Aalto University

OPEN ACCESS

This is an electronic reprint of the original article.
This reprint may differ from the original in pagination and typographic detail.

Itälahti, Mikko

Karjaa-Hanko -rataosuus: Kulttuuriympäristön inventointi

Julkaistu: 11/08/2022

Document Version
Publisher's PDF, also known as Version of record

Published under the following license:
CC BY

Please cite the original version:
Itälahti, M. (2022). *Karjaa-Hanko -rataosuus: Kulttuuriympäristön inventointi: Karjaa-Hanko track section: Inventory of the cultural environment*. (Väyläviraston julkaisuja). Väylävirasto.
https://www.doria.fi/handle/10024/185661

This material is protected by copyright and other intellectual property rights, and duplication or sale of all or part of any of the repository collections is not permitted, except that material may be duplicated by you for your research use or educational purposes in electronic or print form. You must obtain permission for any other use. Electronic or print copies may not be offered, whether for sale or otherwise to anyone who is not an authorised user.

Väyläviraston julkaisuja
48/2022

Väylävirasto
Trafikledsverket

Karjaa–Hanko-rataosuus

Kulttuuriympäristön inventointi

Mikko Itälahti

Karjaa–Hanko-rataosuus

Kulttuuriympäristön inventointi

Väyläviraston julkaisuja 48/2022

Väylävirasto
Helsinki 2022

Kannen kuva: Ns. "pelastuspenger" Dragsvikin ja Tammisaaren liikennepaikkojen välimaastossa, nykyisen radan pohjoispuolella. Tällä paikalla aloitettiin 1871 rakennustyöt Senaatin myöntämän rakennusluvan umpeutumisen estämiseksi, vaikka ratalinjan tarkka kulku oli vielä määrittämättä (Mikko Itälahti 21.4.2022).

Verkkojulkaisu pdf (www.vayla.fi)
ISSN 2490-0745
ISBN 978-952-317-986-8

Väylävirasto
PL 33
00521 HELSINKI
puh. 0295 343 000

Mikko Itälahti: Karjaa–Hanko-rataosuus - Kulttuuriympäristön inventointi. Väylävirasto Helsinki 2022. Väyläviraston julkaisuja 48/2022. 114 sivua ja 2 liitettä. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-317-986-8.

Avainsanat: Rautatiet, kulttuuriympäristö, kulttuuriperintö, maisema, Raasepori, Hanko

Tiivistelmä

Karjaan–Hangon rataosan kulttuuriympäristön inventoinnin tavoitteena on olla mahdollisimman laajapohjainen, kartoittava katsaus Karjaa–Hanko-radan maisemaan liittyvistä kulttuurihistoriallisista ilmiöistä, jotka ilmentävät rautatien historiaa ja muutoksia sekä jatkumoita sen suhteessa ympäristöönsä. Rautatiehistoriallisessa ja -verkostollisessa mielessä nyt julkaistava työ on saumatonta jatkoa keväällä 2022 ilmestyneelle Hyvinkää–Karjaa-rataosan inventointijulkaisulle.

Tavoitteena on ennen muuta tuottaa tietoa, joka palvelee Hyvinkää–Hanko-yhteysvälin 2021 alkanutta sähköistyshanketta ja radan kunnossapitoa. Tästä syystä tarkastelun painopiste on Väyläviraston hallitsemassa rautatieinfrastruktuurissa ja kiinteistöomaisuudessa. Kulttuurihistoriallinen näkökulma puolestaan merkitsee huomion kohdentumista ennen kaikkea ilmiöihin, jotka ilmentävät pitkiä ajallisia jatkumoita tai ulottuvuuksia. Käänteisesti viimeaikaisten tai tekeillä olevien muutosten saama painoarvo on tarkastelussa pienempi. Varsinainen kulttuurihistoriallisten kohteiden arvotus esitetään kohdekorteissa, jotka julkaistaan erillisenä liitteenä.

Maastotöissä inventoitiin yli 60 erilliskohdetta ja yksi maisemajakso. Kohteita karsimalla ja osin myös yhdistämällä muodostettiin 32 kohdekorttia, jotka julkaistaan erillisenä pdf-liitteenä. Kohdekortteihin valitut kohteet arvoluokitettiin soveltamalla Väyläviraston arvokohteiden kriteeristöä ja kehittämällä sitä edelleen rataverkon kulttuurihistoriallisen inventoinnin tarpeisiin. Tarkasteltuihin kulttuurihistoriallisin kohteisiin sisältyy aiempien inventointien tapaan etenkin liikennepaikkoja, ratavartijan tupia ja -tontteja, taitorakenteita ja sivuraiteita. Joukossa on myös erityisluonteisia kohteita, kuten Hangon sataman rautatielaituri. Mukana on myös yksi Hyvinkää–Karjaa-inventoinnin yhteydessä kehitetyn uuden kohdetyypin, maisemakohteen edustaja. Maisemakohteella tarkoitetaan tietylle kilometrivälille rajattua jaksoa, joilla ratalinjan historiallinen suhde ja vuorovaikutus ympäristönsä kanssa ilmenee erityisen edustavalla tavalla.

Vuonna 1873 alun perin yksityisratana avatun Karjaan–Hangon rataosan maisemakuvaa leimaa I Salpausselkä ja sen sora-, hiekka- ja hietapatjojen pääosin karut männikkökankaat. Merkittävin maiseman solmukohta on Salpausselän kahdeksi erilliseksi niemimaaksi Tammisaaren kohdalla katkaiseva, vuonomainen Pohjanpitäjänlahti. Tammisaaren ja Hangon välillä rata kulkee pääosin Hankoniemen sisäosissa, jossa maaston korkokuva on tasankomainen.

Karjaan, Lappohjan ja Hangon taajamien voidaan katsoa syntyneen rautatien suorasta myötävaikutuksesta. Sataman ja rautatien siivittämänä Hangon kaupunki kasvoi elintarviketeollisuuden keskittymäksi. Lappohjasta tuli puutavaran vientisatama ja myöhemmin terästeollisuuden keskus. Uudenmaan toiseksi vanhimpaan kaupunkiin, Tammisaareen, puolestaan syntyi uutta työtä huonekalu- ja tekstiiliteollisuuden muodossa. Oletettavasti rautatieyhteyden ansiosta Tammisaarikin oli vienti- ja tuontisatama pitkälle 1900-luvulle.

Karjaan–Hangon rataosalla on ollut luonteeltaan alueellista henkilöliikennettä lokakuusta 1873 alkaen. Sähköistämättömäksi rataosaksi henkilöjunien vuorotiheys on ollut Suomen oloissa huomattava. Myös liikennepaikkaverkosto on pääpiirteissään säilyttänyt 1900-luvun alkupuolella muotoutuneen hahmonsa. Miljöinä asemanseudut ovat kuitenkin muuttuneet. Pääosa liikennepaikoista on uusittu 1990-luvulla, ja ne ovat rakenteellisesti useimmiten yksinkertaisia seisakkeita, joiden määrittävin rakenne on korkea, betonireunainen ja asfalttipintainen laituri. Säilyneet asemarakennukset Karjaalla, Tammisaaressa, Lappohjassa ja Hangossa muodostavat pitkän, rautatiearkkitehtuurin eri tyylikausia edustavan aikasarjan 1870-luvulta 1950-luvulle. Laaja asemapuisto on säilynyt vain Karjaalla ja vähäisemmissä määrin Tammisaaressa. Rautatien tuottamaa rakennusperintöä edustavat myös ratavartijan tuvat. Niiden 1800-luvun ulkoasu on tällä rataosuudella säilynyt kolmessa kohteessa. Alun perin vahtitupia oli 15. Useimmat näistä tonteista ovat nykyisin autioituneita, mutta ne kuuluvat poikkeuksetta yhä rata-alueeseen. Erityisen edustavia asutushistoriallisia kohteita autiot tontit eivät kuitenkaan tällä rataosuudella muodosta. Paikallista merkitystä niillä kuitenkin on kulttuurimaiseman historiallisina kerroksina. Myös itse rautatielinja on pääosin säilyttänyt historiallisen ilmeensä. Radanoikaisuja ei ole tehty, ja rata on monin paikoin kulttuurimaisemaa jäsentävä akseli.

Mikko Itälahti: Banavsnittet Karis–Hangö - Kulturmiljöinventering. Trafikledsverket. Helsingfors 2022. Trafikledsverkets publikationer 48/2022. 114 sidor och 2 bilagor. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-317-986-8.

Sammanfattning

Målet med kulturmiljöinventeringen av banavsnittet Karis–Hangö är en maximalt bred kartläggande översikt av de kulturhistoriska fenomen i landskapet längs Karis–Hangö-banan, vilka ger uttryck för järnvägens historia och ändringar och också för kontinuum till den i dess miljö. I en järnvägshistorisk och -nätmässig mening är det nu publicerade arbetet en oavbruten fortsättning till publikationen kring inventeringen av banavsnittet Hyvinge–Karis, vilken gavs ut på våren 2022.

Målet är framför allt att ta fram information som är till nytta för det elektrifieringsprojekt som påbörjades 2021 på förbindelsesträckan mellan Hyvinge och Hangö och för underhållet av banan. Av detta skäl ligger granskningens tyngdpunkt på den järnvägsinfrastruktur och de fastighetstillgångar som förvaltas av Trafikledsverket. Den kulturhistoriska aspekten innebär för sin del att uppmärksamheten framför allt fokuseras på företeelser som förkroppsligar långa tidsmässiga kontinuiteter eller dimensioner. Omvänt är vikten av den senaste tidens förändringar eller av pågående förändringar lägre i granskningen. Den faktiska värderingen av kulturhistoriska objekt presenteras på objektkort som publiceras som en separat bilaga.

Mer än 60 separata objekt och ett landskapsavsnitt inventerades i terrängarbetet. Genom att gallra bort och delvis också slå samman objekt bildades 32 objektkort, som publiceras som en separat pdf-bilaga. De till objektkorten utvalda objekten klassificerades genom tillämpande av Trafikledsverkets kriteriesamling för värdefulla objekt och vidareutveckling av denna för behoven från den kulturhistoriska inventeringen av bannätet. I likhet med tidigare inventeringar omfattar de granskade kulturhistoriska objekten trafikplatser, banvaktsstugor och -tomter, konststrukturer och sidospår. Det finns också objekt av särskild karaktär, till exempel järnvägsplattformen i Hangö hamn. Med finns också en representant för den nya objektstypen, landskapsobjekt, som utvecklats i samband med Hyvinge–Karis-inventeringen. Med landskapsobjekt avses avsnitt som är begränsade till en viss kilometersträcka, där bansträckningens historiska förhållande till och växelverkan med sin omgivning framgår på ett särskilt representativt sätt.

Landskapsbilden på banavsnittet Karis-Hangö, som ursprungligen öppnades som en privat bana år 1873 präglas av Salpausselkä I och dess i huvudsak karga tallmoar på grus-, sand- och grovsandbäddar. Den viktigaste knutpunkten i landskapet är fjordaktiga Pojoviken, som i höjd med Ekenäs delar in Salpausselkä i två separata halvöar. Mellan Ekenäs och Hangö går banan främst i den inre delen av Hangö udd, där terrängens relief har en karaktär av planmark.

Det kan anses att järnvägen bidragit till uppkomsten för tätorterna Karis, Lappvik och Hangö. Hangö stad växte till en koncentration av en hamn och järnväg, och framdrivna av dessa, i synnerhet av livsmedelsindustri. Lappvik blev en exporthamn för virke och senare ett centrum för stålindustri. I Nylands näst äldsta stad, Ekenäs, uppkom i sin tur nya arbetstillfällen genom möbel- och

textilindustrin. Förmodligen tack vare järnvägsförbindelsen var Ekenäs också en export- och importhamn långt in på 1900-talet.

Trafiken på banavsnittet Karis-Hangö har haft en karaktär av regional persontrafik från och med oktober 1873. Med tanke på att banavsnittet inte är elektrifierat har turfrekvensen varit avsevärd i finländska förhållanden. Också trafikplatsnätet har i huvuddrag bevarat sin gestalt, som tagit form i början av 1900-talet. Stationsmiljön har dock förändrats. Huvudparten av trafikplatserna har förnyats på 1990-talet, och strukturellt är de väldigt enkla hållplatser, vars mest betydande konstruktion är en betongkantad plattform med asfaltsyta. De stationsbyggnader i Karis, Ekenäs, Lappvik och Hangö vilka bevarats på banavsnittet bildar en lång järnvägsarkitektonisk tidsserie, som är representativ för olika stilperioder från 1870-talet till 1950-talet. Den stora stationsparken har bevarats endast i Karis och i mindre skala i Ekenäs. Byggnadsarvet av järnvägen omfattar också banvaktsstugor, av vilka tre i huvuddrag kan anses ha bevarats i 1800-talsform på det inventerade banavsnittet. Största delen av tomterna för vaktstugorna ligger öde och i allmänhet är de fortfarande en del av banfastigheterna. De öde tomterna är dock inte särskilt representativa bosättningshistoriska objekt på detta banavsnitt. De har dock lokal betydelse som historiska skikt i kulturlandskapet. Också själva järnvägslinjen har i huvudsak bevarat sitt historiska uttryck. Uträtningar av banan har inte gjorts och på många ställen är banan den axel som strukturerar kulturlandskapet.

Mikko Itälahti: Karjaa–Hanko track section - Inventory of the cultural environment. Finnish Transport Infrastructure Agency Helsinki 2022. Publications of the FTIA 48/2022. 114 pages and 2 appendices. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-317-986-8.

Abstract

The aim of the inventory of the cultural environment of the Karjaa–Hanko track section is to be as broad-based a review as possible of the phenomena of historical and cultural heritage value associated with the landscape of the Karjaa–Hanko track section, embodying the history and changes of the railway as well as the continuum in relation to the surroundings. As a study of the railway network and its history, the current publication is a seamless continuation of the inventory of the Hyvinkää–Karjaa railway section published in spring 2022.

The aim is first and foremost to produce information that serves the electrification project that started on the Hyvinkää–Hanko connection line in 2021 as well as the track's maintenance. For this reason, the focus of the review is on the rail infrastructure and real estate assets managed by the Finnish Transport Infrastructure Agency. The cultural historical perspective, in turn, implies the focus of attention above all on phenomena that embody long temporal continua or dimensions. Conversely, the importance of recent or ongoing changes is smaller in the review. The actual valuation of the cultural historical sites is presented on the site cards, which are published as a separate annex.

More than 60 separate sites and one landscape section were inventoried during the field work. By limiting and partly combining the number of sites, 32 site cards were made, which are published as a separate PDF appendix. The sites selected for the site cards were graded in value by applying the Finnish Transport Infrastructure Agency's criteria for valuable sites and by further developing this to meet the needs of the cultural historical inventory of the rail network. As with previous inventories, the important sites of historical and cultural heritage that have been surveyed include, in particular, station areas, railway guards' cottages and plots, as well as engineering structures and sidings. There are also sites of special characteristics, such as the railway platform at the port of Hanko. There is also one representative of a new site type, the landscape site, developed in connection with the Hyvinkää–Karjaa inventory. A landscape site is a length of area along the track line in a certain kilometre range, where the historical relationship and interaction of the track line with its surroundings is manifested in a particularly representative way.

Originally opened in 1873 as a private track, the landscape of the Karjaa–Hanko track section is marked by the Salpausselkä ridge and the mostly rugged pine heaths on its gravel and sand subcrusts. The most significant node in the landscape is the fjord-like Pohjanpitäjänlahti which cuts off Salpausselkä into two separate peninsulas at Ekenäs. Between Ekenäs and Hanko, the track mainly runs in the interior parts of Hankoniemi, where the terrain's landform is flat.

The urban areas of Karjaa, Lappohja and Hanko can be considered to have been established by the contribution of the railway. With the influence of the port and the railway, the city of Hanko grew into an industrial hub, especially for the food industry. Lappohja became an export port for timber and, later, a hub for the steel industry. In turn, the second oldest city in Uusimaa, Ekenäs, has created new

employment in the form of furniture and textile industry. Presumably due to the railway connection, Ekenäs was also an export and import port well into the 20th century.

Since October 1873, there has been transport on the Karjaa–Hanko track section in the form of regional passenger transport. For a non-electrified track section, the frequency of the passenger train service has been considerable in Finnish conditions. The network of stations has also broadly preserved its form from the beginning of the 1900s. As milieus, however, the station areas have changed. Most of the stations were renovated in the 1990s and are structurally remarkably simple halts with the most defining structure being a high, asphalt-surfaced platform with edges of concrete. The track section's station buildings that have survived in Karjaa, Ekenäs, Lappohja and Hanko form a long time series representing different style periods of railway architecture from the 1870s to the 1950s. A more extensive station park has only been preserved in Karjaa and to a lesser extent in Ekenäs. The railway's building heritage also includes the railway guards' cottages, of which there are three in the inventoried track section that can be considered to have been essentially preserved in their 19th-century appearance. Most of the plots of the railway guards' cottages are deserted and usually still part of the railway property. However, the deserted plots on this track section are not particularly representative of settlement history. They do, however, have local significance as historical layers of the cultural landscape. The railway line itself has also retained its historic appearance for the most part. There have been no track adjustments, and in many places, the track is an axis that provides structure to the cultural landscape.

Esipuhe

Karjaa–Hanko-rataosan kulttuuriympäristön inventointi on neljäs Suomen Rautatiemuseolla Väyläviraston toimeksiannosta tehty rataosakohtainen kulttuurihistoriallinen inventointi. Vuonna 2021 ilmestyivät Roosa Ruotsalaisen toteuttamina Lahti–Kouvola- ja Kerava–Riihimäki-rataosien inventoinnit (Väyläviraston julkaisuja 3/2021 ja 53/2021). Aiemmin vuonna 2022 ilmestyi Hyvinkää–Karjaa-rataosuuden inventointijulkaisu (Itälahti 2022), johon käsillä oleva työ liittyy rautatieverkoston ja –historian näkökulmista saumattomasti.

Inventoinnin tavoite on ennen kaikkea tuottaa tietoa, joka tukee kulttuuriympäristöarvojen huomioimista Hyvinkää–Hanko-yhteysvälin 2021 alkaneessa ja vuoteen 2024 jatkuvassa sähköistyshankkeessa. Työssä siis painottuvat Väyläviraston hallinnoimalla rata-alueella sijaitsevat kohteet. Työssä on kuitenkin, liikennehistoriallista näkökulmaa painottaen, huomioitu myös rata-alueen ulkopuolisia kohteita, mikäli ne liittyvät Karjaa–Hanko-rataosaan historiallisesti ja ovat kulttuuri- tai rakennushistorialliselta arvoltaan huomattavia. Raportti pyrkii näin palvelemaan paitsi radan tulevaa kunnossapitoa ja kehittämistä, myös laajemminkin ympäristön kulttuuriarvojen vaalimiseksi tehtävää työtä.

Työn maastoinventoinnit toteutettiin seitsemänä työpäivänä huhti–toukokuussa 2022. Ratalinja kuljettiin läpi maastossa likimain kattavasti. Työn ohjausryhmässä Väylävirastoa ovat edustaneet Marketta Hyvärinen, Markku Nummelin ja Harri Sakki. Sähköistyshankkeen rakennuttajakonsultti Welado oy:n edustajina ovat olleet Jyrki Laine ja Esa Kahrola. Suomen Rautatiemuseossa työtä on ohjannut ja avustanut Tiina Lehtinen. Päävastuun inventointityön toteuttamisesta on kantanut projektitutkija Mikko Itälahti.

Helsingissä elokuussa 2022

Suomen Rautatiemuseo

Sisältö

1 JOHDANTO 11
1.1 Tutkimustehtävä 11
1.2 Aineistot ja menetelmät 11

2 YLEISKATSAUS HANKO–KARJAA-RATAOSUUDEN KULTTUURIYMPÄRISTÖÖN JA HISTORIAAN 14
2.1 Maisemakuvan luonnonpiirteet ja rautatietä edeltänyt kulttuurimaisema . 14
2.2 Rautatie ja teollisen ajan kulttuurimaisema 16
2.3 Radan synty ja vaiheet 18
2.4 Liikenteen ja liikennemäärien kehitys 20
2.5 Kulttuuriympäristön nykytila ja aiemmin määritellyt arvokohteet 24

3 KARJAA–HANKO-RATAOSUUDEN YMPÄRISTÖN KULTTUURIHISTORIALLISTEN ARVOJEN KUVAUS KILOMETRIJÄRJESTYKSESSÄ KARJAALTA ALKAEN 26

4 YHTEENVETO TEEMOITTAIN 105
4.1 Tasoristeykset ja seisakkeet 105
4.2 Liikennepaikat: rakennukset, miljööt, ratapihat ja tekniset kohteet 105
4.3 Ratavartijan tuvat ja tontit 106
4.4 Taitorakenteet: sillat ja rummut, leikkaukset 108
4.5 Ratalinja ympäristöineen: maisemakohteet 108
4.6 Erityiskohteet 109

LÄHDELUETTELO 110

LIITTEET

Liite 1 Yleissilmäyskartta maastossa inventoiduista kohteista
Liite 2 Näkökulman tarkennus: rautatiemaiseman kulttuurihistorialliset arvot ja niiden suhde esteettisyyteen

1 Johdanto

Karjaa-Hanko-rataosuuden kulttuuriympäristön inventointi.

1.1 Tutkimustehtävä

Tässä inventoinnissa tarkastellaan Karjaa–Hanko-rataosaan liittyviä ilmiöitä, jotka nykymaisemassa ilmentävät rautatiehen liittyvää kulttuurihistoriaa: radan historiallista infrastruktuuria ja rakennuskantaa, liikennepaikkoja ja jälkiä, jotka ilmentävät rautatien historiallista vuorovaikutusta ympäröivän alueen kanssa. Näkökulma painottuu nykymaisemassa näkyviin historiallisiin ilmiöihin ja kohteisiin, jotka ilmentävät pitkiä ajallisia jatkumoita ja toisaalta tyypillisiä muutoksia.

Inventoidun rataosuuden pituus on noin 54,6 kilometriä. Itäpäässä tarkastelualueen rajana on piste, jossa Hyvinkää–Karjaa-rataosa liittyy Helsinki–Turku-rantaradan käytävään noin ratakilometrillä 154+500, noin kolme kilometriä ennen Karjaan asemaa. Länsipäässä inventoidun alueen rajana ja viimeisenä tarkistettuna kohteena on linjavaihde Hangon Tulliniemen satamaradalla kilometrillä 209+084.

Työn tarkasteluissa on painotettu erityisesti Väyläviraston hallinnoimalla rataverkolla (rata-alueella) sijaitsevia kohteita. Rataverkon systemaattisen läpikäynnin ulkopuolelle jätettiin tässä työssä yksityisraiteet Hangon sataman alueella sekä yksityiset teollisuusradat. Samoin Neuvostoliiton tukikohta-aikaan liittyvät tykistöradat käsitellään tekstissä vain lyhyinä mainintoina. Toisaalta esimerkiksi Hangon sataman rautatiehistoria on katsottu työssä merkitykseltään ohittamattomaksi, vaikka sataman nykyisiä raiteistoja ei inventointiin olekaan sisällytetty. Myös muita rautatien ja sen vaikutusalueen välisiä kulttuurihistoriallisia yhteyksiä on pyritty huomioimaan työn tavoitelaajuuteen nähden sopivassa suhteessa.

Sähköistyshankkeen tuottamat muutokset tulevat näkymään Karjaa–Hanko-rataosuuden maisemassa ajojohtimien kannatinpylväistöjen ohella ennen kaikkea tasoristeysten järjestelyinä. Maisemamuutosten arviointi ei sinällään sisälly toimeksiantoon, mutta joitain tyypillisiä ja näkyviä muutoksia on tarkasteltu nykymaisemalle leimallisina ilmiöinä suhteessa ennen kaikkea historiallisten valokuvien välityksellä hahmotettuihin rautatieympäristöihin.

1.2 Aineistot ja menetelmät

Karjaa–Hanko rataosuuden kulttuurihistoriallinen inventointi noudattaa ja edelleen osin kehittää aiempien inventointien yhteydessä luotua perustaa. Historiallisesti Karjaan–Hangon rataosa kuuluu aiemmin inventoidun Hyvinkää–Karjaa-osuuden yhteyteen sen välittömänä jatkona. Tästä syystä tämän inventoinnin yhteys edelliseen julkaisuun on erittäin tiivis, ja esimerkiksi taustoittava historiaosuus on pienin tarkennuksin pääosin yhteinen.

Työn päähuomio on siis nykymaisemassa näkyvissä historiallisissa ilmiöissä. Toisaalta maisemallisten ilmiöiden historiallisen merkityksen tunnistaminen on kuitenkin mahdollista vain muun muassa arkistoaineistoihin perustuvan historialliseen ymmärrykseen pohjalta. Tulkintaprosessi voidaan hahmottaa historiankirjoitukseen ja arkistotöihin pohjautuvan taustaymmärryksen sekä maastohavainnoinnin

muodostamaksi, molemminsuuntaisessa vuorovaikutuksessa olevaksi kokonaisuudeksi.

Historiankirjoitukseen ja lähteisiin perustuva tieto on tärkeä perusta esimerkiksi rautatien historiallisen merkityksen hahmottamiseksi vaikutusalueellaan. Tästä syystä raportin ensimmäinen osuus on lyhyt, taustoittava katsaus kulttuurimaiseman historiaan ennen rautatietä. Rautatien syntyyn liittyvät historialliset vaiheet sekä liikenteen kehitys käydään lyhyesti läpi historiallisiin lähteisiin, kuten *Suomen Kulkuneuvot* -julkaisuissa esitettyihin aikatauluihin perustuen.

Itse rataan liittyvien historiallisten kohteiden paikantamisessa tärkeä peruslähde on ollut esimerkiksi rataosan pituusprofiili vuodelta 1879, johon on merkittynä esimerkiksi liikennepaikat, ratavartijan tuvat, maanteiden risteykset ja vesistöjen ylitykset. Tärkeimpiin lähteisiin kuuluvat niin ikään lähinnä verkosta digitoituna löytyvät historialliset kartat, etenkin ns. Senaatin kartasto (1870–1907) ja Maanmittauslaitoksen historialliset topografi- ja peruskartat. Liikennepaikkojen historiaa koskevien perustietojen lähteinä merkittäviä ovat olleet Jussi Iltasen (2009/2011) hakuteos *Radan varrella: Suomen rautatieliikennepaikat* ja Sirkka Valannon (1982) Museovirastossa tekemä selvitys *Suomen Rautatieasemat vuosina 1857-1920.*

Menetelmällinen perusta on siis yhtäältä rautatiehen liittyvien kulttuurihistoriallisten ilmiöiden tunnistaminen karttatulkintaan ja muihin historiallisiin arkisto- ja tutkimuslähteisiin perustuen. Menetelmän toinen pääulottuvuus on maastossa suoritettu inventointi, perustuen pääosin ennalta määriteltyjen kohteiden valokuvadokumentointiin, kuvailuun ja tulkintaan. Varsin usein myös maastossa voidaan havaita merkkejä oletetusti historiallisista kohteista, joita taustatutkimusten pohjalta ei ollut ennakolta löydetty. Näissä tapauksissa maastolöydöt voivat tehokkaasti suunnata jälkeenpäin arkistohakuja sellaisiin aineistokorpuksiin (vaikkapa historialliset maanjakokartat), joiden systemaattinen läpikäyminen ei ole työläytensä vuoksi mahdollista taustatyövaiheessa.

Työn tuloksena syntyneessä julkaisussa on kaksi pääosaa: raporttimuotoisessa tekstiosuudessa kuvataan kilometrijärjestyksessä rataosan rakennettuun ympäristöön liittyvät arvot laajempine historiallisine yhteyksineen. Varsinainen kulttuurihistoriallisten kohteiden arvotus esitetään kohdekorteissa, jotka julkaistaan erillisenä liitteenä. Kohdekorteissa käytetty arvoluokitus noudattaa edellisten inventointien tapaan Väyläverkon arvokohteiden luokitus -ohjeistusta (Hyvärinen 2017). Kriteerien soveltamistapaa edelleen pyritty kehittämään nimenomaan rautatieverkon kulttuurihistoriallisen inventoinnin tarpeisiin parhaiten soveltuvaksi.

Tärkeää on löytää arvottamiseen soveltamistapa, joka tunnistaa mahdollisimman tarkasti paitsi mm. kohteiden rakennushistoriallisen arvon, myös ainutkertaisiin historiallisiin ja alueellisiin yhteyksiin liittyvät arvot.

Kohdekorteissa käytetty arvoluokitus perustuu aiempaan tapaan luonnekriteereihin, joita ovat *harvinaisuus, tyypillisyys, edustavuus, alkuperäisyys, historiallinen todistusvoimaisuus* ja *historiallinen kerroksellisuus.* Lisäksi käytetään ns. muita kriteerejä, jotka pyrkivät tavoittamaan kohteiden yhteyden ympäristöönsä ja ainutkertaiset historialliset merkitykset. Muita kriteerejä tässä inventoinnissa ovat: *merkitys rataosan historian kannalta, pitkä ikä, saavutettavuus, liittyminen muihin arvokohteisiin* ja *miljöön historiallinen vaikutelma.* Kaikki edellä mainitut luonnekriteerit saavat pisteytyksessä arvon 0, 1, 2 tai 3. Kohdekorteissa annetaan lisäksi

lyhyt sanallinen perustelu kriteerien soveltamisesta kunkin kohteen ja luonnekriteerin yhteydessä.

Kohdekorteissa painottuvat Väyläviraston hallitsemalla rata-alueella sijaitsevat kohteet, etenkin sellaiset, joihin liittyy ratkaisemattomia suojelukysymyksiä. Inventointi ei kuitenkaan sinällään ota kantaa suojelukysymyksiin esimerkiksi esittämällä suojelupäätöksiä. Kohteiden maapohjan omistus ja nykyinen suojelutilanne on pyritty selvittämään kohdekorteissa omissa kentissään.

Mukaan kohdekortteihin on kuitenkin valittu myös joitakin sellaisia kohteita, jotka eivät ole Väyläviraston hallinnassa, mutta jotka kuitenkin liittyvät rautatiehen historiallisesti ja ovat kulttuuri- tai rakennushistoriallisilta arvoiltaan huomattavia. Raportti pyrkii näin palvelemaan paitsi radan tulevaa kunnossapitoa ja kehittämistä, myös laajemminkin ympäristön kulttuuriarvojen vaalimiseksi tehtävää työtä.

Edellisen inventoinnin yhteydessä kehitettiin uusi kohdetyyppi maisemakohteet. Nämä ovat tietylle kilometrivälille rajattuja jaksoja ratalinjaa ympäristöineen; osuuksia, joilla rautatie erityisen kulttuurihistoriallisesti ilmaisuvoimaisella ja esteettisesti sopusointuisella tavalla esiintyy suhteessa rataa ympäröiviin ja/tai sitä ajallisesti edeltäviin maisemaelementteihin, ja joilla maisema ilmentää pitkää ja molemminsuuntaista vuorovaikutusta rautatien ja ympäröivän seudun välillä. Maisemakohteet kattavat periaatteessa sekä radalta junamatkustajalle avautuvan näkymän erityispiirteineen, ja toisaalta myös kulttuurimaiseman, jonka kiinteänä osana ja sen ilmiasuun vaikuttaneena tekijänä rautatie voidaan nähdä.

Väylänpidon näkökulmasta tarkoituksenmukaiseksi maisemakohteiden alueraja-ukseksi on edelleen katsottu radan pituussuunnassa tietty kilometriväli, ja leveyssuunnassa 30 metriä pääraiteen keskilinjan molemmin puolin ulottuva kaistale, käytännössä siis ratalain 37 § mukainen *rautatien suoja-alue*. Maisemakohteiden rajausten sisään jää useimmissa tapauksissa myös tarkemmin rajattuja yksittäiskohteita, jotka arvotetaan erikseen. Tähän inventointiin sisältyy yksi maisemakohde (Tammisaaren–Leksvallin maisema).

Oma, ilmeinen arvottamisproblematiikkansa liittyy myös kulttuuriympäristössä ilmenevien *erityisten* ja *yleisten* arvojen väliseen jännitteeseen. Erityinen suojelu (tai sen tarpeisiin tietoa tuottava inventointi) kohdistuu muuta ympäristöä arvokkaampina pidettyihin yksittäisiin, erityisluonteisiin kohteisiin, kun yleinen suojelu taas pikemminkin on yleistä kulttuurimaiseman laadusta huolehtimista ja sen huomioimista esimerkiksi väylänpidon käytännöissä (Härö 1993: 87). Tätä problematiikkaa sekä rautatien kulttuuriympäristön arvojen laajempaa yhteyttä esteettisiin arvoihin sivutaan osaltaan liitteessä 2.

2 Yleiskatsaus Hanko–Karjaa-rataosuuden kulttuuriympäristöön ja historiaan

2.1 Maisemakuvan luonnonpiirteet ja rautatietä edeltänyt kulttuurimaisema

Karjaan–Hangon rataosan vaikutusalueen maisemakuvaa luonnehtivia suurmuotoja ovat etenkin I Salpausselän reunamuodostuma ja sen eteläpuolinen Tammisaaren ja Inkoon saaristorannikko (Uudenmaan liitto 2012: 12). Karjaan länsipuolella I Salpausselkä työntyy Lohjanharjuna lounaaseen kohti merta. Pohjanpitäjänlahteen (Pojoviken) katkeavan niemimaan länsipäässä sijaitsee Tammisaaren 1528 perustettu kaupunki – ruotsinkielinen nimi Ekenäs kuvaa siis kaupungin sijaintia suomea osuvammin! Stadsfjärdenin ja Pohjanpitäjänlahden välisen salmen ylityksen jälkeen ratalinja saapuu varsinaiselle Hankoniemelle, joka siis Tammisaaren kaupungista katsottuna jää Stadsfjärdenin läntiselle vastarannalle. Itse Hankoniemen pohjoispuolelle puolestaan jää Tenalan ja Bromarvin suojaisa sisäsaaristo pitkine lahtineen. Tämä alue katsotaan jo kuuluvaksi Turunmaan saaristoon.

Tammisaaresta Lappohjan tienoille rautatie kulkee lähempänä Hankoniemen eteläkuin pohjoisrantaa. Lappohjan ja Hangon välisellä osuudella rautatien vaikutuspiiriin puolestaan kuuluu etenkin Hankoniemen pohjoisrannikko. Rautatie kuitenkin kulkee lähinnä niemimaiden sisäosissa. Taajamien ulkopuolella Karjaa-Hanko-radan lähimaisemaa leimaavat paljolti männikköiset sorakankaat, mutta osin myös Salpausselän lievealueiden metsäisten soiden laikut ja kalliot.

Karjaan ja Tammisaaren välisen alueen varhaisimmin asutut osat ovat yleisesti Karjaan–Snappertunan tienoilla, viljelysavikoiksi muuttuneiden entisten merenlahtien laitamilla, rannikolla ja saarissa. Muinaisjäännösten perusteella Karjaan tienoo oli jo pronssi- ja rautakaudella merkittävä keskus (Uudenmaan liitto 2012: 15). Sen 1400-luvulla rakennetun kirkon ympäristöön, tärkeän vesiväylän – Mustionjoen – varrelle muodostui merkittävä kauppapaikka myöhäiskeskiajalla (esim. Uudenmaan liitto 2012: 41). Dragsviskfärdenin ja Pohjanpitäjänlahden väliin jäävä niemimaa Karjaan ja Tammisaaren välillä poikkeaa asutushistoriallisessa mielessä melko selvästi Hankoniemestä. Etenkin Dragsviksfjärdenin pohjoisrantaa seuraa melko tiivis nauha jo keskiajalla tunnettuja kylätontteja (Uudenmaan alueen kylät 1560-luvulla 2019). Karjaan ja Tammisaaren välillä rata on kuitenkin linjattu pitkin selvänä selänteenä erottuvaa Lohjanharjua. Tälläkin osuudella radan välittömin lähitienoo on varsin harvaan asuttua.

Varsin metsäisessä maisemakuvassa huomattava poikkeus on kaistale merellistä kulttuurimaisemaa Tammisaaresta Leksvallin (Kisa) kylän tienoille. Tällä jaksolla rata seuraa Stadsfjärdenin rantaa.

