

KYTÄJÄNRATA

1909-1967

PURETTU, UNOHDETTU



Päivi Penttinen

Kansikuva: Juna Yleenin mäessä (Urpo Lindgren)
Teksti: Päivy Penttinen

© Päivy Penttinen
Hyvinkää 2007

ISBN 978-952-92-2423-4

LUKIJALLE

Ajatus tämän pienoistutkielman tekemiseen tuli Hyvinkään kansalaisopiston Routes Towards Europe -ryhmässä, joka on kyseisen opiston kansainvälisyshankkeen Grundtvig 2-ohjelmassa.

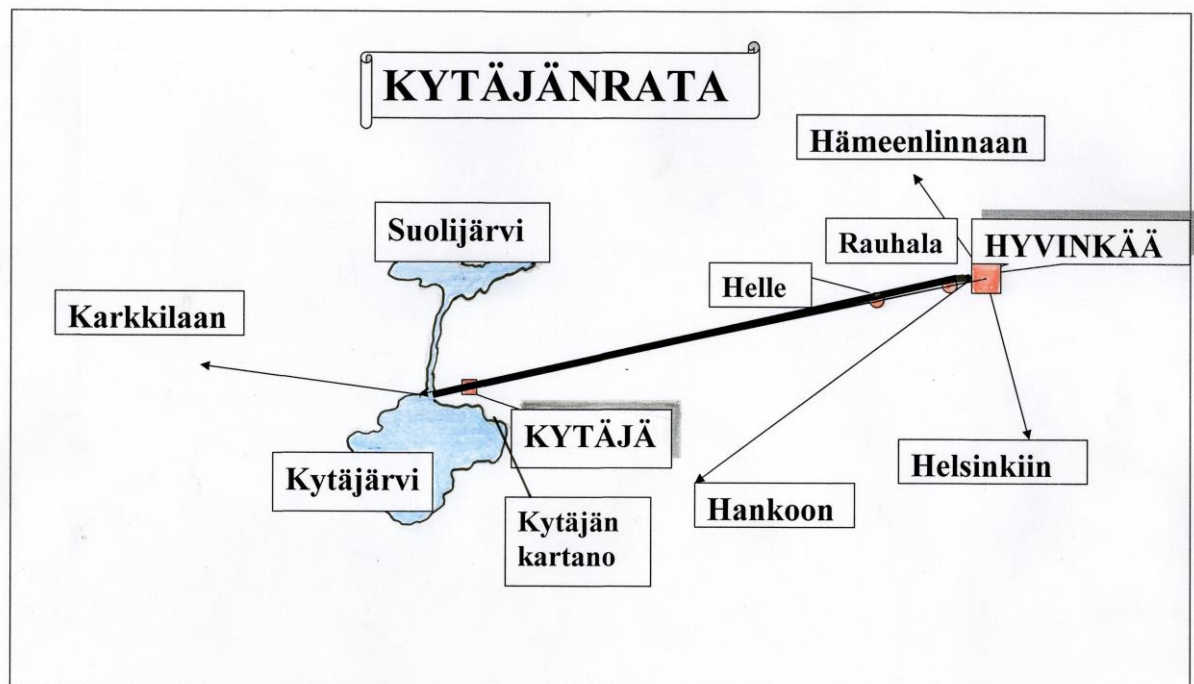
Siinä tutkitaan muun muassa identiteettiä paikkakunnan, alueen ja laajemman kokonaisuuden puitteissa. Pyritään esimerkiksi löytämään tekijät, jotka ovat olleet tärkeitä alueen kehityksessä sekä vaikuttaneet ihmisten paikkatunteeseen ja sitä kautta identiteettiin.

Paikkatunne tarkoittaa johonkin paikkaan kuulumista, siihen liittyy usein tunnesiteitä, kuten evakoilla Karjalaa. Se on osa mielenmaisemaa ja muovautuu ihmisillä yksilöllisten ja yhteisöllisten kokemusten perusteella. Siihen vaikuttavat myös omien konkreettisten kokemusten lisäksi vaikkapa vanhemmilta kuullut asiat.

Helsinki-Hämeenlinna -pääradan rakentaminen vaikutti voimakkaasti Hyvinkään teollistumiseen ja kasvuun. Kytäjänrata mahdollisti vaikutusalueella puutavaran kuljetuksen jopa kansainvälisen kaupan tarpeisiin.

Tekstiin on koottu radan rakentamiseen liittyviä faktoja ja mukana on ihmisten muistikuvia radasta ja sen ympäristöön liittyvistä asioista, niitä jotka ovat jääneet mielenmaiseen. Kiitän lämpimästi haastattelemani henkilöitä sekä teitä, jotka olette antaneet käyttöoikeuden julkaisun kuviin.

Hyvinkäällä syyskuussa 2007
Päivy Penttinen



Liikenne alkoi Kytäjänradalla keväällä 1908, tarkastus suoritettiin helmikuussa 1909, mistä voidaan katsoa virallisen toiminnan alkaneen. PP.

KYTÄJÄNRATA 1909-1967

JOHDANTO	3
RADAN VARRELTA	4
RATASUUNNITELMIA JA TOTEUTUMINEN	
Monta liikennesuunnitelmaa	4
Constantin Linder ja ratahankkeet	6
Kapeat radat	7
Hjalmar Linderin aika	8
Liikkuva kalusto ja liikenne	10
MUISTOJEN KIRJO	
Piletillä junaan	13
Muistoja Kytäjän aseman seudulta	16
Sodasta jälleenrakentamiseen	17
Asemalta osuuskaupalle	18
Jäniksinä junaan	18
Mielenmaisemia	19
RADAN AIKA ON OHI	
Eero Heinonsalo muistelee	20
Jäähvyäiset radalle	20
Kytäjänradan merkitys Hyvinkäälle	21
LÄHTEET	23

KYTÄJÄNRATA 1909-1967

JOHDANTO

Tämä on kertomus kapearaiteisesta rautatiestä, jonka saamisesta kamppailtiin, ja joka rakennettiin vauhdilla. Kyseessä on Kytäjänrata. Se eli ja kukoisti aikansa, purettiin ja unohdettiin. Kytäjän kylä on edelleen vireä, siellä on puolisen tuhatta asukasta, ja se kuuluu Hyvinkään kaupunkiin. Kylä tuskin olisi tunnettu ilman kartanoa, joka 1500-luvulla oli Nääs-niminen. Kytäjän kartanon historia on värikäs, sillä sitä ovat hallinneet Tottin, Flemingin, Armfeltin, Linderin ja Vähäkallion suvut. Nykyiset kartanon omistajat ovat pohjoiskarjalaiset Laakkoset.



Kytäjän kartanon viljavia peltoja ja metsiä. PP, 2007.

Tila oli aikoinaan Suomen laajin, ja vaikka sen maita on luovutettu ja myyty, se on edelleen suuri. Osa alueesta on nykyisin golf-kenttinä. Leveät väylät sijaitsevat pelto-, metsä- ja kalliomaisemissa.

Radan rakentaminen oli elintärkeää Kytäjän kartanolle ja silloisen Pyhäjärven Högforsin tehtaalle.

Haastattelut on esitetty pääosin kertomakirjallisuuden muodossa, mutta niitä on sijoitettu jonkin verran muihinkin yhteyksiin. Kaikki tekstissä esitetyt asiat ovat faktoja, vaikka ne on koottu eri henkilöiden muistelemisista.



Osa pelloista on saanut väistyä golfkenttien tieltä. PP, 2007.

RADAN VARRELTA

Eräänä kauniina kesäpäivänä pojankoltiaiset olivat Kytäjällä matkalla radalle, Rauhanmäen suuntaan. He valitsivat rautatien varrelta pusikon, joka oli kyllin lähellä rataa ja johon saattoi piiloutua niin, ettei lähestyvistä junasta voinut havaita heitä. Sitten pojat menivät radalle, katsoivat kelloa ja totesivat, että kohta sen pitäisi tulla. Mitään ei näkynyt, niinpä he asettuivat makaamaan radalle, korva kiskoa vasten. Sitten joku huusi: ”Nyt tärisee, Pikkupäkä on tulossa!”

Tietty veturityyppi oli saanut nimekseen Pikkupässi, kansanomaisemmin Pikkupäkä. Rauhanmäessä junan vauhti hidastui, veturi puuskutti Rauhanmäkiä, pa ha ma ki. Siitä tiesi, että juna lähestyy pensikkoon, josta pojat hyppäisivät kyytiin. Junassa oli kahdeksan tavaravaunua, niistä osa avonaisia. Kun Pikkupäkän vauhti oli mässä hidas, vaunuun oli helppo päästä. Turvallisuutta pojat eivät edes ajatelleet, olihan jännittävää olla jäniksenä kyydissä. Sitten saattoi pujotella umpivaunuihin. Viimeisenä junassa oli kaksi matkustajavaunua. Tuskin konduktööri Routakari, Haanpää tai Leino, kuka sitten olikaan vuorossa, ehti havaita heitä. Tällä tavalla pääsi vaikka Karkkilaan asti.



Junan huoltotöihin kuului myös veturin piipun nuohous. Kuva Urpo Lindgren, v. 1956.

Kerran pojat olivat jälleen kyydissä. He olivat kuulleet, että Karkkilaan kuljetaan käsikranaattien kuoria. Niitä pitää saada, tuumivat pojat, ja tuttuun tapaan he

hyppäsivät junaan. Toden totta umpivaunuun oli lastattu tätä poikien himoitsemaa tavaraa. He tiesivät, että kranaatinkuoret ovat menossa Högforsin tehtaille sulatettavaksi. Mutta pojat halusivat omansa sitä ennen. Niinpä he alkoivat heitellä lastia radan varteen. Sitten aikanaan haettiin saalis ratapenkereeltä. Kranaatinkuoret olivat pojille mieluisaa keräilytavaraa. Onneksi kyseessä oli vain kuoria, mutta kuulopuheiden mukaan joku laukaisuvalmis kranaatti oli päätynyt Högforsin tehtaalle asti, onneksi ei poikien käsiin.

Kytäjänrataa ei enää ole, aika on kiihtänyt sen ohi, ja rata on purettu. Liekö kiskot joutuneet kranaatinkuorien tavoin sulatettavaksi ja sitä kautta kiertoon? Mikä oli radan ”elämänkaari” ja sen merkitys, sitä selvittelen jatkossa.

