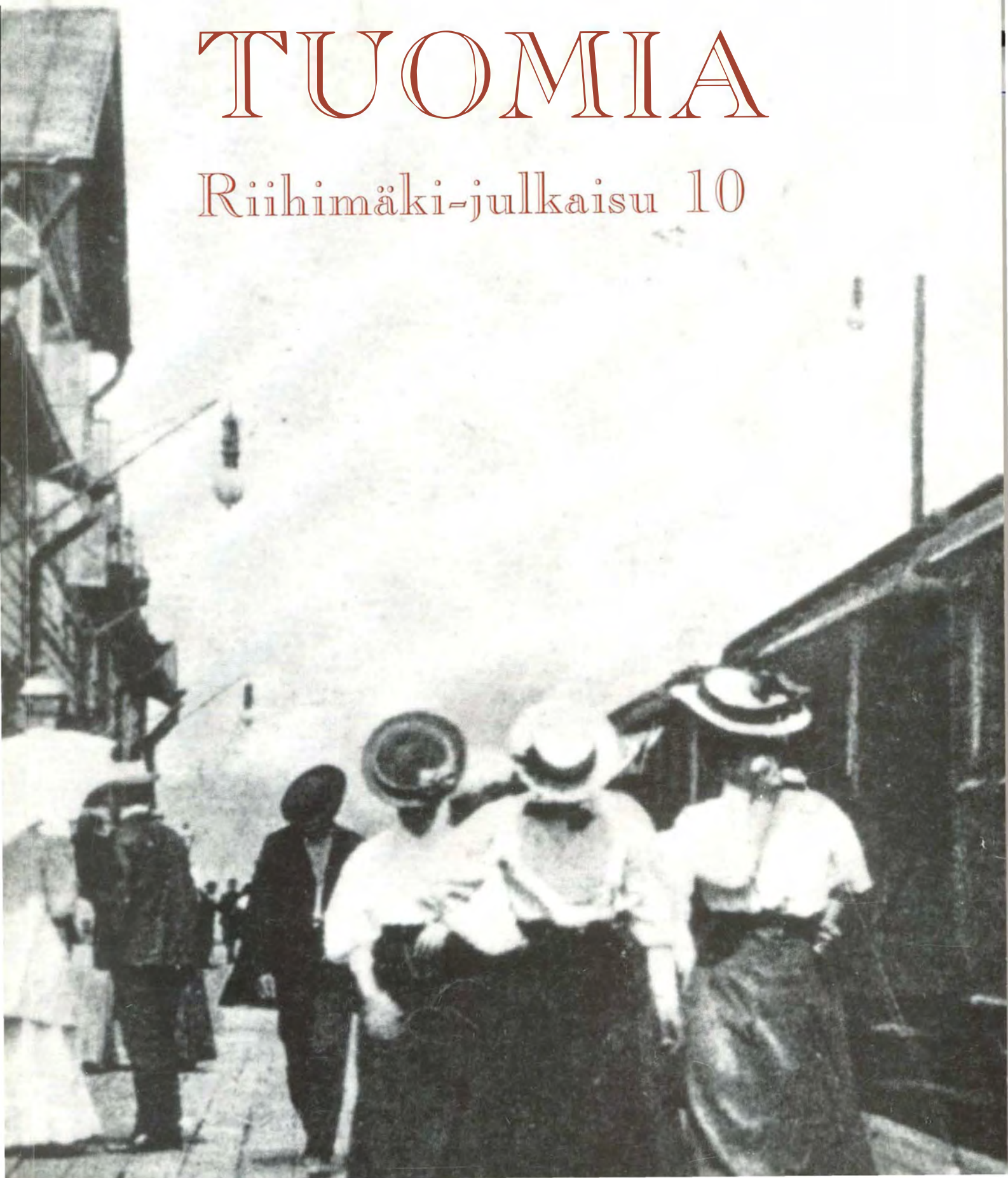
JUNAN TUOMIA

Riihimäki-julkaisu 10



JUNAN TUOMIA

Riihimäki-julkaisu 10

Riihimäki-Seura ry 2000



"No miesporukassa, siin oli kai meitä ehkä kaks-, kolme-, neljätoista miestä, oli mukana semmonen kaiken maailman jekkuli, semmonen konduktööri Lindström, tämän Linnakkeen isä, jolla oli aina kaikki kujeet mielessä, mitä ikinä olla saatto. Hän keksi kaikenlaista ja oli vitsikäs ja tommonen humoori, se oli Jefreetta, ja hän oli sen kuoron oikein humoorisialu, että ku hän aukas suunsa, ni tiäsi, et siält tulee aina jotaki ja kaikkia koukkuja semmosii konstia teki muille." (Erik Parkkinen.) Konduktööri August Lindström asemalaiturilla 1910-luvulla. RKM.

Sisällys

Esipuhe ---- 4
Timo Salminen

Rautatie Riihimäen nimistössä ---- 6
Kalevi Penttilä

Huomio, yksi, kaksi, kolme ---- 7
Vilho Heino

Vetelät suat oli ympärillä ---- 8
Tallimies Kustaa Väre

Ja siitä ei minkäänlaista juttua tullu ---- 9
Järjestelymestari Jalmari Airisto

Tarkasti ne oli tilitki tehtävä sihen aikaan ---- 13
Apulaisasemapäällikkö Uuno Aaltonen

Nokea ja savua ja höyryä ---- 19
Veturinkuljettaja Erik Parkkinen

Telekraffiverstas ---- 27
Linjaesimies Niilo Salminen

Rajottuneita ihmisiä ---- 33
Veturinkuljettaja Jouko Valento

Ei saa laskee ku vormulakki pääs ---- 37
Kirjuri Olavi Elovaara

Yksi maamme vilkkaimmista rautatiesolmukohdista ---- 40
Asemapäällikkö Eino Rekola

Kirjallisuutta ---- 44

Artikkeleihin liittyvät selitykset kirjoittanut Timo Salminen

---

Riihimäki-Seura ry 2000
Riihimäki-julkaisu 10
Toimittaja *Timo Salminen*
ISSN 0782-7539
Taitto ja paino: *Yliopistopaino, Helsinki 2000*
Kansikuva: *Rouvia päivänvarjoineen Riihimäen asemalla 1890-luvulla. RKM.*

Kuvalähteet: - *Riihimäen kaupunginmuseo (RKM)*
- *Riihimäki-Seuran kokoelmat (RS)*
- *Yksityiskokoelmat*

ESIPUHE

Ilman rautatietä ei olisi Riihimäkeä – eikä Riihimäki-Seuraa. Riihimäki ilmaantui kartalle vuonna 1856 ja todellisen rautatiepaikkakunnan siitä teki päätös rakentaa rautatie Pietarista Riihimäen asemapaikalle Helsingin – Hämeenlinnan radalla. Päätös tehtiin vuonna 1867 ja työt alkoivat helmikuussa 1868. Riihimäen – Lahden välillä liikenne alkoi ensimmäisenä marraskuuta 1869, Pietarin – Viipurin välillä 1. helmikuuta 1870, ja koko rata avattiin virallisesti liikenteelle keisari Aleksanteri II:n nimipäivänä 11. syyskuuta 1870. Siitä tuli siis tänä syksynä kulunecksi 130 vuotta. Puolet tästä vuosimäärästä on 65. Se on Riihimäki-Seuran ikä. Tämä julkaisu on omistettu yhteisesti molemmille.

Riihimäki-Seura oli perustettu toukokuussa 1935. Muutaman vuoden aktiivisen toiminnan jälkeen kotiseutuyhdistys sammui sodan jalkoihin vuonna 1941 ja elvytettiin vasta vuonna 1957. Vuoden 1960 alussa tuli puheenjohtajaksi kansalaiskoulun opettaja Vilho Heino (1914 – 1994), joka luotsasi yhdistystä vuoden 1977 loppuun asti.

Vuoden 1961 joulukuussa Vilho Heino kokosi silloiselle kansalaiskoululle (nyk. Harjunrinteen koulu) kotiseutuiltaan muutaman vanhan rautatieläisen muistelemaan entisaikaisen kiskoliikenteen maailmaa. Samalla muisteltiin koko Riihimäen syntyä ja kehitystä.

Vanhin muistelijoista oli järjestelymestari Jalmari Airisto (1879 – 1962), räätälimestari Johan Pelet Alénin poika, joka muutti asemakylään vuonna 1897. Airisto oli aktiivinen palokuntalainen ja innokkaasti mukana myös urheilu- ja musiikkiharrastuksissa, mm. perustamassa rautatieläisten voimistelu- ja urheiluseura Kiskoa vuonna 1913. Hän oli aikanaan kylän parhaita hiihtäjiä. Rautatieläisten, VPK:n ja suojeluskunnan soittokunnissa hän soitti tenoritorvea vuodesta 1898 ainakin 1920-luvulle asti ja oli vielä mukana elvyttämässä rautatieläissoittokuntaa vuonna 1946, ei tosin enää soittajana. Airistoa haastattelivat vuoden 1961 aikana Heinon lisäksi myös toimittaja Osmo Koivu urheilusta ja Aulis V. Mattila soitannollisista harrastuksista. Näistä haastatteluista on julkaistu otteita Kalevi Penttilän kirjoittamassa Riihimäen rautatieläisten soittokunnan historiassa vuonna 1989 ja Kari-Veli Lehtosen tekemässä Riihimäen Kiskon historiassa vuonna 1992.

Toiseksi vanhimpana pöydän ääressä istui tallimies Kustaa Väre (1881 – 1962), entinen Wickström. Varikolla hänet tunnettiin armoitettuna juttujen kertojana, mutta tässä mikrofonin aiheuttama jännitys salpaa hänen kielensä.

Kolmanneksi vanhimpana kokemuksistaan kertoili lennätinkonepajan linjaesimies Niilo Salminen (1891 – 1979), turvepehkutehtaan työnjohtajan Kustaa Salmisen poika. Kustaa Salminen ja hänen vaimonsa Maria olivat aikanaan muun muassa Riihimäen Työväenyhdistyksen perustajajäseniä.

Ikäjärjestyksessä neljäs muistelija oli veturinkuljettaja Erik (Erkki) Parkkinen (1893 – 1965). Hän oli tullut Riihimäelle vuonna 1912 ja teki koko veturimiesuransa täällä. Parkkinen oli myös musiikkimiehiä: hän soitti viulua. Hänen vaimonsa Ebba Parkkinen harrasti maalausta ja on ikuistanut myös joitakin Riihimäki-näkymiä. Osa Parkkisen haastattelusta on julkaistu aiemmin Riihimäen suojeluskunnan historiassa.

Nuorimpana varsinaisena muistelijana joukossa oli apulaisasemapäällikkö Uuno Aaltonen (1895 – 1978),

joka ainoana pöydän ääressä edusti virkamieskuntaa. Rautatieläiskunta jakautui tuolloin virkamiehiin ja palveluskuntaan, joilla oli vielä oma sisäinen hierarkiansa.

Rautatien veteraanien seurana istuivat Heinon lisäksi myös kirjuri Olavi Elomaa (1908 – 1989), veturinkuljettaja Jouko Valento (1906 – 1980) ja asemapäällikkö Eino Rekola (1902 – 1991). Rekola kertoili nykyhetkestä, joka sekin on kuluneen 39 vuoden aikana muuttunut historiaksi. Rekolan haastattelun toimitettu versio on julkaistu aiemmin Riihimäki-julkaisun nro 9 sivuilla 26 – 31.

Heinon tekemien haastattelujen yhteydessä julkaistaan myös katkelma vuodelta 1996 olevasta lennätinkonepajan kirjurin Olavi Elovaaran (1905 – 2000) haastattelusta, jonka teki toimittaja Aatos Alhainen kootessaan muistitietoa Riihimäen suojeluskunnasta. Elovaara oli palokunta- ja suojeluskuntamiehiä monien muiden tavoin ja toimi 1940-luvun alussa lyhyen aikaa myös Riihimäen sk:n paikallispäällikkönä. Hän kuoli tämän vuoden alussa.

Kaikki Valtionrautateiden eri osastot eivät ole tässä albumissa edustettuina. Perinteisesti rautatieläiset jakautuivat liikenne-, kone- ja rataosastoon. Rataosastoon kuuluivat ratavartijat, -esimiehet ja -mestarit, koneosastoon varikoiden ja konepajojen väki mukaan luettuna veturimiehet ja liikenneosastoon suunnilleen kaikki muut. Lennätinkonepaja oli itsenäinen, osastojen ulkopuolinen yksikkö. Heinon haastateltavien joukossa ei ollut yhtään rataosastolaista.

Riihimäki-Seuran näillä haastatteluilla tallettaman aineiston päällimmäinen merkitys on kulttuurihistoriallinen. Haastattelut eivät ehkä ole kaikessa yhteismitallisia, koska jokainen sai muistella vapaasti omaan työhönsä ja elämään liittyviä asioita, mutta ne muodostavat elokuvamaisia välähdyksiä asemakylästä ja kauppalasta 1800-luvun lopulta 1940-luvulle. Paikoitellen tullaan haastatteluhetkeen eli 1960-luvun alkuun asti.

Haastattelut on toimitettu mahdollisimman kevyesti. Jokainen puhuu omalla äänellään omine painotuksineen. Vain enimmät toistot ja sidesanat ("niinku tota noin") on karsittu pois. Olen varustanut useimmat haastattelut lyhyin selityksin, joihin olen koonnut taustaksi joitakin sellaisia Riihimäen tai rautateiden historiaan liittyviä ilmiöitä, joiden voi olettaa olevan vieraita lukijoille. Rautatiehistorian ja rautatieläisyyden tallentamisesta riihimäkeläiseen katuja korttelinimistöön vuosikymmenten kuluessa kirjoittaa omassa artikkelissaan lehtori Kalevi Penttilä.

Riihimäki-Seuran kaksi vuotta sitten ilmestynyt edellinen julkaisu perustui aineistoon vuosilta 1959 ja 1960. Nyt lukijoiden käsiin ennättänyt Riihimäki-julkaisu numero 10 on rakennettu vuodelta 1961 olevan materiaalin varaan. Molemmat dokumentoivat kotikaupunkimme historiaa 1900-luvun alkuvuosista lähtien. Tämä mahdollisuus on lyhyen historian etu.

Kiitän Riihimäki-Seuran puolesta kaikkia tämän julkaisun aikaan saamisessa avuksi olleita ihmisiä.

Timo Salminen

RAUTATIE RIIHIMÄEN NIMISTÖSSÄ

KALEVI PENTTILÄ



Syyskuun 11.päivänä 1870 avautui Riihimäen – Pietarin rata täysmittaisena liikenteelle. Hausjärven länsilaidalla sijainnut maamme ensimmäinen risteysasema kasvatti pian ympärilleen taajaman, josta vuoteen 1960 mennessä oli kehittyvä vireä etelähämäläinen kaupunki.

Riihimäen ensimmäiset itsenäisyyspyrkimykset ajoittuvat 1900-luvun alkuvuosille mutta toteutuivat vasta 1919, jolloin asemakylästä tuli taajaväkinen yhdyskunta ja kolme vuotta myöhemmin kauppala.

Riihimäen ensimmäinen asemakaavaluonnos on arkkitehti Harald Andersinin vuonna 1906 tekemä ehdotus, jota hän käytti pohjana laatiessaan kymmenen vuotta myöhemmin asemakaavan Riihimäen taajaväkistä yhdyskuntaa varten. Hausjärven kuntakokous hyväksyi tämän Riihimäen yhdyskunnan asemakartan marraskuussa 1916, ja kuvernööri vahvisti sen syksyllä 1918. Vuoden 1919 alussa käyttöön otetun kartan nimet ovat ilmeisesti taajaväkisen yhdyskunnan järjestelytoimikunnan (A. R. Gestrin, Matti Hurme, Otto Karila) yhteistuumin valitsemia.

Rautatieaihe näkyy luonnollisesti rautatien synnyttämän paikkakunnan ensimmäisessä kaavanimistössä. Syksyllä 1918 vahvistettuun asemakaavaan merkitystä kahdestatoista kadusta Junailijankatu, Jarrumieskatu, Asemakatu ja Pohjoinen-Rautatienkatu liittyvät tähän teemaan. Niiden kirjoitusasut ovat nykyisessä kartassamme ajanmukaistuneet.

Vuoden 1919 aikana asemakaavaa täydennettiin nimeämällä vielä viitisenkymmentä uutta katua. Niiden joukosta löytyy enää kolme edellä mainittuun aihepiiriin kuuluvaa, mutta Veturikatua, Tallikatua ja Kuljettajankatua ei nykyinen osoitekarttamme (1997) enää tunne.

Heti 1920-luvun alussa kävi ilmeiseksi, ettei Andersinin asemakaava täyttänyt kauppalaksi vuonna 1922 muuttuvan Riihimäen vaatimuksia. Vuonna 1925 vahvistettiin Otto-I. Meurmanin laatima, aikanaan moderniksi luonnehdittu asemakaava. Suurimman osan siihen tarvituista uusista nimistä lienee antanut rehtori V.I. Oksanen.

Kauppalakaudella asemakaavaa laajennettiin ja täydennettiin useaan otteeseen, suunnittelijana professori Meurman apulaisineen. Tarvittavien nimien antajana olivat eri viranomaiset, vuodesta 1946 lähtien kauppalangeodeetti Paavo Salimäki. Kaupunkikaudella on nimistä vuodesta 1965 lähtien vastannut katunimitoimikunta, vuodesta 1973 nimistötoimikunta.

Riihimäen nykyistä katunimiluetteloa silmäillessään löytää 456 nimen joukosta yllättäen vain kymmenkunta rautatieaiheista nimeä. Edellä mainittujen Asema- ja Rautatienkatujen sekä Jarrumiehenkadun ja Junailijankadun joukkoon voi ilman muuta lisätä äskettäin nimetyt Konduktöörinpolun ja Veturimiehenpolun sekä rautatieläisten Vanhalle kivitalolle johtavan Piippukujan, sekin selvästi veturiaiheinen.

Henkilönimiin pohjautuvat Öllerinkatu ja Tuuranpolku ovat myös rautatieaihepiiriin kuuluvia, edellinen Riihimäen ensimmäisen asemapäällikön A.W. Öllerin ja jälkimmäinen Rautatien kansakoulun legendaarisen johtajaopettajan Juho Tuuran mukaan annettu. Hyvällä tahdolla voi aihepiiriin vielä liittää Peltosaaressa sijaitsevan, toistaiseksi avaamattoman Pietarinkadun, jonka nimen pohjana oli Riihimäen - Pietarin rata. Myös Rautatienpuiston, Rautatietorin ja Tavara-aukion nimet selittyvät "Veeärrän" avulla.

Huomattavasti runsaammin on Riihimäellä hyödynnetty rautatieaihetta vanhoissa korttelinnimissä, joiden aihepiirit liittyvät rautatien ohella pääasiassa lintu- ja kasvinimistöön sekä maatalouteen. Rautatieaihetta on käytetty lähinnä aseman ympäristössä.

Koivistonmäen (III) kaupunginosasta löytyvät Kantaja, Kuljettaja, Rahtikirja, Raide, Ratamestari, Ratapölkky, Ratavartija, Vaaka, Vahtikoju, Vaihde, Valomerkki, Vaunu, Veturi, Vihellys ja Ylikäytävä. Peltokylän (IV) kaupunginosassa korttelin nimenä voi olla Jarrumies, Juna, Junailija, Kiitojuna, Kirjuri, Lopenjuna, Lyhty, Lämmittäjä, Matkustaja, Penger, Piiripäällikkö, Pikajuna, Pilli, Puskuri, Pysäkki ja Pässi. Jokikylän (V) kaupunginosassa puolestaan sijaitsevat korttelit Asemakello, Asemamies, Asemapäällikkö, Akseli, Arina ja Harjoittelija.

