

Markus Manninen

IMMOLA

Rakennushistoria ja nykytilanne



MANARK 2016

"Sää: kaunis kesäinen helleilma, autereinen. Ilmatoiminta edelleen vilkasta, joskaan ei aivan edellisen päivän veroinen. Meiltä lähetetään yli 20 'Stuka' ja saman verran 'Jabo'-koneita liikkeelle panssariosastoja, siltoja ym. vastaan. Maaorganisaatio – huolto on tiukalla ja saa jännittää voimansa äärimmilleen. Luutnantti Salmi määrätty Hauptmann [Wilhelm] Kraken avustajaksi maaorganisoinnin järjestelyssä. Krake hiukan hermostunut 'Es haut nicht hin!', mutta yksikään hyökkäys ei myöhästy pommien tai polttoaineen puuttuessa."

IMMOLAN VARUSKUNNAN KOMENDANTTI LUUTNANTTI ULJAS SALMI, OTE SOTAPÄIVÄKIRJASTA 29.6.1944.



Markus Manninen

IMMOLA

RAKENNUSHISTORIA JA NYKYTILANNE



Arkkitehtitoimisto Manark Oy

Sennatti



Immola

Yllä: Bristol Blenheim -koneita Immolan lentokonehallin edustalla lokakuussa 1938. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo

Etusivun kuva: Immola elokuussa 1937. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo

Kannen kuva: Immolan lentohalli n:o 1 pian valmistumisensa jälkeen maaliskuussa 1937. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo

Takakannen kuva: Lento-osasto Kuhlmeyn Junkers Ju 87 Stuka Immolan kentällä kesäkuun lopussa 1944. Taustalla kasarmi ja ruokalarakennus. SA-kuva

© MARKUS MANNINEN JA ARKKITEHTITOIMISTO MANARK OY 2016

Ulkoasu ja taitto: Markus Manninen

Valokuvat ja piirustukset, ellei toisin mainita: Arkkitehtitoimisto Manark Oy

Painopaikka: Grano Oy Jyväskylä 2016

ISBN 978-952-7062-60-9 (nid)

ISBN 978-952-7062-61-6 (PDF)



4 Johdanto

6 RAKENNUSVAIHEET

- 7 Immalanharjunta vakinainen lentoasema 1932–34
- 13 Immolaa ryhdytään rakentamaan 1935
- 19 Puolustuslaitoksen suurin rakennustyö 1936
- 23 Lentoasema valmistuu 1937–38
- 32 Immolan sota-aika 1939–44
- 43 Rajavartiosto palaa rajan siirtyessä 1945–

46 NYKYTILANNE

- 47 Alue
- 52 Rakennukset
- 102 Lähteet ja liitteet

Immolan lentoaseman, Lentoasema 6:n rakentaminen vuosina 1935–1938 oli yksi Ilmavoimien ja koko puolustuslaitoksen suurimmista hankkeista 1930-luvulla. Lentoasema rakennettiin sananmukaisesti pystymetsään, Saimaan ja Vuoksen vesistöjen väliselle luonnostaan tasaiselle hiekkaharjanteelle. Alue sijaitsi kuitenkin hyvien rautatie- ja maantieyhteyksien äärellä, lähellä Imatran taajamaa ja puolustusvoimien todennäköisintä toiminta-aluetta Karjalan Kannaksen suunnassa.

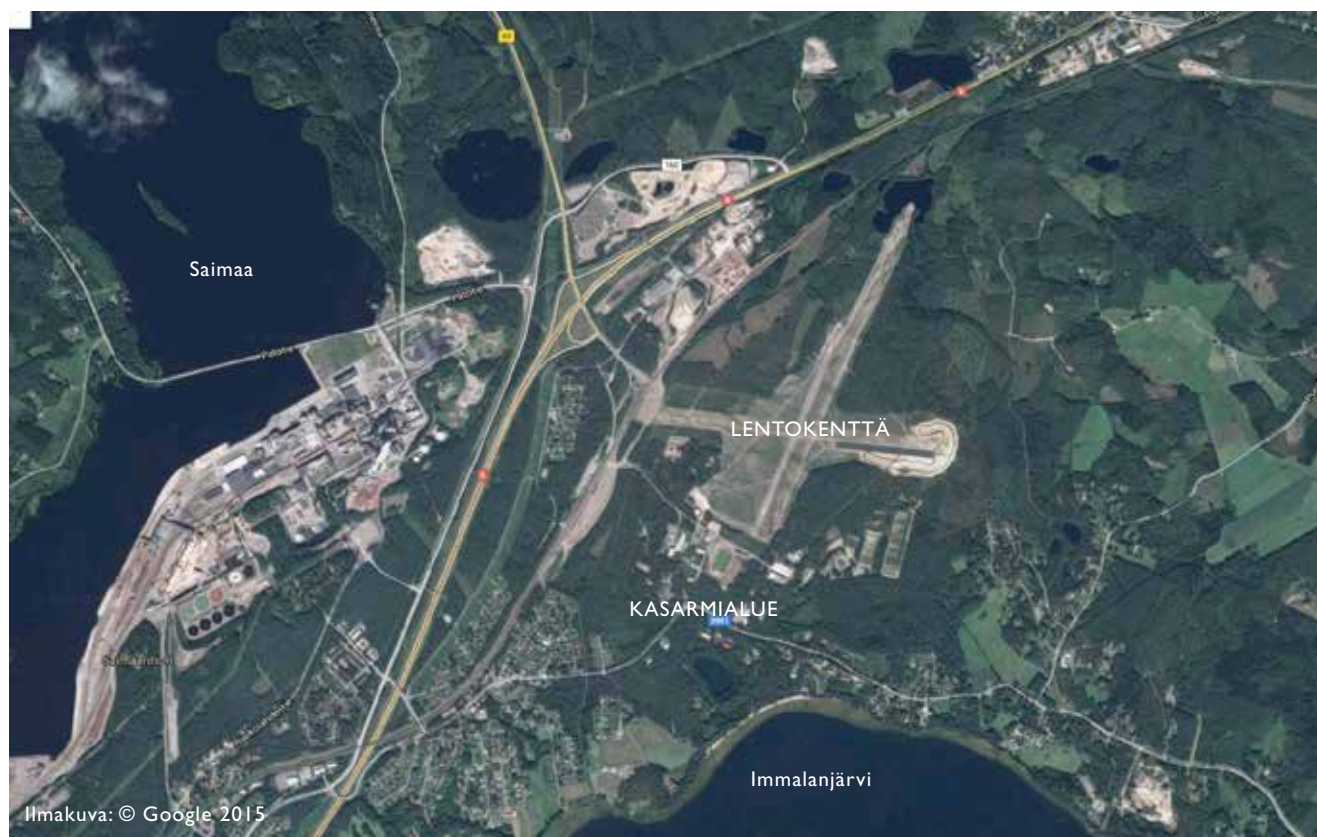
Kasarmialueen keskeisin osa aivan lentokentän tuntumassa on suunniteltu mäntymetsää halkovien viivasuorien tieakseleiden muodostamaan asemakaavaan. Tärkeimmän, maantietä ja lentokenttäaluetta yhdistävän tien varteen on sijoitettu mittakaavaltaan kasvavaan järjestykseen päävartiorakennus, esikunta, ruokala ja miehistökasarmi. Rakennukset sijoitettiin tasavälein, päädyt tielle päin, ja suunniteltiin yhteneväistä vaaleaksi rapattua funktionalismia edustavaan tyyliin.

Toisen samansuuntaisen lentokentälle vievän tien varteen on sijoitettu lentokoneiden huoltoon tarkoitettu teknillinen rakennus. Sen suoraviivainen torniosa muodostaa kasarmialueelle tärkeän kiintopisteen. Funktionsa ja ylöspäin suuntautuvan arkkitehtuurinsa ansiosta teknillinen rakennus oli eräänlainen Ilmavoimien alueen tunnusmerkki, jollaisia rakennettiin, tai oli tarkoitus rakentaa muillekin lentoasemille 1930-luvulla. Immolan kaksi lentokonehallia järeine, teräsrakenteisine kat-

totuoleineen suunniteltiin suojaamaan Ilmavoimien ylpeydenaiheita, sen suurimpia ja ajanmukaisimpia lentokoneita, Bristol Blenheim -pommittajia.

Ilmavoimien henkilöstörakenteen takia Immolan kasarmialueen monilukuisimpia rakennuksia ovat upseereille ja aliupseereille tarkoitetut asuinrakennukset. Ne on sijoitettu funktionalismin periaatteiden mukaisesti luonnon helmaan, maisemallisesti parhaille paikoille Immalanjärven tuntumaan. Vaikka vain osa suunnitelluista asunnoista rakennettiin, muodostavat Immolan asuinrakennukset metsämaisemaan yhtenäisen, lähes esikaupunkimaisen alueen. Upseerien ja aliupseerien omat kerhorakennukset, saunarakennukset ja varuskuntasairaala täydentävät edustavan, yhtenäisen ja erittäin hyvin säilyneen kasarmialuekokonaisuuden.

Immolan lentoaseman suunnitteluvaiheessa 1930-luvun puolivälissä puolustusministeriön teknillisen osaston rakennustoimiston toiminta oli vilkkaimmillaan. Rakennustoimiston arkkitehtien, Aulis Blomstedtin, Elsi Borgin, Kyllikki Halmeen ja Elis Hyvärisen Immolaan ammattitaitoisesti ja huolella suunnittelemat rakennukset edustavat puolustuslaitoksen tyylipuhtainta ja laadukkainta funktionalismin kautta. Immola on yksi Museo-
viraston valtakunnallisesti merkittävistä rakennetuista kulttuuriympäristöistä eli RKY-alueista, ja sisältyy myös kansainvälisen





Docomomo-järjestön hyväksymään suomalaisen modernismin merkkiteosvalikoimaan. Toisaalta Immolan lentoasemalla on vaiheikas ja kiinnostava kulttuuri- ja sotahistoriallinen merkityksensä.

Puolustusministeriön 1930-luvun rakentamisen laadukkuudesta kertoo se, että muutamaa puurakennusta lukuunottamatta kaikki alkuperäiseen rakennusohjelmaan sisältyneet rakennukset ovat säilyneet. Osaltaan tähän on vaikuttanut rakennusten pysyminen jatkuvasti, ja useimmiten alkuperäisessä käytössä. Sotien jälkeen Immolan kasarmialue siirtyi Ilmavoimilta Rajavartiolaitokselle, mutta rakennusten käyttötapajatkui pääosin entisellään. Täydennysrakentaminen on sijoitettu tietoisesti alkuperäisrakennuksiin nähden taka-alalle, mikä on säilyttänyt alueen tunnelman ainutlaatuisen hyvin. Vuoden 1935 hajautettu, mutta silti pääosiltaan aksiaalinen asemakaava on vielä hahmotettavissa.

Lähes kaikki alueen rakennukset ovat säilyttäneet modernistiset, hienopiirteiset yksityiskohtansa ainakin julkisivuissaan. Rakennuksia on, osin varojen puutteen takia korjattu aikojen saatossa hillitysti. Muutamat 1970-luvulla peruskorjatuista rakennuksista ovat kuitenkin ikkunoiden, ovien ja sisätilojen pintamateriaalien ja muiden yksityiskohtien uusimisen myötä menettäneet alkuperäisyytään. Kasarmialuetta on korjattu laajemmin 1990-luvulta lähtien, jolloin on jo ymmärretty alueen merkitys ja sen arkkitehtuurille ominaiset, tärkeät piirteet. Useimmat rakennukset saatettiin tällöin suojelun piiriin.

Immolan päätietä reunustavat kasarmi- ja ruokalarakennukset syyskuussa 1937 järjestetyn lentonäytöksen aikana. Seuraavalla aukeamalla kuva lentokonehallista samana päivänä. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo

Kasarmialueen keskeisin rakennuskanta on edelleen Kaakkois-Suomen rajavartioston käytössä ja nykyisin Senaatti-kiinteistöjen hallinnassa. Pääosa asuin- ja kerrostaloista ja muutamat muut rakennukset ovat siirtyneet 2000-luvulla yksityisomistukseen. Tämä Senaatti-kiinteistöjen tilaama selvitys on teetetty tilanteessa, jossa joidenkin rakennusten uutta käyttöä pohditaan ja suunnitellaan.

Selvitys koostuu alueen rakennusvaiheisiin, erityisesti Immolan lentoaseman perustamiskauteen 1930-luvulla keskittyvästä tutkimuksesta ja rakennusten nykytilanteen esittelystä. Selvityksen tilaajan edustajana oli kiinteistöasiantuntija Leena Suomela Senaatti-kiinteistöistä. Museovirastoa edustivat intendentti Seija Linnanmäki ja erikoistutkija Jarkko Sinisalo sekä Kaakkois-Suomen rajavartiostoa kiinteistöpäällikkö Ari Hämäläinen ja kiinteistömestari Eino Aatsinki. Tutkimuksessa käytettyä vanhaa piirustus-, asiakirja- ja valokuvamateriaalia säilytetään pääosin Kansallisarkistossa, Kaakkois-Suomen rajavartiostossa, Puolustushallinnon rakennuslaitoksessa ja Sotamuseossa.

