



MYTÄJÄISTEN VARIKKOALUE

RAKENNUSHISTORIASELVITYS 2012

arkkitehdit mustonen oy

Olli Helasvuo

Maren Nielsen

Tapani Mustonen

Julkaisija
Toimitus ja kuvatoimitus
Tulostuspaikka

ISBN 978-952-7062-07-4
Senaatti-kiinteistöt Oy
arkkitehdit mustonen oy
Grano Oy, 2014, 40 kpl

MYTÄJÄISTEN VARIKKOALUE RAKENNUSHISTORIASELVITYS

arkkitehdit mustonen oy 2012
Olli Helasvuo
Maren Nielsen
Tapani Mustonen

SISÄLLYSLUETTELO

Sisällysluettelo4

Johdanto7

1 MYTÄJÄISTEN VARIKKOALUEEN KEHITYS

Mytjäisten varikkoalueen synty ja sijainti8

Mytjäisten varikkoalue 1870-luvulla 12

Kaavio: Varikkoalue vuonna 1870..... 14

Mytjäisten varikkoalue 1880- ja 1890-luvuilla..... 15

Mytjäisten varikkoalue 1900-luvun alussa..... 17

Kaavio: Varikkoalue vuonna 1905..... 18

Mytjäisten varikkoalue 1910 - 1940-luvuilla 19

Kaavio: Varikkoalue vuonna 1945..... 20

Mytjäisten varikkoalue 1950- ja 1960-luvuilla..... 23

Kaavio: Varikkoalue vuonna 1965..... 22

Mytjäisten varikkoalue 1970-luvulta nykypäivään 25

Kaavio: Varikkoalue vuonna 2012..... 24

2 MYTÄJÄISTEN VARIKKOALUEEN RAKENNUKSET

Rautateiden rakennukset 28

Rakennustekniikka..... 29

Mytjäisten varikkoalue 31

VETURITALLI (1869)32

Suomen ensimmäiset veturitallit 32

Mytjäisten varikon veturitalli..... 39

Veturitallin ulkoarkkitehtuuri 40

Veturitallin sisäarkkitehtuuri..... 17

VESITORNI (1951)54

Vesitornit ja vedenottolaitteet..... 55

Lahden aseman vesitorni 56

Mytjäisten varikon vesitorni 58

MUUT VARIKKOTOIMINTAAN LIITTYVÄT RAKENNUKSET JA LAITTEET.....64

Halkolaituri ja vesiviskuri 66

Halkojen ja ratapölkkyjen varastointi 71

Pistoraitteen varasto 72

KOULU PIHARAKENNUKSINEEN.....74

Koulun ulkoarkkitehtuuri..... 78

Koulun sisäarkkitehtuuri 81

Koulun piharakennukset 86

ASUINKASARMI (1902) PIHARAKENNUKSINEEN.....90

Asuinkasarmin ulkoarkkitehtuuri 94

Asuinkasarmin sisätilat..... 96

Asuinkasarmin piharakennukset..... 100

SAUNA..... 108

ENTINEN ASUINKASARMI (1894) PIHARAKENNUKSINEEN..... 110

Asuinkasarmi (1894)..... 111

Ulkorakennus..... 115

PURETUN ASUINKASARMIN (1869) PIHAPIIRI, VARASTOT JA SOSIAALITILARAKENNUS.....116

Asuinkasarmi (1869)..... 116

Varasto- ja autotallirakennus..... 118

Entinen ulkorakennus..... 120

Sosiaalitilarakennus (1982)..... 122

RATAVARTIJAN TALO (1869)..... 124

3 VARIKKOALUEEN PIHAT JA KASVILLISUUS

Rautatiepuistot..... 128

Mytjäisten varikkoalueen kasvillisuus 128

Asuinkasarmin 1902 pihapiiri..... 130

Entisen koulurakennuksen pihapiiri..... 132

Asuinkasarmien 1869 ja 1894 pihapiiri..... 134

Vahtituvan pihapiiri 136

4 MYTÄJÄISTEN VARIKKOALUEEN MERKITYS, SÄILYNEISYYS JA ARVOT

Mytjäisten varikon laajempi historiallinen merkitys..... 138

Mytjäisten varikkoalueen rakennukset -
suhde rautateiden rakennuskantaan, arvot ja säilyneisyys 139

Kaavio: Mytjäisten varikkoalueen kehitys..... 142

Mytjäisten varikkoalueen kehityskaari 144

Mytjäisten varikkoalueen paikallinen merkitys 145

Kaavio: Varikkoalue vuonna 2012, säilyneisyys..... 146

Mytjäisten varikkoalueen alueellinen säilyneisyys..... 147

LÄHTEET JA LYHENTEET148

ESIPUHE

Pienen Lahden kylän kehitys kaupungiksi ja maakuntakeskukseksi perustuu 1800-luvun puolivälin liikennepolitiikkaan. Suomen toinen rautatie, Pietarin ja Riihimäen välinen rata, päätettiin linjata Lahden vieritse, ja kauaskatset liikemiehet vainusivat uudenlaiset kuljetusmahdollisuudet, teollisuuden ja kaupan suuren tulevaisuuden. Lahti alkoi kasvaa.

Mytjäjäisten rautatievarikko kertoo tästä historian solmukohdasta. Varikko rakennettiin pääradan ja Vesijärven satamaan vievien pistoraiteiden väliseen kolmioon Mytjärven rannalle 1860-luvun lopussa. Uuden vuosisadan alussa järven, lahtelaisittain Tallinpassin ympärille oli jo kasvanut pieni tiivis rautatieläisyhdyskunta.

Varikon merkitys alkoi vähetä 1900-luvun lopussa. Rautatietoiminnot loppuivat, ja viimeiset asukkaat muuttivat pois vuonna 2010. Idylli on kuitenkin jäljellä. Varikko edustaa osittain Lahden varhaisinta säilynyttä rakennuskantaa, ja veturitalli on lajissaan Suomen vanhimpia, ellei vanhin. Rautatieläisten satavuotias asuinkasarmi rivihuusseineen seisoo sijoillaan, varikkolaisten istuttamat omenapuut kukkivat keväisin kuten vuosikymmeniä sitten ja vanhat polut ovat löydettävissä nurmen alta.

Valtakunnallisesti arvokkaan varikon alueen historia on nyt koottu laajaan selvitykseen, joka tarjoaa runsaasti uutta tietoa varikon rakennuksista ja pihapiireistä. Kartoitus laadittiin tukemaan alueen kaavoitusta ja uuden käytön suunnittelua, mutta sillä on varmasti paljon annettavaa myös vaikkapa rautatieharrastajille ja kotiseutunsa historias-ta kiinnostuneille lahtelaisille.

Museo kiittää lämpimästi selvityksen tekijöitä, arkkitehdit mustonen oy:n arkkitehteja Olli Helasvuota, Maren Nielsenä ja Tapani Mustosta. Kiitoksen ansaitsevat myös työn kustantaja Senaatti-kiinteistöt sekä ohjausryhmän jäsenet, Senaatti-kiinteistöjen edustajana toiminut toimitusjohtaja Ari Tuutti Ramboll Oy:stä, Lahden kaupunkisuunnittelun kaavoitusarkkitehti Markus Lehmuskoski sekä Lahden kaupunginmuseon tutkija Riitta Niskanen.

Lahdessa 6.11.2012

Timo Simanainen

Museonjohtaja, Lahden kaupunginmuseo

JOHDANTO

Mytjäjäisten varikkoalue

Mytjäjäisten varikkoalue perustettiin Riihimäen - Pietarin -radan rakentamisen yhteydessä 1860-luvun lopulla. Suomen rataverkon laajentuessa varikon merkitys vähitellen pieneni. Tämä on osittain vaikuttanut siihen, että alueen veturitalli on yksi maamme vanhimmista ja parhaiten alkuperäisasunsa säilyttäneistä.

Asuminen oli jo alusta alkaen tärkeässä osassa varikkoalueen toiminnassa, mikä on osaltaan pitänyt alueen elävänä nykypäiviin saakka. Muilta osin rakennusten alkuperäinen käyttö on pääosin väistynyt. Tilalle on osittain tullut pienimuotoista tuotanto- ja harrastustoimintaa. Vuodesta 2010 alueen rakennukset ovat olleet tyhjillään.

Alueen kaavatilanne

Koska alue on ollut valtionrautateiden omistuksessa on varikkoalue jäänyt varsinaisen kaavoituksen ulkopuolelle. Voimassaoleva asemakaava on Kaarlo Könösen laatima ja vahvistettu 30.5.1938. Asemakaavassa varikkoalue kuulu rata-alueiden tavoin VR:n alueeseen. Kaavassa on esitetty varikkoalueen ratalinjat, mutta ei yhtään rakennusta. Ainoa asemakaavamerkintä varikkoalueella on viemäriä varten varattu 5 m leveä rakentamaton ala. Alueen asemakaavamuutos on nyt vuonna 2012 vireillä ja tämä rakennushistoriaselvitys on tilattu

kyseisen kaavoitustyön pohja-aineistoksi.

Varikkoalue on kokonaisuudessaan luokiteltu valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi ympäristöksi (RKY). Alue on luokiteltu maakunnallisesti arvokkaaksi kulttuuriympäristöksi ja se kuuluu myös Lahden kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden kohteiden luetteloon. Varikkoalue kuuluu myös Ympäristöministeriön, Museo- viraston, Ratahallintokeskuksen, VR-Yhtymän ja Valtion kiinteistölaitoksen vuonna 1998 tekemän suojelusopimuksen piiriin.

Selvityksen tekijät ja ohjausryhmä

Rakennushistoriaselvityksen on laatinut arkkitehdit mustonen oy syksyn 2012 kuluessa. Arkkitehdit mustosella työstä ovat vastanneet arkkitehdit Olli Helasvuoto, Maren Nielsen ja Tapani Mustonen. Selvityksen tilaaja on alueen omistaja Senaatti-kiinteistöt.

Selvitystyön ohjausryhmään ovat kuuluneet tutkija Riitta Niskanen (Rakennuskulttuuriyksikkö, Lahden kaupunginmuseo / Päijät-Hämeen maakuntamuseo) ja kaavoitusarkkitehti Markus Lehmuskoski (Lahden kaupunki, Tekninen ja ympäristötoimiala, Maankäyttö). Senaatti-kiinteistöjen edustajana työtä on seurannut Ari Tuutti Ramboll Projektikonsultointi Oy:stä.

Helsingissä 22.10.2012, tekijät.

1 MYTÄJÄISTEN VARIKKOALUEEN KEHITYS

Mytjäjäisten varikkoalueen synty ja sijainti

Mytjäjäisten varikkoalue perustettiin Riihimäen-Pietarin radan varteen, kohtaan jossa Vesijärven satamarata haarautuu pääradasta. Varikkoalue sijoittuu kolmioon, jonka muodostavat päärata, satamarata ja näitä kahta raidetta yhdistävä kaareva kääntöraide, joka mahdollistaa kokonaisen junan kääntämisen haararataa hyödyntäen. Varikkoalue sijaitsee noin kilometrin päässä Lahden asemasta länteen. Suuri merkitys varikon paikan valinnassa oli varmaankin Mytjäjärvellä, josta varikkoalue sai höyryvetureiden tarvitseman veden. Toisaalta Vesijärven haararata oli liikenteellisesti erittäin merkittävä ja lähtösysäyksenä koko ratalinjaukselle.

↓ Vesijärven haararata. Kuva: Suomen valtionrautatiet 1862-1912, s. 25.



Riihimäen-Pietarin rata

Jo samaan aikaan kun vuonna 1862 avattua Helsingin-Hämeenlinnan rataa rakennettiin, tutkittiin mahdollisuutta yhdistää Päijänteen vesireitistö rataverkostoon ja niiden kautta merisatamiin. Ensimmäinen suunnitelma oli radan rakentaminen Päijänteen etelärannalla sijaitsevan Anianpellon ja Hämeenlinnan välille. Pian huomattiin kuitenkin paremmaksi mahdollisuus yhdistää Päijänne ja Vesijärvi kanavalla ja rakentaa ratayhteys Vesijärven etelärannalta Helsinki-Hämeenlinna radalle. Tämän vaihtoehdon etuina nähtiin myös, että näin saataisiin tulevaisuutta ajatellen valmis rataosuus, jota jatkamalla voitaisiin yhdistää Suomi Pietarin kautta koko muuhun Eurooppaan.¹

Kilpailevana vaihtoehtona rataverkoston kehittämiseksi nähtiin vuoden 1863 ensimmäisillä valtiopäivillä vielä kanavaverkoston rakentaminen. Valinta kallistui kuitenkin rataverkon laajentamisen kannalle ja vuoden 1967 valtiopäivillä annettiin esitys Riihimäen-Pietarin radan rakentamisesta.² Samoilla valtiopäivillä tehtiin myös päätös Vesijärven ja Päijänteen yhdistämisestä Vääksyn kanavalla. Radan rakentaminen päätettiin aloittaa välittömästi, mihin osasyynä olivat suuret nälkävuodet 1867-68. Radan rakennustöiden arveltiin voivan osaltaan lievittää maassa vallitsevaa ankaraa hätää.³

Alkuperäisen päätöksen mukaan rata olisi rakennettu kapearaiteisena, mutta Venäjän sotilasviranomaisten ehdoton vaatimus oli, että käytettäisiin samaa venäläis-

1 St. Petersburg-Riihimäki jernvägsbygnad, Helsingfors, 1871, s. 48.
2 Keisari vahvisti säätyjen päätöksen käskykirjeellään marraskuussa 1867.
3 Immonen 1961, ss. 13-15

tä raideleveyttä kuin Hämeenlinnan radassakin. Venäjän valtio piti asiaa niin tärkeänä, että avusti radan rakentamista summalla, joka vastasi suuremmasta rataleveydestä johtuvia lisääntyviä kustannuksia.⁴

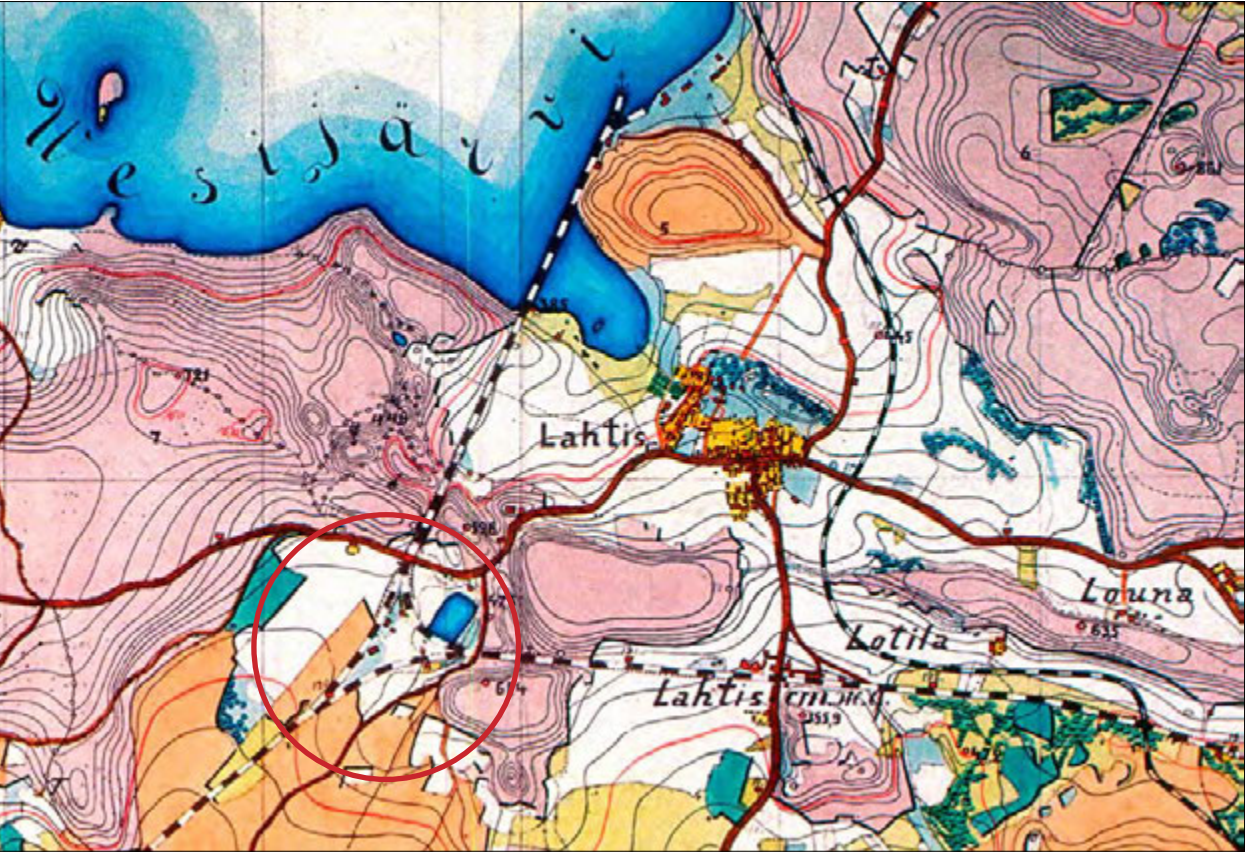
Rakennustyöt aloitettiin 1868 alussa ja 372 kilometriä pitkä rata saatiin valmiiksi kahdessa ja puolessa vuodessa. Pietarin radan ensimmäinen rataosuus Riihimäeltä Lahteen ja Vesijärvelle avattiin virallisesti liikenteelle 1.11.1869.⁵ Kokonaisuudessaan Riihimäen-Pietarin rata avattiin liikenteelle 11. syyskuuta 1870.⁶

Lahden kaupungin alkuvaiheet

Lahden kylä mainitaan kirjallisissa lähteissä ensimmäisen kerran 1400-luvun puolivälissä. Kylä muodostui

4 Vuonna 1882 tämä 10 miljoonan markan summa maksettiin takaisin, jolloin radan omistusoikeus siirtyi kokonaan Suomen valtiolle.
5 Iltanen 2009, s. 249.
6 Rautatiehallituksen vuosikertomus 1871, s.4. (SRM/A)

↓ Ote Venäläisestä topografikartasta vuodelta 1875. (alkuperäinen kartta KA). Mytjäjäisten varikkoalue ympäröity kartassa punaisella. (amoy)



noin paristakymmenestä talosta 1700-luvun puoliväliin saakka. 1800-luvulle tultaessa väestö oli viisinkertaistunut ja Lahdesta oli tullut Hollolan suurin kylä. Lahtelaiset saivat elantonsa maataloudesta ja kalastuksesta.⁷

1800-luvun puolivälin jälkeen Lahden tilanne muuttui täysin. Jo 1860-luvun alussa kylään alkoi virrata kauppiaita ja käsityöläisiä. Ratkaisevaksi kaupungin kannalta muodostui vuoden 1867 päätös Pietarin radan linjaamisesta Lahden kautta. Lahden valintaan vaikutti Vesijärven lisäksi sijainti pisteessä, jossa kohtaa viisi yleistä maantietä ja jonka kautta kulkee suurin osa itä- ja länsi-Suomen välisestä liikenteestä.⁸ Vääksyn kanava valmistui vuonna 1871, jolloin vesiyhteys Päijänteeltä Lahteen yhdistyi ratayhteyteen rannikolle.

Kun senaatti vuonna 1863 hyväksyi määrärahan

7 Pihlaja 2005, s. 16.
8 St. Petersburg Riihimäki jernvägsbygnad, Helsingfors, 1871, s. 48.

Vääksyn kanavan rakentamiseksi oli ehtona, että rautatie itään tehtäisiin Vesijärven eteläpäässä olevan Lahden kautta.⁹ Vesijärven haararadalla, jonka kainalossa Mytjäisten varikkoalue sijaitsee, oli siis ratkaiseva merkitys koko ratalinjauksen kannalta.

Kauppalaksi Lahti nimitettiin vuonna 1878 ja kaupunkiksi vuonna 1905. Tässä vaiheessa Mytjärven ympäristö, Mytjäisten varikkoalue ja asema-alue liitettiin nyt perustettavaan kaupunkiin. Vuonna 1924 Lahden kaupunkiin liitettiin Lahden kartanon alue, joka tähän asti oli erottanut Lahden kaupungin Vesijärvestä.¹⁰

9 Myllykylä 1991, s. 160

10 Heinonen 1980, s.14.

↓ Lahden kaupungin asemakkavakartta v. 1910. Mittasuhte 1:5000. (LK/TM)

Mytjäisten varikkoalue ympäröity kartassa punaisella. Kaupungin raja on esitetty kartassa katkoviivalla. Mytjärven ympäristö ja asema-alue oli liitetty vasta vuonna 1905 Lahden kaupunkiin.



Mytjärvi

Mytjärvi eli Tallinpassi, jonka kupeessa Mytjäisten varikkoalue sijaitsee, on laskuojaton suppalampi. Syvimillään lampi on 11 metriä, keskisyyvyys 3,5 metriä. 1970-luvun alussa lampi oli pahasti rehevöitynyt, mutta vuonna 1973 saatiin ympäröivien kiinteistöjen jätevesihuolto kuntoon. Tämän jälkeen lammessa on suoritettu monia veden laatua parantavia toimenpiteitä kuten fosforin saostusta ja ilmastusta. Lammen rannalla on kaupungin uimaranta.¹¹

Lammen eteläpää täytettiin radan rakentamisen yh-

11 Pihlaja 2005, s. 183.

teydessä 1860-luvun lopulla. Riihimäen-Pietarin radan pituusprofiili -piirustuksen vinjettikuvassa varikkoalueen itäpään ratalinjat on esitetty lammen yli tehtyinä pengerryksinä.¹² Lahden kaupungin digitaalisessa pohjakartassa lammen alkuperäinen muoto näkyy edelleenkin rataalueen päällä vanhana 1800-luvun puolivälistä periytyvänä tilanrajana.¹³ Mytjäisten varikkoalueen itäkärki on täytettyä lammenpohjaa.

Mytjäisten asuinalue

Mytjärven ympärille kehittyi 1900-luvun alkukymmeninä puisten asuinrakennusten keskittymä. Ensimmäinen tonttijako laadittiin Lahden kauppalan toimesta 1890-luvulla, jolloin alue jaettiin pieniksi vuokratonteiksi.¹⁴ Vuoden 1910 Lahden kaupungin asemakaavakartassa alu-

12 Längprofil öfver St. Petersburg - Riihimäki Jernväg. (SRM/A)

13 Lahden kaupunki, digitaalinen pohjakartta, luokka " Epavarma_tilan-
raja_luonnonr". (LK/TM)

14 Putkonen 1983, s. 74.

↓ Mytjäinen tänään. Lahden kaupungin digitaalinen pohjakartta. (LK/TM)



eet Mytjärven molemmin puolin on merkitty rakennetuiksi lukuunottamatta rautateiden saunarakennuksen ympäristöä.¹⁵

Mytjäisten asuinuetta rajasi pohjoisesta Salpausselän suurtie¹⁶ ja itäpuolella Mytjäistenkatu. Etelä- ja länsipuolelta alue rajautui kaareutuvaan kääntöraiteeseen ja sen toisella puolella olevaan varikkoalueeseen. Mytjärven itäpuoli jäi 1950-luvulla rakennetun Helsingintien liikennejärjestelyjen alle. Muilta osin asuinalueen asemakaava on säilynyt pääpiirteissään samanlaisena 1900-luvun alkukymmeniltä.

Mytjäisten asuinalueen asujaimisto koostui suurelta osin rautatieläisistä; *"Vähintään joka toisen kodin eteisen vaatenaulakon hyllyllä komeili rautatieläisen virkaklakki: veturimiehen, vaihdemiehen, konduktöörin, jarrumiehen tai junanlähettäjän."*¹⁷

15 Lahden kaupungin asemakaavakartta v. 1910. Mittasuhte 1:5000. (LK/TM)

16 Entinen Ylinen Viipurintie.

17 Lainaus Arvo Laajarinteen muistelmateoksesta Tallinpassi, s.279.

Mytjäisten varikkoalue 1870-luvulla

Radan valmistumisvaihe 1869

Riihimäen-Pietarin radan rakentamiskertomuksessa vuodelta 1871 listataan Lahden varikkoalueen rakennuskanta radan valmistumisvaiheessa:¹

- viisipaikkainen veturitalli, jossa myös kolme asuinhuonetta ja keittiö
- asuinkasarmi veturihenkilökunnalle, jossa kahdeksan asuinhuonetta keittiöineen
- lisäksi varikkopäällikön asunto, johon kuului myös ulkorakennus ja puuliiteri

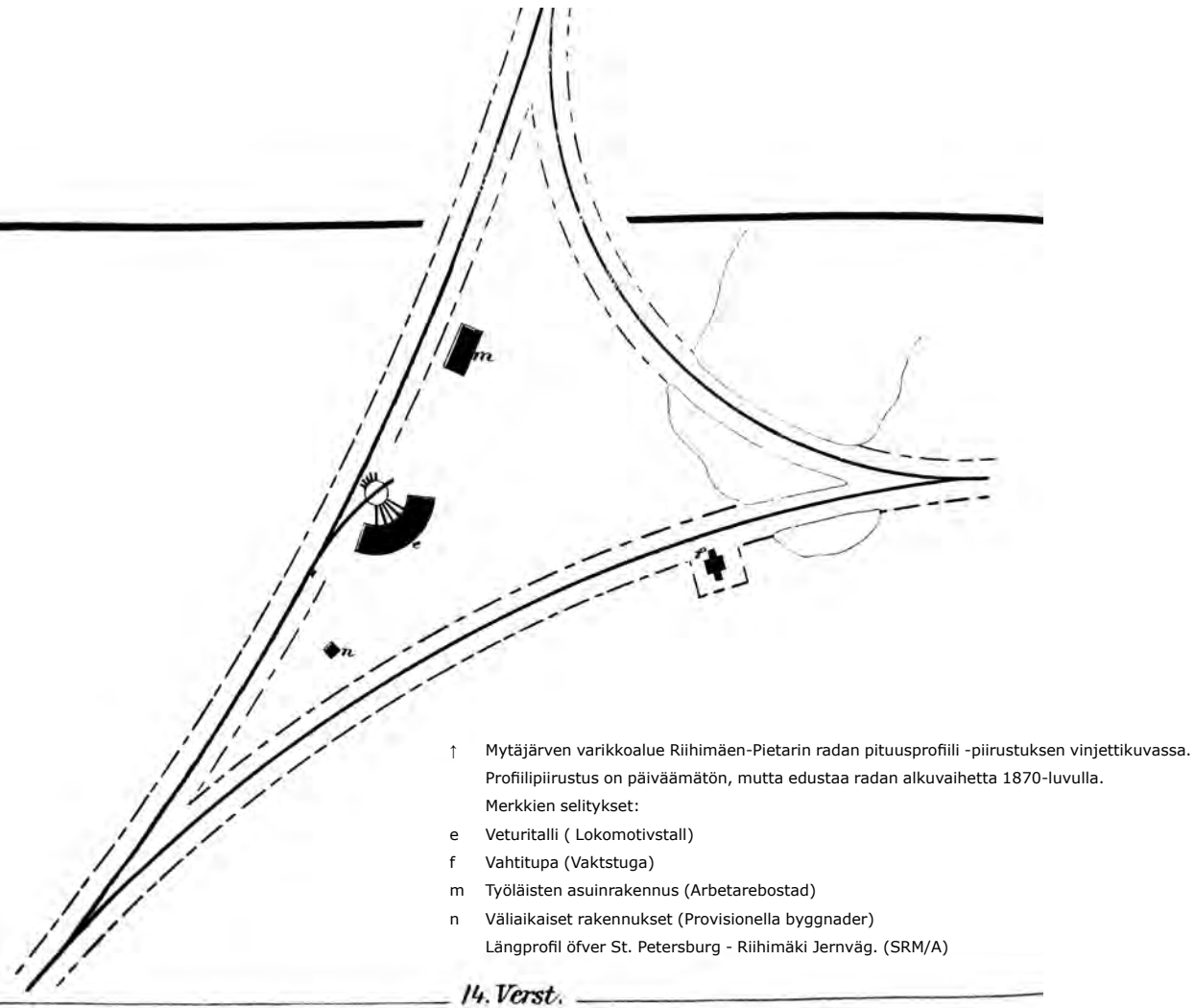
1 St. Petersburg-Riihimäki jernvägsbygnad, Helsingfors, 1871, s. 54.

Selostuksen perusteella vaikuttaisi, että varikkopäällikön asunto on sijainnut erillisessä rakennuksessa. Riihimäen-Pietarin radan pituusprofiilin vinjettikuvassa erillistä rakennusta ei ole.² Vuoden 1875 Venäläisessä topografiakartassa varikkoalueelle on kuitenkin esitetty useampia rakennuksia. Varikkopäällikön asunto on mitä todennäköisemmin pääradan varressa, ratavartijan vahtitupaa vastapäätä sijaitseva rakennus.³

Venäläisessä topografiakartassa näkyy muutenkin pi-

2 Längprofil öfver St. Petersburg - Riihimäki Jernväg. (SRM/A)

3 Venäläinen topografikartasta vuodelta 1875. (Alkuperäinen kartta KA)



tuusprofiilipiirustuksen vinjettikuvaa useampia rakennuksia. Asuinrakennuksiin on ainakin melko pian liittynyt myös piharakennuksia, nehän ovat olleet välttämättömiä taloudenpidon ja asumiseen liittyvien huoltotöiden kannalta. Tämän selvityksen yhteydessä tehdyissä, varikkoalueen kehitystä kuvaavissa kartoissa asuinrakennuksiin liittyvät piharakennukset on ajoitettu asuinrakennuksen ajoituksen mukaisesti ellei muuta tietoa ole ollut saatavilla.

Rautatiehallituksen vuoden 1871 vuosikertomuksen mukaan Lahden asemalla oli tuolloin myös jo vesitorni.⁴ Pietarin radan pituusprofiilipiirustuksen vinjettikuvan mukaan se on kuitenkin sijainnut varsinaisen ase-

4 Rautatiehallituksen vuosikertomus 1871, s.10. (SRM/A)

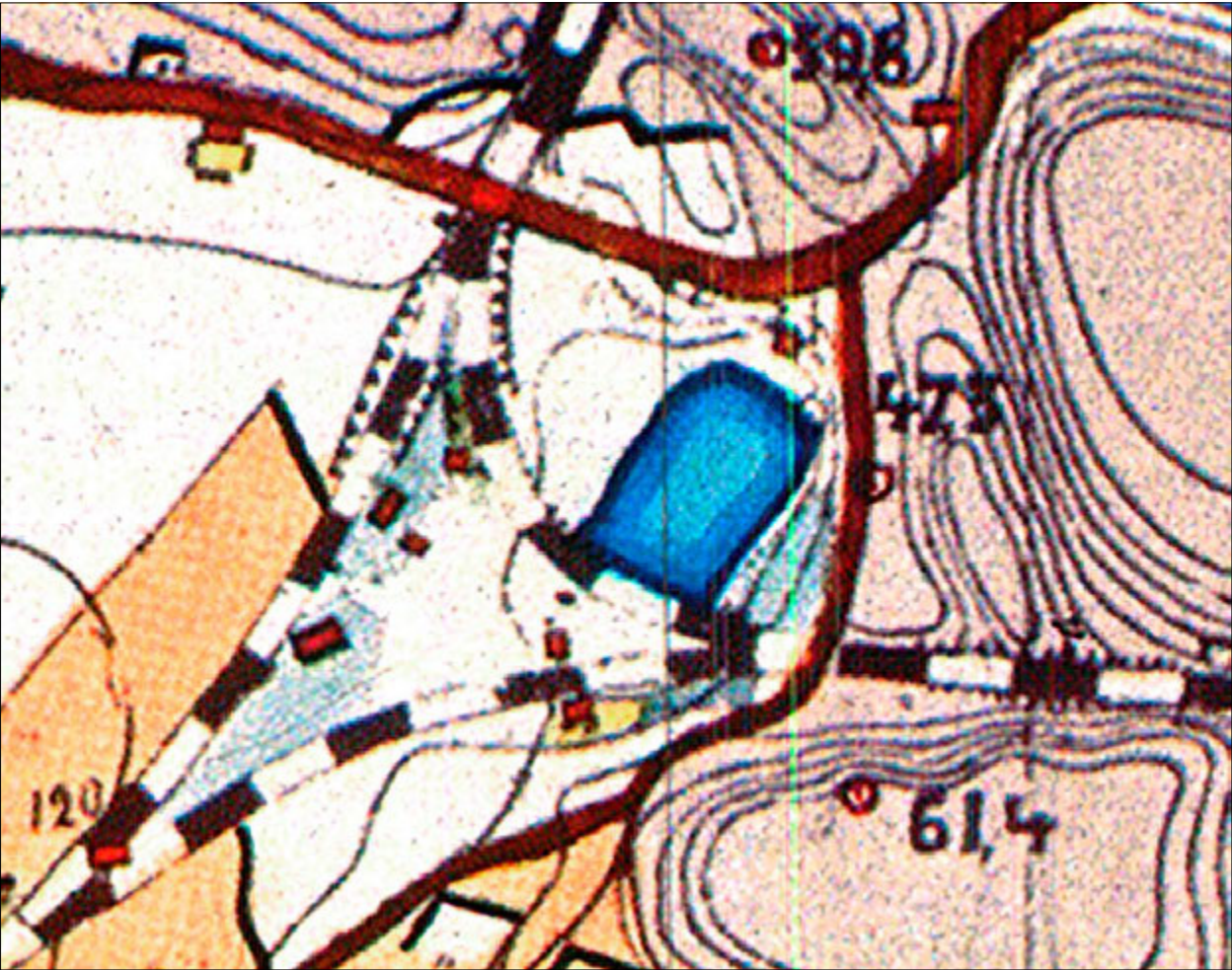
maalueen itäpäässä. Veturitallin yhteydessä sijaitsi viisi vesipistettä (Vattenkranar), eli yksi jokaista veturiapaikka kohden. Vesisäiliö sijaitsi veturitallin yhteydessä eikä erillistä vesitornia ilmeisesti tarvittu. Vuoden 1876 rautatiehallituksen vuosikertomuksen mukaan Lahteen on hankittu höyrykone veden pumppaamista varten.⁵

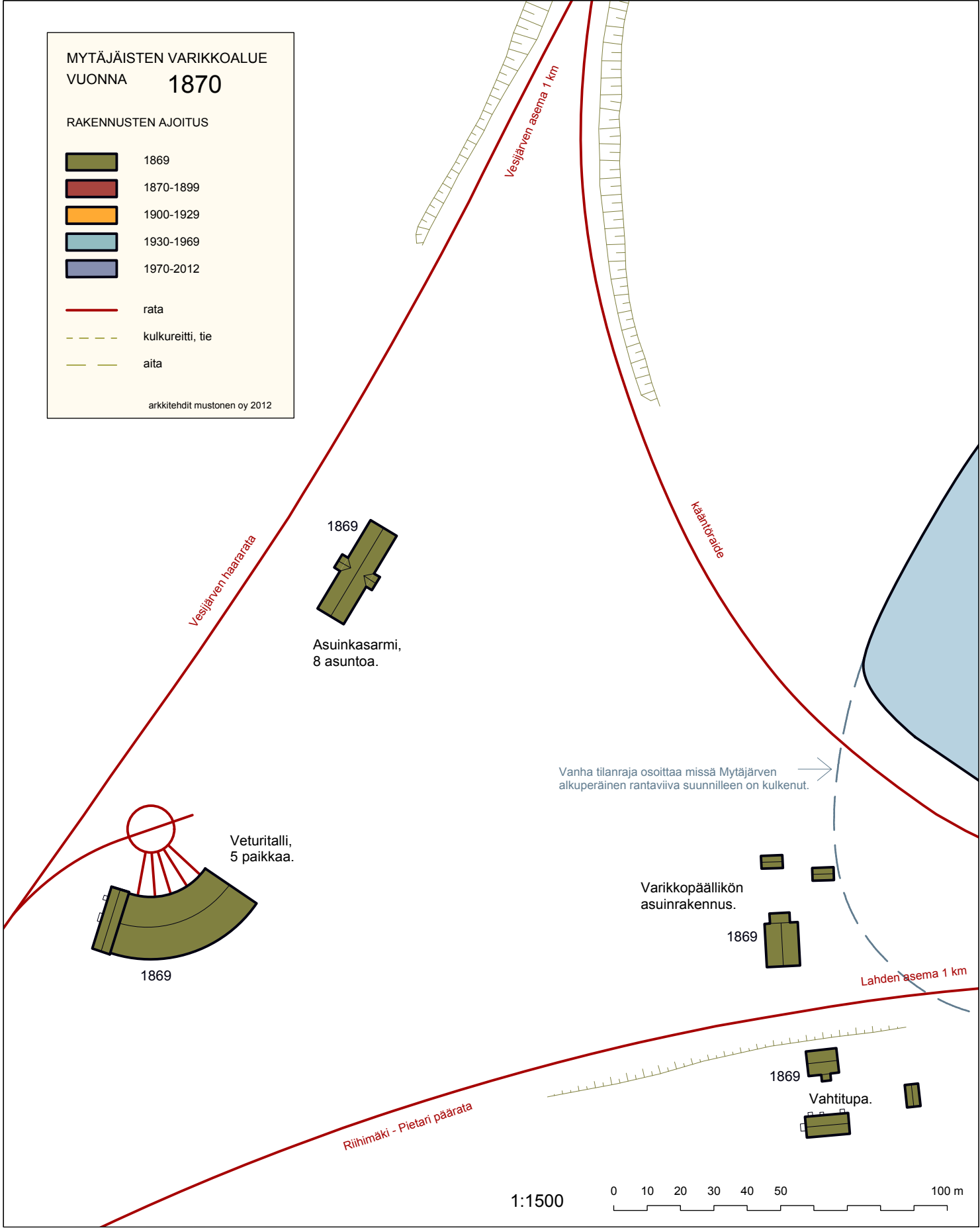
Veturitallin laajennus 1877

Rautatiehallituksen vuosikertomuksien mukaan veturitallia laajennettiin vuonna 1877 kolmella paikalla, minkä jälkeen paikkaluku oli yhteensä kahdeksan.

5 Rautatiehallituksen vuosikertomus 1876, s.7. (SRM/A)

Ote Venäläisestä topografikartasta vuodelta 1875. (Alkuperäinen kartta KA). Laajempi raja-
us samasta kartasta on esitetty edellä.





Mytjäisten varikkoalue 1880- ja 1890-luvuilla

1880- ja 1890-luvulta ei ole löytynyt asemapiirros- eikä kartta-aineistoa. Rautatiehallituksen vuosikertomuksista saa jonkinlaisen kuvan varikon rakennuskannan kehittymisestä.

Vuodesta 1880-lähtien vuosikertomuksissa listataan Lahden asema-alueen ja varikkoalueen rakennukset erikseen. Asuinrakennuksia on tällöin varikkoalueella kolme kappaletta. Ilmeisesti tilanne on sama kuin perustamisvaiheessa. Kolmas asuinrakennus tarkoittanee veturitallin yhteydessä olevia asuinhuoneita tai radan vastapuolella sijaitsevaa vahtitupaa.¹

Koulu 1880-luku

Mytjäisten varikkoalueen koulu perustettiin vuonna 1882. Aiemmin on ollut epäselvää missä rakennuksessa koulutoiminta tapahtui 1900-luvun alkuun saakka. Näyttäisi kuitenkin siltä, että koulurakennuksen ensimmäinen osa on rakennettu 1800-luvulla, todennäköisesti jo 1880-luvulla. On mahdollista, että koulu aloitti toimintansa alunperinkin omassa rakennuksessa.²

Uusi asuinkasarmi 1894

Seuraava muutos Mytjäisten varikon rakennuskannassa tapahtui vuonna 1894, jolloin asuinrakennusten lukumäärä kasvaa kolmesta neljään.³ Uusi asuinkasarmi rakennettiin Vesijärven radan varteen, vanhemman asuinkasarmin kanssa samaan rivistöön.⁴

Uuden asuinkasarmin pihapiiriä rajasi sivuilta kaksi ulkorakennusta. Pihan sulki neljänneltä sivulta suuri latomainen rakennus. Rakennus esiintyy radan pituusprofiilipiirustuksen vinjettikuvassa⁵, sekä vanhassa vuosisadanvaihteen valokuvassa⁶, sen käyttötarkoitus ei ole selvillä.

¹ Rautatiehallituksen vuosikertomus 1880, s.8. (SRM/A)

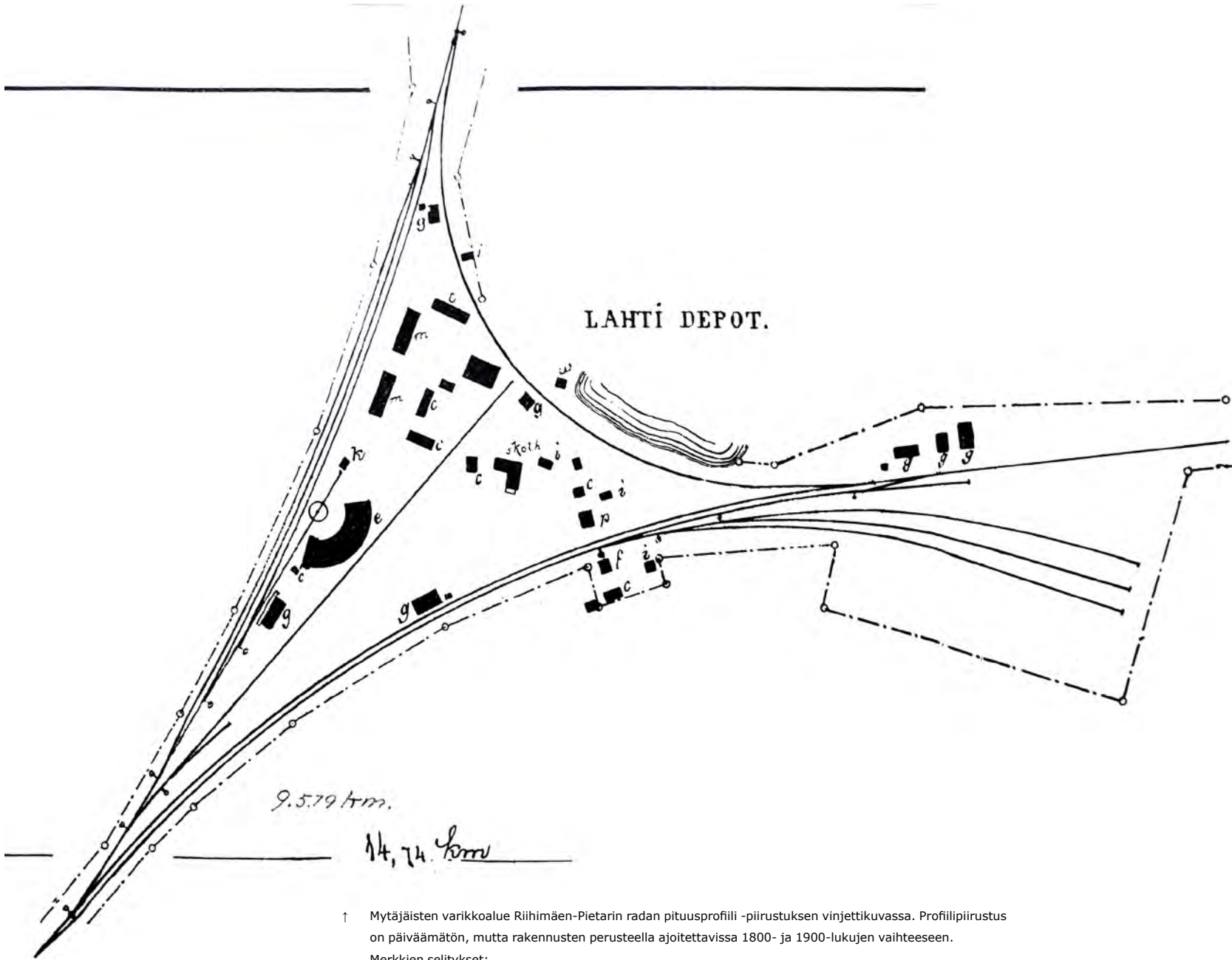
² Ks. Luku 2: Mytjäisten varikkoalueen rakennukset, Koulu piharakennuksineen.

³ Rautatiehallituksen vuosikertomus 1894, s.8. (SRM/A)

⁴ Längprofil öfver St. Petersburg - Riihimäki Jernväg. (SRM/A)

⁵ Längprofil öfver St. Petersburg - Riihimäki Jernväg. (SRM/A)

⁶ (LKM/KA)



- ↑ Mytämäen varikkoalue Riihimäen-Pietarin radan pituusprofiili -piirustuksen vinjettikuvassa. Profiilipiirustus on päiväämätön, mutta rakennusten perusteella ajoitettavissa 1800- ja 1900-lukujen vaihteeseen.
- Merkkien selitykset:
- c Ulkorakennus (Uthus)
 - e Veturitalli (Lokomotivstall)
 - f Vahtitupa (Vaktstuga)
 - g Halkovaja (Vedlider)
 - i Maakellari (Källare)
 - k Paja (Smedja)
 - m Työläisten asuinrakennus (Arbetarebostad)
 - p Varikkohenkilökunnan asuinrakennus (Boningshus för Depotpersonal)
 - w Sauna- ja pesularakennus (Bad och tvättstuga)
- Lisäksi karttaan on merkitty koulurakennus (skolh).
- Koulun viereistä asuinkasarmia, joka rakennettiin vuonna 1902, ei olla vielä rakennettu.
- Längprofil öfver St. Petersburg - Riihimäki Jernväg. (SRM/A)



↑ Vanhin valokuva Mytämäisten varikkoalueesta on 1900-luvun alusta. Kova on otettu varikon pohjoiskärjestä. (LKM/KA)

Mytämäisten varikkoalue 1900-luvun alussa

1900-luvun alussa Mytämäisten varikkoalue näytti jo melko erilaiselta kuin varikon perustamisvaiheessa 30 vuotta aikaisemmin. Veturitallia oli laajennettu ja varikkoalueella sijaitsi kolme asuinrakennusta ulkorakennuksineen ja maakellareineen sekä koulurakennus. Radan varressa oli halkovajoja vetureiden käyttöön.

Rata joka muuten oli yksiraiteinen haarautui varikon kohdalla useampiin raidepareihin. Huoltoraide halkaisi koko varikkoalueen kahtia. Vuoden 1906 vuosikertomuksessa kerrotaan, että varikolta Lahden asemalle ol- laan rakentamassa toista raidetta.¹

Koulurakennuksen vanhin osa rakennettiin 1880-luvulla ja sitä laajennettiin aivan 1900-luvun alussa; radan pituusprofiilipiirustuksen vinjettikuvan perusteella ennen viereistä asuinkasarmia.² Asuinkasarmin piirustukset on päivätty vuodelle 1902 ja sen rakentamisesta kerrotaan myös saman vuoden vuosikertomuksessa. Varikon asuinrakennusten määrä nousi nyt viiteen.³

- ¹ Rautatiehallituksen vuosikertomus 1906, liite 1, s.36. (SRM/A)
- ² Längprofil öfver St. Petersburg - Riihimäki Jernväg. (SRM/A)
- ³ Rautatiehallituksen vuosikertomus 1902, ss.8,15. (SRM/A)

Vuoden 1904 Rautatie matrikkelissa Lahden varikkoa kuvaillaan seuraavasti:

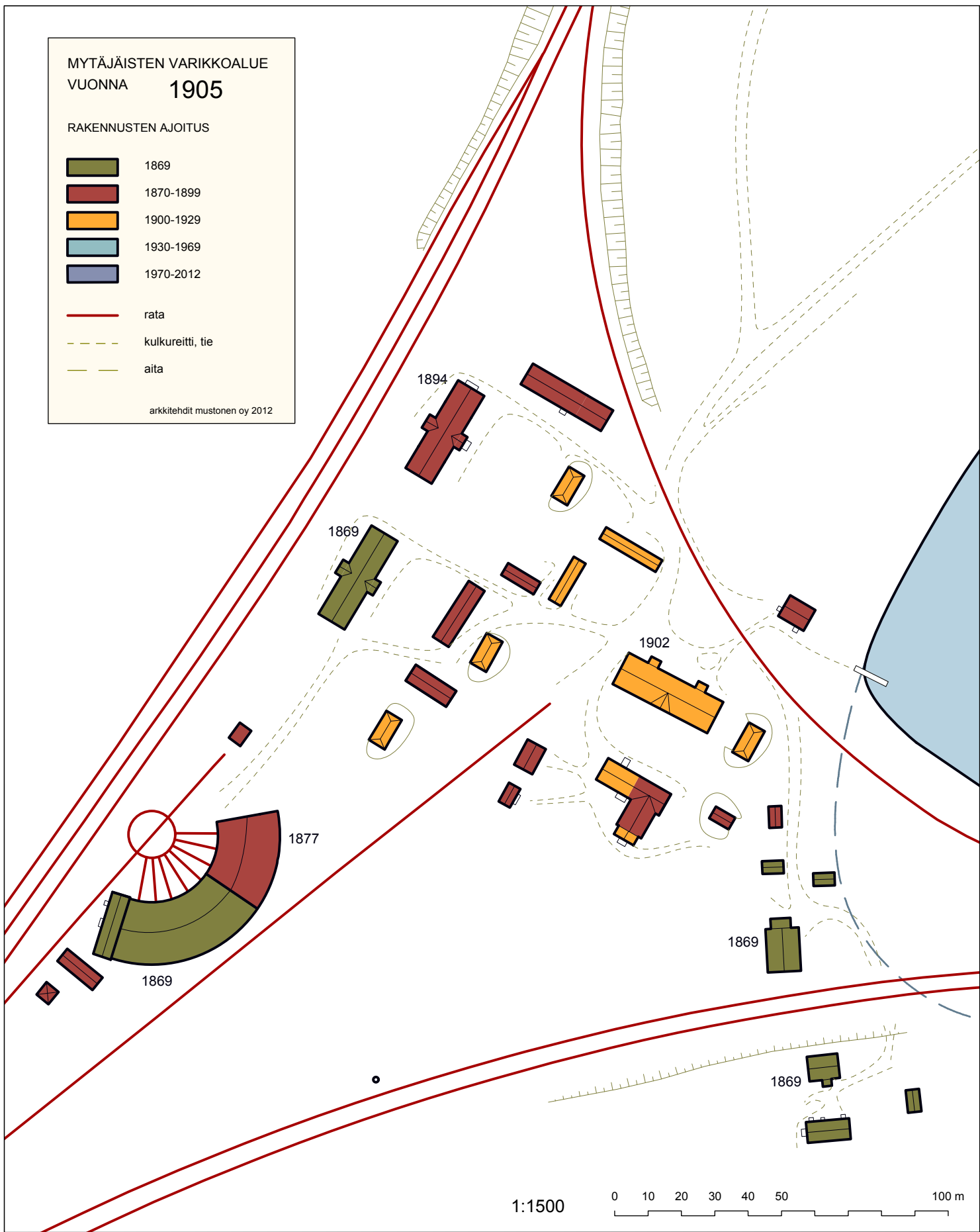
"Lahden varikko Pietarin-Helsingin radalla Hollolan pitäjän Lahden kylässä, sijaitsee melkein Salpausselän harjanteella, maisemassa, jossa mäet ja alavat, metsät ja avarat viljelysmaat vaihtelevat, 1 km Vesijärven rannasta ja yhtä kaukana Lahden kauppalasta. Varikosta erkanee Vesijärven haararata. ...