Kotikaupunkimme asemakaavanimistö toimii riihimäkeläisten muistina. Se kertoo – vaikka emme tule sitä aina tiedostaneeksi – keskellä arkipäivän tilanteitakin Riihimäen kehitysvaiheista. Jokin osoite viittaa 1800-luvun pieneen torpparikulmakuntaan, toinen Riihimäellä työskennelleeseen rautatieläiseen, kolmas 1900-luvun teollisuuteen tai vaikkapa kansalliskirjallisuuteemme. Kannattaa silloin tällöin pohtia, mikä on esimerkiksi oman kotikadun tai -korttelin nimen tausta.

HUOMIO, YKSI, KAKSI, KOLME

VILHO HEINO

Huomio, yksi, kaksi, kolme. Tänään ensimmäisenä päivänä joulukuuta 1961 on Riihimäki-Seuralla kotiseutuilta kansalaiskoululla, ja tähän iltaan on kutsuttu muutamia vanhoja rautatien veteraaneja kertomaan rautatien vanhoista ajoista. Tämä haastattelutuokio on otettu siinä mielessä, koska ensi vuonna, maaliskuussa 1962, Suomen valtion rautatiet viettävät satavuotisjuhlaa. Näin Riihimäki-Seura on myöskin halunnut saada talletetuksi näitä paikallisia rautatietapahtumia, elämää ja oloja Riihimäellä, kuten nämä tässä pöydän ympärillä olevat herrat varmaankin tulevat meille kertomaan ja niitä muistavat.

Ensiksi minä pyydänkin esitellä heidät. Tässä pöydän ääressä on myöskin Riihimäen nykyinen asemapäällikkö Rekola - siis ei suinkaan rautatien veteraani. Hän on sen vuoksi tullut myöskin mukaan, jotta hän kertoo hiukan tämän hetken tapahtumia Riihimäellä rautatie-elämässä. Sitten on tässä seuraavaksi linjatyöesimies Niilo Salminen, joka on pitkän päivätyön tehnyt Riihimäen lennätinkonepajan palveluksessa, joka myöhemmin oli sitten Riihimäen sähkökonepaja ja joka nyt on täältä siirtynyt Hyvinkäälle toimintaan. Edelleen tässä on järjestelymestari Jalmari Airisto, joka Riihimäen aseman palveluksessa on tehnyt monen vuosikymmenen työn, ja sitten on myöskin hyvin vanha rautatien veteraani Kustaa Väre, joka varikon palveluksessa on toiminut nuohoojana ja tallimiehenä, ja niinkuin hän eräässä vaiheessa jo kertoi, että hän puolivuotiaana tuli Riihimäelle ja nyt hän on kahdeksankymmenen ikäinen, niin siinä on jo paljon taivalta Riihimäen soilla ja harjanteilla. Sitten on apulaisasemapäällikkö Aaltonen, joka rautatien virkamieskunnassa on ollut hyvin pitkään, tietääkseni varmaan pitkälti yli neljänkymmenen vuoden ajan, ja niin hänelläkin on kertomista sieltä, ja veturinkuljettaja Erik Parkkinen, joka taasen varikon vaiheilta tietää monta - monta tapahtumaa ja asiaa.

Meitä tässä pöydän ääressä istuu myöskin kolme sanoisinko pikkusen nuorempaa, jotka olemme kaikki myöskin rautatieläisten poikia: kirjuri Elomaa, hänen isänsä oli konduktööri, Jouko Valento, jonka isä oli puhdistajien esimies täälä - kuljettaja alkuun - ja tämän Riihimäki-Seuran puheenjohtajan isä oli myöskin vaihdemies Riihimäen asemalla.

Meistä tuntuu, että silloinen aika oli eräänlaisten persoonallisuuksien aikaa. Silloiset virkamiehet, niin konduktöörit kuin veturimiehet ja niin edelleen - he jokainen ottivat tehtävänsä ja ammattinsa tosiaan oikein omakohtaisena ja kukin muodostui tällä tavalla omaksi persoonaksi, ja näin ollen heidän muistikuvansa on erittäin arvokkaita säilytettäväksi.

Riihimäellä tunnetaan, että täällä on paljon rautatieläisten lapsia, koska monet ovat olleet vuosikymmenien mittaan rautatien palveluksessa. Toisaalta rautatie ehkä sen oleellisen asemansa hiukan menettää, mikä sillä oli silloin, mutta kuitenkin se säilyttää sittenkin sen perimmäisen tarkoituksensa.

Tämä varmaan ei olisi ollenkaan ainoa tällainen tilaisuus eikä ainoaksi saisi jäädäkään vaan meidän pitäisi joskus muodostaa joku sellanen vastaavanlainen piiri taasen ja löytää siihen taas muita uusia tapahtumia, sillä eihän ne vuosikymmenien tapahtumat niin hetkessä tule esille ja eikä niitä pysty sanomaankaan eikä kertomaan, mutta on erittäin arvokasta, että me olemme saaneet näitä näin kootuksi ja kerrotuksi ja säilyvät ainakin nämä asiat nyt.

Mielellään minä antaisin nyt ensimmäisen puheenvuoron Väreelle, koska hän varmaan on vanhin tässä joukossa - eikö niin - vai Airistoko on ehkä vanhin? No ehkä minä saan kuitenkin Väreeltä kuulla, mitä hänellä on muistikuvia niiltä varhaisemmilta kausilta, kun hän on Riihimäkeen siirtynyt. Miltä tämä asemanseutu ja elämä täällä oikein näyttikään? Olkaa hyvä.

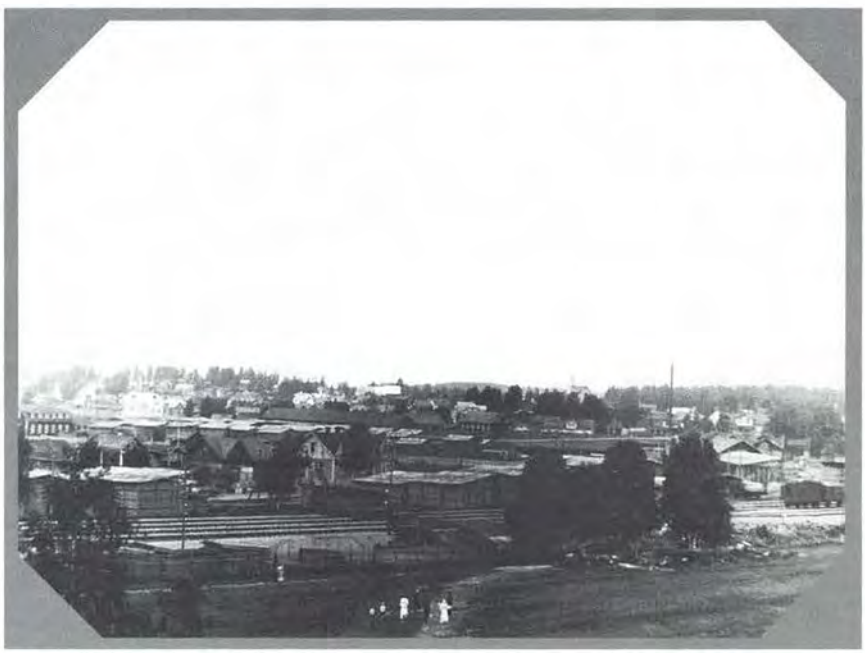
VETELÄT SUAT OLI YMPÄRILLÄ

KUSTAA VÄRE

Minä muistan, että minä tulin [valtion palvelukseen] kai heti rippikoulusta päästyäni, että minä olin sillon kai viidentoista vanha niin siitä eteenpäin. Se on noin 65 vuotta takaperin.

Sihen aikaan kun minä olin semmonen nuari poika ja muistan tän Riihimäen asemanseudun, niin siinä ny ei mitään rakennuksia ollu olemassa muuta kun mitä valtiolle kuulu. Muuta kun vetelät suat oli ympärillä joka pualella. Jos ne henkilöt jotka sillon on ollu ja kualleet nousisvat nyt katsomaan tätä kylää ni ne ei uskois ollenkan omia silmiäns.

Sihen aikaan täällä kylässä oli niin vähäsen asukkaita, joitain kymmeniä – ei täällä paljokan ollu – ja meill oli tämä pieni Vantaan joki nin se oli täs lähimailla paras kalastuspaikka, ja metsämaat oli vapaita joka puolella, rajaa sai katsoo pilvistä – ja metsän riistaa, sitä oli niin paljo että sai ihmetellä kun sinne meni – yksinään tai koiran kanssa.



Näkymä Patastenmäen syrjästä Jokikylän yli 1010-luvulla. Vasemmalla kohoaa Koivistonmäki, jonka edessä suoraan erottuu valkoisena silkoisen Kulmalankadun eli nykyisen Paloheimonkadun varrella rakennusmestari I. Viktor Laineen jugendtalo. Sen edessä puolestaan levittäytyy sahan varastoalue; lautatapulien ja radan väliin jää Halmeen huvila Eteläisellä Rautatienkadulla. Keskellä suoraan kamerasta poispäin avautuu Riihikatu. Yhdyskunnan kirkko häämöttää mäeltään taustalla. Kuva Bruno Gustafson. RS



Vantaanjoen sillalta veturivarikon suuntaan. Sillalla seisoo telegrafireviisori Bruno Gustafson. RS.

JA SIITÄ EI MINKÄÄNLAISTA JUTTUA TULLU

JALMARI AIRISTO

Minä muutin Riihimäelle Ryttylästä yhdeksänkymmentä neljä, ja sitten mää olin semmonen kloppi että en ollu vielä kansakoulua käyny. Täällä kävin Tuuran koulun. Sitten yheksänkymmentä kuus kun pääsin rippikoulusta, menin Helsinkiin, olin Helsinkissä pualitoista vuotta verstaassa. Sitten tänne rautatielle otettiin miehiä ja minäkin tulin sitten tänne – yheksänkymmentä seitsemän alon rautatiällä semmosena – harjottelijaks sanottiin. Ne ei saaneet mitään palakkaa, ne täyty harjotella siinä asemalla vaan, matkustajajunalla ja osa – ei nyt niin paljo vaadittu tavarajunalla, mutta matkustajajunalla täyty siinä nostella kaikki matkatavarat. Ei siinä ollu vakinaista miähistöö ollenkan, kun sevverran että ne paperit otti – eihän me poikaklopit päästy paperia solaamaan. Siitä sitten kehitty se rautatielle tulo että pääsin vakinaiseks junamieheks yhdeksäntoista sataa, ja samana vuanna sitten suaritin kyllä kontuktööritutkinnonkin sitte.

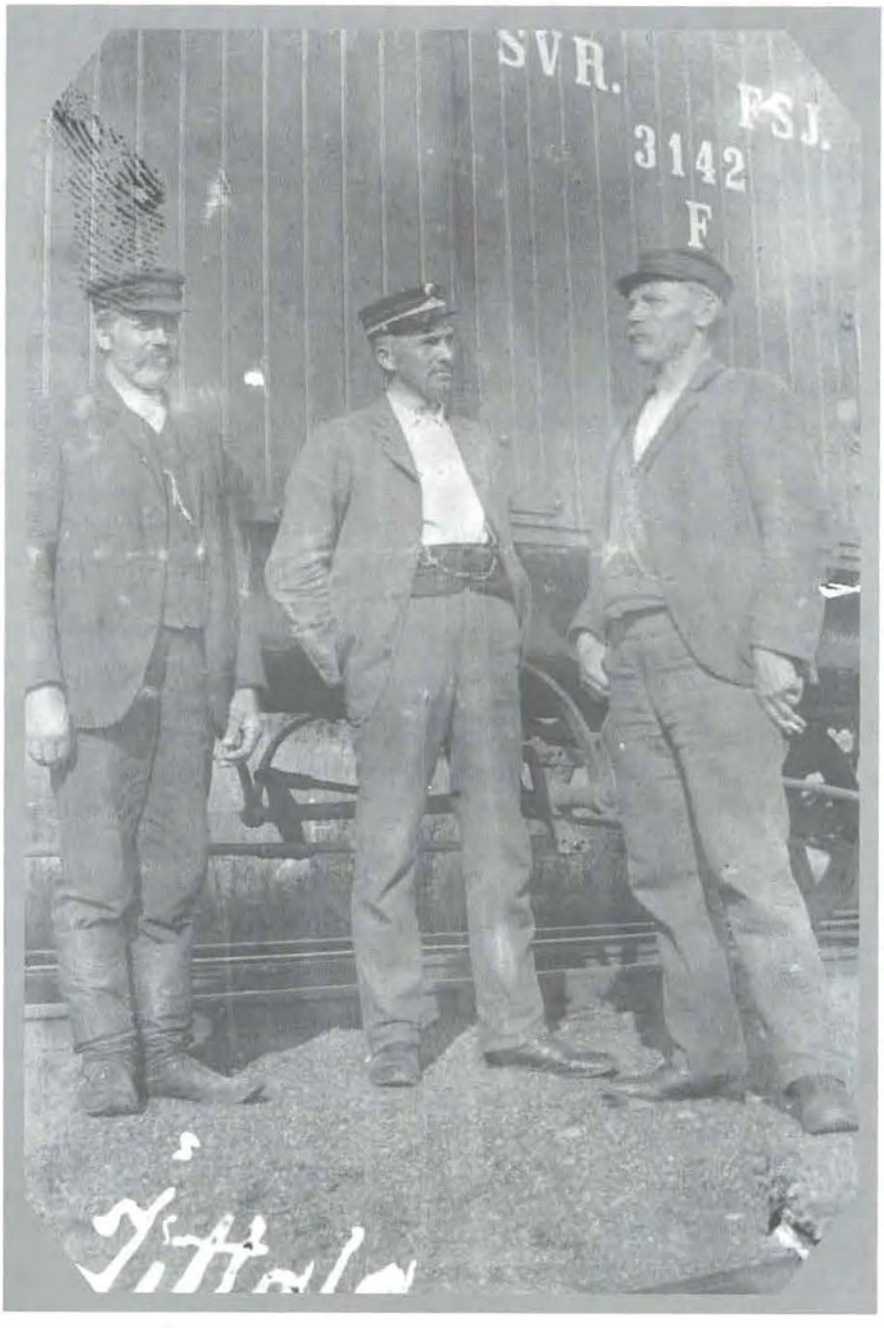
Ne kaks vuatta mitä minä siinä olin semmosena ylimääräsenä junamiähenä, ni minä muistan yks aamu lähettiin Riihimäeltä kello seitsemän Toijalaan tavarajunan kanssa. Pakkasta oli kakskymentä kaheksan astetta ja siihen aikaan ei ollu ilmajarruja – miähet täyty mennä ulos torniin. Junassa meillä oli kolmekymmentä neljä vaunua eikä ollu kun kolme vaan semmosta paikkaa, mihinkä jarrumiäs voi mennä, ja niistäki oli kaks sitte tornia ja yks oli semmonen lava, missä miäs seiso ja siitä kiristi sitte asemille tullessa aina jarruja. Tuassa mentiin Istunkivellä ku se vauhtiin pääsi vähä juna ni minä joudun sitte sihen avovaunuun kun mulla oli turkit ja huapatossut, ja minä olin kun lumiukko ku päästiin Ryttylään, kun lunta siältä katoilta tuli alas siihen. Toiset sano että kunkas sinä liikut



Radanvartta seuraileva maantie, sittemmin Pohjoinen Rautatienkatu, oli Riihimäen ensimmäisiä pääväyliä, jota kuljettiin Hausjärven kirkonkylän suuntaan. Kun asemakylän asutus alkoi 1870 – 1880-luvuilta alkaen laajentua nykyisen Rautatienpuiston ulkopuolelle, niin sanotun Pohjoisen maantien varteen asettui sekä rautatieläisiä että varsinkin käsityöläisiä ja kauppiaita. Näkymä Istuinkiven sillalta aseman suuntaan vuonna 1913. RKM.

ku sinä olet lumiukko - eihän lumiukot liiku? Siitä vaan taas ravisteltiin vähä puhtaaks ja se oli mentävä aina Hämeenlinnaan asti siinä avovaunussa, sitte pääsi konduktöörivaunuun Hämeenlinnasta Toijalaan.

Ja mitä minä tästä Riihimäestä taas osaan sanoo nin silloin kun mitä minä lasken näitä rautatien rakennuksia, niitä oli kait täällä kolmettoista tai neljätoista. Näitä rautatiän kasarmia oli - siinä oli Pohjosten ylikäytävällä yks, se harmaa, joka yhteen aikaan oli sairaalana, ja sitten oli se semmonen työtupa siinä, tiä meni siitä tonne Hämeenkadulle päin siihen - eihän siällä Hämeenkatua ollu mutta meni sinne päin, ja sitte tässä oli missä varikon konttoori on siinä on ne kaks kasarmia ja sitte tämä missä on rautatiäläisten talo niin se oli yks kasarmi kans. Siinä missä on lastentarha niin siinä asu veturimiähet ja siinä missä on varikon konttoori niin siinä asu liikenneosaston miähiä. Minäkin asun siinä noin kaks vuatta ja sitten oli täällä ylhäällä pari rautatiän kasarmia ja sitte tässä missä nykkin on viälä tässä Lopentiän varrella, siinä on kaks. Sitten oli ratamestarin talo siinä missä nykkin on ratamestarin talo mut se on uurestaan rakennettu, ja sitten oli santarmien talo siinä ylyhäällä. Niitä oli noin neljätoista tai viistoista rautatiän omaa rakennusta.



Tunnistamattomia ilmeisesti riihimäkeläisiä rautatieläisiä konduktöörivaunun edustalla liittakassa 1910-luvulla. Yksityiskokoelma.

No silloin ensimmäisen kerran sillon yheksäntoista sataa otettiin vakinaisia miähiä Riihimäkeen. Ennestään täällä oli vaan Winberg esimiähenä ja Matti Helli [Häll] oli asemamiähenä, joka sano etten minä mitään tiärä, että minä soitan kelloo vaan.

Minäki sitten pidin tosta ratapihatyästä, pääsin siihen ratapihatyähön yheksäntoistasataa neljätoista, kun määrättiin eri miähet ratapihalle sillon kun ensimmäinen maailmansota alko. Siinä ratapihatyässähän minä sitten sen elämäni lopun olinki, kaikkiaan olin rautatiällä kahta ja pualta kuukautta vaille neljäkymmentäyheksän vuatta.

Mutta jos minä saan kertoo semmosen, joka ei nyt o vitsi eikä mikään - se on tosikertomus mutta kuvaa rautatiäläisten yksmielisyyttä siihen aikaan. Se oli siin yheksäntoista jälkeen nin et minä olin konduktööritutkinnon suarittanu mutta en ollu vakinainen konduktööri. Mentiin Helsinkiin täältä Riihimäeltä niinkutsutulta Riihimäen pikkujunalta, joka lähti täältä kuus kolmekkymmentä. Oltiin Helsinkissä koko päivä, viis ja viistoista oli määrä lähtee takasin. Kaikki oli vapaana, siäl sai olla missä hyväns. Sitte tapahtu sillä tavalla että tulimme siinä vähä ennen viittä junalle. Se oli lauantaipäivä ja istuttiin konduktöörivaunussa kaikki ja minä olin junamiäspualella siälä ja solasin paperia - siälthän tuli tyhjiä maitokannuja ja kaikkia semmosia sillä junalla. Sitte tää todellinen valtioneuvos Strömberg tuli konduktöörivaunuun siinä sillon. No se oli määrä, että kaikki pitää nousta seisomaan. Nyt kävi sillä lailla, että yks miäs ei päässy seisomaan, ei mihinkään noussu sohvasta ylös takapuali. Ja hän sitte katso vaan



Suomen rautatieläisten vanhimmista virkapuvuista tiedetään hyvin vähän. Rautatieläiset puettiin 1870-luvun alussa tummanvihreään, sotilaspuvusta mallinsa saaneeseen virka-asuun, jonka mallia muutettiin jo vuonna 1870. Väri muuttui silloin mustaksi. Malli saatiin Venäjältä, ja siitä hankkiuduttiin eroon Suomen itsenäistyttyä. Juho Helle alikonduktöörin eli nuoremman junailijan virkapuvussa 1910-luvulla. Kauluksessa ja lakissa on yksi hopeakahuna; vanhemmalla eli ylikonduktöörillä niitä oli kaksi. Yksityiskokoelma.

noin ympäri ja sano konduktööripualelle että "mene sano kuljettajalle että minä jään Tikkurilaan – jään Tikkurilaan" – eikä hän sen enempää sanonu mitään, löi oven kiinni. Sit ku hän oli menny ulos, siinä tuli sitte keskustelu, että kuinkas tässä menetellään. Siin oli kaheksan vaunua siinä pikkujunassa, seitsemän kolmannen luakan vaunua ja yks toisen luakan, kaksakselisia vaunuja semmosia neljäkymentviis henkee aina mahtu. Sanottiin sille että etupään miäs, joka kykeni nousemaan, se muuttaa peräpäähän toiseen luakkaan mut se sano että hän ei lähre sinne. Eikä sille voitu mitään. Se konduktööri – siihen aikaan oli konduktöörillä poletit olkapäillä niinkun ne oli sillon Venäjän-vallan aikana – se oli samankokonen miäs kun minä, ja päädyttiin siihen, että – pitkä takki sillä oli – ja minä otan sen päälleni ja menen sitte sinne vaunuun, ja niin se tehtiin ja minä menin siihen sitte.