Vielä 1700-luvulla Hankoniemen tihein asutus sijaitsi nimenomaan lähellä Tammisaarta Pohjanpitäjänlahden–Stadsfjärdenin länsirannalla: tiiviisti toistensa läheisyydessä sijaitsivat Österbyn, Västerbyn, Trollbölen ja Leksvallin keskiaikaiset kylät. Ennen rautatien rakentamista Tammisaaren ja Hangon välillä ei ollut kiinteää maantieyhteyttä, vaikka epäilemättä Tammisaaren kaupungin ja vastarannan ky-

lien välillä Österbyssä lienee ollut kohtalaisen vilkas lauttauspaikka. Pohjasta Österbyn kautta Hankoniemen kärkeen Hangonkylään kulkeva tie on ajoitettu 1700-luvulle. Sinänsä helppokulkuisen tien varteen jäi pitkiä yksinäisiä taipaleita.

Hankoa kohti edettäessä Salpausselän profiili madaltuu. Radan lähiympäristön vallitsevaksi maisematyypiksi tulee laakea, mäntyvaltainen hiekka- ja sorakangas, joka hallitsee laajoja alueita Hankoniemen sisäosissa. Tämä hankoniemen sisämaa on ollut historiallisesti varsin harvaan asuttua.

Hankoniemellä varhaisin asutus sijaitsi selkeästi rannikolla ja sen edustan saarissa. Tämä asutus on ainakin rautakautista, muun muassa 1100- ja 1200-lukujen ruotsalaisasutuksen perua, vaikka pysyvistä kylistä ei olekaan varmuutta (Härö 1993: 11). Niemen pohjoisrannalle perustettiin 1600-luvulla Skogbyn ruukki, joka tuotti rautaa Billnäsin ja Fagervikin ruukkien tarpeisiin. Sivutie ruukille erkaantui Hangonkylän maantiestä Skogbyn nykyisen seisakkeen lähistöllä. Niin ikään Lappohjan (Lappvik) kylätontti sijaitsi niemen pohjoisrannalla, kuten myös nykyistä Santalan liikennepaikkaa läheisin kylä Sandby. Lappohjan satamapaikka Hankoniemen etelärannalla tosin lienee ollut käytössä kauan. Niemen etelärannalla puolestaan sijaitsivat Tvärminnen ja Täktomin luotsi- ja kalastajakylät. Hangonkylä sijaitsi niemen kärjen tuntumassa, kuitenkin sen pohjoislaidalla (Kuninkaan kartasto 1776–1805).

Myös elinkeinohistoriallisesti Karjaan ja Tammisaaren välinen seutu poikkeaa jossain määrin Hankoniemestä. Karjaan ja Tammisaaren välimaastossa historiallinen asutus on perustunut lähinnä suotuisiin maanviljelysoloihin. Hankoniemellä puolestaan on viljelykseen hyvin sopivien maiden osuus ollut verraten pieni. Länttä kohti kuljettaessa onkin merellisten elinkeinojen merkitys ollut historiallisesti yhä merkittävämpi. Viljelys on yhdistynyt luontevasti muihin elinkeinoihin; etenkin kalastukseen, mutta myös kaupankäyntiin, rahtipurjehdukseen ja luotsitoimintaan. Selkeästi pysyväluonteista kyläasutusta Hankoniemen länsiosaan on ehkä muodostunut vasta 1500- ja 1600-luvuilla Hangonkylän, Täktomin ja Tvärminnen kalastaja- ja luotsikyliin (Härö 1993: 98).

Hankoniemellä merenkululla on ollut huomattava vaikutus kulttuuriympäristöjen syntyyn. Esimerkiksi Hauensuolen alue Tulliniemen kärjessä on ollut todennäköisesti tärkeä suojasatama jo viikinkiajalla Novgorodin reitillä; Hauensuolen kalliohakkaukset kertovat paikan merkityksestä merenkulkijoille halki vuosisatojen (Kokko 2007: 3). Hangonkylän Kappelisatatama (niemen pohjoisrannalla) on myös mainittu jo 1200-luvun väyläselostuksissa (Uudenmaan liitto 2012: 27).

Tärkeän rannikkoväylän ja ylipäätään sotilasstrategisesti hyvin merkittävän Suomenlahden suun kohdalla sijaitseva Hankoniemi on joutunut sota- ja linnoitustoimien kohteeksi halki vuosisatojen. Gustavsvärniin esimerkiksi rakennettiin ruotsalainen linnoitus 1789 alkaen, ja heti Suomen sodassa venäläiset puolestaan rakensivat omaan Hangon linnoitukseensa kuuluvia varustuksia Meijerfeltin, Gustav Adolfin ja Gustavsvärnin luodoille.

Oma, merkittävä lukunsa modernilla aikakaudella on koko Hankoniemen länsiosan vuokraaminen sotilastukikohdaksi Neuvostoliitolle osana talvisodan rauhanehtoja vuosina 1940–1941. Vuokra-alueen raja kulki niemen poikki Lappohjassa. Raja oli maastossa vahvasti linnoitettu molemmin puolin; Jatkosodan aikana Suomen puolella pelättiin, että Neuvostoliitto voisi käyttää Hankoa sillanpäänä Manner-Suomeen tapahtuvassa maahyökkäyksessä, ja vastaavasti Neuvostoliiton tukikohdassa

pelättiin suomalaisten takaisinvaltausyritystä. Suomalaisten rakentama puolustuslinja on nimeltään Harparskog-linja; Neuvostoliitolle vuokratulla alueella radan poikki kulkee kolme puolustuslinjaa; Uloimpana Lappohjan tasalla, Syndalenissa sekä sisimpänä Hanko-Pohjoisen kohdalla (Silvast 1985: 16). Lisäksi niemen etelärannalla kulki tykistörata, jota varten rakennettiin yhdysraide myös Lappohjasta Tvärminneen. Tuota osuutta ei koskaan kiskotettu.

2.2 Rautatie ja teollisen ajan kulttuurimaisema

Meriväylät olivat luonnollisesti rannikkoseudulla historiallisesti merkittävin kulkuyhteys, ja vesiliikenne säilytti aluksi asemansa rautatien valmistumisenkin jälkeen. Teollistuminen vaikutti myös merenkulkuun; 1800-luvun loppupuolella höyrylaivaliikenteellä oli edelleen merkittävä rooli pääosin rannikolle sijoittuneen asutuksen kulkuyhteyksissä. Esimerkiksi vuonna 1896 Liikennöi useampi laiva Helsingistä Turkuun ja edelleen aina Poriin sakka. Reitti kulki Tammisaaren, Pohjankurun (Skuru) ja Hangon kautta (Turisti 1896b). Myös vuoden 1904 aikataulussa mainitaan *Näcken*-laivan säännöllinen, paikallisluonteinen kulkuvuoro Hangosta Tammisaaren kautta Pohjaan. Matkalla käytiin muun muassa Harpas sågin (Skogby), Ekön (Lappohjan edustalla) ja Tvärminnen laitureissa (Turisti 1904: 63). Suhteellisesta hitaudestaan huolimatta höyrylaivaliikenteen valtteja olivat epäilemättä paitsi vesiyhteyksien perinteinen merkitys rannikon ja saariston asukkaille, myös ennen kaikkea asutuksen sijainti rannikolla. Rautatie kuitenkin vähitellen synnytti uusia yhdyskuntia ja muovasi myös vanhoja.

Rautatien myötä Tammisaaren 1528 perustettu ja kaupunkioikeudet 1549 saanut kaupunki teollistui. Radan varteen syntyi uusia taajamia, merkittävimpänä tietysti puhtaasti rautatien ja sataman ympärille kasvanut ja 1874 kaupunkioikeudet saanut Hangon kaupunki. Hangosta tuli Uudenmaan viides kaupunki Helsingin, Porvoon, Tammisaaren ja Loviisan lisäksi.

Rautatien, Hangon sataman ja Hangon kaupungin välinen yhteys on siis perustavanlaatuinen. Sataman ensimmäinen vaihe rakennettiin suoraan rautatien rakentamisen yhteydessä. Hangon satamasta käytettiinkin joissain yhteyksissä myös nimitystä rautatiesatama. Sataman maitse tapahtuva tavara- ja matkustajaliikenne oli aluksi täysin rautateihin perustuvaa. Yhtä lailla perustavanlaatuinen edellytys rautatieyhteys oli merenkulun ohella myös Hangon kaupungin muille keskeisille elinkeinoille: merikylpylän ympärille keskittyvälle matkailutoiminnalle ja teollisuudelle. Keskustan ruutukaava-alueen itäpuolelle, hiekkarannan tuntumaan kasvoi jo 1870-luvulla kylpylä-, täyshoitola- ja huvila-alue (Härö 1993: 23).

Varsinaisia historiallisia kaupunkeja pienemmistä teollisuusyhdyskunnista merkittävin Länsi-Uudellamaalla on ollut Karjaan asemanseutu. Sen rautatieaseman ja -varikon vauhdittama kasvu kauppalaksi 1900-luvun alussa näkyy edelleen mm. Hilding Ekelundin suunnittelemissa liikerakennuksissa (Uudenmaan liitto 2012: 41). Edelleen pienempiä teollisuusajan taajamia ovat olleet Skogbyn höyrysahan ympärille syntynyt teollisuusyhteisö Hankoniemen etelärannalla sekä Lappohjan asemayhdyskunta.

Rautatie ja höyrylaivat yhdessä merkitsivät meriliikenteen teollistumista. Osin Hankoniemen alueen teollisuuslaitokset perustettiin suoraan vesiväylien ääreen; tätä periaatetta toki edusti jo 1600-luvulla syntynyt Skogbyn masuuni. Varhaisella teol-

lisella ajalla tällaista sijoittumisperiaatetta edustivat Tammisaaren sataman useiden teollisuuslaitosten ohella ainakin Skogbyn saha ja Ab Forcit Oy:n dynamiittitehdas Hangon kaupungin koillispuolella, sekä Tvärminnen vuoteen 1956 toiminut kalkkihiekkatiilitehdas, jonne edellisistä poiketen ei johtanut lainkaan rautatieyhteyttä (Borg 1977: 56–57). Toisen maailmansodan jälkeisistä suurlaitoksista sekä syväsataman että rautatieyhteyden logistiseen yhdistelmään nojasivat 1960-luvun alussa perustettu Koverharin massiivinen terästehdas, Kone oy:n nosturitehdas Hangon kaupungin liepeillä Koppnäsissä ja Rautaruukin (SSAB) teräsputkitehdas Lappohjan satamassa. Pienimittakaavaisempaa teollisuutta syntyi myös suoraan radan varteen esimerkiksi Krogarsissa ja Hanko-Pohjoisen ympäristössä.

Karjaan–Hangon radalla on muistamisen arvoinen rooli myös vuosien 1899–1913 suuressa siirtolaisaallossa, jolloin noin 200 000 suomalaista lähti työmahdollisuuksien perässä Yhdysvaltoihin. Huippuvuosi oli 1902, jolloin lähtijöitä oli 23 152 henkeä (SVT 1919: 1). Ylivoimaisesti merkittävin lähtöalue oli tosin Vaasan lääni, jonka satamista moni lienee lähtenyt alun perinkin matkaan höyrylaivalla (ibid.: 12). Suomen muista osista matkustavien matka kulki useimmiten Hyvinkään kautta junalla Hangon satamaan, josta lähti ympärivuotinen laivayhteys englannin Hulliin (Iltanen 2009/2011: 62). Esimerkiksi vuonna 1903 Hangosta Kööpenhaminan kautta Hulliin liikennöivät ainakin Arcturus-, Polaris- ja Urania-nimiset höyrylaivat (paluusatama tosin oli joko Turku tai Helsinki). Arcturus ja Polaris lähtivät vuoroviikoin keskiviikkoisin, Urania joka toinen lauantai (Turisti 1903: 53, B3).

Rautatien monitahoista epäsuoraa vaikutusta sen varren seutuihin on monipuolisuudessaan ja syvällisyydessään vaikea hahmottaa tästä ajasta käsin, missä vallitseva kokemus on tavaroiden ”ilmestyminen” kuin tyhjästä ostettavaksi ja kulutettavaksi. Rautatie itsessään aloitti tämän kehityksen (Schivelbusch 1977/1996: 39). Junilla kulkivat luonnollisesti yhdyskuntien ja teollisuuden kasvun vaatimat rakennustarvikkeet ja raaka-aineet, sekä tietysti maaseudulla tuotetut elintarvikkeet kaupunkien asukkaille. Toki merkittävien satamien läheisyydessä paikkakuntien erityisluonteeseen ovat kuuluneet myös paikalliset merikuljetukset kuin laivojen mukana suoraan kaukomailta tulleet, eksoottiset tuotteet – mutta tuskin ilman rautateitä olisi ollut moderneja satamiakaan.

Aiheellista on huomata myös rautatien suuri merkitys maatalouden tehostumiselle ja kaupallistumiselle. Kuten edellä todettiin, Karjaa–Hanko-rataosan ympäristö ei paljolti maaperäolosuhteista johtuen kuulu Karjaan lähialuetta lukuun ottamatta erityisen intensiivisen maatalouden alueeseen. Kuitenkin merkillepantavaa on joidenkin suurtilojen omistuspohja ja selvästi myyntiin suuntautunut tuotanto jo 1900-luvun alussa. Esimerkiksi Harparskogin ja Lappvikin tiloilla maataloutta harjoitti jo tuolloin Fiskars Oy. Dragsvikin kartanon maito- ja viljakuljetuksia varten oli oma sivuraide. Oletettavasti rautatiekuljetusten mahdollisuus on ollut keskeinen edellytys myös maatalousteknologioiden kuten lannoitteiden, salaojaputkistojen, koneiden jne. yleistymiselle.

Karjaa-Hanko-radan varren vaikutusalue teollistui ja taajamavaltaistui 1900-luvulla, etenkin sotien jälkeen. Vuodesta 1960 julkaistut tilastot taajamaväestön määrästä osoittavat selvää kasvua aina 1980-luvun lopulle. Kolmen viime vuosikymmenen aikana talouden rakennemuutos on kuitenkin johtanut etenkin teollisten työpaikkojen vähenemiseen. Karjaan asukasluku vuonna 2019 oli käytännössä sama kuin vuonna 1990, kun taas Tammisaaressa, Hangossa, ja etenkin Lappohjassa se on laskenut selvästi. Näiden paikkakuntien väkimäärät ovat jälleen samaa luokkaa kuin 1970-luvun alussa (SVT 1983; 1992; SYKE 2021a).

2.3 Radan synty ja vaiheet

Hyvinkään–Hangon radan syntyvaiheet esiteltiin yleisesti jo edellisessä inventointityössä. Tässä yhteydessä kerrataan sama yleishistoria, täydennettynä muutamilla nimenomaisesti Karjaan ja Hangon välistä osuutta koskevilla huomioilla.

Hangon (Hankoniemen) talvisataman Helsingin-Hämeenlinnan rataan yhdistävä rautatiehanke sai tunnetusti alkunsa yksityisenä yrityksenä. Senaatti myönsi 10.11.1869 rakennusluvan kolmelle helsinkiläiselle kauppiaalle. He olivat Julius Harff (1816–1871), Feodor Kiseleff nuorempi (1823–1874) ja Adolf Fredrik Wasenius (1829–1903) (SVR 1916: 29). Ratalinjan suunnittelutyö alkoi välittömästi (Hyvärinen 2008: 123).

Rakennuttajien alkuperäinen visio oli yhdistää uuden rautatien avulla Hankoniemelle perustettava satama vuonna 1870 valmistuneeseen Riihimäki–Pietari-rataan. Koska Hangon sijainti on jääoloiltaan talvimerenkululle huomattavasti Suomenlahden perukkaa suotuisampi, voisi Hangosta muodostua uuden radan avulla Pietarin ”talvisatama” (Hyvärinen 2008: 118). Tämä visio kuitenkin ajautui vaikeuksiin jo alkuvaiheessa: samaan aikaan oli jo rakenteilla huomattavasti paremmin Venäjän rataverkkoon kytkeytyvä ratayhteys Pietarista Paldiskiin Tallinnan länsipuolella (Hoffman: s.a., Iltanen 2009/2011: 98). Harff sairastui koleraan ratahankkeen rahoitusta koskevalla neuvottelumatkalla Pietarissa, ja kuoli 27. maaliskuuta 1871 pian kotiin palattuaan (Hoffman: s.a.).

Kiseleff ja Wasenius luopuivat toivottomaksi katsomastaan hankkeesta, mutta sitä lähti ajamaan kunnallisneuvos Robert Ullner, joka sai liikekumppaneikseen venäläiset liikemiehet E. Uthomskin ja Novikovin (Hyvärinen 2008: 120). Tämäkään yritys ei kuitenkaan saanut kerättyä riittävää rahoituspohjaa, ja jo rakennustöiden alettua työmaan toimilupa siirtyi pietarilaiselle sijoittaja Charles de Hoffmanille; maaliskuussa 1872 toimiluvan osti edelleen niin ikään pietarilainen Axel Gisikon ja Fredrik von Arnoldin omistama pörssiyhtiö (ibid.: 120–121).

Omistuspohjan vaihdoksista huolimatta hanke kuitenkin eteni. Jo vuonna 1871 uhkana oli ollut Senaatin myöntämän rakennusluvan umpeutuminen, koska töitä ei ollut aloitettu. Tämä estettiin tuolloin aloittamalla rakennustyöt ”umpimähkään” Dragsvikin ja Tammisaaren välillä (SVR 1916: 30). Kaistale tuolloin vailla tarkempaa suunnitelmaa tehtyä ratapengertä on säilynyt nykyisen ratalinjan pohjoispuolella, ja sisältyy historiallisena kohteena tähän inventointiin. Ratalinjan tarkka kulku oli ilmeisesti saatu määriteltyä alkuvuodesta 1872, ja uuden rahoituspohjan varmistamina työt linjalla alkoivat maaliskuussa 1872 (ibid.). Gisikon ja Arnoldin johtama yhtiö hankki töiden pääurakoitsijaksi pietarilaisen Petroffski & Jakobin rakennuskonttorin, joka myös omisti huomattavan osuuden rautatieyhtiön osakkeista (Hyvärinen 2008: 123; Valanto 1982: 35).

Ratatyömaa jaettiin kolmeen työpiiriin, joista Karjaa–Hanko-osuudella toimivat piirit I (Tammisaaresta Hankoon) ja II (Vihdin Kotkaniemestä Tammisaareen). Näiden piirien yli-insinööreinä toimivat Reinhold Munck (I piiri) ja A. Fr. Hildén (II piiri). Koko Hyvinkään–Hangon ratatyömaan rakennusten suunnittelusta vastasi pääosin Knut Nylander, joskin ilmeisesti Hankoniemellä ainakin satama-alueen rautatierakennuksia suunnitteli jossain määrin myös ruotsalaisarkkitehti S. Degenaer. (SVR 1916: 31; Valanto 1982: 6). Enimmäkseen rakennuksia on pidettävä Nylanderin suunnittelemina. Mielenkiintoisesti rataosan rakennusten tyyppipiirustuksia

ei kuitenkaan ole signeerannut Nylander itse, vaan radan rakennusyhtiötä johtanut yli-insinööri Ossian Bergbom (Hyvärinen 2008: 134). Uusrenessanssityylistään tunnetusta Nylanderista tuli vuonna 1876 valtionrautateiden pääarkkitehti (Valanto 1982: 6). Rataosuuden tekniseen infrastruktuuriin kuului itse radan ohella myös sähkölennätinlaitteisto, jonka linjoista toinen poikkesi jokaiselle asemalle, ja toinen pääteasemien lisäksi ainoastaan Hangon ja Hyvinkään puolimaissa sijaitsevalle Svartån (Mustio) asemalle (SVR 1916: 31).

Rataosan ylivoimaisesti merkittävin taitorakenne oli kaksiosainen Pohjanpitäjänlahden ylittävä valurautasilta Tammisaaressa, jonka suunnitteli ja rakennutti insinööri Gustav Theodor Ahlgren (ibid.). Muut sillat suunniteltiin säästösyistä tilapäisiksi ja varustettiin aluksi puisin jäntein.

Ratatyömaan levoton maine on jäänyt elämään perimätietona. Eräs keskeinen syy ”jatkuviin rettelöihin” oli työmaan ilmeisesti noin 30-40 venäläisen aliurakoitsijan toistuva kyvyttömyys suoriutua palkanmaksusta sovitusti (ibid.). Toisaalta radanrakentajien sosiaalinen koheesio oli verraten heikkoa, sillä muun muassa kielivaikeuksia esiintyi: työmaalle saapui radanrakentajia Suomen suuriruhtinaskunnan eri alueiden lisäksi aina Venäjän itäosia ja Puolaa myöten (Hautala 1951: 41).

Rata kaikesta huolimatta valmistui hämmästyttävän nopeasti: ensimmäinen juna liikennöi jo 3. syyskuuta 1873, joskaan pengertä Vihdin Katinhännänsuon yli ei tuohon mennessä vielä saatu kantavaksi. Säännölliselle liikenteelle rata voitiin luovuttaa 8. lokakuuta 1873, jolloin Hangon uudessa asemarakennuksessa järjestettiin kutsuvieraille ylelliset vihkiäispäivälliset (SVR 1916: 31).

Tunnetusti ratayhtiö ei kuitenkaan onnistunut saamaan liiketoimintaansa kannattavalle pohjalle. Syynä olivat ainakin niin suurten rakennuskustannusten aiheuttamat velat kuin odotettua heikompi liikennöinnin tuotto (Hoffman: s.a.; SVR 1916: 33). Radalle tuli huomattavasti odotettua vähemmän Pietarin liikennettä, mihin vaikutti etenkin Pietari–Paldiski-radan valmistuminen 1870. Toisaalta ankarat jäätalvet 1870-luvun alussa lamauttivat ylipäätään Suomenlahden talvimerenkulun. (Hyvärinen 2008: 156).

Hangon satamalle ei tullut osakkaiden visioimalla tavalla roolia kansainvälisessä logistisessa verkostossa. Pääosakkaat kallistuivat kesällä 1874 kannalle, että rata tulisi myydä valtiolle. Senaatin teettämät selvitykset päätyivät pitämään todennäköisenä, että radan kansantaloudellinen merkitys osana Suomen kuljetusjärjestelmää tulisi ajan mittaan olemaan myönteinen, huolimatta ratayhtiön ongelmallisesta tulo- ja menorakenteesta (Hyvärinen 2008: 176). Suomen Valtionrautatiet ottikin radan liikennöitäväkseen jo 1. toukokuuta 1875 alkaen. Kuun 19. päivä vahvistettiin valtion ja ratayhtiön välinen kauppa hinnasta 10 559 809 frangia ja 34 centimeä (SVR 1916: 33).

Senaatin yksityisrautatielle myöntämän toimiluvan ehdoissa oli määritelty nimenomaan rautatien höyrykäyttöisyys ja annettu tarkat vaatimukset myös kuljetuskaluston määrälle. Toimiluvassa edellytettiin 13 höyryveturin, 20 matkustajavaunun ja 300 tavaravaunun hankintaa (Hyvärinen 2008: 161, 168, 170). Vetureista neljä tilattiin Saksasta L. Schwarzkopffin tehtaalta ja yhdeksän Yhdysvalloista Baldwin Locomotive Worksilta (ibid.: 161). Baldwinin ”villin lännen veturit” herättivät runsaasti huomiota eurooppalaisesta tyylistä poikkeavalla, sirolla ja koristeellisella ulkonäöllään. Niiden huomiota herättäviä yksityiskohtia olivat etenkin keulan suuri

karbidilyhty ja voimakas vihellin, jonka äänen sanottiin kantaneen Hyvinkäältä Riihimäelle asti (ibid.: 163).

Useimmat yksityisradan alkuperäiset veturit olivat liikenteessä pitkälle VR:n kaudelle, 1910-luvun alkuun asti. Etenkin Baldwinin veturit havaittiin luotettaviksi ja ilmeisen hyväkulkuisiksi kaarteisella Hangon radalla. Ratageometrisesti käyttöympäristö poikkesikin jossain mielessä Manner-Euroopasta. Kuten Suomessa 1800-luvun lopulla, myös Yhdysvalloissa ratalinjojen vallitsevana suunnitteluperiaatteena oli pyrkiä kiertämään maastoesteet ja siten välttää kalliita maansiirtotöitä (ibid.: 167–168).

Matkustajavaunut tilattiin Berliinistä Pflugin konepajalta. Ne olivat kolmiakselisia ja 12,01 metriä pitkiä. Vaunuja oli yhteensä 18 – kaksi vähemmän kuin toimilupa edellytti. Kolmannen luokan istumapaikkoja vaunustossa oli yhteensä 629, toisen luokan paikkoja 142 ja ensimmäisen luokan paikkoja 18. (ibid.: 168–169). Tavaravaunut hankittiin Helsingistä ja Pietarista. Niitäkään ei yksityisomistuksen aikana hankittu toimiluvan edellyttämää määrää (ibid. 170).

2.4 Liikenteen ja liikennemäärien kehitys

Vuodesta 1873 alkaen Hyvinkään ja Hangon välillä liikennöi päivittäin yksi sekajunapari. Tuolloin matka-aika Karjaan ja Hangon välillä oli noin kolme ja puoli tuntia, sisältäen tunnin pysähdyksen Tammisaaressa (Hyvärinen 2008: 154). Valtionrautatiet otti radan liikennöitäväkseen 1. toukokuuta 1875 alkaen. Esimerkiksi syksyllä 1884 liikenne koostui päivittäisestä postijunaparista, jotka kohtasivat toisensa Tammisaaressa, ja lisäksi vuoropäivinä eri suuntiin kulkevasta sekajunasta, jossa oli tavaravaunujen lisäksi mukana III luokan matkustajavaunu(ja). Iltapäivisin kulkevan postijunan matka-aika oli noin puolitoista tuntia. Pysähdyspaikkoina Karjaan (Karis; suomenkielinen kirjoitusasu alun perin Karja) ja Hankoniemen (Hangö) välillä olivat Tammisaari (Ekenäs) ja Lappvik (aluksi suomenkieliseltä nimiasultaan Lapinlahti) (Tasku-aikataulu 1884: 10–13). Kesän 1891 aikataulussa junapareja on kaksi – *Tavarajunat* kulkivat nyt molempiin suuntiin päivittäin. Matkustajavolyymit eivät alkuaikoina olleet suuren suuria. Matkustajamääräksi on koko Hangon–Hyvinkään rataosalla ilmoitettu 38 henkilöä päivässä vuosina 1876–1880; vuosina 1906–1910 määrä oli kuitenkin kasvanut jo 229 päivittäiseen matkustajaan (SVR 1912: 322).

Karjaasta tuli risteysasema 1898, kun rantaradan läntinen osuus sieltä Turkuun valmistui (Turisti 1898: 28). Alkuvuosikymmeninä Hangon radan junavuorot olivat lähes poikkeuksetta nimenomaan Hyvinkään ja Hangon välisiä, mutta rantaradan itäosan valmistuminen 1903 teki Karjaasta vaihtoaseman Helsingin ja Hangon välisillä matkoilla. Tästä alkoi myös kehityskulku, jossa Hyvinkää–Hanko-osuuden vilkkain matkustajaliikenne painottui nimenomaan Hangon ja Karjaan välille. Konkreettinen osoitus oli oman junaparin lisääminen Hangon ja Karjaan välille kesällä 1905 (Turisti 1905: 32). Junatarjonta Karjaan ja Hangon välillä on 1900-luvun alkupuolella yleensä kolme tai neljä päivittäistä junaparia, vaihdellen suhdanteiden mukaan vuodesta toiseen.

Ensimmäisenä laajennuksena alkuperäiseen liikennepaikkaverkostoon avattiin Hangon aseman itäpuolelle vuonna 1884 Sågväxeln-niminen vaihde (Nummelin 1991: 19). Vuoden 1900 aikataulun uutuus on Sandön (Santala) laituri (platform); samaan aikaan myös Hyvinkään ja Karjaan välille lisättiin aikatauluun kuusi pientä

liikennepaikkaa (ks. Itälahti 2022: 21). Matka-aika Karjaan ja Hangon välillä oli tuohon aikaan supistunut kummallakin junaparilla hieman yli tuntiin; on siis todennäköistä, että vaihtotöitä ei enää tehty matkalla, vaan vaunukuormamittakaavan tavaraliikenne on jo siirretty erillisten tavarajunien hoidettavaksi (ibid.). Kesällä 1904 aikatauluun oli lisätty Raaseporin (Raseborg) pysäkki (Turisti 1904: 3). Vuonna 1920 sahan vaihteen (Sågväxeln / Hangö Växeln) korvasi Hanko-Pohjoinen – Hangö Norra -niminen liikennepaikka (Nummelin 1991: 5).

Seuraava vaihe liikennepaikkaverkon kehityksessä oli kevytrakenteisten, jo alkujaankin ilman rakennuksia ja henkilökuntaa perustettujen seisakkeiden kausi. Seisakkeet perustettiin yleensä olemassa olleiden tasoristeysten yhteyteen. Liikennepaikkatyypin kehittämisen taustalla oli linja-autoliikenteen kevytrakenteisen palveluverkon antama esikuva ja pyrkimys vastata sen asettamaan kilpailuun: linja-autoliikenteen verkon tihentymisen myötä ihmiset eivät enää olleet valmiita yhtä pitkiin taipaleisiin rautatieasemille. Karjaan ja Hangon välillä ensimmäisiä seisakkeita olivat Skogbyn (1931) ja Kaskimaan/Svedjan (1932) seisakkeet (Suomen kulkuneuvot 1932: 23). Vuonna 1933 avattiin Dragsvikin seisake Tammisaaren itäpuolelle, ja vuonna 1934 verkosto täydentyi edelleen Leksvallin/Kisan seisakkeella (Iltanen 2009/2011: 86; Suomen kulkuneuvot 1934: 24). Vuorotiheys kasvoi samalla; kesällä 1939 radalla liikennöi viisi päivittäistä junaparia (Suomen kulkuneuvot 1939: 23).

Radan liikenteen ja koko Hankoniemen historiassa merkittävä vaihe liittyi talvisodan rauhanehtoihin; Hankoniemen länsiosa oli vuokrattuna Neuvostoliitolle tukikohdaksi pitkäperjantaista 1940. Lappohja jäi juuri tukikohdan sisäpuolelle (Iltanen 2009/2011). Välirauhan aikana joidenkin matkustajajunien pääteasemana oli Skogby; esimerkiksi kesällä 1941 Karjaalta Skogbyhyn liikennöi neljä päivittäistä junavuoroa (Suomen kulkuneuvot 1941: 21). Hankoniemen sotatoimien aikana pääteasema siirrettiin Dragsvikiin. Neuvostoliitto vetäytyi tukikohdasta 2.12.1941 mennessä (Ervast 1985: 17–18). Vuoden 1942 alusta matkustajajunat – yhteensä viisi junaparia – liikennöivät jälleen Hankoon (Suomen kulkuneuvot 1942: 4).

Vuonna 1954 viiden junaparin lisäksi Karjaan ja Hangon välillä liikennöi myös kaksi VR:n edestakaista linja-autovuoroa (Suomen kulkuneuvot 1954). Junakalustossa tapahtuu 1956 merkittävä uudistus, kun Dm6- ja Dm7-kiskobussit, *Lättähatut,* aloittavat liikenteen Karjaan ja Hangon välillä (muutos koski myös Hyvinkään ja Karjaan välistä osuutta). Tästä alkaa liikenteen huomattava kehittäminen. Vuoden 1956 kesäaikataulussa on 12 junavuoroa (kuusi junaparia) ja lisäksi neljä linja-autovuoroa. Liikennepaikkaverkosto saavutti maksiminsa, kun Trollbölen seisake otettiin käyttöön Tammisaaren kupeessa (Suomen kulkuneuvot 1956: 30).

Liikennepaikkaverkosto oli tiheimmillään vuosina 1956–1971. Tuolloin Karjaan ja Hangon välillä oli yhteensä 12 väliliikennepaikkaa: Svedja/Kaskimaa (s.), Raasepori (s.), Dragsvik (s.), Tammisaari (as.), Trollböle (s.), Kisa/Leksvall (s.), Skogby (s.), Lappohja (as.), Krogars (s.), Santala/Sandö (s.), Dynamiittivaihde/Dynamitväxeln (s.) ja Hanko-Pohjoinen / Hangö Norra (s.) (Suomen kulkuneuvot 1966: 64–65). Suuren osan 1960-lukua vuorotiheys on kaikkina päivinä seitsemän junaparia – illan viimeinen junavuoro kulki pyhäpäivinä myöhempään. Vuodesta 1966 alkaen kaikki junavuorot liikennöitiin Lättähattu-dieselkiskobusseilla (ibid.). Ensimmäinen aamujuna oli ilmeisesti ollut höyryvetoinen koko 1960-luvun alun.

Historiallisesti samaan kokonaisuuteen kuuluvien Karjaa–Hanko- ja Hyvinkää–Karjaa-rataosuuksien liikenteellisen kehityspolut erkaantuivat toisistaan selvästi vuosina 1968–1971; tuohon mennessä Hyvinkää–Karjaa-osuuden pienet seisakkeet oli pääosin lakkautettu ja vuorotarjonta vähennetty kahteen päivittäiseen junapariin. (Itälahti 2022: 22–23). Hyvinkään ja Karjaan välisen henkilöliikenteen viimeisenä kesänä 1983 oli Karjaan ja Hangon välisiä junavuoroja puolestaan jopa hieman lisätty; tuolloin junapareja oli viikonloppuisin jopa yhdeksän. Karjaa–Hanko-yhteysvälin aikataulu säilyy muuttumattomana, kun Hyvinkää–Karjaa-henkilöliikenne lakkautetaan 24.9.1983 (Suomen kulkuneuvot 1983a; 1983b: 70–71).

On jopa yllättävää, että 1950-luvun lopussa luotu, arkisin noin seitsemän junaparin muodostama vuorojärjestelmä on pääpiirteissään säilynyt Karjaan ja Hangon välillä läpi vuosikymmenten, vaikka valtakunnallisena trendinä oli 1960-luvun puolivälin jälkeen paikallisliikenteen voimakas alasajo pääkaupunkiseudun ulkopuolella.

Seisakeverkostoa kuitenkin jossain määrin karsittiin autoistumisen kiivaimpina vuosina myös Karjaan ja Hangon välillä. Ensimmäisinä liikennepaikkoina lakkautettiin Kaskimaan/Svedjan seisake toukokuussa 1970 ja Dynamiittivaihde toukokuussa 1977 (Iltanen 2009/2011: 86). Raaseporin ja Trollbölen pysähdykset lakkautettiin 1984, vaikka Raaseporin liikennepaikka virallisesti lakkautettiin vasta seuraavana vuonna (Suomen kulkuneuvot 1984; Iltanen 2009/2011: 94). Kesään 1989 mennessä lakkautettiin pysähdykset Kisassa ja Krogarsissa (ibid. 1989). Näiden lakkautusten myötä jäljelle jäänyt liikennepaikkaverkosto on säilynyt viimeiset kolme vuosikymmentä.

Historiallisesti seisakeverkoston karsinnalle on ollut leimallista, että liikennepaikkoja on karsittu nimenomaan suurempien taajamien lähialueilla; Hangon radalla esimerkkeinä tästä etenkin Kaskimaa/Svedja, Trollböle ja Kisa/Leksvall. Ilmeisesti pyrkimyksenä on ollut luoda tasaisesti jakautunut verkosto ja säilyttää jonkinlainen rautatieliikennepaikka mahdollisimman monella paikkakunnalla. Toisaalta seurauksena on ollut, että rautatieliikenteen palvelutaso on yhä vähemmän heijastanut radan ympäristön asutustiheyttä ja potentiaalista matkustajakysyntää.

Karjaan–Hangon rataosuudella historiallisesti voimakkain liikennepaikkojen karsimisvaihe ajoittuu 1980-luvulle, mikä liittynee osin tuolloisiin kalustomuutoksiin. VR oli päättänyt luopua *Lättähattu*-kiskobussikalustosta, ja tällä rataosalla nämä kevyet moottorivaunut korvattiin vuonna 1979 dieselveturivetoisilla matkustajavaunurungoilla (Nummelin 2008: 149). Lähinnä puurunkoiset vaunustot edustivat itse asiassa lättähattu- kalustoa edeltävää matkustuskokemusta. Alueelliseen liikenteeseen raskas, veturivetoinen kalusto oli selvästi epätarkoituksenmukaisempaa jo korkeiden portaiden ja käsin avattavien ovien hidastamien pysähdysten vuoksi, puhumattakaan dieselveturien lättähattuja selvästi suuremmasta polttoaineen kulutuksesta, mitä eroa tiheät pysähdykset korostivat.