Varikonhoitajalla on asuntona varikon konttorirakennuksessa 2 huonetta ja keittiö. Huoneet ovat mittaluvultaan 4 m². Tulot ovat I:sen kirjurin palkka 174 mrk kuukaudessa, postia ei ole ja muita sivutuloja ei mainittavasti.

Varikon henkilökuntaan kuuluu, paitsi sen hoitajaa, 1 telegrafisti sekä noin 10 asema- ja vaihdemiestä. Rahtikirjain numeroluku tekee noin 120 kuukaudessa, kokonaisine vaunulasteineen."⁴

Vuonna 1905 Mytämäisten alue liitettiin vasta perustettuun Lahden kaupunkiin.

- ⁴ Rautatiematrikkeli 1904, ss.61-62. (SRM/A)



Mytjäisten varikkoalue 1910 - 1940-luvuilla

Varikkoalue 1920-luvulla

Lahden kaupungin asemakaavakartasta vuodelta 1922 on esitetty Mytjäisten varikkoalueen silloinen rakennuskanta.¹ Muutoksia 1900-luvun alun tilanteeseen, kun viimeinen suuri asuinkasarmi oli rakennettu, ei varsinaisesti ole.

1 Lahden kaupungin laajennettu asemakaava, Helsingissä toukokuussa 1922 Carolus Lindberg, kaava vahvistettu 30.1.1924. (LK/TM)

Maisemallisesti kartta antaisi sen kuvan, että alueet koulun eteläpuolella radan varressa ovat olleet viljely- ja puutarhakäytössä ja varsinainen varikkotoiminta olisi keskittynyt veturitallin eteläpuolisille alueille.

Mytjäisten asuinalue on kaavassa merkitty monikerroksisten kivitalojen alueeksi. Kivitalot eivät kuitenkaan toteutuneet ja alue sai jatkaa kehitystään vapaasti kasvaneena puutaloalueena.





Varikkoalue 1940-luvulla

Ensimmäinen ilmakeku varikkoalueesta on vuodelta 1946.¹ 1800-luvun ja 1900-luvun alun rakennuskantaa on täydennetty vain muutamalla vajarakennuksella. Tuleva muutos on kuitenkin jo näkyvissä. Rata-alue on laajentumassa ja uusi linjaus on rakenteilla lohkaisten varikkoalueesta varikkopäällikön asunnon puutarhoineen. Varikkopäällikön asunto kuului alueen alkuperäiseen rakennuskantaan vuodelta 1869.

1 Ortokuva_A0_1000_1946. (LK/TM)

↓ Ortokuva_A0_1000_1946. (LK/TM)





Mytämäisten varikkoalue 1950- ja 1960-luvuilla

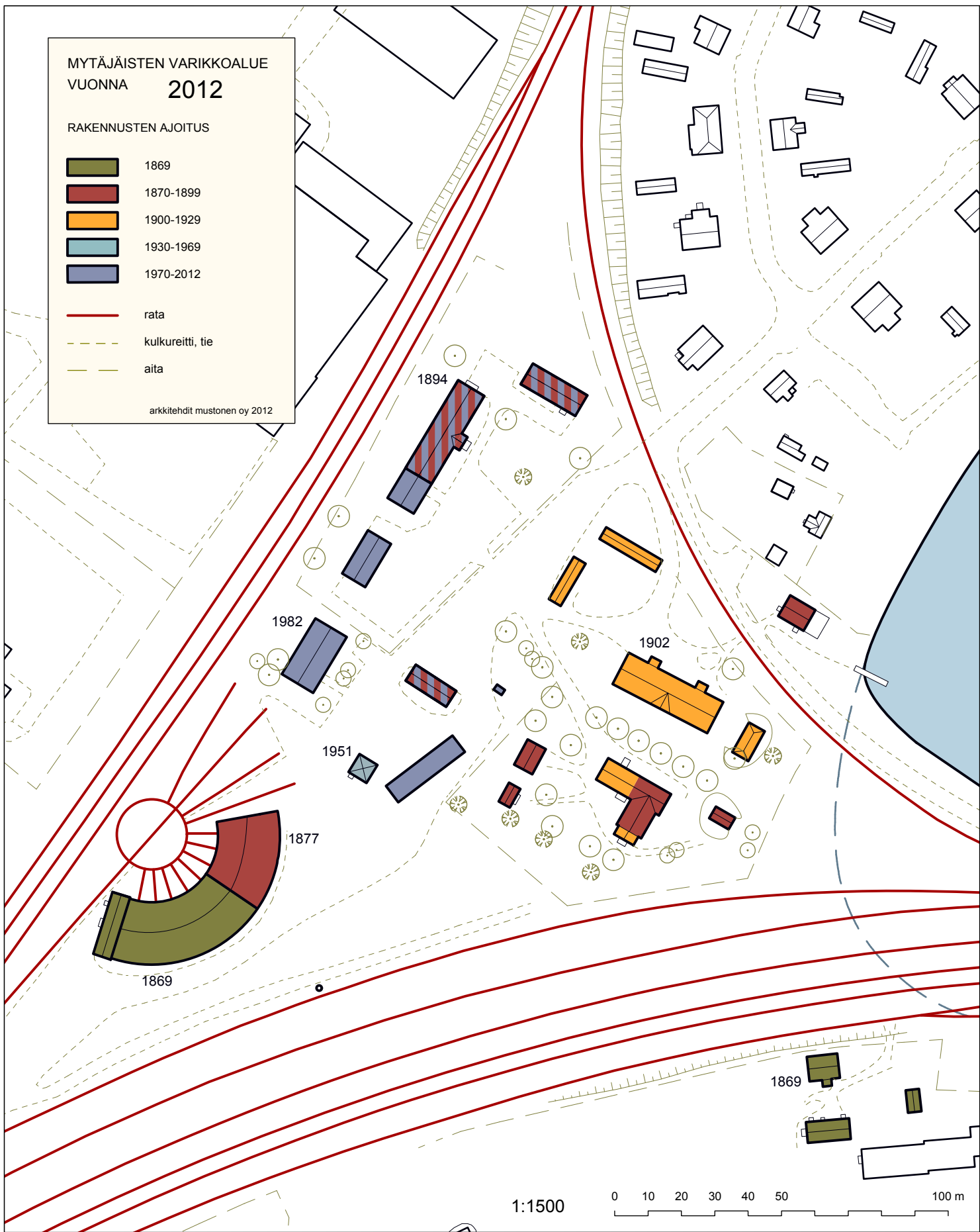
Varikkoalue 1960-luvulla

Vuoden 1960 ilmakuvasta voidaan todeta, että rata on lohkaissut Mytämäisten varikkoalueesta eteläreunan ja ratojen väliin jäävä maakaistale on erilaisessa lastaus ja varastointikäytössä.¹ Varikkopäällikön asuintalo pihapiireineen on häipynyt lukuunottamatta pientä, 1800-luvun ulkorakennusta. Asuinkäyttöön 1920-luvulla otetun entisen koulurakennuksen aidattua piha-aluetta on laajennettu ja määritetty näin raja asumisen ja varikkotoimintojen välille.

1 Ortokuva_A0_1000_1960. (LK/TM)

↓ Ortokuva_A0_1000_1960. (LK/TM)





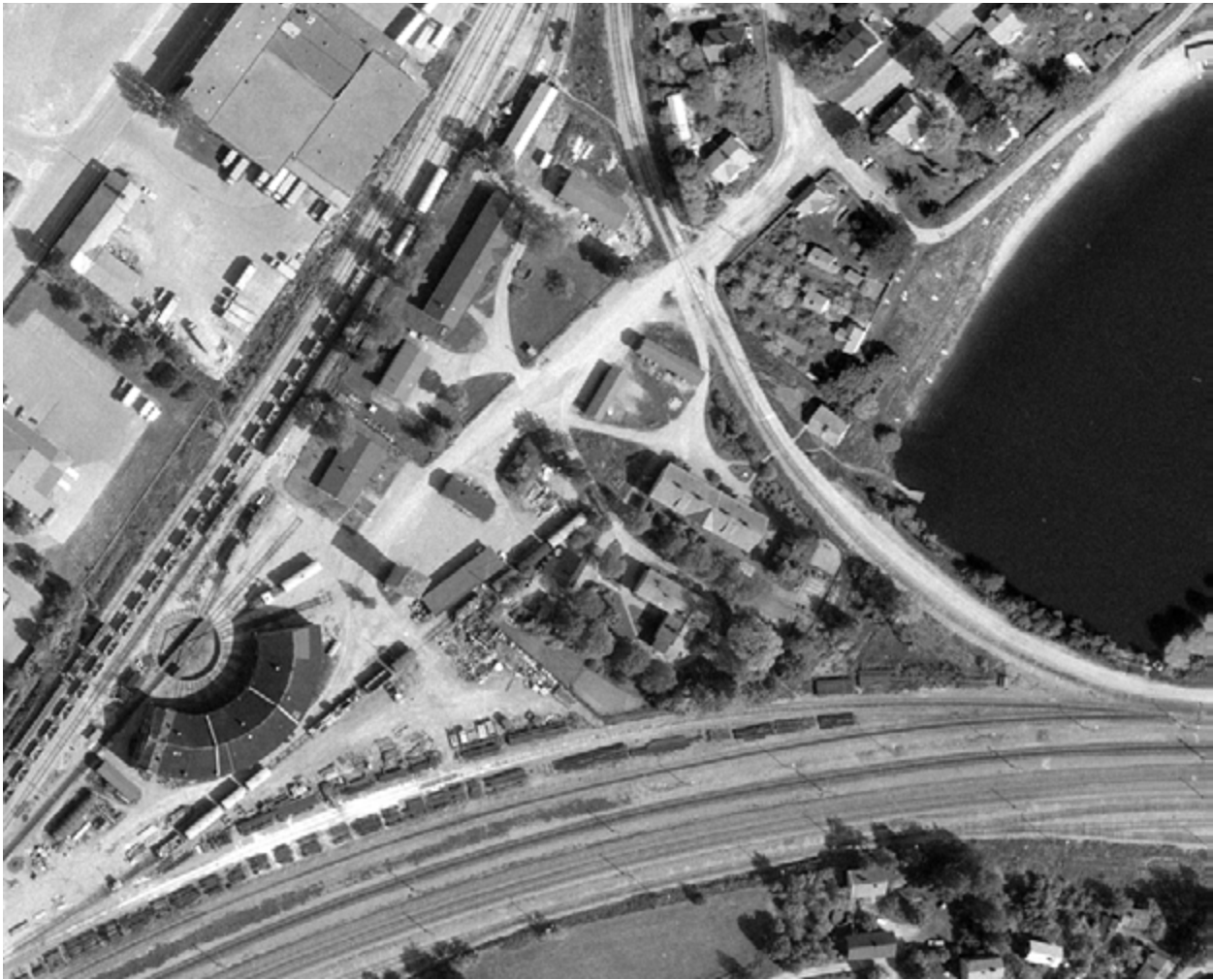
Mytämäisten varikkoalue 1970-luvulta nykypäivään

Varikkoalue 1970- ja 80-luvuilla

1980-luvun alussa, jolloin uusi sosiaalityötilaraken-
nustui, oli Mytämäisten varikkoalue saavuttanut raken-
nustensa osalta pääpiirteissään nykyasunsa.

1970-luvun kuluessa asuminen päättyi kahdessa alu-
een vanhimmassa asuinkasarmissa. Vanhempi, alueen
alkuperäiseen rakennuskantaan kulunut kasarmi, pu-
rettiin ja vuonna 1894 valmistunut kasarmi muutettiin
ja laajennettiin toimistokäyttöön. Tielinjaus suoristet-
tiin samalla jatkamaan Varikkokadun linjaa alueen hal-
ki, jolloin suurin osa näiden asuinkasarmien piharaken-
nuksista pikkuhiljaa purettiin ja vanhat pihapiirit hävisi-
vät. Jäljelle jääneet kaksi piharakenusta muutettiin va-
rastokäyttöön.

↓ Ortokuva_A0_1000_1986. (LK/TM)



Asumisen väistyttyä Vesijärven radan varrelta raken-
nettiin alueen pohjoiskärkeen talli TKA-veturille. Vesijär-
ven radalta erotettiin kaksi lyhyttä pistoraidetta tallira-
kennukselle. Tallin toiminta jäi melko lyhytaikaiseksi ja
raiteet sekä katos purettiin 2000-luvulla.

Varikkoalue 1990-luvulla

1970-luvun muutoksissa toimistorakennuksen piha
muotoiltiin polkumaisin hiekkakäytävin, jotka jättivät
väliinsä viherkaistaleet. 1980- ja 90-lukujen vaihtees-
sa piha asfaltoitiin parkkikentäksi ja viimeinenkin alu-
een keskivyöhykkeen maakellareista purettiin. Tämän
jälkeen alueen kulkureitistön intiimistä mutkittelusta oli
vain rippeitä jäljellä.



← Ortokuva_A0_1000_2011. (LK/TM)

Varikkoalue 2000-luvulla

2000-luvun kuluessa Valtion rautateiden toiminnot pääosin väistyivät alueelta. Asuminen ja pienimittakaavainen tuotanto- ja harrastustoiminta alueella päättyi vuonna 2010, jonka jälkeen rakennukset ovat olleet tyhjiin. Alueen kaavavalmistelut ovat käynnissä.

2 MYTÄJÄISTEN VARIKKOALUEEN RAKENNUKSET

Rautateiden rakennukset

Rautateiden talonrakennustoiminta 1800-luvulla

Suomen rautatiet on rakennettu alusta lähtien pääsään-toisesti valtion toimesta. Tästä keskitetystä rakennus-toiminnasta johtuu Suomen rautatierakennusten yhte-näisyys ja tunnistettavuus.

Alkuvaiheessa rautatiejohtokunnat valvoivat rautatei-den rakentamista. Rakennustyön käytännön toteuttami-sesta vastasivat rautatieinsinöörit, joiden johdossa kul-lakin rataosalla toimi yli-insinööri. Rakennuspiirustus-ten hankkiminen annettiin yleensä yli-insinöörin tehtä-väksi.¹

Vuodesta 1887 lähtien uusien rautateiden rakentami-nen siirtyi tie- ja vesirakennusten yllähallitukselle. Ole-massa olevien rautateiden kunnossapito ja hallinto kuu-luivat vuonna 1877 perustetulle rautatiehallituksel-le. Rautatiehallituksen tehtävänä oli rakennuttaa kaik-ki lisääntyvän liikenteen vaatimat uudisrakennukset ja asuinhuoneistot, sekä tarpeen vaatiessa rakennuttaa myös uudet väliasemat laitureineen ja rakennuksineen.²

Rautatierakennusten suunnittelijat

Helsingin-Hämeenlinnan välisellä rataosuudella toimi asemarakennusten pääarkkitehtina Carl Albert Edelfelt. Edelfeltin suunnitelmia käytettiin kuitenkin vain kysei-sellä rataosuudella ja Riihimäen-Pietarin rautatieraken-nuksia varten tehtiin uudet piirustukset. Suomen puolen III ja IV luokan asemat suunnitteli Knut Nylander, jo-ka todennäköisesti vastasi suurimmasta osasta muista-kin rakennuksista.

Knut Nylander ei ollut koulutukseltaan arkkitehti, mutta hankki suunnittelija pätevyytensä toimiessaan kymmenen vuoden ajan Edelfeltin oppilaana ja apulai-sena Helsinki-Hämeenlinna -rautatien suunnittelun yh-teydessä. Asiakirjoissa Nylanderia yleensä nimitetään arkkitehdiksi. Nylander vastasi ilmeisestikin pääosin rautatierakennusten suunnittelusta kuolemaansa saak-

^[1] Valanto 1982, s. 5.

^[2] Suomen valtionrautatiet 1862-1912, s. 312.

ka vuonna 1886.³

Nylanderin kuoleman jälkeen uusia piirustuksia ei laadittu pitkään aikaan, vaan käytettiin Oulun rauta-tien piirustuksia. Vuonna 1892 rautateiden arkkitehdik-si tuli Polyteknillisestä opistosta vuonna 1882 valmistu-nut Bruno Granholm, joka aloitti uransa piirtäjänä, mut-ta jo samana vuonna hänet nimitettiin rautatiehallituk-sen arkkitehdiksi. Vuodesta 1907 suunnittelijana toimi Granholmin ohella vuonna 1905 Polyteknillisestä opis-tosta valmistunut arkkitehti Thure Hellström.⁴

Riihimäen-Pietarin rataosuuden rakennukset

Riihimäen-Pietarin rautatien rakentamisesta vastasi ylei-sen tavan mukaan rautatiejohtokunta. Piirustukset ovat yleensä ratainsinöörien signeeraamia eikä suunnittelijaa tai arkkitehtiä erikseen mainita. Asemien suunnittelijoi-na toimivia arkkitehtejä olivat ainakin Knut Nylander, Wolmar Westling, P.E.S. Degenauer sekä P. Kupinsky.⁵

Rataa varten rakennettiin 31 asemarakennusta, jot-ka Pietarin asemaa lukuunottamatta olivat kaikki puura-kenteisia. Suurin osa asemarakennuksista tehtiin III ja IV luokan asemiksi, jotka kaikki perustuivat Knut Nylan-derin laatimiin tyyppipiirustuksiin.⁶ Näihin kuului mm. Lahden ensimmäinen asemarakennus, joka rakennet-tiin III luokan asemaksi ja valmistui vuonna 1869. Oi-tin, Pulsan ja Järvelän alkuperäiset, säilyneet asemara-kennukset on rakennettu näiden samojen tyyppipiirus-tusten mukaan.⁷

Radan varteen rakennettiin 94 yksinkertaista ratavar-tijan asuntoa, joissa oli huone ja keittiö leivinuuneineen. Asemien välillä oli siis ratavartijan asuintalo keskimäärin kolmen kilometrin välein.⁸

^[3] Valanto 1982, ss. 6-9.

^[4] Valanto 1982, s. 9.

^[5] Valanto 1984, ss. 22-23.

^[6] Valanto 1984, s. 23.

^[7] Iltanen 2009, s. 249.

^[8] Suomen valtionrautatiet 1862-1912, ss. 22-23.

Rakennustekniikka

Suomen valtionrautatiet 1862-1912⁹ luvussa "Valtion-rautateiden huonerakennukset" arkkitehti Thure Hell-ström kuvailee rautatierakennusten rakennustekniikkaa. Seuraavassa on tiivistelmä kirjan sivuista 314-318. Vä-liotsikointi on tämän selvityksen tekijöiden lisäämä.

Rakennusrunko

"Huonerakennusten rakennusaineena on useimmissa tapauksissa käytetty puuta, koska se on halvinta ja sitä on helpoimmin saatavissa.

Tarpeelliset rakennuspuut on hankittu osaksi rau-tatierakennuksen laskuun ostetuista metsälohkoista, osaksi valtion metsistä tahi yksityisiltä tavaranhankki-joilta.

Kaikki lämmitettävät huonerakennukset ovat raken-netut tavalliseen tapaan, vaakasuoraan asentoon asete-tuista hirsistä.

...

Ristikkorakennusten lukumäärä on kyllä verrattain suuri, mutta tätä rakennustapaa on käytetty ainoastaan sellaisissa rakennuksissa, joita ei ole tarkoitettu lämmi-tettäväiksi kylmänä vuoden aikana."

Perustukset

"Perustus on tehty tavalliseen tapaan, joko paaluille tai ilman, riippuen maanlaadusta. Useimmiten käytetty tapa on seuraava: peruskuoppa kaivetaan niin syväksi, ettei roudan vaikutus enää tunnu, tavallisesti noin 2,0 metriä, sitten täytetään kuoppa 1,5 metrin vahvuisella karkealla sorakerroksella, joka sullotaan kovaksi. Tälle sorakerrokselle rakennetaan sitten louhituista kivistä tai betonista tehty perusmuuri ja lopuksi kiilatusta tai ha-katusta kivistä tehty kivijalka. Ilmareikiä järjestetään sopiviin kohtiin, tavallisesti ikkunain kohdalle."

Tiilet

"Tiiliä ei toistaiseksi ole suuremmassa määrin käy-tetty rakennusaineena. Niitä on käytetty pääasiallises-ti veturitalleissa, konepajoissa, kellareissa, suodatinra-kennuksissa sekä muutamissa asemataloissa ja kasar-meissa.

^[9] Helsinki 1916.

Ensimmäisillä rautatierakennuksilla oli usein käyttö-kelpoisten tiilien puute tahi tulivat niiden kustannukset pitkän kuljetuksen takia liian kalliiksi. Tämän johdosta rakennettiin näille radoille omat tiilitehtaat, jotta tarvit-tava tiilimäärä saataisiin kohtuulliseen hintaan.

...

Tiilirakennuksissa ovat ulkoseinät joko rapatut tai ovat saumat laastitut, harvoissa tapauksissa ovat seinät verhotut luonnollisella kivellä (Helsingin ja Viipurin uu-det asematalot).

Paitsi tavallisesta savesta poltettuja tiiliä on myös käytetty n.k. kalkkitiiliä ja ovat nämä kuten edellisetkin valmistetut omassa maassa.

Puurakennuksissa, joissa tiiliä käytetään palomuurei-hin, savujohtoihin y.m., on yksinomaan käytetty tavalli-sia poltettuja savitiiliä."

Välipohjat

"Välikatot, erilaiset holvit ja myös vesikatot on jois-sakuissa tapauksissa tehty rautabetonista. Esimerkkinä mainittakoon Viipurin uusi asematalo, Rajajoen tulliase-ma, Helsingin hallintorakennus y.m..

Hylättyjä ratakiskoja ja muita profilirautoja on pal-jon käytetty valtionrautateiden huonerakennuksissa, etupäässä ikkuna- ja seinäpalkkeina, kellari- y.m. hol-veja rakennettaessa sekä tulisija muurien, vesisäiliöiden y.m. alustoina."

Alapohjat

"Vuoliaiskerrat ovat yleensä puurakenteita. Vuoliaiset ja lattiakorokkeet asetetaan vastakkaiseen suuntaan, jonka kautta saavutetaan parempi kuormanjaotus. Lat-tian alla olevat täytepohja-laudat ovat tavallisesti asete-tut kannattaville vuoliaisille, joten vuoliaiset ovat koko-naan vapaina ja ilmarei'istä rakennuksen alle virtaavan ilmavirran vaikutukselle alttiina. Lahon- ja sienenmuo-dostuminen on tämän kautta melkein kokonaan estetty.

Lattianpohja-täytteen, joka levitetään »limittäises-ti» asetetuille täytepohjan-laudoille, muodostaa läm-pöäeristävä sammal- ja turvepehkukerros, jonka pääl-le pannaan kuivatettua savea tai savensekaista hiekkaa. Turvepehku-täytteen alle on viime aikoina pantu asfalt-tihuopa. Tämän kautta on estetty lattiaveto sekä saatu

hiiret ja rotat häviämään huoneista."

...

Vesikatot

"Vielä kymmenkunta vuotta takaperin käytettiin ka-tonkattamisaineena melkein yksinomaan tavallista as-falttihuopaa. Huomatuimmat rakennukset, suuremmat asematalot y.m.s. katettiin rautapellillä joko tavallisella mustalla pellillä, mikä siveltiin vernissalla ja maalattiin, tai myöskin galvanoidulla rautapellillä.

Asfalttihuopakatot ovat halpoja, mutta niillä on mon-ta epäkohtaa. Ne vaativat huolellista hoitoa ja kunnos-sapito tulee siten kalliiksi. Ne vaativat sitäpaitsi pienen kaltevuuden, voidakseen pidättää sen sivelyn, joka on perusehtona niiden säilymiselle.

Nämä haitat lienevät olleet vaikuttavana syynä uusi-en keinotekoisten kattohuopien keksimiseen.

...

Kattopaanuja on käytetty muutamissa rakennuksis-sa.

Liuskakiveä ja kattotiiliä ei meillä juuri ollenkaan ole käytetty, riippuen näiden kattamisaineiden kalleudesta sekä siitä, ettei niitä maassamme valmisteta."

Lämmitys

"Huoneet lämmitetään kaakeli- ja peltiuneilla tahi n.k. hellakaakeliuneilla. Kamiineja käytetään ainoas-taan tilapäisinä lämmönlähteinä vahtikojuissa y.m.."

Rakennusmateriaalit

"Rautateiden huonerakennuksissa on koetettu niin paljon kuin mahdollista käyttää kotimaisia rakennusai-neita. Kuten aikaisemmin mainittiin on pääasiallisena rakennusaineena ollut puu.

...

Kuten jo aikaisemmin mainittiin, ovat tiilet, tulenkes-täviä lukuunottamatta, tavallisesti kotimaisia.

Puurakennusten ulkoseinien vuorauksessa on käytet-ty lautoja, joiden alle on pantu vuorauspahvia. Laudo-tus tehdään vasta sitten, kun rakennus on ollut valmiina kolme tai neljä vuotta ja laskeutuminen on loppunut.

Jotta seinät jossain määrin saataisiin varjelluiksi ja rakennukset ulkomuodoltaan näyttäisivät miellyttäväm-

miltä sinä aikana, jolloin ne ovat laudoittamatta, on sei-nät sivelty erivärisillä vesiväreillä, ...

Asuinhuoneiden sisäseinät on verhottu pinkopahvilla ja paperoitu. Odotushuoneiden y.m. liikenteeseen kuu-luvien huoneiden sisäseinien alaosat varustetaan taval-lisesti panelilla, joka maalataan öljyväriillä."

(lainaus loppuu)

Rakentamisen laatu

Rautatierakennuksille oli ominaista, että ne tulivat kal-liimmiksi kuin yksityiset rakennushankkeet. Rautatie-hallitus asetti tästä syystä Keisarillisen senaatin luval-la vuonna 1907 rakennusalan asiantuntijoista muodos-tetun komitean tutkimaan miten ja millä keinoilla kus-tannuksia voitaisiin vähentää.

Komitea totesi pääsyyksi valtionrautateiden huonera-kennusten korkeampiin rakennuskustannuksiin olevan sen, että rautatien rakennukset tehtiin yleensä huolel-lisesti ja parhaista rakennusaineista, mikä ei aina ollut asian laita yksityisissä rakennuksissa. Tästä rakennus-aineiden ja työn "kelvollisuudesta" ei kuitenkaan kat-sottu aiheelliseksi luopua, etenkin kun tämän katsottiin suuressa määrin alentavan korjauskustannuksia.¹⁰

Mytjäjäisten varikkoalue

Rakennukset

Mytjäjäisten varikkoalue syntyi vuonna 1869 veturitallin ympärille. Veturitallin lisäksi varsinaisia varikkotoimin-toja ovat olleet vesitorni sekä erilaiset lastaus- ja varas-tointialueet ja rakennelmat. Ainakin 1800-luvun lopulla veturitallin läheisyydessä sijaitsi myös paja. 1900-luvun loppupuolella alueelle sijoittui rautateiden toimistoja ja uusi sosiaalilarakennus.

Varikkokäytön lisäksi alueella on jo alusta alkaen ol-lut myös asutusta. Alkuperäiseen rakennuskantaan kuu-lui kahdeksan asunnon asuinkasarmi ja varikkopäällikön asuintalo. Asuminen lisääntyi 1800-1900 -lukujen vaih-teessa, jolloin rakennettiin kaksi isoa asuinkasarmia ja koulurakennus. Melko pian myös koulurakennus muu-tettiin asuinkäyttöön.

Varikkoalueen nykyiset rakennukset voidaan ryhmitellä seuraavasti:

- Veturitalli (1869) ympäröivine rata-, lastaus- ja va-rastoalueineen
- Vesitorni (1951)
- Koulu (1900) piharakennuksineen
- Asuinkasarmi (1902) piharakennuksineen
- Saunarakennus
- Entinen asuinkasarmi (1894) piharakennuksineen
- Puretun asuinkasarmin (1869) entinen pihapiiri
- Ratavartijan asuinrakennus (1869) piharakennuksi-neen

Arkkitehtuurin tyylit

Tyylillisesti valtionrautateiden rakennukset toimivat mo-nilla paikkakunnilla uuden tyylin esittelijöinä. Toisaal-ta tyyppipiirustuksista johtuen tiettyä rakennustyypp-iä saatettiin asemarakennuksia ehkä lukuunottamatta rakentaa hyvinkin pitkään sen jälkeen kun se tyylipiir-teiltään oli jo käynyt vanhahtavaksi. Rakennuksia myös laajennettiin käyttäen rakennuksen alkuperäistä detalji-maailmaa ja tyyliä.

Rakennuksia muutettaessa tyyllisiin piirteisiin on Mytjäjäisten varikkoalueen rakennuksissa suhtauduttu normaalia joustavammin. Esimerkiksi koulurakennuksen

1950-luvun uusi oviaukko on tehty täysin vuoden 1900-tyylin mukaisesti. Tässä on nähtävissä samaa tyyllillis-tä suurpiirteisyyttä kuin tyyppipiirustusten mukaan teh-dyissä, useamman vuosikymmenen takaista tyyliä edus-tavissa rakennuksissa.

Rakennustarvikkeiden kierrätys

Oman lisänsä Mytjäjäisten varikkoalueen historiallisiin kerrostumiin tuo alueella 1900-luvun jälkipuoliskolle as-ti vallinnut tapa kierrättää rakennusosia ja rakennuk-sia. Monissa alueen rakennuksissa on vanha runko, jo-ka uuden käytön myötä on saanut enemmän tai vähem-män uuden ulko- ja sisäasun. Esimerkiksi 1970-luvulla rakennetun varaston rakenteet on tehty paikalta pure-tun, 1869 valmistuneen hirsirakennuksen lattia- ja kat-toparruista. Myös saranoita ja muita heloja on kierrätet-ty rakennuksessa.

Ei ole varmaa onko edellämainitussa kyseessä valti-onrautateiden yleisemmästä linjasta vai onko kyseessä tiettyjen henkilöiden alueellisesti vaalima tapa.

¹⁰ Suomen valtionrautatiet 1862-1912, ss. 319-320.



VETURITALLI (1869)

Suomen ensimmäiset veturitallit

Ensimmäiset veturitallit ja konepaja-alueet

Pietarin radan valmistumisen aikoihin Lahden Mytjäisten varikon ja veturitallien merkitys oli Suomen mitta-kaavassa huomattavasti suurempi kuin mitä se oli myöhemmin muun rataverkoston rakennuttua. Mytjäisten veturitalli kuuluu Suomen vanhimpiin säilyneisiin veturitalleihin, mutta sitä koskevaa aineistoa on säilynyt hyvin vähän. Veturitalleja rakennettiin samoja peruseriaatteita varioiden ja samoja tyyppipiirustuksia käyttäen. Yleiskäsityksen saamiseksi seuraavassa käsitellään Suomen ensimmäisten rataosuuksien veturitalleja ja konepaja-alueita.

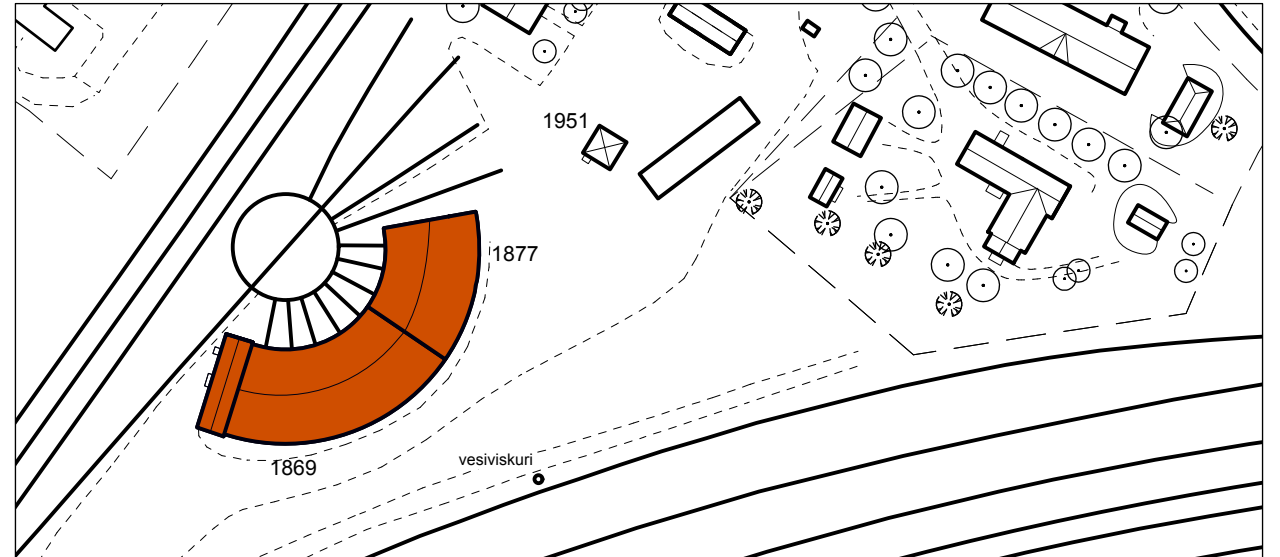
Helsinki - Hämeenlinnan rataosuus

Suomen ensimmäinen rautatie rakennettiin Helsingistä Hämeenlinnaan, se valmistui vuonna 1862. Ensimmäiselle rataosuudelle rakennettiin veturitallit välittömästi ainakin Helsinkiin ja mahdollisesti myös Hämeenlinnaan. Helsingin veturitalli sijaitsi konepaja-alueen vie-

ressä, nykyisen asemarakennuksen ratapiha-alueella.

Konepaja-alueen samoin kuin kaikkien muidenkin Helsinki-Hämeenlinnan radan rakennuspiirustusten laatiminen annettiin tehtäväksi lääninarkkitehti Albert Edelfeltille.¹ Tiilinen veturitalli valmistui radan pohjoispuolelle, konepaja-alueen viereen, vuonna 1866. Se käsitti aluksi vain kaksi pilttuuta, 1969 tallia laajennettiin 12 pilttuseksi. Puoliympyrän muotoinen talli purettiin uuden asemarakennuksen tieltä vuonna 1910.² Ilmeisesti veturitalliin ei liittynyt vesitornia eikä sen päissä ollut erillisiä päätysiipiä eli toimistosiipiä.³ Veturitalli on kuitenkin toiminut esimerkkinä muille myöhemmin rakennetuille veturitalleille, valitettavasti emme tämän tutki-

¹ Suomen valtionrautatiet 1862-1912. ss. 494-495.
² Suomen valtionrautatiet 1862-1912. s.498.
³ Tässä selvityksessä veturitallin päätyosia tai siipiosia kutsutaan toimistosiiviksi, vaikka tiloja on käytetty moniin muihinkin tarkoituksiin kuin toimistokäyttöön. Yleensä kuitenkin toisen kerroksen tilat ovat olleet toimistokäytössä.



↑ Veturitalli ja kääntöpöytä vuonna 2012, 1:1500. amoy 2012
 ← Lahden Mytjäisten veturitalli ja sen toimistosiipi. amoy 2012
 ↓ Veturitalli idästä. amoy 2012



muksen puitteissa ole törmänneet veturitallin valokuviin tai piirustuksiin.

Riihimäen - Pietarin rata

Seuraava Suomeen rakennettu rataosuus oli Riihimäki-Pietari rata joka valmistui Lahden Vesijärvelle vuonna 1869 ja Pietariin vuonna 1870. Tälle rataosuudelle rakennettiin veturitalleja ainakin Riihimäelle, Lahden Mytjäisiin, Viipuriin ja Pietariin. Viipurin ja Pietarin veturitallit on rakennettu samojen tyyppipiirustusten mukaan kuin Lahden Mytjäisten veturitalli.

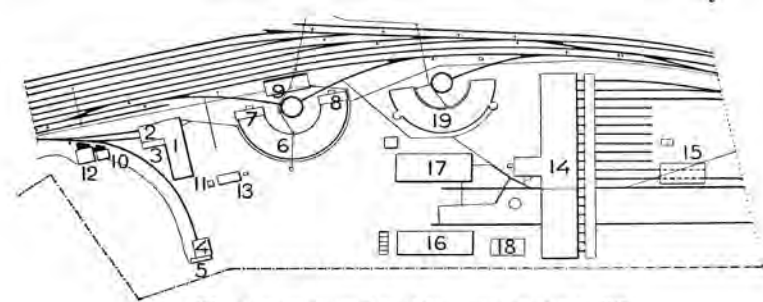
Riihimäen tiilisen veturitallin ensimmäinen osa valmistui vuonna 1869. Sitä laajennettiin 1892 ja 1900-luvuilla useaan otteeseen. Kahdeksankulmainen vesitorni valmistui vuonna 1892.⁴ Veturitallin vanhin harjakattoinen osa oli kuusipilttuinen. Veturitalli ei ole samaa tyyppiä kuin Lahden Mytjäisissä.

Viipurissa konepaja-alue suunniteltiin alun perin hyvin vaatimattomaksi, mutta se kasvoi myöhemmin mm. Karjalan radan rakentamisen myötä suureksi keskitty-

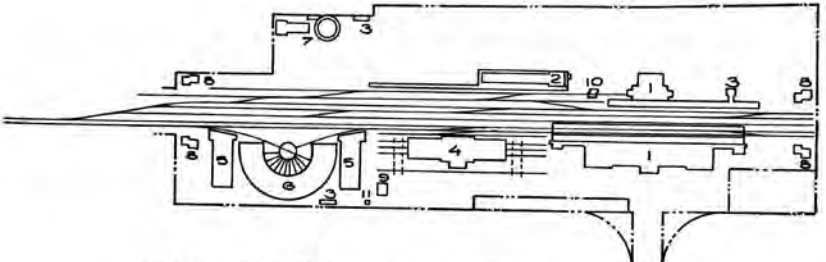
⁴ www.rky.fi, Museovirasto, Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt, Riihimäen rautatieasema ja rautatienpuisto

→ Viipurin konepajan asemapiirros vuodelta 1897. Suomen valtionrautatiet 1862-1912. s.509. Asemapiirustuksen rakennus n:o 6 on vanhin Viipurin veturitalleista, länsipää valmistui vuonna 1869 ja loput rakennuksesta 1874. N:o 8:lla merkittyä siipeä korotettiin vuonna 1887. N:o 19 on vuosina 1892-97 rakennettu veturitalli jossa ei ollut siipirakennuksia, mutta sen kyljesä oli kaksi vesitornia.

→ Pietarin konepajan asemapiirros vuodelta 1871. Suomen valtionrautatiet 1862-1912. s.520. Kirjain G on veturitallirakennus joka valmistui vuoteen 1870 mennessä. Rakennus on samaa tyyppiä kuin Lahden Mytjäisten veturitalli.



1. 2. 3. Alkuperäinen konepaja. 4. 5. Alkuperäinen paja.
6. 7. 8. Veturitalli konttoori- ja asuinhuoneineen. 9. Halkovaja.
10. 11. 12 ja 13. Makasilneja. 14. Veturien korjausosasto y. m.
15. Vaunujen korjausosasto y. m. 16. Paja.
17. Varastomakasiini konttoori- y. m. huoneineen. 18. Vaja.
19. Veturitalli.



1. Asema. 2. Tavaramakasiini.
3. Ulkokuone. 4. Vaunuvaja (myöhemmin konepaja).
5. Halkovajat. 6. Veturitalli.
7. Kaasutehdas. 8. Vahtisuojaus.
9. Öljymakasiini. 10. Vaunuvaaka.
11. Kaivo.

mäksi. Konepaja-alue sijaitsi Viipurin asemasta hieman itään päin. Lahden Mytjäisten varikon kannalta mielenkiintoinen on alueen ensimmäinen kahdeksanpilttuinen veturitalli, joka valmistui 1869, veturitalliin liittyi kaksi-kerroksinen toimistosiiپی aivan kuten Mytjäisissäkin.

Koska Mytjäisten veturitallin tilojen alkuperäisestä käytöstä on hyvin vähän tietoa käymme tässä läpi Viipurin konepajan vaihteita, niitä on käsitelty kirjassa Suomen valtionrautatiet 1862-1912.

Vuonna 1874 Viipurin kahdeksanpilttuista veturitallia jatkettiin 4:llä pilttuulla puolikaaren muotoiseksi, tallin toiseen päähän rakennettiin tuolloin toinen kaksikerroksinen toimistosiiپی. Toisessa toimistosiiپیessä oli alakerrassa kaksi veturimiesten päivystyshuonetta ja yläkerrassa konepajan ja varaston konttorit, tallirakennuksen toisen pään toimistosiiپیen alakerrassa oli tallivahdin huoneen ja keittiön käsittävä asunto sekä leipomo- ja pesutupatila. Yläkerran 2 huonetta ja keittiön käsittävä asunto oli konepajan työnjohtajan asuntona.

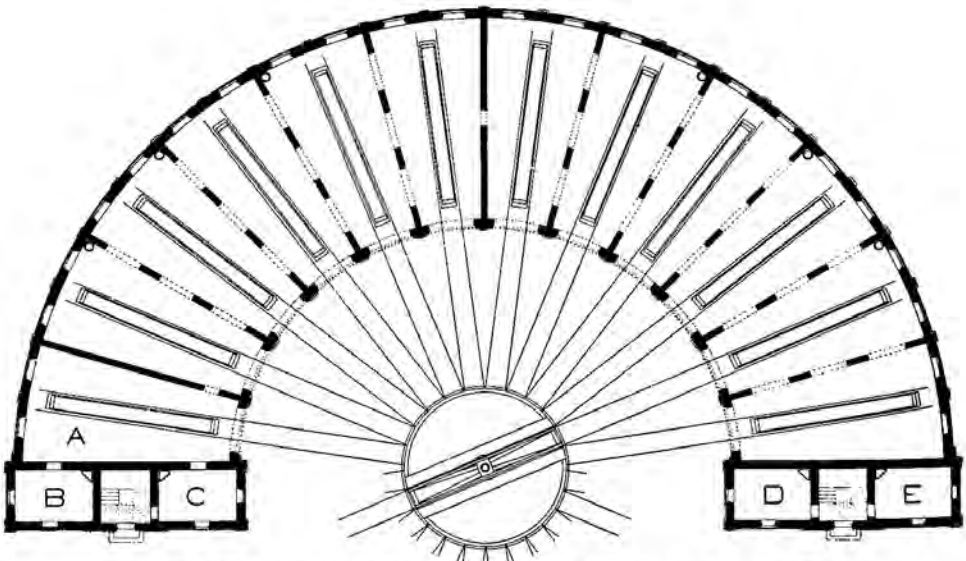
Vuonna 1887 korotettiin Viipurin veturitallin toista toimistosiiپیä kahdella kerroksella, 3. kerrokseen sijoitettiin kahden huoneen ja keittiön asunto ja ylimpään kerrokseen 60 m³ vesisäiliö.⁵ Ilmakuvien perusteella osa Viipurin veturitallista näyttäisi säilyneen.

Pietarissa ei aluksi ollut konepajaa vaan kaikkein välttämättömimmät korjaustyöt suoritettiin veturitallissa. Pietarin veturitalli valmistui radan valmistumisen aikoihin 1870. Veturitalli oli alusta alkaen puolikaaren muotoinen ja sen kummassakin päässä oli kaksikerroksiset toimistosiiپیet.⁶ Veturitalli oli samaa tyyppiä kuin Lahden Mytjäisten veturitalli.

Pietarin radan valmistumisen aikoihin Suomessa oli siis Helsingissä 12-pilttuinen, Hämeenlinnassa mahdollisesti 2-pilttuinen, Riihimäellä noin 2-6 -pilttuinen, Lahden Mytjäisissä 6-pilttuinen, Viipurissa 8-pilttuinen sekä Pietarissa 12-pilttuinen veturitalli.

⁵ Suomen valtionrautatiet 1862-1912. ss. 509-510.

⁶ Suomen valtionrautatiet 1862-1912. ss. 519-520.



KUVA 263. PIETARIN VETURITALLIN POHJAPIIRROS VUODELTA 1870.

↑ Pietarin veturitallin pohjapiirros vuodelta 1870. Suomen valtionrautatiet 1862-1912. s.520. Veturitallin siipirakennukset B-C sekä D-E ovat kaksikerroksisia. Seuraavassa esim. B1 on B 1. kerros ja B2 B 2. kerros.

A paja, veturien ja vaunujen nosto (varikolla oli ensimmäisessä vaiheessa työkaluina vain poljettava sorvi ja käsikäyttöinen höyläkone, työmiehiä oli n. 10)

B1 viilaustyöt, myöhemmin öljymakasiini

C1 varasto, myöhemmin varikon konttori

B2 asuinhuone, myöhemmin varastokonttori

C2 asuinhuone, myöhemmin varastokonttori

D1 veturimiesten lepoahuone, myöhemmin varikon lukusali

E1 veturimiesten lepoahuone, myöhemmin sauna jossa mahdollisuus

ryöppy- ja ammekylpyihin

D2 veturimiesten lepoahuone

E2 veturimiesten lepoahuone



↑ Viipurin ratapiha. Suomen valtionrautatiet 1862-1912. s.22. Korkea tiilirakennus ja sen edessä oleva matalampi tiilirakennus ovat Viipurin veturitallin päätyjä.

Varikkotoiminta Mytjäisissä

Suomen rataverkoston laajentuessa Lahden Mytjäisten varikon merkitys väheni ja siitä tuli suuremman konepajan alainen alavarikko. Mytjäisten varikko kuului koneosaston organisaatiossa vuonna 1912 III:een konepajaksoon, Helsingin varikon alaisuuteen ja sen vastuulla oli rataosuus Kyminjoelta Järvelään.⁷ Vuodesta 1923 lähtien Mytjäisten varikko kuului 1. ratajaksossa Riihimäen varikon alaisuuteen.⁸ Veturitalleilla tehtiin huolto- ja pienemmät korjaukset. Suuremmat korjaustyöt hoidettiin konepajoilla.

Kirjassa Valtionrautatiet 1912-1937 konepajatoimis-

⁷ Suomen valtionrautatiet 1862-1912. s. 508.

⁸ Valtionrautatiet 1912-1937, ss. 700-702

ton päällikkö, apulaisjohtaja, ins. Hj. Pettersson kirjoittaa varikkotoiminnasta: *"On osoittautunut välttämättömäksi, että veturitallissa voidaan viipymättä korjata veturien pienempiä vikoja ja tarkistaa pahimmin kuluvia osia. Tämä välttämättömyys on aiheuttanut varikkojen korjauspajojen järjestämisen. Niissä tosin on vain hyvin niukasti työkaluja, tavallisesti yksi tai kaksi sorvia, pari porakonetta, yksi pistohöylä, tahkoamiskone ja tahko, suuremmissa vielä kaasuhitsaus- ja -leikkaamislaitteet. Jotkut niistä on mahduttettu yhden veturipilttuun ylijäämätilaankin, mutta siitä huolimatta niiden merkitystä säännöllisen liikenteen ylläpitämisessä ei pidä aliarvioida. Erilliset konepajahuoneet on Pasilan, Riihimäen, Tampereen, Turun, Karjaan, Maskolan, Sortavalan,*

Seinäjoen , Pieksamäen ja Kouvolan varikoissa.⁹

Apulaisjohtaja, insinööri E. E. Söderman kirjoittaa samassa kirjassa varikkojen järjestelyistä: "Varikkojen tehtävänä on huolehtia vetovoiman ja sen miehistön ynnä vaunuston saatavana pitämisestä sekä liikkuvan kaluston, vedennostolaitosten ja kaasutehtaiden lähimmästä hoidosta ja valvonnasta. ...Varikoiden alaisina on alavarikoita joiden esimiehenä on II lk:n varikonesimies (Helsingissä) taikka joko veturimestari tai I lk:n veturinkuljettaja.

Marraskuussa 1935 Riihimäen varikkojaksossa oli 55 veturia, 0 moottorivaunua, 206 veturimestä, 30 vaunumiestä ja muita 51 henkeä, yhteensä siis 285 henkeä. Vedennostolaitteita 7 kpl."¹⁰

Arvo Laajarinne kuvailee elämää Mytjäjäisten alueella 1920- ja 1930-lukujen vaihteessa kirjassaan Tallinpassi. Varikosta hän kirjoittaa: "Tallimiehiä oli useita. Heillä oli päivä- ja yövuoronsa ja he toimivat myös puhelinpäivystäjinä. Yöaikana kävi tallimies vetureissa katsomassa, ettei höyrynpaine päässyt laskemaan liikaa. Veturi- en tulipesässä piti olla yölläkin sen verran tulta, että ve-

turi saatiin aamulla nopeasti lähtökuntoon. Lämmittäjät tulivat aikaisemmin töihin kuin kuljettajat: nostamaan höyrynpaineen, suorittamaan rasvauksen ja tekemään muut valmistelutyöt. Kuljettajan saavuttua piti kaiken olla lähtökunnossa."¹¹

Veturitallien tyyllisiä ja rakenteellisia piirteitä

Valtion rautateiden vanhimmat kaarevat veturitallit ja vesitornit voi karkeasti jakaa kahteen ryhmään:

Vanhimmat veturitallit on rakennettu 1800-luvun jälkipuoliskolla tehtyjen tyyppipiirustusten mukaan. Niissä on harjakatto ja holvatut ikkuna- ja oviaukot. Veturitalleihin liittyy joko tiilirakenteinen kahdeksankulmainen vesitorni tai erillinen puurakenteinen vesitorni jonka yhteydessä oli usein halkolaituri, vesisäiliö voitiin myös sijoittaa veturitallin kattoon. Kuten edellä jo todettiin, liittyi joihinkin talleihin kaksikerroksinen toimistosiiپی.

1930-luvun alussa veturitalleista tehtiin pulpettikat- toinen tyyppipiirustus, jossa ikkuna- ja oviaukot olivat neliönmuotoiset. Tämän aikakauden veturitalleihin liittyi usein neliönmuotoinen kolmikerroksinen vesitorni.¹²

9 Valtionrautatiet 1912-1937, s. 546

10 Valtionrautatiet 1912-1937, s. 705

11 Laajarinne, s.268

12 Resiina 2/98, ss. 6-16



↑ Kartta Suomen rautateistä 1911 vuoden lopulla. Suomen valtionrautatiet 1862-1912. Karttaliite. Punaisella on merkitty valtion rautatiet, mustalla yksityiset rautatiet, kaksoisviivalla kaksiraiteiset ja katkoviivalla rakennettavat raiteet.



↑ Postikortti Seinäjoen veturitallista, Jakeluliike, Helsinki. (SRM/A) Veturitalli edustaa 1800-luvun tyyppipiirustusten mukaan tehtyä veturitallia kahdeksankulmaisine vesitorneineen. Tässä veturitallissa ei ole ollut toimistosiiپیä.



↑ Kemijärven veturitalli ja vesitorni, Valtionrautatiet 1912-1937, s.99. Veturitalli edustaa 1920-30 luvulta lähtien yleistynyttä lapekattoista veturitallityyppiä, siihen liittyy neliömäi- nen vesitorni.

