



Väylävirasto
Trafikledsverket

Väyläviraston julkaisu
31/2023

Keravan–Porvoon rautatieympäristöjen kulttuuriperintöinventointi

Rataosuudet Kerava–Sköldvik ja Olli–
Porvoo



Mikko Itälahti / Suomen Rautatiemuseo

Keravan–Porvoon rautatieympäristöjen kulttuuriperintöinventointi

Rataosuudet Kerava–Sköldvik ja Olli–Porvoo

Väyläviraston julkaisuja 31/2023

Kannen kuva: Mikko Itälahti, Hinthaara / Hindhår, 17.10.2022

Verkkajulkaisu pdf (www.vayla.fi)

ISSN 2490-0745

ISBN 978-952-405-068-5

Dokumentin sisältö ei ole kaikilta osin saavutettava.

Väylävirasto
PL 33
00521 HELSINKI
puh. 0295 343 000

Mikko Itälahti / Suomen Rautatiemuseo: Keravan–Porvoon rautatieympäristöjen kulttuuriperintöinventointi - Rataosuudet Kerava–Sköldvik ja Olli–Porvoo. Väylävirasto Helsinki 2023. Väyläviraston julkaisuja 31/2023. 182 sivua ja 2 liitettä. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-068-5.

Avainsanat: Rautatiet, kulttuurimaisema, kulttuuriperintö, liikennehistoria, rakennushistoria, Kerava, Porvoo, Sipoo

Tiivistelmä

Keravan–Porvoon rautatie avattiin liikenteelle yksityisenä rautatienä vuonna 1874. Rataosuus liitettiin valtion rataverkon osaksi 1917. Tammikuussa 1972 valmistui haararata Anttilan kylän Ollin vaihteelta Nesteen uudelle öljynjalostamolle Sköldviikkiin, missä on tuosta lähtien sijainnut radan liikenteellisesti tärkein pääteasema. Kerava–Porvoo-yhteysväylillä henkilöliikenne puolestaan ajettiin alas 1970-luvun loppupuolella ja lakkautettiin lopullisesti 1981. Myös tavaraliikenne alkuperäisen Kerava–Porvoo rautatien itäosalla Ollista Porvooseen hiipui 1900-luvun loppupuolella, osana pienimittakaavaisen kappaletavara- ja vaunukuormaliikenteen yleistä taantumista. VR:n koko liikenne Porvooseen päättyi marraskuussa 1990. Vuodesta 1991 alkaen Olli–Porvoo rataosuus on ollut museorautatie, jonka ylläpitovastuu siirtyi Porvoon Museorautatie ry:ltä takaisin Väylävirastolle 2013.

Tämän inventoinnin päätavoitteena on ensinnäkin tunnistaa, dokumentoida ja arvottaa edellä mainituilla rataosuuksilla olevia väylärakentamisen kulttuuriin, liikenteenhoitoon ja väylänpitoon liittyviä historiallisia kohteita, kohdekokonaisuuksia ja rakenteita. Tarkastelujen pääpaino on Väyläviraston hallinnoimalla rata-alueella sijaitsevista kohteista, joihin liittyvien rakennus- ja kulttuurihistoriallisten sekä maisemallisten arvojen määrittäminen palvelee historiallisten arvojen turvaamista radan kunnossapidon yhteydessä. Työssä tarkastellaan myös miljöökokonaisuuksia ja laajempiakin kulttuurimaisemia, jotka ilmentävät rautatien ja ympäröivän seudun historiallista vuorovaikutusta, kuten jälkiä rautatieliikenteen tuottamista taloudellisista muutoksista. Huomiota kiinnitetään myös rautatien ja ei-inhimillisen luonnonympäristön väliseen suhteeseen ja niiden rinnakkaineloa tuottamiin, osaksi rautatieverkon historiallisuutta tulkittuihin ilmiöihin. Osaltaan tavoite on myös parantaa radan historiaan liittyvää yleistä tutkimustilannetta. Tietojen toivotaan voivan palvella myös esimerkiksi Porvoon Museorautatiehen liittyviä matkailullisia tarpeita.

Kerava–Porvoo ja Olli–Sköldvik-osuuksilta tunnistettiin yhteensä 28 arvokohdetta, joiden arvoluokitus esitetään erillisinä kohdekortteina. Näihin lukeutuvat kolme varmuudella säilynyttä vahtitupaa rakennuskantoinen, kuusi väliliikennepaikkaa, kaksi käytöstä jäänyttä ratalinjausta ja neljä historiallista terässiltaa – viimeksi mainituista kaksi kuuluu myös väyläverkon museosiltoihin. Kallioleikkauksista, kivirumuista ja historiallisten teiden tasoristeyksistä on muodostettu teemaperusteisia kohdejoukkoja, joihin kuuluu useita saman arvoluokituksen saavia yksittäiskohteita eri sijainneissa.

Itä–länsisuunnassa kulkevan ratalinjan maisemakuva muodostuu etelä–pohjois-suuntaisten jokilaaksojen keskiaikaisperäisistä viljely- ja kylämaisemista, sekä toisaalta myös jokilaaksoja erottavista metsäisistä selänneistä. Radan suunnassa kulkevat historialliset maantiet Tuusulasta Sipooseen, sekä Suurena Rantatienä tunnettu keskiaikainen rannikon suuntainen maantie. Suuri Rantatie kulkee Anttilan ja

Hinthaaran välisellä Porvoon Museorautatien osuudella rautatien välittömässä läheisyydessä. Tälle Mustijoen laakson viljelymaisemaa halkovalle osuudelle muodostuu rataosuuden välittömän lähiympäristön kenties historiallisesti kerrostunein jakso. Toisaalta rautatien historiallinen merkitys talonpoikaiselle maataloudelle näkyy erityisen selvästi Sipoonjoen laaksossa. Useat 1900-luvun alkupuolen suuret, talonpoikaiset tilakeskukset todistava kertovat ajasta, jolloin rautatie kytki alueen yhä syvempään taloudelliseen vaihtosuhteeseen nopeasti kasvavien kaupunkien, varsinkin suurkaupunkiluokkaan kasvavan Helsingin, kanssa. Radan ympäristön laajimmat viljelyvainiot sijaitsevat puolestaan Porvoonjoen laaksossa, jossa rata kulkee ikivanhan viljelyasutuksen ja myöhäiskeskiajalla syntyneen kartanokulttuurin muovaamalla, sekä maisemaltaan että rakennusympäristöltään valtakunnallisestikin arvokkaaksi määritellyllä alueella.

Mikko Itälähti / Suomen Rautatiemuseo: Kulturarvsinventering av järnvägsmiljöer i Kervo–Borgå - Banavsnitten Kervo–Sköldvik och Olli–Borgå. Trafikledsverket. Helsingfors 2023. Trafikledsverkets publikationer 31/2023. 182 sidor och 2 bilagor. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-068-5.

Sammanfattning

Järnvägen Kervo–Borgå öppnades för trafik som privat järnväg år 1874. Banavsnittet införlivades med det statliga järnvägsnätet 1917. I januari 1972 färdigställdes en grenbana från växeln i Olli i byn Anttila till Nestes nya oljeraffinaderi i Sköldvik, där linjens trafikmässigt viktigaste ändstation har funnits sedan dess. Passagerartrafiken mellan Kervo och Borgå drogs ned i slutet av 1970-talet och upphörde slutligen 1981. Även godstrafiken på den östra delen av den ursprungliga järnvägen Kervo–Borgå från Olli till Borgå avtog i slutet av 1900-talet, som en del av den allmänna nedgången i den småskaliga styckegods- och vagnslasttrafiken. Hela VR:s trafik till Borgå upphörde i november 1990. Sedan 1991 har banavsnittet Olli–Borgå varit en museijärnväg, för vilken underhållsansvaret år 2013 övergick från Borgå museijärnväg rf tillbaka till Trafikledsverket.

Huvudsyftet med denna inventering är först och främst att identifiera, dokumentera och värdera de historiska objekt, objekthelheter och konstruktioner som har anknytning till kultur, trafikskötsel och trafikledshållning på de ovannämnda banavsnitten. Tyngdpunkten i granskningarna ligger på objekt som är belägna i det banområde som förvaltas av Trafikledsverket, med vilka fastställandet av byggnadsvärden, kulturhistoriska värden och landskapsvärden är förknippade och tjänar till att trygga historiska värden med anknytning till underhållet av banan. I arbetet granskas också miljöhelheter och även vidare kulturlandskap som avspeglar historisk växelverkan mellan järnvägen och den omgivande trakten, såsom spår av ekonomiska förändringar som järnvägstrafiken har medfört. Uppmärksamhet ägnas också åt förhållandet mellan järnvägen och den icke-mänskliga naturmiljön och de fenomen som produceras av dessas parallellexistens, tolkade som en del av järnvägsnätets historicitet. Till en del är målsättningen också att förbättra det till banans historia relaterade allmänna forskningsläget. Förhoppningen är att informationen också ska kunna betjäna exempelvis turistbehov med anknytning till Borgå museijärnväg.

På avsnitten Kervo–Borgå och Olli–Sköldvik identifierades sammanlagt 28 värdeobjekt, vilkas värdeklassificering presenteras som separata objektskort. Bland dessa ingår tre med säkerhet bevarade banvaktstugor med tillhörande byggnadsbestånd, sex mellanstationer, två bansträckningar som har tagits ur bruk och fyra historiska stålbroar – två av de senast nämnda ingår också bland trafikledsnätets museibroar. Av bergsskärningar, stenkulvertar och plankorsningar med historiska vägar har det bildats temabaserade objektgrupper som inkluderar flera enskilda objekt med samma värdeklassificering på olika platser.

Landskapsbilden på bansträckningen som går i öst-västlig riktning bildas av de från medeltiden härrörande odlings- och bylandskapen i de syd-nordliga ådalarna, och å andra sidan av de skogsbeklädda åsryggar som åtskiljer ådalarna. I banans riktning går de historiska landsvägarna från Tusby till Sibbo samt en medeltida landsväg längs kusten, känd som Stora Strandvägen. På banavsnittet för Borgå museijärnväg mellan Anttila och Hindhår går Stora Strandvägen i järnvägens

omedelbara närhet. Detta odlingslandskap i Svartsådalen är kanske den mest historiskt skiktade delen av banavsnittets omedelbara närmiljö. Å andra sidan är järnvägens historiska betydelse för bondejordbruket särskilt tydlig i Sibboådalen. Flera av de stora bondgårdarna från början av 1900-talet berättar om en tid då järnvägen förband regionen till ett allt djupare ekonomiskt utbyte med snabbväxande städer, särskilt Helsingfors som växer in i storstadskategorin. De mest omfattande odlingsområdena i banans omgivning ligger i Borgå ådal där banan går i ett område som är format av gamla odlingsbosättningar och godskultur som har uppstått under senmedeltiden, och som både landskapsmässigt och med tanke på bebyggelsemiljön har definierats även som nationellt värdefulla.

Mikko Itälahti / Suomen Rautatiemuseo: Inventory of the cultural heritage of the railway environments along the Kerava–Porvoo line - Track sections Kerava–Sköldvik and Olli–Porvoo. Finnish Transport Infrastructure Agency Helsinki 2023. Publications of the FTIA 31/2023. 182 pages and 2 appendices. ISSN 2490-0745, ISBN 978-952-405-068-5.

Abstract

The Kerava–Porvoo railway was opened to traffic as a private railway in 1874. The track section was incorporated into the state railway network in 1917. In January 1972, a branch line was completed from the Olli set of points in the village of Anttila to Neste’s new oil refinery in Sköldvik, where the line’s most important terminus in terms of traffic has been located ever since. Passenger traffic on the Kerava–Porvoo rail connection was phased out in the late 1970s and finally discontinued completely in 1981. Freight traffic on the eastern part of the original Kerava–Porvoo railway from Olli to Porvoo also slowed down in the late 1900s, as part of the broader decline in small-scale general cargo and wagon-load transport. VR’s entire traffic to Porvoo ended in November 1990. Since 1991, the Olli–Porvoo track section has been a museum railway, and its maintenance responsibility was transferred from the Porvoo Museum Railway society back to the Finnish Transport Infrastructure Agency in 2013.

The main objective of this inventory is, first of all, to identify, document and value the historical sites, site entities and structures related to the culture, traffic management and transport infrastructure maintenance of transport network construction on the above-mentioned track sections. The main focus of the survey is on the sites located in the railway area managed by the Finnish Transport Infrastructure Agency. The determination of the values regarding the building and cultural history as well as the landscape values related to these sites serves to safeguard the historical values in connection with the maintenance of the railway line. The work also examines milieu entities and even broader cultural landscapes that reflect the historical interaction between the railway and the surrounding region, such as evidence of economic changes brought about by rail transport. Attention is also paid to the relationship between the railway and the non-human natural environment and to the phenomena produced by their coexistence, interpreted as part of the historical aspect of the rail network. For its part, the aim is also to improve the general research situation related to the history of the Kerava–Porvoo railway. The hope is that the obtained information will also be able to serve the touristic needs related to, for example, the Porvoo Museum Railway.

A total of 28 sites of value were identified along the Kerava–Porvoo and Olli–Sköldvik track sections, and the value classification for the identified sites is presented as separate project cards. These include three guardhouses that can definitely be said to have been preserved, along with their building stocks, six intermediate stations, two unused railway lines and four historic steel bridges – two of these bridges are also part of the museum bridges cited as part of the railway network. Theme-based target groups have been formed from rock cuts, stone culverts and level crossings on historic roads, which include several individual sites appraised with the same value rating in different locations.

The landscape of the railway line running in the east-west direction consists of the medieval farming and village landscapes of the river valleys in the south-north

direction, as well as the forested ridges separating the river valleys. In the direction of the track, there are historical roads from Tuusula to Sipoo, as well as the medieval coastal road Suuri Rantatie, also known as the King's Road. The King's Road runs on the Porvoo Museum Railway track section between Anttila and Hinthaara in the immediate vicinity of the railway. This agricultural landscape of the Mustijoki river valley is perhaps the most historically layered part of the immediate surroundings of the track section. On the other hand, the historical significance of the railway for peasant agriculture is particularly evident in the Sipoonjoki valley. Several of the large peasant farm clusters of the early 1900s tell their story of a time when the railroad linked the region to an increasingly greater economic exchange with the fast-growing cities, especially Helsinki, which was growing into a metropolitan-category city. The most extensive farming areas around the track are located in the Porvoonjoki valley, where the track runs in an area shaped by ancient farming settlements and the manor culture formed in the late Middle Ages, an area which has been defined as nationally valuable in terms of both landscape and building environment.

Esipuhe

Kerava–Sköldvik ja Olli–Porvoo-rataosien kulttuuriperintökohteet ja -ympäristöt muodostavat viidennen Suomen Rautatiemuseolla Väyläviraston toimeksiannosta inventoidun rataosakokonaisuuden. Vuonna 2021 inventoitiin Roosa Ruotsalaisen toteuttamina Lahti–Kouvola- ja Kerava–Riihimäki -rataosat, ja vuonna 2022 ilmes-tyivät Hyvinkää–Karjaa- ja Karjaa–Hanko-rataosien inventoinnit. Julkaisut sisälty-vät *Väyläviraston julkaisuja* -sarjaan.

Inventoinnin tavoite on ennen kaikkea tuottaa tietoa, joka tukee kulttuuriympäris-töarvojen huomioimista rataverkon kehittämisessä ja ylläpidossa, sekä osaltaan parantaa Suomen liikenneympäristöjen kulttuuriperintöarvoja ja niiden nykytilaa koskevaa tutkimustilannetta.

Työhön sisältyvä Olli–Porvoo-rataosuus on Suomen rataverkon ainoa leveäraitei-nen museorata, ja tässä suhteessa sen kulttuuriperinnön ja laajempienkin kulttuu-rihistoriallisten yhteyksien selvittämiseen kohdistuu erityistä tiedontarvetta. Työn maastoinventoinnit toteutettiin yhteensä 14 työpäivänä syyskuussa 2022 – tammi-kuussa 2023. Ratalinjat kuljettiin läpi maastossa kattavasti.

Työn ohjausryhmässä Väylävirastoa ovat edustaneet Tomi Anttila, Pekka Hirvonen, Marketta Hyvärinen ja Markku Nummelin. Suomen Rautatiemuseossa työtä on oh-jannut ja avustanut Tiina Lehtinen. Porvoon Museorautatie ry:tä edusti Hanno Jus-sila, jolle tekijä esittää erityiskiitoksensa käsikirjoituksen huolellisesta oikoluvusta ja kommentoinnista. Itse inventointityön on toteuttanut Suomen Rautatiemuseolla projektitutkija, kulttuurimaantieteilijä Mikko Itälahti, joka myös vastaa raportin kir-jallisesta asusta ja valokuvista.

Hyvinkäällä maaliskuussa 2023
Suomen Rautatiemuseo

Sisältö

1	JOHDANTO.....	11
1.1	Tutkimustehtävä	11
1.2	Aineistot ja menetelmät.....	11
2	TAUSTA: RADAN VAIKUTUSALUEEN KULTTUURIMAISEMAN PÄÄPIIRTEET	15
2.1	Maiseman esiteolliset kerrokset ja korkokuva.....	15
2.2	Teollisen kauden kulttuurimaiseman pääpiirteet.....	17
2.3	Kulttuuriympäristön aiemmin tunnetut arvokohteet	20
3	RAUTATIEHANKKEEN HISTORIA JA LIIKENTEEN KEHITYSPIIRTEET	22
3.1	Rautatiehankkeen vaiheet.....	22
3.2	Liikenteen kehityskulut	23
4	RADAN LINJAUS JA SEN MAISEMAKUVA KERAVALTA RANNIKOLLE	26
4.1	Kerava-Olli.....	26
4.2	Olli – Porvoo (Porvoon Museorautatie)	43
4.3	Olli–Sköldvik (Kilpilahti)	66
	Öljyradan syntyvaiheet ja tausta.....	66
	Öljyradan linjaus ja maarakenteet.....	68
	Keravan yhdysraide	85
5	RAUTATIEHISTORIALLISET RAKENNUSKOKONAISUUDET JA LIIKENNEPAIKAT	88
5.1	Vahtituvat.....	88
5.2	Asemat, pysäkit, laiturivaihteet ja seisakkeet	98
5.3	Tavaraliikenteen vaihteet ja pistoraitteet	130
6	RADAN PÄÄLLYSRAKENNE JA LINJAN MUUTOKSET	137
7	TAITORAKENTEET: SILLAT JA RUMMUT	150
7.1	Terässillat.....	150
7.2	Nikkilän monikerroksinen siltapaikka	154
7.3	Betonisillat.....	156
7.4	Rummut.....	159
8	TASORISTEYKSET JA HISTORIALLISET TIET	166
8.1	Tasoristeykset osuudella Kerava–Olli.....	166
8.2	Porvoon Museorautatien tasoristeykset	169
8.3	Suuren Rantatien siirto Anttilassa	171
	LÄHDELUETTELO	175
LIITTEET		
Liite 1	Karttaliite: inventoinnissa tunnistetut historialliset kohteet	
Liite 2	Kohdekortit (erillisenä tiedostona)	

1 Johdanto

1.1 Tutkimustehtävä

Tässä inventoinnissa tarkastellaan Kerava–Sköldvik ja Olli–Porvoo-rataosiin liittyviä liikenne-, rakennus- ja maisemahistoriallisia ilmiöitä: radan historiallista infrastruktuuria ja linjausta, liikenteenhoitoon liittyvää rakennuskantaa, liikennepaikkoja sekä maisemia, jotka ilmentävät rautatien vuorovaikutusta ympäröivän alueen kanssa. Näiden tunnistaminen pohjautuu työn ensi vaiheessa historiallisiin lähdeaineistoihin, mutta inventoinnin varsinainen tarkastelu kohdistuu nimenomaan nykymaisemassa näkyviin historiallisiin ilmiöihin. Rautatien ja ympäröivän alueen välisen vuorovaikutussuhteiden osalta huomio kohdistuu etenkin kulttuurisiin prosesseihin, kuten talouden ja ihmisen maankäytön historiallisesti muuttuviin muotoihin. Kuitenkin myös ratalinjan ja ei-inhimillisen luonnonympäristön välisestä, pitkäaikaisesta vuorovaikutuksesta kertovia ilmiöitä tarkastellaan rautatielinjaukseen liittyvänä historiallisena piirteenä.

Kerava–Porvoo-rataosuus avattiin liikenteelle yksityisenä rautatienä 1874. Haarata Porvoon Anttilan kylästä Sköldvikin (Kilpilahden) öljynjalostamo- ja teollisuuskeskittymään puolestaan avattiin 1972. Liikenteen pääyhteyväliseksi on sittemmin muodostunut Keravan ja Sköldvikin välinen osuus, mikä nykyisessä rataosamäärittelyssä käsitetäänkin omaksi rataosakseen. Alkuperäisen Kerava–Porvoo-rautatien itäisin osuus Anttilassa sijaitsevalta Ollin vaihteelta Porvoon keskustaan muodostaa niin ikään omaksi rataosuudekseen käsitettävän Porvoon Museorautatien. Historiallisten kokonaisuuksien hahmottamiseksi tämän inventoinnin tarkastelu kuitenkin etenee ensin nimenomaan Keravalta Porvooseen ja vasta viimeiseksi Ollista Sköldvikiin.

Työssä tarkastellun alueen läntisinä rajapisteinä ovat Porvoon rataosuuden haarautumisvaihe Keravan asemalla, ratakilometrillä 29+229, sekä pääradan ja Porvoon rataosan välisen yhdysraiteen vaihe, ns. Keravan kolmioraiteen pohjoiskärki, Yli-Keravalla noin ratakilometrillä 30+840. Lisäksi maastossa havainnoitiin joitakin historiallisesti tärkeimpiä sivuraiteita ja niiden paikkoja, paitsi niiden sijaitessa kotitai julkisrauhan piiriin kuuluvilla pihai- tai teollisuusalueilla. Inventoitujen rataosuuksien yhteispituus on noin 50 kilometriä.

1.2 Aineistot ja menetelmät

Työn tarkastelujen pääkohteena ovat siis liikenteen ja väylänpidon historiaan liittyvät ilmiöt, joista on nähtävissä merkkejä radan välittömän ympäristönsä kanssa muodostamassa nykymaisemassa. Historiallisten ilmiöiden tunnistaminen on kuitenkin mahdollista vain muun muassa arkistoaineistoihin perustuvan ymmärryksen pohjalta. Työn alkuvaiheessa muodostetaan arkistoaineistojen ja kirjallisten lähteiden pohjalta alustava luettelo maastotöissä havainnoitavista ja dokumentoitavista kohteista, jotka merkitään karttapohjalle. Toisinaan käy niin, että ”lupaavasta” kohteesta ei maastokäynnin yhteydessä löydy minkäänlaisia kulttuurihistoriallisesti relevantteja merkkejä. Toisinaan taas juuri kentällä työskentely tuottaa uutta aineistoa; havaintoja ja päätelmiä ilmiöistä ja kohteista, joiden olemassaolosta ei

lähdeaineiston perusteella ollut minkäänlaista ennakkokäsitystä. Tämä taas saattaa suunnata tutkimusta uudelleen historiallisten aineistojen ääreen. Työnkulku on etsimistä, löytämistä ja tulkintaa, jossa eri vaiheet seuraavat kehämäisesti toisiaan.

Historiankirjoitukseen ja lähteisiin perustuva ymmärrys muodostaa tärkeän perustan esimerkiksi rautatien historiallisen merkityksen hahmottamiseksi vaikutusalueellaan. Tästä syystä myös kirjallisen raportin ensimmäinen osuus on lyhyt, taustoittava katsaus kulttuurimaiseman historiaan ennen rautatietä. Työn myötä tarkastelua laajennetaan rautatiehen historiallisesti rakentuneen kulttuurimaiseman kerroksena.

Rautatien syntyyn liittyvät historialliset vaiheet ja liikenteen kehitys kuvataan tiiviisti historiallisiin lähteisiin, kuten *Turisti-* ja *Suomen Kulkuneuvot-*julkaisuissa esitettyihin aikatauluihin perustuen. Keravan–Porvoon yksityisrautatiehen liittyvä erityinen haaste on ollut virallisen historiankirjoituksen vähäisyys. Rautatiehallituksen julkaisemissa historiikkeissa, jotka muiden valtionratojen osalta ovat keskeisiä lähteitä, ei ole esitetty esimerkiksi rakennuskertomusta Porvoon rataosalta. Korvaamattomia lähteitä, kuitenkin vain artikkelimitassa, ovat olleet esimerkiksi Mikko Alameren (2008) kirjoitus *Porvoon–Keravan rautatie* kokoelmassa *Leveät kiskot: Suomen yleiselle liikenteelle avatut yksityiset rautatiet*, sekä Porvoon rautatietä käsittelevä luku Göran Selénin (1997) teoksessa *Porvoon pitäjä kautta aikojen*. Valmiiksi saatavilla olevan historiatiedon suppeus merkitsi hidasta taustatyövaihetta. Rataosuuden alkuperäiset rakennuspiirustukset löytyivät lopulta Kansallisarkiston Mikkelin toimipisteestä, jonne ne on siirretty Ratahallintokeskuksen arkistosta. Joukko radan rakentamista koskevia sopimuksia, joihin muun muassa sisältyi alkuperäisten rakenteellisten ratkaisujen määrittelyjä, puolestaan löytyi Kansallisarkiston Jyväskylän toimipisteeseen sijoitetusta Keravan–Porvoon rautatieosakeyhtiön arkistosta. Kuitenkin moni radan syntyvaiheisiin liittyvä kysymys, esimerkiksi kuka esimerkiksi toimi ratalinjalle suunniteltujen rakennusten arkkitehtina, jää edelleen vaille varmaa vastausta.

Tärkeimpiin lähteisiin kuuluvat niin ikään lähinnä verkosta digitoituna löytyvät historialliset kartat, etenkin ns. *Senaatin kartasto* (1870–1907), sekä Maanmittauslaitoksen historialliset topografi- ja peruskartat. Joissain tapauksissa merkittävää tietoa on löytynyt Kansallisarkistoon Helsinkiin sijoitetuista ratalinjan maanmittauslaitosten kartoista, ja myös verkon kautta saatavilla olevista Maanmittauslaitoksen uudistusarkiston (KA) historiallisista maanjakokartoista. Liikennepaikkojen historiaa koskevien perustietojen lähteinä ohittamaton on tässäkin työssä ollut Jussi Iltasen (2009/2011) hakuteos *Radan varrella: Suomen rautatieliikenneaikat*.

Vaikka rautatiehen liittyvää historiaa on perinteisesti kirjoitettu paljolti tekniikan historian näkökulmasta, voidaan kuitenkin esittää, että rautatien varsinainen kulttuurinen ja yhteiskunnallinen merkitys liittyy sen tuottamiin liikkuvuuden muutoksiin ja uudensuuntaisiin alueellisiin järjestelmiin, pikemmin kuin teknisiin keksintöihin sinänsä. Rautatie on tunnetusti paitsi mullistanut kokemuksellisen tilan (ihmisten ajatukset nopeudesta, etäisyyksistä ja paikasta), myös luonut uutta tilallisuutta esimerkiksi taloudellisten vastavuoroisuussuhteiden muodostamien seutujen muodossa. Esimerkiksi *Suomen Maatilat* -teoksen (Jonasson ym. 1931) tiedot osoittavat selvästi, että Keravan–Porvoon radan vaikutuspiirissä sijainneet kylät kytkeytyivät rautatien myötä entistä vahvemmin seudulliseen vaihtosuhteeseen lähiseudun teollistuvien kaupunkien – siis Porvoon, mutta varsinkin samaan aikaan suurkaupunkiluokkaan nopeasti kasvavan Helsingin – kanssa. Päivittäisluonteisen vuorovaikutuksen mielessä kaupunki tavallaan alkoi ulottua rautatien välittämänä

kymmenien kilometrien etäisyydelle ympäristöönsä, joka vielä fyysisesti muistutti täysin maaseutua. Maaseudun asukkaille tämä vaihtosuhte merkitsi rahataloudellisia tuloja, mutta kaupunki oli olemassaolossaan täysin riippuvainen lähimaaseudustaan.

Työn tuloksena syntyneessä julkaisussa on kaksi pääosaa: raporttimuotoisessa tekstiosuudessa esitellään rataosan kulttuuriympäristöön liittyvät kohteet ja myös niihin liittyvä kulttuurihistoriallinen arvoperusta alueellisine yhteyksineen. Varsinainen kulttuurihistoriallisten kohteiden arvotus esitetään 28 kohdekortissa, jotka julkaistaan erillisenä liitteenä. Kohdekorteissa käytetty arvoluokitus pohjautuu edellisten inventointien tapaan Väyläverkon arvo kohteiden luokitus -ohjeistukseen (Hyvärinen 2017). Pitkälti rakennushistoriallisten arvojen tunnistamiseen kehitetyn arvotusmallin soveltamista kehitetään työssä edelleen nimenomaan rautatieympäristöjen kulttuuriperintöinventoinnin tarpeisiin, jossa huomioidaan myös laajemmin historiallisia ja maisemallisia arvoja.

Kohdekorteissa käytetty arvoluokitus perustuu aiempaan tapaan luonnekriteereihin, joita ovat harvinaisuus, tyypillisuus, edustavuus, alkuperäisyys, historiallinen todistusvoimaisuus ja historiallinen kerroksellisuus. Lisäksi käytetään ns. muita kriteerejä, jotka pyrkivät tavoittamaan kohteiden yhteyden ympäristöönsä ja ainutkertaiset historialliset merkitykset. Muita kriteerejä tässä inventoinnissa ovat: 1) merkitys rataosan historian kannalta, 2) pitkä ikä 3) saavutettavuus / maisemallinen huomattavuus, 4) liittyminen muihin arvo kohteisiin ja 5) miljööni historiallinen vaikutelma. Kaikki edellä mainitut luonnekriteerit saavat pisteytyksessä arvon 0, 1, 2 tai 3, joista 3 on arvokkain. Kohdekortteihin valittujen kohteiden määrää on pyritty jonkin verran supistamaan aiempiin inventointeihin nähden. Luonnekriteerien valossa tehdyn ennakoarvioinnin pohjalta kortteihin on jo lähtökohtaisesti pyritty valitsemaan ns. arvo kohteita. Tämä todennäköisesti palvelee paremmin myös lukijaa, kun arvoltaan keskimääräisten kohteiden joukko jää pienemmäksi. Kohdekorteissa painottuvat Väyläviraston hallitsemalla rata-alueella sijaitsevat kohteet, etenkin sellaiset, joilla ei toistaiseksi ole erityistä suojeluratkaisua. Vaikka inventoinnin yhteydessä ei tehdä suojeluesityksiä, on tavoitteena kylläkin tarjota tietoa tällaisen työn pohjaksi.

Mukana kohdekorteissa on myös yksi maisemakohte, *Rautatie Sipoonjokilaakson viljelymaisemassa*. Hyvinkää–Karjaa ja Karjaa–Hanko-inventointien yhteydessä kehitettynä kohdetyyppinä *maisemakohteet* ovat tietyille kilometrivälille rajattuja jaksoja ratalinjaa ympäristöineen; osuuksia, joita voidaan pitää erityisen edustavina esimerkkeinä rautatien ja ympäristön välisestä pitkäaikaisesta vuorovaikutuksesta ja rinnakkainelosta. Väylänpidon näkökulmasta tarkoituksenmukaiseksi maisemakohteiden aluerajaukseksi on edelleen katsottu radan pituussuunnassa tietty kilometriväli, ja leveysuunnassa 30 metriä pääraiteen keskilinjan molemmin puolin ulottuva kaistale, käytännössä siis ratalain 37 §:n mukainen rautatien suoja-alue. Kohteiden arvottamisessa ja määrittämisessä kuitenkin huomioidaan koko laaja maisemakuva, joka kyseistä ratajaksoa ympäröi. Maisemakohteiden arvot liittyvät käytännössä ajan myötä syntyneeseen kerroksisuuteen; kuitenkin siten, että kerrokset näyttävät sopusointuisessa suhteessa toisiinsa. Maisemia ei tulkita yksinomaan ”todisteena” tietystä historiallisesta vaiheesta. Usein ei myöskään ole mielekää tulkita ihmistä *ainoaksi* merkityksiä tuottavaksi toimijaksi. Usein esimerkiksi kasvillisuuden, sedimentaation ja eroosion prosessit ovat juuri niitä, jotka synnyttävät pohjimmitaan rakennettuihinkin kulttuurimaisemiin pitkän aikajaksumon ja visuaalisen sopusoinnun tuntua. Porvoon Museorautatien alueelta päätettiin olla rajaamatta erillistä maisemakohte, sillä tällaisena voitaisiin oikeastaan pitää

koko rataosuutta. Museorautatiehen alueensa kulttuurimaiseman kerroksena liittyvät arvot pyritään kuvaamaan mahdollisimman tarkasti itse raportin tekstiosuudessa.

2 Tausta: radan vaikutusalueen kulttuurimaiseman pääpiirteet

2.1 Maiseman esiteolliset kerrokset ja korkokuva

Vuonna 1874 yksityisrautatienä käyttöön otettu Kerava–Porvoo-rataosa kulkee karkeasti länsiluode–itäkaakko-suunnassa. Rautatie kulkee siten poikkisuuntaisesti suhteessa sen halkomaa maisemaa jäsentäviin jokilaaksoihin. Radalta avautuvan maisemakuvan päärytmi syntyy Keravanjoen, Sipoonjoen, Mustijoen ja Porvoonjoen laaksojen ylimuistisista viljelysaukeista ja näiden väliin jäävistä, verraten pienialaisista metsäisistä vedenjakajista, joita myös alueen nykyiset kunnanrajat enimmäkseen noudattavat. Jokilaaksoissa rata kulkee pääosin avoimessa viljelysmaisemassa, joskin Keravanjoen kohdalla muita vähäisemmässä määrin. Savikkoisten jokilaaksojen suurtopografiaa määrittävät jokien savipatjaan kuluttamat, pääsääntöisesti varsin loivakaartoiset, pyöreälinjaiset laaksot.

Keravan–Porvoon rautatien vaikutusalueen pysyvä asutus kuuluu maamme vanhimpiin. Varsinkin Porvoonjoki on ollut merkittävä väylä jo esihistoriallisella ajalla. Sen latvoilta, nykyisen Lahden Renkomäeltä, tunnetaan ilmeisesti Suomen vanhin, heti viimeisimmän jääkauden jälkeiselle ajalle (mesoliittisen kivikauden alkuun) noin 10 000 vuoden taakse ajoitettu asuinpaikka (Edgren & Gardberg 1996: 17, 19–22). Nykyiset Itä-Uudenmaan viljavat savikot Keravan–Porvoon rataosuuden tasalla olivat tällöin vasta kerrostumassa Baltian jääjärven pohjaan. Porvoonjokilaakson eteläosienkin asutushistoriaa voidaan kuitenkin jäljittää ainakin noin 7 500 vuoden taakse, mille ajalle on Askolaan paikannettu joukko ns. Suomusjärven kulttuuriin kuuluvia asuinpaikkoja (Selén 1996: 14). Suomen etelärannikon asutus painottui kuitenkin tuolloin selvästi maan lounaisosaan, mihin nimi Suomusjärvin viittaa.

Noin 2000 vuotta ennen ajanlaskun alkua, neoliittisellä kivikaudella, oli Itämeren litorina-merivaiheen rantaviiva Itä-Uudellamaalla kolmisenkymmentä metriä nykyisen merenpinnan yläpuolella. Jokilaaksot olivat vielä merenlahtina nykyisen ratalinjan alueella (Åberg 2013; 61) Maalajina savikot ja muut hienosedimentit ovat syntyneet kauempaa huuhtoutuneen hienon aineksen vajotessa seisovan veden pohjaan, ja niinpä savikot, jotka laajimmillaan muodostavat suurehkojakin tasankoja, myös osoittavat entisten merenlahtien paikkoja. Kivikauden loppuvaiheisiin ajoittuvia asuinpaikkoja tunnetaankin koko ratalinjan tuntumasta varsin runsaasti vanhoilta rantaterasseilta esimerkiksi Keravalla, Sipoon Martinkylässä (Mårtensby), Linnanpellossa (Borgby) ja Porvoon Hinthaaran (Hindhår) alueilla (Nyberg 1931: 3–4; Hinthaaran kyläyhdistys s.a; Uudenmaan liitto 2012: 14). Myös muutoin itäisellä Uudellamaalla harvinaisia pronssikautisia esinelöytöjä tunnetaan ainakin Anttilasta ja Hinthaarasta, ja samanikäisiä hautapaikkoja sekä Mustijoen että Porvoonjoen laaksojen kalliomäiltä (Selén 1996: 26; Hinthaaran kyläyhdistys s.a.). Ratalinjan vaikutusalueella on siis merkkejä jo vuosituhansien takaisesta pysyvästä asutuksesta. Rautakauden alussa ilmasto kuitenkin kylmeni, jolloin asutus oletettavasti vetäytyi Itä-Uudeltamaalta.

Myöhäisellä rautakaudella itäisen Uudenmaan rannikkoseutu alkoi jälleen saada uutta asutusta. Monet nykyisellään pienet joet olivat edelleen purjehduskelpoisia pitkälle sisämaahan saakka. Hämmäläisten kauppamatkat suuntautuivat jokilaaksoja

pitkin sisämaasta merelle, ja jotkut myös asettuivat asumaan uusille paikoille. Kerava–Porvoo-rautatien vaikutusalueella edelleen elinvoimainen ruotsin kieli, kuten Itä-Uudenmaan rannikolla ylipäättään, lienee perua alueelle toisen ristiretken jälkeen 1200-luvulta alkaen muuttaneilta ruotsalaisilta uudisasukkailta. Tämä viljelijäväestö asettui nimenomaan viljavimmille rannikkoseuduille, etenkin jokilaaksojen savikoille. (Uudenmaan liitto 2012: 16–17).

Jokilaaksojen merkitys asutuksen sijoittumiselle on siis hyvin pysyvä ilmiö, vaikka veden ääreen on eri aikoina asetettu asumaan eri syistä. Kivikaudella syy siis todennäköisesti liittyi etenkin kalastukseen ja rautakauden lopulla sekä keskiajalla ensinnäkin jokien ja merenlahtien merkitykseen kulkuväylinä. Maanviljelykseen ja pysyvään asutukseen siirtymisen myötä vetovoimatekijänä korostui enenevästi jokilaaksojen savikoiden viljavuus. Karttakuvan tasolla on edelleenkin havaittavissa, miten viljelykset ja viljelysasutus muodostavat jokien ja sivupurojen uomia seuraavia nauhamaisia ketjuja. Siinä, missä kivikautiset asuinpaikat sijaitsivat viljelysaukeiden laitamien rantaterasseilla, ovat myös rautakauden lopun ja keskiajan viljelysasutus sekä kyläpaikat sijoittuneet samoille ylävämmille kallio- ja moreenimaille, historiallisesti aniharvoin itse savikoiden päälle. Jokilaaksojen reunamat ja savikkojen tasankoja korkeammat saarekkeet ovat paitsi kuivempia ja pienilmastoltaan miellyttävämpiä rakennus- ja asuinpaikkoja, ja lisäksi tällainen asutuksen sijoittuminen on säästännyt itse savikoita pelto- ja niittymaaksi.

Varsinkin Porvoonjoen laakson asutuksen voidaan olettaa jatkuneen yhtäjaksoisesti ainakin 1100-luvulta. Tässä tarkasteltavan Kerava–Porvoo-rataosan lähiympäristön kulttuurimaiseman myöhäiskeskiaikaiset juuret ovat selvästi osoitettavissa Porvoonjokilaakson lisäksi myös Mustijoen laaksossa Anttilan–Hinthaaran alueella, Sipoonjoen laaksossa Nikkilän seuduilla sekä nykyisen Keravan alueella (Uudenmaan alueen kylät... 2012).

Porvoon asutuskeskus alkoi muodostua Linnamäen kauppapaikan ympäristöön oletettavasti viimeistään 1200-luvulla. Vanhin lähdemaininta Porvoosta on vuodelta 1327 (Edgren & Gardberg 1996: 13). Porvoon nykyisellä kaupungilla kuitenkin oli jo todennäköinen edeltäjä Saksalassa, muutaman kilometrin päässä kaupungista ylävirtaan, vaikka Saksalan markkinapaikkaa ei koskaan ole merkitty viranomaisten luetteloihin (Selén 1996: 46–48).

Nykyisen ratalinjan suunnassa tarkasteltuna asutuksen painopistealueita olivat vielä 1700-luvulla ja 1800-luvun alussa paitsi Porvoonjoen laakso Kiialan tienoilla, myös Hinthaaran seutu Mustijoen laaksossa. Sipoon kirkonseudun ja Yli-Keravan kylien välillä nykyisen radanvarren rintamaat olivat tuolloin vielä suhteellisesti ottaen hieman edellisiä harvemmin asuttuja, vaikkakin Sipoon Martinkylä, Sipoon myöhäiskeskiaikainen kirkonseutu noin 2 kilometriä radasta etelään, sekä Yli- ja Alikeravan kylät olivatkin merkittäviä alueellisia keskittymiä.

Itäisen Uudenmaan etelä–pohjoissuuntaiset jokilaaksot muodostavat liikkumistiloina voimakkaita rannikon ja sisämaan välisiä tilallisia akseleita; rautatien linjaus on tähän tilajäsennykseen nähden poikkisuuntainen. Aivan uusi tilallinen akseli ei rautatien avaama itä-länsisuunta kuitenkaan ollut. Sipoon kirkonseudulta Porvooseen rata noudattaa varsin läheisesti keskiaikaisen Turun ja Viipurin välisen Suuren Rantatien suuntaa; monin paikoin kulkuväylät kulkevat aivan vieretysten. Keravan ja Nikkilän välillä radan suunta puolestaan noudattaa Sipoon ja Tuusulan kirkonkylien välinen maantie, joka sekin on 1700-luvulle ajoittuvana historiallinen.

2.2 Teollisen kauden kulttuurimaiseman pääpiirteet

Tarkasteltavan rataosan vaikutusalueella on rautatieliikenteen vaikutus taajamakasvuun eli kaupungistumiseen ollut erittäin voimakasta etenkin Keravalla. Alun perin maatalousvaltaisesta Yli-Keravan (Öfverkervo) kylästä muodostettiin kaupala vuonna 1924 ja kaupunki 1970. Etenkin vuonna 1972 aloitettu sähköinen, metromaiseksi kehittynyt lähijunaliikenne Helsingin ja Keravan välillä on ollut keskeinen tekijä Keravan yhä tiiviimmässä integroitumisessa pääkaupunkiseutuun.

Keravan–Porvoon rautatien varrella taajamakasvu on kuitenkin ollut merkittävästi vähäisempää. Selvimmän esimerkin rautatien myötävaikutuksesta kasvaneesta yhdyskunnasta tarjoaa Nikkilä. Pienemmän mittakaavan taajamoitumiskehitystä on ollut havaittavissa Keravan Ahjon, Sipoon Vanikon, sekä taajamakynnyksen vuoden 1960 väestölaskennassa ylittäneiden Talman, Martinkylän ja Hinthaaran yhdyskuntien kohdalla. Nykyisellään Keravan–Porvoon rautatien varsi Nikkilään asti lukeutuu kokonaisuudessaan Helsingin keskustaajamaan, joka perustuu pohjoismaiseen taajamamääritelmään (yli 200 asukasta tihentymässä, jossa asuinrakennusten väli on alle 200 metriä). Sinänsä yhtenäisen taajama-alueen sisään jää kuitenkin runsaasti juuri ja juuri mainitun kynnyksen ylittäviä, ns. harvan taajaman alueita (Syke 2021). Radan merkitys päivittäistyypisessä liikkumisessa lienee ollut jossain määrin merkittävämpää Keravan ja Nikkilän välillä kuin Nikkilän itäpuolella, tämä näkyy myös historiallisissa aikatauluissa, sillä 1900-luvun loppupuolella Nikkilä oli pääteasemana osalle junavuoroista. Suunnitelma nykyisten K-lähijunien reitin pidentämisestä Keravalta Nikkilään on ollut suunnitelmassa vuosien mittaan useasti. Tällä hetkellä suunnittelutyöstä vastaa HSL (Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä).

Esikaupunkimaista omakotiasutusta syntyi 1900-luvun puolivälistä alkaen radan varteen Nikkilän itäpuolellekin etenkin Hertshbyn (Herralanmäen) seisakkeen tuntumaan, mutta nimenomaan kaupungin ja maaseudun vuorovaikutukseen liittyvää huvila-asutusta voidaan pienessä mittakaavassa havaita jo esimerkiksi jo 1942 lakkautetun Virtalan seisakkeen tuntumassa. Vaikka Hinthaaran liikennepaikan ympärille kasvoikin muutaman sadan asukkaan taajama 1900-luvun mittaan, säilyttivät Porvoon alueen kylät Sipoon kylä pidempään sidoksensa maaseutuelinkeinoihin.

Varsinkin Sipoon alueella ratalinjan varren maaseutua leimaa edelleen talonpoikaisen vaurauden ja vakauden vaikutelma. Sama ilmiö ja kehityskulku on toki nähtävissä entisen Porvoon pitäjänkin (maalaiskunnan) alueella, mutta kartanoiden haluttuun keskittyneen suurmaanomistuksen vaikutus on myös edelleen leimallinen esimerkiksi Hinthaaran ja Kiialan laajoilla viljelysaukeilla. On syytä huomata, että vaikka nimenomaan talonpoikaiseen, vakiintuneeseen viljelyyn liittyy jopa romanttista pysyvyyden tuntua (mm. Häyrynen 2005; myös esimerkiksi Inha 1909), on radan varren maaseutualueiden historiallinen maisemakuva jäsentynyt nykyhahmoonsa lopulta verraten lyhyen ajan kuluessa 1900-luvun alussa. Merkitystä on ollut vanhaa kylärakennetta hajottaneella isojaolla 1900-luvun taitteen vienoilla. Tätä merkittävämpi rakennemuutos liittyi ensinnäkin torpparien itsenäistymiseen vuonna 1918 ja taloudellisia edellytyksiä parantaneeseen maanhankintalakiin 1922.

Rautatiehen varsin suorastikin liittyvä taustailmiö on Helsingin nopea kasvu suurkaupungiksi 1800-luvun lopulta alkaen, ja sen läheiselle maaseudulle, huomattavissa määrin juuri rautatien välittämänä, säteilyt elintarvikkeiden kysyntä. Osaltaan Porvoon rataosan valtiollistaminen 1917 liittyikin radan jopa kriittiseksi katsottuun merkitykseen Helsingin kaupungin elintarvikehuollon kannalta (Alameri 2008). Vastaavasti *Suomen Maatilat* -teoksen tiedoista käy selvästi ilmi, että etenkin maidon, mutta myös munien, viljan, lihan ja pellavien myynti Helsinkiin on ollut 1930-luvulla muun muassa Sipoon Martinkylän, Nikkilän, Herralan ja Linnanpellon, kuten myös Porvoon Anttilan, Ali- ja Yli-Vekkosken, Hinthaaran ja Saksalan maatiilojen keskeinen tulonlähde. Boen ja Kiialan kartanot harjoittivat radan lähiympäristössä yhtiömuotoista, kaupallista maataloutta (Jonasson ym. 1931: 987–988, 1173–1176, 1199, 1202–1203). Juuri edellä mainitut tekijät yhdessä ovat keskeisiä syitä varsinkin Sipoon alueen maalaismaisemassa nähtävälle talonpoikaisen vaurauden vaikutelmalle.

Maataloustuotteiden myynti kaupunkiin toki jo alkoi ennen rautatien tuloa ja jatkui myös muita kuljetustapoja käyttäen; rannikkoseudulla merkittäviä ovat olleet varsinkin vesireitit ja talvitiet. Etenkin herkästi pilaantuvan maidon kuljetuksissa rautatien merkitys on kuitenkin ollut huomattava. Esimerkiksi vuonna 1931 Nikkilän aseman tärkein lähtevien tavaroiden laji oli maito (6 145 tonnia), jota kuljetettiin myytäväksi sellaisenaan ja meijereille (SVT 1932: 72). Tämä kaupungin ja maaseudun tiiviin taloudellisen sidoksen siivittämä taloudellinen kukoistuskausi näkyy yhä etenkin maaseudun rakennuskannassa, mutta myös itse viljelyalueiden ilmi-asussa.