Ns. maaseutupaikallisliikenteen voimakas alasajo 1960-luvun loppupuolella ei siis suurestikaan vaikuttanut Karjaa–Hanko-rataosan liikenteeseen. Radalla säilyi elinvoimainen paikallisliikenne, ja se siten eriytyi poikkeukselliseksi ilmiöksi Suomessa. Kyseessähän on pääkaupunkiseudun lähiliikennealueen ulkopuolinen, selvästi paikallisliikennetyyppinen rata, jolla dieselkalustosta huolimatta on säilynyt tiheä liikennepaikkaverkosto ja vuorotiheys, joka kohtalaisesti palveli myös esimerkiksi päivittäisluonteista työmatkaliikennettä. Varsinaisen kaupunkilähiliikenteen luonteista radan liikenne ei kuitenkaan koskaan ole ollut.

Vuonna 2001 otettiin käyttöön järjestelmä, jossa joka toinen junavuoro on korvattu linja-autoilla. Tämä toteutettiin aluksi nimenomaan liikenteen lisäämisenä; seitsemän junaparin ohella kulki seitsemän linja-autovuoroa suuntaansa (Suomen kulkuneuvot 2001). Järjestelmän luoma palvelumielikuva on kuitenkin ollut jossain määrin sekava eikä se ole myöskään ideaalinen esimerkiksi asemanseutujen keskuspaikkaluonteen vahvistamisen kannalta.

Tällä hetkellä radan henkilöliikenne on keskeytettynä sähköistystöiden ajaksi; junat on korvattu linja-autoin. Uudenmaan liitto (2022) julkaisi vastikään suunnitelman liikenteen kehittämiseksi sähköistämisen jälkeen; tavoitteena on alkuvaiheessa kahden tunnin vuoroväli, joka pääpiirteissään vastaa jo 1950-luvulla luotua järjestelmää. On oletettavaa, että vuonna 2023 käyttöön otettava sähköistyksen myötä radan liikenne saa yhä enemmän modernin, alueellisen lähiliikenteen piirteitä.

Edellä mainittuun suunnitelmaan sisältyy myös suositus osana sähköistystöitä peruskorjattujen Skogbyn ja Santalan seisakkeiden lakkauttamisesta. Tämä ei luo vaikutelmaa täysin johdonmukaisesta kehittämisestä. Sinänsä on toki mielenkiintoista, että juuri nämä liikennepaikat ovat säilyneet 2020-luvulle: asukaspohja kun oli selvästi suurempi jo 1980-luvulla lakkautettujen Trollbölen, Kisan ja Kaskimaan ympäristöissä. Tavoitteena lienee ollut harventaa liikennepaikkaverkostoa säilyttäen mahdollisimman laaja alueellinen kattavuus niin, että mahdollisimman monella paikkakunnalla säilyy jonkinlainen rautatieliikennepaikka. Liikennepaikkojen ympäristön välittömälle asukaspohjalle on annettu vähemmän painoarvoa. Usein historiallisesti jo varhain lakkautetut seisakkeet löytyvätkin suurempien asutuskeskusten lähialueilta. Nykyinen suunnitteluilmapiiri taas korostaa paikallisliikenteenkin kehittämistavoitteena yhteyksien nopeuttamista, ja tästä näkökulmasta pysähdykset hiljaisemmilla liikennepaikoilla nähdään herkästi kustannuksena. Entistä dieselkalustoa suorituskykyisemmän sähköjunakaluston voisi kuitenkin toisaalta nähdä myös tarjoavan mahdollisuuksia pysäkkiverkoston laajentamiselle matka-aikoja pidentämättä.

Tavaraliikennettä palvelevia sivuraiteita on haarautunut tämänkin radan varrelta kaikille merkittäville teollisuuslaitoksille, joita ilman rautatietä tuskin koskaan olisi edes syntynyt. Tämä perinteinen toiminnallinen yhteys radan ja sen varren teollisuuden välillä on Hankoniemelläkin nykyisin kokonaan katkennut. Karjaan ja Hangon välisen rataosan tavaraliikenne palvelee tällä hetkellä yksinomaan vientiä. Väyläviraston mukaan Hangon satamaan kulkee tällä hetkellä kaksi päivittäistä junaparia: Hangon Länsisataman kautta laivataan Kirkniemen paperitehtaan paperia sekä Hämeenlinnasta lähtöisin olevaa SSAB:n terästä. Lisäksi merkittävän kuljetusvirran ovat muodostaneet Koverhariin tapahtuneet kivihiilen transitokuljetukset Venäjältä, jotka keskeytettiin osana Venäjälle Ukrainan sodan johdosta asetettuja EU:n talouspakotteita. Muu tavaraliikenne rautateitse on epäsäännöllistä. Hangon sataman kautta tapahtuva päivittäistavaroiden tuonti, myös merikontteihin perustuva, on nykyisin siirtynyt kokonaan kumipyörille. Rekka-autoliikenne pääosin radan läheisyydessä kulkevalla valtatiellä 25 onkin erittäin vilkasta ja se dominoi laajasti rautatien lähiympäristön äänimaisemaa.

2.5 Kulttuuriympäristön nykytila ja aiemmin määritellyt arvokohteet

Seuraavassa esitetään tiivistetysti aiemmin määritellyt, radan lähiympäristöön sijoittuvat kulttuuriympäristön arvokohteet. Yhteenveto käsittää vain valtakunnallisella ja alueellisella tasolla arvokkaiksi määritellyt kohteet. Paikallisen tason arvokohteet mainitaan vasta kilometrikohtaisessa kuvauksessa.

Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet (VAMA) ja rakennetut kulttuuriympäristöt (RKY)

Radan tuntumaan sijoittuu kaksi ympäristöministeriön määrittelemää valtakunnallisesti arvokasta maisema-aluetta: Karjaan länsipuolella Svedjassa rata sivuaa Läppträskin laaksoa, jonka ydinosa kuuluu *Fagervikin ja Snappertunan kulttuurimaisemat* -nimiseen aluerajaukseen. Tammisaaren siltojen pohjoispuolelle jää vuonomainen Pohjanpitäjänlahti, jonka vesialueen ja rannikon pääosa kuuluu *Fiskarsin ja Pohjanpitäjänlahden kulttuurimaisemat* -nimiseen valtakunnallisesti arvokkaaseen maisema-alueeseen.

Valtakunnallisesti merkittäviksi valituista rakennetuista kulttuuriympäristöistä (RKY) rataan liittyvät suoraan tai läheisesti seuraavat kohteet: *Karjaan rautatieasema ympäristöineen, Tammisaaren rautatieasema-alue, Skogbyn masuuni ja sahan alue, Hankoniemen sotahistorian kohteet (Harparskog-linja), Hangon keksin teollisuusrakennukset, Hangon rautatieasema,* ja *Hangon Länsisatama.*

Hieman kauempana radasta sijaitsevia, mutta siihen välillisesti liittyviä RKY-kohteita ovat *Dragsvikin kasarmit, Tammisaaren vanha kaupunki ja satama, Oy Forcit Ab:n tehdasalue, Kudeneule oy:n tehdasalue, Itäisen Kylpyläpuiston huvila-alue* (Hanko) ja *Hangon itäsatama.*

Maakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet ja rakennetut ympäristöt

Rata halkoo tai sivuaa useita maakunnallisesti arvokkaiksi määriteltyjä kulttuuriympäristöjä. Näitä ovat *Mustionjokilaakson kulttuurimaisema* (sisältäen Karjaan keskusta- ja asema-alueen), *Tammisaaren kaupunki* (sisältäen koko asema- ja keskusta-alueen satamineen), *Västerbyn kartano, Hankoniemen sotahistorian kohteet: Lappohja* (sisältäen koko taajaman ja rautatien ympäristön Lappohjan sataman tasoristeykseltä noin kilometrille 192+900), *Hanko-Pohjoisen teollisuuskorttelit* (rajaus laajempi kuin Hangon keksin RKY-kohteen), sekä *Hangon kulttuurimaisema.* Lähellä rataa sijaitsee lisäksi *Hangon pohjoiset pientaloalueet* -niminen maakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö.

Arkeologiset kohteet

Radan lähiympäristössä on erittäin runsaasti eri-ikäisiä muinaisjäännöksiä. Tässä yhteydessä mainitaan vain radan välittömään läheisyyteen kuuluvat kohteet. Näihin lukeutuu Karjaan aseman itäpuolella Kroggårdissa Malmkullan kampakeraaminen asuinpaikka ja keskiaikainen Grabben kanava. Kilometrillä 160 aivan ratapenkereen kupeella on Krogenin asutusjäänne, ja kilometrillä 162 radan eteläpuolella on Svedjan esihistoriallinen kylänpaikka. Dragsvikin ja Tammisaaren välillä, kilometrillä 172 on välittömästi radan varressa ilmeisesti ensimmäisen maailmansodan aikainen, suojeltu taistelukaivanto. Myös Tammisaaren länsipuolella Kroknäsissä

kilometrillä 178 on rataleikkauksen päällä todennäköisesti Krimin sodan aikaisia puolustusvarustuksia. Oma lukunsa ovat Hankoniemen sotilastukikohtaan liittyvät puolustusvarustukset Skogbyn ja Santalan liikennepaikkojen välillä; yksittäisiä panssariesteitä ja juoksuhautoja on radan välittömässäkin läheisyydessä sikäli runsaasti, ettei niiden yksilöiminen tässä ole mielekkäästi mahdollista. Skogbyn ja Hangon välillä radan lähiympäristön metsään jää myös joitakin alueen ruukkiteollisuudesta kertovia historiallisen ajan miilunpohjia. Muinaisjäännöksinä suojeltuja puolustusvarustuksia jää myös Hangon Tulliniemen satamaradan välittömään läheisyyteen.

Arvokkaat luontokohteet

Suojeltuja luontokohteita radan välittömässä läheisyydessä tai suoraan siihen rajautuen ovat *Tammisaaren ja Hangon saariston ja Pohjanpitäjänlahden merensuojelualue* (Natura 2000), sekä siihen liittyvä *Stadsfjärdenin luonnonsuojelualue*, joka kattaa myös rantametsiä ja rajautuu suoraan ratapenkereeseen. Leksvallin tasoristeyksen itäpuolelle jää myös *Leksvallin luonnonsuojelualue,* joka myös rajautuu rataan. Skogbyssä radan läheisyydessä, mutta kuitenkin valtatien 25 pohjoispuolella on *Harpar storträsketin–Lillträsketin luonnonsuojelualue.* Hangon tulliniemessä satamaradan läheisyydessä on *Tulliniemen luonnonsuojelualue.*

Etenkin Hankoniemen länsiosassa rataympäristön erityispiirre ovat avoimen rataalueen ja ratapenkereen paahdealueet, jotka paikallisissa kaavoissa on todettu kauttaaltaan arvokkaiksi. Sähköistyshankkeen luontoselvityksen mukaan myös erityisesti suojeltavia lajeja ja niiden mahdollisia esiintymiä löytyy näiltä keto- ja paahdeympäristöistä useasta kohteesta, joiden tarkka luettelointi ei ole tässä yhteenvedossa mahdollista. Taajamien kaava-alueilla radanvarsimetsät ovat pääsääntöisesti virkistysalueita, viheryhteyksiä ja suojaviheralueita.

3 Karjaa–Hanko-rataosuuden ympäristön kulttuurihistoriallisten arvojen kuvaus kilometrijärjestyksessä Karjaalta alkaen

Inventointiosuuden itäinen alkupiste on Helsingistä Hyvinkään kautta mitatulla kilometrilukemalla 154+500, jossa Hyvinkään rataosuus yhdistyy 1903 avatun Pasila–Karjaa -rataosan käytävään. Nykyisin Hyvinkää–Karjaa- ja Pasila–Karjaa-rataosien rinnakkain kulkevat raiteet muodostavat kaksiraiteisen osuuden ratojen yhtymäkohdasta aina Karjaan henkilöasemalle saakka. Mainittu rataosuus oli alun perin tietysti Hyvinkään–Hangon ratalinjaa – Pasila–Karjaa-rataosahan valmistui vasta noin 30 vuotta myöhemmin. Ratojen yhtymäkohdassa on rantaradan rakennustöiden ajalle ajoittuva säilynyt vahtitupa, joka on Bruno Granholmin piirtämä.

Kuva 1. Poistettu Suuren rantatien tasoristeys Karjaan Kroggårdissa (Mikko Itälahti 20.4.2022).

Karjaan kirkonseudulla ristesivät keskiajalla historialliset maantiet Pohjan kautta Turkuun, Tammisaareen ja Raaseporiin, sekä Suuren rantatien pohjoiselle haaralle kohti Kyrkstadia (nykyistä Virkkalaa) (Härö 1993: 144). Viimemainittu tie ristesi rautatien Kroggårdin kylässä kilometrin 155 loppupuolella (kuva 1). Tällä paikalla Hyvinkää–Hanko-rata ja Helsinki–Turku rantarata kaartavat rinnakkaisina raiteina Salpausselän etelärinnettä. Tasoristeys näkyy niin Senaatin kartassa (1871–1907) kuin peruskartassa vuodelta 1967. Paikalla olevan jyrkän kaarteen vuoksi radan vinossa kulmassa ylittänyt tasoristeys oli epäilemättä vaarallinen, ja se on poistettu vuoteen 1982 mennessä (Peruskarttalehti 2014 08 1967; 1982). Radan pohjoispuolella on edelleen säilynyt hylättynä kaistale historiallista, 1900-luvun loppupuolella päällystettyä tietä. Sen itäpuolella, paahteisessa etelärinteessä, sijaitsee myös Malmkullan kampakeraamiselle kaudelle ajoitettu asuinpaikka (Kiinteä muinaisjäännös: Malmkulla s.a.)

Salpausselän etelärinteessä Kroggårdissa sijaitsi myös suuri sorakuoppa (kuva 2). Vaikuttaisi uskottavalta, että sen synty voisi ajoittua jo Hyvinkää–Hanko-radan rakennusajalle. Kroggårdissa ilmeisesti sijaitsi lastauspaikka eli tavaraliikenteen vaihde vuoden 1874 tietojen mukaan (Hyvärinen 2008: 130). Kroggårdin soraraidetta ei kuitenkaan ole merkitty vielä pituusprofiiliin (1879), eikä sorakuoppaa tai -raidetta myöskään näy Senaatin kartassa (1871–1909). Mahdollisesti soranotto on siis ollut ensi vaiheessa luonteeltaan tilapäistä ja liittynyt nimenomaan radan rakennusvaiheeseen. Alue kuitenkin lienee jäänyt VR:n omistukseen (tässä työssä lyhennettä VR käytetään tarkoittamaan sekä entistä valtionrautatiet-virastoa että nykyistä VR-konsernia, käyttöyhteydestä riippuen).

Kroggårdin kuopalta on varsin todennäköisesti otettu soraa myös rantaradan rakennusvaiheessa. Sittemmin sorakuoppaan sijoittui pysyväluonteisempaa sementtiteollisuutta, jota palveli monihaarainen raiteisto (mm. Peruskarttalehti 2014 08 1967). Cementbyggnads aktiebolagin kanssa tehtiin yksityisraidesopimus 1923 ja Karis Cementvarufabrik:n kanssa 1945. Tämä ns. sementtiraide purettiin 1972 (Nummelin 2008: 59; Iltanen 2009/2011: 34).

Kuva 2. Kroggårdin metsittynyt sorakuoppa (Mikko Itälahti 23.4.2022).

Kilometrin 156 alussa on säilynyt myös pituusprofiiliin (1879) merkitty yksinkertainen vahtitupa (kuva 3). Historiallinen tie Karjaan Kilasta Snappertunan ja Fagervikin suuntaan kulkee tuvan ja radan välistä, mikä on poikkeuksellista – useimmitenhan vahtitupien pihapiirit rajautuvat suoraan ratalinjaan. Itse päärakennuksessa on hyvin säilynyt Hangon radan yksikertaisen vahtituvan tyyppipiirustusten mukainen asu (Nylander 1872a). Huomiota kiinnittää etenkin Nylanderin rautatierakennusten tunnusmerkki, päätykolmion viisikulmainen ikkuna. Tyypillinen Hangon radan vahtituvan piirre on myös pääty radalle päin -suuntaus.

Kuva 3. Alkuperäinen Hangon radan vahtituparakennus Karjaan Kroggårdissa, kilometrillä 156 (Mikko Itälahti 23.4.2022).

Tuvan nykyinen, vaaleanharmaa ulkoväri ei kuitenkaan ole vahtituville tyypillinen. Väri on saattanut muuttua jo VR:n aikana. On varsin mahdollista, että kilometrin 156 tuvan on varsinaisena vahtitupana korvannut jo varhain hieman idemmäs, Hyvinkään ja Helsingin rataosuuksien haarautumiskohtaan rakennettu vahtitupa. Tämä vanhempi vahtitupa kuitenkin lienee säilynyt rautatieläisasuntona. Rakennuksen nurkassa on säilynyt numerolaatta, joka viittaa VR:n asema-alueilla käyttämään osoitejärjestelmään.

Vielä ennen Karjaan asemaa on kilometrillä 156 mielenkiintoinen erityiskohde: rata ylittää keskiaikaisen Grabben kanavan, joka ilmeisesti yhdisti Mustionjoen ja Raaseporinjoen laaksoissa tuolloin lainehtineet merenlahdet (Kiinteä muinaisjäännös: Grabben kanava s.a.; kuva 4). Kanavan käyttötarkoitusta ei ole varmuudella voitu selvittää, mutta siinä on kuitenkin siitepölyanalyysien perusteella todella ollut vettä, eli kaivanto on mitä ilmeisimmin on todella palvellut vesikuljetuksia (ibid.).

Grabben kanava on suojeltu kiinteänä muinaisjäännöksenä, mutta miljöössään se vaikuttaa nykyisin hieman unohdetulta. Radan eteläpuolella teollisuustonttien välissä kulkevaa kanavaa ympäröi puistomainen kaistale ja reunustaa lehmusrivi (kuva 4). Radan pohjoispuolella kaivantoa puolestaan ympäröi tilkku komeaa, varttunutta metsää.

Kuva 4. Karjaan aseman itäpuolella rautatie ylittää keskiajalle ajoitetun, Grabben kanavaksi kutsutun kaivannon (Mikko Itälahti 20.4.2022).

Karjaan asema – kuten moni muukin Hyvinkää–Hanko -rataosuuden asema – rakennetiin Salpausselän sorakankaalle, hieman sivuun vanhemmasta, viljeltyjen savikoiden ääreen syntyneestä kyläasutuksesta. Rautateitä edeltävä asutus painottui toisaalta aseman pohjoispuolelle, Kyrksjönjärven ja 1400-luvulla rakennetun kirkon sekä Landsbron siltapaikan lähistölle. Toisaalta ikivanhaa kyläasutusta oli myös Salpausselän eteläpuolella Läppträskin laakson Kroggårdissa ja Kilassa; virallisesti Karjaan asema perustettiin jälkimmäisen maille (Kuninkaan kartasto 1776–1805).

Karjaa on Hyvinkää–Hanko-radan alkuperäinen väliasemapaikka. Se ei kuitenkaan alkujaan kuulunut merkittävimpiin asemiin, vaikka sijaitsikin lähellä suuria esimoderneja teollisuuskeskuksia: Billnäsin, Åminneforsin ja Fagervikin ruukkeja. Nimenomaan Billnäsin läheisyys oli ollut aseman sijaintipaikkaa valittaessa ratkaiseva tekijä. Ruukilta rakennettiinkin Karjaan asemalle yksityinen, maksullinen tie (Nummelin 2008: 59). Karjaan asemanseudun asutus oli silti 1800-luvulla vielä vähäistä (Senaatin kartta 1871–1907).

Rantaradan länsiosa, eli Karjaa–Turku-rataosuus valmistui 1898. Mustionjokilaakson kautta kulkenut, vuoteen 1991 käytössä ollut rantaradan alkuperäinen linjaus toi Billnäsin suoraan rautatieyhteyden varteen. Vaikka Karjaan asema täten menettikin Billnäsin kuljetukset, alkoi risteysasemaksi tulosta asemayhdyskunnan voimakas kasvu, jota ennestään voimisti rantaradan itäosan valmistuminen Helsingistä Karjaalle vuonna 1903.

Rautatieläisyhteisön kasvu jo sinällään vilkastutti asemakylää, mutta Karjaan asemanseudusta muodostui 1900-luvulla myös huomattava kaupallinen keskus. Karjaasta tuli taajaväkinen yhdyskunta 1910, kauppala 1930 ja kaupunki vuonna 1977. Vuoden 1960 väestölaskennassa Karjaan keskustaajamassa oli 4 348 asukasta ja välittömässä läheisyydessä Pinjaisissa (Billnäs) 1 340 (SVT 1976: 28). Karjaan keskustaajaman väkiluku saavutti tilastoidun huippunsa vuoden 1980 väestölaskennassa, jolloin sen asukasmäärä oli 8 171 asukasta (SVT 1983: 31). Billnäsin

ja Karjaan asemanseudun erilliset taajamat olivat tällöin jo kasvaneet yhteen. Vuonna 2019 keskustaajaman asukasluku oli 7 811 (SYKE 2021a).

Karjaan asema sijaitsee edelleen keskellä taajamaa, joka on säilyttänyt kauppalaajan mittakaavansa. Taajamalle antaa yhä leimansa Hilding Ekelundin suunnittelema rakennuskanta (Uudenmaan liitto 2012: 41; kuva 5). Hyvin säilyneen tiiviin, mutta pienimittakaavaisen asunsa ja 1900-luvun alkupuolen rakennuskannan ansiosta Karjaan asemanseutu sisältyy Uudenmaan maakunnallisesti arvokkaisiin kulttuuriympäristöihin (ibid.). Pääratojen risteyksenä Karjaan asema on nykyisin läntisen Uudenmaan merkittävin asema (kuva 5).

Kuva 5. Karjaan asema sijaitsee keskellä rautatien ansiosta syntynyttä taajamaa. (Mikko Itälahti 20.4.2022).

Karjaalle rakennettiin alun perin Knut Nylanderin suunnittelema neljännen luokan asemarakennus. Risteysasemaksi tulon myötä Karjaalle valmistui 1898 uusi asematalo sekä neljä asuinrakennusta talousrakennuksineen. Vuonna 1900 Karjaalle perustettiin myös varikko (RKY: Karjaan rautatieasema-alue 2009). Asuin- ja varikkoalue sijaitsee nykyisin Karjaan asema-alueen itäpäässä selvästi omaksi osa-alueekseen jäsentyvänä kokonaisuutena.

Karjaan veturitallien kokonaisuus on rakentunut useassa osassa. Vanhimpien osien suunnittelijana on ollut Bruno Granholm. Ilmeisesti jo heti Turun rataosan valmistuttua Karjaalle rakentui kaksipilttuinen veturitalli (ibid.; Nummelin 2008: 59, 61). Tuolloisen raidekaavion perusteella veturitallin vanhin osa sijaitsi tallikaaren itäosassa, siis lähimpänä ratapihan Hyvinkään päätä (Nummelin 2008: 59). Helsingin rataosan valmistuttua tallikaaren itäpuoliskoon lisättiin edelleen nelipilttuinen laajennusosa ja nähtävästi itäinen vesitorni. Vuonna 1904 valmistuneen laajennuksen myötä Karjaan talleilla oli siis yhteensä kuusi pilttuuta (ibid.; Granholm 1901). Kuuden lisäpilttuun laajennus – nyt siis jo yhteensä 12-pilttuiseksi ja puolikaaren muotoiseksi – valmistui ilmeisesti 1909 (RKY: Karjaan rautatieasema-alue 2009). Läntinen vesitorni valmistui todennäköisesti tässä vaiheessa.

Venäläisten räjäytettyä ensimmäisen maailmansodan alla vuonna 1914 Hangon veturikorjauspajan, siirrettiin myös sen toiminnot Karjaalle (Härö 1993: 240–241; Nummelin 2008: 61). Jo vuonna 1909 puolikaaren muotoon laajentunutta veturitallia laajennettiin edelleen 1925 vaunukorjaamon tarpeisiin tehdyllä, pitkänomaisella hallilla (RKY: Karjaan rautatieasema-alue 2009). Em. laajennus ilmeisesti lisättiin itäpuoliskoon lähimmäs pääraiteita. Vuonna 1930 veturitallien luoteiskulmaan – siis lähimmäksi asemarakennusta – lisättiin vielä yksipilttuinen konepajarakennus ja konttorisiipi (Hellström 1930a). Samassa yhteydessä myös vanhimpia tallipilttuita tallikaaren itäosassa pidennettiin. Näin ollen vanhin nykypäivään säilynyt julkisivuosuus tallien lounaisosassa kuuluu vuoden 1909 laajennusosaan (kuva 6).

Kuva 6. Karjaan asema-alueen eteläosaa hallitsee suuri, kahdella vesitornilla varustettu veturitalli. Kuvassa lähimpänä vuoden 1909 laajennusosaa ja siihen kuuluva vesitorni (Mikko Itälahti 20.4.2022).

Konepaja- ja konttoriosan sekä vanhimpien pilttuiden pidennykset suunnitteli Thure Hellström. Yhteensä 13-pilttuiseksi laajentuneen tallikokonaisuuden piirustuksista on Rautatiemuseon arkistossa kaksi eri kopiota (Hellström 1930b; 1930c). Niiden uniikit reunamerkinnät ovat kiinnostavia. Ensimmäisessä (Hellström 1930b) on lyijykynällä tehty maininta neljän pilttuun pidentämisestä vuonna 1930. Toisessa (Hellström 1930c) on merkintöjä muutostöistä vuosilta 1956, 1959, 1966, ja 1967, sekä toteamus ”muutettu autotalliksi 1956”, joka kuitenkin ilmeisesti alkuun koski vain yhtä pilttuuta.

Karjaa lakkautettiin itsenäisenä varikkona 1.5.1970. Se jatkoi edelleen alavarikkona, mutta vähitellen rautatiekaluston säilytys Karjaan talleilla päättyi kokonaan (Nummelin 2008: 61). Talleihin olennaisesti kuulunut kääntöpöytä on edelleen toimintakuntoinen ja entisöity (kuva 7). Sitä on pidennetty alkuperäisestä 13,7 metristä 20-metriseksi vuonna 1930, ilmeisesti lähinnä tuolloin uusien Hr1-pikajunaveturien tarpeisiin (ibid.).

Kuva 7. Veturitallilla on myös entisöity, toimiva kääntöpöytä (Mikko Itälahti 20.4.2022).

Viime vuosina Karjaan veturitalleilla on toiminut ja osin toimii edelleen Karjaan ruotsinkielinen ammatillinen koulutuskeskus (Axxell), jolle kuitenkin vastikään valmistui uudisrakennus radan pohjoispuolelle entisen tavara-aseman paikalle.

Veturitallista etelään sijaitsee miljöönä hyvin säilynyt rautatieläisten asuinkatu. Asuinrakennusten ja ulkorakennusten välissä kulkevan tien varteen muodostuu raittimainen tila, jonka varressa on ainakin kolme asuinrakennusta ja ulkorakennuksineen ja komea punatiilinen saunarakennus. Kolmesta asuinkasarmista idän- ja lännenpuoleisimmat ovat vuodelta 1898. Keskimmäinen rapattu rakennus on vuodelta 1941 ja rakennettu talvisodan pommituksissa tuhoutuneen tilalle. Ainakin lännenpuoleinen asuinkasarmi on kuitenkin ollut vuosikausia tyhjillään (RKY: Karjaan rautatieasema-alue 2009). Rakennukset ovat suullisen tiedon mukaan äskettäin siirtyneet uudelle yksityisomistajalle.

Ylempänä rinteessä Alingsåsinkadun varressa sijaitsee myös muista erillään ilmeisesti kahden huoneiston rautatierakennus. Klassismivaikutteinen rakennus ajoittuu todennäköisesti 1920-luvulle ja on ilmeisesti valmistunut virkailijoiden asuinrakennukseksi (Härö 1993: 240–241). Tämäkin rakennus on nykyisin tyhjillään.

Kuva 8. Varikko- ja asuinalue Karjaan asema-alueen itäpäässä on hienosti 1900-luvun alkupuolen asussa säilynyt miljöö. Näkymä Salpausselän rinteessä kulkevalta Alingsåsinkadulta (Mikko Itälahti 20.4.2022).

Karjaan asema-alueen keskivaihetta hallitsevat tieliikenteen tarpeisiin luodut pysäköintialueet ja ylikulkusilta ramppeineen (kuvat 5 ja 9). Tämä liikennealue jakaa historiallisen asema-alueen käytännössä kahteen erilliseen osaan. Radan yli oli vuonna 1932 rakennettu työllisyystöinä betonisilta, jonka Härö toteaa olleen kulttuurihistorialliselta arvoltaan merkittävä (Härö 1993: 53, 240). Huonokuntoiseksi todettu silta kuitenkin korvattiin kokonaan uudella 2010- ja 2020-lukujen taitteessa. Vanhan sillan yhteyteen oli lisätty 1990-luvulla postmodernistista arkkitehtuuria edustavat, naivistisen linnamaiset hissikuilut. Ne säästettiin edelleen nykyisen sillan yhteydessä (kuva 9).

Kuva 9. Pysäköintialuetta tierampin kupeessa Karjaan asema-alueen keskiosassa. Taustalla ylikulkusilta radan yli. Veturinkuljettajankadun luiskalla muutama rautatieomenapuu (Mikko Itälahti 20.4.2022).

Kuva 10. Karjaan tavara-asema sijaitsi asemaa vastapäätä, kaupungin puolella. Maisemassa kiteytyvät logistiikan muutokset (Olavi Karasjoki / VR 1957 & Mikko Itälahti 21.4.2020 / SRM: Vr1/3309).

Karjaan tavara-asema sijaitsi asemataloa vastapäätä kaupungin puolella (kuva 10). Esimerkiksi vuonna 1931 tavaraliikenteen mainittiin koostuvan lähinnä kappaletavaraliikenteestä sekä ilmeisesti Kroggårdin sorakuopalla toimineen sementtiteollisuuden vaunukuormarahtina kuljetetuista tuotteista. Kappaletavaraliikenteestä huomattavin osa oli maatalouden tuotteita (Rautatiehakemisto 1931: 39; SVT 1932: 80–82).

Karjaan kappaletavaramakasiini purettiin vuonna 2006 (RKY: Karjaan rautatieasema-alue 2009). Sen paikalla sijaitsee muusta rakennuskannasta varsin jyrkästi poikkeava Axxell-koulutuskeskuksen uudisrakennus (kuva 10). Karjaan nykyinen tavaraliikenne on yksinomaan raakapuun lastausta, jota on keskitetty uuden raakapuuterminaalin alueelle.

Suhteellisesti tarkastellen Karjaan aseman liikenne on aina painottunut henkilöliikenteeseen. Vuosina 1993–2016 Karjaa kuului myös Helsingin seudun lähiliikenteen piiriin, joskin Kirkkonummelta Karjaalle jatkavien vuorojen tiheys oli kaupunkimaisen lähiliikenteen mittapuulla melko alhainen: noin seitsemän junaparia päivässä (mm. Nummelin 2008: 147; kuva 11). Kesäaikataulun 2016 myötä VR lakkautti lähiliikenteen Y-junan, jolloin Karjaan matkustajaliikennettä palvelemaan jäivät Helsingin ja Turun väliset kaukojunat. Samalla niidenkin vuoroja karsittiin ja aiempi, tasainen tunnin vuoroväli piteni joinain aamupäivän ja illan hetkinä kahteen tuntiin.

Kuva 11. Historiallista lähimenneisyyttä: Helsingin lähiliikenteen Y-juna pääteasemallaan Karjaalla 26.3.2016. Paikallaan oli vielä myös työllisyystöinä 1932 rakennettu ratapihan ylikulkusilta (Aleksi Ahonen / SRM / ND4:414).

Karjaan asema-alueen länsipuoliskon historiallista ympäristöä edustaa yhä asemarakennus eduspuistoineen radan eteläpuolella. Karjaan Hangon radan aikainen asemarakennus oli pieni IV-luokan rakennus, jonka oli rataosan useimpien muiden asemarakennusten tapaan suunnitellut Knut Nylander. Rakennus jäi pieneksi, kun Karjaasta tuli risteysasema 1898–1903. Nykyinen asemarakennus on Bruno Granholmin suunnittelema III luokan asemarakennus, joka alun perinkin sisälsi ravintolan. Rakennusta on laajennettu useita kertoja (Valanto 1982: 79). Muutokset on kuitenkin taidokkaasti sovitettu alkuperäiseen tyyliin. Myös alkuperäinen asemarakennus säilyi pitkään asemapäällikön asuintalona nykyisen asemarakennuksen länsipäässä. Se purettiin vuonna 1970 (Härö 1993: 240–241, 270).

Kuva 12. Karjaan asemarakennuksen radanpuolen julkisivu kaupungilta nähtynä (Mikko Itälahti 20.4.2022).

Karjaan asemarakennus on erittäin merkittävä Karjaan maakunnallisesti arvokkaaksi todetun keskustan maisemakuvassa (kuvat 5 ja 12). Rakennus on suojeltu, mutta se on vastikään myyty yksityisomistukseen. Aseman odotussali on suljettu matkustajilta. Julkista tilaa edustaa yhä toimiva pub- ja yökerhotyyppinen ravintola.

Asematalon länsipuolella sijaitsevassa eduspuistossa on yhä jäljellä näyttävä, toistakymmentä lehmusta käsittävä kujanne (kuva 13). Länsiosassa sijaitsi 1900-luvun puolivälissä myös useita henkilökunnan asuinrakennuksia ulkorakennuksineen, jotka ovat sittemmin hävinneet (Peruskarttalehti 2014 08 1967). Eduspuistossa on aseman lisäksi jäljellä historiallinen talli- tai navettarakennus, jota ei kuitenkaan ole suojeltu. Lisäksi puistossa on moderni laitetilarakennus.

Kuva 13. Hangon suunnan junien pitkäaikainen lähtölaituri oli päätepuskimeen päättyvä raide 1. Matkustajajunaliikenne Hankoon on kirjoitushetkellä keskeytettynä sähköistystöiden ajaksi (Mikko Itälahti 20.4.2022).

Karjaan asemanseudun historiallista teollisuutta edustaa aseman länsipuolella 1942 perustetun autotehtaan alue, joka sisältyy asema-alueen RKY-aluerajaukseen (RKY: Karjaan rautatieasema-alue 2009; Iltanen 2009/2011: 34; kuva 14). Tämänkin teollisuuslaitoksen sijaintia selittää rautatien tarjoama kuljetusmahdollisuus. Vuodesta 1945 aina 1970-luvulle käytössä olleesta raideyhteydestä on edelleen nähtävissä vähäisiä jäänteitä historiallisten teollisuusrakennusten lomassa (kuva 15).

Kuva 14. Sisu-auton tehdasalue Karjaan aseman länsipuolella kuuluu Karjaan asemanseudun RKY-kokonaisuuteen (Mikko Itälahti 20.4.2022).

Kuva 15. Autotehtaan raideyhteyden käyttö päättyi 1970-luvulla (Mikko Itälahti 20.4.2022).

Ensimmäinen varsinaisen Karjaa–Hanko-rataosan alkujaan 15 vahtituvasta sijaitsee kilometrillä 158, lähellä historiallista Kilan kylätonttia (Pituusprofiili 1879; kuva 16). Tupa näyttää ainakin osin seisovan alkuperäisellä luonnonkivisokkelilla, ja esimerkiksi räystäskonsolien muotoilussa on jäljellä uusrenessanssityylistä ornamentaalisuutta. Muutoin tuvan limilautaverhoilu ja yksinkertaiset ikkunanpuitteet viit-

taavat modernisointiin 1900-luvun puolivälissä. Vastaava ilme esiintyy niin monessa vahtituvassa Hyvinkää–Karjaa- ja Karjaa–Hanko-osuuksilla, että kyse lienee jostakin peruskorjausohjelmasta. Kaksi savupiippua myös viittaa kahteen asuinhuoneeseen tai -huoneistoon; rakennusta lienee joissain vaiheessa laajennettu pidentämällä.

Kuva 16. Vahtitupa kilometrillä 158 Karjaan Kilassa. Tuvan kohdalla on edelleen säilynyt myös muutama puinen viestilinjapylväs avojohto-orsineen ja eristeineen (Mikko Itälahti 20.4.2022).

Kilometrillä 161 on Muinaisjäännösrekisteriin merkitty asutusjäännös radan eteläpuolella, korkean ratapenkereen alla. Museoviraston mukaan kyseessä on Krogenin torppaan liittyvä rakennuksen paikka (Muu kulttuuriperintökohde: Krogen 2 s.a.; kuva 17). Hieman tästä edelleen länteen sijaitsee risteys, jossa Karjaalta tuleva keskiaikainen maantie – joka tällä kohtaa seuraa läheisesti rataa – haarautui Raaseporin ja Tammisaaren suuntiin. Kulmakunnan nimi Krogen viittaakin luontevasti kestikievariin.