Koska valtion rautateillä käytettiin joitain tyyppipiirustuksia hyvinkin pitkään, siirryttiin veturitalleissa ja vesitorneissa tyyllisesti suoraan Edelfeltin viitoittamasta 1800-luvun puolivälin jälkeisestä pittoreskista eklektismistä 1920-30 lukujen taitteen klassismin ja funktionalismin välimaastoon. 1900-luvun taitteen tyyliät jäivät välistä pois.

Useilla veturitallialueilla on näiden kahden tyylin rakennuksia sekaisin, esimerkiksi 1800-luvun tyylistä veturitallia saatettiin jatkaa pulpettikattoisella osalla. Mytjäjäisissä veturitalli on rakennettu kahdessa osassa, molemmat osat on rakennettu samaa tyyppipiirustusta käyttäen, eroja osien välillä on vaikea huomata. Vesisäiliö on ollut alun perin sijoitettuna tallin kattoon ja varsinainen puurakenteinen vesitorni sijaitsi Lahden asema-alueella. Varikkoalueen vesitorni on myöhempää 1930-luvun tyyppiä, mutta se on toteutettu vasta vuonna 1951.

Kirjassa Suomen valtionrautatiet 1862-1912 kuvailaan 1800-luvun lopusta 1900-luvun alkukymmenille vallinnutta käytäntöä rakentaa veturitalleja ja niihin liittyviä rakennuksia. Luvussa "Asemien rakennukset, kääntölavat y.m." insinööri J. Gummerus kertoo Veturitalleista ja kääntölavoista sekä pumppuhuoneista ja vesitorneista:

"Veturitallit ja kääntölavat

Valtion rautateiden asemille rakennetut veturitallit ovat kahta eri tyyppiä: suorakaiteen-muotoisia ja ympyräkaaren muotoisia.

Suorakaiteen-muotoisia veturitalleja on muutamilla pienimmillä asemilla. Ne ovat puisia ja niissä on tilaa yhdelle tai kahdelle veturille. Suurempi sellainen , jossa on tilaa 12 veturille, on Viipurissa....

Kaikki ympyräkaaren muotoiset veturitallit on varustettu kääntölavalla...

Veturipilttuiden pituus on vanhimmilla radoilla vaihdellut 50 jalasta (14,9m) 56 jalkaan (16,6m). Vuonna 1897 vahvistettiin normaalimitaksi 16,6m, mutta korotettiin se vuonna 1914 17,4 m:iin, jota mittaa on siten seurattu kaikilla uudistuksilla. Kaikki ympyränkaaren-muotoiset veturitallit on rakennettu tiilistä. Katot on puusta ja kannattaa niitä I-palkit."¹³

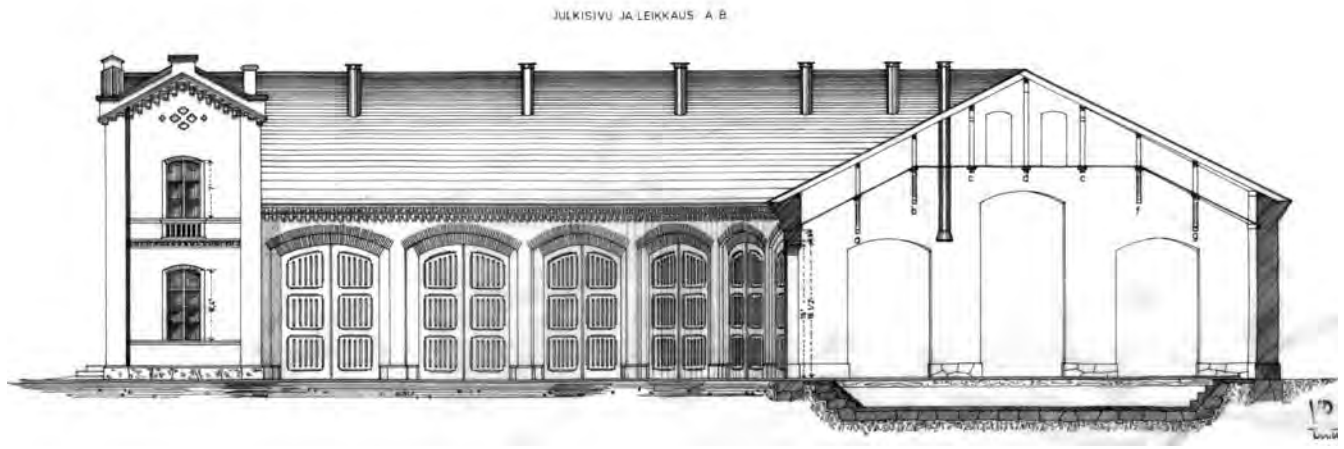
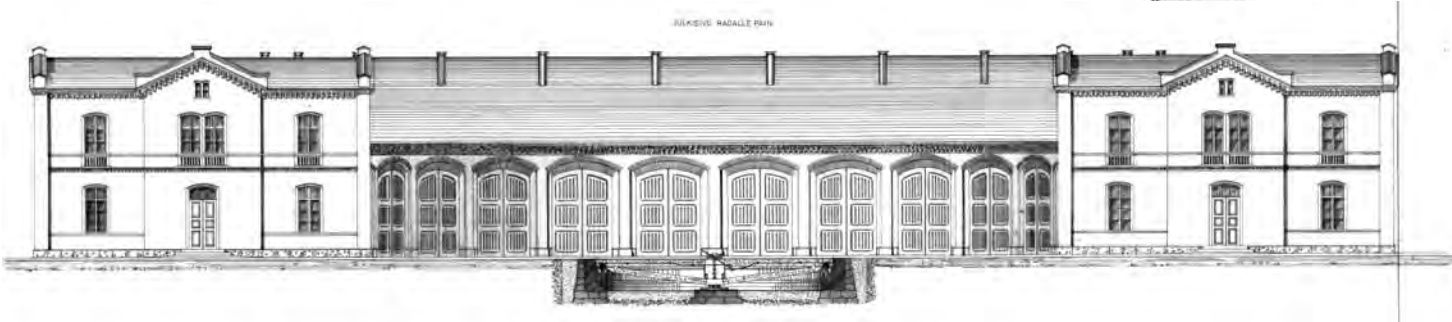
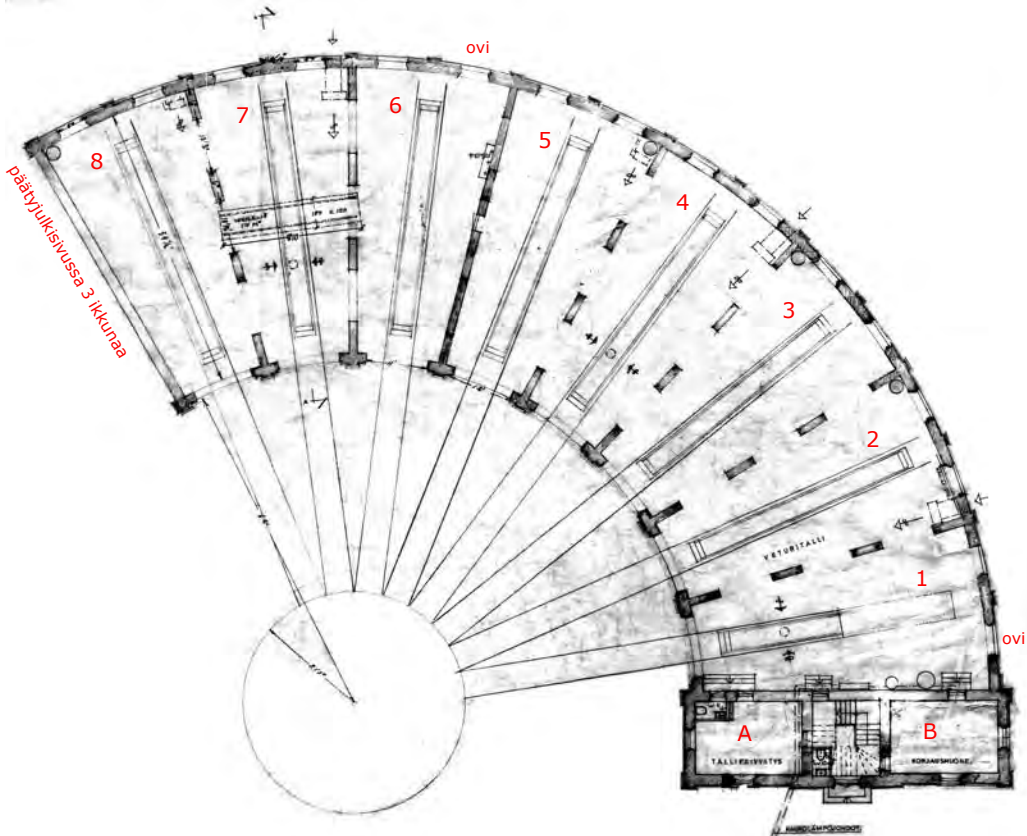
13 Suomen valtionrautatiet 1862-1912, ss. 254-256



↑ Mytjäsens veturitalli ja vesitorni. amoy 2012
Rakennus on alla olevasta julkisivupiirustuksesta poiketen toteutettu vain yhdellä toimestosiivellä ja kahdeksanpilttuisena.

→ Veturitallin pohjapiirustus josta alkuperäinen päivä määrä puuttuu, muutospäivämääriä: 3.4.1959, 30.7.1969, 27.7.1972 ja veturitallin vesikatkon uusiminen 20.9.1973. N:o 269a, L125. (KA)
Veturipilttuiden numerointi ja toimestosiiven tunnuksien lisätyt helpottamaan selostusta.

↓ Julkisivu radalle päin, Kopio Lahden veturitallin päiväamattömästä piirustuksesta. VR ratateknillinen toimisto, huonerakennusjaosto, 19.2.1968, N:o 269b, L125. (KA)



↑ Julkisivu ja leikkaus A. B., Kopio Lahden veturitallin päiväamattömästä piirustuksesta. VR ratateknillinen toimisto, huonerakennusjaosto, 19.2.1968, N:o 269b, L125. (KA)

Mytjäsens varikon veturitalli

Lahden Mytjäsens veturitallin ensimmäinen viisipilttuinen osa korkeine toimestosiipineen rakennettiin Riihimäki-Pietari -radan rakennustöiden yhteydessä, rata Vesi-järvelle valmistui 1869. Veturitalli valmistui ennen rataosuutta vuonna 1868, sen hinnaksi ilmoitettiin 58 500 Suomen markkaa.¹ St. Petersburg - Riihimäki järnvägsbygnadin mukaan Lahden varikolla on ollut rautatien valmistumisen aikoina veturitalli viidellä pilttuulla, kolme asuinhuonetta ja keittiö (ett lokomotivstall med fem spiltor, tre bonigrum och ett kök).²

Veturitallirakennuksen kolme pilttuuta käsittävä laajennus valmistui vuonna 1877.³

Kansallisarkistosta löytyvässä päiväamattömän julkisivu- ja leikkauspiirustuksessa rakennus on puolikaaren muotoinen, kaksitoistapilttuinen ja siinä on kaksi korkeampaa toimestosiipeä. Piirustus on todennäköi-

sesti Pietarissa ja Viipurissakin käytetty tyyppipiirustus josta Mytjäsensissä on toteutettu vain kahdeksanpilttuuta. Arkistosta löytyneet piirustukset ovat muutoksia varten tehtyjä kopioita tyyppipiirustuksista joissa nimiöön on muutosten myötä merkitty Lahden varikko.

Veturitalityyppi on ollut joustava, sitä on voitu toteuttaa vaihteittain. Pietarissa rakennettiin heti täyden puolikaaren muotoinen veturitalli, mutta Viipurissa veturitalli rakennettiin kahdessa osassa, ensin kahdeksanpilttuisena ja sitten täydennettynä puolikaaren muotoon. Mytjäsensissä tallia ei ole tehty puolikaareksi, vaan se on jäänyt kahdeksanpilttuiseksi. Myös toimestosiipien huoneiden käyttötarkoitukset ovat vaihdelleet. Tilat ovat voineet palvella veturitallitoimintaa pajoina ja varastoina, tai sitten niitä on voitu käyttää toimistona tai asuintiloina. Viipurissa korotettu siipiosa toimi jopa vesitornina.

¹ Resiina 2/90, s.36.

² St. Petersburg-Riihimäki järnvägsbygnad, Helsingfors, 1871, s. 54.

³ Vuosikertomus 1877,



↑ Veturitallin toimistosiipi vuonna 2012. amoy 2012



↑ Veturitallin pääty. amoy 2012
Päädyssä näkyy veturitallin jatkettavuus, päätyyn on muurattu valmiiksi sisätilojen holvikaaret ja nurkkiin on jätetty tartuntapinta.

Veturitallin ulkoarkkitehtuuri

Mytjäisten veturitallin talliosa on harjakattoinen ja harjalinja sijaitsee rungon keskilinjalla. Veturipilttuiden syvyys on n. 55 jalkaa (n. 16,75m). Rakennusrunkoa ei ole levennetty suurempia vetureita varten kuten monissa muissa veturitalleissa.

Toimistosiipi on kaksikerroksinen ja yhden huoneen syvyinen. Keskellä runkoa sijaitsee väljä porrashuone, joka näkyy julkisivussa poikkipäätyinä. Toimistosiipi on valtion rautateille tyypillisesti rakennettu näyttäväksi.

Veturitallin julkisivut ovat puhtaaksimuurattua tiiltä. Muurauksessa on käytetty vuorolimitystä. Sokkelit ovat graniittia ja katto on huopaa. 1970-luvun valokuvasta näkyy, että katto on aikaisemmin ollut peltiä. Katolla olleet savutorvet on nykyisin purettu.

Julkisivuissa on 1800-luvun lopun teollisuusarkkiteh-

tuurille tyypillisiä klassisia koristeaiheita. Ikkuna- ja ovi- aukot ovat holvattuja ja räystäiden alla on päällekkäisiä hammaslistoja. Toimistosiipi on rakennuksen näyttävin osa, sen päädyissä on valtion rautateiden veturitalleille tyypillinen vinoneliöistä koostuva komerokoriste. Nurkissa on pilasteriaiheet ja kerrosjakoa korostetaan vaakasuuntaisilla listoilla sekä toisen kerroksen ikkunoiden alla olevilla balustradiaille.

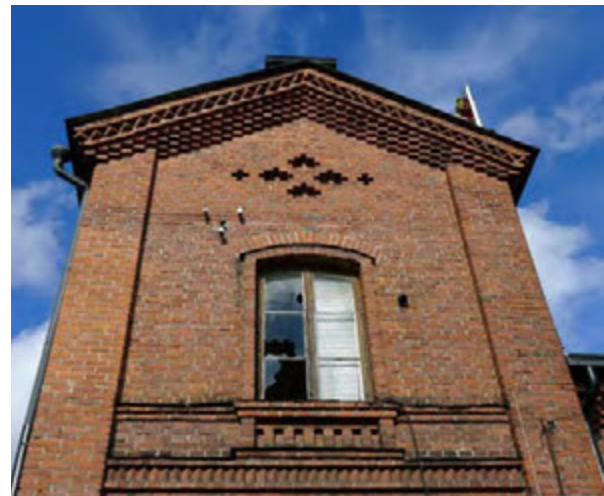
Veturitallin päädyssä näkyy rakennuksen jatkettavuus, nurkkiin on jätetty tartuntakuviointia tai pilasteri josta seinää on helppo tarvittaessa jatkaa. Päätyseinässä on samanlaiset kaariholvit kuin sisätiloissa, niiden sisäpuolinen seinä on muurattu umpeen ja ikkunat ovat niiden keskellä. Veturitallia jatkettaessa holvikaarten sisäpuolet on ollut helppo purkaa.

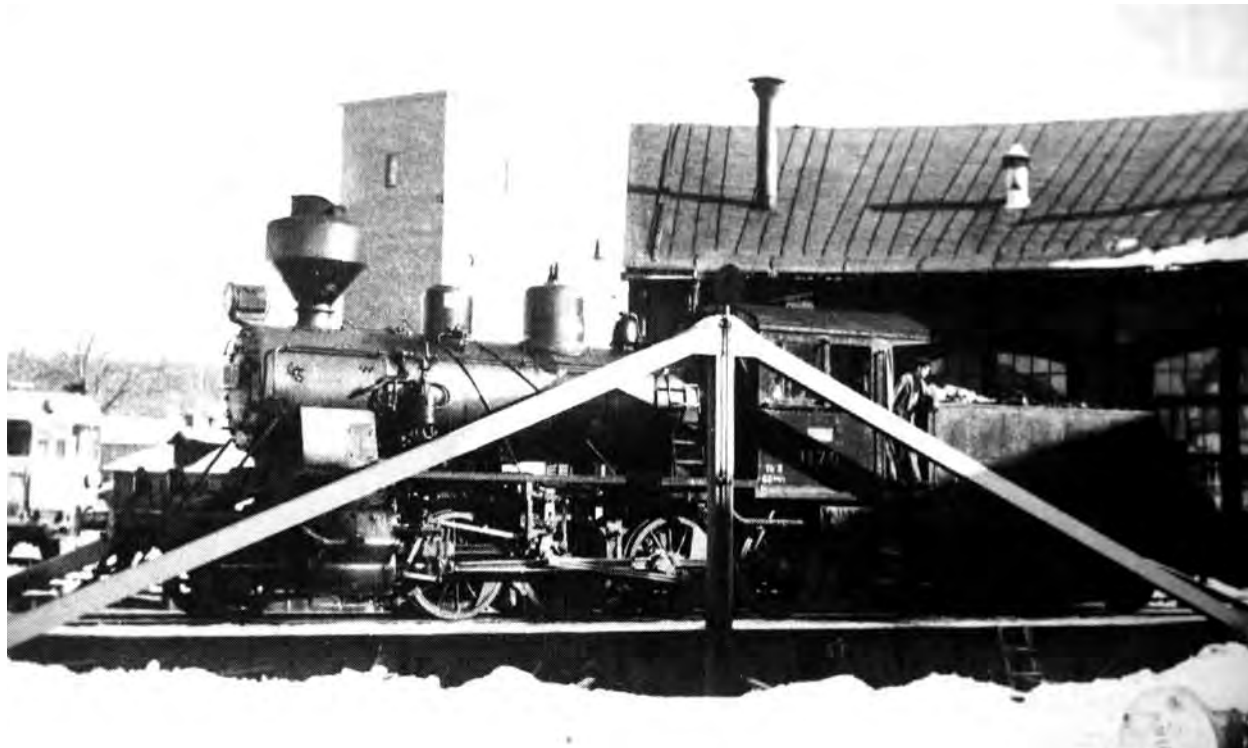
Rakennuksen ikkunat ovat pieniruutuisia, veturitallin ikkunat 24-ruutuisia, toimistosiiven ikkunat 6- tai 8-ruutuisia. Tavalliset käyntiovet ovat yksinkertaisia, ne on mahdollisesti uusittu.

Mytjäisten veturitallin veturiportit ovat todennäköisesti alkuperäiset, niiden yläosat on varustettu pieniruutuisilla ikkunoilla vaikka jotkut vanhimmat puiset veturiportit mm. Myllymäellä olivat umpinaisia ilman ikkunoita.⁴ Oven alaosan umpipeileissä on pystypanelointi ja oven sisäpuolella teräksiset vinotuet. Muutamissa ovis- sa on pienemmät kulkuportit. Ovien heloitus on säilynyt hyvin.

⁴ Resiina 2/98, s.9

↓ Veturitallin toimistosiiven koristelua. amoy 2012
Räystään alla hammaslistakoriste, päädyn keskellä vinoneliön muotoiset komerokoristeet ja ikkunan alla balustradiaihe sekä vaakalistat.





↑ Mytäläisten veturitalli ja vesitorni vuonna 1973. Resiina 2/1990, s.39, kuva Timo-Pekka Lange.
Kuvassa näkyy rakennuksen vanha peltikatto savupiippuineen.

↓ Veturitallin eteläjulkisivun käyntiovi. amoy 2012



↓ Veturitallin ikkuna. amoy 2012

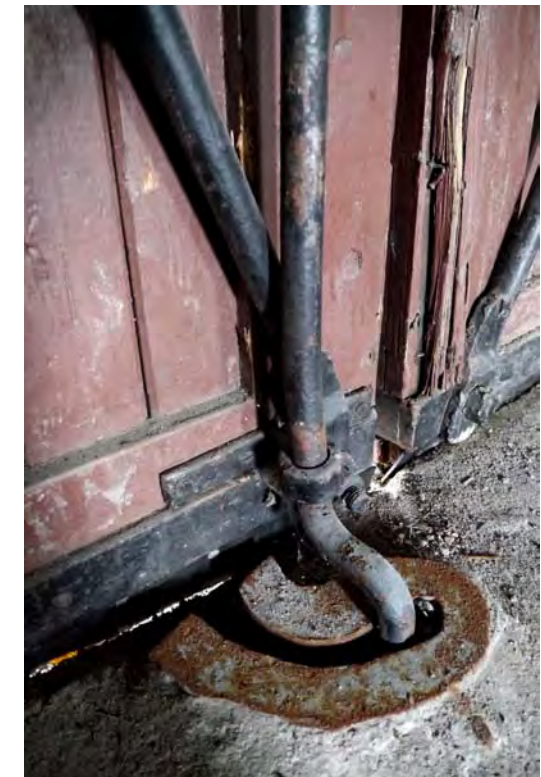


↑ Veturitallin veturiportit. amoy 2012

↓ Veturiportti sisäpuolelta. amoy 2012.
Veturiportissa on sisäpuolella vinotuet.



↓ Veturiportin pitkäsalvan alaosa. amoy 2012





↑ Mytjäsken kääntöpöytä vuonna 2012. amoy 2012

Kääntöpöytä

Lahden varikolla oli alunperin 42 jalan (12,8m) kääntöpöytä.⁵ Uusi sähkökäyttöinen 20m kääntöpöytä tehtiin varikolle 1950-luvulla.⁶ Vanhan kääntöpöydän kehä on vielä nähtävissä kääntöpöydän pohjatasolla. Pohjatasolla on lisäksi näkyvissä jäljet toisestakin kehästä, joka on mahdollisesti ollut näiden vaiheiden välissä.

Vanhemmista käsikäyttöisistä kääntöpöydistä kirjoittaa Insinööri J. Gummerus kirjassa Suomen valtionrautatiet 1862-1912 seuraavaa: *"Kaikki ympyräkaaren muotoiset veturitallit on varustettu kääntölavalla, joka sijaitsee 20-24 metrin päässä tallin sisäseinästä. Kääntölatvat ovat kahta eri suuruutta, toisissa kiskopituus on 12,8 ja toisissa 13,7m. Ne on upotettu ympyränmuotoiseen kuoppaan, jonka kehämuuri on graniitista ja poh-*

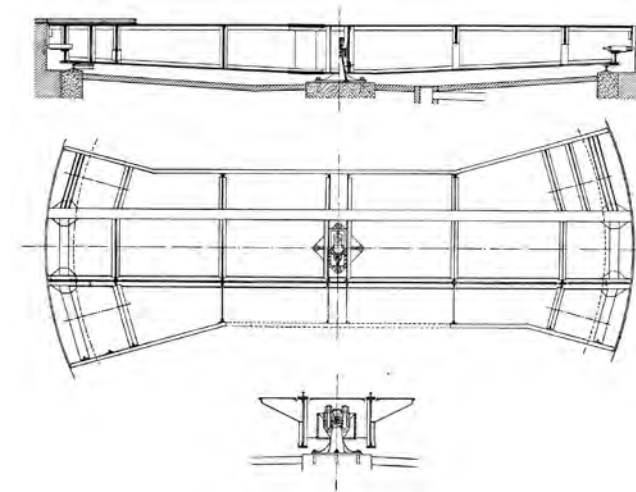
*ja kivillä laskettu. Graniittiseinämät kannattavat alhaalta ympyränmuotoista kiskokehää, jolla kääntölevan neljä pyörää pyörii, ja ylhäältä taas kääntöpöydälle jotavien raiteiden kiskonpäitä. Jokaisen kääntölevan muodostaa kaksi levypalkkia, jotka kannattavat ratakiskoja ja ovat toisiinsa liitetyt kääntölavoissa. Pääkannattajiin on kiinnitetty konsoleja, jotka kannattavat käytävälankkuja ja neljää kannattajien päihin kiinnitettyä terästä, sen kääntötappi pronssia. Kääntölevaa käännetään käsivoimin joko kääntökangilla tai vinttureilla."*⁷

Nykyinen kääntöpöytä toimii joko käsikäyttöisesti kääntökangilla, vinsillä tai sähkömoottorin avulla.

⁵ Valtionrautateiden vuosikertomukset vuosilta 1871, 1873, 1875, 1876, 1877, 1880, 1885, 1894 ja 1900. SRM/A.

⁶ Resiina 2/90, s.37.

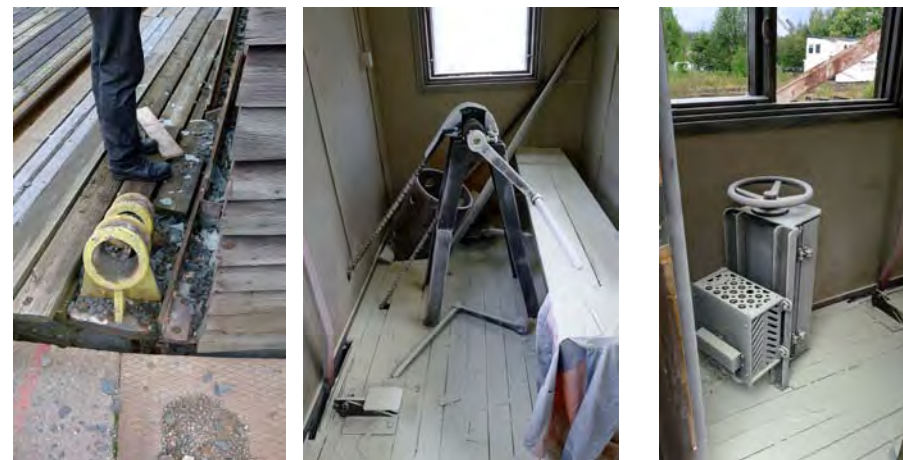
⁷ Suomen valtionrautatiet 1862-1912, ss. 255-256.



← Veturin kääntölava. Suomen valtionrautatiet 1862-1912. s.256.



← Matkan päätepaikka. Veturi käännetään paluumatkaa varten. Valok: V. M. Laiho. Foto Roos kopio, Rautatiehallituksen mainostoimisto. SRM/A.



← Vasemmalla lukien veturipöydän kääntölaitteita: kääntöpöydän kiinnitysrengas, kääntövinski ja sähkömoottori. amoy 2012



↑ Veturitallin väliseinien holvikaaria. amoy 2012



Veturitallin sisäarkkitehtuuri

Varikkotoiminta loppui Mytjäisistä 1990-luvun alussa ja 2000 -luvun alussa vetureiden pito loppui Lahdesta kokonaan. 1990-luvun alun jälkeen veturitalli on ollut sekalaisessa vuokratyössä, siellä on ollut lähinnä paja- ja pienyritystoimintaa. Toimistosiipi on ollut vuokrattuna yhdistyksille ja alakerrassa on ollut bändin harjoitustila.

1920- 30-luvuilla Lahden Mytjäisissä käytettiin ainakin kolmen tyyppisiä vetureita, kanavetureita (pässiveturi) joita käytettiin ratapihatöissä, mummoveturit olivat huomattavasti voimakkaampia, niitä käytettiin kappale-tavarajunien ja lyhyiden lähiliikenteen matkustajajunien vetämiseen. Suurimmat veturit olivat jumboveturit, ne olivat voimakkaita tavarajunavetureita, joita käytettiin kaukoliikenteessä, ne eivät mahtuneet Lahden veturitalliin sisälle vaan niitä pidettiin sivuraiteilla.¹ Veturitalli oli siis jo tuolloin liian pieni suurimmille vetureille.

Seinäpinnat ja lattia

Veturitallin sisätilat ovat näyttävät. Veturien korjaustoitinnan patina, noki ja öljy ovat vahvasti läsnä. Pilttuista erottavissa seinissä on komeat holvikaaret, valoa tulee suurista ikkunoista ja veturiporteista. Pilttuun latti-at ovat tiilipintaiset. Lattiassa pilttuun keskellä kulkee huoltokanaali.

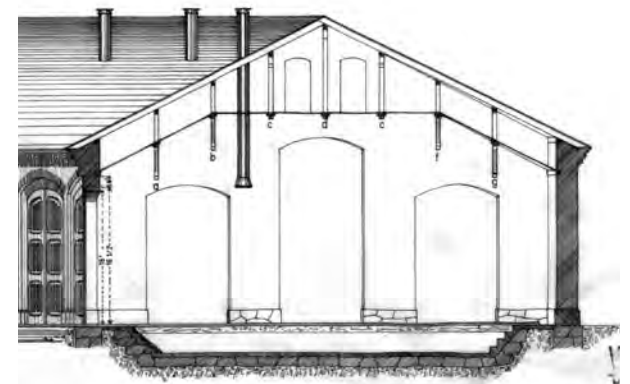
Veturipilttuiden n:o 5 ja 6 välissä on vanha ulkoseinä joka on vuoden 1877 laajennuksessa jäänyt rakennuksen sisälle. Siinä ei ole suuria holvikaaria vaan kaksi umpeen muurattua ikkunasyvennystä ja oviakko. Seinä on jätetty palomuuriksi rakennuksen keskelle, palomuurin näkyy myös rakennuksen vesikatossa.

Veturitallin sisäkatto

Veturitallin sisäpuolinen kattopinta on alusta alkaen ollut levytetty palovaaran vuoksi. Katossa näkyvät edelleen savupiipun aukot ja pilttuiden 6-8 väliseinissä on

¹ Laajarinne, ss. 270-272

← Veturipilttuu n:o 5. amoy 2012
Veturipilttuun toisessa laidassa näkyy vanha ulkoseinä ennen 1877 tehtyä laajennusta, toisen laidan holvikaaret on levytetty alaosaan umpeen.



↑ Julkisivu ja leikkaus A. B., Kopia Lahden veturitallin päiväamattömästä piirustuksesta. VR ratateknillinen toimisto, huonerakennusjaosto, 19.2.1968, N:o 269b, L125. (KA)
Leikkauksessa näkyvät hyvin katolle ulottuva savutorvi, pilttuiden väliset holvikaaret, katon levytyksen, luonnonkiviperustukset ja huoltokanaali.



↑ 7. veturipilttuun katto vuonna 2012. amoy 2012
Veturipilttuiden katot on levytetty, niissä näkyy edelleen savutorvien aukot. Tämän veturipilttuun katossa on myös kolo jossa vesisäiliö ollut.

↓ Veturitallien levytettyjä holvikaaria. amoy 2012



aukko jossa vesisäiliö on ollut.

Koska höyryvetureita lämmitettiin tallissa, piti savukaasut johtaa ulos savutorven kautta. Mytjäisten veturitallin savutorvet on purettu, vain neliömäinen aukko näkyy sisätilan kattolevyissä. Leikkauspiirustuksen mukaan savutorvet ovat olleet vanhempaa mallia jossa piippua voitiin nostaa ja laskea, mutta jossa veturin oli osuttava hyvin tarkkaan piipun kohdalle. Savutorvet eristettiin puisista kattorakenteista savieristeellä.²

Vanhemmissa, lähinnä 1800-luvulla rakennetuissa talleissa suorakaiteen muotoinen vesisäiliö sijoitettiin veturitallin usein veturitallin yläosaan, katon alapuolelle. Säiliötä kannatti kaksi piltuiden väliseinillä lepäävää rautapalkkia, siellä vesi pysyi sulana myös talvella. Tallin peräosassa oli putkisto, joka johti vesisäiliöstä veden kuhunkin pilttuuseen sijoitettuihin laskuventtiileihin. Niistä höyryveturit täydensivät vesivarastonsa. Tämä vesitystapa lienee syynä siihen, että Suomessa höyryveturit ajettiin talliin perä edellä, vaikka monet syyt olisivat puoltaneet sitä, että veturi olisi ajettu pilttuuseen etupää edellä.³⁴ Mytjäisten veturitallin vesisäiliön tilavuus on pohjapiirustusten mukaan ollut 17m³.

Huoltokanavat

Mytjäisten veturitallin huoltokanavat ovat säilyneet, mutta niitä on paikoin peitetty joko kiinteällä lattialla tai nostettavilla ratapölkyillä. Kanavien sivuseinät ovat graniittia ja porrasaskelmat betonia. Veturikiskot on purettu yhtä veturipilttuuta lukuunottamatta. Suomen valtionrautatiet 1862-1912 kertoo että puhdistuskanava on 14,5-15,0 m pitkä, porrasaskeleet siihen luettuina. Pohja on rakennettu hieman kaltevaksi, niin että kanavan syvyys toisessa päässä on 1,0 m, toisessa 1,2 m. Kanavan pohjaleveys on 0,9 m ja levenee se porrasmaisesti ylöspäin.⁵ Pohjan kaltevuus liittyi veturien sulattamiseen talvisaikaan. Joihinkin huoltokanaviin on myöhemmin asennettu lämpöpatteri.

Seinäjokelainen veturinkuljettaja Iisakki Miilumäki muistelee työtään veturitallin puhdistajana vuonna 1917: *"Veturien puhdistaminen ei ollut raskasta, mutta*

2 Resiina 2/98, s.13.

3 Resiina 2/98, ss.11-12

4 Suomen valtionrautatiet 1862-1912, s.258.

5 Suomen valtionrautatiet 1862-1912, ss. 255-256



↑ Veturipilttuun n:o 2 huoltokanaali. amoy 2012
Kiskot on purettu kaikista veturipilttuista yhtä lukuunottamatta. Huoltokanaalin reunat ovat luonnonkiveä ja porrasaskelmat betonia.

↓ Veturitallien lattiat ovat tiiltä ja ne on ladattu taidokkaasti. amoy 2012



*tavattoman likaista työtä se oli. Työvälineinä oli teräslevyn suikaleista tehty "krapa", öljykannu ja tukko trasseleita. Yhtä veturia kohden sai määräännoksen öljyä ja trasseleita. Kaikkein likaisin työ oli veturin alta puhdistaminen. Tämän työn joutui tekemään palvelusajaltaan nuorin. Kanaalista pääsi nousemaan ensin veturin sivuille ja edelleen kattilan ja hytin puhdistukseen. Se olikin jo aika siistiä työtä."*⁶

Lämmitysuunit ja ahjot

Suomen valtionrautatiet 1862-1912 mukaan vuoden 1910 lopussa oli valtionrautateillä 78 veturitallia, joissa oli tilaa yhteensä 481 veturille. *"Veturitallien koko lu-*

6 Talve, s. 150.



↑ Veturipilttuun n:o 5 vanha lämmitysuuni. amoy 2012

← Veturipilttuun n:o 2 vanha lämmitysuuni. amoy 2012

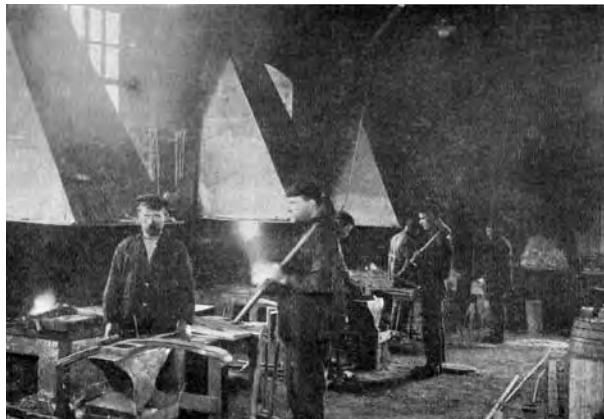
↓ Veturipilttuun n:o 2 vanhan lämmitysuunin luukut. amoy 2012





↑ Veturipilttuussa n:o 1 säilynyt ahjo. amoy 2012

↓ Veturipilttuun n:o 7 lattiassa oleva viisto betonikorotus. amoy 2012



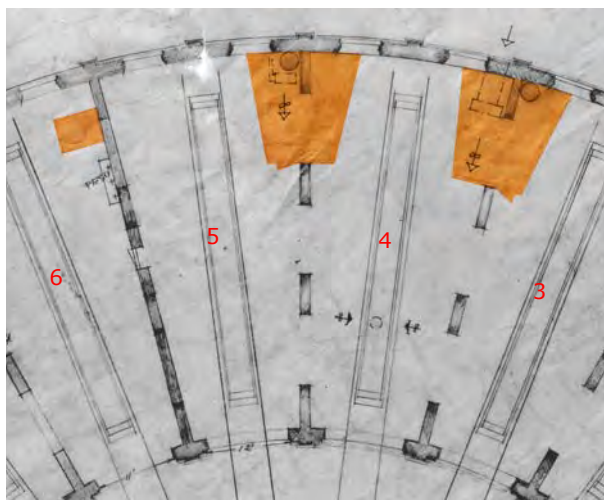
↑ Sisäkuva Pietarin konepajasta vuonna 1910. Suomen valtionrautatiet 1862-1912, s.522.

kumäärästä on 18 varustettu lämpöjohdolla, muut lämmitetään muuratuilla uuneilla. Lämminhuuhtelulaitoksia on 24 veturitallissa." Lahden Mytjäisissä alkuperäisiä muurattuja, paksuilla teräslevyllä päällystettyjä uuneja on säilynyt 2. ja 5. pilttuissa. Vanhassa pohjapiirustuksessa niitä on neljä. Pohjapiirustusten muutoksista joku koskee veturitallien liittämistä kaukolämpöverkkoon, lämpökeskus sijaitsee edelleen 1. pilttuussa.

Lämmitysuunien lisäksi veturitallissa on säilynyt yksi alkuperäinen ahjo, se muistuttaa esimerkiksi Pietarin

7 Suomen valtionrautatiet 1862-1912, s.256

↓ Ote veturitallin pohjapiirustuksesta. (KA)
Veturitallin lattiassa on piirustuksita löytyvien tilojen muotoisia betonikorotuksia. Vasemmanpuoleisessa pienemmässä alueessa lukee mahdollisesti LÄMMITYS, keskimmaisessä alueessa PANNUHUONE, ...SEINÄT ja oikeanpuoleisessa alueessa PESU- JA PANNUHUONE, SEINÄT.



↑ Vanhassa ulkoseinässä, veturipilttuiden n:o 5 ja 6 välissä oleva vanha teräsovi. amoy 2012



↑ Toimistosiiven korjaushuonetilaan B johtava vanha puuovi. amoy 2012

ja Viipurin konepajojen vanhoissa valokuvin esiintyviä ahjoja. Lisäksi lattioissa on eri muotoisia korotuksia joista neliön muotoiset ovat saattaneet olla ahjon pohjia. Viiston korotuksen muotoiset alueet löytyvät myös pohjapiirustuksista pois raaputettuina alueina. Niissä on ollut mahdollisesti pesu- ja pannuhuoneita.

↓ Toimistosiiven korjaushuone B:n sorvi. amoy 2012



↓ Toimistosiiven korjaushuone B:n työpöytä. amoy 2012





← Tallipäivystys A:n yläpuolella oleva toimistohuone. amoy 2012
Huoneessa on säilynyt alkuperäiseltä näyttävä uuni luukkuineen. Lattiassa on jaspé -linoleum.

↓ Korjaushuone B:n yläpuolella oleva toimistohuone. amoy 2012
Molemmissa toimistohuoneissa on kaksi holvikaarellista, kuusi-ruutuista ikkunaa.



↓ Korjaushuone B:n yläpuolella olevan toimistohuone. amoy 2012
Uuni on todennäköisesti alkuperäinen, mutta luukut on vaihdettu. Taustalla näkyy alkuperäinen peiliovi. Lattia on peitetty mustalla muovimatolla.



Toimistosiiven sisäarkkitehtuuri

Veturitallin toimistosiiven sisätilat ovat näyttävät ollakseen varikon konttorirakennuksesta.

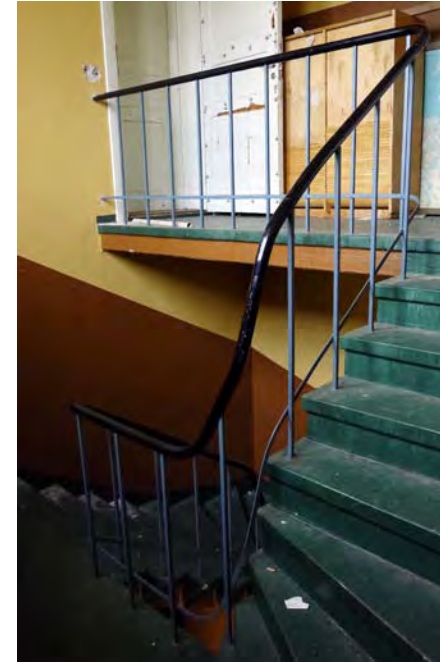
Rakennusrungon keskellä on väljä porrashuone jossa on betoniportaat. Portaan teräskaitteessa on hyvin harvat pystypinnat. Porrashuoneeseen avautuu kolme ikkunaa jotka tekevät tilasta valoisan. Nykyisellään porrashuoneen väritys on melko räikeä.

Toisen kerroksen kaksi toimistohuonetta ovat keskenään hyvin samanlaiset. Niissä on säilynyt todennäköisesti alkuperäiset peltiuunit, toisen peltiuunin luukut on vaihdettu. Lattiamateriaalina on tällä hetkellä jaspé -linoleum jonka päälle on toisessa huoneessa levitetty musta muovimatto. Katoissa on vanha, muttei ehkä

alkuperäinen panelointi. Ikkunat ovat kuusiruutuiset ja holvatut.

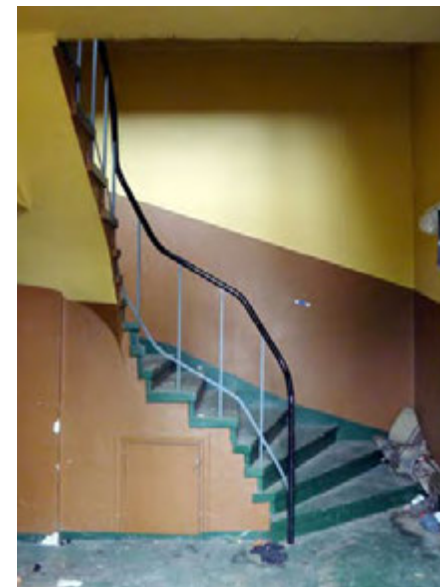
Pääkäynti alakerran kahteen huoneeseen on ollut veturitallin puolelta ja porrashuoneeseen johtavat vain pienet sivuovet. Alakerran huoneet ovat vaatimattomampia, mutta myös niissä on näyttävät kuusiruutuiset ja holvatut ikkunat. Pohjapiirustuksessa huoneiden käyttötarkoituksiksi on merkitty tallipäivystys ja korjaushuone. Viimeiseksi tallipäivystyshuone on toiminut bändin harjoitustilana ja korjaushuone pajatilana. Portaan alle on tehty wc-tila johon on käynti veturitallin puolelta.

→ Porrashuoneen yläikkunat. amoy 2012



↑ Toimistosiiven porrashuone siro kaide. amoy 2012

↓ Porras ensimmäisessä kerroksessa. amoy 2012



↑ Portaan välitasanne. amoy 2012
Välitasanne on ensimmäisen oviaukon yläikkunan päällä. Julkisivun sommittelu on ollut sisätiloja tärkeämpää.

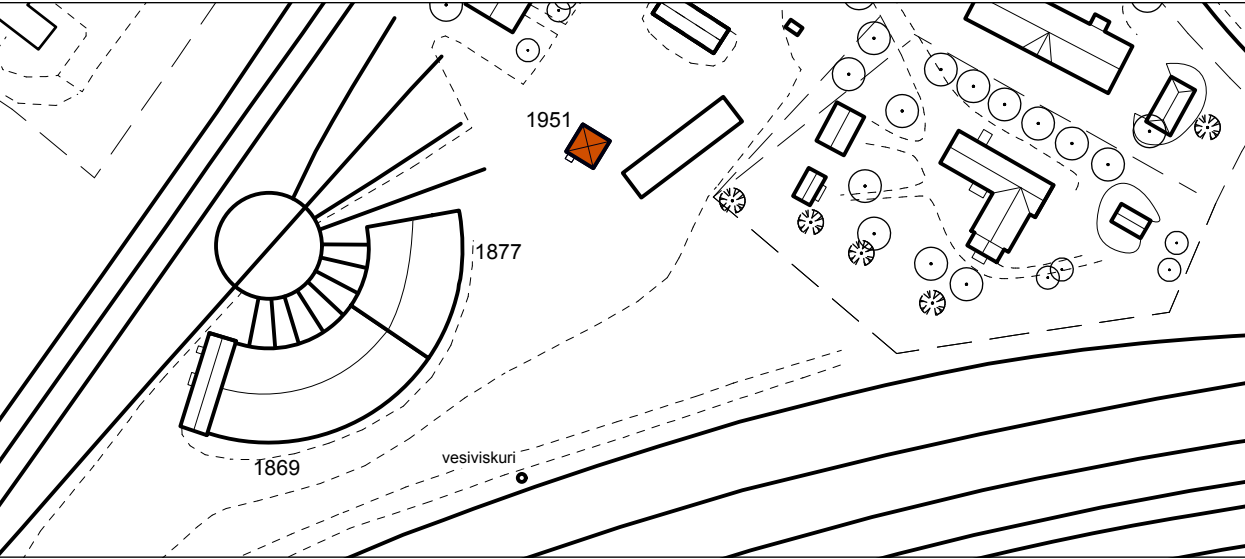
Muutokset ja säilyneisyys

Veturitalliin on tehty vähän muutoksia ja se on säilyttänyt hyvin 1800-luvun lopun asunsa etenkin ulkoasunsa, mutta monin osin myös sisätilojen puolesta. Käyttötarkoituksesta johtuvaa kulumista ja patinaa on paljon.

VESITORNI (1951)



↑ Varastorakennus, vesitorni ja veturitalli. Varikkoalueelle saavuttaessa vesitorni näkyy komeana maamerkinä. amoy 2012
↓ Mytämäisten varikon vesitorni vuonna 2012, 1:1500. amoy 2012



↑ Veturitalli ja vesitorni pääradalta päin. amoy 2012

Vesitornit ja vedenottolaitteet

Kuten jo veturitalleja koskevassa kappaleessa todettiin liittyi 1800-luvun tyyppipiirustusten mukaan rakennettuihin veturitalleihin yleensä tiilirakenteinen kahdeksankulmainen vesitorni. Vaihtoehtoisesti alueella oli erillinen puurakenteinen vesitorni, jonka yhteydessä oli halkolaituri. Vesisäiliö voitiin myös sijoittaa veturitallin kattoon. 1930 -luvun lapekattoisiin vesitorneihin taas liittyi usein neliömäinen tiilivesitorni.

Kirjassa Suomen valtionrautatiet 1862-1912¹ luvussa "Asemien rakennukset, kääntölavat ym." insinööri J. Gummerus kertoo vanhemmista 1800-luvun tyyppisistä vesitorneista ym. vedenottolaitteista: "Jotta veturit saisivat tarvitsemansa vesimäärän, on jokaiselle radalle rakennettu riittävä määrä vesitorneja. Ne ovat toisistaan korkeintaan 40 ja keskimäärin 20 kilometrin päässä. Pietarin, Viipurin, Lahden, Helsingin, Hangon ja Tampereen asemille hankkii vettä mainittujen kaupunkien vesijohtolaitokset. Vuoden 1910 lopussa oli valtionrautateilla 130 vesitornia, jotka olivat joko erillisiä tahi rakennetut yhteen halkovajojen ta veturitallien kanssa. Vesitorneissa on säiliöt, joihin vesi saadaan pumpuamalla. Nostovoimana on muutamissa yksityistapauksissa käytetty tuulimootoreita, Kotkassa sähkömoot-

1 Helsinki 1916.

toria, Imatran asemalla vesiturbiinia, kaikkialla muualla höyrykonetta. Jos vesitorni on veturitallin yhteydessä tahi säiliö on asetettu rautapalkeille veturitallin katon alle niin johdetaan vettä säiliöstä putkella jokaiseen pilttuuseen laitettuihin laskuventiileihin. Jos vesitorni sijaitsee jonkin raiteen varrella, joko erillisenä tai halkovajan yhteyteen rakennettuna, on se varustettu säiliön pohjasta lähtevällä S-muotoiseksi taivutetulla kärsällä, jota voidaan kääntää tornin ulkoseinään kiinnitetyissä nivelessä, niin että se silloinkun se ei ole käytännössä, työnnetään sivulle. Kuva 55.

Tarpeen vaatiessa on asemille järjestetty myöskin erillisiä vesiviskureita (kuva 54), jotka muodostaa maanalaisesta vesijohto-putkesta lähtevä pystysuora torvi ja siihen kiinnitetty käännettävä kärsä. Ne on asetettu kahden raiteen väliin, niin että veturi saa vettä seisokoonpa kummalla raiteella tahansa. Erillisiä vesiviskureita oli 1910 vuoden lopussa 63.

Tulipaloissa käytettäviä mataloita vedenotto-paikkoja oli samaan aikaan noin 200, joista 83 Viipurin ratapihalla. Sekä vesiviskurit että vedenotto-paikat ovat laitetut vesitornista lähtevän maanalaisen putkiston yhteyteen. Vesitornit on rakennettu osittain puusta osittain kivistä. Vesisäiliöt ovat 6 à 8 mm:in rautalevystä, vahvistetut kulmaraudoilla, yleensä pyöreät sekä vetävät 12-

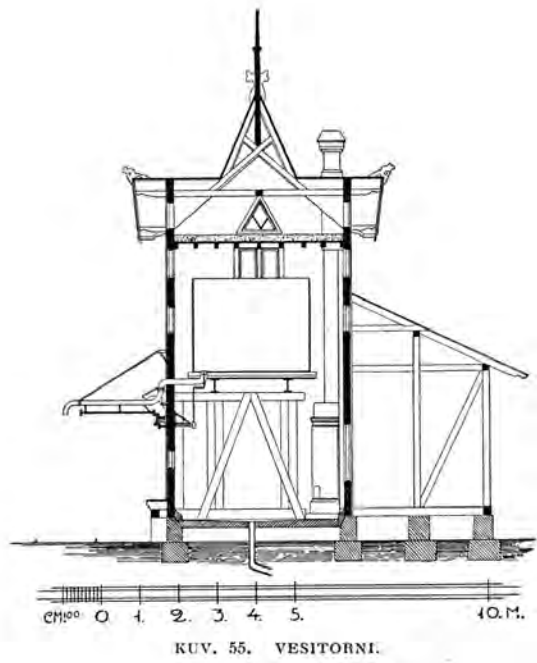


↑ Riihimäen veturitalli ja vesitorni. Suomen valtionrautatiet 1962-1912, s. 340.
1800-luvun tyyppipiirustusten mukaan rakennettujen veturitallien yhteydessä olleet vanhemmat vesitornit olivat yleensä tiilirakenteisia ja kahdeksankulmaisia.