Eräs maatalousmaiseman murrosulottuvuus esimodernista kaupallisteolliseen tuotantotapaan siirryttäessä liittyi myös tuotannon perustana olevan ravinnetalouden irtautumiseen suljetusta ravinnekierrosta. Ikivanhassa, paikalliseen ravinnekiertoon perustuvassa järjestelmässä karjan ravinnonlähde oli luonnonniittyjen heinä ja peltojen lannoite puolestaan karjanlanta sekä muu eloperäinen, kompostoitui jäte. Niittyä tarvittiin jopa kolmin-nelinkertaisesti peltoalaan nähden. Viljelymaisemasta ylivoimainen valtaosa olikin vielä 1800-luvun lopulla luonnonheinää kasvavaa niittyä, ja tätä historiaa kantaa yhä viljelyalueiden nimistö, kuten vaikkapa Sipossa sijainneen Isoniityn (Storäng) seisakkeen nimi. Sinänsä edes maatalouden suuntautuminen yhä enemmän elintarvikkeiden myyntiin kaupunkiin ei vielä välittömästi lopettanut suljettua, orgaanista ravinnekiertoa. Vielä 1900-luvun alussa jopa Helsingin kaupungin käymälä- ja teurasjätteitä kuljetettiin lannoitteeksi takaisin Sipoon pelloille purjejaalojen paluulasteina (Lehto ym. 2006: 5).

Heinärehun tuottaminen peltoviljelynä, tuonti muualta, sekä peltojen lannoittaminen fossiilisin lannoitusainein yleistyivät varsin nopeasti 1900-luvun alkuvuosikymmeninä. Näyttääkin siltä, että rautatien maaseutumaisemaa välillisesti muokkaava rooli olisi erityisen merkittävällä tavalla liittynyt juuri sen mahdollistamaan maataloustuotannon kasvattamiseen muualta tuotujen tuotantopanosten varassa. Tehokkaan kaupallisen vaihdon järjestelmän ja kehittymistä kuvaakin, että esimerkiksi Nikkilän asemalle 1931 saapuneista tavaralajeista määrällisesti merkittävimpiin kuuluivat heinät, oljet ja väkirehu (1 402 tonnia) sekä lannoitusaineet (749 tonnia) (SVT 1932: 116–117). Yksin maiseman monimuotoisuudelle tällä on ollut valtaisa vaikutus. Laajat niityt pääosin hävisivät ainakin Sipoon vanhojen kylien liepeiltä 1930-luvulle mennessä, joskin niitä säilyi pienialaisina vielä jyrkimmissä purolaaksoissa ja syrjäisemmillä viljelyaukeilla (Lehto ym. 2006: 5). Porvoon asemalle lannoitteita saapui rautateitse vuonna 1931 peräti 1 715 tonnia (SVT 1932: 116–117). Osaltaan kuvaavaa on, että radan liikenteen viimeinen kaupallinen juna

marraskuussa 1990 koostui Porvoosta palautettavista tyhjästä lannoitevaunuista (Porvoon liikenne... 1990).

Radan varteen syntynyt teollisuus on ollut verraten pienimuotoista, mistä esimerkkejä ovat 1900-luvun puolivälissä toimineet Talman tiilitehtaat ja Hinthaaran nahkatehdas. Teollisuuteen liittyvät myös soranotto Talman alueella, ja Talman Kalkbergetin kalkkikaivostoiminta 1800-luvun loppupuolelta 1900-luvun alkuun. Merkittävämpää konepaja- ja sahateollisuutta on ollut etenkin Porvoossa Hornhattulan, Johannisbergin ja Näsin alueilla. Täysin omaa mittakaavaansa edustaa radan liikennettä nykyisin hallitsevan öljynjalostamoalueen avaaminen Porvoon Sköldvikiin (Kilpilahti) 1960-luvun puolivälissä.

Sköldvikin hieman yli 10 kilometrin mittainen, vuonna 1972 valmistunut haararata rakennettiin lähtökohtaisesti Pohjoismaiden suurimman öljynjalostamon logistisiin tarpeisiin, jonka valtio-omisteinen Neste oy perusti 1962 ostamansa Sköldvikin kartanon maille. Ajoitus on itsessään varsin kuvaava. Toden teolla 1950-luvulla alkanut Suomen teollistuminen ja muun muassa varsin nopeana, suurimittakaavaisena autoistumisena näkynyt talouden modernisaatio on tiiviisti nojannut öljyyn todennäköisesti keskeisimpänä resurssina. Suomen öljynkulutus yli viisinkertaistui vajaassa kymmenessä vuodessa 1947–1956, ja edelleen noin kymmenkertaistui vuoteen 1972 mennessä (Kuisma 1997: 38; 558). Tuona aikana öljy oli noussut maan tärkeimmäksi energianlähteeksi, joka perustavalla tavalla on myös muuttanut yhteiskunnan käsitystä liikuttamismahdollisuuksistaan ja energiaressurseistaan (Öljyn kulttuurisista ulottuvuuksista ks. Salminen & Vadén 2013).

Sköldvikin rataosan maisema – leimaavina piirteinään lukuisat, konevoimalla louhitut ja sepeliksi murskatut kalliroleikkaukset, sekä rataosan varren viimeaikainen, hyvin ekstensiivinen maa-ainesten ottoon ja jätteenkäsittelyyn liittyvä maankäyttö – kertoo omaa, monisyistä tarinaansa nyky-yhteiskuntamme ainevirroista, sekä mitä perustavimmilla tavoin fossiilisen öljyn varaan kehittyneestä valtavasta energiariippuvuudesta. Vaikka paradoksaalisesti juuri öljy onkin istuttanut kulttuurimme mielikuvan yltäkyläisesti käytössä olevasta energiasta, eivät sen resurssit ole jakautuneet kaikkialle, vaan niiden hallinta on hyvin keskittynyttä ja sellaisenaan poliittisesti jännitteistä. Markku Kuisma (1997) kuvaakin kiinnostavasti, miten keskeisesti öljy modernien yhteiskuntien ”näkymättömänä liikuttajana” (Salminen & Vadén 2013) poliittisine ja strategisine ulottuvuuksineen – on määrittänyt Suomen suurvaltasuhteita ja kylmän sodan aikaista tasapainottelua idän ja lännen välillä. Raakaöljystä tuli Suomen ja Neuvostoliiton kauppasuhteiden tärkein pilari, ja Sköldvikin rata liittyy nimenomaan Uralin raakaöljyn syöttöön Nesteen jalostamolle. Kuitenkin Neste oy:n ja länsimaisen jalostamoteknologian kautta öljytuotteiden jalostus ja jakelu säilyi Suomessa kotimaisissa käsissä. Venäjän Ukrainassa 2022 käynnistämän hyökkäyssodan ja siihen vastalauseena asetettujen EU-pakotteiden vaikutus näkyy maisemassa paitsi Sköldvikin radan liikenteen hiljentymisenä raakaöljyn tuonnin hiivuttua Venäjältä, mutta myös toisaalta kiristyneinä turvatoimina ja liikkumisrajoituksina Sköldvikin öljynjalostamon ympäristössä. Yhdessä nämä muistuttavat öljyn edelleen voimissaan olevasta geopoliittisesta ulottuvuudesta, vaikka pyrkimys päästä fossiilisesta öljystä eroon lähivuosikymmenien kuluessa onkin Suomen ja muiden EU:n jäsenmaiden virallista politiikkaa.

2.3 Kulttuuriympäristön aiemmin tunnetut arvokohteet

Väyläverkon (Väyläviraston) museokohteet

Alkuperäiseen Kerava–Porvoo-rataosuuteen kuuluva Porvoon Museorautatie (Olli–Porvoo) on Suomen ainoa leveäraiteinen museorata, joka vuodesta 2013 on kuulunut Väyläviraston ylläpitovastuulle. Museorautatien osuudella sijaitsee myös kaksi väyläverkon museosiltoihin lukeutuvaa erillistä siltakohdetta: *Hinthaaranjoen* ja *Kiialan* ratasillat, joita tarkastellaan raportissa ja kohdekorteissa erikseen.

Rakennetut kulttuuriympäristöt (RKY 2009) ja Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet (VAMA 2021)

Museoviraston määrittelemistä valtakunnallisesti merkittävistä rakennetuista kulttuuriympäristöistä (RKY) rautatiehen liittyvät suoraan *Hinthaaran rautatieaseman* ja *Porvoon rautatieaseman* kohteet, jotka käsittävät pääosan em. liikennepaikkojen rakennuskannasta niihin välittömästi liittyvine piha-alueineen. Lisäksi rataa läheisesti seuraava, ja sen kanssa useamman kerran risteävä Suuren Rantatien linjaus Ollin ja Anttilan, sekä edelleen Ali-Vekkosken ja Hinthaaran välillä kuuluu RKY-kohteiden luetteloon. RKY-kohteeseen kuuluva tielinja risteää museorautatien kanssa *Ollin*, *Pyymaan* ja *Kinnarin* tasoristeyksissä.

Porvoon vanhan kaupungin pohjoispuolella sijaitsevan Kiialan kartanon ympäristössä museorautatiehen kuuluva rataosuus kulkee noin kilometrin matkalla *Porvoonjokilaakson kartano- ja kylämaiseman* RKY-kohteen alueella (joskaan kohdekuvaus ei mainitse rautatietä). Tässä inventoinnissa tarkasteltavista arvokohteista *Kiialan ratasilta*, *Kiialan seisake* ja *Kärriälän* kylätien tasoristeys paikantuvat tämän RKY-kohteen alueelle.

Kiialan kartanoympäristö sisältyy, ratalinjan kohdalla käytännössä edellä mainittua RKY-kohteen aluerajausta noudattaen, myös Ympäristöministeriön määrittelemiin Valtakunnallisesti arvokkaisiin maisema-alueisiin lukeutuvan *Porvoonjokilaakson viljelymaiseman* kohteeseen (VAMA 2021).

Maakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt

Ratalinja kulkee kahden Uudenmaan liiton määrittelemiin maakunnallisesti arvokkaisiin kulttuuriympäristöihin kuuluvan kohteen alueella. *Mustijokilaakson kulttuurimaiseman* alueella rata kulkee Porvoon Museorautatien osuudella Anttilan ja Kinnarin entisten liikennepaikkojen välillä, sekä Hinthaaran keskusta-alueella. *Porvoonjokilaakson maisema-alue* vastaa pääosin VAMA-kohdetta, mutta alueellinen raja on laajempi, alkaen jo entisen Saksalan seisakkeen kohdalta idän suuntaan. Lisäksi *Porvoon vanha kaupunki ja sitä ympäröivä kaupunkirakenne* -niminen kohde kattaa Porvoon asema- ja ratapiha-alueen hieman RKY-rajasta laajempaan.

Arkeologiset kohteet (muinaisjäännökset)

Muinaisjäännösrekisteriin merkityistä kohteista rajautuvat ratalinjaan suoraan *Vakkomaan* kivikautinen asuinpaikka Keravalla (Kiinteä muinaisjäännös) ja *Martinkylän* keskiaikainen kylätontti Sipoossa (Muu kulttuuriperintökohde). Kivikautisia asuinpaikkoja on varsinkin Sipoon alueella radan lähiympäristössä runsaasti. Porvoon kunnan alueelta tunnetaan myös pronssikaudelle ajoitettuja muinaisjäännöksiä, kuten Yli-Vekkosken Silverängsbackenin ja Saksalan Isomäen hautapaikat.

Erikseen mainitsemisen arvoinen on Ollin vaihteen itäpuolella, Korpklövsbergetin lakialueella, sijaitseva arvoituksellinen muinaisjäännös. Wesa Perttola (2009) arvioi Museovirastossa tehdyssä inventoinnissa, että säännöllisen muotoisen ”kiviaidan” ja rökkiön muodostama kohde voisi mahdollisesti liittyä Kerava–Porvoo-rataan tai suureen Rantatiehen (Perttola 2009 17–18). Kohdetta ei ole tässä yhteydessä inventoitu, mutta kuvien perusteella kiviaines saattaisi olla louhittua. Kohde kuitenkin sijaitsee siinä määrin korkealla ja rautatiealueen ulkopuolella, ettei sen liittymisen rautatiehen vaikuta todennäköiseltä.

3 Rautatiehankkeen historia ja liikenteen kehityspiirteet

3.1 Rautatiehankkeen vaiheet

”Niitä suuria etuja silmälläpitäen, joita voisi koitua ei yksin Porvoon kaupungille ja ympäröivälle maaseudulle, vaan myös sille Hämeen osalle, joka sijaitsee Päijänteen suurjärven ja siihen liittyvien vesireittien varrella, rautatien rakentamisen kautta Keravan asemalta, joka sijaitsee Suomen valtion perustaman Helsingin–Hämeenlinnan rautatien varrelta Porvooseen, yhdistyivät monet Porvoon kunnan asukkaat vuonna 1861 vapaaehtoisesti edistämään alustavia tutkimus- ja valmistelutöitä sekä valmistelemaan kustannus selvityksiä ja suunnitelmia ajateltua sivurataa varten” (Rautatiekomissio 13.3.1869; suomennos kirjoittajan). Näillä sanoilla kerrattiin rautatiehankkeen alkuvaiheita Porvoon kaupungin Suomen suuriruhtinaalle ja keisari Aleksanteri II:lle ja senaatille osoittamassa anomuskirjeessä maaliskuussa 1869.

Keskiaikainen Porvoo kuului 1800-luvulla edelleen Suomen keskeisiin kaupunkeihin ja oli Uudenmaan kiistaton kakkoskaupunki, mutta teollisen vallankumouksen alettua se oli selvästi jäänyt Helsingin kasvuvauhdista jälkeen. Itämeren höyrylaivayhteyksien kehittyessä ja etenkin Helsingin–Hämeenlinnan rautatien avauduttua Porvoon koettiin olevan menettämässä asemansa liikenteellisenä solmukohtana. Uusien teknologioiden muovaamat liikenneverkostot paitsi eristivät Porvoota vanhoista sisämaayhteyksistään, myös kansainvälisen kierron verkostoista (Edgren & Gardberg 1996: 35–36). Porvoolaiset porvarit toivoivat rautatien tuovan elinvoimaa etenkin Porvoon satamaan, mutta myös edistävän kaupungin teollistumista ja taloutta ylipäätään. Kysymys ei kuitenkaan ollut ainoastaan taloudellisista intresseistä, vaan myös Porvoon kehityksestä kulttuurikaupunkina. Merkittävistä porvoolaisista mm. Johan Ludvig Runeberg puhui lehdistössä rautatieyhteyden saamisen puolesta Porvooseen heti 1860-luvun alussa (ibid. 122).

Porvoolaiset eivät silti onnistuneet vakuuttamaan valtiota radan tärkeydestä, ja hanke koetteli vuosia ajajensa sitkeyttä. Valtavat haasteet yksityisrautatiehankkeen rahoitus pohjan kasaamisessa on jo käsitelty ansiokkaasti esimerkiksi Mikko Alameren ja Göran Seleenin kirjoittamissa historiakatsauksissa (Alameri 2008; Selén 1997). Tiivistetysti porvoolaiset yrittivät saada valtionapua radan rakentamiseen sekä vuoden 1863 että vuoden 1867 valtiopäivillä, mutta tämä ei onnistunut, eikä Porvoon kaupunkiaan ollut halukas rahoittamaan ratahanketta. Lopulta joukko yksityisiä sijoittajia ja Porvoon kaupunki tulivat osakkeenomistajiksi *Borgå-Kervo jernvägs aktiebolag*-nimiseen yhtiöön, joka valtioneuvos Wladimir Armfeltin, kauppaneuvos C. E. Åbergin ja varakonsuli August Eklöfin perustamana lupasi hoitaa radan rakennuttamisen ja liikennöinnin.

Porvoon kaupunki, C. E. Åberg ja August Eklöf solmivat 28.6.1871 sopimuksen veturirautatien rakentamisesta ja tulevasta liikennöinnistä sanotun kaupungin ja Keravan aseman välillä (Kontrakt... 1871). Senaatti hyväksyi yhtiön ohjesäännön 13.2.1872. Toimitusjohtajaksi valittiin Åberg. Urakoitsijaksi yhtiö valitsi puolestaan pietarilaiset Frumkinin kauppiasveljekset, joiden yhtiö puolestaan palkkasi tekniseksi johtajaksi insinööri Goldbergin. Helmi-maaliskuun taitteessa 1872 saatiin allekirjoitukset radan rakentamista koskevaan urakkasopimukseen Porvoon rautatien johdon ja Elias Jakowlevitjh Frumkinin kanssa (Urakkasopimus 1872). Radan

rakennustyöt oli kylläkin tosiasiasa aloitettu jo 9.2.1872, mutta nyt työmaa pääsi toden teolla käyntiin. Keväällä 1871 rataa oli rakentamassa vähintään 150 venäläistä työläistä (Selén 1997: 372–373); yhtiön johdon osakeyhtiön hallitukselle antama selonteko puhuu jopa useista sadoista työntekijöistä (Borgå–Kervo Jernväg 1877). Ero voinee selittyä esimerkiksi erilaisissa aputehtävissä toimineiden toisistaan eroavalla huomioimistavalla.

Kesästä 1872 alkaen työmaata kohtasi raskaiden vastoinkäymisten sarja. Ensin Vekkoskella sortui 250 metriä korkea pengertä, mikä toistui vähäisemmässä määrin myös Korpklöv:n suolla Anttilassa, sekä Sipoonjoen laaksossa Nikkilässä. Belgiasta Marcinelle & Couillet:lta tilatut kiskot osoittautuivat kelvottomiksi, ja Porvoon asemarakennuksen tarkastuksessa ilmeni niin suuri joukko vakavia virheitä, että rakennus todettiin korjauskelvottomaksi. Kaikki nämä toivat suuria, odottamattomia kustannuksia, ja saivat urakoitsija Frumkinin miltei luopumaan urakasta jo syksyllä 1872. Yhtiö kuitenkin suostui lopulta jatkamaan töitä 400 000 markan lisärahoituksen turvin, mutta tämäkään ei riittänyt, ja marraskuussa 1873 urakoitsija vetäytyi hankkeesta. Kiskotus- ja sorastustöitä jatkettiin suomalaisten työläisten avulla molemmista suunnista, ja viimeinen ratanaula lyötiin 28. kesäkuuta 1874 Vekkosken sillan luona (Borgå–Kervo Jernväg 1877).

Liikenteen kannattavuus jäi odotettua heikommaksi, etenkin, koska radalla ei tullut olemaan perustajiensa haaveilemaa merkitystä puutavaran vientikuljetuksissa. Eräs syy tähän oli epäilemättä Näsin lastauspaikan veden mataluus, joten puutavara piti ensin siirtokuormata proomuihin ja uudelleen Haikkoon selällä suuriin laivoihin. Yhtiön johto kuitenkin katsoi tärkeimmäksi syyksi sen, ettei rata ollut vielä onnistunut lunastamaan tavaranylähettäjien luottamusta: radan välityskykyyn ja kaluston riittävyys ei uskottu. Tavaranylähettäjät eivät myöskään olleet ”tietoisia” siitä, että yhdysliikennesopimuksen myötä tavaraa ei tarvinnut siirtää Keravalla vaunusta toiseen, ja että Porvoon rautatiellä oli oikeus tilapäisesti ottaa käyttöönsä jopa 15 valtionrautateiden vaunua. Liikenteen tulojen todettiin myös ensimmäisenä täytenä liikennöintivuotena 1876 olleen jo noin 10 000 markkaa voitolliset; Armfelt, Eklöf ja Åberg uskoivat, että kun voimakas tenderiveturi syksyllä 1877 toimitetaan, ei epäilyille välityskyvystä ja kaluston riittävydestä pitäisi olla enää mitään sijaa (ibid.). Vakuutteluista huolimatta velkainen rautatieyhtiö (Borgå–Kervo jernvägs aktiebolag) päätyi konkurssiin jo 1878. Sen tilalle muodostettu uusi yhtiö *Borgå Jernvägs aktiebolag* jatkoi liikennöintiä vuoteen 1917 asti, jolloin valtio osti radan. Valtion väliintulon välittömänä syynä oli muun muassa Helsingin elintarvikehuollolle kriittisen tärkeäksi muodostuneen rautatien työntekijöiden pitkään jatkunut lakkoilu (Selén 1997: 376; Alameri 2008).

3.2 Liikenteen kehityskulut

Ensimmäinen koetavarajuna kulki radalla 16. heinäkuuta 1874 Porvoosta Keravan suuntaan, lastinaan kattopäreitä ja voita (mitä ilmeisimmin Porvoon maaseudulta ja meijeristä) sekä Porvooseen laivattuja ”siirtomaatavaroita”. Rata avattiin väliaikaiselle liikenteelle elokuussa 1874. Yhdysliikenne valtionrautateiden kanssa alkoi 1.4.1875, jolloin siirtokuormaukset Keravalla päättyivät (Borgå–Kervo Jernväg 1877). Henkilöliikenne sekajunissa voitiin aloittaa 23.8.1875. Viimeistelytöitä kuitenkin jatkettiin – ilmeisesti koska urakoitsijan lopetettua ei suurta työvoimaa ollut käytettävissä – vielä kesinä 1875 ja 1876. Lopullisesti senaatti hyväksyi radan valmiiksi vasta syyskuussa 1876, ja antoi luvan vakinaisen liikenteen aloittamiseen (ibid.).

Alkuvuosina liikenne koostui yhdestä päivittäisestä sekajunaparista (Selén 1997). Kesällä 1892 päivittäisiä junapareja oli jo kaksi. Keravalta junat kohti Porvoota lähtivät klo 9:20 ja 21:35. Porvoosta lähtöajat olivat 6:45 ja 18:30. Ajoaika Keravan ja Porvoon välillä oli noin tunti ja 40–50 minuuttia. Välipysähdyspaikkana on mainittu vain Nickby (Nikkilä), mutta tästä ei voida päätellä vielä todellisten pysähdysten määrää: laitureita tai pysäkkejä ei ollut tapana ilmoittaa yleisöaikatauluissa ennen vuonna 1900 tapahtunutta muutosta. Junat oli synkronoitu Valtionrautateiden Kerava–Helsinki-aikatauluihin (Turisti 1892: 20).

Vuoteen 1900 mennessä vuorotiheys kasvoi kolmeen päivittäiseen junapariin, kun iltapäivään lisättiin Porvoosta klo 14:00 ja Keravalta klo 16:10 lähtenyt junapari. Matka-ajat olivat tässä vaiheessa lyhentyneet noin puoleentoista tuntiin. Aikatauluun kuitenkin on merkitty useita välipysähdyspaikkoja: Keravalta lukien: Mårtensby platform (Martinkylä), Nickby (Nikkilä), Andersböle (Anttila), Hindhår (Hintaara). (Turisti 1900: 30).

Valtion omistukseen siirtyminen vuonna 1917 ei tuonut liikennöintiin suuria muutoksia. Kesäkaudella 1918 kolmen junaparin matka-aika oli pääteasemien välillä noin tunti ja 20 minuuttia. Myös Kiialan laiturin on tässä vaiheessa lisätty aikatauluun (Turisti 1918: 34). Vuoden 1924 aikataulun uutuus on Tallmon (Talma) laiturivaihde. Nopein yhteys oli tuolloin iltajuna Keravalta Porvooseen, joka kulki välin hieman yli tunnissa (21:45–22:47). Tämä juna oli ilmeisesti yksinomaan henkilöjuna tuohon asti tavanomaisten sekajunien sijaan (Turisti 1924: 21).

Kesäaikataulu 1932 toi suuren uudistuksen radan palvelutasoon. Junaparien määrä nousi ensinnäkin viiteen, joista puolet liikennöitiin uudentyypisellä dieselmoottorivaunun kalustolla. Lisäksi aamun ensimmäistä Kerava–Porvoo-vuoroa lukuun ottamatta liikenteessä siirryttiin suoriin Helsinki–Porvoo-vuoroihin. Porvoon radalla moottorivaunuliikenteen aloittanut kalusto oli mitä todennäköisimmin sarjaa Ds1. Vuonna 1928 käyttöön otettu kalustotyyppi ei tarvinnut erillistä veturia, vaan puukorista matkustajavaunua muistuttavan korin molempiin päätyihin oli sijoitettu ohjaamot, ja saman aluskehysten varaan dieselmoottori ja sähköinen voimansiirtojärjestelmä. Tyyppi kehitettiin linja-autoliikenteen esikuvan pohjalta nimenomaan rautateiden paikallisliikenteen tehostamiseksi. (Eonsuu ym. 1995: 65). Moottorivaunun kalusto myös mahdollisti kiihtymisominaisuuksiensa vuoksi huomattavasti höyryveturijunia tiheämmät pysähdykset matka-aikojen kärsimättä, ja samalla rataosan liikennepaikkaverkosto laajenikin peräti 15 kevytrakenteisella, yleensä taso-risteysten yhteyteen sijoitetulla seisakkeella, joilla oli korkeintaan lyhyt laiturin, muttei henkilökuntaa. Moottorivaunuvuorot pysähtyivät seisakkeilla linja-autojen tapaan joustavasti tarvittaessa, veturijunat eivät. (Suomen Kulkuneuvot 1932: 20).

Kehitys kuitenkin otti merkittävää takapakkia toisen maailmansodan myötä. Kesäaikataulun 1944 tullessa voimaan oli viisi pienintä seisaketta jo lakkautettu (Suomen Kulkuneuvot 1944: 19). Keskellä jatkosotaa muutos tuskin yksin selittyi linja-autoliikenteen kilpailulla. Pikemminkin syynä lienee liikenteen siirtyminen polttoaine- ja kalustopulan vuoksi jälleen höyryveturein hoidettavaksi, jolloin moottorivaunuja ajatellen kehitetty tiheä verkosto nähtiin epätaloudellisena ja matkaa hidastavana. Lakkautettuja seisakkeita ei palautettu sotien jälkeenkään, vaikka liikenteessä palattiin jälleen vastaavantyyppisiin moottorivaunuihin.

Viimeistään kesäaikatauluun 1957 mennessä liikenteessä on siirrytty yhtä sunnuntai- ja pyhäpäivien iltajunaparia lukuun ottamatta kevytrakenteisiin, *Lättähattu* -lempinimellä tunnettuihin Dm6- ja Dm7- sarjojen dieselkiskobusseihin. Liikenne on

jälleen tässä vaiheessa eriytetty omaksi Kerava–Porvoo-linjakseen, mutta yhteydet Helsinkiin ja Helsingistä on synkronoitu Keravalla pääradan juniin. Matka-aika Keravalta Porvoon keskusta on maksimissaan 17 välipysähdyksellä hieman alle tunti. Vuoteen 1959 mennessä liikenteessä siirrytään kokonaan *Lättähattu* -kiskobusseihin, ja samalla vakiintuu suuren osan 1960-lukua muuttumattomana säilynyt liikenteen rakenne: arkipäivisin seitsemän junaparia Keravan ja Porvoon välillä, kahdeksan Keravan ja Nikkilän välillä, sekä vielä yksittäinen iltavuoro Keravalta Talmaan (Suomen Kulkuneuvot 1959: 34).

Raju paikallisliikenteen karsiminen koko maassa 1960-luvun loppupuolella heijastuu jossain määrin myös Kerava–Porvoo-rataosalle. Kesäaikatauluun 1968 mennessä lakkautetaan Keravan ja Nikkilän välinen varhaisaamun junapari ja kesään 1969 mennessä myöhäisempi, oletettavasti päivittäisluonteisen työssäkäynninkin kannalta merkittävä Keravan ja Porvoon välinen junapari. Keskipäivällä liikenteen tauko on jo varsin pitkä: aamujuna Keravalta Porvooseen lähti hieman ennen klo seitsemää, ja seuraava juna samaan suuntaan, päivästä riippuen, joko 14:10 tai 14:20 (Suomen Kulkuneuvot 1969: 80).

Vuonna 1976, Porvoonväylän valmistuttua Helsingin ja Porvoon välillä, oli jäljellä enää neljä junaparia Keravan ja Porvoon välillä, sekä yksittäiset vuorot Nikkilästä Keravalle ja Keravalta Talmaan (VR 1976: 94). Palvelun jyrkin supistamistrendi ajoittuu 1970-luvun lopulle. Lakkautusta edeltävässä, kevääseen 1981 voimassa olleessa aikataulussa oltiin vuorotiheydessä jälleen jokseenkin 1800-luvun lopun tilanteessa. Keravalta itään oli tarjolla enää yksi vuoro Porvooseen ja yksi Nikkilään, ja Porvoon suunnasta puolestaan kaksi päivittäistä vuoroa Keravalle (Suomen Kulkuneuvot 1981a).

4 Radan linjaus ja sen maisemakuva Keravalta rannikolle

4.1 Kerava-Olli



Kuva 1. Porvoon ratalinja erkaantuu pääradasta Keravan asema-alueen pohjoispäässä, veturitallin kohdalta. Lähtökaarre on säteeltään rataosan pienin. Mikko Itälähti 23.9.2022.

Porvoon rataosa haarautuu pääradasta Keravan liikennepaikan pohjoispäässä kaarteessa, jonka säde on vain alle 300 metriä (pituusprofiili s.a; kuva 1). Linjaus kaartaa ensimmäisen puolen kilometrin matkalla noin 120 astetta ja suuntautuu itäkaakkoon. Lähtökaarten sisään jää Heikkilänmäki, jonka laella on jo 1500-luvulla sijainnut Yli-Keravan taloja (Muu kulttuuriperintökohde: Yli-Kerava... 2008/2015). Ensi kilometrillä rata sivuaa maita, jotka vielä radan rakennusvaiheessa kuuluivat Lapilan rustholliin ja Keravan kartanoon. Radan eteläpuoli oli vielä radan alkuvuosikymmeninä Keravan kartanosta 1745 lohkaistun Lapilan (Labbila) kartanon maita. Teollista murrosta ilmentää Lapilan maiden palstoittaminen suurilta osin Keravan kauppalan tonttimaaksi 1911–1939 (Jutikkala & Nikander 1939: 469, 471). Radan eteläpuolelle jääkin nykyisin Keravan Lapilan kaupunginosan 1900-luvun loppupuolen kerrostalokortteleja sekä Keravan kaupungin varikkoalue.

Porvoonkadun / Koivulan tasoristeykseltä itään on radan pohjoispuolella edelleen säilynyt avointa viljelysmaata, joka on vuodesta 1650 saakka kuulunut Keravan kartanolle. Asutushistoria on kuitenkin vanhempi. Keravan kartano muodostettiin Yli-Keravan keskiaikaisista taloista, ja näille pelloille, välittömästi radan pohjoispuolelle, on myös paikannettu myös esinelöydöin kivikautinen asuinpaikka (Kiinteä muinaisjäännös: Kerava, Vakomaa 2: 2017). Radalta katsoen vanha viljelymaisema on kuitenkin pitkälti sulkeutunut nuorehkon ja keski-ikäisen lehtipuuston vuoksi, joka molemmiin puolin reunustaa rataa kapeana nauhana.

Kilometrillä 30+480 rata ylittää Keravanjoen luode–kaakko-suuntaisesti, hieman viistossa kulmassa joen virtaukseen nähden (kuva 2). Siltapaikkaa ympäröi tiheä, haapavaltainen lehtimetsä. Vaikka Keravanjoen laakson asutus- ja viljelyhistorian juuret ulottuvat ainakin keskiaikaiseen Yli-Keravan kylään, ei maisema ole säilyttänyt radalta katsoen samaa, historiallisesti viljellyn rintaman tuntua kuin muut radan leikkaamat jokilaaksot (Uudenmaan alueen kylät 1560... 2012). Paradoksaalisesti ilmiö on kuitenkin suhteellisen viimeaikainen ja juontuu kaupungistumisesta. Vielä 1930-luvun tilanteessa joen varsi oli Keravan kartanon maita, ja joen länsipuoli oli yhä viljelyksessä (historialliset ortoilmakuvat 1937). Nykyinen vehmas lehtimetsä ilmentäneekin kaupungistumiseen liittyvää, tavallaan paradoksaalista ilmiötä, kaupunkikesannoitumista, eli villiintymistä maanviljelyksen väistymisen myötä.



Kuva 2. Keravanjoen siltapaikka. Mikko Itälahti 23.9.2022.

Keravanjoen ylityksen jälkeen rata alittaa vuonna 1973 Helsingistä Järvenpään asti valmistuneen Lahdenväylän sekä vanhemman Lahdentien. Linja nousee loivasti satulamaisen laaksokynnyksen kautta laakeammalle tasangolle, jossa sijaitsi Ahjon 1931–1981 toiminut seisake ja nykyinen kaupunginosa. Nykyinen Keravan kaupunginosa nimi Ahjo juontanee Sipoon–Tuusulan maantien pohjoispuolella sijainneesta Smedsin tilasta (Senaatin kartta, lehti IX31: 1873). Ahjon seisakkeen nimi tosin perustettaessa oli Jukola, jonka taustalta puolestaan löytyy Smedsin tilan nimenmuutos 1917. Tilan 155 hehtaarin maa-alueineen ostivat tuolloin asuinpaikakseen Juho-Kusti ja Anna Paasikivi (Jonasson ym. 1931: 434; Topografikartta, lehti 2043 08: 1948). Tilan tuotanto 1900-luvun alussa oli tyypillistä Helsingin seudun maataloutta: Keravalle ja Helsinkiin – rautateitse – myytiin maitoa, perunoita, hunajaa, viljaa ja vihanneksia (Jonasson ym. 1931: 434).

Nykyisellään radan ympäristöä Ahjossa hallitsevat 1990–2000-luvuilla kaavoitetut kerrostalokorttelit. Keravan fyysinen taajamarakenne – kuten Keravan – Porvoon ratavarren asutus ylipäätään aina Nikkilään asti – on nykyisin sulautunut osaksi runsaan 1,3 miljoonan asukkaan Helsingin keskustaajamaa (Syke 2022 a). Ahjon itäpuolella ylitetään Sipoon ja Keravan välinen kunnanraja, jonka kohdalla asutus

selvästi harvenee. Tilastollisesti Helsingin keskustaajama kuitenkin jatkuu katkeamattomana nauhana aina Nikkilään asti. Suomen Ympäristökeskuksen taajama-aineiston tarjoama jako harvaan ja tiheään taajamaan hieman täsmentääkin kuvaa intuitiivisesti: Tämän aineiston perusteella tiheä taajama Kerava–Porvoo-radnan varressa päättyy käytännössä Ahjon itälaitaan, täyttääkseen tiheään taajaman määritelmän uudelleen Nikkilässä (Syke 2022 b).

Sipoon ja Keravan välisen kunnanrajan kohdalla radan ja maantien ylittää metsäisenä säilynyt viherkäytävä, ja hieman siitä itään sijaitsee myös Keravanjoen ja Sipoonjoen valuma-alueiden raja. Radan varren maisemakuvalla on Sipoon puolella säilynyt selvästi maalauskylämäinen luonne, vaikka vähittäisestä esikaupungistumisesta onkin merkkejä. Hieman kunnanrajasta itään radan ylittää hiekkapintaisena säilynyt kylätie (Vanikontie), joka alun perin lienee ollut yhdystie Tuusulan-Sipoon maantieltä – Sipoon nykyisessä kadunnimistössä Martinkyläntie / Mårtensbyvägen – etelään Heikkilän ja Grankullan tiloille. Tasoristeykseen perustettiin 1931 Vanikon (Kallkärr) seisake, jonka ympäristöön syntyi 1900-luvun loppupuolella saman nimen, pienimittakaavainen omakotialue.

Joukkoliikennevälineenä junan on korvannut linja-auto, joita kulkee Martinkyläntiellä kulkee varsin tihein vuorovälein HSL:n (Helsingin seudun liikenne) väreissä. Alueen vähittäisestä urbanisoitumisesta kertoo myös ilmiö, joka näkyy myös Vanikon seisakkeen muutosta esittävästä kuvaparista: Keravan ja Talman välillä maatalous on selvästi väistymässä. Entiset viljelykset ovat varsin usein metsittyneet, ja rataa reunustaa nuorehko sekametsä.

Vanikon viljelytasangon jälkeen maaston korkokuva muuttuu mäkiseksi. Ratalinja leikkaa kaarteillaan muodoltaan epäsäännöllisen harjujakson poikki, kulkiensa selvämuotoisen laakson pohjalla (kuva 4). Tämän harjujakson kohdalle perustettiin todennäköisesti jo radan rakennusvaiheessa vaihde ja raide Talman sorakuopalle, jonka alueelta ilmeisesti otettiin pääosa radan pengerrystöiden ja sorastuksen vaatimasta sora-aineksesta (mm. Återstående arbeten 1873). Talman tila myös myi mailtaan rakennushiekkaa kasvavan Helsingin tarpeisiin ja sai siitä tuloja, mutta tarkempaa tietoa ei ole tämän soran ottopaikasta eikä sen kuljetustavoista (Jonasson ym. 1931).

Martinkylän santavaihde korotettiin 1919 laiturivaihteeksi, ja sen nimeksi tuli *Tallmo* (Talma) (Iltanen 2009/2011: 82). Liikennepaikkaa käsitellään tarkemmin alaluvussa *Rautatiehistorialliset rakennuskokonaisuudet ja liikennepaikat*. Talman kylän maisemassa näkyy edelleen rautatien myötävaikutuksesta syntyneen huvilayhdyskunnan vapaamuotoinen rakenne suurine puutarhatontteineen. Asutus tihtyy liikennepaikan radan kummallakin puolen sijaitseville mäille, Tuusulan – Sipoon maantielle johtavan kylätien varteen (kuva 3).



Kuva 3. Kylämiljöötä Talman tasoristeyksen ja entisen liikennepaikan vaiheilla. Laiturirakennus sijaitsi näkymän suunnassa radan vastakkaisella puolella, tien vasemmalla puolella. Mikko Itälahti 27.9.2022.



Kuva 4. Puoliavointa, topografialtaan vaihtelevaa maisemaa Talman kylämäkien välisessä laaksossa, entisen liikennepaikan ja Talman tasoristeyksen itäpuolella. Mikko Itälahti 24.9.2022.

Talman itäpuolella ratalinja saapuu Martinkylän avoimeen viljelysmaisemaan, joka jäsentyy Sipoonjoen sivupuron, Ollbäckenin laakson ympärille. Martinkylän viljely- ja kylämaisema on siis Sipoonjokilaakson historiallisen kulttuurimaiseman itäisin

osa-alue, joka radan varressa lännestä tultaessa alkaa varsin selvärajaisesti Ilvesmäentien tasoristeyksen paikkeilta idän suuntaan. Ollbäckenin suuntaisesti linjattu rautatie ja purolaakso muodostavat yhdessä maiseman itä-länsisuuntaisen keskus-akselin. Lännessä avoimet maisema-alat ovat jokseenkin pienialaisia, ja niitä rajaavat kalteviin rinteisiin sekä myös radan luiskiin viime vuosikymmeninä kasvaneet lehtipuumetsiköt. Viljelysaukeiden sisään, ratalinjan varteen, jää myös useita, nykyiseltä siluutiltaan metsäisiä loivasti kohoavia kunnaita, joiden lailla sijaitsee muutamien talojen kulmakuntia vanhoilla kylätonteilla. Monien tällaisten kulmakuntien kohdalla tai on ollut tasoristeys, ja rataosan tiheimmän seisakeverkoston aikana (1931–1942) tällaisilla paikoilla sijaitsi myös useita seisakkeita kuten Uusimäki, joka sijaitsi aivan samannimisen tilakeskuksen vierellä (kuva 5).



Kuva 5. Vanhaa, puoliavointa viljelyskylämiljöötä Talman ja Nikkilän välillä. Rata leikkaa pienen kohouman, jonka laella on Nybackan (Uusimäki) vanha tilakeskus, ja sen kulmakuntaa vuosina 1931–1942 palvelleeseen seisakkeen paikka. Mikko Itälahti 27.9.2022.



Kuva 6. Ratalinjaa Martinkylässä Sipoonjoen laakson laajassa viljelymaisemassa. Mikko Itälahti 27.9.2022.

Viljelysmaisema muuttuu itää kohti kuljettaessa yhä suurpiirteisemmäksi. Isoniityn (Storäng) entinen, 1931–1981 toiminut seisake sijaitsi edelleenkin avoimena viljelysmaisemana pysyneellä, laajalla tasangolla (kuva 6). Vaikka pintapuolisesti maisemassa on pysyvyyden leima, kertoo nimen niitty -osa maatalouden teollistumisesta, jossa rautatiellä on ollut keskeinen rooli. Ollbäckenin laakso Isoniityn alueella on ollut vielä Kuninkaan kartaston (1776–1805) aikaan luonnonheinää kasvavana niittynä. Senaatin kartan (lehti VIII31: 1873) kuvaamalla ajanhetkellä radan pohjoispuoli on jo raivattu pelloksi. Martinkylänkin tilat suuntautuivat 1900-luvulla yhä enemmän lähinnä Helsinkiin myytävien elintarvikkeiden, etenkin maidon ja leipäviljan tuottamiseen myyntiin, mikä tapahtui yhä enemmän muualta tuotujen lannoitteiden ja viljellyn heinärehun varassa.

Isoniityn seisakkeen itäpuolelle, Sipoon – Tuusulan maantien ja historiallisten kyläteiden risteuksen läheisyyteen avattiin Martinkylän laituri viimeistään vuonna 1887 (Iltanen 2009 /2011: 82). Aseman läheisyydessä on kaksikin keskiaikaista, edelleen asuttua kylätonttia. Aseman ja radan eteläpuolella, Antbackan vanhalla kylämäellä sijaitsi Antbergan 1600-luvulla mainittu ratsutila. Antbackan kylämäen radanpuoleisessa rinteessä on maamerkinomaisena, huomattavana rakennuksena Sofiebergin entinen kansakoulu (Galtat & Tornivaara-Ruikka 2012: 272). Toinen historiallinen kylätihentymä sijaitsee radan ja Ollbäckenin pohjoispuolella Kvarnbergetin etelärinteellä (kuva 7). Martinkylän keskiaikaiset kylätontit (myös entinen laiturivaihteen alue) on merkitty muinaisjäännösrekisteriin.



Kuva 7. Martinkylän vanhaa kylämaisemaa nähtynä Kvarnbergetiltä etelään. Tie laskee Ollbäckenin laaksoon, jonka vastakkaisen törmän päällä on rautatien tasoristeys ja entinen Martinkylän liikennepaikka. Näkymän päätteenä kohoaa Antbackan kylämäki. Mikko Itälahti 28.12.2022.

Martinkylän ja Nikkilän välillä radan lähimaisemaa hallitsee sen pohjoispuolella kulkeva Ollbäcken syvään uurtuneine uomineen. Osin jyrkkien törmien suojaama puro on säilyttänyt kiharaisen (meanderoivan) uomansa. Purontko on ollut niittynä tai laitumena vielä vuoden 1938 ilmakuvassa. Ratapenger rajaa eteläpuolelta Ollbäckenin purolaakson viljelyksistä, ja radan ja puron väliin jäävä viljelemätön maakaistale on alkanut palautua kohti tilaa, jota se (muiden Uudenmaan purolaaksojen ohella) todennäköisesti muistuttaisi ilman ihmiskäden puuttumista: rehevää lehtometsää (kuva 8). Nikkilää lähestyttäessä maaston korkeusvaihtelu edelleen lisääntyy; Ollbäckenin laakso syvenee ja rata kulkee osittain jokitörmän rinteessä, sen suuntaisesti (kuva 9). Ollbäckenin ja Sipoonjoen pääuoman risteyskohdan lounaispuolelle jää kallio- ja moreenimäki, jonka laelle Nikkilän nykyinen keskus on syntynyt.



Kuva 8. Rata ja Ollbäckenin metsittyvä laakso muodostavat Martinkylän ja Nikkilän välillä avointa maisematilaa nauhamaisesti jakavan keskusakselin. Mikko Itälahti 6.10.2022.



Kuva 9. Ollbäckenin uomaa seuraava rautatie katoaa jyrkkien törmien katveeseen Nikkilän luoteispuolen kaukomaisemassa. Mikko Itälahti 6.10.2022.

Merkittävien kulkuväylien – Sipoonjoen, Suuren Rantatien ja Keravan – Porvoon rautatien risteyskohdan tuntumaan syntynyt Nikkilä kuuluu Sipoon keskiaikaisiin kyliin. Vuonna 1540 kylässä oli 10 savua (Suhonen 2007: 10). Nikkilän kartano

perustettiin 1600-luvulla Ollbäckenin pohjoispuolelle Bybergetille (Galtat & Tornivaara-Ruikka 2012: 279). Vielä rautatien perustamisen aikoihin alueen asutus oli voimakkaasti painottunut yhtäältä kartanon läheisyyteen, ja toisaalta noin kaksi kilometriä rautatien eteläpuolella sijaitsevan keskiaikaisen kirkon ja Suuren Rantatien varteen (Senaatin kartta 1873, lehti VIII 31).



Kuva 10. Nikkilän asemanseutu sijaitsee Ollbäckenin laaksoon viettävässä rinteessä. Museoliikenteen laiturin taustassa kohoaa metsittynyt Byberget. Historiallinen asema rakennuksineen jää vasemmalle. Mikko Itälahti 6.10.2022.

Nikkilän asema – Radan urakkasopimuksessa (1872) määritelty yksi, alkuperäinen väliasema – perustettiin kirkon ja kartanon välisen kylätien länsipuolelle, Ollbäckenin eteläpuoleisen törmän päälle (kuva 10). Asemaan liittyvä rakennettu ympäristö esitellään tarkemmin alaluvussa *Rautatiehistorialliset rakennuskokonaisuudet ja liikennepaikat*. Aseman avaamisen myötä Nikkilän asutus ja liikekeskusta alkoi kehittyä raittikylämäisesti kirkon ja kartanon välisen tien varteen, etenkin radan eteläpuolelle tasoristeyksen läheisyyteen. Raittimiljö on säilynyt edustavana esimerkkinä 1900-luvun alun kylänraitista (kuva 11; mm. Lehto ym. 2006; Galtat & Tornivaara-Ruikka 2012: 277).



Kuva 11. Nikkilän kartanon, asemaseudun ja kirkonseudun välistä raittia reunustavat 1900-luvun alun liikerakennukset. Taustalla häämöttää Pornaistentien tasoristeys. Mikko Itälahti 28.12.2022.



Kuva 12. Nikkilän asemalta sairaalalle johtava tielinjaus Sipoonjoen laaksossa lännestä, Nikkilän aseman suunnasta nähtynä. Betonisilta ajoittune 1900-luvun alkuun. Mikko Itälahti 7.10.2022.

Nikkilän kasvua vauhditti rautatieaseman avaamisen lisäksi huomattavasti Helsingin kaupungin päätös perustaa psykiatrinen sairaala paikkakunnalle vuonna 1914.

Sijoittumispäätöksen ilmeisiä syitä olivat yhtäältä Nikkilän tarjoama maaseutumainen ympäristö kaupungin ulkopuolella, ja toisaalta myös potilaiden, henkilökunnan ja tarvikkeiden liikkuvuutta suuresti helpottanut rautatieyhteys. Sairaalan ja rautatien välillä oli myös käytössä ilmeisesti 1913 avattu kapearaiteinen, hevosvetoinen rata, joka kuitenkin ei ilmeisesti kulkenut Nikkilän asemalle asti, vaan päättyi joen itärannalle (Mäkinen 2012).

Nikkilän asema-alueen ja keskustan itäpuolella Porvoon rataosa ylittää profiililtaan varsin syvän Sipoonjoen laakson, jonka ylitys oli myös eräs suuria hankaluuksia urakoitsija Frumkinille ja hänen työntekijöilleen aiheuttanut kohde (kuva 12). Nykyinen silta, ja myös ratalinjaus Sipoonjoen laaksossa on jo kolmas, ja siltapaikan vaiheita tarkastellaan lähemmin alaluvussa *Taitorakenteet: sillat ja rummut*.

Keskimäärin ratalinjan korkeusasema laskee Keravalta varsin tasaisesti aina Sipoonjoelle Nikkilään saakka. Sipoonjoelta Porvoon suuntaan ratalinjalla on kuitenkin huomattava, noin kahden ja puolen kilometrin pituinen nousu Herralanmäelle, jossa nousu jälleen kääntyy laskuksi jatkuen kohti Porvoota ja merta. Sipoonjoen päälaakson itätörmällä sijaitsee pieni kulmakunta, jota palveli 1931–1942 Virtalan seisake. Radan eteläpuolisella harjanteella seisova jugendtyylinen Mäntymäen huvila (arvioitu rakennusvuosi 1920) on radan maisemassa näyttävä esimerkki kaupungin läheisen maaseudun huvila-asutuksesta (Lehto ym. 2006: liite 1: 180) (kuva 13). Aivan sen alapuolella olevassa pienessä taseristeyksessä, nykyiseltä nimeltään Ratapolku, sijaitsi Virtala – niminen seisake paikallisliikenteen verkoston ollessa tiheimmillään vuosina 1931–1942.



Kuva 13. Mäntymäen huvila radan suunnasta nähtynä. Jugendvaikutteinen rakennus sijaitsee maisemallisesti huomattavalla paikalla Sipoonjoen päälaakson itätörmällä. Mikko Itälähti 7.10.2022.