Ratapenkereen ja maantien välissä ollut rakennus näkyy merkittynä senaatin karttaan (1871–1907). Nykyisin paikalla on suuri maakellarikuoppa sekä asuinrakennuksen heikosti erottuva kivijalka.

Kuva 17. Krogenin asutusjäänne kilometrillä 161 (Mikko Itälahti 20.4.2022).

Kilometrillä 163 rata sivuaa Läppträskin laakson viljelyaukeita ja Svedjan keskiaikaista kylätonttia Salpauselän etelärinteen juurella. Välittömästi ratalinjan eteläpuolella kulkee vanha Tammisaaren maantie. Kulmakuntaa palvelemaan perustettiin 1932 Kaskimaan/Svedjan 1932 seisake, joka oli Hyvinkää–Karjaa-ratakokonaisuuden ensimmäisiä, alkujaankin ilman pysyvää henkilökuntaa perustettuja seisakkeita (kuva 18). Seisake suljettiin toukokuussa 1970 Karjaa–Hanko-rataosan ensimmäisenä liikennepaikkana (Iltanen 2009/2011: 86). Mielenkiintoinen huomio onkin, että historiallisesti seisakeverkoston karsiminen alkoi useimmiten suurempien taajamien (tässä tapauksessa Karjaan) lähialueilta.

Kuva 18. Svedjan/Kaskimaan seisakkeen paikka (Onni Lehtonen / VR 15.7.1964 & Mikko Itälahti 20.4.2022 / SRM / Vr1: 10963).

Radan eteläpuolella, Svedjan keskiaikaisella kylätontilla sijaitsee 1900-luvun alussa rakennettu Svedjahemmet-palvelutalo. Härön (1993: 230) mukaan Hangon rata ja Svedjan kyläympäristö muodostavat tällä paikalla merkityksellisen kokonaisuuden osana laajempaa, historiallista kulttuurimaisemaa.

Svedjan maisemassa rautatie korostaa maisemallista saranakohtaa. Pohjoispuolelle jää Salpausselän männikköinen selännemaasto. Radan eteläpuolella on selvästi alavampi, viljeltyjen laaksojen järjestelmä, jonka rytmityksessä on Härön (1993: 144) mukaan edelleen nähtävissä entinen saaristoluonne. Tämän maisema-alueen ydinosan muodostaa valtakunnallisesti arvokas Snappertunan–Fagervikin kulttuurimaisema, joka kattaa historiallisen Raaseporin ydinalueen. Radalta katsoen ympäristöministeriössä määritelty valtakunnallisesti arvokas maisema-alue jää kuitenkin nykyisen valtatien 25 eteläpuolelle.

Svedjan maisemassa vetovoimaisena erikoisuutena on Salpausselän päällä sijaitseva Svedjaträsket-lampi. Sen etelärannan ja radan välisellä kaistaleella sijaitsee eräs radan alkuperäisistä ja parhaiten säilyneistä vahtituvista (kuva 19). Tällekin paikalle on merkitty pituusprofiiliin (1879) yksinkertainen vahtitupa, eli rakennuskokonaisuutta on pidettävä alkuperäisenä. Vahtituvan päärakennus on selvästi Nylanderin suunnittelema, mutta ikkunajaon perusteella rakennus vaikuttaa pikemminkin kaksoisvahtituvalta (Nylander 1872b). Härön (1993: 230) mukaan maisemallisesti kauniilla paikalla sijaitseva rakennuskokonaisuus olisi parhaiten säilynyt tyyppinsä edustaja peräti koko Hyvinkää–Hanko-radan varrella. Väite vaikuttaa hieman liioittelevalta, sillä Härö ei selvityksensä yhteydessä inventoinut keskisen Uudenmaan kohteita. Hanko–Karjaa-osuudella Svedjaträsketin vahtitupa on joka tapauksessa ainutlaatuinen, ja sen kulttuurihistoriallinen arvo on ilmeinen.

Itse vahtituvan lisäksi pihapiirin rautatieläisajan rakennuskantaa edustaa sauna ja todennäköisesti tupaa hieman uudempi navetta- ja käymälärakennus, jonka ulkoasun tyyli viittaa Nylanderia myöhäisempään Bruno Granholmin arkkitehtuuriin. Tämä saattaisi edelleen tukea oletusta, että alkuperäistä yksinkertaista vahtitupaa olisi 1800- ja 1900-lukujen taitteen tienoilla laajennettu kaksinkertaiseksi.

Kuva 19. Svedjaträsketin rannalla, kauniilla paikalla sijaitseva vahtitupa on säilyttänyt hienosti tyyppipiirrosten mukaisen ilmeen (Mikko Itälahti 20.4.2022).

Svedjan vahtitupa sijaitsee samassa pihapiirissä toisen, uudemman rakennuksen kanssa. Maanmittauslaitoksen kiinteistörajat -paikkatietoaineiston perusteella pihapiiri jakautuukin kahteen erilliseen tonttiin. Itäisempää tonttia reunustaa koillispuolella kiviaita. Se tukee hienosti historiallisen miljöön kokonaisuutta, muttei kaiketikaan liity rautateiden rakennettuun ympäristöön (kuva 20).

Kuva 20. Vanha tienpohja Svedjan vahtituvan ja Svedjaträsketin rannan välissä. Rakennettuun ympäristöön kuuluu kiviaita, joka kuitenkin sijaitsee naapuritontin alueella (Mikko Itälahti 20.4.2022).

Ennen Svedjan seisakkeen avaamista ensimmäinen väliliikennepaikka Karjaalta Tammisaaren suuntaan oli Raaseporin laiturivaihde (km 166+937). Se perustettiin 1903 Tammisaaren alaisena laiturivaihteena (Iltanen 2009/2011: 94). Liikennepaikka sijaitsi Salpausselän karulla lakialueella tasoristeyksessä, jossa radan yli kulkee historiallinen tieyhteys Snappertunasta Pohjaan ja Billnäsiin. Tasoristeyksen luoteispuolella sijaitsi jo ennestään vahtitupa. Heti radan pohjoispuolella mainittu tie laskeutuu kohti Ekerön vanhoja viljelysaukeita Pohjanpitäjänlahden rannalla. Nimensä liikennepaikka sai kuitenkin siitä, että se sijaitsi ratalinjan varressa lähimpänä Raaseporin historiallisen asutuksen ydinaluetta (Peruskarttalehti 2014 04 1951). Aikatauluun Raasepori lisättiin 1904. Liikennepaikkarakennus oli Bruno Granholmin *platformskjul* I -tyyppirakennus (kuva 21).

Kuva 21. Raaseporin liikennepaikkarakennus ilmeisesti 1960-luvulla (SRM kuvakokoelmat).

Raaseporin liikennepaikka oli varsin hiljainen. Vähäisten matkustajien ohella se palveli etenkin lähimaaseudun tavaraliikennettä. Rautatiehakemisto (1931) kertoo: ”laiturivaihde Pohjan pitäjässä. Matkustajia 7-800 kuukaudessa. Suurin osa lähtevästä tavarasta on maitoa ja talvisaikaan varsinkin paperipuuta ja heinää. Asemalla on posti, sähkövaloa ei ole” (Rautatiehakemisto 1931: 135). Rautatierakennusten lisäksi pieneen kulmakuntaan kuului hieman tasoristeyksen pohjoispuolella vain yksi talo, jossa toimi kauppa ainakin vielä 1980-luvun lopulla (Peruskarttalehti 2014 04 1991).

Raaseporin liikennepaikan miehitys päättyi 1957, tavaraliikenne loppui 1968 ja henkilöliikenne päättyi 1984. Liikennepaikkarakennus oli kuitenkin jo purettu ilmeisesti 1970-luvulla. Radan eteläpuolella on yhä säilynyt sen luonnonkivinen perustus (kuva 22).

Kuva 22. Raaseporin liikennepaikkarakennuksen kivijalka (Mikko Itälahti 21.4.2022).

Vahtitupa Raaseporin tasoristeyksen luoteispuolella on toistaiseksi säilynyt (kuva 23). Tupa vaikuttaa vastaavalla tavalla laajennetulta kuin Svedjaträsketin rakennus, vaikka pituusprofiiliin (1879) on merkitty yksinkertainen tupa. Muun muassa ikkunoiden osalta tuvan ulkoasu on selvästi muuttunut, mutta päätykolmiossa on jäljellä uusrenessanssityylinen viisikulmainen ikkunanpuite, Nylanderin rautatierakennusten tuntomerkki. Useimmiten vahtituvat oli sijoitettu pääty radalle päin, missä suhteessa Raaseporin tupa on poikkeuksellinen. Nykyisin tupa vaikuttaa autioituneelta ja ratasuunnitelma (Raaseporin tasoristeykset s.a.) esittää sen purkamista.

Kuva 23. Raaseporin tasoristeys ja vahtitupa (Mikko Itälahti 21.4.2022).

Nykyisin ainoa liikennepaikka Karjaan ja Tammisaaren välillä on Dragsvik (kuva 24). Seisakevaihde avattiin vuonna 1933 (iltanen 2009/2011: 86). Dragsvik sijaitsee kohdassa, jossa Salpausselästä muodostuva niemimaa on kapeimmillaan; molemmin puolin rataa kohti kurottuvat lahdet. Liikennepaikan pohjoispuolella on Dragsvikin vanha kartano ja kylätontti (”Pohjan Dragsvik”). Etelän puolella niemeä on Dragsvikin varuskunta, jonka henkilöliikenteelle liikennepaikan merkitys on suuri. Liikennepaikalla on nykyisin kaksi raidetta; kohtauspaikka valmistui 1998 Tammisaaren ratapihan korvaajaksi (ibid.: 94).

Kuva 24. Dragsvikin matkustajalaituri ja odotuskatos (Mikko Itälahti 21.4.2022).

Suomen maatilat -teoksen mukaan (Jonasson ym. 1931: 1293) Dragsvikin kartanoa palveli sivuraide, joka ulottui ”talon viereen”. Tieto on mielenkiintoinen, sillä käytettävissä ei ole ollut karttoja joissa sivuraide näkyisi. Todennäköisesti em. lähteen maininta kuitenkin tarkoittaa pääraiteen rinnalla kulkenutta sivuraidetta. Myöskin siihen, että raide todella olisi kulkenut koko matkan Tammisaaren asemalta asti, on suhtauduttava varauksella. Dragsvikin seisakevaihde joka tapauksessa perustettiin vasta 1933 Tammisaaren aseman alaisuuteen (Iltanen 2009/2011: 86).

Vanhimassa saatavilla olevassa ilmakuvassa vuodelta 1949 näkyy lyhyt sivuraide pääraiteen vierustalla. Se mitä ilmeisimmin palveli ennen kaikkea Dragsvikin kartanon maataloustuotteiden kuljetuksia. Noin nykyisen matkustajalaiturin kohdalla oli kuvaushetkellä kuormattavana kolmen avonaisen ja yhden umpitavaravaunun roikka (Historialliset ortoilmakuvat 1949). Seisakelaituri sijaitsi alun perin noin 200 metriä nykyistä idempänä (kuva 25). Nykyinen laituri ja puinen laiturikatos ajoittunee vuonna 1998 käyttöön otetun kohtauspaikan rakentamisen yhteyteen. Seisakkeen kohdalla on siis lyhyt kaksiraiteinen rataosuus. Seisakkeen kohdalla sijaitsi myös vahtitupa radan pohjoispuolella (Pituusprofiili 1879; Historialliset ortoilmakuvat 1949).

Dragsvik toimi Karjaalta tulevien junien pääteasemana Hankoniemen sotatoimien aikana elokuusta 1941 vuoden 1942 alkuun (Iltanen 2009/2011: 94). Tuolloin liikennepaikka oli oletettavasti miehitetty, kuten myös vuodesta 1998 vuoteen 2000, rataosan kauko-ohjauksen valmistumiseen asti.

Kuva 25. Dragsvikin seisake sijaitsi alun perin runsaat 100 metriä nykyistä idempänä, kilometrimerkin 171 kohdalla. Kuvassa heinäkuulta 1964 näkyy myös sivuraiteen päätepuskin. Taustalla häämöttää tasoristeyksen korvannut eritasoliittymä (Onni Lehtonen / VR, 15.7.1964 & Mikko Itälahti 21.4.2022 / SRM / Vr1: 10965).

Kuva 26. Dragsvikin eritasoristeys Lohjanharjulta valokuvattuna. Taustalla häämöttää Pohjanpitäjänlahti ja Dragsvikin kartanon viljelyksiä (Mikko Itälahti 21.4.2022).

Sähköistyshankkeen valmistelutöissä on Dragsvikin kartanolle johtava tasoristeys poistettu ja sen tilalle vastikään rakennettu uusi putkirumputyyppinen alikulkusilta. Kaartava tielinjaus on johdettu radan ali leikkauksessa, jonka luiskat on verhoiltu kivimurskeella. Tieympäristön suuri rakenteellinen mittakaava muodostaa selvän katkoksen historialliseen pienipiirteisyyteen (kuva 26; vrt. myös kuva 25a).

Erikoislaatuinen kohde on kaistale ratapengertä, joka sijaitsee nykyisen ratalinjan pohjoispuolella hieman Dragsvikistä Tammisaaren suuntaan. Tässä paikassa aloitettiin rakennustyöt syksyllä 1871, vaikka radan tarkempi linjaus oli vielä määrittämättä. Syynä kiireeseen oli, että Senaatin myöntämä rakennuslupa uhkasi umpeu-

tua. Valtionrautateiden ensimmäinen historiikki kertoo: ”Kun rakennuslupa oli pelastettava, aloitettiin työt umpimähkään jo vuonna 1871. Tämä tapahtui siten, että pantiin 200 venäläistä maatyömiestä luomaan rautatiepenkere erääseen paikkaan noin 2 km Tammisaaren pohjoispuolella, lähellä Dragsvikin kartanoa” (SVR 1916: 30).

Tämä Hangon radan erikoiseen syntyhistoriaan liittyvä jäänne oli kartta- ja laserkeilausaineistojen paikannettavissa noin kilometrimerkin 172 kohdalle, radan pohjoispuolelle. Maastotöiden yhteydessä Salpausselän rinteen mäntymetsästä todella löytyi rautatiepengertä muistuttava rakenne. Selvästi havaittavissa oli arviolta noin 30–40 metrin mittainen katkelma. Penger mahdollisesti jatkuu myös idempänä, mutta matalampana. Täysin umpimähkään tehdyltä työ ei vaikuta; lähtökohtana on ilmeisesti ollut selänteen rinteeseen vaaittamalla määritelty korkeusasema, josta käsin on idän suuntaan lähdetty täyttämään pengertä ja länteen puolestaan kaivamaan maaleikkausta. Linjaus myös vaikuttaa noudattavan matemaattisesti määriteltyä kaarresädettä. Ehkäpä toiveena on ollut, että jo tehtyä työtä voitaisiin lopulta aidosti hyödyntää osana radan linjausta (kuva 27).

Kuva 27. Kaistale ratapengertä nykyisen ratalinjan pohjoispuolella Dragsvikin ja Tammisaaren välimaastossa. Rakennustyöt aloitettiin tällä paikalla 1871 Senaatin myöntämän rakennusluvan umpeutumisen uhatessa (Mikko Itälahti 21.4.2022).

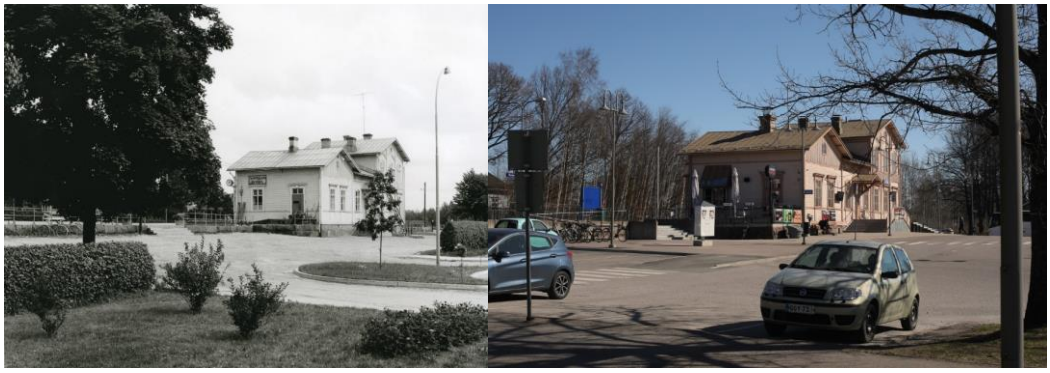
Hangon radan tyypillinen linjausperiaate ilmenee jälleen nykyisen valtatie 25:n ja Tammisaaren aseman välisellä jaksolla kohdassa, jossa rata sivuaa Salpausselän pohjoisrinteestä pistävää luonnonjyrkännettä. Rata kiertää tämän kallionkärjen tekemällä loivan kaarteen pohjoiseen; paikalle ei ole merkittynä kallioleikkausta (Väyläviraston taitorakennerekisteri s.a.). Jyrkänteen juurella on radan kainalossa myös vaikuttava tammimetsikkö, joka muistuttaa Tammisaarelle nimen antaneista luonnonmaantieteellisistä olosuhteista. Säilyneenä kaupunkimetsänä tämäkin on jälleen osoitus rautatien linjaosuuksien suhteellisen syrjäisyyden ja estevaikutuk-

sen voimasta maisemaa muovaavana tekijänä (kuva 28). Tammisaaren asemakaavassa tammimetsikkö on määritelty suojaviheralueeksi (Raaseporin kaupunki 2017).

Kuva 28. Radan läheisyydessä säilynyt tammimetsikkö Björnbergetin juurella, Tammisaaren asemanseudun itäpuolella (Mikko Itälahti 26.4.2022).

Tammisaaren asema kilometrillä 174 on yksi Hyvinkää–Hanko-osuuden kolmesta säilyneestä alkuperäisestä asemasta. Se oli ainoa Nylanderin (1872) radalle suunnittelema III luokan asema. Bruno Granholm suunnitteli vuonna 1914 rakennuksen länsipäädyn laajennusosan, johon tuli matkatavara- ja konttoritiloja (Granholm 1914). Rakennus on silti pääosin säilyttänyt alkuperäiset tyylipiirteensä kuten kaksikerroksisen poikkipäätynsä. Rakennushistoriallisesti asema on täysin ainutlaatuinen (RKY: Tammisaaren asema 2009; Valanto 1982: 33). Asemarakennuksen omistaa Raaseporin kaupunki. Suomessa poikkeuksellisen järjestelyn ansiosta odotustilat on saatu edelleen pidettyä yleisölle avoimena, mikä on kulttuurihistoriallisesti arvokasta. Käytön jatkumo tukee myös asemaympäristön elinvoimaisuutta.

Tammisaaren asema-alue on rakentunut radan molemmin puolin. Pääosa asemaalueesta kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin (RKY: Tammisaaren rautatieasema-alue 2009). Kuvapari 29 kuitenkin osoittaa asemamiljöön muutoksen. RKY-statuksesta huolimatta etenkin pysäköintialueiden rakentaminen on nakertanut aseman kaupungin puolen eduspuistoa (kuva 29). Puiston länsiosaan on 2000-luvulla rakennettu myös osuuskauppaketjun bensiini- ja autopesuasema; sijoitus on ympäristön arvoja selvästi heikentävä.



Kuva 29. Tammisaaressa on Karjaa–Hanko-rataosuuden ainoa säilynyt alkuperäinen asemarakennus (Onni Lehtonen 15.7.1964 ja Mikko Itälahti 26.4.2022 / SRM / Vr1: 10968).

Kuva 30. Lehmuskuja Tammisaaren asemarakennuksen ja tavara-aseman välillä (Mikko Itälahti 26.4.2022).

Asemarakennuksen itäpäässä on suojeltu liiteri ja komea kaksinkertainen lehmuskuja (kuva 30). Kujanne johtaa suojellulta asemarakennukselta tavara-asemalle, jota ei kuitenkaan ole suojeltu, vaikka se RKY-selostuksessa mainitaankin. Tavara-asema kuitenkin sisältyy maakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristön rajaukseen. Osin punatiilinen ja osin lautaverhoiltu, graniittisen kivijalan varaan perustettu rakennus edustaa tyylikästä klassistista käyttöarkkitehtuuria (kuva 31). Toukokuun 9. vuonna 1927 päivätyistä rakennuspiirustuksista löytyy sekä Thure Hellströmin, että Jarl Ungernin signeeraukset (Hellström & Ungern 1927). Rakennukseen kuuluu lautarakenteinen kylmämakasiini sekä länsipään lämmitetty tiiliosa, jossa oli toimisto, lämminmakasiini, sosiaalitila ja rahtiasiakkaiden odotushuone (ibid.).

Tammisaareen saapui rautateitse tietysti asukkaiden ja yritysten tarvitsemia elintarvikkeita ja kulutustavaroita. Lähtevien tavaroiden joukossa oli muun muassa

tekstiili- ja panimoteollisuuden tuotteita ja sataman kautta tuotua hiiltä. Tammisaari oli myös eräs merkittävimpiä maataloustuotteiden, kuten maidon, lähtöasemia koko Hyvinkää–Hanko-rataosuudella (SVT 1932: 80–81). Toisaalta on tärkeä huomata, että lukuun sisältyvät myös Tammisaaren alaisilta Dragsvikin ja Raaseporin liikennepaikoilta lähetetyt tavarat.

Kuva 31. Tammisaaren tavara-asema ja lastauslaituri (Mikko Itälahti 26.4.2022).

Tammisaarenkin ratapihalla oli 1940-luvun lopussa neljä läpiajettavaa raidetta. Lisäksi aseman länsipuolella, ajurinkadun sillan kainalossa sijaitsi erillinen, mahdollisesti jollekin kauppaliikkeelle kuulunut makasiini pistoraiteineen. Sen linja oli todennäköisesti katkelma alkuperäisille Pohjanpitäjänlahden silloille johtanutta ratalinjaa (Historialliset ortoilmakuvat 1949).

Ratapihan pohjoispuolella, asemarakennusta vastapäätä, on rautatieläisten asuinalue. Näyttävimpänä sijaitsee suoraan asemaa vastapäätä asemapäällikön asuinrakennus 1870-luvulta. Lisäksi pittoreskiin yhdyskuntaan kuuluu asuinrakennus ja näiden ulkorakennuksia. Rakennukset sijaitsevat vehmaassa etelärinteessä (Härö 1993: 206; kuvat 32 ja 33).

Kuva 32. Tammisaaren asemaa vastapäätä sijaitseva asemapäällikön asuinrakennus (Mikko Itälahti 26.4.2022).

Kuva 33. Tammisaaren pienimuotoisen ratapihan länsiosaa kesällä 1983. Radan vastapuolella asuinaluetta. Ajurinpuiston ylikulkusillan ali kulkee pääraiteen vasemmalla puolella rata Pohjoissatamaan (Mikko Ahvenlampi 1983 / SRM kuvakokoelmat).

Kuva 34. Ajurinpuiston ylikulkusilta Tammisaaren entisen ratapihan länsipäässä (Mikko Itälahti 26.4.2022).

Tammisaaren kaupunki sai alkunsa Kustaa Vaasan perustamana 1546. Kaupunki on Porvoon jälkeen Uudenmaan toiseksi vanhin (Uudenmaan liitto 2012: 57). Väkiluku oli kuitenkin laskussa, kun rautatie 1873 valmistui kaupungin ruutukaava-alueen pohjoispuolelle. Tästä alkoi Tammisaaren merkittävä teollistuminen ja uusi kasvu. Etenkin kauppasataman tienoille sijoittui muun muassa huonekalu- ja tekstiiliteollisuutta.

Tammisaaren keskustaajamassa oli 5 485 asukasta vuonna 1960 ja 6 445 vuonna 1970 (SVT 1976: 27). Asukasluku kasvoi huomattavasti etenkin 1970- ja 1980-luvuilla (SVT 1983). Toistaiseksi kaikkien aikojen korkein asukasluku tilastoitiin vuoden 1990 väestölaskennassa, jolloin Tammisaaren keskustaajamassa oli 9 032 asukasta. Vuoden 2019 lopussa asukasluku oli 8 583 (SVT 1992; SYKE 2021a).

Tärkeä osa Tammisaaren rautatiemenneisyyttä on myös rata satamaan. Kaupunki oli saanut ulkomaankauppaoikeudet 1830-luvulla. Vielä 1900-luvullakin sen sataman kautta tuotiin ulkomailta tavaraa (esim. Eitsi 2014). Aseman länsipuolisen Ajurinpuiston 1933 valmistuneen ylikulkusillan alitti kaksi raidetta, joista eteläinen erkaantui satamaan heti sillan jälkeen omassa kallioleikkauksessa (kuvat 33 & 34). Pohjoissataman laajennus kaavoitettiin 1900-luvun alussa ja satamarata valmistui 1912 (Nummelin 1991: 5; Eitsi 2014: 8). Etenkin hiilen tuontisatamana Tammisaari oli 1900-luvun alkupuolella varsin merkittävä. Toisaalta sitä, että Tammisaari Hangon ohella oli Hyvinkää–Hanko-rataosuuden merkittävimpiä maataloustuotteiden lähtöasemia, selittänee sekä näiden tuotteiden ulkomaantuonti, että laivaukset saaristosta sataman kautta. Varsinaisten maataloustuotteiden lisäksi Tammisaaren satamasta kuljetettiin mantereelle rautateitse esimerkiksi kalaa (SVT 1932: 82–83). Raide purettiin 1996 (Iltanen 2009/2011: 94). Lehtevän metsän valtaama satamaradan kuilu ympäristöineen on pienialainen, mutta mielenkiintoinen lähiviheralue.

Tavaraliikenne Tammisaaressa loppui kokonaisuudessaan 1997 (Vaunut 2022). Junien kohtaamiset siirrettiin Dragsvikin uudelle kohtaamisraiteelle 1998 ja ratapiha purettiin seuraavana vuonna (Iltanen 2009/2011: 94). Nykyisin Tammisaaren aseman editse kulkee vain yksinäinen linjaraide. Levennetyllä asemalaiturilla on vielä nähtävissä alkuperäinen graniittireunus.

Tammisaaren asema-alueen länsipuolella rata ylittää vuonomaisen Pohjanpitäjänlahden ja Stadsfjärdenin välisen salmen. Siltayhteys linjattiin Kråkholmenin saaren kautta, joten sillasta tuli kaksiosainen. Rautatiesilta Pohjanpitäjänlahden yli loi kiinteän yhteyden Tammisaaren kaupungin ja lahden länsirannalla sijainneen kyläasutuksen välille. Historiallisissa yhteyksissä vesialueesta käytettiin usein nimitystä Pohjanlahti. Siltoja puolestaan kutsuttiin *Pohjan silloiksi* (sekä erikseen että yhteen kirjoitettua kirjoitusasua esiintyy eri lähteissä).

Pohjanpitäjänlahden yli oli suunniteltu siltayhteyttä moneen kertaan 1800-luvulla. Hangon radan silta sijoitettiin alun perin maantielle ajatellulle paikalle. Sillan pohjoispuolelle rakennettiin samaan aikaan myös maantiesilta. Siltajärjestelmä oli koko Hyvinkää–Hanko-radan ylivoimaisesti merkittävin taitorakenne ja ainoa rautasilta. Muut sillat toteutettiin säästösyistä puisina ja ajateltiin tilapäisiksi. Pohjanpitäjänlahden sillat toteutettiin erillisenä urakkana, jonka pääurakoitsijaksi valittiin insinööri Gustav Theodor Ahlgren. Tammisaaren siltojen osat totiin Englannista ja Belgiasta (Härö 1993: 192).

Kuva 35. Pohjanpitäjänlahden itäinen siltajänne kuvattuna Kråkholmin saarelta kohti kaupunkia. Taustalla näkyy ilmeisesti Ab Pojoviks Klädesfabrikin rakennus rautatien myötä teollistuvan Tammisaaren merkkinä (Eitsi 2014: 19) (Daniel Nyblin / SRM / SRMS 1:48).

Pohjanpitäjänlahden siltojen rakennustapa oli erikoinen. Vedenpinnan alaisina perustuksina käytettiin pohjaan upotettuja kierrepaaluja, joiden päälle vesirajaan muurattiin graniittiset kivijalat. Varsinaisia siltajänteitä kannattelivat ontot, kivillä täytetyt valurautapilarit. Pilarit kuitenkin alkoivat halkeilla ilmeisesti pakkasen vai-

kutuksesta (SVR 1916: 265). Silta päätettiin korvata 1910–1912 siitä hieman etelään rakennetulla uudella sillalla, jonka rakenne oli perinteisempi: kymmenen 27-metrisen jänteen sarjaa kannattavat Oy Granit Ab:n toimittamat, betonivaletuille perustuksille rakennetut kiviarkut. Uusille silloille tuli alun perin teräsristikkojänteet (SVR 1916: 265–266; Härö 1993: 192).

Härön (ibid.) mukaan alkuperäinen, läntinen rautatiesilta olisi säilynyt muutettuna maantieliikenteen käyttöön. On todennäköistä, että rautatiesilta palveli aluksi maantieliikennettä, mutta paikalla nykyisin oleva silta poikkeaa selvästi esimerkiksi kuvan 35 osoittamasta ilmeestä. Läntisen rautatiesillan paikalle siis ilmeisesti rakennettiin kokonaan uusi maantiesilta, joka Väyläviraston taitorakennerekisterin mukaan olisikin valmistunut vasta 1933. Kuitenkin jännejako silmämääräisesti muistuttaa alkuperäistä rautatiesiltaa, joten mahdollisesti sen vedenalaisia perustuksia ja ehkä myös maatukia kyettiin hyödyntämään maantiesiltaa rakennettaessa. Tämä joka tapauksessa jo itsessäänkin historiallinen maantiesilta on edelleen Kråkholmin saaren paikallistien käytössä (kuva 36). Maantiesiltaa rakennettaessa alkuperäinen, puurakenteinen maantiesilta purettiin, ja sen kivinen maatuki on edelleen nähtävissä sillan pohjoispuolen itärannalla. Samoin alkuperäisen läntisen rautatiesillan maatuki on nähtävissä ainakin Kråkholmenin länsirannalla.

Kråkholmenin itäisen salmen ylittää nykyisin rinnakkain kolme siltaa, läntisen kaksi. Pohjoisimpana kulkee valtatie 25:n liikenne vuonna 1972 valmistuneella massiivisella palkkisillalla.

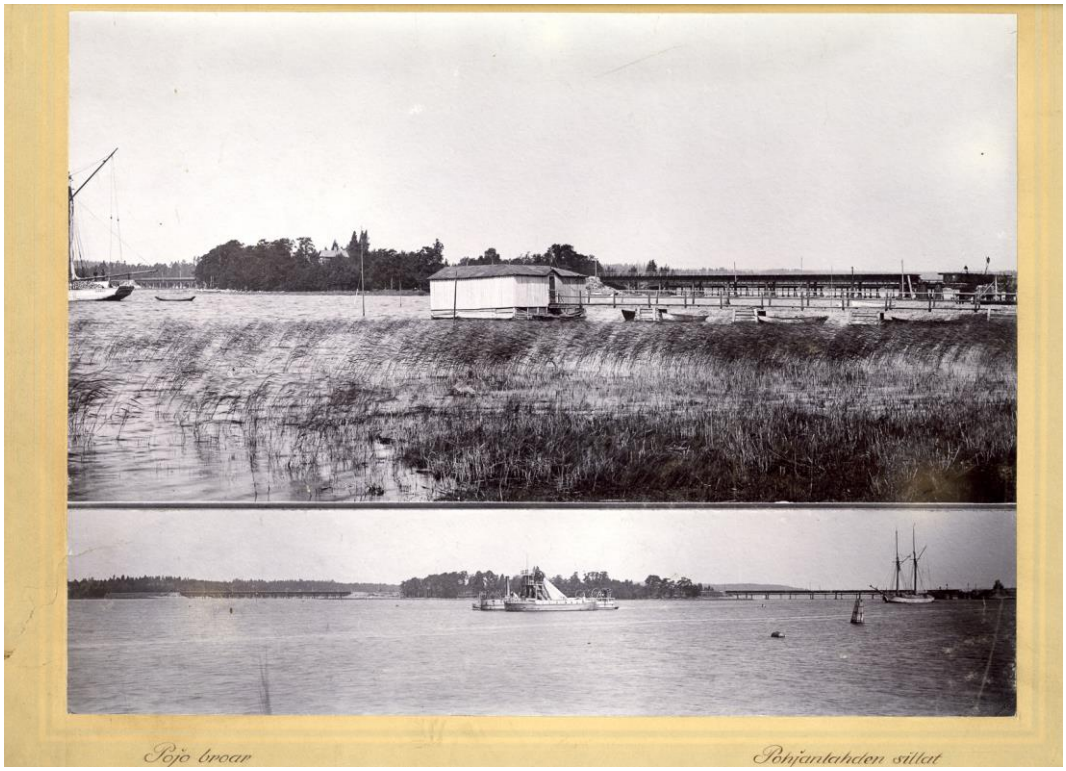
Kuva 36. Kråkholmenin itäisen salmen vanha, alkuperäisen rautatiesillan paikalle noin 1910-luvulla rakennettu maantiesilta. Vanhan maantien piennarkaiteessa on säilynyt Hangon radan alkuperäisiä valurautakiskoja, joissa vuosiluku 1872 (Mikko Itälahti 26.4.2022).

Pohjanpitäjänlahden siltojen kääntösilta oli alun perin itäisessä salmessa. Kääntösiltaosuus on edelleen säilynyt vanhassa maantiesillassa (kuvat 35 ja 36). Laivaväylä siirrettiin läntiseen salmeen ilmeisesti vuonna 1972, jolloin valmistuivat myös

uudet maantiesillat. Rautatiesiltojen teräsristikkojänteet uusittiin samalla levypalkkityyppisiksi. Itäinen rautatiesilta on peruskorjattu ja maalattu vuonna 2018 (Väyläviraston taitorakennerekisteri s.a.).

Pohjanpitäjänlahden rautatiesiltojen kiviset tukirakenteet ovat läntisen salmen kääntösiltaosuutta lukuun ottamatta alkuperäiset vuodelta 1912. Holvattu maantien alikulku siltojen itäpäässä on Kråkholmenin kautta kulkeneen vanhan maantien ja pohjoissataman lähimaisemassa merkittävä solmukohta (kuva 37). Vaikka rautatiesiltojen levypalkkijänteet vuodelta 1972 ovatkin verraten modernit ja kootut hitsaamalla, ilmentävät ne yhä teräksisten rautatiesiltojen tunnusomaisia, perinteisiä tyylipiirteitä. Kiviset virtapilarit liittävät suhteellisen siron teräsjänteen hienosti maisemaan; teräspalkkien saumakohtien ”harjanteet” jakavat pitkän sivupinnan osiin, tuoden siihen varhaisemmille niitatuille siltajänteille ominaista graafista kompleksisuutta ja eloa. Pohjanpitäjänlahden ylittävillä rautatiesilloilla on erittäin suuri merkitys myös Tammisaaren kulttuurihistoriallisesti arvokkaan pohjoissataman kaukomaisemassa (kuvat 38 ja 39).

Kuva 37. Pohjanpitäjänlahden itäinen rautatiesilta (Mikko Itälahti 24.4.2022).



Kuva 38. "Pohjanlahden sillat" kaukomaisemassa arviolta 1800-luvun lopulla. Pohjoissataman rantaa ei vielä ole pengerretty. Ylemmän kuvan keskivaiheilla näkyy uimahuone (Kuvaaja kehyspaperin perusteella mahdollisesti K.E. Ståhlberg / SRM / SRMS1:108).

Kuva 39. Pohjanpitäjänlahden rautatiesillat Stallörninniemeltä avautuvassa kaukomaisemassa. Stallörn liitettiin 1800-luvun lopulla mantereeseen pengerrysten avulla. Muodostuneen niemen kärjessä sijaitsi höyrylaivalaituri (Mikko Itälahti 26.4.2022).

Radan myötä syntyi siis kiinteä yhteys Tammisaaren kaupungin ja Pohjanpitäjänlahden länsirannan kylien välillä.

Kuva 40. Korkean ratapenkereen kainalossa on Kråkholmenin etelärannalla säilynyt kaistale jalopuulehtoa. Taustalla siintää Stadsfjörden ja Tammisaaren Pohjoissatama (Mikko Itälahti 26.4.2022).