Markus Manninen
Arkkitehtitoimisto Manark Oy

Immola

RAKENNUSVAIHEET





Immalanharjasta vakinainen lentoasema

1932–34

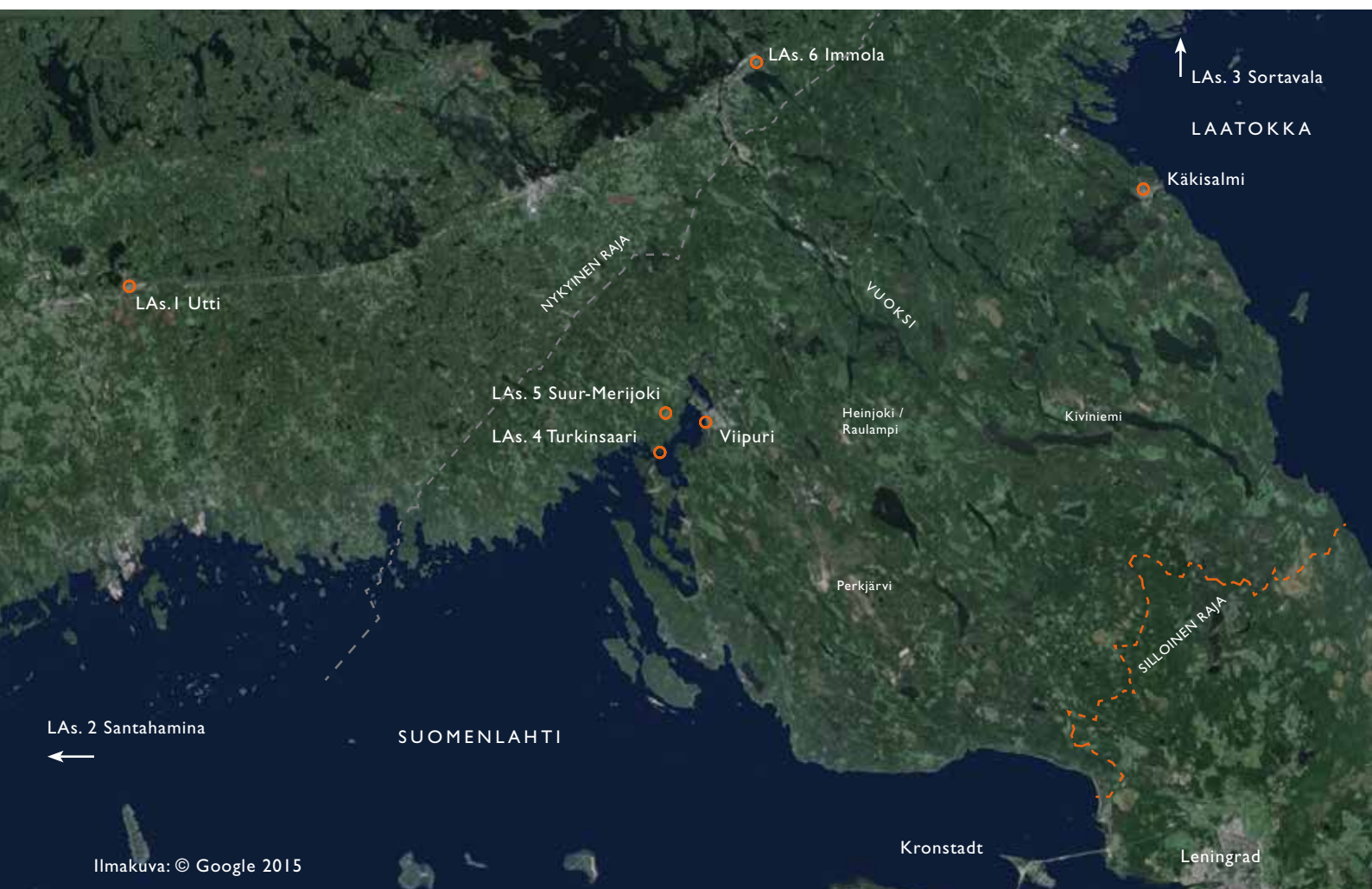
Puolustusneuvosto päättää Ilmavoimien puolesta

Suomen sotilasasioista 1930-luvun alusta lähtien käytännössä päättäneen puolustusneuvoston kokouksessa 14. toukokuuta 1932 oli käsiteltävänä kysymys siitä, sijoitetaanko ilmavoimien uusi vakinainen lentoasema Käkisalmeen, Laatokan lounaisrantaan Vanhan-Vuoksen suulle vai Vuoksenniskalle Immalanjärven rannalle 50 kilometriä sisämaahan.¹ Käytännössä kysymys oli jo ratkaistu, koska puolustusneuvoston puheenjohtaja ratsuväenkenraali C.G.E. Mannerheim oli jo päätenyt Immalan kannalle. Sotaväenpäälikkö kenraaliluutnantti Aarne Sihvo esitti kuitenkin vielä näkemyksiä Käkisalmen puolesta.

Puolustusneuvostossa käyty keskustelu liittyi kysymykseen ”Ilmavoimien kehitysohjelma 31”:ssa suunniteltujen 17 lentolaivueen sijoituspaikoista. Yleisesikunnan ilmapuolustusupseerin, everstiluutnantti Aarne Snellmanin johdolla 28. tammikuuta 1932 valmistunutta kehitysohjelmaa oli käsitelty Puolustusneuvoston epävirallisessa istunnossa jo aiemmin, ja silloin se oli hyväksytty lentoasemakysymystä lukuunottamatta. Ilmavoimat ei itse osallistunut kehitysohjelman suunnitteluun saati päätöksentekoon, koska sen johdon ei katsottu enää olevan pätevä päättämään asioistaan monien epäonnistuneiden ja kalliiden virheratkaisujen jälkeen. Puolustusneuvoston kokoukseen kutsuttu ilmavoimien komentaja eversti Väinö Vuori ja muu ilmavoimien esikunta vaihdettiin vielä seuraavan vuoden kuluessa kokonaan toisiin miehiin.

Laivueiden sijoituspaikkakysymys oli sikäli teoreettinen, että kehitysohjelman mukaisen 220 taistelukoneen sijaan ilmavoimilla oli vuoden 1932 alussa ainoastaan 14 käyttökuntoista, sotatoimiin kykenevää lentokonetta. Laivueita oli kyllä seitsemän, mutta niissä oli vain muutamia lentokoneita ja nekin pääasiassa koulukoneita. Ainoat käyttökelpoiset maalentokoneet olivat Aero-tiedustelukoneet ja Uttiin sijoitetut Gloster Gamecock -hävittäjät. Ilmavoimien konehankinnat olivat 1920-luvulta asti keskittyneet kellukekoneisiin, koska meripuolustusta pidettiin tärkeimmällä sijalla todennäköistä vihollista, Neuvostoliittoa vastaan. Suomenlahden pitkän rannikon ja laajan Laatokan välissä oli vain kapea Karjalan kannas, jonka katsottiin olevan ainoa maahyökkäyssuunta. Kellukkeilla varustettuja merikoneita oli 1930-luvun vaihteessa uusittu Blackburn Ripon -torpedokoneisiin, joiden varustus, torpedoista puhumattakaan, oli puutteellinen, sekä matkustajakoneiksi suunniteltuihin Junkers K43-koneisiin, joiden ajateltiin toimivan pommikoneinakin.²

Suomenlahden meritoimintatukikohtina olivat Santahamina sekä Viipurinlahdelle vuodesta 1929 lähtien rakennettu Turkinsaaren merilento-tukikohta. Jälkimmäinen korvasi osittain Viipurin kaupungissa sijainneen Tervaniemen lentosataman, jonne Junkersit oli sijoitettu. Laatokan meripuolustusta hoidettiin Sortavalan merilentotukikohdasta. Maakoneiden tärkein, ja 1920-luvun ainoa varustettu tukikohta oli Utti Kouvolan itäpuolella. Viipurin maalentokentäksi valmistui vuonna 1929 Suur-Merijoki ja samaan aikaan kauas selustaan, Pohjanmaalle, vihollisen ulottumattomiin Kauhavan koulutustukikohta. Sotatoimiin kykenevien Utin ja Suur-Merijoen lisäksi ilmavoimilla oli Karjalan kannaksella pienet Perkjärven ja Raulammin varakentät, joissa ei ollut mitään varustusta.³



Ilmakuva: © Google 2015

Ilmavoimien vuoden 1931 kehitysohjelmassa maakoneet olivat edustettuina aiempaa vahvemmin. Katsottiin tärkeäksi, että uudet laivueet ja lentokoneet hajautettaisiin entistä useammille lentoasemille jo rauhanaikana, koska sodan syttyessä Neuvostoliiton odotettiin ryhtyvän välittömästi laajoihin pommituksiin ilmavoimien tuhoamiseksi kentilleen. Toisaalta ilmavoimat piti sijoittaa tukialueelleen, eli Karjalan kannaksen suuntaan, ja niiden tuli olla välittömästi käyttövalmiina tuhoamaan vastaavasti vihollisen pommitajat lentokenttilleen sekä suojaamaan omaa liikekannallepanoa. Suomalaisten kannalta tärkeät pommituskohteet olivat todella lähellä ja niillä, varsinkin Kronstadtilla voitiin katsoa olevan suoraan merkitystä Neuvostoliiton hyökkäyskykyyn.

Sodan syttyessä suoritettavien kaukotoimintapommitusten, joilla tuhoettiin vihollisen tukikohdat, teollisuus ja kaupungit, katsottiin 1930-luvun alkupuolella olevan ilmavoimien tärkeimpiä tehtäviä. Sen aikaisilla hävittäjäkoneilla ei korkealla lentäviä pommikoneita ehdittäisi ampumaan alas siinä lyhyessä ajassa, mitä niiden havaitsemisesta olisi käytettävissä. Varsinkin mereltä tulevat pommikoneet pääsisivät tekemään yllätyshyökkäyksiä, joita oli käytännössä mahdoton torjua. Suomen ilmavoimilla ei suorituskyylyltään rajallisten Junkersien lisäksi ollut kaukotoimintaan kykeneviä koneita, mutta niiden hankkiminen oli suunnitelmissa vahvasti läsnä. Kaukotoimintakoneiden tukikohta oli tarkoitus sijoittaa porrastetusti hävittäjätukikohtien taakse, Keski-Suomeen, Mikkeliin–Savonlinnan etäisyydelle kaakkoisrajasta.

Lunastamista valmistellaan 1932

Juuri Laatokan suunnasta tehtävän yllätyshyökkäyksen pelko oli synnyttänyt vaihtoehdon etsimiseen keväällä 1932 Käkisalmen tukikohdalle, vaikka sitä oli

Karjalan kannas ja Suomen Ilmavoimien lentoasemien ja varakenttien sijainnit 1930-luvun alkupuolella.

- Utin LA. 1:n lentokenttä perustettiin vuonna 1918 ja pääosa sen hyvin säilyneestä kasarmialueesta rakennettiin 1920- ja 1930-lukujen aikana.

- Santahaminan LA. 2 oli osa suurempaa, venäläisten ennen vuotta 1917 rakentamaa kasarmialuekokonaisuutta.

- Sortavalan LA. 3:n vesilentoasema rakennettiin kaupungin ulkopuolella sijaitsevaan Kasinhännän niemelle 1920-luvulla.

- Turkinsaaren LA. 4 vesilentoasema rakennettiin 1920-luvun loppupuolelta lähtien ja se tuhoutui lähes täydellisesti talvisodan ratkaisutaisteluissa 1940.

- Suur-Merijoen LA. 5:n lentokenttä rakennettiin 1929 lähtien ja pääosa rakennuksista 1930-luvun alkupuoliskolla. Neuvostojoukot tuhosivat rakennuksia jatkosodan hyökkäysvaiheessa 1941.

Neuvostojoukot räjäyttivät myös kaikki Käkisalmen lentokentän rakennukset perääntyessään syyskesällä 1941. Karttaan on merkitty tekstissä mainittu Kiviniemen kasarmialue. Sen ja kartan ulkopuolelle jäävän, Laatokan länsirannalla sijaitsevan Jaakkiman Huuhannan kasarmialueen 1930-luvun alkupuolen rakennuskantaa on säilynyt ainakin osin.

”...toisin sanoen [Sihvo] tahtoi sijoittaa kyyhkyisiä paikkaan, jossa hänen mielestään kotkat olisivat turvattomia. ... Puheenjohtaja [Mannerheim] katsoi asian loppuunkäsittelyksi ja ilmoitti tulevana esittämään, että Käkisalmen lentokentän rakentamisesta vakinaiseksi lentoasemaksi luovuttaisiin, ja että sitä varten myönnetyt määrärahat käytettäisiin Immalanjärven lentoasemaa varten.”

Ote C.G.E. Mannerheimin puheenvuoroista Puolustusneuvoston pöytäkirjassa 14.5.1932. KA R-628/1

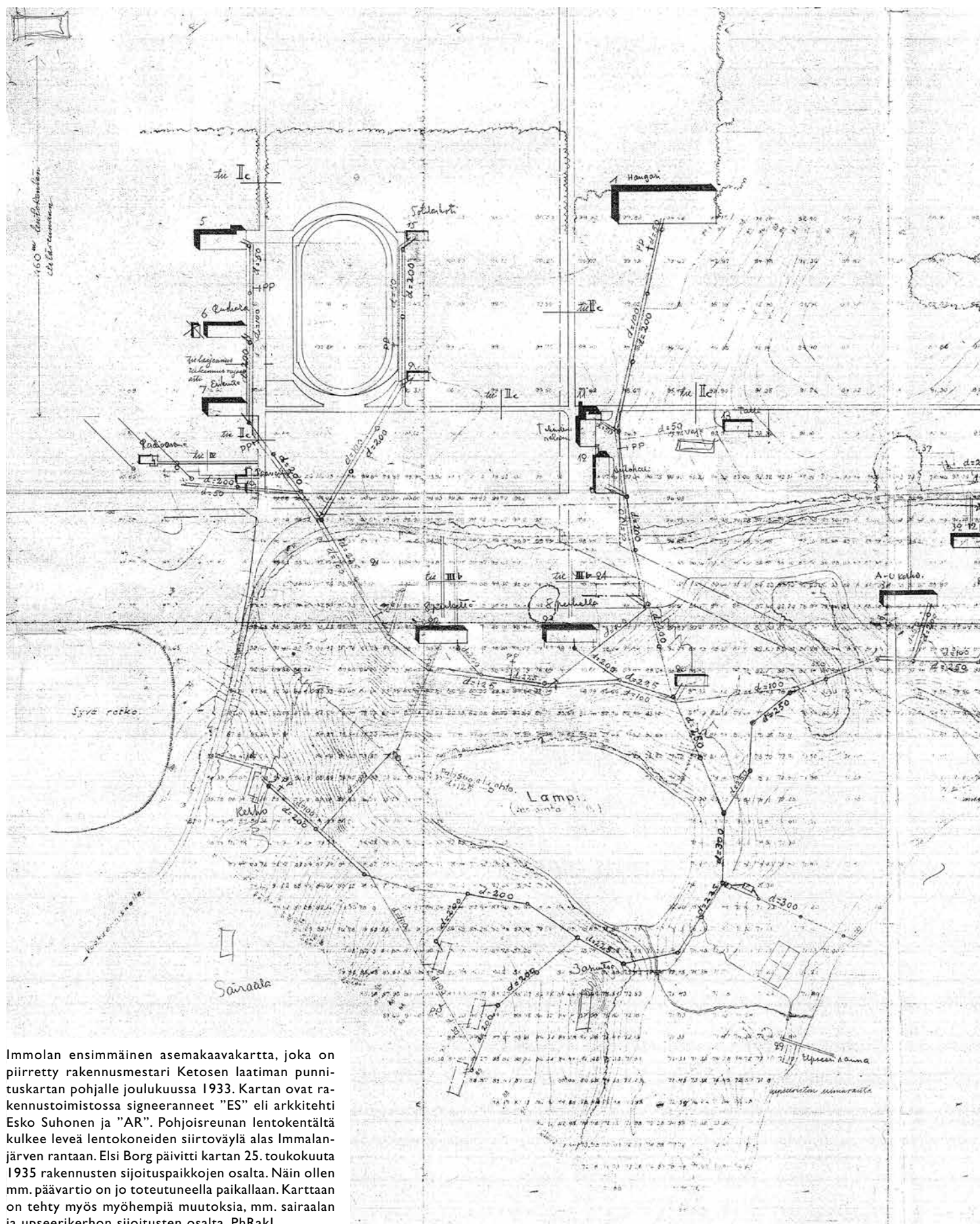
Imatran (vas. alakulmassa) ja Immalanjärven (oik. alakulmassa) alue 1870-luvun mittauksiin perustuvassa Senaatin kartastossa. Immolan tulevan lentokentän alue näkyy laajana tasaisena alueena kartan oikeassa yläosassa. Maanmittaushallitus/KA