Mää menin siitä sitte, lähin menemään. Se istu siälä Strömberg noin vastapäätä ovee ja minä näin hänet sitte siinä. Kun minä menin sinne, niin siinä Helsinkin vaihteessa se heitti se vaunu tollalai noin ja minä menin sohvaan kiinni noin. Se katso siinä sitte noin, mutta minä sitte tarkastin liput siinä vaan kaikki ja menin kolmannen luakan läpitte kun oli määrä, että neljä vaunua menee kumpanenki. Sikkun minä tulin takasin, niin siin oli semmonen, missoli se kamiina keskellä ja sitten siin oli ne tankokki millä sinne kamiinoihin niitä puita solatettiin vähäsen, ja hän oli siinä välissä sitte Strömberg kun minä tulin takasi. Sitte tuota pistää pään ihan noin tohon minun pääni tykö ja – no minähän puhalsin vapaasti, eihän minulla mitään hätää – sano että "tiätääkö konduktööri, missä nämä pitäs olla" – ne oli ne hiiliraurat. Minä sanon, että kyllä minä tiädän missä ne on ja sillon kun minä menin niin ne oli paikallaan, mää sanon, mutta minä en tiädä, että millä tavalla ne on tulleet nyt – se oli pistänny ne siihen ku siinä oli semmoset tapit, mistä käännettiin niitä reikiä, että siält tuli lämmintä ilmaa, ja se oli pannu ne siihen ja ne hakkas sit siit yhteen. Sano, että "konduktöörin pitää katsoo se, että ne on aina siinä missä ne pitää" – siäl oli semmoset haarukat noin minkä ne sysättiin. No minähän otin ne heti ja pistin ne siihen oikeeseen paikkaan. Siitä reisusta ku tultiin Riihimäkeen niin siit ei kukaan kellekkän puhunu ja siitä ei minkäänlaista juttua tullu, että tämä on ensimmäinen juttu kun näin suuri sakki saa sen tiätää kun minä sen kerron.

Selityksiä

Airiston muistelema Tuuran koulu oli rautatien kansakoulu legendaarisine Juho Kustaa Tuura -opettajineen. Koulu oli perustettu rautatieläisten lapsia varten vuonna 1879 ja Tuura toimi sen johtajaopettajana vuosina 1891 - 1930. Tuuran itselleen vuonna 1900 rakennuttama talo on yhä jäljellä Rajapolulla, ainoana kadun varteen 1800- ja 1900-lukujen vaihteessa nousseista huviloista.

Kertomus matkasta tavarajunalla Toijalaan kertoo ajasta, jolloin junien jarruttaminen tapahtui jarruvaunuista erityistä ruuvijarrua kiertämällä. Vain veturissa oli höyryjarru. Paineilmajarruja alettiin asentaa suomalaisiin matkustajavaunuihin vuodesta 1893 ja tavaravaunuihin vuodesta 1901 alkaen, mikä tiesi jarrumiesten katoamista rautatieammattien joukosta. Muutos saatettiin loppuun 1910-luvun alkuun mennessä. Matka tavarajunalla Riihimäeltä Hämeenlinnaan kesti pysähdyksineen reilusti toista tuntia, sillä tavarajunien suurin sallittu nopeus oli viime vuosisadanvaihteessa vain kolmekymmentä kilometriä tunnissa.

Airiston kuvaama Riihimäki on vielä melko alkuperäinen. Valtion rakennusten lisäksi kylässä oli lähinnä tänne muuttaneiden käsityöläisten ja kauppiaiden itselleen rakentamia taloja. Monet rautatieläiset rakensivat 1880 - 1900 -luvuilla itselleen omat talot toisaalta nykyisten Rajapolun ja Riihikadun tienoille, toisaalta myöhemmän Pohjoisen Rautatienkadun varteen. Käsityöläisasutus sijaitsi enimmäkseen Lopentien varressa sekä rautatien alueen ja nykyisen keskustan välimaastossa. Rautatieläisten talo ja lastentarha tarkoittavat yhtä ja samaa taloa, asuinkasarmia, jota laajennettiin saliosalla vuonna 1907. Varikon konttori toimi sittemmin veturitallien vieressä sijaitsevassa ns. Turun kasarmissa. Ratamestarin talo on nykyinen Maantie 10B, joka rakennettiin melko perusteellisesti uudelleen 1920-luvulla. Venäläistä virkavaltaa kylässä edustaneet kaksi santarmia perheineen asuivat nykyisen Maantie 12:n paikalla sijainneessa talossa, joka tuhoutui talvisodan pommituksissa.

Asemamiehet asuivat alkuaikoina Lopen- eli Maantien mäen alla olleessa mökissä. Mökissä oli kello, josta johti rautalanka asemalle ja jolla asemamiehet hälytettiin työhön junien kulun aikaan. He eivät siis olleet vakituisesti asemalla vaan ainoastaan tarvittaessa. Aseman kelloa soittamalla ilmoitettiin junien tulo ja lähtö.

Todellinen valtioneuvos Georg Strömberg (1823 - 1906) oli rautatiepäällikkö ja rautatiehallituksen päätirehtööri vuosina 1862 - 1903. Hän osallistui koko suomalaisen rautatieliikenteen luomiseen alusta alkaen. Strömbergillä oli kesäasuntonsa Pikosuolla Hyvinkään eteläpuolella, ja junilla oli määrä pysähtyä aina tarvittaessa poimimassa todellinen valtioneuvos, "Pikosuon äijä", suoraan huvilaltaan kyytiin.

Suomalaisissa junissa oli kolme luokkaa vuoteen 1956 asti, jolloin yleiseurooppalaisen päätöksen mukaisesti ensimmäinen ja toinen yhdistettiin ensimmäiseksi luokaksi ja kolmannesta tuli toinen.

TARKASTI NE OLI TILITKI TEHTÄVÄ SIHEN AIKAAN

UUNO AALTONEN

Sillon kun minut määrättiin Riihimäelle harjottelijana ensimmäisen maailmansodan aikana, täällä oli asemapäällikkönä Rudolf Holmberg, ollu sillon jo jotain viistoista, kuustoist vuatta ehkä, semmonen jämerä ruatsalaisherra. Sihen aikaan toimistohuaneet oli kaikki tässä vanhassa puuasemarakennuksessa alakerrassa muuta paitsi lennätin oli yläkerrassa, asemapäällikönkonttori oli siinä yhteisen asemakonttorin ja junanlähettäjänkonttorin viäressä. Junanlähettäjänkonttorissa oli toisen luakan kirjuri Ganszauge, semmonen pujoparta joka myähemmin jäi eläkkeelle, oli Haminassa asemapäällikkönä. Sitten oli riihimäkeläisiä Wilho Wälke sillon junanlähettäjänä. Hän erosi kyllä, siirty liikemiäsalalle juuri niihin aikoihin, maailmansodan aikana. Forsberg oli kirjuri junanlähetyksessä, ja sihen oli otettu lisää sitte harjotteljoita ylimääräsiä, siinä oli sihen aikaan Artturi Välke ja Tuure Johansson, myähemmin Jousimaa, riihimäkeläisiä hänkin.



Riihimäen aseman virkakuntaa, asemaravintolan työntekijöitä ja ylioppilaita hotellin kuistilla 1890-luvulla. Asemapäällikkö Öller seisoo kuistilla toisena vasemmalta ja hotellin omistaja Olivia Axeen istuu oikeassa reunassa kolmantena alhaalta. RKM.

Minä joudun täällä tavaratoimistoon ja tavaratoimiston päällikkönä oli sihen aikaan ensikirjuri Emil Perttilä. Hän siirtyki sit vähä myähemmin eläkkeelle – hänki tualla jo Riihimäen kalmistossa niinku moni muukin senaikasista. Hänen jälkeensä tuli tavaratoimiston päälliköks junanlähetyksessä jonkun aikaa ollut – tai nimitettiin enskirjuriks tavaratoimistoon – Hugo Silfverberg, ja hän teki aika pitkän päivätyän, talvisotaan asti oli tavaratoimiston päällikkönä täälä. Lennättimessä oli usevampia niitä sähköttäjiä. Oli [Sigrid] Blomstedt; hän samalla hoiti täällä tämän Riihimäen kylän keskusta ja oli sähköttäjänä. Sitte oli Anna Lall, myähemmin Rasinen, meni kuljettaja Rasisen kanssa naimisiin, sitte Aino Willikka – hän elää viälä, kahdeksankymentvuatias, täällä liikkuu hyvin pirteenä, olis varmasti tiänny paljo vanhempia asioita tässä kertoo kun minä. Aune Skogster oli sähköttäjänä – hän muutti nimensä myähemmin Sarpioks. Vähän nuarempaa polvea oli Lempi Wicktén tai Wälke sitte myähemmin ja Regina Silfverberg – oli tämän enskirjuri Silfverbergin rouva. Näistä oli juuri Regina Silfverberg tavaratoimistossa. Sitte oli meitä nuarempaa, semmosia jokka nyt näihin aikoihin joko ovat siirtyneet eläkkeelle tai juuri ovat siinä iässä että tulevat sille vuadelle.



Lipunmyyjät Lempi Wälke ja Regina Silfverberg 1020-luvulla. Kaapissa seinällä on nähtävästi valmiita palvisia junalippuja. RKM.



Kirjuri Onni Aittola, telegrafireviisori Herman Höglund ja asemapäällikkö C.R. Holmberg asemapäällikön työhuoneessa 1920-luvulla. Seinällä on Riihimäen ratapihan kaavio ja aikatauluja. Alimmainen aikataulu on graafinen esitys junien kulusta. RKM.

Siitä virkamiästen työstä muistan - asemapäällikkö Holmberg kirjotti - hänel ei ollu ketään apulaista, hän itse kirjotteli palkkalistat, ja kun ne kävi piirikamreerilla niin tuli maksumääräyksellä; hän makso palkkoja aina kuukausittain määräpäivänä rautatiäläisten talolla. Kun jälkeenpäin ajattelen niitä tehtäviä mitä asemapäällikköntoimistos on, siältä oli paljo pois tehtäviä tai sitte tämä asemapäällikkö Holmberg oli kovin työkykynen miäs, jos hän kaikki ehti tekemään. Muistan viälä että hänellä ei ollut kirjotuskonetta käytettävissä, se tuli vasta sitte sinne sen jälkeen, kun hän sai apulaisekseen enskirjuri Onni Aittolan - hän oli ensimmäinen asemapäälliköntoimiston ensikirjuri. Tääl oli junanlähetyksessä viälä riihimäkeläisille tuttu miäs Kalle Arho. Hän oli junanlähetyksessä mutta sitten juuri ensimmäisen maailmansodan loppuvaiheissa tänne perustettiin asemakassanhoitajan virka tai niinkun sillon sanottiin asemakasöörin virka ja siihen ei ensi alkuun nimitetty ketään ja Arho määrättiin virkaatekevänä hoitamaan sitä ja Arho tuli junanlähetyksestä pois. Sitten oli tääl linjamiähiä viäl - linjakirjuri Launio ja joku linjasähköttäjä joka vaihtu usein.



Linjakirjurien työhuoneessa 1920-luvun alussa ratainsinööri F. Åberg, varikoninsinööri Axel Haglund, telegrafireviisori (lennätinteknikko) Bruno Gustafson (seisaallaan), 1. luokan kirjuri Onni Aittola, linjakirjuri Kaarlo Arho ja varikonpäällikkö Vilhelm Ahlfors. Kuva on otettu ilmeisesti vuosien 1925 – 1928 välillä, koska seinällä olevassa rautatiekartassa näkyy jo Iisalmen – Ylivieskan rata, joka valmistui vuonna 1925, muttei vielä v. 1928 valmistunutta Joensuun – Outokummun rataa. Gustafsonin virkapuku on 1920-luvun mallia. Mitä lienee miesten laseissa?

Maailmansota aiheutti sitte sen että tänne sihen aikaan jo perustettiin junaohjaajavirat. Täälä oli kaks junaohjaajaa, ne oli vt. ensikirjuri Hästeskog ja Salminen. Sitte ku junaohjaajan sota-aikaset virat lopetettiin, ne jäivät tänne muihin hommiin ja Hästeskog joutu tuanne - hän siirtyi eläkkeelle tai kuali muistaakseni Äetsän asemapäällikkönä.

Kyllä se oli toisellaista monessa suhteessa. Ensimmäinen maailmansota anto jotain ylimäärästä työtä, muunmuassa sillon oli sotaveromerkit, ne postimerkin tapaset, ku oli kaikki liimattava rahtikirjaan. Rahtikirjass oli määrätty kuljetusmaksu, mutta sitte oli aina ylimääränen maksu, sotavero, ja siihen liimattiin niitä sotaveromerkkiä. Samanlainen sotavero kannettiin matkustajalipuista - se oli siis matkustajalipun tariffinmukasen hinnan lisäks - mutta jos lippu ulottu Venäjän rajan toiselle pualelle, niin sitte siitä meni viälä leimavero ja Punasen Ristin vero, niin että yhdessä lipussa voi olla viittä, kuutta hintaa, ja tarkasti ne oli tilitki tehtävä sihen aikaan. Vallankin jos sattu virhe tulemaan siinä leimaverossa tai Punasen Ristin verossa niin voi saada velotuslaskun kahdesta pennistäki.

Junia oli sihen aikaan kolme junaparia, ellen väärin muista. Yks oli tämä turkulainen, aamulla siinä seitsemän aikaan lähti täältä ja tuli illalla yhdeksän aikaan. Riihimäen liikennemiähistö siin oli Turkuun asti ihan nyt tähän pitkälle näitten viimesten sotien jälkeen. Nythän se vasta joku vuasi sitte muuttu sen junan matka Tampereelle. Sitten oli Vaasaan postijuna aamupäivällä. Se oli ensimmäinen postijuna tai henkilöjuna, joka tuli Helsingistä, tuli siinä kymmenen - yhdentoist aikaan, se vähän vaihteli eri aikatauluilla, ja se oli muuten ensimmäinen juna, jolla Riihimäelle tuli Helsinkin posti. Ei ollu sillon kysymyskän sanomalehtien aikasesta jaosta niinkun nykyään, ja sitten illalla tuli se Vaasan postijuna - ja Oulun postijuna meni illalla siinä kahdeksan aikaan pohjoseen ja aamulla tuli taas kahdeksan aikaan Oulusta sen vastaava pari. Se oli ensimmäisen maailmansodan aikaan vasta kun tuli nämä pikajunat käyttöön. Niitä tuli pari paria. Niin - nämä oli pohjosen junia kun minä nyt paremmin muistan - idän liikenteeseen en tääl pohjosen linjalla olleena ennen Riihimäelle tulooni niin tutustunu. Maailmansota toi kulkuun semmoset junat mitä ei ennen ollu ollenkan. Kulki säännöllisesti määräviikonpäivinä invaliidijunia, jossa sillon kun ensimmäisen maailmansodan taistelut kovasti riahu niin vaihtovat keskenään haavottuneita sotavankia ja ne kulki täältä Ruatsin ja Haaparannan kautta. Tavaraliikenne oli semmosta kolme, neljä junaa kumpaanki suuntaan. Tämä oli jo sitte sota-aikaa, joka muutti koko rautatiäliikenteen. Sillonhan oli jo - ei nyt voi sanoa sama mutta likipitäen sama junamäärä kuin nykyisin. Tiätysti junat oli paljo piänempiä.



Rautatieläisten lakkolähetystön juna Riihimäen asemalla suurlakon aikaan 3. marraskuuta 1905. Veturi on ns. Mummo, GII (Sk3) 434. Suuri osa Suomen höyryvetureista poltti halkoja, koska se oli kotimaista ja halvalla saatavissa. Usein märkä puu ei tietenkään ollut kovin tehokas polttoaine, mutta hyödyt katsottiin haittoja suuremmiksi. RKM.



Matkustavaista väkeä 1920-luvulla. Laitureilla liikkuu runsaasti etenkin sotilaita ja poliiseja. Oikealla lähdössä olevassa junassa on kolmantena Kansainvälisen makuuvaunuyhtiön ravintolavaunu. RKM.

Muistuu miäleeni tässä muutamia tapauksia vanhalta asemalta. Siällä oli järjestystä valvomassa aina vuarollaan muummuassa semmonen kaikkien riihimäkeläisten hyvä ystävä kun konstaapeli Vuarinen. Eräänä iltamyähäsenä minä olin junanlähetyksessä yävuorossa. Olin lähettämässä juuri viimestä pikajunaa Vaasaan. Se oli numero viiskymentä yks. Juuri kun minun piti antaa konduktöörille lähtömerkki, niin Vuarinen sano, että "herra kirjuri odottaa vähä; tualla toisen luakan odotussalissa on yks miäs maannu iltapäivästä asti. Minä kysyn mihinkä se on matkalla, että jos päästäis siitä eroon." No – Vuarinen meni odotussaliin ja tulee siältä, taluttaa käsikynkästä miästä ja sanoo: "Tosson sulle viimenen juna, me ny siihen." Sano ja autto viälä, että se vaunun portaita pääsi ylös, ja sitte Vuarinen tuli laiturille takasi. Miäs ei pysyny portailla vaan tuli alas siitä ja meni vaunun kylkeen katsomaan, mihin se on osotettu se vaunu. No se oli Vaasan juna ja siinä vaunun kyljessä luki Vaasa. Miäs paino käsi suarana konstaapeli Vuarisen tykö, vähällä oli lyädä Vuarista korvalle, sano: "Vaasaanhan se menee ja minä olen menossa Tampereelle!" Vuarinen otti melkein syliinsä sen miähen ja sano: "Ekkös sinä ny hullu ymmärrä, että Vaasaan mennään Tampereen kautta?" ja Vuarinen nosti sen miähen sinne vaunuun.

Toinen juttu oli semmonen – tääll oli aseman vahtimestarina Erik Forsström. Hän vaikutti jälkeenpäin täällä Riihimäellä Sakon hommissa. Hän kumminkin tuli minulle junanlähettäjälle puhumaan. Se oli muistaakseni päiväjunat menny ja siivoojat siivosivat siälä odotushuaneita. Vahtimestari tuli sanomaan, et siäl on kaks pikkupoikaa, jokka pelaavat korttia tual toisen luakan odotushuaneessa – että mitähän tehdään noille. Minä sanon, tuakaapas ne tänne minun tyköni. Aattelin, että ehkä mull on niin paljo arvovaltaa. Olin aika vihree nuarimiäs kyllä itsekin mutta aattelin, että mull on junanlähettäjänlakki päässä, ne pojat pelkäävät. Minä kysyn sitte, että pelasitteko te korttia siälä. Pelattiin, sano pojat ja katsovat hyvin tuimasti minua. No – korttia tulette tänne pelaamaan, tuskin osaatte lukeekkan viälä. Osaatteko lukea? Pojat ei puhunnu mitään. Minä pistin kirjan siitä – en muista mikä kirja nyt oli siinä junanlähettäjän pöydällä, sanon, koetappas lukee tosta. Pojat katteli vähän aikaa eikä kumpanenka saanu mitään selvää. Minä sanon, no ette osaa lukee ja kumminkin korttia pelaatte, et mitenkäs se käy päinsä? Pojat katso hyvin halveksivasti minuun ja sitte lopulta sano: "No silmistähän ne tuntee." Ei siinä lukea siis tarvitse.