Heti Pohjanpitäjänlahden siltojen ylityksen jälkeen radan pohjoispuolella sijaitsevat Österbyn ja Västerbyn keskiaikaiset kylätontit (Uudenmaan alueen kylät 1560-luvulla 2014). Avoimessa viljely- ja puistomiljöössä säilynyt Västerbyn kartano muodostettiin 1600-luvun alussa yhteensä viidestä tilasta (Jutikkala & Nikander 1939: 93). Päärakennus ympäristöineen on valittu Uudenmaan arvokkaisiin kulttuuriympäristöihin (Uudenmaan liitto 2012: 57).

Esikaupungistumiskehitys omakotialueineen laajeni radan ja maantiesiltojen avaaman kiinteän yhteyden mahdollistamana Pohjanpitäjänlahden länsipuolelle 1900-luvun alkupuolella, mutta etenkin sotien jälkeen. Vuoden 1960 väestölaskennassa erotettiin tuolloiseen Tammisaaren maalaiskuntaan kuulunut Österbyn taajama, jossa oli 1 007 asukasta vuonna 1960 (SVT 1965).

Stadsfjärdenin länsirannan maisemassa näkyy myös radan merkitys maisemarakennetta jäsentävänä tekijänä. Muurimainen ratapenger on maisemassa myös eristävä tekijä; se on estänyt maankäyttöä rannalla ja täten todennäköisesti edistänyt sen säilymistä rakentamattomana. Radan estevaikutuksensa kautta tuottama vaikutus Stadsfjärdenin rantamaisemaan on nähtävissä jo Pohjanpitäjälahden siltojen välisessä Kråkholmenissa, jossa ratapenkereen ja meren väliin jää pienialainen jalopuulehto (kuva 40). Myös Österbyssä on nähtävissä, kuinka rautatie muodostaa edelleen tilanjakajan 1900-luvulla Österbyhyn syntyneen taajamarakenteen pääosin luonnonprosessien leimaavan rantakaistaleen välille. Vielä 1940-luvulla rata pääosin erotti toisistaan sen pohjoispuolen viljelykset ja luhtamaisen rantakaistaleen, joka kuivemmilta osiltaan oli käytössä laitumena ja niittynä (Historialliset ortoilmakuvat 1949; Peruskarttalehti 2014 01 1952).

Kuva 41. Näkymässä Näseuddenin kallioleikkauksen päältä länteen havainnollistuu radan ajan mittaan rakentunut merkitys maisemallisena tilanjakajana Österbyn taajaman ja Stadsfjärdenin luonnontilaistuneen rantakaistaleen välillä (Mikko Itälahti 26.4.2022).

Senaatin kartaston (1871–1907) mukaan ratapenger Näseuddenin ja Skeppsholmenin välillä oli täytetty suoraan Västerbyvikeniin; nykyinen tervaleppäkorpi radan eteläpuolella olisi näin ollen kokonaan radan rakentamisen jälkeen syntynyt (kuva 41). On ilmeistä, että ratapenkereen rakentaminen vähensi ihmisen toimintaa rantakaistaleella. Asukkaiden näkökulmasta estevaikutus on tuskin ollut yksinomaan toivottavaa, mutta vaikuttaa ilmeiseltä, että rautatie on ollut osatekijä Stadsfjärdenin Natura-alueen nykyisten luontoarvojen syntymiselle. Rannan puolelle syntyi ”syrjäisyystasku”, joka salli tilaa kasvillisuuden, maankohoamisen ja sedimentaation, jään ja aallokon prosesseille.

Sivusuunnasta katsottuna ratapenger on muurimainen, mutta radan suuntaisesti sen muodostama rajapinta on varsin kapea. Tämä ”kaksinapainen” maisemarakenne ja rautatien merkitys sen jäsentäjänä on kenties parhaiten nähtävissä junasta käsin. Tammisaaren läheisyyskaavassa (s.a.) rantalehto on koko laajuudeltaan esitetty luonnonsuojelualueeksi.

Ratasuunnitelman mukaan Näseudd:n tasoristeys heti Pohjanpitäjänlahden siltojen länsipäässä suunnitellaan suljettavaksi ajoneuvoliikenteeltä ja korvaava tieyhteys Näseuddenin ja Västerby I -nimisten tasoristeysten välille rakennettavaksi radan rannan puolelle (kuvassa 41 vasemmalle puolelle). Tämä edellyttää Näseuddenin rantakalliossa olevan pienimuotoisen kallioleikkauksen leventämistä louhimalla ja rannan tervaleppäkorven raivaamista. Paikallisesti toimenpide on tuomassa kohtalaisen merkittävän muutoksen sekä ratalinjan olemukseen osana maiseman viherrakennetta, että radalta katsoen jäsentyvään maisemaan.

Kuva 42. Trollbölen seisakkeen paikka (Onni Lehtonen 21.7.1964 & Mikko Itälahti 28.4.2022 / SRM / Vr1: 10969).

Seuraava keskiaikainen kylä Västerbyn länsipuolella oli Trollböle noin kahden kilometrin päässä, mikä osoittaa Stadsfjärdenin viljavan rantatasanteen olleen jo esiteollisella ajalla varsin tiheästi asuttu (Uudenmaan alueen kylät 1560-luvulla 2019). Trollbölen tila päätyi Tammisaaren kaupungin omistukseen 1901 (Jonasson ym. 1931: 1297). Österbyn taajama laajeni sotien jälkeen sen maille kaavoitetulle pientaloalueelle. Taajamaa palvelemaan perustettiin 1948 Trollbölen seisake. Aikatauluun Trollböle näyttää kuitenkin merkityn vasta 1956 (Suomen kulkuneuvot 1956: 30; kuva 42). Seisake lakkautettiin vuonna 1984 (Iltanen 2009/2011: 86).

Trollbölestä itään, Rödgrundin tasoristeyksen länsipuolella sijaitsi eräs radan alkuperäisistä kaksoisvahtituvista, jonka tontin länsirajaa edelleen merkitsee luultavasti viljelyksiltä raivatuista kivistä muodostettu latomus (kuva 43). Vahtitupatontin läheisyydessä sijaitsee myös eräs Hanko–Karjaa-osuuden harvoista, säilyneistä kivirummuista (kuva 44).

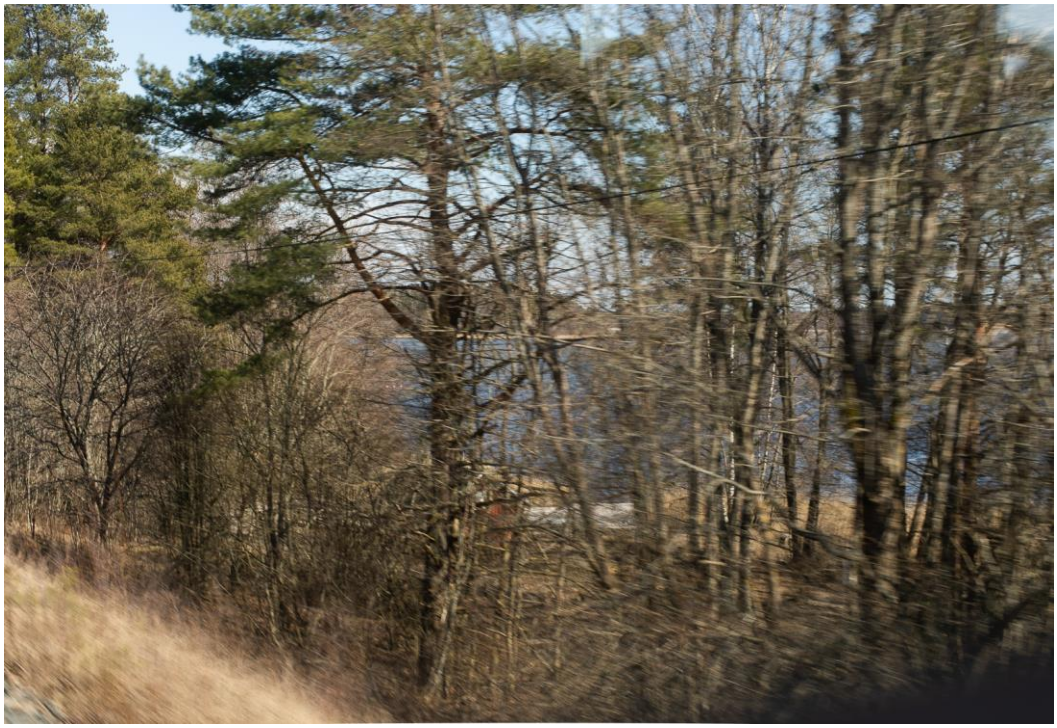
Kuva 43. Kaksoisvahtituvan tontti kilometrillä 177 sijaitsi radan pohjoispuolella. Tontin länsirajalla on muurimainen kivilatomus. Radan takana kohoaa Stadsfjärdenin rantametsä (Mikko Itälahti 26.4.2022).

Kuva 44. Osin kivirakenteinen rumpu kilometrillä 177. Alun perin avonainen rakenne on ilmeisesti 1900-luvun alkupuolella korvattu betonisella laattajänteellä (Mikko Itälahti 26.4.2022).

Runsaan seitsemän kilometrin jaksoa Tammisaaren asemalta Leksvallin entisen seisakkeen tuntumaan voidaan pitää Suomessa esimerkkinä hyvin poikkeuslaatuisesta merellisestä rautatiemaisemasta. Rata kaartaa loivasti useiden kilometrien ajan Stadsfjärdenin rantaa (kuvat 41–47). Maisemaa leimaa varsin voimakas kaksijakoisuus, jossa kulttuurivaikutus on selvästi voimakkaampaa rautatien pohjoispuolella, radan itsessään muodostaessa selvän maisemarakennetta jäsentävän jakolinjan. Radan estevaikutus, sekä niiton ja laidunnuksen päättyminen sen eteläpuolelle jäävällä rantavyöhykkeellä on puolestaan muodostanut olosuhteet Stadsfjärdenin rantojen luonnontilaistumiselle. Ratapenkereen muodostama estevaikutus on siis todennäköisesti myötävaikuttanut Stadsfjärdenin rantakaistaleen luonnon- ja maisema-arvojen syntymiseen. Nykyisellään merialue kuuluu Natura 2000 -ohjelman erityisen suojelun alueisiin, ja rantalehdot ja -ruovikot suurelta osin Stadsfjärdenin luonnonsuojelualueeseen. Matkustajan kannalta on toki osin myös kielteistä, että aiemmin avoimet näkymät merelle ovat monin paikoin sulkeutuneet. Aina toisinaan radalta kuitenkin edelleen avautuu myös kaukonäkymä Stadsfjärdenille (kuvat 45 ja 46). Koska junamatkustaja ei pääsääntöisesti pysty näkemään radan kaartumista, on vaikutelma Tammisaaren kaupungin pysymisestä näkökentässä yllättävä.

Tulevaisuudessa olisi kenties tutkittava avoimien näkymien osittaista palauttamista paikoin pehmein, monimuotoisuutta ylläpitävin keinoin, kuten laidunnusta palauttamalla. Tätä suosittelee toimenpiteenä myös Leksvallin osayleiskaavan selostus (2000: 3)

Kuva 45. Näkymä Kroknäsin niemen kangasmaastosta merelle. Rata kaartaa Stadsfjärdenin rantaa, tehden Tammisaaren ja Leksvallin välillä miltei 180 asteen kaarroksen. Kuvan vasemmassa yläkolmanneksessa häämöttävät Pohjanpitäjänlahden sillat (Mikko Itälahti 26.4.2022).



Kuva 46. Stadsfjärden häämöttää junan ikkunasta (Mikko Itälahti 23.4.2022).

Stadsfjärden vehmaine rantoineen ja sen ympäristön viljelykset hallitsevat maisemaa miltei Kisan/Leksvallin 1989 lakkautetulle seisakkeelle asti. Pienen Bysvikenin perukassa radan linja kuitenkin erkanee meren näköpiiristä. Tässä rata ylittää

Leksvallintien, jonka tasoristeyksen koillispuolella on säilynyt yksikertainen vahtitupa (kuva 47).

Kuva 47. Leksvallin vahtitupa ja tasoristeys museojunasta valokuvattuna (Mikko Itälahti 23.4.2022).

Leksvallin vahtitupa vaikuttaa Nylanderin tyyppipiirrosten mukaiselta, alkuperäiseltä vahtituvalta vuodelta 1873. Päärakennuksen ulkoasu on jossain määrin poikkeava tai muuttunut (muun muassa ullakon viisikulmainen ikkuna puuttuu). Rakennus on kuitenkin eräs Karjaa–Hanko-osuuden parhaiten säilyneistä. Leksvallin osayleiskaavassa (2000: 7) vahtituvan pihapiiri on osoitettu säilytettäväksi.

Leksvallin tasoristeyksessä radan ylittävä tie on ilmeisesti 1700-luvuun lopulle ajoittuva Tammisaari–Hangonkylä-maantie, joka välittömästi radan eteläpuolella laskee Leksvallinjoen vehmaaseen laaksoon. Leksvallin kylän ydin sijaitsi juuri Bysvikenin perukassa, Leksvallinjoen suun tuntumassa. Leksvallissa oli vuodesta 1610 kuusi rälssitilaa, jotka myöhemmin yhdistettiin säteriksi (Jutikkala & Nikander 1939: 748). Jokilaaksossa sijaitsi 1700-luvulla muutama asuinrakennus ja mylly (Leksvall: maanjakokartta 1707). Isojakokartan perusteella jokilaakson mahdollisesti edelleenkin säilyneet talot olisivat säteritilan päärakennus ja Norrgårdin talonpoikaistalo piharakennuksineen (Leksvall: maanjakokartta 1779). Rakennusten raittikylämäistä ryhmitystä ei isojaon yhteydessä purettu, vaan se on merkitty myös Senaatin karttaan (1871–1907). Historiallisten rakennusten tiiviinä säilynyt ryhmitys ja vehmas jokilaakso tervaleppineen muodostavat edelleenkin pittoreskin raittimaisen näkymän. Joen suunnasta katsottuna sen päätteenä näkyy muuhun rakennuskantaan hyvin sointuva vahtitupa radan toisella puolella (kuva 48).

Kuva 48. Historiallinen Leksvallintie ylittää tasoristeyksen ja Leksvallinjoen Bysvikenin perukan tuntumassa (Mikko Itälahti 28.4.2022).

Rautatie ylittää Leksvallinjoen noin 200 metriä tasoristeykseltä länteen. Sillassa on graniittiset maatuet, ja jo tässä suhteessa se on Karjaa–Hanko-rataosuudella suhteellisen harvinainen, perinteisen rautatiesiltatyylin edustaja. Siltajänne on teräsbetoninen laattasilta, jonka valmistumisvuodeksi on ilmoitettu 1934 (Väyläviraston taitorakennerekisteri s.a.; kuva 49). Kiviset maatuet ovat kuitenkin mahdollisesti vanhemmat (ks. kohdekortti).

Kuva 49. Leksvallinjoen ratasilta (Mikko Itälahti 28.4.2022).

Leksvallinjoen laakso oli 1800-luvun lopulla yhtenäistä viljelysaukeaa noin kilometrin matkalla jokisuusta lounaaseen. Rautatie halkoi tätä aukeaa. Sekä radan itäpuolella Hangon maantien varressa, että jokilaakson viljelysaukean länsilaidalla sijaitsi muutamia torppia (Senaatin kartta 1871–1907). Torppien itsenäistyttyä asutus lisääntyi myös kylän länsiosissa. Kisan (Leksvall) seisake oli yksi ensimmäisiä Hangon rataosuuden seisakkeita; se perustettiin 1934 pienen, Hangon maantieltä joenvarteen kulkevan kylätien tasoristeykseen (Iltanen 2009/2011: 86). Lähistölle alkoi syntyä sotien jälkeen omakotiasutusta etenkin Hangon maantien eteläpuolelle, tien ja Stadsfjärdenin väliselle kaistaleelle (Peruskarttalehti 2013 03 1968).

Kuva 50. Kisan/Leksvallin seisakeen paikka (Onni Lehtonen 21.7.1964 & Mikko Itälahti 28.4.2022 / SRM / Vr1: 10970).

Kisan/Leksvallin seisake säilyi vuoteen 1989. Kuten voitiin todeta myös Svedjan ja Trollbölen seisakkeiden yhteydessä, oli myös tämän seisakkeen lähistöllä selvästi enemmän asutusta kuin joidenkin edelleen säilyneiden seisakkeiden ympäristössä. Leksvallin alue on yhdyskuntarakenteen analyysien perusteella kylä, joka ei kuitenkaan yllä aivan taajamaluokkaan (SYKE 2021b).

Seisakkeen ja tasoristeyksen ympäristön miljöö on liki 60 viime vuoden kuluessa muuttunut verraten vähän (kuva 50). Seisakkeen paikalla on säilynyt edelleen puupylväässä oleva elohopeavalaisin, oletettavasti 1970–1980-luvuilta (kuva 51). Seisakkeesta muistuttaa myös paikalla olevan tasoristeyksen nimi Kisa seisake.

Kuva 51. Leksvallin umpeutuvaa kylämaisemaa. Taustalla häämöttää Bysvikenin kautta näkymä Stadsfjärdenille. Helmströmin viljelystien vähäinen tasoristeys sijoittuu kuvan keskivaiheille radan kaarteeseen (Mikko Itälahti 28.4.2022).

Leksvallin historialliseen kylämiljööseen sijoittuu kolme tasoristeystä, joiden turvallisuuden parantamiseksi on selvitetty poistamista ja korvaamista tiejärjestelyin jo 1990-luvulta lähtien (Leksvallin osayleiskaava 2000: 2). Historiallisen Hangon maantien turvalaitteilla varustettu tasoristeys (Leksvall) esitetään ratasuunnitelmassa poistettavaksi yhdessä kahden muun tasoristeyksen kanssa (Raaseporin tasoristeykset s.a.). Raaseporin kaupungin kaavoituslautakunta on vastikään ilmaissut olevansa myötämielinen Väyläviraston ehdotukselle korvata Leksvallin tasoristeys ylikulkusillalla (Västra Nyland… 2022). Ylikulkusilta rakennettaisiin Leksvallista länteen sijaitsevan pienen Helmströmin viljelystien tasoristeyksen paikalle. Tämän lisäksi suunnitelmaan sisältyy uusi radan suuntainen tieyhteys sen pohjoispuolella, joka vielä nykyisellään on pienipiirteistä kesanto-, viljelys- ja metsämaisemaa (kuva 51). Myös Kisa seisakkeen tasoristeys suunnitellaan poistettavaksi Leksvallin ja Helmströmin tasoristeysten poiston yhteydessä. Tasoristeykset korvaava yhdystie suunnitellaan rakennettavaksi radan pohjoispuolelle Kisa seisakkeen tasoristeykseltä aina Leksvalliin saakka.

Kylämaiseman ollessa kyseessä voi avoimuuden lisääntyminen sinänsä tukea historiallisten arvojen jatkumoa. Samalla kuitenkin tieliikenneinfrastruktuuri, nykyhetkelle leimallisena piirteenä, nousee yhä keskeisempään rooliin historiallisessa maisemassa.

Kilometrillä 183 Leksvallin kautta kiertänyt historiallinen maantie siirtyi tasoristeyksessä radan pohjoispuolelle, yhtyen nykyisen valtatie 25:n linjaan. Tasoristeyksestä tuli surullisen kuuluisa, kun sotilasajoneuvon ja kiskobussijunan yhteentörmäyksen seurauksena tapahtui vuonna 2017 eräs Suomen historian tuhoisimmista, neljän ihmisen kuolemaan johtanut tasoristeysonnettomuus. Radan vinossa kulmassa ylittänyt, vartioimaton tasoristeys poistettiin pian onnettomuuden jälkeen.

Onnettomuudesta muistuttaa yhä radan varressa yhden uhrin omaisten pystyttämä muistolyhty. Tasoristeyksen länsipuolella sijaitsi myös pituusprofiiliin (1879) merkitty yksikertainen vahtitupa, josta on yhä jäljellä heikosti erottuva kivijalka ja tuvan pihassa kasvanut lehmus (kuva 52).

Kuva 52. Vahtituvan pihapiiriin kuulunut lehmus rautatien ja nykyisen valtatien 25 välissä. Puun taustalta kulki radan yli historiallinen tielinja Leksvalliin, kunnes tasoristeyksessä tapahtui 2017 tuhoisa onnettomuus (Mikko Itälahti 28.4.2022).

Skogbyn seisake perustettiin syyskuussa 1931, joten se oli ilmeisesti Karjaa–Hanko-rataosan ensimmäinen miehittämättömänä perustettu liikennepaikka (Iltanen 2009/2011: 94). Matkustaja-aikatauluihin Skogby lisättiin viimeistään kesällä 1932 yhdessä Kaskimaan (Svedjan) kanssa (Suomen kulkuneuvot 1932: 23). Liikennepaikka sijaitsi lähellä Skogbyn 1680-luvulla perustetulle rautaruukille haarautuvan tien risteystä. Ruukki kuitenkin lopetti toimintansa jo 1904, eikä Skogbyn kohdalle ole merkitty pituusprofiiliin (1879) vielä mitään lastauspaikkaa tai vaihdetta (RKY: Skogbyn ruukki 2009). Vaikuttaa siis ilmeiseltä, ettei rautatie juurikaan palvellut sen kuljetuksia. Suurempi merkitys sitä vastoin oli Hankoniemen etelärannalle 1888 perustetulla höyrysahalla, jonka läheisyyteen, radan ja rannan välimaastoon, rakentui 1900-luvun alussa laaja työväenyhdyskunta (Iltanen 2009/2011: 94; RKY: Skogbyn masuuni ja sahan alue 2009). Sahan kuljetusten tarpeita varten Skogbyn liikennepaikalla oli sivuraide, joka tosin sijaitsi miltei kilometri henkilöjunien pysähdyspaikalta itään (Historialliset ortoilmakuvat 1959). Iltasen (2009/2011: 94–95) mukaan sahan alueella toimi laaja kapearaiteinen kenttärata. On mahdollista, että se yhdisti myös sahalaitoksen ja lastausraiteen. Radan ja maantien pohjoispuolella sijaitsi myös Fiskars oy:n vuodesta 1890 omistama Harparskogin tila, jonka tuottama maito, vilja ja rehu myytiin pääasiassa Hankoon

ja Lappohjaan (Jonasson ym. 1931: 1307). Todennäköisesti näistäkin kuljetuksista merkittävä osa on tapahtunut rautateitse.

Skogbyn sahayhteisö sijaitsi selvästi erillään rautatiestä; itse radan välittömässä ympäristössä on ollut vain vähän merkkejä asutuksesta (esim. kuva 53). Hieman laajemmassa katsannossa alue on kuitenkin kulttuurihistoriallisesti hyvin monikerroksinen. Teollisuushistoriaa tuoreempia kerroksia edustaa Hankoniemen kansallisesti merkittävä sotahistoria.

Hankoniemen kärjen ollessa vuokrattuna sotilastukikohdaksi Neuvostoliitolle vuosina 1940–1941, toimi Skogby Karjaalta tulevien matkustajajunien pääteasemana. Tuolloin liikennepaikalla oli myös henkilökuntaa ja ilmeisesti jonkinlainen liikennepaikkarakennus. Hankoniemen sotilastukikohdan aiheuttamaa uhkaa – mahdollista hyökkäystä Hangosta sisämaahan päin – torjumaan rakennettiin Hankoniemen poikki useita puolustusasemia; suurin piirtein historiallisten Skogbyn sahan ja Skogbyn masuunin väliselle linjalle rakentui myös linnoituslaitteista koostuva Harparskog-linja, jonka näkyvin piirre ovat graniittipaasista kootut panssariesteet.

Kuva 53. Skogbyn alkuperäinen seisakepaikka sijaitsi tasoristeyksen länsipuolella (Onni Lehtonen 21.7.1964 & Mikko Itälahti 29.4.2022 / SRM / Vr1: 10971).

Kuva 54. Skogbyn uusi, vielä käyttöön ottamaton seisake (Mikko Itälahti 29.4.2022).

Kuva 55. Skogbyn alikulkusiltatyömaa. Sillan oikealla puolella näkyvä tasoristeys vertailukohtana havainnollistaa hyvin eritaso- ja tasoristeysratkaisujen rakenteellista mittakaavaeroa (Mikko Itälahti 29.4.2022).

Ratasuunnitelman mukaisesti Skogby seisake -niminen tasoristeys päätettiin korvata alikulkusillalla, joka rakennettiin poistuvan tasoristeyksen länsipuolelle (kuvat 53 ja 55; Raaseporin tasoristeykset s.a.). Vastaavasti Skogbyhyn rakennettiin alikulkusiltatyömaan vuoksi uusi seisakelaituri hieman aiempaa idemmäs. Laiturin puukatos on samaa tyyppiä kuin monella muullakin länsiuusimaalaisella asemalla.

Vastaava katos oli myös entisellä paikalla sijainneen seisakkeen laiturilla. On varsin mahdollista, että katos on kunnostettuna siirretty uuteen paikkaan.

Vastikään, keväällä 2022, ilmestynyt Uudenmaan liiton selvitys Karjaa–Hanko-henkilöjunaliikenteen kehittämisiestä sähköistyksen myötä päätyi ehdottamaan Skogbyn seisakkeen lakkauttamista (Uudenmaan liitto 2022: 10). Skogbyn uusitun seisakkeen vasta odottaessa käyttöönottoaan ei synny aivan johdonmukaista vaikutelmaa liikenteen kehittämisestä. Tuleva sähköjunaliikenne kuitenkin mahdollistanee lyhyemmät pysäkkiajat kuin tähän mennessä käytetty Dm12-dieselkiskobussikalusto. Tosiasia kuitenkin toisaalta on, että Skogbyn seisake sijaitsee harvemmin asutussa ympäristössä kuin esimerkiksi 1980-luvulla lakkautetut Kaskimaan tai Trollbölen seisakkeet. Kävelyetäisyydellä – Skogbyn kylässä ja radan pohjoispuolella Harparskogissa – asuu 192 asukasta, ja viiden kilometrin säteellä noin 300 (ibid.: 8).

Skogbyn seisakkeen ympäristössä tehtyjen suurten muutostöiden taustalla on ollut tasoristeysturvallisuuden parantaminen. Skogbyn seisakkeen kohdalla ollut tasoristeys on korvattu alikulkusillalla ja uudelleen rakennetulla tieosuudella valtatie 25:tä Skogbyn kylään. Rakennustyöt ovat vielä kesken, mutta jo järjestelyjen mittakaavan puolesta ympäristössä on modernin tieliikennemaiseman leima (kuva 55). Muutokset sijoittuvat kokonaisuudessaan RKY-aluerajauksen puitteisiin (RKY: Skogbyn masuuni ja saha 2009). Miljöiden historiallisen ilmeen säilyttämisessä sen ohjausvaikutus ei vaikuta olevan kovin tehokas.

Skogbyn rataympäristön muutoksiin on sisältynyt myös uuden radanvarren huoltotieyhteyden rakentaminen Skogbyn ja Prediumin tasoristeysten välille. Sen mahduttaminen radanvarteen on edellyttänyt kajoamista Harparskog-linjaan kuuluvaan, kiinteänä muinaisjäännöksenä suojeltuun panssariesteeseen (Harparskog 2 eteläinen s.a.). Muutos mittaluokaltaan pieni ajatellen panssariestettä kokonaisuudessaan. Merkittävämpi se on rakenteen historiallisen funktion ja ympäristösidoksen näkökulmasta: korkealle rataluiskaan asti ulottuvan esteen tarkoitus on ollut estää ajoneuvojen kulku maastossa, mutta toisaalta strategisesti elintärkeänä yhteytenä rata on ollut säilytettävä ja jopa neuvostotukikohdan huolto rautateitse on ollut mahdollistettava. Huoltotien välttämättömyys toisaalta ilmentää maisemassa selvästi, ettei rautatiellä itsellään ole enää aiempaa liikenneteknisesti itsenäistä asemaa (kuva 56).

Kuva 56. Uusi radanvarren huoltotie Skogbyn seisakkeen ja Prediumin tasoristeysten välillä. Tielinjan kohdalta on purettu Harparskog-linjaan kuuluvaa, suojeltua panssariestettä, joka alun perin on ulottunut aivan ratapenkereeseen saakka (Mikko Itälahti 29.4.2022).

Uusi huoltotie leikkaa myös yksinkertaisen vahtituvan tontin kilometrillä 186. Aivan tielinjan kupeella on säilynyt tuvan kivijalka (kuva 57).

Kuva 57. Yksinkertaisen vahtituvan kivijalka kilometrillä 183 (Mikko Itälahti 29.4.2022).

Skogbyn suunnasta Lappohjaan saavuttaessa on ratapiha-alueen alkamista osoittavana maamerkkinä Lappohja satama -niminen tasoristeys. Kaksi raidetta ylittävä tasoristeys on tyyppinä jo harvinaistunut (kuva 58). Pääraiteen rinnalla tasoristeyksen ylittää vuonna 1986 avattu raide Lappohjan satamassa sijaitseville SSAB:n, alun perin Rautaruukin tehtaille. Tehdas on suljettu vuonna 2018 ja sivuraide vaikuttaa liikennöimättömältä. Lappohjan sataman tasoristeys on vastaisuudessakin säilymässä.

Kuva 58. Lappohja satama- tasoristeys. Etualalla Rautaruukin (SSAB:n) raide, taustalla itäisen suunnan tulo-opastin liikennepaikan rajalla (Mikko Itälahti 29.4.2022).

Lappohja (Lappvik, aluksi suomenkielisenä nimenä oli Lapinlahti) on radan alkuperäinen asemapaikka. Knut Nylanderin piirtämä IV-luokan asemarakennus valmistui 1871. Lappohjan asema sijoitettiin kohdalle, jossa Hankoniemi on kapeimmillaan. Aseman sijoittumiseen vaikutti etenkin syvä ja suojaisa luonnonsatama niemen etelärannalla, helposti navigoitavan väylän perukassa.

Asemalta johdettiin vuonna 1876 valtion rakentama raide Lappvikin satamaan. Sitä oli suunniteltu rakennettavaksi jo samaan aikaan pääraiteen kanssa, mutta työ jäi toteuttamatta rahoitusvaikeuksien vuoksi (SVR 1916: 3–4). Lappohjan satamaan ei rakennettu erillistä satamalaituria, koska vesi luonnonsatamassa on niin syvää että ”useimmat laivat voivat vaikeudetta laskea rantaan”. Yksityiset puutavarakauppiaat kuitenkin rakensivat omia laiturirakennelmiaan (ibid.). Satamaradan myötä Lappohjasta tuli tärkeä puutavaran vientisatama (Härö 1993: 140).

Rautatie vaikutti Lappohjankin lähiympäristön maatalouden kehityssuuntaan. Lappvikin keskiaikainen kylätontti sijaitsi Hankoniemen pohjoisrannalla. Fiskars oy:n omistukseen päätynyt Lappvikin tila (kartano) muodostui 1900-lvun alkupuolella alueen tärkeimmäksi maatilaksi. Lappohjan asemalta lähetettiin esimerkiksi 158 tonnia maitoa vuonna 1931 (Jonasson ym. 1931: 1312; SVT 1932: 80).

Kuva 59. Lappohjan alkuperäinen asemarakennus 1920-luvulla (SRM / SRMV1:1794).

Lappohjan kylä ja asema jäivät vuonna 1940 juuri Neuvostoliitolle vuokratun Hankoniemen tukikohta-alueen sisäpuolelle. Sotatoimet Hangon rintamalla alkoivat jatkosodan alussa 22.6.1941, saksalaisten pommittaessa Hangon tukikohtaa (Ervast 1985: 13, 15). Neuvostojoukot vetäytyivät Hangon tukikohdasta 2.12.1941. Tukikohdan tyhjennyttyä osoittautui, että neuvostojoukot olivat purkaneet Lappohjan satamaradan kiskot. Sitä ei enää rakennettu uudelleen. Tavallaan satamaradan korvaajaksi valmistui satamaan rakennetulle Rautaruukin tehtaalle johdettu raide vasta 1986 (kuva 58). Lappohjan satamaradan alkuperäinen linja on edelleen jäljellä maastossa osin selvästi erottuvine pölkkyineen (kuva 60).

Kuva 60. Lappohjan satamaradan pengertä pölkkyineen on yhä jäljellä maastossa (Mikko Itälahti 29.4.2022).

Myös Lappohjan alkuperäinen asemarakennus ja ilmeisesti pääosa muustakin rakennuskannasta tuhoutui Hankoniemen taistelujen yhteydessä. Nykyinen asemarakennus on valmistunut 1942 (Iltanen 2009/2011: 95). Pelkistetty, harjakattoinen asemarakennus on arkkitehtuuriltaan varsin vastaava kuin 1930-luvulla rakennettujen rataosien tyyppiasemat, jotka usein olivat Thure Hellströmin suunnittelemia. Toisaalta hyvin saman tyylisiä ovat myös esimerkiksi monet Laurila–Kelloselkä-rataosan asemat, joiden piirtäjänä on pidetty Jarl Ungernia. Selvä tyylillinen perusta on joka tapauksessa Hellströmin 1930-luvulla luoma tyyppirakennus.

Lappohjaan valmistui vuonna 1942 myös Ungernin 1935 piirtämä ulkokäymälä (Ungern 1935/1942). Sotaa edeltävien piirustusten käyttäminen jälleenrakennuskaudella selittää ajallisen jatkumon; pelkistetty funktionalismi ei ole vielä päässyt vallalle ja esimerkiksi tavaramakasiinin siroissa ikkunaruuduissa on edelleen nähtävissä klassismivivahdetta (kuvat 61 & 62).

Kuva 61. Lappohjassa on säilynyt 1900-luvun puolivälin maaseutuaseman miljöö. Rakennukset ovat yksityiskäytössä (Mikko Itälahti 29.4.2022).

Kuva 62. Lappohjan säilynyt kappaletavaramakasiini ja lastauslaituri täydentävät miljöön historiallisen kokonaisuuden (Mikko Itälahti 29.4.2022).

Nykyinen Lappohjan taajama on selvästi syntynyt rautatieaseman ympärille. Tenholan (Tenala) kuntaan kuuluneessa Lappohjassa oli 260 asukasta vuonna 1960 ja 560 vuonna 1970 (SVT 1976: 32). Asukasluku nousi lähinnä teollisuuden työpaikkojen – etenkin vuosina 1961–2012 toimineen Koverharin terästehtaan – myötä: vuonna 1980 Lappohjan taajamassa oli 726, ja vuonna 1990 jo 941 asukasta (SVT 1983: 32; SVT 1992: 32). Pudotus historiallisesta huipusta on ollut

2000-luvulla suhteellisesti raju: vuonna 2019 asukkaita oli jäljellä 467 (SYKE 2021a).

Lappohjan asemalla oli henkilökuntaa vuoteen 2000 saakka, jolloin rataosan kauko-ohjaus valmistui (Iltanen 2009/2011: 95). Samalla lakkasi lipunmyynti ja muukin palvelu (ibid.; kuva 64). Lappohja on edelleen henkilöjunien pysähdyspaikka, mutta palveluiltaan se on käytännössä seisake. Nykyinen matkustajalaituri sijaitsee asemarakennuksen lännen puolella. Sillä on vastaava, 1990-luvun tyyppirakennetta edustava puinen odotuskatos kuin esimerkiksi Dragsvikissa ja Skogbyssä.

Kuva 63. Lättähattu-kaluston poistumisen jälkeinen puuvaunukalusto edusti 1980-luvulla jo vuosikymmenten takaista matkustamista. Toisaalta henkilökuntaakin riitti yhä palvelemaan. Junanlähettäjä ja konduktööri avustavat pienen lapsen kanssa matkustavaa Lappohjassa vuonna 1984 (Mika Huttu / SRM / SRMV1:7999).

Lappohjan aseman yksityisomisteiset rakennukset on osoitettu tekeillä olevassa yleiskaavassa historiallisesti ja rakennushistoriallisesti arvokkaiksi, mutta niille ei ole esitetty virallista suojelua (Hangon kaupunki 2021: 30). Rakennukset sijaitsevat edelleen rata-alueella. Kulttuuriympäristön näkökulmasta myönteistä on, että kulku matkustajalaiturille on edelleen säilytetty asemalle johtavan historiallisen raitin (Asematie) kautta, asemarakennuksen editse. Asematien varressa on myös suurehko, kolmella sisäänkäynnillä varustettu työväen asuinrakennus, joka varsin selväpiirteisesti edustaa jälleenrakennuskauden tyyliä (kuva 64). Vastakkaisella puolella tietä on aseman rakennettuun kokonaisuuteen kuuluva hirsirakenteinen sauna.