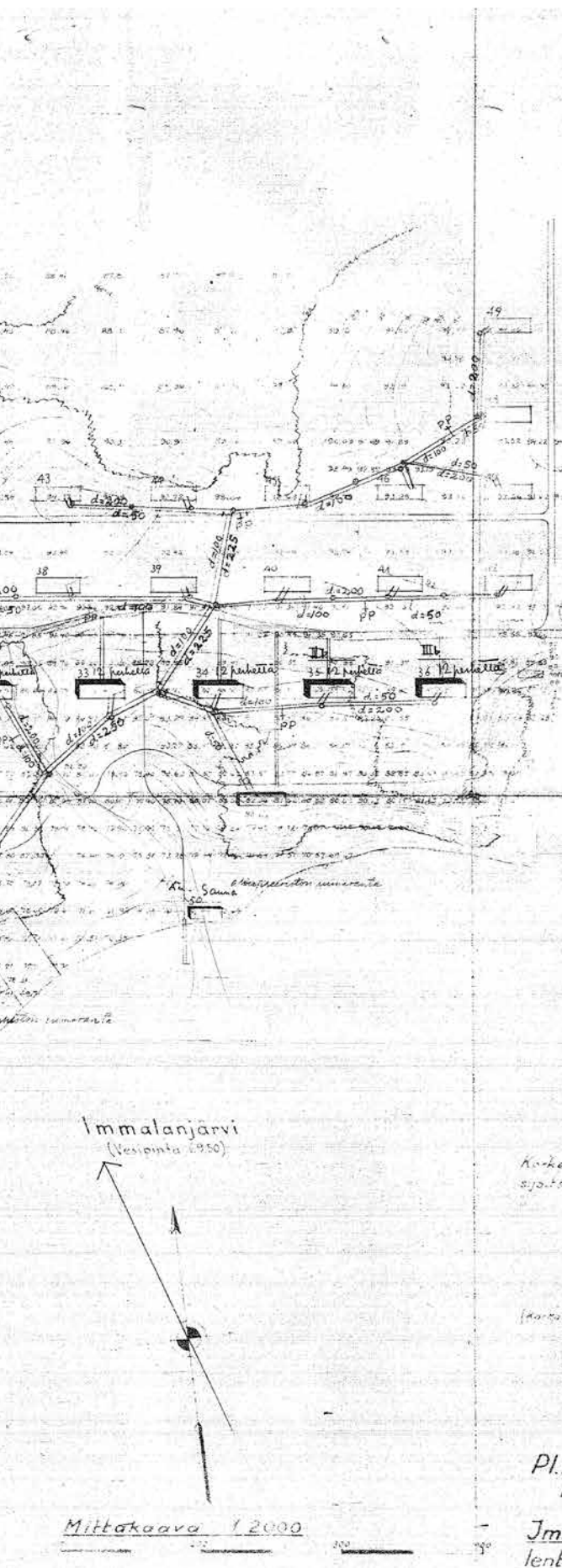


Kannaksen puolustuksen vahvistamiseksi jo ryhdytty muuttamaan varalaskupaikasta ilmavoimien vakituiseksi lentoasemaksi.⁴ Yleisesikunnan suorittamien lisätutkimusten perusteella ehdotettiin lentoaseman rakentamista Immalanharjulle Ruokolahden pitäjään Imatran lähelle, Immalanjärven pohjoisrannalle. Ilmavoimat oli itsekin tehnyt tutkimuksia lentokentän sijoittamisesta Immalanjärven ympäristöön. Vain kuukautta ennen Puolustusneuvoston kokousta komentaja Vuori oli tiedustellut Tornator Oy:n toimitusjohtajalta tietoja järven toisella rannalla sijainneiden Immalanhovin kartanon peltojen soveltuvuudesta varalentokentäksi.⁵

Immalanharju täytti vakinaiselle lentoasemalle asetetut vaatimukset hyvin ja sinne voitiin sijoittaa noin kilometrin läpimittainen kenttä. Alue oli nuorta mäntymetsää kasvavaa hiekka- ja sorakangasta, joka puiden kaatamisen ja kantojen poistamisen jälkeen tarvitsi vain pientä tasoitustyötä. Imatran ja Vuoksenniskan asutuskeskukset olivat lähellä, ja liikenneyhteydet olivat hyvät. Tulevan lentokentän vieritse kulki Imatran ja Sortavalan välinen maantie ja vesilentokoneiden oli mahdollista käyttää järveä. Mikä tärkeintä, Vuoksenniskan rautatieasema oli suhteellisen lähellä, ja lähitulevaisuudessa Lappeenrannasta tulevaa rautatietä oli tarkoitus jatkaa kenttäalueen vieritse Elisenmäelle. Vuonna 1932 olivat esillä myös tulevien siviililentokenttien rakentamistarpeet, joita varten voitaisiin käyttää työttömyyden torjuntaan suunnattuja hätäapuvaroja. Vuoksenniskalle rakennettua kenttää olisi mahdollista käyttää Helsingistä Utin ja Viipurin kautta Sortavalaan suunnitellun linjan välilaskupaikkana, ja siten saada rahoitusta myös siviilipuolelta.⁶

Tulevan lentoaseman maanomistus oli jakautunut usean pienviljelijän





kesken, ja ensimmäisiä toimenpiteitä tulisi siksi olemaan alueen pakkolunastaminen. Alue ilmakuvattiin elokuussa 1932 ja sen maanomistusolosuhteista laadittiin kartta.⁷ Immalan alueen pakkolunastamista ja kentänraivauksen aloittamista suunniteltiin jo samalle vuodelle, mutta asia oli ratkaisematta vielä seuraavana keväänä. Käkisalmen vaihtoehtoakin ajettiin vielä syksyllä 1932, siellä kouluaikinsa viettäneen kenraali Sihvon toimesta. Sihvo oli sanojensa mukaan käynyt Immalanjärvellä toteamassa alueen sopimattomaksi, mutta osoittautui että hän oli ajanut autollaan harhaan lentokenttäalueen ohi. Myös puolustusministeri Lahdensuo oli alueella käydessään löytänyt mielestään paljon sopivampia lentokentän paikkoja, vaikka ei ollut käynyt kuin lyhyellä kävelyllä suunnitellun kenttäalueen yhdessä nurkassa.

Vaikka Immala todettiin myöhemmin sotaväenpäällikön ja puolustusministerin toimesta hyväksi, solmi puolustusministeriö silti urakkasopimuksen Käkisalmen lentokenttärakennusten rakentamisesta ylimmän sotilasjohton tietämättä. Puolustusministeriön teknillisen osaston rakennustoimistossa laadittiin kesän ja syksyn 1932 aikana suunnitelmat Sihvon Käkisalmelle haluaman maayhteistoimintalaivueen kasarmi- ja esikuntarakennuksista sekä lentokonehallista. Piirustukset signeerasi arkkitehti Elis Hyvärinen, ja Käkisalmen rakennukset valmistuivat vuoden 1933 aikana.

Aarne Sihvoa sotaväenpäällikkönä vuonna 1933 seuranneen kenraalimajuri Hugo Östermanin signeeraamassa Ilmavoimien "12-laivueen osaohjelmassa 1934–38" mainittiin, että Käkisalmeen ohjelman vastaisesti valmistuneista rakennuksista Ilmavoimat saattoi tilapäisesti käyttää vain lentokonehallia, muut jäisivät armeijan käyttöön. Lopulta ne otti haltuunsa Savon Jääkärirykmentti.⁸ Tämän ja lukuisten muiden epäonnisten tapausten johdosta Ilmavoimien hankinnat siirrettiin vielä samana vuonna puolustusministeriöstä Ilmavoimien esikunnan tehtäviksi, Ilmavoimien uuden komentajan eversti Jarl Lundqvistin esityksestä.

Puolustusneuvoston hyväksymä Ilmavoimien kahdentoista laivueen osaohjelma laadittiin toukokuussa 1933 aiemmin suunnitteilla olleen 17 lentolaivueen kokonaisohjelman nopeuttamiseksi, jotta äärimmäisen huonossa jamassa olleet Ilmavoimat saataisiin mahdollisimman pian toimintakykyisiksi. Seuraaville viidelle vuodelle määriteltiin aikataulu kahden uuden lentoaseman (suunnitelluista kolmesta) ja viiden uuden lentolaivueen perustamiseksi. Osaohjelmaan sisältyisi kaksi kevyttä kaukotoimintalaivuetta (kolmesta) ja yksi raskas kaukotoimintalaivue (kolmesta). Lentoasemat ja laivueet saivat uudet numerotunnukset silloin käytössä olleiden, hankalan pitkien ja sisällöltään tarpeettoman ilmaisevien nimikkeiden, kuten Utin Maalentoeskaderi, ja hävittäjä- ja tiedustelulaivueiden sijaan.

Viipurin Tervaniemessä sijainnut 1. erillinen merilentolaivue ja sen kuusi Junkers-"pommikonetta" nimettiin ohjelman mukaisesti Lentoasema 6:ksi (LAs.6) ja kevyeksi kaukotoimintalaivueeksi, Lentolaivue 44:ksi (LLv 44). Lentoasema 6 oli tarkoitus siirtää Immalaan kenttä- ja kasarmirakennustöiden valmistuttua, minkä ajateltiin optimistisesti tapahtuvan jo vuonna 1935. Lisärakennustöiden jälkeen Immalaan perustettaisiin vuonna 1936 toinen kevyt kaukotoimintalaivue Lentolaivue 46. Samana vuonna ryhdyttäisiin rakentamaan Lentoasemaa 8 vielä tarkemmin määrittelemättömään paikkaan Keski-Suomeen raskaan kaukotoimintalaivueen 54 sijoituspaikaksi. Osaohjelmasta puuttunut Immalan kolmas kaukotoimintalaivue, Lentolaivue 48 perustettaisiin myöhemmin.⁹

Immolan suunnittelu alkaa 1933

Maaliskuussa 1933 komentaja Lundqvist esitti yleisesikunnalle Immalan lentokentän punnitustöiden, kustannusarvion laatimiseen ja muihin valmistelutöihin 90 000 markkaa varatyömäärärahoista.¹⁰ Kesällä puolustusministeriön teknisen osaston insinööri Edward Wegelius ja rakennusmestari K. Ketonen aloittivat lentokentän tarkemmat tutkimus- ja punnitustyöt 10 000 markan määrärahan turvin.

Ilmavoimien esikunnassa ja puolustusministeriön teknisen osaston rakennustoimistossa ryhdyttiin alustavan rakennussuunnitelman laatimiseen. Varhaisin säilynyt, päiväämätön asemapiirrosluonnos on tehty Ilmavoimien esikunnassa peruskartan pohjalle, ja siihen on piirretty rakennusten paikat ja koot summittaisesti. Tässä vaiheessa lentokentän laitaan oli tarkoitus rakentaa vähintään viisi lentokonehallia ja Immalanjärven rantaan lisäksi vesikonehalli.

Tulevan lentoaseman pakkolunastus oli suoritettu joulukuuhun 1933 mennessä, jolloin Lentoasema 6:n komentaja majuri Axel Nystedt kävi tarkastamassa rajat. Mäntymetsään oli jo avattu tulevan rautatien linjaus lentokenttäalueen länsilaitaan. Nystedt ehdotti pistoraiteen rakentamista lentokentälle, mutta suurten kustannusten takia tyydyttiin seisakkeen ja lastausvaihteen rakentamiseen Immalan kohdalle. Rautatien linjausta muutettiin vielä seuraavan vuoden alussa ennen ratatöiden alkamista. Jotta kentälle saataisiin lisää leveyttä itä-länsisuunnassa, tuli rautatie kulkemaan kaarena 200 metriä kauempana kentästä ja yhdistyisi alkuperäiseen linjaukseen kentän pohjoispuolella olevan Niemilammen kohdalla. Keväällä 1934 alkoivat myös Enso-Gutzeitin Kaukopään sulfaattiselluloosatehtaan rakennustyöt lentokentän ja rautatien länsipuolelle Saimaan rantaan. Tehdas tuli olemaan alallaan Euroopan suurimpia, ja se oli tärkeä osasyys Lappeenrannasta Imatran kautta Elisenvaaraan kulkevan rautatien rakentamiselle.

Puolustusministeriössä laadittiin joulukuussa 1933 rakennusmestari Ketosen lähettämän punnituskartan pohjalle Lentoaseman alustava rakennussuunnitelma. Ilmavoimien esikunnan aiempien luonnosten mukaisesti lentokonehallit oli ajateltu sijoittaa pitkin kentän sivustoja. Urheilukentän ympärille ryhmittynyt kasarmialueen ydinosa viivasuorine tielinjoinen oli sen sijaan jo hahmotunut lähes toteutetunkaltaiseksi. Urheilukentän länsipuolisen kapeamman tien varteen oli asetettu rinnakkain lentoaseman henkilökuntaan liittyvät rakennukset, kasarmi, ruokala, esikunta, sairaala ja radioasema. Itäpuolisen leveän, lentokentän ja Immalanjärven rantaan piirretyn vesikonehallin yhdistävän lentokoneiden kuljetustien varteen oli sijoitettu tekninen huoltorakennus. Myös maantien mutka kasarmialueen kohdalla oli suunniteltu suoristettavaksi. Karttaan on myöhemmässä vaiheessa tehty lyijykynälisäyksiä, joissa hahmoteltiin mm. upseerien ja aliupseerien asuinrakennusten sijoituspaikkoja.