SELITYKSIÄ

Uuno Aaltosen mukana siirrymme aseman ja konttorin puolelle. Rudolf Holmberg (1868 - 1930) oli Riihimäen asemapäällikkönä vuosina 1901 - 1930. Kaarlo Arho (1878 - 1955) hoiti samaa virkaa vuosina 1930 - 1945. Virkamiehenä hän oli täällä jo 1920-luvulla. Hänet tunnettiin erityisen innokkaana suojeluskuntamiehenä ja hän toimi mm. Riihimäen sk:n talouspäällikkönä.

Kirjuri Carl-Johan Ganszauge oli myös melko pitkään paikkakunnalla, vaikka välillä toimikin väliaikaisena asemapäällikkönä Lappilassa. Wilho Wälke tunnetaan paremmin myöhemmästä toiminnastaan liikemiehenä. Hän perusti Riihimäen ensimmäisen elokuvateatterin, toimi Elantola Oy:n ja Riihimäen-Hyvinkään Sanomalehti Oy:n toimitusjohtajana ja oli perustamassa Riihimäen Kirjapaino Oy:tä. Lisäksi hän oli mm. Suomen Punaisen Ristin Riihimäen osaston ensimmäinen sihteeri. Onni Aittola jäi eläkkeelle Haminan asemapäällikkönä. Hänen vaimonsa oli Eteläisen koulun tunnettu ja pelättykin opettajatar Ida Aittola.

Kaikki Helsingin - Turun junat kulkivat vuosina 1876 - 1902 Toijalan kautta, kunnes rata Helsingistä Karjaalle valmistui. Turusta Karjaalle oli päässyt junalla vuodesta 1899 alkaen. Juuri tämän junan miehistön yöpymispaikaksi rakennettiin Turun kasarmi veturivarikon luo.

Konstaapeli Aapeli Vuorinen oli riihimäkeläisten tuntema. Hänestä kerrotaan seuraavanlaista tarinaa. Presidentti Svinhufvud oli Riihimäellä ja otti vastaan suojeluskunnan paraatin, jossa marssi myös Vuorinen. Tullessaan presidentin kohdalle hän nosti käden lakkinsa lippaan ja kuuluvasti esittäytyi: "Konstaapeli Aapeli Vuorinen." Vuorinen ei kylläkään näytä kuuluneen suojeluskuntaan eikä Svinhufvudkaan ilmeisesti käynyt Riihimäellä, mutta mitäpä pienistä...

Aseman odotussalit oli jaettu luokkiin samoin kuin junatkin, eikä matkustaja voinut odottaa junaansa ylemmän luokan odotussalissa kuin mihin hänen matkalippunsa oikeutti. Väitettiinpä alkuaikoina tosin, että suomea puhuvat matkustajat ajettiin Riihimäellä järjestään kolmannen luokan odotushuoneeseen, vaikka heillä olisi ollut ensimmäisen luokan lippu.

Erik Forsströmkin, myöhempi Talari, on jäänyt paikkakunnan historiaan suojeluskuntamiehenä. Hän toimi Hausjärven suojeluskunnan Riihimäen osaston päällikkönä vuosina 1918 - 1919. Hänen äitinsä oli Riihimäen lottien ensimmäinen puheenjohtaja Beda Forsström.

NOKEA JA SAVUA JA HÖYRYÄ

ERIK PÄRKKINEN

Minä sain kakskymmenes päivä syyskuuta yheksäntoistasataa kakstoista kutsun - Helsingin konepajalla olin sillon - insinööri Lydeckenin luo ja hän ilmotti minulle, että aikani on täynnä, palvelus on konepajalla valmista, että nyt ei muuta kun veturimiesura edessä ja lähdettävä. Tiedustelin paikkaa mihinkä oli komennettu, niin sano että Riihimäelle. Eihän siinä mitään muuta - pillit pussiin vaan ja nyt sitä tultiin tänne. En ollu koskaan ennen käynyt Riihimäellä, tulin ens kertaa, ja kun astun junasta alas ja aseman ovesta tulin ulos tänne taajaväkisen yhdyskunnan pualeen ja silmäisin ympärilleni - sillä ainahan se ensimmäinen katse ja ensimmäinen vaikutelma tekee ihmiseen jonkinlaisen sellasen pysyväisen muiston - tämä muisto vaikka se on tapahtunut, noin viiskymmentä vuatta sitten, se elää vieläkin minun miälessäni. Näky ei ollu millään tavalla lohdullinen. Oli semmonen syyskuun sumuinen tihkusateinen päivä. Seisoin aseman portailla ja katselin ympärilleni. Katselin oikealle - siitä kulki jonkinlainen maantiä asemarakennuksen ohi ja mitä piremmälle katselin oikealle, siell oli se niinsanottu keltanen kasarmi, sitte - en tierä onko se viälä siellä - sellanen puutalo ja mitä siin oli semmosia pieniä punasia hökkeleitä. Ne oli huonossa maalissa ja yleensä ajan hampaan syömiä.

Katselin vasemmalle - vasemmalla oli suuria lautataapuleita, oli sahan ränsistyneitä makasiineja kallellaan sinne ja tänne, joku huolimaton kulki sielä ja täälä, liikennettä ei ollu paljo missään eikä ihmisiäkän liikkeellä. Katselin suoraan eteenpäin. Siinä oli joku semmonen rautatien puiston tapanen siinä varikon ja asemarakennuksen välillä. Se puisto oli, jos en muista väärin, niin jäänyt jollakin tavalla luonnonpuistona, että sihen ei ollu kyllä mitään istutettu. Mitä siitä oli joskus jotakin otettu puuta pois, niin ne oli ohikulkijat melkein repineet ne pensaat ja puskat mitä siinä oli. Sen poikki kulki sellanen jonkinlainen oja, joka oli noin ehkä kaks metriä leveä ja metrin syvä. Sihen samaan ojaan juoksi varikolta jonkinlaista jätevettä ja likasta se oli. Siihen samaan ojaan juoksi



Asemapuistoa talvella. Lopentie eli Maantie johti apteekin ja hotellin välistä veturitalleille ja siitä edelleen asemalle. Asemalta tie jatkui radanvartta pohjoiseen. Kuva on otettu hotellilta asemalle päin ja tien oikealla puolella näkyvä rakennus on yhä olemassa. Se on toiminut mm. pankkina ja viimeksi Paloheimon virkailijakerhona. Kuva Bruno Gustafson. RS.

niinsanotusta Apteekinmäestä alas kuravedet kaikki, ja se oja mennä liristeliki hiljakseen sinne sahalle päin. En tiedä missä se yhty sitte sinne Vantaanjokeen, mutta tämmosta se oli. Siinä oli myöskin oikealla kädellä suuri käsipumppu, semmonen suuri heiluri siinä alhaalla oli ja pystyyn rakennettu, mutta minä en tiedä käytettiinkö sitä ollenkan. En ainakan muista et olsin nähny että ketään olis siitä vettä ottanu.

Sitten viälä kun Maantiätä ylös katseli niin siinä näky tämä Paloheimon nykyinen kerhorakennus, jossa oli sillon Kansallisosakepankki. Siitä ylöspäin oli tohtori Virtasen talo, vaikkei se sillon hänen hallussaan ollu, apteekki oli, Björkbomin talo, jossa oli kirjakauppa, siinä kuapassa, mikkä nyt on kaikki hävitetty pois. No pidemmälle sitä ei nähnykkän, mutta hoitamatta se kaikki oli, se oli luonnontilassa.

Suoraan kun katselin eteenpäin sitten, nin siinähän oli sitten edessäni näkyvissä se paikka, johon oli komennettu ja jossa minä ne neljäkymentäviis vuatta, mitä minä Valtion Rautatiällä olin, palvelin. Siinä talossa ja sillä ajalla on tapahtunut hyvin, hyvin paljon asioita, niin paljon asioita, että niistä vois tulla paksu kirja.

No – lähetään nyt menemään ja katsotaan vielä sitä aseman edustaa. Siinä oli kaksi hevosta, hevosmiestä, ajuria. Salinin Kustu oli toisena ja Malenius oli toisena. Salinin Kustulla oli ruskea hevonen, sen minä muistan, ja Maleniuksella oli musta hevonen. Tätä mustaa hevosta käytettiin sit aina myöskin ruumissaatossa, ja se oli niinkun hänellä jonkunlainen etuoikeus siinä sitten. Ja ne ei koskaan istunu siinä ajurin rattailla, ei junien tullessakan, ne istu aina kolmannen luokan ravintolassa ja hörppäsivät siällä kahvia ja juttelivat siällä miesten kanssa ja aika kulu siellä mukavammin ja siällä oli lämmin. Myöskin aseman portailla siinä lähettyvillä seiso virkavallan edustaja, konstaapeli Kyöstilä, jonka vanhat riihimäkiläiset kyllä muistavat, noin sata viiskymmentä senttiä pitkä ja ehkä sata kymmenen kiloa painava miäs, joka muun muassa sano sillon, kun jossakin sahan miehet ja muut, lasitehtaalaiset ja ehkä varikon miehet ja liikennemiehet tappelivat keskenään täällä sahan alueella ja joku meni Kyöstilälle sanomaan, että siällä tapellaan nyt, että pitäis mennä poliisin väliin, niin Kyästilä käänsi vaan selkäns ja sano että antaa asian kehittyä. Se sananparsi on kulettunu Riihimäellä jo viiskymentä vuatta. Kun täällä mitä hyvään on nin sanotaan että antaa asian kehittyä, sano Kyästilän pappa. No niin niitä samoja oli semmosia lepposia luonteita sillon. Virkavalta, vaikka aihetta olis ollukkin nin se katseli paljo sormien välistä sen takia, että niitä oli vähä ja paikkakunnalla oli paljo, tavattoman paljo levotonta ainesta, ja sahalaiset ja lasitehtaalaiset ja monet muut täällä nin ne oli hyvin rauhattomia sillon kun ne saivat palkkansa ja rahansa.

No sitten – siirtyäkseni eteenpäin oli niinku sanottu se varikko siellä sitte. Se oli musta – ei se ny musta ollu mutta punasista tiileistä ajan patinoimana – seisoskeli siinä sumussa ja sateessa. Ikkunat oli mustat savusta – niitähän ei pesty vuoskausiin ja niiden lävitse ei nähnyt sisältä ulos eikä ulkoa sisään – ja kaikki tämä, sen surullisen ilman, sumun ja semmosen tunkkaantuneen vaikutelman takaa, se ei näyttänyt miltään mukavalta ollenkan, mutta mentävähän sinne oli, mutta siinähän olikin asiaa, että sinne pääsi, sillä kuraa oli ja vettä oli sillä välin, mutta joku hyvä ihminen oli pannu sinne vähä lautaa, lankkua ja tiiliskivee ja semmosta – niitten päältä pääsi hyppäämään sitte loppujen



Ajuri Oskar Karlsson (Katkola) hevosineen aseman edessä. RKM.

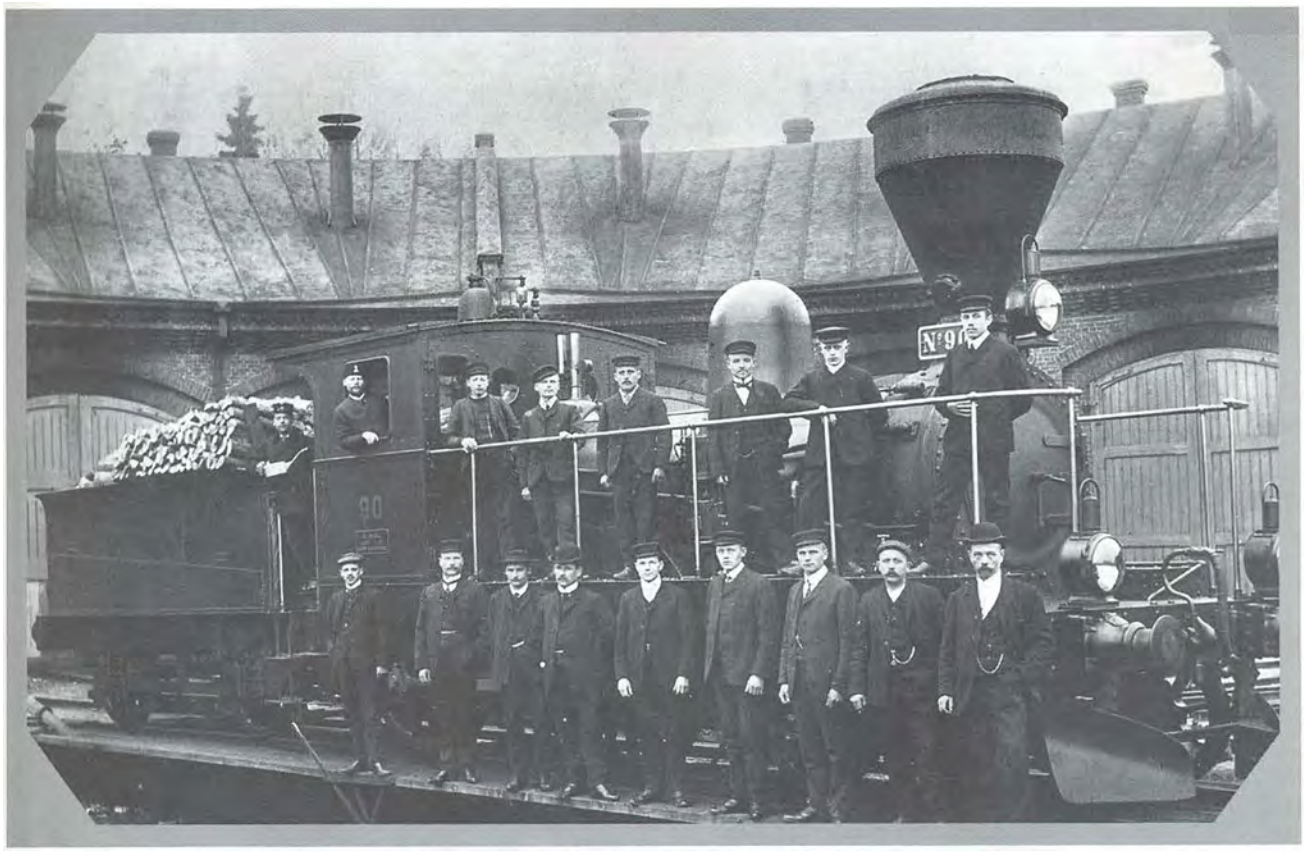
lopuks että pääsi sinne varikon puolelle. No se ei ollu se lohdullinen näky sielläkän, mutta se oli näky semmonen, minkä se työ jättää jälkeensä mitä siellä tehdään – siis nokea ja savua ja höyryä ja sen sellasta – ja pientähän se oli.

No – lähdin viemään eteenpäin papereitani ja suorituksiani sitten varikon toimistoon. Siellä oli sihenaikana herrana ja ylhäisyytenä Ahlfors, Ville Aalforssi -niminen varikonpäällikkö, jonka kaikki kylä muistaavat – ja hän oli jämerä, oikeudentuntonen, sellanen mies, jonka sana piti, mitä hän kerran sano nin se piti, ja ei hän puoltanut sitä eikä tätä, hän tutki asian aina ja sitten vasta langetti tuomion, ja se oli aina oikea, siihen tyydyttiin. Kyllähän niitä purnaajia sillonkin oli niinkun nykyäänkin on mutta ei niin paljon, sillä hänen sanansa oli niin vahva, se piti kerta kaikkiaan, ja sillonhan oli toisellaiset olosuhteet, kun mitä nykyään on, ja hänestä pidettiin kovin paljon. Hän oli täällä monta vuotta. Hänen aikansaki tuli sitte loppujen lopuks täynä ja hän kuali pois ja onhan niitä ollu muita tilalla sitte – minun aikanani on ainaki viis ollu, ja niistä on nykyään elossa ainoastaan tämä nykyinen varikonpäällikkö, joka siälä nykyään on.



Poliisi retuuttamassa juopunutta naista asemalta autoon 1930-luvulla. RKM.

Vetureista puheen ollen täytyy lähteä sellasista vetureista jossa ei ollu mitään sarjanumeroita eikä sellasia merkintöjä paremmin muuta kun täälä muistetaan paremmin kahdeksankymentä neljä numero ja kahdeksankymentä

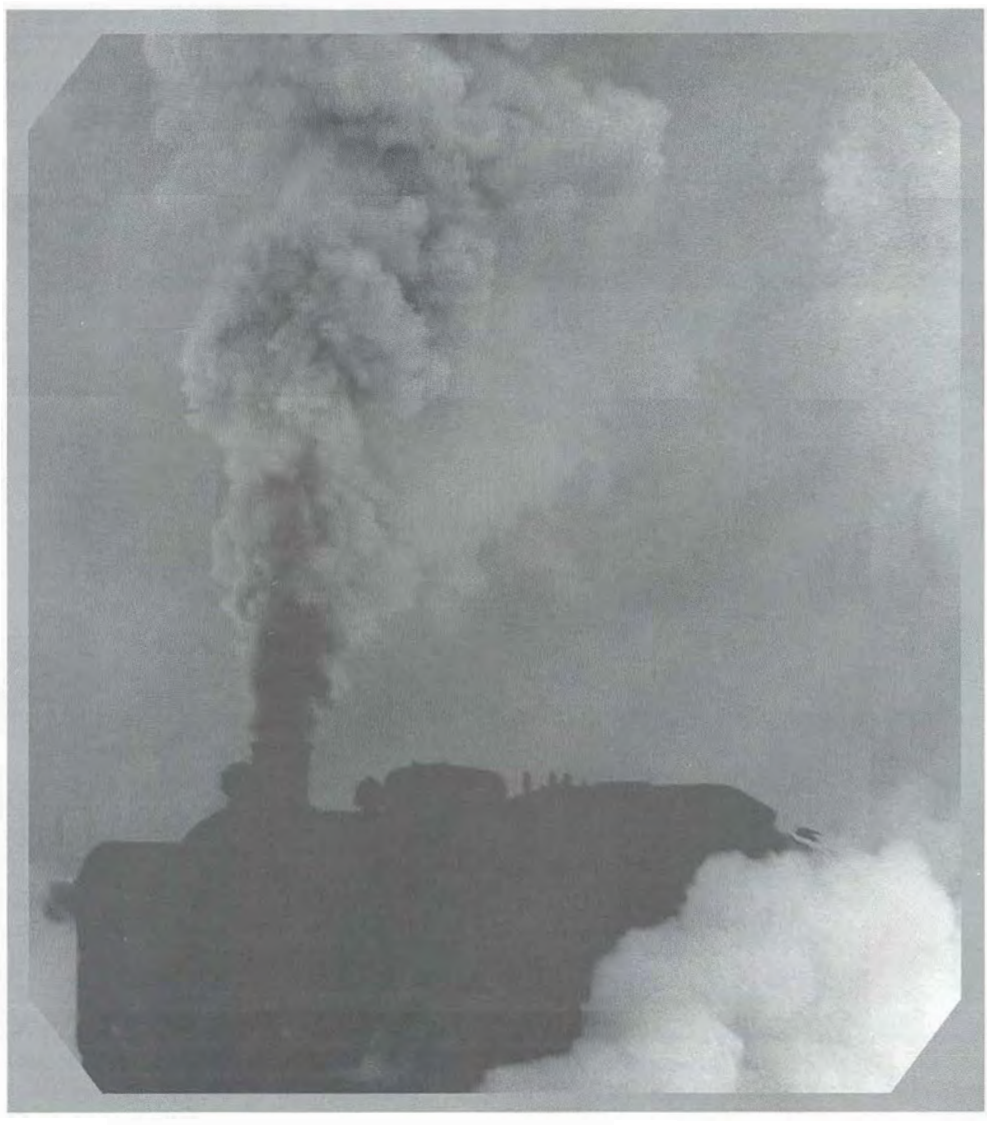


Riihimäkeläisiä veturimiehiä A0-sarjan veturin eli ns. Lankkihatun nro 90 edessä vuonna 1908. Veturin hytissä kuljettaja Kytöharju ja lämmittäjä Palomäki, käyntisillalla Vaalle, Tähtinen, J. Aalto, Törnblom, Snellman ja Lundström, maassa Nyberg, Etola, K. Elo, Laakso, Kataja, Sjöblom, Åkerfelt, Salo ja Forss. RKM.