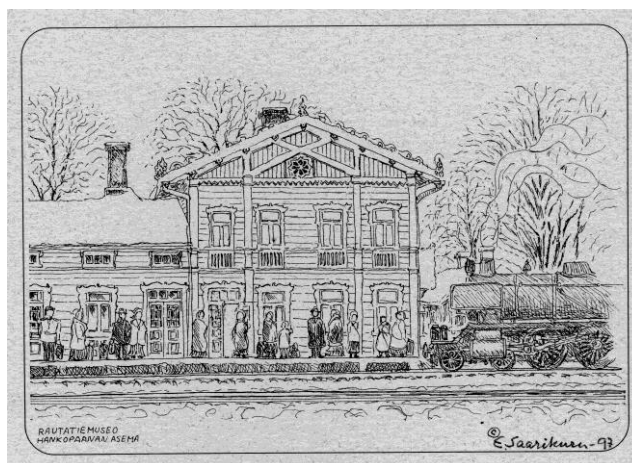
RATASUUNNUTELMIA JA TOTEUTUMINEN

Monta liikennesuunnitelmaa

Logistiikan kehityksellä nykyisiin muotoihin on pitkät perinteet. Tavaraa kuljetettiin aikoinaan sekä vesitse että maanteitse. Euroopassa rakennettiin kanavaverkosto yhdistämään vesireittejä. Suomessa talviset olosuhteet asettivat rajoituksia vesiliikenteelle. Toisaalta jäätiet lyhensivät matkoja, ei tarvinnut kiertää rantoja myöten.

Järvet ja joet olivat kuitenkin tärkeitä puutavaran kuljetuksen ja uiton kannalta. Hämeestä, Riihimäeltä, suunniteltiin kanavaa Hyvinkäälle ja sieltä Vantaajokeen. Uiton kannalta Vantaanjoella oli rajoituksensa; sen vesimäärä vaihteli ja oli usein kovin niukka.

Höyrykoneen kehittymisen myötä kuljetustavat muuttuivat Euroopassa. Alettiin rakentaa höyrylaivoja ja rautateitä. Junaliikenne alkoi Englannista ja laajeni 1830-luvulla Keski-Eurooppaan. Kaikki eivät suhtautuneet suopeasti juniin, niissä matkustamista jopa pelättiin. Schivelbusch (1996) tarkasteli liikennettä teoksessaan *Junamatkan historia* vesi- ja maantieliikenteen näkökulmasta ja vertasi niitä



Hankopaa-asema radalta päin nähtynä. Piirros Erkki Saarikuru.

rautateihin. Hän epäili rautateiden turvallisuutta, koska siellä ei ollut tilaa vapaalle liikkumiselle eikä väistämismahdollisuuksia. Lisäksi rautatie on koneellinen kokonaisuus kiskoineen ja kalustoineen.

Schivelbuschin mukaan lääketieteessä käsiteltiin 1850-luvun lopulla rautatiematkustamisen terveysvaikutuksia lähinnä koneenkäyttäjien ja kuljettajien osalta. Pelättiin, että työ aiheuttaa erilaisia oireita ja sairauksia kuten reumaa, sillä veturissa oli kuumaa ja vetoista. Rautatiellä liikkeen piti olla tasaista, ikään kuin lentämistä, mutta kiskot aiheuttivat uudenlaista tärinää verrattuna maanteillä rytkyttämiseen. Se vaikutti matkustajiinkin. Vielä 1860-luvulla kirjoitettiin lihasten ja aistielinten väsymisestä, maisemat vain vilahtelevat ohi, ja eihän sellainen voinut olla esimerkiksi näön kannalta terveellistä. Nämä keskustelut oli käyty jo ennen rautateidemme rakentamista. Juhani Ahon romaanissa *Rautatie* Matti ja Liisa jännittävät kovasti tulevaa matkaansa. He olivat saaneet ohjeen; pitää lujasti kiinni penkistä ja kielen keskellä suuta, jotta matka onnistuisi.

Kun maailmalla hylättiin aiemmin mainittuja kanavahankkeita, alettiin Suomessa muun Euroopan mallin mukaan suunnitella rautateitä. Ensimmäisiä kaavailuja esitettiin jo 1840-luvulla, muun muassa hevosrautatien rakentamisesta. Pohdittiin mahdollisuuksia yhdistää Pietari ja Turku rantaa myöten. Ensimmäinen rata rakennettiin kuitenkin rannikolta sisämaahan, sillä oli tärkeää saada

kuljetuksia meren äärelle vientiä varten (Koskinen, 1967).

Vähitellen ajatus rautateistä kypsyi ja voitti vesiliikennesuunnitelmat. Maaliskuussa 1857 annettiin armollinen käskykirje, jossa määrättiin rakennettavaksi rautatie Helsingistä Hämeenlinnaan. Raideleveydeksi tuli sama, joka oli Venäjällä, sillä Suomi oli autonominen osa keisarikuntaa (Eonsuu ym. 1975). Rata valmistui vuonna 1862. Junavuoroja oli kolme edestakaista viikossa siten, että yhtenä päivänä ajettiin Hämeenlinnaan ja seuraavan takaisin Helsinkiin. Matkaan kului 4 tuntia ja 40 minuuttia, nykyisin hieman yli tunnin.

Sitten rakennettiin Pietarin rata, ja siinäkin tutkittiin mahdollisuuksia tehdä rata rannan tuntumaan. Hankkeen esti maaston epäedullisuus, oli soita, niemiä ja lahtia, jotka olisi pitänyt kiertää. Rata tehtiin vankalle pohjalle, Salpausselälle, josta saatiin rakennusmateriaalia ja metsistä puuta ratapölkkyihin. Pietarin rata valmistui syyskuussa 1870. Rautateiden katsottiin tukevan venäläistämispyrkimyksiä (Rinne, 2001). Suoraa ratayhteyttä ei ollut Pietarista eteenpäin, sillä Nevan yli johtava silta sai vielä odottaa vuoroaan vuoteen 1913. Syyt saattoivat olla taloudellisten lisäksi sotilaspoliittisia.

Rautateiden tulosta oli myös se hyöty, että maassamme toteutettiin yhtenäisäika. Kansainvälinen sopimus aika-vyöhykkeistä normaaliaikoinen eli ns. GMT solmittiin v. 1889. Suomi liittyi tähän itsenäistymisen jälkeen v. 1921.

Constantin Linder ja ratahankkeet

Kytäjän kartanon isäntä, Constantin Linder (1836–1908), oli aikanaan saanut valtuudet välittää teräspalkit Kymijoen yli johtavaan siltaan Pietarin radalla. Ehkä tässä oli yksi tärkeä välivaihe Hankoradan hankkeelle, joka näytti olevan tärkeä pietarilaisille liikemiehille, sillä Hanko oli hyvä talvisatamapaikka, ja siitä oli lyhyet yhteydet Euroopan markkinoille.

Katri Lehto (1985) kertoo kirjassaan *Marie Linder, Kytäjän kreivitär*, kuinka Constantin Linder käydessään kesällä 1869 Pietarissa liikesuhteitaan hoitamassa, lähetti sieltä kirjeen serkulleen Fridolf Linderille. Tärkein viesti oli, että Hangon ratahankkeelle lienee tulossa lähiaikoina lopullinen lupa, kuten siten tapahtuikin. Samaan aikaan käytiin keskusteluja siitä tehdäänkö tulevista radoista leveä- vai kapearaiteiset. Oli myös päätettävä, kuka kustantaa rakentamisen.



Hangon radan asema pihan puolelta katsottuna. Piirros Erkki Saarikuru.

Hankopaanan rahoittajina toimivat pietarilaiset liikemiehet. Rakennettiin leveäraiteinen rata. Rautatien toivottiin tuovan vaurautta suomalaisille, sillä tarkoitus oli saada kuljetuksia Venäjältä Hangon satamaan. Radan tekeminen aloitettiin toivorikkaina Hyvinkäältä

vuonna 1871. Mutta Baltian yhteyksien valmistuttua valtaosa tavarajunista suuntasi kuitenkin Paldinskiin. Kuljetusten niukkuuden vuoksi Hangon rata ajautui konkurssiin vuonna 1873, pari vuotta hankkeen valmistumisen jälkeen.



Hyvinkään ensimmäinen hotelli Erkki Saarikurun piirroksena.

Rataa yritettiin huutokaupata, mutta siinä ei onnistuttu, ja valtio osti sen vuonna 1875. Radasta hyötyivät kuitenkin Pohjois-Amerikkaan Hangon kautta menevät siirtolaiset, samoin Hyvinkää, jossa matkalaiset joutuivat useimmiten yöpymään. Aikataulut eivät sopineet, ja Hangossa oli ajoittain tungosta, joten oli järkevää odottaa Hyvinkäällä, jonne oli aivan aseman läheisyyteen rakennettu hotelli vuonna 1875.

Se oli sen ajan mittapuun mukaan komea yksikerroksinen talo. Todennäköisesti rakennuksen suunnitteli ja toteutti ratamestari Lindqvist. Muutaman vuoden kuluttua siihen oli lisättävä toinen kerros (Saarikuru, 1983).

Hyvinkäällä rautatieaseman seutu alkoi muodostua eläväksi keskukseksi. Siellä oli hotelli ja sitä reunustava puisto. Lähellä oli ”täitori”, jonne joutilas väki kokoontui päivisin (Hautala, 1951).

Kapeat radat



*Kytäjänrata, jonka vasemmalla puolella näkyy Suolijärvi.
Rakennukset: muun muassa mylly ja veturitalli. Katri Lehto.*

Vaikka Hangon radan kohdalla epäonnistuttiin, alkoi yksityisratojen ”kultakausi”, sillä maahan oli jo saatu aiemmin mainitut runkoradat. Niihin tarvittiin yhdys- ja pistoratoja lisääntyneen kuljetustarpeen vuoksi. Eräässä vaiheessa keskusteltiin jopa valtion rautateiden myymisestä yksityisille, koska ulkomailla yleensä yksityiset firmat rahoittivat ratahankkeita. Senaatti päätti kuitenkin, että valtio rakentaa runkoradat, ja yksityiset huolehtivat yhdysverkostosta. Valtiovalta myönsi vuonna 1894 kaksi miljoonaa markkaa avustusta, ja näin päästiin aloittamaan yksityisratojen suunnittelut. Ajan mittaan rakennettiin kolmetoista yksityisrataa, joilla oli julkista liikennettä, ja näiden lisäksi tuli joukko teollisuusratoja.