Lentokenttä raivataan 1934

Lentokentän raivaustyöt alkoivat helmikuussa 1934 rakennusmestari Ketosen johdolla. Viipurilainen Ketonen oli erikoistunut lentokenttätöihin ja johti samaan aikaan mm. Römpötin varakentän raivausta Kannakselle Viipurin eteläpuolelle. Raivaustyöt jatkuivat vuoden loppupuolelle, ja 22. lokakuuta suoritettussa tarkastuksessa tasoitustöiden arvioitiin vaativan vielä kolmen viikon työn. Kenttä oli jo hyvin tasainen ja kovapintainen.¹¹

Kesän 1934 aikana Lentoasema 6:n komentaja Nystedt oli selvittänyt myös oikean nimityksen uudelle lentokentälle. Alueen suurmaanomistaja Tornator Oy:n tutkimustyön perusteella oli päädytty tähän asti käytetyn ja vanhoissa kartoissa esiintyneen Immala-nimen sijaan Immolaan, jota käytettiin yleisesti alueen asukkaiden keskuudessa ja mm. tienviitoissa. Tämän jälkeenkin lentoasemaa käsitteleviin asiakirjoihin lipsahti kuitenkin usein a-kirjain o:n sijasta.¹²

Ilmavoimien komentajan marraskuussa 1934 laatimassa lentokenttälissassa Immolan lentokenttä oli jo merkitty valmiiksi yhdessä kymmenen muun sotilaskentän kanssa, joita jo mainittujen lisäksi olivat Santahaminan ampumaradalle rakennettu kenttä, Laajalahti Kokkolan lähetyillä ja Sakkola Vuoksen alajuoksulla. Rakenteilla oli lisäksi neljä sotilaskenttää ja viisi ensimmäistä siviililiikenteelle tarkoitettua lentokenttää.

Keväällä 1935 Immolan lentokenttäalueeseen pakkolunastettiin vielä lisää maa-alaa. Varhaisin ilmakuva raivatusta, lumen peittämästä ”Immolan” lentokenttäalueesta on huhtikuulta 1935. Siinä näkyy myös rautatien uusi, kenttää kiertävä linjaus.¹³

Raivattu lentokenttäalue huhtikuussa 1935 otetussa ilmakuvassa. Katselusuunta on lännestä itään. Kuvan alareunassa on rakenteilla oleva rautatie. Sen alkuperäinen linjaus näkyy kuvan keskivaiheilla metsään haakattuna linjana, joka viistää lentokentän länsireunaa. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo

Immolaa ryhdytään rakentamaan

1935

Rakennusten työt aloitetaan 1935

Puolustusministeriö myönsi 500 000 markan määrärahan Immolan lentoaseman rakennustöiden aloittamiseksi huhtikuun alussa 1935.¹⁴ Ministeriö suoritti rakennustyöt omana työnään. Immolaan siirtyneen Puolustusministeriön Rakennustyön johtoon määrättiin viipurilainen rakennusmestari Eino Kolehmainen. Useimmat puolustusministeriön tämän aikaisista rakennustöistä, mm. muiden Ilmavoimien alueiden täydennystyöt annettiin ulkopuolisille urakoitsijoille. Helsingin Taivallahden autokomppanian kasarmia ja Tilkan sotilassairaala teki kuitenkin Puolustusministeriön Rakennustyö 2 ja Tampereen lentokonetehtästä oma Rakennustyönsä. Koska Immolan rakennustyö oli varatyömääräysten alainen, oli työhön käytettävä Viipurin kaupungin ja ympäröivän alueen työttömiä, joiden tuntipalkaksi määriteltiin neljä markkaa.

Immolan lentoaseman rakennussuunnitelmat laadittiin puolustusministeriön teknillisen osaston rakennustoimistossa, jota johti yliarkkitehti Torsten Elovaara. Vuonna 1935 puolustuslaitoksen rakentaminen oli vilkkaimmillaan ja rakennustoimisto oli työntekijämäärältään suurimmillaan, vaihdellen 14–16 työntekijän välillä. Immolan suunnittelusta ja yhteyksistä Ilmavoimien esikuntaan ja Lentoasema 6:een sekä toisaalta Puolustusministeriön Rakennustyöhön vastasi arkkitehti Elis Hyvärinen. Hän oli kuulunut rakennustoimiston henkilökuntaan vuodesta 1928 lähtien ja suunnitteli varsinkin lentoaseman teknisluonteisempia rakennuksia, mutta myös mm. saunat, kerhotalot ja esiupseerien asuintalon. Kolme muuta suunnittelun alusta asti mukana ollutta arkkitehtia olivat vuodesta 1929 rakennustoimistossa työskennellyt Elsi Borg ja vasta edellisenä kesänä toimistoon tulleet Kyllikki Halme ja Aulis Blomstedt, joka oli alkajaisiksi suunnitellut Kauhavan Ilmailukoulun täydennysrakennuksia.

Toukokuun lopulla 1935 Immolan asemakaava sai pääosiltaan lopullisen



asunsa Elsi Borgin toimesta. Lentoasemalle oli tarkoitus rakentaa kaikkiaan 50 rakennusta suunniteltujen kolmen kaukotoimintalaivueen käyttöön. Lentohalleja olisi näinollen tarvittu neljä (n:ot 1–4) toteutuneiden kahden sijasta, ja asuinrakennuksia huomattavasti toteutunutta enemmän. Ilmavoimien erityisluonteen takia majoitustilojen pääpaino oli lentäjien ja teknisen henkilökunnan muodostaneiden aliupseerien ja upseerien asunnoissa. Kasarmia tarvittiin lähinnä varusmiehistä muodostuneelle toimituskomppanialle ja mekaanikoille.

Lentoaseman ydinosan muodostivat Imatran–Sortavalan maantietä, eli nykyiseltä Niskapietiläntieltä lentokentälle johtavan varuskunnan pääväylän varteen vierekkäin sijoitetut kolme rakennusta: 150 hengen kasarmi n:o 5, ruokalan, keittiön, liikuntasalin ja keskuslämmityslaitoksen sisältänyt talousrakennus n:o 6 sekä Lentoaseman esikunta n:o 7, johon tässä vaiheessa oli määrä yhdistää myös päävartio. Esikunnan lähelle, hieman taaemmas oli sijoitettu radioasema n:o 8. Päätie sivusi urheilukenttää, jonka toiselle laidalle oli symmetrisesti sijoitettu sauna n:o 9 ja sotilaskoti n:o 15. Toisen samansuuntaisen lentokentälle johtavan tien varressa oli teknillinen rakennus n:o 11 ja autotalli n:o 12, sekä näiden takana hevostalli n:o 13. Suunnitelmaan oli edelleen jätetty teknilliseltä rakennukselta järvenrantaan johtava vesilentokoneväylä, mutta ei enää vesikonehallia.

Varuskuntasairaala oli sijoitettu alueen eteläosaan selvästi erilleen muista rakennuksista. Upseerien ja aliupseerien asuinalueet oli erotettu toisistaan ja ryhmitelty maantien varteen maisemallisesti parhaimmille paikoille. Molemmilla oli omat kerhorakennuksensa ja saunansa järven rannassa. Aliupseereille oli tarkoitus rakentaa peräti 18 asuinkerrostaloa, n:ot 31–49, joista lopulta toteutettiin vain viisi. Upseereille suunniteltiin neljää kerrostaloa, n:ot 21–24, joista vain kaksi toteutui, sekä neljää pienempää esiupseeritaloa lentoaseman ja laivueiden komentajille, n:ot 25–28, jotka lopulta yhdistettiin yhteen rakennukseen. Upseerien alue ympäröi lampea, jota käytettiin myös lentoaseman juomaveden ottamona. Lammen länsipäähän sijoitettiin pieni pumppaamo, josta vesi johdettiin kaikkiin rakennuksiin. Viemäriverkko taas johdettiin lammen ja järven väliselle alueelle suunnitellulle saostusaltaalle ja edelleen järveen.

Rakennussuunnittelua keväällä ja kesällä 1935

Lentoaseman ensimmäiset rakennettavat rakennukset tulivat olemaan käytännön majoitussyistä Aulis Blomstedtin suunnittelema **kasarmi n:o 5** ja Elsi Borgin **upseeriasuinrakennus n:o 23**. Niiden suunnitelmat valmistuivat touko- ja kesäkuussa 1935, ja ne hyväksyttiin Lentoasema 6:n uudella komentajalla everstiluutnantti Lars Schalinilla. Ainakin 8-huoneistoa sisältäneen upseerirakennuksen kohdalla suunnitelman nopea valmistuminen johtui siitä, että Borg käytti hyväkseen edellisvuonna Vuoksen jääkäripataljoonalle Kiviniemeen ja Suur-Merijoen Lentoasema 5:een suunniteltujen vastaavien rakennusten piirustuksia, joita hän vain muutti hieman.¹⁵

Lentokoneiden huoltoa varten rakennettava **teknillinen rakennus n:o 11** metalli- ja puutyöpajoineen sekä siihen liittyvä **autotallirakennus n:o 12** suunniteltiin tyyppirakennuksiksi, joita oli tarkoitus rakentaa muillekin lentoasemille. Elis Hyvärinen oli suunnitellut vuonna 1934 Suur-Merijoen Lentoasema 5:een yksikerroksisen teknillisen rakennuksen, mutta hänen kevään ja kesän 1935 aikana samanaikaisesti Immolaan ja Lentoasema 1:een Uttiin tekemänsä suunnitelmat olivat paljon kehittyneemmät. Teknillisen rakennuksen alustava suunnitelma oli tehty maaliskuussa 1935 Ilmavoimien esikunnassa, joka osallistui myös laitteiden ja kalusteiden suunnitteluun. Pääosin kaksikerroksisen rakennuksen huomiota herättävin piirre oli nelikerroksinen torni, johon oli sijoitettu mm. laskuvarjojen ja paloletkujen kuivaustila sekä sääasema. Tornin ylätasanne soveltui ilmavalvontaan ja ylimmälle tasolle oli ainakin suunnitelmassa ajateltu sijoitettavan kiinteä ilmatorjuntatykki. Alueen korkeimpana rakennuksena tornista muodostui samalla näkyvä maamerkki,

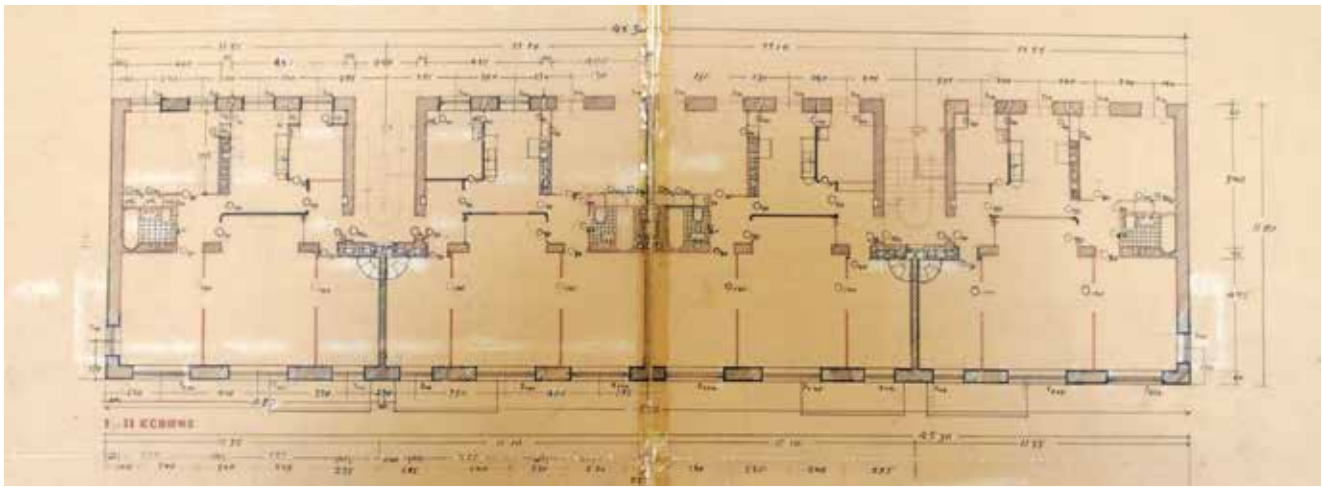
Immolan kasarmialue suunnitellussa laajuudessaan 1:6000. Sinisellä merkityistä toteuttamattomista rakennuksista n:ot 21 ja 24 ovat upseerirakennuksia, n:ot 26 ja 27 esiupseerirakennuksia (n:o 28 ei esiinny asemapiirroksissa), n:o 29 upseerisauna (toteutettiin myöhemmin pienempänä) sekä n:ot 32 ja 37–49 aliupseerirakennuksia.

Kasarmi oli tammikuun lopussa 1936 ulkopuolelta jo valmis. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo





-  toteutetut rakennukset
-  toteuttamatta jääneet rakennukset



lentoasemien symboli, jonka arkkitehtoniseen sommitteluun, leijonavaakunoinen ja lipputankoineen kiinnitettiin erityistä huomiota.

Utin ja Immolan teknisten rakennusten työt aloitettiin kesällä ja syksyllä 1935. Seuraavana vuonna oli tarkoitus aloittaa samanlaisten rakennusten teko myös Sortavalan ja Turkinsaaren Lentoasemille 3 ja 4 sekä Kauhavan Ilmailukouluun. Näistä kuitenkin luovuttiin, koska Ilmavoimien komentaja Lundqvist halusi odottaa kokemuksia jo rakenteilla olevista rakennuksista ennen uusien aloittamista. Tärkeimpänä syynä olivat säästötarpeet. Asutopulasta kärsivälle Kauhavalle rakennettiin teknisen rakennuksen sijaan asuinrakennuksia Immolan mallin mukaan.¹⁶

Koska Lentoasema 6:n tulevat kaukotoimintalaivueet saisivat lentokalustokseen Ilmavoimien sitten vuoden 1918 ensimmäiset kaksimoottorikoneet, täytyi Immolan lentokonehallit suunnitella suuremmiksi kuin vanhoissa tukikohdissa. Vanhat hallit, mm. vastikään Suur-Merijoelle rakennettu halli, olivat puukattotuoleilla varustettuja kaari- tai harjakattoisia rakennuksia, ja leveydeltään ja pituudeltaan suurinpiirtein samanmittaisia. Immolan hallit tulivat olemaan pulpettikattoisia, paljon entisiä leveämpiä ja niiden kattotuolirakenteet tehtiin teräksestä. Vuoden 1935 alussa todennäköisimpänä uutena pommikonetyyppinä pidettiin saksalaista Junkers Ju 86 K 85-konetta, johon sotamarsalkka Mannerheim ja Berliinin sotilasiamieheksi siirtynyt Aarre Snellman olivat tutustuneet. Näitä koneita oli hahmoteltu Elis Hyvärisen Ilmavoimien esikuntaan toukokuussa 1935 toimittamiin pohjapiirrostuonnoksiin.¹⁷

Samanaikaisesti Immolan hallien kanssa oli suunnitteilla Tampereen lentokonetehtaan yhteyteen tuleva Ilmailuvarikon ja Koelentueen halli, jonka alustavan suunnitelmapiirroksen Ilmavoimien esikunta lähetti puolustusministeriöön huhtikuussa. Tampereella päädyttiin käyttämään ”malli Immolaa”, jonka piirustukset komentaja Lundqvist hyväksyi lokakuun alussa 1935. Immolan ja Tampereen lentohallien kattorakenteet tilattiin sarjahankintana A. Ahlström Oy:ltä Varkaudesta. Myös Uttiin kaavailtiin samanlaista hallia, mutta se toteutettiin lopulta säästösyistä Suur-Merijoen mallin mukaan.