Kuva 14. Ratalinjaa Sipoonjoen ja Åkerängarnan–Dalskär:n viljelystasangon välisessä laaksossa. Ratapolku -niminen tasoristeys jää näkymättömiin kuvaussuunnan vastapuolelle. 7.10.2022.

Virtalan seisakepaikan ja nykyisen Ratapolku-nimisen tasoristeuksen itäpuolelle ratalinja seuraa pienimuotoista Nickbyckenin ja Degerbergetin väliin jäävää purolaaksoa, sivuten Nilsbon talon pihapiiriä (kuva14), kunnes maisema jälleen avartuu Åkerängarnan–Dalskär:n laajana viljelytasankona. Dalskär:n koillislaidalla rata muodostaa maisemallisesti vakiintuneen ja selväpiirteisen rajan viljelyaukean ja Nickbybackenin selänteen soraista kangasmaastoa hallitsevan järeän mäntykuusi-sekametsän rajapintaan. Metsän ja Åkerängarnan–Dalskär:n historiallisen viljelysaukean reunassa kulkeva ratalinja korostaa maisemaelementtien vakiintunutta rajaa. Jaksolla on metsän reunassa myös Kerava–Olli-osuuden parhaiten säilynyttä laidunaitaa (kuva 15).



Kuva 15. Nickbybackenin lounaiskärjen järeä, mäntyvaltainen sekametsä on yksi Kerava-Porvoo-rataosan komeimmista metsänäkymistä. Mikko Itälahti 7.10.2022.



Kuva 16. Näkymä Åkerängarnan–Dalskärr:n viljelysaukeaa halkovalta radalta lounaaseen kohti Sipoonjokilaaksoa ja kirkonkylää. Sipoon uudemman kirkon uusgoottilaistyylinen kirkko terävähuippuisine torneineen näkymän päätteenä. Mikko Itälahti 24.9.2022.

Hertsbyn kylän puolella hieman viljelty maisematila laajenee myös radan pohjoispuolelle Åkerängarna-nimisenä viljelysaukeana. Radalta katsottuna näkymälinja etenkin lounaan suuntaan on hyvin pitkä. Näkymän päätteenä, Sipoonjoen toisella

puolella kohoaa Sipoon nykyisen kirkon 1885 valmistunut torni, joka antaa maisemalle vanhan kulttuuriseudun tuntua (kuva 16). Radan pohjoispuolella näkymää edelleen rajaa radan ja Sipoonjoen väliin jäävä Nickbybackenin metsäinen kumpu. Sen koillispuolella sijaitsee Hertsbyn / Herralan keskiaikainen, tiiviin ryhmäkylän luonteen säilyttänyt kylätontti varsin jyrkkäpiirteisellä kalliokohoumalla (kuva 17). Ryhmäkylää ei hajotettu isojaossa, joka toteutettiin Hertsbyssä 1903–1906, ja yleensäkin Sipoossa vuoteen 1915 mennessä (Lehto ym. 2006: 5). Radalta avautuvassa maisemassa Hertsbyn näkyvin rakennus on Lövkullan mansardikattoinen, verraten suuri päärakennus 1900-luvun alusta. Samalla Hertsbyn moreeni- ja kallioperustaisella kyläkummulla sijaitsevat myös Påvalsin ja Filplåtsin tilakeskukset kapeiden kujien toisistaan erottamana (Galtat & Tornivaara-Ruikka 2007: 279; Suhonen 2007: 53). Nimi Åkerängarna kertoo aiemmasta niittyhistoriasta. Alavin laaksonpohja radan välittömimmässä läheisyydessä, kylämäen alla, olikin 1900-luvun alussa vielä luonnonheinää kasvavana niittynä (kuva 17; Herrala isojakokartta 1903–1906; Senaatin kartta, lehti VIII31: 1873).



Kuva 17. Hertsbyn historiallisella kylämäellä sijaitseva Lövkulla mansardikattoisine päärakennuksineen on edustava esimerkki radan maisemalle tyypillisestä tilakeskuksesta. Mikko Itälahti 7.10.2022.



Kuva 18. Näkymä itään ratakilometriltä 43 kohti Linnanpellon kylän Stationsändanin viljelyksiä. Suurin piirtein tällä paikalla sijaitti Martisin tilan mukaan nimetty 1931–1942 toiminut Martin seisake. Mikko Itälahti 10.10.2022.

Ratalinjan Sipoonjoen laaksosta alkanut nousu päättyy Herralan historiallisen kylätontin itäpuolella, Ulvomäen harjanteella. Sen korkeimmalla paikalla sijaitti 1931–1981 Herralanmäki (Hertsby) -niminen seisake (Iltanen 2009/2011: 82). Entisen seisakkeen paikalla kulkee myös Sipoonjoen ja Mustijoen vesistöalueiden vedenjakaja.

Herralanmäeltä ratalinja kääntyy laskuun seuraavalle viljelyaukealle, noustakseen jälleen metsäiselle kumpareelle, jolla sijaitsee Martisin, entisen valtion virkatalon, tilakeskus. Radan eteläpuolella sijaitsee muutama uudempi omakotitalo. Pientä kulmakuntaa palveli tiheimmän seisakeverkoston aikana 1931–1942 Martin (Martis) seisake (kuva 18). Martisin/Kvarnbackan kyläkummun kautta kulkee myös Hertsbyn (Herralan) ja Borgbyn (Linnanpellon) kylien raja. Rata laskee loivalta kummulta jälleen Linnanpellon Stationsändanin viljelysaukealle, jonka etelälaidalle perustettiin 1931 Linnanpellon laiturivaihte. Radan suuntaisessa näkymässä voi havaita selvästi aaltomaisen profiilin linjan noustessa asutuille moreenikumpareille ja laskiessa viljelysavikoille niiden välillä (kuva 19).



Kuva 19. Näkymä Porvooseen matkaavasta museojunasta länteen. Juna on juuri saapunut Linnanpellon kylän alueelle. Kuvan oikeassa reunassa Martisin tilaan (entinen valtion Virkatalo) kuuluva navettarakennus. Mikko Itälahti 24.9.2022.

Vedenjakaja-alueet ovat maatalousyhteiskunnan näkökulmasta yleensä kuuluneet perifeerisemmän asutuksen reuna-alueisiin. Sipoon ja Porvoon rajaseudulla tämä näkyy etenkin jokilaaksojen ydinalueita lyhyempänä asutusjatkumona. Keskiaikaisperäisiä ryhmäkyliä ei enää näy maisemassa, vaan viljelymaisemaa hallitsevat yksittäistilat tai korkeintaan muutaman talon kulmakunnat, kuten juuri Martin entisen seisakepaikan tuntumassa. Martisin puinen navettarakennus sijaitsee radan varressa näkyvällä paikalla Stationsändanin viljelyaukean länsilaidalla (kuva 19). Rakennus kertoo maatalouden olleen kuitenkin jo 1900-luvun alussa taloudellisesti vakaalla pohjalla ja suuntautuneen Helsinkiin myytävään elintarviketuotantoon. Esimerkiksi vuonna 1931 navetassa oli 15 lehmää ja vesijohto (Jonasson ym. 1931: 1175–1176).

Stationsändanin pellot on kuitenkin merkitty kosteaksi niityksi vielä vuoden 1873 karttaan (Senaatin kartta, lehti VIII 31: 1873). Vanhimpien yksittäistalojen historialliseen sijaintiin ”metsäperällä” viittaa myös rautatien ja Linnanpellon laiturivaihteen lähellä sijaitsevissa tilanimissä esiintyvä *skogs-* etuliite (Skogs-Bertas, Skogs-Kältas; Skogs-Kältasin tilakeskus hämöttää kuvan 18 taka-alalla). Molemmat edellä mainituista tilakeskuksista on siirretty nykyisille paikoilleen 1925 jälkeen. Ilmeisesti isojako saatiin tällä alueella vasta tuolloin päätökseen (Jonasson ym. 1931: 1176–1177). Myös Linnanpellon 1931 perustettu laiturivaihte on todennäköisesti merkittävästi edistänyt alueen maanviljelystä ja muun muassa maidon myyntiä. Liikennepaikan kautta kulkeneista tavaramääristä on kuitenkin vähän tietoa, esimerkiksi rautatietilastossa nämä on sisällytetty Nikkilän lukuihin. Suomen maatilat –teoksessa todetaan puolestaan Skogs-Kältasin talon sijaitsevan kolmen kilometrin päässä Anttilan asemasta (Jonasson ym. 1931: 1177). Stationsändanin nykyinen viljelyasutus on suhteellisen tiheää, mutta rakennuskannassa näkyy selvästi Sipoonjokilaakson maisemaa modernimpi ilme (kuva 20). Myös itse Stationsändan -nimi, joka varsin selvästi viittaa Linnanpellon laiturivaihteeseen, kertoo

kulmakunnan saaneen nimensä vasta laiturivaihteen perustamisen jälkeen. Linnanpelto sinänsä kuuluu Sipoon suurimpiin keskiaikaisin kyliin, mutta varsinainen kylätontti sijaitsee Sipoonjoen laaksossa muutama kilometri rautatieltä pohjoiseen.



Kuva 20. Näkymä Linnanpellon 1990 puretun laiturivaihteen paikalta Stationsändanin viljelyksille. Mikko Itälahti 10.10.2022.

Linnanpellon entisen liikennepaikan tienoilta rata kaartaa miltei 90 astetta kaakkoon, seuraten Leikärren viljeltyä laaksoa, jonka jälkeen seuraa pian uusi kaarros itään, kohti Anttilaa. Ratalinjan mutkailun syynä on Linnanpellon ja Anttilan väliin jäävä kallioselänne. Rataosa ylittää tällä välillä myös Sipoon ja Porvoon kunnanrajan, vaikka Sipoonjoen ja Mustijoen päävesistöjen välinen vedenjakaja – kuten todettu – ylitettiin jo Herralanmäen kohdalla. Kallioinen selännealue Linnanpellon ja Anttilan välillä on kuitenkin tyypillinen, luontaiseksi mieltyvä rajaseutu, jollaisia kunnanrajatkin useimmiten noudattavat.

Tälle osuudelle paikantuu myös radan rakennustöissä suuresti hankaluuksia aiheuttanut Korpklövin suo. Suon ylittävää pengertäyttöä sortui kahteen otteeseen vuosina 1872 ja 1873 niin, että suohon upposi harjusoraa yhteensä 9 500 kuutiosta, mikä vastasi jopa 2/3 koko ratatyömaan vaatimasta täytemäärästä (Borgå–Kervo Jernväg 1877; Återstående arbeten 1873). Myös Selén (1997: 373) mainitsee *Korpklevin* suon nielleen ”uskomattomia määriä täytettä”. Todennäköisin vaihtoehto tämän pehmeikköalueen sijainnille on nykyisin viljelykseen raivattu ja kuivatettu laakso, jonka etelälaidalla nykyisin sijaitsee Ollin vaihde (kuva 21). Alue on merkitty Senaatin kartassa soiseksi niityksi, mutta nykyisissä maastokartoissa tällä kohtaa on pieni viljelystasanko nimeltä Slåttliden–Storhagen (Senaatin kartta, lehti VIII 31: 1873). Tämän laakson itäpuoleinen kalliokohouma nykyisissä maastokartoissa nimeltään Korpklövsberget, mutta itse suo vaikuttaa hävinneen oittamisen ja viljelyyn ottamisen myötä.



Kuva 21. Ollin vaihde sijaitsee keskellä Linnanpellon ja Anttilan viljelysten väliin jäävää metsäistä selännealuetta. Alkuperäinen Porvoon radan linjaus kaartaa sähköistämättömänä oikealle. Mikko Itälahti 10.10.2022.

4.2 Olli – Porvoo (Porvoon Museorautatie)

Ollin linjavaihteen valmistumisesta vuodesta 1972 lähtien on valtaosa alkuperäiseen Porvoon rataan kuuluvalla Kerava–Olli-osuudella kulkevasta liikenteestä suuntautunut kokonaan uutta rataa etelään, Sköldvikin öljynjalostamo- ja teollisuusalueelle. Alkuperäisen Kerava–Porvoo-radnan osuus Ollin vaihteelta Porvooseen jäi Sköldvikin radnan valmistuttua vähäliikenteiseksi, ja on säilyttänyt pitkälti alkuperäisen ilmeensä. VR lakkautti Olli–Porvoo-rataosuuden liikennöinnin 20.11.1990 (Junat 5/1990: 2). Aktiivien vapaaehtoisen kulttuuriryön ansiosta rata avattiin museorautatienä 1991, aluksi Suomen Rautatiehistoriallisen Seuran (SRHS) organisoimana. Vuodesta 1993 alkaen museoliikennöintiä on harjoittanut talkootyönä Porvoon Museorautatie ry. Radan ylläpitovastuu siirtyi PMR:tä takaisin valtiolle (tuolloiselle Liikennevirastolle) vuonna 2013.

Ollin vaihteelta Porvoon rataosuuden linja hakeutuu kohti Anttilan viljelytasankoa, kaartuen Korpklövsbergetin lounaispuolitse pitkin luontaista laaksoa (kuva 22). Vain sen korkeimman kynnyksen kohdalla on pieni kallioleikkaus, mikä hyvin ilmentää Porvoon radan tyypillistä taitorakenteiden mittakaavaa.



Kuva 22. Olli–Porvoo-rataosuus (Porvoon Museorautatie) saapuu Ollin vaihteelta Anttilan (Andersböle) viljelyksille, kaartaen maastonmuotoja mukailleen pitkin Korpklövsbergetin lounaispuolelle jäävää laaksoa. Mikko Itälahti 10.10.2022.

Anttilan kylän viljelyaukeiden länsireunalla Olli–Porvoo rataosuus (tästä eteenpäin käytetään synonyymiä *Porvoon Museorautatie*) ylittää Ollin tasoristeyksessä Suuren Rantatien. Ollin itäpuolella kaksi historiallista väylää kulkevat samansuuntaisesti aina Hinthaaraan asti, Mustijoen laakson vanhassa kulttuurimaisemassa. Siiponjoen laakson ydinalueen ohella tämä on alkuperäisen Keravan–Porvoon rautatien maiseman historiallisesti tiheimmin asuttu jakso, jolla on myös syvä esihistoriallinen ulottuvuus; alueen viljelyasutus periytyy Porvoon ensimmäisistä ruotsalaisista uudisasukkaista rautakauden lopulta (Uudenmaan liitto 2012: 72). Laaksoa reunustavilta mäiltä tunnetaan useita kivi- ja myös pronssikautisia asutusjäänteitä, jotka yleisesti ovat Itä-Uudellamaalla vähäisiä. Mustijoen laakso kuuluu myös Uudenmaan maakunnallisesti arvokkaihin kulttuuriympäristöihin (Uudenmaan liitto 2012).



Kuva 23. Näkymä Linnanpeltoon johtavalta tieltä kohti alempana laaksossa sijaitsevaa Anttilan asemaa. Porvoon rataosan maisemassa viljelysasutus sijaitsee pääosin mäillä viljelyaukeiden reunamilla. Mikko Itälahti 10.10.2022.



Kuva 24. Näkymä Anttilan asemansseudulle lännestä pitkin Suurta Rantatietä. Asemarakennuksen vaalea pääty radan takana erottuu noin ensimmäisen neljänneksen kohdalla vasemmalta lukien. Mikko Itälahti 28.12.2022.



Kuva 25 a-b. Anttilan aseman kohdalla rautatien ja Suuren Rantatien erottaa vain muutaman metrin levyinen piennaralue ja sen ruderaattikasvillisuus. Mikko Itälahti 10.10.2022.

Anttilan kylän nimi oli pitkään yksinomaan Andersböle. Suomenkielinen Anttila -nimi on peräisin vuodelta 1925, jolloin se annettiin nimenomaan rautatieasemalle. Kylännimeksi se virallistettiin vasta 1977 (Selén 1996 a: 211) Molempien väylien voi nähdä jättäneen omat ajallisensa kerroksensa kulttuurimaisemaan (kuvat 23, 24, ja 25) Anttilan asemalla on ollut ympäröivälle maaseutuyhteisölle merkitystä paitsi asiointimatkojen mahdollistajana, myös etenkin maatalouden tuotantopainosten toimituksissa ja myyntiin lähtevien maatalouden tuotteiden lähtöasemana. Kuten muuallakin Sipoon ja Porvoon maalaiskunnan alueilla, oli maito viljan ja perunoiden ohella Anttilan tilojen tärkein myyntiartikkeli ja tulonlähde (Jonasson ym. 1931). Asemakylällä sijaitsi myös kauppa (peruskarttalehti 2043 11: 1969). Siihen kuuluva talousrakennus, alun perin ilmeisesti noin 1930–40 -lukujen paikkeille ajoittuva navetta, on merkittävä tekijä entisestä keskuspaikkaluonteesta kertovan raittimaisen tilan muodostumisessa Suuren Rantatien varteen (kuva 25). Rakennuksessa toimii edelleen metalli- ja peltisepäntiike ja sen yhteydessä pieni rautakauppa. Keskuspaikan tuntua tuovat myös Anttilan asemanseudulla risteävä joukko kyläteitä. Aseman länsipuolelta haarautuu vanha Linnanpellon kautta kulkeva tie Paippisiin ja Pornaisiin (kuva 23). Aseman itäpuolelta johdettiin 1900-luvulla paikallistie Ali-Vekkoskelle, mitä kautta muodostui yhteys Kulloon kartanonseudulle. Tasoristeyksen nimi Anttilan aseman itäpäässä on edelleenkin Kulloo (kuva 26).



Kuva 26. Kurkisuontie yhtyy Suureen Rantatiehen Anttilan aseman itäpuolella. Museorautatien pienimuotoinen rakenne kätkeytyy maisemaan. Tasoristeyksen nimi on Kulloo. Mikko Itälahti 13.10.2022.

Anttilasta itään kuljettaessa on seuraava historiallinen asutustihentymä Mustijoen Vekkosken ympäristössä, jossa Keravan–Porvoon rautatie ja Suuri Rantatie ylittävät joen lähekkäisillä silloillaan. Joki itsessään muodostaa rajan itäpuolisen Ali-Vekkosken (Söderveckoski) ja länsipuolisen Yli-Vekkosken (Norrveckoski) kylien välillä (Esim. Söderveckoski, maanjakokartta 1765–1766). Alue oli jo keskiajalla asutustihentymä, ja rautatien sekä maatalouden toisiinsa liittyvistä 1800- ja 1900-lukujen vaiheista on maisemassa useita merkkejä. Merkittävä maisemallinen solmukohta tiivistyy Mustijoen varteen, teräksisen rautatiesillan (tarkemmin alaluvussa *Taitorakenteet*) ja Suuren Rantatien siltapaikan ympärille.

Suuren Rantatien Mustijoen Vekkosken siltapaikka, ns. Bollan silta, kuului Rantatien huomattaviin, yli 20 kyynärän siltapaikkoihin. Salminen (1993) ei kuitenkaan mainitse sillan kuuluneen maansiltoihin, joiden ylläpitovastuu keskiaikaisten lakien mukaan jakautui usean kihlakunnan vastuulle; 1700-luvun maanjakokartassa on silti Vekkosken kohdalla maininta "landsbro" (Söderveckoski, maanjakokartta 1765–1766). Rantatien nykyinen betonisilta on vuodelta 1987 (Väyläviraston taitorakennerekisteri). Sen eteläpuolella on kuitenkin kiviset maatuet ja virtapilarit 1800- ja 1900-luvun taitteen tienoilla valmistuneesta aiemmasta sillasta (kuva 27).



Kuva 27. Suuren Rantatien siltapaikka Vekkoskella hieman ratasillasta ylävirtaan. Mikko Itälahti 17.10.2022.

Joen itätörmällä seisova valkoinen, nelikerroksinen myllyrakennus (Veckoski–Andersböle Vetekvarn) vuodelta 1934 ilmentää seudun rautatiehen kytkeytyvää agaarista vaurautta. Myllytoiminta Vekkoskella sai alkunsa jo keskiajalla (kuva 28). Koskessa oli 1500-luvun lopussa Ali-Vekkosken ja Yli-Vekkosken kyläkuntien myllyt, sekä hieman alemmas 1600-luvulla siirretty Boen kartanon mylly (Selén 1997: 125). Ali-Vekkosken mylly varustettiin 1913 jauhokivien lisäksi ryynimankelilla, jolla saatettiin valmistaa nykyisin tyypillisiä kaurahiutaleita, ilmeisesti toisena myllynä Suomessa. Itärannalla sijaitsevaa Yli-Vekkosken myllyä uudistettiin 1914, jolloin sinne tuli myös sähkölaitos, joka tuotti sähköä Yli-Vekkoskelle, Anttilaan ja osalle Ali-Vekkoskea (ibid. 127) Tätä sähköä käyttivät esimerkiksi radan tuntumassa Yli-Vekkoskella sijainneet Jonnasin, Jontasin ja Knutsin tilat. (esim. Jonasson ym. 1931: 987, 1040–1042). (Galtat & Tornivaara-Ruikka 2012: 238).



Kuva 28. Vekkosken myllyt, taustanaan vielä puinen rautatiesilta, oletettavasti 1800-luvun lopulla (Porvoon museon kuvakokoelma).

Ali-Vekkosken myllyllä oli myös pärehöylä (Selén 1997: 126). Päreilläkin oli myös rahataloudellista merkitystä. Niitä valmistettiin etenkin talojen katemateriaaliksi, joita vietiin Tallinnan seudulle asti, ja ne olivat siten maaseudulla yksi tärkeä tulonlähde (Selén 1997: 118–119). Ensimmäisen Porvoosta Keravalle kulkeneen tavarajunan lastina mainitaankin olleen muun muassa kattopäreitä (Selén 1997; Alameri 2008).

Ali-Vekkosken, Yli-Vekkosken ja Anttilan tilalliset päättivät 1930-luvun taitteessa yhdistää myllyt, jolloin perustettu Veckoski–Andersböle Kvarnbolag rakensi Suuren Rantatien Bollan sillankorvaan jo edellä mainitun modernin vehnämyllyn (kuva 27). Mylly käytti edelleen Vekkosken sähköä, ja rukiin ja kauran jauhaminen jatkui edelleen koskessa sijaitsevassa Yli-Vekkosken myllyssä. Ali-Vekkosken mylly joen länsirannalla kuitenkin autioitui ilmeisesti jo tuolloin, ja Yli-Vekkoskenkin myllyn ja sähkölaitoksen käyttö päättyi 1950-luvun alussa (Selén 1997: 127–128). Muutos kertoo jokilaakson olleen aiemmin taloudellisesti huomattavasti nykyistä keskeisempi paikka. Vekkoskella on rautatiesillan alapuolella edelleen jäljellä Ali-Vekkosken kivinen myllyruuhi ja Yli-Vekkosken myllyn perustus. Ihmisvaikutuksen vähentymisestä kertoo myös kasvillisuus: nykyisellään komean lehtometsän hallitsema jokilaakso on vanhojen valokuvien perusteella ollut 1800-luvulla laitumena. Myös Yli-Vekkosken myllyille johtaneen karrutien alikulkusilta ja sen luota rantaan johtava kivetty luiska on yhä jäljellä. Tielinjaus itsessään on käyttämättömänä umpeenkasvanut (kuva 29).



Kuva 29. Yleisnäkymä Vekkosken siltapaikalta. Joen itärannalla näkyy 1930-luvun myllynperustuksia sekä puuston läpi Klemetsin tilakeskus. Keskivaiheilla olevan haavikon takana erottuu myös myllytien alikulkusilta. Mikko Itälahti 17.10.2022.

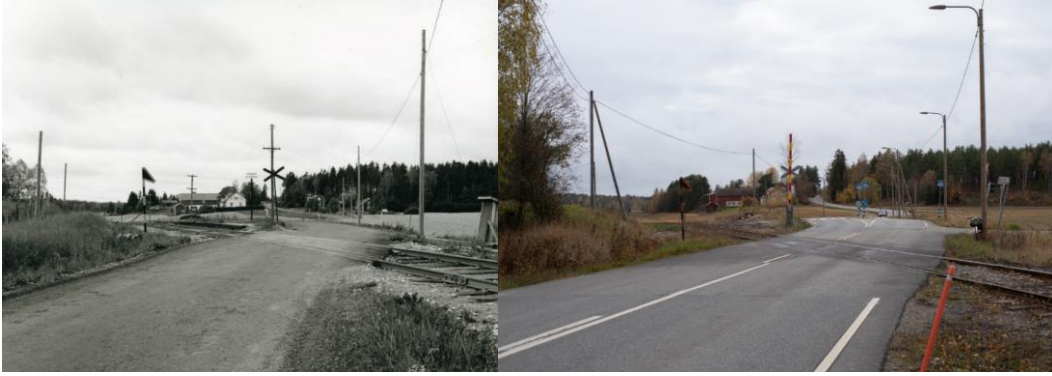
Mustijoen siltapaikalta edelleen Hinthaaran suuntaan rata kulkee keskiaikaisten, mahdollisesti rautakaudelta periytyvien viljelysten ympäröimänä, joita rautatien lisäksi halkovat paljolti alkuperäisen linjansa säilyttänyt Suuri Rantatie ja Hinthaaraan asti em. väylien kanssa samansuuntaisesti virtaava Mustijoki. Mainittujen maisemaelementtien ympärille muodostuu kenties koko Porvoon Museorautatien kerrostunein kulttuurimaisema, joka sisältyy myös maakunnallisesti arvokkaaseen Mustijoen kulttuurimaisemaan. Laaja viljelytasanko jatkuu Mustijoen molemmin puolin; varsinkin etelän suuntaan avautuu rautatieltäkin hyvin laajoja näkymiä kauas Ali-Vekkosken puolelle (kuva 30).



Kuva 30. Näkymä Jontasin kohdalta lounaaseen. Ratalinja kulkee kuvan keskivaiheilla. Viljelymaisema jatkuu Ali-Vekkosken puolella. Joenuoman avaaman näkymän suunnassa häämöttää Sköldvikin öljynjalostamon piippuja. Mikko Itälahti 17.10.2022.



Kuva 31. Ratapenger halkoo Yli-Vekkosken Hemängenin viljelyksiä. Oikealla kuvassa näkyvän rakennuksen takana Jonnbackenin alueella sijaitsi Suuren Rantatien Yli-Vekkosken kestäkievari 1700-luvulta 1900-luvun alkuun, vaihtaen paikkaa useamman kerran talosta toiseen. Mikko Itälahti 13.10.2022.



Kuva 32 a–b. Suuri Rantatie ylittää Kerava–Porvoo -radan Silverängsbackenin koillispuolella olevassa Kinnarin tasoristeyksessä, jonka kohdalla sijaitsi samanniminen seisake 1931–1981. Olavi Karasjoki / VR 2.9.1964 & Mikko Itälahti 13.10.2022 (SRM / Vr1:11103).

Yli-Vekkosken puolella vanha kyläasutus suurine tiloineen ryhmittyy radan pohjoispuolelle Suuren Rantatien varteen (mm. kuva 31). Lähteissä mainitaan Porvoon pitäjän ainoan kievarin sijainneen vuonna 1592 Yli-Vekkosken Jonnaksessa. Viimeistään 1700-luvun alussa kievarinpito siirtyi Gästgivarsin tilalle ja 1795 jälleen Jonnasiin, uuteen kievarirakennukseen, jossa se toimi vuoteen 1816. (Selén 1997: 270; Salminen 1993; Galtat & Tornivaara-Ruikka 2012: 238). Yli-Vekkosken kievarinpito siirtyi 1800-luvulla useasta talosta toiseen, kunnes kievari lakkautettiin tarpeettomaksi käyneenä 1906 (Selén 1996 b: 270). Esimoderneja matkustusoloja täällä havainnollistaa osaltaan Salmisen (1993: 210) toteamus, että koska Helsingistä oli ainoastaan päivän matka Porvooseen, näyttää Yli-Vekkosken kestikievarilla ”olleen lähinnä kyytiaseman luonne”.

Hinthaaran maarekisterikylän raja kulkee Kinnarin tasoristeyksen poikki (kuva 32). Hinthaaran kyläkeskus sijaitsee noin kilometri tästä itään, Suurelta Rantatieltä Pornaisiin johtavan tien risteyksessä. Paikalla on ilmeisesti sijainnut Suuren Rantatien kulkijoita palvellut krouvi viimeistään 1700-luvulla (Salminen 1993: 196–197). Rautatiepysäkki Hinthaaraan avattiin ilmeisesti viimeistään 1876. Paitsi ympäröiville kylille, Hinthaaran asemalla on ollut Mustijoen suuntaisen tieyhteyden vuoksi merkitystä myös Pornaisten pitäjälle (RKY 2009: Hinthaaran rautatieasema). Hinthaaran kylärakenteen keskipisteeksi muodostui 1800-luvulla Rautatien ja Pornaisten maantien tasoristeys (kuva 33).



Kuva 33. Hinthaaran keskusraittina on vanha Suurelta Rantatieltä Pornaisiin johtava maantie. Tärkeällä risteyspaikalla viimeistään 1700-luvulla olleen krouvin perinteitä jatkaa edelleen Pub Lättähattu -niminen ravintola. Mikko Itälähti 17.10.2022.

Hinthaaran pysäkillä on ollut valtava merkitys alueensa talouden kehitykselle. Asemaseudulle syntyi eri lähteiden mukaan 1900-luvulla nahkatehdas (RKY: Hinthaaran rautatieasema: 2009). Se näyttää sijainneen hieman asemalta länteen, Mustijoen rannassa (peruskarttalehti 2043 11: 1952). RKY-kohdekuvaus mainitsee kylällä toimineen myös meijerin, mutta sellaista ei kuitenkaan ole merkitty 1900-luvun puolivälin karttoihin (Pitäjänkartta, lehti 669/258: 1936; Ibid.). Hinthaaran pysäkin ympärille muodostuneessa taajamassa oli 401 asukasta vuonna 1960 ja 370 vuonna 1970. Nykyisellään asukkaita on 861 (SVT 1976a: 31; Syke 2022 a).

Hinthaaran kylärakenne on hyvin selvärajainen, mitä oivallisesti ilmentää kyläympäristön vaihtuminen viljelymaisemaksi miltei välittömästi asemarakennuksen itäpuolella. Tämäkin liikennepaikka palveli ennen kaikkea ympäröivää maaseutua. Hinthaaran aseman kautta muun muassa maitoa ja viljaa toimittaneisiin tiloihin lukeutuivat todennäköisesti esimerkiksi radan tuntumassa Yli-Vekkoskella sijainneet Jonnasin, Jontasin ja Knutsin tilat, sekä sen itäpuolella joukko Hinthaaran kartanosta lohkaistuja uudistiloja, kuten Lassas. (esim. Jonasson ym. 1931: 987, 1009–1010; 1040–1042).

Huomattava, kenties huomattavin maatalouden rahtiasiakas on kuitenkin ollut Mustijoen eteläpuolella sijaitseva Boen kartano. Hinthaaran pysäkin merkitystä kartanolle osoittaa esimerkiksi, että vuonna 1885 Mustijoen yli rakennettiin uusi silta ja tieyhteys lyhentämään matkaa kartanon ja rautatiepysäkin välillä. Tielinja näyttää linjatun varsin suoraviivaisesti kartanon maisemapuiston kautta, missä pyrkimyksenä varsin todennäköisesti on ollut helpottaa raskaiden hevoskuormien kulua (Edelmann 1885). Mielenkiintoinen yksityiskohta on, että Felix Edelmann:n signeeraama piirustus löytyy Kansallisarkistoon sijoitettujen Rautatiehallituksen silta- ja tienpiirustusten joukosta – olisiko rautatieyhtiö, siis tuolloin *Borgå–Kervo jernvägs*

aktiebolag:n konkurssipesä – jostain syystä rakennuttanut tämän tie- ja siltayhteyden?



Kuva 34. Forssell -niminen tasoristeys Hinthaaranjoen laaksossa, asemakylän itäpuolella. Kuvassa näkyvä tie on historiallinen yhteys Suurelta Rantatieltä Hinthaaran kartanoon. Mikko Itälahti 31.10.2022.

Hinthaaran kyläkeskuksen sidosta maaseutuelinkeinoihin ilmentää oivallisesti, että avoin viljelymaisema jatkuu miltei välittömästi asemarakennuksen itäpuolelta. Mustijoen sivujoki, Hinthaaranjoki, mutkittellee viljellyn laakson pohjalla, joka itää kohti leviää laakeaksi viljelytasangoksi. Laajan Degerängenin vainion keskellä seisoo Hinthaaran kartanon tilakeskus, jonka mansardikattoinen päärakennus hämmöttää viljelyaukean takana kuvan 34 oikeassa reunassa. Kartano muodostui jo 1500-luvulla useammasta talosta. Hinthaaran kartano tosin jaettiin 1920-luvulla kokonaan uudistiloiksi, joten se itsessään lakkasi olemasta suurtila (Jutikkala & Nikander 1939: 748). Mansardikattoinen päärakennus on kuitenkin yhä asuinkäytössä jäljellä ja näkyy radalle. Historiallinen tie Hinthaaran kartanolle (ja sen paikalla sijainneelle 1560-luvun kylätontille) kulkee Suurelta Rantatieltä Kortisbackan kautta. Radan se ylittää Forssell -nimisessä tasoristeyksessä (kuva 34).

Hinthaaran kartanon palstoituksen myötä näyttää Boen kartanon omistukseen siirtyneen huomattavia määriä aiemmin Hinthaaralle kuulunutta peltomaata myös Mustijoen pohjoispuolelta radan varresta, esimerkiksi kuvassa 34. Radan takana, tien oikealla puolella näkyvä laaja peltolohko (ibid.; Pitäjänkartta, lehti 670/258: 1936). Kartanosta 1923 erotettu Lassasin tila radan varressa, kilometrimerkkin 53 kohdalla, on puolestaan osoitus talonpoikaisen maatalouden suotuisasta kehityksestä alueella 1900-luvulla, jossa rautatie ja Helsingin läheisyys ovat olleet keskeisiä tekijöitä (kuva 35). Lassasin puistomaisella kumpareella sijaitseva mansardikattoinen päärakennus rakennettiin 1928 (Jonasson ym. 1931: 987).



Kuva 35. Lassasin tilakeskus ja sen 1928 rakennettu päärakennus Hinthaaran itäpuolella on näyttävä esimerkki 1900-luvun alun suuresta talonpoikaistilasta. Mikko Itälahti 17.10.2022.



Kuva 36. 150-vuotias rautatielinja sorapenkereineen sopeutuu harmonisesti Degerängenin maisemaan. Mikko Itälahti 17.10.2022.

Hinthaaran itäpuolella ratalinja erkanee Mustijoen ja Suuren Rantatien läheisyydestä. Koillisesta laskevan sivujoen, Hinthaaranjoen, laakso on entisiä Hinthaaran

kartanon viljelyksiä, mutta sen ympäristön asutus on Suuren Rantatien ympäristöä harvempaa ja kartanon palstoituksen jälkeen syntyneitä. Ratalinja halkoo laajaa viljelysaukeaa, ja sen lähiympäristölle pienimuotoista vaihtelua luo radan pohjoispuolella mutkittava pieni Hinthaaranjoki törmien heinävaltaisine ruderaatteineen, sekä ratapenkereen luiskien ja pienten maaleikkausten tuomi- ja pajupensastot (kuva 36).

Degerängenin viljelysaukea on itäisimmältä osaltaan nimeltään Boskärr, mikä viittaa viljelyaukean soiseen historiaan. Boskärr:n itäpäässä rata nousee yli kallioiden selänteeseen, joka vedenjakajana erottaa toisistaan Mustijoen vesistöön kuuluvien Hinthaaranjoen ja Kungsbäckenin alavesistöalueet. Vaikka selännejakso ei olekaan päävedenjakaja, on se historiallisen Keravan–Porvoon ratalinjan maisemassa selvä esimerkki harvaan asutusta vedenjakaja- ja metsäseudusta. Idästä tultaessa maisema on aluksi alavaa, tuoretta lehtipuuvältaista sekametsää, jonka alue on vielä Senaatin kartassa (1873) merkitty niityksi. Radan edelleen noustessa kohti itää tulee selännejaksoille tyypillinen, kallioperän korkokuva määrittävä vaikutus nähtäviin selvemmin kuin missään muualla koko rataosalla (kuva 37). Radan historialliselle linjausperiaatteelle ominaista on, että kalliomaastoonkin rata on linjattu kallioperän luonnollisia murroslinjoja hyväksikäyttäen. Leikkauksia on tehty säästeliäästi, ja nämä ovat varsin pienimuotoisia (kuva 38).

Ratalinjan urakkasopimuksessa (1872) sovittiin, että ratalinjan taitorakenteisiin kuten rumpuihin tarvittava kivi otetaan radan leikkaamista kallioista. Erikoinen on kuitenkin lähelle Boskärr:n selänteeseen lakialuetta kiinteistötoimituksen yhteydessä määritelty rata-alueen laajentuma, jonka alueelle jää eräs kalliopaljastuma. Kartalla aluevaraus muistuttaa esimerkiksi vahtitupatonttia, mutta paikalta ei kuitenkaan löydy merkkejä asutuksesta tai muustakaan ihmistoiminnasta. Olisikohan kyseessä ollut käyttämättä jäänyt varaus esimerkiksi kiviaineksen ottoon? (Kervo jernvägs kartor... 1872–1879).



Kuva 37. Kalliomaastoa radan varressa Hinthaaran ja Haksin välisellä Boskärr:n selänteellä. Mikko Itälahti 24.10.2022.



Kuva 38. Boskärr:n selänteen lakialueella on kaunis, pieni kallioleikkaus. Mikko Itälahti 24.10.2022.

Boskärriltä alkava selännejakso päättyy lännestä itään kuljettaessa Haksinniityn viljelyaukeaan. Haksinniityn länsipäässä on maisemallisessa saumakohtassa yksi kolmesta Kerava-Porvoo –radan alkuperäisestä, säilyneestä vahtitupamiljööstä, jota tarkemmin käsitellään alaluvussa *Rautatiehistorialliset rakennuskokonaisuudet ja liikennepaikat* (kuva 39). Haksinniityn viljelymaisema, joka länsipäässä rajautuu kokonaan radan pohjoispuolelle, on säilynyt laidunnettuna, pienimuotoista vaihtelua sisältävänä perinnemaisemana (kuva 40). Itään Porvoon suuntaan edelleen kuljettaessa viljelykset laajenevat edelleen suurimittakaavaisemmaksi peltoaukeaksi.



Kuva 39. Haksinniityn länsipäässä on yksi kolmesta säilyneestä vahtitupakokonaisuudesta. Kilometrimerkin lukema on 56. Mikko Itälahti 24.10.2022.



Kuva 40. Haksinniityn länsipään perinnemaisemaa radan varressa. Mikko Itälahti 31.10.2022.

Haksin pientilavaltainen kulmakunta on 1900-luvulla syntynyt historiallisesti pitkälti asumattomien, metsäisten selänteiden väliin jäävän laakson ympäristöön. Haksinniitynä tunnettu laaksonpohja oli otettu yhteisniityksi jo 1800-luvun lopulla (Seenaatin kartta, lehti IX33: 1873). Pientilojen muodostama kulmakunta on saanut

rautatieseisakkeen ennen maantietä, jota ei Haksiin johtanut vielä 1930-luvullaan (kuva 41; pitäjänkartta 1:20 000, lehdet 670/258: 1936; 673/342: 1937).



Kuva 41. Näkymä Haksinniityntien itäpäästä. Museorautatien seisake ja sen yhteydessä oleva paikallisliikenteen linja-autopysäkki muodostavat yhä jonkinlaisen Haksin kylän keskuspaikan. Mikko Itälahti 24.10.2022.

Haksin nykyisten peltojen ja Porvoonjoen laakson laajojen viljelyaukeiden välinen osuus hahmottuu radan nykyisessä maisemakuvassa toisena selvänä metsäjaksona, vaikkakin selvästi aiemmin käsiteltyä Hinthaaran ja Haksin välistä selännettä lyhyempänä (kuva 42). Metsäinen maisemakuvakin on tietysti mielessä harhaa, sillä puustoiset kaistaleet ovat pienialaisia ja sijaitsevat korostuneesti radan varressa. Rata on Haksin ja Saksalan välillä linjattu Sivarängsbergetin–Isomäen ja Krångelbergetin kalliokohoumien välistä, pitkin kapeahkoa laaksoa. Mainittujen kohoumien kautta kulkee laakson poikki Mustijoen ja Porvoonjoen vesistöjen nykyinen vedenjakaja. Isomäen laella ja alempana, todennäköisesti entisen rantaterassin päällä, on muinaisjännöksenä suojeltuja pronssikautisia hautaröykkiötä. Tuolloin laakso on ollut meren salmi, jonka muoto hahmottuu 1800-luvun ja vielä 1900-luvun puoliväliinkin kartoilla avoimena viljelysmaisemana (Karta öfver Kiala... 1848; Senaatin kartta, lehti IX33: 1873; Peruskarttalehti 3021 03: 1962). Nykyisin entistä Haksinniityn "salmea" ei enää hahmota, sillä pienialaisimmat niittykuviot ja pelloin reunoissa radan ovat metsittyneet niiton päätyttyä. Tietystä marginaalisuudesta kertoo niiton jatkuminen edes 1900-luvun puoliväliin; yleensä viljavimmat niitymaat kylien lähellä muutettiin pelloiksi jo 1930-luvulle mennessä.



Kuva 42. Haksin ja Saksalan välistä metsäjaksoa ja radan pienimuotoinen maaleikkaus Putkinotkon talon kohdalla. Radan varsi oli leikkauksen päällä olevaa saareketta lukuun ottamatta avointa viljelymaisemaa vielä 1960-luvullakin. Mikko Itälahti 24.10.2022.



Kuva 43. Saksalan kylään kuuluva Koivulan pientila Mustijoen ja Porvoonjoen välisellä vedenjakajalla. Mikko Itälahti 24.10.2022.

Itään päin kuljettaessa aukeaa rataa reunustava metsänäkymä laajemmaksi näkymäksi ensin pohjoispuolella. Saksalan kylään kuuluva Koivulan talo seisoo mäentörmällä verraten pienimuotoisen, etelään viettävän viljelysaukean päällä (kuva 43). Koivula lienee ollut jo 1800-luvun lopulla itsenäinen talonpoikaistalo, vaikkakin mahdollisesti aiemmin kuulunut torppana Kiialan kartanoon (Karta öfver Kiala... 1787). Koivulan tilan pienoismaisema ilmentää kiteytyneesti vedenjakaja-alueille leimallista, suhteellista perifeerisyyttä maanviljelysatuksen historiallisesta näkökulmasta. Pienialainen viljelysaukea ja pientilan ryhdikäs 1900-luvun puolivälin rakennusryhmä muodostavat kauniin talonpoikaisuutta huokuvan kokonaisuuden, selvänä kontrastina Kiialan kartanon hallitsemien Porvoonjoen varren rintamaiden suurimittakaavaiseen viljelysmaisemaan.

Saksalan entisen seisakkeen – ja vuodesta 1971 alkaen kantatie 55:n sillan kohdalla – itään alkaa laaja, nykyisissä kartoissa Haksinpeltona tunnettu laaja vainio, joka yhdistyy Porvoonjoen päälaakson laajoihin rintamaihin. Porvoonjoen laakson ydinalue kuuluu Ympäristöministeriön määrittelemiin Valtakunnallisesti arvokkaisiin maisema-alueisiin (VAMA 2021). Näkymäperusteisesti muodostettu aluerajaus kulkee ratalinjan kohdalla Räknabackenin ja Vessilänmäen metsäsaarekkeiden kautta (kuva 44).



Kuva 44. Ratalinjan diagonaali halkoo Kiialan kartanon hallitsemää suurimittakaavaista Porvoonjoen laakson viljelymaisemaa. Näkymä itään Räknabackenin metsäsaarekkeesta, jonka pohjoislaidalla on kiinteänä muinaisjäännöksenä suojeltu torpan paikka. Mikko Itälahti 31.10.2022.

Porvoonjoen päälaakson viljelysmaisema, jonka muodostama maisematilallinen kokonaisuus radan varressa alkaa jo Saksalan entiseltä seisakkeelta itään, poikkeaa maisemakuvaltaan hyvin selvästi esimerkiksi Haksin pienimuotoisesta talonpoikaismaisemasta. Maakunnallisesti arvokkaan Porvoonjoen laakson kulttuurimaiseman rajaus noudattaa kantatie nro 55:n itälaitaa (Uudenmaan liitto 2012). Ratalinja halkoo laajaa vainiota, jota hallitsee Kiialan kartanon mäellä kohoava, kenraali C.J. Adlercreutzin vuonna 1796 rakennuttama päärakennus puistoineen ja lukuisine asuin- ja talousrakennuksineen (Galtat & Tornivaara-Ruikka 2012: 241–245). Kartanossa syntynyt Albert Edelfelt on tallentanut kartanon parvekkeelta avautuvan viljelymaiseman maalaukseensa Porvoo Kiialan kartanosta nähtynä (1897), jonka taidehistorioitsija Ville Lukkarinen (2004: 124–126) katsoo ilmentä-

vän keskieurooppalaisen omistusmaiseman lajityyppiä; se on muotokuva tuottavan, hyötykäyttöön valjastetun maan vaurastuttaman kartanon laajoista, Porvoon kaupungin porteille asti ulottuvista tiluksista. Erikoista kuitenkin on, että Edelfelt on jättänyt maalauksestaan pois teollisen ajan maisemakerrokset; rautatietä ei näy sillä paikalla, jolla se jo maalausvuonna sijaitisi. Kuvan 45 esittämä kaistale ratalinjaa olisi sisältynyt Edelfeltin näkymään, mikäli hän olisi ollut kuvaamalleen maisemalle topografisen uskollinen.



Kuva 45. Ratalinjaa Kiialasta itään. Kuvan keskivaiheilla Kärriälän kylätien tasoristeys. Vasemmalla vihellysmerkki, joka ennakoi Kiialan tasoristeuksen lähestymistä idästä tultaessa. Mikko Itälahti 24.9.2022.

Ratalinja Kiialasta kohti Porvoota halkoo viljelysmaisemaa suurin piirtein nykyisen ohikulkutien nro 7 ylikulkusillalle asti, jolla kohtaa oleva pitkä maaleikkaus tosin alkaa jo hieman ennen. Ratalinjaa siirrettiin tällä kohtaa vuonna 1978 Porvoon ohikulkutien rakentamisen vuoksi. Linja on kuitenkin rakenteelliselta ulkoasultaan varsin yhdenmukainen Keravan–Porvoon rautatien historiallisen olemuksen kanssa. Ratalinjan verraten nuoresta kertoo lähinnä järeä sepelitukikerros (kuva 45).

Nykyisen Porvoon ohikulkutien tienoilla ratalinja saapui Kiialan kartanon mailta entisen Hornhattulan ja Johannisbergin kartanon maille (Karta öfver Kiala... 1787). Noin 7,15 hehtaarin maa-alue Porvoon ratapihaa varten lunastettiin Johannisbergin kartanolta (Saatsi & Sirén 2017: 13). Porvoon kaupunkiin nämä mainitut kartanot yhdessä Näsin kartanon alueiden kanssa liitettiin 1927. Näille entisille maanviljelysalueille syntyi radan varteen, ratapihan pohjoispuolelle, muun muassa Hornhattulan teollisuusalue. Radan pohjoispuolelle jää historiallisia, arviolta 1900-luvun alkupuolelle ajoittuvia teollisuus- ja varastokiinteistöjä, joiden alueella nykyisin toimii mm. Simolin oy:n rautakauppa. Hieman etelämpänä, joen varressa, sijaitsi 1800-luvun lopulla toimintansa aloittanut Johannisbergin saha, joka sekin tukeutui maalogistiikassaan keskeisesti rautatiehen.

Porvoon ratapiha, joka rakennettiin alun perin Johannisbergin kartanon maille, muodostaa erittäin merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön, jonka liikenne- ja kulttuurihistorialliset arvot ovat mittavat (RKY: Porvoon rautatieasema: 1998, 2009). Porvoon asema-aluetta tarkastellaan liikennehistoriallisesta ja -maisemallisesta näkökulmasta alaluvussa *Rautatiehistorialliset rakennuskokonaisuudet ja liikennepaikat*.

Ratapihan voidaan pohjoisessa katsoa alkavan Hornhattulan teollisuusalueen vaihteelta (kuva 46). Pohjoisosastaan ratapiha-alueen luonne on eteläosan rakennusmiljöötä teollisempi, ja osin huolenpidon puutteessa ränsistynyt. Maatalouden päättyminen Porvoon kaupunkiin liitetyillä Hornhattulan ja Johannisbergin tiloilla on johtanut ratapihan ympäristössä vastaavaan kaupunkikesannoitumiseen kuin oli havaittavissa Keravankin keskusta-alueen liepeillä; vielä joitain vuosikymmeniä sitten avoimia näkymiä sulkee vehmas lehtimetsä.