Constantin Linder anoi jo vuonna 1897 Uudenmaan läänin kuvernööriltä lupaa valmistaviin tutkimuksiin kapearaiteisen radan rakentamiseksi Hyvinkäältä Kytäjälle Suolijärven rantaan. Suunnitelmien mukaan radan pituudeksi tulisi

lähes 11 km ja sivuraide sahalle 1,6 km. Raideleveys tulisi olemaan 750 mm, valtion rataverkossa se oli 1524 mm. Erilaisilla raideleveyksillä olisi omat vaikeutensa. Yhdyspaikoissa tarvittaisiin tavaransiirtoalueet ja -laitteet. Koska Hämeenlinnan rata oli jo valmiina, esitettiin sellainenkin ajatus, että runkorataan lisättäisiin kolmas raide. Sen esti kuitenkin erilainen kiskotus (Wiik, 2003).

Linderin käskystä alettiin ajaa pölkköjä suunnitellulle ratapaikalle, ja samalla ryhdyttiin louhintatöihin. Kaikki tehtiin miesvoimin, sillä tietävästi ensimmäisen kerran käytettiin koneita apuna, kun rakennettiin Jyväskylä–Pieksämäki rataa vuosina 1914–1917 (Silvasti, 2001).

Taloudellisen tilanteen epävakauden vuoksi työt keskeytyivät. Vuonna 1902–1903 saatiin maantieyhteys Hyvinkäälle, mikä helpotti liikennöintiä pääradan varteen (Niklander, 2001).

Constantin Linder ei nähnyt ratahanketta valmiina, sillä hän kuoli syyskuussa 1908.

Kytäjälle rakennettiin saha, Suolijärven ja Kytäjärven väliseen koskeen. Siellä sahattiin lautatavaraa sekä kartanon omiin tarpeisiin että myytäväksi. Lisääntyvä puunkuljetus kaipasi nopeampia yhteyksiä. Tukit oli uitettu Vantaajokea myöten ja sahatavara oli kuljetettu hevospelillä rautatien varteen, Hyvinkään asemalle.



Juna Kytäjärven kohdalla, vertaa edellisen sivun kuvaan. Urpo Lindgren, 1956.

Kytäjällä oli laajat metsäalueet, tuottoisat pellot, viinatehdas ja karjaa, joten kuljetustarve oli ilmeinen. Viinatehdas sai toimiluvan vuonna 1869. Mainittakoon, että viinan valmistus ja myyntioikeus oli annettu keisarin luvalla maataloille jo 1800-luvun alussa. Vuonna 1866 nämä oikeudet poistettiin. Jatkamisen edellytyksenä oli teollinen valmistus. Luvan myöntämisen jälkeen alettiin rakentaa Kytäjän Saukkolahteen ”prännäriä”.

Koneita ja laitteita tuotiin Ruotsista ja Englannista, ja rautatie olisi helpottanut kuljetuksia. Viinatehdas sai myös arvostelua osakseen, kun nälkävuosina siellä kului paljon viljaa ja perunoita. Anekdoottina kerrottakoon: *Kellokosken mielisairaala hankki tarvitsemansa viinan, jota käytettiin muun muassa instrumenttien sterilointiin, Kytäjältä. Yleensä joku lääkäreistä kävi hevospelillä hakumatkalla, joka venyikin pitkänlaiseksi, ja palatessa astiat*

olivat vajaita. Lääkäreillä oli paljon työtä, ja päätettiin panna luottopotilaat matkalle. Hakureissu meni sutjakasti, ja he toivat aina mukanaan täydet tonkat.

C. Linder, joka halusi laajempiin, mielellään kansainvälisiin tehtäviin, ja hän järjesti muun muassa suuria metsästyskutsuja. Juomat ja osa ruokaa tuotiin Pietarista asti. Vieraat saapuivat Hyvinkään asemalle, jossa oli vastassa kartanon kuski hevosineen, ja niin sitten köröteltiin loppumatka kartanoon (Lehto, 1985). Vaikka mukavasti ja tunnelmallisesti matka lie sujunut näinkin, talvisin lämmitti rekipeitto ja kesällä pääsi kiesikyttiin, ja sai ihailla matkan varrella viljavainioita.

Metsästysretket jatkuivat Hjalmar Linderin aikana. Kenraali C.G. Mannerheim kävi vierailulla, hän oli H. Linderin kurssitoveri, ja Linder oli puolestaan lyhyen aikaa naimisissa Mannerheimin sisaren, Sophien, kanssa. Mannerheimiä palveli ja hoiti Agnes Sandholm, jota yleisesti kutsuttiin nimellä Neiti. Myöhemmin marsalkkana ollessaan Mannerheim osti Sveitsissä Sandholmille kii-tokseksi rannekellon, jota Neiti piti ylpeänä esillä ranteessaan, vilkaisten sitä näyttävästi vähän väliä.

Hjalmar Linderin aika

Hjalmar Linder oli saanut hyvin eurooppalaisen maailmanmiehen koulutuksen, hänestä tuli juristi. Hän toimi muun muassa asianajajana Tampereella, mutta jätti yllättäen nämä työt ja osti Laakspohjan kartanon Lohjalta vuona 1895 ja seuraavana vuona Vanjärven kartanon Vihdistä.

Maanhankinnat jatkuivat edelleen, sillä vuonna 1907 hän osti laajan, 18 000 hehtaarin Kytäjän kartanon isältään. Kauppahinnaksi sovittiin 5 miljoonaa silloista kultarahaa, mikä oli valtava summa. Suoriutuakseen maksuista kartanonherra käynnisti laajat metsänhakkuut. Töissä mainitaan olleen 1500 miestä ja 500 hevosta (Hautala, 1951). Työväkeä virtasi lähipitäjistä ja kauempaakin.

Nykyisin lupa avohakkuuseen pitää anoa Uudenmaan ympäristökeskukselta,

ja lähivuosina on odotettavissa 45 hehtaarin avohakkuut Kytäjän-Usmiin Natura-alueella (HS 2.4.2007).

Mutta palataanpa Linderin aikaan. Kartanon maille rakennettiin Haapanokkaan tehokas kaksiraamainen saha, jolla tehtiin työtä ajoittain vuorokaudet ympäriinsä. Puutavaralla oli kysyntää, sillä sahateollisuudessa oli voimakas korkeasuhdan-teen aika. Puuta olisi saatava kuljetettua Hyvinkäälle nopeasti ja paljon, jotta se voitaisiin markkinoida eteenpäin. Mainittakoon, että Hjalmar Linder oli rakennuttanut kapean radan jo vuonna 1903 Mustion ruukille, joten hänellä oli kokemusta rata-asioista (Koskinen, 2005).

Hyvinkäällä oli jo lyhyt hevosvetoinen kapearaiderata, jonka rakennutti vuonna 1905 Hyyppärän kartanon isäntä J.E. Helenius. Se johti Usmiin perustetulle kivilouhimolle.

Naapurikunnassa Riihimäellä oli kartanonomistajalla, yrittäjällä Hjalmar Gabriel Branderilla, vuodesta 1906 lähtien Paloheimo, myös ratasuunnitelmia. Hän kaavaili ja toteutti kapearaiteisen radan Lopen Kesijärveltä Riihimäelle. Puunkuljetus hevospelillä osoittautui monin tavoin hankalaksi. Liikenne alkoi tällä hevosvetoisella kapearaiteisella radalla marraskuussa 1907 (Virtanen, 1997).



Kevään 1950 tulva. Kai Hildén.

Kytäjällä käynnistyi kiivas ratahanke, jonka Constantin Linder oli

pannut alulle. Tehtiin kustannuslaskelmia. Päädyttiin kapearaiteiseen rautatiehen, siitä kertyisi muutaman kymmenen prosentin kustannussäästöt.

Lopulta Kytäjänradasta tuli maan halvin. Kustannukset olivat 3 800 mk kilometriä kohden. Maa-alaa tarvittiin vähän, pengerrystöissä päästiin melko vähällä, eikä tarvittu pitkiä ratapölkkyyä, kiskot olivat kevyempiä ja linjaus maastossa osoittautui helpohkoksi. Jouduttiin kuitenkin rakentamaan jyrkkiä mäkinousuja, koska muutamat maanomistajat eivät halunneet luovuttaa maitaan. Ehkä hankkeen kiireellisyyskin vaikutti asiaan. Haittapuolena oli myös matalien penkereiden routiminen ja ajoittain heikko kunto. Keväisin tulva saattoi peittää pahasti radan (Bergström, 1998).



Konduktööri tarkastamassa Esteri Ryöpyyn ja Iida Urhon liput. Ritva Häyry.

Toisaalta kuljetuskapasiteetilla oli rajoituksensa, koska veturit olivat pienempuoleisia. Kunnossapito oli tarkkaa ja kallista, 10 millin kallistuma saattoi muodostua kohtalokkaaksi. Henkilövaurit tuntuivat kiikkeriltä, mikä vaikutti jonkin verran matkustusmukavuuteen.

Hj. Linder kaavaili, että rata ulottuisi Högforsin tehtaalle, joka oli perustettu kauas sisämaahan. Högforsin johdossa oli omiakin suunnitelmia ratahankkeesta, tosin aivan toista reittiä myöten. Högforsin Tehdas Osakeyhtiö omisti raaka-ainevaroina Kulonsuon kaivoksen sekä oikeuden järvimalmin nostoon alueen tietyillä järvillä. Tehtaan laajentuessa oli tarpeen saada hyvät kulku- ja kuljetusyhteydet. Niinpä Linder otti yhteyttä Högforsin Tehdas ja Wattolan Puuhiomo Osakeyhtiöön, jotta ne osallistuisivat ratahankkeeseen. Högfors pyysi Linde-

riltä yksityiskohtaisia suunnitelmia ja lupasi antaa syksyllä vastineensa.

Tällä välin Linder anoi toimilupaa ratahankkeelle Hyvinkäältä Högforsiin. Syksyllä saapuneesta vastineesta ilmeni, että tehdas osallistuisi 100 000 markalla kustannuksiin, jotka maksettaisiin vähitellen hankkeen edistyessä. Monia lisäehtojakin oli, esimerkiksi rahtimaksut saisivat olla korkeintaan 10 % suuremmat kuin vastaavat valtion rautateillä. Liikenteen olisi oltava päivittäistä, vähintään yksi juna kumpaankin suuntaan. Linderin mielestä Högforsin osuus ei ollut suhteessa siihen, miten paljon se hyötyisi rautatiestä, ja hän hylkäsi ehdotuksen. Puunkuljetustarve oli kuitenkin niin polttava, että hän päätti rakentaa radan Kytäjältä Hyvinkäälle omin varoin. Rata tuli kulkemaan aivan kartanon päärakennuksen läheisyydessä.

Rakennustyöt sai suorittaakseen insinööritoimisto G.Zitting & Co, ja valvojana toimi insinööri Emil Sonck.