Ensimmäiseksi rakennettaisiin Lentolaivue 44:n käyttöön tuleva **lentokonehalli n:o 1**, joka sijoittui kentän kaakkoiskulmaan, tekniseltä rakennukselta tulevan tien päähän. Ideana oli vielä tässä vaiheessa, että hallia ja sen edustan betonista koekäyttöpaikkaa ympäröivä metsikkö jätettäisiin naamiointisystä koskemattomaksi, ja vain hallin levyinen kentälle johtava rullausalue raivattaisiin.

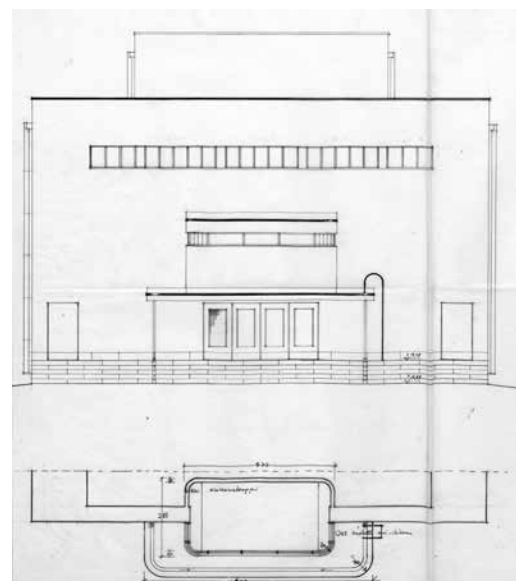
Aiemmista, Lentoasema 6:n komentajan hyväksymistä rakennuksista poiketen lentokonehallin piirustukset hyväksyi komentaja Lundqvist. Hän antoi lokakuussa hyväksyntänsä myös Elsi Borgin suunnittelema **keittiö- ja ruokalarakennukselle n:o 6**. Ruokala on suunniteltu erityisesti Immolaan, mutta siinä on monia yhteisiä piirteitä arkkitehti Ragnar Ypyän edellisvuonna

Upseerirakennuksen n:o 23 asuinkerrosten pohjapiirros 16. kesäkuuta 1935. Varhaisemman, todennäköisesti Suur-Merijoen lentoasemaa varten laaditun piirustuksen pohjalle tehty korjaukset ja lisäykset näkyvät hyvin. RakH/KA

Elsi Borgin laatima rasvaliitupiirros Immolan ruokalasta. RakH/KA

Immolan rakennustyömaa tammikuussa 1936. Alareunassa lentohalli n:o 1 ja keskellä tekninen rakennus ja autotalli n:ot 11 ja 12. Raivatus urheilukentän alueen reunalla kasarmi-, ruokala- ja esikuntarakennukset n:ot 5–7. Vasemmalla näkyvän lumipeitteisen lammen luona jo valmis upseerirakennus n:o 23, jonka piipusta nousee savua.

Ragnar Ypyän suunnitteleman Kiviniemen ruokalan pääjulkisivu ja elokuvakonehuoneen pohjapiirros 17.6.1935. Plm Karjala/KA





Kiviniemeen suunnitteleman vuonna 1935 rakenteilla olleen ruokalan kanssa. Erityisesti pääsisäänkäynnin järjestelyt alakerran ruokalaan ja sen yläpuolelle sijoitettuun liikuntasaliin muistuttavat toisiaan. Sisäänkäyntijulkisivuun omana laivan komentosiltaa muistuttavana ulokkeenaan sijoittuva elokuvakonehuone on mitoitukseltaan ja detaljeiltaan täysin vastaava. Toisaalta monia Immolan ruokalan kalustedetaljeja käytettiin suoraan Kiviniemen ruokalan valmistumisvaiheessa vuonna 1936.¹⁸

Immolassa syksyllä 1935

Syksyllä 1935 Immolan rakennustyöt olivat täydessä vauhdissa. Lokakuun puolessa välissä tehdyn tilanneilmoituksen mukaan kaikkein pisimmällä olivat upseerirakennuksen työt – sen odotettiin valmistuvan jo ennen joulua. Miehistökasarmi ja autotalli olivat vesikatossa ja teknillisen rakennuksen toista kerrosta muurattiin. Ruokalan perustus oli jo tehty ja lentokonehallin työt aloitettu. Rakennustöitä oltiin aloittamassa myös Aulis Blomstedtin suunnitteleman **esikunnan n:o 9** työmaalla ja Kyllikki Halmeen piirtämällä 12-asuntoisella **aliupseerirakennuksella n:o 36**. Jälkimmäisen suunnitelmat olivat vasta työn alla, ja ne valmistuivat vasta marras–joulukuussa. Joulukuussa ryhdyttiin rakentamaan samojen piirustusten mukaan myös toista **aliupseerirakennusta n:o 35**. Ruokalan elokuvakopin komentosiltateema mataline ikkunoiineen toistuu niissä porrashuoneiden ulkonemissa. Hirsisen radioaseman n:o 8 perustustyöt oli tarkoitus aloittaa vielä ennen talvea, mutta sen piirustukset valmistuivat vasta kevättalvella Elsi Borgin toimesta. Työmaalla oli raivaustöiden tuloksena käytettävissä runsaasti hirsää ja muuta



puutavaraa, ja niistä rakennettaisiin seuraavana vuonna myös hevostalli n:o 13 ja rehu- ja ajokaluvaja n:o 14.

Immolan rakennustyömaasta otettiin tammikuun lopussa 1936 ilmakuvasarja, jossa lumisen mäntymetsän siimekseen hakatut päätielinjat ja urheilukentän alue näkyvät. Miehistökasarmi ja upseerirakennus 23 olivat ulkopuolelta jo valmiita ja tekninen rakennus autotalleineen vesikatossa. Ruokalan, esikunnan ja metsän keskelle nousevan lentokonehallin n:o 1 muuraustyöt olivat edenneet jo pitkälle. Rakennustöissä oli noin 180 työmiestä, mutta työkoneiden vähäinen lukumäärä rajoitti työtahtia – niitä täytyi lainata mm. Puolustusministeriön Rakennustyö 2:lta Helsingistä. Vuodesta 1932 lähtien Viipurin rykmentin kasarmityömaalla Jaakkimassa ja Kivinimen työmaalla aiemmin käytössä ollut, hajoamistilassa ollut Ford-merkkinen kuorma-auto täytyi romuttaa loppuunajettuna.

Laaja työmaa keskellä maaseutua hankaloitti monia asioita. Pimeänä vuodenaikana sitä oli mahdoton pitää riittävästi valaistuna, mikä aiheutti poikkeuksellisen paljon tapaturmia, mm. naulaan astumisia työmaalla liikkuvaan tottumattomien varatyöläisten joukossa. Työläisten sirkkelistä ja muista koneista saamat lukuisat silmävammat laskettiin suojalasien käytön unohtamisen ja muun huolimattomuuden syyksi.

Lentokentän ympäristön metsää kaadettiin talven tultua parinkymmenen työmiehen voimin. Itse kenttä oli ollut keväästä 1935 asti laskeutumiskiellossa, koska sen pinnan sitomiseksi ja vahvistamiseksi istutetun kauran, virnan ja heinän oli annettava rauhassa kasvaa. Kentän saatua paksun lumipeitteen laskeutumiskielto kumottiin väliaikaisesti, jotta siellä Viipurista käsin asioiva Lentoasema 6:n henkilökunta voisi ajan säästämiseksi ja harjoittelun vuoksi lentää tulevalle toimipaikalleen.¹⁹

Ruokala heinäkuussa 1936 vielä ilmansisäänkäyntikatoista ja suurinta osaa ikkunoista ja ovista. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo

Lokakuussa 1936 ruokalan keskuslämmityspiipuista nousee jo sankka savu. Esikunnan takana rakennetaan päävartiota ja taustalla siintää Immalanjärvi. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo





Hirsistä radioasemaa rakennetaan heinäkuussa 1936. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo

Puolustuslaitoksen suurin rakennustyö

1936

Kahden lentolaivueen tarpeisiin

Lentoasema 6:n oli määrä muuttaa Viipurista Immolaan vuoden 1936 aikana, kunhan ensimmäisen vaiheen rakennustyöt saataisiin valmiiksi. Helmikuun alussa perustettiin Lentoasema 6:een suuri määrä uusia vakansseja, joilla varauduttiin kahden kaukotoimintalaivueen, lentolaivue 44:n ja lentolaivue 46:n sijoittumiseen Immolaan. Paperilla lentoaseman kokoonpano oli tästä lähtien: lentoaseman esikunta, toimitusjoukkue ja kaksi lentolaivuetta.

Lentoasemaa johti everstiluutnantin arvoinen komentaja ja kahta laivuetta majurit, siis yhteensä kolme esipuseeria. Kumpikin laivue oli jaettu kolmeen kapteenin johtamaan kolmen lentokoneen lentueeseen. Lisäksi lentueissa oli luutnantin arvoiset varapäälliköt ja kaksi vänrikin arvoista nuorempaa lentoupseeria. Näinollen pelkästään lentävään henkilökuntaan kuuluvia upseereja oli 24, siis paperilla. Heille tarkoitettujen asuntojen määrä nousisi kuuteentoista, kun vuonna 1936 ryhdyttiin Immolan toisen upseerirakennuksen rakennustöihin.

Lentävään henkilökuntaan laskettiin kuuluvaksi yhteensä 18 ohjaaja-aliupseeria (10 lentomestaria, 4 vääpeliä ja 4 kersanttia) sekä 36 konekivääriampujaa ja sähköttäjää (6 vääpeliä ja 30 kersanttia), siis 54 aliupseeria. Tällöin ajateltiin, että tulevan pommikoneen miehistöön tarvittaisiin neljä henkeä: ohjaaja, tähystäjä, konekivääriampuja ja sähköttäjä. Myös lentoaseman tekniseen henkilökuntaan kuului paljon aliupseereja. Aliupseeriasuntojen määrä nousisi jo aloitettujen rakennusten myötä vuoden loppuun mennessä 24:ään.²⁰

Sen lisäksi, että Immola tulisi olemaan Ilmavoimien lentoasemista miehistömäärältään suurin, oli se myös koko puolustuslaitoksen ylivoimaisesti suurin rakennushanke vuonna 1936. Puolustusministeriön uudisrakennusohjelmaa suunniteltiin 1930-luvulla vuosittain noin 50 miljoonan markan määrärahan puitteissa. Tästä summasta Immolan rakennustöihin käytettäisiin tänä vuonna 20 miljoonaa markkaa. Seuraavina tulivat Tampereen lentokonetehaan jatkotyöt, noin 11 milj. markkaa, ja Kankaanpään harjoitusleirin rakennustyöt, 7,65 milj. markkaa. Pienempiä töitä vuonna 1936 olivat mm. Lappeenrannan ratsuväen kasarmi ja talli (4,5 milj.), Tilkan sotilassairaalan valmiiksi saattaminen (2,7 milj.), Kuopion ammuslataamo (2 milj.) ja Suojärven varastorakennukset (1 milj.).²¹

Asuinrakennusten ja muiden jo aloitettujen rakennustöiden lisäksi Immolan vuoden 1936 rakennusohjelmaan kuuluivat lentolaivue 46:lle tulevan **lentokonehalli n:o 2:n** aloittaminen, miehistösauna, päävartio, ja ensimmäinen kahdesta pommikellarista. Elsi Borg suunnitteli **upseeriasuinrakennus**





n:o 22:n kehittämisen aiemmin rakennetun upseerirakennuksen pohjapiirrosta ja yksinkertaista sen julkisivuja. Alkuperäissuunnitelmissa siinäkin oli kahdeksan n. 95 m²:n kokoista huoneistoa, mutta rakennustöiden jo alettua kaksi asunnoista päätettiin tehdä suuremmiksi viereisten asuntojen kustannuksella.

Urheilukentän kaakkoiskulmaan sijoitetun, Elis Hyvärisen suunnitteleman **miehistösaunan n:o 9** (tässä vaiheessa n:o 16) piirustukset valmistuivat kesällä 1936. Kahdella sisäänkäynnillä ja pukuhuoneella varustetun saunan toimintaperiaate oli tarkkaan harkittu – piirustuksiin oli mm. osoitettu nuolilla mihin suuntaan sotamiehien piti kulkea kaarevissa yhteissuihkuissa. Löylyhuoneen kattoon suunniteltiin alastaittavat jalkasijat, joiden avulla saunajat pystyivät ottamaan lokoisan asennon ylälauteilla. Saunan kellarikerroksessa oli pannuhuoneen lisäksi erityinen vaatteiden desinfiointihuone sekä kaasuharjoitusuhuone, jonne saatiin savua suoraan pannuhuoneesta. Ilmavaimien komentaja hyväksyi saunan piirustukset kesäkuun puolessa välissä.

Toisen kesällä suunnitellun rakennuksen, kasarmialueen portinpieleen sijoitetun **päävartion n:o 10** (tässä vaiheessa n:o 9) suunnitelmat joutuivat vielä uusintakierrokselle niiden käytyä tarkastettavina Ilmavaimien esikunnassa. ”Päävartion vaatimukset”-nimetyssä listassa ohjeistettiin mm. rakennuksen pohjoissivulle sijoittuvia päiväystävän upseerin ja puhelinkeskuksen tiloja sekä eteläpuolisten vartiopäällikön ja arestikoppien välisiä kulkuyhteyksiä ja näkymäsuuntia. Kyllikki Halme muokkasi pohjapiirroksia ohjeiden mukaisesti, ja sekä sauna että päävartio olivat lokakuun alussa jo rakenteilla.

Muuttovalmisteluita ja rakentamista 1936

Toukokuussa 1936 puolustusministeriön rakennustoimisto arvioi, että ensimmäiset neljä rakennusta voitaisiin luovuttaa Lentoasema 6:lle heinäkuun alussa. Tätä silmälläpitäen päätettiin ensimmäinen konekivääri- ja sähköttäjäkurssi aloittaa paikan päällä viikkoa myöhemmin. Lentoaseman muuttoon varten oli Immolan rautatiepysäkillä jo valmistunut kuormausraide, ja sitä reunustava laiturin ja pysäkkirakennus valmistuisivat vuoden loppuun mennessä. Myös puhelinyhteydet pyrittiin saamaan kuntoon mahdollisimman nopeasti. Rakennustöitä uhkaavan, koko maata koskevan tiilipulan takia Immolaan täytyi lainata 150 000 tiiltä Jaakkiman kasarmirakennustöistä.