kuus. Kaheksankymentä neljä oli Riihimäellä monta vuotta ja kahdeksankymentä kuus - jota sanottiin Mustiks - niin se oli Hyvinkäällä. Se oli höyryjarrulla varustettu veturi - siis niitä ihan alkukantasia vaihtovetureita - sillä ei ajettu linjalla ollenkan - ja siinä oli niinsanottu keppi suunnanvaihtajana - sellanen ettei se ollu pyäritettävä niinkun nykyään on. Se keppi heitettiin pualelta toiselle, ja sillä järjestettiin se suunnanvaihto sitte siinä. Höyryjarrussa saatto välillä olla kuuden ja viiden ilmakehän paine - sillon kun höyry oli alhaalla, siinä sai huonosti höyryäkin vielä, mutta aikaa oli sillon, sillon ei ollu kiire, ja sillä vaihtotyäkin kesti jonkun aikaa aina kun sillä tehtiin se. Ne oli niitä alkukantasia mistä oltiin lähdetty tähän. Sitten täällä oli Plankkihattuja niinsanottuja - sellasia matkustajajunanvetureja, joiden pyörän halkasija oli pitkän matkaa toista metriä. Niitä käytettiin matkustajajunissa ja niillä saavutettiin kyllä aika hyviä nopeuksia aina tuonne seitsemään - kaheksaankymmeneen kilometriin asti, ja ne kulkivat tätä Helsingin ja Lahden ja Hämeenlinnan väliä, ja matkustajavaunuja oli perässä kolme - neljä, joten se oli ihanteellinen juna, eikä nopeuttakan tarvinnu paljo mitään pitää. No siitä siirryttiin sitten taas näihin H-sarjan vetureihin, mitä nykyäänkin vielä käytetään näissä matkustajajunissa. Ne on nopeita ja aika vahvoja, kestäviä, kun sanotaan, että ne on kestänеet siinä nelisen viiskymmentä vuotta, joskus vähä korjataan ja sillä tavalla. No sitte tuli Amerikasta ylijäämätavaraa, sotaa varten tarkotettuja vetureita tänne, näitä Truumanneja - ja ennen Truumanneja tuli jo Ristoja kotimaasta, ja nehän nyt on täällä ollu viime vuosina pääasiallisena vetovoimana.

Sitte ei pidä myöskään unohtaa pois sitä asiaa - meillä oli jatkosodan aikaan täälä niinsanottuja Tatjanoita, Venäjältä sotasaaliina saatuja vetureita ja myöskin Virosta ostettuna. Virosta tulleena mitä ne ostivat ne makso kaks markkaa kilo. No näistähän nyt ei ollu paljo mitään apua, mutta kovasti korjaamallahan niistä saatiin liikennekelposia ja sillä tavalla jollakin tavalla päästiin sitte sen pahimman ajan yli mutta se on kyllä veturimiehen hommassa ollu kaikkein raskainta aikaa, sillä siellä ei ollu minkäänlaista lämmityslaitetta sisällä, jotka olisvat henkilökuntaa voineet - esimerkiks jalkaa lämmittää, kun se kattilan päällyskin oli vuorattu niin hyvin, että ei siinä kahvipulloo eikä teepulloo saatu lämpöseks, ei millään. Ja mitään suojaa ei ollut, sivulta se oli auki, takaa oli auki, edestä oli lasit rikki - ja pakkasta oli sitte kumminkin siinä pari - kolmekyment astetta. Siellä oli kylmä olla. No suuluukkua täyty pitää vähän auki, että sai käsiä lämmitellä siinä, vaikka olis kunka paljo ollu päällä niin aina vain paleli ja aina vain tuuli, että ne oli kyllä kauheita laitteita ne, mutta kaikissa niis on oltu ja menihän se loppujen lopuks mutta ei niitä kukaan o jälkeenpäin kyllä kaivannu enää.

Sillon oli kuukausipalkka alkujaan yheksänkymentä



Tr1 eli Risto nro 1080. Kuva Arvo Haakana. RKM.



VR:n Tr3, entinen Viron rautateiden O_K, Neuvostoliiton Baltian-rautateiden III numero 1031. Veturi kuului niihin, jotka puna-armeija oli jättänyt Hankoon vetäytyessään sieltä vuonna 1941, eikä sitä kunnostettu VR:llä liikenteeseen. Keulassa veturin "henkilökohtainen" nimi Kommunist. Yksityiskokoelma.

markkaa kuussa, ja sihen ei tullu mitään lisiä, virantekorahojakan ei tullu kun esimers meikäläinenkin oli siellä tallissa kaks ja puoli vuotta eikä päässy mihkään linjoille ansaitsemaan mitään lisätuloja siihen, niin se oli se yheksänkymppiä kuukaudessa. Tästä palkanmaksusta samalla, kun tässä oli jo aikasemmin puhetta, että se oli kyllä koomillinen sihen aikaan. Muistan aina sen näyn – asemapäällikkö tuli edellä keppi kädessä, rillit päässä ja sikaari suussa, kävi ku herra ja ylhäisyys. Hänen jälkeensä tuli asemamies, joka kanto kassalipasta, missä oli rahat, ja hänen jälkeen tuli aseistettu poliisi, ja nämä kolme kulkivat asemalta sitten Rautatientalolle peräkkäin, ja me siellä kurkittiin, että saa nähä, että pamahtaako täällä. Meinaako ne että me ollaan jotakin rosvoja, että täytyy olla aseistettu vartija mukana, mutta se meni ny kumminkin niinkun se meni – A:sta se alko ja Ö:hön se loppu, ja kaikki kävi hyvin ja kaikki sai omansa ja kaikki oli hyvin.

Näin on kyllä asianlaita, [että nainenkin on nykyään kelpoinen veturinkuljettajaksi] mutta se nyt kyllä on sellasten henkilöitten asettama juttu tämä, joilla ei ole hämärintä aavistustakan, mitä veturilla voi tapahtua. Se työn laatu on yleensä sellasta. Sanotaan nyt esimerkiks on että on siellä veturinkuljettaja – riuska, vahva, riski miäs siällä – ja hän saa siällä sitten komean työn lämmittäjäkseen. Mitä siellä tapahtuu – kunka liikenneturvallisuus on kysymyksessä? Mies on mies ja nainen on nainen ja kun mies katselee naista, niin jotakin siinä tapahtuu – jos ei muuten niin mielikuvituksessa. Ja kuinka siellä on se lepojuttukysymys – yks ja sama lepohuone? Kuinka se asia on järjestetty, sillon kun tämä laki lyädään kiinne? Mennäänkö samaan huoneeseen nukkumaan ja kuka takaa sitten, mitä siellä tapahtuu? Vielä yksi asia – kun tulet kotio matkalta, mitä sanoo sinun rouvasi? Kummonen oli sulla lämmittäjä? Kuinka mies sinä olet noin kuitti – ethän sinä ennen tommonen ollu? Ja kaikki tämä voi johtua vaan siitä naislämmittäjästä.

Koska tää nyt on tämä keskustelu kulkenu pääasiassa asemarakennuksen ympärillä, niin jatkan sitä ny viälä vähän, mitä sielä minun muistissani ja mihinkä huomiokykyni



Kahvilla kolmannen luokan asemaravintolassa istuu muun muassa kaksi rautatieläistä. Kuva on ilmeisesti 1920-luvun alusta. RKM.

kiinty joskus sillon tällön. Sielähän oli kaks pullanmyyjääkin, jos muistetaan, Haaramon mamma oli toisena ja Pusarin mamma oli toisena. Niil oli kori ja kolmannen luakan asemaravintolan oven kummallakin pualella ja rautatieläiset kun kävi kahvilla siinä sitte, se kahvikuppi makso kymmenen penniä kuppi ja viistoista penniä makso pullan kanssa. Siinä oli Pauliina- ja Iida-niminen tarjoilija, molemmat siinä viisissä – kuusissakymmenissä, ärtyneitä ikäneitoja jo, jotka eivät paljo humooria ymmärtäneet, ja se pullanottamisen mitta, se oli siitä kopasta, se oli aina niin paljo ku tähän sopi. Kahvikuppi oli vähää vaille kaadettu niinkun kuppi kaadetaan, sihen kaadettiin kermaa että se kuppi tuli täyteen ja lautaselle vialä, kaikki viidellätoista pennillä se. Mutta joskus ku herkutella tahottiin, niin sit ostettiin pusuja ja munkkia ja sarvia sitte näiltä pullamummoilta.

Sitten yksi hahmo vielä ja parikin niitä oli vielä, josta ei o kukaan mitään vielä puhunu: se oli satku, santarmi, Venäjän tsaarin valtakunnan komea ja äkänen ja ei koskaan pidetty mutta pikemmin vihattu herra, kulki siellä pitkä sapeli kupeellaan, kalisteli kannuksiaan ja sitä sapeliaan pitkin penkkejä ja semmosia, pisti nokkansa joka asiaan. Jos tässä kaks miestä istu ja puhu jotakin asiaa niin jo se kierteli täälä ympäri ja koetti kuunnella – hän oli nimittäin suomenkielentaitonen, että hän ymmärsi sitä – mutta en minä koskaan kuullu, että mitään ilmiantoja tai semmosia olis siinä sattunu olemaan hänen puolellaan.

No sitten eräs suuri tapahtuma, jonka tapahtumapaikka myöskin on asemarakennus. Siihen aikaan piti asemaravintolaa semmonen Axeen, rouva Akseeni sanottiin, ja hän oli jo vanha rouva, elänyt oman aikansa ja omien tapojensa mukaan ja pidetty jollakin tavalla ja kunnioitettu, mutta sitten niinku kaikella on loppu, niin sitte hänelläkin oli loppu siinä, ja hän kuoli. Meillä oli täällä Riihimäellä sitten perustettuna jo aikoja sitten kuaro, jota johti konduktööri Kivivuari, tavattoman energinen, musikaalinen ja kunnioitettava henkilö. Hän johti tätä mieskuoroo sitten, ja meitä pyydettiin laulamaan sinne Akseenin rouvan hautajaisiin. Ne hautajaiset pidettiin siinä hotellissa, joka oli siinä asemaa vastapäätä. No miesporukassa, siin oli kai



Riihimäen ensimmäinen laulukuoro perustettiin VPK:n yhteyteen vuonna 1895. Kuvassa palokunnan mieskuoro esiintymässä VPK:n talon portailla vuonna 1913 konduktööri Otto Kivivuoren johdolla. Kuva Bruno Gustafson. RS.

meitä ehkä kaks-, kolme-, neljätoista miestä, oli mukana semmonen kaiken maailman jekkuli semmonen konduktööri Lindström, tämän Linnakkeen isä, jolla oli aina kaikki kujeet mielessä, mitä ikinä olla saatto. Hän keksi kaikenlaista ja oli vitsikäs ja tommonen humoori, se oli Jefreetta, ja hän oli sen kuoron oikein humoorisialu, että ku hän aukas suunsa, ni tiäsi, et siält tulee aina jotaki ja kaikkia koukkuja semmosii konstia teki muille. No me laulettiin, tämä vainaja siirrettiin sitten Lopen junan vaunuun, sihenkin laulettiin sitten siinä läksiäislaulut hautajaislaulut niille. Sitte meidät käskettiin sinne hotelliin - talo tarjoo että olkaa hyvä laulajat ja lauletaan siellä hotellissakin ny sitten vähäsen mitä me osattiin - ja osattiinhan me aika paljo, ja siellä laulettiin sitte ja meitä pidettiin tavattoman hyvänä, ja tarjoilu oli semmonen, että putsaripojan suussa se kyllä suli - ja juomat sen mukaset.

No me oltiin ja viihdyttiin se porukka siä niin kauvan sitte kumminkin, että ne kai vähä kyllästy meihin sitte loppujen lopuksi - antovat huamauttaa sitte, että herrat on hyvä nyt ja siirtyyvät tonne asemaravintolan puolelle sitte jatkolle, että sieltä saadaan sitte lisää. No Jefreetta eli tää Linströmmi kävi siihen heti kiine siihen asiaan, että jaaha juu että nyt pannaan takit päälle ja mennään asemaravintolaan. No me mentiin sinne. Siin oli päivällä semmonen väliaika, ettei ollu junia eikä mitään, se oli kiinne jollakin tavalla ja me siällä nautittiin talon antimista ja ne rupes ne tytötki siälä sitte loppujen lopuks hermostumaan, että eiköhän tää rupee ny jo riittämään. Jefreetta, se Lindström sano vaan että ei, se on vainajan tahto. Se on vainajan tahto, että tämmonen pitää olla trahteerinki. Jaa jaa, sano tytöt ja kanto lisää pöytään, mutta sitte aika kulu niin paljo että juna rupes tulemaan ja asemaravintola täyty aukasta sen junan takia. Jefreetta sano meile Lindström että jaaha, tulkaa minun mukaani. Me lähettiin mukaan ja mentiin kolmannen luokan puolelle. Siel oli Pauliina ja Iida ja Lindström esitti juu että ne tuolt toisen luokan puolelta käskivät meidät tuleen tänne, ku juna tulee, että täälä on kuulemma tarjoilua meille. No me taas koko porukka saatiin sielä taas uudestaan ruveta törsaäämään kolmannen luokan puolella - ennen ku ne rupes ottaan se Pauliina siitä selvää, että kunka tää juttu oikein on, ni kyllä meitä viätiin kiireesti pois siältä asemalta.



Vanhan asemaravintolan keittiössä 1930-luvun alussa vasemmalta Olga Mäkinen, Hilda Kallioinen, Saimi Laakso, Aino Sarjanen, Elli Mantere ja Toini Tarvio. RKM.

SELITYKSIÄ

Erik Parkkisen saapuessa Riihimäelle sateisena syyspäivänä 1912 asemapäällikkö A.W. Öllerin (1829 - 1901) suunnittelema ja istututtama asemapuisto lampineen, siltoineen ja suihkulähteineen oli jo alkanut rapistua, vaikka rippeitä siitä säilyi uuden aseman ja asema-aukion rakentamiseen asti 1930-luvun puolivälissä. Aseman vieressä sijainnut Riihimäen saha tuhoutui talvisodan pommituksissa, rakennettiin rauhan tultua uudelleen mutta paloi salaman sytyttämänä jo seuraavana vuonna 1941. Sen jälkeen sahatoiminta siirtyi kauemmas etelään, ja aseman luo jäi ainoastaan sähkölaitos.

Maantie johti mäkeä alas silloisten hotellin ja apteekin välistä eli nykyisen Paloheimo-Yhtymän pääkonttorin takaa ja edelleen veturitallien sivuitse kohti asemaa. Vanha asema sijaitsi jokseenkin nykyisen aseman toisen laiturin kohdalla katoksen päästä pohjoiseen.

Ajuri Kustaa Salinilla oli oma mökkinsä Lopentien ja Koivistonkadun kulmauksen vaiheilla. August Malenius oli vuonna 1918 ollut Riihimäen punakaartissa ratsuosaston päällikkönä mutta säilytti henkensä siitä huolimatta ja oli myöhemmin kauppalassa yleisesti tunnettu juuri ruumisvaunujenajajan tehtävänsä vuoksi.

Konstaapeli Juho Kyöstilä on Aapeli Vuorisen ohella toinen paikkakunnan tunnettu poliisipersoonallisuus. Kadunkulmauksiin kokoontuneita väkijoukkoja Kyöstilällä oli tapana kehottaa hajaantumaan sanoen: "Ei saa tehdä kasoja kadunkulmiin."

Varikonpäällikkö Wilhelm Ahlfors (1877 - 1937) ehti johtaa Riihimäen veturivarikkoa 31 vuotta kuolemaansa asti. Ahlfors asui nykyisessä kaupunginmuseontalossa Rautatienpuistossa. Häntä seurasi varikonpäällikkönä Axel Haglund, joka hoiti tointa myös lopun ikäänsä eli vuoteen 1946. Seuraavat päälliköt olivat Gustaf Wallin ja Eino Suominen.

Parkkisen mainitsemat veturit 84 ja 86 eivät olleet aivan niin sarjamerkittömiä, kuin hän muistelee. Sarjamerkinnättömiä vetureita ei näet Suomen rautateillä ollut olemassakaan sen jälkeen, kun erityiset sarjat otettiin käyttöön vuonna 1885. Numerot 84 ja 86 kuuluivat vuonna 1875 itävaltalaisella Siglin tehtaalla rakennettuun sarjaan C4, ja ne olivat alkuaan vetäneet tavarajunia lähinnä Riihimäen - Tampereen ja Toijalan - Turun välillä. Lopulta käytyään liian heikoiksi entistä raskaammiksi kasvaneisiin juniin ne päätyivät vaihtovetureiksi ympäri Suomea. Viimeiset hylättiin 1920-luvulla. Ulkoisesti ne muistuttivat hyvin paljon hiukan vanhempia C1-vetureita, joista yksi, nro 21, on nykyisin näytteillä Rautatiemuseossa Hyvinkäällä.

Niinsanottu (P)lankkihattu on ehkä Suomen rautateiden vetureiden ensimmäinen todellinen klassikko. Alun perin nimitys tarkoitti 1870-luvulla samaiselta Siglin tehtaalta tilattuja sarjan A6 vetureita, koska niiden höyrykupu oli vuorattu kiiltävällä messinkilevyllä. Myöhemmin messinkivuorausta esiintyi A6:n kanssa samanlaisissa A3- ja A7-vetureissa, ehkä A5:issäkin, ja toisaalta vähemmän kiiltäviä kupuja myös A6:issa. nimitys levisi tarkoittamaan kaikkia saman näköisiä vetureita. Kaksi veturia käsittänyt sarja A5 oli kaikkien aikojen ensimmäinen suomalaisvalmisteinen veturi. Numero 58 on Rautatiemuseossa.

H-sarjoja oli aikojen kuluessa useita. Tärkeimmät niistä olivat H8 ja H9, uudemman sarjamerkintäjärjestelmän mukaan Hv1, Hv2 ja Hv3. Ne tunnettiin enimmäkseen kutsumanimellä Heikki ja niitä rakennettiin 1910-luvun puolivälistä 1930-luvun alkuun asti. Viimeiset jäivät pois käytöstä vasta 1970-luvun alussa, ja yksi niistä, Hv1 numero 554, on muistomerkkinä Riihimäen Paloheimonkadulla. Seuraava numero, 555, on ajokuntoisena Rautatiemuseossa.

Kaksi Parkkisen mainitsemaa viimeisten höyryaikojen veturia oli haastattelua tehtäessä vielä täydellä voimalla liikenteessä. Ne ovat raskaat tavaraliikenneveturit Tr1, Risto, ja Tr2, Truman. Kotimainen Risto oli tavarajunamuunnos pikajunia varten suunnitellusta Hr1:stä eli (Ukko-)Pekasta, ja Trumanit ostettiin Yhdysvaltojen ylijäämävarastoista 1940-luvun puolivälissä. Ne oli alkuaan valmistettu vietäviksi Neuvostoliittoon, mutta rauha tuli ennen sitä, ja maiden liittosuhde päättyi. Viimeiset Ristot, jotka oli rakennettukin vasta vuonna 1957, olivat liikenteessä 1970-luvun puoliväliin. Sekä Riston että Trumanin voi nykyisin nähdä Rautatiemuseon näyttelyssä Hyvinkäällä.