Taloudellista apua Linder sai, kun vuoden 1907 valtiopäivät myönsi hankkeelle 300 000 markan avustuksen. Sitten edettiin jo vauhdilla. Joulukuussa 1907 tuli toimilupa, ja seuraavana keväänä rata avattiin yleiselle liikenteelle Hyvinkäältä Kytäjälle. Puuttui enää virallinen tarkastus, joka tehtiin helmikuussa 1909. Siirtokuormaus valtion rautateiden vaunuihin tapahtui Hangon ratapihan välittömässä läheisyydessä Hyvinkäällä.

Sitten August Ramsay Högforsista otti yhteyttä Linderiin, ja ehdotti uusia rahoitusjärjestelyitä ja radan rakentamista. Linderin tulisi luovuttaa Hyvinkää-Kytäjä rataosuus rata-yhtiölle, ja hän saisi vastineeksi Högforsin Tehdas ja Wattolan Puuhiomo Oy:n osakkeita. Senaatti vahvisti lokakuussa 1909 Osakeyhtiö Hyvinkään-Pyhäjärven Rautatie Aktiebolagin yhtiöjärjestyksen. Samalla vahvistettiin myös rautatietoimilupa, mutta rahamarkkinoilla vallinnut

epävarma tila viivästytti hieman hanketta.

Tammikuussa 1911 oli alkuvalmistelut suoritettu ja päästiin jatkamaan räväkasti urakointia, ja elokuun lopussa oli ensimmäinen juna liikkeellä. Marraskuussa 1911 alkoivat sitten säännölliset päivittäiset vuorot. Radan vihkiäiset pidettiin seuraavan vuoden helmikuussa (Koskinen, 1967). Aluksi radasta käytettiin nimeä Pyhäjärven rautatie, ja muutettiin myöhemmin anomuksesta Karkkilan rautatieksi, kun Pyhäjärven keskusta erotettiin v. 1932 Karkkilan kauppalaksi. Aikanaan nämä sitten yhdistettiin nykyiseksi Karkkilaksi.

Liikkuva kalusto ja liikenne

Suomen rautateille hankittiin ensimmäiset veturit Englannista osina ja koottiin täällä. Jokainen veturi sai oman nimensä kuten Peto ja Betts (1861–1868). Sitten vetureille annettiin kansallisia ja kalevalaisia nimiä kuten Suomi, Alutar, Ilmarinen ja Lemminkäinen.

Sitten veturit numeroitiin, jokaisella yksilöllä oli vuodesta 1865 lähtien oma juokseva numeronsa, kuten Jumbo 609 tai HKR 3, tuttavallisesti Pikkupässi, joka valmistettiin Tampellalla vuonna 1910. Pässi-nimitystä käytettiin yleisesti kapearaiteisten vetureista. Ensimmäinen juna kulki Hyvinkäältä Högforsiin 25.8.1911. Pikkupäkä liikennöi radalla vuosina 1911–1967.

Sarjoista mainittakoon ketterät karnat ja voimakkaat kukot, jotka olivat viisiakselisia ja kymmenpyöräisiä (Pöhlh-Pykälä-aho, 1995). Kukot olivat las-kumäkivetureita, ja toimivat muun muassa ratapihoilla järjestelytehtävissä. Vuodesta 1879 veturit numeroitiin käyttötarkoituksen ja rataosuuden mukaan, esimerkiksi Helsinki-Hämeenlinna osuudella oli veturit 1–99 (Eonsuu etc. 1975).

Kytäjänradalle hankittiin aluksi kaksi 14,5 tonnia painavaa höyryveturia, numerot 1 ja 2. Ne tilattiin Tampereen Rauta- ja Pellavateollisuus Oy:llä eli Tampellalta. Samalla ostettiin 21 kuljetusvaunua sekä matkustajavaunu, jonka

toinen pää oli varattu kamariherralle. Se sisustettiin varta vasten Linderille, ja sitä alettiin kutsua kamariheran lasivaunuksi (Niklander, 2001). Vaunu oli jaettu kahteen osaan: II ja III luokkaan. Edellinen oli kartanon isäntää ja hänen vieraitaan varten, ja jälkimmäisessä oli palvelusväki, heitä oli yleensä mukana puoli tusinaa. Linderin vaunua ei yleensä liitetty aikataulun mukaiseen junaan, vaan se kulki omana salonkijunanaan aina tarpeen mukaan (Kymi-Yhtymä, 1966).

Myöhemmin radan jatkuttua Karkkilaan saatiin lisää kalustoa, johon sisältyi umpi- ja avokuljetusvaunuja. Matkustajia varten hankittiin niin sanotut kansainväliset vaunut, joissa penkit olivat vastakkain, se tyyppi valtasi alaa maailmalla.

Viimeiseksi kalustohankkeeksi jäi vuonna 1954 kymmenen tonnin dieselveturi, joka piti alkujaan mennä sotakorvauksena Neuvostoliittoon. Kaluston korjauspaja rakennettiin 1920-luvulla Rauhalaan, noin kilometrinpäähen Hyvinkäältä. Veturitallit sijoitettiin samaan paikkaan. Kuormien siirtämistä varten rakennettiin ratapiha Rauhalan ja Hyvinkään välille. Samaa paikkaa tuli pieni pistorata Hyypärän kivilouhokselta, ja sillä radalla oli oma veturinsa, ja kun se rikkoutui, siirryttiin jälleen hevosvetoon. Karkkilanradan Hyvinkään päässä ei ollut lainkaan sivuraiteita, joten veturi peruutti tavaravaunujen kanssa Hyvinkäälle ja otti mukaansa henkilövaunut.

Rata oli niin Kytäjän kartanolle kuin Högforsin tehtaille elintärkeä. Kytäjältä vietiin tukkeja, sahatavaraa ja suuria halkolasteja. Lautatarha sijaitsi Hangon ja Karkkilan radan välissä. Halkopinoja oli asemilla, lastauspaikoilla ja radan varressa. Päivittäin oli usein monta vaunua lastattu täyteen polttopuita, jotka siirrettiin Hyvinkään lastausalueella

toisiin vaunuihin ja kuljetettiin pääasiassa Helsinkiin (Kymi-Yhtymä, 1966). Siihen aikaan moni kerrostalo oli puulämmitteinen. Kun hissejäkään ei ollut joka talossa, jouduttiin kuljettamaan monta sylillistä puita asuntoihin.

Maailmansota vaikutti jonkin verran kuljetuksiin, ajoittain kulki vain yksi sekajuna päivittäin. Vuonna 1914 talvi oli vähäluminen, eikä tukkeja saatu varastopaikoille, ja se lisäsi kuljetuspainetta keväällä. Tavaraliikenteen huippuvuosi oli vuonna 1916, jolloin tavaraa vietiin 154 760 tonnia, se tarkoitti yhteensä 12 000 täyttä vaunullista. Keskimäärin radalla vietiin tavaraa 50 000 tonnia vuodessa. 1930-luvun alussa lama vaikutti kuljetusmääriin, mutta vuosikymmenen lopulla tuli uusi nousukausi.

Tavarankuljetus oli tarkkaan taksoitettu. Kuriositeettina mainittakoon, että dokumenteista selviää esimerkiksi, että kirahvin kuljetushinta oli tupla hevoseen verrattuna.

Ensisijaisesti radat rakennettiin tavarankuljetusta varten, ne olivat elinehto teollisuudelle. Mutta junat helpottivat postin kulkua ja ihmisille tarjoutui hyvät matkustusyhteydet. Rautateille määrättiin kuljetuspakko, maksua vastaan oli vietävä posti ja tarvittaessa vankeja, kuten Kytäjänradalla aikanaan sotavankeja. Asemien välille piti laittaa ”sananlennätin tahi telefontiimo” tietoliikennettä varten.



Nyt kapearaiteista rataa voi käytännössä muistella matkustamalla Jokioisten museorautatiellä. PP, 2007.

Henkilöliikenne kasvoi varsinkin toisen maailmansodan jälkeen. Kytäjän kartano joutui aluksi vuokraamaan ja myöhemmin myymään maitaan siirtoväelle. Evakoita tuli kaikkiaan lähes 70 taloutta, ja asiointimatkat esimerkiksi kansanhuoltoon ja lääkärin suuntautuivat Hyvinkäälle. Tämä lisäsi matkustajien määrää, samoin rintamalta kotiutettavat miehet. Henkilöliikenteen lakipiste saavutettiin vuonna 1946, matkustajia oli yli 199 000 koko Karkkilan rataosuudella. Siviili liikenteen osuus oli noin 25% rataliikenteen kokonaismäärästä.

Asiointimatkat tehtiin usein polkupyörillä, koska junien aikataulut eivät olleet sopivia. Kartanon lapset pääsivät pyörineen aamuisin kouluun maitoauton mukana, ja palasivat kotiin pyörillä, muisteli Katri Lehto.

Sitten liikenne alkoi vähitellen laantua. Siihen oli useita syitä, höyryveturi kulutti paljon puuta jopa 400 kuutiota kuukaudessa. Toisaalta rataliikenne oli hidasta noin 25 km tunnissa, se oli yleisesti määrätty nopeus kapearaiteisten liikenteelle. Teitä rakennettiin lisää ja niitä paranneltiin, tavarakuljetus siirtyi kumipyörille. Kuorma-autokuljetus oli joustavaa, päästiin portaalta portaalalle, jolloin turhat tavaransiirrot jäivät pois.

Rata työllisti melkoisen määrän ihmisiä, miesten luku vaihteli koko Hyvinkää-Karkkila osuudella 45–60 välillä. Lisäksi kesäisin työskenteli topparoikka, johon kuului noin 40 miestä, jotka uusivat ratapölejä. Radanvarsi pidettiin myös siistinä, sillä Huokolasta kotoisin olevan miehen kerrotaan kitkeneen rikkakasvit ja samalla mahdollisesti uudet tulokaskasvitkin, joita ehkä olisi voinut tulla Högforsin kuljetusten yhteydessä.

Monet työskentelivät pitkään yhtiön palveluksessa, esimerkiksi Lennart Virtanen, joka oli syntynyt Kytäjällä, toimi aluksi junamiehenä, yleni konduktööriksi, sitten hänestä tuli Kytäjän asemanhoitaja, josta hän siirtyi suurimmalle välisasemalle, Läyliäisiin. Vuonna 1951 hänestä tuli Hyvinkään asemapäällikkö. Toinen pitkän uran tehnyt hyvinkääläinen oli liikennepäällikkö Vilho Heinonsalo, jolle kertyi yli 44 vuotta yhtiön palveluksessa.



Vilho Heinonsalo ja lämmittäjä Jalmari Sukanen. Eero Heinonsalo.