Kuva 46. Porvoon ratapiha-alueen pohjoispäässä on jäänteidenomaisen maiseman leima. Vasemmalla haarautuu pistoraide Hornhattulan teollisuus- ja varastoalueelle. Mikko Itälahti 24.9.2022.



Kuva 47. Porvoon rataosan nykyinen päätepiste on raidepuskin Suureen Rantatiehen kuuluvan Vanhan sillan pielessä. Mikko Itälahti 31.10.2022.

Porvoon asemalta ratalinja jatkui jo alkuperäisissä suunnitelmissa Näsinmäen koillispuolitse joen länsirantaa pitkin Näsin kartanon mailla sijainneelle ns. Näsin lastauspaikalle. Tämä oli tietyllä lailla koko ratahankkeen alkuperäistavoitteen ytimessä, olihan koko ratahankkeen keskeisenä päämääränä houkuttaa puutavaran vientikuljetuksia. Tässä suhteessa Näsin lastauspaikka ei lunastanut rautatieyhtiön odotuksia; valtaosa vientiin menevästä puutavarasta päätyi edelleen Helsingin Sörnäisiin (Borgå–Kervo jernväg 1877; Selén 1997: 374). Eräs tärkeä syy lienee Näsin lastauspaikan mataloituminen, minkä vuoksi puutavara olisi pitänyt siirtokuormata proomuihin ja edelleen suurempiin laivoihin Haikkoon selän redillä, jonne kaupungin varsinainen merisatama siirtyi jo 1700-luvulla (Selén 1997: 289).

Vuonna 1961 Porvoon keskustan saavutettavuutta rautateitse parannettiin avaamalla Mannerheiminkadun sillan alle Porvoon keskusta (*Borgå centrum*) niminen henkilöliikenteen seisake, joka toimi radan henkilöliikenteen loppuun, vuoteen 1981 saakka. Museoliikenne jatkui 2000-luvun alkuun asti seisakepaikan ohi noin 200 metriä etelään, kunnes Porvoon kaupunki purki radan Mannerheiminkadun sillan eteläpuolelta. Vuoteen 2006 asti museojunien käyttämä laituri oli entisen Porvoon Keskustan seisakkeen paikalla, kunnes kaupunki purki rantaa kulkevan rataosuuden parkkipaikan laajentamisen alta vuonna 2006. Porvoon Museorautatien nykyinen päätepiste on miltei Vanhan sillan pielessä sijaitseva raidepuskin (kuva 47). Porvoonjoen länsirannalla Näsiin jatkunut rataosuus on muutettu ulkoiluraitiksi. Ratalinja kulki aivan veden äärellä, vanhan kaupungin ranta-aittoja vastapäätä. Joen rannan kivipengerrys ilmeisesti rakennettiin ratatyömaan osana (kuva 48).



Kuva 48. Vanhaa ratapengertä joen länsirannalla. Porvoon keskustan seisake sijaitsi kuvassa näkyvän Mannerheiminkadun sillan pielessä. Mikko Itälahti 8.11.2022.

Yksityisrautatien aikakauden taloudellisista pettymyksistä huolimatta Porvoosta tuli kuitenkin Valtionrautateiden kaudella varsin merkittävä puutavaran määränpää- asema: Esimerkiksi vuonna 1938 Porvooseen saapui lankkuja ja lautoja 11 935 tonnia ja ”pyöreää puutavaraa” (lähinnä raakapuuta) 27 538 tonnia (SVT 1940: 124–125). Jälkimmäisen osalta Porvoo vaikuttaa olleen koko Uudenmaan toiseksi merkittävin määräasema Lohjan kauppalan jälkeen (ibid.: 134–135). Porvooseen on siis saapunut paitsi vientiin lähtevää puuta, ennen kaikkea alueen merkittävän sahateollisuuden vaatimaa raakapuuta.

Porvoonjoen suulta merelle päin, Svartbäckfjärdenin itärannalle Tolkkisiin oli 1870-luvulta alkaen syntynyt August Eklöfin johdolla höyrysahan ja 1893 perustetun sel- lutehtaan muodostama yhdyskunta (Selén 1997: 158, 378–379). Lisäksi Porvoon- joen varrella Hornhattulassa ja myös Hamarin Sahasaarella toimivat ilmeisesti edel- leen 1900-luvun alkupuolella Eklöfin yhtiön pienemmät sahalaitokset. Näiden vesi- väylien ääriellä sijaitsevien sahalaitosten kytkös rautatiekuljetuksiin on ollut myös toisensuuntainen; varsin suuria määriä lankkua ja lautta, esimerkiksi 3 266 tonnia vuonna 1938 – on myös lähtenyt junalla Porvoosta sisämaahan päin (SVT 1940: 80–81). Hornhattulan sahalle johti oma sivuraide, mutta Tolkkisista ja Hamarista sahattu puutavara on ilmeisesti kuljetettu proomuilla Näsin lautatarhalle, josta sen kuljetus sisämaahan on tapahtunut luontevasti rautateitse.

Porvoon radan jatkamista merenrantaan – Svartbäckfjärdenin perukkaan Sillivikiin - tutkittiin useaan otteeseen 1890-luvulta alkaen, mutta kuten oli ollut jo alkupe- räisen Kerava – Porvoo –radan kohdallakin, ei maksajaa hankkeelle meinannut löytyä. Huomattavasti pidemmälle etenivät suunnitelmat radan jatkamisesta Tol- kkisiin; yhtiö olisi siis nähnyt tuon tarpeelliseksi. Eklöfin yhtiö ehtikin merkitä Näsin lautatarhalla Tolkkisiin haarautuvan radan linjan jo maastoon jo keväällä 1941.

Jatkosodan syttyminen kuitenkin johti hankkeen viivästymiseen ja lopulta raukeamiseen (Selén 1997: 379).

4.3 Olli–Sköldvik (Kilpilahti)

4.3.1 Öljyradan syntyvaiheet ja tausta

Nesteen ensimmäinen öljynjalostamo oli avattu Naantaliin vuoden 1957 lopulla. Öljynkulutuksen voimakkaan kasvun myötä Neste alkoi miltei saman tien etsiä paikkaa uudelle öljynjalostamolle; sen tuli sijaita etenkin öljykeskuslämmitykseen siirtyvän ja autoistuvan Helsingin läheisyydessä, mutta myös syvien meriväylien varrella (Kuisma 1997: 337). Selvitysten päätteeksi Neste oy:n johtokunta ja Baumgartnerien teollisuussuku solmivat Porvoon seurahuoneella 9. marraskuuta 1962 kaupat, joiden kohteena oli rappeutumassa oleva, 620 hehtaarin laajuinen Sköldvikin kartano. Hankkeen arvioitiin saavan aikaan hintaspekulaatiota ja myös vastustusta paikallisväestössä, joten kauppavalmistelut pyrittiin tuolloisen tavan mukaan piilottamaan julkisuudelta mahdollisimman tarkkaan (ibid. 349–350). Tarkemmin selvitetystä sijaintivaihtoehdoista Sköldvikiä puolsi etenkin tankkilaivojen nopeasti kasvanut koko. Sköldvikin korkeiden rantakallioiden alle, joiden lailla sijaitsee useita pronssikautisia hautaröykkiöitä, johtaa ulkomereltä hyvin syvä ja leveä luonnonväylä pitkin Esthamnsfjärdeniä ja Svartbäckfjärdeniä. Sköldvikin maatilaa kuului myös 100 hehtaaria, peltoa, jota Nesteen asiamiehet pitivät ensiluokkaisena teollisuusrakentamiseen (ibid.). Porvoon Sköldvikin jalostamo valmistui useassa vaiheessa vuosina 1965–1975 (kuva 49).



Kuva 49. Maisema Sköldvikistä 25. helmikuuta 1970. Onni Lehtonen / VR (SRM / Vr1: 18503).

Sköldvikin öljynjalostamo siis toimi ensimmäiset vuotensa kokonaan ilman rautatieyhteyttä. Sköldvikin jalostamon raaka-ainetuonti tapahtui aluksi yksinomaan merikuljetusten varassa. Rautateitse Nesteen jalostamoilta lähti tuotteita vain muutama prosentti 1960-luvun lopussa; pääosa myös valmiiden tuotteiden kuljetuksista tapahtui laivoilla (ibid. 372). Kuorma-autoja Porvoosta lähti 1960-luvun lopulla noin 400 päivittäin.

Herkkää poliittista tasapainoilua on liittynyt myös raaka-aineen alkuperään; valtaosa, noin 60–90 % Suomeen tuodusta raakaöljystä saapui 1950–1970-luvun vuosina itäblokiin, ja loput lähinnä Persianlahdelta länsiyhtiöiden kautta (Kuisma 1997: mm. 441). Historiallisesti pääosa Neuvostoliiton öljystä laivattiin Mustanmeren satamista. Vuonna 1967 suunniteltiin jopa kaiken raakaöljyn tuontia meriteitse Latvian Ventspilsistä, jonne oli saatu valmiiksi öljyputki (ibid. 381–382). Raakaöljynkuljetukset rautateitse Neuvostoliitosta Suomeen alkoivat ilmeisesti 4. elokuuta 1967, kun Israelin ja arabimaiden välinen ns. Kuuden päivän sota nosti merikuljetusten hintoja. Tuolloin uutisoitiin ensimmäisen 40 vaunun erän saapuneen Vainikkalan kautta Suomeen, määränpäinään Naantalina ja Porvoon jalostamot, vaikka Sköldvikiin ei edes johtanut vielä rataa (Etelä-Saimaa 5.8.1967). Rautatieyhteyttä Sköldvikiin alettiin ilmeisesti suunnitella 1960- ja 1970-lukujen taitteessa (kuva 50).



Kuva 50. Sköldvikin radan rakentamissopimus allekirjoitettiin 31.3.1970. Allekirjoittajina rautatiehallituksen pääjohtaja Esko Rekola (vas.) ja Neste oy:n pääjohtaja Uolevi Raade. Onni Lehtonen / VR (SRM / Vr1: 18557).

Rautatieyhteys Sköldvikiin vanhalta Kerava–Porvoo-radalta Anttilasta valmistui alkuvuodesta 1972. Rataosan merkitys öljyntuonnille oli vielä 1970-luvulla suhteellisen vähäinen. Esimerkiksi vuonna 1975 koko Kerava–Porvoo-radalla kulki lastattuja tavaravaunuja 100 000 bruttotonnia. Liikennepaikkakohtaisia tilastoja ei enää tuolloin julkaistu rautatietilastossa, mutta vaunujen tyhjänäkukuprosentteja ja suuntia vertaamalla voi päätellä, että kuormaa, siis öljyjaloiteita on liikkunut neuvostoliittolaisissa vaunuissa nimenomaan Sköldvikistä pois päin (SVT 1976b: 46; ibid. 50). Uralin ja Siperian (Urals) raakaöljyn tuonti rautateitse on vakiintunut käytännöksi viimeistään 1980-luvulla. Vuoden 1985 tilanteessa neuvostoliittolaisia vaunuja liikkui kuormattuna nimenomaan Porvooseen päin. Kaikkiaan itärajan yli tuotiin rautateitse 2,4 miljoonaa tonnia kivennäistuotteita, joihin raakaöljy sisältyy (SVT 1986: 88).

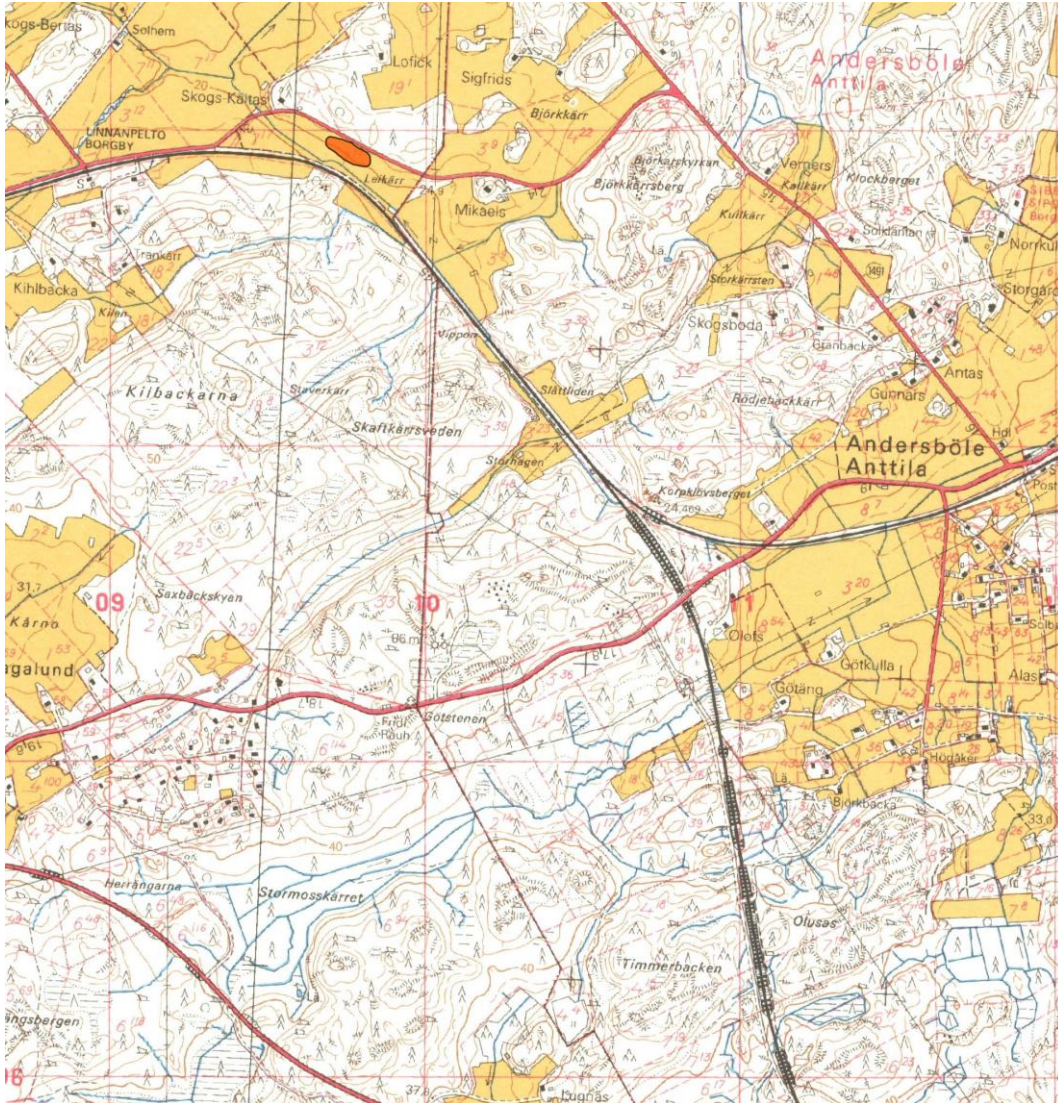
4.3.2 Öljyradan linjaus ja maarakenteet

Noin kymmenen kilometrin mittainen haararata Anttilasta Sköldvikiin valmistui vuonna 1972. Sköldvikin radan linjausperiaate ja sen myötä myös maisema poikkeaa erittäin selvästi Kerava–Porvoo-radalla historiallisemmasta linjauksesta. Viljeltyjen, alavien jokilaaksojen sijaan rataosa päinvastoin seuraa koko matkalta samaa kallioselännettä, jota noudattaa myös Sipoon ja Porvoon kuntien raja. Itse öljynjalostamon sijainti oli toki jo ennalta annettu, mutta vielä toista maailmansotaa edeltävinä vuosikymmeninä rata Sköldvikiin olisi todennäköisesti haarautunut vanhasta Porvoon radasta Ali-Vekkosken tienoilta, ja johdettu etelään Kullobäckenin laaksoa pitkin.



Kuva 51. Sköldvikin radan rakennustyöt ovat alkaneet. Taustalla propsilatemuksin vakautettua ratalinjan pohjaa vielä erämaisen, ojittamattoman Flymossenin yli. Onni Lehtonen / VR, Anttila, 10.9.1970 (SRM / Vr1: 19418)

Sköldvikin radan rakentaminen alkoi konkreettisesti loppukesästä 1970 Anttilan suunnasta kohti Sköldvikiä (kuva 51). Ilmeisesti ensi vaiheessa tehtiin lähinnä maa-leikkauksia ja työmaateitä, mikä sekin on rataosan rakentamisen historialliseen vaiheeseen liittyvä seikka; perinteisestihän radat oli rakennettu pääosin ratalinjalta käsin. Radan maisemakuvalle leimallista on linjan kulku Porvoon ja Sipoon pitäjien historiallisesti asumattoman rajaseudun, kallioisen ja osin myös soisen selänne-maaston poikki. Itse linjauksen luonnehtivin piirre ovat pitkät, konevoimalla louhitut ja sepeliksi murskatut kallioleikkaukset. Linjausten ja myös leikkausten mitta-kaavaero ilmenee hyvin esimerkiksi Anttilassa, jossa Porvoon radan alkuperäinen linjaus ja Sköldvikin rata erkaantuvat toisistaan (kuva 52).



Kuva 53. Öljyradan linja erkanee Porvoon radasta Anttilan metsäseudulla. Jyrkännettä merkitsevät kolmiorivit maastokartassa osoittavat kallioleikkausten mittakaavaa (Peruskarttalehti 2043 11: 1978).

Rataverkon historiallisessa jatkumossa Sköldviken rata on selkeästi 1960-luvulla alkaneen radanrakennusteknisen vaiheen (ns. oikoratojen kauden) tuote – vastaava linjausta olisi tuskin koskaan ennen 1960-lukua lähdetty rakentamaan. Tähän historialliseen vaiheeseen liittyy myös täyskäännös kallioalueiden arvottamisessa; kaikin keinoin vältettävistä kustannuksista nykyaikaisen rautatien tärkeän rakennosan, ratasepelin, lähteeksi. Ratatekniseltä kannalta suoran linjan ja lähes rautimattoman, pölyämättömän ja tukevan sepelin käyttö on erittäin ymmärrettävää. Tällainen järkeily on kuitenkin ollut mahdollista vain öljykäyttöisen konevoiman mahdollistamana. Sköldviken rataosan lempinimi *Öljyrata* viittaakin täten osuvasti paitsi sillä tapahtuviin kuljetuksiin ja niiden määränpähän, myös itse radan rakentamisen historiavaiheeseen. Rata on rakennettu olennaisesti (kumipyörillä kulkevien ja öljykäyttöisten) koneiden avustuksella. Tämä kulttuurinen vaihe ei ole millään muotoa päättynyt. Valokuvat Sköldviken radan työmaalta muistuttavatkin hämmästyttävästi nykyaikaisista työmaista, vaikka ne ovat yli puolen vuosisadan takaa (kuvat 54 ja 55).



Kuva 54. Sköldvikin radan lähtökaarteen leikkausta louhitaan tulevan Ollin vaihteen tienoilla heinäkuussa 1971. Taustalla vanha Porvoon rata. Onni Lehtonen / VR (SRM/Vr1: 20271).



kuva 55. Louhintatöitä Anttilan lähtökaarteessa 20.8.1971. Onni Lehtonen (SRM / Vr1: 20223).

Sköldvikin rataosan maiseman tärkeimmät elementit ovat siis ratalinjan lukuisat, usein varsin pitkät, kuilumaiset leikkaukset. Radan halkoma rajaseutu on Uudenmaan mittakaavassa laajahko asumaton metsäalue. Radan ympäröivää maisemakuvaa hallitsee selännemaasto rikkonaisine kalliomuotoineen ja satunnaisine, suhteellisen pienialaisine soineen. Laajat näkymät ovat harvinaisia, pääosin maisemakuva on metsäisen sulkeutunut, joskin metsämaiseman ilmeessä on voimakas metsätalousvaikutus. Sekä moreenipeitteisiä kalliioalueita että pääosin radan rakentamisen jälkeen ojitettuja soita peittää valtaosaltaan nuorehkoista kasvatusmetsistä muodostuva puusto.

Ollin vaihde sijoitettiin Kerava–Porvoo-ratalinjan suoran päätteeksi siten, että suoran raiteen kautta kuljetaan etelään kohti Sköldvikiä, kun taas Porvoon rataosuus, alkuperäisen linjauksensa mukaisesti, kaartaa poikkeavan raiteen kautta kohti itää. Sköldvikin radan linjaus erkane vanhasta Porvoon radasta kaartaen suuressa kallioleikkauksessa loivasti kohti etelää. Muutaman sadan metrin päässä Ollin vaihteelta Suuri Rantatie ylittää kuilumaisen leikkauksen betonisella ylikulkusillalla. Historiallinen tie kulkee edelleen samalla paikalla kuin senaatin kartassa (lehti VIII 32: 1873), joten tien linjaa ei käytännössä ole muutettu rataa rakennettaessa (kuva 56).



Kuva 56. Anttilan lähtökaarten leikkaus 10.lokakuuta 2022. Taustalla Suuren Rantatien ylikulkusilta. Mikko Itälahti.



Kuva 57. Anttila, Porvoo. Sköldvikin radan maisemassa näkyvät yhteiskunnan taustavirrat: resurssien käyttö ja liikuttaminen. Kuvassa myös näkyy radan rakennusaikainen huoltotie, jota pitkin rataa saattoi seurata Flymossenin laidalle, noin kilometrimerkille 48 asti. Mikko Itälahti 28.12.2022.

Anttilassa radan ylittää Götängin laakson kohdalla Anttilassa olevan *Estlink 2* -tassasähköyhteyden muuntoaseman kautta kulkeva suurjännitelinja, joka Anttilan ja Sköldvikin välillä seuraa radan suuntaa varsin läheisesti sen itäpuolella (kuva 57). Anttilan lähtökaarten leikkauksen jälkeen seuraava, noin kilometrin mittainen leikkaussarja on heti laakson eteläpuolella Timmerbackenin kohdalla (kuva 58). *Timmerbacken* -nimi viitanee rakennuspuun hankintaan. Radan ympäristö on korkeuseroineen ja aukean rata-alueen laitamilla kasvavan tiheikköisen sekametsän ansiosta vaikeakulkuista. Itse radasta aidatut leikkaukset tekevät radasta osin täysin ylikulkemattoman esteen. Nykyisellään leikkausten ympäristö on jossain määrin lähestynyt luonnontilaa, mikä tuo sinänsä ilmeeltään modernin ratalinjan olemukseen ajallisen syvyyden tuntua.



kuva 58. Timmerbackenin pohjoisempi leikkaus. Mikko Itälahti 28.12.2022.

Vaikka Sköldvikin radanvarren maisemassa on Uudenmaan mittapuulla syrjäseudun tuntua, on ihmisvaikutus nähtävissä kaikkialla. Kyse on oikeastaan resurssimaisemasta, jossa monin tavoin ilmenee monin eri tavoin modernin yhteiskunnan suurimittakaavainen resurssien käyttö ja liikuttelu. Siinä, missä koneellisen kallionlouhinnan – ja murskauksen voitiin edellä todeta muuttaneen kallioseudut radanrakentamisen näkökulmasta suotuisaksi maastoksi jo yksin leikkauksista saatavan sepelin vuoksi, näkyy vastaava muutos laajemminkin Sköldvikin radan halkoman rajaseudun maisemassa. Hyvä esimerkki on Rännarbergin suuri kivilouhos kilometrillä 50 (kuva 59). Seudun entisestä merkityksestä – tai ehkä pikemminkin vähämerkityksisyydestä – kertoo louhoksen länsipuolella Rännarbergin päällä sijaitseva keskiaikainen Porvoon pitäjän Vekkosken ja Mickelsbölen kylien sekä Sipoon kunnan välinen rajamerkki *Rännarsten* (Kiinteä muinaisjäänös: Porvoo Rännarsten: 2015).



Kuva 59. Rännarbergin kivilouhos. Näkymä länteen radan varren huoltotieltä, kilometriltä 50. Mikko Itälahti 29.12.2022.



Kuva 60. Ratalinjaa Slåttmossenilla. Ensimmäisen ja toisen ajojohtopylvään välille jää myös Mossakärrensbackenin rumpu. Sijainti on Kerava–Sköldvik-osuuden syrjäisimpiä. Mikko Itälahti 29.12.2022.

Ratalinjaa reunustava metsämaisemakin on pääosin voimakkaan talouskäytön leimaamaa. Tämä näkyy sekä moreenipeitteisillä kallioalueilla että kallioylängön altaisiiin jäävillä suoalueilla. Ennen radan rakentamista esimerkiksi nevaytiminen Flymossen oli vielä kokonaan ojittamaton (ks. edellä kuva 51). Slåttmossenin korpisuo

nykyisen Kulloontien eteläpuolella oli purouomiltaan perattu. Vuoteen 1978 mennessä kummatkin suot on tiheään ojitettu, mikä ajallisesti osuu läheisesti yksiin radan rakentamisen kanssa (Peruskarttalehti 2043 11: 1969; 1978). Nykymaisemassa tämä näkyy kiihtyneenä puuston kasvuna, keski-ikäisen sekametsän tiheänä murina (kuva 61).

Sinänsä on selvää, että 1960-luvun ns. Mera-kaudella ojitettiin valtion myöntämien tukien turvin valtaosa Suomen eteläpuoliskon soista, eikä radanrakentaminen ole täten ollut soiden ojittamisen varsinainen syy. Rautatielinjan vaatiman kuivatuksen järjestäminen, sekä radan varren työmaatiet ovat kuitenkin todennäköisesti osaltaan tukeneet soiden metsätaloudellista hyödyntämistä; tässä mielessä Sköldvikin radan rakentaminen ja sen ympäristön soiden ojitus voidaan siis ympäristöhistoriallisesti lukea osaksi samaa teollistumisen projektia, joka paikantui muun muassa Etelä-Suomen harvojen verrattain vähän hyötykäytettyjen ”sydänmaiden” valjastamisena luontaistaloudesta irti pyristelevän ihmisen hyötykäyttöön. Sköldvikin radan halkoma metsäseutu on toki aiemminkin ollut paikallisyhteisöjen taloudellisen hyödyntämisen kohteena; tästä kertoo muun muassa ympäröivien maaseutuyhteisöjen antama nimistö kuten *Timmerbacken* ja *Vedhugget*.

Avoimia viljelysmaisemia rata sivuaa vain lyhytmatkaisesti muutamin kohdin. Kilo-
metrillä 50–51 Rata halkoo hetken matkaa Västerqårdin tilaan kuuluvia, viljeltyjä laaksoja. Iso osa näistä pelloista on kuitenkin viime vuosikymmenten kuluessa metsittyä (peruskarttalehti 2043 11: 1969; 1978). Toinen viljelymaiseman kaistale on Kullobäckenin laakso ratakilometrillä 53, Porvoonväylän eteläpuolella, jonka rata ylittää linjan korkeimmalla penkereellä (kuvat 61 & 62). Laaksossa sijaitsee radan molemmin puolin edelleen Kulloon kylän korpimaalle (*kärr*) raivattuja viljelyksiä. Radan länsipuolelle jäävä osa viljelyaukea on nykyisissä kartoissa nimeltään Vedhugget, joka kertonee paikan saaneen nimensä hyvästä polttopuusta, todennäköisesti hieskoivusta. Paikka on kuitenkin ollut avoimena niittyaukeana jo se-
naatin kartassa 1873 (lehti VIII 32: 1873).



Kuva 61. Kullobäckenin laaksoa länteen, valokuvattuna ratapenkereen juurella kulkevalta huoltotieltä. Mikko Itälahti 2.1.2023.



Kuva 62. Rata ylittää Kullobäckenin laakson korkealla penkereellä, joka vaihtuu eteläpäässä leikkaukseksi. Mikko Itälahti 2.1.2023.

Radan merkittävin pengerrakenne on ratakilometrillä 54, Kullobäckenin laaksossa (kuva 62). Järeä pengertäyte on rakennettu edelleen perinteiseen tapaan harjusorasta nykyisin suosittuun kivimurskeen sijaan. Pengerluiskan alarinteeseen on aseteltu järeämpää kiviainesta muurimaiseen muotoon eroosion ehkäisemiseksi

(kuva 63). Ratkaisua käytettiin jo 1800-luvun ratatyömailla, mikä osoittaa Sköldvikin radan rakentamisen ajoittuneen rakennustekniseen murrosvaiheeseen.



Kuva 63. Kullobäckenin penkereen luiskaa. Järeämmän kiviaineksen tarkoitus on hillitä harjusoran eroosiota. Mikko Itälahti 2.1.2023.

Kullobäckenin laakson ylittävältä penkereeltä ratalinja jatkuu suoraan kallioleikkauksena, jonka pohjoispäässä on Sköldvikin liikennepaikan alkua osoittava pääopastin (kuva 64). Radan itäpuolella, leikkauksen laella, on nähtävissä miltei kilometrin jakso työmaatien tai koneuran jo metsittyntä pohjaa, joka umpeenkasvun asteen ja kahden radan kanssa yhteisen ojarummun perusteella todennäköisesti ajoittuu radan rakennusvaiheeseen (kuvat 64, 65 & 68). Jyrkkien kaltevuuksien perusteella uralla on tuskin liikkunut kovin raskasta kalustoa, mutta mahdollisesti esimerkiksi kallionporauksessa käytettyä laitteistoa. Tienpohja on kiinnostava historiallinen jäännös nykyisen radanrakennushistoriallisen vaiheen alkuajoilta. Erilaisia ajouria tarvitaan, kun ratoja ei enää rakenneta yksinomaan itse linjalta käsin, vaan lähinnä erilaisten pyörillä ja teloilla kulkevien ajoneuvojen voimin. Tienpohjan pohjoispäätä on hahmotettavissa kuvan 64 etualalla, ratapenkereen vasemmalla puolella.



Kuva 64. Kullobäckenin ylittävä pengerraus vaihtuu leikkaukseksi laakson etelälaidalla. Vasemmalla todennäköisesti rakennusaikaisen työmaatien pohjaa. Mikko Itälahti 2.1.2023.



Kuva 65. Vanha työmaatien runko erottuu selvemmin sulkeutuneen metsän sisällä. Ajoittain tienpohjana on selvä pengerrakenne. Mikko Itälahti 2.1.2023.

Rata-alue ja ympäröivä alue leikkauksen itäpuolella, Sköldvikin tulopääopastimen ja Liljantans:n / Metsäpirtintien tasoristeyksen välillä, vaikuttaa poikkeuksellisen vähän kuljetulta, mikä lienee kallioleikkauksen aiheuttaman estevaikutuksen an-

siota. Kilometrin 54 pitkään leikkaukseen – oikeastaan kahden perättäisen leikkauksen sarjaan – liittyy myös leikkauksen itäpuolelta löytyvä maavalli, jota on nähtävissä noin sadan metrin matkalla edellä mainitun työmaatien pohjan varrella, sen itäpuolella (kuva 66). Vallimaiseen muotoon kasattu maa-aines voisi todennäköisesti muodostua kallioleikkauksen päältä ennen louhintaa sivuun työnnetystä kivennäismaasta. Maavallin päällä kasvaa osittain jo järeytynyttä, keskiikäistä puustoa, joka konkretisoi tämänkin ratalinjan jo puolen vuosisadan mittaista aikaulottuvuutta. Edellä mainitun kallioleikkauksen itäpuolen syrjäisessä maastossa oli myös nähtävissä eräs rakennusvaiheeseen liittyvä rata-alueen betoninen rajapyykki, joita muualla ratalinjan varrella ei havaittu (kuva 67).



Kuva 66. Muurimaista maavallia ratakilometrillä 54, kallioleikkauksen itäpuolella. Mikko Itälahti 2.1.2023.



Kuva 67. Rata-alueen betonista valettu rajapyykki kilometrillä 54. Mikko Itälahti 2.1.2023.



Kuva 68. Radanvarren resurssimaisemaa ja rautatien maisemaa jakavaa vaikutusta kilometrimerkki 55 kohdalla: Metsäisenä säilyneellä itäpuolella radan varressa kulkee oletettavasti työmaa-aikaisen koneuran pohja. Mikko Itälahti 2.1.2023.



*Kuva 69. Kallioleikkaus Sköldvikin ratapihan pohjoispäässä. Mikko Itälahti
29.12.2022.*

Kullobäckenin laakson etelälaidalta alkava pitkä leikkaussarja päättyy Liljantans:n / Metsäpirtintie -nimisen tasoristeyksen kohdalla, jonka eteläpuolelta puolestaan alkaa välittömästi Sköldvikin ratapiha (kuvat 69 ja 70). Ratapiha on ilmeisesti rakennettu 1990-luvulla, kun raakaöljyn tuonti nimenomaan rautateitse lisääntyi Neuvostoliiton romahtamisen ja Baltian maiden itsenäistymisen jälkeen. Vielä 1978 peruskartassa valtion rataverkon liikennepaikka on merkitty nykyisen Borealis Polymers oy:n tuotantolaitosten alueelle; vuoden 1991 painoksessa nykyisen ratapihan paikalle on merkitty ainoastaan yksi sivuraide (Peruskarttalehti 204310: 1978; 1991).

Nykyinen ratapiha on myös rakennettu varsin vaikeaan maastoon. Pohjoispäässä on korkea kallioylänkö, eteläpäässä ratapihaa ympäröi pääosin luonnontilaisen kaltaisena säilynyt Fågelmosseinin avosu. Ilmakuviissa 1990-luvun puolivälistä alkaen raiteistot ovat täynnään säiliövaunuja (historialliset ortoilmakuvat 1996; 1999). Alkuvuodesta 2023 ratapiha oli hiljainen raakaöljyliikenteen pysähdyttyä Venäjälle Ukrainaan hyökkäämisen vuoksi asetettujen EU-pakotteiden vuoksi. Nestekaasun kuljetukset kotimaan markkinoille rautateitse jatkuvat yhä.



Kuva 70. Sköldvikin ratapiha eteläpäästä Kilpilahdentien ylikulkusillalta nähtynä. Mikko Itälahti 2.1.2023.

Valtion rataverkko päättyy hieman Kilpilahdentien sillan eteläpuolella. Sitä ennen raiteisto haarautuu kolmeen suuntaan (kuva 71). Koilliseen kääntyvä raide (kuvasessa 71 vasemmanpuoleisin) johtaa Neste oy:n öljynjalostamolle. Keskimmäisenä on Sköldvikin satamaan johtava raide, joka on ilmeisesti valmistunut vuoden 1988 tienoilla (Peruskarttalehti 302101: 1988; 2043 10: 1991). Lounaaseen haarautuva raide kuuluu alkuperäiseen raiteistoon. Valtion rataverkon Sköldvik -niminen vaihde sijaitsi alun perin tällä haaralla (ibid.: 1978). Nykyisellään kyseessä on Borealis Polymers oy:n yksityisraide, jolla rautatiekuljetukset lienevät päättyneet ruostuneista kiskonselistä päätellen. Raiteen alkuosalla on huomattavan korkea Rysstornsbergetin kallioleikkaus, jollaisen rakentaminen jopa sivuraidetta varten on puhutteleva esimerkki 1970-luvun alun rautatierakentamisen mullistuneista reunaehdoista (kuva 72).



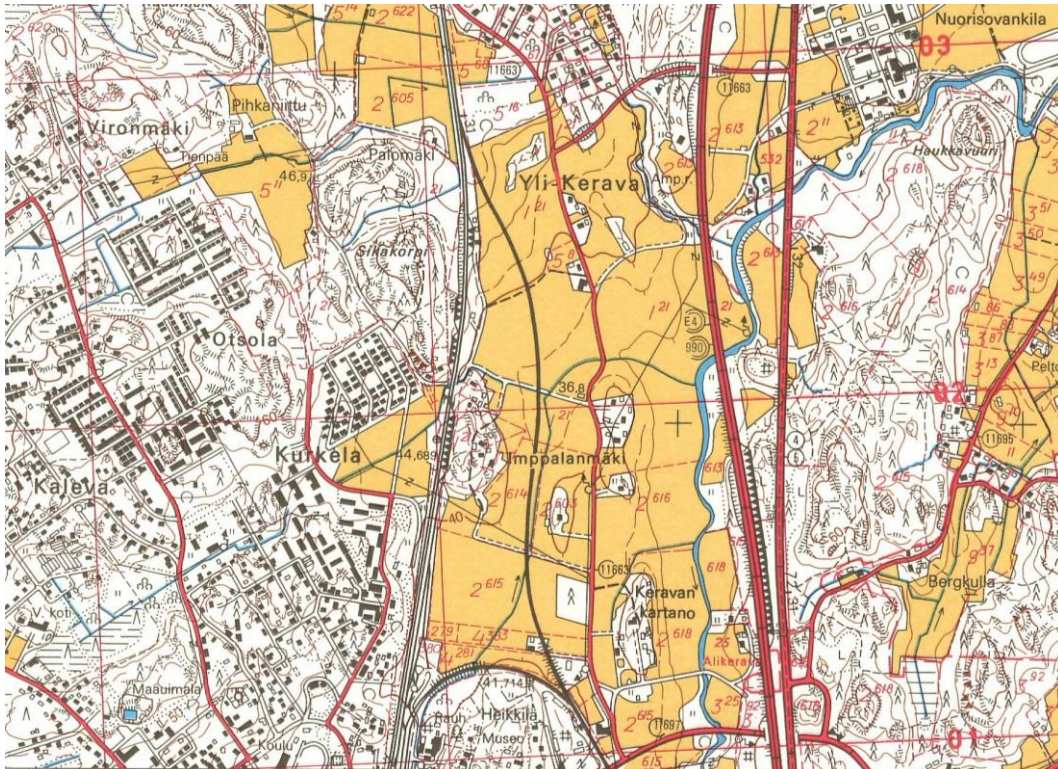
Kuva 71. Näkymä kaakkoon Kilpilahdentien ylikulkusillalta. Mikko Itälahti 2.1.2023.



Kuva 72. Rysstornsbergetin Kallioleikkaus Sköldvikin raiteiston lounaisella haaralla. Raiteen varressa sijaitsi alun perin valtion rataverkon Sköldvikin vaihde. Nykyisin raide on Borealis Polymers oy:n yksityisraide, jonka liikennöinti vaikuttaa vähäiseltä. Mikko Itälahti 2.1.2023.

4.3.3 Keravan yhdysraide

Olli-Sköldvik -rataosan rakentamisen yhteydessä peruskorjattiin vanha Porvoon radan osuus Keravan ja Ollin vaihteen välillä. Lisäksi rakennettiin uusi oikoraide vanhan Porvoon rataosan lähtökaarten lopusta pääradalle lähelle Kytömaata; tarkoituksena oli, että raskaiden öljyunien ei tarvinnut kulkea Keravan aseman kautta, mikä olisi lisäksi edellyttänyt suunnanvaihtoa. Täten Keravalle syntyi ns. kolmioraide, jota on Sköldvikin radan sähköistyksen jälkeen sittemmin hyödynnetty junakaluston kääntämiseen. Koska Keravan yhdysraide kuuluu olennaisesti Sköldvikin radan kokonaisuuteen, käsitellään se tässä yhteydessä.



Kuva 73. Keravan yhdysraide ja kolmioraide kartalla 1970-luvun puolivälissä. Kuvassa näkyy myös Porvoon rataosan alkuperäinen, jyrkkä lähtökaarre (peruskarttalehti 2043 09: 1978).



Kuva 74. Tervahaudankadun tasoristeys Keravan yhdysraiteella. Oikealla suuri maalogistiikkakeskus, jolle oli 1990-luvulla myös raideyhteys yhdysraiteen kautta. Mikko Itälahti 28.12.2022.

Keravan yhdysraide linjattiin alun perin Keravanjokilaakson viljelymaisemaan. Sen länsipuolella sijaitsevat mäilläään Keravan kartanon ja Postlarsin / Mattilan historialliset tilakeskukset, jotka on merkitty Museoviraston kulttuuriperintökohteiden luetteloon paljolti juuri maisemallisten arvojen, eheän 1700- ja 1800-luvun maaseutuasutuksen vuoksi (Muu kulttuuriperintökohde: Kerava: Postlars / Mattila 2019). Keravan kartanon tontti on myös kiinteä muinaisjäännös sen alueelle paikannetun keskiaikaisen kylätontin vuoksi.

Yhdysraide sijaitseekin Keravan taajamakuvaan jokseenkin näkyvällä paikalla. Pohjoisosastaan se rajautuu edelleen Keravanjokilaakson avoimeen viljelymaisemaan, ja sen varsin sopusointuisesti maisemoitunut pengeri näkyy selvästi esimerkiksi Lahdenväylän suunnasta. Eteläosassa viime vuosikymmenten pienteollisuusrakentaminen ympäröi rataa myös idän puolelta. Pääradan ja yhdysraiteen väliin jäävälle alueelle on myös 1990-luvulla rakentunut suuri maalogistiikkakeskus, jonne johdettiin myös raideyhteys Keravan yhdysraiteelta Postlarinkadun tasoristeyksen eteläpuolelta. Suureen halliin johtava raideyhteys näkyy selvästi vuoden 1999 ilmakuvassa (historialliset ortoilmakuvat 1999). Raideyhteys näyttää kuitenkin umpeenkasvaneelta jo vuoden 2009 ilmakuvassa (ibid. 2009). Vaille liikennöintiä jääneenä vaihte on nykyisin purettu.

Yhdysraiteen linjaus kokonaisuudessaan istuu varsin luontevasti identiteetissään rautatiehen vahvasti tukeutuvan Keravan taajamakuvaan. Yhdysraiteen varrelle jää kaksi vartioitua tasoristeystä, Tervahaudankatu (kuva 74) ja Postlarinkatu. Rummut ovat betoniputkityyppiä. Raiteen pohjoisosassa on pienimuotoinen maa-aikeus, jolla on perinteikäs, rautatielinjauksille leimallinen ilme (kuva 75).



Kuva 75. Pienimuotoinen maaleikkaus Keravan yhdysraiteen pohjoispäässä. Taustalla Postlarsin tilakeskus Keravanjokilaakson viljelymaisemassa. Mikko Itälahti 28.12.2022.

5 Rautatiehistorialliset rakennuskokonaisuudet ja liikennepaikat

5.1 Vahtituvat

Kartta-aineistojen, ilmakuvien, rakennuspiirustusten ja maastotarkistusten perusteella voidaan olettaa, että Porvoon rataosalla on ollut ainakin viisi vahtitupaa, mikä jokseenkin vastaa valtionrautateiden tyypillistä vahtitupaväliä 1900-luvun alkupuolella, resiinoiden tultua käyttöön. Vahtitupaväli on kuitenkin varsin harva 1800-luvun tilannetta ajatellen. Esimerkiksi yksityisellä Hyvinkään–Hangon radalla oli vahtitupia alun perin joillain osuuksilla peräti 2–5 kilometrin välein. Mikäli vahtitupia kuitenkin olisi alun alkaen ollut Keravan–Porvoon rataosalla tiheämmässä, pitäisi maastossa olla havaittavissa näistä merkkejä. Useimmiten yli sata vuottakin sitten autioituneilla vahtitupatonteilla on havaittavissa jonkinlaisia asutusjäänteitä (Vrt. Itälähti 2022 a & b). Mitään tällaisia kohteita ei kuitenkaan havaittu Keravan – Porvoon rataosalla. Sköldvikin radalle ei vahtitupia enää rakennettu, sillä rata-vartijan toimenkuva lakkautettiin lopullisesti 1970-luvun kuluessa.

Keravan–Porvoon vahtituvat ovat mitä ilmeisimmin sijainneet linjan varressa Kera-valla (km 29+850), Ali-Vekkoskella (km 49+180) ja Haksissa (km 55+820), sekä asemien yhteydessä Nikkilässä (km 39+176) ja Porvoon asema-alueen pohjois-laidalla (km 61+180). Samoilla piirustuksilla on lisäksi rakennettu asuinrakennus Hinthaaraan (km 52+150). Kuitenkin Hinthaaran rakennus on sijoitettu vahtitu-vaksi epätavallisen sivuun radasta, ja lisäksi liikennepaikka sijaitsee Ali-Vekkosken ja Haksin vahtitupien muutoinkin varsin lyhyen, vain noin kuuden kilometrin väli-matkan puolivälissä. Siten ei vaikuta erityisen todennäköiseltä, että Hinthaaran ra-kennus olisi toiminut vahtitupana, vaan kyseessä pikemminkin lienee jokin muu asemahenkilökunnan asuinrakennus. Lisäselvitys Hinthaaran asema-alueesta voisi antaa kysymykseen lopullisemman vastauksen.

Porvoon rataosan vahtitupien arkkitehti ei ole tiedossa, sillä piirustuksia ei ole sig-neerattu. Piirustusten ja itse rakennusten ulkoasu on kuitenkin varsin koruton ver-rattuna esimerkiksi samanikäisiin, Knut Nylanderin Hyvinkään – Hangon rataosalle suunnittelemiin vahtituparakennuksiin. Mikään lähde ei myöskään mainitse rata-työmaalla työskennelleen kokonaisvastuullista arkkitehtia. Vaikuttaakin suhteelli-sen todennäköisenä, ettei Porvoon rataosan vahtitupia suunnitellut ammattiarkki-tehti, vaan urakoitsija Frumkin:lle työskennellyt rakennusmestari, mahdollisesti su-kunimeltään Calonius (Urakkasopimus 1872; Återstående arbeten... 1873)

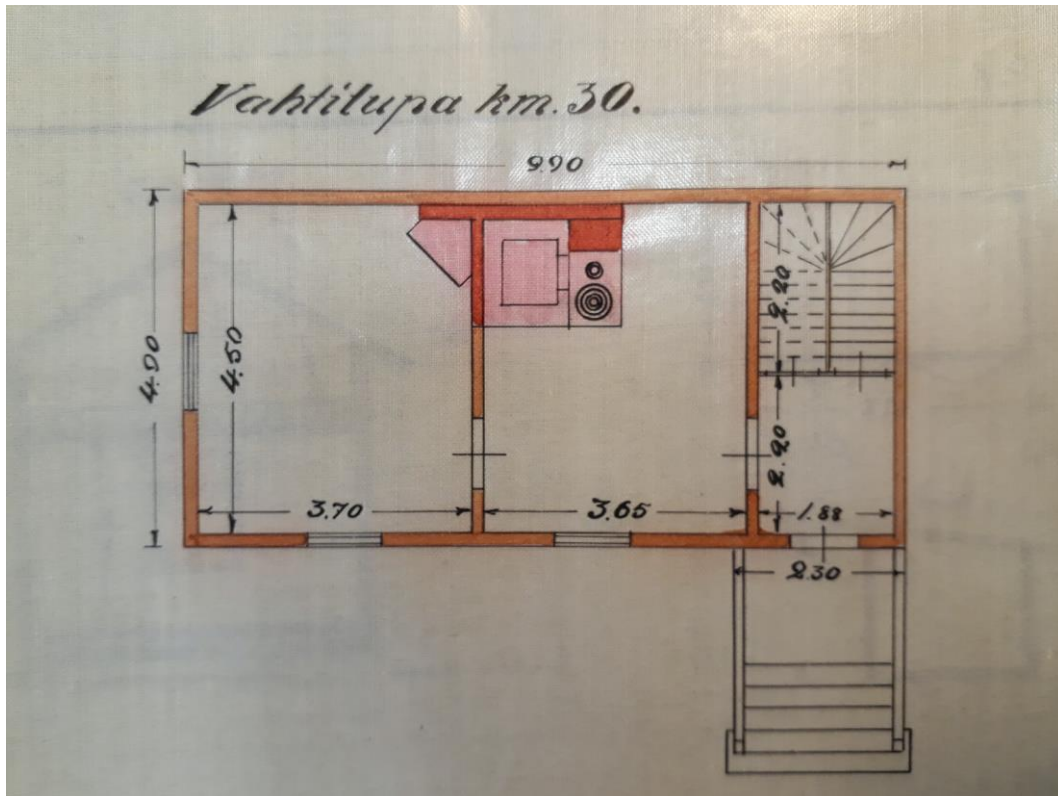
Vahtitupien arkkitehtoninen tyyli on niukoista uusrenessanssivaikutteista huoli-matta pelkistetty, ja esimerkiksi Knut Nylanderin suunnitteleuille Hangon radan vahtitupille ominaiset koristeleikkaukset puuttuvat. Porvoon rataosan vahtitupien jokseenkin kansanomaisen ulkoasu viittaa rakentamisessa noudatettuun äärim-mäiseen kustannustietoisuuteen. Tärkeimpinä vahtitupien tuntomerkkeinä on Por-voon radallakin päärakennuksen pieni koko ja rakennusryhmän tiivis sijainti rata-alueella, radan välittömässä läheisyydessä. Porvoon rataosan tupien leimallinen piirre on lisäksi omalla, erillisellä vesikatollaan varustettu siro, ulkoneva veranta ja julkisivujen vaakasuuntainen lautaverhoilu. Kaikki Porvoon rataosan vahtituvat ovat olleet ns. yksinkertaisia vahtitupia, siis yhden perheen vaatimattomia yhden huoneen ja keittiön asuntoja. Linjan varrella sijaitseviin vahtitupakokonaisuuksiin

kuului lisäksi omat talousrakennukset ja puutarhat, jotka ovat mahdollistaneet ratavartijaperheille osin omavaraisen ruokatalouden. Porvoon asema-alueella ollut vahtitupa on purettu ilmeisesti 1970-luvulla (Saatsi & Sirén 2017). Kaikki muut olivat inventointihetkellä toistaiseksi säilyneitä.