Parkkinen kertoo myös Neuvostoliitosta ja Baltian maista jatkosodan aikana sotasaaliina Suomeen tuoduista vetureista. Niitä oli koko maassa liikenteessä yli sata, joista suurimman osan olivat tuoneet Suomeen saksalaiset. Kalustosta oli pulaa, ja niinpä kiskoillamme kulkivat muun muassa Tatjanat eli Kaksikyttyräiset (Tv3 ja Tr4) ja Punaiset nuolet (Hr6).

Parkkisen alkuaikojen kuukausipalkka 90 markkaa kuukaudessa on nykyrahassa (1995) noin 1530 markkaa.

Nykyisinkään ei ole yhtään naista veturinkuljettajana, eli Parkkisen pelko siitä, mitä veturin päällä tai lepohuoneessa voisi tapahtua, on sillä tavoin ollut aiheeton.

Pullanmyyjä Miina Haaramolla oli mökki nykyisen kirkonmäen rinteessä.

Olivia Axeen (1832 - 1914) oli Riihimäen asemaravintolan ja hotellin pitäjänä vuodesta 1878 kuolemaansa vuoteen 1914 asti. Jo hiukan aiemmin hänen puolisonsa Gustaf Axeen oli aloittanut kaupanpidon kylässä. Kauppias Axeen kuitenkin kuoli pian, ja rouva keskittyi vähää myöhemmin pelkän hotellin ja ravintolan johtamiseen ja myi kaupan pois. Axeenin tytär Fanny oli naimisissa H.G. Paloheimon (1864 - 1919) kanssa ja vanhanrouvan kuoltua liiketoimet periytyivätkin hänen vävylleen. Siksi entinen hotelli on nykyisin Paloheimon pääkonttorina ja siksi puuteollisuusyritys edelleenkin ylläpitää asemaravintolaa Riihimäellä.

Otto Kivivuori oli Riihimäen musiikkielämän kivijalka kuuden vuoden ajan vuosina 1908 - 1914. Hän kuitenkin kuoli tapaturmaisesti 34-vuotiaana vuonna 1914.

Konduktööri August Lindström oli entinen ratsuväen aliupseeri, jefreittari. Hänen poikansa oli myöhempinä vuosikymmeninä moniin paikkakunnan rientoihin osallistunut lennätinteknikko Lauri Linnake, muun muassa palokuntalainen, kauppalan- ja kirkkovaltuutettu ja suojeluskunnan talouspäällikkö.

TELEKRAFFIVERSTAS

NIILO SALMINEN

Minahän en o kanssa varsinaisia Riihimäellä syntynneitä – se oli vuanna yhreksänkymentä seittemän kun isä muutti Hämeenlinnasta tanne Riihimäkeen, Riihimäen oike-

Rautatien lastentarhan lapset kansakoulun takana vuonna 1906. RKM.



astaan ensimmäiseen teollisuuslaitokseen, turvepehkutehtaalle työnjohtajaks, ja sillä lailla kulkeennuttiin Hämeenlinnasta tänne Riihimäkeen. Minä en saanu täällä Riihimäellä kouluakan käyrä, kun täällä oli rautatiän koulu ainoastaan sillon ja oli niin paljo rautatiläisten lapsia, että ei voitu ottaa sinne kouluun enään sivullisia, niitä, jokka ei ollu rautatiläisiä. Sen takia minäkin jourun sitte isoäitini ja -isäni tykönä Hämeenlinnassa käymään kansakoulun, kun täällä ei mahtunu.

Sitte ku se koulu oli käyty, ni sittehhän sitä täyty ruveta vähä jo työhommiaki löytymään. Minä jourun sitte kahtena kesänä sähkökonepajan senaikasen päällikön insinööri Pärmannin [Bergman] semmoseks asiapojaaks huvilalle tonne Vihtijärvelle soutomiäheks, kun se oli kova kalamiäs. Minä olin kaks kesää siälä, sourin sitä insinööriä ja perheen asioita juaksin, kun se huvila oli kaukana siälä kolmen kilometrin päässä Röykän pysäkiltä niin että siinä oli kaupassa juaksuja ja muita paljo ja sittekkun minä siälä olin pari

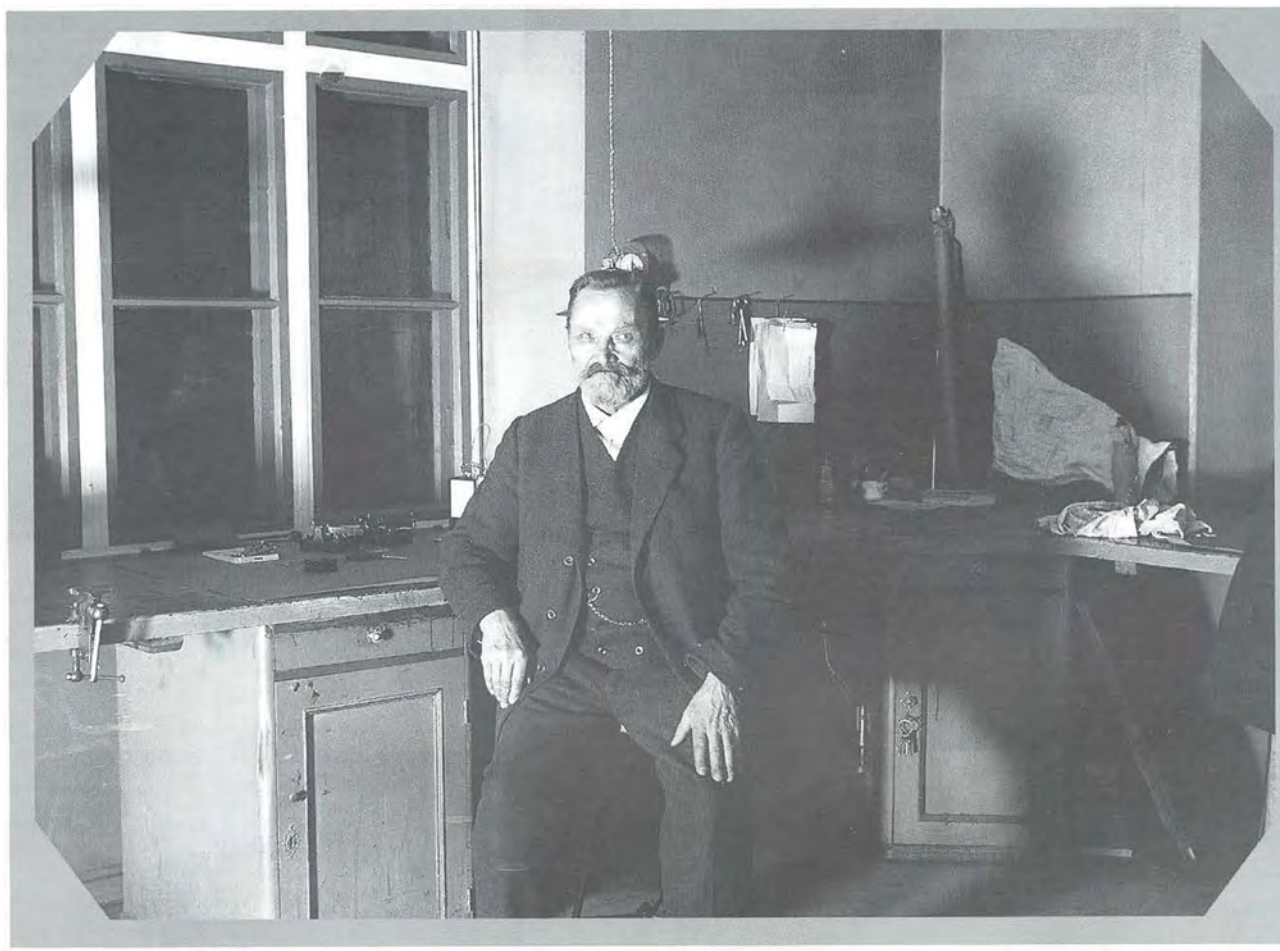


Asemaravintolan ensimmäisessä huokassa 1900-luvun alussa oikealta pöytää kiertäen asemapäällikkö Rudolf Holmberg, insinöörit Lars Åberg, Nikolai Bergman ja Axel Bäckström, kirjuri Herckman (?), insinööri Viktor Sahlberg, 1. linjakirjuri Väinö Launia, insinööri Vilhelm Ahlfors ja tuntematon. Miehillä on edessään kahvikupit ja keskellä pöytää komeilee valtava keko jonkinlaisia leikattuja kahvileipiä. RKM.

vuatta nin sitte tämä insinööri Pärmanni otti minun sähkökonepajalle juaksupojaks, ja se oli sitte nolla kahreksan vuanna, ja siitä se alko minun palvelukseni sähkökonepajalla. Rautatiällä minä tosin jo olin muutamana vuatena polttoainevarastolla halkoja sahaamassa, kun ne käsin kaikki sahattiin sillon, mitä vetureille annettiin, mutta sitte yli neljäkymmentä yhreksän vuatta sitä lennätinkonepajalla palveltua karttu ennenkun eläkkeelle jouduin.

Sillon nolla kahreksan kun minä nuarena ujona maalaispoikana jouruin sinne sähkökonepajalle, se oli sillon

Lennätinkonepajan työnjohtaja Henrik Viktor Nyman työskenteli pajalla 30 vuotta verstaan perustamisesta vuonna 1881 vuoteen 1920. Hän asui nykyisen Rajapolun puolella sijaitsevassa, alkuaan radanrakentajille tehdyssä parakissa. Kuva Bruno Gustafson. RS.



melko ruattalainen laitos. Ei sähkökonepajaa sillon tunnettu sillä nimellä, se oli telekraffiverstas jo monet, monet vuadet, ja kaikki ne henkilöt ne oli telekraffi-insinööriä ja telekraffireviisoria ja aina se oli se telekraffi siinä ensimmäisenä, sillä se oli minunkin käsittääkseni sitä telekraffin oikein loistoaikaa taikka parasta aikaa sillä vaikka ny puhelimiakin vähä jo rupes oleen mutta kyllä se rautatiällä oli tiarotusvälineenä A ja O telekraffi, ja sen kimpussa hyärittiin ja sillähän ainoastaan kaikki junat lähetettiin. No siällä konepajalla sillon kun minä ensin menin sinne oli kaks harmaapäistä, täysparralla varustettua hahmoo, jokka oli ninkun sanosko kulmakiviä sille koko laitokselle. Ne oli tämä insinööri Pärmanni ja sitte konepajan mestari Nyymanni. Molemmilla oli tuuhee harmaa täysparta ja muutonkin jyhkeitä, jämäröitä miähiä, jo vanhahkoja sillon, mutta ninkun insinööri Pärmannikin, jonka kanssa minä jo olin parin vuaren ajaan tutustunnu, nin minä sen jo hyvin tunsin entuurestaan nin se oli oikeurenmukainen ja kaikilla tavalla vanhan ajaan herrasmiäs. Samoin mestari Nyymannikin nin se oli taitava ammatissaan, erinomanen mekanikko ja tunsi alansa, sillon jo ollu monet kymmenet vuaret, kun minä sinne tulin. Muita miähistöö siälä ei sitte kovin paljo viälä sillon ollu. Siäl oli vaan jotain viis, kuus vakituista niitä konepajan miehiä. Varsinaisia mekanikkoja oli vanha Maranteri ja Lintelli, joka sitte myähemmin oli konepajan mestarina

ja Palo, veturinkuljettaja Lintruusin poikia täältä Riihimäestä. Muu henkilöstöhän se sitten olikin ninkun ne reviisoriharjottelijat, joita siälä oli sillonkin kun minä menin viis - kuus, muualta tulleita ja enimmäkseen kaikki ruattalaisilta seuruilta nin että nekin olivat äidinkiäleltään ruatsalaisia, ja siälä konepajalla kaikki kirjeenvaihto mikä sinne tuli rautatiän virkapostissa tuli ruatsiks ja aina siälä puhuttiin pääkiälenä ruatsia, ja meitä oli vaan muutama siälä semmossia, jokka ei sitä sitte ymmärtänny. Niitä oli reviisoriharjottelijoita sillon viis - kuus, ja ne oli nuaria, ilosia aika veitikoita ja niill oli kaiken mailman kujeet miälessä, ja niiten kanssa se mestari Nyymanni sitte oli aina vähä sotajalaalla, kun ei ne tahtonu pitkää aikaa pysyä komennossa. Niitä opetettiin sillon melko paljo tuntemaan, esimerkiks niitten täyty pystyä sorvaamaan ja viilaamaan ja tekemään työkalut. Työkalujen tekeminen oli kaikki ensimmäinen työ mitä ne joutu tekemään, kun ne tuli sinne konepajalle harjottelemaan, sillä sillon työkalujen saanti oli kai jonkun verran vaikeetakin mutta sitte kuitenki sillä opetettiin niitä harjottelijoita käteviks miähiks niihin telekraffiaparaatien korjaukseen. Se oli hiano vehje sihen aikaan se telekraffiaparaati, ninkun sitä sanottiin siihen aikaan - nin niitten täyty pitkät ajat ensin tehrä semmosia vaan harjotuskappaleita, vasaroita ja meisselia ja ninkun niitä sanottiin telstiftiä.

Sillonhan minä oli ninkun juaksu- ja oppipoika, vähä molempia, mutta siel ei ollu ketään varastomiästäkän, mestari Nyymannin taskussa oli kaikki varastojen avaimet ja se anto kaikki mitä siältä lähetettiin tänne muuallekin rataverkkoon ja minä olin sitten melkein ainoo, joka sen mestarin kanssa niitä toimitettiin asemalle ja mitä tuli ase-



Toimistoapulainen sorvin ääressä. Martta Helin lennätinkonepajalla vuonna 1916. Neiti Helin oli lennätinkonepajan ensimmäinen naispuolinen työntekijä, kun hänet palkattiin vuonna 1913. Sittemmin hän avioitui asiamajaja, jääkärikapteeni Artturi Kästämän kanssa. Jäätyään leskeksi 1930-luvun puolivälissä rouva Kästämä työskenteli Riihimäen kauppalan kansliassa. Yksityiskokoelma.

H.V. Nyman ja lennätinkonepajan työmiehiä ulko-ovella 1910-luvulla. Kuva Bruno Gustafson. RS.



malta taas konepajalle tavaraa nin niillä konepajan rattailla me käveltiin – minä olin aisossa ja mestari piti viäressä aisosta kiinni – tultiin niitten rattaitten kanssa, ja sitten minäkin lopulta opin jo niitä tilauslappuja lukemaan ruattikskin kun niissä oli kaikkia vaan semmosia kammarleetninkiä ja telekraffileetninkiä ja isolaattoria ja sen semmosia niitä tarvikkeita nin ne oli kaikki ruattiks, mutta vähitellen niihin sitte tottu ja minäkin rupesin pystyyn niitä antamaan siältä varastoista, ja mestari usein anto avaimekkin että pistä siältä vaan, ja muuton se oli semmonen mestari että se oli kanssa syntynny ruatsalaiselta paikkakunnalta, ja eikä koko ikänään oppinnu kunnollisesti suamen kiältä vaikka se täälä nyt Riihimäellä koko ikänsä sitte oli – lopun ikänsä – nin se suami oli nin – nin – nin kankeeta ja siitä tuli monta kertaa niin hauskoja juttuja siälä miästenkin keskuuressa kun niistä tuli kaikenlaisia käsityksiä sitten niistä puheista, mutta muuton se oli jämärä miäs. Se piti kovan kurin ja järjestyksen, että siälä piti olla kaikki työkalut, missä paikassa niitä pidettiin, nin niitten täyty olla siinä, että esimerkiks sorvin teräkkin ja semmoset nin ne täyty joka ilta kun juaksupojaan oli sorvit minunkin puhristettava nin pantava ihan samaan järjestykseen ikkunalle, pitkemmästä lyhkösempään riviin siihen, ja niitten täyty olla sillä lailla. Jos ne oli sekasin niin siitä tuli heti muistutus, ja siäl oli monta muuta työtä minulla.

Muummuassa siällä oli semmonen pystyhöyrykone, että ku siällä joskus tehtiin suurempia sorvaustöitä, niin se höyrykone oli sitävasten, että ne koneet saatiin kaks semmosta isompaa sorvia sillon ja piäni jyrsinkone ja piäni höyläkone ja porakone ja mitä siinä sorvisalissa oli. Siinä oli valta-akseli sitte ja remmi siitä höyrykoneesta, ja mestari Nyymannihan siinä oli pääkonemestari mutta sitte se annettiin minunki haltuuni se höyrykoneen käyttäminen aina sillon kun oli isompia sorvauksia. Muummuassa siällä oli aina semmonenkin työ joka talvi että kun lennätinjohroissa oli lepovirta nin se oli märjillä meetinkeriparistoilla [Meidinger] kautta koko rataverkon, ja kauheen pitkät matkat, ja näitä purkkia oli kahren – kolmenkymmenen kilometrin päässä aina kauttaaltaan täältä rautatiän loppuun asti. Niitä oli aina noin kolmisenkymmentä kappaletta joka linjassa. Ei niitä linjoja niin kauheen paljo ollu, mutta kuitenkin niitä sinkki- ja kuparipoolia niitä niihin vaihrettiin, niitä kulu kauheen paljo ja nee tuli ulkomailta semmosissa painavissa laatikoissa, ja ne sitte reijitettiin – porattiin reijät ja juatettiin ne poolilankat, millä ne kytkettiin yhteen siälä konepajalla. Sillon aina pantiin höyryt päälle ja kun niitä mahdottoman suuret määrät porattiin ja juatettiin sillä lailla oikein ketjussa että kun yks porasi nin toiset juatti perässä että melkein niinku hihnalta tuli niitä poolia, ja monta muuta ku siälä esimerkiks siihen aikaan valettiin kaikki, kun lennätin –



Lennätinkonepajan työkunta korjaamassa linjoja 1910-luvulla. RKM.



Lennätinkonepajan työpaja vuoden 1930 vaiheilla. Seisaallaan konemestari – ylimääräinen työnjohtaja Lauri Teske (Telamaa) ja hänen kohdallaan istumassa työnjohtaja J.A. Lindell. RKM.

taikka mitä siinä nyt lennättimistä puhuu - se oli telekraffikoneitten osat tehtiin kaikki siällä konepajalla, vaikka ne koneet ei niin kovin kummia ollu mutta ne miähet sai niillä kellokoneistonkin kaikki mitä niihin kuulu tehtyä. Tehtiinpä siälä kokonaan uusiakin koneita, nin että semmosta touhua se alussa oli pitkät ajaat. Sittehän minä jo kun vähä rupesin miähistyyn, nin minua lähetettiin linjoillekkin sitte jo hyvinkin moneen paikkaan.

Insinööri Pärmannin konttoorissa oli insinööri Päkströmmi [Bäckström] ja insinööri Saalperi [Sahlberg] - insinööri Saalperill oli vissiin sillon telekraffireviisorin nimitys. Hänhän sitten myöhemmin kävi Saksassa pari kolme vuatta ja suaritti jonkun insinööritutkinnon siälä Saksassa ja sittehän se oli valmis astumaan tilalle taas kun se aika tuli. Insinööri Permanni kualiki sitte - se kuali kahreksas päivä marraskuuta yhreksäntoistasataa ykstoista. Muistan sen kahreksannen päivän niin hyvin, kun kaikki muutkin riihimäkiläiset tiätää, että joka kuukauren kahreksas päivä täälä oli toripäivä sillon, ja se oli just sillonkin justiin toripäivä, kun se oli kuallu.