Entinen Pyhäjärven, sittemmin Karkkilan eli niin sanottu Pikkuasema Hyvinkäällä, joka on purettu. Urpo Lindgren: Kreikkalainen Papakostas myi jäätelöä sodan jälkeen ylikäytävän tuntumassa. Ulkokuonerakennus, keskellä takana, kuului Karkkilan rautatien asuntoon. Kun Hyvinkään ensimmäinen poliisiputka paloi, käytettiin tätä rakennusta väliaikaisena putkana, aiempi sijaitsi kyseisen rakennuksen takana. Myöhemmin sinne rakennettiin Esson huoltoasema ja sekin on jo purettu ja on nykyisin parkkipaikkana. - Aseman vieressä näkyy Tuomen kioski. 1957.

Piletillä junaan

Tehkäämme kuvitteellinen matka Hyvinkäältä Kytäjän seisakkeelle. Menemme Hyvinkään asemalle ostaaksemme matkaliput. Sieltä meidät ohjataan U.I. Pyhäjärven laiturille. Niin, Pyhäjärveksi-hän sitä aluksi kutsuttiin, muistelivat iäkkäät ihmiset. Ostamme piletit kolmannen luokkaan asemarakennuksesta, jossa on pieni odotushuone ja lippuluukku. ”Markka viisikymmentä,” sanoo lipunmyyjä. Kello on puoli kymmenen aamupäivällä, ja juna lähtee klo 10.10. Tässä-hän on vielä rapiat puoli tuntia aikaa lähtöön.

Odotellessamme voimme tarkkailla muita matkalaisia. Piekkarin emäntä siinä kaivelee ostoskoriaan, mitä hankintoja lienee tehnyt kauppalassa. Mattila avaa tupakka-askin, Saimaan, jota mainostetaan: mieto, makoisa ja antoisa. Sitten hän kaivaa taskustaan tulitikkurasian, näyttää olevan Sampo. Laiturilla, hieman syrjempänä on mies oikein kapsäkin kanssa, taitaa olla vallan vieras näillä main, niin on hienosti pukeutunutkin. Hänellä on porsa päässään, popliinitakki hartioillaan ja kevyet nahkahansikkaat. Laukkukaan ei ole vaneria eikä pahvia, taitaa olla peräti nahkaa. Sitten kuuluu vihellys, ja sieltä se Pikkupäkä tulla pukuttaa.

Juna puksutteli asemalle ja omistuista, että siinä oli kamariherran vaunu,

ei sitä tavallisesti ollut mukana. Toista-kymmentä ihmistä kömpii vaunuun, jossa on puupenkit. Ei tavallinen rahvas maksa II luokan pehmustetuista penkeistä, ne sopivat vallasväelle. Vieras sivauttaa hiukan empien matkalaukkunsa puuselle hyllylle. Viimeisenä junaan kiiruh-taa kelloseppä Rätty perheineen.

Vaunussa on uuni, josta konduk-tööri pitää huolta. Kylmällä säällä laite-taan pököä pesään, ja vaunu lämpiää. Kuuluu asemamiehen pillinvihellys, ja juna alkaa hiljalleen lähteä liikkeelle.

Konduktööri Leino kajauttaa: ”Ot-takaahan esille piletit leimausta varten” ja lisää siihen ”juna pysähtyy tarvittaes-sa.” Vieraan kohdalla hän toteaa, että tämä on tullut väärään osastoon ja kehot-taa tätä menemään kamariherran vau-nuun.



Veturin takana näkyy ”valusilta”, jossa Högforsilta tulevat valutuotteet siirrettiin VR:n vaunuihin. Kuva vuodelta 1957, Urpo Lindgren.

Sivuutamme Hangon ratapihan, jonka jatkeena on siirtokuormausratapi-ha. Täällä onkin paljon Kytäjältä tuotua puutavaraa odottamassa lastamista VR:n vaunuihin jatkokuljetusta varten. Joku yksityinen on rakentanut tänne sa-han. Ehkä nuo suuret kivikasat ovat Hyypärästä, olisivatko graniittia? Nä-kyypä tuossa olevan veturitalli ja kor-jauspaja. Hetken päästä juna pysähtyy Rauhalan laiturin kohdalla, ja Mattila jää tähän, sillä hän on töissä korjauspajalla.



Ensimmäinen pysähdyspaikka Hyvin-käältä lähdettäessä oli Rauhalan seisake. Kuva vuodelta 1945, Urpo Lindgren.

Matka jatkuu ja ylitämme Vantaa-joen, siinä on aika lailla vettä. Reitillä on pari muutakin vähäistä siltaa. Keväällä 1918 punaiset tuhosivat sillat paetessaan saksalaisia. Helle on seuraava pysähdys-paikka, viisi kilometriä Hyvinkäältä. Piekkarin emäntä jää tässä pois. Tämä on rataosuuden vähäliikenteisin paikka.

Juna jatkaa matkaansa. Vastapäätä istuu rouvasihminen, joka toteaa junan vaappuvan ja epäilee, pysyykö tämä varmasti kiskoilla. Meno on kuin villissä lännessä. Konduktööri vakuuttaa, että kyllä pysyy, kapearaiteisuus vain vähän keikuttaa. Ohitamme viljavia peltoja, juna hiljentää vauhtia ja pysähtyy. Eihän tässä pitänyt olla seisaketta. Näemme ikkunasta, että ratamestari Stenfors on nostanut rillinsä ratapenkalle ja ojentaa konduktöörille maitohinkin. Radan var-ressa näyttää laiduntavan lehmä, jonka sen emäntä on juuri lypsänyt, ja nyt mai-to menee jollekin tuttavalle. Joustavaa palvelua.

Jatketaan matkaa. Mutta mitäs nyt? Junahan kulkee keskellä järveä. Onneksi paikalla on konduktööri Leino, joka kertoo, että hurruutellaan tässä nyt tulvan läpi, ei kastu koivet, kun alla on rautatöppöset. Keväinen tulva on levit-täytynyt laajalle alueelle. Juna pysähtyy jälleen, ja veturinkuljettaja sekä lämmit-täjä menevät rasvaamaan pyöriä tai jo-tain vastaavaa, sillä hiekkainen tulvavesi voisi aiheuttaa vaurioita.



Juna menossa kohti Helleä. Taustan metsäisellä mäellä sijaitsee Helleatorpan päärakennus ja etualalla ovat sen pellot. Kuva vuodelta 1967, Urpo Lindgren.

Kolmen miehen porukka pelaa korttia, he näyttävät olevan hilpeällä tuulella, olipa joku näkevinään taskumatinkin. Ei konduktööri puutu tähän mitenkään. Hanuristikin saa vapaasti soitella ja luoda tunnelmaa omalta osaltaan.

Jaaha. Ketäs nuo vilkuttajat ovat? Veturin kuljettaja tietää, että se on merkki myöhässä olevista matkustajista. Odotetaan siis hetki, ja saadaan matkalaiset mukaan. Tullaan Kytäjän seisakkeelle. Aikaa kului 11 kilometrin matkaan 36 minuuttia, päästiin nopeammin kuin hevosella.

Asemalla on paljon väkeä, eivät he junaan tule, vaan odottavat postia. Anna-Stiina on pettynyt, kun ei saanut sulhaseltaan kirjettä. Agnes Sandholm, alias Neiti, ihmettelee Sveitsistä asti tulevaa lähetystä, ja uteliasta väkeä kerääntyy hänen ympärilleen. Mitä kummaa mah-

taa olla pakkauksessa? Hän päättää avata sen vasta kotona, jolloin selviää, että kenraali on lähettänyt hänelle rannekelon. Allekirjoituksena oli *Kiitokset hyvästä hoidosta C.G. Mannerheim*.

Hienoa herraa on vastassa kartanon renki, joka auttaa kapsäkin kannossa ja ohjaa vieraan kartanon konttoriin. Ehkä siellä neuvotellaan puukaupoista tai jostain muusta. Me menemme Rytköön tuttavien tapaamaan.

Paluumatkalla selvisi, että kelloseppä oli kutsuttu kartanoon korjaamaan vanhaa könninkelloa. Rätty oli kartanon isännän luottomies, muut eivät kelvanneet huoltamaan ja korjaamaan kelloja. Lapset, Aleksi ja Lempi, saivat vilkaista ovelta saliin, mikä on ennennäkemättömän upea tyttären mielestä, ei hän ole ennen sellaista loistoa nähnyt. Kokonainen päivä siinä reissussa kului.

Isän saatua työt valmiiksi, hän tuli perheensä luo pihamaalle. Siellä nautittiin voipaperiin käärityt eväät; ruisleipää ja paistettua munaa välissä, lasipullossa korviketta ja toisessa sakariinilla maikutettua mehua. Korvikepullo oli pujoitettu kahden villasukan sisään, jotta juoma pysyisi lämpimänä. Sen kitkerää makua pehmennettiin Vuokko-kermalla.

Retkilounaan jälkeen mentiin metsän laitaan etsimään sopivan norjaa, nuorta puunvartta ongenvavaksi. Koukku ja siima oli varattu mukaan. Perheellä oli lupa mennä kartanon rantaan kalastamaan. Lapsia jännitti, mitä kalaa mahdetaan saada kotiin viemisiksi. Illansuussa mentiin asemalle odottamaan paluujuna. Isän työpäivä oli perheen huviretki.

Muistoja Kytäjän aseman seudulta

Asema sijaitsi noin 200 metriä kartanosta Hyvinkäälle päin. Sinne tehtiin vaatimaton rakennus, jossa oli odotushuone tulisijoihin. Myöhemmin saatiin oikea asemarakennus odotussaleineen, ja aikanaan sinne tuli myös posti. Katri Lehto muisteli, että talossa oli kaksi asuntoa; toinen asemapäällikölle ja toinen ratamestarille. Rautateiden rakentamisen myötä syntyi uusi ammattinimike, ratamestari. Heidän tehtävänä oli valvoa ratojen kuntoa ja sen lisäksi paljon muita hommia varsinkin pienillä, kapearaiteisilla rautateilla (Ahonen jne. 1996).

Kytäjän aseman pihapiiriin kuului myös liiteri, ulkokuone ja varasto, jonka jotkut väittivät haisseen pahalle, koska siellä oli tervattuja pölkköjä. Asemapäälliköllä oli muutama lehmä vajassa. Valtion palkat olivat pieniä, ja moni virkamies piti tuohon aikaan kotieläimiä. Se oli myös tarpeen sota-aikana ruuan niukuuden vuoksi.

