)

Matkan tekeminen on tavallisuudesta poikkeava, monesti eksoottinen tapahtuma. Suuri osa fantasiakirjallisuudestakin perustuu matkan tekemiseen ja yöpymiseen poikkeavissa oloissa, jotka muistuttavat käsityksiämme keskiajan elämästä ja tuon ajan maaliikennejärjestelmästä – kestikievari- ja kyytilaitoksesta.

Ruotsin valtio alkoi 1200-luvun lopulla järjestellä ihmisten, viestien ja tavaroitten kulkemista. Kruunu oli kiinnostunut omasta kyyti- ja kestitysjärjestelmästä, ja 1400-luvun alussa järjestelyt määrättiin nimismiesten vastuulle talonpoikien avustuksella. Kirkko järjesti omien asioidensa kulun pappiloi-

den varaan. Vaikka kyyditys- ja kestityselvollisuus koski vain virka-asioita, vaativat säätyläiset jatkuvasti laittomia ilmaisupalveluja. Pakkokestitys kiellettiin virallisesti useaan otteeseen, ensimmäisen kerran vuonna 1441.

Kuninkaat alkoivat jo 1300-luvulla antaa määräyksiä majapaikan, ruuan ja juoman tarjoamisesta maksua vastaan matkustajille ja tavernoiden perustamisesta yleisille teille. Kalmarin unionin aikaan 1400-luvulla vahvistetun kuninkas Kristofferin maanlain mukaan kihlakunnantuomari oli velvollinen huolehtimaan tavernoiden ja kyytirättärien, syrjäseutujen kyyditysvirkamiehien, asettamisesta teiden varsille.

Kustaa Vaasakin joutui 1500-luvulla useaan otteeseen kieltämään laitton kyydityksen ja kestityksen vaatimisen. Maksullisia palveluja oli runsaasti saatavilla: Suomessa oli 1550-luvulla virallisten tavernoiden ohella 238 yksityistä maakrouvia ja 192 merikrouvia. Niiden määrää pyrittiin rajoittamaan, kun juopottelu kirkonmäellä jumalanpalvelusten jälkeen yleistyi, mutta monet papitkin harjoittivat kirkolla

oluenmyyntiä.

Kun matkantekoon meni aikaa, niin yöpymisestä, ruokailusta, juomasta ja juttelemisesta majatalossa muodostui tärkeä sosiaalinen kokemus. Majataloissa oli alkuun yksi vierashuone, josta rahvas arvokkaampien vieraiden saapuessa siirrettiin talliin tai tuvan lattialle. 1600-luvun lopulla alkoivat yleistyä omat huoneet aatelisille, muille säätyläisille ja rahvaalle. Kahdessa ensimmäisessä pidettiin vuodevaatteitakin. Majataloja piti olla parin peninkulman välein. Hevoset ja ajajat tulivat majatalojen ulkopuolisista taloista.

Monet säätyläisistä majoittuivat edelleen kartanoihin ja pappiloihin tai

porvareiden luo kaupungeissa. Rahvas taas yöpyi tienvarren tutuissa taloissa tai taivasalla omin hevosin ja eväin, koska majatalot olivat kalliita.

Ruuan ja rehun hinta määriteltiin maanlaissa tai käräjillä. Erityisesti oluen hinta ja laatu aiheutti jatkuvasti riitoja. Salakapakoista olutta sai majataloja halvemmalla. Jo Kustaa Vaasa pyrki lisäksi vuonna 1551 kieltämään tarjoilun kruunun majataloissa muille kuin matkustavaisille, jotta asiakaskunnan taso pysyisi korkealla.

Kyytijärjestelmä vakiintui hollikyydiksi, talonpoikien yleiseksi kyyditusvelvollisuudeksi, 1600-luvun jälkipuoliskolla. Jo aikaisemmin oli annettu



Koskipään kievari 1910-luvulla. Kuva: Itä-Hämeen museo, Hartola.

yleinen lupa kievareiden perustamiseen. Kievereista tuli vuonna 1649 kestikievarijärjestyksellä majataloja ja ravintoloita, joissa palveluja myytiin rahalla ja joissa talonpojat odottelivat kyytejä. Hinnoista oli kiinteä taksa. Kievaritalon piti olla varsin suuri kolmine vierashuoneineen ja 24 hevosen talleineen. Alkoholin myynti ei ollut muille sallittu kahden peninkulman säteellä. Kievarissa tuli myös olla pöytäliinoja ja pyyhkeitä ja keittiö astioineen vieraiden käytössä säädynmukaisen aterioinnin varmistamiseksi. Kievereista tuli maaseudun uusia keskuksia.

Kievari- ja kyytilaitos oli vilkkaimmillaan 1800-luvun alkupuolella. Kievereita lienee ollut tuhatkunta ja niiden väli noin 15 kilometriä. Kievarinpito annettiin tuolloin usein urakalle samoihin taloihin.