Kuva 64. Työväen asuintalo Lappohjan asemalla (Mikko Itälahti 29.4.2022).

Lisäksi Lappohjassa on erilliseksi lohkotulla tontilla säilynyt asemapäällikön rakennus jugendvaikutteisine ikkunoineen (Härö 1993: 143; Hangon kaupunki 2021: 30). Asemapäällikön rakennus on siis todennäköisesti vanhin asema-alueen rakennuksista. Rakennusta ympäröi kuitenkin tiheä lehtipuusto, joka tekee havainnoinnin vaikeaksi.

Hangon tukikohta-ajan muistumat näkyvät yhä Lappohjassa radanvarren maisemassa. Itse rajalinja kulki Lappohjan nykyisen ratapiha-alueen poikki viistosti itäkaakko-länsiluode-suunnassa, arvioilta noin 700 metriä asemarakennuksen ja puolisen kilometriä nykyisen paloaseman itäpuolelta (Taloudellinen kartta 1941).

Paikalla on edelleen nähtävissä kivinen rajamerkki, jota suojaamaan on pystytetty ratakiskonpätkillä tuettu kehäaita; kyseessä voisi olla alkuperäinen neuvostojoukkojen pystyttämä rajapyykki. Kasvillisuuteen jo peittynyt pyykki on raivattu näkyviin keväällä 2022 (Nummelin 2022).

Tukikohdasta kertovia puolustusvarustuksia on kuitenkin radan varressa laajalla alueella Skogbystä aina Santalan tienoille saakka. Jo edellä mainittiin suomalaisten rakentama Harparskog-linja, mutta myös Neuvostoliiton puolelle jäi useita sisäkkäisiä puolustuslinjoja, jotka muodostuivat kivisistä panssariesteistä, kaivannoista ja juoksuhaudoista (kuva 65).

Kuva 65. Neuvostoliittolainen panssarieste Lappohjan asema-alueen länsipuolella (Mikko Itälahti 29.4.2022).

Merkittävä työnantaja Lappohjan seudulla oli vuosina 1961–2012 toiminut Koverharin terästehdas. Tehtaalle johdettiin noin kolme kilometriä pitkä teollisuusraide Lappohjan aseman länsipuolelta. Tehtaan tarpeisiin rakennetulle syväsatamalle on kuitenkin suunniteltu jatkokäyttöä. Venäjän-Ukrainan sodan johdosta asetettuihin talouspakotteisiin asti satamaan kuljetettiin Venäjältä kivihiilen transitokuljetuksia. (kuva 66).

Kuva 66. Koverharin terästehtaalle ja sen edelleen toimivaan satamaan 1961 valmistunut sivuraide kulkee poikki Hankoniemelle leimallisen, paahteisen kangasmaaston (Mikko Itälahti 29.4.2022).

Lappohjan alueen sotahistoriallisiin kohteisiin liittyy myös Neuvostoliiton rakentama tykistörata Tvärminneen, joka kuitenkin jäi kiskottamatta neuvostojoukkojen jätettyä tukikohdan joulukuussa 1941. Valmis ratapenger haarautuu pääraiteen linjasta vajaa kilometri Koverharin radan vaihteelta Hangon suuntaan (kuva 67).

Kuva 67. Tvärminneen johtava tykistörata jäi kiskottamatta (Mikko Itälahti 10.5.2022).

Muinaisjäänteinä suojeltuja puolustusvarustuksia on radan varren maastossa runsaasti Skogbystä aina Santalan tienoille asti. Kaikkien yksityiskohtaiseen käsittelyyn ei ole tässä yhteydessä mahdollisuuksia. Kuivan, mäntyvaltaisen kangasmaaston maisemalle leimallisia ovat erilaiset kaivannot kuten juoksuhaudat ja suuremmat estekaivannot sekä muurimaiset, pystyyn nostetuista paasista muodostetut panssariesteet.

Kuva 68. Krogarsin tasoristeys. Pinossa puretun sivuraiteen pölkkyjä (Mikko Itälahti 10.5.2022).

Krogarsin seisake kilometrillä 193+842 perustettiin 1949 (Iltanen 2009/2011: 86). Sen merkitystä kasvatti mm. makkarankuoria ja elintarvikkeiden suojakalvoja valmistavan Visko oy:n (nykyisin Viskoteepak oy) tuotantolaitoksen perustaminen sen tuntumaan vuonna 1952. Seisake palveli etenkin tehtaan työntekijöitä, ja oletettavasti tuolloin rakennettu sivuraide tehtaan kuljetuksia. Krogarsista tuli siis rataosalle tyypillinen seisakevaihde. Onni Lehtosen valokuva heinäkuulta 1964 tarjoaa väläyksen sodanjälkeisen, teollistuvan yhteiskunnan arkimaisemasta Hankoniemellä. Tehtaan kohdalla näyttää olleen kaksikin sivuraidetta (kuva 69).

Kuva 69. Krogarsin seisakepaikka (Onni Lehtonen 21.7.1964 ja Mikko Itälahti 10.5.2022 / SRM / Vr1:10973).

Matkustajapysähdykset Krogarsin seisakkeella päättyivät 1989. Liikennepaikka lakkautettiin 1996, joten tavaraliikenne todennäköisesti jatkui vielä 1990-luvun alussa (Vaunut 2022). Sivuraide on ilmeisesti purettu vasta melko hiljattain. Inventointipäivänä toukokuussa 2022 oli Krogarsin tasoristeyksen läheisyydessä yhä nähtävissä pino maasta nostettuja ratapölkkyjä poiskuljetusta odottamassa (kuva 68).

Muutoin visuaaliset muutokset miljöössä ovat 60 vuoden kuluessa melko vähäisiä. Tyypillinen ilmiö kuitenkin on, että tämäkin radanvarren teollisuuslaitos on eriytynyt rautatiestä. Entisen seisakelaiturin läheisyydessä, sen eräänlaisena nykypäivän vastineena, sijaitsee työntekijöiden pysäköintialue.

Sandön (Santala) laituri kilometrillä 196 lisättiin matkustaja-aikatauluun kesällä 1900 (Turisti 1900: 30). Paikalla oli ennestään jo pituusprofiiliin (1879) merkitty vahtitupa. Muutoin laituri sijaitsi varsin syrjäisessä paikassa. Sandbyn kylä Hankoniemen pohjoisrannalla jää noin kilometrin päähän rautatiestä. Sandbyn kylätontti on tunnettu keskiajan lopun lähteissä (Uudenmaan alueen kylät 1560-luvulla 2014). Kylän taloista muodostui 1600-luvulla Sandön kartano (Jutikkala & Nikander 1939: 63). Sen maille perustettiin 1909 kristillinen kansanopisto (alun perin raamattuopisto), jonka opiskelijat olivat Santalan aseman matkustajaliikenteen tärkeä käyttäjäryhmä. (Jonasson ym. 1931: 82; Iltanen 2009/2011: 95). Tie Santalan laiturilta valtatielle ja Sandbyn kylän suuntaan oli ilmeisesti jopa makadamoitu (Härö 1993: 143). Tästä ei ole enää nähtävissä merkkejä.

Santala sai oletettavasti perustamisen yhteydessä Bruno Granholmin piirtämän pienen liikennepaikan *platformskjul*-tyyppirakennuksen usean muun Hyvinkää–Hanko-osuuden liikennepaikan tapaan. Rakennus paloi Hankoniemen sotatoimien yhteydessä 1941. Seuraavana vuonna liikennepaikka muutettiin seisakkeeksi (Iltanen 2009/2011: 95). Liikennepaikkarakennuksesta ei havaittu maastossa kivijalkaa tai muita merkkejä.

Härön (ibid.) mukaan Santalan seisakkeella oli vielä inventointihetkellä (1980-luvun lopussa) jäljellä radanvartijan asuinrakennus kaksine ulkorakennuksineen – ilmeisesti asuttuna. Rakennus autioitui viimeistään 2000-luvun alussa. Se purettiin 2021 sähköistyshankkeen yhteydessä.

Santalan liikennepaikka oli jo lakkautettuna noin vuoden verran 1998–1999, mutta palautettiin kansanopiston opiskelijoiden matkustustarpeen vuoksi. Vuonna 1999 liikennepaikalle rakennettiin nykyinen, korkea laituri (Iltanen 2009/2011: 95). Metsän ympäröimä liikennepaikka on selvästi hiljaisin radan jäljellä olevista seisakkeista (Uudenmaan liitto 2022). Sellaisena se edustaa jo miltei kokonaan kadonnutta liikennepaikkatyyppiä, taajaman ulkopuolella sijaitsevaa pientä seisaketta, jollaisilla Lättähattu-liikenteen aikana usein pysähdyttiin vain tarvittaessa (kuva 70).

Kuva 70. Santalan seisakkeen paikka. Laituri on siirretty tasoristeyksen länsipuolelle. Nykyinen korkea laituri rakennettiin 1999 (Onni Lehtonen 21.7.1964 & Mikko Itälahti 10.5.2022 / SRM / Vr1: 10974).

Santalan länsipuolella radan ympäristö on jälleen mitä tyypillisintä Hankoniemen maastoa: kuivaa puolukka- ja kanervatyypin mäntykangasta. Poluilla, joilla maankamara on kulunut rikki, paljastuu usein hyvin upottava, löysä hietapatja. Radan varressa kuitenkin kulkee vanhoja, tiukkaan painuneita ajopolkuja. Varsinainen historiallinen pääkulkuväylä Täktomin ja Sandbyn keskiaikaisten kylien välillä on Kirkkotienä tunnettu maantie, joka ylittää radan tasoristeyksessä kilometrillä 199 (kuva 71).

Kuva 71. Kirkkotien tasoristeys etelästä (Mikko Itälahti 10.5.2022).

Kirkkotien tasoristeyksen yhteyteen syntyi rautatieliikennepaikka, kun Hankoniemen pohjoisrannalle, kuitenkin turvallisen välimatkan päähän kaupungista, perustettiin 1893 räjähdysainetehdas (Härö 1993: 139). Sijoituspaikan ratkaisivat osin hyvät kuljetusmahdollisuudet niin meritse kuin rautateitse (Iltanen 2009/2011: 96). Tehtaalta rakennetiin alun perin kapearaiteinen yhdysrata Hangon radan varteen. Paikalle avattiin vuonna 1914 Dynamiittiraide-niminen laituri (vuoteen 1920 asti nimi oli Finska Forcit Ab) (ibid.). Vuonna 1937 kapearaiteinen rata korvattiin

leveäraiteisella. Vuonna 1939 tasoristeyksen länsipuolelle avattiin myös henkilöliikennettä varten Dynamiittivaihde-niminen seisake (ibid.). Aikatauluun se tosin ilmestyi vasta 1945 (Suomen kulkuneuvot 1945: 20).

Kuva 72. Dynamiittivaihteen seisakelaituri sijaitsi Kirkkotien tasoristeyksen länsipuolella (Onni Lehtonen 21.7.1964 / SRM / Vr1: 10975).

Forcit Oy:n tehdasalue kuuluu nykyisin valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin (RKY: Oy Forcit Ab:n tehdasalue 2009). Dynamiittivaihteen liikennepaikka on edelleen olemassa, ja tällä hetkellä se palvelee sähköistystyömaan tukikohtana. Liikennepaikalla olleista rakennuksista ei kuitenkaan ole nähtävissä merkkejä. Forcit oy:n tehdasraiteen tasoristeys valtatiellä 25 on edelleen jäljellä ja sen varoituslaitteisto toiminnassa. Kiskojen ruostuneet selät viittaavat kuitenkin liikenteen päättymiseen (kuva 73).

Kuva 73. Kirkkotie kuvattuna Täktomin suuntaan. Vasemmalla tasoristeyksen itäpuolelta haarautuva Forcit Oy:n raide (Mikko Itälahti 10.5.2022).

Kuva 74. Näkymä Kirkkotien tasoristeyksen länsipuolelta itään. Hangon radan vasemmalla puolella on autioitunut kaksoisvahtituvan tontti. Dynamiittivaihde-seisakkeen odotuskoju sijaitsi kuvan oikean reunan ulkopuolella (Mikko Itälahti 10.5.2022).

Kirkkotien tasoristeyksen kaakkoispuolella on myös autioitunut kaksoisvahtituvan tontti. Rakennusryhmä on merkitty vielä vuoden 1953 peruskarttaan (Peruskartta-lehti 2011 08 1953). Paikalla oli inventointikäynnillä nähtävissä vielä maakellarin kuoppamainen jäänne, muttei selviä kivijalkoja. Historiallisen asutuspaikan tuntua

tuo kuitenkin vahtitupatontin puistomainen, järeä sekapuusto, joka luo maisemaan monimuotoisuutta (kuva 74).

Dynamiittivaihteen ympäristössä maisemassa vallitseva metsätyyppi poikkeaa muusta Hankoniemestä: kuivien mäntykankaiden sijaan alueella on odottamattomanakin piirteenä tuoreita sekametsiä ja korpivaltaisia soistumia. Hankoniemen länsiosan keskelle jääkin alava alue, jonka maaperä on hienojakoisuudessaan heikosti vettä läpäisevää (GTK maaperäkartta s.a.). Maanviljelylle suotuisammat olosuhteet todennäköisesti selittävätkin, että Dynamiittivaihteelta Hankoon päin radan maisemassa on nähtävissä muutamia toisen maailmansodan jälkeiselle ajalle ajoittuvia pientiloja tai niiden entisiä viljelyksiä. Tätä ajanjaksoa oletettavasti edustaa myös Kirkkotien tasoristeyksen kaakkoispuolelle jäävä ryhdikäs rakennuskokonaisuus (kuva 71). Muutama kilometri Kirkkotieltä Hankoon päin rataa ympäröivät Nykärr-nimisen tilan umpeutuvat pellot. Edelleen tästä länteen radan varteen sijoittui myös Stormossen-niminen pientila (Peruskarttalehti 2011 08 1953). Stormossenin alueella toimii nykyisin Hangon kaupungin jäteasema ja ratsastustalli.

Dynamiittivaihteen ja Stormossenin välillä haarautui Karjaa–Hanko-radasta kaakkoon myös venäläisten rakentama sotilasrata, joka oli käytössä 1940-1945. Vaihde sijaitsi kilometrillä 202+630, ja radan penger on uusimpien maastokarttojen perusteella edelleen olemassa (Nummelin 1991: 5, 13; MML maastotietokanta). Luultavasti myös sen haarautumispaikan lähellä ollut rumpu on yhä säilynyt (vrt. Nummelin 1991: 13). Tätä raidetta ei kuitenkaan ole inventoitu maastossa, kuten ei myöskään kilometriltä 205 haarautuvaa Tvärminneen ja Täktomiin asti ulottunutta tykistörataa.

Kilometrillä 203+903, Stormossenin kohdalta, haarautui sivuraide myös Hankoniemen pohjoisrannalle Koppnäsiin perustetulle nosturitehtaalle. Raide Koppnäs –nimiseltä vaihteelta avattiin 1969 (Nummelin 1991: 5). Kone oy:n (sittemmin Konecranes ja Levator) nosturitehtaan historia osoittaa jälleen ajankuvalle tyypillisen kaaren sodanjälkeisestä teollistumisesta jälkiteolliseen vaiheeseen. Tehtaan toiminta päättyi konkurssiin 2018 (Hangö tidningen 24.9.2018). Raidekuljetukset kuitenkin päättyivät jo aiemmin. Koppnäsin vaihde oli lakkautettu jo 2013 (Vaunut 2022). Nykyisin vaihde on poistettu ja raide purettu radan ja valtatien 25 väliltä. Tien pohjoispuolella raide jatkuu metsittyneenä useita kilometrejä (kuva 75).

Kuva 75. Koppnäsin metsittyvää raidetta valtatien 25 pohjoispuolella. Kiskoissa on nähtävissä leima "Krupp 1928". Radalla siis käytettiin kierrätettyä kiskoa (Mikko Itälahti 10.5.2022).

Koppnäsin vaihteen länsipuolella Stormossenilla on säilynyt myös vahtituparakennus ja pihasauna. Yksinkertainen vahtitupa on merkitty jo pituusprofiiliin (1879). Rakennuksen ulkoverhoilu kuitenkin edustaa sodanjälkeistä, modernistisen pelkistettyä tyyliä aina ikkunanpuitteita myöten (kuva 76). Rakennus kuitenkin lienee vanhempi ja ulkoasultaan modernisoitu. Kuten myös edellä käsitellyn Kilan vahtituvan tapauksessa, rakennus ajoittuu todennäköisesti myöhimmillään 1900-luvun alkuun, mihin viittaa etenkin luonnonkivisokkeli, kaarevin puuleikkauksin muotoillut räystästuolit, sekä "kruunumainen" laajentuma savupiipun yläosassa.

Keväällä 2022 jo pitkälle raunioitunut tupa on todennäköisesti autioitunut jo vuosikymmeniä sitten. Vesi- ja välikatot ovat romahtaneet, eikä sisätilojen tarkastelu turvallisesti ollut enää mahdollista. Läntisestä, lasittomasta ikkunasta sisään kurkistaessa voi nähdä keittiössä puuhellan, joka kaikesta päätellen oli käytössä viimeisen asukkaan poistumiseen saakka.

Kuva 76. Yksinkertainen vahtitupa Koppnäsin puretun vaihteen luona (Mikko Itälahti 10.5.2022).

Koppnäsin vaihteenpaikan länsipuolella rata nousee jälleen mäntykankaalle, jonka maaperä on jälleen Hankoniemelle tyypillistä hienoa hiekkaa. Merkkinä Hangon keskustaajamaan saapumisesta jää radan eteläpuolelle kappeli ja hautausmaa; liikenteen synnyttämän kaupungin komeaa kulttuurimaisemaa (kuva 77).

Kuva 77. Hautausmaa on merkkinä Hangon kaupunkialueelle (keskustaajamaan) saapumisesta (Mikko Itälahti 10.5.2022).

Radan varteen, varsinaisen kaava-alueen ulkopuolelle, alkoi syntyä teollisuutta jo 1880-luvulla. Ensimmäinen Hanko-Pohjoisen alueen teollisuuslaitos oli höyrysaha (Hangö Ångsåg) lähellä nykyistä Hanko-Pohjoisen liikennepaikkaa, mutta tehdasalue laajeni merkittävästi kohti itää 1900-luvun alkuvuosikymmeninä. Hanko-Pohjoisen teollisuuskorttelit on valittu Uudenmaan maakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen joukkoon (Uudenmaan liitto 2012).

Hanko-Pohjoisen teollisuuskorttelien alueelle idästä saavuttaessa on pääraiteen kummallakin puolella nähtävissä merkkejä sivuraiteista. Tästä suunnasta lukien ensimmäinen historiallisesti merkittävä teollisuuskiinteistö on Oy Elo Ab:n margariinitehdas radan pohjoispuolella. Hangolle historiallisesti tärkeän voinviennin imussa kaupunkiin perustettiin 1912 myös kaksi margariinitehdasta. Ne toimivat tuontiraaka-aineiden varassa; tuotanto kuljetettiin taas ilmeisesti pääosin rautateitse kotimaan markkinoille. Elon tehtaiden vanhimat osat ovat vuodelta 1913. Kuten kaikki Hanko-Pohjoisen historiallisen ytimen muodostavat rakennukset, sekin on rakennettu Tvärminnen kalkkihiekkatiilestä. Tehdas lopetti toimintansa Hangon evakuointiin vuonna 1940, eikä enää palannut alkuperäiseen käyttöön (Lehto 1989: 197–198). Elon tehtaan editse erkaantui kohti pohjoista raide, joka kuitenkin on ollut käytössä 1900-luvun loppupuolelle (kuva 78).

Kuva 78. Elon margariinitehtaan pistoraide (Mikko Itälahti 10.5.2021).

Kuva 79. Hangö Ångsnickeri ab:n rakennus radan eteläpuolella. Taustalla satamasta tuleva rekka ylittää Appelgrenintien tasoristeystä (Mikko Itälahti 10.5.2022).

Hangon keksitehtaan kohdalla, radan eteläpuolella sijaitsee Hangö Ångsnickeri ab:n tehdasrakennus (kuva 79). Tämä tontti on Hanko-Pohjoisen teollisuuden syntysija; ruotsalaissyntyinen Knut Börzell perusti paikalle höyrysahan ja puusepäntehtaan ilmeisesti 1883 (Lehto 1989: 195–196). Tehtaalle johti sivuraide, jonka vaihteesta tuli myös henkilöliikenteen pysähdyspaikka. Hangö Sågväxeln -niminen vaihde avattiin vuonna 1884. Liikennepaikka lisättiin aikatauluun 1900 ja sillä oli radan eteläpuolella sijainnut, Bruno Granholmin suunnittelema Platformskjul (Nummelin 1991: 5).

Alkuperäinen höyrysahan puurakenteinen rakennus paloi 1913. Uusi rakennus tehtiin Tvärminnen kalkkihiekkatiilestä, samasta palonkestävästä materiaalista kuin muutkin Hanko-Pohjoisen keskeiset teollisuusrakennukset. Uusi höyrykäyttöisen puusepäntehtaan rakennus valmistui 1914, ja tuotannon tehostamiseksi laitos oli kytketty tehokkaasti rautatielogistiikkaan: raaka-aine voitiin syöttää suoraan rautatievaunuista tehtaan itäpäässä (Lehto 1989: 196). Ilmeisesti tähän liittyvän nosturijärjestelmän siltarakenteita on edelleen nähtävissä. Tehdas muutettiin 1920-luvulla Hangon laatikkotehtaaksi (ibid.).

Lehdon (ibid.) tekemän inventoinnin ajankohdalla tehdasrakennus oli tyhjillään. Sen tontilla on yhä nähtävissä tehdasratapihaa, ja pääraiteen rinnalla kulkeva tehdasraide on yhä jäljellä jo vankasti metsittyneenä. Huhtikuisena inventointipäivänä sen penkereellä vallitsi paahteisen metsänreunan tuntu. Vaihdeyhteys purettiin ilmeisesti vuonna 1990 (Iltanen 2009/2011: 96).

Hanko-Pohjoisen teollisuusrakennuksista näyttävin maamerkki junamatkustajalle ovat Hangon keksitehtaan rakennukset Hanko-Pohjoisen seisakkeen ja Appelgrenintien tasoristeyksen itäpuolella. Vuonna 1911 perustettu keksitehdas on toiminut vuodesta 1916 Hanko-Pohjoisessa Tvärminnen tiilestä tehdyissä rakennuksissa.

(Lehto 1989: 199). Hiljattain restauroidussa ja suojellussa päärakennuksessa toimii Hangon kaupungin tekninen virasto ja varikko (kuva 80). Keksitehtaan tontillekin haarautui oma sivuraide hieman päärakennuksen koillispuolella.

Kuva 80. Radan varressa on näyttävänä maamerkkinä säilynyt Hangon keksin päärakennus (Mikko Itälahti 10.5.2022).

Hanko-Pohjoisen entiset ratapohjat muistuttavat alueen teollisuuden ja viime kädessä koko Hangon syntyhistoriasta. Raideliikenteen päätyminen näyttää jossain määrin mahdollistaneen näiden paahdeympäristöjen ekologisen monimuotoistumisen keskellä kaupunkiakin. Hoitamattomina näitä ruderaattialueita vaivaa kuitenkin roskaantuminen.

Hangon historiallinen sisätulontie – Appelgrenintie – ylittää radan vartioidussa tasoristeyksessä, joka sijaitsee tiiviisti keskellä historiallista miljöötä. Sen ja rautatien risteys on kaupunkimaisemassa selvä solmukohta. Heti tasoristeyksen länsipuolella on Hanko-Pohjoisen seisake. Sen itä- ja pohjoispuolelle jäävät historialliset Hanko-Pohjoisen teollisuuskorttelit, radan ja Appelgrenintien eteläpuolelle taas itäisen kylpyläpuiston eheänä säilynyt huvila-alue, jonka ensimmäiset palstat myytiin 1880-luvulla. Alue on ehkä merkittävin varhaisen huvilakulttuurin edustaja Suomessa Turun Ruissalon ohella (Härö 1993: 99). Appelgrenintien tasoristeyksen erityinen miljööarvo puolestaan liittyy rautatien pienimuotoisen sopusuhtaiseen ryhmitykseen muiden ympäristön rakennettujen historiallisten elementtien kanssa (kuva 81).

Kuva 81. Appelgrenintie on Hangon historiallinen sisääntulotie (Senaatin kartta 1871–1907). Oikealla Hanko-Pohjoisen seisakelaituri (Mikko Itälahti 11.5.2022).

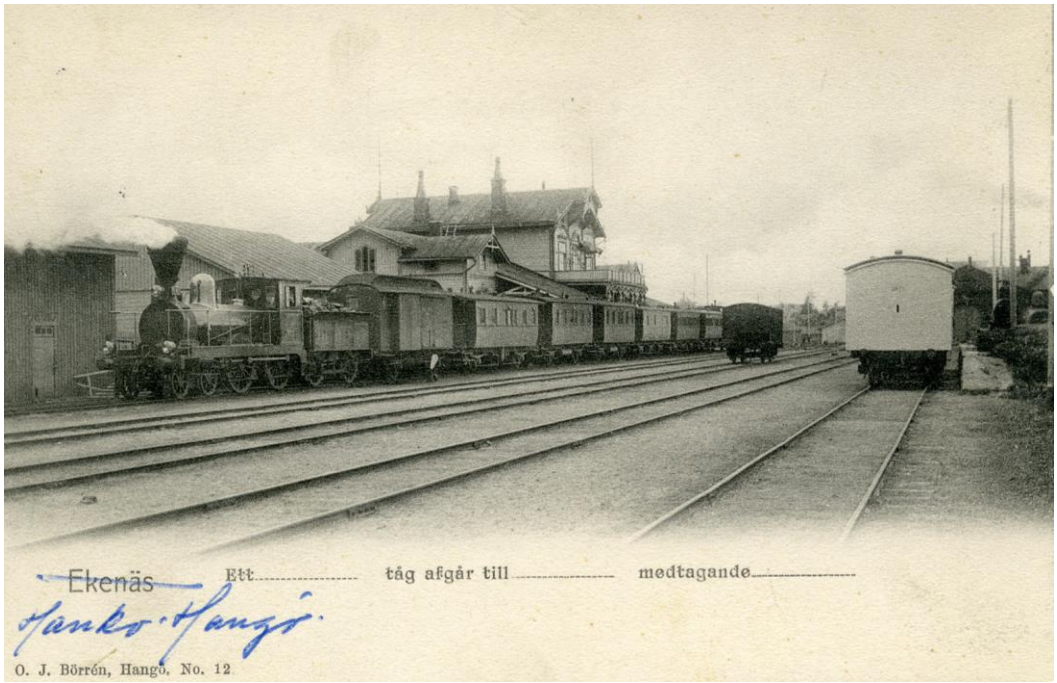
Vuonna 1920 Sahan vaihteen liikennepaikan korvasi nykyinen Hanko-Pohjoinen / Hangö Norra -niminen liikennepaikka. Ensimmäiset 11 vuotta liikennepaikka tosin oli nimeltään Hangon vaihde / Hangö Växeln (Nummelin 1991: 5; Iltanen 2009/2011: 96). Perustamisen yhteydessä liikennepaikalle rakennettiin Thure Hellströmin suunnittelema pysäkkirakennus. Liikennepaikan miehitys lakkautettiin alun perin jo 1953, mutta se oli myöhemmin käytössä Appelgrenintien tasoristeyksen vartijan toimipaikkana. Hanko-Pohjoiseen on rakennettu korkea matkustajalaituri ilmeisesti radan perusparannuksen yhteydessä 1990-luvun lopulla. Thure Hellströmin suunnittelema liikennepaikkarakennus siirtyi Senaatti-kiinteistöille 2007. Tyhjilleen jäänyt rakennus purettiin 2010-luvun alussa (kuva 82).

Kuva 82. Hanko-Pohjoisen liikennepaikka (Onni Lehtonen / VR 21.7.1964 ja Mikko Itälahti 11.5.2022 / SRM / Vr1: 10977).

Hankoniemen tukikohta-aikana Hanko-Pohjoisesta haarautui neuvostoliittolaisten rakentama tykkirata Tvärminneen. Raide oli suomalaisten käytössä jatkosodan loppuun, jolloin se purettiin.

Vuodesta 2007 Hanko-Pohjoinen on ollut osa Hangon liikennepaikkaa; käytännössä se sijaitsee Hangon ratapihan itäpäässä. Hangon alkuperäinen asemarakennus sijaitsi radan eteläpuolella, jonkin matkaa nykyiseltä asemalta Länsisatamaan päin. Palatsimaisen komea II luokan asemarakennus oli muitakin satama-alueen rakennuksia suunnitelleen ruotsalaisarkkitehti Svante Degenaerin käsialaa. Vastapäätä, radan pohjoispuolella oli yksityisrautatien alkuperäinen veturitalli ja konepaja (kuva 83).

Alkuperäinen asema ja makasiini tuhoutuivat jatkosodassa. Maisemassa sen paikkaa osoittavat yhä alkuperäisen aseman itäpuolelle 1890-luvulla rakennettu kauppatori, alkuperäiseltä nimeltään Rautatientori, sekä yhä säilynyt aseman puisto (Lehto 1989: 203M; Iltanen 2009/2011: 97).



Kuva 83. Hangon alkuperäistä asemamiljöötä postikortissa noin vuodelta 1910. Hyvinkään suuntaan lähtöä tekevän junan taustalla asemarakennus, radan vastakkaisella puolella näkyy hieman veturitalleja (O.J. Börren / SRM / SRMV1:249).

Hangon nykyisen, myöhäisfunkista edustavan aseman suunnitteli rautatiehallituksen arkkitehti Jarl Ungern vuosina 1949–50, ja se valmistui 1952. Funkistyylille erityisen leimallinen piirre on pyöreäpäätyinen ravintolasiipi (Lehto 1989: 206; Härö 1993: 129; kuva 84). Lipunmyynti Hangon asemalla suljettiin 2008. Nykyisin yksityisomistukseen myyty asemarakennus on suojeltu ja RKY-Kohde (RKY: Hangon rautatieasema 2009; Iltanen 2009/2011: 99).

Inventointihetkellä asemarakennuksessa oli käynnissä peruskorjaus- ja muutostyöt. Uusi omistaja on muuttamassa rakennuksen majoitus-, kahvila-, juhla- ja näyttelytilakäyttöön (Chyde 2022). On myönteistä, että asemarakennus on säilymässä osin yleisölle avoimena. Tämä itse asiassa Suomessa jo poikkeuksellinen ilmiö määrittää laajemminkin Karjaa–Hanko-radan asemia; onhan avoimia yleisötiloja Hangon lisäksi Tammisaaren ja Karjaan asemarakennuksissa.

Kuva 84. Hangon uusi asemarakennus kaupungin puolelta, ilmeisesti vasta valmistuttuaan 1952. Pyöreäpäätyinen siipiosa suunniteltiin alun perin ravintolaksi (Kuvaaja tuntematon / SRM / SRMV 1:246).

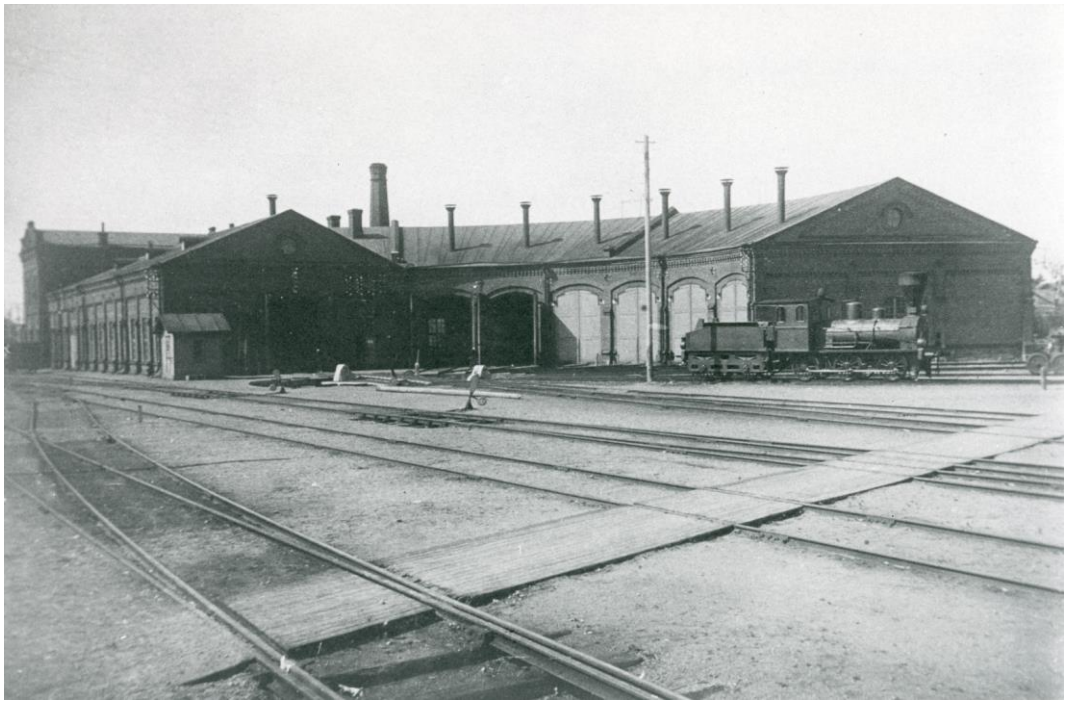
Kuva 85. Hangon asemarakennus ja ratapiha elokuussa 1977. Henkilöliikenteen peruskalustona ovat vielä Lättähattu-dieselkiskobussit. Ratapihan ylittänyt Kadermonkadun tasoristeys erottuu kuvan yläosassa (Heikki Pajunen 20.8.1977 / SRM / SRMV1: 7733).

Hangon pääratapiha sai hahmonsa 1940-luvun lopulla (Nummelin 1991: 10). Oletettavasti 1970-luvun valokuvissa näkyvä raiteisto on suurelta osin tätä perua (esim. kuva 85). Ratapiha-alue on ollut 2010-luvulla voimakkaan muokkauksen

kohteena. Syynä kunnostustöihin on ollut etenkin turvalaitejärjestelmän uusiminen sekä ratapihan keskellä olleen tasoristeyksen korvaaminen alikululla vuodesta 2018 alkaen. Myös vuonna 1958 valmistunut ylikulkusilta on korvattu uudella ja radan päällysrakenne on uusittu henkilöaseman ja Hanko-Pohjoisen välillä. Uusi ratapihan tasoristeyksen korvannut alikulku on sovitettu erityisen taidokkaasti kaupunkiympäristöön, mutta samalla ratapihan laajoissa muutostöissä on menetetty jotain rautatieympäristön historiallisesta leimasta. Esimerkiksi vielä vuonna 2014 kohti Länsisatamaa haarautuva raiteiston ilme oli perinteikkään maanläheinen ruskeine puupölkkyineen, ja ratapihan laidoilla kukkivat keltaisena ukonpalkokasvustot (kuva 86).

Kuva 86. Näkymä Hangon ratapihan ylittäneeltä Kadermonkadun tasoristeykseltä kohti Hanko-Pohjoista kesäkuussa 2014 (Mikko Itälahti).

Vuoden 1873 alkuperäinen ratalinja jatkui, kuten nykyinenkin Länsisataman raiteisto, ohi alkuperäisen aseman ja varikon, kaartaen loivasti etelään aina Kuningattarenvuoren alle rakennetulle kivilaiturille. Kuten jo Karjaan varikon yhteydessä todettiin, itse veturitalli- ja konepajarakennuksen räjäyttivät venäläiset ensimmäisen maailmansodan alla 1914 (kuva 87). Suuria osia alkuperäisestä rautatiealueesta on sittemmin jäänyt satama-alueiden sisään ja alle (Härö 1993: 98).



Kuva 87. Hankoniemen veturitalli- ja konepajarakennus 1900-luvun alussa (Kuvaaja tuntematon / SRM / SRMV1:7631).

Ennen teollista aikaa Hangon satama sijaitsi Hankoniemen pohjoisrannalla. Tämä suojaisa luonnonsatama on mainittu jo tanskalaisen J. Langebekin reittiselostuksessa Tallinnaan vuodelta 1270 (Wesen 1911: 3). Satamapaikka kallioiden lomassa on kuvattuna myös Olaus Magnuksen kuuluisaan Pohjoisten kansojen historia – teokseen liittyvässä kartassa vuodelta 1555 (ibid. 4). Rautatiehankkeen yhteydessä alkunsa saanut talvisatama kuitenkin rakennetiin Hankoniemen etelärannalle. Länsituulilta satamaa suojaa Tulliniemi, mutta etelän puolella vastassa on avomeri, jonka voimaa vastaan laituri varustettiin graniittisella aallonmurtaja-reunamuurilla. Satamalaiturin vanhin rakennusvaihe oli rautatieyhtiön rakennuttama, mikä alleviivaa sataman ja rautatien perustavaa yhteyttä.