Kaikki tunsivat ratavartija Otto Stenforsin. Hän oli ystävällinen ja otti usein lapsia mukaansa Kytäjän pikajunaan eli rilliin. Kyyti oli mukavaa kampsiesiinä, kunhan se ensin saatiin vauhtiin ja erityisen hauskaa, jos sai ratamestarin apuna jarruttaa resiinaa sauvalla.

Aamujuna lähti Hyvinkäälle klo 7.24, joten asiainnille jäi runsaasti aikaa, mikäli palasi iltajunalla, joka lähti klo 19.01. Tällä rataosuudella oli kaksi edestakaista vuoroa. Niin lapset kuin aikuiset seurasivat tämän pikkujunan kulkua, se toimi jopa kellon korvikkeena. Iltajunan tulo merkitsi lapsille nukkumaan menoa. Eeva Siirakkala (Juuret Hyvinkäällä, 1978) kertoi, että junan äänestä saattoi päätellä onko se tulossa vai menossa, onko ylä- vai alamäessä.

Liikenne oli ihmismyönteistä, juna pysähtyi päästääkseen matkustajat kotinsa lähelle ja toisaalta se odotti aina tarvittaessa. Joskus kahvihetki saattoi venyä pitkäksi kartanossa, kunnes havahduttiin kiirehtimään junalle. Radan varteen lähetettiin lapsi vilkuttamaan merkiksi, että väkeä on tulossa. Ja niinhän se juna odotti.

Posti kulki junan mukana, ja se lajiteltiin asemalla. Sieltä jakaja lähti kierokselle järven ympäri. Haja-asutusalueen asukkaat hakivat postinsa määräpaikoista. Aluksi kartanon posti tuotiin konttoriin, mutta myöhemmin se haettiin asemalta. Lähitienoon asukkaat menivät itse asemalle junan tuloaikaan. Mumukat tulivat jo ajoissa asemalle odottamaan ja samalla vaihtamaan kuulumisiaan. Näin hoidettiin kylän tiedotukset niin hyvässä kuin pahassakin. Jos joku tarvitsi talkooapua, niin sana lähti kiertämään. Asemasta muodostui siis sosiaalisen kanssakäymisen keskus. Tämä kuvasi hyvin aikansa kiireettömyyttä, jolloin välitettiin kanssaihmisistä ja heidän toivomuksiaan pyrittiin ottamaan huomioon. Nuorisokin kokoontui asemalla, heillä oli tapana sanoa ”mennään junille.”

Lapset olivat innoissaan junasta. Isommat kokeilivat, miten käy viisipenniselle, kun sen laittaa kiskoille. Junan mentyä piti kiireesti hakea litistynyt kolikko ja verrata mistä lantista tuli kauden. Siitä riitti riemua. Isot pojat kertoivat pienemmille, että kolikko saattaa suistaa junan radalta. Sitä pienet sitten odottivat kauhuissaan ja olivat helpottuneita, kun sellaista ei tapahtunutkaan.

Joskus lapsia oli ratapenkereellä vilkuttamassa matkustajille ja olivat tyytyväisiä, jos saivat vastauksen. Kovin olivat ilonaiheet toisenlaisia kuin tänä päivänä.

Aseman lähellä oli vanha Seurantalo, jossa pidettiin tansseja. Lattia ei ollut häävi, se oli tehty leveistä lankuista ja oli kulunut. Oksatapit olivat koholla, ja sitä alettiin kutsua Seurantalon oksaparketiksi. Mutta kyllä siellä tanssi luisti, kun Tapio Rautavaara ja Reino Helismaa kävivät musisoimassa.

Sodasta jälleenrakentamiseen

Kytäjälle oli perustettu talvisodan alla sotilaiden kokoamis- ja koulutuskeskus. Varsinaisia harjoituksia ei liene ollut, vaikka ammuskelua kuului jonkin verran Lakkimäen takaa hiekkakuopalta. Majointus oli Kivisenojalla ja Rytkössä. Sitten sotaan lähtijät saatettiin asemalle, jonne tuli aina väkeä katsomaan. Kytäjällä kasvanut Aarne Hilvonen kertoi, että hänenkin veljensä lähti 17-vuotiaana vapaaehtoisena asevelvolliseksi. Kun miehiä haavoittui sodassa, heitä tuotiin Kytäjän kartanoon, jonne oli perustettu toipilaskoti.

A. Hilvonen (2005) kertoo lapsuuden aikaisesta tapahtumasta, sellaisena kuin se on jäänyt hänen muistiinsa. Hän oli palaamassa lokakuussa 1945 luokkatoveriensa kanssa Kivisenojan koululta kotiin, kun he olivat päässeet Lakkimäentielle, alkoi kuulua erikoista ääntä. Samassa näköpiiriin ilmestyi lentokone, joka tuli suoraan heitä kohti. Ehkä se aikoi laskeutua tielle, mutta he olivat edessä. Kone nousi ja hävisi metsän taakse. Oli jo rauhan aika, joten tuskin se olisi viholliskone. Mutta pian se ilmestyi uudelleen näkyviin ja teki pakkolaskun apilapellolle. Koneen pyrstö nousi ylös ikään kuin tekisi kuperkeikan, mutta rojahti takaisin. Pojat menivät paikalle ja näkivät lentäjän kömpivän ulos. Puheesta he ymmärsivät hänet venäläiseksi, sillä Kytäjällä oli venäläisten sotavankien leiri, ja sieltä pojat olivat oppineet muutaman venäjänkielisen sanan.

Paikalle kertyi kartanon työväkeä, joukossa oli venäjää puhuva inkeriläismies. Tälle lentäjä kertoi polttoaineen loppuneen. Runsaat 60 vuotta myöhemmin Hilvonen kiinnostui uudelleen asiasta. Selvisi, että tapahtumapäivänä 29.10.1944 oli Poriin laskeutunut yllättäen neljä La-5 neuvostohävittäjää pyytäen polttoainetta. Sitä ei kuitenkaan ollut saatavilla, joten koneet lähtivät kohti Tamperetta. Yksi koneista eksyi Kytäjän suunnalle ja teki pakkolaskun.

Helsingin pommitusten ollessa kii-vaimmillaan sieltä tuli väkeä Kytäjälle; osa junalla ja osa linja- ja kuorma-autoissa. Henrik Korpikallas muisteli, että hänen ollessaan koulussa Kivisenojalla, opettaja sai puhelun ja ilmoitti luokalle, että auton lavalta oli pudonnut patja näille seutuville. Opettaja kysyi samalla, olisiko joku halukas etsimään sitä. Avuliaana poikasena Korpikallas ilmoittautui. Hänellä oli potkukelkka, ja sillä sujuttelisi mukavasti. Niin kävi, että patja löytyi.

Kun siirtoväkeä alkoi tulla, rataliikenne vilkastui. Evakoille luvattiin vuokralle kartanon maata, jonka tosin sai myöhemmin lunastaa itselleen. Kerrotaan, että Parkkalin pariskunta tuli kahden lehmän ja vasikan kanssa asemalle. Junassa oli kylmä, ja eläinrakas emäntä kietaisi huivinsa vasikan pään ja hartioiden ympäri. Kun vaunuja alettiin purkaa, huomasi yksi vastaanottajista vaunun hämärissä huivipäisen. Hän sanoi, että viedään mummo ensin, ettei hän palellu. Naurua riitti, kun huivipäinen osoittautuikin vasikaksi.

Siirtoväen tavaroita tuli Hyvinkään asemalle, josta ne lastattiin Karkkilan junaan. Joillekin kävi niin, että he jou-tuivat yöpymään härkävaunussa ennen kuin pääsivät tilapäismajoitukseen. Muutama muisteli kahden asunnon taloa, jossa oli leivinuuni siten, että kummaltakin puolelta saattoi lämmittää sitä, ja samoin uuninluukut olivat molemmissa talouksissa. Oivallinen ratkaisu. Siinähan tarjoutui samalla mahdollisuus vaikka lämpimäisten vaihtoon.

Lakkimäessä oli yhteinen leivintupa, josta levisi leipomisen aromit, milloin ruisleipä, milloin pulla. Pääsiäisen aikoihin laitettiin uuniin mämmi. Muisteltiin, että kuumaa pataa kannettiin korennolla leivintupaan. Apuna saattoi olla oskarin kokoinen poika, sillä töihin osallistui koko perhe kukin vointinsa ja kykynsä mukaan. Leivintuvan yhteydessä oli myös yhteisauna, ja talouksilla oli omat lämmitysvuoronsa. Vähitellen siirtoväki rakensi omat talonsa, ja evakot kotiutuivat Kytäjälle, jota he pitävät erinomaisena paikkana. Kartano oli aikoinaan heille monessa avuksi.

Asemalta osuuskaupalle

Aseman ja Kytäjän osuuskaupan välistä liikennettä hoiti paljolti ratamestari resinallaan. Matkaa oli lähes kilometri. Rillin kyydissä kulkivat jauhosäkit ja muut tavarat. Osuuskauppa oli yksi Kytäjän neljästä puodista. Kauppa oli entinen kartanon pesula. Talo, jonka alaosa oli kiveä ja yläosa puuta, oli kaksikerroksinen. Kaupanhoitaja asui yläkerrassa, ja alakerrassa oli huone myymäläapulaisia varten. Johtaja Väinö Talvion lisäksi puodissa oli vakituisesti pari apulaista, ja kesällä saattoi olla kolmaskin. Myyjättärinä olivat muun muassa Aino Waltzer (Seuranen), Terttu Kiivanen (Rikkonen) ja Sylvi Hietamies (Ronimus).



Rata sijaitsi Kytäjän Osuuskaupan ja varaston välissä. Airi Lindfors.

Kauppa ja varasto olivat eri puolilla rataa. Ratamestari toi tavarat varas-

toon, ja myymäläapulaiset kärräsivät tai kantoivat ne sieltä tarpeen mukaan kauppaan. Jauhot sujautettiin laareihin, josta niitä punnittiin paperipusseihin. Myöhemmin varasto toimi teatterina, jossa esitettiin ainakin neljä näytelmää esimerkiksi Topeliuksen historiallinen *Regina von Emmeritz* ja *Ole hyvä köyhille*.

Sodan jälkeen oli käytössä ostokortit, ja kuukausittain määrättiin, mitä miläkin numerolla saa. Nautintoaineet, kuten kahvi, alkoivat käydä vähiin. Kahvi loppui vuonna 1943. Kun sitten saatiin ensimmäinen kahvilaiva, Suomen Huolto ry. järjesti tammikuussa 1945 kahviarjaisset, päävoittona oli 5 kiloa kahvia, koko maassa yhteensä 40 tällaista voittoa. Arvoilla oli hyvä menekki, ne lopuivat kesken. Tuotto käytettiin siirtoväen ja muiden kotinsa menettäneiden hyväksi.