27 m3. Suurempia säiliöitä, enimmäkseen suorakaiteen muotoisia, on useissa veturitalleissa. Niitä kannattaa kaksi pilttuiden väliseinillä lepäävää rautapalkkia ja niiden kuutiosisäilyys nousee aina 70m3:iin. Puisissa vesitorneissa (kuva 55) kannattavat säiliöitä puurakenteet, kivitorneissa taas seiniin muuratut ratakiskot tai I-palkit. Niiden korkeus maasta vaihtelee 3,5:sta 8:aan metriin. Tarvittava vesimäärä on otettu lähimmästä vesistöistä tai pohjavesi-virroista, joista se pumputaan säiliöihin. Pumppuhuoneet on rakennettu vedenottopaikkojen läheisyyteen ja on niiden yhteyteen, missä sellaista on tarvittu, laitettu suodatin, jonka tavallisesti muodostaa kaksi muurattua tahi sementtirenkaista rakennettua kaivoa. Vesi vuotaa toiseen kaivon siivilöivän hiekkakerroksen läpi, kokoontuu sitten toiseen kaivoon ja pumputaan sieltä painejohtoa myöten säiliöön.² "

² Suomen valtionrautatiet 1862-1912, ss. 256-259



↑ Vesitorni. Suomen valtionrautatiet 1862-1912. s.258.
Puurakenteinen vesitorni, Lahden ensimmäisen vesitornin ajoilta.
← Kauklahden vesitorni ja halkolaituri. Valtionrautatiet 1912-1937, s.133.
Lahden aseman vesitornissa on ollut pituusprofiilin vinjettikuvan perusteella halkolaituri oikealla puolella.

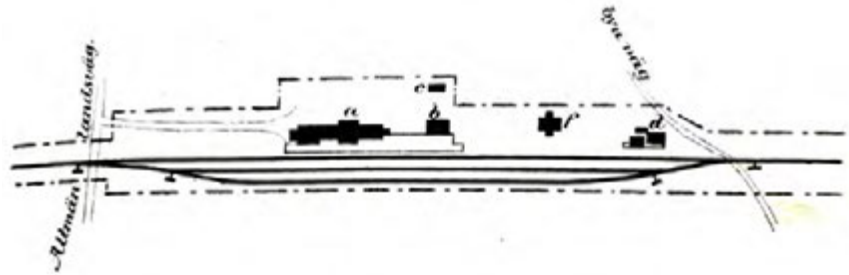
Lahden aseman vesitorni

Valtion rautateiden vuosikertomusten mukaan Lahdessa oli vuodesta 1871 lähtien yksi vesitorni, joka sijaitsi asemalla. Vuodesta 1875, kun vesihanoja alettiin laskea tarkemmin, oli Lahden veturitallissa 5 vesihanaa. Vuodesta 1876 ilmoitettiin Lahdessa olevan 5 vesihanaa veturitallissa, 1 vapaasti seisova vesihana varikolla, 1 vesihana vesitornissa asemalla ja 1 höyrykone veden pumppaamiseen varikolla. Veturitallia laajennettaessa 1877 vesihanojen määrä tallissa kohosi kahdeksaan. Vuonna 1900 varikolle tuli myös vesihana tulipaloja varten.³ Lahden uusi asema valmistui vuonna 1935, se sijoitettiin vanhaa asemaa noin 100 m länнемäs.

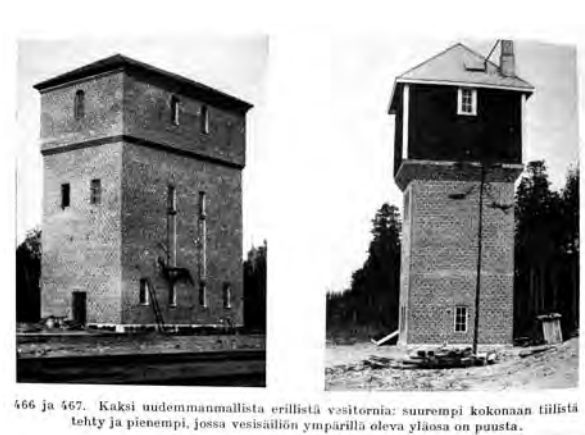
³ Valtionrautateiden vuosikertomukset vuosilta 1871, 1873, 1875, 1876, 1877, 1880, 1885, 1894 ja 1900. SRM/A



↑ Lahden vanha asemarakennus, joka palveli nykyisen aseman valmistumiseen saakka vuoteen1935. Foto Daniel Nyblin. SRM/A
Lahden vanha vesitorni on kuvan laidassa ympyröitynä.



↑ Lahden ensimmäinen asema ja asemanseutu vesitorneineen Riihimäen-Pietarin radan pituusprofiili -piirustuksen vinjettikuvassa. Profiilipiirustus on päiväämätön, mutta edustaa radan alkuvaihetta 1870-luvulla.
Merkkien selitykset:
a Asemarakennus (Stationshus)
b Makasiini (Magasin)
c Ulkorakennus (Uthus)
d Vesitorni (Vattentorn)
f Vahtitupa (Vaktstuga)
Längprofil öfver St. Petersburg - Riihimäki Jernväg. (SRM/A)



466 ja 467. Kaksi uudemmanmallista erillistä vesitornia: suurempi kokonaan tiilistä tehty ja pienempi, jossa vesisäiliön ympärillä oleva yläosa on puusta.

↑ Kaksi uudemmanmallista erillistä vesitornia: suurempi kokonaan tiilistä tehty ja pienempi, jossa vesisäiliön ympärillä oleva yläosa on puusta. Valtionrautatiet 1912-1937. s.708
Lahden Mytjäisten vesitornin kaltaisia vesitorneja rakennettiin myös ennen vuotta 1937.

← Vesitorni veturitallilta päin. amoy 2012

Vanhan aseman seudun rakennukset ja myös vesitorni purettiin.

Mytjäisten varikko toimi siis pitkään veturitallin katossa olevan vesisäiliön varassa, varsinainen vesitorni oli asemalla. Ei ole tietoa oliko esimerkiksi asemalla tai varikolla jokin väliaikainen vesitornijärjestely 1930- ja 1950-luvun välissä. Ainakaan vuoden 1946 ilmakuvas-⁴ tai 1948 viistoilmakuvassa⁵ ei varikkoalueella eikä asemalla näy vesitornia.

Mytjäisten varikon vesitorni

Mytjäisten varikolle rakennettiin vesitorni 1950-luvun alkupuolella valtionrautateiden ratateknillisen toimiston huonerakennusosaston tyyppipiirustusten mukaan. Siitä miksi alueelle tarvittiin uusi vesitorni juuri tuolloin ei ole

^[4] Ortokuva_A0_1000_1946. (LK/TM)

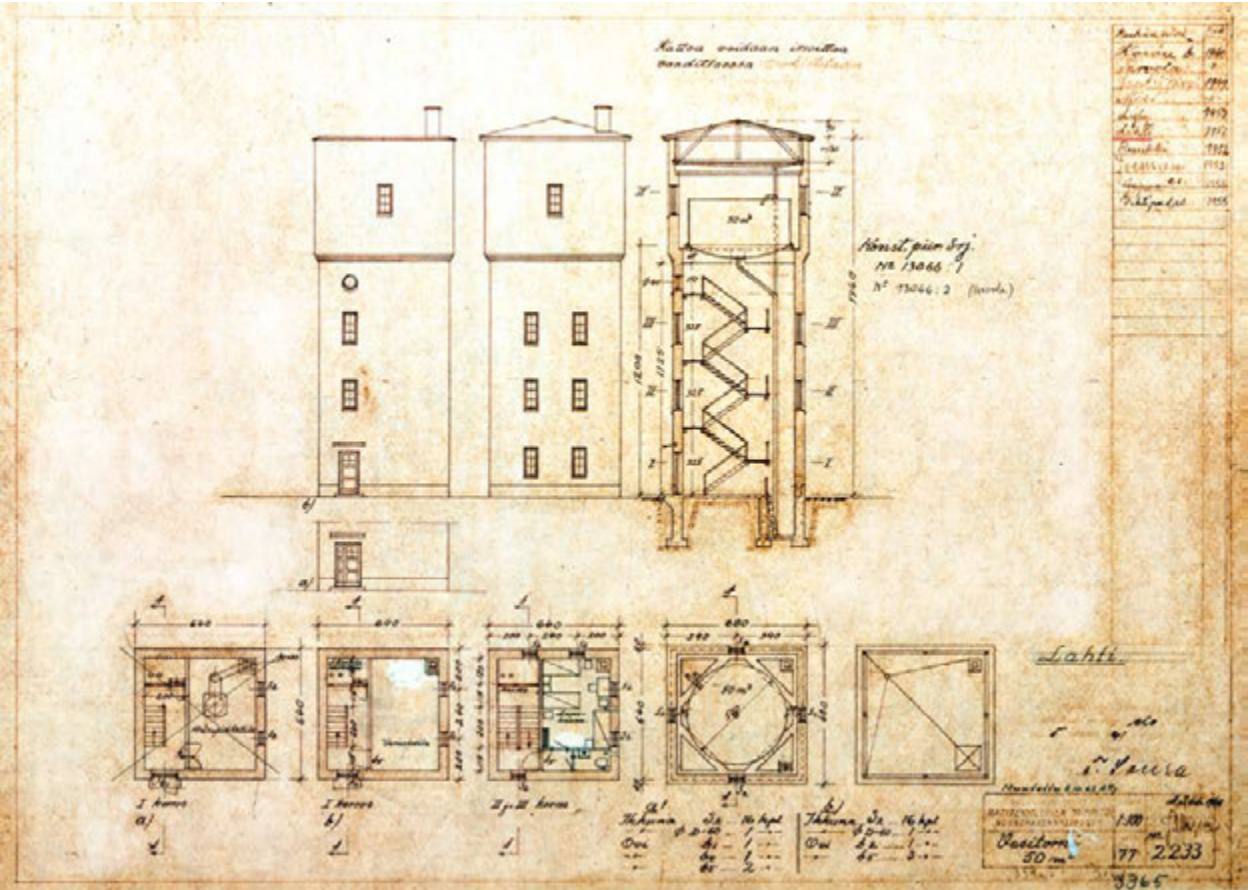
^[5] Viistoilmakuva 1948, Unto Ojonen (LKM/KA)

tarkkaa tietoa. 1950-luvulla avattiin mm. Mukkulan teollisuusrata, mahdollisesti vesitornin rakentaminen liittyy toiminnan laajentumiseen Lahdessa ja Mytjäisten varikolla.

Vesitornin tyyppipiirustus on päivätty vuodelle 1948 ja sen on signeerannut arkkitehti Jarl V. Ungern, joka toimi rautatiehallituksen rakennusosaston arkkitehtina vuosina 1925–1956.^[6] Samanlaisia vesitorneja on piirustuksen mukaan rakennettu vuosina 1948-55 Koi-
vuun, Tervolaan, Joutsjärvelle, Misiin, Lylyyn, Lahteen, Ruukkiin Joensuuhun ja Pihtiputaalle. Kirjassa Valtionrautatiet 1912-1937 esitellään uudenmallisia vesitorneja jotka muistuttavat Lahden vesitornia, samantapainen tyyppipiirustus on ollut siis käytössä jo ainakin 1930-luvulla.

Lahden Mytjäisten vesitornin tarkkaa rakentamisajankohtaa ei ole tiedossa, tyyppipiirustukseen on mer-

^[6] www.wikipedia.fi



↑ Vesitorni 50m³. Valtion rautateiden ratateknillisen toimiston huonerakennusosaston piirustus vesitornista, Hyv. J. Ungern, 4.6.1948, N:o 2233, L77. (KA)
Ilmeisesti piirustuksen pohjalla on tyyppipiirustus jota on toteutettu useille paikkakunnille, Lahteen vuonna 1951. 8.10.1962 päivätyt muutokset koskevat Lahtea, niissä 1. kerrokseen on merkitty varasto-tila, 2. ja 3. kerrokseen on piirretty lepotila.
Tyyppipiirustuksista poiketen Mytjäisten vesitornin wc-tilat on sijoitettu porrashuoneen lepotasanteelle.

kitty vuosi 1951, mutta viistoilmakuvassa vuodelta 1951 vesitornia ei vielä näy. Ilmakuva on otettu puista päätellen keväällä, ehkä vesitornin rakennustyöt on käynnistetty kesällä 1951. Vesitornin rakentamisvuosina esiintyvät myös vuodet 1954 ja 1957, mutta näille tiedoille emme ole löytäneet luotettavia lähteitä.

Vesitornin ulkoarkkitehtuuri

Lahden Mytjäisten vesitorni edustaa 1920-30 -luvun arkkitehtuuria, mutta se on toteutettu vasta 1950-luvulla. Valtion rautateille tyypillisesti tässäkin rakennukses-

sa ollaan oltu tyyllisesti joustavia.

Rakennus on kolmikerroksinen ja pohjaltaan neliön muotoinen. Ylin kerros jossa vesisäiliö sijaitsee on hie-
man leveämpi kuin muu runko ja muodostaa muusta rakennusmassasta erottuvan kuution. Ikkuna-aukot ovat kapeita ja ikkunat kuusiruutuisia. Ylimmän kerroksen ikkunat ovat keskellä seinäpintaa, muissa kerroksissa ikkunat on ryhmitelty yhteen tai kahteen riviin. Porras-
huoneen ylin ikkuna on ympyrän muotoinen. Rakennuksen julkisivut ovat puhtaaksimuuratut, sokkeli on betonia ja katto aumattu.



- ↑ 3.kerroksen entinen veturimiehien lepo huone. amoy 2012
Huoneessa on alaslaskettu katto ja marmorikumimatto, lepo huoneen seinälamput ovat vielä paikoillaan.
- 1.kerroksen varasto tai pajatila. amoy 2012
Tilan seinät ja lattia ovat karkeammin käsiteltyjä kuin ylemmissä kerroksissa. Katon betonipalkit ovat näkyvissä.

Vesitornin sisäarkkitehtuuri

Vesitornin kolmessa alimmassa kerroksessa on porrashuone rakennuksen vasemmassa laidassa ja huone oikeassa laidassa. Välitasanteella on wc- tai varastotila sekä vesiputkien kuilu. Rakennuksessa on piirustuksista poiketen matala kellarikerros. Ylimmässä kerroksessa on 50m³ teräksinen vesisäiliö jota kannattavat betonipalkit.

Arkkituureiltaan merkittävimmät sisätilat ovat kaipa porrashuone siroine putkikaiteineen ja tornin ylä-

osan vesisäiliötila, jossa betonirakenteet kannattavat pyöreänmuotoista metallisäiliötä.

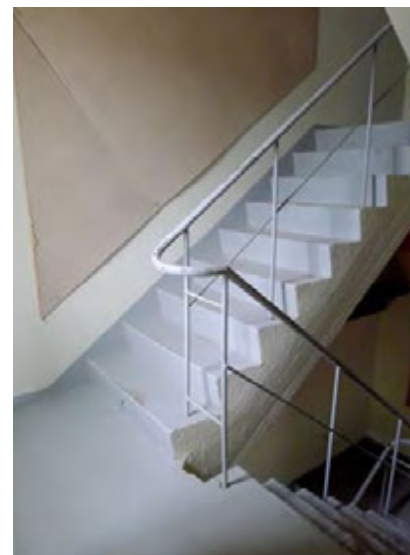
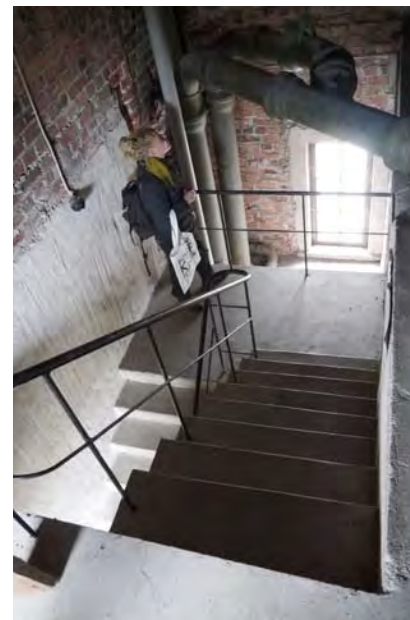
Ensimmäisen kerroksen huonetila on toiminut todennäköisesti varastona tai pajatilana, sen seinät on karkeasti rapattu ja katon betonipalkit ovat näkyvissä. Toinen ja kolmas kerros on toiminut veturimiesten lepotilana ja huonetilojen käsittely on viimeistellympää. Tiloissa on vielä jäljellä yöpöytälamppukorkeudelle asennetut pallovalaisimet. Vesitornin sisätilat ovat viimeistellyt.



- ↑ 1. kerroksen varaston tai pajatilan ovi. amoy 2012



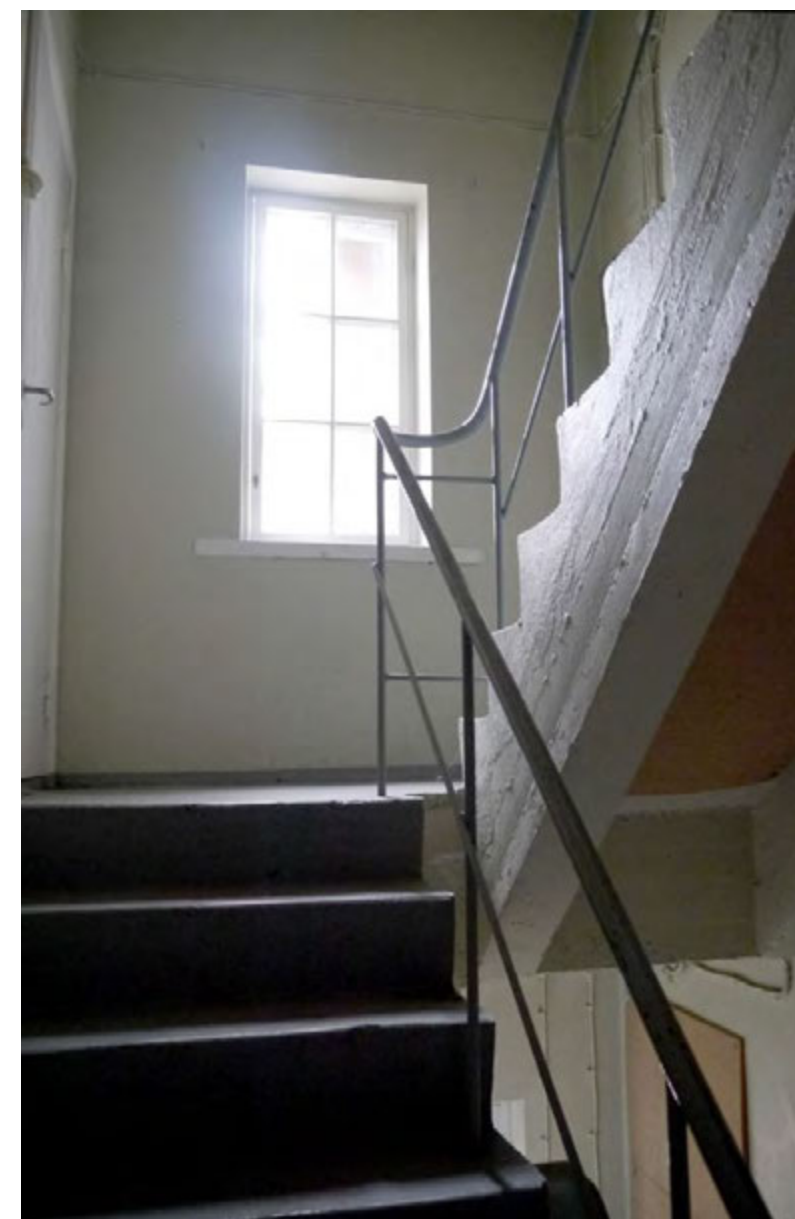
- ↓ Porrashuoneen välitasanne ylimpään kerrokseen tultaessa. amoy 2012



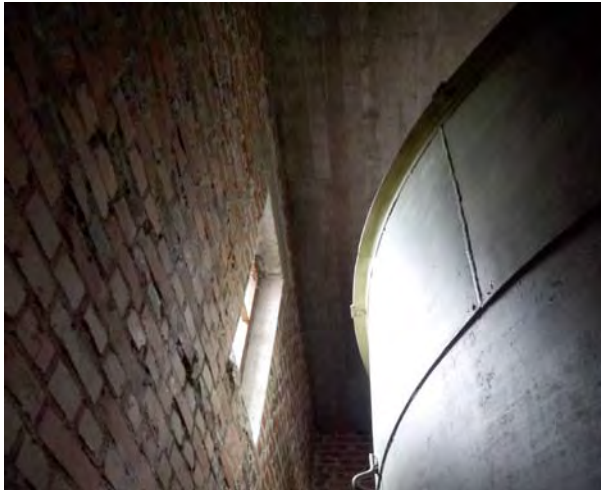
- ↑ Porrashuone. amoy 2012
Portaissa on sirot putkikaiteet.

Muutokset ja säilyneisyys

Vesitornissa ei ole tehty mitään merkittäviä muutoksia. Se on säilyttänyt sekä ulkoasunsa että sisätilojensa osalta alkuperäisasunsa erittäin hyvin.



- ↑ Porrashuone. amoy 2012
Porrashuone on arkkituureiltaan vesitornin hienoimpia tiloja.



- ↑ Vesisäiliötilan yläosa amoy 2012
- Vesisäiliö on kannatettu betonipalkeilla. amoy 2012
- ↓ Vesitornin ylin kerros. amoy 2012
- Vesisäiliön alle jää matala tasanne.



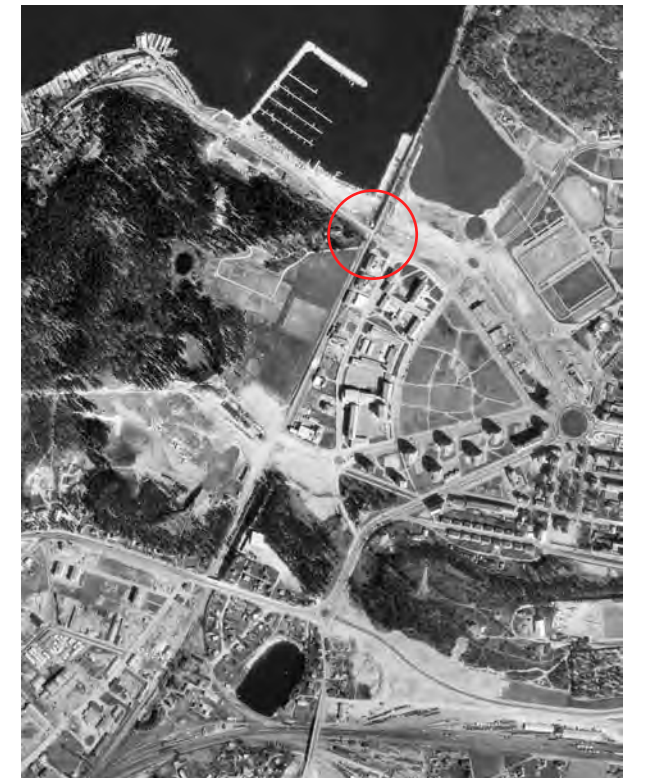
- Pumppuhuone sijaitsee gra-
niittisten tie ja ratapenger-
rysten kainalossa. amoy
2012



- ↑ Pumppuhuoneessa on tiilirakenteiset päädyt, keskiosassa on peiteri-
maverhoilu. Yläikkunat on nykyisin levytetty. amoy 2012

Pumppuhuone

Vesitornin vesi pumpattiin Vesijärvestä, vesitorniin liit-
tyvä pumppuhuone sijaitsee edelleen Jalkarannantien
varressa.

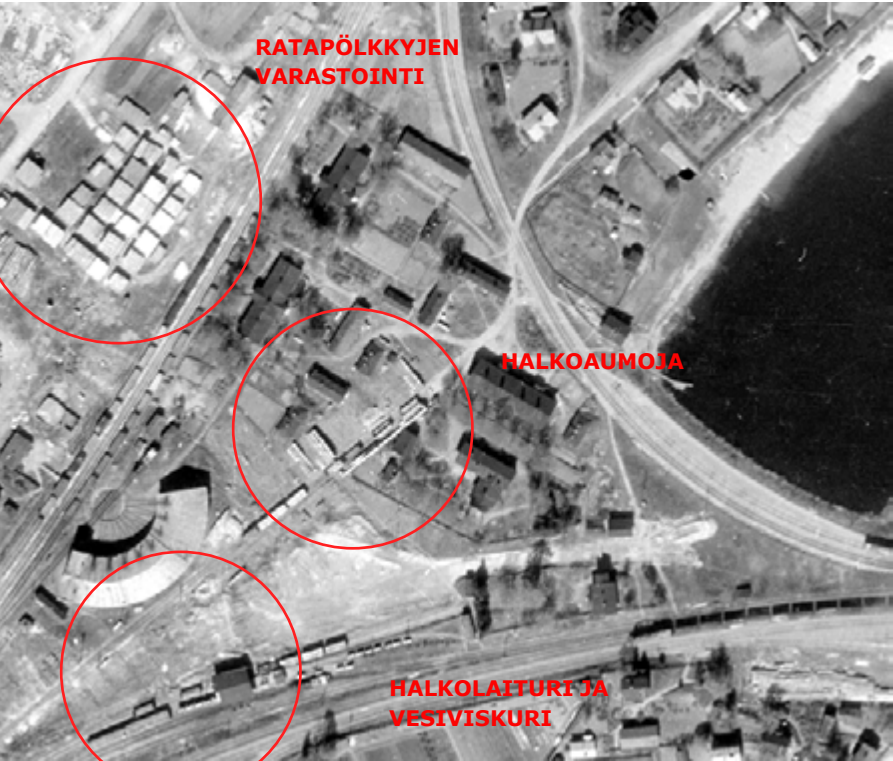


- ↑ Pumppuhuone vuoden 1960 ilmakuvassa. Ortokuva_A0_1000_1960.
(LK/TM)

MUUT VARIKKOTOIMINTAAN LIITTYVÄT RAKENNUKSET JA LAITTEET



↑ Mytjåisten varikkoalue Riihimäen-Pietarin radan pituusprofili -piirustuksen vinjettikuvassa. Profiilipiirustus on päiväämätön, mutta rakennusten perusteella ajoitettavissa aivan 1900-luvun alkuun.



Merkkien selitykset:
 c Ulkokuone (Uthus)
 e Veturitalli (Lokomotivstall)
 f Vahtitupa (Vaktstuga)
 g Halkovaja (Vedlider) PUNAINEN Vesiviskuri SININEN
 i Maakellari (Källare)
 k Paja (Smedja)
 m Työläisten asuinrakennus (Arbetsarbostad)
 p Varikkohenkilökunnan asuinrakennus (Boningshus för Depotpersonal)
 w Sauna- ja pesularakennus (Bad och tvättstuga)
 Lisäksi karttaan on merkitty koulurakennus (skolhus).
 Koulun viereistä asuinrakennusta, joka rakennettiin vuonna 1902, ei olla vielä rakennettu.
 Längprofil öfver St. Petersburg - Riihimäki Jernväg. (SRM/A)

← Ilmakuva vuodelta 1946. Ortokuva_A0_1000_1946. (LK/TM)



↑ Lahden Mytjåisten varikkoalue viistoilmakuvassa vuodelta 1951, Foto T. Norjavirta. (LKM/KA)
 Veturitallin toimistorakennuksen edessä näkyy rivistö halkoauvoja, samoin alueen keskelle johtavan pistoraitteen varressa. Toimistosiiven edessä on ulkokuone. Alueen oikeassa laidassa, radan varressa on halkolaituri.

Veturitalleihin liittyi muitakin toimintaa kuin veturien huolto. Osa toiminnoista sijaitsi veturitalli- ja vesitornirakennuksissa kuten mm. sosiaalitilat, veturimiesten lepotilat, toimistotilat, korjaustilat ja varastointi. Osa toiminnoista kuten varastointi, pajatilat, kuonaus, vesiviskurit¹ yms. oli sijoitettu mm. palovaaran vuoksi erillisiin rakennuksiin tai rakenteisiin ympäri varikkoaluetta. Rakennusten ja rakenteiden määrä on vaihdellut alueella eri aikakausina ja toimintoja on siirretty rakennuksesta toiseen.

Mytjåisten varikkoalueella on ollut 1900 -luvun alussa erillinen pajarakennus, useita halkovajoja sekä ulkokuonerakennus veturitallin päädyssä. (ks. rataprofiili, tunnukset k, g ja c)² Lisäksi siellä on ollut ilmakuviin perusteella erilliset varastointialueet ratapölkyille ja haloille.³ Suurin osa näistä rakennuksista ja rakenteista on kadonnut, mutta jotain jäänteitä on silti havaittavissa.

1 Tässä selvityksessä käytetään sanaa vesiviskuri, muita mm. Valtionrautateiden vuosikertomuksissa esiintyviä sanoja ovat fristående vattenkran ja vesikrana erillään.
 2 Längprofil över St. Petersburg - Riihimäki Järnväg. SRM/A
 3 Ilmakuva 1946.

Halkovarasto- ja kivihiilivarastot sijatsivat palovaaran vuoksi kaukana kuonakuopasta. Kuonakuopalla veturista poistettiin kuona ja tuhka, se sijaitsi usein veturitallin läheisyydessä. Polttoaineen täydennystä varten oli erilliset polttoainealueet ja raiteet. Vesivarastoa täydennettiin usein joko kuonauskuopalla, veturitallissa tai polttoainetta täydennettäessä.⁴ Myöhemmin myös dieselkaluston polttoaineen jakelulaitteet sijoitettiin varikkoalueille tai niiden läheisyyteen.⁵ Mytjåisten varikolla oli erillinen puunantoalue joka on merkitty vuosien 1952-1960 liikennöimissäntöihin.⁶

1970 -luvulta lähtien asuinrakennuksia ja niiden ulkorakennuksia alettiin muuttaa varikon toimisto-, varasto- ja sosiaalitiloiksi. Alueelle rakennettiin myös uusia rakennuksia, osa niistä on ollut väliaikaisia, osa on edelleen jäljellä.

4 Valtionrautatiet 1912-1937, s. 707
 5 Resiina 2/98, s.10.
 6 Valtionrautatiet, Lahden ratapihan liikennöimissäntö, Helsinki 1952 ja 1960. SRM/A.

Halkolaituri ja vesiviskuri



↑ Lahden Mytjäisten halkolaituri ja vesiviskuri 19.4.1971. Foto Juhani Katajisto, www.vaunut.org

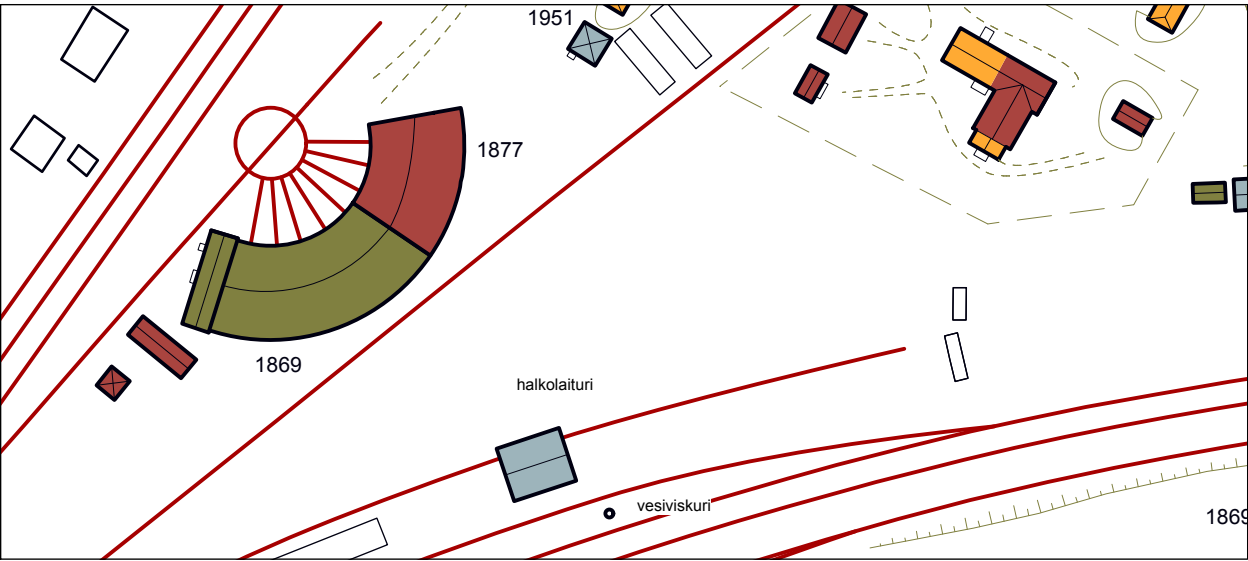
Purettu halkolaituri

1900 -luvun alun vinjettikuvassa merkityistä halkovajoista⁷ pisimpään on säilynyt veturitallin eteläpuolella ollut halkolaituri. Samalla paikalla näkyy halkovajaksi nimetty rakennus ensimmäisen kerran 1900-luvun alun pituusprofiilin vinjettikuvassa⁸. Vuoden 1979 ilmakuvassa se on jo purettu.

Halkolaiturin rakenne on ollut samantapainen kuin kansallisarkistossa säilyneessä päiväämättömässä halkovajan piirustuksessa jonka on signeerannut Hugo Neuman.

Vesiviskuri

Halkolaiturin yhteydessä on ilmeisesti alusta asti ollut vesiviskuri. Ainakin pituusprofiilin vinjettikuvissa muutamien radan varressa olevien halkoliiterien viereen on merkitty piste joka voisi tarkoittaa vesiviskuria. Lahden ratapihan liikennöimissäännöissä vesipisteet on merkitty ja niiden paikat ovat vaihdelleet, mutta halkolaiturin vieressä on ollut vesipiste vuoden 1979 ratakarttaa lukuunottamatta. Nykyinen vesiviskuri on siirretty pohjoisemmaksi kuin missä se oli 1971 otetussa kuvassa.



↑ Varikkoalue vuoden 1945 paikkeilla, 1:1500. amoy 2012



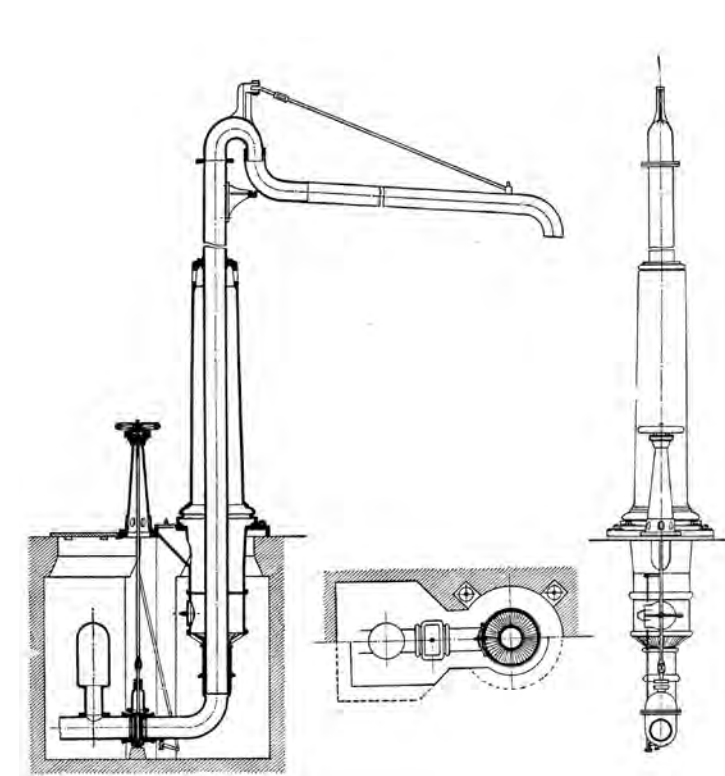
← Veturin tankkausta Lahden mytjäisissä 8.4.1970, Foto Tapio Keränen, www.vaunut.org
Dieselvetureiden tankkauspiste on sijainnut lähellä veturitallin toimistosiipeä. Veturin takana näkyy ulkokuone (uthus) joka näkyy ensimmäisen kerran 1900 -luvun alun vinjettikuvassa, se on purettu vuosien 1986 ja 1995 välisenä aikana.



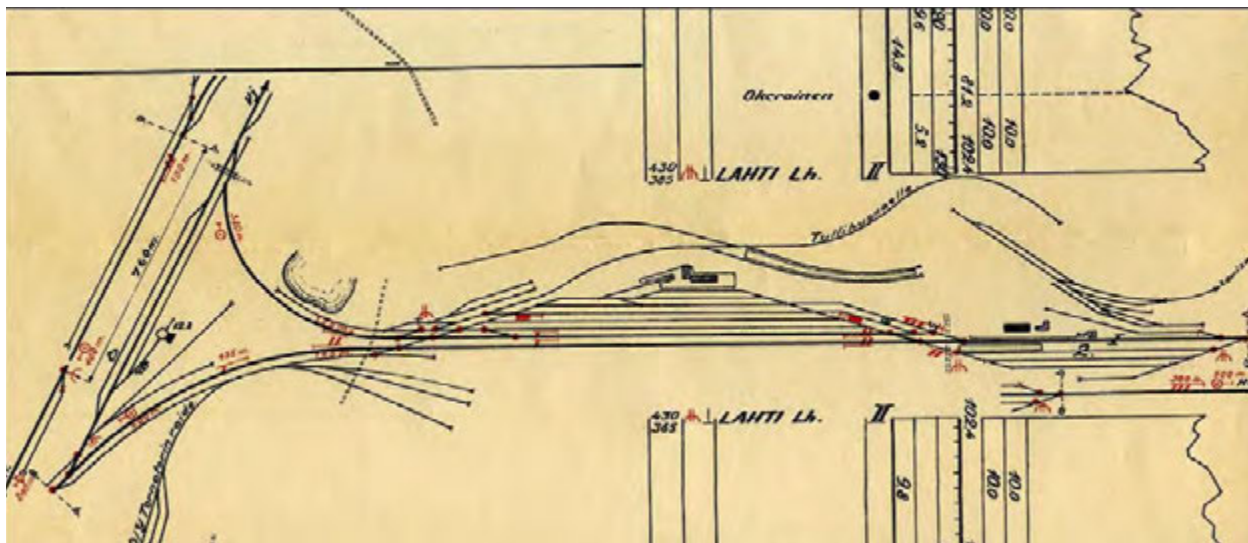
↑ Näkymä entisen puunantoalueen suuntaan. amoy 2012
Punaisen ympyrän keskellä on vesiviskuri. Etualalla näkyy ratakiskojen säilytystä, ratakiskojen säilytysalustoina on kiskojen välissä graniittilohkareita.



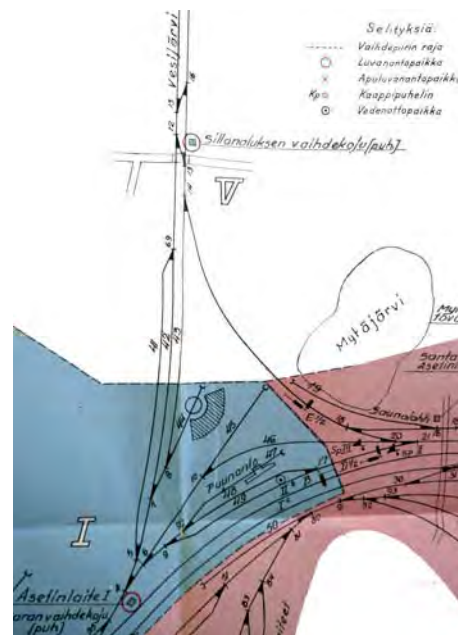
↑ Mytjäräisten varikon nykyinen vesiviskuri. amoy 2012



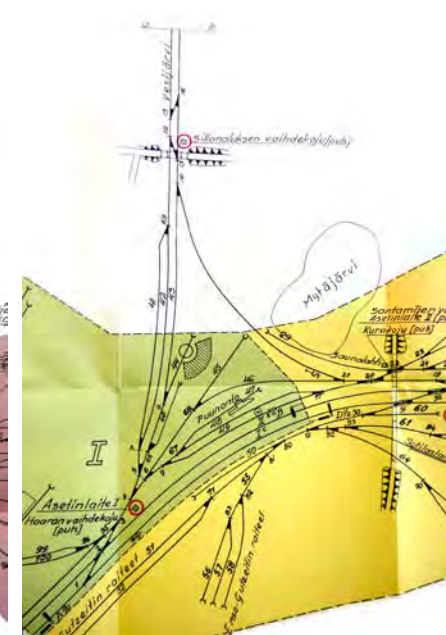
↑ Kuva 54. Erillinen vesiviskuri. Suomen valtionrautatiet 1862-1912, s.257.



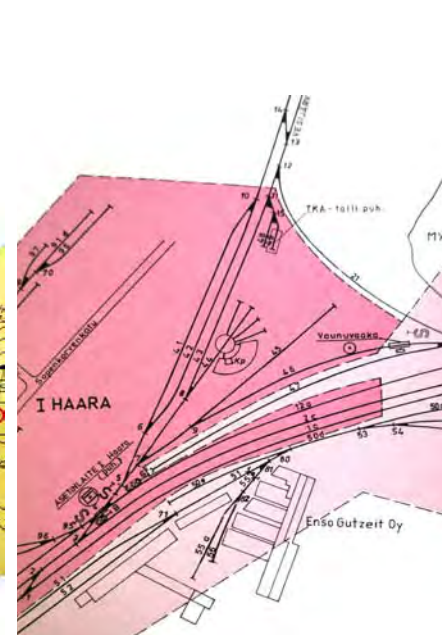
↑ Lahden ratakaavio vuodelta 1923. (SRM/A)
Mytjäräisten veturivarikolla näkyy kaksi vesiviskuria (punainen merkki jossa on piste keskellä), ratakaaviossa näkyy myös Lahden vanha asema ja W-kirjaimella merkitty vanha vesitorni. Ratakaaviossa näkyy havainnollisesti miksi uusi asema rakennettiin eri paikkaan kuin vanha asema, vanha asema esti vierekkäisten ratojen rakentamismahdollisuudet ja johti monimutkaisiin ratojen risteäisiin.



↑ Valtionrautatiet, Lahden ratapihan liikennöimissääntö, Helsinki 1952. SRM/A.



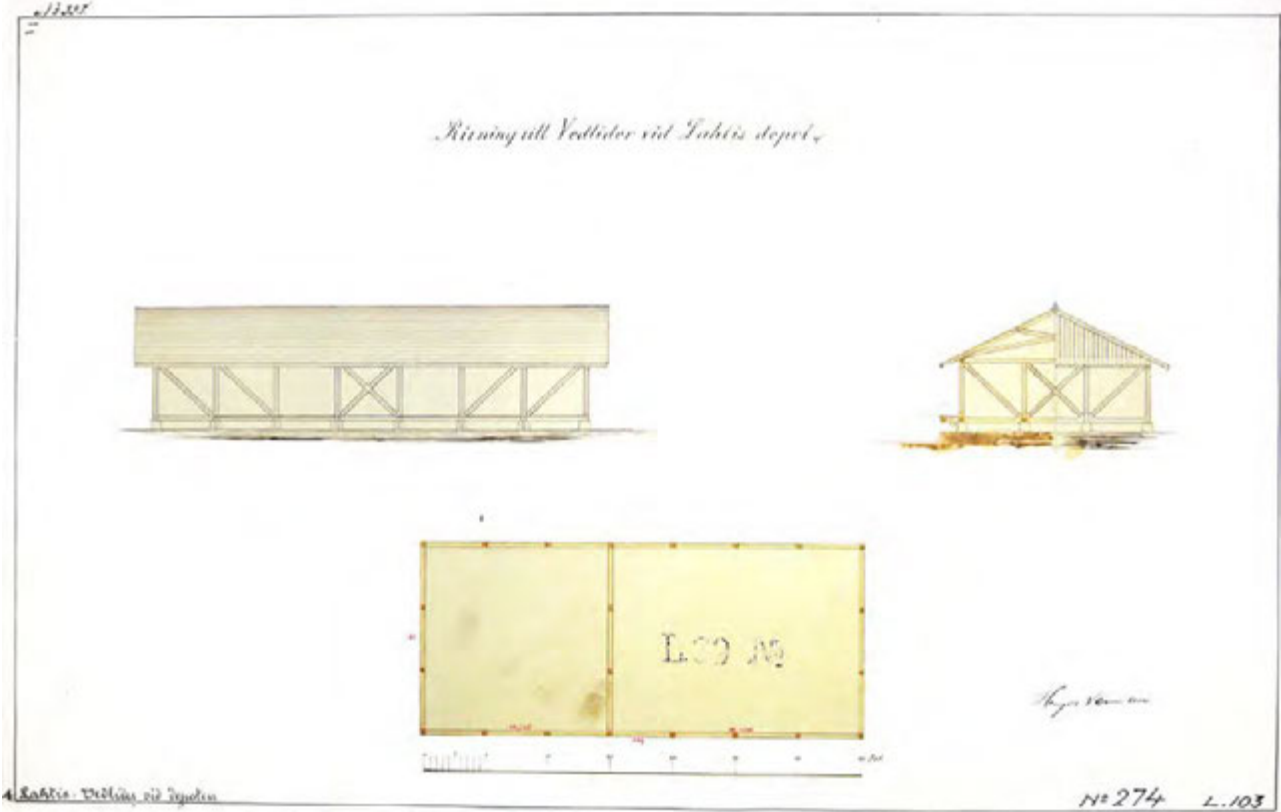
↑ Valtionrautatiet, Lahden ratapihan liikennöimissääntö, Helsinki 1960. SRM/A.



↑ VR, Lahden ratapihojen liikennöimissääntö, Helsinki 1979. SRM/A.



- ↑ Mytjäisten varikkoalue 1900-luvun alkupuolella. (LKM/KA)
Etualalla näkyvissä rakennuksissa on ollut 1900-luvun rataprofiilin vinjettikuvan mukaan halkovaja, vinjettikuvaan merkittyä vesiviskuria ei kuvassa näy. Taempana olevan suuren rakennuksen käyttötarkoitusta ei ole tiedossa. Sitä ei näy enää 1946 otetuissa ilmakuvissa. Rataprofiilin vinjettikuvaan rakennus näkyy, mutta sen käyttötarkoitusta ei ole merkitty. Rakennuksen rakenne muistuttaa alla olevassa piirustuksessa olevaa halkovajaa, mutta rakennuksen syvyys on vain n. 9m ja korkeus n. 6m, valokuvan rakennus näyttää huomattavasti korkeammalta.
- ↓ Ritnig till Vedlider vid Lahtis depot. (KA)
Päiväämättömän piirustuksen on signeerannut Hugo Neumann.



Halkojen ja ratapölkkyjen varastointi

Toimistopäällikkö, varatuomari R. J. Auvinen kirjoittaa varastoinnista kirjassa Valtion rautatiet 1912-1937 seuraavasti: " ... varastoja voidaan vähentää sitä mukaan, kun oman maan teollisuus laajentuu. Lukuisten tavaroiden suhteen on jo päästy niin pitkälle, ettei ole tarpeen pitää niitä varastossa sanottavasti ollenkaan. Mutta toiselta puolen on vielä ja tulee otaksuttavasti aina olemaan paljon sellaisia tavaroita, joita täytyy pitää suuret määrät varastossa. Niistä mainittakoon erityisesti halot, ratapölkyt, öljyt ja kivihiilet.

Halkoja pidetään varastossa noin vuoden tarvetta vastaava määrä. Suurin osa haloista otetaan nimittäin vastaan tuoreina talven kuluessa. Tuoreet halot aumataan hankinta- tai kulutuspaikoille. Vasta vuoden aumattuina olleita halkoja voidaan käyttää vetureissa poltopuuna.

Monivuotisten kokeilujen jälkeen on tultu kuvassa esitettyyn aumamalliin. Niinkuin kuvasta näkyy, on tehty verrattain paljon työtä ei ainoastaan auman tiheän katon vaan myös sen alustan hyväksi. Sitäpaitsi on halkokenttien kuivattamiseen uhrattu paljon rahaa, mutta tulos näistä toimenpiteistä onkin ollut varsin hyvä, vetureille annettavien halkojen kosteus kun on alentunut lähes 10%:llä; nykyään se on vain noin 20%.

Ratapölkkyvarastojen suuruuteen vaikuttaa taasen kyllästäminen, sillä tuoretta puutavaraa ei voida kyllästää. Kyllästettävät pölkyt on sentähden pidettävä varastossa kuivumassa yli kesän. Ne kyllästetään syksyn ja seuraavan alkukesän kuluessa ja voivat siis joutua käytäntöön vasta oltuaan varastoituina yli vuoden.^{1"}

1 Valtionrautatiet 1912-1937, ss. 730-731



↑ Halkoauma. Valtionrautatiet 1912-1937, s.731.



↑ Halkojen sahaus suoraan vaunuista mittoihin. Valtionrautatiet 1912-1937, s.731.



↑ Halkoja lastataan vaunuun 1930-luvulla. SRM/A.

"1920-30-lukujen vaihteessa olivat rautatieläisten lapset usein kesätoissa Varikolla. Yleinen poikien homma oli halkojen karrääminen. Se oli kovaa ja hikistä urakkatyötä, pikkuveljetkin olivat toisinaan mukana auttamassa pinoamisessa. Metrin halot lastattiin isoihin rautaisiin karrryihin ja työnnettiin kapeaa lankkua pitkin rautatievaunuista alas maahan, missä ne edelleen lankkuja pitkin työnnettiin pinon viereen. Uutta pinoa aletessa saattoi matkaa kertyä yli 50metriä. Pinoamisen oli tarkkaa työtä, pinojen täytyi olla viivasuoria. Palkka maksettiin kuutioiden mukaan."¹

1 Laajarinne, s.54

Pistoraitteen varasto (1970-luku)



- ↑ Varastorakennus. amoy 2012
Julkisivut on punamullattua lomalautaa. Vasemmanpuoleinen vaaleammalla maalattu osa on laajennusta.
- ↓ Varastorakennuksen sisätiloja. amoy 2012
Varastorakennus on puurakenteinen, sen molemmin puolin on suuret liukuovet.



- ↓ Ilmakuva vuodelta 1986. Ortokuva_A0_1000_1986. (LK/TM)
Kuvassa näkyy pistoraide ja varastorakennus.



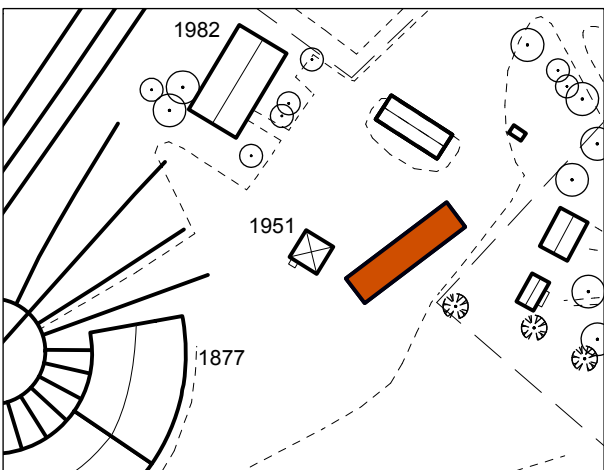
Alueella on puurakenteinen liukuportein varustettu varastorakennus joka on sijainnut alueen keskelle tulleen pistoraitteen varrella. Rakennus on rakennettu 1970-luvulla ja sitä on laajennettu 1980 -luvun alkupuoliskolla.¹ Pistoraide on poistunut 1990-luvun alkupuolella.