Lentoasema 6:n laivueille oli vuoden alussa ostettu ensimmäiset uudet lentokoneet, kolme Manchesterissä valmistettua kaksimoottorista Avro An-

Aliupseerirakennusta n:o 35 rakennetaan heinäkuussa 1936 (yllä) ja sama rakennus valmiina helmikuussa 1937 (oik.).



Lentohallin n:o 1 betonivalutyöt käynnissä heinäkuussa 1936. Etualalla näkyy vastikään raivattua lentokoneiden rullausaluetta. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo

sonia. Alun perin matkustajakoneiksi suunniteltuja Ansoneita oli tarkoitus käyttää kaukotoimintakonekoulutukseen ja niiden oli määrä saapua syksyllä Suomeen. Kesällä 1936 vahvistettiin myös tuleva pommikonetyyppi, brittiläisen Bristol Aeroplane Company:n malli Br.142 M eli Blenheim. Sekin oli alun perin suunniteltu pieneksi matkustajakoneeksi, mutta koneen lähes 500 km/h huippunopeus teki sen kiinnostavaksi myös kuninkaallisten ilmavoimien pommikonehankintasuunnitelmissa. Koneen suuri, kaikki tuolloiset hävittäjäkoneet ylittävä nopeus, pieni koko ja sen myötä verrattain halpa hinta tekivät vaikutuksen myös suomalaisiin. Syksyllä Lentoasema 6:n laivueille tilattiin kummallekin yhdeksän Blenheimiä, jotka olivat tyyppin ensimmäinen ulkomainen tilaus.²²

Jotta Immolan lentokenttä olisi hyvässä kunnossa uusien koneiden saapuessa, pidettiin lentokielto edelleen voimassa. Ruohottuminen oli osoittautunut heikoksi, ja paikoittain oli näkyvissä suuria paljaita alueita, joille kärrättiin lisää urheilukentältä ja rakennuspaikoilta raivattua ruokamultaa. Kenttää ympäröiviltä suoja-alueilta kaadettiin lisää puita, ja myös kahden lentohallin välille naamiomistarkoituksessa jätetty metsä päätettiin kaataa. Se häiritsi lentotoimintaa kentän ahtaimmassa suunnassa, ja kuten tuolloin otetuista ilmakuvista voi hyvin havaita, eivät puut pystyneet naamiomaan halleja suunnitellulla tavalla. Hallien väliselle raivatulle ja tasoitettulle alueelle sijoitettaisiin lentokoneiden tankkausasema. Tänne johdettiin putket suurista maanalaisista lentobensiinisäiliöistä, joiden sijoituspaikoiksi määriteltiin heinäkuussa 1936 kasarmialueen länsipuolinen alue Immolan rautatiepysäkille syksyllä rakennetun tien varressa.²³

Lentoaseman kokonaisrakennusohjelmaan laskettiin edelleen kuuluvaksi myös Immalanjärven rantaan rakennettava vesilentokonehalli ja siltä tekniselle rakennukselle nouseva lentokoneiden kuljetustie, vaikka niiden toteutus ei ollut näköpiirissä. Kellukekoneet saattoivat silti käyttää järveä laskeutumispaikkanaan, ja kesäkuussa valmisteltiin Aero Oy:n Sampo-koneen saapumista. Se laskeutui kuitenkin Saimaan puolelle – siitä keitä oli kyydissä ei ole tietoa.²⁴

Lentoasema siirtyy Immolaan

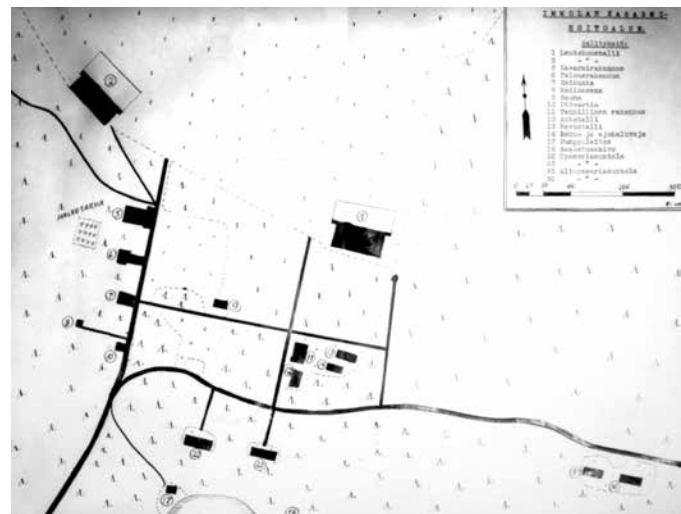
Valmistuneita rakennuksia ja mm. alueen sähkötöitä ryhdyttiin luovuttamaan Lentoasema 6:n käyttöön lupausten mukaisesti heinäkuusta lähtien, tosin aluksi vain kasarmirakennus. Jotkut rakennuksista olivat vielä osittain Puolustusministeriön Rakennustyön käytössä, mm. autotallirakennuksen korjaamo-osaa käytettiin puutavaran kuivaustilana.²⁵ Lentoasema 6:n muuttoaikheet kantautuivat myös lehdistön korviin. Uuden Suomen 10. lokakuuta



1936 haastatteleva puolustusministeri Arvi Oksala kertoi osan lentoaseman upseeristosta ja miehistöstä jo asuvan paikalla. Ensimmäisen lentohallin hän ilmoitti olevan jo täysin valmiin, mikä ei kuitenkaan pitänyt paikkaansa.²⁶

Kun ministeri Oksalan virallinen muuttomääräys annettiin Ilmavoimien esikunnan tietoon lokakuun viimeisenä päivänä, oli Lentoasema 6:n käyttöön luovutettu tekninen rakennus autotalleineen, hevostalli rehuvarastoineen, upseerirakennus n:o 23, esikunta ja radioasema. Siirtyminen Viipurista Immolaan oli suoritettava kahden viikon aikana. Marraskuun alkupäivinä Immolaan siirtyivät toimitusjoukkue, varuskunnan lääkäri, erilaiset varastot ja työpajat sekä esikuntarakennukseen majoittuva valokuvausosasto. Esikunta ja radio-osasto seurasivat myöhemmin perästä ja aloittivat työnsä Immolassa virallisesti 16. marraskuuta 1936. Lentueet Junkers-koneineen jätettiin vielä toistaiseksi Viipuriin. Lokakuun alussa tullut ensimmäinen Anson-kone oli lennetty Uttiin.²⁷

Marraskuussa Puolustusministeriön Rakennustyö luovutti vielä kaksi aliupseerirakennusta n:o:t 35 ja 36 ja kuun lopussa ruokalarakennuksen n:o 6 viimeisenä vuonna 1935 aloitetuista rakennuksista – tosin vielä ilman liikuntasalin varusteita. Yleisesikunnan talousasiain osastolla oli lokakuussa 1936 kiinnitetty huomiota Immolan korkeisiin rakennuskustannuksiin. Rakennustoimiston arkkitehtien huolella suunnittelemaa rakennuskantaa pidettiin esimerkkinä puolustuslaitoksen rakennusten kalleudesta ja loistelaisuudesta. Immolan vuoden 1937 rakennusohjelmassa olevat rakennukset, etenkin upseeri- ja aliupseerikerhorakennukset tulivat olemaan vielä paljon ”loisteliaampia” kuin siihen asti rakennetut. Vuoden 1937 rakennusohjelmassa olleita töitä pyrittiin aloittamaan jo vuoden 1936 puolella erityismäärärahojen turvin, sillä työmaata ei haluttu keskeyttää.²⁸



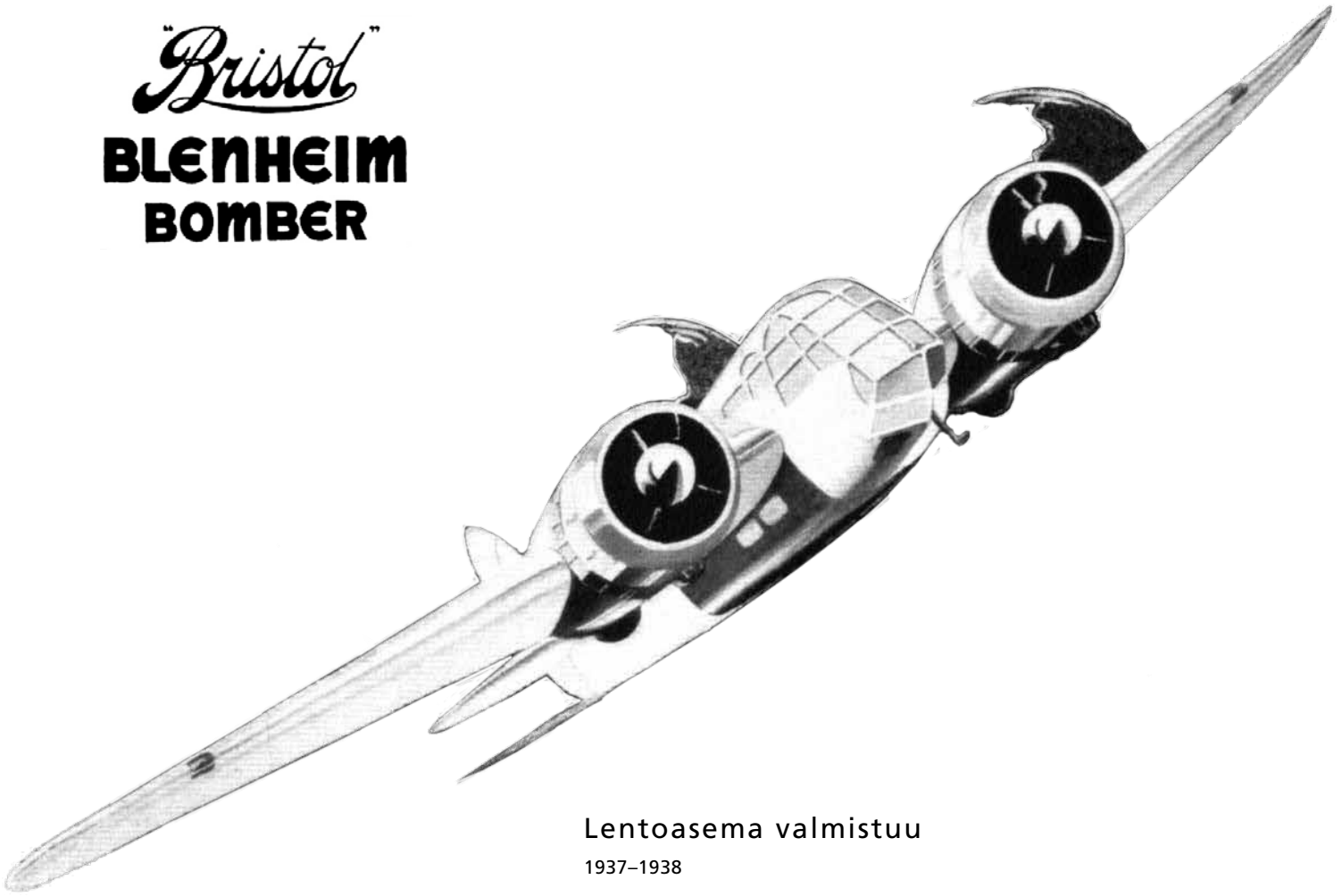
Immolan kasarmihoitoalueen kartta joulukuulta 1936, jossa kasarmialue silloisessa laajuudessaan. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo

Kuva Bristol Blenheim pommikoneen mainoksesta Flight-lehdestä maaliskuulta 1939.

Immolan aluetta etelästä lokakuussa 1936 hieman ennen Lentoasema 6:n muuttoa sinne. Kumpikin lentohalli on vielä keskeneräinen. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo



Bristol **BLenheim BOMBER**



Lentoasema valmistuu

1937–1938

1. Käsken päivystävän upseerin ja vartiopäällikön tarkoin tutustumaan varuskuntaohjesääntön määräyksiin ja noudattamaan niitä.

2. Olen 26.4.1937 määrännyt luutnantti I. Mönkkösen Immolan varuskunnan komendantiksi. [...]

6. Kiellän LAs.6:n metsistä kasvavien ja maassa olevien puiden ottamisen sekä rakennustyömaiden välittömästä läheisyydestä hylkypuutavaran kokoamisen polttopuiksi.

7. Kiellän urheilukentän läpikulkemisen.

8. Rauhoitan "Pyhälammen", joten kaikenlainen kalastus, paitsi onkiminen, ja riistan pyynti, vaatteiden peseminen ja uiminen on siinä kielletty.

9. Määrään roskien kaatopaikaksi maantien varrella olevan "hiekkakuopan", ja kehoitan noudattamaan siisteyttä lentoaseman alueella ja erikoisesti rakennuksien ympäristössä.