Myyjättärillä oli tylppäkärkiset sakset vyötäisillään kuponkien leikkäämistä varten. Tähtikuponkia saattoi käyttää kahvilassa, kun osti vaikkapa leivoksen. Kaupassa kupongit piti liimata pahlialustalle, työ vaati tarkkuutta ja näppäryyttä. Kootut merkit tuli toimittaa määräaikoina kansanhuoltoon.

Jäniksinä junaan

Reijo Anttilan lapsuus liittyi Hangon ratapihan seutuun. Näin hän muistelee erästä tapahtumaa:

Hangon ratapihan ja turvesuon välissä sijaitsi suomalainen harvinaisuus, yksityinen kapearaiteinen rautatie välillä Hyvinkää-Karkkila. Matka Hyvinkään pääteasemalta ensimmäiselle seisakkeelle Rauhalaan oli maksuton, mitä seikkaamme pojat käytimme silloin tällöin hyväksemme. Isoveljeni Kauko kyllä matkasi kavereiden kanssa maksullisestikin kalareissuillaan, mutta yleensä kuljimme lyhyen välin ”jäniksinä”.

Kerran sattui, että Pikkupäkän vetämä juna oli ehtinyt lähteä asemalta. Meidän piti päästä mukaan, joten juoksimme junan vieressä tarkoituksella hypätä vauhdissa kyytiin. Kakelta temppu onnistui helposti. Heinisuon Rauskin

kansa saimme otteen vaunujen rappujen kaiteista, mutta junan vauhdin kiihdyttyä emme kumpikaan pystyneet ponnistamaan rappujen alimmalle askelmalle. Juoksimme vain junan vieressä uskalta-matta irrottaa otetta kaiteesta. Loikkamme venyivät tosi pitkiksi, joten taisimme tehdä moniloikan ennätyksiä. Pelkoni kasvoi vauhdin myötä, sillä jos olisin irrottanut otteeni, olisin pahimmassa tapauksessa pudonnut kiskoille junan alle. Onneksi vaunun ovensuussa seisokellut mies näki hädänalaisen tilani, tarttui ranteisiini ja veti minut ylös turvaan. Toivottavasti huomasin kiittää pelastaajaani.

Rauskille ei käynyt yhtä hyvin, sillä hän irrotti otteensa. Sen verran ”Onnetar” hymyili hänellekin, että kaveri puto-si pehmeään turvemaahan ja kierähti radan viereiseen viemäriojaan.

Rauski ei kuitenkaan vaikuttanut kovin onnelliselta, kun paluumatkalla Rauhalan seisakkeelta löysimme hänen surkean hahmonsä. Poika oli näet yltä päältä mudassa ja lemusi mahtavasti, sillä ojaan laski paitsi turvesuon hapanta mutavettä, myös läheisen kenkätehtaan jätevesiä. Rauski oli kovin hiljainen ja näytti onnettomalta, kun kotimatalla pidimme häneen selvää hajurakoa.

Mielenmaisemia

Ritva Häyryn mielenmaisemiin ovat vaikuttaneet kahdesti lähtö evakkona Karjalasta, Suurperolta. Ensimmäinen matka johti Lemille ja toinen Pomarkun kautta aikanaan Kytäjälle, jonne perhe saapui vuonna 1947. Useista muutoista huolimatta hän tuntee Kytäjän tärkeäksi osaksi elämäänsä.

Perheen sijoituspaikka oli Ihanainen, se on toinen seisake Kytäjän asemalta Karkkilaan päin. Seuraava pysäkki Linnanmäki olikin jo Hämeen puolella.

Kauppatemat tehtiin Linnanmäelle, Kytäjälle ja Hyvinkäälle. Vaari halusi lähimpään puotiin, ja matka kuljettiin rataa myöten jalan. Ritva sai tehdä hänelle seuraa, sillä vaari ei kuullut kunnolla, jos juna sattuisi tulemaan. Kytäjän kaup-

paan menttiin jalan, pyörällä tai hevosella, jolloin saatettiin niin viedä kuin tuodakin runsaasti tavaraa.

Hyvinkäälle matkustettiin junalla. Aamuisin lastattiin vaunuihin maitotonnit, joiden määränpää oli Tuottajain Meijeri Hyvinkäällä, purku-uhan alainen Tele-talo. Ritvalle jäi mieleen matala, pieni juna ja sen klaffiovet. Kun kartanon rouva tuli mukaan, avasi konduktööri ne kohteliaasti hänelle.

Paluumatkalla jotkut pyysivät veturinkuljettajaa hiljentämään vauhtia Ihanaisen lähellä, jotta voivat hypätä pois liikkuvasta junasta. Talvisin sitä saattoi upota syvään hankeen.

Junaan otettiin vettä Suolijärvestä. Kun sivuutettiin kartano, tuli sen leivintuvasta ihanat tuoksut.

Ritva kulki äidin kanssa Hyvinkäälle, he veivät torille myyntiin kananmunia ja koristekurpitsoita. Vaakaa ei tarvittu, sillä 12 munaa oli noin kilo. Usein laitettiin vielä yksi kaupantekijäiseksi. Äidin asioidessa Ritva odotteli aseman puistossa. Siellä hän ihmetteli muistopaasia, joka pystytettiin v.1921 täällä kaatuneiden saksalaissotilaiden muistoksi.

Aikanaan Ritva muutti Helsinkiin ammattioppiin. Musti-koira odotti häntä päivisin kahden viikon ajan Ihanaisen pysäkillä. Koira piti laittaa kotona liekaan, mutta se pääsi siitä karkuun ja juoksi kettinki kaulassaan pitkin raittia.

Kauppias Talvio piti huutokauppaa, jossa myytiin laatikoittain tavaraa. Etukäteen ei tiennyt, mitä kaikkea ne pitivät sisällään. Niinpä he saivat frakin, frakki-liivejä ja rusetteja. Onneksi ne saatiin Helsinkiin kuuluisaan Juhla-Asuun, jossa valmistettiin hienoja pukuja sekä myyntiin että vuokrattavaksi. Samassa huutokaupassa opettaja Patolinna sai ostettua haluamansa marmorilampun.

Vielä muistui mieleen konduktööri Leino, joka palveli ihmisiä mitä moninaisimmissa asioissa. Ritvan äiti toi kirjeen postitettavaksi, mutta siitä puuttui postimerkki. Äiti antoi kirjeen ja rahaa Leinolle, jotta tämä hoitaisi asian. Kirje meni perille, mutta se oli lunastettava, koska merkki oli unohtunut ostaa.

RADAN AIKA ON OHI

Eero Heinonsalo muistelee

Isäni oli Kymiyhtiöllä töissä, ja hänelle tarjottiin paikkaa Hyvinkää-Karkkilan radan liikennepäälliköksi. Kotimme sijaitsi aivan radan vieressä. Isän työhuone toimi konttorina. Siellä puhelin soi alituisen, sillä sama linja oli kytketty kaikille väliasemille. Ne erotti toisistaan soittojen lukumäärän perusteella: yksi pitkä soitto, yksi pitkä ja kaksi lyhyttä jne. Soitoista tiesi, missä juna kulloinkin liikkui tai mistä soitettiin. Ukkosilmalla sai jännittää kärehtääkö puhelin. Tuohon aikaan puhelinlinjat olivat avojohtoja, jotka oli ripustettu puhelinpylväisiin. Kun johtoa oli 45 kilometrin verran, ei ole ihme, että johonkin kohtaan osui salamana.

Äitini toimi isän apuna, hän oli siis eräänlainen kanslisti, joka huolehti esimerkiksi palkkojen maksusta. Koko lapsuuteni ja nuoruuteni ajan olin tekemisissä radan kanssa tavalla tai toisella. Ensimmäiset työkokemukseni sain veturitalleilla, jonne pääsin kesällä puhdistamaan ja kiillottamaan veturin osia. Montaa päivää en ehtinyt olla tässä työssä, kun paikalle saapui ammattientarkastaja, ja hän toimitti oitis alaikäisen pojan pois verstaalta. Se oli aikamoinen pettymys innokkaalle ”harjoittelijalle.” Taisin silloin olla vähän toisella kymmenellä. Mutta oli toteltava, sillä lainsäädäntö rajoitti työnantajaa.

Taisin jossain vaiheessa myydä lippujakin. Nuorena poikana pääsin lämmittäjäksi, heittelin pököä pesään ja toimitin muita askareita. Sainpa kokeilla veturinkuljettajan ohjauksessa, mitä seuraavaa, kun kääntää tiettyjä kahvoja. Näin minulle selvisi esimerkiksi voimansiirto. Aikoinaan olin töissä topparoikassa tarkistaen ja korjaten rataa.

Edessä oli muutto Hyvinkäälle, kun isä suostui tarjottuun Karkkilan radan vetovastuuseen. Tavaramme lastattiin avovaunuun, ja siellä sai matkustaa vaikka omalla tutulla sohvalla istuen. Tämä vuoden 1945 muuttopäivä jäi eri-

tyisesti mieleeni, koska silloin sattui täydellinen auringonpimennys. Se näkyi Suomessa linjalla Kokkola Kerimäki. Edellinen oli ollut vuonna 1929 ja seuraavat olivat tulossa vuosina 1990 ja 2126. Me saimme ihailla taivaallista ilmiötä, joka kesti vain muutaman minuutin, avovaunusta käsin noettujen lasilevyjen läpi. Näin selvisi tämä avaruuden asetelma: kuu maan ja auringon välissä heittäen varjonsa auringon pinnalle.

Hyvinkäällä U.I. Pyhäjärven asemalla oli liikennepäällikön konttori, pieni odotushuone ja lipunmyyntipiste. Rakennus sijaitsi Hangon radan tuntumassa.

Lähellä Hyvinkäätä oli iso mäki Vantaan sillan tienoilta ylös harjulle, suurin piirtein Kone Oy:n kohdalla. Pieni veturi ei aina jaksanut vetää pitkää ja raskasta junaa ylös, vaan osa vaunuista piti jättää alas ja noutaa sieltä myöhemmin. Jos oli liukas keli, lyhyempikään juna ei tahtonut päästä mäelle. Silloin veturinlämmittäjän piti juosta junan edellä ripottelemassa hiekkaa, jotta saatiin tarvittava kitka. Tällaista oli matkustaminen kapeilla kiskoilla. Erityisen kauniina muistan Kytäjän-Vanhankylän välisen rataosuuden.