Pistoraide on työntynyt melko ahtaasti asuinalueen keskelle, aivan koulun aidan kylkeen. Raide on eri koordinaatistossa kuin alueen rakennukset. Nykyisin, kun raidetta ei enää ole, on varastorakennuksen sijainti viinosti alueen keskellä erikoinen.

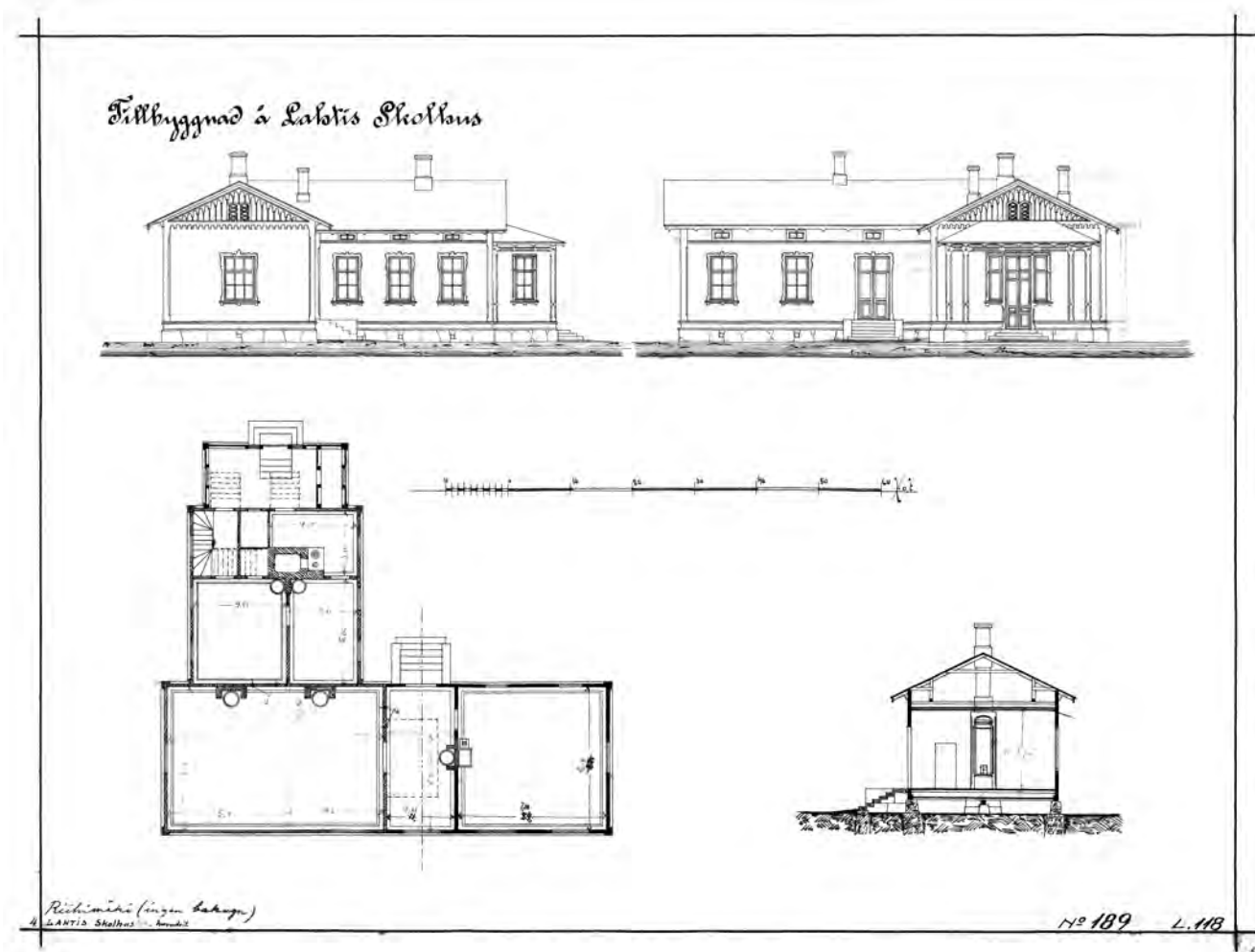
1994 suunnilleen tälle paikalle suunniteltiin kaksikerroksista peltijulkisivuista raidetarvikevarastoa joka on jäänyt toteuttamatta.²

- 1 Vuosina 1960, 1979, 1986 otetut ilmakuvat. (LK/TM)
2 Rakennuslupahakemus raidetarvikevarastolle, Arkkitehtuuritoimisto Seppo Aittoniemi, 14.10.1994. LK/RA.

- ↓ Pistoraitteen varasto vuonna 2012, 1:1500. amoy 2012

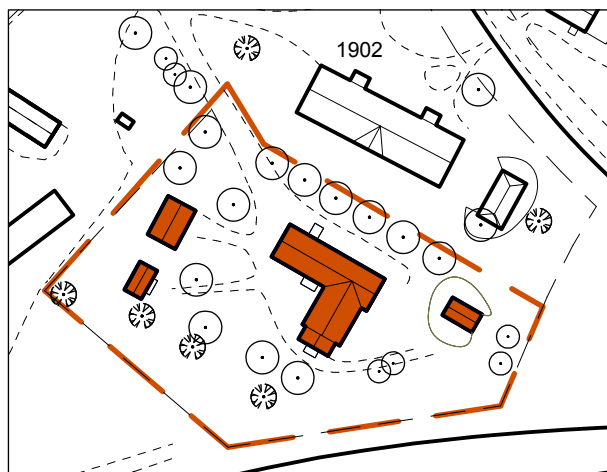


- ↑ Stoppari ja sen taivutettuja kiskorakenteita varikon lounaiskärjessä. amoy 2012



KOULU piharakennuksineen

- ↑ Koulurakennus pihan puolelta Etualalla opettaja-asunnon siipi ja kuis-
ti, taustalla luokkasiipi ja sen pääsisäänkäynti. amoy 2012
- ↓ Koulu pihapiireineen vuonna 2012, 1:1500. amoy 2012



Mytjåisten koulun vanhin osa

Mytjåisten varikkoalueen koulun valmistumisajankohdaksi on yleensä mainittu vuosi 1900 tai 1901. Näyttäisi siltä, että tuolloin on kuitenkin valmistunut koulurakennuksen laajennus ja vanhin osa rakennuksesta ajoittuu 1880-luvulle.

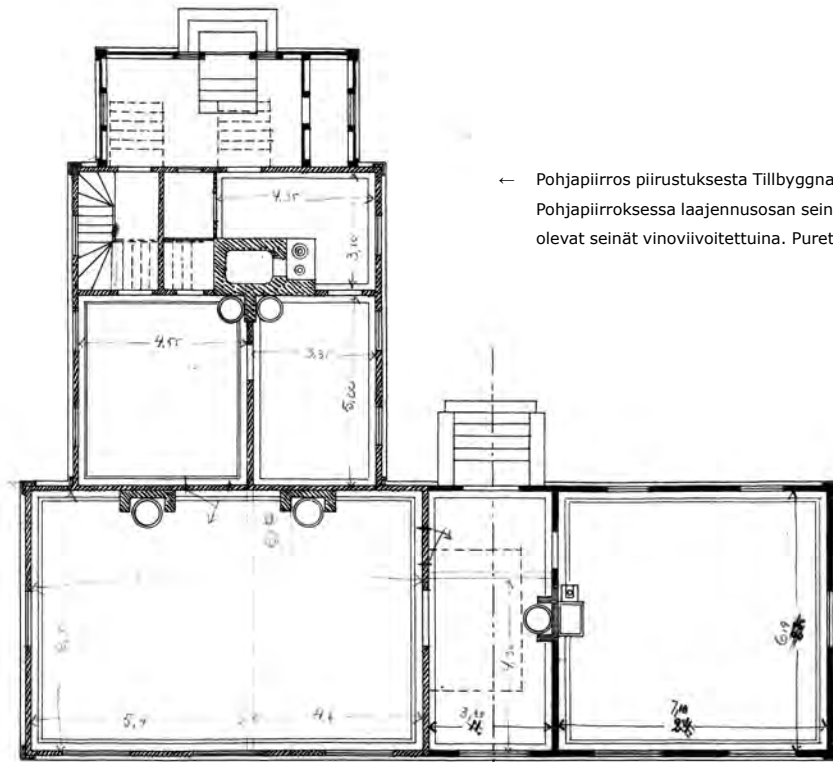
Ensimmäinen ratahallintokeskuksen piirustusarkistossa säilynyt Lahden koulua koskeva piirustus esittää koulutalon laajennusta.¹ Kyseisen piirustuksen pohjapiirroksessa on merkinnöin eroteltu vanha osa ja laajennus. Laajennusosan seinät on esitetty kokonaan mustattuina ja olemassa olevat seinät vinoviivoitettuina. Purettavat sisäänkäynnit on esitetty katkoviivalla. Tämän perusteella pystytään melko tarkasti määrittämään koulutalon ensimmäisen vaiheen ulkoasu.²

- 1 Tillbyggnad å Lahtis Skolhus, No 189, L118. (KA)
- 2 Ks. ennallistuspiirustus pohjapiirroksesta seuraavalla aukeamalla.

↑ Laajennussuunnitelma, Tillbyggnad å Lahtis Skolhus, No 189, L118. (KA)

↓ Mytjåisten koulurakennuksen vanhinta osaa 1880-luvulta. Taimmaisena näkyvä kuisti on vuosisadanvaihteen laajennus. amoy 2012





← Pohjapiirros piirustuksesta Tillbyggnad å Lahtis Skolhus, No 189, L118. (KA)
Pohjapiirroksessa laajennusosan seinät on esitetty kokonaan mustattuina ja olemassa olevat seinät vinoviivoitettuina. Purettavat sisäänkäynnit on esitetty katkoviivalla.



Kansakouluasetus 1866

Vuonna 1866 annettu kansakouluasetus mahdollisti maalaiskansakoulujen perustamisen, jonka jälkeen kouluille ryhdyttiin pystyttämään omia rakennuksia. Valtionapua saavien koulutalojen vaatimuksena oli tilava koulutalo, johon luokkahuoneen ohella kuului opettajan kaksi huonetta, keittiö ja eteinen sekä tarpeelliset ulkorakennukset. (Lilius, 1982)

← Ylläolevan pohjapiirustuksen merkintöjen pohjalta tehty ennalistuspiirustus koulurakennuksen ilmeisestikin 1880-luvulla rakennetusta alkuperäisosasta. 1:200, am oy 2012.

Alkuperäinen koulurakennus käsitti yhden n. 70 m²:n luokkahuoneen ja siihen poikittain liittyneen opettajan asuinsiiven (2 huonetta, keittiö ja eteinen). Luokkahuoneen päädyssä oli sisääntulokuisti. Opettajan asuntosiiven päädyssä oli kahdet ulkoportaat, joista toiset johtivat asunnon eteiseen ja toiset suoraan asunnon keittiöön.

Vuoden 1900 paikkeilla tehdyt laajennusosat on esitetty piirustuksessa katkoviivalla. Vuonna 1866 annettu kansakouluasetus mahdollisti maalaiskansakoulujen perustamisen.

Ensimmäisen vaiheen ajoitus

Tiedossa on ollut, että koulu aloitti toimintansa vuonna 1881.³ Epäselvää on aiemmin ollut se missä tiloissa opetus tapahtui vuosisadan vaihteeseen saakka. Uuden tiedon valossa koulu sai oman rakennuksen oletettua aiemmin, mahdollisesti heti toiminnan alusta alkaen. Mytjäisten koulussa oli tilastojen mukaan lukuvuonna 1885-86 56 oppilasta ja lukuvuonna 1890-91 jo 82 oppilasta, joten koulu on tarvinnut toiminnalleen kunnan tilat alusta alkaen.⁴

Riihimäen rautateiden koulurakennus, joka eroaa ulkoasultaan Mytjäisten varikkoalueen koulusta vain lähinnä kuistin ja sisäänkäyntiensä osalta, on rakennettu 1880-luvun alussa.⁵ Mytjäisten koulurakennuksen ensimmäisen vaiheen voidaan hyvällä syyllä olettaa sijoituvan samoihin aikoihin. Nykytietojen mukaan Riihimäen koulurakennus on rakennettu yhdessä vaiheessa. Tähän viittaisivat myös pienet erot Mytjäisten ja Riihimäen koulurakennusten ulkoasujen välillä.

Mytjäisten ja Riihimäen koulurakennusten yhteyttä kuvastaa, että Mytjäisten laajennuspiirustuksen alkulmassa lukee "4. Lahtis Skolhus. huvudrit." ja sen yläpuolella "Riihimäki (ingen bakugn)". Ilmeisesti piirustuksen mukaan ei ole rakennettu koulua muille paikkakunnille.

Koulun laajennus

Koulutalon laajennusta esittävä piirustus on päiväämätön, eikä myöskään suunnittelijaa ole mainittu.⁶ Riihimäen-Pietarin radan pituusprofiili -piirustuksen vinjettikuvan perusteella laajennus on tehty viimeistään vuonna 1901.⁷ Vinjettipiirustuksessa näkyvät myös koulun ulkorakennus ja maakellari. Koulun erillistä huussirakennusta ei vinjettikuvassa ole esitetty.⁸ Laajennuksessa luokkasiipeen lisättiin eteishalli ja sen toiselle puolelle toinen luokkahuone. Asuntosiiven pätyyn rakennettiin sisääntulokuisti.

³ Pihlaja 2005, s. 154. Heinonen 1980, ss. 543-544.

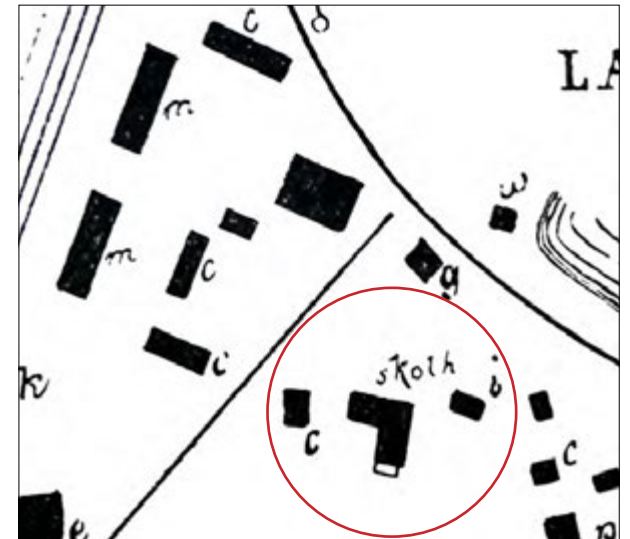
⁴ Ihalainen, 2010, s. 1.

⁵ RKY, museovirasto, 2009.

⁶ Tillbyggnad å Lahtis Skolhus, No 189, L118. (KA)

⁷ Långprofil öfver St. Petersburg - Riihimäki Jernväg. (SRM/A)
Vinjettikuvassa ei vielä ole vuonna 1902 valmistunutta asuinkasarmia.

⁸ Långprofil öfver St. Petersburg - Riihimäki Jernväg. (SRM/A)



↑ Långprofil öfver St. Petersburg - Riihimäki Jernväg. (SRM/A)

Varikon kansakoulu jatkoi toimintaansa laajennetuksa rakennuksessa vain noin 20 vuotta. Koulu lakkautettiin alkuvuodesta 1922, minkä jälkeen rakennus on toiminut asuinkäytössä.

Varikon koulu oli viisivuotinen ja oppilaita oli vuosittain eri aikoina 50-80 välillä. Koulussa annettiin myös ruotsinkielistä opetusta.⁹

⁹ Ihalainen, ss. 1-5.

↓ Entistä ulkoseinää opettaja-asunnon kuistilla. Reunimmaisheet kaksi ovea ovat alkuperin olleet ulko-ovia. Seinän verhouspaneeli ja ovien vuorilaudat ovat samat kuin ulkoseinissä. Keskimmäinen ovi johtaa ullakolle. Piirustusten mukaan oven paikalla on alunperin ollut ikkuna. amoy 2012





↑ Koulurakennuksen radanpuoleinen julkisivu. amoy 2012
→ Seinän yläosan detaljointia. amoy 2012

Koulun ulkoarkkitehtuuri

Mytjäisten koulu on yksikerroksinen, tiilikattoinen puu-rakennus. Ulkoverhouksena on kookas vaakapaneli. Rakennuksen ulkiväritys on hieman poikkeuksellinen. 1960-luvun mustavalkoisissa viistoilmakuvissa vuorilaudat ja julkisivulistat ovat selvästi julkisivuverhousta vaaleammat. Tätä vanhemmissa kuvissa väritys on kuitenkin lähempänä nykyistä.¹

Varsinaiset luokkasalit sijoittuivat suorakaiteenmuotoiseen päämassaan, johon opettajan asuinsiipi liittyy L:n muotoisesti. Asuinsiipi ei sijoitu aivan luokkasiiven päähän, mikä voimistaa luokkasiiven dominoivaa luonnetta ja rikastuttaa radanpuoleista julkisivua lisäporrastuksella. Porrastus kertautuu asuinsiiven muuta runkoa kapeammassa kuistissa. Tämä vaikuttaa harkitulta tehokeinolta, jossa on ajateltu rakennuksen näkyvyyttä radan suunnalta.

Asuinsiiven runkosyvyys on luokkasiipeä metrin suurempi. Kattokulma on kuitenkin molemmissa siivissä sama, jolloin asuinsiiven räystäät tulevat luokkasiiven



räystäslinjaa alemmaksi. Tämäkin korostaa osaltaan luokkasiiven luonnetta rakennuksen päämassana.

Tyyllillisesti koulurakennus edustaa 1800-loppupuolta ja 1900-luvun vaihdetta, johon ikkuna- ja oviaukkojen ryhmittely ja vuorilaudoitus etenkin kuistin osalta tuo kansallisromaattisia piirteitä. Kuisti ikkuna- ja oviaukotuksineen on myös merkittävin ero suhteessa Riihimäen vastaavaan koulurakennukseen.

¹ Viistoilmakuvat. (LKM/KA)



↑ Koulurakennuksen radanpuoleinen julkisivu. amoy 2012
↓ Luokkasiiven luoteispäädystä on näkyvissä aiemman ikkuna-aukon jäljet. amoy 2012





↑ Opettajan asunnon kuistin koristeellisia ikkunoita sisäpuolelta. amoy 2012



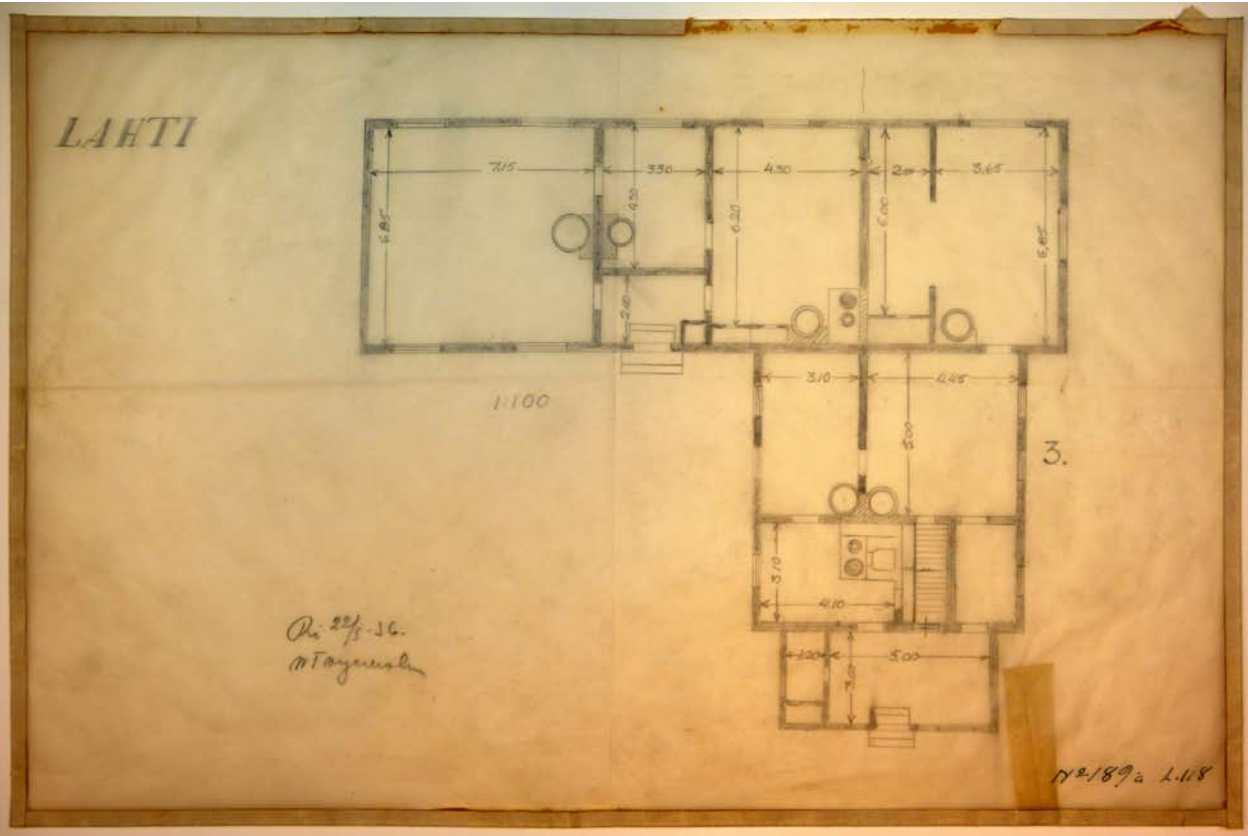
↑ Opettajan asunnon kuistin ikkunoita ulkopuolelta. amoy 2012

Ulkoarkkitehtuurin erot suhteessa piirustukseen

Mytjääisten koulun vuosisadanvaihteen laajennuspiirustuksessa ja nykyisessä koulurakennuksessa on muutamia eroavaisuuksia. Opettajan asunnon kuisti on rakennettu pidempänä kuin piirustuksessa ja kuistin kattomuoto on aumakaton sijaan satulakatto. Lisäksi kuistin sivuikkunat ovat erilaiset.² Pohjoisjulkisivun länsipäässä on toiseksi viimeisen ikkuna-aukon tilalla portaat ja sisäänkäynti. Lisäksi luokkasiivestä puuttuu kaksi piirustuksen mukaista ikkunaa.

Aukotuksen osalta on kyse myöhemmin tehdyistä muutoksista. Kuistin kohdalla eroavaisuudet johtuvat todennäköisesti tyylillisestä muutoksesta. Mahdollisesti laajennussuunnitelman pohjana on ollut 1880-luvun alkuperäispiirustus tai Riihimäen koulurakennus. Toeutusta on sitten loppuvaiheessa muokattu tyylillisesti ajanmukaisempaan asuun.

² Riihimäen koulurakennuksessa kuistin koko, kattomuoto ja sivuikkunat vastaavat piirustusta.



↑ Lahden koulurakennuksen muutos 1936. Lahti, Fagerholm 22.5.1936, 1:100, N:o 189a, L118. (KA)

Koulun sisäarkkitehtuuri

Koulurakennuksen sisätilat ovat säilyttäneet hyvin rakennuksen ukoasua vastaavan luonteensa. Tämä siitäkin huolimatta että koulutoiminta rakennuksessa lopui jo 1920-luvulla, jonka jälkeen rakennus muutettiin asuinkäyttöön ja sisätiloissa on tehty runsaasti eriaikaisia asumistoimintoihin liittyviä muutoksia.

Asuntomuutoksista on säilynyt kolme piirustusta: 189a vuodelta 1936 sekä 189b ja 189c 1950-luvun loppulta.¹

Asuntomuutokset 1936

Vuoden 1936 muutoksessa asuntoja on esitety kaksi kappaletta. Suurempi luokkatila on jaettu kahtia ja toi-

nen puolisko on liitetty entiseen opettajan asuntoon uudella oviaukolla. Ison luokkahuoneen jako kahdeksi erilliseksi huoneeksi onnistui luontevasti, koska tilassa oli alunperinkin ollut kaksi lämmitysuunia. Toinen puolikas pienemmän luokkahuoneen kanssa muodostaa toisen asunnon, alkuperäisen eteisaulan molemmiin puolin. Eteisaula pienennettiin eteiseksi ja loppuosasta tehtiin tähän asuntoon kolmas asuinhuone.

Luokkasiivestä luoteispäädystä ja koillisjulkisivulta puuttuvat ikkunat on ilmeisestikin poistettu tässä vaiheessa. Julkisivuverhouksessa näkyvien jälkien perusteella ikkunat on kuitenkin aikanaan toteutettu vuosisadanvaihteen piirustuksen mukaisesti.

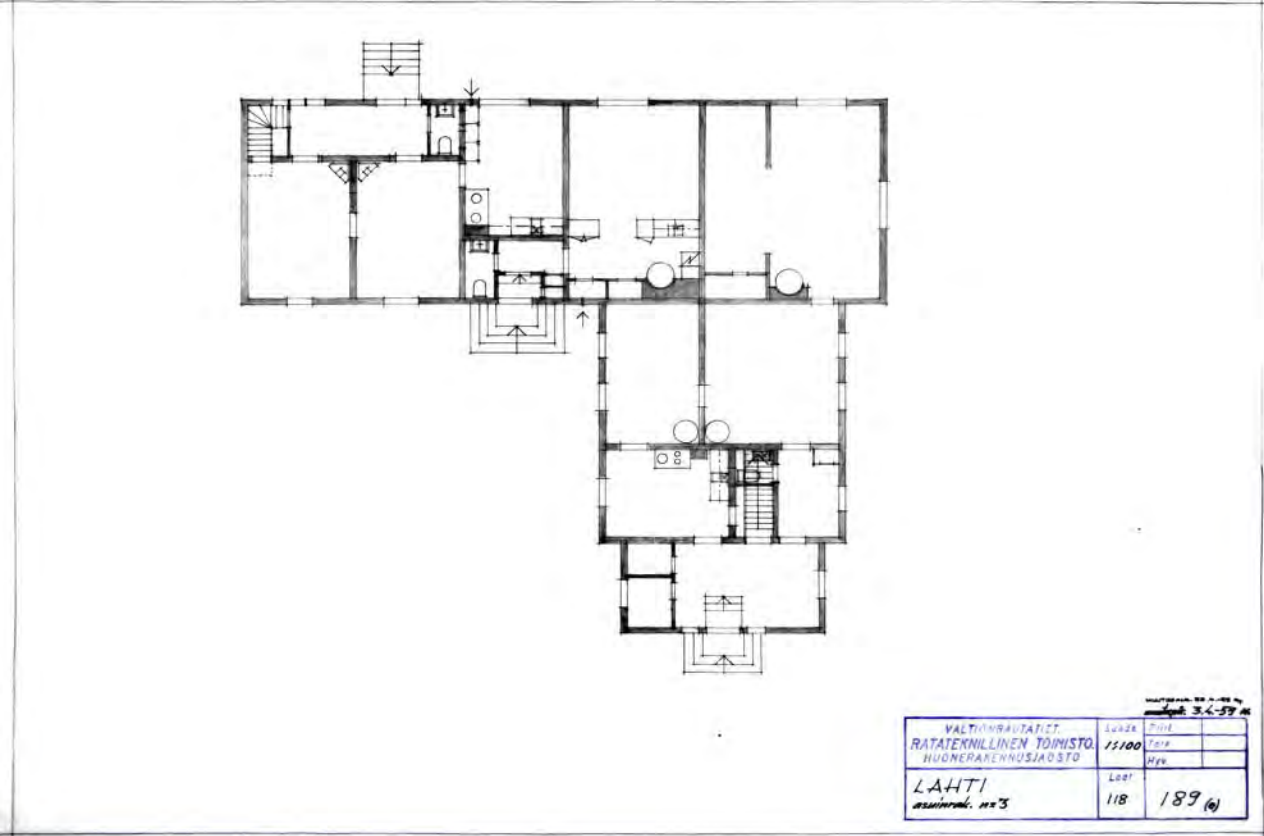
¹ Lahti, 1:100, Fagerholm 22.5.1936, N:o 189a, L118. (KA)

Lahden rat.mest. as, 1:50, Castren 2.8.1957, N:o 189b, L118. (KA)

Lahti, asuinrak. N:o 3, 1:100, 3.4.1959, N:o 189c, L118. (KA)



↑ Muutoksia koillisjulkisivulla. Vasemmalta laskien toinen ikkuna poistettiin 1930-luvun muutoksessa. Vuoden 1959 uusi sisäänkäynti on toteutettu vanhan arkkitehtuurin mukaisesti. amoy 2012



↑ Lahden koulurakennuksen muutos 1959. Lahti, asuinrak. N:o 3, 3.4.1959, 1:100, N:o 189c, L118. (KA)

Asuntomuutokset 1950-luvun lopulla

1950-luvun lopun muutoksissa luokkasiiven koillispuolelle tehtiin uusi sisäänkäynti, joka mahdollisti kolmannen asunnon. Tämä toteutettiin jakamalla pienempi luokkahuone kahteen huoneeseen ja eteiseen. Näihin liitettiin eteisaulasta 1930-luvulla erotettu asuinhuone, josta tehtiin asunnon keittiö. Myös keskimmäisen asun-

non keittiöön tehtiin tässä vaiheessa muutoksia. Tässä yhteydessä rakennettiin myös kuhunkin asuntoon oma sisä-wc.

Koillisjulkisivun uusi sisäänkäynti toteutettiin alkuperäisen tyylin mukaisesti. Ulko-ovi eroaa kuitenkin vanhempien sisäänkäyntien ovista.



- ← Luokkasiiven eteisaulasta erotettiin 1930-luvulla huone, johon 1950 luvulla tehtiin keittiö. Kulmakomerot ovat tältä ajalta. amoy 2012
- 1950-luvun huoneistomuutoksia. Vasemmalla entisen luokkahuoneen jakava seinä, oikealla ovi uuteen eteiseen. amoy 2012

Myöhemmät muutokset

Myöhemmissä muutoksissa opettajan asunnon alkupe-
räinen keittiö on jaettu väliseinällä kahtia. Kaikki huo-
neet on yhdistetty toisiinsa tekemällä oviaukko suurem-
paa luokkahuonetta jakavaan seinään. Uuden oviaukon
vuorilautoissa on mukailtu ulkoseinän vuorilautoja. Tä-
mä ei kuitenkaan ole alkuperäinen ratkaisu. Opettaja-
asunnon kuistilta sisätiloihin johtavien ovien vuorilau-
dat ovat ulkotyyppiä koska kuisti on myöhempi lisäys ja
ovet ovat alunperin olleet ulkoseinässä.

Säilyneisyys

Ovia, ovien paikkoja ja sisäseiniä on reilun sadan vuo-
den aikana siirretty ja muuteltu niin moneen kertaan,
että alkuperäisistä vuorilauta- ja listatyypeistä, eikä
edes alkuperäisestä ovityypistä ei ole varmuutta. Muu-
tokset muodostavat kuitenkin nykyisellään melko tasa-
painoisen kokonaisuuden, jossa muutamaa poikkeus-
ta lukuun ottamatta kaikki muutokset sopeutuvat hyvin
vanhaan rakennukseen ja sen arkkitehtuuriin.

Rakennuksen sisätiloissa on säilyneenä paljon alku-
peräisiä ja vähän myöhempiä rakennusosia ja -materi-
aaleja. Sisätilat ovat eräänlainen läpileikkaus 1800-lu-



↑ Opettajan asunnon alkuperäisen keittiön kattopanelointia. Keittiö on
myöhemmissä muutoksissa jaettu väliseinällä. amoy 2012

vun lopun ja 1900-luvun alkupuoliskon sisäarkkiteh-
tuuriin. Säilyneitä rakennusosia ovat mm. kaakeliuunit,
ovet, kiinteät kaapistot, kattopaneloinnit, listoitukset ja
vuorilaudat. Erityinen merkitys on kaikilla koulukäyttöön
liittyvillä osilla kuten esim. alkuperäisen pääsisäänkäyn-
nin kiinteällä eteiskomerolla.

Kaikki tulevat muutostöimenpiteet pitää tehdä hyvin
harkiten.

↓ Luokkasiiven sisäänkäynti ja eteiskomero. amoy 2012



↑ Alkuperäisen opettajan asunnon suurempi asuinhuone ja sen kaakeliuuni. Asunnon kaakeliuunit ovat 1800-luvulta. oy 2012

↓ Pienempi luokkahuone on jaettu väliseinällä 1950-luvulla. Seinässä oleva ovi vuorilautoineen on kuitenkin vanhempi ja edustaa 1900-luvun alkuvuosi-
kymmeniä. amoy 2012





Koulun piharakennukset

Koulun piha on aidattu jo ainakin 1940-luvun ilmakuvassa. Nykyinen aita on 1950- tai 60 -luvulta, jolloin koulurakennus oli jo asuinkäytössä. Aidattu alue on aikaisempaa suurempi ja pitää sisällään koulun lisäksi myös vieraisen asuinrakennuksen. 1990-luvun alussa pihan luoteislaidan aita on siirretty alueen sisäisen pistoraitteen poistuttua.

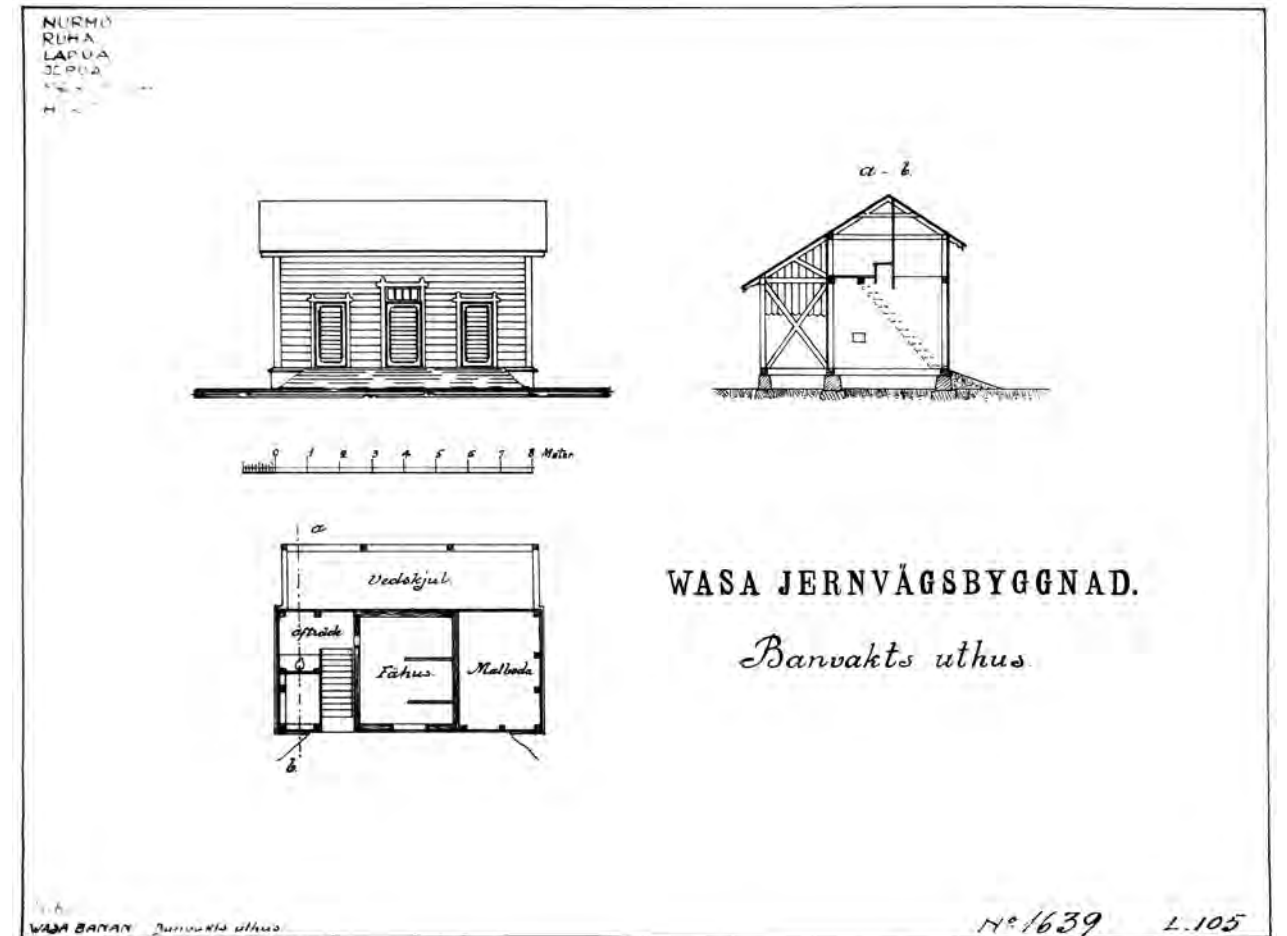
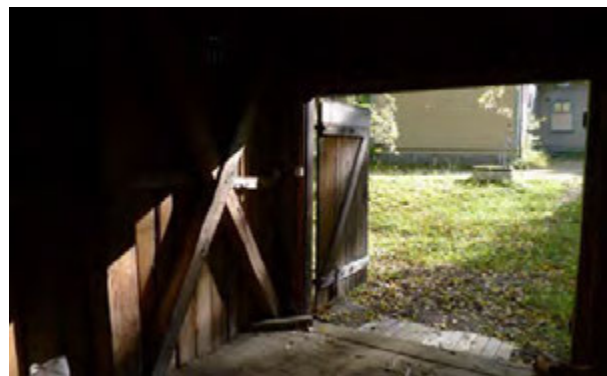
Koulun pihapiiriin liittyy kolme piharakennusta; ulkorakennus, rivihuussi ja maakellari. Kaikki piharakennukset liittyvät alkuperäiseen koulutoimintaan.

Ulkorakennus

Koulun ulkorakennus on todennäköisesti valmistunut samaan aikaan kuin koulukin eli 1880-luvulla. Rakennus on toteutettu 1800-luvun lopulla laajasti käytössä olleen tyyppipiirustuksen mukaan. Vaasan radan vahtituvan ulkorakennukseksi nimetyn piirustuksen vinjetissä mainitaan muiden paikkakuntien joukossa Lahti.¹ Vaasan rata otettiin käyttöön 1883. Hieman varhaisempi samalla piirustusnumerolla löytyvä vastaava piirustus on Hugo Neumanin Turku-Toijala rataosuutta varten tekemä.²

- ¹ Wasa jernvägsbyggnad, Banvaks uthus, N:o 1639, L.105. (KA)
- ² Projekt till Uthusbyggnad vid Åbo-Toijala bandel, Hugo Neuman, N:o

↑↓ Koulun ulkorakennus. amoy 2012



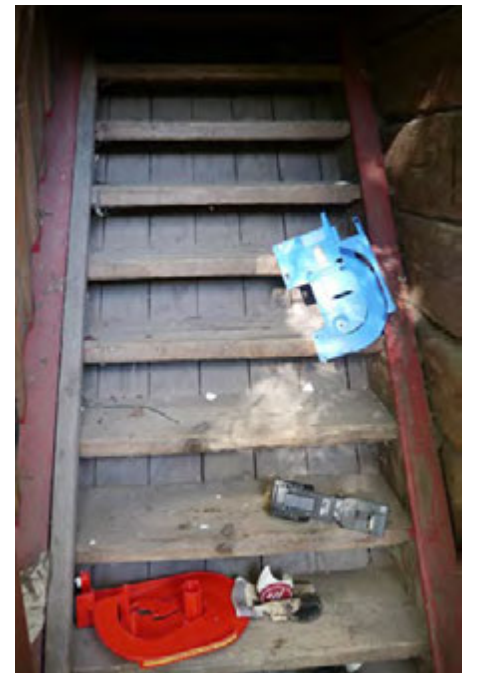
- ↑ Wasa jernvägsbyggnad, Banvaks uthus, N:o 1639, L.105. (KA)
→ Toisen kerroksen huussiin johtavat jyrkät portaat. amoy 2012

Piirustus on päiväämätön. Turun - Toijalan välinen rata otettiin käyttöön vuonna 1876.

Koulun piharakennus eroaa jonkin verran piirustuksessa esitetystä. Takaosan halkoliiteri on piirustuksessa avonainen katos ja etujulkisivun oviaukot ovat pienemmät. Kysymys on ainakin osittain myöhemmistä muutoksista.

Puolitoistakerroksisessa rakennuksessa oli tiiviisti pakattuna monia toimintoja; pohjakerroksessa ruoka-aitta, navetta, lantala ja näiden takana matalammassa osassa puuliiteri. Toisessa kerroksessa lantalan yläpuolella huussi ja navetan ja ruoka-aitan päällä heinäparvi, johon oli käynti päädystä. Navetta on myöhemmin muutettu saunaksi, ruoka-aitta autotalliksi ja rakennuksen taakse on jossain vaiheessa rakennettu kevyt laajennus jatkettua lappeen alle.

1639, L.105. (KA)





↑ Koulun rivihuussi. amoy 2012

↓→ Sisäseinissä on näkyvissä puretun alkuperäissisustuksen jäljet.
amoy 2012



Rivihuussi

Ulkorakennuksen vieressä on kuusiovinen rivihuussi. Huussissa on ollut tyttöjen ja poikien puoli, jotka lisäksi ovat olleet jaetut levymäisin väliseinin. Rakennuksesta ei ole säilynyt mitään dokumenttia, mutta tyyllillisesti se edustaa 1800-1900 -lukujen vaihdetta.

Rakennus on muutettu kahdeksi varastotilaksi, jolloin osastojen sisäiset väliseinät ja istuinpenkki on puretu. Mahdollisesti rakennusta on tällöin myös madallettu. Nykyisellään istuimen alle jäävä tila olisi hyvin matala.



↑ Koulun maakellari sivulta. amoy 2012

→ Koulun maakellarin pääty. amoy 2012

Koulun maakellari

Koulun kellari edustaa valtionrautateiden yksiovista maakellarityyppiä, jossa ovi on päädyssä. Toinen Mytjäisten varikollakin esiintyvä tyyppi on useampiovinen ja sivulle päin avautuva. Yksiovinen kellari on säilynyt myös ratavartijan asunnon pihapiirissä.

Koulun maakellari on merkitty jo Riihimäen-Pietarin radan vuosisadan vaihteen pituusprofiili -piirustuksen vinjettikuvaan. Maakellareissa oli aina piippu ja lämmitysuuni pakkasen varalle ja mahdollisesti myös liiallisen kosteuden poistamiseksi.

Koulun maakellari avautuu radalle päin, siksi se on saattanut kuulua myös radanvarressa alunperin sijainneeseen varikkopäällikön asuinrakennukseen. Myöhemmin Kellari on kuitenkin selkeästi jäänyt koulun pihalueta ympäröivän aidan sisäpuolelle.



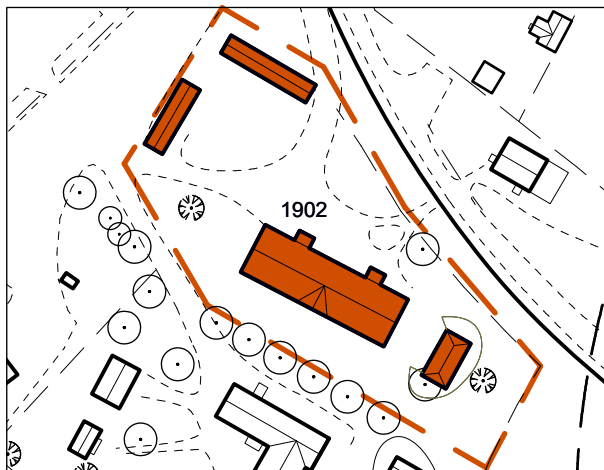


↑ Asuinkasarmin sisäänkäyntijulkisivu, taustalla pihapiiriin kuuluva maakellari. amoy 2012

→ Asuinkasarmin lounaisjulkisivu koululle päin. amoy 2012

ASUINKASARMI 1902 piharakennuksineen

↓ Asuinkasarmi piharakennuksineen vuonna 2012, 1:1500. amoy 2012



Asuinkasarmin pihapiiri sijaitsee kaarevan kääntöraiteen kyljessä. Kokonaisuuteen kuuluu päärakennuksen lisäksi kaksi ulkorakennusta sekä maakellari, jotka kaikki ovat samalta ajalta 1900-luvun alusta. Ulkorakennusten ja päärakennuksen väliin jää laaja piha-alue, jonka läpi on kulkenut aiemmin varikkoalueen pääkulkureitti.

Vuoden 1902 asuinkasarmi

Asuinkasarmi on kookas ja koristeellinen yksikerroksinen rakennus. Pohjamuoto on suorakaiteen muotoinen ja keskenään identtisiä asuntoja on neljä. Asunnot on ryhmitelty pareittain, peilikuvina avokuistin ja yhteisen kapean eteisen ympärille. Asunnoissa on kaksi huonetta, keittiö ja eteistampuri.

Rautatiehallituksen vuosikertomuksessa vuodelta 1902 kerrotaan, että Lahden varikolle on rakennettu uusi asuinkasarmi. Asuinrakennusten määrä varikolla on näin noussut viiteen.¹

¹ Rautatiehallituksen vuosikertomus 1902, ss.8,15. (SRM/A)



↓ Viistoilmakuva varikkoalueesta vuodelta 1968. Erkki Halme (LKM/KA)

Keskellä vuoden 1902 asuinkasarmi piharakennuksineen, asuinkasarmin takana entinen koulu, etualalla saunarakennus.





↑ Asuinkasarmin lounaisjulkisivu amoy 2012

Alkuperäispiirustus

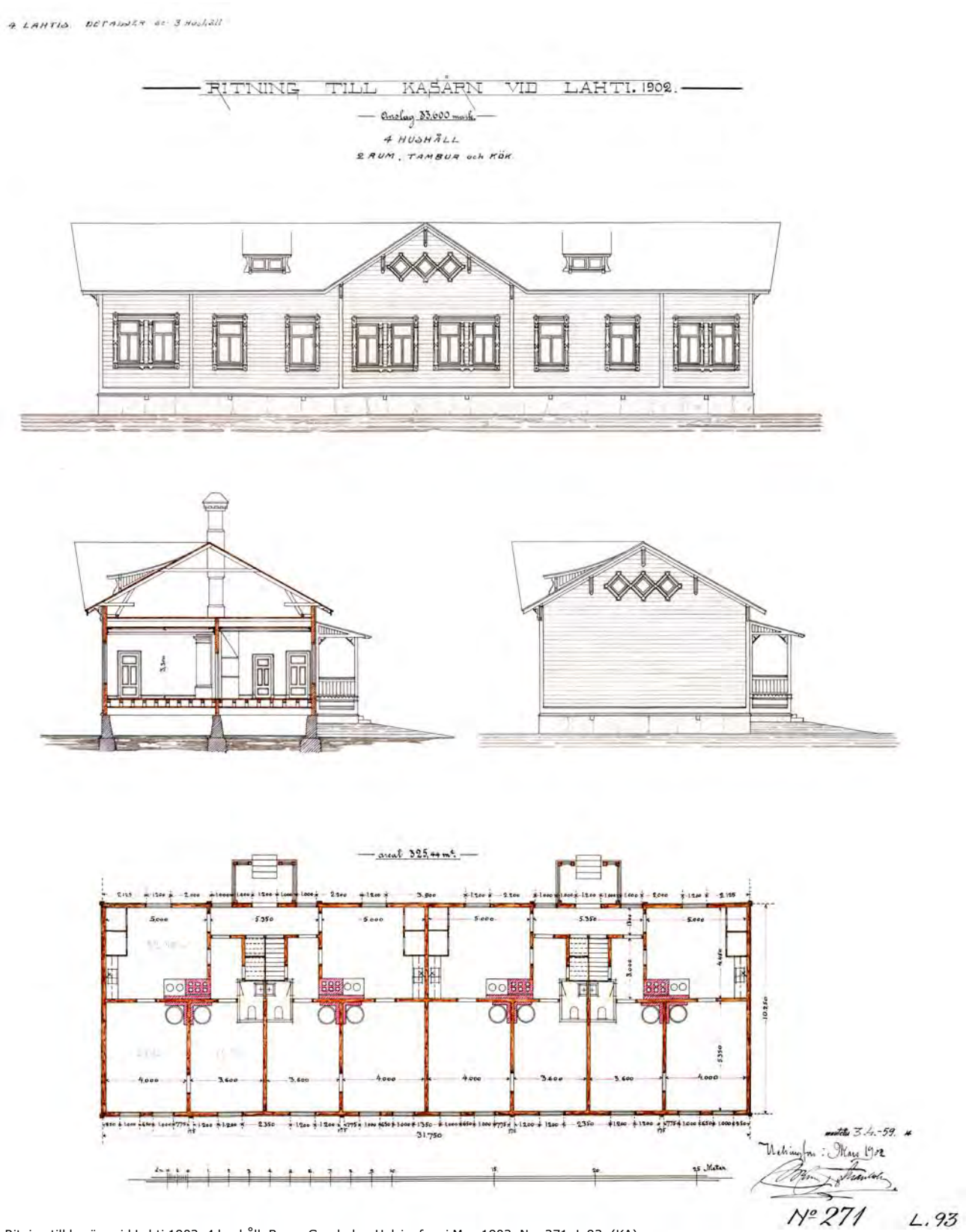
Asuinkasarmin alkuperäispiirustus on säilynyt, tosin vuonna 1959 tehdyillä muutoksilla täydennettynä. Piirustus on Bruno Granholmin tekemä ja päivätty maaliskuulle 1902.² Piirustus on otsikoinnin perusteella tehty vain Lahden varikkoaluetta varten. Piirustuksen reunoissa ei myöskään ole merkintöjä muista paikkakun-

² Ritning till kasärn vid Lahti 1902, 4 hushåll, Bruno Granholm, Helsingfors i Mars1902, N:o 271, L.93. (KA)

→ Kaakkoispääty ja lounaisjulkisivu. amoy 2012



nista, joihin rakennus olisi toteutettu. Ilmeisesti jossakin on kuitenkin ollut tämän rakennuksen yhtä asuntoa lyhyempi pikkusisar, koska piirustuksen yläkulmassa on merkintä "detaljer se: 3 hushåll". Detaljit on ilmeisesti toteutettu aiemmin piirretyn, yhtä asuntoa pienemmän rakennuksen mukaisesti.



↑ Ritning till kasärn vid Lahti 1902, 4 hushåll, Bruno Granholm, Helsingfors i Mars1902, N:o 271, L.93. (KA)



↑ Asuinkasarmin sisäänkäyntijulkisivu, taustalla pihapiiriin kuuluva maakellari. amoy 2012

Asuinkasarmin ulkoarkkitehtuuri

Asuinkasarmin ulkoarkkitehtuuri on toteutettu hyvin tarkasti vuoden 1902 alkuperäispiirustuksen mukaisesti. Rakennuksen vaikuttavuutta lisäävät julkisivujen ja ikkunoiden korkeus, korkea graniittisokkeli sekä voimakas koristelu.

Rakennus on satulakattoinen ja vaakapaneloitu. Koristeet keskittyvät ikkunoiden vuorilautoihin, sisääntulo-kuisteihin ja ulko-oviin sekä räystäään kannattajiin. Kansallisromanttisia tyylipiirteitä rakennuksessa on nähtävissä lähinnä vuorilautojen koristelussa. Rakennuksen nykyinen väritys ei tue kansallisromanttista vaikutelmaa. Ulko-ovien alapeilien profilointi ansaitsee erityismaininnan.