Lennätinkonepajan konttorissa joskus vuosien 1913 – 1916 välillä telegrafireviisoriharjoittelijat Karl G. Marander ja Bruno Gustafson sekä toimistoapulainen Martta Helin. Bruno Gustafson ja Karl Gunnar Marander (1892 – 1937) tulivat molemmat harjoittelijoiksi telegrafiverstaaseen vuonna 1910. Gustafson määrättiin telegrafireviisoriksi Ouluun vuonna 1916 ja palasi takaisin kotipaikkakunnalleen joulukuussa 1918. Marander siirrettiin puolestaan Ouluun helmikuussa 1919. Kuva Bruno Gustafson. RS.

Selityksiä

Lennätinlaitteiden valmistamiseksi Valtionrautateille ja rautateiden telegrafiverkon huoltamiseksi perustettiin vuonna 1881 Riihimäelle erityinen lennätinkonepaja, telegrafiverstas. Se toimi paikkakunnalla kahdeksankymmentä vuotta, kunnes sähkökonepajana siirrettiin Hyvinkään konepajan yhteyteen vuonna 1961. Lennättimen asema rautatieliikenteessä oli vankkumaton, kunnes puhelin levisi koko rataverkolle ja syrjäytti vanhat tiedotusvälineet.

Ensimmäiset 30 vuotta lennätinkonepajan päällikkönä oli insinööri Nikolai W. Bergman (1849 - 1911). Päälliköt olivat poikkeuksetta hankkineet oppinsa ulkomailla. Insinööri Axel Bäckström toimi konepajan väliaikaisena päällikkönä vuosina 1912 - 1913, mutta vakinaisesti viran sai venäläismielisempi Gideon Molander, joka ei koskaan saavuttanut konepajalaisten luottamusta. Alaiset hankkiutuivat lopulta esimiehestään eroon vuonna 1917 vaihtamalla hänen työhuoneensa oveen uuden lukon insinöörin ollessa lomalla. Työntekijöiden edusmiehenä esiintyi silloin mestari H.V. Nyman, joka Niilo Varjorannan kirjaaman tiedon mukaan lausui päällikölle: "Härа insinjöör, me kaikki mees on teki sellainen peetöstä, että insinjööri pite pysye teelte pois!"

Vuonna 1918 päälliköksi nimitettiin Viktor Sahlberg (1875 - 1946), syntyperäinen riihimäkeläinen, jonka isä oli toiminut asemakylän apteekkarina vuodesta 1885 alkaen. Sahlberg hoiti päällikkyyttä vuoteen 1945 asti.

Mestari Henrik Viktor Nyman (1848 - 1921) työskenteli konepajan työnjohtajana alusta alkaen vuoteen 1920. Johan August Lindell (1870 - 1949) oli Nymanin seuraajana vuoteen 1937 asti.

Rajottuneita ihmisiä

JOUKO VALENTO

Sillon kun isä oli vielä kuljettajana niin me asumme tuossa, missä nykyään on Mäkelän liiketalo. Siinä oli meillä talo, eikä tätä kaupunkia ollu sihen aikaan paljo muuta kun se nyt oli aseman ympärillä ja sitte tän nykysen Hämeenkadun paikkeilla. Siitä sitte länteenpäin oli metsää ja taas sitte niinkun nykyseltä Istunkiveltä oli sihen aikaan kun minä muistan se kasarmialue, jossoli tää venäläinen varuskunta ja sitten oli taas suata ja metsää siitä Petsamon mäkeen päin ja sinne missä nyt on vesitorni ja muuta. Se oli kaikki semmosta metsää, ettei ketään siellä asunnu. Sihen aikaan kun pikkupoikana liikuttiin tässä Riihimäellä, niin melkein heti oli metsä vastassa, ku vähäkin johonki sivummalle juaksi. Muummuassa se keskikylä mikä siinä nykyään on, missä nyt on nää Västäräkit ja muut, oli semmosta suata, joka oli aina keväisin ja syksysin melkein yhtenä järvenä.

No isä kun oli siälä varikolla, niin siälähän sitä tuli aina juastua ja käytyä, nimittäin sihen aikaan oli veturit nimikkovetureita muummuassa nämä kuljettajat joutuvat huoltamaan kaikki ne remontit ja sen semmoset ja sillon kun oli pesupäivä niin sillon minäkin joudun viämään kahvia sinne tallille. Siälähän oli näitä kuljettajia – melkein kaikki Riihimäen kuljettajat oli aina päivisin siä, vaikka ne oli vapaanakin – ja siälä ne keskustelivat mailman asioista ja sitte pelasivat tammee taikka sakkia tai jotain sellasta. Yleensä ne harrasti aina jotain tuommosta niinkun nyt tammipeliä. Se olikin siälä kai kaikki innokkaampaa se tammipeli sihen aikaan, mutta minun isäni kun oli sitten aikanaan suvoojien esimiehenä, niin sillon minä joudun usein käymään siälä, ja muummuassa sitte ku tää mailmansota alko, niin sillon siälä ruvettiin varustamaan sotilasvaunuja semmosilla sotilaslaudotuksilla ja Riihimäen saha sai semmosen urakan, missä tehtiin kaikkia näitä sotilasvaunujen sisustuksia. Minun isäni joutu niinkun hualehtimaan niitten lautojen järjestelystä sielä ja hän oli yhtenä niitten sahaajien esimiehenä. Ne sahattiin käsisahalla semmosiin sopiviin pätkiin ne lankut että ne oli hyviä sinne sotilasvaunun sisustuksiin, ja minä kävin siälä usein sitte viämässä kahvia kun sihen aikaan oli työpäivä semmonen että ne menivät aamulla sinne varikolle ja vasta il-



Veturinpuhdistajia esimiehensä J.A. Wallentinin kanssa K4 (Tv2) 020:n edessä vuonna 1923. RKM.

lalla tulivat kotiin ja se oli kylä lyhyt matka tähän Mäkelän liiketaloon käymään syämässä, mutta aina täyty käydä kahvia viämässä sitte niinkun aamupäivällä ja iltapäivällä, ja miälelläänhan sinne semmonen poikanappula meni kun ei muutakan ollu kesällä hommaa. Tiätysti vanhemmat hualehti siitä että täyty tehdä se nin oli siinä niinkun silmien alla paremmin.

Tämä kylä oli niin alkuperänen, että muummuassa siinä oli lähellä varikkoo semmonen Ruusin lampi – siinä on nyt se ankkalammikko, muttei se o aivan sillä kohtaa missä se Ruusin lampi, ja siinä käytiin aina kesällä niinkun kastamassa itteensä, jos ei viitsitty mennä sinne joelle asti. Nimittäin Vantaan joki oli niin likanen tästä Riihimäen alapualelt, että siälä yläpualella käytiin uimassa, ja aina mentiin sitte ratapihan ylitte sinne yläpualelle uimaan ja siinä ratapihalla täyty hyvin tarkkaan sitten aina hualehtia, ettei jääny junan alle. Sitten oli nää vaihdemiähet ja kaikki mitä siinä nyt oli rautatiäläisiä ni ne kyllä hyvin liukkaasti ajo pois, jos ne näki pikkupojan siälä juaksentelevan, että siin täyty tarkasti ajatella sillon ku ylitti ratapihaa, että miltä kohtaa siitä meni.

Sihen aikaan kun tää varikko oli semmonen, että siinä ei ollu kun yks kääntöpöytä niin sihen aikaan oli puunanti tällä samalla pualella missä on varikko nykyään, sillä kohtaa, missä nyt on rataosaston konttori. Sitte se muuttu sen jälkeen kun liikenne tuli suuremmaks sinne Vuarelaan ja siälähän se nyt sitten on ollu se polttoainevarasto kaiken aikaa, mutta siinä ratapihan takana oli semmonen suuri sotilasmakasiini ja siälä sitä joutu käymään sillon viämässä kahvia aina isälle, ku hän hualehti niistä lankuista.

Sitte siinä oli semmonen suuri varasto, ku sanottiin lehmämakasiini. Se luultavasti tehtiin sen takia, ku tääl oli aina syksysin ja keväisin suuret markkinat. Tänne keräänty hirveesti ihmisiä. Tää oli niin keskeinen paikka juur markkinoitten pidolle, että muummuassa näin pikkupoikana aatellen niin se tuntu erikoiselta, että voi olla kahdeksankin karusellia yhtä aikaa siälä markkinoilla, syksymarkkinoilla, ja ne oli semmosia hevosvetosia karusellia – hevonen käveli siälä keskelä ja pyäritti sitä karusellia ja tiätysti sitte posetiivaria oli ja kaikkia semmosta. Yleensä sillon kun oli markkinapäivät, nin pikkupoikia ei laskettu ollenkan ulos, ettei ne jää hevosten jalkoin, mutta minäkin olin semmonen, että minä joudun jonkun asialle markkinoille – minä miälelläni tein kaikkia asioita – ja kävin muummuassa niin katselemassa niitä paikkoja ja sitte kun ensimmäisen mailmansodan aikana jo olin kymmenen vanha ja kävin koulua nin aina kun koulupäivänä oli markkinapäivät, nin sillon oli koulussa lupaa, ja sillon kyllä oli kiälletty, että markkinoille ei saa mennä, mutta sitähän sitä tehdään, mitä kiälletään. Siällähän sitä tuli käytyä.



Riihimäellä pidettiin suuria kuukausittaisia markkinoita vuoteen 1913 asti. Niillä rehottaneen huliganismin vuoksi markkinoiden tilalle perustettiin jokaviikkoiset, pelkästään maatalous- ja kotiteollisuustuotteiden myyntiin tarkoitetut toripäivät. Toripäiväksi valittiin torstai. Taustalla kohoaa Koivistonmäki. Kuva Bruno Gustafson. RS.

Isä oli sitten yleensä kaikissa näissä mitä oli niinkun palokunta ja kaikkia semmosia erikoisrientoja, hän oli niissä usein sellasena toimitsijana, ja niitä joutu sitten aina katselemaan, muummuassa palokunnan harjotuksissa joutu käymään katsomassa ja niin pois päin ja sitte palokunta kävi aina vappuna Istunkivellä. Ne piti semmoset kevätjuhlat siälä, ja nehän oli aina suurenmoista sillon vappuna siälä Istunkivellä.

No isä oli sitte vanhemmiten siivoojien esimiähenä, ja siinä hän joutu sitte usein hualehtimaan näistä kaikista varikon henkilökunnast, nimittäin miäs, joka otettiin varikolle, otettiin ensin siivoomaan. Muummuassa sillon kun ensimmäisen mailmansodan aikana oli paljo varikolla työntekijöitä, ni sillon oli hyvin paljo meillä kävijöitä, jokka pyysivät päästä työhön sinne varikolle ja vaihka varikonpäällikkö oli erikseen, mutta minun isäni otti sihen aikaan kaikki nää siivoojat, joita varikolle otettiin ja meillä kävi yhtä mittaa ihmisiä sihen aikaan. Siinä joutu aina tekemisiin näitten tulevien rautatiäläisten kanssa.

Mee olemme kyllä rautatiäläiset semmosia rajottuneita ihmisiä. Meillä on se ammatti hyvin semmonen, joka rajottaa määrättyin näkemyksiin ihmistä, että usein se, mikä on hauska taikka vitsi, niin sitä ei toinen ymmärrä. Jos minä kerron semmosen jutun.

Meillä oli kuljettaja Daniel Korhonen. Hänellä oli äärettömän kuvaannollinen puhe joka tavalla. Muun muassa hänelle kävi niin, että sihen aikaan kun nää amerikkalaiset veturit tuli, nää Vilssonit tänne Riihimäelle, niin nehän oli alunperin aika huanoja höyryyttään, nimittäin höyryn saanti oli vähän heikkoo ja niitä korjailtiin ja koitettiin saada paranemaan niitä höyryytystä, kun meillä on polttoaine aina ollu kireellä, mikä ei koskaan ollu Amerikassa, mut siitä huolimatta – eihän ne kaikki tulleet sihen kuntoon, että niillä nyt olis saanu höyryä nin että olis se juna kulkenu aikataulun mukaan ja kuljettajahan siinä joutu sitten kovaan – ja lämmittäjä tietysti – sillon jos veturi ei saanu höyryä. Muummuassa kun Korhonen tuli kerran Hangon reisulta nin oli sellanen veturi, josta oli kädensija pois siitä nokikaapin ovesta, ja kun nokikaappi on vuotava, nin siinä on vielä huanompi se höyryn saanti ja Korhonen muummuassa sano tällä tavalla, ku hän tuli sillä sitten varikolle, nin sano että: "Tolla veturilla minä en ikinä reisuun lähre. Sillä ei saa höyryä ollenkan, ja sutarikin on aivan vääriä päin. Iskut on kun vihdan lyäntiä. Kun luukut aukasee, nin liäkki lentää hyttiin kun kärmehen kiäli. Siälähän polttaa ihan ittensä." Kaikki kuljettajat, jokkatän jutun kuuli, nin niitä tiätysti kovasti nauratti tää niinsanottu kuvaannollinen puhe, millä hän kuvas tän veturin hyvän kunnon, mutta tavallinen ihminen ei siitä käsitä paljo mitään.

Toinen on semmonen juttu nimittäin oli uusi vuasi ja rautatiäläisil on tapana toivottaa sillon kun kello justiin näyttää kahtatoista hyvää uutta vuatta, ja muummuassa oli semmonen junanlähettäjä Daalperi (Dahlberg), joka toivotti uutta vuatta vaihteisiin, ja oli semmonen vaihdemiäs Kallio sitte varikon vaihteella ja Daalperi soittaa sinne vaihteelle, että – soitti sen varikon soiton, se on joka vaihteelle eri soitto – ja sitte kun Kallio vastas, että varikolla, niin Daalperi sano: "Hyvää uutta vuatta." "Selvä on täältä", sano Kallio. Nimittäin yleensä vaihdemiäs aina vaan vastas siihen puhelimeen että selvä, nimittäin että paikat on selvät, että juna saa mennä tai veturi saa mennä tai niin pois päin, eikä Kallio sen paremmin muistanu, että se justiin hyvää uutta vuatta toivotti, muuta kun sano, että kyllä se voi tulla tänne varikollekki.



Varikon vaihde talvipuvussa. Varikolle ja asemalle johtavat raiteet sekä samalla Pohjoinen Rautatienkatu muuttuivat uuden asemarakennuksen valmistuttua vuonna 1935. Tässä katu johtaa vielä vaihteen yli suoraan asemalle. RKM.

Selityksiä

Jouko Valennon lapsuudenaikainen kotipaikka sijaitsi myöhemmän Mäkelän liiketalon paikalla Hämeenkatu 17:ssa. Vuonna 1912 Wallentinit rakensivat itselleen oman talon nykyisen Äkkijyrkän varrelle. Vuonna 1931 talon osti lennätinteknikko Bruno Gustafson ja se on yhä olemassa.

Vetureiden polttoainevarasto sijaitsi itään erkanevan radan risteyksen pohjoispuolella. Ns. lehmämakasiini toimi väliaikaisena kasarmina, kun Riihimäelle perustettiin venäläinen varuskunta vuonna 1910. Rakennus paloi syksyllä 1918.

Daniel Korhonen oli Riihimäen työväenyhdistyksen perustajia ja muun muassa edusti yhdistystä Sosialidemokraattisen puolueen perustamiskokouksessa Forssassa vuonna 1903. Vuonna 1918 hän erosi yhdistyksestä, koskei hyväksynyt tarttumista vallankumouksellisen toimintaan. Samasta syystä joutuivat syrjään myös Kustaa ja Maria Salminen. Hän oli myös aktiivinen raittiusseuramies.

Korhosen Hangon-matkan veturi oli Yhdysvalloissa valmistettu K4 eli myöhempi Tv2, Wilson eli Wilski, joita hankittiin kaksikymmentä kappaletta vuonna 1917. Ne olivat suomalaisten tavarajunien tärkeintä vetovoimaa kotimaisten Jumbojen eli Tv1-vetureiden rinnalla 1950-luvulle asti ja kokonaan ne jäivät käytöstä vasta 1960-luvulla.

Ei saa laskee ku vormulakki pääs

OLAVI ELOVAARA

Koulun jälkeen [n. v:sta 1922] mä olin rautatiellä, olin liikenneosastolla. Isä oli jo aikanaan, mut se kuali kun mä olin yheksän vanha. Holmperi oli sillon asemapäällikkö, ennen Arhoo. Mutta Arho oli reilu mies kyllä. Se oli kyllä hyvä esimies.

Onni Aittola määräs, että ovipoikien pitää ottaa enemmän [laituri]lippuja.

- Jaa no puhukaa lipunmyyjille että myyvät enemmän, kyl mee leikataan kaikki.

Sitte se teki semmotteen, että laiturille ei saa päästää kun vormulakki päässä ja se oli välikössä se lappu että ei saa laskee ku vormulakki päässä. Toi Holmgrénin Kalle, se vanha Kalle, Roinilan pojan isä, se oli järjestelymestarina, se oli hattu päässä ja kylähän kaikki sen tunsi. Minä panin käden noin, minä sanon nyt ei kuulema pääse täst ovesta.

- Jaha - kuinka niin?

- Siäl on kirjotus välikön seinäs ettei ovilaiset saa laskee hattu pääs ketään siitä.

Sitten se juaksi suaraan yläkertaan Aittolan tykö ja Onni Aittola tuli sitte Holmkreenin kans siihen ja sano mikset sä laske, tunnetha sä Holmkreenin.

- Kylhän mä sen tunnen mut kun siäl on ettei saa laskee kun virkalakki päässä. Sikkun se paperi otetaan pois niin sit mä lasken sen.

Se meni sinne ja veti sen paperin ja mä sanon nille rautatiäläisille, jokka oli siin välikössä sitten tavaraa vastaanottamassa ja muuta niin minä sanon et se on ennen kahtatoista se lappu veretty pois.

- E-hei o, sano.

- Ja varrrmasti veretään.

Sit se sano, sä lasket mustalaisiaki.

- Niin laskenki.

- Ei niit saa laskee.



Asemapäällikönkonttori vanhalla asemalla 28. helmikuuta 1922. Vasemmalla näkyy sama ratapihakaavio kuin asemapäällikkö Holmbergin takana sivun 15 kuvassa ja sen oikealla puolella graafisia aikatauluja. RKM.

- Heetmanni [Hedman] menee joka kerta vormulakki pääs-sä siitä minä sanon. Se oli veturinkuljettaja paikallisjunissa.

Sitten meni kuljettajia ja lämmittäjiä, nehän oli kaikki tuttuja rautatiän miähiä. Ne meni pyhänä toisen luakan ravintolaan. Aittola oli asemalla, se katteli ja sano:

- Miehet, tulkaas takasin.

Minä sanon:

- Aika pöllöjä ku tulitte takasin, minä sanon. Sitte se tuli viäreen ja mää menin ovelle, se katto onks lippuja. Kaikki näytti lipun. Sano ette te kattonu ollenka.

- Minä olen nee kattonu sata kertaa minä tiän että niil on liput. Juu ja sen takiahan se pani, ettei saa laskee kun vormulakki pääs.

Sitten se tahto mun yläkertaan nuhdeltavaks. Siält oli Arho [po. ilmeisesti Holmberg] kesälomalla ja tää oli kesälomantekijä sit Aittola. Minä menin yläkertaan.

- ULOS! kun en mä koputtanu oveen. Sitte huusi takasi - tu takasin. Minä menin takasi sitte ja se oli sisäl taas ovi kii. Minä menin sisään taas.

- Miksette koputtanu oveen?

Minä sanon:

- Virka-ajalla EI koputeta oveen että sillon kun niin virallisesti ollaan, ei siellä mitään vilppiä voida tehdä sillon. Ja kun on kutsuttu, minä tulen suaraan, minä sanon.

Sitte ku ma pääsin sotaväestä mä en menny takasin sinne, menin sahalle töihin, ja mun piti sahalle muuttaa vallan, mutta sitte ne tuli lennätinkonepajalta kysyyn sinne konepajalle, ja minä menin sinne sitte. Minä pääsin sinne suoraan siältä sahalta, kerkisin olla sahalla vajaan vuaren, joulukuussa [1927] pääsin lennätinkonepajalle. Siältä lähti pois yks kaveri ja mä pääsin sinne tilalle. Mä olin palokunnassa ja Bruno Gustafson oli työnjohtaja. Se oli VPK:n päällikkö, se meinas että otetaan poika töihin, kun mä olin siis kakskyment vuanna jo siin palokunnas ja kuulun poikaosastoon.