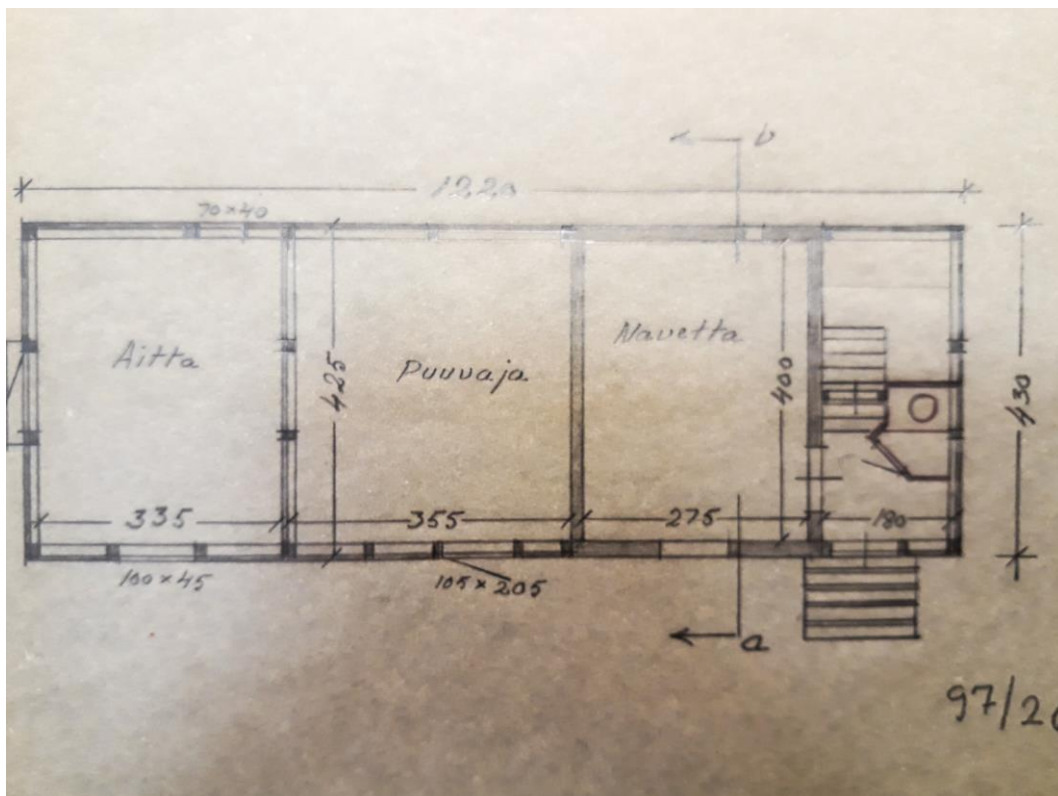
Keravan vahtitupa kilometrillä 29+850 sijaitsee Porvoon rataosan lähtökaarteeseen päässä ja Keravan yhdysraiteen vaihteen kohdalla, hieman länteen Koivulan tasoristeyksestä. Vahtituvaksi rakennusryhmä voitiin tunnistaa jo rakennusten iän ja rata-alueella sijainnin perustella. Keravan vahtituvan kokonaisuuteen kuuluu päärakennuksen lisäksi ilmeisesti 1900-luvun alussa uusittu tiilirakenteinen maakellari, alkuperäinen talousrakennus ja todennäköisesti 1900-luvun alkuun ajoittuva sauna. Maakellari on tiilirakenteinen, muut rakennukset ovat hirsirunkoisia. Päärakennus on varsin pitkälle alkuperäisasussa, joskin muiden vahtitupien perusteella Porvoon rataosan vahtituvissa oli todennäköisesti alun perin avokuisti. Ratavartioiden osittain omavaraisesta elämästä kertoo myös esimerkiksi pihapiirissä säilynyt muun muassa viiden omenapuun ryhmä (kuva 79). Keravan vahtitupa oli kuitenkin inventointihetkellä autiona, ja sijaitsee hyvin ilkeältä-alttiilla paikalla; tiiviisti asutussa ympäristössä, mutta näkösuojaisessa paikassa. Rakennusta on siten pidettävä hyvin uhanalaisena.



Kuva 76. Keravan vahtituvan rakennuskantaa. Mikko Itälahti 23.9.2022.



Kuva 77. Keravan vahtituvan päärakennus piirustuksessa. (Rautatierakennusten arkkitehtipiirustukset s.a.).



Kuva 78. Keravan vahtituvan talousrakennus 1900-luvun alkupuolen piirustusjäljennöksessä. (Rautatierakennusten arkkitehtipiirustukset s.a.).



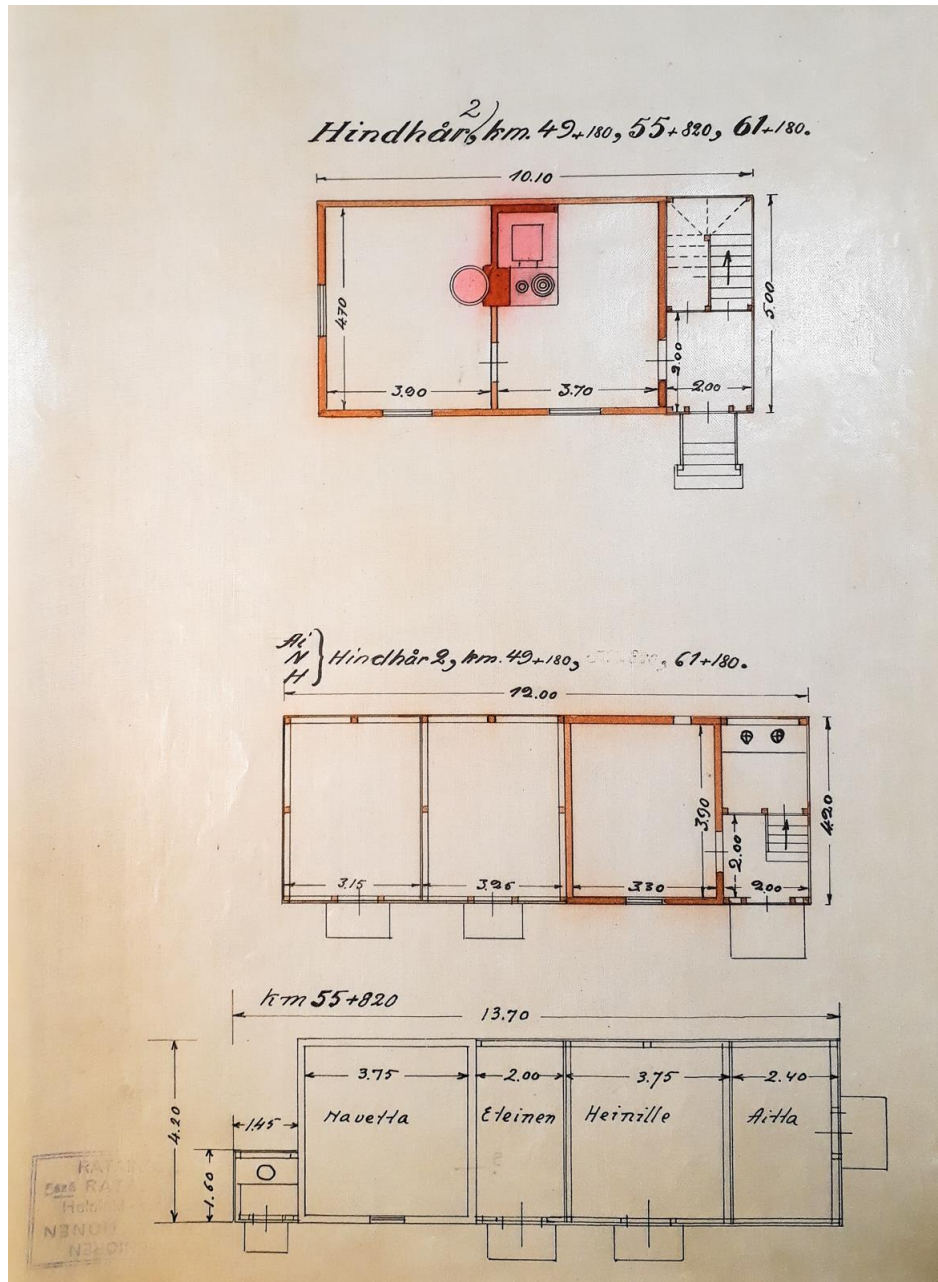
Kuva 79. Keravan vahtituvan rehevää puutarhaa. Omenapuiden siimeksessä viihtyy muun muassa raparperi. Mikko Itälahti 23.9.2022.

Erikoinen yksityiskohta Keravan vahtitupaan liittyen on, että alkuperäispiirustukseen on merkitty sijainniksi "km 30", kun taas Valtionrautateiden aikana piirustuksesta tehty kopio ilmoittaa sijainniksi nykyisen ratakilometrin 29+850. Koivulan tatoristeyksen itäpuolella, nykyiseen Lapilan kaupunginosaan kuuluvan kerrostalotontin alueella onkin radan varressa, noin kilometrillä 30+100 selvästi vanha asuinpaikka, joka nähtiin aiheelliseksi tarkistaa. Tälle kyseiselle tontille, vanhan rantaterassin päälle on myös paikannettu kivi-kautinen asuinpaikka. Tämä asuinpaikka ei kuitenkaan anna aiheutta olettaa kyseessä olevan vahtitupatontti; esimerkiksi vahtituparakennuksille ominaiset järeät kivijalat puuttuvat, eikä tontti myöskään sijaitse rata-alueella, niin kuin vahtitupatonttien tapauksessa on toistaiseksi poikkeuksetta näyttänyt olevan. Todennäköisesti siis joko alkuperäisen piirustuksen kilometrimerkintä on ylimalkainen (mihin viittaa myös tarkan metrimäärän puuttuminen), tai sitten vahtitupa rakennettiin hieman eri paikkaan kuin alun perin oli suunniteltu.

Seuraava vahtitupa Keravalta itään on todennäköisesti *Nikkilän* asema-alueen asuinrakennus numero as. 1. Olettamuksen puolesta puhuu ensinnäkin se, että Keravan ja Ali-Vekkosken vahtitupien välimatka olisi muutoin noin 20 kilometriä, mikä olisi tavattoman pitkä vahtitupaväli. Lisäksi vahtituvalla ominaista olisi Nikkilän rakennuksen sijainti asema-alueen länsipäässä, tiiviisti radan varressa. Itse rakennuksen pohjapiirustus on hyvin samankaltainen kuin Keravan vahtituvassa, lukuun ottamatta uloskäyntiä, joka sijaitsee rakennuksen itäpäädyssä (kuva 80).



Kuva 80. Nikkilän asema-alueen asuinrakennus 1, joka pohjapiirustuksen ja sijainnin perusteella on oletettavasti toiminut vahtitupana. Mikko Itälahti 6.10.2022.



Kuva 81. Porvoon rataosan vahtituvan tyyppipiirustus talousrakennuksineen (Rautatierakennusten arkkitehtipiirustukset s.a.).

Kolmas – varmuudella toinen – vahtitupa Keravalta itään on Ali-Vekkoskella, Mustijoen länsirannalla, museorautatien osuudella kilometrillä 49+180. Ali-Vekkosken vahtituvan päärakennus on yksi kolmesta, samoilla tyyppipiirustuksilla toteutetusta vahtituparakennuksesta (kuvat 81 ja 82). Ali-Vekkosken vahtituvan talousrakennus on ilmeisesti uusittu 1920- tai 1930-luvulla. Käymälän, navetan ja puuvajan lisäksi rakennukseen sisältyi erikoisuutena tiilirakenteiseen itäpäätyyn integroitu talouskellari. Samaan aikaan talousrakennuksen kanssa rakennettiin ilmeisesti sauna tontin länsipuolella kulkevan sivupuron varteen (kuva 83). Sauna muistuttaa Thure Hellströmin selkeälinjaisen klassismihenkisiä rautatierakennuksia, joten se todennäköisesti ajoittuu valtionrautateiden kaudelle. Myös betonisokkeli ajoittaa saunarakennuksen todennäköisesti itsenäisyyden ajalle, oletettavasti 1920–1930-luvuille. Myös päärakennuksen pelkistetty ulkoasu esimerkiksi ikkunanpuitteiden osalta voisi periytyä tältä ajalta.

Ali-Vekkosken vahtituvan kokonaisuuteen kuuluu lisäksi Keravan–Porvoon rataosan ainoa säilynyt, joskin hyvin huonokuntoinen, lautarakenteinen resiinavaja. Resiina oli ratavartijan tärkeä ajoneuvo, jonka avulla ratavartija pystyi liikkumaan vastuusuudellaan ja kuljettamaan myös työkaluja sekä tarvikkeita. Vajan katto on romahtanut, ja sen seinät ovat kallellaan (kuva 84).



Kuva 82. Ali-Vekkosken vahtituvan päärakennus Porvoon museoradalla. Mikko Itälahti 17.10.2022.



Kuva 83. Ali-Vekkosken vahtituvan talousrakennus, oikealla sauna. Mikko Itälahti 17.10.2022.



Kuva 84. Ali-Vekkosken vahtitupaan liittyvä resinaavaja. Mikko Itälahti 17.10.2022.

Seuraava vahtitupa Ali-Vekkoskelta Porvoon suuntaan sijaitse ratakilometrillä 55+820, Haksinniityn viljelyaukean länsipäässä (kuvat 85 ja 86). Haksin vahtitupa on itäisin Keravan–Porvoon rataosuudella säilyneistä vahtituvista. Päärakennus vaikuttaa toteutetun tyyppiirroksen nähden peilikuvana pituussuunnassa. Ra-

kennus on ilmeisesti vakituisesti asuttu ja yksityisomistajan ansiokkaasti kunnostama. Rakennus on hyvässä maalissa ja saumapeltikatto todennäköisesti vastikään uusittu. Syksyllä 2022 käynnissä vaikutti olevan ikkunoiden kunnostus. Myös kokonaisuuteen kuuluva hirsirakenteinen talousrakennus on säilynyt, joka piirustuksen perusteella on hieman erityyppinen kuin Keravalla. Maakellari ja sauna sijaitsevat Porvoon Museorautatien eteläpuolella. Saunarakennus on ilmeisesti toteutettu samojen piirustusten mukaan kuin Ali-Vekkoskella (kuva 87).



Kuva 85. Haksin vahtitupa sijaitsee maisemallisessa saumakohdassa metsäisen vedenjakajaseudun ja Haksinniityn viljelyaukean rajapinnassa. Tuvan päärakennus kallion takana vasemmalla, oikealla häämöttää radan varressa maakellari. Mikko Itälahti 24.10.2022.



Kuva 86. Haksin vahtituvan päärakennus oli inventointihetkellä kunnostettavana yksityisomistajan toimesta. Vasemmalla häämöttää talusrakennuksen pääty. Mikko Itälahti 24.10.2022.



Kuva 87. Haksin vahtituvan saunarakennus radan eteläpuolella on ikkunan sijoittelua lukuun ottamatta vastaava kuin Ali-Vekkoskella. Mikko Itälahti 24.10.2022.

5.2 Asemat, pysäkit, laiturivaihteet ja seisakkeet

Keravan–Porvoon rautatielle ei rakennettu omaa asemaa Keravalle (Urakkasopimus 1872). Keravalla oli kuitenkin tiettävästi yksityisrautatien hirsirakenteinen veturitalli (Alameri 2022).

Ainoa varsinaisiin asemiin kuuluva alkuperäinen väliliikennepaikka oli urakkasopimuksessa määritelty Nikkilän asema. Ylivoimaisesti merkittävin oli tietysti pääteasema Porvoo. Ilmeisesti kuitenkin jo rakentamisvaiheessa suunniteltiin myös Anttilan ja Hinthaaran pysäkit (rautateiden hierarkiassa asemaa pienemmistä pysäkeistä ja laiturivaihteista on yleiskielessä yleensä puhuttu asemina, muistuttavathan ne näitä suuresti muun muassa rakennustensa osalta). Kaikki edellä mainitut vanhimmat liikennepaikkarakennukset ovat säilyneet. Sen sijaan yhdelläkään 1900-luvulla perustetuista Talman, Martinkylän ja Linnanpellon pysäkeistä tai laiturivaihteista ei ole säilynyt itse liikennepaikkarakennusta. Talma ja Linnanpelto ovat kokonaan hävinneet maisemasta viitteenomaisia jäänteitä lukuun ottamatta.

Paikallisliikenteen kehittymisvaihetta varsin tiheään asutulla kaupungin läheisellä maaseudulla kuvaa seisakeverkoston luominen. Peräti 15 kevytrakenteista, miehittämätöntä seisaketta perustettiin Porvoon rataosalle 1930-luvun alussa. Iltasen (2009/2011: 82) mukaan tämä tapahtui 15.5.1931, mutta aikatauluun Porvoon rataosan seisakkeet on merkitty vasta 22. toukokuuta 1932 (Suomen Kulkuneuvot 1932: 20). Muutos oletettavasti liittyi dieselmoottorivaunujen käyttöönottoon liikennöinnissä. Seisakkeet perustettiin yleensä tasoristeysten yhteyteen, ja niiden rakenteet olivat useimmiten vähäisiä: yleensä enintään matala laiturijos sitäkin. Koivulan, Uusmäen, Virtalan, Martin, Pyymaan ja Yli-Vekkosken seisakkeet lakkautettiin jo kesäkuussa 1942 (Iltanen 2009/2011: 82). Aikataulusta mainitut seisakkeet tosin poistuivat vasta kesällä 1944 (Suomen kulkuneuvot 1944). Vuonna 1931 alun perinkin seisakkeina perustetuista liikennepaikoista Ahjo, Isoniitty, Herralanmäki, Ali-Vekkoski, Kinnari ja Haksi kuitenkin palvelivat radan henkilöliikenteen loppuun, toukokuuhun 1981 saakka. Seisakkeista ei ole yleensä säilynyt minkäänlaisia merkkejä maastossa, ja niiden sijaintitietojen merkittävin arvo liittyykin usein juuri rautatien ja ympäröivän seudun välisen vuorovaikutuksen hahmottamiseen. Tästä syystä historialliset seisakkeiden paikat mainittiin pääosin jo alaluvussa *Radan linjaus ja maisemakuva*. Tässä yhteydessä esitellään vain osa seisakepaikoista.



Kuva 88 a–b. Olavi Karasjoki & Mikko Itälahti: Ahjon seisakkeen paikka heinäkuussa 1964 ja syyskuussa 2022. Kerrostalotonttien paikoituskenttien väliin jäävä rata-alue on tiiviisti aidattu. (SRM/VR1: 11098).

Ensimmäinen seisake Keravalta itään oli vuonna 1931 perustettu ja ilmeisesti vuoteen 1944 toiminut Koivula nykyisen Porvoonkadun tasoristeyksen yhteydessä. Pidempiaikainen oli Ahjon seisake (kuva 88a). Ahjo -nimi otettiin käyttöön viittauksena alueen varhaisempaan historiaan, kun Jukolan tilaa alettiin 1900-luvun puolivaiheilla palstoittaa omakoti- ja teollisuustonteiksi. Jukolan tilaan kuuluneet viljelykset hallitsivat kuitenkin Ahjon seisakkeen ympäristöä vielä 1900-luvun loppupuolellakin (kuva 88; peruskarttalehti 2043 08: 1958) Seisakkeen tienoota leimasivat aina 1990-luvulle saakka teollisuustontit ja niiden väleihin jääneet, vähitellen umpeen kasvavat viljelykset (ibid.: 1991). Ahjon nykyiset kerrostalokorttelit on rakennettu 1900- ja 2000-luvuilla. Aluetta on täydennysrakennettu 2000-luvullakin, ja Jukolan tilan entisille pelloille noussut korttelimatto ulottuu varsin tiiviinä radan varteen. HSL:ssä on käynnissä suunnittelutyö K-lähijunien reitin pidentämiseksi Keravalta Nikkilään, ja tähän liittyen Keravan kaavoituksessa on varauduttu Ahjon aseman palauttamiseen (Keravan yleiskaava 2035).

Miltei välittömästi Sipoon kunnanrajan itäpuolella sijaisi edelleenkin Vanikko -nimellä kantavan tasoristeyksen yhteydessä 1931 perustettu Vanikon (Kallkärr) seisake. Seisakkeella oli poikkeuksellisesti laiturit, valaistus ja Thure Hellströmin suunnittelema vaikuttava odotuskoju (kuva 89a). Seisakkeen ympäristöön syntyi 1900-luvun loppupuolella pienimittakaavainen omakotialue. Vanikontien itäpuolelle oli jo ennen 1900-luvun puoliväliä syntynyt jonkin verran uusia omakotitaloja varhaisemman viljelyasutuksen lomaan (topografikartta, lehti 2043 08: 1948). Myös Vanikon seisake palveli radan henkilöliikenteen loppuun, toukokuuhun 1981. Rata-alue on Vanikon seisakkeen kohdalla edelleen tavanomaista leveämpi, mikä on seisakkeen tapauksessa poikkeuksellista (MML kiinteistöjaotus). Alueelta ei kuitenkaan löytynyt merkkejä rakennuksista tai rakenteista.



Kuva 89 a–b. Vanikon seisakepaikka 1964–2022. Olavi Karasjoki / VR 2.9.1964 & Mikko Itälahti 23.9.2022 (SRM / Vr1: 11109).

Talma (Tallmo) oli ensimmäinen miehitetty väliliikennepaikka Keravalta itään. Tallmon tilan mukaan nimetty laiturivaihte perustettiin jo ilmeisesti radan rakennusvaiheessa avatun Mårtensbyn santavaihteen kohdalle vuonna 1919 (Iltanen 2009/2011: 82). Se on mainittuna ainakin em. vuoden syysaikataulussa (Turisti 1919: 32). Liikennepaikkarakennukseksi siirrettiin Hangon radalta Meltolan aiempi rakennus, joka ajankohdan perusteella oli todennäköisesti Bruno Granholmin suunnittelema. Talmassa rakennus sai kuitenkin klassistisen ilmeen, jossa on selviä yhtymäkohtia Thure Hellströmin 1930-luvun töihin (kuva 90). Liikennepaikan tuntuun, rautatien varteen, oli jo 1900-luvun alkupuolella alkanut rakentua kyläasutusta (topografikartta, lehti 2043 08: 1948). Talman asutustihentymä täytti taa-jaman kriteerit vuonna 1960 tehdyssä ensimmäisessä väestölaskennassa, jolloin

taajamassa laskettiin olleen 603 asukasta (SVT 1976a). Talman kyläasutus jakautuu kahdelle mäelle radan etelä- ja pohjoispuolella; Laiturivaihe rakennuksineen sekä kylätien tasoristeys sijaitsivat laakson pohjalla (mm. topografikartta, lehti 2043 08: 1948).



Kuva 90. Talman laiturirakennus 2.10.1963. Olavi Karasjoki / VR (SRM / Vr1: 10009).

Talman liikennepaikka lakkautettiin tavaraliikenteenkin osalta 1989, ja liikennepaikkarakennus on sittemmin purettu. Maastossa rautatien tonttia rajaavat edelleen puiset aidanpylväät ja ratakiskoista valmistetut tolpat. Muita varsinaisia jäänteitä ei ole, itse rakennuksen tyhjää paikkaa lukuun ottamatta (kuva 91). Talman liikennepaikan ympäristöön syntyi myös teollisuutta; liikennepaikkarakennusta vastapäätä radan eteläpuolella oli 1900-luvun puolivälissä tiilitehdas. Tehtaalla oli oma sivuraide, ja lisäksi tehtaalta johti kapearaiteinen ns. rillirata lounaaseen, Ollbäckeniin laskevan sivupuron varteen, mitä ilmeisimmin savenotto paikalle (Peruskarttalehti 2043 08: 1958) Syksyllä 2022 tehtaan tontilla oli havaittavissa yhä betoninen kivijalka ja tuoreen tietyömaan maaperästä paljastamia tiiliä (kuva 92).



Kuva 91. Näkymä Talman entisen laiturivaihteen paikalta. Pääkaupungin läheisyydestä viestittää nykyisin joukkoliikennepalvelusta vastaavan HSL:n väreissä oleva linja-auto. Mikko Itälahti 27.9.2022.



Kuva 92. Tiiliä maaperässä Talman tiilitehtaan tontilla radan eteläpuolella. Mikko Itälahti 27.9.2022.



Kuva 93 a–b. Isoniityn seisakepaikka ja viljelyaukea. Olavi Karasjoki / VR 2.9.1964 & Mikko Itälahti 27.9.2022 (SRM Vr1/ 11100).

Seuraava miehitetty liikennepaikka idän suuntaan oli *Mårtensbyn* (Martinkylän) laiturivaihde. Talman ja Martinkylän välillä aluetta tosin palveli myös vuosina 1931–1981 sijainnut Isoniityn (Storäng) seisake (kuva 93). Martinkylän laiturivaihde perustetiin Iltasen (2009/2011: 82) mukaan jo vuoteen 1887 mennessä. Aikataulussa liikennepaikka on mainittu ensi kerran 1900, mutta ilmeisesti tällöin tapahtui yleinen merkintätavan muutos, jossa laiturivaihteet ylipäätään alettiin merkitä yleisöaikatauluihin (Turisti 1900).

Ei ole tiedossa, millainen liikennepaikkarakennus Martinkylässä oli alun perin. Valokuvien perusteella Martinkylässä 1900-luvun lopulla ollut liikennepaikkarakennus vaikuttaa 1920–1930-lukujen klassismilta ja siten todennäköisesti Thure Hellströmin suunnittelemalta (kuva 94a). Nykyäänkin jäljellä oleva henkilökunnan asuinrakennus lienee hieman myöhäisempi pelkistetympien ikkunanpuitteiden, mutta etenkin betonivaletun sokkelin perusteella.



Kuva 94 a–b. Martinkylän laiturivaihteen paikka. Olavi Karasjoki / VR 2.10.1963 & Mikko Itälahti 27.9.2022. (SRM / Vr1: 10010).

Martinkylän liikennepaikan merkitys on liittynyt etenkin maatalouden kuljetuksiin. Tieliikenteen voimakkaan kehityksen myötä 1900-luvun puolivälistä alkaen tuli pienet kuljetuserät kannattavaksi kuljettaa kumipyörillä, eikä toisaalta Helsingin kaupungin elintarvikehuoltoakaan ollut enää välittömästä lähimaaseudustaan aivan entiseen tapaan riippuvainen. Martinkylän asemaympäristön taajama tunnistettiin vuoden 1970 väestölaskennassa, jolloin siellä oli 341 asukasta (SVT 1976a: 32). Vuoteen 1980 mennessä sekä Martinkylän että Talman vielä itsenäisten taajamien asukasmäärä laski jonkin verran, joka kertonee tuolloisten elinkeinojen rakenne muutoksesta. Henkilökunta Martinkylän asemalta poistui jo 1963 ja tavaraliikenne

loppui 1968 (Iltanen 2009/2011: 82). Liikennepaikkarakennus on purettu noin aikavälillä 1968–1974 (ibid.; peruskarttalehti 2043 08: 1978).

Nikkilän (Nickby) asema-alueeseen kuului piirustusten perustella asemarakennuksen lisäksi kolme muuta asuintaloa, jotka ilmeisesti ovat kaikki säilyneet. Tavara-liikenne Nikkilässä päättyi 1990, ja vaihteet ja sivuraiteet purettiin 1997 (Iltanen 2009/2011: 83). Aseman rakennuskanta on myyty vuoden 2007 jälkeen, ja alkuperäisen asema-alueen maanomistus jakautuu kolmeen eri yksityistonttiin.

Keskeisimpään kiinteistöön itse asemarakennuksen kanssa kuuluvat tavaramakasiini, aseman talousrakennus, sekä asema-alueen länsipäässä, radan varressa sijaitseva yhden huoneen ja keittiön asuinrakennus (as. 1), jota jo aiemmin käsiteltiin todennäköisenä vahtitupana. Nikkilän tärkeän väliaseman kohdalla on itse asemarakennuksen ornamentaalisuuteen selvästi panostettu. Symmetriset seinäpinnat ja koristeleikkaukset noudattavat 1870-luvun rautatieasemien yleistä uusrenessanssityyliä, ja tuovat mieleen esimerkiksi Knut Nylanderin asemarakennukset (kuva 95). Piirustusten perusteella asemarakennus kuitenkin todennäköisesti on saman suunnittelijan käsialaa kuin vahtituvatkin, siis mahdollisesti rakennusmestari Caloniuksen. Rakennus sai 1872 suoritetussa tarkastuksessa moitteita rakennustyön laadusta, mutta virheet kuitenkin olivat korjattavissa, toisin kuin Porvoon alkuperäisen aseman kohdalla, joka sai tuolloin purkutuomion (Porvoon rautatieaseman tarkastuspöytäkirja 1872).



Kuva 95. Nikkilän asemarakennus ja makasiini. Mikko Itälahti 6.10.2022.

Hieman pohjoiseen radasta sijaitseva asuinrakennus, asemarakennuksen länsipuolella, on todennäköisesti asuinrakennus numero neljä (kuva 96; Rautatierakennusten arkkitehtipiirustukset, s.a.). Rakennuksessa on 1900-luvun taitteen vaiheilla toiminut paikallishistoriikin mukaan Nikkilän kestiekivari (Enbom ym. 2005: 110). Radan eteläpuolella sijaitseva suuri asuinrakennus vaikututtaisi taas olevan asuinrakennus numero kolme piirustusten, kartta-aineiston ja kiinteistörajojen perusteella.



Kuva 96. Nikkilän asema-alueen länsiosan rakennuksia: Etualalla todennäköinen vahtitupa (as. nro 1) ja taaempänä asuinrakennus numero 4, jossa toimi Nikkilän kestikievari. Mikko Itälahti 6.10.2022.

Aivan asema-alueen länsipuoleisimpana sijaitsi ilmeisesti vesitorni kohdassa, jossa rata-alue ulottuu edelleen Kullobäckeniin saakka. Tieto Nikkilän asemalla olleesta vesitornista löytyi vasta maastoinventoinnin jälkeen, joten sen mahdollisia jäänteitä ei tämän työn yhteydessä ehditty tarkistaa maastossa. Historiallisen ilmakuvan (1937) perusteella vesitorni mahdollisesti sijaitsi noin 250 metriä asemarakennuksesta Keravan suuntaan. Rehevää lehtometsää kasvavalla kaistaleella radan ja Ollbäckenin välissä saattaisi myös olla löydettävissä vesitorniin liittyviä pumpaamo- ja putkistorakenteita.

Porvoon radan asema-alueet poikkeavat valtionrautateiden asemista siinä, että niiltä puuttuu usein selkeä eduspuisto ja myös johdonmukainen sisäinen jäsenitys eduspuistoon ja asuinalueeseen. Tämä on yhtäältä johtanut asema-alueille oma-aimaisuutta luovaan tiiviyteen. Kuitenkin, koska myös rakennuskannan arkkitehtoninen ilme poikkeaa valtionrautateiden asema-alueista, saattaa joissain tapauksissa olla valitettavan hankalaa edes varmistua siitä, liittyykö jokin asemanseudun rakennus alun perin rautateihin vai ei. Hahmottamista on edelleen vaikeuttanut aiemmin yhtenäisen alueen jakautuminen yksityisiin pihoihin tonttirajoineen, niille ominaisine aitoineen ja näkösuojaa muodostavine kasvillisuusmuotoineen. Nikkilän kohdalla ei voitu käytettävissä olevan ajan puitteissa varmistua siitä, kuuluvatko aseman kulmakunnan läntisimmät asuinrakennukset historialliseen rakennuskokonaisuuteen. Oletetun vahtituvan länsipuolinen asuinrakennus ei kuitenkaan kartta- ja piirustusaineiston tai arkkitehtonisen ulkoasunkaan perusteella liittyisi rautatierakennusten kokonaisuuteen, mutta aivan täyttä varmuutta ei tästäkään ole. Asema-alueen rakennuskantaa, ainakin saunarakennus, on lisäksi mahdollisesti sijainnut Ollbäckenin rannassa (peruskarttalehti 2343 08: 1958). On huomattava, ettei kotirauhan piiriin kuuluvia yksityisiä piha-alueita ole tässä työssä inventoitu, vaan päätelmät perustuvat lähdeaineistoihin ja näkymiin rata-alueelta sekä yleisiltä teiltä.

Nikkilän asemalla on ollut hyvin suuri merkitys Nikkilän taajaman kasvuun ja sen leviämiseen keskiaikaisen kirkon ympäristön ja rautatien välille. Pientalovaltainen taajama on kasvanut 1900-luvulla valtavasti. Nikkilän taajaman asukasluku oli 1 886 asukasta vuoden 1960 väestölaskennassa ja 3 947 vuonna 1990 (SVT 1976a: 32; Syke 2021). Nykyisin taajama luetaan osaksi Helsingin keskustaajamaa.

Nikkilä toimii edelleen Porvoon museojunaliikenteen väliasemana, jota varten on rakennettu puinen laituri asemarakennuksen itäpuolelle (kuva 97). Laituri on toteutettu kokeiluluonteisesti 40 cm korkeana – korkeampana kuin perinteinen kivilaituri, mutta maisemallisista syistä matalampana kuin nykykaluston mukainen standardi (55 cm kiskonselästä). Ratkaisu on palvellut museoliikenteen tarpeita hyvin. (PMR 2023).



Kuva 97. Nikkilän museoliikenteen laituri. Mikko Itälahti 7.10.2022.

Ratalinjan Sipoonjoen laaksosta alkanut nousu päättyy Herralan historiallisen kylätontin itäpuolella, Ulvomäen harjanteella. Sen korkeimmalla paikalla sijaitsi 1931–1981 Herralanmäki (Hertsby) -niminen seisake (Iltanen 2009/2011: 82). Seisake ei sijainnut Herralantien tasoristeyksen kohdalla, mikä olisi ollut tyypillinen sijainti, vaan ilmeisesti suhteellisen jyrkän kaltevuuden vuoksi hieman idempänä harjanteen päällä (kuva 98). Samaa harjannetta kulkee myös Sipoonjoen ja Mustijoen vesistöalueiden vedenjakaja. Seisakkeen ympäristön maastoon rakentui 1900-luvun puolivälistä alkaen omakotiyhdyskunta, joka laajalti maatalousvaltaisena säilyneessä ympäristössään on varsin huomattava, elämäntavan sodanjälkeisestä urbanisoitumisesta kertova maisemakerros (peruskartta, lehti 2043 11: 1969).



Kuva 98. Herralanmäen (Hertsby) seisake 7.10. 1964 & 2022. Taustalla näkyvällä kyläkummulla sijaitsi Martisin tila ja sen mukaan nimetty seisake. Olavi Karasjoki (SRM / Vr1: 11101).

Linnanpelto (Borgby) sai Iltasen (2009/2011: 82) mukaan laiturirakennuksensa 1931, mutta ensi kertaa aikataulussa liikennepaikka on mainittu kesällä 1932, ainoastaan seisakkeena (Suomen Kulkuneuvot 1932: 20). Joka tapauksessa rakennus on mitä ilmeisimmin ollut Thure Hellströmin pienen liikennepaikan tyyppirakennus, jonka ulkoasun arkkitehtoninen yhdennäköisyys esimerkiksi Talmaan oli huomattava (kuva 99). Vaikka aseman ympäristöön ei syntynyt varsinaista kyläasutusta, on sen ansiota epäilemättä suurelta osin lähes asumattomien takaniittyjen laidoille syntynyt pientilavaltainen *Asemanpellon* kulmakunta (ks. alaluku *Radan linjaus ja maisemakuva*). Linnanpellonkin asemalla on ollut merkitystä etenkin maatilatuotteiden myynnissä. Tämä merkitys vähentyi, kun esimerkiksi maitoa alettiin kuljettaa suoraan meijeriin tiloja kiertävällä maitoautolla. Linnanpellon tavaraliikenne loppui jo 1963, ja sivuraide on ilmeisesti purettu jo vuoteen 1966 mennessä (ibid.; peruskarttalehti 2043 11: 1969).



Kuva 99. Linnanpellon / Borgbyn laiturirakennus. Taustalla häämöttää myös käymälä- ja talousrakennus. VR / Olavi Karasjoki 2.10.1963 (SRM / VR1: 10014).

Linnanpellon liikennepaikkarakennus purettiin ilmeisesti vuonna 1990 rataosan sähköistämisen yhteydessä. Liikennepaikka-alueelle sijoitettiin sähköradan syöttöasema, jonka sijoituspaikaksi Linnanpelto ilmeisesti valikoitui valtion valmiiksi omistaman maan ja läheisen Järvenpää–Sköldvik-suurjännitelinjan vuoksi. Asemarakennuksen sijoittelu oli erikoinen sikäli, että sen ja raiteen väliin jäi varsin laaja sorakenttä (kuva 99). Tämä maastonmuoto on yksi vähäisistä Linnanpellon liikennepaikasta vielä muistuttavista jäänteistä. Suurta osaa entisestä liikennepaikka-alueesta peittää korkea, heinävaltainen ruderaattikasvillisuus, jonka lomassa voi havaita ilmeisesti liikennepaikan koristeistutuksista polveutuvia ruusupensaita (kuva 100). Lisäksi liikennepaikkaa varten laajennetun rautatiealueen metsittyneessä itäpäädyssä on rata-alueen rajalla vielä jäljellä puisia aidanpylväitä.



Kuva 100. Näkymä Linnanpellon liikennepaikka-alueelta radan suuntaisesti itään. Vasemmalla, radan takana, häämöttää Stationsändanin viljelyksiä. Jokseenkin liikennepaikkarakennuksen paikalle rakennettiin Kerava–Sköldvik-osuuden sähkönsyöttöä palveleva muuntaja-asema vuonna 1990. Mikko Itälahti 10.10.2022.

*Anttilan (Andersböle) ja Hinthaaran (Hindhår) pysäkkirakennukset rakennettiin samoin piirustuksin. Rakennuspiirustukset sisältyvät rataosan päiväämättömiin alkuperäispiirustuksiin, jotka kuitenkin mitä ilmeisimmin ajoittuvat vuoteen 1872. Iltasen (2009/2011: 82) mukaan Anttilan pysäkki on avattu 1876 ja Hinthaara 23.11.1875. *Turistissa* julkaistussa yleisöaikataulussa Hindhår ja Andersböle liikennepaikat on mainittu ensi kerran 1898, mutta muutos liittyyne aikataulujen merkintätavan uudistamiseen. (Turisti 1898: 34).*

Anttila oli vielä 1960-luvun alussa mitä tyylipuhtain esimerkki pienestä maaseudun pysäkkimiljööstä (kuva 101a). Rautatiehenkilökunta pysäkistä laiturivaihteeksi 1952 alennetusta Anttilasta kuitenkin poistui jo 1957, jolloin liikennepaikasta tuli seisakevaihe. Liikennepaikka palveli (muiden väliasemien tapaan) ympäröivää maaseutua, ja sen tavaraliikenne painottui etenkin maatalouden kuljetuksiin – Helsinkiin myytäviin elintarvikkeisiin, polttopuihin ja toisaalta erilaisten tarvikkeiden tuontiin. Varsinkin maitoa Anttilasta lähetettiin rautateitse runsaasti, esimerkiksi 2 155 tonnia vuonna 1931 (SVT 1932: 71). Näihin virtoihin kohdistuvien rakennemuutosten myötä tämäkin väliliikennepaikka hiljeni toisen maailmansodan jälkeen. Tavaraliikenne Anttilassa loppui kokonaan 1968 (Iltanen 2009 / 2011: 83). Anttilassa oli vielä 1950-luvulla pitkä, läpiajettava sivuraide, ulottuen jokseenkin länsipuoliselta Knapestan tasoristeykseltä asema-alueen itälaidalle Kulloon tasoristeyksen tienoille (peruskarttalehti 2043 11: 1956). Tätä on huomattavasti lyhennetty vuoteen 1966 mennessä (ibid.: 1969). Tavaramakasiini on edelleen merkitty vuonna 1974 kartoitettuun peruskarttaan, jolloin asemalla näyttää edelleen toimineen posti (ibid.: 1978). Tavarasuoja on purettu aikavälillä 1974–1988, mahdollisesti henkilöliikenteen päättymisen (1981) jälkeen, samassa yhteydessä laiturin

reunakiveyksen purkamisen kanssa (ibid.: 1991). Tavaramakasiinia koskevassa piirustusjäljennöksessä, oletettavasti 1950-luvulta, on myös päiväämätön maininta "vesitornia ei ole, käymälää ei ole" (rautatierakennusten arkkitehtipiirustukset s.a.). Merkintä antaa ymmärtää näiden aiemmin kuuluneen Anttilan rakennuskantaan, ja vesitorni näkyikin eräässä liikennepaikkaa esittävässä valokuvassa (Selén 1996: 212). Matkustajalaiturin sorarunko erottuu nykyisin terassimaisena, ruderattikasvillisuuden peittämänä kohoumana pysäkkirakennuksen edustalla (kuva 101b).



Kuva 101 a–b. Anttilan laiturivaihde. Olavi Karasjoki / VR 2.10.1963 & Mikko Itälahti 13.10.2022. (SRM / Vr1 10015).

Liikennepaikan rakennuskanta muodostaa yhä pittoreskin pienimuotoisen kokonaisuuden välittömästi Suuren Rantatien varteen muodostuvan kylänraitin yhteydessä. Asemarakennus on pitkälti säilyttänyt alkuperäispiirustusten asun (kuvat 101 ja 102). Alun perin käynti rakennukseen oli vain länsipäästä. Ovi odotushuoneesta laiturille on merkitty vasta 3.9.1947 päivättyyn muutospiirustukseen (Rautatierakennusten arkkitehtipiirustukset s.a.).



Kuva 102. Anttilan pysäkkirakennus lännen suunnasta. Mikko Itälahti 10.10.2022.

Radan eteläpuolella on jäljellä asemarakennuksen lisäksi samanlainen ulkorakennus kuin Hinthaarassa. Piirustuksiin ei ole merkitty huonetilojen käyttötarkoitusta, mutta huonejaosta päätellen rakennuksen eteläpäässä oli sauna- ja leivintupa, ja lähempänä rataa mahdollisesti aitta tai liiteri ja navetta (kuva 103). Asemarakennuksen länsipäädyssä on säilynyt maakellari, ja itäpuolella asemahenkilökunnan asuinrakennus, joka Kansallisarkistossa olevan arkistokortin perusteella olisi valmistunut niinkin myöhään kuin 1941 (rautatierakennusten arkkitehtipiirustusten hakemistot s.a.). Ajoituksen puolesta puhuu myös betoninen perustus, jota hiukan pilkottaa rakennuksen oikeassa päädyssä kuvassa 104.



Kuva 103. Anttilan tyyppiirustusten mukainen talousrakennus. Mikko Itälahti 13.10.2022.

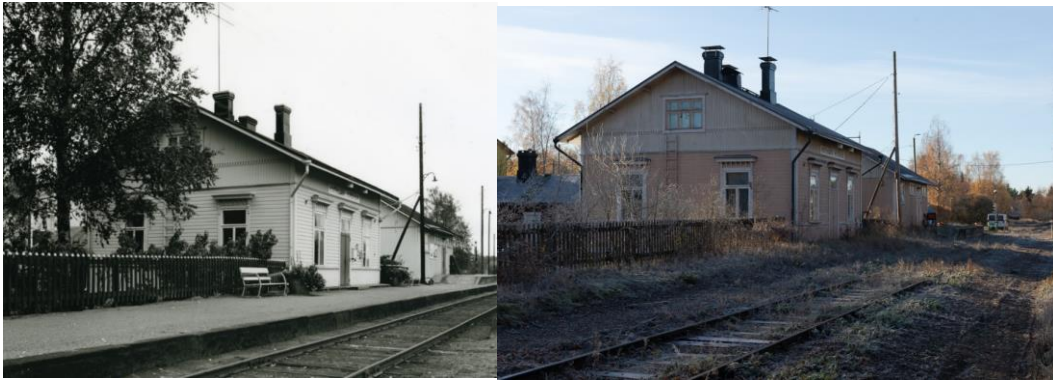


Kuva 104. Ilmeisesti vuonna 1941 valmistunut asuinrakennus Anttilan pysäkillä. Mikko Itälahti 10.10.2022.



Kuva 105. Anttilan asema-alueen rakennuskantaa nähtynä Kullon suuntaan johtavalta Kurkisuontieltä. Mikko Itälahti 13.10.2022.

Hinthaaran (Hindhår) pysäkki rakennettiin Suurelta Rantatieltä Pornaisiin johtavan maantien tasoristeyksen kohdalle. Pysäkkirakennus rakennettiin samojen piirustusten pohjalta kuin Anttilakin. Rakennukset mahdollisesti suunniteltiin jo samaan aikaan muiden rakennusten kanssa (rautatierakennusten arkkitehtipiirustukset s.a.). Toteutus Hinthaaran osalta kuitenkin venyi marraskuulle 1875 saakka (Iltanen 2009/2011: 83). Edellä käsiteltiin jo Hinthaaran liikennepaikan merkitystä kylän ja ympäröivän maaseudun taloudelle. Sama rakennemuutos kuin muidenkin liikennepaikkojen kohdalla johti myös Hinthaaran merkityksen hiipumiseen sotien jälkeisellä kaudella. Pysäkki alennettiin laiturivaihteeksi 1953 ja henkilökunnan poistuttua seisakevaihteeksi 1969. Tavaraliikenteen palvelu Hinthaarassa säilyikin verraten pitkään, aina vuoteen 1990 saakka. (Iltanen 2009/2011: 83). Hinthaaran pysäkin rakennusympäristön keskeisin osa, asemarakennus pihapiireineen on suojeltu RKY-kohteena (RKY: Hinthaaran rautatieasema: 2009). Yksityisomistuksessa oleva pysäkkirakennus oli inventointihetkellä kunnostettavana. Kuten Anttilassakin, on matkustajalaiturin reunakiveys purettu henkilöliikenteen päättymisen jälkeen, mutta sorarunko hahmottuu edelleen terassimaisena pengerryksenä rakennuksen edessä. Pysäkkirakennuksen miljöö on hyvin säilynyt, vaikuttava esimerkki pienen laiturivaihteen miljööstä. Ympäristölle vehmautta antaneet suuret koivut rakennuksen pihapiirissä on kuitenkin hiljattain kaadettu (kuva 106).



Kuva 106 a–b. Hinthaaran laiturirakennus. Olavi Karasjoki / VR, 2.10.1963 & Mikko Itälahti 24.10.2022 (SRM / Vr1: 100015).



Kuva 107. Hinthaaran kylän tilalliset pääaxselit – Pornaisten maantie ja rautatie – kohtaavat Hinthaaran tavaramakasiinin luoteiskulmalla. Mikko Itälahti 17.10.2022.

Hinthaaran pysäkin rakennukset, länsipuoleisimpana tavaramakasiini, sijaitsevat välittömästi Hinthaaran keskusta -nimisen tasoristeyksen kaakkoispuolella (kuva 107). Makasiinissa on toiminut kesäisin kahvila. Hinthaaran liikennepaikka on yhä käytössä museorautatien liikennepaikkana. Liikennetoiminnallinen painopiste on kuitenkin siirtynyt Pornaistentien länsipuolelle, jonne on rakennettu vuonna 2002 uusi laiturit, odotussuoja sekä junakohtaukset ja veturin ympäriajon mahdollistava sivuraide. (kuva 108; Iltanen 2009/2011: 83).