Rakennuksen ulkoasu on säilynyt lähes täysin alkuperäisenä. Alkuperäisestä värityksestä ei ole tietoa. Vuoden 1968 mustavalkoisesta viistoilmakuvasta voi päätellä, että vuorilaudat ja listat ovat olleet julkisivulaudoitusta tummemmat.



↓ Räystäään kannattajien detaljointia. amoy 2012

→ Asuinkasarmin ovien ja ikkunoiden detaljointia. amoy 2012





↑ Yhteiseteisen päistä on käynti asuntoihin. Keskellä olevista ovista toinen johtaa ullakon portaaseen, toisen takana on komero. amoy 2012



↑ Alkuperäinen peltihuuva ja vanha liesi. amoy 2012
↓ Osa piirustuksesta: Ritning till kasärn vid Lahti 1902, 4 hushåll, Bruno Granholm, Helsingfors i Mars1902, N:o 271, L.93. (KA)



↑ Vanha kiintokomero asunnon keittiössä ei ole alkuperäispiirustuksen mukainen. amoy 2012

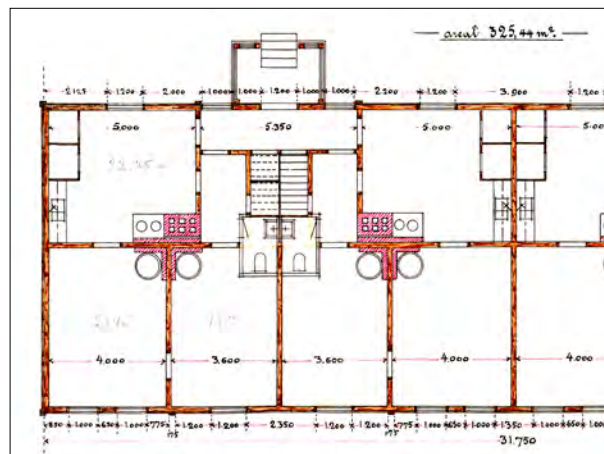


↑ Alkuperäinen pöytäuuni. amoy 2012

Asuinkasarmien sisätilat

Asuinkasarmien sisätilojen huonejärjestys on säilynyt entisenä myöhemmin rakennettuja wc-tiloja lukuunottamatta. Asuinkerroksen pinta-ala on yhteensä 325 m².

Rakennuksessa on kaksi sisäänkäyntiä, joiden edessä on avokuistit. Kapeasta yhteiseteisestä, joka toimii myös tuulikkaappina, on käynti kahteen asuntoon. Asunnoissa on keskellä ikkunaton välieteinen. Yhteiseteisestä on alkuperäispiirustuksen mukaan ollut lisäksi suora käynti molempien asuntojen keittiöihin, mutta ovea ei ole nykyisin missään asunnossa. Välieteistä päästään keittiöön ja pienempään asuinhuoneeseen.



Asunto on ympärikuljettava; suurempaan asuinhuoneeseen on käynti sekä keittiöstä että pienemmästä asuinhuoneesta. Välieteisen portaanaluskomeroista toinen on muutettu myöhemmin wc-tilaksi. Muutos on tehty hienovaraisemmin kuin alkuperäispiirustukseen vuonna 1959 esitetty muutos.¹

Kahdessa keittiössä on säilynyt vanha puuliesi. Liedet ovat eri tyyppiä; toinen Teho, toinen Porin valun Kotiliesi. Kahdessa asunnossa on myös säilynyt alkuperäinen peltihuuva. Keittiöissä on säilynyt myös vanhoja kiinteitä

1 Ritning till kasärn vid Lahti 1902, 4 hushåll, Bruno Granholm, Helsingfors i Mars1902, N:o 271, L.93..Muutettu 3.4.1959. (KA)

tä komeroita. Komerot eivät ole alkuperäispiirustuksen mukaisia, mutta mahdollisesti myöhempiä lisäyksiäkin tärkeä osa keittiöiden sisustusta.

Toisen asuinhuoneen peltinen pöytäuuni on säilynyt kaikissa asunnoissa. Toisessa asuinhuoneissa vanha uuni on kaikissa asunnoissa korvattu 1970-80 -lukulaisella tiiliuunilla. Osassa asuinhuoneissa on vanhoja kiinteitä komeroita, mutta ne ovat myöhempiä lisäyksiä.

Sisäovet, tuulikaapin ja välieteisen välisiä asuntojen ulko-ovia lukuunottamatta ovat alkuperäisiä. Painikkeet on kuitenkin yleensä vaihdettu. Kattopaneloinnit ja lisätoitukset ovat pääsääntöisesti vanhoja, monin paikoin



Asuinkasarmin 1902 sisätiloja. Kaikki kuvat amoy 2012

myös alkuperäisiä. Lattiamateriaalit ovat pääsääntöisesti uusia muovimattoja.

Asuinkerroksen päällä on korkea avoullakko, johon johtaa ovi ja portaat yhteiseteisestä.

Säilyneisyys

Asuinkasarmin sisätilat ovat nykyisin melko sekalaisessa asussa. Eriaikaiset, uudemmat keittiönkaapit, vanhaan ilmeeseen sopeutumattomat uudet uunit ja sekalaiset pintamateriaalit häiritsevät vanhaa kokonaisvaikutelmaa. Vanha ilme on kuitenkin melko helposti palautettavissa. Asuinkasarmin sisätiloille antavat luonnetta suuri huonekorkeus ja vanhat kattopaneloinnit listoituksineen. Alkuperäisovilla, kiinteillä paneloiduilla kaapistoilla ja vanhoilla uuneilla ja liesillä on asuntojen vanhan hengen kannalta oleellinen merkitys.





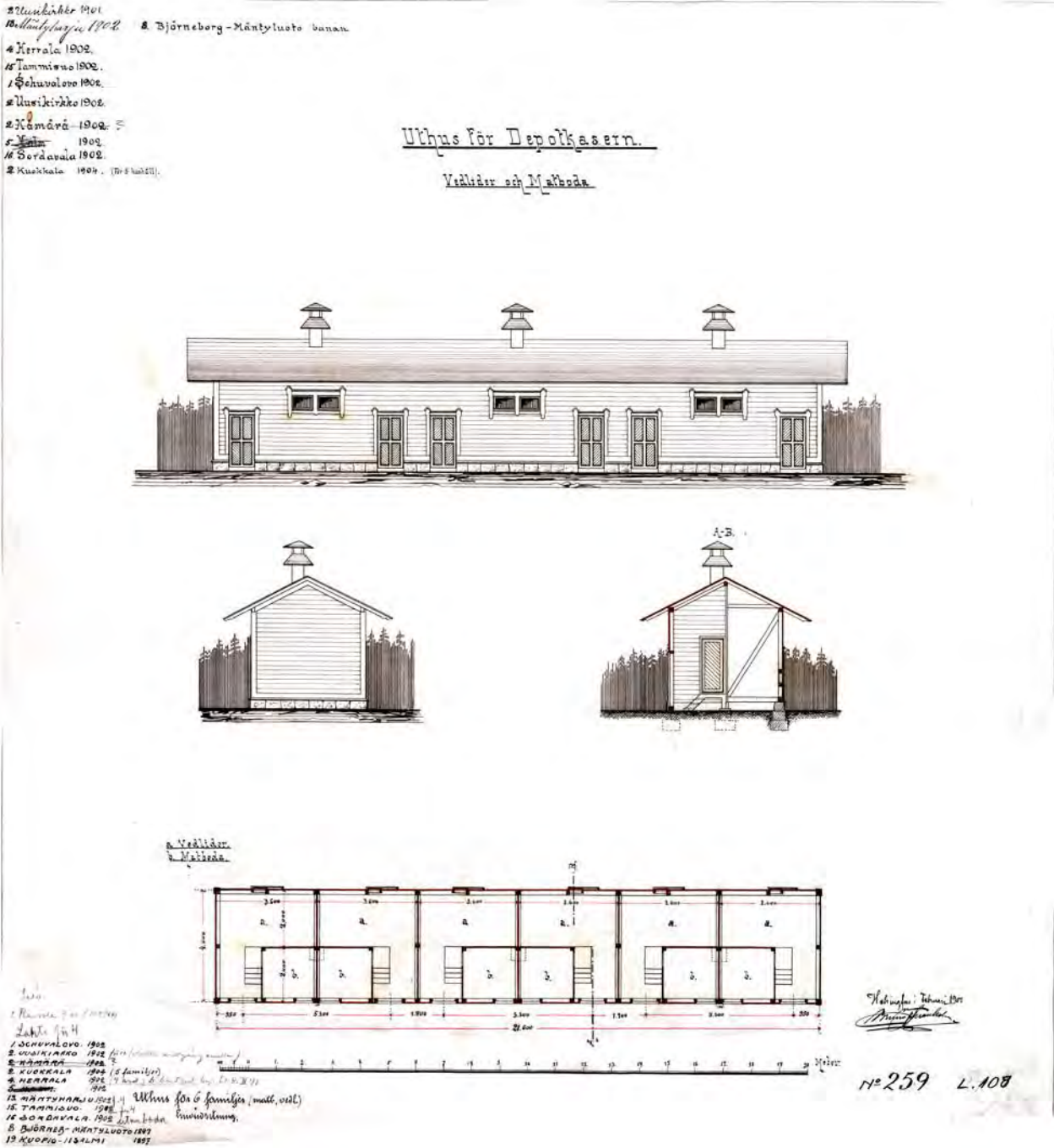
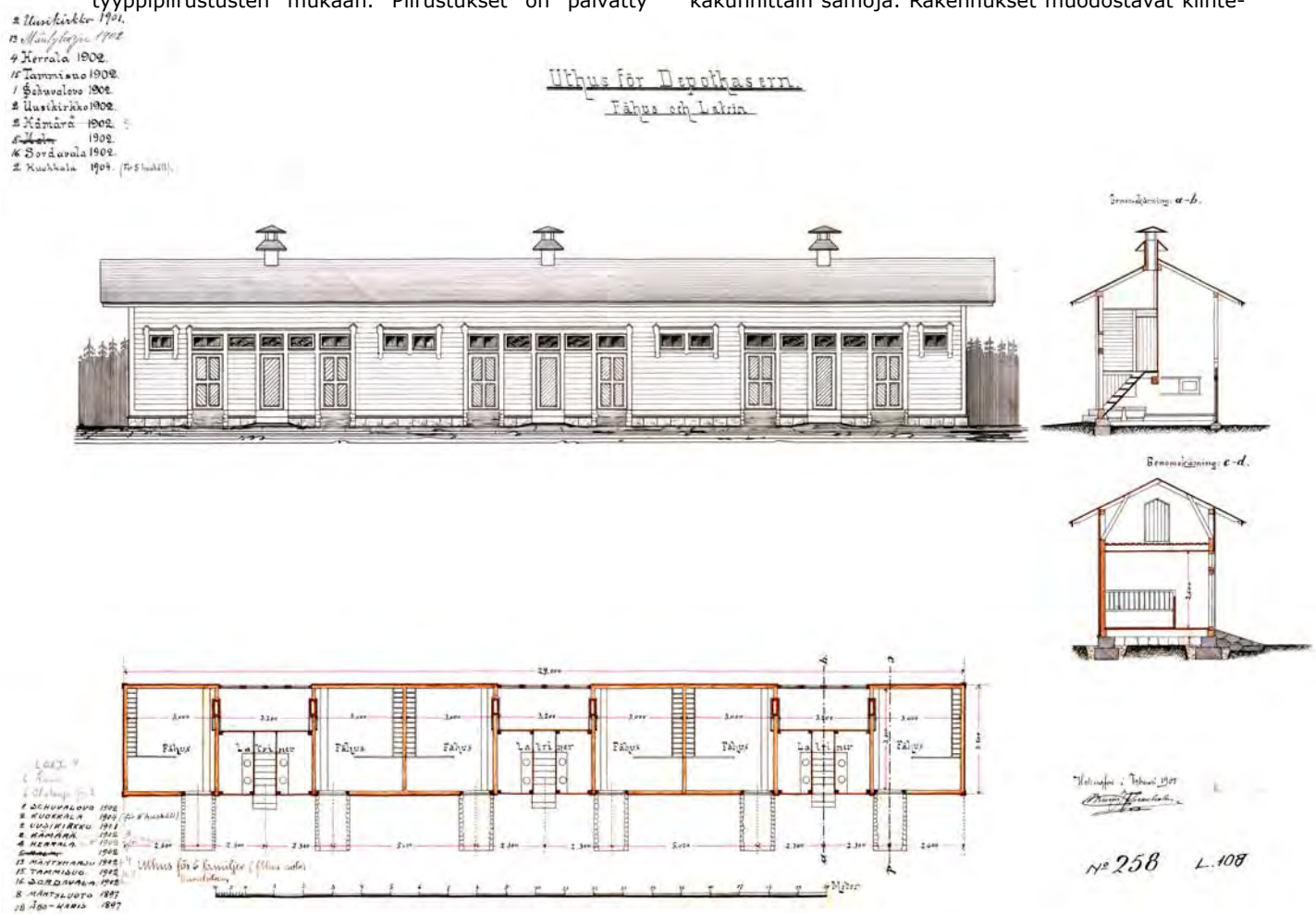
↑ Vasemmalla halkovaja- ja ruoka-aitta -rakennus, oikealla navetta- ja huussirakennus. amoy 2012

Asuinkasarmien piharakennukset

Asuinkasarmien pihapiiriin kuuluu kolme apurakennusta: navetta- ja huussirakennus, halkovaja- ja ruoka-aitta -rakennus sekä maakellari.

Ulkorakennukset on rakennettu Bruno Granholmin tyyppiin rakennustien mukaan. Piirustukset on päivätty

Helsingissä helmikuussa 1900. Molempien piirustusten marginaaleissa on pitkät listaukset paikkakunnista, joihin rakennuksia on pystytetty. Rakennusvuodet vaihtelevat vuosien 1897 ja 1904 välillä ja ovat yleensä paikkakunnittain samoja. Rakennukset muodostavat kiinte-



← Navetta- ja huussirakennus. Uthus för Depotkasern, Fåhus och Latrin, Bruno Granholm, Helsingfors i Februari 1900, N:o 258, L.108. (KA)
 ↑ Halkovaja- ja ruoka-aitta -rakennus. Uthus för Depotkasern, Vedlider och Matboda, Bruno Granholm, Helsingfors i Februari 1900, N:o 259, L.108. (KA).
 Piirustuksen reunassa on lueteltu paikkakunnat joille rakennus on toteutettu. Lahden kohdalla lukee lisämerkintä "för 4".

än parin, jolla on ratkaistu asuinkasarmien vaatimat taloustilaratpeet.
 Molemmat rakennukset on kyseisessä pihapiirissä rakennettu 4-jakoisina piirustuksissa esitetystä 6-jakoisesta tyylistä poiketen. Muilta osin rakennukset on tehty piirustuksen mukaisina.



Navetta- ja huussirakennus

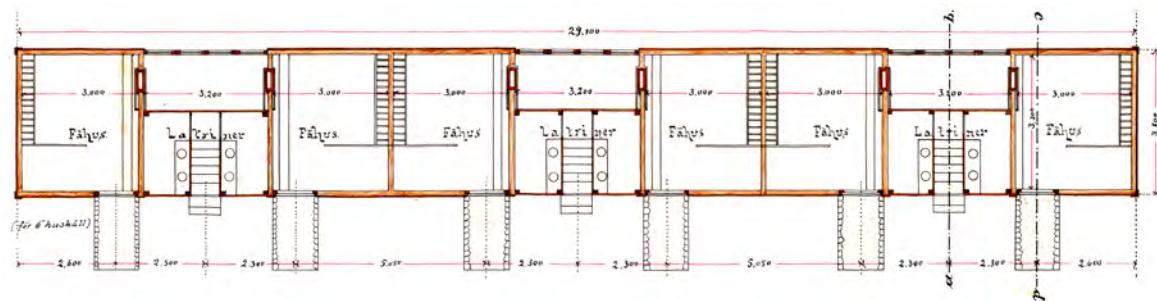
Navetta- ja huussirakennus on toiminnallinen tilaihme. Rakennuksen maantasokerroksessa ovat sijainneet navettapilttuut ja lantala. Lantalan yläpuolella puolikas-

näparvi. Navettaan ja huussin portaaseen on käynti etujulkisivulta, lantalaan takajulkisivulta ja heinäparvelle päädyistä.

↓ Huussin porras, huussin istuin sekä navetan hirsiseinässä oleva lantaluukku. amoy 2012



↑ Navetta- ja huussirakennus piha-alueen ulkopuolelta. Keskellä vuoden 1902 asuinkasarmi, sen takana entinen koulurakennus. amoy 2012
← Navetta- ja huussirakennus pihan puolelta. amoy 2012



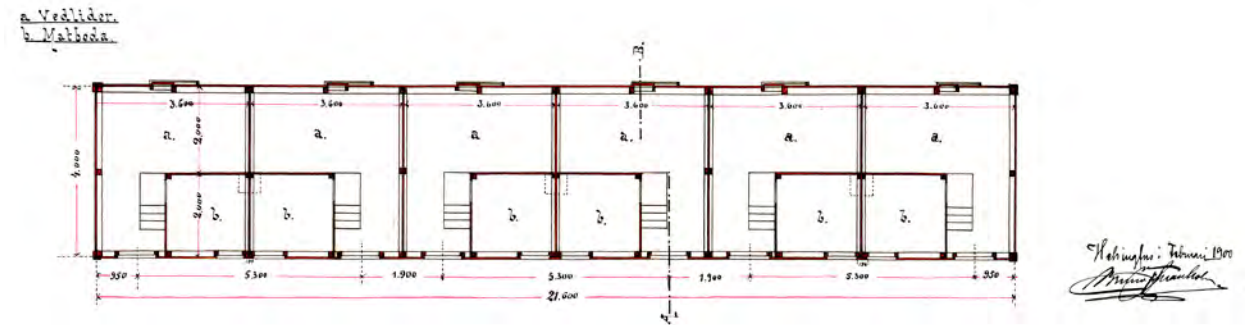
↑ Navetta- ja huussirakennus. Uthus för Depotkasern, Fähus och Latrin, Bruno Granholm, Helsingfors i Februari 1900, N:o 258, L.108. (KA)
← Navetan ovi. Ovet on ulkopuolelta suojattu vanerilevyin. amoy 2012



Navettaosiot ovat hirsirakenteisia ja niitä yhdistävät kevyemmät, rankorakenteiset välisosat, joissa sijaitsevat lantala ja huussit. Rakennus on pääosin hyväkuntoinen ja erittäin vankkarakenteinen. Rakennuksessa on säilynyt paljon alkuperäisiin toimintoihin liittyviä rakennusosia.

Rakennuksen itäpäähän tehtiin vuonna 2007 sauna. Tällä turvattiin peseytymismahdollisuudet asuinkasarmin asukkaille kun entinen saunarakennus jäi pois alkuperäisestä käytöstään ja muutettiin asuinkäyttöön.¹ Saunamuutos ei näy rakennuksen julkisivuissa.

¹ Tiedot, Ari Tuhkanen 24.10.2012.



- ↑ Halkovaja- ja ruoka-aitta -rakennus. Uthus för Depotkassern, Vedliden och Matboda, Bruno Granholm, Helsingfors i Februari 1900, N:o 259, L.108. (KA).
- Ruoka-aitan oviseinä ja porras on purettu. amoy 2012



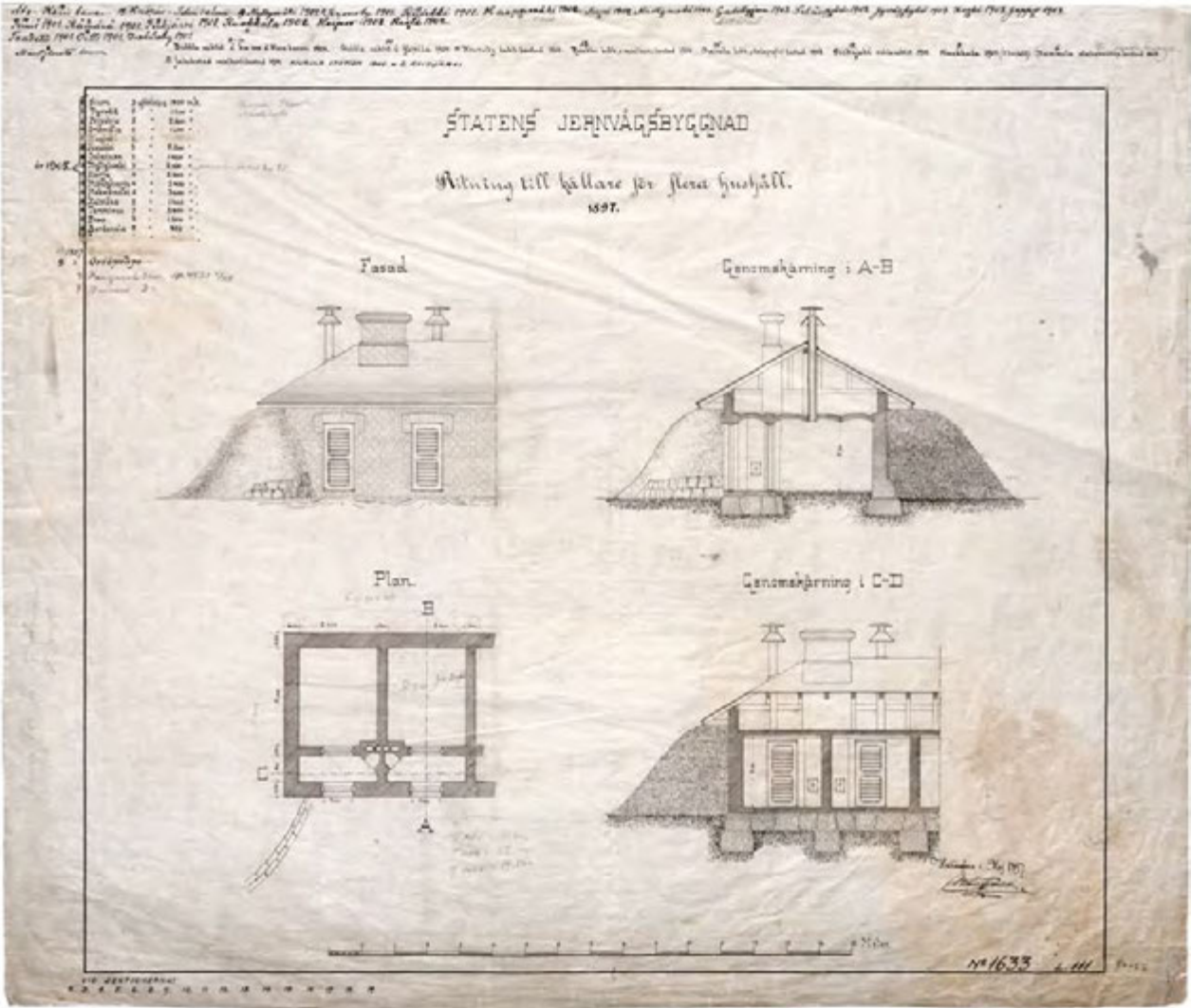
- ↑ Halkovaja- ja ruoka-aitta -rakennus. amoy 2012
- ← Vajan rakenteet ovat jyrkevää tekoa ja vaakaverhouksen vaikutelma ulospäin on hirsimäinen. amoy 2012
- Asuinkasarmien sisäänkäyntijulkisivu, taustalla halkovaja- ruoka-aitta-rakennus. amoy 2012

Halkovaja- ja ruoka-aitta

Halkovaja- ja ruoka-aitta -rakennuksessa on nelikulmainen varastotila kullekin neljälle asunnolle. Varastotilan sisällä, sisäänkäynnin vieressä sijaitsee erillinen ruoka-aitta, muun tilan jäädessä halkoliiteri- ja varastokäyttöön. Ruoka-aitassa on nurkkakiville perustetut seinät ja lautalattia, joka on nostettu muuta lattia-pintaa korkeammalle. Halkovaja on muilta osin maalattainen. Käynti ruoka-aitaan on ollut matalan sisäportaan kautta. Ruoka-aitan portaat ja väliseinät on suurelta osin purettu.

Halkovaja- ja ruoka-aitta -rakennus on pääosin hyväkuntoinen ja erittäin vankkarakenteinen.





↑ Statens jernvägsbyggnad, Ritning till källare för flera hushåll, Bruno Granholm, Helsingfors i Maj 1897, N:o 1633, L.111. (KA)

Maakellari

Asuinrakennuksen maakellari edustaa Valtion rautateiden useampioivista tyyppiä, joka on sivullepäin aukeava. Samanlaiset maakellarit ovat Mytjäisten varikon alueella aiemmin liittyneet myös 1800-luvun asuinkasarmien pihapiireihin. Kaikki tämän tyyppin maakellarit olivat ilmeisestikin suunnilleen samaan aikaan 1900-luvun alussa pystytettyjä.¹ Kellareissa on pieni eteistila, johon lämmitysuunin luukku aukeaa. Laiiot ovat rataakiskojen kannattelemia tiilisiä kappaholveja.

1 Vuosisadanvaihteen vinjettikuvassa niitä ei vielä esiinny vanhempiin-kaan pihapiireihin liittyen. Längprofil öfver St. Petersburg - Riihimäki Jernväg. (SRM/A)

Sivullepäin aukeavasta kellarityypistä on säilynyt Bruno Granholmin tyyppipiirustus vuodelta 1897, jonka mukaan on reunamerkintöjen perusteella tehty maakellareita 1900-luvun alkuvuosina yli viidellekymmenelle asemapaikkakunnalle.² Mytjäisten säilynyt maakellari eroa piirustuksesta eteisen koon ja siihen aukeavan lämmitysuunin osalta. Piirustuksessa ei myöskään ole esitetty Mytjäisten kellarin kattoon poikkiharjaista luukkua, josta on pääsy ullakotilaan.

2 Ritning till källare för flera hushåll, Bruno Granholm, Helsingfors i Maj 1897, N:o 1633, L.111. (KA)



↑ Asuinrakennuksen 1902 maakellari. amoy 2012

↓ Maakellarin ulko-ovi on tuplaovi, jonka sisemmässä ovilevyssä on teräsverkolla suojatut tuuletusreiät. amoy 2012



↓ Näkymä eteisen läpi kellariin. amoy 2012



↓ Lämmitysuunin luukut. amoy 2012





SAUNA

Saunarakennuksen rakennusvuosi ei ole selvillä, eikä alkuperäispiirustusta ole löytynyt. Sauna on Riihimäen-Pietarin radan pituusprofiili -piirustuksen vinjettikuvan perusteella sijainnut nykyisellä paikallaan ainakin jo 1900-luvun alussa.¹ Myös rakennuksen ulkoasu ja koristeaiheet viittaavat 1800-luvulla rautatierakennuksissa laajasti käytettyyn tyyliin.

Rakennuksessa on saunan lisäksi toiminut myös pesutupa. Rakennus muodostuu tiilirakenteisesta osasta sekä hirsirakenteisesta osasta. Rakennuksen alkuperäinen huonejako ei ole selvillä. Vuoden 1983 valokuvassa rakennuksen hirsiosa on vielä verhoamaton ja vesikatteena on kattotiili.² Saunarakennuksesta on säilynyt muutosehdotus vuodelta 1968.³ Mikä osa piirustuksesta esittää vanhaa rakennusta ja mikä ehdotettua muutosta, ei käy selkeästi ilmi. Ainakaan muutosehdotus

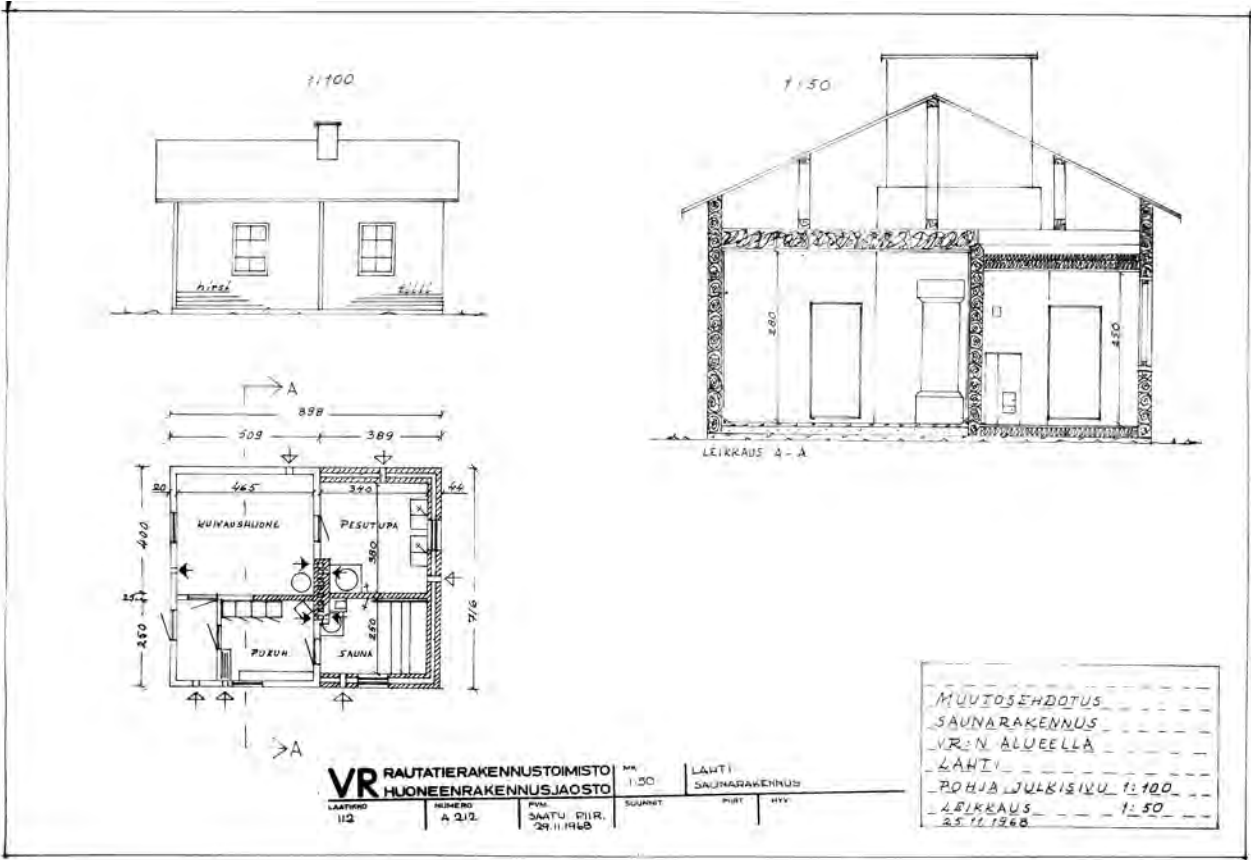
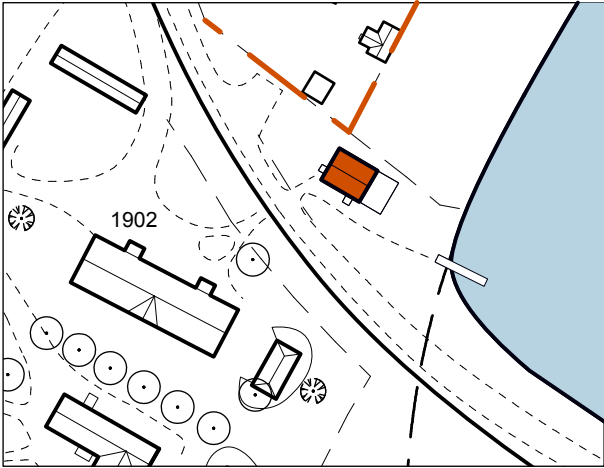
1 Långprofil öfver St. Petersburg - Riihimäki Jernväg. (SRM/A)
2 Valokuva Arno Forsius. 1983. (LKM/KA)
3 Saunarakennus VR:n alueella, Lahti, muutosehdotus 1:100, 1:50, 25.11.1968. N:o A212, L.112. (KA)

↑ Sauna- ja pesutuparakennus. Pesutuvan entinen sisäänkäynti on muutettu ikkunaksi ja alaosa muurattu umpeen. amoy 2012

ei vastaa sitä ulkoasua, mikä rakennuksella on vuoden 1983 valokuvassa.

Sauna muutettiin asuinkäyttöön vuonna 2007. Tässä vaiheessa saunarakennuksen tiilirakenteisessa osassa toimi pesutupa ja hirsirakenteisessa osassa oli sauna

↓ Sauna ympäristöineen vuonna 2012, 1:1500. amoy 2012



↑ Saunarakennus VR:n alueella, Lahti, muutosehdotus 1:100, 1:50, 25.11.1968. N:o A212, L.112. (KA)

pesu- ja pukutiloihin. Tiiliosan radanpuoleisessa julkisivussa oli pesutuvan sisäänkäynti. Hirsiosa oli tällöin jo verhoiltu vaakapanelilla.⁴

Vuoden 2007 asuntomuutos

Vuoden 2007 asuntomuutoksessa tilat yhdistettiin toisiinsa uudella aukolla tiili- ja puuosan välisessä hirsiseinässä. Entinen avoullakko otettiin asuinkäyttöön ja sinne tehtiin alakerroksesta uusi kapea porras. Vanhat kattopalkit ja niiden kannattama laipiolauditus otettiin esille myöhempien panelointien alta.

Pesutuvan entinen sisäänkäynti muutettiin ikkunaukoksi ja toinen lammen puoleisista ikkunoista muutettiin oviaukoksi. Kaikki ikkunat ja ulko-ovet uusittiin. Lammen puolelle rakennettu terassi peittää saunan vieressä olevat vanhat likakaivot. VR:n vaatimuksesta tontin ja rata-alueen välille rakennettiin tässä vaiheessa matala puuaita.

4 Vuoden 2007 remontin tiedot, Ari Tuhkanen 24.10.2012.

Säilyneisyys

Saunarakennuksessa on tehty runsaasti muutoksia sekä sisällä että julkisivuissa. Rakennuksen vanha ulkoasu on kuitenkin edelleen tunnistettavissa. Rakennus on ollut tärkeässä osassa varikkoalueen asuinyhteisön toiminnassa.

↓ Vuoden 2007 remontissa uudelleen paljastetut pesutuvan vanhat kattopalkit ja laipiolauditus. amoy 2012





↑ Vuoden 1894 asuinkasarmi. Laajennusosan ja alkuperäisen rungon jatkoskohta on esitetty punaisella katkoviivalla. amoy 2012

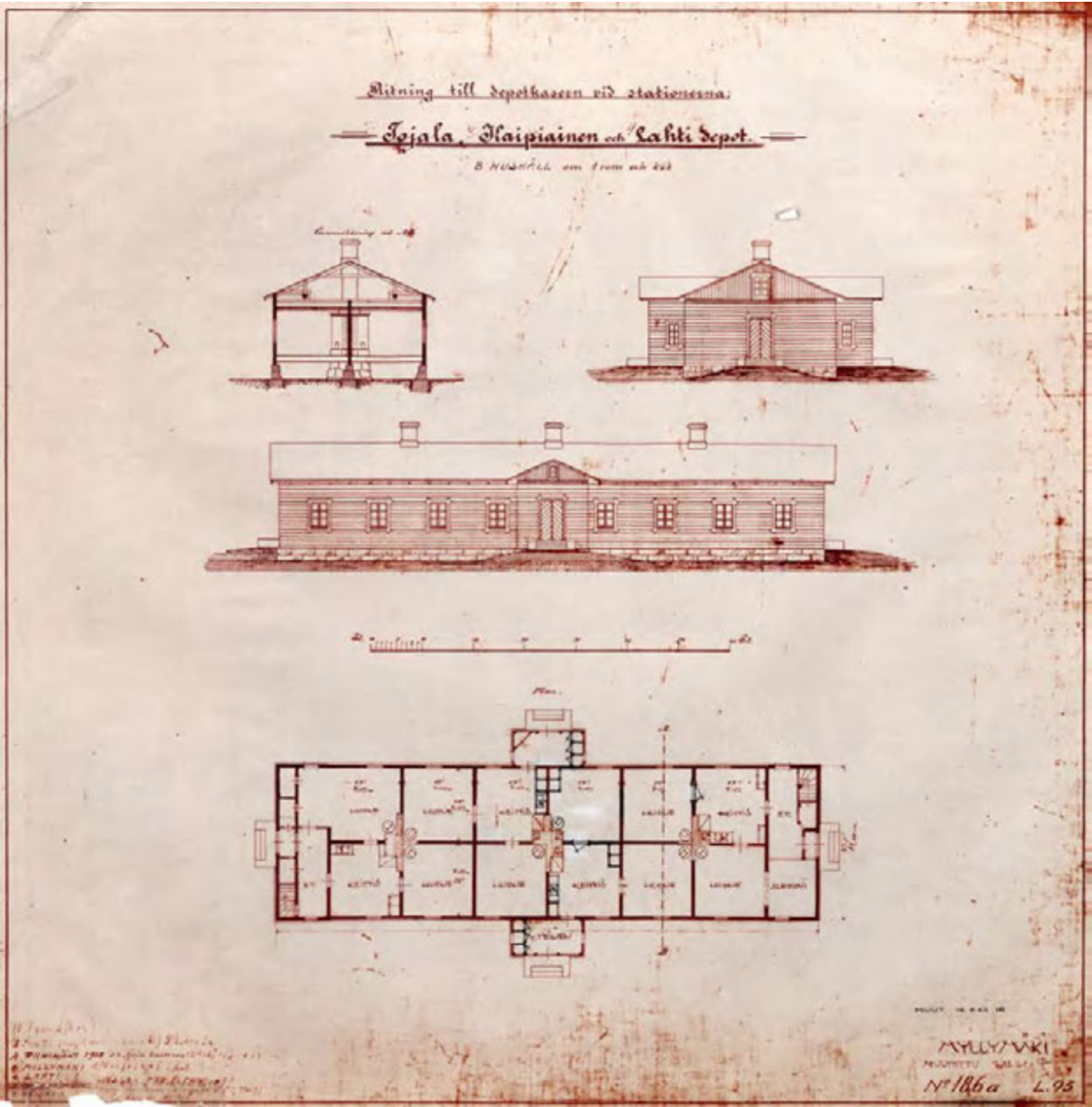
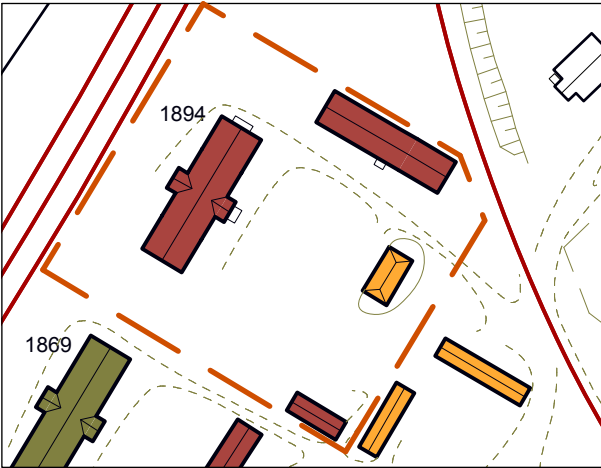
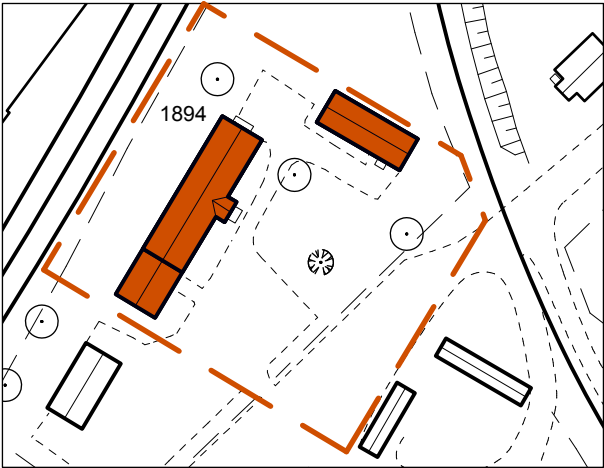
ENTINEN ASUINKASARMI 1894 piharakennuksineen

Vuonna 1894 rakennetun asuinkasarmin pihapiiriin kuului päärakennuksen lisäksi kaksi ulkorakennusta ja maakellari. Maakellari ja pienempi ulkorakennuksista purettiin 1970-luvulla tiejärjestelyjen ja pihamuutosten yhte-



↑ Alkuperäisen runko-osan koillispääty. amoy 2012

↓ Asuinkasarmin 1894 pihapiiri vuonna 2012 ja vuoden 1945 paikkeilla, 1:1500. amoy 2012



↑ Ritning till depotkasern vid stationerna: Toijala, Kaipainen och Lahti depot, N:o 186a, L.95. (KA)

Asuinkasarmi 1894

Rautatiehallituksen vuoden 1894 vuosikertomuksen mukaan Mytjäisten varikkoalueelle oli rakennettu uusi asuinkasarmi.¹ Riihimäen-Pietarin radan pituusprofiili -piirustuksen vinjettikuvan² perusteella rakennuksen voidaan päätellä olevan nykyisinkin olemassa oleva, myöhemmin toimistokäyttöön muutettu asuinrakennus.

1 Rautatiehallituksen vuosikertomus 1894, s.8. (SRM/A)
2 Långprofil öfver St. Petersburg - Riihimäki Jernväg. (SRM/A)

ydessä. Maakellari edusti samaa tyyppiä, joka on säilynyt vuoden 1902 asuinkasarmin pihapiirissä. Nykyisin kokonaisuudesta on jäljellä asuinrakennus ja osa suuremmasta piharakennuksesta. Molempien ulkoasua on 1970-luvulla voimakkaasti muokattu.



↑ Asuinkasarmi 1894. Vesijärven radan puoleinen julkisivu ja 1970-luvun uusi pääty. amoy 2012

↓ Vuosien 1869 ja 1894 asuntokasarmit Vesijärven radan puolelta nähtynä. Etummaisena asuntokasarmi 1869. (Kuva kirjasta Tallin Passi, s. 15.)



Rakennus muodosti parin varikkoalueen perustamisvaiheessa rakennetun asuinkasarmin (1869) kanssa. Rakennukset oli todennäköisesti rakennettu saman tyyppipiirustuksen mukaan. Kartoissa ja asemapiirroksissa nämä rakennukset esitetään yleensä identtisinä.

Tyyppipiirustus

Asuinkasarmeista on säilynyt tyyppipiirustus, jonka ot-sikoinnissa mainitaan Lahden varikko.³ Piirustus on päiväämätön ja on epävarmaa kumpaa varikkoalueen rakennusta piirustus varsinaisesti on koskenut. Rakennus on suorakaiteen muotoinen, satulakattoinen ja molemmin puolin rakennusta on ulostyöntyvät ja poikkiharjaiset sisääntulokuistit. Myös päädyissä on sisäänkäynnit, mikä on mahdollistanut alunperin kahdeksan erillistä asuntoa. Päätysisäänkäynnit ovat ilman kuistia ja käynti päätyasuntoihin on tapahtunut yhteiseteisen kautta.

Säilyneeseen piirustukseen on tehty muutoksia 1960-

³ Ritning till depotkasern vid stationerna: Toijala, Kaipainen och Lahti depot, N:o 186a, L.95. (KA)



↑ Vanhan pystyrimalaudoituksen rimoitus on poistettu, mutta muuten vanha hirsirunko ja julkisivulaudoitus on tallella 1970-luvun kuitusementtilevyverhouksen alla. amoy 2012

luvulla, joten se ei enää esitä alkuperäistilannetta. Ot-sikoinnin mukaan piirustus esittää kahdeksan asunnon kasarmia. 1960-luvulla tehtyjen piirustusmuutosten jälkeen asuntoja on ollut enää puolet siitä.

Rakennus on tyyppipiirustuksessa esitetty vaakalaudoitetuksi. Rakennuksista säilyneen vanhan valokuvan perusteella näin on ollutkin asuinkasarmin 1869 kohdalla.⁴ Vuoden 1894 asuinkasarmin kuitusementtilevyverhouksen alla on entinen punamullattu pystyrimalaudoit- tus. Edellämainitusta valokuvasta ei taemmasta, vuoden 1894 rakennuksesta pysty sanomaan muuta kuin että se on värikysestään tummempi.

1970-luvun muutokset

1970-luvunlopulla asuinrakennus muutettiin rata-alueen toimistoksi, missä yhteydessä rakennusrunkoa jatkettiin lounaaseen päin.⁵ Laajennus ja muutos tehtiin muuten hyvin pitkälle vanhan rakennuksen ehdoilla, mutta julkisivun alaosa päällystettiin sementtikuitulevyin. Ullak- kokeroksen verhous pitkällä julkisivuilla ja päädyissä sen sijaan kopioitiin laajennusosaankin suoraan vanhas-

⁴ Kuva kirjasta Tallin Passi, s. 15.

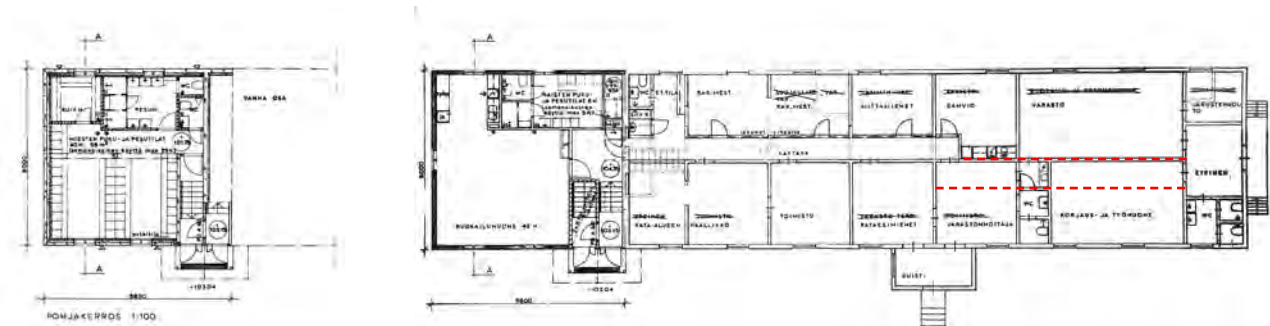
⁵ Lahden rata-alueen toimistorakennus, laajennus ja muutos, pohjakerros ja 1. kerros. Pääpiirustus 15.5.1978, Arkkitehtuuritoimisto Jussi Iivonen ja Pentti Aho Ky. LK/RA.



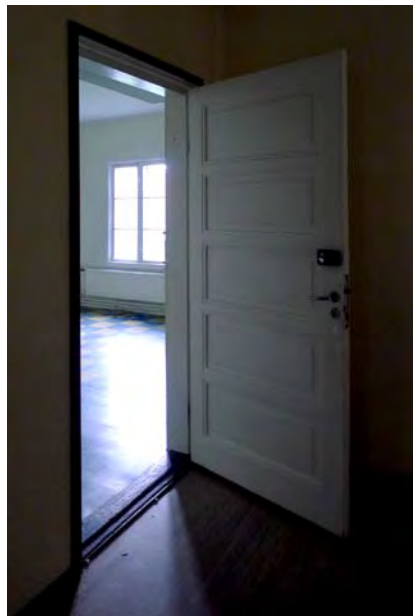
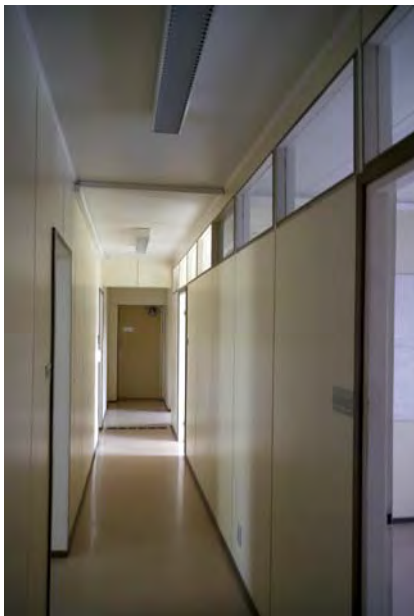
↑ Vanha sisäänkäyntikuisti oli käytössä vielä 1970-luvun muutosten jälkeen, mutta on myöhemmin muutettu huonetilaksi, jolloin porras on purettu. amoy 2012

ta rakennuksesta koristeaiheita ja räystään kannattajia myöten. Mahdollisesti rakennusosia, kuten päätyikkuna, jopa siirrettiin vanhasta päädyistä. Muutenkin vanhan asuinkasarmin alkuperäiset ikkunat säilytettiin varustettuina uusilla sisäpuutteilla. Kaakkoisjulkisivun sisääntulokuisti säilytettiin, mutta Vesijärven radanpuolelta luoteisjulkisivun kuisti purettiin

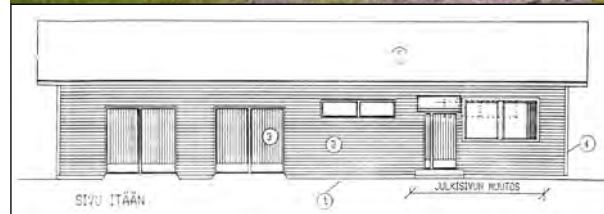
Sisäpuolella tehdyt muutokset olivat rajumpia. Vanhat uunit ja hormit purettiin ja kaikki seinät ja kattopin- nat levytettiin. Perushuonejako säilytettiin, mutta keski- linjalle rakennettiin toinen seinä ja avattiin keskikäytävä. Paikoin on nähtävissä, että vanhat sisäverhoilut ovat ilmeisesti kuitenkin suurelta osin tallella levytyksien al- la. Esimerkiksi sähkökaapin takaseinässä on näkyvissä vanhaa seinäpaneelia. Osa ovilevyistä on vanhoja.



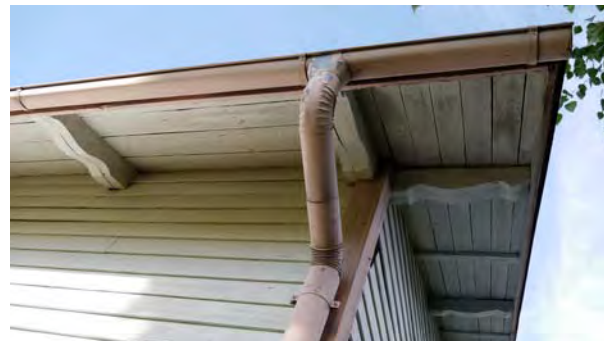
- ↑ Lahden rata-alueen toimistorakennus, laajennus ja muutos, pohjakerros ja 1. kerros. Pääpiirustus 15.5.1978, Arkkitehtuuritoimisto Jussi Iivonen ja Pentti Aho Ky. (LK/RA)
Laajennus oli kaksi kerroksinen. Pohjakerroksessa sijaitsivat miesten sosiaalitilat, 1. kerroksessa ruokailuhuone ja naisten sosiaalitilat. Vanhan rakennuksen lounaspääty muutettiin toimistotiloiksi, jotka yhdistettiin keskikäytävällä. Koillispäätyyn tuli varasto- ja korjaustiloja. Myöhemmin myös koillispääty on muutettu pienemmiksi toimistohuoneiksi, jotka on yhdistetty keskikäytävällä (punainen katkoviiva).