Alun perin Hangon ”rautatiesatama” oli siis nimenoman Kuningattarenvuoren alla sijaitseva kivilaituri. Satamalaiturin ja graniittisen aallonmurtajan pituus oli ensi vaiheessa 138 metriä ja sillä oli kolme rinnakkaista raidetta, tullikamari ja makasiineja (Pituusprofiili 1879; Nummelin 1991: 9; Lehto 1989: 207). Laiturin seuraavat pidennysvaiheet valmistuivat edelleen vuosina 1889–1891, 1892–1894 ja 1903–1909. Viimeisessä vaiheessa sataman edustalla ollut Högholmen liitettiin pengertäytön osaksi. Samoista lohkokivistä kuin laiturikin rakennettiin Högholmenille myös kansallisromanttista jugendia edustava voimakasiini, joka valmistui 1907–1908 (Lehto 1989: 207, 209–210; Härö 1993: 110). Voimakasiinin kupeella on myös erikoisuutena säilynyt sataman reunamuuriin integroitu käymälärakennus. Voimakasiinin itäpuolelle rakennettiin Satamakonttori 1918–1923 (Lehto 1989: 211). Högholmenin satamaraiteisto muodosti varsin laajan ratapihan, ja enimmillään siellä oli yhdeksän rinnakkaista raidetta (Nummelin 1991: 9; kuva 88).

Kuva 88. Högholmenin satamaraiteistoa 1964. Högholmen yhdistettiin mantereeseen 1909. Etualan satamakonttori valmistui 1923. Sen taakse jää näkymättömiin voimakasiini (Onni Lehtonen / VR 21.7.1964 / SRM / Vr1: 10979).

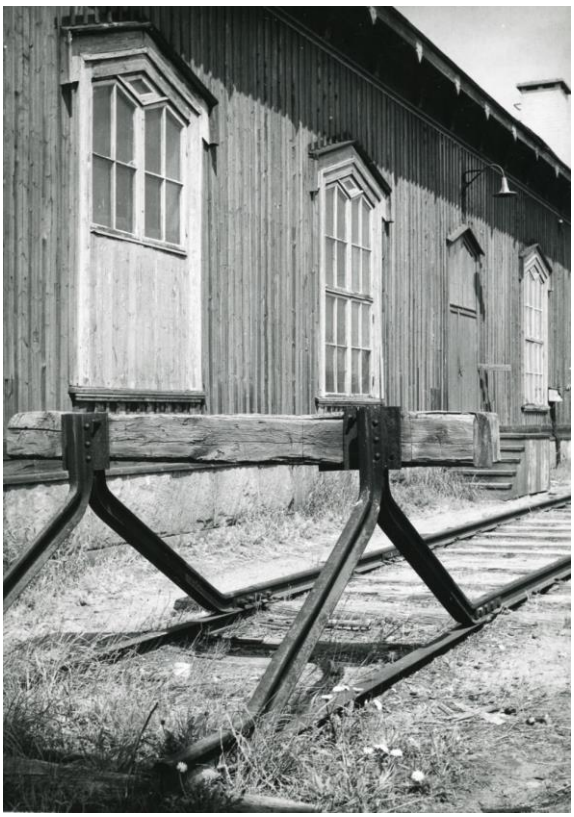
Kuva 89. Näkymä Kuningattarenvuorelta kohti Högholmenia kesäkuussa 2014 (Mikko Itälahti).

Sataman ja sen rautatieympäristön viimeaikainen muutos on hyvin nähtävissä Högholmenin maisemassa (kuva 89). Högholmenin satamalaituri on muutettu ro-ro- eli rekkalauttaliikenteen käyttöön, ja raiteisto on purettu ilmeisesti 1990-luvulla. Satamaympäristö on nykyisin myöskin tiukasti ulkopuolisilta suljettu. Ilmeisesti juuri tästä syystä myös graniittinen satamamuuri on menettänyt alkuperäisen merkityksensä suojana merta vastaan; Högholmenin kärjessä oleva Voimakasiini on avattu yleisölle ravintolatilana, mutta kulku sinne on jouduttu järjestämään rakentamalla uusi tieyhteys aallonmurtajan meren puolelle. Alkuperäisen rautatieyhtiön rakentaman aallonmurtajan pielessä on edelleen pidentämisestä kertovat vuosiluvut 1873, 1892, 1909.

Kuningattarenvuoren kalliolla on myös ilmeisesti säilynyt kaksi rautateiden asuinrakennusta 1900-luvun alusta ja 1930-luvulta (ibid.). Kuningattarenvuoren kupeella toimi 1900-luvun alkupuolella eräs Hangon merkittävimmistä teollisuuslaitoksista: Oy Granit Ab:n kivenhakkaamo, joka tuotti katukiviä ja rakennusaineista, toimittaen muun muassa Tammisaaren 1910–1912 uusittujen Pohjanlahden siltojen kiviarkkujen materiaalin (Härö 1993: 99).

Hangon konepajaan kuulunut satulakattoinen, koristeellisilla ruutuikkunoilla varustettu vaunujen korjaus- ja maalaushalli valmistui 1892 ja paja ahjoineen 1896 (Härö 1993: 112; Lehto 1989: 203). Nämä rakennukset ovat säilyneet suojeltuina. Niiden rautatieidentiteetti on kuitenkin kärsinyt ympäristön muututtua rajusti (kuvat 90 ja 91).

Kuva 90. Hangon Länsisataman raiteistoa ratapihan ylikulkusillalta kesällä 1977. Alkuperäinen asema sijaitsi kuvan vasemman reunan kohdalla. Taustalla näkyy konepajaan kuulunut vaunumaalaushalli ja pajarakennus; niiden oikealta puolelta raiteisto jatkui Nuottasaareen, jonne satama laajeni 1924–1929 (Heikki Pajunen 20.8.1977 / SRMV1: 7736).



Kuva 91. Vaunujen maalaushallin miljöötä 20.8.1977 (Heikki Pajunen / SRM / SRMV1:7575).

Alkuperäisten konepajarakennusten sivuitse satamaraiteisto jatkui Nuottasaareen (Notholm), joka liitettiin 1924–1929 täyttömaalla mantereeseen (Lehto 1989: 211). Ympäristö kuitenkin säilyi edelleen rautatieympäristönä, ja vaunukorjaushalli on toiminut tilapäisesti veturitallinakin. Sen liepeillä on valokuvien perusteella säilytetty rautatiekalustoa vielä 1970-luvullakin. Ilmeisesti 1990-luvun alkuun mennessä raiteisto on kuitenkin purettu ja näitä konepajan rakennuksia ympäröi nykyisin ro-ro-liikenteen tarpeisiin rakennettu asfaltoitu satamakenttä (Historialliset ortoilmakuvat 1996; 2018).

Rautatie- ja meriliikenteen tunnistettavilla ja tunnusomaisilla ympäristöillä on suuri identiteettimerkitys Hangolle, jonka historia on paljolti liikennehistoriaa (mm. Härö 1993: 98, 110). Tästä syystä sataman ja myös rautatieympäristön arvoihin on kohdistunut viime vuosikymmeninä huomattavaa kulttuuriympäristömotivoitua mielenkiintoa, mistä merkittävä osoitus on Länsisataman RKY-status.

Vaikka sataman kulttuuriympäristön hoidon ja suojelun tarve on tunnustettu (mm. Härö 1993: 98), ovat logistiset tarpeet kuitenkin saaneet varsin esteettä sanella sataman kehittämisen päälinjat ja niiden lopputulemana syntyvän ilmeen. Viime vuosikymmeninä tuotettu inventointi- ja dokumentointiaineisto osoittaa suuren muutoksen etenkin 1970-luvun jälkeen (vrt. kuvat 90 & 91).

Vielä 1970-luvulla sataman ja rautatien yhdessä luoma maisema näyttää edelleen ilmentäneen näiden liikennemuotojen alkuperäistä yhteyttä, jolloin maisemasta oli luettavissa tiettyä ”tarkoituksenmukaisuutta” (mm. kuvat 90 ja 91). Toisaalta tuon ajan aineistot osoittavat myös, että jo vanhahtavan oloinen, osin heinävaltaisen ruderaattikasvillisuuden hallitsema rautatiealue oli jo jäämässä syrjään alkuperäisestä tehtävästään.

Sataman maankäyttöä kenties keskeisimmin määrittävä muutosajuri on ollut maalogistiikan painopisteen siirtyminen raiteilta kumipyörille. Liittyvä ilmiö toki on myös pyrkimys kerrallaan käsiteltävien tavarayksiköiden suurentamiseen, mikä on johtanut entistä suurempien laivojen, kontti- ja perävaunukuljetusten sekä rautatieliikenteessä kokojunakuljetusten käyttöönottoon. 1980-luvun alussa Hangon laajaa satamaraiteistoa on käytetty jo selvästi toissijaisiin tarkoituksiin, kuten käytöstä poistettujen henkilövaunujen seisottamiseen.

Hangon satamalla on muutoksista huolimatta keskeinen merkitys Hangon kaupunkimaiseman, paikkaidentiteetin ja tietysti työllisyyden kannalta. Hangon keskustaajaman tilastoitu korkein asukasmäärä saatiin vuoden 1990 väestölaskennassa, jolloin taajaman asukasluku oli 9 822 (SVT 1992: 32). Sittemmin asukasmäärä on laskenut jo pienemmäksi kuin se oli vuoden 1960 väestölaskennassa; vuoden 2019 väkiluku oli 7 329 (SVT 1965; SYKE 2021a)

Tällä hetkellä sataman rautatieliikenne on yksinomaan kokojunakuljetuksina tapahtuvaa paperin ja teräksen vientiä. Kaikki kulutustavaroiden tuonti, myös rautateille periaatteessa hyvin sopivin konttiyksiköin, tapahtuu kumipyörillä (kuva 92).

Kuva 92. Länsisatama hallitsee Hangon merellistä maisemaa. Alkuperäiset rautatiealueet ovat pääosin jääneet sataman laajennusten alle. Rautateitse ei Hangon kautta kulje sisämaahan enää mitään tuontitavaraa. Konttiliikennekin kulkee kumipyörillä (Mikko Itälahti 10.5.2022).

Satamalahden pohjoispuolella on Hangon kappaletavara-asema ja ratapiha (kuva 93). Tavara-aseman ratapiha näkyy nykyisellä paikallaan jo vuoden 1909 asemakaavassa (Lehto 1989: 215). Nykyinen tavara-aseman rakennus erottuu jo vuoden 1949 ilmakuvassa. Se lienee valmistunut korkeintaan muutamaa vuotta aiemmin, sillä rakennuksen tyyli edustaa selkeästi sodanjälkeistä modernismia (Historialliset ortoilmakuvat 1949). Mielenkiintoisesti Hangon myöhemmin valmistuneen henkilöaseman funkistyyli oikeastaan edustaa historiallisesti varhaisempaa ajanjaksoa. Oletettavasti myös kappaletavara-aseman suunnittelija oli Jarl Ungern (kuva 92). Kappaletavaraliikenne Hankoon lienee päättynyt 1990-luvulla. Aseman pohjoispäässä sijaitsee laiturialue, jota suojaava puukatos vaurioitui tulipalossa 2011 (TS 22.4.2011). Katos on sittemmin purettu.

Kuva 93. Hangon kappaletavara-asema (Mikko Itälahti 10.5.2022).

Tavara-aseman länsipuolella Hangon rata jatkuu edelleen Hankoniemen uloimmaiseen kärkeen, Tulliniemeen. Hangon vapaasatama oy rakennutti Tulliniemen radan vuonna 1921 (Nummelin 1991: 9; kuva 94). Hauensuolen niemekkeiden väliseen lahteen rakennettiin tuolloin Hangon uusi Ulkosatama, jonka kautta tuotiin mm. hiiltä (ibid.).

Kuva 94. Tulliniemen rata alueineen halkoo puistomaisena elementtinä yhtenäistä 1900-luvun puolivälin pientaloaluetta. Raiteen päällysrakenne on uusittu ilmeisesti Hangon radan muiden linjaosuuksien kanssa 1990-luvun lopulla (Mikko Itälahti 23.4.2022).

Tulliniemessä, lähellä ulkosatamaa, oli jo 1940-luvun lopussa oma lajitteluratapiha (Historialliset ortoilmakuvat 1949). Jatkosodan aikana Natsi-Saksan asevoimat rakensi Tulliniemeen massiivisen kasarmialueen kauttakulkuleiriksi. Kasarmeja oli jopa sata, ja siellä toimi myös sotavankileiri (Yle 2016). Tulliniemen radalta johti leirille pistoraide, joka haarautui Tulliniemen ratapihan pohjoispuolelta. Raide näkyy 1950-luvun alun maastokartassa. Tuolloin Tuliniemen parakeilla toimi ”työsiirtola” (Peruskarttalehti 2011 05 1953). Raiteen varrella oli useita varastoja 1940-luvun lopussa, ilmeisesti Metsäkeskus oy:n puutavaravarastoja (Historialliset ortoilmakuvat 1949; Nummelin 1991: 8). Tulliniemen alueelle perustettiin 1960 vapaasatama, joka keskittyi etenkin autojen tuontiin ja varastopalveluihin. Ilmeisesti alun perin Tulliniemen parakeille johtanut raiteisto palveli sittemmin Vapaasatamaa. Tämä raidehaara on purettu vuosien 2002 ja 2008 välissä, ja alueella varastoidaan nykyisin tuontiautoja. (Historialliset ortoilmakuvat 2002; 2008). Vapaasataman aidan länsipuolella on yhä jäljellä Tulliniemen kasarmien raunioituneita rakennuksia ja niiden kivijalkoja. Alueella suoritettiin arkeologisia kaivauksia ainakin kesällä 2016 (Yle 2016).

Tulliniemen pohjoisosaan rakennettiin myös suuri varastoalue ilmeisesti Vapaasataman käyttöön, jonne haarautui monihaarainen raiteisto kilometrillä 209+084 sijaitsevalta linjavaihteelta (kuva 97).

Tulliniemen raide jatkuu edelleen Ulkosatamaan aina kilometrille 211+028 (Nummelin 1991: 8). Liikennehistoriallisesti merkittävä vaihe Hangossa alkoi 1975, kun Ulkosataman alueelle valmistui Railship-varustamon junalauttasatama (Nummelin 1991: 9–10). Junalauttayhteys Hangosta Saksan Travemündeen – Naantalista ja Turusta Tukholmaan kulkevien junalauttalinjojen ohella – edusti konkreettista pyrkimystä murtaa Suomen rautatieverkon maantieteellistä eristyneisyyttä suhteessa muun läntisen Euroopan rataverkkoon ja yhdistää ne logistisesti (kuvat 95 ja 96). Raideleveysero ratkaistiin vaunustoilla, jossa oli raideleveydeltään muutettavat pyöräkerrat. Hangon junalauttaliikenteen terminaali lakkautettiin 1998 ja liikenne siirrettiin Turun Pansioon, jonne Suomen junalauttaliikenne ylipäätään keskitettiin (Iltanen 2009/2011: 99). Sittemmin VR lopetti kaiken junalauttaliikenteen Suomesta ulkomaille osana tavaraliikenteen verkoston yleistä pelkistämistä.

Kuvat 95 ja 96. Junalautta Railship I valmistautumassa 19. helmikuuta 1975 ensimmäiselle vuorolleen Hangon Ulkosatamasta Travemündeen (Onni Lehtonen / VR / SRM).

Ulkosataman kautta ei kuitenkaan enää kulje säännöllisesti mitään rautatiekuljetuksia. Raiteen kiskonselät kuitenkin kiiltävät, mikä kertoo kohtalaisen säännöllisestä liikennöinnistä. Ilmeisesti kyse on esimerkiksi säilytyksessä olevien tavaravaunustojen siirroista. Kaikilla Tulliniemen radan sivuraiteistoilla liikenne on päättynyt (kuva 97).

Kuva 97. Vapaasataman varastoalueen raide erkaantui Ulkosataman radasta kilometrillä 209+084 (Mikko Itälahti 10.5.2022).

4 Yhteenveto teemoittain

4.1 Tasoristeykset ja seisakkeet

Tasoristeyksiä ei ole arvotettu tässä inventoinnissa omina kohteinaan, mutta moni käytössä oleva tai hiljattain poistettu tasoristeys on käsitelty osana liikennepaikkakohteita (Raasepori, Dragsvik, Skogby, Santala, Kirkkotie/Dynamiittivaihde, Hanko-Pohjoinen). Tarkastellulle rataosuudella historialliselta merkitykseltään selvästi huomattavimmat tasoristeykset ovat Leksvallintien tasoristeys Tammisaaren ja Skogbyn välillä ja Appelgrenintien tasoristeys Hangon kaupunkialueella. Myös Kirkkotien tasoristeys on historiallisen tieyhteyden kannalta keskeinen. Taajamakuvassa tärkeä on myös Lappohjan sataman tasoristeys. Kaksi viimemainittua tasoristeystä ovat säilymässä. Leksvallintien tasoristeyksen poistaminen sisältyy ratasuunnitelmaan. Myös Appelgrenintien tasoristeyksen korvaamiseksi on olemassa suunnitelmia.

Esimerkkeinä nykyhetkelle tyypillisestä miljööpiirteestä on inventoinnissa myös huomioitu kohdekorttitasolla tasoristeyksiä korvaavat eritasoristeykset Dragsvikissä ja Skogbyssä, osana mainittuja seisakekohteita. Näille eritasoristeyksille ominaista on perinteistä tasoristeystä huomattavasti suurempi rakenteellinen mittakaava, ja siten niiden kautta rautatieympäristöön hiipivä modernin tieliikennemaiseman leima.

Seisakkeet edustivat liikennepaikkaverkoston viimeistä laajentumisvaihetta, ja ne perustettiin yleensä tasoristeysten yhteyteen. 1970–1980 luvuilla lakkautettiin Kaskimaa/Svedja, Raasepori, Kisa/Leksvall, Krogars ja Dynamiittivaihde/Dynamitväxeln. Karjaa–Hanko-radan erityispiirre on kuitenkin ollut elinvoimaisena säilynyt paikallisliikenne, ja muutoin seisakkeet ovat säilyneet. Liikennepaikoilla on nykyisin 1990-luvulla rakennetut korkeat laiturit ja lähiliikenneasemia muistuttava, pelkistetyn tarkoituksenmukainen ilme. Varsinaiset historialliset rakennetun miljöön elementit ovat olleet alun perinkin hyvin hienovaraisia ja ne ovat pitkälti kadonneet.

Lisäksi kulttuuriympäristön kannalta merkitystä on monilla pienempienkin kyläteiden tasoristeyksillä, jotka useimmiten ovat vartioimattomia. Maisemaelementteinä tasoristeykset ovat monesti eräänlaisia kulttuurimaiseman solmukohtia ja merkittävä osa rautatiemaiseman historiallista olemusta. Vaikka tasoristeyksiin, etenkin vartioimattomiin, sisältyvät turvallisuusriskit ovat vastaansanomattomia, luonnehtii tasoristeyksiä kulttuuriympäristön näkökulmasta tietty pienimuotoisuus, jolla on oma arvonsa. Usein rautatie liittyy nimenomaan tasoristeysten välityksellä luontevasti ympäristön historialliseen maisemarakenteeseen.

4.2 Liikennepaikat: rakennukset, miljööt, ratapihat ja tekniset kohteet

Inventoidulla rataosuudella on neljä varsinaista asemaa, jotka kaikki avattiin rataosan valmistumisen yhteydessä 1873. Nämä ovat Karjaa, Tammisaari, Lappohja ja Hanko. Alkuperäinen Knut Nylanderin asemarakennus on säilynyt vain Tammisaaressa, joka onkin rakennushistoriallisesti täysin ainutlaatuinen. Muutoin radan ase-

mat tarjoavat nykyisin läpileikkauksen asema-arkkitehtuurin eri kausista 1870-luvun uusrenessanssista (Tammisaari) jugendin (karjaa) kautta myöhäiseen klassismiin (Lappohja) ja sodanjälkeiseen myöhäisfunkikseen (Hanko). Kaikilla asema-alueilla on rakennushistoriallisesti arvokasta rakennuskantaa. Karjaan asema-alueeseen kuuluu lisäksi eheä 1900-luvun alun asuinalue ja laaja veturitallikokonaisuus, joka on rakentunut useassa vaiheessa vuosina 1898–1930. Ehjä rautatieasuntoalue on myös Tammisaaressa, pienemmässä mittakaavassa myös Lappohjassa. Miltei kaikki Karjaan rakennukset, Tammisaaren asema-alueen valtaosa ja Hangon asemarakennus ovat suojeltu. Lappohjan rakennuksia ei ole suojeltu niiden arvosta huolimatta. Laaja asemapuisto on säilynyt vain Karjaalla ja osin Tammisaaressa.

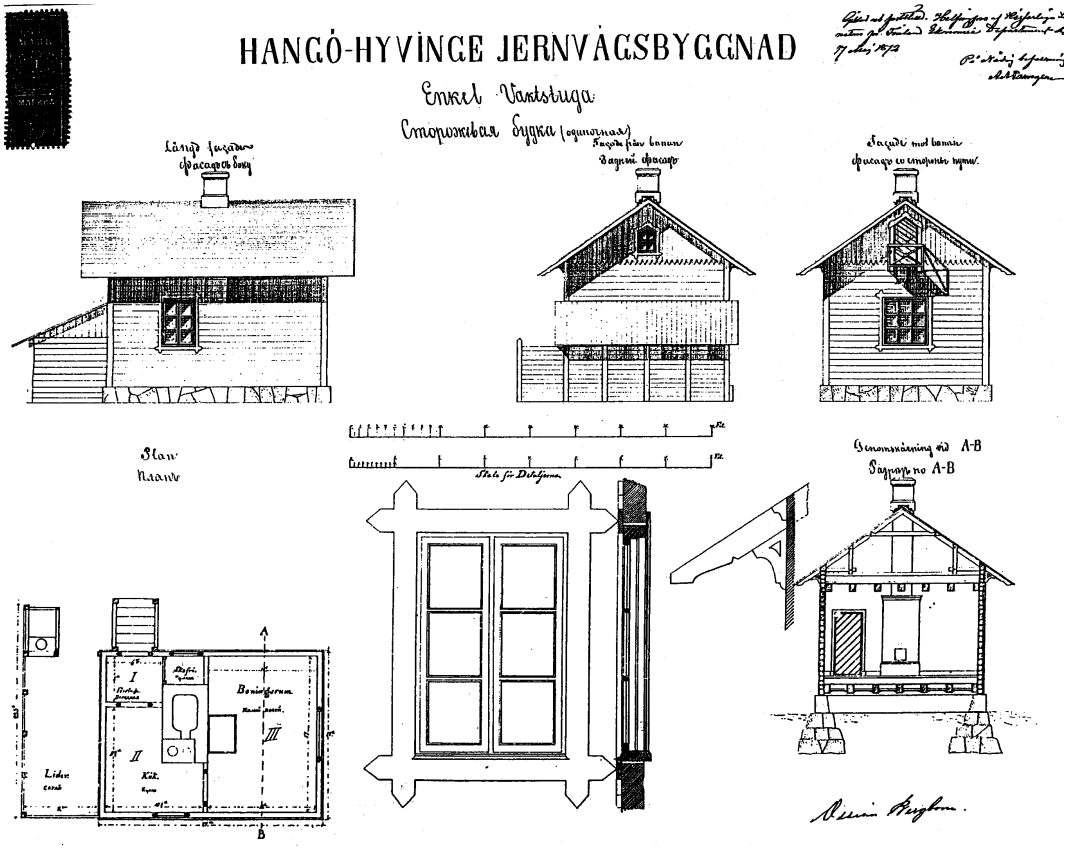
Pienet laiturivaihteet (Raasepori, Santala, Hangö sågväxeln, Hanko-Pohjoinen) on muutettu seisakkeiksi 1900-luvun puolivälissä. Näillä oli alun perin Bruno Granholmin *platformskjul*-tyyppirakennukset (Hanko-Pohjoisessa oli Thure Hellströmin rakennus). Platformskjul-rakennuksen kivijalka on säilynyt Raaseporissa, muutoin tätä tyyppiä edustavat rakennukset ovat kokonaan hävinneet.

Tavaraliikenteen erillisiä makasiinirakennuksia on jäljellä Tammisaaressa (kappaletavara-asema), Lappohjassa (tavaramakasiini) ja Hangossa (kappaletavara-asema). Nämä rakennukset kertovat osaltaan rautateiden historiallisesta merkityksestä vaikutusalueensa elinkeinoelämälle ja yhdyskuntien huollolle. Vaikka Hangon sataman raiteistoa on voimakkaasti supistettu, on Hangossa edelleen säilynyt huomattavasti nykyisen liikenteen tarpeita suurempi ratapiha. Linjan varrella useat lakkautetut pistoraiteet kertovat teollisesta rakennemuutoksesta ja toisaalta myös ns. vaunukuormalogistiikan voimakkaasta hiipumisesta Suomen rautateillä. Muun ratainfrastruktuurin osalta huomionarvoinen kohde on myös Lappohjan asemalla säilynyt mekaanisen asetinlaitteen laitepukki.

4.3 Ratavartijan tuvat ja tontit

Karjaa–Hanko-radalla oli pituusprofiilin (1879) mukaan 15 vahtitupaa, joista kaksi kaksoisvahtitupaa. Lisäksi inventoinnissa käsiteltiin myös Kroggårdin vahtitupa, joka sijaitsee hieman Karjaan aseman itäpuolella. Ennen resiinoiden käyttöönottoa tupia sijaitsi keskimäärin kolmen kilometrin välein. Näistä valtaosa on kadonnut käytännössä jäljettömiin.

Säilyneistä vahtituvista likimain alkuperäisasuisina, tai typpipiirrosten mukaista tyyliä ilmentävinä on kolme, kaikki ainakin alun perin yksinkertaisia: Kroggårdin (Karjaa), Svedjan ja Leksvallin vahtituvat. Svedjaträsketin tupa vaikuttaa laajennetun kaksinkertaiseksi, vaikka pituusprofiiliin on merkitty yksinkertainen tupa. Nylanderin tyyppipiirustusten tyyli (kuva 98) on kuitenkin erinomaisesti säilynyt. Parhaiten alkuperäisasuiselta kuitenkin vaikuttaa Leksvallin vahtituvan päärakennus ikkunaaukotusta myöten. Yhtään kaksoisvahtitupaa ei ole säilynyt.



Kuva 98. Yksinkertaisen ratavartijan tuvan tyyppipiirros (Nylander 1872a).

Tunnistettavasti 1870-luvun vahtituvan piirteitä on myös Raaseporin vahtituvassa, jota esitetään purettavaksi. Karjaan lähellä Kilassa on myös säilynyt vahtitupa voimakkaasti muutettuna, mutta rakennus on kuitenkin ilmeisesti alkuperäinen. Voimakkaasti modernisoitu tupa on vielä pystyssä myös Stormossenilla Hangon liepeillä, mutta tämä autioksi jäänyt tupa on jo pitkälle raunioitunut.

Oma historiallinen arvonsa on kuitenkin myös autioituneilla tonteilla, etenkin mikäli ne ovat saaneet kehittyä omalakisesti vailla suuria häiriöitä. Vaikka rakennushistorialliset arvot on menetetty, on kohteiden ilmentämällä aikajatkumolla selvää kulttuurihistoriallista ja maisemallista arvoa. Karjaa–Hanko-radan maisemasta ei kuitenkaan tässä mielessä löytynyt erityisen edustavia kohteita. Historiallisen asuinpaikan ja pitkän aikajatkumon vaikutelman mielessä autioituneista vahtitupatonteista edustaviin lienee edellä mainittu Hangon Stormossenin vahtitupa. Myös Kirkkotien tasoristeyksen viereinen vahtitupatontti kertoo selvästi asumisesta mm. kasvillisuuden kautta, vaikka varsinaiset asutusjäänteet ovat vähäisiä.

Tyypillisesti vahtitupien autioituneilla tonteilla on nähtävissä jäänteitä pihakasvillisuudesta ja esimerkiksi suuria lehtipuita, jotka kertovat menneestä avoimuudesta. Usein Karjaa–Hanko-radalla nämä kohteet ovat pirstoutuneet, eikä alkuperäinen pihapiiri muodosta enää hahmottuvaa kokonaisuutta. Monesti nähtävissä on joitain kivijalan osia, mutta erityisen edustavia kokonaisuuksia ei löytynyt yhtään. Kohdekortteihin on sisällytetty myös erikoinen raivausröykkiö, joka edelleen merkitsee kaksoisvahtituvan tontin länsirajaa kilometrillä 177.

4.4 Taitorakenteet: sillat ja rummut, leikkaukset

Pitkin vedenjakajaa ja pääosin hyvin vettä läpäisevää harjumaastoa kulkevan Karjaa–Hanko-radan varsi on enimmäkseen hyvin vähävesistöistä. Siten vesistösillat ovat harvinaisia ja pääosin hyvin lyhyitä. Siltakohteista ylivoimaisesti merkittävin on Pohjanpitäjänlahden sillat Tammisaaressa, jonka nykyisiä teräspalkkijänteitä vuodelta 1972 kannattelevat vuonna 1912 valmistuneet lohkokivistä tehdyt arkut. Silta on maisemallisessa solmukohdassa ja maakunnallisesti arvokkaassa kulttuurimaisemassa merkittävä.

Alun perin Hyvinkää–Hanko-radan sillat rakennettiin puusta ja tilapäisiksi, lukuun ottamatta Pohjanpitäjänlahden siltoja. Alkuperäisiä, pienempiä siltoja ei ole säilynyt yhtään. Muista vesistösilloista huomionarvoinen on Leksvallinjoen kivi-teräsbetonisilta vuodelta 1934. Kyseisen sillan kiviset maatuet voivat varsin mahdollisesti periytyä 1882–1890, jolloin kyseessä olisi näiltä osin Karjaan–Hangon rataosan vanhin siltarakenne. Suuri osa radan rummuista on moderneja betoniputkirumpuja, joiden kulttuurihistoriallinen arvo on tällä hetkellä vähäinen. Harvoja kivirumpuja edustavat rummut kilometreillä 162 ja 177, mutta nekin ovat osin betonirakenteisia. Täysin alkuperäinen kivirumpu on säilynyt ainakin neuvostojoukkojen 1940–1941 purkamalla Lappohjan satamaradalla. Mahdollisesti niitä löytyy joillain muillakin sivuraiteilla, joita ei kuitenkaan ole systemaattisesti inventoitu.

Merkittäviä kallioleikkauksia ei ole. Tammisaaren Björnbergetillä ilmenee hyvin radan alkuperäinen linjausperiaate; radan tuntumassa on luonnonjyrkänne, jonka ohi rata on linjattu. Maisemallista merkitystä osana Tammisaaren Österbyn merellistä maisemaa on Näseuddenin kallioleikkauksella, joka on nimenomaan pienimuotoisuudessaan rataosalle leimallinen. Alkuperäinen leikkauspinta on kauniisti luonnontilaistunut. Leikkaus on uhattuna Näseuddenin tasoristeystä korvaavan tieyhteyden vuoksi.

4.5 Ratalinja ympäristöineen: maisemakohteet

Kokonaisuudessaan *Eteläinen viljelysseutu* -maisemamaakuntaan kuuluvan alajaon *Suomenlahden rannikkoseutu* alueella kulkevan Karjaan–Hangon rataosan maisemakuvaa luonnehtivat I Salpausselän männikköiset selänteet. Karjaan ja Tammisaaren välillä Salpausselkä kohoaa selvästi ympäristöään ylävämpänä Lohjanharjuna, kun taas Hankoniemellä maaston korkokuva on pääosin varsin tasainen. Radan keskivaiheilla maisematilan jakaa selvästi kahteen osaan Vuonomainen Pohjanpitäjänlahti, jonka länsirannalla ratalinjan varteen visuaalista vaihtelua tuovat niin varhain viljelykseen otetut savikot kuin myös radan etelä- ja itäpuolelle jäävä rantavyöhyke kaukonäkymineen yli Stadsfjärdenin. Oman, eteläisen vivahteensa maisemaan tuo tammivyöhykkeen rehevä kasvillisuus. Radan muuttumattomana pysynyt linjaus ja rautatien historiallinen vuorovaikutus ympäristönsä kanssa näkyvät itsessään sekä jatkumoina että historiallisina kerroksina radan lähiympäristön maisemassa.

Tässä inventoinnissa määriteltyjä maisemakohteita on vain yksi: Tammisaaren-Leksvallin maisema. Maisemakohteen erityiset arvopiirteet ja arvotusperusteet – luonnekriteerien tulkinta – pyritään avaamaan kohdekortin yhteydessä.

Tammisaaren-Leksvallin maisemakohteessa kuitenkin ilmenee visuaalisesti rautatien merkitys paitsi ympäristönsä asutuksen ja elinkeinojen muovaajana, myös eiinhimillistä rakennetta jäsentävänä tekijänä. Karjaa–Hanko-radalle nimenomaan leimallista on varsin tasalaatuinen, visuaalisesti jopa yksitoikkoinenkin männikkökangas, joka kuitenkaan ei missään tapauksessa ole maisemallisesti arvotonta. On kuitenkin hyvin vaikeaa ja myös varsin epätyydyttävää osoittaa tällaisesta jatkumosta yhtä esimerkkiä. Maisemakohteiden rajaamisen vaikeus kuitenkin viittaa myös erityislaatuisen ja yleisen väliseen problematiikkaan. On toivottavaa, että myös tämän *vallitsevan* maisematyypin ominaislaatua pyritään varjelemaan yleisen maiseman- ja ympäristönsuojelun hengessä.

4.6 Erityiskohteet

Tässä inventoinnissa tarkastellut kohteet on pääosin rajattu rata-alueeseen, ja pääsääntöisesti ne liittyvät nimenomaan rautatien historialliseen infrastruktuuriin. Inventoinnissa kuitenkin arvotettiin muutamia historiallisesti erityisen merkittäviä kohteita, jotka joko ulottuvat varsinaiselle rata-alueelle tai rajautuvat suoraan siihen, tai jotka muutoin liittyvät kiinteästi rataosan historiaan. Ensimmäistä ryhmää edustavat Kroggårdin kivikautinen asuinpaikka Suuren rantatien poistetun tasoristeyksen kupeella, keskiaikainen Grabben kanava, sekä Hankoniemen sotilastukikohta-aikaan (1940–1941) liittyvät puolustusvarustukset Lappohjan seudulla. Mukaan on kuitenkin otettu myös rata-alueen ulkopuolella sijaitsevia tai muiden kuin Väyläviraston hallintaan kuuluvia erilliskohteita, jotka liittyvät historiallisesti rautatiehen, mikä perustelee niiden valintaa kohdekortteihin. Tähän ryhmään kuuluvat asemien historiallinen rakennuskanta, Hangon sataman rautatiehistorialliset kohteet ja Hyvinkään–Hangon yksityisrautatien rakennusluvan pelastamiseksi rakennettu ns. pelastuspenger Dragsvikissä. Toisinaan on myös niin, että rautatiekohde näyttää olennaisesti saavan arvonsa osana tiettyä ympäristökokonaisuutta. Esimerkkejä tällaisista ovat Leksvallin tasoristeyksen ympäristö ja kylämiljöö, sekä Hanko-Pohjoisen teollisuuskortteleihin liittyvät teollisuusraiteiden pohjat. Näissä tapauksissa on kohdekorteissa pyritty eksplikoimaan, miltä osin kohteet sisältyvät Väyläviraston toimivalta-alueeseen.

Lähdeluettelo

Kirjalliset lähteet ja tutkimuskirjallisuus

Borg, Fjalar (1977). *Ekenäs Landskommun* 1865-1976. Ekenäs. 133 s.

Eitsi, Eeva (2014). Tammisaaren kauppasataman maisemahistoriallinen selvitys. Raaseporin kaupunki. https://www.raasepori.fi/wp-content/uploads/pdf/7727/Maisemahistoriallinen%20selvitys.pdf

Hautala, Kustaa (1951). *Hyvinkään seudun historia* 1861–1950. Forssa 358 s.