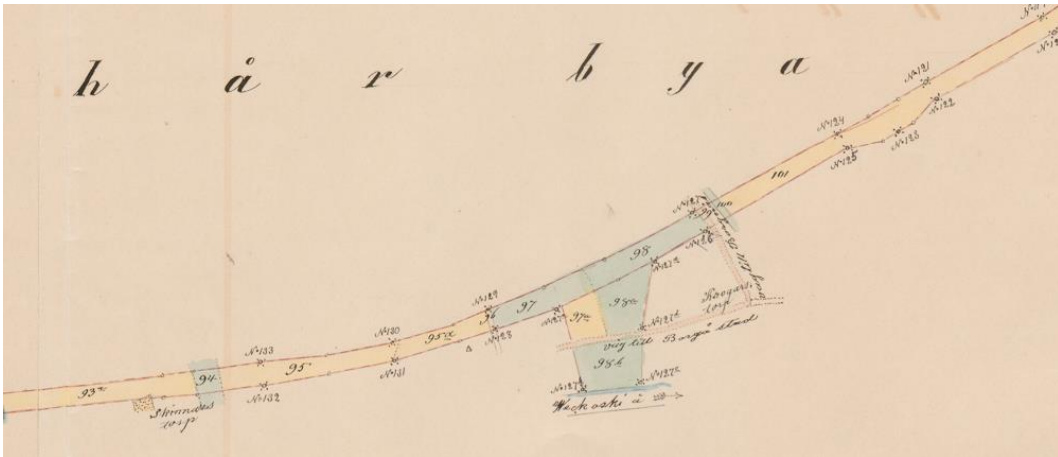


Kuva 108. Hinthaaan pienimuotoinen ratapiha koostuu tavaraliikenteen vanhasta sivuraiteesta, Porvoon Museorautatien toimesta vuonna 2002 rakennetuista kivireunaisista laitureista sekä odotuskojusta. Mikko Itälahti 13.10.2022.

Hinthaaan pysäkkikokonaisuuteen liittyy myös Pornaistentien länsipuolella sijaitseva asuinrakennus, joka toteutettiin samoilla piirustuksilla kuin Haksin ja Porvoon (jo purettu) vahtitupa (rautatierakennusten arkkitehtipiirustukset s.a.). Kyseisen piirustuksen päiväämättömyyden, mutta kuitenkin Valtionrautateiden ajalle ajoittuvaan jäljennökseen on merkitty myös tiilirakenteinen, pulpettikattoinen maakellari sekä käymälä- ja liiterirakennus. Nämä kolme rakennusta ovat yhä säilyneet omalla tontillaan radan eteläpuolella (kuvat 109). Vahtituvaksi rakennus olisi sijoitettu epätavallisen kauas radasta, joten kyse lienee muusta asemahenkilökunnan rakennuksesta. Tässä kohtaa rata-alue laajennettiin alun perinkin ulottuvaksi aina Mustijoen rantaan saakka (kuva 110). Syynä tähän voisi olla höyryveturien tarvitseman veden otto. Ratakiinteistön laajennusalue näkyy muuttumattomana vielä peruskartassa 1978 (peruskarttalehti 2043 11: 1978). Rata-tonttiin kuulunut kaistale Mustijoen rannassa on säilynyt rakentamattomana, mutta alueelta ei löydetty minkäänlaisia jäänteitä.



Kuva 109. Asuinrakennus Hinthaaran pysäkin länsipuolella. Mikko Itälähti 13.10.2022.



Kuva 110. Hinthaaran asema-alueen kohdalla rata-alue jatkui Mustijoen (Veckoski å) rantaan asti. Rata-alueen mittaustoimituksia osoittavassa kartassa ei vielä ole merkittynä Hinthaaran pysäkkiä (Kervo jernvägs kartor och handlingar 1872–1879).

Hinthaaran talouden rakenne heijastuu aseman kautta kulkeneissa tavaramäärissä. Kylällä toiminutta teollisuutta ilmentävät Hinthaarasta vuonna 1931 rautateitse lähteneet kuusi tonnia vuotia ja nahkoja sekä 13 tonnia muita teollisuustuotteita. Samalla on ilmeistä, että alueen teollinen jalostus on ollut lukujen valossa varsin pienimuotoista. Vastaavasti jauhoja ja ryynejä on lähtenyt 34 tonnia (SVT 1932: 72). Rautateiden tavaraliikennejärjestelmä on siis kuitenkin kyennyt tukemaan tällaisenkin mittakaavan kylätalouden kaupallista integraatiota muun maailman kanssa. Jalostamattomat maatalouden tuotteet ovat kuitenkin olleet kuljetusmääriltään selvästi merkittävämpiä. Viljaa Hinthaaran asemalta lähetettiin 143 tonnia vuonna 1931. Maidon merkitys maaseudun myyntituotteena on ollut täälläkin

omassa luokassaan: sitä Hinthaarasta lähti 1 849 tonnia, ja Anttilasta peräti 2 310 tonnia (ibid.).



Kuva 111 a–b. Haksin seisake. Olavi Karasjoki / VR 2.9.1964 & Mikko Itälahti 24.10.2022 (SRM/Vr1:11104).

Haksin (Hax) seisake oli eräs virallisesti 31.5.1931 perustetuista, alkujaankin ilman rakennuksia perustetuista seisakkeista, joiden esikuvana oli linja-autoliikenteen joustava palvelutaso. Järjestelmätasolla seisakkeet liittyivät olennaisesti aiempaa joustavamman pysähtymiskäyttäytymisen mahdollistavan moottorivaunun kaluston käyttöönottoon Porvoon rataosalla. Varsinaista tieyhteyttä ei Haksiin johtanut vielä 1930-luvullakaan (pitäjänkartta 1:20 000, lehdet 670/258: 1936; 673/342: 1937). Haksin seisake sijaitsikin aluksi Haksinniityn puolivälissä, nykyistä kolmisen sataa metriä lännempänä. Kun kulmakuntaa palveleva tieyhteys (Haksintie) Kiialan suunnasta rakennettiin todennäköisesti 1940- tai 1950-luvulla tieyhteys Kiialan suunnasta, siirrettiin seisake sen tasoristeyksen yhteyteen (peruskarttalehti 3021 03: 1962) (kuva111). Rautatien historiallinen merkitys Haksin kulkuyhteyksille näkyi myös siinä, että kun Porvoon rataosan henkilöliikenteen lopettamista valmisteltiin, esiintyi nimenomaan Haksissa huolta jäämisestä kokonaan vaille joukkoliikennetyhteyttä (Selén 1997: 377).

Haksissa – kuten muillakin Porvoon lähiympäristön seisakkeilla Saksalassa ja Kiialassa – näyttää olleen betonisilla reunuselementeillä pengerrytetty soralaituri. Muun muassa lumenauraus haittaavat laiturit on poikkeuksetta purettu henkilöliikenteen loppuessa, kuten myös tapahtui edellä mainituilla seisakkeilla. Haksin ja Kiialan seisakkeet on palautettu museoliikenteen liikennepaikoiksi Porvoon Museorautatie ry:n toimesta yhteistyössä Haksin asukkaiden ja Kiialan kartanon kanssa (PMR 2023). Tässä yhteydessä niille on rakennettu historialliseen rautatiemiljööseen tyyllisesti harmonisesti istuvat, graniittireunuksiset laiturit (kuva 111b ja 113b). Saksalan (Saxbyn) seisake Haksin ja Kiialan välillä on kadonnut jäljettömiin. Sen miljöössä näkyy rautatien palveluverkoston vaihtuminen tieliikennemaisemaksi (kuva 112).



Kuva 112 a–b. Nykyisin Saksalan seisakkeen paikalla radan ylittää Porvoosta Mäntsälään kulkevan kantatien 55 vuonna 2021 uusittu silta. Olavi Karasjoki 2.9.1964 & Mikko Itälahti 24.10.2022. (SRM Vr1: 11105).

Kiiala (Kiala) avattiin kartanoa palvelevana vaihteena jo radan avaamisen yhteydessä (1874), joten sen historia on seisakkeiden joukossa poikkeuksellinen (Iltanen 2009/2011: 83). Rautatiellä oli suuri merkitys Kiialan kartanon talouden teollistumiseen. Kartano siirtyi 1883 tehtailija C.A. Lewinin omistukseen, joka perusti kartanon talouskeskukseen suuren viinatehtaan. *Kiala aktiebolag för jordbruk och industri* harjoitti myös kaupallista maataloutta.

Tavaraliikenteen palvelu Kiialan vaihteella päättyi vuonna 1954, jolloin liikennepaikka muuttui seisakkeeksi (ibid.). Kiialan sivuraide sijaitsi Kiialan taseoristeyksen itäpuolella, radan pohjoispuolella. Sen varressa oli suurehko makasiinirakennus ilmeisesti lämmitettävine toimistotiloineen. Nykyisellä paikalla radan varressa oli henkilöliikenteen laiturit ja jonkinlainen odotuskoju (historialliset ortoilmakuvat 1944). Myös Kiialan laiturit muutettiin 1900-luvun puolivälin tienoilla betonireunaiseksi. Sen itäpäässä oli 1960-luvun alkupuolella myös matka- tai kiitotavaran lastauslaituri (kuva 113a). Henkilöliikenne Kiialan seisakkeella loppui jo 1970, selvästi varhaisemmin kuin muilla toisen maailmansodan aikaisesta lakkautusaallosta selvinneillä seisakkeilla. Historiallisesti tyypillistä 1950–1970-lukujen paikallisliikenteen alasajolle eri rataosilla onkin ollut seisakeverkoston karsiminen ensi vaiheessa kaupunkitaajamien liepeiltä, jolloin tavoitteena vaikuttaa olleen pikemminkin juna-voorojen kulkunopeuden kuin käyttäjämäärän maksimointi (vastaava kehityskulku voitiin havaita esimerkiksi Hangon radalla Tammisaaren ja Karjaan lähialueilla; ks. Itälahti 2022b). Porvoon Museorautatie ry on rakentanut Kiialan liikennepaikan vuonna 1997 uudelleen museorautatien seisakkeeksi yhteistyössä kartanon kanssa (Iltanen 2009/2011: 84; PMR 2023). Tuolloin liikennepaikalle on myös palautettu graniittinen laiturireunus, joka on vastaava, joskin selvästi pidempi kuin Haksissa.



Kuva 113 a–b. Museorautatien liikennepaikkana säilynyt Kiialan seisake sijaitsee kartanon pihapiirin etelälaidalla. Onni Lehtonen 2.9.1964 & Mikko Itälahti 24.9.2022. (SRM / Vr1: 11106).

Porvoon (Borgå) asemanseudun rakennuskannan suojelutilanne on pitkälti jo ratkaistu 1998 tehdyn suojelupäätöksen yhteydessä. Rakennukset on lisäksi kattavasti inventoitu muutamia vuosia sitten *Asemanseudun rakennetun ympäristön selvityksessä* (Saatsi & Sirén 2017). Tästä syystä asemanseudun varsinaista rakennuskantaa koskeva selonteko ja arviointi on kertauksenomaista käsittelyä lukuun ottamatta rajattu tämän työn ulkopuolelle. Seuraavassa täydennetään edellisiä tarkastelemalla asemaympäristöä ja ratapihaa nimenomaan liikennehistoriallisena miljöökokonaisuutena.

Porvoon asemaympäristön miljöö on tiivis kulttuuriympäristökokonaisuus välittömästi Porvoon vanhan kaupungin luoteispuolella, joen vastarannalla. Porvoon vanhan kaupungin suunnasta katsottuna asema-alue muodostaa Porvoon vanhan kaupungin kulttuuriympäristöön saumattomasti liittyvän historiallisen kokonaisuuden (kuva 114). Pohjoisen suunnassa asema-alueen kokonaisuutta rajaavat Suuri Rantatie ja luode-kaakko-suuntaiseen harjuksoon kuuluva Näsinmäki, jonka jyrkästi kohoava rinne on luontaisena esteenä epäilemättä vaikuttanut alueen tiiviiseen rakentumiseen. Näsinmäen hautausmaalta puolestaan avautuu asema-alueelle ko-mea panoraama rinteen järeän männikön lomitse (kuva 115).



Kuva 114. Porvoon asema-aluekokonaisuus Linnamäen suunnasta nähtynä, Porvoonjoen ja Näsinmäen rajaamana. Mikko Itälahti 8.11.2022.



Kuva 115. Porvoon asema-alue Näsinmäeltä. Kuvassa näkyy myös alueen halki kaartava Vanha Hämeenlinnantie. Mikko Itälahti 8.11.2022.

Rakenteeltaan tiiviin monimuotoinen ja historialliselta ilmeeltään eheä Porvoon asema-alue on ainoa leveäraiteisen museorautatien asema-, varikko-, ja ratapiha-kokonaisuus Suomessa, jonka poikkeuksellinen arvo on tunnustettu myös kohteen sisällyttämisenä valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristö-

jen (RKY) luetteloon. RKY-aluerajaus kattaa koko ratapihan alueen Näsinmäen juurella sijaitsevalta veturitallialueelta miltei Hornhattulan ensimmäisille vaihteille saakka (RKY: Porvoon rautatieasema: 2009).

Porvoon aseman miljöökokonaisuus voidaan sen sisäisen tilarakenteen näkökulmasta jakaa kolmeen, luonteeltaan hieman erilaiseen osaan: ensinnäkin asuinalueisiin, käsittäen sekä työväenasunnnot Vanhan Hämeenlinnan maantien ja Porvoonjoen välissä, että asemapäällikön pihapiiriin ratapihan länsilaidalla; toiseksi henkilöaseman julkisluonteisiin palvelualueisiin (laituri ja eduspuisto); ja kolmanneksi liikennealueeseen, joka käsittää tavaraliikenteen makasiinit, ratapihan ja varikkorakennukset (kaksi veturitallia ja kääntöpöytä). Luonteeltaan yksityisten asuinpihojen vastapainoksi asemaympäristöön muodostuu myös avoimia tiloja, joiden mukaisesti voidaan hahmottaa kolme sisäistä päänäkymälinjaa tai tilallista pääakselia: 1) Vanhan Hämeenlinnan tien suunta, 2) henkilöaseman kujamainen laiturija raiteistoalue asemarakennuksen ja asuinalueen välissä, sekä 3) tavara-aseman ja varikon akseli asemapäällikön talon ja makasiinien välissä, päätteenään etelässä veturitallit ja Näsinmäen rinne. Seuraavaksi esitellään edellä mainitut tila-akselit valokuvien välityksellä.

Asema-alueen avointa tilaa jäsentävistä tila-akseleista julkisin on Vanhan Hämeenlinnantien suunta, joka on myös sisääntuloreitti alueelle Porvoon Vanhankaupungin suunnasta. Lähimpänä kaupunkia, historiallisen ns. Vanhan sillan pielessä, sijaitsee eduspuisto lehmuskujanteineen (kuva 116). Vanha Hämeenlinnantie kaartaa henkilöaseman rakennuksen eteläpuolitse ja hakeutuu asema-alueen pohjoispuolella uudelleen joen rantaan, ylittäen henkilöasemalle pohjoisesta johtavan pääraiteen tasoristeyksessä (kuva 117). Radan ja maantien risteyksen kaakkoispuolelle jää suuri kaksikerroksinen asuinrakennus, joka rungoltaan on vuosina 1874–1895 toiminut asemarakennus.



Kuva 116. Porvoon Vanhankaupungin suunnasta asema-alueelle saapumista osoittaa Suuren Rantatien ja Vanhan Hämeenlinnantien risteyksen pohjoispuolelle jäävä eduspuisto lehmuskujanteineen. Mikko Itälahti 8.11.2022.



Kuva 117. Rautatien ja Vanhan Hämeenlinnantien risteys rajaa kaakkoispuolelle Porvoon aseman asuinalueen. Tasoristeyksen kainalossa on asuinkasarmiksi muutettu asemarakennus vuosilta 1873–1895. Mikko Itälahti 31.10.2022.

Asema-alueen toinen, näkymiä ja ainakin periaatteessa myös sisäisiä liikkumismahdollisuuksia jäsentävä avoimen tilan akseli muodostuu asemarakennuksen ja asuinalueen väliin jäävästä rata- ja laiturialueesta (kuva 118). Vasemmalla tätä tilaa kehystävä asemarakennus on tehtävässä jo kolmas. Ensimmäinen asemarakennus tuomittiin 1. marraskuuta 1872 suoritetussa tarkastuksessa muun muassa perustustensa osalta niin kelvottomasti rakennetuksi, että se sai purkutuomion (Porvoon rautatieaseman tarkastuspöytäkirja 1872). Uusi, kaksikerroksinen asemarakennus rakennettiin samoilla piirustuksilla jo 1873, mutta se siirrettiin henkilökunnan asuintiloiksi Hämeenlinnantien varteen, kun nykyinen, arkkitehtitoimisto Björnberg & Aspelinin suunnittelema asemarakennus valmistui 1897 (kuva 117; Saatsi & Sirén 2017: 17, 48). Rakennus on vuonna 2019 muutettu yksityisasunnoiksi. Laituri ja raiteisto aseman edustalla on edelleen käytettävissä museoliikenteeseen, mutta laiturin aiemmin ilmiselvästi julkinen luonne on hämärtynyt, mikä myös saattaa olla omiaan johtamaan ristiriitoin alueen käyttöön liittyen. Myös raiteiston käyttöä vaikeuttaa, että syksyllä 2022 liikennöitävä osuus päättyi jo ennen asemaraitteiston eteläpäässä olevaa vaihdetta, joka mahdollistaisi esimerkiksi höyryveturin ympäriajon.



Kuva 118. Porvoon asemarakennuksen ja asuinalueen väliin jää raiteiston ja laituri-alueen muodostama, alueen toinen keskeinen tila-akseli. Mikko Itälahti 31.10.2022.

Kolmas Porvoon asema-aluetta jäsentävä tilallinen akseli kulkee Näsinmäen juurella sijaitsevalta veturitallialueelta tavara-aseman ja asemapäällikön pihapiirin välisen kujanteen kautta ratapihan pohjoiselle osa-alueelle. Punatiilisiä veturitalleja on kaksi. Lähempänä Hämeenlinnantietä sijaitsee asema-alueen alkuperäisiin rakennuksiin kuuluva veturitalli-vesitorni, joka on laajemmassakin maisemakuvassa kauas näkyvä karakterirakennus (kuvat 114, 115 & 119; Saatsi & Sirén 2017). Tämän länsipuolella sijaitsee uudempi, vuonna 1905 valmistunut kaareva veturitalli (kuva 120). Lisäksi veturitallialueen liikennehistorialliseen kokonaisuuteen kuuluu käsikäyttöisenä säilynyt kääntöpöytä (kuva 121). Kääntöpöytä on peruskorjattu 1990-luvulla (Saatsi & Sirén 2017: 56). Raideyhteydet kääntöpöydältä veturitalleille on kuitenkin purettu 2010-luvun lopulla, mikä on heikentänyt liikennehistoriallisesti arvokasta kokonaisuutta.



Kuva 119. Vanhempi veturitalli-vesitornirakennus sijaitsee maisemallisesti erittäin merkittävällä paikalla Vanhan Hämeenlinnantien ja Suuren Rantatien risteuksen länsipuolella. Mikko Itälahti 8.11.2022.



Kuva 120. Nuorempi, kaareva veturitallirakennus vuodelta 1905 veturitallialueen länsilaidalla. Mikko Itälahti 8.11.2022.



Kuva 121. Näkymä veturitallien edustan käänköpöydältä pohjoiseen tavara-aseman suuntaan. Oikealla Vanha Hämeenlinnantie ja sen takana henkilöasema. Mikko Itälahti 8.11.2022.

Porvoon asemaympäristön jopa ainutlaatuisin osa-alue liittyy tavara-aseman miljööseen. Historiallisuutta huokuvine materiaaleineen (ratojen sorapohja, puupölkkyt, rakennusten puu ja tiili) ja pienimuotoisine mittakaavoineen se on Suomen rataverkon kokonaisuudessa täysin ainutlaatuinen. Kappaletavaraliikennettä palvelleiden makasiinien ja lastauslaiturin rakennuskokonaisuus koostuu kahdesta lämmitettävästä osasta – toinen hirsirunkoinen ja toinen tiilirunkoinen – sekä suuremmasta hirsirunkoisesta makasiiniosasta (kuva 122). Eryyisen harvinaislaatuinen alakokonaisuus on makasiinikompleksin länsipuolelle muodostuva kujamainen raitteistokäytävä, joka kuitenkin erottamattomasti kytkeytyy myös edellä mainittuihin rakennuksiin (kuvat 122 ja 123).



Kuva 122. Luonteenomainen lastauslaituri sitoo tavaramakasiinit ja sen edustan raiteiston liikennehistorialliseksi miljöökokonaisuudeksi. Mikko Itälahti 8.11.2022.



Kuva 123. Tavara-aseman raiteistoa kuvattuna etelän veturitallialueen suuntaan, taustalla Näsinmäki. Oikealla Asemapäällikön talo puistomaisine pihapiireineen, jonka taustalla pilkottaa uudempi veturitalli. Mikko Itälahti 8.11.2022.

Veturitallialueelta tavara-aseman kautta kulkeva tila-akseli jatkuu edelleen ratapihan pohjoisosaan, jossa raiteisto on laajimmillaan. Kappaletavara-aseman edustalle johtavan kolmen raiteen länsipuolella on vielä edellistä pohjoisempaan päättyvä kolmen raiteen ryhmä. Raiteiston asu vaikuttaa pitkälti samalta kuin vuoden

1944 ilmakuvasa (historialliset ortoilmakuvat 1944). Läntisin kolmen raiteen ryhmä on nykyisin ilmeeltään varsin takapihamainen. Raidepohja on vankasti vesakoitunutta, ja raiteilla seisoo museorautatietoiintaan liittyvää vanhaa vaunu- ja veturikalustoa (kuva 124). Suuri osa vaunuista oli aiemmin Valtionrautateiden Porvoon tavara-aseman käytössä (PMR 2023).



Kuva 124. Porvoon ratapiha-alueen länsiosan vesakoitunutta raiteistoa. Mikko Itälahti 8.11.2022.

Pohjoisen ratapiha-alueen ympäristöä leimaa nykyisellään koivuvaltainen lehtipuusto, joka usein kulttuurimaisemissa kielii aiemmin avoimen tilan metsittymisestä. Onkin ilmeistä, että ratapihan ympäristö on ihmistoiminnan näkökulmasta muuttunut vuosikymmenten mittaan jossain määrin reuna-alueeksi suhteessa sen aiempaan merkitykseen. Nykyisellään metsittynyt kaistale ratapihan ja Vanhan Hämeenlinnantien välissä oli 1940-luvulla täynnään erilaisia rakennuksia (historialliset ortoilmakuvat 1944). Saatsin & Sirénin (2017: 19) mukaan alueelle nousi tiili- ja puurakenteisia varastorakennuksia 1920-luvun loppuun mennessä, kun muassa August Eklöfin hevosenkenkätehtaan toiminta laajeni tälle ratapihan ja Hämeenlinnantien väliselle kaistaleelle. Ratapihan länsipuolella on edelleen jonkin verran yksityistä pienteollisuutta. Liikennehistorian kannalta merkittävin rakennuskohde on 1940-luvulta periytyvä, veturihalkojen valmistelua varten rakennettu halkosirkkelilaitos (kuva 125). Yksityisessä teollisuuskäytössä jo vuosikymmeniä ollut rakennus on kuitenkin ulkoasultaan voimakkaasti muuttunut (Saatsi & Sirén 2017: 29).



Kuva 125. Porvoon ratapiha-alueen pohjoisosaa vuonna 2013. Oikealla pilkottava rakennuskokonaisuus oli alun perin höyryveturien polttoainehuoltoon liittyvä halkosirkkelilaitos. Vasemmalla nykyisin korjattavana oleva vaihdekoju (kuva: Porvoon Museorautatie ry).



Kuva 126. Tyyppi II -vaihdekojun (1947) lämmitysmuuri Porvoon ratapihan pohjoispään vaihteiden luona. Taustalla hämöttää Vanha Hämeenlinnantie ja Porvoonjoki. Mikko Itälahti 8.11.2022.

Ratapihan keskivaiheilla, sen itäpuolella oli inventointisyksynä nähtävissä paikalla puretun vaihdekojun kivijalka pressulla peitetyine lämmitysmuureineen (kuva

126). Porvoossa ollut vaihdekoju vuodelta 1947 oli rautatiehallituksen ”tyyppi 2” -piirustusten mukainen (Saatsi & Sirén 2017: 29). Rakennuksella ei, paljolti huonon säilyneisyytensä vuoksi, havaittu rakennushistoriallisia arvoja Porvoon asemanseudun rakennetun ympäristön selvityksessä (Saatsi & Sirén 2017: 85). Aiemmin ratapihaympäristöille leimalliset vaihdekojut ovat kuitenkin 1900-luvun loppupuolen jälkeen miltei kokonaan hävinneet rataverkolta, ja useimmat toistaiseksi säilyneetkin ovat erittäin huonokuntoisia. Porvoon Museorautatie ry:n suunnitelmassa on vaihdekojun ennallistaminen (PMR 2023). Liikennehistoriallisesta näkökulmasta tämä onkin toivottavaa, etenkin osana Museorautatien ja Porvoon rautatieaseman valtakunnallisesti merkittävän rakennetun ympäristön kokonaisuutta. Vaihdekojun kivijalan vierellä on myös säilynyt yksi avojohtoisen puhelinlinjan pylväseristeinen, muistuma liikenteenhoidon sisäisestä viestintäjärjestelmästä 1900-luvun puolivälissä.

Sekä RKY-alue-rajauksen että myös kunnallisen asemakaavan ulkopuolelle jää pohjoisin Porvoon aseman toiminnalliseen kokonaisuuteen liittyvä kohde, ns. läntinen huolinta-asema ratapihan länsipuolella, nykyisen Ratakadun tasoristeyksen eteläpuolella. Rakenteista on jäljellä betonivalettu laiturirakennus, sekä kreosootilla kyllästetystä, järeästä puutavarasta rakennettu lastausramppi, jota on käytetty sokerijuurikkaan lastaukseen. Betoninen lastauslaituri kertoo ylipäätään liikennepalvelujen historiasta. Huonosti säilyneet rakenteet ja hieman muusta raiteistosta erillinen, metsitynnyt pistoraide eivät valtakunnallisesti ottaen ole harvinaisia kohteita, mutta nimenomaan museorautatien kokonaisuudessa niilläkin voi perustellusti nähdä arvoa (kuva 127). Ne ensinnäkin todistavat yleisellä tasolla rautateiden liikennepalvelujen historiasta, mutta lisäksi huolinta-asema liittyy nimenomaan Porvoon rataosalle historiallisesti keskeiseen maataloustuotteiden kuljetukseen ja myyntiin pääkaupunkiseudulle, sekä laajemmin radan ja Porvoon kaupunkia ympäröivän maaseudun vuorovaikutukseen.



Kuva 127. Porvoon läntisen huolinta-aseman lastausramppi ja kaistale betonista lastauslaituria. Mikko Itälahti 31.10.2022.

Miljööperustaisesti Porvoon ratapiha-alueen voi katsoa pohjoisessa alkavan Hornhattulan teollisuus- ja varastoaluetta palvelleen sivuraiteen vaihteelta. Pistoraide palveli radan itäpuolista pienteollisuus- ja varastoaluetta, ja se on rakennettu viimeistään 1900-luvun puolivälissä (peruskarttalehti 302102: 1962). Kun pääraide Kiialan ja Porvoon ratapihan pohjoisvaihteiden välillä linjattiin uudelleen 1978 ohikulkutien rakentamisen vuoksi, siirtyi uusi pääraita Hornhattulan teollisuuskiinteistöjen länsipuolelle, kun alkuperäinen rata oli kulkenut niiden itäpuolitse. Pistoraide kuitenkin säilyi paikallaan, mutta liikennöintisuunta vaihtui; vaihde rakennettiin nyt raiteen länsipäähän (peruskarttalehti 302102: 1988). Samalla ajoitus on mielenkiintoinen: se osoittaa, että vielä 1970-luvulla pienimittakaavainen, muutamien yksittäisten vaunujen noutoa sivuraiteilta ja juniksi kokoamista edellyttävä ns. vau-
nuormaliikenne on nähty kuuluvaksi rautateiden tavaraliikenteen ydinpalveluun.

Liikennöinti raiteella lienee päätynyt samoihin aikoihin kuin Porvoon muukin kaupallinen tavaraliikenne, vuonna 1990. Kappaletavaraliikenteen 1960- ja 1970-luvuilla tapahtunut alasajo on jatkunut vaunukuormamittakaavan liikenteen alasajona viime vuosinakin. Rautatiemiljööön piirteinä erilaiset teollisuuslaitoksille ja varastoille haarautuvat sivuraiteet ovat harvinaistuva, historialliseksi muuttuva piirre, ja tällaisenaan ainakin Hornhattulan vaihteella on oma, lähihistoriaan liittyvä arvonsa Porvoon Museorautatien miljöökokonaisuudessa (kuva 128). Hieman etelämpää ratapihan varrelta on haarautunut myös raide 1800-luvulla perustetun Johannisbergin sahan alueelle Porvoonjoen rannassa, missä on 1900-luvun lopullakin sijainnut lautatarha. Alue on vähitellen luonnontilaistunut sahatoiminnan päätyttyä. Raiteen alkuosa ratapihan ja Vanhan Hämeenlinnantien välillä on yhä jäljellä (kuva 129).



Kuva 128. Hornhattulan raide erkanee Keravan ratalinjasta oikealle Porvoon ratapihan pohjoispäässä. Mikko Itälahti 24.9.2022.



Kuva 129. Johannisbergin lautatarhalle Porvoon ratapihalta johtava pistoraide. Taustalla Vanha Hämeenlinnantie, jonka itäpuolella raide ei enää jatku eikä linja ole seurattavissa. Mikko Itälahti 24.9.2022.

5.3 Tavaraliikenteen vaihteet ja pistoraiteet

Yksinomaan tavaraliikennettä palvelevia vaihteita ja sivuraiteita edellä mainittujen henkilöliikenteen liikennepaikkojen ohella on ollut Keravan Ahjossa, Sipoon Talmassa sekä Porvoon kaupunkitaajaman lähiympäristössä Johannisbergissä ja Nässissä. Tähän voidaan periaatteessa lukea myös radan liityntäliikennettä palveleet kapearaiteiset radat Talman Kalkbergetissä ja Nikkilän aseman ja sairaalan välillä. Näiden linjat ovat kuitenkin paljolti kadonneet maastosta, eikä niitä ole tämän työn yhteydessä varsinaisesti inventoitu.

Ensi vaiheessa Keravan Ahjon alueen kaupungistuminen näkyi teollistumisena. Ahjoon alkoi syntyä teollisuutta 1900-luvun puolivälissä entisen Smedsin, myöhemmin Jukolan tilan maille. Nykyisen Ahjonsillan länsipuolella sijaitsi 1950-luvun puolivälissä tehdasrakennus, jolle johtava sivuraide haarautui jokseenkin nykyisen Ahjonsillan paikalta (Peruskarttalehti 2043 08: 1958; kuva 130). Vaihteen poikkeava raide osoitti kohti Porvoota, ja raiteen liikennöinti edellytti suunnanvaihdon mahdollistavaa ns. vetoraidetta, joka jatkui satakunta metriä myös nykyisen Ahjonsillan itäpuolelle. Vetoraiteenkin varrelle on 1960-luvun puolivälissä rakentunut varastolta vaikuttava rakennus, joskin on epäselvää, onko tällä ollut yhteyttä rautatieliikenteeseen (ibid.: 1969). Vetoraiteen pohja on jo vankasti metsittyntynyt, eikä selviä merkkejä ratapenkereestä tai muista rautatierakenteista ole.

Rakennus, jossa nykyisin toimii mm. nuorten työpaja Jenga, on ilmeisesti jo ennen Ahjon nykyistä asuinrakentamista ollut teollisuusrakennus. Rakennuksen radan puoleisessa siipiosassa on edelleen nähtävissä suuret taiteovet, joiden kautta on oletettavasti kulkenut raide sisätiloissa olleelle lastauslaiturille.



Kuva 130. Ahjon sivuraiteen vaihde haarautui nykyisen Ahjonsillan kohdalta. Raide jatkui radan eteläpuolella kumpaankin suuntaan vielä ainakin 1980-luvun lopulla. Mikko Itälahti 27.9.2022.

Talman liikennepaikka sai alkunsa Mårtensbyn santavaihteena. Jo urakkasopimuksessa (1872) sovittiin, että soraa otetaan muun muassa "Sipoon sorakuopasta". Oikeastaan ainoa vaihtoehto tämän sijainnille on paikka, jossa rata leikkaa epä-säännöllisen muotoista harjujaksoa Talman kohdalla. Raide haarautui Talman liikennepaikkarakennuksen länsipuolelta pohjoisen suuntaan (kuvat 131 ja 132). Raide on merkittynä vielä vuoden 1991 peruskarttaan (peruskarttalehti 2043 08 & 2043 09: 1991). Nykyistä Martinkyläntietä ei vielä tuolloin ollut, vaan raide jatkui hieman sen pohjoispuolelle, jossa sijaitti ilmeisesti toinen Talman alueen tiilitehtaista.



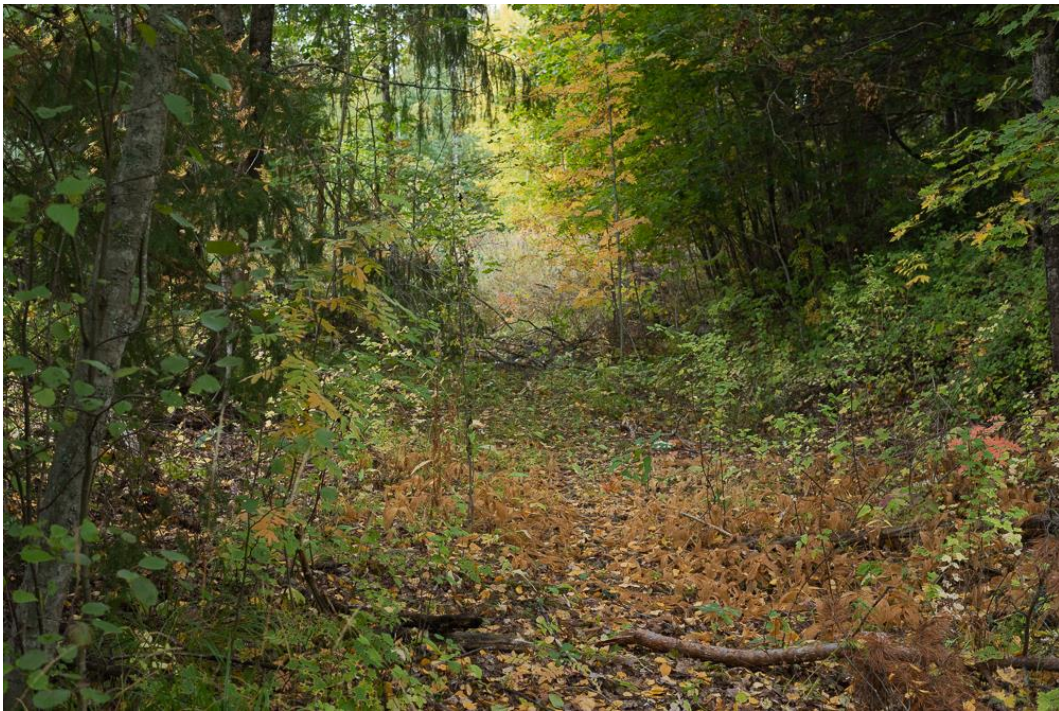
Kuva 131. Talman sora- ja teollisuusraiteen vaihde. Olavi Karasjoki / VR 6.8.1968 (SRM / Vr1:16052).



Kuva 132. Talman teollisuusraiteen kukkeaa ympäristöä 6.8.1968. Kuvan alkuperä liittyy kokeeseen, jossa raide oli määräjäksi jätetty ilman kemiallista kasvintorjuntaa. Olavi Karasjoki / VR (SRM / Vr1: 16054).

Vuoden 1948 topografikartassa raide päättyy välittömästi nykyisen Talmantien pohjoispuoliselle teollisuustontille, joka lähistön runsaiden lampareiden – oletettavasti veden täyttämiä savenottokuoppia – perusteella voisi olla tiilitehdas (topografikartta 2043 09: 1948). Vuoden 1938 ilmakuvassa kuitenkin näkyy raiteen jatkuminen vielä puolisen kilometriä pohjoisemmas sorakuopalle, jossa nykyisin sijaitsee urheilukenttä. Sorakuopan viuhkamainen raiteisto vaikuttaa jo pensoittuneelta, eli käyttö lienee ollut päättymässä (historialliset ortoilmakuvat 1938).

Talman tavaraliikenne lakkautettiin tammikuussa 1989, ja raide lienee purettu vuoteen 1996 mennessä, jolloin nykyinen Martinkyläntie on jo rakennettu (historialliset ortoilmakuvat 1996). Martinkyläntien ja pääraiteen välinen osuus ratapohjasta on muutettu tonttitieksi. Todennäköisen tiilitehtaan tontti ja rakennuskantaa välittömästi Martinkyläntien pohjoispuolella on kuitenkin yhä jäljellä. Sen ja Satotalmantien (Talman koulun) välissä on edelleen rakentamattomana säilynyt osuus selvää, varsin umpeenkasvanutta ratapohjaa maaleikkauksineen (kuva 133). Maastossa radan varressa on yhä jäljellä purettua kiskotusta. Sidekiskojen pultteja ei ole avattu, joten kiskot lienee revitty irti konevoimin (kuva 134). Soraraide oli olemassa jo radan rakennusaikana, joten lyhyet, kevyen oloiset kiskot voivat periytyä jopa Porvoon rataosan rakennusajalta. Tästä ei kuitenkaan ole voitu varmistua.



Kuva 133. Arviolta 1940-luvulla puretun Talman soraraiteen linjaa Martinkyläntien ja Talman koulun välimaastossa. Mikko Itälahti 23.9.2022.



Kuva 134. Purettua kiskotusta maastossa Talman sorakuopalle johtaneen raideosuuden varrella. Mikko Itälahti 23.9.2023.

Pienimuotoisen kaivannaisteollisuuden historia Talman alueella alkoi jo 1700-luvulla, jolloin noin kahden kilometrin päässä koillisessa Kalkbergetillä avattiin kalkkilouhos. Louhinta aloitettiin uudelleen 1800-luvun lopulla, jolloin Martinkylän santaraiteen alkuvaiheelta johdettiin Kalkbergskogeniin hevosvetoinen, kapearaiteinen rautatie. Kalkbergetiltä vietiin kalkkia rautateitse Keravan Saviolle Suomen ensimmäisen, 1869–1914 toimineen sementtitehtaan raaka-aineeksi (Galtat & Tornivaara-Ruikka 2012: 134, 277). Louhokset ovat suojattu muinaisjäänös ja inventoitu (Vuoristo 2011). Kapearaiteisesta radasta ei kuitenkaan ole inventoinnissa mainintaa, eikä sitä näy missään saatavilla olleessa kartassa. Raide kuitenkin mitä ilmeisimmin haarautui Talman soraraiteen penkereestä sen alkuosuudella (Mäkinen 2011). Maastossa on havaittavissa erittäin selvä, rautatiepengertä muistuttava korotettu ja tasattu linja noin kolmensadan metrin matkalla entisen soravaihteen ja Martinkyläntien välissä (kuva 135). Myös tämän jakson puolivälissä on myös kalliolouhos, josta lienee louhittu kiveä ainakin koemielessä. Martinkyläntien pohjoispuolta pidemmälle ei mahdollisia Kalkbergetin rataa liittyviä kohteita ole tässä yhteydessä inventoitu. Alkuosan sen sijaan voi lukea Keravan–Porvoon rautatien lähiympäristön rautatiehen välillisesti liittyväksi kulttuuriperintökohteeksi.



Kuva 135. Mahdollista Kalkbergetin radan pengertä Talman teollisuusraiteen itäpuolella. Vasemmalla olevan painanne rajautuu idässä jyrkkänä kohoavaan, selvästi louhittuun kallioseinään. Mikko Itälahti 23.9.2022.

Keravan–Porvoon radan liityntäliikenteeseen liittyy osaltaan myös Nikkilän asemanseudun ja sairaalan välillä toiminut hevosvetoinen kapearaiderata, joka ilmeisesti avattiin 1913 (Mäkinen 2012; Marjon matkassa 2018). Esikuvia vastaaville sairaalaradoille löytyy Manner-Euroopasta, ja niitä on säilynytkin esimerkiksi Wienissä (Alameri 2022). Nikkilän kapearaiteisen linja erottuu varsin selvästi 1930-luvun lopun ilmakuvasa (historialliset ortoilmakuvat 1938). Tämän perusteella on ilmeistä, että Nikkilän sairaala-alueen tuntumassa, alueen länsipuolella, on todennäköisesti säilynyt pellon laidassa noin 100 metrin fragmentti pengerrunkoa maa-leikkauksineen. Sen sijaan ilmakuvasa perusteella kapearaiteisen radan linja päättyy Sipoonjoen itäpuolelle, lähellä Keravan Porvoon radan pengertä (Saman tulkinnan esittää myös Mäkinen 2012). Näyttää siis siltä, ettei kapearaiteinen rata välttämättä koskaan kulkenut Nikkilän asemalle asti. Vaikka asemalta kapearaiteiselle radalle johtaa selvästi historiallinen tielinja Porvoon radan pääraiteen eteläpuolitse, on jokitörmän rinne etenkin joen itäpuolella varsin jyrkkä, eikä tämäkään tue oletusta siitä, että kapearaiteinen rata olisi myöhemmin muutettu tieksi. Nikkilän sairaalalle rautateitse kuljetetut tavarat oli siis mahdollisesti siirtokuormattava kahteen kertaan. Nikkilän asemalta johtava vanha tielinja on joka tapauksessa toiminut tärkeänä yhdystienä aseman ja sairaala-alueen välillä. Linjalla on todennäköisesti 1900-luvun alkuvuosikymmenille ajoittuva varhainen betonisilta Sipoonjoen yli (kuva 12 luvussa 4).

Porvoon asemalta Keravan–Porvoon ratalinja jatkui vielä nykyisen Näsin lastauspaikalle, nykyisen Mannerheiminkadun sillan eteläpuolelle. Teollisuusraiteistot joen länsirannalla jatkuivat vielä alkuperäistä päätepidettäkin etelämmäs, kun alueelle syntyi myös teollisuutta 1900-luvun alkuvuosikymmeninä. Näsin alueella toimi 1920-luvulta 1940-luvulle alueella muun muassa vaneritehdas. Alueella sijaitti mm. Eklöf ab:n konepaja ja hevosenkenkätehdas, kehys- ja listatehdas ja Fiskarsin

maatalouskonetehtas sekä lautatarhoja. Näissä sijaitsi 1900-luvun puolivälistä alkaen myös Hankkija oy:n varasto, jonne sillekin haarautui oma pistoraide. Teollisuuslaitokset ja raiteistojen pohjat hahmottuvat vielä ilmakuvasa vuodelta 1996 (historialliset ortoilmakuvat 1996). Alueen viimeaikaisen rakentamisen myötä teollinen historia on kadonnut länsirannan maisemasta miltei jäljettömiin; ympäristön ilme on voimakkaan jälkiteollinen (kuva 136).



Kuva 136. Porvoon rataosaan liittyvät raiteistot Porvoonjoen länsirannalla ulottuivat 1900-luvun puolivälissä kuvan näköpisteen tienoille. Mikko Itälahti 8.11.2022.

6 Radan päällysrakenne ja linjan muutokset

Kerava–Olli-osuus peruskorjattiin Sköldvikin radan rakennustöiden yhteydessä, jolloin radalle asennettiin käytetyt K43-kiskot (VR 1987: 112). Radan sepelöinti valmistui 1979 (ibid.) ja koko Kerava–Sköldvik-osuus sähköistettiin 1990. Osuus on nykyisin myös betonipölkysin varustettu ja kauko-ohjattu rataosa. Kiskotus on järeää 60E1 –kiskoa (60 kg/metri).

Olli–Porvoo-rataosuutta (Porvoo Museorautatie) ei ole peruskorjattu, ja rata on rakenteidensa puolesta edelleen pitkälti samassa tilassa kuin kaupallisen liikenteen päättyessä 1990, jatkuvaa pölkynvaihtoa lukuun ottamatta. Radan kiskotus on ver-raten kevyttä, 30 kg:n metripainon kiskoa. Vain kahdeksan metrin mittaiset kiskot ovat VR:n ajalta (kuvat 137 ja 138). Olavi Karasjoen 1960-luvun alussa VR:lle valokuvaamissa liikennepaikkojen dokumenttikuvissa näkyvät kiskonjatkokset vastaavat nykyisiä sijainteja, joten kiskotus on oletettavasti edelleen samaa. Inventoinnin yhteydessä havaittiin yksittäisissä museorautatien osuuden kiskoissa valmistusvuosimerkintöjä väliltä 1898–1918, mutta tarkastelu ei ole tältä osin ollut kattavaa. Porvoo rataosalle kiskot on joko asennettu uutena 1900-luvun alussa tai siirretty vuosisadan alkupuolella käytettyinä muilta rataosilta.



Kuva 137. Porvoo Museorautatie on pääosin soratukikerroksella, puupölkkyillä ja kevyillä kiskoilla varustettu rataosuus, joilla on suuri merkitys radan historialliseen ilmeeseen ja pienimuotoiseen leimaan maisemakuvassa. Kuvan etualan kisko on valmistettu vuonna 1907 ja taaempi 1898. Mikko Itälahti, Yli-Vekkoski 17.10.2022.

Museorautatien kiskotus on nykyisin varsin kulunutta; kiskojen päät ovat litistyneet kiskonjatkosten kohdilla, mutta tämä lienee suurelta osin tapahtunut jo vuosikymmeniä sitten, aktiiviliikenteen aikana. Vähäistä museoliikennettä kiskotus kestänee vielä pitkään. Mäntypuiset ratapölkkyt linjalle hankittiin alun perin radan halkomien

kylien talonpojilta. Sama materiaali on käytössä edelleen, joskin kreosotilla kylästettynä. Pääsääntöisesti kiskot on edelleen kiinnitetty perinteisin ratanauloin, mutta myös paremman tuen antavaa ruuvikiinnitystä on käytetty viime vuosina pölkkyjä vaihdettaessa. Olli–Porvoo-rataosalla käytetyllä päällysrakenteella on tärkeä rooli museoradan historiallisen rakenteen ja laajemminkin maisemakuvallisen vaikutelman kannalta.

Ratalinjan pienimuotoinen rakenne sopeutuu harmonisesti kulttuurimaisemaan. Matala pengerr näyttää paljolti yhä vastaavan urakkasopimuksessa (1872) määritettyä 1 ½ jalan sorastuspaksuutta. Radan pienimuotoista vaikutelmaa tukee myös Porvoon radan historiallinen linjausperiaate: rata on linjattu pitkin jokilaaksojen savitasankoja suuria maansiirtoja vältellen, ja linja on sovitettu maastoon kaarteiden ja pienten maaleikkausten avulla. Ratalinjan historiallisen ilmeen kannalta merkittäviä tekijöitä toki ovat myös nykymittapuulla kevyt kiskotus (30 kg/metri), joka pääosin näyttää periytyvän vuosilta 1898–1918, sekä puiset ratapölkkyt (kuva 138).



Kuva 138. Ratalinjaa Yli-Vekkoskella. Maaleikkauksen laella rata-alueen rajalla on yhä nähtävissä rapistunutta laidunaitaa. Kuvan keskivaiheilla Jonna-nimisen taseristeyksen yhteydessä sijaitsi Yli-Vekkosken seisake. Mikko Itälahti 17.10.2022.

Koko historiallinen Kerava–Porvoo-rataosuus kulkee edelleen vuoden 1872 linjauksella muutamien poikkeuksin. Uudelle penkereelle linjaa on siirretty kolmessa paikassa: Keravalta lukien ensinnäkin Sipoonjoen sillan kohdalla Nikkilässä (ilmeisesti kahteen otteeseen, 1972–1973 ja 2018), Ali-Vekkoskella vuonna 1890, sekä Kiialan ja Porvoon ratapihan välillä 1978, Porvoon ohikulkutien rakentamisen yhteydessä. Lisäksi linjan muutoksiin voidaan laskea alkuperäisen, Porvoon rautatieaseman ja Näsin välisen osuuden purkamisen Porvoon keskustassa vuonna 2006. Historiallisesti erikoista mutta myös jokseenkin kuvaavaa on, että edellä mainituista ratalin-

jan siirroista mikään ei lukeudu pääradoilla tavanomaisiin oikaisuihin, vaan pikeminkin (vaihtelevista syistä) toteutettujen muutosten tuloksena on ollut aiempaa kaarteisempi ratalinja.

Nikkilän keskustassa sijaitsevan Pornaistentien / Nikkilän tasoristeyksen ja Sipoonjoen länsirannan välillä on vielä nähtävissä muutaman sadan metrin matkalla vuosina 1973–2018 käytössä olleen ratalinjan sepelöity pengeri (kuva 139). Itse sillan rakenteet on tältä linjaukselta purettu. Alkuperäisin ratalinjaus sijaitsi vielä tästä muutamia metrejä pohjoiseen. Sen kulkua osoittaa siltaan liittyvien muistumien lisäksi myös joen itätörmän päällä oleva maaleikkaus (kuva 140).