Jäähyväiset radalle

Vähitellen liikenne hiljeni Kytäjänradalla, ja toinen junavuoro lakkautettiin kesäkuun alusta vuonna 1958. Postinkuljetus siirtyi autoille toukokuun alusta 1961, ja henkilöliikenne lopetettiin samana vuonna toukokuun lopussa, viimeinen tavarajuna kulki 1.9.1967.

Kaikkiaan on nykyisen Suomen alueelta purettu tai suljettu valtion rataosuuksia 541 km, joista leveäraiteisia 459 km ja kapearaiteisia 82 km (Kämäräinen ja Louhikari, 2007). Näiden lisäksi tulevat vielä yksityisradat, joita oli enimmillään noin 200 km vuonna 1913.

Hyvinkään Sanomat kertoi Kytäjän radan liikenteen lakkauttamisesta otsi-

koin *Kapearaidejuna jätti hyvätit, mutta sen syke säilyy ihmisten mielissä.*

Viimeisessä junassa Karkkilaan oli lastina koksia, rautaromua ja kappaleta-varaa. Veturinkuljettaja Tauno Paavola ja lämmittäjä Heikki Elegren totesivat haastattelussa, että työ oli ollut sopuisaa, ja veturi oli toiminut uskollisesti. Lehden reportteri heltyi romanttiseksi ja totesi: *Paavola käänsi veturissa kahvaa, kuului kimeä kirkaisu, jota pikkupojatkin säikähtivät. Sitten juna puuskutti hiljalleen matkaan vaunujen keinahdellessa tuttuun tapaan. Veturi puhalteli vahvoja savumuodostelmia taivaalle, kuulakkaaseen syysilmaan. Tihenevästä kolkkeesta tiedettiin junan kiihdyttävän vauhtia, ja se katosi historian hämärään.*

Näin päättyi toiminta 58-vuotiaalla Kytäjän radalla, jonka omisti nyt Kymi Oy. Se päätti sekä kaluston että kiskojen kohtalosta. Pikkupässi (HKR 3) ja kolme vaunua jäi Karkkilaan, jossa ne olivat aluksi taivasalla. Ulkona niiden kunto heikkeni. Veturi siirrettiin sitten Karkkilan kaupungintalon aulaan. Rata purettiin, kiskot ja muu Kymi Oy:n kalusto joutuivat uusioraaka-aineeksi ja päätyivät keskuslämmitysuuneiksi sekä kylpyammeiksi, joita mainostettiin edelleen ”*Högfors-amme – ilonamme.*” Ammeita valmistettiin yli puoli miljoonaa vuosien 1927–77 välisenä aikana. Kuriositeettina mainittakoon, että osa ammeista purjehti Karjaa-jokea myöten portin eli virallisen valvonnan ohi. Saattoivat päätyä vaikka myyntiin.

Radan lopettaminen merkitsi hankaluuksia Karkkilan tehtaille. Korvaava kuljetus järjestyi VR:n autoilla Riihimäen asemalle, josta tavara toimitettiin eteenpäin. Ajan saatossa tehdasrakennuksia otettiin kunnalliseen käyttöön. Nykyiset tehtaot kuuluvat Componenta Oy:lle.

Vanhanajan junatunnelmaan voi nykyisin päästä museoradoilla, jotka tarjoavat kesäisin tiettyinä päivinä kyytiä. Esimerkiksi Jokioisten museorautatie avattiin yleisölle vuonna 1971.

Syksyllä 2006 tiedotettiin mm. radiossa, että Jokioisten museorautatielle



Jokioisten museorautatie, odotusta Minniön asemalla. PP, 2007.

olla saamassa takaisin entinen Orion-veturi. Se liikennöi 1940–1960-luvuilla Lounais-Hämeen kapearaiteisella rautatiellä. Ostaja ja lahjoittaja oli yksityishenkilö. Veturista saataneen vetonaula radalle.

Kytäjänradan merkitys Hyvinkäälle

Vantaajoki toimi aikoinaan uittoväylänä, mutta niukahko vesimäärä ja vedenpinnan vaihtelut sekä talviolosuhteet haittasivat puunkuljetusta. Hevoskyyti oli kallista, hidasta ja kuormavolyymi vähäinen, ja lisäksi se oli riippuvainen keleistä. Kartano tarvitsi luotettavaa ja halpaa kulkuyhteyttä puutavaralleen. Ratahankkeen voidaan sanoa lähteneen kartanon taloudellisista tarpeista, kun metsää kaadettiin, piti puu saada markkinoille, sillä kysyntä oli kova. Hyvinkäältä tuli alueen puutavaran vientikeskus, sillä Kytäjän lisäksi metsiä hakattiin muun muassa Erkylässä.

Osa puutavarasta meni ulkomaille. Osa päätyi kotimaahan esimerkiksi pääkaupunkilaisille poltto- ja rakennuspuiksi. Useat helsinkiläiset yrittäjät ostivat tonttimaata Hyvinkään aseman läheltä ja rakensivat sinne huviloita (Junnila, 1989). Aseman seudulle, Tauluun, muutti väkeä ja vuonna 1910 asukasluku nousi 2 545:een. Edellinen väkiluvun inno-vaatio tapahtui 1900-luvun alussa, kun

tänne perustettiin villatehdas ja ennen sitä veti rautatie asutusta aseman seudulle. Laskettiin, että noin joka kymmenes hyvinkääläinen sai vuonna 1910 tavalla tai toisella elantonsa rautateistä. Rautatie kasvatti villatehtaan ja tehdas Hyvinkään.

Tavarankuljetuksen lisäksi rata oli tärkeä henkilöliikenteen ja postinkulun kannalta. Aluksi linja- ja myöhemmin henkilöautot syrjäyttivät Kytäjänradan henkilöliikenteen. Lisäksi tavarankulje-

tukset vähenivät Högforsin tuotannon supistuessa ja Kytäjän kartanon tavarankuljetuksen ehtyessä.

Rata vaikutti paitsi Hyvinkään myös koko Luoteis-Uudenmaan vaurastumiseen ja kehittymiseen.

Rata purettiin eikä edes ratapohjaa ole paljon näkyvissä. Kytäjäläiset kertoivat käyttävänsä sitä hiihtoladun pohjana ja joillekin se on kesäinen pyörätie. Osa jäi Hyvinkään asutus- ja tiealueiden alle, siitä tuli unohdettu rata.



*Kuva on otettu 8.8.1967 hiukan ennen liikenteen päättymistä.
Eero Heinonsalo.*

LÄHTEET

KIRJAT:

- Ahonen Seppo, Bergström Matti, Kiiskinen Kyösti ja Lehmusoksa Ritva:** Rautahevon kyydissä. Junamatka Matin ja Liisan päivistä Pendolinoon. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä 1996.
- Alameri Rolf: Liikenteeltä suljetut ja puretut rataosat nyky-Suomessa. Rautatien aika, pamfletti Suomen raideliikennepolitiikasta, toimittaneet Kämäräinen Kalevi ja Louhikari Timo. Punamusta, Joensuu 2007.
- Bergström Matti ym:** Kapeat kiskot, Suomen yleiselle liikenteelle avatut yksityiset, kapearaiteiset rautatiet. Forssan kirjapaino Oy, 1993.
- Bergström Matti:** Kokoelmasta erikoismuseoksi, Suomen rautatiemuseo sata vuotta 1898-1998. Toukoprint Oy, Helsinki, 1998.
- Eonsuu Tapio ym:** Suomen veturit. 1. osa. Valtionrautateiden höyryveturit. Repro-offset, Malmö, 1975.
- Harkoma-Laine Riitta ym:** Juuret Hyvinkäällä. Kertomuksia ja muistelmia Hyvinkäältä ja hyvinkääläisistä. Medialehdet Oy, Hyvinkää, 1978.
- Hautala Kustaa:** Hyvinkään seudun historia 1860-1950. Forssan kirjapaino, 1951.
- Junnila Olavi:** Hyvinkään seudun historia. Hämeenlinna, 1989.
- Koskinen Esa:** Kullalla kirjailtu elämä, kamariherra Hjalmar Linder 1862-1921. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä, 2005.
- Koskinen Mauno:** Hyvinkään-Karkkilan rautatie 1911-1961. Julkaisija Kymin Osakeyhtiö Högforsin tehdas. Karkkilan kirjapaino, 1967
- Lehto Katri:** Kytäjän reivitär Marie Linderin elämä. Kustannusosakeyhtiö Otavan painolaitokset. Keuruu, 1985.
- Niklander Seppo:** Höyryllä ja tunteella. Recallmed. Painettu Karisto Oy:n kirjapainossa, Hämeenlinna, 2001.
- Pöhlö Eljas ja Mia Pykälä-aho:** Kiiltävien kiskojen valtiat. Suomen rautatiehistoriallinen. seura kirja nro 1, Painatuskeskus Oy, Helsinki 1995.
- Rinne Matti:** Aseman kello löi kolme kertaa, Suomen rautateiden kulttuurihistoriaa. Otavan kirjapaino Oy. Keuruu, 2001.
- Saarikuru Erkki ja Seija:** Vanhaa Hyvinkäätä. Medialehdet Oy. Hyvinkää, 1983.
- Schivelbusch Wolfgang:** Junamatkan historiaa, suomentanut Marfit Heinämäki. Vastapaino. Tampere, 1996.
- Silvasti Eero:** Väylät ja valta, liikenteen historiaa, historian liikettä. Atena Kustannus Oy. Jyväskylä, 2001.
- Wiik Jan-Erik:** Kampen om spåret, hur järnvägen kom till Hangö och andra kuststäder. Ekenäs Tryckeri Ab, 2003.
- Virtanen Martti:** Lännen pikajuna. Riihimäen-Lopen rautatie 1907-1954. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä 1997.

SANOMALEHDET:

- Helsingin Sanomat 2.4.2007.** Artikkel: Keskeytyksen jälkeen Kytäjällä saa jatkaa hakkuista pala palalta.
- Hyvinkään Sanomat** mm. 1.9.1967, nro 121
- Kymi-Yhtymä.** Helmikuu 1966.

KIRJALLISET MUISTELUT:

- Hilvonen Aarne:** Vihollishävittäjä Hyvinkään Kytäjällä. Julkaisija Junior Messenger, Hyvinkää, 2005.

HAASTATTELUT:

- Reijo Anttila, Eero Heinonsalo, Sylvi Hietamies, Ritva Häyry, Anja Jaatinen, Aleksanteri Jääskeläinen, Henrik Korpikallas, Katri Lehto, Aino Räsänen, Helena Santapukki, Aino Walzer ja Lempi Virmala

Kuviin saatu niiden haltijoiden lupa.