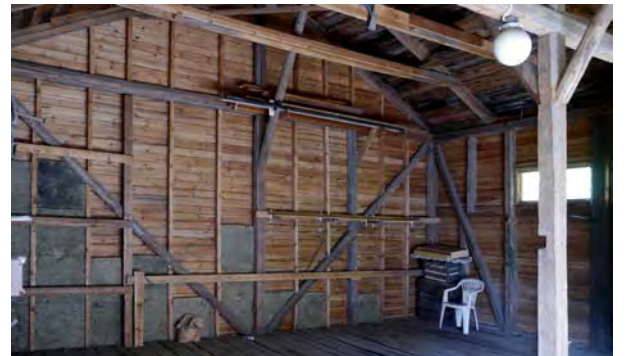
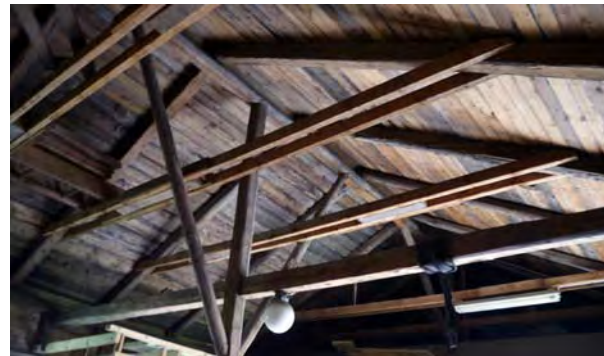
- ↑↓ Entisen asuinkasarmien sisätilat on remontoitu lähes tunnistamattomiksi. Vain joistakin harvoista yksityiskohdista kuten muutamasta säilyneestä ovesta tai näkyviin jääneestä paneelikentästä voi päätellä sisätilojen aiemmasta historiasta. amoy 2012
- ↓ 1970-luvun muutoksissa ikkunat varustettiin uusilla sisäpuiteilla, joissa ei ole pystyjakoja. Vanhassa ikkunassa sisäpuoliset ns. talvipokat ovat ilmeisestikin olleet asennettuna puskuun, koska välikarmissa ei ole niitä varten huulosta. amoy 2012



- ↑ Rata-alueen varasto, varikkoalue Lahti, muutos. Julkisivu itään 1:100, pääpiirustus 23.11.1992, Kouvolan ratakeskus. (LK/RA)
↓ Kattotuolien päät on muotoiltu alueen vanhoille ulkorakennuksille tyypilliseen tapaan. amoy 2012



- ↓ Rakennuksen kattoa kannattelee ainakin näkyviltä osin puupilareiden tukema kurkihirsi. Kattotuolien kitapuut ovat myöhempi lisäys. amoy 2012



- ↑ Ulkorakennuksen pihanpuoleinen julkisivu. amoy 2012

Ulkorakennus

Asuinkasarmien piharakennuksista suurempi on nykyään varastona. Rakennuksen ulkoasu on pääosin 1970-luvulta. Katonkannattajien päiden muotoilusta, perustuksista ja levyttämättömän halliosan rakenteista voidaan todeta, että kysymyksessä on vanhempi rakennus. Rakennusta on lyhennetty kääntöraiteen puoleisesta päästään.

Vuosisadanvaihteen vinjettikuvassa rakennus on nimetty ulkorakennukseksi (uthus). Rakennus on runkosyvyydeltään leveämpi kuin muut varikkoalueen ulkorakennukset. Levyttämätön luoteispää voisi rakenteidensa perusteella olla esimerkiksi heinälato tai varastohalli.

1990-luvun alussa kaakkoispäähän tehtiin kiinteistönhoidon tiloja, jolloin julkisivua muutettiin.

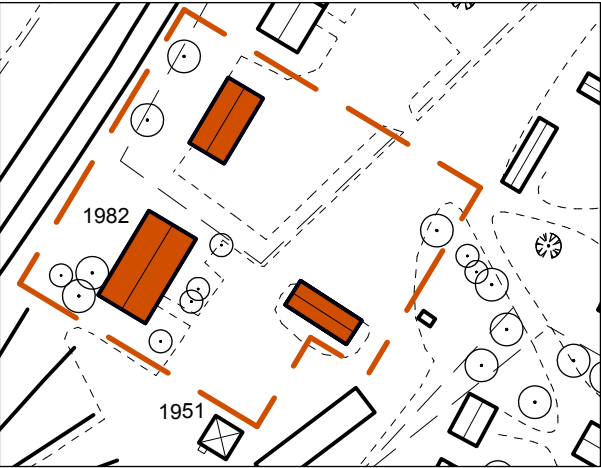


**PURETUN ASUINKASARMIN 1869 PIHAPIIRI
varastot ja sosiaalitilarakennus**

↑ Nykyisin alkuperäisen asuinkasarmen piha-alue on pirstoutunut ja suurimmaksi osaksi asfalttikenttänä ja tiealueena. Vasemmalla ulkorakennus, joka on pihapiirin ainoa säilynyt rakennus, oikealla entisen asuinkasarmen paikalle rakennettu varastorakennus. amoy 2012

Vuonna 1869 rakennetun asuinkasarmen pihapiiri on nykyisin lähes tyystin hävinnyt. Jäljellä on vain vanha ulkorakennus. Asuinkasarmen paikalla sijaitsee 1970-luvun autotalli- ja varastorakennus ja sen kanssa samassa rivissä vuoden 1982 sosiaalitilarakennus.

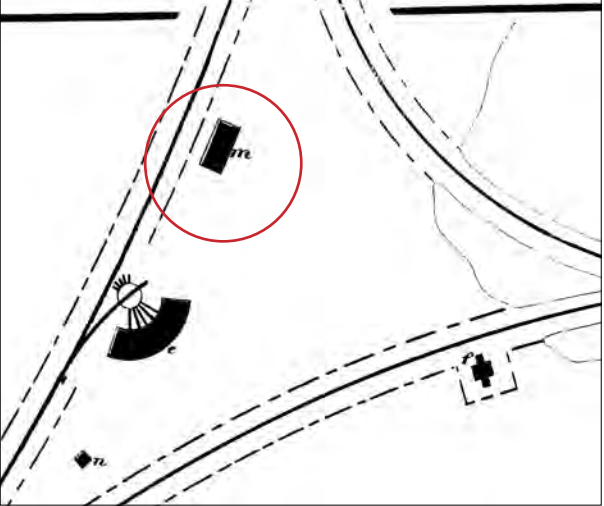
↓ Asuinkasarmen 1869 pihapiiri vuonna 2012 ja vuoden 1945 paikkeilla, 1:1500. amoy 2012



Asuinkasarmi 1869

Varikkoalueen ensimmäinen asuinkasarmi rakennettiin varikon perustamisen yhteydessä 1869.¹ Riihimä-

1 Ks. myös edellinen luku: Asuinkasarmi 1894 piharakennuksineen.



↑ Ote Riihimäen-Pietarin radan pituusprofiili -piirustuksen vinjettikuvasta (SRM/A) ja Venäläisestä topografikartasta (KA) vuodelta 1875. Asuinkasarmi ympäröity punaisella.

en-Pietarin radan pituusprofiili -piirustuksen vinjettikuvan² perusteella rakennus sijaitsi Vesijärven haararadan vierellä veturitallin koillispuolella. Riihimäen-Pietarin radan rakentamiskertomuksessa vuodelta 1871 kerrotaan asuinkasarmissa olleen kahdeksan asuinhuonetta keittiöineen.³ Asuinkasarmen todennäköinen alkuperäinen tyyppipiirustus on säilynyt (ks. Asuinkasarmi 1894).⁴

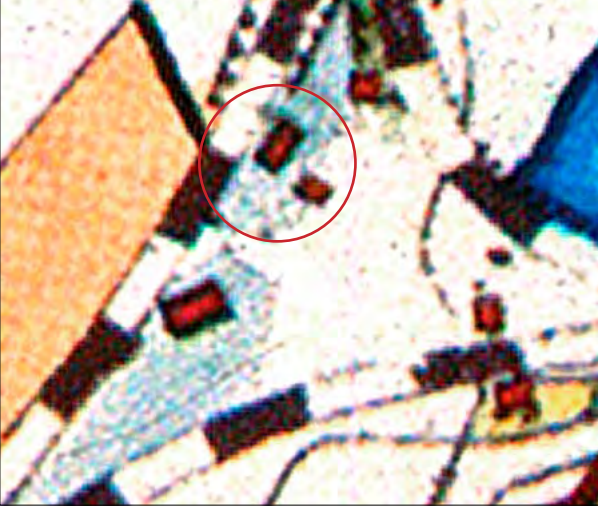
Asuinkasarmen pihapiiriin kuului kaksi ulkorakennusta ja kaksi maakellaria. Ulkorakennukset oli rakennettu 1800-luvulla, todennäköisesti hyvin pian päärakennuksen pystyttämisen jälkeen. Maakellarit rakennettiin 1900-luvun alussa. Venäläisessä topografikartassa vuodelta 1875 asuinkasarmen yhteyteen on esitetty ainakin yksi ulkorakennus.⁵

2 Längprofil öfver St. Petersburg - Riihimäki Jernväg. (SRM/A)

3 St. Petersburg-Riihimäki jernvägsbyggnad, Helsingfors, 1871, s. 54.

4 Ritning till depotkasern vid stationerna: Toijala, Kaipainen och Lahti depot, N:o 186a, L.95. (KA)

5 Alkuperäinen kartta (KA).



Asuinkasarmen ja pihapiirin häviäminen

Asuinkasarmi purettiin 1960-luvun lopulla ja toinen piharakennuksista 1970-luvun muutostöiden yhteydessä. Asuinrakennuksen paikalle rakennettiin pieni autotalli- ja varastorakennus. Maakellareista toinen purettiin 1980-luvun alussa, toinen 80-90-lukujen vaihteessa.

1980-luvun alussa Vesijärvenradanvarren rakennusristön jatkoksi rakennettiin varikon sosiaalitilarakennus.

1980- ja 90-lukujen vaihteessa autotalli- varastorakennuksen ja viereisen toimistorakennukseksi muutetun asuinkasarmen etupiha asfaltoitiin parkkikentäksi.

↓ 1970-luvun alun autotalli- ja varastorakennus, taaempana vuoden 1982 sosiaalitilarakennus. amoy 2012





↑ 1970-luvun alun autotalli- ja varastorakennus, taaempana vuoden 1894 entinen asuinkasarmi. amoy 2012



↑ 1970-luvun alun autotalli- ja varastorakennus Vesijärven radan puolelta. Taempana vuoden 1894 entinen asuinkasarmi. amoy 2012

Varasto- ja autotallirakennus

1970-luvun alun vaakalaudoitettu varasto- ja autotal-
lirakennus sijaitsee suunnilleen vuoden 1869 asuinka-
sarmin paikalla. Varastorakennus on kuitenkin purettua
asuinkasarmia huomattavasti pienempi.

Rakennuksen maantasokerros on lähes kaakkoispuo-
lisen asfalttipihan tasossa. Pihan suuntaan aukeavat au-

totallin ovet. Loivan satulakaton alla on toinen, mata-
la ullakkokerros, jonka rakenteet ovat paljon rakenta-
misajankohtaa vanhemmat. Näkyvissä on mm. piiluttu-
ja pintoja ja tappiliitoksia. Näyttäisi kuitenkin siltä, et-
tä rakennuksessa on vain hyödynnetty puretun asuinka-
sarmin rakennusmateriaalia.

↓ 1970-luvun alun autotalli- ja varastorakennuksen maantasokerros. amoy 2012



↓ 1970-luvun alun autotalli- ja varastorakennuksen ylempi kerros. amoy 2012





↑ Entinen ulkorakennus, taustalla vesitorni. Toinen pihapiirin puretuista maakellareista sijaitsi kuvassa etualalla. amoy 2012

Entinen ulkorakennus

Ainoa vuoden 1869 asuinkasarmien pihapiirin säilynyt rakennus on pystyrimalaudoitettu ulkorakennus, joka on nykyään muutettu varastoksi. Sokkeli ja ullakolta näkyvät rakenteet kertovat, että kysymyksessä on vanhempi rakennus. Se miltä ajalta rakennus tarkkaan ottaen on ei ole tiedossa. Samalla paikalla on ollut saman muotoinen rakennus jo ainakin 1800-luvulta lähtien.¹ Venäläisessä topografikartassa vuodelta 1875 on suunnilleen tälle paikalle merkitty rakennus.

Rakennus on sisäpuolelta verhoiltu kauttaaltaan sementtikuitulevyllä ja molemmat sisätilat näyttävät päällisin puolin samanlaisilta. Ullakolta voi kuitenkin nähdä, että rakennus muodostuu kahdesta rakenteeltaan erilaisesta osasta. Luoteispään muodostaa neliönmuotoinen hirsikehikko, kaakkoispään rakenne on alunperin ollut eristämätön rankorakenne. Kattoa on alunperin kannattanut pilareiden tukema kurkihirsi. Ullakolla näkyy myös rakennuksen puretun hormin paikka.

¹ Långprofil öfver St. Petersburg - Riihimäki Jernväg. (SRM/A)



↑ Entinen ulkorakennus. Toinen pihapiirin puretuista maakellareista sijaitsi kuvassa oikealla näkyvän vesitornin ja ulkorakennuksen välissä. amoy 2012



↑ Sisäkuva kaakkoispään rankorakenteisesta osasta. Levytetty pilari keskellä kannattaa kurkihirttä. amoy 2012

↓ Sisäkuva luoteispään hirsirakenteisesta osasta. amoy 2012



↑ Luoteispäädystä on luukku ullakolle. amoy 2012

↓ Puretun hormin paikka rakennuksen ullakolla. amoy 2012





↑ Sosiaalitarakennuksen lounaspääty veturitalleille päin. amoy 2012
↓ Määräyshuone. amoy 2012



↑ Sisääntuloaula. amoy 2012

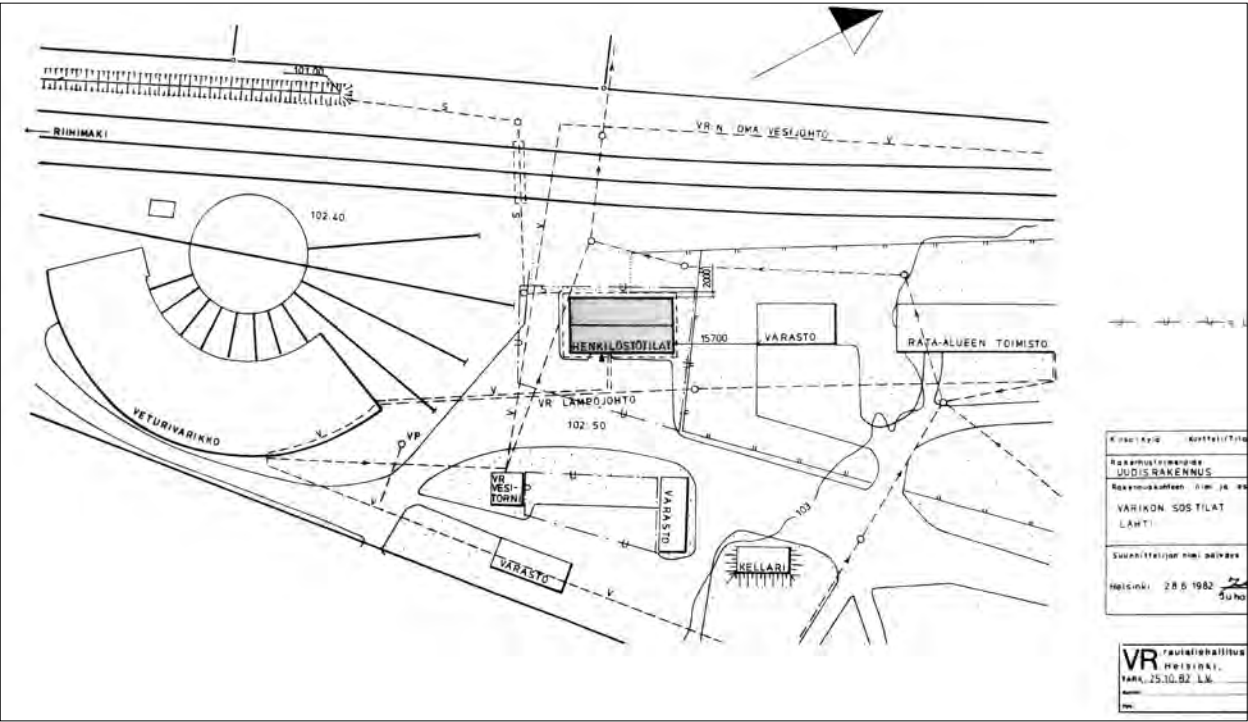
Sosiaalitarakennus 1982

Mytjääisten varikon sosiaalitalat ovat sijainneet monessa eri rakennuksessa. Alkujaan sosiaalitaloja on ollut veturitalissa ja vesitornissa. Nykyisen sosiaalitarakennuksen läheisyyteen rakennettiin parakkirakennus vuonna 1967¹, myös toimistorakennukseksi muutetun asuinkasarin kellarin tehtiin sosiaalitaloja.

Alueella nykyisin sijaitseva sosiaalitarakennus rakennettiin 1980-luvun alussa, samassa yhteydessä parakkirakennus purettiin. Juhani Solkisen tekemät pääpiirustukset ovat vuodelta 1982.² Rakennuksessa on kaksi toimistohuonetta ja "määräyshuone", ruokailutila keittiöineen, pukuhuoneet peseytymistiloineen ja sauna. Pukukaappeja on miehille 85 ja naisille 4.

Rakennuksen ulkoarkkitehtuuri on materiaalien ja väriyksen osalta pyritty sopeuttamaan alueen vanhoihin ulkorakennuksiin. Rakennusrunko on kuitenkin huomattavasti syvempi, joten rakennuksen mittasuhteet eroavat vanhoista rakennuksista. Sisäarkkitehtuuri edustaa aikakautensa materiaali- ja värimaailmaa.

- 1 Rakennuslupahakemus 7-osaiselle viipalehuoltorakennukselle, VR Lahti koneosasto, Rauma-Repola tyyppipiirustus 23.3.1967. LK/RA.
- 2 Varikon sos.tilat, Lahti, asemapiirros 1:500, pohjapiirros 1:50, julkisivut 1:100, 28.6.1982, Juhani Solkinen, N:o A 544, L.145. (KA)



↑ Varikon sos.tilat, Lahti, Asemapiirros 1:500, 28.6.1982, Juhani Solkinen, N:o A 544, L.145. (KA)
Purettu parakkirakennus on merkitty pisteviivalla.
↓ Varikon sos.tilat, Lahti, Pohjapiirros 1:50, 28.6.1982, Juhani Solkinen, N:o A 544(1), L.145. (KA)



↑ Varikon sos.tilat, Lahti, Julkisivut 1:100, 28.6.1982, Juhani Solkinen, N:o A 544(2), L.145. (KA)
↓ Sosiaalitarakennus kaakosta. amoy 2012

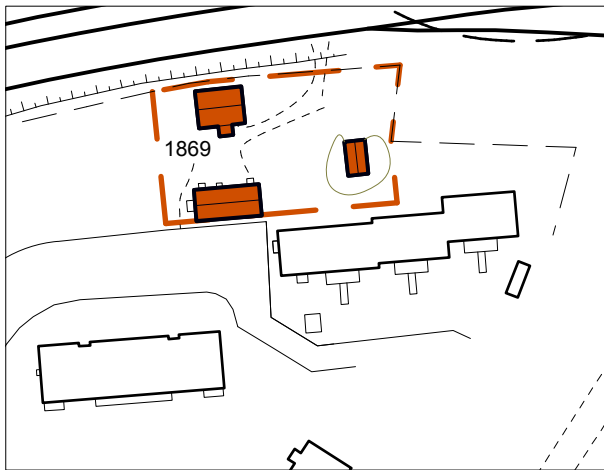




↓ Ratavartijan asuinrakennus, oikealla ulkorakennuksen päätyä. amoy 2012

RATAVARTIJAN ASUINRAKENNUS (1869) piharakennuksineen

↓ Ratavartijan asuinrakennus pihapiireineen vuonna 2012, 1:1500. amoy 2012



↓ Ortokuva_A0_1000_1946. Rajaus sama kuin vieressä. (LK/TM)

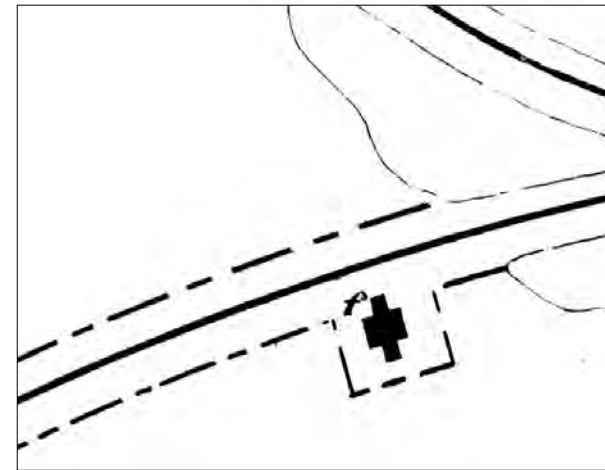


↓ Ratavartijan asuinrakennuksen pihapiiri. amoy 2012

Vahtituvat

Ratavartijan asuinrakennuksia eli vahtitupia rakennettiin ratojen varsille hyvin tiheästi. Riihimäen - Pietarin -radan varrelle niitä tehtiin keskimäärin noin 2- 2,5 km:n, myöhemmillä rataosuuksilla noin 5 km:n välein. Ratavartijan tehtävänä oli rataosuutensa kunnosta huolehtiminen päivittäisin tarkastuskäynnein. Naulojen ja pulttien kiristäminen ja lumityöt kuuluivat ratavartijan toimenkuvaan.

↓ Mytjäisten vahtitupa Riihimäen-Pietarin radan pituusprofiili -piirustuksen vinjettikuvassa. Profiilipiirustus on päiväämätön, mutta edustaa radan alkuvaihetta 1870-luvulla.
f = Vahtitupa (Vaktstuga)
Långprofil öfver St. Petersburg - Riihimäki Jernväg. (SRM/A)



Mytjäisten kaksoisvahtitupa 1869

Mytjäisten kaksoisvahtitupa rakennettiin Riihimäen - Pietarin -radan rakentamisen yhteydessä 1860-luvun lopulla, viimeistään radan käyttöönottovuonna 1869. Vahtitupa kuuluu niihin varikkoalueen rakennuksiin, jotka esiintyvät radan ensimmäisen pituusprofiili -piirustuksen vinjettikuvassa.¹

Vahtituvan ulkoarkkitehtuuri

Mytjäisten vahtitupa on pieni, suorakaiteenmuotoinen ja yksikerroksinen hirsirakennus. Ulkoseinien verhouksena on pystyrimalaudoitus. Ullakkokerroksen verhouksen alapää jakolistan yläpuolella on koristeltu puuleikkauksin ja korostettu valkoisella värityksellä. Ullakkokerroksen ja pääkerroksen ikkunoiden vuorilaudat ovat erilaiset.

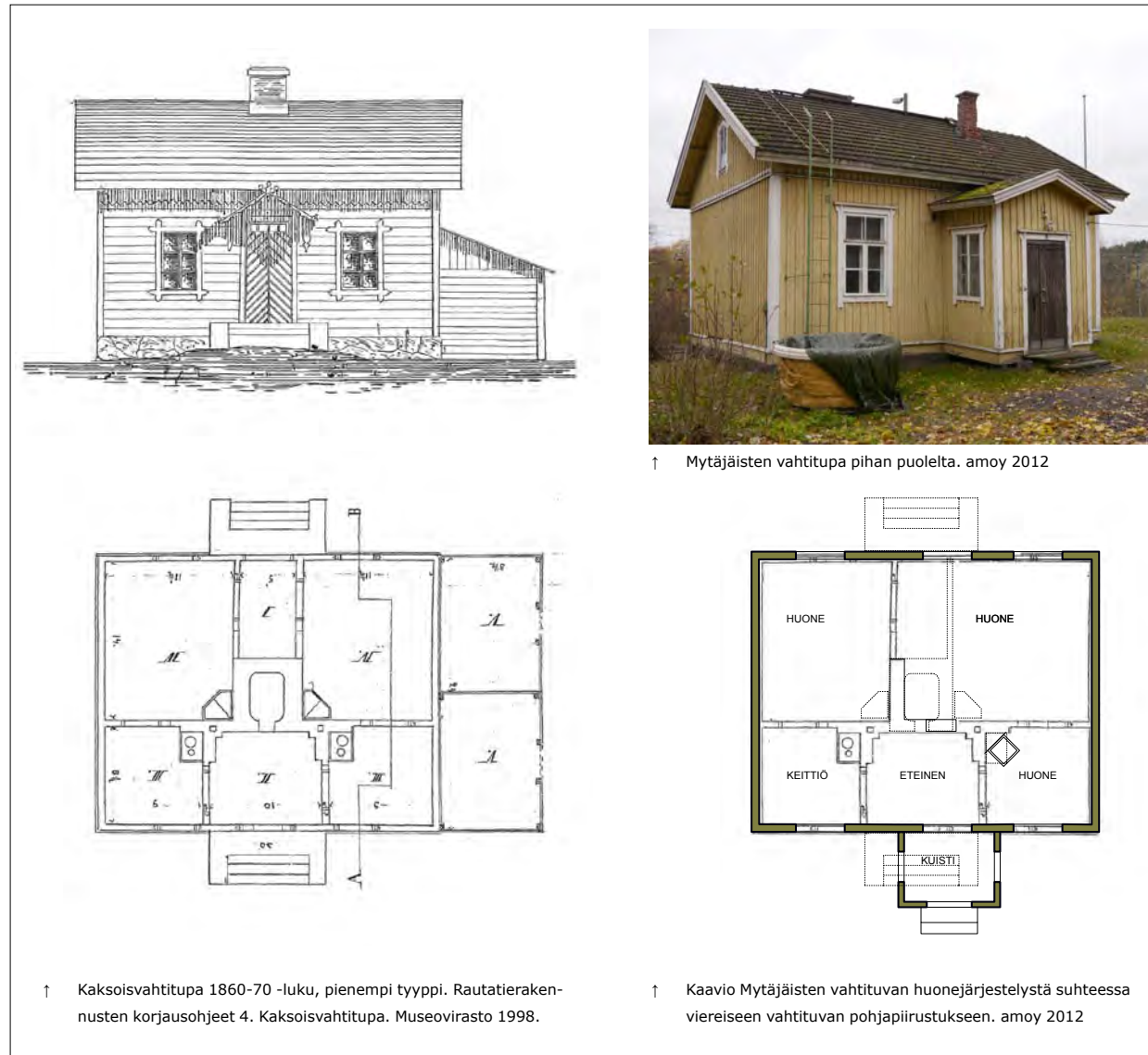
Pihajulkisivulla on kaksi ikkunaa ja näiden välissä, sisäänkäynnin edessä umpikuisti. Radan puolella ikkunoi- ta on kolme. Kuisti ja ratajulkisivun keskimmäinen ikkuna sijaitsevat julkisivussa epäsymmetrisesti.

Vahtituvan alkuperäisasu

Museoviraston kaksoisvahtitupien korjauskorttiin on koottu vahtitupien eriaikaisia tyyppipiirustuksia.² Mytjäisten vahtituvan nykyasu ei suoraan vastaa mitään

¹ Långprofil öfver St. Petersburg - Riihimäki Jernväg. (SRM/A)

² Rautatierakennusten korjausohjeet 4. Kaksoisvahtitupa. Museovirasto 1998.



esitetyistä tyypeistä ulkoasultaan eikä huonejärjestelyltään. Mytjåisten vahtitupa ei myöskään ole ulkoisesti samanlainen kuin Vesijärven aseman vieressä säilynyt vahtitupa, joka on suunnilleen samoilta ajoilta.

Näyttäisi siltä, että Mytjåisten vahtitupa on aikojen kuluessa tehty muutoksia, joissa sen alkuperäisasu on hämartynt. Pohjalta on kuitenkin löydettävissä vahtitupatyyppi, joka oli käytössä 1860- ja -70-luvuilla. Riihimäen -Pietarin radan pituusprofiili -piirustuksen vinjettikuvassa vahtitupa on esitetty muodossa, joka vastaa tyyppiinrakennuksen kahteen suuntaan aukeavaa pohjakaavaa.

Olettavia muutoksia vuosien varrelta ovat ainakin pääkerroksen julkisivuverhouksen, ikkunoiden ja vuorilautojen uusiminen, radanpuoleisen sisäänkäynnin muutos ikkunaksi, umpikuistin rakentaminen pihanpuoleisen sisäänkäynnin eteen ja alkuperäisen huonejärjestyksen muutos. Alkuperäisasun ennallistus esitetty ohessa.

Ulkorakennukset

Vahtituvan pihapiiriin kuuluu ulkorakennus ja maakellari, jotka oletettavasti ovat samalta ajalta päärakennuksen kanssa. Niiden ulkoarkkitehtuurissa on paljon 1800-



luvun rautatiearkkitehtuurin piirteitä. Maakellari edustaa samaa päädyistä aukeavaa kellarityyppiä kuin koulun maakellari, joka oletettavasti on 1880-luvulta.

Säilyneisyys

Muutoksistaan huolimatta Mytjåisten ratavartijan asuinrakennus piharakennuksineen on harvinaisen hyvin säilynyt 1860-luvun pihapiiri. Rakennukset ovat vanhimpia, jos ei peräti vanhimmat Lahden keskusta-alueen puurakennukset. Korjausten ja julkisivuverhouksen uusimisen yhteydessä asuinrakennuksen ulkoasua on kohtuullisen helppo palauttaa lähemmäksi alkuperäistä.



3 VARIKKOALUEEN PIHAT JA KASVILLISUUS

Asemapuistot

Asemapuistot ovat merkittävä osa suomalaista puisto- ja puutarhahistoriaa.¹ Asemien ympäristöt olivat ensimmäisiä julkisia puistoja maassamme, niiden kautta ovat lukuisat kasvilajit levinneet myös muualle.²

Asema-alueet, eli asemapuistot jakautuivat tyypillisesti kolmeen osaan: varsinaiseen asemapuistoon, joka sijaitsi rautatieaseman ympärillä, asuinrakennuksiin pihapiireineen ja ulkorakennuksineen, sekä vesitornin, halkolaiturin ja veturitallin muodostamaan alueeseen.

Asemapuistojen kasvillisuus valittiin siten, että lajeja voitiin käyttää koko rataverkon alueella. Tyypillisiä lehti-puulajeja ovat koivut, lehmus, vaahtera, jalava, pihlaja ja koristepajut. Havupuista yleisimpiä ovat olleet pihta, sembramänty, lehtikuusi ja vuorimänty. Ennen 1960-lukua suosittuja olivat myös pallopuut kuten orapihlaja ja Unkarin syreeni. Koristepensaista yleisimpiä olivat orapihlaja, hernepensas (siperianhernepensas), kuusamat, hanhikki, kanukka, tuomipihlaja, happomarja, tuhkapensaas, angervot ja puistoruusut. Piha-alueen suoja-na ja rata-aitoina suositut leikatut pensasaidat vähenivät 1960 -luvulta lähtien.³

¹ Joutsalmi, s. 146.

² Rautatierakennusten korjausohjeet 1, Museovirasto, s. 2

³ Joutsalmi, s. 147.

1900-luvun alun asemapuistot olivat vapaamuotoisia englantilaistyyppisiä puistoja. Niihin kuului polveilevia käytäviä, lehtimajoja (syreenimajoja), puurivejä ja -kujia, pyöreitä perennapenkkejä jne. Keittiöpuutarhoissa marjapensaas oli suunniteltu neliöihin tai reunustamaan kaarevasti kasvimaata.⁴

⁴ Joutsalmi, s. 146.

Mytjåisten varikkoalueen kasvillisuus

Rautateiden yleiset tyylipiirteet näkyvät myös Mytjåisten varikkoalueen kasvillisuudessa ja pihapiireissä. Entisen koulurakennuksen ja vuoden 1902:n asuinkasarmien pihapiirit ovat säilyneet erittäin hyvin. Muilta osin vanhat pihapiirit ovat joutuneet väistymään liikennealuiden tieltä ja niiden kasvillisuudesta on jäljellä pienempiä fragmentteja.

Rautatiemuseon arkistossa on 2.4.1957 päivätyt VR:n ylipuutarhuri Kaarlo Jokelan¹ signeeraamat pihapiirustukset Mytjåisten pihapiireistä. Suunnitelmista ei selviä mikä on ollut 1950-luvulla vanhaa ja mikä suunnitel-

¹ Kaarlo Jokela (1906-1973) toimi VR:n ylipuutarhurina vuosina 1937-1971. Joutsalmi, s. 145.

← Viistoilmakuva Mytjåisten varikkoalueesta vuonna 1958. Erkki Halme (LKM/KA)

Koulun pihapiirissä ja asuinkasarmi 1902 takana näkyy suuria leikattuja vuorijalavia. Asuinkasarmi 1902:n edessä on pensasaitaa joka 1957 suunnitelmien mukaan on siperianhernepensasta. Aidan takana näkyy matala syreenimaja. Asuinkasarmien 1869 ja 1894 ympärillä on suuria puita jotka suunnitelman mukaan ovat koivuja ja vaahteroita. Pihapiirissä näkyy myös matalaksi leikattu syreenimaja.

tua kasvillisuutta. Vuonna 1958 otetun viistoilmakuvasta näkyy, että alueella on paljon puita ja pensaita jotka esiintyvät myös Jokelan pihapiirustuksissa.²

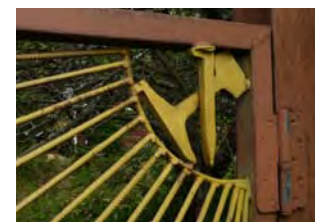
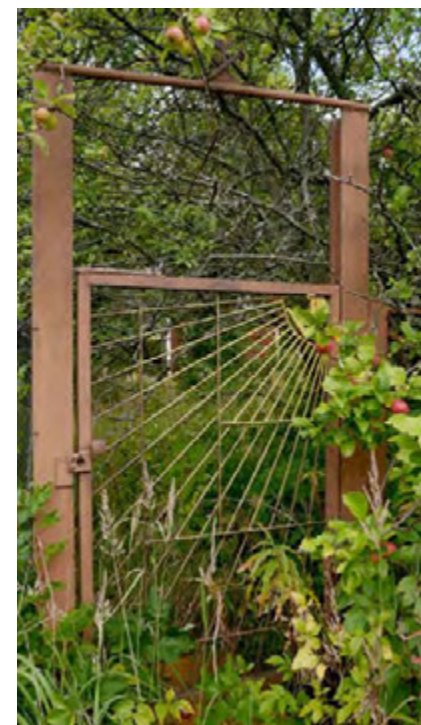
Edellä mainitusta rautateiden tyyppillisistä kasveista esiintyy Mytjåisten varikkoalueen vuoden 1957 suunnitelmissa koivu, vaahtera ja vuorijalava, pallopuista orapihlaja ja Unkarin syreeni sekä koristepensaista syreeni, aitaorapihlaja, siperianhernepensas ja angervo. Näyttävimmät puut ovat vuorijalavia, koivuja ja vaahteroita. Erityisen huomion ansaitsevat syreenimajat joita Mytjåisissä on ollut jokaisessa pihassa, nykyisinkin niitä on jäljellä vielä neljä.

Nykyisin aluetta uhkaa pusikoituminen ja hoitamattomuus, 1958 ilmakuvan perusteella pensasaidat ja syreenimajat ovat olleet huolella leikattuja. Jopa suuria jalavia on tuolloin leikattu. Nykyisin alueella on sekä matalaa pusikkoa että korkeaksi kasvanutta ryteikköä, erityisesti vaahterat ovat kasvaneet suuriksi peittäviksi ryhmiksi, matala pusikko koostuu lähinnä koivuista, pih-

² Viistoilmakuva, Erkki Halme (LKM/KA)

lajista ja vaahteroista.

Kasvillisuusinventoinnissa on korostettu vanhojen pihapiirien kasvillisuutta. Pääpaino on ollut puiden ja suurten pensaiden inventoinnissa, marjapensaita ym. hyötykasveja on merkitty esimerkinomaisesti. Pusikot ja ryteiköt on jätetty kokonaan merkitsemättä.



↑ Asuinkasarmien (1902) portti kääntöraiteelle. Pihapiireistä on useita rata-alueelle johtavia portteja. amoy 2012.

← Koulun pihapiirin eteläpään rautaportti jossa on käytetty koristeena mm. ratakiskoa ja rataiskkon nauloja. amoy 2012.

↓ Alueen pihapiirejä ympäröivää panssariverkkoaitaa jossa on käytetty rataiskkoa ja pyörötankoa. amoy 2012.



Asuinkasarmin 1902:n pihapiiri



↑↑ Asuinkasarmi 1902:n edessä on säilynyt vuoden 1957 suunnitelmasakin esiintyvä syreeni. amoy 2012

↑ Asuinkasarmi 1902:n pihapiiriä. Etualalla marjapensaita, kirsikkapuu ja raparperia. Ulkorakennuksen takana näkyy yksi alueen suurimmista vaahteroista. amoy 2012

↓ Asuinkasarmi 1902:n pihan syreenimaja, syreenimajan keskellä on nupukivetty alue, majan takana siperianhernepensasrivistö. amoy 2012



VUODEN 1957 PIHAPIIRUSTUSTEN KASVILAJIT:
 EDELLISTEN LISÄKSI VUONNA 2012 ESIINTYVIÄ KASVILAJEJA:

- | | |
|--|----------------------|
| 1 Rosa rugosa (Kurtturuuu) | 21 Lehmus |
| 2 Omenapuita | 22 Kirsikkapuu |
| 3 Punaherukka | 23 Orapihlaja (puu) |
| 4 Karviaismarjapensas | 24 Lumimarja |
| 5 Vattuja | 25 Ruusuangervo |
| 6 Mustaherukka | 26 Pihlaja-angervo |
| 7 Yksivuotinen ryhmä | 27 Kiiltotuhkapensas |
| 8 Syringa vulgaris (Kiinansyreeni) | 28 Raparperi |
| 9 Caragana arborescens (Siperianhernepensas) | 29 Marja-aronia |
| 10 Sorbus aucuparia (Kotipihlaja) | 30 Alppiruusu |
| 11 Betula pubescens (Hieskoivu) | 31 Piparjuuri |
| 12 Crataegus C.occinea (Aitaorapihlaja) | 32 Mänty |

RAKENNUKSET YMS.

- | | |
|-------------------------------------|-----------------|
| 13 Spirea arcuta (Morsiusangervo) | A Asuinrakennus |
| 14 Luumupuita | B Kellari |
| 15 Acer platanodes (Metsävaahtera) | C Käymälä |
| 16 Ulmus glabra (Vuorijalava) | D Halkoliiteri |
| 17 Ruusuja | E Ulkorakennus |
| 18 Syringa josikae (Unkarinsyreeni) | F Lipputanko |
| 19 Syreeni | G Kaivo |
| 20 Picea abies (Metsäkuusi) | H Keinut |
| | I Mattoteline |
| | J Autonkorjaus |

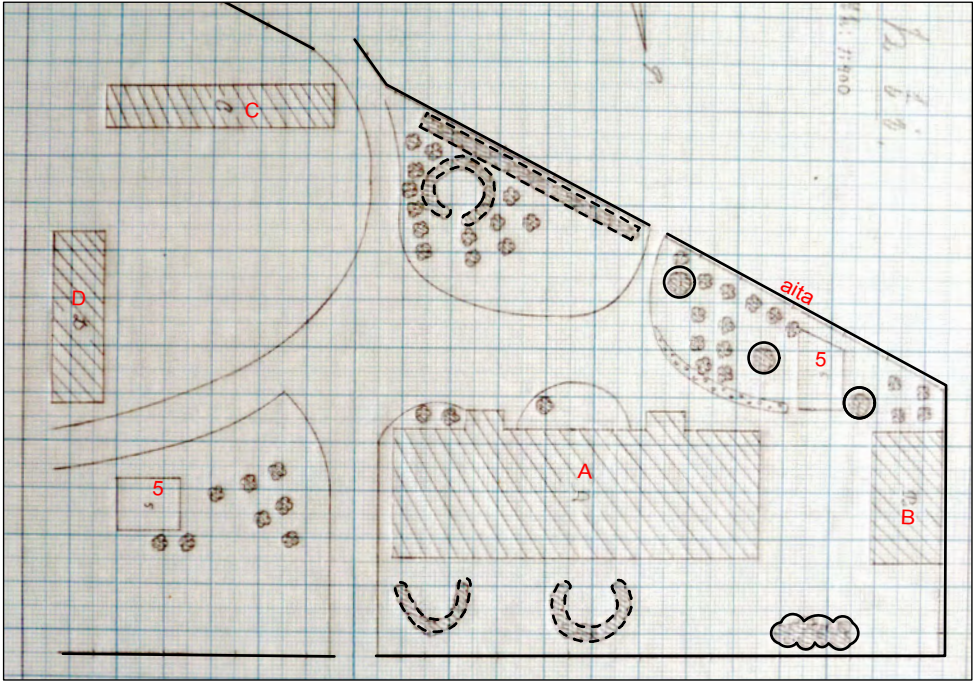
VUODEN 1957 PIHASUUNNITELMA, TÄYDENTÄVÄT MERKINNÄT:

- | | |
|--|---------------------------|
| | Tilaa rajaava pensasryhmä |
| | Puu |
| | Puuryhmä |

VUODEN 2012 PIHAINVENTOINNIN MERKINNÄT:

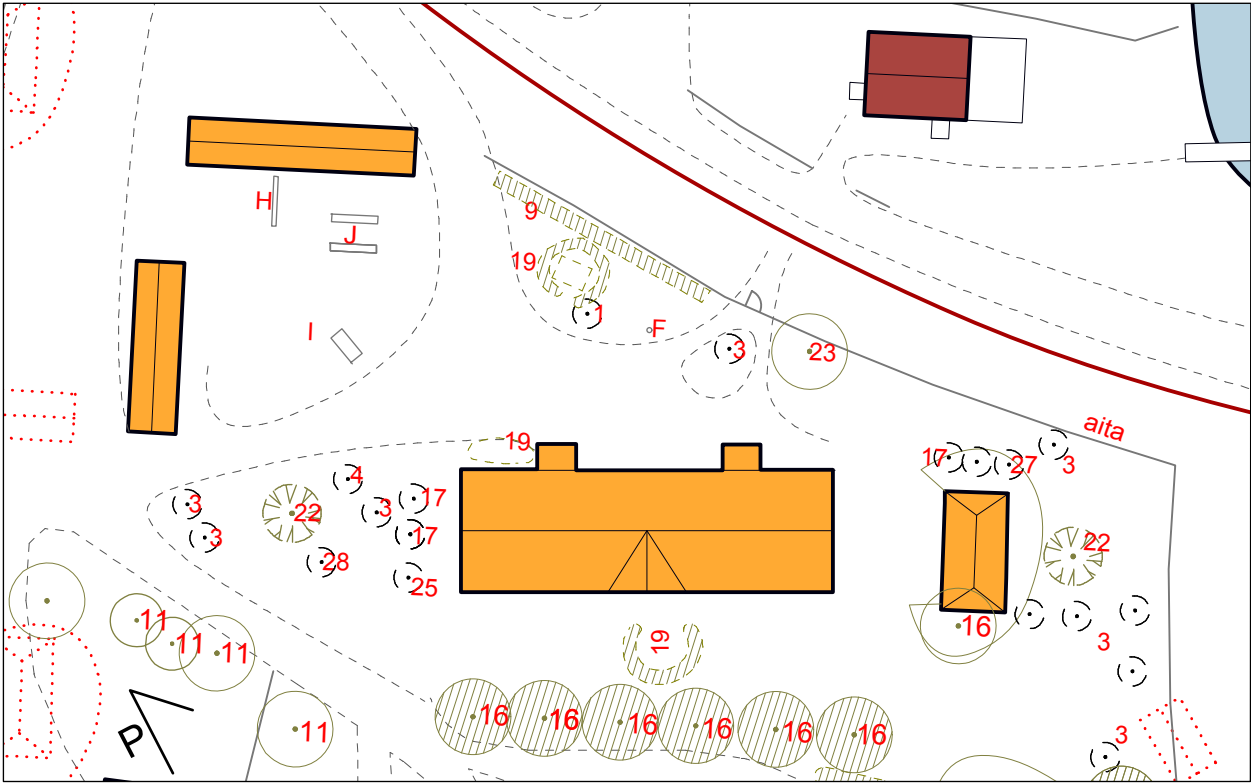
Kaavioihin merkitty vain olennainen kasvillisuus, vuoden 1957 esiintyvät kasvit on merkitty rasterilla.

- | | | | |
|--|------------|--|------------------------------------|
| | Hedelmäpuu | | Pensas |
| | Lehtipuu | | Pensasryhmä |
| | Havupuu | | Panssariteräsverkko-aita ja portti |
| | | | Kulkureitti |



↑ Lahti, virkailijan piha. Pihasuunnitelma, K. Jokela, 2.4.1957. (SRM/A)
 Piirustus esittää asuinkasarmi 1902:n pihapiiriä, tästä suunnitelmasta puuttuu kasvien numerointi.

↓ Asuinkasarmi 1902:n pihapiiri, pihainventointi vuonna 2012. amoy 2012



Entisen koulurakennuksen pihapiiri



↑↑ Suuri jalava koulun edustalla. amoy 2012
↑ Koulun pihapiirin jalavia ja syreenimaja. amoy 2012
↓ Koulun pihapiirin siperianhernepensas ja vieressä alueelle nykyisin kasvanutta pusikkoa. amoy 2012



VUODEN 1957 PIHAPIIRUSTUSTEN KASVILAJIT:		EDELLISTEN LISÄKSI VUONNA 2012 ESIINTYVIÄ KASVILAJEJA:	
1	Rosa rugosa (Kurtturuusu)	21	Lehmus
2	Omenapuita	22	Kirsikkapuu
3	Punaherukka	23	Orapihlaja (puu)
4	Karviaismarjapensas	24	Lumimarja
5	Vattuja	25	Ruusuangervo
6	Mustaherukka	26	Pihlaja-angervo
7	Yksivuotinen ryhmä	27	Kiiltotuhkapensas
8	Syringa vulgaris (Kiinansyreeni)	28	Raparperi
9	Caragana arborescens (Siperianhernepensas)	29	Marja-aronia
10	Sorbus aucuparia (Kotipihlaja)	30	Alppiruusu
11	Betula pubescens (Hieskoivu)	31	Piparjuuri
12	Crataegus C.occinea (Aitaorapihlaja)	32	Mänty
13	Spirea arcuta (Morsiusangervo)		
14	Luumupuita		
15	Acer platanodes (Metsävaahtera)		
16	Ulmus glabra (Vuorijalava)		
17	Ruusuja		
18	Syringa josikae (Unkarinsyreeni)		
19	Syreeni		
20	Picea abies (Metsäkuusi)		

RAKENNUKSET YMS.

- A Asuinrakennus
- B Kellari
- C Käymälä
- D Halkoliiteri
- E Ulkorakennus
- F Lipputanko
- G Kaivo
- H Keinut
- I Mattoteline
- J Autonkorjaus

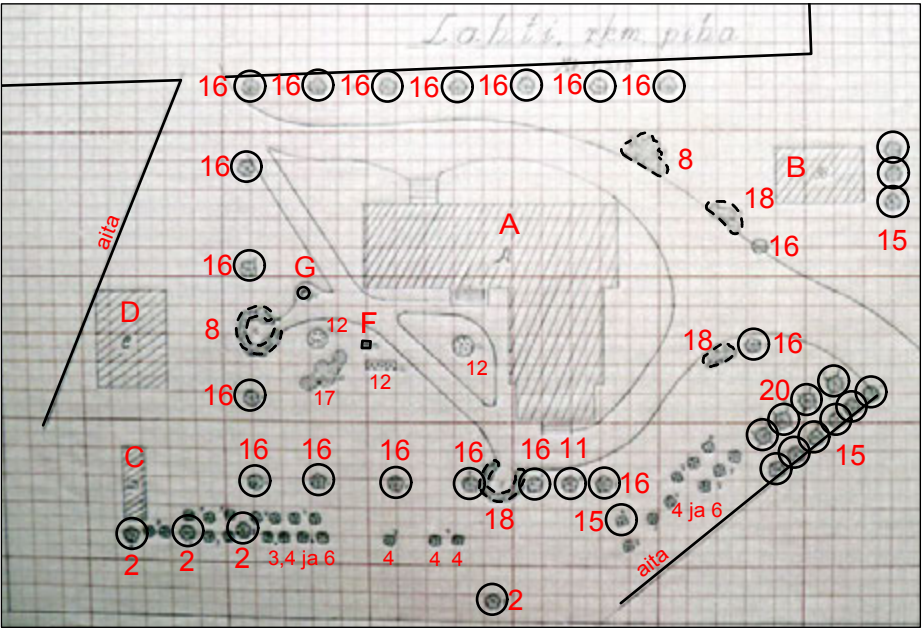
VUODEN 1957 PIHASUUNNITELMA, TÄYDENTÄVÄT MERKINNÄT:

- Tilaa rajaava pensasryhmä
- Puu
- Puuryhmä

VUODEN 2012 PIHAINVENTOINNIN MERKINNÄT:

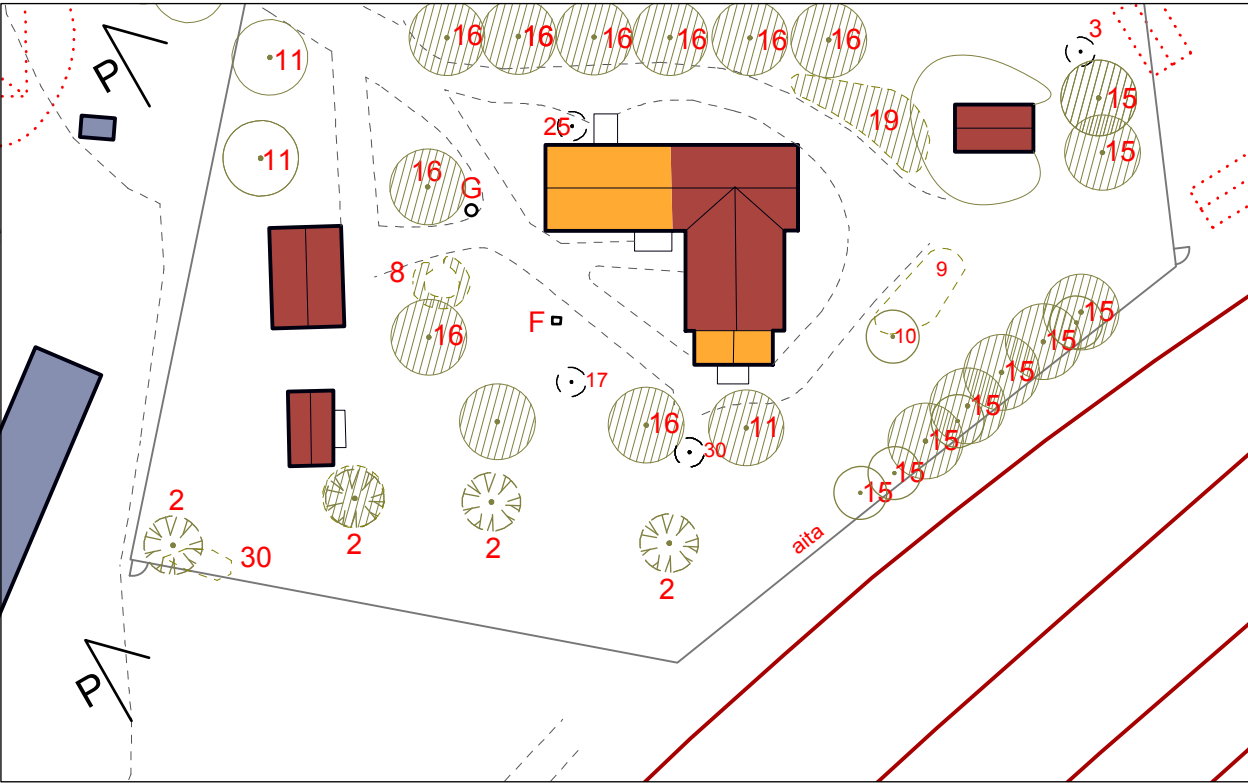
Kaavioihin merkitty vain olennainen kasvillisuus, vuoden 1957 esiintyvät kasvit on merkitty rasterilla.