Kuva 139. Vuonna 2018 käytöstä pois jäänyt ratapenger Nikkilän siltapaikan kohdalla, Sipoonjoen länsitörmällä. Alkuperäisin ratalinja kulki vielä tästä muutamien metrien vasemmalla. Mikko Itälähti 7.10.2022.



Kuva 140. Alkuperäisimpään ratalinjaukseen liittyvä maaleikkauksen luiska Sipoonjoen länsitörmän päällä. Mikko Itälahti 7.10.2022.

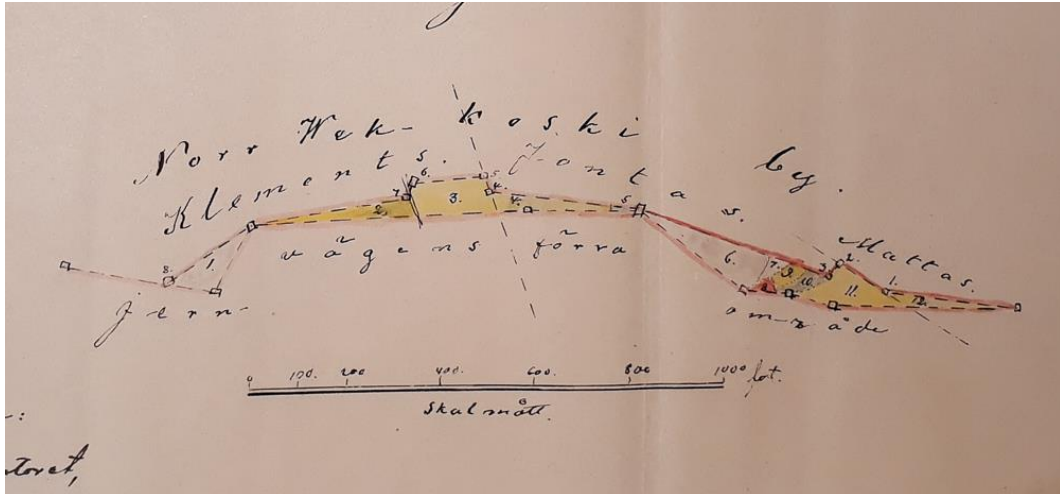
Kerava–Porvoo-rataosuuden rakennustyömaan hankalin maasto-osuus oli Mustijojoen Vekkosken tienoilla, Ali- ja Yli-Vekkosken kylissä. Ratalinjan suunnittelutyöhön palkattu insinööri Fridolin Stjernvall oli tutkinut ratalinjan maastossa kesän 1863 aikana, jolloin hän oli jo todennut maaston rakentamisen kannalta verraten helppoksi juuri Vekkosken aluetta lukuun ottamatta (Selén 1997: 371–372). Oli tavallaan luonnollista, että radan rakentamisurakka päätettiin aloittaa nimenomaan kallioleikkaustyömaalla Ali-Vekkoskella 9. helmikuuta 1872 (Alameri 1982: 64; kuva 141).



Kuva 141. Ratalinja puhkoo Ali-Vekkoskella Mustijoen länsirannan kalliota. Tällä paikalla 9.2.1872 alkanut louhinta oli ratatyömaan ensimmäinen urakka. Mikko Itälahti 17.10.2022.

Länsipuoleisin Vekkosken leikkauksista kuuluu alkuperäiseen linjaan vuodelta 1872 (kuva 141). Vekkosken itäpuolella alkuperäinen ratalinja oli kuitenkin linjattu joentörmän suuntaisesti pengertäytöllä, jonka alun perin arvioitiin muodostuvan ratatyömaan suurimmaksi. Neljästä kuuteen metriä korkea, kiskottomaton pengeri kuitenkin sortui jo 1. heinäkuuta 1872 sattuneessa onnettomuudessa. Penkereen alainen, vettynyt savikerros lähti vyörymään jokeen, ja syntynyt hyökyaalto tuhosi Boen kartanon myllyn. Ihmishenkiä ei virallisen tiedon mukaan menetetty, mutta kansanperintönä on kulkenut huhu muutaman venäläisen ratatyöntekijän hautautumisesta elävältä onnettomuudessa (Selén 1997: 373).

Korkeaa pengertä sortui noin 250 metrin matkalta. Sortunutta osaa ei enää rakennettu ennalleen, vaan pengertäyttö korvattiin puisella, alkujaankin tilapäiseksi ajattelulla maasillalla eli viaduktilla (kuva 143). Vekkosken maasillan kunto heikkeni 1870-luvun lopulla. Alameren (1982: 70) mukaan J.L. Runebergin hautajaisiin 1877 Helsingistä Porvooseen vieraita kuljettaneen erikoisjunan matkustajat seurasivat sillan ylitystä henkeään pidätellen; tuolloin juna veti Valtionrautateiden veturi, jonka Porvoon radan vetureita raskaamman painon alla sillan kerrottiin jo natisseen pahaenteisesti. Vuonna 1890 sillan yli ei enää uskallettu ajaa, vaan matkustajat saivat kulkea korkean sillan yli jalkaisin vaihtaakseen toisella puolella odottavaan junaan. Kuten Alameri (ibid.) huomauttaa, tarina ei kerro, miten tavaraliikenne järjestettiin. Ratalinjaus Vekkosken itäpuolella siirrettiin 1890 nykyiselle paikalleen, hieman kauemmas jokitörmästä (kuvat 142 ja 142).



Kuva 142. Karttaote vuonna 1889 tehdystä maanmittaustoimituksesta koskien radansiirtoa Yli-Vekkoskella (lisäys Keravan–Porvoon rataosan maanmittauskarttaan; Borgå–Kervo jernvägsområdet 1889).



Kuva 143. Radansiirtotyömaa Yli-Vekkoskella vuonna 1890. Etualalla nykyinen ratalinja, taustalla vuosina 1872–1890 käytössä ollut viaduktisilta ja edelleen taaempänä Vekkoskea myllyineen. Kuvassa erottuu myös Mustijoen rantojen tuolloinen paljous. (Porvoon museon kuvakokoelma).

Uuden osuuden kummassakin päässä olevat kallioleikkaukset ovat Keravan – Porvoon rataosuuden suurimmat (kuvat 144 ja 145). Yhdessä alkuperäiseen linjaan kuuluvan Ali-Vekkosken leikkauksen kanssa ne korostavat nykyisellekin museojunan matkustajalle Ali-Vekkosken tienoon maamerkinomaista, selvästi muusta ratalinjasta erottuvaa luonnetta.



Kuva 144. Yli-Vekkosken läntisempi leikkaus Mustijoen itärannalla. Mikko Itälahti 17.10.2022.



Kuva 145. Yli-Vekkosken itäisempi leikkaus. Mikko Itälahti 13.10.2022.

Myös alkuperäisen, 1872 sortuneen pengerrunon kummatkin päät ovat maastossa yhä selvästi nähtävissä ja varsin helposti kuljettavissa (kuvat 146 ja 149). Sitä vastoin jo 1800-luvulla puretun viaduktisillan ylittämä, varsinainen, sortumapaikka on kuitenkin miltei läpitunkemattoman tuomi- ja pajutiheikön vallassa. Itäpäässä alkuperäinen linja kulkee pienessä maaleikkauksessa, jonka luiskien juu-

relle jäävien ojien välissä on yhä nähtävissä jo sedimentoitunut ja metsittynyt pengeri (kuva 146). Urakkasopimuksen mukaan sorastus suoritettiin 1 ½ jalan paksuuteen. Fragmentti täysin alkuperäisessä tilassa olevaa pengertä keskellä leikkausta – tällaisessa paikassa ratapenger oletettavasti on ollut matalimmillaan – tarjoaa myös vertailukohtaan nykyiseen Porvoon Museorautatien linjaan. Näyttääkin siltä, että museorautatien osuudella Olli–Porvoo ratapenger on yhä jokseenkin alkuperäisessä korkeudessaan. Peruskorjauksille tavanomaista ns. tasausviivan nostoa ei ole tehty.



Kuva 146. Alkuperäistä ratapengertä Yli-Vekkosken sortumapaikan itäpuolella. Mikko Itälahti 13.10.2022.



Kuva 147. 1872–1890 käytössä olleen viaduktisillan itäpään tukipenger. Mikko Itälahti 13.10.2022.

Alkuperäistä pengerrunkoa on säilynyt sortumapaikan (ja jo 1800-luvulla puretun viaduktisillan) kummallakin puolen. Itäpuolella pengertä on nähtävissä noin 160–180 metriä, länsipuolella hieman vähemmän. Kummassakin päässä penger päättyy jyrkkään, pyöreämuotoiseen luiskaan, jossa on nähtävissä järeämpää kivilouhetta (kuva 147). Kiviaines on luultavasti tuotu paikalle estämään penkereen eroosiota ja antamaan tukea sillanpäätysten puupaalutukselle. Varsinkin sortuman länsipuolelle jääneen pengerkatkelman laelta voi myös hahmottaa kaistaleen Mustijokilaakson viljelysmaisemaa ja saada jonkinlaisen käsityksen paikan varsin jylhistä korkeuseroista (kuva 148). Matkustajilta vuonna 1890 vaadittu puisen viaduktisillan ylitys jalkaisin on varmasti ollut jännittävä, ehkä kauhistuttavakin kokemus. Sillan sanottiin olleen ”korkealla kuin kirkon torni” (Alameri 2008: 260).



Kuva 148. Näkymä alkuperäisen ratapenkereen päältä, puretun viaduktisillan länsipäästä on miltei rehevän kasvillisuuden sulkema. Mikko Itälahti 17.10.2022.



Kuva 149. Juuri ja juuri erottuvaa ratalinjaa sortuman länsipuolella, rantakallion kupeella lähellä Vekkoskea. Miljöönä on nykyisellään komeaa, puoliavointa lehtometsää. Mikko Itälahti 17.10.2022.

Sipoonjoen ja Yli-Vekkosken lisäksi kolmas kohde, jossa ratalinjaa on siirretty, paikantuu Kiialan ja Porvoon ratapihan välille (kuva 150). Ratalinjan siirto tehtiin Porvoon ohikulkutien rakentamisen vuoksi. Vuonna 1978 rakennettu osuus poikkeaa edelleen muusta ratalinjasta etenkin karkean sepelitukikerroksensa ja ohikulkutien kohdalla olevan, huomattavasti muuta ratalinjaa suurimittakaavaisemman maaleikkauksen osalta. Myös puhelinlinja siirrettiin alkuperäisen linjan varresta uudelle linjaukselle, edelleen avojohtoisena puupylväiden varassa (kuva 151). Reliikkinä ohikulkutien sillan ja Porvoon ratapihan pohjoisvaihteiden välillä säilytetty puhelinlinja on edelleen muistuma aiemmin hyvin tyypillisestä rataympäristön rakenteesta. Porvoon rataosan varrelle avojohtoinen puhelinlinja rakennettiin alun perin oletettavasti 1880-luvun lopulla. Asiasta sovittiin vuonna 1885 tehdyllä sopimuksella rautatieyhtiön ja Porvoon kauppayhdistyksen puhelinyhtiön (Handels-Föreningens i Borgå Telefon-Aktie-Bolag) välillä (Puhelinlinjan rakentamissopimus 1885).



Kuva 150. Vuonna 1978 siirrettyä ratalinjaa Kiialan kartanon itäpuolella. Alkuperäinen ratalinja kulki radan oikealla puolella olevan pajupensaan kohdalta kuvan oikean alakulman suuntaan. Mikko Itälähti 24.9.2022.



Kuva 151. 1978 siirrettyä linjaa Porvoon ohikulkutien kohdalla. Historiallisesta linjauksesta kohteen erottaa muun muassa suurimittakaavainen maaleikkaus ja sepelitukikerros. Nuoremman linjaosuuden varrella on säilytettyä avojohtoista puhelinlinjaa, joskin nykyisin huonokuntoisena reliikkinä. Mikko Itälahti 24.9.2022.

Alkuperäisen ratalinjan pengertä erottuu metsittyneillä osuuksilla vain vaivoin. Pengertä lienee osittain "maisemoitu" kiskotusta purettaessa. Välittömästi Ohikulkutien kaakkoispuolella ja Saksalantien lounaispuolella on kuitenkin lyhyt katkelma selvää ratapengertä rata-alueella rajanneen laidunaidan pylväineen (kuva 152). Muutoin ratalinja on Hornhattulan alueella pääosin kadonnut. Lähempänä Porvoon ratapihaa on erittäin vaikeakulkuisella metsäalueella osittain nähtävissä alkuperäistä pölykytystä, ja hyvin lähellä linjojen haarautumiskohtaa kivirumpu, jonka rakennetta on 1900-luvulla muutettu betonisella reunapalkilla (kuva 153).



Kuva 152. Rata-aluetta rajannutta laidunaitaa alkuperäisen ratalinjan varressa, Porvoon ohikulkutien kaakkoispuolella. Mikko Itälahti 24.9.2022.



Kuva 153. Betonisella reunapalkilla vahvistettu kivrumpu 1978 Kiialan ja Porvoon välillä tehdyn oikaisun eteläpäässä, Porvoon ratapihan pohjoiskaarteen varrella. Mikko Itälahti 24.9.2022.

7 Taitorakenteet: sillat ja rummut

Rumpumittakaavaa suurempia vesistönylityksiä radalla on Sipoonjoen, Vekkosken, Hintaaranjoen, Kungsbäckenin (Haksi) ja Kiialan siltapaikoilla. Keravan–Porvoon rataosuuden sillat sovittiin alun perin rakennettavaksi puusta jopa maatukia myöten, paitsi paikoissa, jossa kallioperä esti parrujen upottamisen maaperään (Urakkasopimus 1872). Tällöin sovittiin kustannussyistä käytettävän lohkottua, ei veistettyä kiveä. Puurakenteiden tuli em. sopimuksen mukaan olla tervattuja tai tummalla öljyvärillä maalattuja. Alkuperäisiä siltarakenteita ei edellä mainituista materiaalisuista ole juurikaan säilynyt, Nikkilän siltapaikalla ja Vekkosken kahdessa sillassa (vesistösilta ja alikulkusilta) olevia muurirakenteita lukuun ottamatta. Kaikki sillat lienee näitä poikkeuksia lukuun ottamatta uusittu maatukia myöten viimeistään 15–20 vuoden kuluttua rakentamisesta.

7.1 Terässillat



Kuva 154. Keravanjoen ratasilta. Mikko Itälahti 23.9.2022.

Keravanjoen ratasilta on historiallisen Kerava–Porvoo rataosan ensimmäinen silta Keravalta itään. Nykyinen 19,3 metrin jännevälinen levyalkijänne on vuodelta 1926 (kuva 154). Kyseessä todennäköisesti on jo kolmas jänne samalla paikalla. Väyläviraston hallussa olevasta alkuperäisestä rakennuspiirustuksesta ilmenee selkeästi, että teräsjännettä kannattelevat jyhkeistä, säännölliseen muotoon hakatuista graniittiharkoista muuratut tukimuurit ovat peräisin paikalla aiemmin olleesta sillasta. Ne taas eivät ulkomuotonsa eikä edes siltapaikalla olevien muurien savitörmien (joihin puupaalut on todennäköisesti saanut suhteellisen vaivatta upottettua) perusteella periytyne alkuperäisestä sillasta. Kivitukien lakiosassa oli matala tiilimuuraus, joka piirustuksen mukaan poistettiin nykyistä siltaa rakennettaessa. Maatuet ajoittunevat 1800- ja 1900-lukujen taitteen tienoille, sillä voidaan olettaa, että Porvoon rataosan alkuperäiset puusillat on niiden kestoajan päätyttyä korvattu

jokseenkin samaan aikaan pysyväluonteisemmilla silloilla. Vastaavaa tiilimuurattua reunapalkkia, joka Keravanjoen sillan muutospiirustuksessa on merkitty purettavaksi, esiintyy ainakin Hinthääränjoen siltapaikalla. Viimemainitun siltapaikan maatuet voidaan ajoittaa vuoteen 1902. Mahdollisesti Keravanjoella on ennen nykyistä terässiltaa ollut valurautainen siltajänne, kuten usein on tapana ollut (Keravanjoen ratasilta 1926). Keravanjoen silta sijaitsee taajaman lähivirkistysalueella ja istuu teollishistoriallisena, luonteikkaana elementtinä Keravanjoen vehmaaseen maisemaan.



Kuva 155. Vekkosken ratasilta Porvoon Museorautatien osuudella Olli–Porvoo. Mikko Itälähti 17.10.2022.

Vekkosken (Mustijoen) ratasilta on rataosan pisin ja korkein terässilta. Kahden 15,5 metrin jänteen muodostama silta seisoo kivisten maatukien ja kivistä ja tiilistä muuratun pilarin varassa joen kulttuurihistoriallisessa miljöössä (kuva 155). Sillan rakennetta on muutettu historian saatossa useaan otteeseen.

Pengerluiskien tukimuureissa on havaittavissa epäsäännöllisemmän muotoisia, lohkoituja harkkoja, jotka varsin todennäköisesti ajoittuvat jo radan rakennusvaiheeseen. Tämä harmaa kiviaines varsin todennäköisesti on peräisin länsipuoliselta Ali-Vekkosken leikkaustyömaalta. Sillan päätyjä kannattavat, säännöllisemmän muotoisesta, rusehtavista kiviarkuista muuratut maatuet ovat ilmeisesti vuodelta 1891 (Väyläviraston taitorakennerekisteri: U-4337 Vekkosken ratasilta). Paikalla ollut puusilta on oletettavasti tuolloin korvattu valurautaisella tai teräksisellä sillalla.

Siltaa on piirustusten päiväysten perusteella jälleen uudistettu 1923–1924 (ibid.). Tuolloin paikalla olleet valurautajänneet on todennäköisesti korvattu teräksisillä. Tiilimuurattu virtapilari periytynee arkkitehtonisen ulkoasunsa perusteella tältä ajalta, kuten myös teräsbetonirakenteinen jäämurskainarkku. Jonkinlainen muurattu arkku näkyy kuitenkin jo Vekkosken puusiltaa esittävässä kuvassa oletettavasti 1800-luvun lopulta (ks. kuva 28 luvussa 4).

Vekkosken siltaan liittyy myös betonisia tukimuureja. Ainakin kaareva muuri joen itärannalla ajoittunee vuoteen 1963 (ibid.) Nykyiset hitsatut levypalkkijännteet ovat vuodelta 1975. Samalla jännteiden uusimisen yhteydessä ainakin sillan osa päätyrakenteista, kuten laakeritasot, on muurattu betonista.



Kuva 156. Hinthaaranjoen ratasilta. Mikko Itälahti 17.10.2022.

Hinthaaranjoen silta kuuluu väyläverkon museosiltoihin. Insinööri Carl Backlund suunnitteli Hinthaaranjoen ylittävän rautatiesillan piirustuksen perusteella 1902 (Backlund 1902). Ilmeisesti tuohon asti paikalla oli ollut puinen silta. Edelleen piirustuskopioon tehdyn merkinnän perusteella nykyinen, 11,5 metriä pitkä niitattu levypalkkijännte on vuonna 1972 siirretty Hinthaaranjoelle Hillosensalmelta, tuolloin peruskorjattavana olleelta Savon radalta (kuva 156). Rataverkon museosiltojen listauksessa mainittu Hinthaaranjoen sillan rakennusvuosi 1948 viittaa siis ilmeisesti alun perin Hillosensalmelle toimitetun siltajännteen rakennusvuoteen (Väyläviraston sillat 2021: 81). Hinthaaranjoella olleisiin maatuikiin on ilmeisesti jouduttu tekemään muutoksia uutta jänntettä asennettaessa, mutta maatuissa on säilynyt hyvin nähtävillä Porvoon rataosan erikoinen piirre, tiilimuurauksen käyttö sillan laakeritasolla. Rakenteeltaan Hinthaaranjoen silta muistuttaa huomattavasti Keravanjoen siltaa, jonka piirustuksissa onkin maininta tiilimuurauksen purkamisesta.



Kuva 157. Kiialan ratasilta. Mikko Itälahti 31.10.2022.

Myös *Kiialan* jänneväliltään 4,5 metrin mittainen, niitattu teräksinen levypalkkisilta kuuluu väyläverkon museosilltoihin (Väyläviraston sillat 2021: 81). Silta ylittää Mosakrogskärret-nimiseltä suolta alkunsa saavan puron, joka uomaltaan kanavoituna halkoo *Kiialan* kartanon viljelyksiä (kuva 157). Siltapaikka sijaitsee kartanon tilakeskuksen lounaispuolella ja *Kiialan* seisakkeen länsipuolella. Kiviset maatuet ovat ilmeisesti samanikäiset *Hinthaaranjoen* ja mahdollisesti myös *Keravanjoen* siltapaikoilla olevien kanssa, ajoittuen noin vuoteen 1902. Niitattu teräksinen levypalkkijänne on vuodelta 1931 (Väyläviraston taitorakennerekisteri). Silta lienee rataverkon lyhimpiä, ellei lyhin, avorakenteisena säilynyt silta. Useimmat vastaavat lyhyet teräsjänteet on joko korvattu alkuperäisten tukien varaan asennetuilla teräsbetonisilla jännteillä, tai sillat on korvattu kokonaan rummuilla. *Kiialan* ratasilta sijaitsee lisäksi *Porvoonjokilaakson* kartano- ja kylämaiseman RKY-kohteen alueella (RKY: *Porvoonjokilaakson* kartano- ja kylämaisema: 2009), sekä *Porvoonjokilaakson* valtakunnallisesti arvokkaalla maisema-alueella.

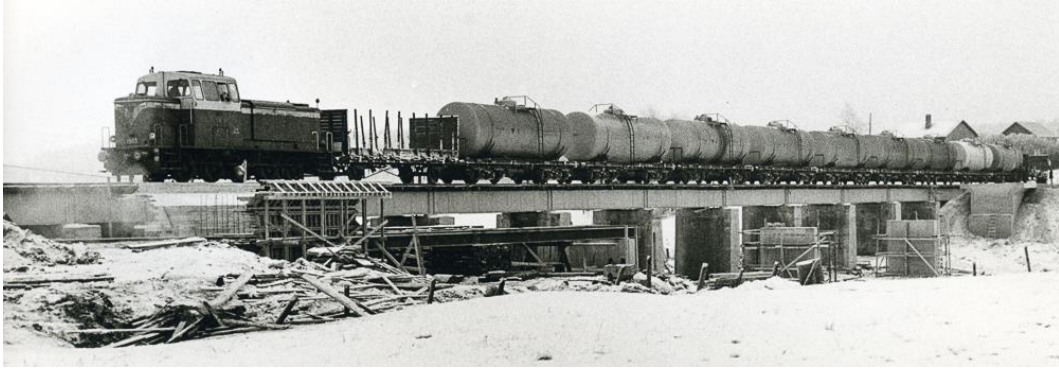
7.2 Nikkilän monikerroksinen siltapaikka



Kuva 158. Nikkilän siltapaikan kolme ratalinjaa. Näköpiste kohdassa, joka kuului vuosina 1973–2018 käytössä olleeseen linjaan. Alkuperäisen sillan paikkaa osoittaa alhaalla vasemmalla, tukimuurin päällä kasvava tuomi. Mikko Itälähti 7.10.2022.

Edellä jo todettiin radan kulkeneen kolmella eri linjauksella Nikkilässä Sipoonjoen siltapaikalla. Siltarakenteiden näkökulmasta nykyinen silta vuodelta 2018 lienee peräti viides samalla siltapaikalla (kuva 158). Ensimmäinen ratasilta oli Nikkilässäkin oletettavasti puinen. Ratasiltaa jouduttiin jo rakennusvaiheessa, keväällä 1873 pidentämään huomattavasti, kun siltapaikalle johtava, saviperustalle rakennettu pengertäyttö oli sortunut (Borgå–Kervo jernväg 1877).

Sipoonjoen ensimmäisestä sillasta alkuperäisasussaan ei inventoinnin yhteydessä löytynyt kuva-aineistoa, vaikka sellaista todennäköisesti onkin olemassa. Nikkilänkin puinen silta on mitä todennäköisimmin korvattu metallijänteisellä sillalla viimeistään 1900-luvun alussa. Mainittu silta, ilmeisesti siis järjestyksessä toinen, räjäytettiin sisällissodassa 1918 (Schybergson 1918). Uudelleenrakennustöiden ajalta periytyvä silta, joka koostui peräti 15 lyhyestä teräsjänteestä, näkyy viimeisiä aikojaan käytössä kuvassa 159. Sipoonjoen vesirajasta löytyvät kiviset tukimuurit ovat olleet osa tämän todennäköisesti kolmannen sillan rakenteita, mutta ne saattavat periytyä jo ensimmäisen puusillan ajalta (kuva 160).



Kuva 159. Yksi ensimmäisistä öljyjunista Sköldvikistä Keravalle ylittämässä Nikkilän ensimmäistä siltapaikkaa 7. tammikuuta 1972. Oikealla uuden sillan työmaa. Onni Lehtonen / VR (SRM / Vr1: 20731).



Kuva 160. Tukimuurirakenteita Sipoonjoen ensimmäisellä siltapaikalla Nikkilässä. Mikko Itälahti 7.10.2022.

Ylempänä itäpuolen rinteessä, joka selvästi muodostuu täyttömaasta, on nähtävissä yksi todennäköisesti 1918 jälkeisten korjausten ajalta periytyvä pilari graniittisine laakeritasoineen, sekä hieman rappausta, joka näyttää muutoin peittäneen graniittiharkoista muurattua pilaria (kuva 161). Myös alempana täytemaarinteessä on nähtävissä yksi täytemaan pinnan tasoon purettu pilari.



Kuva 161. Täytemaahan haudatun siltapilarin lakiosa Nikkilän ensimmäisellä siltapaikalla. Mikko Itälahti 7.10.2022.

Nikkilän ensimmäisen siltapaikan viereen 1973 valmistunut silta muistutti suuresti edellistä, mutta sen pilarit olivat teräsbetonivalua. Jänne oli kuitenkin edelleen teräksinen levypalkkijänne. Tämän sillan rakentaminen liittyyneen radan kantavuuden vahvistamiseen Sköldvikin radan liikenteen tarpeisiin.

Vuonna 1973 valmistunut silta on purettu vuoden 2018 jälkeen jäljettömiin. Paikalle on tuotu maisemointimielessä täytemaata, joka on peittänyt alleen kaikki mahdolliset merkit, lukuun ottamatta joen länsirannalla olevaa sepelöityä ratapengertä, joka edelleen osoittaa nykyistä edeltäneen ratalinjan suuntaa.

Sipoonjoen terässilta oli ylivoimaisesti pisin Keravan–Porvoon rataosan terässilloista. Uusin silta vuodelta 2018 on puolestaan jännitetty betoninen jatkuva palkkisilta, jonka visuaalinen olemus on erittäin massiivinen. Suuret levypalkki- tai ristikköjäteiset terässillat muurattuine tukipilareineen ja -muureineen ovat historiallisesti olleet nimenomaan rautatiejärjestelmälle ominainen, tunnusomainenkin piirre. Nikkilänkin siltapaikalla tapahtunut muutos osoittaa terässiltojen harvinaistumisen. Viime aikoina niitä on pyritty korvaamaan betonisilloilla rataverkon kantavuuden, nopeudennoston ja meluntorjunnan nimissä. Kulttuuriympäristön näkökulmasta seurauksena on kuitenkin tilanne, jossa eri maaliikennemuotojen siltarakenteet yhä enemmän muistuttavat toisiaan.

7.3 Betonisillat

Ylikulkusiltoja tai myöskään Sköldvikin radan tieliikenteen alikulkusiltoja ei ole tässä inventoinnissa tarkasteltu. Nämä pääosin 1970-luvulla ja sen jälkeen rakennetut sillat ovat rakenteeltaan tyyppillisiä teräsbetonisia laattasiltoja, eikä niihin liity tällä hetkellä erityisiä historiallisia arvoja. Laajemmassa mielessä ne kuitenkin kertovat

etenkin tieliikenteen voimakkaasta kasvusta ja merkityksestä nykyisessä kulttuuri-
maisemassa.



Kuva 162. Yli-Vekkosken myllytien alikulku. Mikko Itälahti 17.10.2022.

Porvoon Museorautatien osuudella Olli-Porvoo on kaksi betonista siltajännettä. Yli-Vekkosken myllyille johtaneen tien alikulusilta välittömästi Vekkosken siltapaikan itäpuolella on hyvin varhainen alikulusilta. Kulkuyhteyden turvaaminen myllyille rataa rakennettaessa oli tärkeää. Sen järjestäminen alikulusillan kautta kertoo niiden huomattavasta taloudellisesta merkityksestä (kuva 162). Alikulusillan kaarevan pengermuurin ja suorakulmaisten maatumien yhdistelmä muistuttaa suuresti Vekkosken jokisillassa, varsinkin sen länsipäässä, nähtäviä rakenteita. Täten alikulun kivirakenteet voisivat ajoittua 1800-luvun lopulle, kaarevat pengermuurit jo mahdollisesti radan rakennusajalle. Nykyinen teräsbetoninen laattajänne on Väyläviraston Taitorakennerekisterin (s.a.) mukaan vuodelta 1975. Tätä ennen paikalla on todennäköisesti ollut avonainen teräsjänne. Museorautatien toinen betonisilta, Haksinniittyä halkovan Kungsbäckenin silta on betonisiltojen joukossa varhainen, jännittämätön teräsbetoninen laattasilta vuodelta 1952 (ibid.) (kuva 163).



Kuva 163. Kungsbäckens ratasilta Haksissa. Mikko Itälahti 24.10.2022.

Sköldvikin haararataan ei liity erityisen huomionarvoisia rakennushistoriallisia erilliskohteita. Radan ylikulku- ja ratasillat ovat teräsbetonisia laattasiltoja, jotka ovat väyläverkon selvästi yleisin siltatyyppejä (Väyläviraston sillat 2021). Pisimmät ratasillat ovat Helsingintien (ns. Vanha Porvoontie) sekä Porvoonväylän alikulkusillat kilometreillä 52 ja 53. Rakenteina ne ovat tyypillisiä jatkuvia teräsbetonisia laatta- ja kaukalopalkkisilloja liikenneinfrastruktuurin vilkkaimmalta rakennuskaudelta.

Radan ylikulkusiltojen joukossa omalla tavallaan erikoinen on pieni Vesterkatron -niminen ylikulkusilta, jolla Anttilan kylästä Timmerbackenille johtava pieni yksityistien ura on johdettu kallioleikkauksen yli (peruskarttalehti 2043 11: 1952; 1978). Silta on paitsi tyypillinen esimerkki pienestä teräsbetonisesta laattasilta, se myös havainnollistaa rakennusaikansa modernisoituvan väyläsuunnittelun edellyttämää taustainfrastruktuuria (kuva 164).



Kuva 164. Vesterkatronin yksityistien ylikulkusilta. Mikko Itälahti 28.12.2022.

7.4 Rummut

Keravan–Porvoon rataosan rummut sovittiin urakkasopimuksessa toteutettavaksi ratalinjan leikkauksista louhitusta kivistä, aukon läpileikkauksen vähimmäiskooksi määriteltiin neljä ja maksimikooksi yhdeksän neliöjalkaa (Urakkasopimus 1872). Kivirumpuja on Keravan ja Ollin välillä säilynyt maisemallisesti jokseenkin näkyvillä paikoilla ainakin Keravan ja Sipoon rajalla Vanikossa ratakilometrillä 32+080 (kuva 165), Talman itäpuolella ratakilometrillä 34+500, sekä Nikkilän–Herralan viljelymaisemassa kilometrillä 40+880 (kuva 166). Rummut poikkeavat ulkomuodoltaan Porvoon Museorautatien osuudella säilyneistä rummuista. Kyseisten rumpujen reu-
napalkkeja on ilmeisesti korotettu, edelleen graniittiharkkoja käyttäen Keravan ja Ollin välisen osuuden peruskorjauksen yhteydessä vuonna 1971.



Kuva 165. Ensimmäinen säilynyt kivirumpu Keravalta itään sijaitsee Sipoon puolella Vanikossa. Mikko Itälahti 23.9.2022.



Kuva 166. Jokseenkin Nikkilän ja Herralan kylien rajalla sijaitseva kivirumpu kilometrillä 40+880. Kuvasta ilmenee hyvin rummun korotettu reunapalkki. Mikko Itälahti 7.10.2022.

Porvoon Museorautatien osuudella rummuissa on pääosin nähtävissä alkuperäinen asu (kuvat 167–170). Useiden rumpujen yhteydessä on säilynyt myös suun edus-

talla – etenkin alavirran puolella – suppilomainen kanavointi, jonka tavoitteena lie-
nee ollut parantaa veden virtausta muun muassa umpeenkasvua estämällä (kuva
168).



*Kuva 167. Alkuperäisasuinen kivirumpu Anttilassa, pohjoisesta valokuvattuna.
Mikko Itälahti 13.10.2022.*



*Kuva 168. Anttilassa olevan kivirummun (R-7174) kanavoitu pohjoispuolen
suuaukko. Mikko Itälahti 13.10.2022.*



Kuva 169. Kivirumpu Suuren Rantatien alkuperäisen linjauksen pohjoispuolella Anttilan ja Ali-Vekkosken välillä. Mikko Itälahti 13.10.2022.



Kuva 170. Tyypillinen lohkokivirumpu Yli-Vekkosken Hemängenillä, Gästgivarsin talon kohdalla. Mikko Itälahti 17.10.2022.



*Kuva 171. Muutettu kivirumpu Haksin vahtituvan lähellä. Mikko Itälahti
24.10.2022.*

Porvoon Museorautatien osuuden kivirummut ovat pääosin säilyneet alkuperäisasussaan. Merkittävänä poikkeuksena on esimerkiksi Yli-Vekkosken Jontaksen talon kohdalle vuonna 2019 asennettu teräspuutkirumpu. Alkuperäisessä urakkasopimuksessa (1872) sovittiin, että erikseen määriteltävissä paikoissa, joissa pengeri oli matalimmillaan, voitiin käyttää puukantisia avorumpuja. Haksin vahtituvan lähistöllä sijaitseva rummuksi olisi alun perin voinut kuulua tähän joukkoon. Rummussa on nykyisellään valettu betonilaattakansi, jonka päädyssä näkyy vuosilukumerkintä 1933 (kuva 171). Vastaavantyyppinen muutostyö, betonisella reunapalkilla, on nähtävissä vanhalla ratalinjalla Porvoon asema-alueen ja Kiialan välillä jääneessä rummussa (kuva 153 edellä).

Kivirummut muodostavat merkittävän osakokonaisuuden Porvoon Museorautatien historiallisesta rakenteesta ja olemuksesta, ja tästä syystä niiden säilyminen ja ylläpito olisi vastaisuudessakin hyvin perusteltua. Joissain tapauksissa on nähtävissä, että rumppujen rakenteet, varsinkin niiden suosiin usein kuulunut kanavointi ovat selvästi roudan vaurioittamia. Erityisen pahasti sortuneita suurakenteet vaikuttavat olevan Ali-Vekkosken vahtituvan läheisyydessä sijaitsevalla rummulla R-7177, jossa pohjoispuolen suuaukko on kokonaan peittyneet (kuva 172).



Kuva 172. Kivirummun R-7177 peittynyt suuaukko Ali-Vekkoskella. Mikko Itälahti 17.10.2022.

Sköldvikin radalla ei ole suurempia vesistönylityksiä. Huomattavimmat näistä ovat Mossakärrensäckenin ja Kullobäckenin purot, joiden siltapaikoille on asennettu teollisesti esivalmistetut betoniputkirummut (kuva 173). Kaikki muutkin rummut ovat betoniputkirumpuja (kuva 174). Nämä ovat rakennusajalleen tyypillisiä rakenteita, jotka samalla historiallisina dokumentteina kertovat käsityötaidon ja paikallisten materiaalien vähenevästä merkityksestä rautatierakentamisessa.



Kuva 173. Mossakärrensäckens kaksoisrumpu Sköldvikin radalla. Mikko Itälahti 29.12.2022.



Kuva 174. Betonirumpu Sköldvikin radalla, kilometrillä 54. Rummun yli, ratapenkereen vierellä, kulkee myös ilmeisesti rakennusaikaisen työmaatien ura. Mikko Itälahti 2.1.2023.

8 Tasoristeykset ja historialliset tiet

8.1 Tasoristeykset osuudella Kerava–Olli

Keravan ja Nikkilän välillä ratalinja seuraa Tuusulasta Sipoon kirkonseudulle johtavaa maantietä. Tie ajoittunee 1700-luvulle, ja se on merkitty kuninkaan kartastoon (1776–1805). Alkuperäinen tieyhteys kulki Keravan kartanon ja sen itäpuolella säilyneen kivisillan kautta. Ensimmäinen tasoristeys tällä tiellä Keravalta lukien on nykyisin nimeltään Porvoonkatu (Koivula; kuva 175). Koivula viittaa nimenä paitsi Keravan kartanon maille sijoitettuun ”Kasvatuslaitokseen”, myös seisakkeeseen, joka toimi tasoristeyksen yhteydessä vuosina 1932–1944 (Jutikkala & Nikander 1939: 470). Tielinjaa ja tasoristeystä on tosin siirretty jonkin verran länteen nykyistä Porvoonkatua rakennettaessa ilmeisesti 1970-luvulla.



Kuva 175. Taustalla Porvoonkadun tasoristeys nykyisellä paikallaan. Alkuperäinen tasoristeyksen paikka sijaitsi radan vasemmalla puolella olevan verkkoaidan mutkan kohdalla. Mikko Itälahti 23.9.2022.



Kuva 176. Martinkyläntien tasoristeys historiallisella Tuusulan-Sipoon maantiellä. Mikko Itälahti 28.12.2022.

Huomattava Tuusulan–Sipoon maantien tasoristeys on myös Martinkylässä (kuva 176). Keravan ja Ollin välisellä rataosuudella voidaan historiallisten kyläteiden tasoristeyskuviin kuuluviksi lukea Martinkylän entisen laiturivaihteen yhteydessä sijainnut Martinkylän / Mårsbackantien sekä Nikkilän / Pornaistentien tasoristeukset (kuvat 177 ja 178). Martinkylän tasoristeys sijaitsee muinaisjäännösrekisteriin merkityn keskiaikaisen kylätontin alueella, ja tasoristeuksen yli Ollbäckenin laakson kautta kulkeva tieyhteys yhdistää Antbackan ja Kvarnbackan ilmeisesti jo vuosisatoja tiheästi asutut kylämäet (kuva 177). Nikkilän keskustassa sijaitsevan Pornaistentien tasoristeuksen kautta puolestaan kulkee keskiaikainen, Sipoon kirkolta Nikkilän kartanolle ja edelleen Pornaisiin johtava maantieyhteys (kuva 178). Rautatien avaamisen myötä tiestä muodostui myös Nikkilän aseman kirkonseutuun yhdistävä akseli, ja sen varteen 1900-luvulla nousseiden liikerakennusten myötä Nikkilän pääraitti. Näillä kahdella viime mainitulla tasoristeyksellä voidaan nähdä huomattavaa arvoa paitsi pienimuotoisten paikallisten kulttuuriympäristöjensä yhteydessä, myös historiallisten liikennereittien risteyksinä.



Kuva 177. Mårsbackantie / Martinkyläntie –niminen kylätien tasoristeys Martinkylän entisen laiturivaihteen itäpuolella. Kuvasta ilmenee keskiaikaisen kylätontin suhteellisen korkea sijainti taustan kaukomaisemaa halkovan Ollbäckenin laaksoon. Mikko Itälahti 27.9.2022.



Kuva 178. Pornaistentien / Nikkilän tasoristeys Nikkilän keskustan pohjoislaidalla ja asema-alueen itäpäässä. Mikko Itälahti 7.10.2022.

8.2 Porvoon Museorautatien tasoristeykset

Porvoon Museorautatiellä on edelleen säilynyt tiheä verkosto tontti- paikallis- ja maanteiden tasoristeyksiä, jotka Keravan ja Ollin väliltä ovat pääosin kadonneet, ja jollaisia Sköldvikin radalle ei alun perinkään juuri rakennettu. Kulttuurihistoriallisesti erityisen arvokkaiksi voidaan museorautatien tasoristeyksistä määritellä Suuren Rantatien tasoristeykset Olli, Pyymaa ja Kinnari (kuva 179), sekä Vanhan Hämeenlinnantien tasoristeys, joka liittyy Porvoon asemamiljööseen. Miltei yhtä historiallisesti merkittävä on myös Hinthaaran asema-alueen RKY-kohteeseen liittyvä Hinthaaran keskustan tasoristeys. Myös monet nykyisin paikallistieluokkaan kuuluvista teistä ovat paitsi itsessään historiallisia, antavat nykyhetkessä parhaan käsityksen autoliikenteen aikakautta edeltävistä tasoristeyksistä; itse asiassa edellä mainittu Pyymaan tasoristeys kuuluu tähän luokkaan, mutta niin myös esimerkiksi Forssellin tasoristeyksen kautta Suurelta Rantatieltä Hinthaaran kartanolle kulkenut tie (ks. kuva 34 luvussa 4). Myös Kiialan kartanoympäristöön liittyvät Kiialan ja Kärriälän (kuva 180) tasoristeykset sorapintaisine paikallisteineen voidaan katsoa ympäristösidosensa kautta katsoa erityisen arvokkaiksi. Nämä tasoristeykset sisältyvät myös Porvoonjokilaakson kartano- ja kylämaiseman (RKY), sekä Porvoonjokilaakson viljelymaiseman valtakunnallisesti arvokkaan maisema-alueen (VAMA) kohderajauksiin (RKY: Porvoonjokilaakson kartano- ja kylämaisema: 2009; VAMA 2021).



Kuva 179. Kinnarin tasoristeys Suurella Rantatiellä. Mikko Itälahti 13.10.2022.



Kuva 180. Kärriälän tasoristeys Kiialan kartanon läheisyydessä, Porvoonjokilaakson valtakunnallisesti arvokkaalla maisema-alueella. Mikko Itälahti 24.9.2022.

Kaikilla muillakin kuin edellä mainituilla tasoristeyksillä voi, etenkin museorautatien tapauksessa nähdä lähtökohtaisesti arvoa, joka liittyy niiden tunnistettavuuteen liikennehistoriallisina miljöinä. Tasoristeuksiin liikennehistoriallisina miljöinä liittyy varsinkin graafisesti voimakaspiirteinen merkistö vinoristeineen, radan aaraajia risteuksen kannesta varoittavine vinosiipineen ja junaliikennettä ohjaavine vihellysmerkkeineen. Edellä mainittu merkistö pääosin määriteltiin vuosien 1938 ja 1951 junaturvallisuuksäännöissä, ja se on osa radan historiallista, autoliikenteen valtakautta edeltävää infrastruktuuria ja miljöökuvaa.

Rataosan Olli–Porvoo tasoristeyksissä olleet turvalaitteet purettiin liikenteen vähentyessä 1980-luvulla. Nyttemmin vastaavia laitteistoja on palautettu museoliikennettä turvaamaan. Suuren Rantatien tasoristeyksistä puomi- ja valovaroituslaittein varustettuja ovat Ollin ja Kinnarin tasoristeykset (kuva 179). Pelkät valovaroituslaitteet on Ali-Vekkosken, Hinthaaran keskustan ja Porvoon taajaman Saksalantien tasoristeyksissä. Syksyllä 2022 oli käynnissä näiden tasoristeysten ohjaustekniikan muutostyö tavanomaiseen automaattiseen virtapiiriohjaukseen perustuvaksi. Valtaosalla tasoristeyksistä varoituslaitteita ei ole. Tämä voi muodostua turvallisuuden kannalta ongelmaksi, mikäli liikennettä jossain vaiheessa lisätään. Varoituslaitteiston lisäämistä voitaneen kuitenkin tarvittaessa pitää perusteltuna; laitteiston voi nähdä jopa lisäävän rakennetun ympäristön kerroksellisuutta, sen aiempaa mittakaavaa ja rakennetta rikkomatta.

8.3 Suuren Rantatien siirto Anttilassa

Anttilan asemaseudun ja Vekkosken siltapaikan välillä Suuren Rantatien linjaus on niin yhdenmukainen rautatien kanssa, että tielinjaa epäilisi siirretyn radan alta jo sitä rakennettaessa. Radan urakkasopimukseen (1872) sisältyy maininta, että urakoitsija vastaa tarpeellisista maanteiden siirroista ja tasoristeysten rakentamisesta. Kuitenkin noin Anttilan ja Pyymaan tasoristeysten puolivälistä itään päin tehtiin vuosina 1928–1932 merkittävä oikaisu, kun radan eteläpuolelle jäänyt, kahden tasoristeuksen kautta kulkenut ja autoistumisen myötä vaaralliseksi koettu mutka oikaistiin (Salminen 1993: 85). Suuri Rantatie siirtyi Anttilan ja Ali-Vekkosken välillä siis kokonaan radan pohjoispuolelle (kuva 181). Anttilan tieoikaisun länsipäässä on radan eteläpuolella nähtävissä poistetulle tasoristeyspaikalle johtanutta, oletettavasti keskiaikaista tierunkoa (kuva 182).



Kuva 181. Suuren Rantatien 1928–1932 suoristettua linjausta Anttilan ja Ali-Vekkosken välillä. Oletettavasti keskiaikainen tielinjaus kaarsi kuvan keskivaiheilla olevan koivun oikealta puolelta viistosti rautatien yli, siirtyen sen eteläpuolelle. Mikko Itälahti 13.10.2022.



Kuva 182. Oletettavasti keskiaikaista Suuren Rantatien tierunkoa radan eteläpuolella, Anttilan ja Yli-Vekkosken puolimaissa. Mikko Itälahti 13.10.2022.

Radan eteläpuolelle jäänyt Suuren Rantatien osuus siis jäi länsipäästään umpikujaksi, kun radan ylittänyt tasoristeys poistettiin. Yhteys tälle tieosuudelle on kuitenkin säilynyt oikaisun itäpäässä Pyymaan tasoristeyksen kautta, joka muodostaakin poikkeuksellisen eheän Suureen Rantatiehen liittyvän tasoristeysmiljöön. Nykyisin Polveketie-niminen tonttitie vastaa sorapintaisena epäilemättä hyvin Suuren Rantatien 1800-luvun asua, ja miljöön historiallista arvoa tukee pienimuotoinen, noin 1900-luvun alkupuolelle ajoittuva kylärakenne.



Kuva 183. Pyymaan / Bymanin tasoristeys, joka sisältyy Suuren Rantatien RKY-kohteeseen. Mikko Itälahti 13.10.2022.

Pyymaan tasoristeys siis liittyy kiistattomasti Suureen Rantatiehen ja on epäilemättä Porvoon Museorautatiellä parhaiten säilynyt todiste tasoristeyksen ja tieympäristön 1800-luvun asusta (kuva 183). Vaikuttaa kaikesta huolimatta siltä, ettei tasoristeyksen ylittävä tielinja ole keskiaikainen, vaan tietä on radan rakentamisen yhteydessä uudelleen linjattu. Alkuperäinen tie on ilmeisesti noussut jokseenkin ratalinjan suuntaisesti sen kallion yli, jonka ratalinja puhkaisee leikkauksessa (kuva 184). Maanmittauslaitoksen laserkeilausaineistossa näkyy rataleikkauksen koillispuolella, nykyisin yksityispihan alueella, sijaitseva pengermäinen kohouma, joka voisi olla kappale alkuperäistä tielinjaa. Alkuperäiseen tielinjaan kuuluu lisäksi myös nykyiseltä Kuninkaantieltä yksityistontille johtava, kohti Vekkosken siltapaikkaa kaartuva tien osuus.



Kuva 184. Ote ratalinjan maanmittaustoimitusten kartasta, jossa näkyy tielinjan siirto Pyymaan tasoristeyksen kohdalla. Keskiaikainen tielinja "gammal landsväg", on kulkenut miltei radan suuntaisesti suurin piirtein nykyisen kallioleikkauksen kohdalla. (Borgå–Kervo jernvägs område... 1872–1879).

Lähdeluettelo

Tutkimuskirjallisuus (sisältäen arkeologiset inventointiraportit ym.)