VR:n virkamiesten jalkapallopuulaakijoukkue torilla syksyllä 1923. Yksityiskokoelma.



Telegrafireviisori (lennätinteknikko) Bruno Gustafson 1910-luvulla. RKM.

Selityksiä

Lennätinkonepajan kirjuri Olavi Elovaara kuvaa muisteluksessaan aikaa, jolloin laiturille päästäkseenkin piti vielä lunastaa erityinen lippu. Onni Aittola oli 1920-luvun alussa Riihimäellä kirjurina ja apulaisasemapäällikkönä. Veturinkuljettaja Gerhard Hedman tunnettiin asemakylässä musiikkimiehenä. Hänet oli jopa komennettu Riihimäen varikolle kuljettajaksi, koska täkäläinen rautatieläisten soittokunta sattui juuri silloin tarvitsemaan baritonitorvensoittajaa. Sittemmin Hedman johti jonkin aikaa Riihimäen työväenyhdistyksen soittokuntaa.

Lennätinteknikko Bruno Gustafson (1891 - 1941) oli leipurimestari A.O. Gustafssonin poika, joka vaikutti useissa toimissa Riihimäellä 1910-luvulta kuolemaansa asti. Erityisen innokkaasti hän oli mukana VPK:ssa ja suojeluskunnassa, palokunnassa päällikkönä useita vuosia. Myös hänen veljensä. leipurimestari Lennart Gustafsson (Karma) oli vannoutunut palokunta- ja suojeluskuntamies ja seurasi veljeään VPK:n päällikkönä vuodesta 1942 alkaen.

Elovaaran haastattelu on tehty 30. toukokuuta 1996. Riihimäen - Launosten suojeluskuntien perinnetoimikunnan arkisto.

YKSI MAAMME VILKKAIMMISTA RAUTATIE-SOLMUKOHDISTA

EINO REKOLA

Nykkun maamme ensimmäinen rataosa Helsinki - Hämeenlinna täyttää ensi vuonna sata vuotta, niin tänä aikana Riihimäestä on kehittynyt yksi maamme vilkkaimmista rautatiesolmukohdista, onhan esimerkiksi Riihimäki - Hyvinkään väli koko rataverkoston raskaimmin liikennöity osuus. Siinähän kulki viime vuanna pruttotonneissa laskettuna yli kahdeksantoista miljoonaa tonnia. Junalukujen perusteella pääteltäessä liikenteen suuruutta Riihimäellä todetaan, että nykyisin Riihimäestä lähtee matkustajia kuljettavia junia päivittäin seitsemänkymentä kaksi, kesäaikana niitä on seitsemänkymentä viisi, ja tiätenkin vastaava määrä saapuu. Näistä seitsemästäkymenestä kahdesta junasta on paikallisluontosia junia noin puolet, joiden alkuasema on Riihimäki ja tiätenkin pääteasema, ja niihin siirtyy Riihimäellä päivittäin matkustajia parisen tuhatta. Helsinkin puali on siinä tuallainen suurempi, lähemmäks tuhannen matkustajaa, sitten Lahteen päin ja Hämeenlinnaan päin



Imatran-junan matkustajia 1960-luvulla. Keskimmäisen vaunun seinässä erottuvat tupakoimattomien (valkoinen) ja tupakoivien (punainen) osastoja osoittavat kilvet ja teksti KAHVILA. Kyseessä on Ck-sarjan vaunu, mikä tarkoittaa sitä, että vaunussa on ainoastaan ensimmäinen luokka ja kahvila. Vaunu oli muutettu tällaiseksi entisestä yhdistetystä 1. ja 2. luokan vaunusta vuonna 1961. RKM.



Riihimäen oman tuotannon lisäksi aseman ohi on aina kulkenut runsaasti muualta tullutta tavaraa. Tr1 1055:n vetämä tavarajuna suuntaamassa etelään 1960-luvulla. Raiteita oli silloin vielä keskellä asema-aukiotakin, kuten taustalla häämöttävistä tavaravaunuista voi päätellä. Läntisimmällä raiteella on vielä vanha siipiopastin, mutta uudet valo-opastimet ovat jo vallanneet paikkansa radoilla. RKM.

kumpaankin noin viitisen sataa. Ne eivät tiätenkään kaikki ole Riihimäen matkustajia mutta kaukojunista siirtyvät väliasemille näillä paikallisjunilla.

Tavarajunien kohdalla liikutaan tällä hetkellä siinä viidenkymmenen lähtevän tavarajunan molemmin puolin. Talviaikana – Hankon liikenteen aikana – se ylittää joinain päivinä yli kuusikymentä tavarajunaa, ja jälleen näissäkin on suurin piirtein sama saapuvia junia. Tavaravaunuja näissä junissa kulkee Riihimäen kautta parhaina päivinä tänäkin syksynä jo kaksituhatta sataviisikymentä vaunua, ja niistä tulee Riihimäen vaihtotyäosuudelle – vaihdetaan junasta toiseen – siinä tuhannen kuusisattaa – tuhannen seitsemänsataa vaunua vuarokaudessa. Tällä tavalla tämä lähtevien junien luku Riihimäellä nousee päivittäin sataan kahteenkymmeneen – sataan kahteenkymmeneen viiteen, joka merkitsee noin viittä junnaa lähteviä joka tunti eli joka kahdestoista minuutti. Kun vielä katsotaan sitten ne saapuvat sama määrä nin joka kuudes minuutti joko tulee taikka lähtee juna. Meillähän on nyt ratapihakin tiätysti näin suurta liikennettä varten juuri uusittu ja parhaillaan koeajossa, vähä viälä keskeneränen, jolla sitte pitäisi viälä vähä suurempikin liikenne jonkun vuaden kuluttua pystyä hoitamaan. Ratapiha käsittää nyt jo neljä ja puali kilometriä pituutta ja raidetta siälä on lähemmäks viisikymentä kilometriä. Myöskin tällaisen suuren liikenteen hoitaminen on valaistuksen ja muidenkin näkökohtien pualesta nyt aivan toisenlainen kun äsken kuulemiltamme ajoilta, meillähän on tällä haavaa jo kakstoista komeata valomastoa täällä ratapihalla valaisemassa niitä työkohteita.

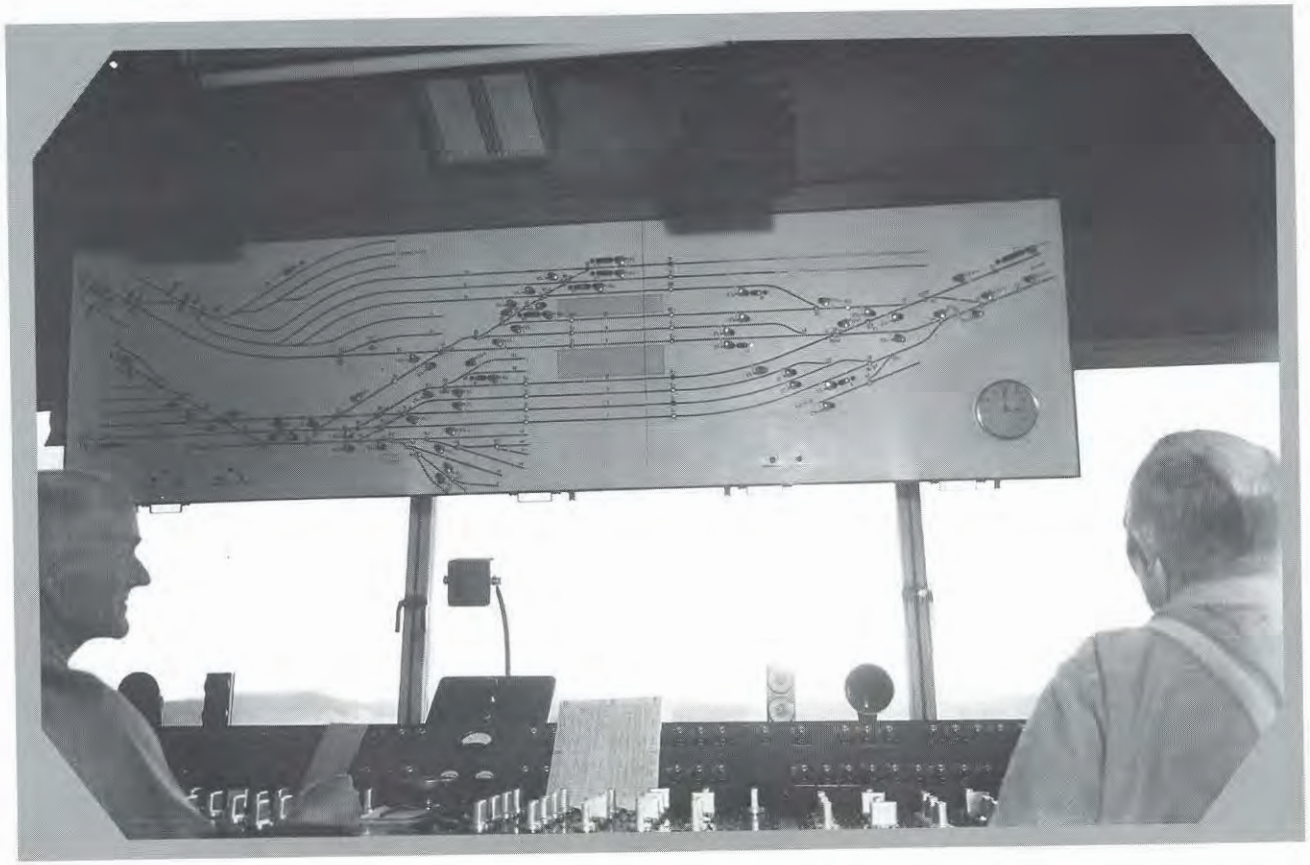
Riihimäen liikennettä puntaroitaessa kappaletavaroitten kohdalta meillä on ilo mainita Riihimäen tällä haavaa olevan maamme suurin siirtokuarmausasema. Me käsitellään siälä tavara-asemalla päivittäin syksypualella lähemmäksi viisisataa tonnia ja kuukauden tulos nousee yli kymmenentuhatta tonnia. Ei tämä ole kappaletavaran suhteen nyt kaikkein suurin, jos otetaan huamioon oma lähtevä ja saapuva, meillähän on Helsinki siinä ykkösenä ja Tampere toisena. Riihimäki on siis koko tonnimäärältään kolmannella sijalla, mutta juuri tämä siirtokuarmaus, kun me vaihdamme niitä sekasista saapuneista vaunuista lajiteltuina lähteviin vaunuihin, nin siinä me olemme nyt jo huamattavasti muita risteysasemia edellä.

Myäskin tällaisen suuren liikenteen hoitaminen vaatii tietenkin vastaavasti henkilökuntaa. Kaikki osastot huamioiden Riihimäellä on tällä haavaa vähä yli tuhannen rautatiän palveluksessa olevaa eri tehtävissä olevaa

henkilöä. Riihimäen aseman osuudelle, siis niinsanotun liikenneosaston pualelle näistä kertyy tarkalleen sanottuna nyt ensimmäinen kahtatoista kuuskymentä yks kolmesataa kahdeksankymentä kolme henkilöä. Asuntopualikin kun kuulimme, että Airiston ajoilta niitä oli kolme - neljätoista VR:n rakennusta, on tullu huamattavasti lisäystä ja paljo suurempia rakennuksia, tällä haavaahan rautatiän rakennuksia on täällä kolmekkymentä kuusi kappaletta, ja niissä asuu sata rautatiäläisperhettä, kolmee - neljää vaille, ja lapset mukkaan luettuna hyvin lähelle viissattaa henkilöä.

Varsinaisesti rahallinen tuatto ei Riihimäellä ole kovin suuri ensi luakan asemaan nähden, meillähän tulotuslaskelma nousee siinä pariinsattaan miljoonaan vuodessa, johtuen siittä että Riihimäki viälä nuarehkona kaupunkina ja hyvin lähellä noita satamapaikkoja ei käytä niin laajalti rautateitä tavaran kuljetukseen.

Palaan viälä muutamalla sanalla tuahon suureen liikenteeseen niin tiätenkin turvalaitteet on huamioitu tätä suurta liikennettä silmällä pitäen, tänne Riihimäkkeehän rakennettiin juuri ennen talvisotaa maamme suurin sähköasetinlaite, jonka toiminta ulottuu koko matkustajaratapihan alueen Vantaanjoen eteläpualelta tänne pohjoiseen niinsanotun Jussilan tasokäytävän pohjoispuolelle.



Riihimäen sähköasetinlaite vuonna 1952. Vasemmalla veturinkuljettaja Osmo Talarmo. RKM.



Hiiltä puretaan tavaravaunusta öisellä ratapihalla 1950-luvun alussa. RKM.

Tämähän on rakenteeltaan konstruoitu niin, että siinä ei pitäisi mitään junavauriota päästä syntymään, ellei nyt mitään korjausta tai muuta suariteta. Sillon ku se toimii täydellisesti, nin junavauriota siinä ei pitäisi siis syntyä. Sehän on rakenteeltaan sillain järjestetty, et kun juna saapuu asemalle, nin sitä kulkuraidetta seuraavilla raiteilla on niinsanottuja turvavaihteita, jotka pitää olla käännettynä sellaseen asentoon, että vaihka mistä sivulta päin pyrkis tähän kulkur lle, ni se ei ole mahdollista. Turvavaihteen vaihdekiälet johtaa ne kaikki aina poispäin. Ellei taas vaihteet ole tässä määrätyssä asennossa, niin tuloopastimia ei saada aja-asentoon.

Nyt on tuonne Helsinkiin päin jo edistytty niin pitkälle suuren junaliikenteen pakottamana, että koko rataosa Helsinki - Riihimäki on jaettu sellaisiin parin kilometrin suajastusväleihin. Ne on niin sanottuja sähköistettyjä vä-

lejä siälä, ja näitten välien rajamailla on sitten määrättyjä opasteita, joiden mukaan kuljetaan. Tällä tavalla siis Riihimäeltä Helsinkiin päin ja päinvastoin voi jo yhden aseman välillä olla samanaikasesti kulussa kolme - neljä junaa siinä neljän - viiden minuutin ja lyhyemmilläkin väliajoilla. Nythän on tähän liikenteeseen nähden odotettavissa viälä melkoista nousua aivan lähivuasina, ehkä parin - kolmen vuaden kuluessa. Jopa odotellaan parinkymmenen viiden prosentin nousua, ja nämä laskelmat perustuvat teollisuuden valtavaan kasvuun, joita nyt parhaillaan rakennettaan ja huamattava osa on niistä jo toteutettukkin. Tällä tavalla rautatiän tulevaisuus, ehkä toinen sata vuatta, näyttää kaikista kilpailuista hualimatta melkoisen lupaavalta, minun toivomukseni onkin omalta kohdaltani, että tämä sata vuatta vanha ammattikunta tulee säilymään ja myöskin saa tällä ammatillaan ratkaisevasti vaikuttaa maamme hyvinvointiin.



Höyry sai väistyä 1950-luvulta alkaen. Uusi kotimainen Hr12-dieselveturi ("Huru") matkustajajunan edessä Riihimäellä 1960-luvulla. RKM.

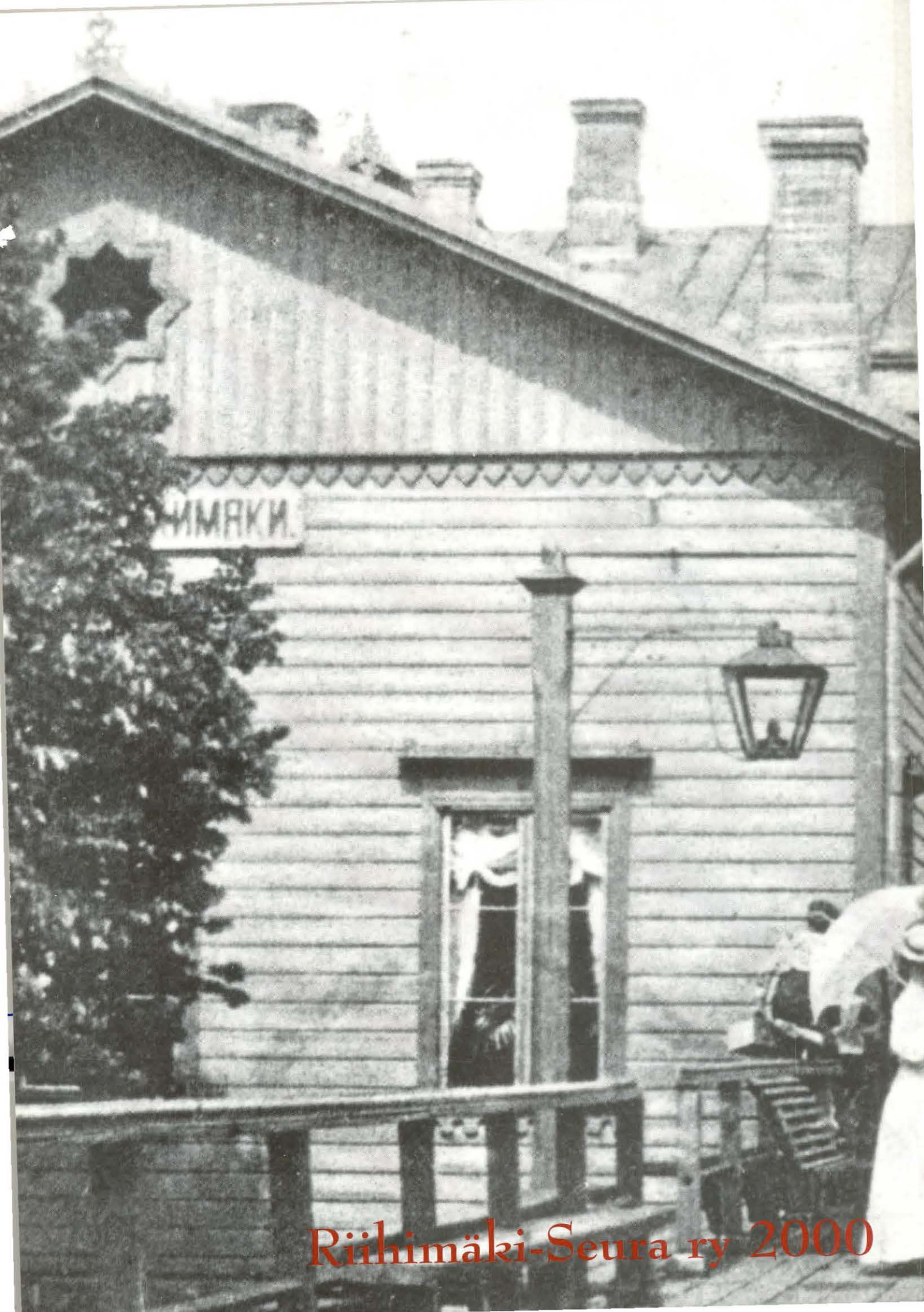
Riihimäki-
Seura
kiittää
kaikkia
tukijoitaan.

Tähän asti ilmestyneet Riihimäki-Seuran julkaisut:

Riihimäki julkaisut

1 *1958. Loppuunmyyty*
2 *Riihimäki-Seura 25 v., 1960. Loppuunmyyty.*
3 *1964.Loppuunmyyty*
4 *Riihimäki 1870-1970. 1970*
5 *1973*
6 *Penttilä, Kalevi. Riihimäki-Seura 50 vuotta. 1985.*
7 *1987. Loppuunmyyty.*
8 *Mennyttä ja tulevaa. 1966. Loppunmyyty.*
9 *"1960". 1998.*
10 *Junan tuomia. 2000.*

Riihimäen laulu. 1959.
Riihimäen W.P.K. 1894-1904. Hämeenlinna 1904. Näköispainos 1993.



Riihimäki-Seura ry 2000