1800-luvun puolivälin jälkeen kyyditys muuttui junien ja laivojen syöttöliikenteeksi. Kievarit menettivät päätulonsa, kun raittiusliike onnistui monin paikoin lopettamaan niissä alkoholitarjoilun. Sitä ennen ne olivat saaneet lisätuloja, kun kiertävät komeljanttarit ja esiintyjät olivat ottaneet ne tukikohdikseen. Markkinapaikkakunnilla, kuten Lahdessa, huippusesongit ajoittuivat silti vasta 1900-luvun alkuvuosiin. Linja-autoliikenteen yleistymisen 1920-luvulla vei kievari- ja kyyditysjärjestelmältä pohjan ja tarjoilukin siirtyi kieltolakiaikana maan alle. Kyydityslaitoksen rippeet lopetettiin vuonna 1955.

HERROJEN KULJETUSJÄRJESTELMÄ

Virkamiesten majoitus- ja kyyditysjärjestelmäksi kehitetty laitos pysyi 1800-luvulle saakka eliitin käytössä. Vasta viimeinen vuosisata toi tavallisen rahan sen käyttäjäksi laajemmin. Kyyditysvelvolliset ja kievarinpitäjät pyrkivät koko ajan pitämään hinnat korkeina. Hollikyytejä odottaville kuskeille kievarit antoivat välähdyksen “herrojen” elämäntavoista ja paremmista ruuistakin. Viranomaiset valvoivat kestikievarilaitosta ja tekivät tarkastuksia. Matkustajat saattoivat kirjoittaa valituksensa kievarissa pidettyyn kirjaan. Tämä takasi jonkinlaisen tason, vaikka huomautukset syöpäläisistä olivat yleisiä.

Kievereita arvosteltiin koko ajan pahantapaisesta elämästä, jota hollituvissa harjoitettiin – varsin samoin sanoin kuin markkinoitakin. Erityisesti surtiin nuorten kyytipoikien saamaa esimerkkiä myös hevosten huonossa kohtelussa. Tosin salakapakoissa sai halvemmalla samanlaisia palveluja. 1900-luvun alussa kaupungeissa oli jo nykyaikaisia ravintoloita, mutta silti Lahden parissa kievarissa myytiin markkinapäivinä tuhansia olutpulloja, eikä moni isäntä selvinnyt torille asti.

Tulolähteenä alkoholi oli kievareille tärkeä tekijä. Ympäristölle kievarit olivat merkittäviä talouskeskuksia, joihin voitiin myydä tuotteita ruotsinvalan aikana ilman inhottua veroa, pikku-

tullia. Kun hollikyytivelvollisuudesta luovuttiin ja siirryttiin sopimuksenva-raiseen urakkajärjestelmään, ne olivat kylän vauraimpia taloja. Ne olivat myös kooltaan suurimpia, koska rakennuksis- ta oli kievarijärjestyksessä määräykset.

Kestikievari oli välietappi jossain matkan alun ja lopun välillä. Siellä vii- vyttiin yleensä yksi yö, 1800-luvun lo- pulla usein vietettiin vain lepoetki. Sinäkin aikana kuultiin tärkeimmät uutiset ja saatiin matkaohjeet seuraaval- le etapille. Tunnelmat vaihtuivat kie- varista toiseen, mutta välietapin idea säilyi.

Kirjallisuutta:

Mauranen, Tapani. “Muutos tuli maantietä pitkin”. Teoksessa Mauranen, Tapio (toim.) *Maata, jätää, kulkijoita. Tiet, lii- kenne ja yhteiskunta ennen vuotta 1860*. Tielaitos, Helsinki 1999.

Vakkilainen, Matti. *Vanhoilla valtateillä. Kruu- nunteiden ja kansanpolkujen vuosisataisia vaihteita*. Scan-Auto, Helsinki 1982.

GÄSTGIVERIET – EN PLATS MELLAN START OCH MÅL FÖR RESAN

RESUMÉ

Svenska staten började i slutet av 1200- talet organisera transporten av resan- de, post och varor. I början av 1400- talet utfärdades en förordning som åla- de länsmännen att organisera skjuts av resande med hjälp av bönderna. Kyrkan organiserade sin egen verksamhet med prästgårdarna som stödjepunkter för skjuts och härbärgering. Enligt kung Kristoffers landslag från 1400-talet ålåg det häradshövdingen att sörja för att det vid vägarna fanns gästgiverier och skjutsrättare, dvs. befattningshavare som hade hand om skjutsväsendet ute i byg- derna.

I Finland fanns det i slutet av 1550- talet förutom officiella gästgiverier 238 privata lantkrogar och 192 hamnkrogar. Gästgiveri- och skjutsväsendet var som livligast i början av 1800-talet. I Finland ska det då ha funnits ett tusental gästgi- vare på halvannan mils avstånd från va- randra.

Efter mitten av 1800-talet förvand- lades skjutsningen till matningstrafik för tåg och fartyg. Gästgivarna förlorade sin huvudsakliga inkomstkälla, när nykter- hetsrörelsen på många håll lyckades göra slut på utskänknings av brännvin. Busstrafiken, som på 1920-talet blev all- män i landet, slog undan benen på gäst- giveri- och skjutningssystemet, och även utskänknings gick under förbudslags- tiden under jorden. Det som fanns kvar av skjutsningsväsendet upphörde totalt år 1955.