10. Määrään LAs. 6:n varusmiesten vieraiden vastaanottoajoiksi arkisin 11–13 ja 18–20 sunnuntaisin 13–15.

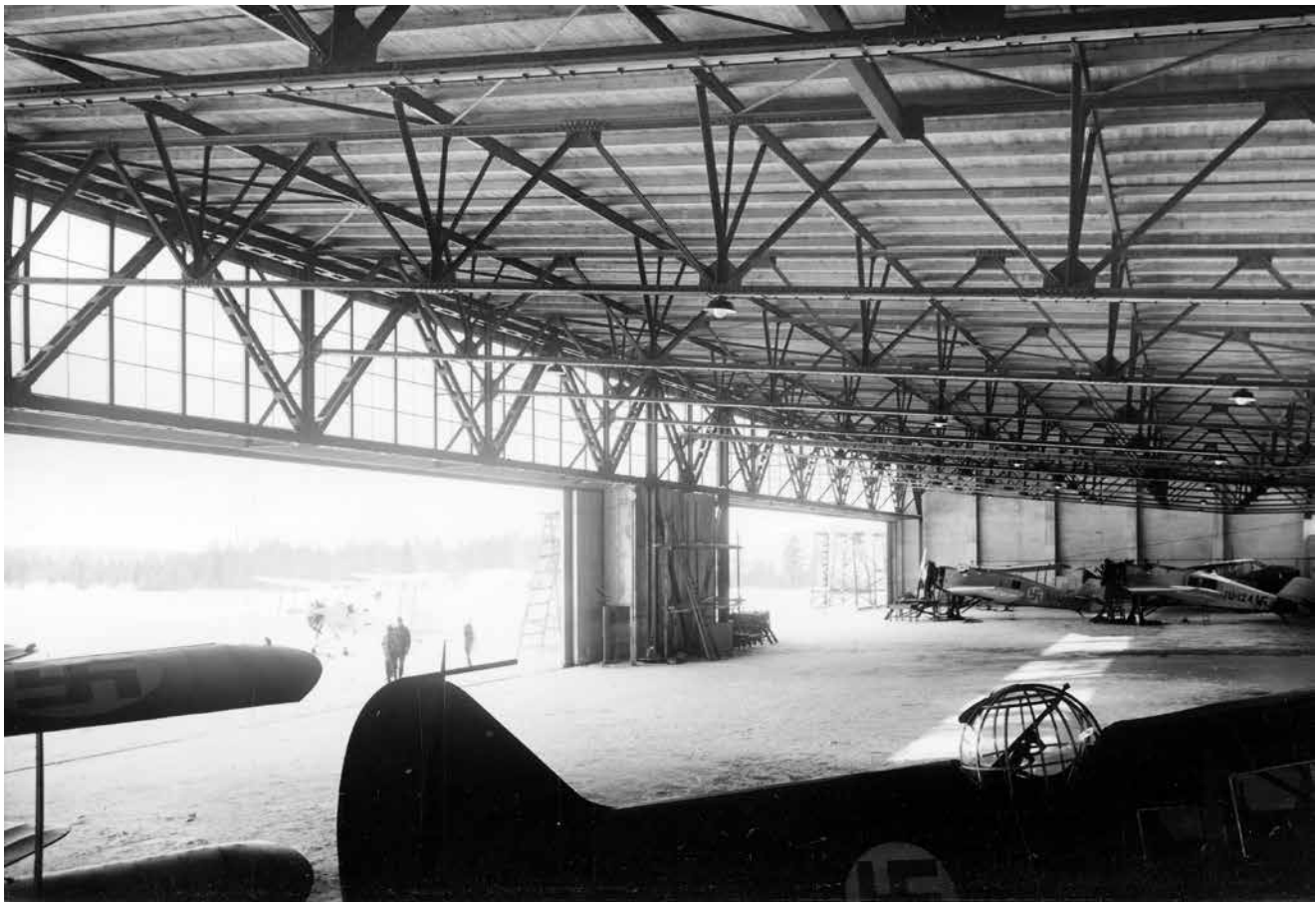
Varuskuntakäskey n:o 1/37, varuskunnan päällikkö evltn L. Schalin, komendantti lttn I. Mönkkönen Immolassa 11.5.1937. KA T-17543/4.

Keskustelua Lentoasema 7:n sijoituspaikasta

Samalla kun Lentoasema 6 oli kotiutumassa Immolaan, oltiin sen kaukotoimintalaivueille jo etsimässä uutta sijoituspaikkaa. Ilmavoimien uuden kehitysohjelman mukaisesti olisi lentolaivueet 44 ja 46 sekä vuonna 1939 perustettava kolmas lentolaivue 48 siirrettävä vuoteen 1940 mennessä Immolasta Keski-Suomeen perustettavalle Lentoasema 7:lle (aiemmin LAs. 8). Sinne alun perin ajatellut raskaat kaukotoimintalaivueet eivät enää olleet ohjelmassa, ja neuvostoilmavoimien vahvistuttua Immolan ajateltiin sijaitsevan liian lähellä rajaa ollakseen turvallinen vastatilattujen Blenheimien tukikohtana. Koneiden pitkä kantomatra mahdollisti niiden sijoittaminen selusta-alueelle.

Lentoasema 7:n ensimmäisen vaiheen, lentokentän ja kahden laivueen rakennusten töiden arvioitiin kestävän noin kolme vuotta, mutta sen sijoituspaikkaa ei oltu vielä päätetty. Tammikuussa 1937 oli vaihtoehdot rajattu Jyväskylään ja Joroisiin maan keskiosassa sekä Seinäjokeen ja Kokkolaan Pohjanmaalla. Lentoasema 6:sta vapautuisi näin tilaa kahdelle perustettavalle laivueelle, maayhteistoimintakoneiden laivueelle 14 ja hävittäjälaivueelle 28. Suunnitelmien muutos johti Immolan rakennusohjelman supistumiseen alkuperäisestä. Vähennystä aliupseereille tarvittavien asuntojen ja vakanssien määrässä oli tuonut jo Blenheim-koneen pieni koko – ohjaajan ja tähystäjän lisäksi sinne mahtui vain yksi konekivääriampuja.²⁹

Ilmavoimille oli 1930-luvun aikana rakennettu tai rakenteilla 20 uutta sotilaskenttää, joista suurin osa keskittyi Karjalan kannakselle ja Laatokan alueelle. Seuraaville viidelle vuodelle, 1938–1942 laadittu lentokenttärakennusohjelma suunnattiinkin maan keski- ja pohjoisosiin. Tähän rakennetut uudet lentokentät pystyisivät samalla palvelemaan jo useampia vuosia suunnitteilla olleita lentoliikennereittejä, ja siten ainakin osa rakennuskustannuksista voitaisiin jakaa siviiliviranomaisten kanssa. Aero Oy:n ensimmäinen kotimaanlentoreitti



Helsingistä Viipuriin, Suur-Merijoen lentoasemalle aloittaisi toimintansa vappuna 1937, kun se sai käyttöönsä uuden De Havilland Dragon Rapide -koneen.³⁰

Vuoden 1937 rakentamista aloitetaan

Viimeistään vuodenvaihteessa 1937 päästiin Immolassa aloittamaan työt neljällä ensimmäisellä vuoden rakennusohjelmaan kuuluneista rakennuksista, joiden piirustukset olivat valmistuneet marraskuussa 1936.³¹ Aulis Blomstedtin suunnittelema **sairaala n:o 19** sijoitettiin Imatralle johtavan maantien varteen. Pohjakaavaltaan, vaikkakaan ei julkisivuiltaan, se muistutti hyvin paljon Blomstedtin vuonna 1934 Kauhavalle piirtämää sairaalaa. Rakennuksessa oli yksi suuri ja viisi pientä potilashuonetta keskikäytävän itäpuolella ja toimisto-, vastaanotto-, keittiö- ja kylpyhuonetilat käytävän länsisivulla. Ullakon päätyihin oli sijoitettu hoitajattarien asuinhuoneet. Sairaala valmistui syyskuuhun mennessä.

Elsi Borgin suunnittelemaat **aliupseeriasuintalot n:ot 33 ja 34** olivat aiemmin valmistuneita syvärunkoisempia, joten samat 12 asuntoa, kahdeksan kaksiota ja neljä yksiötä, oli saatu mahdutettua kahteen kerrokseen. Julkisivut olivat yksinkertaisemmat, eikä niissä ollut enää kaarevaseinäistä porrashuoneuloketta. Aliupseeritalot sijoitettiin edellisvuonna valmistuneiden jatkoksi, Immolanjärven rannasta nousevan mäen päälle. Keväällä 1937 aloitettiin vielä kolmannen samanlaisen **aliupseeriasuintalon n:o 31** työt hieman länteenpäin edellisistä. Rantaan aliupseeritalojen alapuolelle rakennettiin Elis Hyvärisen suunnittelema, puhdaslinjainen, laajalla betonilippakatoksella varustettu **aliupseerisauna n:o 50**.

Lentohalli n:o 1 saatiin katettua vasta tammikuuhun 1937 mennessä, teräskattotuolien asennuksen viivästyttyä raaka-ainesten hankintavaikkeuksien takia. Toisen hallin kattamiselle annettiin tästä syystä jatkoaikaa toukokuun loppupuolelle asti. Halli n:o 1 saatiin Lentoasema 6:n käyttöön maaliskuun

Lentohalli n:o 1 Lentolaivue 44:n käytössä maaliskuussa 1937. Etualalla Avro Anson -kone ja taustalla kaksi Junkers K 43 -koneita, joihin on asennettu sukset kellukkeiden tilalle. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo

Immolan kasamialue toukokuun lopussa 1937. Vasemmassa laidassa näkyy esiupseerirakennuksen n:o 25 työmaa. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo

Immolan miehistösauna höyryää helmikuussa 1937. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo







Puolustusministeri Juho Niukkanen laskeutuu Anson-koneesta Immolan kentälle toukokuussa 1937.

Oikealla sivulla: Viipurin Ilmapuolustusyhdistyksen lentonäytös vieraita Immolan lentohallissa ja yleisölennätyksiä tehnyt de Havilland Dragon-Rapide. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo

Laskeutumishaaverin kokenut Bristol Blenheim BL-105 Immolassa 10. elokuuta 1937. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo

alkuun mennessä, jolloin Ansonit ja Junkersit saatiin katon alle. Elis Hyväriksen suunnittelema betonirakenteinen, kaarikattoinen **pommikellari n:o 16** oli valmistunut jo aiemmin kenttäalueen itäreunaan. Toista **pommikellaria n:o 16A** ryhdyttiin rakentamaan vuoden alussa metsikköön hallin n:o 2 länsipuolelle.

Pommikonemiestöjen konekivääriampumakoulutusta varten rakennettiin lentokentän ja ensimmäisen pommikellarin itäpuolelle ampumarata keväällä 1937. Tässä vaiheessa Lentoasema 6:lle alkoi muodostua ongelmaksi lentokentän itälaidalla kulkeva, Puntalan kylään johtava tie, jonka siirtoa anottiin vuoden aikana toistuvasti. Kun yleisesikunta oli kiinnittänyt huomiota ulkomaisten agenttien vakoiluvaaraan, siirrettiin tie syksyllä idemmäs ja lentokenttäalue aidattiin piikkilangalla.³²

Blenheimit saapuvat

Toukokuussa 1937 saapui Immolaan Avro Ansonin kyydissä Lentoasema 6:n ensimmäinen arvovieras, puolustusministeri Juho Niukkanen, katsastamaan puolustuslaitoksen suurta rakennusprojektia. Lentokenttää voitiin nyt käyttää, ja lentoasema oikeutettiin lennättämään myös Puolustusministeriön Rakennustyön rakennusmestareita Eino Kolehmaista ja F.E. Karastetta.

Ensimmäiset kaksi Blenheimiä saapuivat Suomeen heinäkuun lopussa 1937 ja luovutettiin viikon kuluessa Lentoasema 6:lle. Toinen koneista vaurioitui jo muutaman päivän päästä, 10. elokuuta, kun sen toinen laskuteline painui laskussa sisään. Seuraavana päivänä Immolaan saapui Ilmavoimien komentaja Lundqvistin vieraana Viron ilmavoimien komentaja, jolle esiteltiin ainoaa ehjää konetta.³³

Blenheimin mahalaskun syynä pidettiin kentän kehnoa ruohonkasvua ja hiekan ja pikkukivien joutumista sen seurauksena laskutelineisiin. Immolan kentällä laskettiin elokuussa olevan kunnostustöitä kaipaavia, ruohottomia alueita 8 hehtaaria, sammaltuneita tai heikosti heinittyneitä alueita 12 hehtaaria ja 6 hehtaaria alueita, joita ei oltu vielä ehditty mullata ja siementää.

Immola ja Ilmavoimien uusia pommikoneita saapui alkusyksyn aikana ihailemaan useita vierailijoita, kansanedustajien ja puolustusministeriön virkamiesten lisäksi mm. unkarilaisia ja saksalaisia upseereita. Suurelle yleisölle kenttä ja lentohallit esiteltiin Viipurin Ilmapuolustusyhdistyksen järjestämässä lentonäytöksessä 12. syyskuuta 1937. Erilaisten kevytlentokoneiden ja purjekoneiden lisäksi taivaalla nähtiin yleisölennätyksiä tehnyt Aeron Dragon Rapide -kone ”Salama”.³⁴





“BL-koneiden lyhytaikainen käyttö Immolassa on jo osoittanut, ettei kenttä epätyydyttävine, vajavaisine ruohopäällysteineen, johon myöskin osaksi on syynä tavattoman kuuma ja kuiva kesä, täytä lähimainkaan niitä vaatimuksia, joita em. raskaiden ja voimakkailla moottoreilla varustettujen koneiden käyttö edellyttää. Kun kentällä paikoitellen on hiekkapeite, imaisee BL-koneiden voimakas potkurivirta, varsinkin startissa, hiekkapilven liikkeelle, vieläpä pieniä kiviäkin, jotka tunkeutumalla moottoreihin ym. sekä varsinkin BL-koneiden arkoihin laskutelineosiin, voivat aiheuttaa vakaviakin häiriöitä näiden toiminnassa.”

Lentoasema 6:n komentaja L. Schalin 25.8.1937 ilmavoi-
mien esikuntapäällikölle lentokentän kunnostamisesta.
KA R-674/62.

Rakentamista syksyllä 1937

Kun kumpikin Lentoasema 6:n lentolaivueista oli nyt miehitetty ja saanut omat Blenheiminsä, oli rakennusohjelmassa vuorossa komentajien ja lentomiestöjen mukavuuksien parantaminen. Arkkitehti Elis Hyvärinen aloitti keväällä **esiupseerien asuinrakennuksen n:o 25** suunnittelun. Kolmesta kaksikerroksisesta asuinhuoneistosta suurin ja parhaalle paikalle eteläkulmaan sijoitettu oli sotilashierarkian mukaisesti varattu lentoaseman komentajalle, ja hieman pienemmät asunnot lentolaivueiden komentajille. Kaikissa asunnoissa oli järvelle antavat terassit ja parvekkeet, sekä omat puutarha-alansa – rakennuksen pihaistutuksista tehtiin erikoispiirroksia.