- Alameri, Mikko (1982). Rataosa Kerava–Porvoo, vaiheet vuoteen 1917. *Teoksessa* Pekonen, Pentti (toim.). *Rautatiemuseon vuosikirja* 1980–1981. Suomen Rautatiemuseo, Hyvinkää.
- Alameri, Mikko (2008). Porvoon–Keravan rautatie. *Teoksessa*: Bergström, Matti & Olavi Kilpiö (toim.) *Leveät kiskot – Suomen yleiselle liikenteelle avatut yksityiset leveäraiteiset rautatiet*. Suomen Rautatiemuseo, Hyvinkää. 245–279.
- Edgren, Torsten & Carl Jacob Gardberg (1996). *Porvoon kaupungin historia I*. Porvoon kaupunki. 344 s.
- Enbom, Sten, Birgit Lindroos & Odin Sjöholm (2005). *Sipoon historian vaiheita*. Sibbo hembygdsforskningsförening. 192 s.
- Eonsuu, Tapio., Honkanen, Pekka. & Eljas Pöyhö (1995). *Suomen veturit, osa 2. Moottorikalusto*. Elokuvan maailma, Helsinki. 128 s.
- Galtat, Hanna & Tornivaara-Ruikka, Riitta (2012). *Maalle! Helsingin seudun kulttuuriympäristöopas*. Rakennustaiteen seura. 404 s
- Häyrynen, Maunu (2005). *Kuvitettu maa. Suomen kansallisen maisemakuvaston rakentuminen*. SKS, Helsinki.
- Hyvärinen, Marketta (2017). Arvokohteiden kriteerit Liikenneviraston väyläverkolle. *Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä* 25/2017. 82 s.
- Iltanen, Jussi (2009/2011). *Radan varrella: Suomen rautatieliikennepaikat*. Karttakeskus, Helsinki.
- Inha, Into Konrad (1909). *Suomen maisemia*. WSOY, Porvoo.
- Itälahti, Mikko (2022 a). Hyvinkää–Karjaa-rataosan kulttuuriympäristön inventointi. *Väyläviraston julkaisuja* 20/2022. <https://www.doria.fi/handle/10024/184451>
- Itälahti, Mikko (2022 b). Karjaa–Hanko-rataosuus – Kulttuuriympäristön inventointi. *Väyläviraston julkaisuja* 48/2022. <https://www.doria.fi/handle/10024/185661>
- Jonasson, F., Kivialho, A. & K. Kivialho (toim.) (1931). *Suomen maatilat. Osa I: Uudenmaan lääni. Tietokirja maamme keskikokoisista ja suurista maatioista*. WSOY, Porvoo.
- Porvoon liikenne päättyi (1990). *Junat* 5/1990, 2.
- Jutikkala, Eino & Gabriel Nikander (1939). *Suomen kartanot ja suurtilat I*. SKS, Helsinki. 751 s.

- Kiinteä Muinaisjäänös: Anttila Korpklövsberget: (2009). Museovirasto: Muinaisjäänösrekisteri. https://www.kyppi.fi/palveluik-kuna/mjreki/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1000014558
- Kiinteä Muinaisjäänös: Kerava: Vakomaa 2 (1997-2017). Museovirasto: Muinaisjäänösrekisteri. (Inventoinnit 1965, 2003, 2013 ja 2017). https://www.kyppi.fi/palveluik-kuna/mjreki/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=245010001
- Kiinteä Muinaisjäänös: Porvoo: Rännarsten (2015). Museovirasto: Muinaisjäänösrekisteri. https://www.kyppi.fi/palveluik-kuna/mjreki/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1000027581
- Kuisma, Markku (1997). *Kylmä sota, Kuuma öljy – Neste, Suomi ja kaksi Eurooppaa 1948-1979*. Wsoy, Porvoo. 616 s.
- Lehto ym = Arkkitehtitoimisto Lehto Pelkonen Valkama & Ympäristötoimisto oy (2006). *Sipoon kunnan kulttuuriympäristö- ja rakennusperintöselvitys*. Sipoon kunta. https://www.sipoo.fi/wp-content/uploads/2021/03/Sipoon_kulttuuriymparisto-ja-rakennusperintöselvitys_-Lehto-Peltonen-Valkama-2006.pdf
- Lukkarinen, Ville & Waenerberg, Annika (2004). *Suomi-Kuvasta mielenmaisemaan. Kansallismaisemat 1800- ja 1900-luvun vaihteen maalaustaitteessa*. SKS, Helsinki. 383 s.
- Muu kulttuuriperintökohde: Mårtensby (Martinkylä), Ollas (2008/2017). Museovirasto: Muinaisjäänösrekisteri. https://www.kyppi.fi/palveluik-kuna/mjreki/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1000010870
- Muu kulttuuriperintökohde: Nickby (Nikkilä), Kyläkeskus (2008/2017). Museovirasto: Muinaisjäänösrekisteri. https://www.kyppi.fi/palveluik-kuna/mjreki/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1000010874
- Muu kulttuuriperintökohde: Yli-Kerava (Öfver Kärvoby), Heikkilä (2008/2015). Museovirasto, Muinaisjäänösrekisteri. https://www.kyppi.fi/palveluik-kuna/mjreki/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1000009996
- Muu kulttuuriperintökohde: Kerava, Yli-Kerava, Postlars / Mattila (2019). Museovirasto: Muinaisjäänösrekisteri. https://www.kyppi.fi/palveluik-kuna/mjreki/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1000036498
- Mäkinen, Jussi (2012). Rautatiehistoriallinen kartta Helsinki-Hyvinkää-Riihimäki-Hanko-Porvoo. *HMVY kartat IV*. Haapamäen museoveturiyhdistys.
- Nyberg, Paul (1931). *Sibbo sockens historia I: Intill början av 1700-talet*. Kommunalförmåktige i Sibbo. 382 s.
- Perttola, Wesa (2009). Estlink 2- sähkösiirtoyhteyden Suomen maaosuuden inventointi. Museovirasto, Rakennushistorian osasto.

https://www.kyppi.fi/palveluikuna/mjhanke/read/asp/hae_liite.aspx?id=112535&ttyyppi=pdf&kansio_id=638

RKY = Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt (2009). Hintahaaran rautatieasema. Museovirasto. https://www.kyppi.fi/palveluikuna/rapea/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=200400

RKY= Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt (2009). Porvoonjokilaakson kartano- ja kylämaisema. Museovirasto. http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=4931

RKY= Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt (1998, 2009). Porvoon rautatieasema. Museovirasto. http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1538

Saatsi, Emilia; Saatsi, Pekka & Riina Sirén (2017). *Porvoon asemanseudun rakennetun ympäristön selvitys*. Saatsi arkkitehdit, Porvoo. https://www.porvoo.fi/app/uploads/2021/11/Porvoon_asemanseutu_RKI_31.7.2017_pieni_72dpi_suojattu.pdf

Salminen, Antti & Tere Vadén (2013). *Energia ja kokemus: Naftologinen essee*. Niin & Näin, Tampere. 212 s.

Salminen, Tapio (1993). Suuri Rantatie – Stora Strandvägen. *Tiemuseon julkaisuja* 7. Tielaitos, Helsinki. 388 s.

Selén, Göran (1996) *Porvoon pitäjä kautta aikojen* I. Porvoon maalaiskunta. 687 s.

Selén, Göran (1997). *Porvoon pitäjä kautta aikojen* II. Porvoon maalaiskunta. 691 s.

Suhonen, V.-P. (2007). Sipoon historiallisen ajan muinaisjäännösten inventointi vuonna 2007. Museovirasto. https://www.kyppi.fi/palveluikuna/mjhanke/read/asp/hae_liite.aspx?id=110021&ttyyppi=pdf&kansio_id=753

Uudenmaan liitto (2012). *Missä maat on mainioimmat: Uudenmaan kulttuuriympäristöt*. 133 s. https://www.uudenmaanliitto.fi/fi-les/6309/Missa_maat_on_mainioimmat_E114.pdf

VAMA = Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet (2021): Uusimaa. Ympäristöministeriö. https://www.ymparisto.fi/download/VAMA_2021_1_Uusimaa_FI_SVEpdf/%7B3FF33523-B84E-4B29-8CA2-0EBEEF2AC272%7D/171054

VR (1987). *Valtionrautatiet 1962–1987*. Rautatiehallitus, Helsinki. 831 s.

Vuoristo, Katja (2011). Sipoo, Talma, Kalkberget. Inventointiraportti. Museovirasto, arkeologiset kenttäpalvelut. https://www.kyppi.fi/palveluikuna/mjhanke/read/asp/hae_liite.aspx?id=114287&ttyyppi=pdf&kansio_id=753

Väyläviraston sillat 31.12.2021. *Väyläviraston julkaisuja* 53/2022. https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/185731/vj_2022-53_978-952-317-991-2.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Åberg, Susanne (2013). *Litorinameren ylin ranta Suomessa*. Luonnonmaantieteen pro gradu –tutkielma, Helsingin yliopisto, Geotieteiden ja maantieteen laitos. https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/41683/pro_gradu_et_hesis_scaberg.pdf?sequence=1

Dokumentit, kartat, paikkatietoaineistot ja muu lähdeaineisto

Backlund, Carl (1902). Järnbrö öfver Hindhår å. Alkuperäispiirustus. Väylävirasto, taitorakennerekisteri.

Borgå –Kervo jernvägsområdet (1872–1879, 1889). Rautatiehallituksen pakkolunastus- ja lisäpakkolunastuskartat. Ia:347 Kerava–Porvoo-rataosa. Kansallisarkisto, Helsinki.

Borgå–Kervo Jernväg (1877). Porvoo–Kerava rautatieosakeyhtiön yhtiökokousten pöytäkirjat. Porvoon–Keravan rautatieosakeyhtiön arkisto (JyMA). Kansallisarkisto, Jyväskylä.

Edelmann, Felix (1885). Karta öfver omgifningarne af brostället under Boe gård samt Vattendraget derifrån till Näskalk fors I Borgå socken och Nylands län. Rautatiehallitus. Ia Käytöstä poistettujen rautatiesiltojen piirustukset. Kansallisarkisto, Helsinki.

Herrala, isojakokartta (1903-1906) = Herrala / Hertsby; N:o 1–7, storskiftesregleringskarta och handlingar (1903-1906). Maanmittaushallituksen uudistusarkisto. B43:1/21–40. Kansallisarkisto, Helsinki. <https://astia.narc.fi/uusias-tia/viewer/?fileId=4659702293&aineistoId=2530256859>

Historialliset tiet Uudellamaalla (2019). Avoin paikkatietoaineisto. Uudenmaan liitto. <https://avoinaineisto-uudenmaanliitto.opendata.arcgis.com/pages/sel-vitykset>.

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

Fredrik August Eklöf (2022). Geni's genealogy database. https://www.geni.com/people/Fredrik-August-Ekl%C3%B6f/6000000007225634781_30.1.2023.

Kontrakt mellan Borgå stad å ena, samt handlanderne, consulerne C. Åberg och Aug Eklöf å andra sidan, rörande byggandet och framtida trafikerandet af

den lokomotivjärnväg mellan nämnda stad och Kervo station.... (1871). Porvoo-Kerava rautatieosakeyhtiön arkisto, Kansallisarkisto, Jyväskylä.

Kervo-Borgå jernvägs område (1872–1979, 1890). Radan maanmittaustoimitusten kartat. Kansallisarkisto, Helsinki.

Kervo järnvägs kartor och handlingar (1872–1879). Porvoo / Borgå stad, B2:7/32–48. Maanmittauslaitoksen uudistusarkisto, Kansallisarkisto.
<https://astia.narc.fi/uusiastia/digitarkastelu.html?id=2530812934>

Karta öfver Kiala allodial säteriets ägor (1787). B6b:8/1-4. Maanmittauslaitoksen uudistusarkisto, Kansallisarkisto, Helsinki. <https://astia.narc.fi/uusiastia/digitarkastelu.html?id=2529027796>

Neste oil (2010). Nestekaasu – puhdas ja taloudellinen energiavaihtoehto.
https://www.neste.fi/sites/neste.fi/files/NO_Nestekaasu_esite_2.pdf

Keravanjoen ratasilta (1926). Rata-osa Kerava– Porvoo. Km:lla 30+480 olevan sillan uudelleen rakentaminen. 19,300 m levysilta. Muutospiirustus. Väylävirasto, taitorakennerekisteri.

Keravan yleiskaava 2035. Keravan kaupunki. <https://www.kerava.fi/Documents/Asuinympp%c3%a4rist%c3%b6%20ja%20rakentaminen/Kaavoitus/Yleiskaavakartta.pdf>

Kuninkaan kartasto (1776–1805). Timo Meriluoto. <http://timomeriluoto.kapsi.fi/>

Pituusprofiili (s.a) = Helsingin – Tampereen ja Porvoon – Keravan rautatien pituusprofiilit. Suomen Rautatiemuseon arkisto.

Peruskartta 1:20 000, lehti 2043 08 (1958, 1991). Järvenpää. Maanmittaushallitus, Helsinki.

Peruskartta 1:20 000, lehti 2043 09 (1958, 1969, 1978). Kerava. Maanmittaushallitus, Helsinki.

Peruskartta 1:20 000, lehti 2043 10 (1978, 1991). Hangelby. Maanmittaushallitus, Helsinki.

Peruskartta 1:20 000, lehti 2043 11 (1952, 1969, 1978). Nickby. Maanmittaushallitus, Helsinki.

Peruskartta 1:20 000, lehti 3021 01 (1988). Emäsalo. Maanmittaushallitus, Helsinki.

Peruskartta 1:20 000, lehti 3021 02 (1962, 1988). Porvoo. Maanmittaushallitus, Helsinki.

Peruskartta 1:20 000, lehti 3021 03 (1962). Kerkkoo. Maanmittaushallitus, Helsinki.

- Pitäjänkartta* 1:20 000, lehti 669/257 (1931). Nikkilä. Maanmittaushallitus, Helsinki.
- Pitäjänkartta* 1:20 000, lehti 669/258 (1936). Kullo. Maanmittaushallitus, Helsinki.
- Pitäjänkartta* 1:20 000, lehti 670/258 (1936). Hindhår. Maanmittaushallitus, Helsinki.
- Pitäjänkartta* 1:20 000, lehti 673/342 (1937). Kerkkoo. Maanmittaushallitus, Helsinki.
- Porvoon rautatieaseman tarkastuspöytäkirja (1872). Pöytäkirjat, C4. Porvoon-Keravan rautatieosakeyhtiön arkisto (JyMA). Kansallisarkisto, Jyväskylä.
- Rautatierakennusten arkkitehtipiirustukset (s.a.) = Rautatierakennusten arkkitehtipiirustukset (Ratahallintokeskus), Iaa Vuokralehdet: Porvoon rata. Kansallisarkisto, Mikkeli.
- Rautatierakennusten arkkitehtipiirustusten hakemisto (s.a.) Ib Rautatierakennusten arkkitehtipiirustusten hakemistot: Iba:1 Rakennuskohteen mukainen aakkosellinen hakemisto: Aap-Hyt (Ratahallintokeskus). Kansallisarkisto, Mikkeli.
- Rautatiekomissio 13.3.1869. Kirje Suomen suuriruhtinaalle. Perustamisasiakirjat 1869–1880. Porvoon–Keravan rautatieosakeyhtiön arkisto, Kansallisarkisto, Helsinki.
- Senaatin kartta*, lehti VIII 31: 1873 (Sipoo). Maanmittaushallituksen historiallinen kartta-arkisto (kokoelma). Kansallisarkisto. <https://astia.narc.fi/>
- Senaatin kartta*, lehti VIII 32: 1873 (Söderveckoski). Maanmittaushallituksen historiallinen kartta-arkisto (kokoelma). Kansallisarkisto. <https://astia.narc.fi/>
- Senaatin kartta*, lehti IX 33: 1873 (Kiiala). Maanmittaushallituksen historiallinen kartta-arkisto (kokoelma). Kansallisarkisto. <https://astia.narc.fi/>
- Suomen Kulkuneuvot* (1932, 1944, 1957, 1959, 1969, 1981). Turisti. (kesäaika-
taulu). Suomen Matkailijayhdistys, Helsinki. Digitaalinen aineisto (Kansalliskirjasto); <https://digi.kansalliskirjasto.fi>
- Suomen Kulkuneuvot* (1981 a). *Turisti* (talviaikataulu 1980-1981). Suomen Matkailijayhdistys, Helsinki. Digitaalinen aineisto (Kansalliskirjasto); <https://digi.kansalliskirjasto.fi>
- Topografikartta* 1:20 000, lehti 2043 08 (1948). Järvenpää. Maanmittaushallitus, Helsinki.
- Topografikartta* 1:20 000, lehti 2043 09 (1948). Kerava. Maanmittaushallitus, Helsinki.
- SVT = *Suomen virallinen tilasto* (1932). Rautatietilasto vuodelta 1931. Rautatiehallitus, Helsinki.

- SVT = *Suomen virallinen tilasto* (1940). Rautatietilasto vuodelta 1938. Rautatiehallitus, Helsinki.
- SVT = *Suomen virallinen tilasto* (1976a) VI C:104. Taajamat 1960–1970. Tilastokeskus, Helsinki. https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/96453/xvael_c_197000_1976_dig_4.pdf
- SVT (1976b). *Suomen virallinen tilasto* XX:93. Rautatietilasto 1975. Rautatiehallitus, Helsinki.
- SVT (1986). *Suomen virallinen tilasto* XX:103. Rautatietilasto 1985. Rautatiehallitus, Helsinki.
- Syke = Suomen ympäristökeskus (2021). Yhdyskuntarakenne. YKR-aluejaot. Avoin paikkatietoaineisto. <https://paikkatieto.ymparisto.fi/lapio/latauspalvelu.html>
- Syke = Suomen ympäristökeskus (2022 a). Taajamat 2021. Avoin paikkatietoaineisto <https://paikkatieto.ymparisto.fi/lapio/latauspalvelu.html>
- Syke = Suomen ympäristökeskus (2022 b). Harva ja tiheä taajama-alue 2021. Avoin paikkatietoaineisto <https://paikkatieto.ymparisto.fi/lapio/latauspalvelu.html>
- Söderveckoski, maanjakokartta (1765–1766) = B5a:18/1-11 Ali-Vekkoski / Söderveckoski; Karta öfver egorne med protokoller, råggångs- och delsbeskrifningar. Maanmittauslaitoksen uudistusarkisto, Kansallisarkisto, Helsinki. <https://astia.narc.fi/uusiastia/digitarkastelu.html?id=2529083590>
- Turisti (1892; 1898; 1899; 1900; 1916; 1918; 1924) = *Turisti: Rautateiden aikataulut ja höyrylaivojen kulkuvuorot*. Kesäaikataulu. Suomen Matkailijayhdistys. Kansalliskirjasto, Helsinki. Digitaalinen aineisto (Kansalliskirjasto): <https://digi.kansalliskirjasto.fi/>
- Turisti (1919; 1924). *Turisti: Rautateiden aikataulut ja höyrylaivojen kulkuvuorot*. Talviaikataulu. Suomen Matkailijayhdistys, Helsinki. Digitaalinen aineisto (Kansalliskirjasto): <https://digi.kansalliskirjasto.fi/>
- Uudenmaan alueen kylät 1560-luvulla (2019). Avoin paikkatietoaineisto. Uudenmaan liitto. <https://avoinaineisto-uudenmaanliitto.opendata.arcgis.com/pages/selvitykset>
- Urakkasopimus (1872). Radan rakentamista koskevat sopimukset. Porvoon-Keuran rautatieosakeyhtiön arkisto (JyMA). Kansallisarkisto, Jyväskylä.
- VR (1976). Aikataulut 30.5.1976 alkaen.
- Väyläviraston taitorakennerekisteri. Väylävirasto, Helsinki. <https://vayla.fi/tietoameista/yhteystiedot/extranet>

Återstående arbeten = keskeneräisten töiden luettelo (1873). Radan rakentamista koskevat sopimukset. Porvoon–Keravan rautatieosakeyhtiön arkisto (JyMA). Kansallisarkisto, Jyväskylä.

Muistitieto, kylähistoriikit jne.

Hinthaaran kyläyhdistys (s.a.). Historia. <https://www.hinthaara.fi/historia/>

Marjon matkassa (2018). Nikkilän entisen mielisairaalan upeat jugendtalot. <https://www.marjonmatkassa.fi/2018/02/nikkilan-entisen-mielisairaalan-upeat.html>

Scybergson, Gerda (1918). Anteckningar 5.1.–12.9.1918. <https://www.1918.finlit.fi/gerda-schybergson>

Asiantuntijahaastattelut ja tiedonannot

Mikko Alameri (2022). Haastattelu Lohjalla 9.11.2022

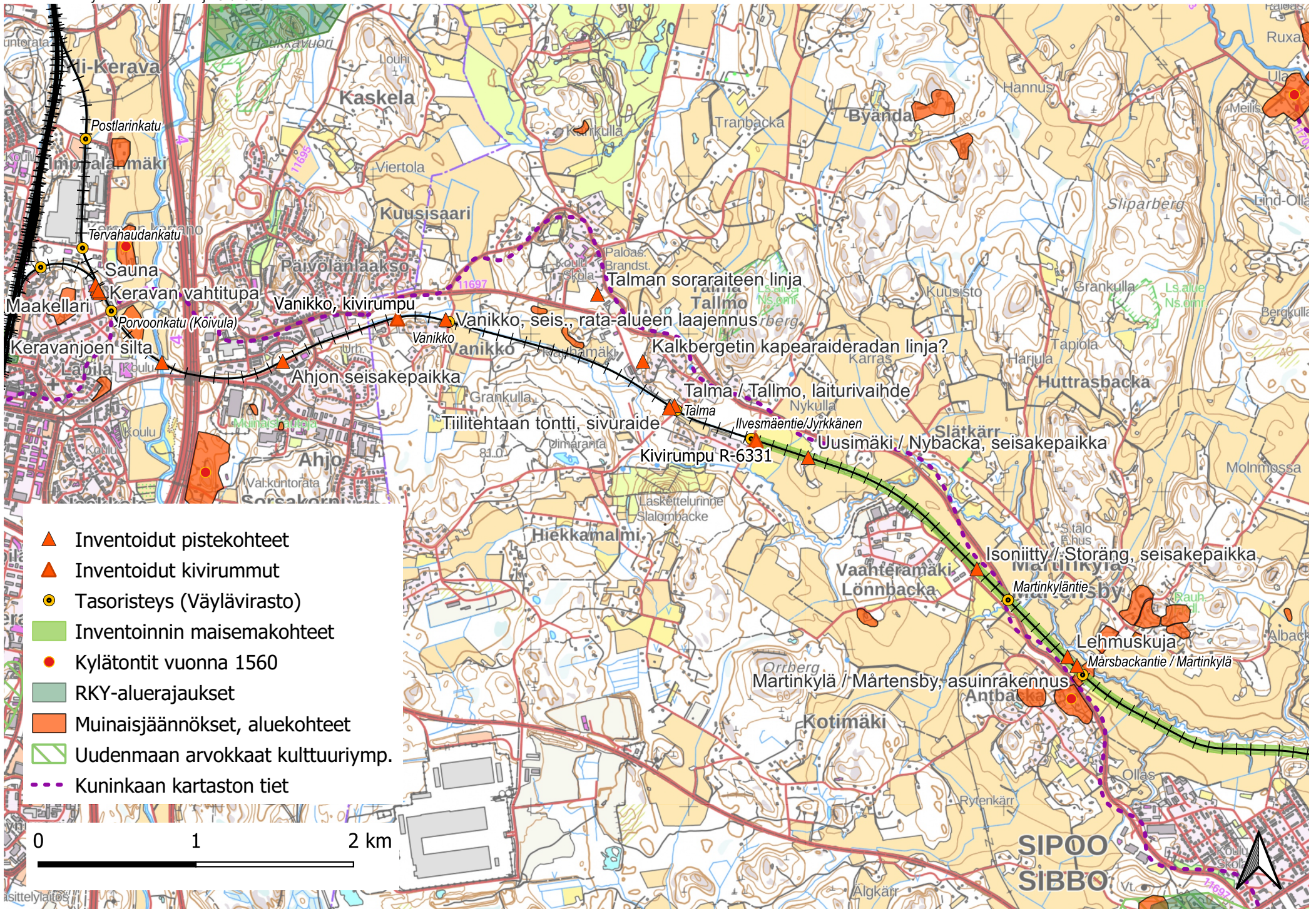
PMR = Porvoon Museorautatie ry (2022, 2023). Yhdistyksen puheenjohtajana vuonna 2022 toimineen Hanno Jussilan ja Suomen Rautatiemuseon projektitutkija Mikko Itälähden keskustelu sähköpostitse.

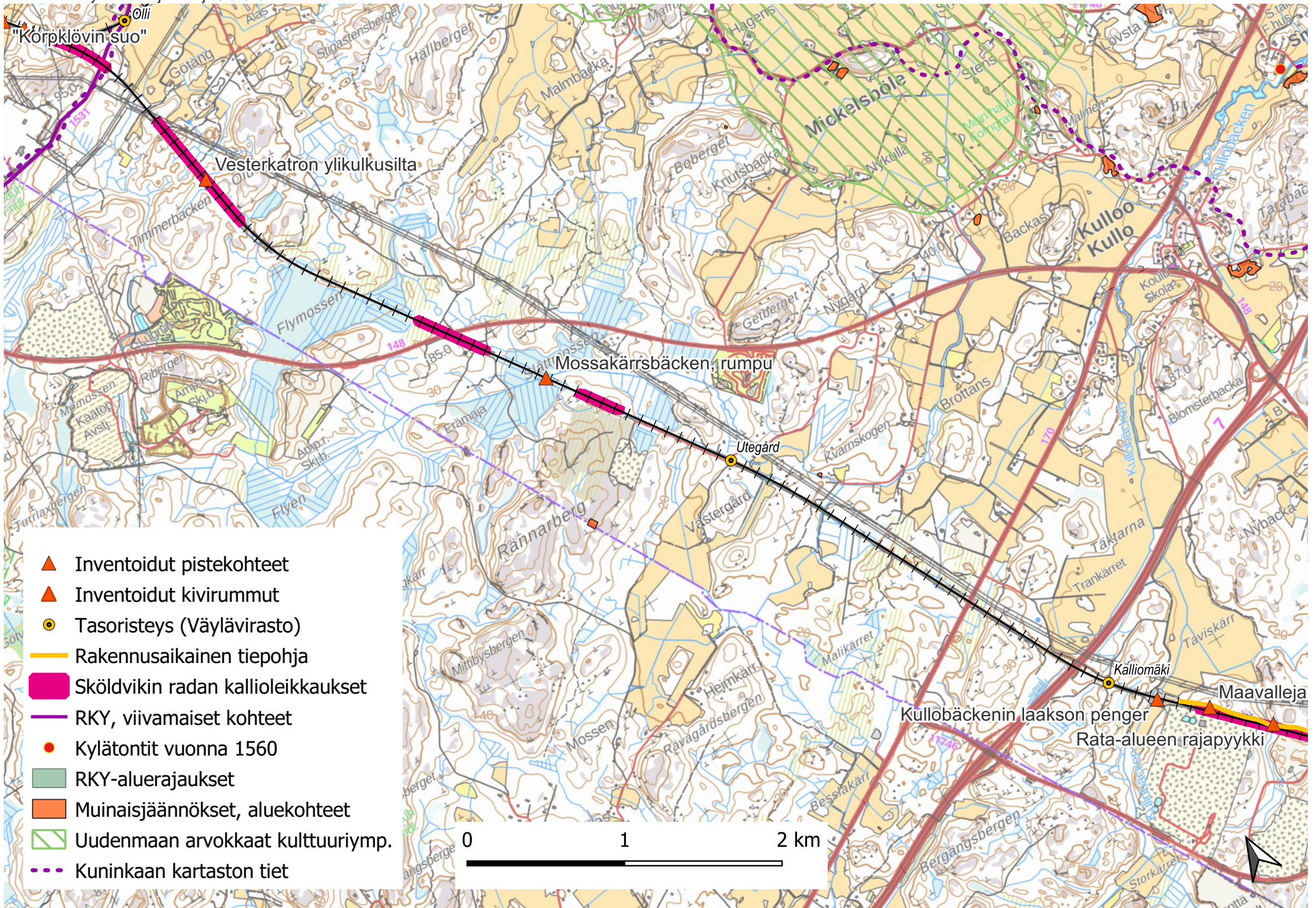
Kuvalähteet

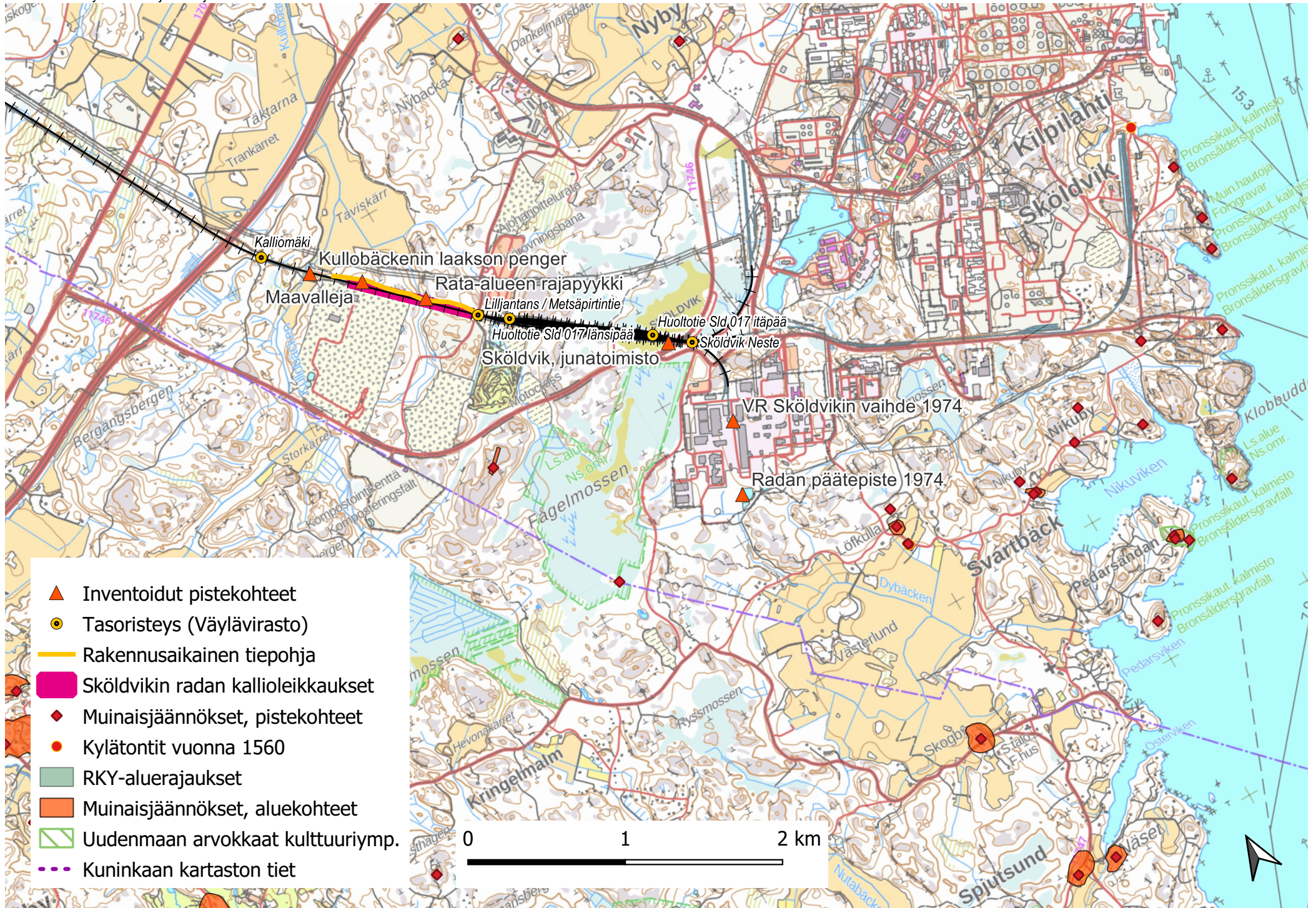
SRM = Suomen rautatiemuseon kuvakokoelmat, Hyvinkää.

Porvoon museo, kuva-arkisto.

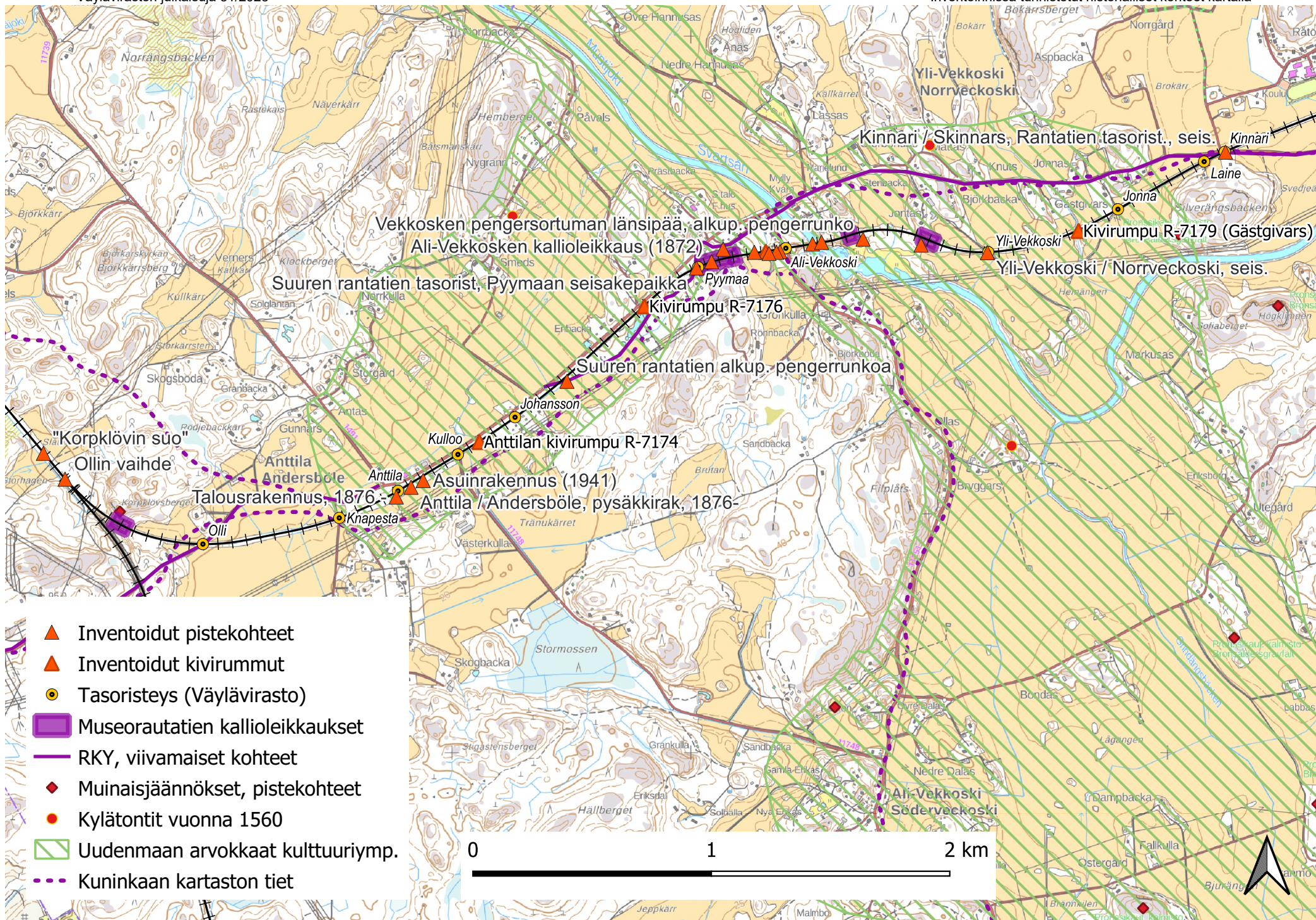
Porvoon Museorautatie ry.

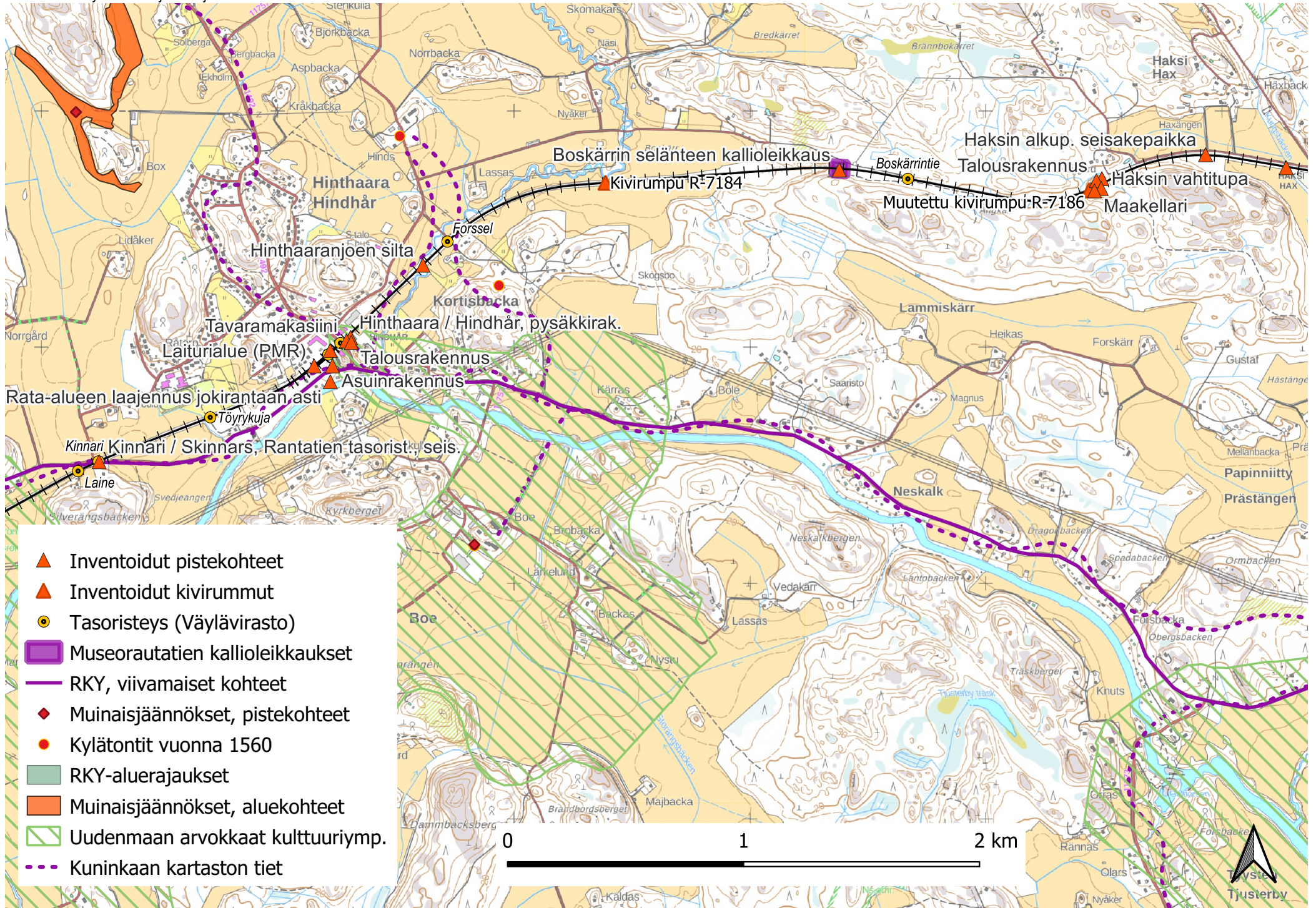




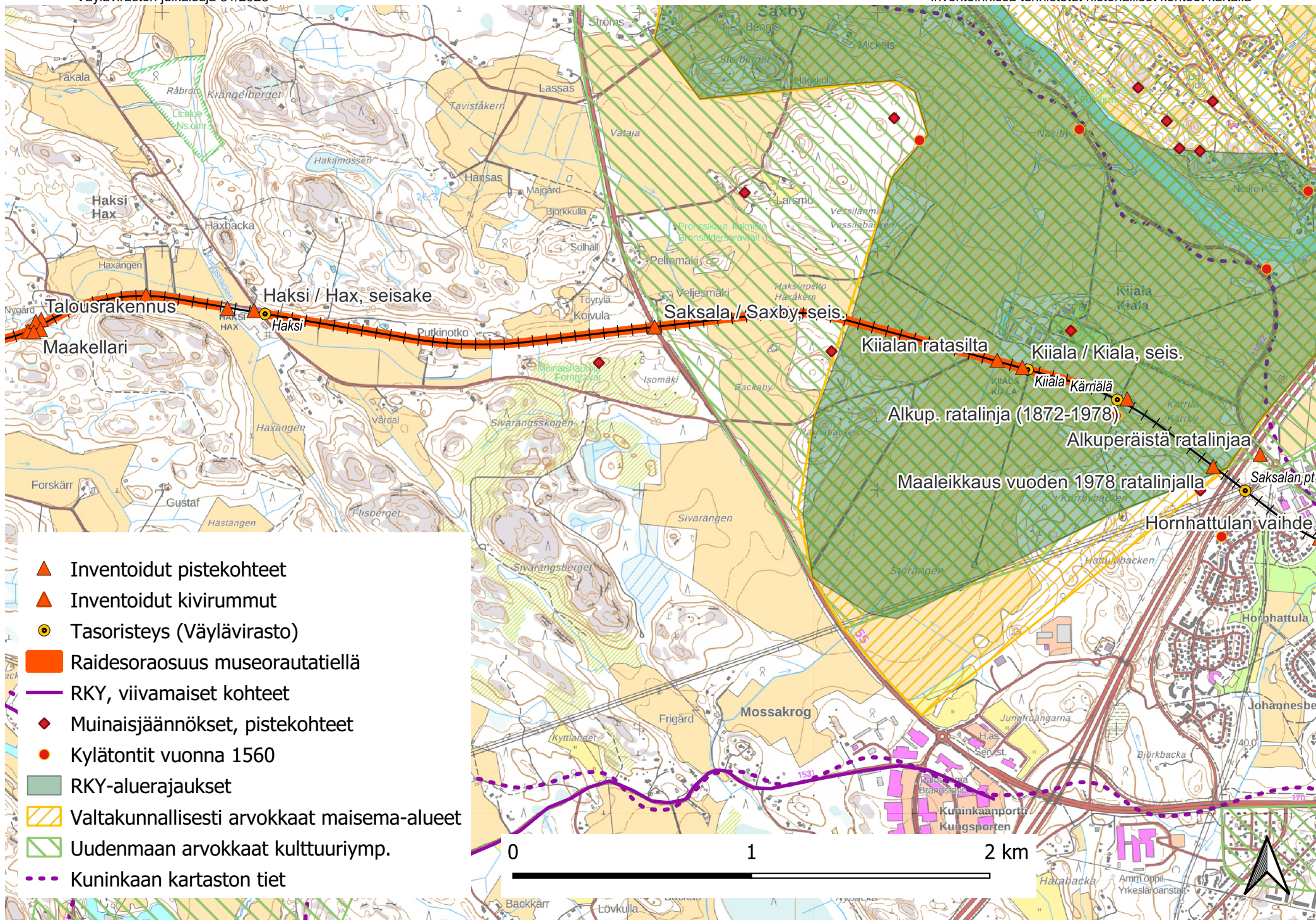


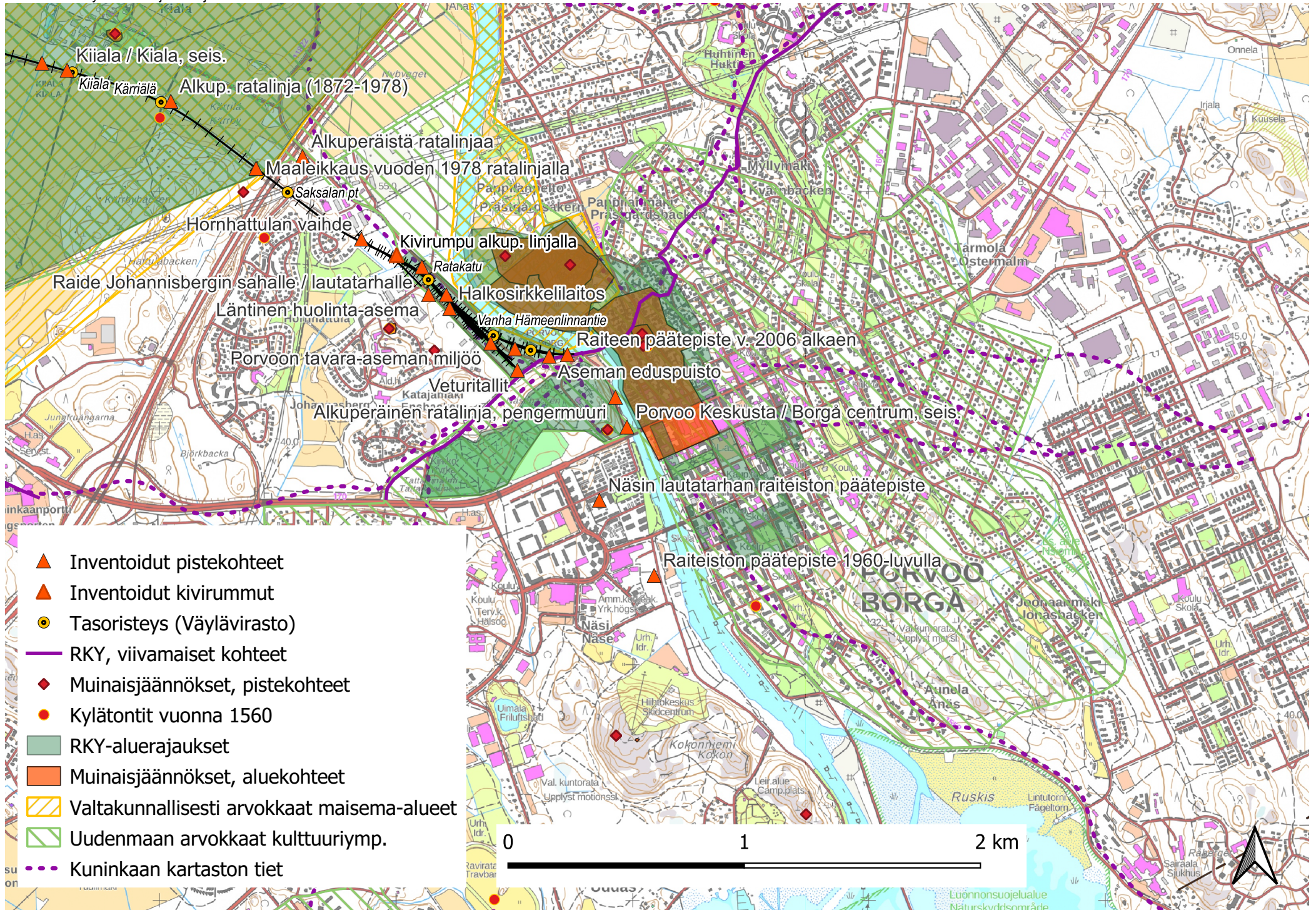
- ▲ Inventoidut piste-kohteet
- Tasoristeys (Väylävirasto)
- Rakennusaikainen tiepohja
- Sköldvikin radan kallioleikkaukset
- ◆ Muinaisjännökset, piste-kohteet
- Kylätontit vuonna 1560
- RKY-alue-rajaukset
- Muinaisjännökset, aluekohteet
- ▨ Uudenmaan arvokkaat kulttuuriymp.
- Kuninkaan kartaston tiet





Boskärrin selänte kalliioleikkaukset
 Kivirumpu R-7184
 Boskärrintie
 Muutettu kivirumpu R-7186
 Haksin alkup. seisakepaikka
 Talousrakennus
 Haksin vahtitupa
 Maakellari
 Hinthaara Hindhär
 Hinthaaranjoen silta
 Förssel
 Kortisbacka
 Tavaramakasiini
 Hintaara / Hindhär, pysäkkirak.
 Laiturialue (PMR)
 Talousrakennus
 Asuinrakennus
 Rata-alueen laajennus jokirantaan asti
 Töyrykuja
 Kinnari Kinnari / Skinnars, Rantatien tasoristeyks.
 Laine
 Silverängsbacken
 Svediaängen
 Kyrkberget
 Boe
 Brobacka
 Länkelund
 Backas
 Nystu
 Brandbordsberget
 Majbacka
 Dammbacksberg
 Kaldas
 Neskalk
 Heikas
 Forskärr
 Gustaf
 Hastänge
 Mellanbacka
 Prä
 Papinniitty
 Prästängen
 Ormbacken
 Spadabacken
 Forsbacka
 Obergsbacken
 Traskberget
 Knuts
 Örfas
 Rännäs
 Olars
 Nyäker
 Tjusterby







Väylävirasto
Trafikledsverket

ISSN 2490-0745
ISBN 978-952-405-068-5
www.vayla.fi