- Hedelmäpuu
- Lehtipuu
- Havupuu
- Pensas
- Pensasryhmä
- Panssariteräsverkko-aita ja portti
- Kulkureitti



↑ Lahti, rakennusmestarin piha. Pihasuunnitelma, K. Jokela, 2.4.1957. (SRM/A)
Piirustus esittää koulua pihapiireineen.

↓ Koulurakennuksen pihapiiri, pihainventointi vuonna 2012. amoy 2012



Asuinkasarmi 1869:n ja 1894:n pihapiirit



↑↑ Asuinkasarmi 1894:n pihapiirissä on säilynyt komea omenapuu, muu rakennuksen edustalla olleet hyötykasvit ovat hävinneet. Kuvassa näkyy myös alueelle siirretty tasoristeyksen varoituskello 1900-luvun alusta. amoy 2012

↑ Asuinkasarmi 1894:n edustan syreenimaja ja erittäin komea jalava. amoy 2012

↓ Asuinkasarmi 1894:n radan puoli on nykyisin lähinnä nurmikkoa, aidan tuntumassa on säilynyt mm. siperianhernepensasta ja suuria koi-vuja. amoy 2012



VUODEN 1957 PIHAPIIRUSTUSTEN KASVILAJIT:		EDELLISTEN LISÄKSI VUONNA 2012 ESIINTYVIÄ KASVILAJEJA:	
1	Rosa rugosa (Kurttturuusu)	21	Lehmus
2	Omenapuita	22	Kirsikkapuu
3	Punaherukka	23	Orapihlaja (puu)
4	Karviaismarjapensas	24	Lumimarja
5	Vattuja	25	Ruusuangervo
6	Mustaherukka	26	Pihlaja-angervo
7	Yksivuotinen ryhmä	27	Kiiltotuhkapensas
8	Syringa vulgaris (Kiinansyreeni)	28	Raparperi
9	Caragana arborescens (Siperianhernepensas)	29	Marja-aronia
10	Sorbus aucuparia (Kotipihlaja)	30	Alppiruusu
11	Betula pubescens (Hieskoivu)	31	Piparjuuri
12	Crataegus C.occinea (Aitaorapihlaja)	32	Mänty
13	Spirea arcuta (Morsiusangervo)		
14	Luumupuita		
15	Acer platanodes (Metsävaahtera)		
16	Ulmus glabra (Vuorijalava)		
17	Ruusuja		
18	Syringa josikae (Unkarinsyreeni)		
19	Syreeni		
20	Picea abies (Metsäkuusi)		

VUODEN 1957 PIHASUUNNITELMA, TÄYDENTÄVÄT MERKINNÄT:

Tilaa rajaava pensasryhmä

Puu

Puuryhmä

VUODEN 2012 PIHAINVENTOINNIN MERKINNÄT:

Hedelmäpuu

Lehtipuu

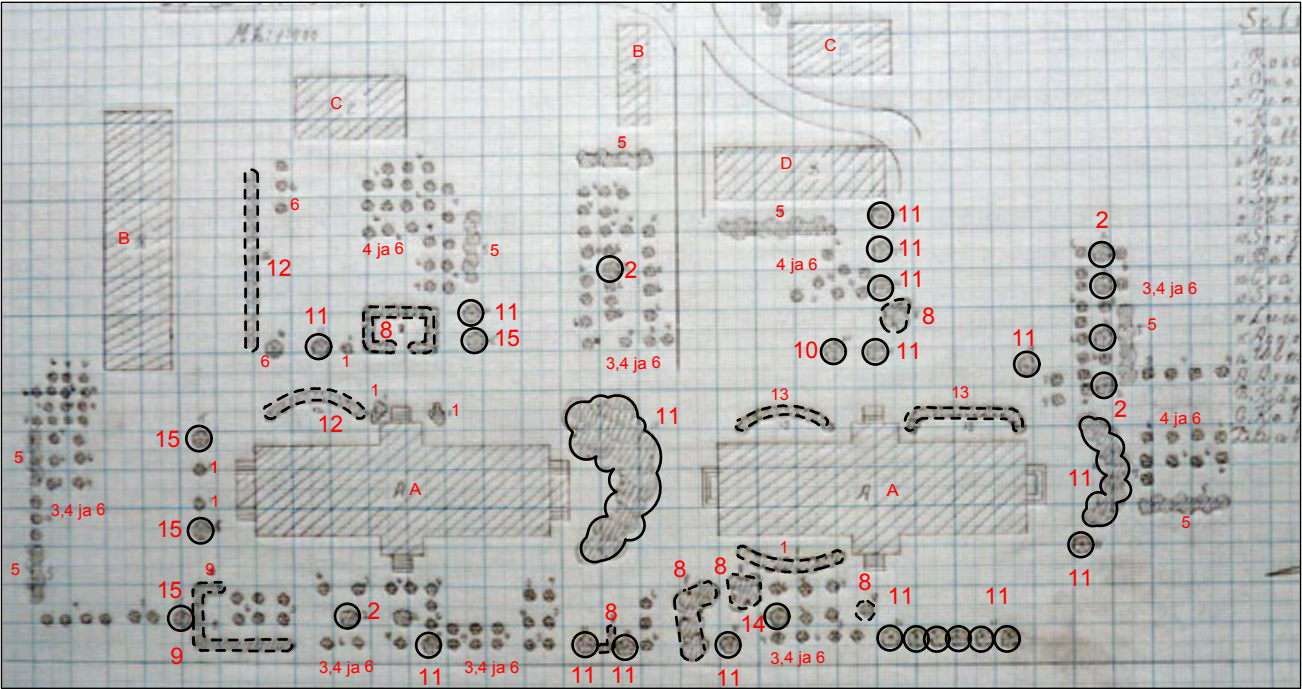
Havupuu

Pensas

Pensasryhmä

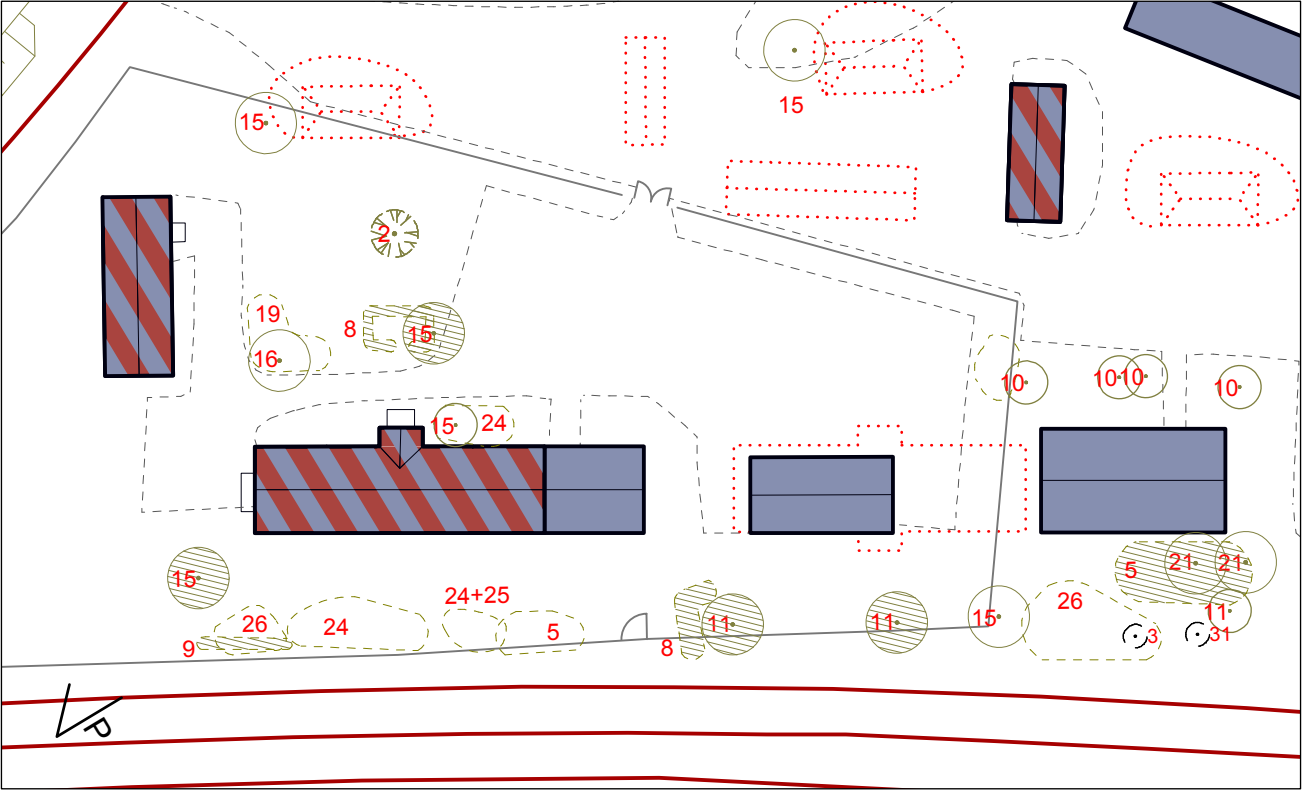
Panssariteräsverkko-aita ja portti

Kulkureitti



↑ Lahti, virkailijan piha. Pihasuunnitelma, K. Jokela, 2.4.1957. (SRM/A) Piirustus esittää asuinkasarmi 1894 ja asuinkasarmi 1869 pihapiiriä.

↓ Asuinkasarmi 1894:n pihapiiri, pihainventointi vuonna 2012. amoy 2012



Vahtituvan pihapiiri

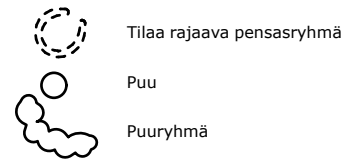


↑ Ratavartijan asuinrakennuksen pihapiirissä on suuria näyttäviä puita, pihapiiri nähtynä radalta päin. amoy 2012
↓ Rata-alueelle johtava portti. amoy 2012
↓↓ Ratavartijan asunnon pihapiiriä, etualalla raparperi, marjapensas ja omenapuu, vasemmassa laidassa syreeni. amoy 2012



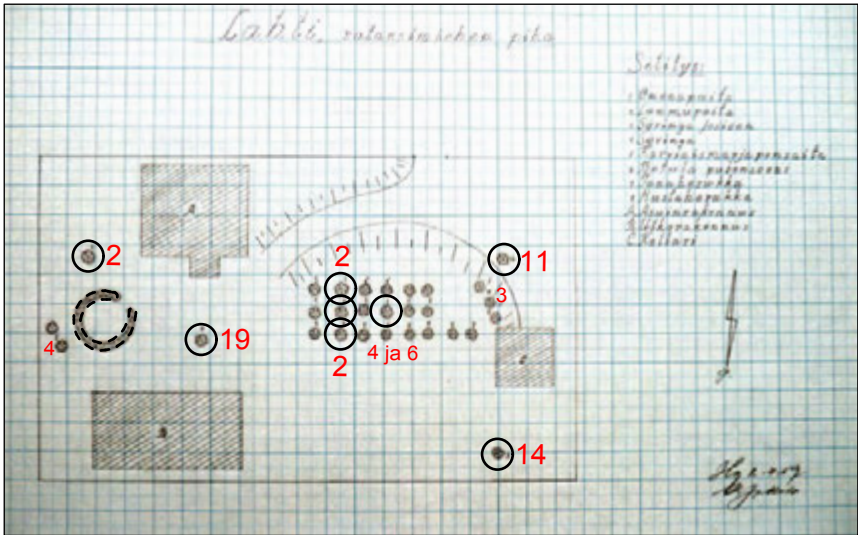
VUODEN 1957 PIHAPIIRUSTUSTEN KASVILAJIT:		EDELLISTEN LISÄKSI VUONNA 2012 ESIINTYVIÄ KASVILAJEJA:	
1	Rosa rugosa (Kurtturuuu)	21	Lehmus
2	Omenapuita	22	Kirsikkapuu
3	Punaherukka	23	Orapihlaja (puu)
4	Karviaismarjapensas	24	Lumimarja
5	Vattuja	25	Ruusuangervo
6	Mustaherukka	26	Pihlaja-angervo
7	Yksivuotinen ryhmä	27	Kiiltotuhkapensas
8	Syringa vulgaris (Kiinansyreeni)	28	Raparperi
9	Caragana arborescens (Siperianhernepensas)	29	Marja-aronia
10	Sorbus aucuparia (Kotipihlaja)	30	Alppiruusu
11	Betula pubescens (Hieskoivu)	31	Piparjuuri
12	Crataegus C.occinea (Altaorapihlaja)	32	Mänty
13	Spirea arcuta (Morsiusangervo)		
14	Luumupuita		
15	Acer platanodes (Metsävaahtera)		
16	Ulmus glabra (Vuorijalava)		
17	Ruusuja		
18	Syringa josikae (Unkarinsyreeni)		
19	Syreeni		
20	Picea abies (Metsäkuusi)		

VUODEN 1957 PIHASUUNNITELMA, TÄYDENTÄVÄT MERKINNÄT:

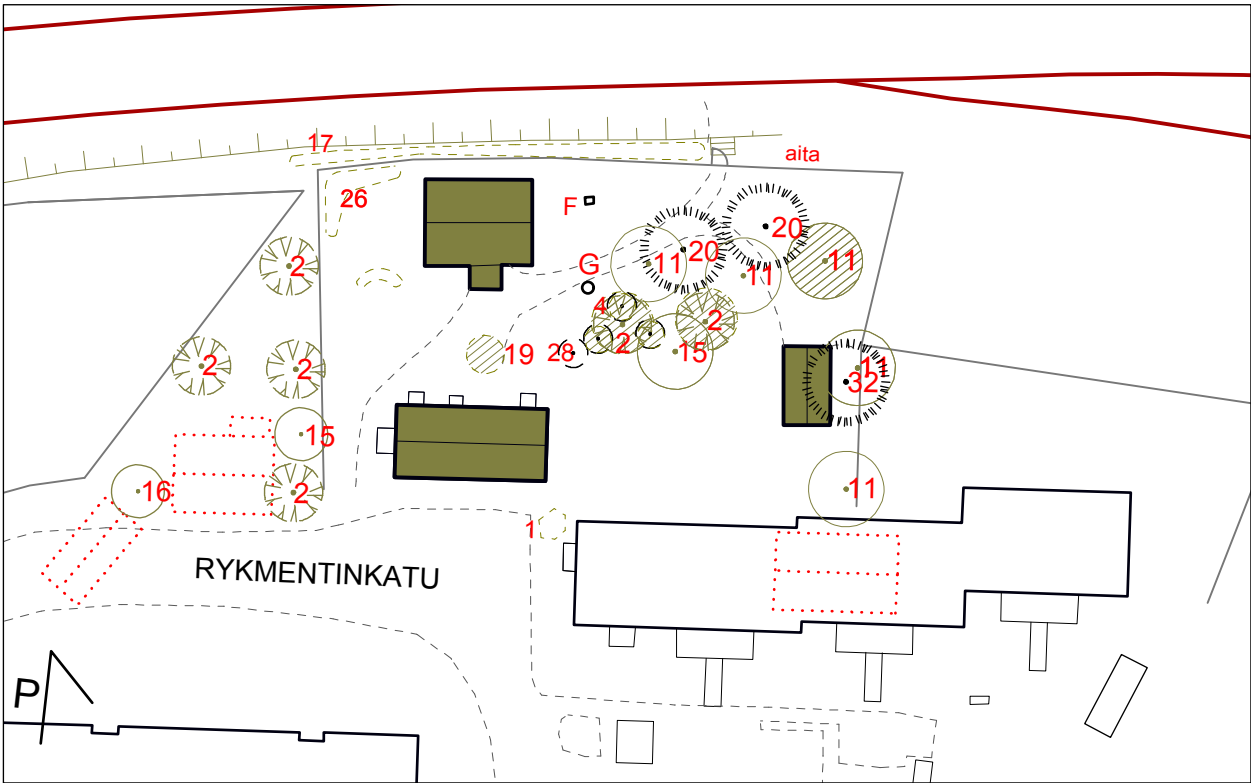


VUODEN 2012 PIHAINVENTOINNIN MERKINNÄT:

Kaavioihin merkitty vain olennainen kasvillisuus, vuoden 1957 esiintyvät kasvit on merkitty rasterilla.



↑ Lahti, rataesimiehen piha. Pihasuunnitelma, K. Jokela, 2.4.1957. (SRM/A)
Piiustus esittää ratavartijan asuinrakennusta pihapiireineen.
↓ Ratavartijan asuinrakennus pihapiireineen, pihainventointi vuonna 2012. amoy 2012



4 MYTÄJÄISTEN VARIKKOALUEEN MERKITYS, SÄILY-NEISYYS JA ARVOT

Mytjäjäisten varikon laajempi historiallinen merkitys

Varikon liittyminen rautatiehistoriaan

Mytjäjäisten varikkoalue sivuaa pienenä, mutta tärkeänä osana Suomen rautateiden alkuvaiheiden historiaa. Jo ensimmäistä, vuonna 1862 valmistunutta, Helsinki-Hämeenlinnan rataosuutta rakennettaessa heräsi toive Päijänteen vesistöreitistön yhdistämisestä rautatien avulla merenrannan satamiin. Eri vaihtoehtoista päädyttiin ratkaisuun, jossa Päijänne ja Vesijärvi yhdistettiin Vääksyn kanavalla ja uusi ratalinja rakennettiin Riihimäeltä Vesijärven eteläkärkeen, jossa sijaitsi Hollolan pitäjän Lahden kylä.

Alkuvaiheessa radan jatkaminen Lahdesta Pietariin nähtiin vain mahdollisuutena, mutta kun lopullinen päätös vuoden 1967 valtiopäivillä tehtiin, puhuttiin jo Riihimäen - Pietarin radasta.¹ Rataosuus Riihimäeltä Lahteen

1 St. Petersburg-Riihimäki jernvägsbygnad, Helsingfors, 1871, s. 48.

ja Vesijärvelle avattiin virallisesti liikenteelle 1.11.1869. Vuotta myöhemmin, 11. syyskuuta 1870, valmistui radan loppuosa Lahdesta Pietariin.

Mytjäjäisten varikkoalue perustettiin kohtaan, jossa Pietarin rata eroaa Vesijärven radasta. Varikon sijoitukseen vaikutti todennäköisesti suurelta osin sijainti tässä liikenteellisessä solmukohdassa. Samantien rakennettiin myös varikkoaluetta pohjoispuolella rajaava kääntöraide, joka mahdollisti kokonaisen junan kääntämisen ja toisaalta myös liikenteen Vesijärven asemalta Pietarin suuntaan.

Mytjäjäisten varikko ja sitä rajaavat, nyt jo pääosin käytöstä poistuneet sivuraiteet, kertovat niistä valinnoista, jotka ovat osaltaan ohjanneet Suomen rataverkon kehitystä.

↓ Riihimäen - Pietarin ratalinja. Kuva kirjasta Lahti Pietari kulttuurirata, s. 19. Lahden ja Vesijärven asemat on ympäröity punaisella.



← Mytjäjäisten veturitalli. amoy 2012

Mytjäjäisten varikkoalueen rakennukset - suhde rautateiden rakennuskantaan, arvot ja säilyneisyys

Rautateiden rakennuskanta on Suomessa tiukan keskusjohtoisuuden vuoksi hyvin yhtenäistä. Tärkeimpiä rautatieasemia lukuunottamatta rakennukset toteutettiin yleensä kunkin aikakauden tyyppipiirustusten mukaan. Rakennustoiminta oli myös hyvin laaja-alaista, suurista rautatieasemista ja konepajoista asuinrakennusten maakellareihin.

Mytjäjäisten varikkoalueella on säilynyt kokoelma eri aikakausien rautatierakennuksia, joista osa on runsaasti toistettujen tyyppipiirustusten mukaan tehtyjä, osa taas lähes yksittäiskappaleita. Edellisiin kuuluvat veturitalli, vahtitupa, vesitorni ja ulkorakennukset, jälkimmäisiin taas koulu ja vuoden 1902 asuinkasarmi, jotka ovat erillisten piirustusten mukaan tehtyjä. Sekä tyyppipiirustuksen mukaan toteutetut, että yksittäiset rakennukset ovat rautatiehistorian kannalta merkittäviä.

Veturitalli (1869)

Mytjäjäisten veturitalli laajennuksineen kuuluu maamme vanhimpiin veturitalleihin. Veturitalli oli valmis viimeistään vuonna 1869, kun rataosuus Vesijärvelle avattiin. Laajennus tehtiin vajaa 10 vuotta myöhemmin vuonna 1877 täysin alkuperäisen arkkitehtuurin mukaisesti. Tämän jälkeen ei suuria muutoksia ole tehty, mikä tekee Mytjäjäisten veturitallista myös yhden parhaiten alkuperäisen ulkoasunsa säilyttäneistä 1800-luvun veturitallista.

leista. Sisätiloissa tilajako on säilynyt, myös vanhaa toimintaan liittyntä varustusta on jonkin verran jäljellä.

Vahtitupa (1869)

Vahtituparakennuksia tehtiin radan varteen rakentamisaikavaiheessa hyvin tiheästi. Rata-alueen laajentumisen, ympäristön muutosten ja alkuperäisen käytön poistumisen vuoksi suurin osa vahtituvista on kuitenkin vuosien varrella hävinnyt. Mytjäjäisten varikkoaluetta vastapäätä sijaitseva vuoden 1869 kaksoisvahtitupa ulkorakennuksineen on harvinaisen hyvin säilynyt pihapiirikonaisuus tästä radanvarsien yleisestä rakennustyyppistä. Asuinrakennuksen ulkoasussa on vuosien varrella tapahtunut muutoksia.

Vesitorni (1951)

Vesitorni on rakennettu Jarl Ungernin vuoden 1948 tyyppipiirustuksen mukaan. Piirustuksen vinjettitekstin mukaan Mytjäjäisten vesitornin rakennusvuosi oli 1951. Vesitorni oli rautateiden varsilla yleinen rakennustyyppi, Mytjäjäisten vesitornin kaltaisia neliskulmaisia tiilivesitorneja rakennettiin ainakin 1930-luvulta lähtien, tyyppin ulkonäkö muuttui vuosikymmenien kuluessa hyvin hitaasti.

Mytjäjäisten vesitorni on hyvin säilynyt sekä ulkoasunsa, että hyvin viimeistelyjen sisätilojensa osalta.



Koulu (1880-luku, laajennus n. 1900)

Koulurakennuksen alkuperäisosa on todennäköisesti 1880-luvulta. Rakennusta on laajennettu vuoden 1900 paikkeilla. Mytjäisten lisäksi rautateiden koulurakennuksia on säilynyt vain Riihimäellä kaksi kappaletta. Vanhempi näistä on samoilla suunnitelmilla toteutettu, hieman erilaisen rakennushistorian omaava versio Mytjäisten koulurakennuksesta.

Omia uudisrakennuksia maalaiskansakouluille ryhdyttiin varsinaisesti rakentamaan vasta 1870-luvun alusta. Mytjäisten koulun alkuperäisosa kuuluu maamme vanhimpaan säilyneeseen kansakoulurakennuskantaan.

Koulutoiminta Mytjäisten koulussa loppui vuonna 1922, jonka jälkeen rakennus on ollut asuinkäytössä. Tämä huomioon ottaen on rakennus säilyttänyt hyvin vanhan ulkoasunsa. Sisätilojen osalta kouluvaiheen lisäksi myös vanhemmat asuinmuutoskerrostumat ovat arvokkaita.

Asuinkasarmi (1902)

Vuonna 1902 rakennettu asuinkasarmi on Mytjäisten varikkoalueen ainoa alkuperäisasussaan ja -käytössään säilynyt asuinrakennus. Asuinkasarmen piirustukset ovat

Bruno Granholmin käsialaa vuodelta 1902 ja ilmeisesti piirretty nimenomaan Mytjäisten varikkoa varten. Asuinkasarmi edustaa hyvin tasokasta aikansa rivitaloasumista. Rakennuksen huonejako on säilynyt alkuperäisenä. Kiinteässä sisustuksessa ja sisämateriaaleissa on tehty eriaikaisia muutoksia.

Vuoden 1902 asuinkasarmi piharakennuksineen muodostaa harvinaisen ehjänä säilyneen 1900-luvun alun asuinpihapiirin.

Ulkorakennukset

Tyypipiirustusten mukaisia ulkorakennuksia liittyy vahtituvan, koulun ja vuoden 1902 asuinkasarmen pihapiireihin. Näistä vahtituvan ja koulun piharakennukset ja maakellarit edustavat vanhempaa 1800-luvun tyyppiä. Asuinkasarmen piharakennukset ja maakellari taas noudattavat Bruno Granholmin 1900-luvun alun tyyppipiirustuksia. Piharakennukset ovat pääosin erittäin hyvin säilyneitä.

Sauna (1800-luku)

Saunan rakennusvuosi ei ole tiedossa, mutta se esiintyy 1800-1900 -lukujen vaihteen vinjettikuvassa ja edustaa

← Mytjäisten koulurakennus nähtynä maakellarin kulmalta. amoy 2012
→ Näkymä vuoden 1902 asuinkasarmen portilta radan yli saunalle. amoy 2012

myös ulkoarkkitehtuuriltaan 1800-luvun rautatierakentamisen tyylipiirteitä. Rakennus täydentää varikkoalueen rakennuskantaa ja liittää varikkoalueen myös kiinteämmin Mytjärveen, jonka rannan tuntumassa sauna sijaitsee.

Saunan, asuinkasarmen 1902 pihapiirin ja varikkoalueen tasoristeyksen välisellä alueella on parhaiten aistittavissa 1950-luvulle jatkunut tilanne, jossa ratojen erottava ja rajaava vaikutus oli huomattavasti nykyistä pienempi.

Asuinkasarmi (1894)

(muutos ja laajennus 1970-luku)

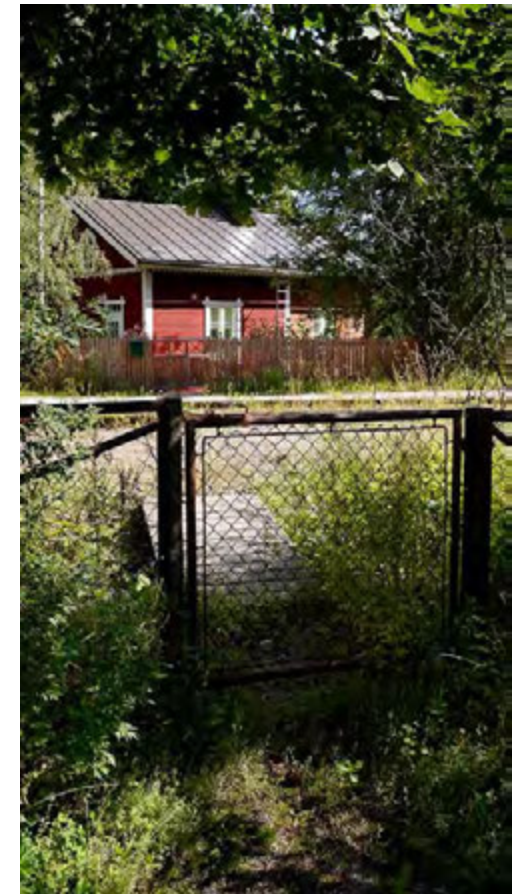
Vuonna 1894 rakennettu asuinkasarmi edustaa vanhempaa kasarmityyppiä ja rakennettiin todennäköisesti hyvin pitkälle varikon alkuperäisen, vuoden 1869 asuinkasarmen mallin mukaisesti.

Rakennuksessa tehtiin muutos ja laajennus 1970-luvulla, jolloin se muutettiin toimistokäyttöön. Julkisivut verhoiltiin kuitusementtilevyin, mutta monilta osin muutostyöt tehtiin vanhan rakennuksen ulkoarkkitehtuurin ehdoilla. Sisätiloissa muutokset olivat voimakkaampia. Vanha rakennusrunko on kuitenkin pääosin jäljellä uudempien pintaverhoilujen alla ja rakennus on kohtuullisen yksinkertaisin toimenpitein palautettavissa lähelle vanhaa ulkoasuaan. Pintarakenteiden purkutyöt tulee tehdä harkiten, koska niiden alla saattaa olla säilösä hyvinkin vanhoja rakennekerroksia.

Entisestä pihapiiristä on jäljellä 1970-luvun asuun muutettu ulkorakennus, jota on lyhennetty alkuperäisestä mitastaan.

Asuinkasarmen 1869 entinen ulkorakennus

Vuoden 1869 asuinkasarmen pihapiiristä on säilynyt vain yksi ulkorakennus. Rakennuksen ajoitus ei ole selvillä. Samalla paikalla on sijainnut ulkorakennus jo 1800-luvulla. Rakennus on muutettu varastoksi, jossa yhteydessä se on verhoiltu sisältä kuitusementtilevyin. Ullakolta on kuitenkin näkyvissä vanha hirsikehikko ja vanhoja rakenteita. Ajoitus vaatii rakenteiden avaamista.



Autotalli- ja varastorakennus (1970-luku)

Vuoden 1869 asuinkasarmen paikalle rakennettiin 1970-luvulla autotalli- ja varastorakennus, jonka rakenteissa hyödynnettiin ilmeisesti puretun asuinkasarmen rakennusmateriaalia.

Sosiaalitalarakennus (1982)

Vesijärvenradan varren rakennusrivistön jatkoksi rakennettiin vuonna 1982 Juhani Solkisen piirtämä sosiaalitalarakennus. Rakennus on materiaaliensa ja väriyksensä osalta sopeutettu alueen vanhoihin ulkorakennuksiin.

Pistoraitteen varasto (1970-luku)

1970-luvulla alueen sisäisen pistoraitteen varteen tehtiin kevyt varastorakennus. Varasto on nykyisin ainoa merkki 1980- ja 90-lukujen vaihteessa puretun raitteen poikkeavasta koordinaatistosta.



↑ Mytämäisten varikko ja asuinalue. Viistoilmakuva vuodelta 1968. Kuvakiila (LKM/KA)
 → Hetki varikkoalueella. Takana vasemmalla veturitallin pääty. (Kuva kirjasta Tallin Passi, s. 55.)

Mytämäisten varikkoalueen kehityskaari

Mytämäisten varikkoalue syntyi Riihimäen - Pietarin radan yhteyteen keskelle agraaria pelto- ja metsämaise-
 maa. Lähellä sijaitsi Lahden kylä, mutta siihen Mytämäis-
 ten alue liitettiin vasta vuonna 1905, Lahden kaupungin
 perustamisen yhteydessä.

Veturitallista, varikkopäällikön asuintalosta ja yhdes-
 tä asuinkasarmista varikkoalue kasvoi 1800-luvulla ta-
 saisesti, niin että 1900-luvun alkuvuosina valmistui jo
 kolmas asuinkasarmi pihapiireineen. Tärkeä merkitys oli
 varikon omalla koulurakennuksella, jonka ensimmäinen
 osa rakennettiin 1880-luvulla.

Mytämäisten varikkoalue 1960-luvulle asti

Mytämäisten varikkoalueen rakennuskanta säilyi 1960-
 luvun lopulle asti suurinpiirtein siinä asussa, jonka se oli
 saavuttanut 1900-luvun alkuvuosina. Suuria muutoksia
 olivat vain alkuperäisen varikkopäällikön asuintalon ja



pihapiirin häviäminen pääradan laajentuessa sekä vesi-
 tornin rakentaminen 1950-luvun alussa.

Tilannetta 1950-luvulla, vesitornin valmistuttua, voi-
 daan pitää alueen kehityksen kulminaatiopisteenä. Alue
 oli valmiiksi rakennettu ja kasvillisuus sekä reitistö oli-
 vat viiden vuosikymmenen stabiilin tilanteen aikana eh-
 tineet asettua paikoilleen. Varikkoalue muodosti vierei-
 sen Mytämäisten asuinalueen kanssa oman kiinteän ja
 kylämäisesti rakentuneen yhteisönsä, joka pikkuhiljaa
 erkaantui yhä selvemmin omaksi saarekkeekseen ym-
 päriällä kasvavan kaupungin keskellä.

1970-luvun muutokset

1970-luvulla kiihtynyt autoliikenteen kasvu ja siitä seu-
 rannut tieverkoston kehitys rajasivat Mytämäisten alu-
 een muusta kaupungista fyysisesti. Kun samaan aikaan
 myös rata-alueiden erottava vaikutus kasvoi, jäi alue
 yhä enemmän erilleen. Tällä ja varikon kuulumisella val-
 tionrautateiden omistukseen oli tärkeä merkitys sille,
 että alue on säilynyt nykypäiviin saakka.

Valitettavasti liikenteellisillä muutoksilla oli myös hä-
 vittävä vaikutuksensa. Mytämäisten asuinalueesta hävi-
 sivät lammen itäpuoliset osat lähes kokonaan. Varikko-
 alueelta, jonka tiestö aiemmin kiemurteli asuinpihojen
 ja ulkorakennusten välitse, liikenteelliset järjestelyt hä-
 vittivät kaksi asuinkasarmien pihapiiriä ja jättivät alueen
 keskelle aukon, joka edelleen on jäsentymättä.

Saman aikaisesti 1970-luvulla tapahtui myös muutos
 varikkoalueen toiminnoissa. Asumisen merkitys väheni
 ja tilalle tuli vr:n toimisto, henkilöstö ja varastotiloja.

1970-luvulta nykypäivään

1970-luvun rajujen muutosten jälkeen tilanne taas sta-
 biloitui. Viimeinen varsinainen uudisrakennus varikko-
 alueelta on 1980-luvun alun sosiaalityötilarakennus. Asu-
 minen jatkui jäljelle jääneessä asuinkasarmissa ja enti-
 sessä koulurakennuksessa. Harraste- ja pienpajatoimin-
 ta otti pikkuhiljaa käyttöön niitä tiloja, jotka jäivät rau-
 tateiden käytössä tarpeettomaksi. Vuonna 2010 raken-
 nukset tyhjennettiin odottamaan päätöstä alueen koh-
 talosta.

Mytämäisten varikkoalueen pai- kallinen merkitys

Mytämäinen osana Lahden kaupunkia

Mytämäisten alue liitettiin yhdessä asema-alueen kans-
 sa vuonna 1905 vasta perustettuun Lahden kaupunkiin.
 Yhteinen taival on tietysti tätä pidempi; rautatien raken-
 taminen 1860-luvun lopulla oli alkusysäys silloisen Lah-
 den kylän kasvuille kauppalaksi ja myöhemmin kaupun-
 giksi. Radalla ja varikkoalueella oli vaikutusta myös Lah-
 den teollisuuden sijoittumiseen. Varikon länsipuolelle ra-
 dan toiselle puolelle syntyi Sopenkorven teollisuusalue

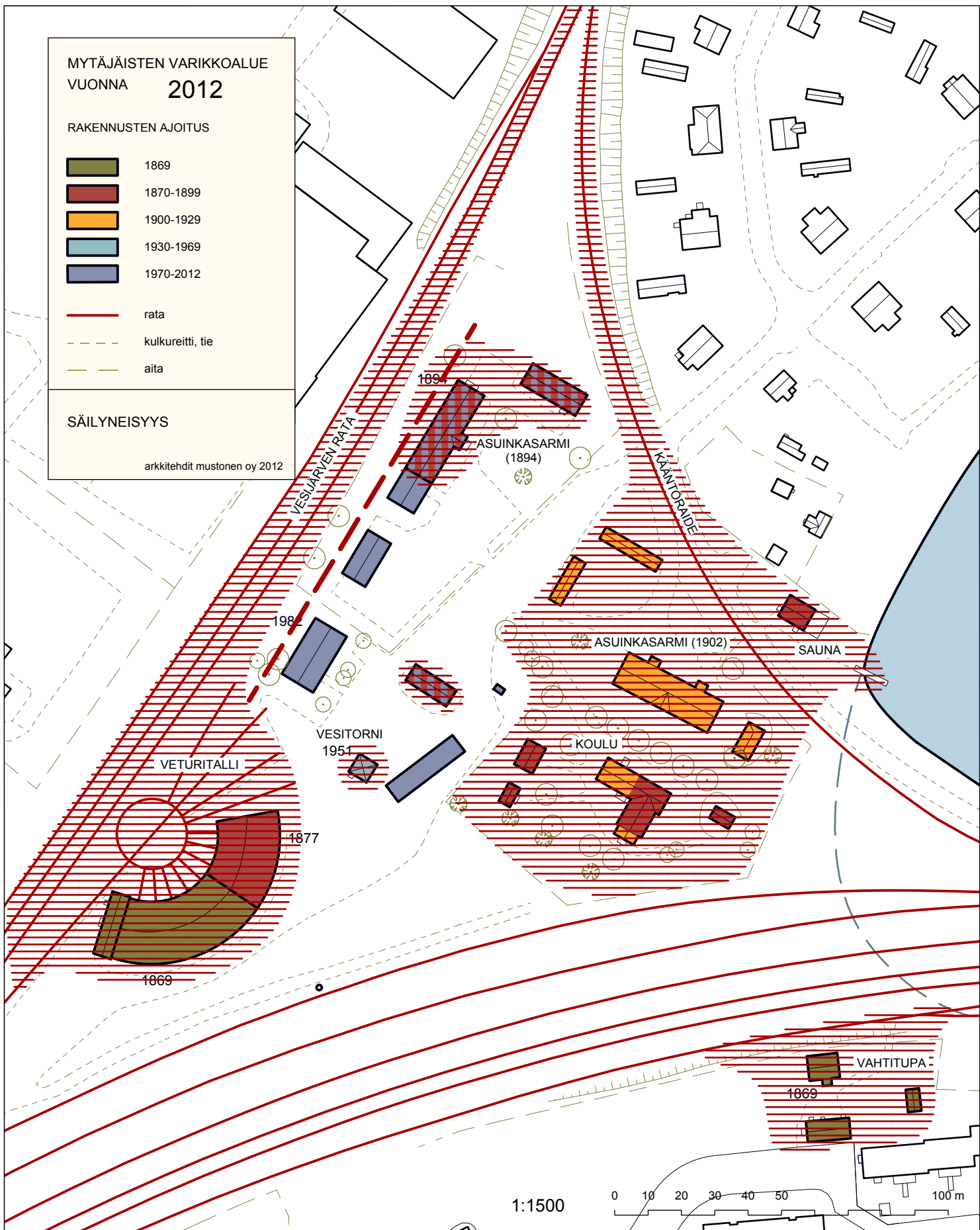


↑ Veturitallin rikki kivitetty ikkuna. amoy 2012.

ja radan eteläpuolelle, varikkoaluetta vastapäätä perus-
 tettiin 1880-luvulla Tornator Oy:n Lahden rullatehdas .

Historiallisista lähtökohdista johtuen Mytämäisten va-
 rikkoalueen vanhimmat rakennukset 1860-luvun lopulta
 eli veturitalli ja vahtitupa edustavat Lahden kaupungin
 keskusta-alueen aivan vanhinta rakennuskantaa. Koulu-
 rakennus ja asuinkasarmit sekä näiden piharakennukset
 kuuluvat muutaman kymmenen vanhimman keskusta-
 alueella säilyneen rakennuksen joukkoon.¹ Mytämäisten
 varikkoalue ja viereinen Mytämäisten asuinalue taas ovat
 vanhimpia säilyneitä aluekokonaisuuksia.

¹ Pihlaja 2005, ss. 208-211.



Mytämäisten varikkoalueen alueellinen säilyneisyys

Mytämäisten varikkoalueen sisällä on erityyppisiä ja eriasteisesti säilyneitä alueita. Tärkeimmät alueet on korostettu viereisen sivun kartassa.

Veturitallin ympäristö

Veturitallin ja kääntöpyörä ympäristöineen sekä Vesijärven rata-alue edustavat 1800-lukua ja varikon keskeistä toiminta-aluetta. Veturitalli on yksi vanhimmista ja alkuperäisen ulkoasunsa parhaiten säilyttäneistä Suomessa. Kääntöpyötä on laajennettu pariin otteeseen, mutta toimintaperiaate on yhä sama. Viereinen rata-alue kuuluu elimellisesti veturitalliin. Vesijärven rata oli lisäksi lähtökohtana koko Riihimäen - Pietarin ratalinjaukselle.

Vahtitupa

Vahtitupa ulkorakennuksineen on radan perustamisvaiheesta 1860-luvun lopulta. Pihapiiri on säilyttänyt hyvin alkuperäisen asunsa. Yhteys rataan on edelleenkin konkreettisesti näkyvissä pihapolun, portin ja radalle johtavien graniittiportaiden muodossa.

Koulu ja asuinkasarmi (1902)

Entinen koulu ja vuoden 1902 asuinkasarmi piharakennuksineen sekä sauna muodostavat kokonaisuuden, joka on säilynyt melko pitkälle 1900-luvun alun asussa. Kaikki rakennukset on rakennettu viimeistään 1900-luvun alkuvuosina. Kasvillisuus on luonnollisesti jatkuvassa

sa muutoksessa, mutta jäljellä on paljon ainakin 1900-luvun puoliväliin ajoittuvia piirteitä. Rakennusten välitse kulkeva, yksiraiteisena säilynyt kääntöraide, kuvastaa alkuperäistä, aitaamatonta rataympäristöä.

Asuinkasarmi (1894)

Entisestä 1800-luvun lopun asuinpihapiiristä on jäljellä enää päärakennus ja osa ulkorakennuksesta, molemmat muutetussa muodossa. Rakennukset ovat muodostaneet 1800-luvun lopulta asti pysyväisluonteisemman rakentamisen pohjoiskärjen.

Vesitorni ja entinen ulkorakennus

Melko myöhäisestä rakentamisajankohdastaan huolimatta 1950-luvun tiilinen vesitorni kuuluu varikkoalueen merkkirakennuksiin ja on rakennuksena erittäin hyvin säilynyt.

Vesitornin viereinen entinen ulkorakennus on alkupe räisen asuinkasarmen pihapiirin ainoa säilynyt osa. Rakennus myös sulkee hieman keskiosan liikennealuetta.

Muu rakentaminen

Myöhempi täydennysrakentaminen alueella on ollut pienimuotoista ja hillittyä. Rakennuksissa on noudatettu vanhaa rakeisuutta, koordinaatistoa ja materiaaliaamaa. Ympäristöä häiritseviä rakennuksia ei alueelle ole tehty. Ympäristön kannalta tuhoisampi on ollut keskustaosan rakennusten purkaminen ja näin syntyneet laajat ja jäsentymättömät liikenne- ja paikoitusalueet.

Suorakulmakoordinaatisto

Huolimatta varikkoalueen kolmikulmaisesta muodosta alueen täydennysrakentaminen on alusta alkaen noudattanut Vesijärven radan suuntaista suorakulmakoordinaatistoa, johon alueen ensimmäinen asuinkasarmi asettui. Ainoana poikkeuksena on kevyt varastorakennus, joka 1970-luvulla rakennettiin alueen sisäisen raitteen varteen. Kulkureitistö kiemurteli alueella vapaasti, mutta rakennukset olivat suorassa kulmassa suhteessa toisiinsa.

Tiukka koordinaatisto erottaa varikkoalueen viereisestä Mytämäisten asuinalueesta. Voidaan ajatella, että koordinaatisto kuvastaa rautateiden rakennustoiminnan järjestäytyneisyyttä.

LÄHTEET JA LYHENTEET

Arkistot

Kansallisarkisto, ratahallintokeskus, rakennusten piirustusarkisto (KA)
Lahden kaupunginmuseon kuva-arkisto (LKM/KA)
Lahden kaupunki / Rakennusvalvonnan arkisto (LK/RA)
Lahden kaupunki / Tekninen ja ympäristötoimiala / Maankäyttö (LK/TM)
Suomen rautatiemuseon arkisto (SRM/A)

Painetut ja painamattomat lähteet

Ameri, Mikko (toim.): Suuri raideliikennealbumi, kuvia meiltä ja muualta. Uittamon kustannusliike Oy, Forssa 1980.
Böök, Huttunen, Savolainen: Pekkalan koulu. Ruoveden kotiseutuyhdistys, Ruovesi 2011.
Ekman-Salokangas, Ulla ym. (toim.): Lahden historia 2. Lahden kaupunki, Savonlinna 1992.
Halme, Anna-Maija (toim.): Lähdön ja saapumisen paikat. Suomen kotiseutuliitto, Forssa 2006.
Heinonen, Jouko (toim.): Lahden historia. Lahden kaupunki, Hämeenlinna 1980.
Ihalainen, Karin (toim.): Skolminnen från Lahtis. 2010.
Iltanen, Jussi: Radan varrella - Suomen rautatieliikennepaikat. Otavan kirjapaino Oy, Keuruu 2009.
Immonen, K. J. (toim): Valtionrautatiet 1862-1962. Kirjayhtymä, Helsinki 1961.
Joutsalmi, Sinikka: Asemapuistot artikkeli, Hortus Fennicus, Viherympäristöliitto ym. 2001.
Kaskimies, Einari (toim.): Valtionrautatiet 490 kuvaa. WSOY, Porvoo 1935.
Kiiskinen, Kyösti: Rautahevon kyydissä, Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä 1996.
Laajarinne, Arvo: Tallinpassi. Exter Oy, Lahti 1984.
Lahden ratapihan liikennöimissääntö. Valtionrautatiet, Helsinki 1952.
Lahden ratapihan liikennöimissääntö. Valtionrautatiet, Helsinki 1960.
Lahden ratapihojen liikennöimissääntö, Valtionrautatiet, Helsinki 1979.
Lilius, Henrik: Suomalaisen koulutalon arkkitehtuurihistoriaa. Suomen muinaismuistoyhdistyksen aika-kauskirja 83. Helsinki 1982.
Livady Oy: Pasilan konepaja, rakennushistorian selvitys ja inventointi, VR-Yhtymä Oy, 2012.
Långprofil öfver St. Petersburg-Riihimäki jernväg, Lith F Tilgmann, Helsinki 1870-luku.
Långprofil öfver St. Petersburg-Riihimäki jernväg, Lith F. Tilgmann, Helsinki 1900-luvun alku.
Moisio, Heini (toim): Lahti - Pietari kulttuurirata. Lahden kaupunginmuseo, Lahti 2006.
Myllykylä, Turkka: Suomen kanavien historia. Otava, Helsinki 1991.
Pekonen, Pentti (toim.): Rautatiemuseon vuosikirja 1980-1981, Rautatiet suomessa 120 vuotta. Sana-niekka ky - SP-paino ky 1982.
Pihlaja, Juhani: Lahti-käsikirja. Lahden kaupunki, Jyväskylä 2005.
Putkonen, Lauri: Päijät-Hämeen kulttuurihistorialliset kohteet - Täydennysselvitys 1983. Päijät-Hämeen seutukaavaliitto, Lahti 1983.
Rasehorn, Hannu: Loviisan-Vesijärven rautatie, Lahti-Print, Lahti 1991.

Rasehorn, Hannu: Pietarin rata 125 vuotta, Lahden tuotepaino Oy, Lahti 1996.
Rautatiehallituksen vuosikertomukset vuosilta 1871-1909 (Chefens för statsjernvägarne i Finland, be-rättelse). (SRM/A)
Rautatiematrikkeli 1904. Östra Finland's Tryckeri förlag, 1904.
Reijonen, Anna-Maarit ym.: Rautatierakennukset, Rautatierakennusten korjausohjeet 4, Kaksoisvahti-tupa. Museovirasto, Helsinki 1998.
Reijonen, Anna-Maarit ym.: Rautatierakennukset, Rautatierakennusten korjausohjeet 5, Yksinkertainen vahtitupa. Museovirasto, Helsinki 1998.
Resiina-lehti 2/1998, Tapio Keränen: Veturitallit, osa 1
Resiina-lehti 3/1998, Tapio Keränen: Veturitallit asemittain aakkosjärjestyksessä
Resiina-lehti 2/1990, Markku Meriluoto ja Seppo Leskinen: Lahden varikon historiaa ja nykypäivää
Suomen valtionrautatiet 1862-1912, II osa, Helsinki 1916.
Salastie, Riitta: Pasilan veturitallit, rakennushistoriallinen selvitys, Helsingin kaupunkisuunnitteluviras-ton julkaisuja, 1995.
St. Petersburg-Riihimäki jernvägsbygnad, Helsingfors, 1871.
Talve, Ilmar (toim.), Radoilta ja ratojen varsilta. Suomalaisen kirjallisuuden seura, Forssa 1963.
Valanto, Sirkka: Suomen rautatieasemat vuosina 1857-1920. Museovirasto, Rakennushistorian osaston julkaisu N:o 11, Helsinki 1982.
Valanto, Sirkka: Rautateiden arkkitehtuuri - asemarakennuksia 1857-1941. Suomen rakennustaiteen museon näyttelyjulkaisu, Helsinki 1984.
Valtionrautatiet 1912-1937, II osa. Rautatieläisten lepokotiyhdistys, Helsinki 1937.
Valtionrautatiet 1937-1962. Rautatiehallitus, Helsinki 1962.
Vertainen, Tuija - Niskanen, Riitta (toim.): Kuusenoksa ja lukinlanka, sata vuotta jugendtunnelmaa, Lahden historiallisen museon julkaisuja 1, Lahden kaupunginmuseo, Helsinki 2012.
Zetterberg, Seppo: Yhteisellä matkalla, VR 150 vuotta, WSOY, EU 2011.
Öller, Uno: Suomen rautatiet lapsenkengissä, Kustannusosakeyhtiö kirjan kirjapaino, Helsinki 1930.

Lyhenteet

arkkitehdit mustonen oy (amoy)



↑ Varikkoalue Riihimäeltä päin saavuttaessa. amoy 2012



Kannen kuva: vesitorni ja veturitalli, takakannen kuva: koulun ulkorakennukset. Olli Helasvuo, amoy 2012.
Takakannen kartta: Riihimäki - Pietari -radan pituusprofiilipiirustuksen vinjettikuva. (SRM/A)