Härö, Mikko (1993). *Läntisen Uudenmaan rakennusten ja maiseman kulttuurihistoriallinen inventointi*. Läntisen Uudenmaan seutukaavaliitto. 484 s.

Heikkilä, Tapio (2007). *Visuaalinen maisemaseuranta. Kulttuurimaisemien muutosten valokuvadokumentointi*: Teksti. Taideteollinen korkeakoulu & Musta Taide, Helsinki.

Hoffman, Kai (s.a.). Julius Harff. Biografiakeskuksen artikkeli. http://biografiasampo.fi/henkilo/p10111

Hyvärinen, Juuso (2008). Hangon rautatie. *Teoksessa:* Bergström, Matti & Olavi Kilpiö (toim.) *Leveät kiskot – Suomen yleiselle liikenteelle avatut yksityiset leveäraiteiset rautatiet*. Suomen rautatiemuseo, Hyvinkää. pp. 117–179.

Hyvärinen, Marketta (2017). Arvokohteiden kriteerit Liikenneviraston väyläverkolle. *Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä* 25/2017. 82 s.

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

Itälahti, Mikko (2022). Hyvinkää–Karjaa-rataosan kulttuuriympäristön inventointi. *Väyläviraston julkaisuja* 20/2022. https://www.doria.fi/handle/10024/184451

Inha, Into Konrad (1909). *Suomen maisemia*. WSOY, Porvoo.

Jutikkala, Eino & Gabriel Nikander (1939). *Suomen kartanot ja suurtilat* I. SKS, Helsinki. 751 s.

Jonasson, F., Kivialho, A. & K. Kivialho (toim.) (1931). *Suomen maatilat. Osa I: Uudenmaan lääni.* Tietokirja maamme keskikokoisista ja suurista maatiloista. WSOY, Porvoo.

Kokko, Rami (2007). Hanko: Hauensuolen muinaisjäännöksen suoja-alueen arkeologinen vedenalaisinventointi 19.9.-21.9.2007. Museovirasto, meriarkeologian osasto. https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/raportti/read/asp/hae_liite.aspx?id=100286&ttyyppi=pdf&kansio_id=78

Linkola ym. (1980). Maisematoimikunnan mietintö. *Komiteanmietintö* 1980:44. Maa- ja metsätalousministeriö, Helsinki. 198 s.

Lehto, Tiina (1989). Hangon rakennuskulttuuri ja kulttuurimaisema. *Hangon museon julkaisusarja* n.o. 8. 287 s.

Nummelin, Markku (1991). Junalla Hankoon. *Resiina* 2/1991. 4–17.

Nummelin, Markku (2008). *Rantarata*. Kustantaja Laaksonen. 184 s.

Ostergaard, Tyler Edward (2014). *The beast within: The contested image of the railroad in French visual culture*, 1837–1877. University of Iowa press.

Qvistström, Matthias (1999). Om järnvägen och det otidsenligt landskapet. *Teoksessa:* Berqkvist, J. & al (Toim.). *Spår i landskapet: Hur järnvägen format stad och land.* Banverket, Stockholm. pp. 139-151

Rasmusson, Ludgvig (1999). Utsikt från ett tåg. *Teoksessa:* Berqkvist, J. & al (Toim). *Spår i landskapet: Hur järnvägen format stad och land.* Banverket, Stockholm. pp. 9-20

Rautatiehakemisto (1931). *Rautatiehakemisto: tietoa rautatieasemista ja niiden lähipaikkakunnista*. Airut, Helsinki. 247s.

Saito, Yuriko (2007). *Everyday aesthetics.* Oxford University Press. 273 s.
Schivelbusch, Wolfgang (1977/1996). *Junamatkan historia*. Vastapaino, Tampere. 232s.
Silvast, Pekka (1985). Hankoniemi 1940-1941. *Hangon museon julkaisusarja* 1. 135 s.
Sjöström, Stina & Lisa Warsén (1999). Från tåget ser man tussilago! *Teoksessa:* Berqkvist, J. & al (Toim). *Spår i landskapet: Hur järnvägen format stad och land.* Banverket, Stockholm. pp. 115-125
SVR (1912). *Suomen Valtionrautatiet 1862–1912. Historiallis–teknillis–taloudellinen kertomus*. I osa. Rautatiehallitus, Helsinki. 412 s.
SVR (1916). *Suomen Valtionrautatiet 1862–1912. Historiallis-teknillis-taloudellinen kertomus*. II osa. Rautatiehallitus, Helsinki. 673 s.
Uudenmaan liitto (2012). *Missä maat on mainioimmat: Uudenmaan kulttuuriympäristöt.* 133 s. https://www.uudenmaanliitto.fi/files/6309/Missa_maat_on_mainiommat_E114.pdf
Valanto, Sirkka (1982). Suomen rautatieasemat vuosina 1857-1920. *Rakennushistorian osaston julkaisu* n:o 11. 1/1982. Museovirasto, Helsinki.
Vallius, Antti (2013). Kuvien maaseutu: Maaseutumaisemakuvaston luomat mielikuvat suomalaisesta maaseudusta. *Jyväskylä Studies in Humanities*, 203. 464s.
von Bagh, Peter (2011). *Junassa*. Love-kirjat & WSOY, Helsinki. 255 s.
Wesen, A. (1911). *Hangö hamn*. 222 s. Helsingfors.

Kartat, dokumentit, tilastot ja arkistoaineistot

Kulttuuriympäristön palveluikkuna. Malmkulla, Raasepori. https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/mjreki/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=220010057
Chyde invest (2022). Hangon asema. Avattu 10.6.2022. https://www.chyde.fi/myytavat_asunnot_hanko/hangon_asema
Granholm (1901). Veturitallin piirustus, 4. piltt. Karis, Karjaa. Ja24:175c. SRM rakennuspiirustukset. Suomen rautatiemuseon arkisto, Hyvinkää.
Granholm, Bruno (1914). Ritning för om- och tillbyggnad af Ekenäs stationhus. SRM rakennuspiirustukset. Ja20: 598a
Hangö tidingen 24.9.2018. Levatorin konkurssin seuraukset ovat edelleen epäselviä. https://www.hangotidningen.fi/article/levatorin-konkurssin-seuraukset-ovat-edelleen-epaselvia/
Hangon kaupunki (2021). Koverharin ja Lappohjan alueen yleiskaavaehdotus 11.2.2021. Yleiskaavan selostus. https://www.hanko.fi/files/14177/Kaava-selostus_ehdotus_11.2.2021.pdf
Hellström, T. & Ungern J. (1927). Tavaramakasiinin piirustus Tammisaaren asemalle. SRM Rakennuspiirustukset. Ja20: 1695. Suomen rautatiemuseon arkisto, Hyvinkää.
Hellström, T. (1930a). Ehdotus konttori- ja konepajarakennukseksi Karjaan varikolle. SRM Rakennuspiirustukset. Ja9: C183. Suomen rautatiemuseon arkisto, Hyvinkää.
Hellström, T. (1930b). Karjaan veturitalli. SRM Rakennuspiirustukset. Ja9: 1485 (4). Suomen rautatiemuseon arkisto, Hyvinkää.
Hellström, T. (1930c). Karjaan veturitalli. SRM Rakennuspiirustukset. Ja24: 1485 (4) a. Suomen rautatiemuseon arkisto, Hyvinkää.

Harparskog 2 eteläinen (s.a.). Kiinteä muinaisjäännös. Museovirasto https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/mjreki/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1000040885

Historialliset ortoilmakuvat (1931–2021). WMS-rajapintapalvelu. Maanmittauslaitos, Helsinki.

Kiinteä muinaisjäännös: Grabben kanava (s.a). Museovirasto. https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/mjreki/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=220010055

Kiinteä muinaisjäännös: Malmkulla (s.a). Museovirasto. https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/mjreki/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=220010057

Kuninkaan kartasto (1776–1805). Keskinen ja Läntinen uusimaa. Timo Meriluoto. http://timomeriluoto.kapsi.fi/Sivut/Paasivu/KARTAT/%C2%B4%C2%B4Kuninkaan%20Kartasto%C2%B4%C2%B4%201776–1805/%C2%B4%C2%B4Kuninkaan%20kartasto%C2%B4%C2%B4%201776–1805.html

Leksvall: Maanjakokartta (1707) = Leksvall; karta öfver åker och äng med besrkifning. Kansallisarkisto. https://astia.narc.fi/uusiastia/viewer/?fileId=4686091448&aineistoId=2530825939

Leksvall: Maanjakokartta (1779). = Leksvall; egokarta med beskrifning (Isojako). Kansallisarkisto https://astia.narc.fi/uusiastia/viewer/?fileId=4686105914&aineistoId=2530826239

Leksvallin osayleiskaava (2000). Osayleiskaavan selostus. Raaseporin kaupunki. https://karta.raseborg.fi/yleiskaavat/1010_selostus.pdf

Muu kulttuuriperintökohde: Krogen 2 (s.a). Museovirasto. https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/mjreki/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1000038132

Nylander, Knut (1872a). Hangö–Hyvinge jernvägsbyggnad. Enkel vaktstuga. Rakennuspiirustus, Digitoidut rakennuspiirustukset. Suomen Rautatiemuseo, Hyvinkää.

Nylander, Knut (1872b). Hangö–Hyvinge jernvägsbyggnad. Dubbel vaktstuga. Rakennuspiirustus. Digitoidut rakennuspiirustukset. Suomen Rautatiemuseo, Hyvinkää.

Pituusprofiili = Långprofil öfver Hangö–Hyvinge jernväg (1879). Suomen rautatiemuseon arkisto, Hyvinkää.

Peruskartta 1:20 000, Lehti 2011 05 (1953). Tulludden. Maanmittaushallitus, Helsinki

Peruskartta 1:20 000, Lehti 2011 08 (1953). Hangö. Maanmittaushallitus, Helsinki

Peruskartta 1:20 000, Lehti 2013 03 (1968). Gullö. Maanmittaushallitus, Helsinki

Peruskartta 1:20 000, Lehti 2014 01 (1952). Ekenäs. Maanmittaushallitus, Helsinki

Peruskartta 1:20 000, Lehti 2014 04 (1951; 1991). Dragsvik. Maanmittaushallitus, Helsinki

Peruskartta 1:20 000, Lehti 2014 08 (1967; 1982). Karis. Maanmittaushallitus, Helsinki

Raaseporin kaupunki (2017). Oikotien liikealueen asemakaavakartta. https://karta.raseborg.fi/asemakaavat/1119-73.pdf

Raaseporin tasoristeykset (s.a.). Ratasuunnitelmaselostus. Väylävirasto.

RKY = Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt: Hangon Keksin teollisuusrakennukset (2009). Museovirasto. http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=4974
RKY: Hangon Länsisatama (2009). Museovirasto. http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1188
RKY: Hanko, Itäisen kylpyläpuiston huvila-alue (2009). Museovirasto. http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1186
RKY: Karjaan rautatieasema-alue (2009). Museovirasto. https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/rapea/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=200334
RKY: Oy Forcit Ab:n tehdasalue (2009). Museovirasto. http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1190
RKY: Skogbyn ruukki (2009). Museovirasto. https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/mjreki/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1000018304
RKY: Skogbyn masuuni ja sahan alue (2009). Museovirasto. http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=916
RKY: Tammisaaren rautatieasema-alue (2009). Museovirasto. http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=4009
Senaatin kartasto (1870–1907). Topografikartta 1:21 000. http://www.vanhatkartat.fi
Suomen kulkuneuvot (1932; 1934; 1939, 1956, 1966, 1983a). ”Kesäturisti”. Suomen Matkailijayhdistys / Suomen matkailuliitto, Helsinki. Kansalliskirjasto, Helsinki. Digitaalinen aineisto: *<digi.kansalliskirjasto.fi>.*
Suomen kulkuneuvot (1940-1942, 1945, 1984, 2001) ”Kesäturisti”. Suomen matkailijayhdistys / Suomen matkailuliitto, Helsinki.
Suomen kulkuneuvot (1983b). ”Syysturisti”. Suomen Matkailijayhdistys / Suomen matkailuliitto, Helsinki.
SVT (1919) = Suomen virallinen tilasto XXXVIII. Siirtolaisuustilasto. Siirtolaisuus vuonna 1917. https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/90312/xsiirto_191700_1919_dig.pdf?sequence=1
SVT (1932) = Suomen virallinen tilasto. Rautatietilasto vuodelta 1931. Rautatiehallitus, Helsinki.
SVT (1965) = *Suomen Virallinen tilasto* VI C: 103. Yleinen väestölaskenta 1960: XI. Taajamat ja niiden rajat ym. Tilastollinen päätoimisto, Helsinki.
SVT (1976) = *Suomen Virallinen tilasto* VI C: 104. Väestölaskenta 1970, osa IV: Taajamat 1960-1970. Tilastokeskus, Helsinki.
SVT (1983) = Suomen virallinen tilasto VI C: 106. Väestö- ja asuntolaskenta 1980, osa XIII. Taajamat. Tilastokeskus, Helsinki.
SVT (1992) = Suomen virallinen tilasto. Väestölaskenta 1990, osa 11. Taajamat 1990. Tilastokeskus, Helsinki. (Saatavana paikkatietoaineisto: SYKE 2020)
SYKE (2021a) = Suomen ympäristökeskus. *Taajamat 2020* (YKR). Paikkatietoaineisto. https://paikkatieto.ymparisto.fi/lapio/latauspalvelu.html
SYKE (2021b) = Suomen ympäristökeskus. Yhdyskuntarakenne. YKR-aluejaot. Paikkatietoaineisto. https://paikkatieto.ymparisto.fi/lapio/latauspalvelu.html
Taloudellinen kartta (1941) = Suomen taloudellinen kartta 1:100 000, lehti 1:4 Hanko. Kansalliskirjasto, Helsinki. https://digi.kansalliskirjasto.fi/teos/binding/1965454?page=1
Tammisaaren läheisyyskaava (s.a.) (ei lainvoimaa). Raaseporin kaupunki. https://karta.raseborg.fi/yleiskaavat/1002.pdf

Tasku-Aikataulu (1884) = *Tasku-aikataulu junille Valtionrautateillä Suomessa 1.p:stä lokakuuta 1884 toistaiseksi*. A.E. Nordenskiöldin kokoelma. Kansalliskirjasto, Helsinki.

TS = Turun sanomat 22.4.2011. *Hangon yöllisiä tulipaloja epäillään tuhopolttojen sarjaksi.* https://www.ts.fi/uutiset/215408

Turisti (1896 b). Turistin lisävihko. Höyrylaivakulkuja. https://digi.kansalliskirjasto.fi/aikakausi/binding/665042?page=14

Turisti (1898; 1903–1905) = Turisti: aikatauluja ja kulkuvuoroja. Kesäaikataulu (alkaen touko–kesäkuu) Suomen matkailija-yhdistys. Kansalliskirjasto, Helsinki. Digitaalinen aineisto: *<Digi.kansalliskirjasto.fi>*

Ungern, J. (1935/1942). Ulkohuoneen rakennuspiirustus. Ja18. Suomen rautatiemuseon arkisto, Hyvinkää.

Uudenmaan alueen kylät 1560-luvulla (2019). Avoin paikkatietoaineisto. Uudenmaan liitto. https://avoinaineisto-uudenmaanliitto.opendata.arcgis.com/pages/selvitykset

Uudenmaan liitto (2022). Rantaradan ja Hangon suunnan henkilöjunaliikenteen kehittäminen. *Uudenmaan liiton julkaisuja* E244. https://uudenmaanliitto.fi/wp-content/uploads/2022/04/Rantaradan-ja-Hangon-suunnan-henkilojunaliikenteen-kehittaminen.pdf

Vaunut (2022). Liikennepaikkahaku. http://Vaunut.org/haku/liikennepaikat

Västra Nyland (2022). Bro kan ersätta plankorsning i Leksvall. 10.5.2022.

Väyläviraston taitorakennerekisteri (s.a.). Väylävirasto. https://extranet.vayla.fi

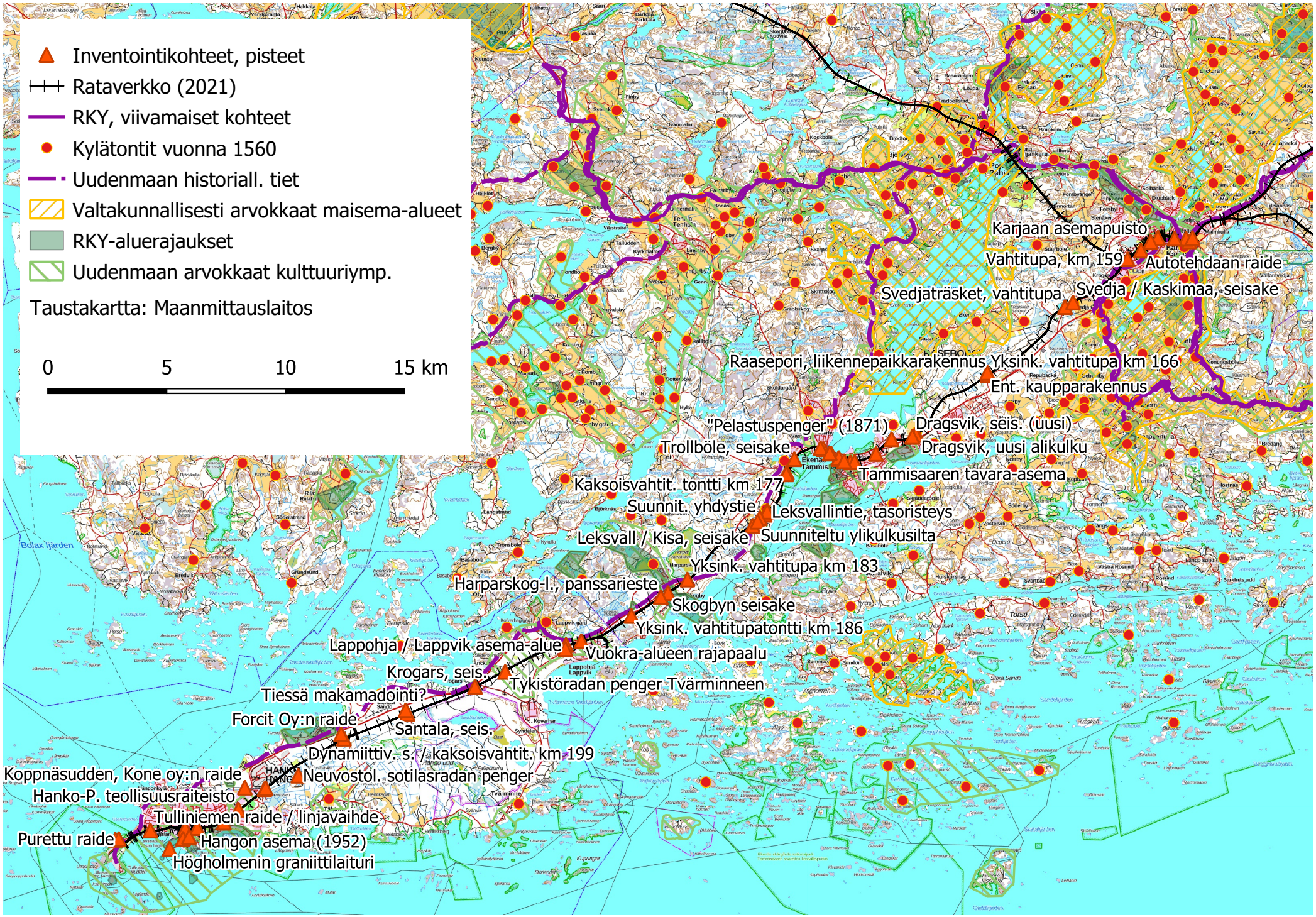
YLE 9.7.2016. Hangon massiivinen saksalaisleiri toimi ihmiskohtaloiden suppilona sodan aikana – nyt salat paljastuvat maan alta. Yle uutiset. https://yle.fi/uutiset/3-9010321

Suulliset tiedonannot, muistitieto ym.

Nummelin, Markku (2022). Lappohjan rajamerkki. Henkilökohtainen sähköpostiviesti Mikko Itälahdelle 7.6.2022.

Kuvalähteet

SRM = Suomen rautatiemuseon kuvakokoelmat, Hyvinkää.


Inventointikohteet, pisteet
Rataverkko (2021)
RKY, viivamaiset kohteet
Kylätontit vuonna 1560
Uudenmaan historiall. tiet
Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet
RKY-aluerajaukset
Uudenmaan arvokkaat kulttuuriymp.
Taustakartta: Maanmittauslaitos
0
5
10
15 km
Karjaan asemapuisto
Vahtitupa, km 159
Autotehdaan raide
Svedjaträsket, vahtitupa
Svedja / Kaskimaa, seisake
Raasepori, liikennepaikkarakennus
Yksink. vahtitupa km 166
Ent. kaupparakennus
"Pelastuspenger" (1871)
Dragsvik, seis. (uusi)
Dragsvik, uusi alikulku
Tirollböle, seisake
Tammisaaren tavara-asema
Kaksoisvahtit. tontti km 177
Suunnit. yhdystie
Leksvallintie, tasoristeys
Suunniteltu ylikulkusilta
Leksvall / Kisa, seisake
Yksink. vahtitupa km 183
Harparskog-l., panssarieste
Skogbyn seisake
Yksink. vahtitupatontti km 186
Lappohja / Lappvik asema-alue
Vuokra-alueen rajapaalu
Krogars, seis.
Tykistöradan penger Tvärminneen
Tiessä makamadointi?
Forcit Oy:n raide
Santala, seis.
Dynamiittiv. s. /kaksoisvahtit. km 199
Koppnäsudden, Kone oy:n raide
Neuvostol. sotilasradan penger
Hanko-P. teollisuusraiteisto
Tulliniemen raide / linjavaihde
Purettu raide
Hangon asema (1952)
Högholmenin graniittilaituri

Näkökulman tarkennus: rautatiemaiseman kulttuurihistorialliset arvot ja niiden suhde esteettisyyteen

Kulttuurihistoriallisissa inventoinneissa on Museoviraston ohjeiden mukaan suositeltavaa noudattaa kolmijakoa rakennushistorialliset, historialliset ja maisemalliset arvot (Härö 1993: 6). Rakennushistoriallisilla arvoilla tarkoitetaan rakennustaiteeseen ja -tekniikkaan liittyviä ilmiöitä. Historiallinen merkitys taas liittyy tiettyjen kohteiden symboloimiin historiallisiin ilmiöihin, jotka ovat usein tapauskohtaisia. Tällä voidaan tarkoittaa vaikkapa keskusvallan toimintaa liikenneverkon rakentamisessa, mutta toisaalta myös kohteisiin liittyviä paikallisia merkityksiä, kuten tapahtumien muistoja tai vaikkapa rautatien merkitystä alueensa elinkeinoille ja asutukselle. On kuitenkin ilmeistä, että historiallisten arvojen välittymisessä myös esteettisillä arvoilla on selvä, joskin usein artikuloimaton roolinsa.

Härön (ibid.) erittelemistä arvokokonaisuuksista ovat ”maisemalliset arvot” perinteisesti kaikkein heikoimmin artikuloituja. On kuitenkin ilmeistä, että ne liittyvät kulttuurissa pitkän ajan kuluessa kehittyneisiin esteettisen näkemisen tapoihin ja makuun. Maisemalliset arvot sisältävät ehdottomasti myös tiedollis-historiallisia ulottuvuuksia, mutta ne ilmenevät korostuneesti esteettisen kokemusulottuvuuden välittäminä, ”kiinnittyneinä” tiettyyn ainutkertaiseen kohteeseen, paikkaan, alueeseen ja niiden aistimellisesti koettuun ilmiasuun.

Vaikka maiseman kauneusarvojen yhteydessä korostetaan usein kokemusten subjektiivisuutta, on kuitenkin yhtäältä ilmeistä, että esimerkiksi käsitykset tiettyjen maisemien kauneudesta tai häiritsevistä, disruptiivisista muutoksista ovat erittäin laajasti jaettuja. Näiden jaettujen käsitysten taustalla vaikuttavat tottumukset, muistot, jaetut kertomukset ja kuvastot; kulttuurinen perimä.

Maisemansuojelun perustana on nimenomaan ajatus tiettyjen maisemapiirteiden jaetusta, kulttuurisesta arvosta (Linkola ym. 1980; Heikkilä 2007: esim. 80–82, 84–91). Esimerkiksi maaseudun perinteisten kulttuurimaisemien arvoja ovat perinteisten talousmuotojen tuottamien ympäristöjen huokuma sopusoinnun vaikutelma ja pienimuotoiset mittasuhteet. Käänteisesti repivät poikkeamat näistä koetaan usein disruptiivisiksi, ”maisemaan sopimattomiksi”. Modernin väylärakentamisen tapauksessa vaikeasti ratkaistava ongelma liittyy toiminnallisten vaatimuksien edellyttämien mittakaavojen ja kustannustehokkuuden edellyttämien teollisten materiaalien voimakkaaseen poikkeamiseen perinteisestä ja sopusointuiseksi mielletystä.

Ennen 1900-luvun puoliväliä ajoittuvat historiallisesti arvokkaat rakennetut ympäristöt ovat varsin säännönmukaisesti myös esteettisesti arvokkaita nimenomaan pittoreskin esteettisen mallin puitteissa. Esimerkiksi kauniin maaseutumaiseman ideaali ei hahmoltaan juurikaan poikkea siitä, mikä hahmottuu viimeistään renessanssin taiteessa ja jota voidaan laajassa mielessä pitää pittoreskina (vrt. esim. Vallius 2013). Uudempien esteettisten teorioiden mukaan tiedollinen ymmärrys kohteiden historiallisesta arvosta voi entisestään lisätä myös esteettistä arvoa; esteettinen ja historiallis-tiedollinen esiintyvät siten täysin yhteen kietoutuneina (Saito 2007). Se että maiseman kauneusarvot ovat ilmeisen kulttuurisia, merkitsee, että ne voivat ajan mittaan muuttua. Toisaalta on oletettavaa, että esteettisesti arvokkaan valikoima pikemminkin täydentyy kuin syrjäyttää kokonaan vanhoja käsityksiä.

Rautatieympäristö itsessään on esimerkki ympäristöstä, jonka arvostaminen maisemana ei aina ole ollut itsestäänselvyys; vaikka toisaalta rautatien nähtiin symboloivan edistystä, usein romanttisesti virittyneet taiteilijat korostivat 1800-luvulla rautatien runtelevan niin kauniit, pittoreskit miljööt kuin myös vanhan matkustuskulttuurin paikallisine suhteineen ja talouksineen. Jo 1800- ja 1900-lukujen vaihteen kuvakulttuurissa, alkoi kuitenkin – osana eurooppalaista kehitystä – orastaa näkemys, jossa rautatien voitiin vähitellen nähdä asettuvan ikään kuin pittoreskin maiseman osaksi (vrt. Ostergaard 2014).

On myös tärkeää huomata, että esimerkiksi varhaisten asemaympäristöjen ja rakennusten suunnittelussa pyrittiin tietoisesti pittoreskiin vaikutelmaan, mahdollisesti osin juuri teollisen vieraannuttavuuden hälventämiseksi. Silti myös varsinaista rautatien infrastruktuurirakentamista ohjasi edelleen ennen polttomoottoreiden aikaa esimoderni resurssien niukkuus, joka on useimmiten nykynäkökulmasta viehättävinä koettujen, historiallisten ympäristöjen taustalla: materiaaleja liikuteltiin niin vähän kuin mahdollista. Ratainfrastruktuurissa tämä niukkuus näkyi jyrkempinä kaarresäteinä, useina tasoristeyksinä, kapeina leikkauksina, paikallisten luonnonmateriaalien hyödyntämisenä ja ylipäätään ympäristön mahdollisimman vähäisenä muokkaamisena. Erittäin suuren työvoiman avulla rataympäristöä myös hoidettiin käsityönä, mikä toi siihen huolitellun, mutta silti pienimittakaavaisen ja ”pehmeän” leiman. Luonnonmateriaalit asettuivat nopeasti osaksi maisemaa.

1920-luvulla orastaneen modernismin myötä myös suurissa ratapihoissa, terässiltojen ja raideviuhkojen graafisissa linjoissa alettiin nähdä tietynlaista kohtalokasta ylevää. Edelleen toisen maailmansodan jälkeen on rautatieliikenteen ja työn raju rakennemuutos johtanut monesti vanhojen rautatieympäristöjen villiintymiseen ja usein myös rakennuskannan rapistumiseen. Näidenkin ilmiöiden omanlaiseen esteettiseen arvottamiseen on ollut luontevasti liitettävissä osin jo 1800-luvun alun saksalaisesta varhaisromantiikasta juontuva raunioiden villiyden ja ylevän teema. Esimerkiksi Härö (1993) mainitsee ”teollisuusromantiikan” rautatieympäristöön liittyvänä arvokokonaisuutena.

Vieläkään ei silti liene täyttä yksimielisyyttä siitä, että rautatieympäristöön – rataan maisemassa – ylipäätään liittyisi merkittäviä esteettisiä arvoja, pois lukien historialliset, selvärajaisesti identifioituvat rakennetut asema- ja asuinympäristöt, joiden arvot ovat laajasti tunnustettuja. Esimerkiksi Maisematoimikunnan mietintö (Linkola ym. 1980) mainitsi arvokkaina rautatiemaisemina vain rautatieasemaympäristöt. Tämä kuitenkin näyttää olleen viime vuosikymmeninä muuttumassa. Kenties ajan kuluminen on mahdollistanut historiallisten arvojen esiinnousun; onhan rautatie teollisen ajan mittapuulla jo hyvin historiallinen kulkumuoto, ja toisaalta esimerkiksi varhaiset teolliset tuotantoympäristöt on jo kauan tunnistettu arvokkaiksi. Vastaavasti historialliset rautatieympäristöt, kuten vaikkapa sillat ja tasoristeykset, ovat materiaaleiltaan ja mittasuhteiltaan heijastaneet pikemminkin käsityön ja esimodernin liikenteen kuin teollisen sarjatyön ja nopean, koneistetun liikenteen mittakaavaa. Maailman muuttuminen ympärillä on saanut perinteisen rautatieympäristön näyttäytymään uudessa valossa arvokkaana. Osin kyse lienee myös siitä, että rataympäristön luonnonprosessien myötä rautatie on sopeutunut osaksi ympäröivää maisemaa; suhteessa moderneihin tieväyliin perinteinen rautatielinja voikin näyttäytyä viehättävän kapeana ja pienimuotoisena. Tässä ajassa näyttää siltä, että 1900-luvun puoliväliin tavanomaisten rautatieympäristöjen tilallinen rakenne, runsaasti käytettyjen luonnonmateriaalien pehmentävä vaikutus ja väriskaala voisivat muodostaa edelleen varsin laajasti hyväksytyn mittapuun pittoreskille rautatieympäristölle.

Rautatiemaiseman ainutlaatuinen erityispiirre on kuitenkin myös sen voimakas kaksijakoisuus: Maisema junasta nähtynä ja rata sen varrelta nähtynä, tietyn maiseman osana ovat aistimellisilta laaduiltaan varsin erilaisia. Niiden välillä on kuitenkin perustavia yhteyksiä, joiden perustana on rautatien ja liikkuvan kaluston muodostama fyysinen infrastruktuuri.

Ruotsin valtion rautatieinfrastruktuuria hallinnoiva Banverket teetti 150-vuotispäivänsä alla vuonna 1999 kirjoituskokoelman *Spår I landskapet – Hur järnvägen format stad och land.* Teoksen lukuisissa artikkeleissa (Rasmusson 1999; Sjöström 1999; Qviström 1999) toistuu eräs ilmeisen vähälle huomiolle jäänyt näkökulma: merkittävä osa rautatien kulttuurihistoriaa on sen erityinen tapa esittää maisema – esimerkiksi Wolfgang Schivelbush kutsuu tätä panoramaattiseksi kokemukseksi klassikkoteoksessaan Junamatkan historia (Schivelbusch 1977/1996); Peter von Bagh (2011) taas puhuu elokuvallisuudesta.

Tämän junamatkan arkkityyppisen kokemuksen ytimessä on liki ruumiittomalta vaikuttava kokemus matkustajan ”liitämisestä” poikki vaihtelevien metsä- pelto- ja vesistönäkymien. Rautatien fyysisen infrastruktuurin merkitys tämän kokemuksen tuottamisessa liittyy nimenomaan siihen, ettei matkustaja perinteisesti ole voinut nähdä junasta juurikaan mitään rautatiehen itseensä viittaavaa. Toisin sanoen, voimallinen ”ihannetyyppinen” junamatkan maisemakokemus on tietyssä mielessä mahdollista vain, jos matkustajan näkemän maiseman etuala ei siis ole voimakkaasti muokattua liikenneympäristöä. Junamatkan elokuvallisessa tai panoramaattisessa kokemuksessa on huomattava laadullinen ero vaikkapa automatkaan moottoritiellä, jolla matkustaja on jatkuvasti nimenomaan ”tiemaiseman” ympäröimänä. (vrt. Rasmusson 1999: 15).

Matkakokemuksen maiseman sisältö kytkeytyy siis radan fyysiseen olemukseen ja sen ajan mittaan ympäristössään tuottamiin vaikutuksiin. Itse rautatiepenger sijaitsee ratakiinteistöllä, joka on radan rakentamisen yhteydessä lunastettua maata. Tämä jo itsessään asettaa rajoitteita muulle maankäytölle. Ratapenkereen merkitys kulkuesteenä myös on kasvavien nopeuksien ja turvallisuusvaatimusten myötä jatkuvasti kasvanut. Rautatieliikenteen olemuksellinen piirre on pysäkkikeskeisyys; raideliikenteen tuottama saavutettavuus (tai liikuttamiskyky) tihentyy pistemäisesti liikennepaikkojen välittömään ympäristöön. Vaikka rautatie ennenkuulumattomalla tavalla kutisti suhteellisen tilan asemien välillä, seuraa tästä pysäkkikeskeisyydestä, edellä mainituista estevaikutuksista ja maankäyttörajoitteista erikoinen ilmiö; ratalinjan varteen mahtuvat todennäköisesti sekä sen vaikutusalueen saavutettavimmat, että syrjäisimmät paikat. Jopa paradoksaalisesti kaikkein syrjäisin on ratapenger itsessään.

Ratapenger lähiympäristöineen voikin muodostua muutoin intensiivisessä ihmiskäytössä olevassa maisemassa eräänlaiseksi villiysreservaatiksi, turvapaikaksi monille kasvi- ja eläinlajeille. Esimerkiksi Mathias Qviström (1999: 146–147) katsoo tämän olevan keskeinen tapa, jolla rautatie tuo Etelä-Ruotsin Skånen maakunnan maisemaan monimuotoisuutta ja ajallista kerroksisuutta. Eva Gustavssonin sanoin rautatie on maisemassa ”pensasaitamainen rakenne” (ibid.). Vastaavassa hengessä I.K. Inha kirjoitti jo vuonna 1909, kuinka ratalinja Helsingistä pohjoiseen kulkee kuin ”kapea, vihanta sarka muutoin kolkonlaisten maisemien halki” (Inha 1909: 274–275).

Tämä paradoksaalinen jännite, jyrkkä vastanapaisuus radalla itsessään tapahtuvan lennokkaan liikkeen ja välittömimmän ratapenkereen suhteellisen saavuttamattomuuden ja sitä kautta ”rauhan” välillä on kiehtova, ja epäilemättä keskeinen osa rautatiemaiseman pittoreskia viehätystä. Edellä sanottua vasten on ilmeistä, että viimeaikaisen kehityksen, jossa ratalinjan ympäristö yhä useammin on muokattua ympäristöä huoltoteineen ja nauhamaisesti hakattuine suoja-alueineen, voi katsoa muuttavan jotain olennaista 1800- ja 1900-lukujen kulttuurihistoriaan syvät jälkensä jättäneessä junamatkan ”elokuvallisessa” kokemuksessa. Vaikuttaa ilmeiseltä, ettei vaikutuksia junamatkustajan kokemaan maisemaan ole toistaiseksi kovinkaan paljoa huomioitu rautatieympäristön muutoksia suunniteltaessa. On aiheellista huomata, että myös junamatkan tuottama maisemakokemus on keskeinen osa rautateiden kulttuuriperintöä. Tämän voisi toivoa johdattavan johtopäätökseen, että junamatkan maisemakokemuksen laatua ja sen kulttuurihistoriallisia perinnepiirteitä olisi myös yleispiirteisen suojelun hengessä aiheellista huomioida ratainfrastruktuuria kehitettäessä.

Väylävirasto
Trafikledsverket

ISSN 2490-0745
ISBN 978-952-317-986-8
www.vayla.fi