Esiupseerirakennuksen saatua komentaja Lundqvistin hyväksynnän oli Hyvärisellä vuorossa kesällä 1937 **aliupseerikerhon n:o 30** ja hieman myöhemmin lentoaseman edustavimman rakennuksen, **upseerikerhon n:o 20** suunnittelutyöt. Molempien kerhojen suunnitteluun oli Ilmavoimien komentaja antanut jo vuotta aikaisemmin huonetilaohjelman. Lentoaseman noin 40 upseerille oli varattava juhlatila ja ruokailuhuone, kirjastohuone, biljardisali sekä musiikki- ja seurusteluhuone. Tarpeellisten keittiö- ja huoltoti-



lojen lisäksi rakennukseen suunniteltiin emännöitsijän ja palveluskunnan sekä poikamiesten ja lentoasemalla vierailijoiden majoitustilat. Viimeksimainittuja ei aliupseerikerhossa tarvittu, vaan tuli keskittyä riittävän suuriin ruokailu- ja oleskeluhuoneisiin lentoaseman noin 130 aliupseerille.³⁵

Hyvärinen käytti aliupseerikerhon suunnittelussa hyväkseen kokemustaan Utin vastaavan rakennuksen suunnittelusta vuosikymmenen alkupuolella. Ilmavoimien esikuntaan piirustuksia lähettäessään hän ilmoitti vain parantaneensa ja nykyaikaistaneensa erinäisiä yksityiskohtia. Kun kaikkien rakennusten työt oli saatu syksyn kuluessa hyvään vauhtiin, lähti Elis Hyvärinen marraskuussa 1937 ulkomaanmatkalle Kordelinin säätiön stipendillä. Matkallaan hän tutustui mm. Pariisiin ja Rooman lentokenttärakennuksiin ja -laitteisiin.³⁶

Lentorykmentti 4:n uusi tukikohta

Vuoden 1938 alussa uudistettiin Ilmavoimien organisaatiota jälleen. Entisistä lentoasemista tuli lentorykmenttejä, jotka saivat vastuualueikseen Ilmavoimien eri aselajit. Immolan Lentoasema 6:sta tuli Lentorykmentti 4, ja se säilyi kaikkien pommituslaivueiden keskuksena. Vastaavasti Suur-Merijoelle perustettiin maa- ja meriyhteistoimintakoneiden Lentorykmentti 1 ja Uttiin kaikki hävittäjälaivueet suojiinsa ottanut Lentorykmentti 2.³⁷

Tammikuussa 1938 päätettiin Lentorykmentti 4:n uudesta tukikohdasta. Tikkakoskella, Jyväskylän maalaiskunnassa oli tehty Ilmavoimien esikunnan ja puolustusministeriön teknisen osaston toimesta alustava tutkimus vasta joulukuun vaihteessa 1937. Oli kuitenkin heti käynyt selväksi, että alue oli esillä olleista vaihtoehtoista ylivoimaisesti paras – se saatiin sitä paitsi maalaiskunnalta korvauksetta. Komentaja Lundqvist ehdotti sotaväen päällikölle

Kansanedustajia ja puolustusministeriön henkilökuntaa poseeraa Immolan ruokalan portilla 21. syyskuuta 1937. Takarivissä oikealla Lentoasema 6:n komentaja everstiluutnantti Lars Schalin. Hänen edessään on kenraaliluutnantti Harald Öhquist, joka vastasi Armeijakunnan komentajana Karjalan kannaksen puolustuksesta. Huomaa ruokalan katoksen alapinnan kiiltoaste ja vaakunareliefit, joihin Elsi Borg oli suunnitellut toteuttamattomat potkuri-koristemaalaukset. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo

Unkarilaiset vieraat tutustuvat kaavioon lentohalli 1:n edustalla elokuussa 1937. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo



Hugo Östermanille tammikuussa 1938, että uudelle lentoasemalle rakennettaisiin tilat kahdelle vuosina 1939 ja 1940 toimintansa aloittavalle laivueelle, lentolaivueille 42 ja 48 sekä Lentorykmentti 4:n esikunnalle. Myöhemmin sinne siirrettäisiin myös Immolan lentolaivueet.

Östermanin annettua hankkeelle hyväksyntänsä 21. tammikuuta 1938, ryhdyttiin puolustusministeriön teknisellä osastolla välittömästi valmistelemaan lentokentän raivausta ja laajan rakennusohjelman toteuttamista. Määrärahat raivaustöiden aloittamiseksi myönnettiin kuitenkin vasta kesäkuussa 1938.³⁸

Immola valmistuu kesällä 1938

Tällä välin jatkuivat Immolassa työt Lentorykmentti 4:n rakennusten loppuunsaattamiseksi. Maaliskuussa 1938 oli esiuupseerirakennus ja kerhorakennukset saatu jo ulkotöiden osalta valmiiksi, sisustustyöt jatkuivat vielä kesään. Rakennusohjelman viimeinen toteutettu rakennus oli Elsi Borgin vuodenvaihteen tienoilla suunnittelema **sotilaskoti n:o 15**. Kerhorakennuksista poiketen se rakennettiin hirsistä, ja se sijoittui urheilukentän pohjoiskulmaan symmetrisesti miehistösaunan kanssa. Sotilaskodin rakennustyöt lähtivät käyntiin kevättälvella, ja se valmistui kesän aikana.³⁹

Loput Blenheim-koneet saapuivat Immolaan kevään ja kesän 1938 kuluessa niin, että vihoviimeinen 18 koneesta luovutettiin Lentorykmentti 4:lle 13. syyskuuta 1938. Elokuun viimeisenä, sateisena päivänä tasavallan presidentti Kyösti Kallio saapui Viron presidentin seurassa tutustumaan kaikkiin puolin valmiiseen Immolan lentoasemaan.⁴⁰

Kesällä 1938 käynnistyivät myös Luonetjärven lentotukikohdan kentänraivaustyöt Tikkakoskella Puolustusministeriön Rakennustyö 2:n toimesta. Raivaustöiden johtoon määrättiin mm. Immolan kenttätöistä kokemusta saanut rakennusmestari K. Ketonen. Puolustusministeriön rakennustoimis-

Immolan aliupseerien asuinalue elokuussa 1938. Etualalla aliupseerirakennus n:o 36 ja sen jatkona rakennukset n:ot 35–33 ja 31. Kuvan keskiosassa aliupseerikerho n:o 30 ja rannassa aliupseerien sauna n:o 50. Laiturin päässä näkyvä uimakoppi oli lentoaseman miehistölle tarkoitettulla uimarannan osalla. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo





Teknillinen rakennus n:o 11 maaliskuussa 1938. Porrastornin katolla näkyy ilmahälytys sireeni. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo



Mekaanikkoja Immolan lentohallissa Avro Ansonin moottorin säätöpuuhissa kesällä 1938. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo

"Huomioita. Oppitunneista. Yleisenä puutteena havainnollisuuden puute. Tyypillisenä esimerkkinä LAs.6:ssa pidetty oppitunti mekaniikoille. Tunti pidettiin lentokonesuojassa oppilaiden seistessä parivissä TU-koneen edessä. Tunnin aikana ei kuitenkaan kertaakaan esille tulneiden seikkojen selventämiseksi käytetty edessä olevaa konetta. Oli näinollen varsin turhaa pitää tuntia ollenkaan lentokonesuojassa, jossa oppilaiden huomio kiintyy usein muualle, häiritsevää liiketapahtumista tapahtuu alinomaan ja olosuhteet oppilaiden kannalta mahdollisimman epämiellyttävät..."

Ilmavoimien komentaja Lundqvist ja osasto 1:n päällikkö majuri R. Lorentz 20.11.1937 Kertomus lentoasemilla [...] pitämistäni koulutustarkastuksista syksyllä 1937. KA R-674/48



Elsi Borgin suunnittelema hirsinen sotilaskoti juuri valmistuneena elokuussa 1938. Lentoaseman komentaja Lars Schalin pyrki Borgille joulukuussa 1936 lähettämällään kirjeellään (kts. ote alla) vauhdittamaan sotilaskodin suunnittelua, ja tarjosi tälle mahdollisuutta käyttää Sotilaskotiliiton piirustuskokoelman valmiita piirustuksia, ilmeisesti turhaan. Sotilaskoti siirrettiin jatkosodan aikana toiseen paikkaan (vrt. kuva s.38). Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo

”Rouva Borg! Käänny puoleenne eräissä asiassa, joka koskee Immolan kasarmialueen rakennuksia. Pyydän etukäteen anteeksi, että vaivaan Teitä vaikka tiedän että Teillä on paljon töitä – eikä vähemmin Immolan töitä!”

Lentoasema 6:n komentaja L. Schalin 3.12.1936 Elsi Borgille, PhRakL.

Ruotsin ilmavoimien komentaja vierailulla Immolassa toukokuussa 1938. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo

tossa Luonetjärven rakennusohjelmasta vastasi jälleen Elis Hyvärinen. Sitä ryhdyttiin toteuttamaan syksyllä käyttäen hyväksi Immolan suunnitelmia ajan ja varojen säästämiseksi. Heinäkuussa 1938 Lentorykmentti 4 antoi Immolasta saatujen kokemustensa perusteella ohjeita suunnitelmissa tarvittavista muutoksista tulevaa majapaikkaansa silmälläpitäen. Kaikkia ehdotuksia ei tosin kustannus- ja muista syistä Ilmavoimien esikunnassa ja puolustusministeriön teknisellä osastolla hyväksytty.⁴¹





Immolan sota-aika

1939–44

Valmistautumista tulevaan

Alkuvuodesta 1939 Immolan lumisella kentällä harjoiteltiin talvista lentotoimintaa. Pommikonemiehistöjen koulutuksessa lähdettiin kuitenkin vaikeimmaksi arvioidusta tilanteesta, jossa sodan aloittaisi kesäaikaan omia voimia huomattavasti vahvempi ja hyvin valmistautunut vihollinen. Blenheim-koneiden päätehtävänä mahdollisen sodan alussa tulisi olemaan kaukotiedustelu. Neuvostoliitossa sijainneet tulevat tiedustelukohteet oli jo annettu lentolaivueille tiedoksi, jotta koulutuksesta pystyttäisiin tekemään mahdollisimman tarkoituksenmukaista.

Pommituskoulutuksessa pääpaino oli rautateitä ja lentokenttiä vastaan kohdistuvilla hyökkäyksillä, joita varten neuvostoilmavoimien ja ilmatorjunnan sijoituksesta, keskityskuljetuksista sekä tulevan pommituksen suorituksista pyrittiin ottamaan selvää etukäteistiedustelulla ja tutkimuksilla. Tiedossa oli, että omia lentokenttiä ei voitu suojata riittävän hävittäjävoimin tai it-aseistuksella. Näin olleen pommikonelaivueiden ainoaksi suojakeinoksi sodan syttyessä jäi hajautua mahdollisimman monelle kentälle, tai riittävän kauas vihollisesta, mihin Luonetjärven rakennustöillä pyrittiin.⁴²

Syyskuussa 1939 lentokentillä olevien koneiden haavoittuvuus kävi konkreettisesti ilmi, kun Neuvostoliiton ja Saksan ilmavoimat tuhosivat muutamassa viikossa Puolan ilmavoimat lähes kokonaan kentilleen. Neuvostoliiton esittäessä aluevaatimuksia myös Suomelle, tulivat liikennepano reserviläisten ylimääräisten harjoitusten muodossa ja sen mukana suunnitellut ilmavoimien muuttojärjestelyt ajankohtaisiksi lokakuussa. Luonetjärven lentokenttä- ja kasarmirakennustyöt oli tässä vaiheessa saatu jo niin valmiiksi, että Lentorykmentti 4:n aikainen muutto olisi tositilanteessa mahdollista. Suurella kiireellä rakennettu lentoasema oli jo yhden vuoden aikana tullut 30% kalliimmaksi kuin Immola.⁴³

Blenheimien lähtö ja Fokkerien saapuminen

Lentorykmentti 4 sai tiedon ylimääräisistä harjoituksista 8. lokakuuta 1939, ja muuttovalmisteluihin ryhdyttiin välittömästi. Kolmen päivän päästä aa-

Lentorykmentti 4:n paraattia otetaan vastaan Immolan ruokalan edustalla Ilmavoimien vuosipäivänä 6. maaliskuuta 1939. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo

”Pääsy [YH-vaiheessa] Immolan täydelliseen lentotukikohtaan suosi meitä. Jos olisimme joutuneet jollekin korpikentälle, olisimme olleet pulassa. Immolassa olimme vauraassa Vuoksenlaaksossa, jolloin kaikki täydennykset pelasivat oloihin katsottuna erinomaisesti.”

Lentolaivue 24:n komentaja Gustaf Magnusson teoksessa: Karhunen, Talvisodan taistelulentäjät, s. 20–21.



Luonetjärven lentohallit rakennettiin pitkälti samojen piirustusten mukaan kuin Immolan. Kuvassa talvisodan aikana Englannista hankittu "pitkänokkainen" Blenheim Mk.IV Luonetjärvellä maaliskuussa 1940. SA-kuva

Lentorykmentti 2:n Fokker-lentäjiä Immolan upseerikerholla talvisodan alkuvaiheessa. Molemmat kuvat ovat eteisaulasta, johon oli sijoitettu mm. levyauto-maatti. SA-kuva



muvarhaisella jättivät Blenheim-laivueet Immolan taakseen, ja suuntasivat Luonetjärven ja Joroisten lentokentille rykmentin muun henkilökunnan ja kaluston seurassa junakuljetuksilla.⁴⁴

Seuraavana aamuna, 12. lokakuuta starttasi Lentorykmentti 2:n esikunta komentajansa everstiluutnantti Richard Lorentzin johdolla kahdella henkilö- ja yhdellä kuorma-autolla Utin lentoasemalta, ja matkasi Immolaan asettuen siellä tyhjilleen jääneeseen esikuntarakennukseen. Immolaan saapuivat myös Lentorykmentti 2:n Lentolaivueen 24 kaikki moderneimmat, vuonna 1938 hankitut Fokker-hävittäjäkoneet. Hävittäjien tehtäväksi määrättiin Kannaksen armeijan liikekannallepanoon liittyneiden, Neuvostoliiton todennäköisiin hyökkäyskohtiin suuntautuneiden keskitysmaasien suojaaminen ilmasta.⁴⁵

Marraskuun 30. päivän aamuna tuli tieto Neuvostoliiton hyökkäyksestä, ja viiden minuutin kuluttua komentaja Lorentz antoi määräyksen kaikkien naishenkilöiden evakuoinnista Immolan kasarmialueelta todennäköisten ilmapommitusten alta. Pommitusta saatiin odottaa seuraavan päivän iltaan, jolloin kuusi venäläistä Tupolev SB-2 -pommikonetta pudottivat kentälle pommeja. Yksi pommi osui toiseen lentohalleista tuhoten yhden Moth-yhteyskoneen ja vaurioittaen yhtä Fokkeria. Muuten tuhot olivat vähäisiä ja kenttä säilyi hyvässä kunnossa. Lentorykmentin esikunta siirrettiin kuitenkin varotoimenpiteenä esikuntarakennuksesta Lentorykmentti 4:n entisen komentajan Schalinin asuntoon eli todennäköisesti esiupseerirakennukseen n:o 25. Kenttää pommitettiin sodan aikana vielä useasti.

Lentolaivue 24:n koneita oli joulukuun alussa hajautettu Immolan lisäksi myös mm. Suur-Merijoelle ja Lappeenrantaan. Talvisodan aikana suomalaishävittäjien sijoituspaikkoja vaihdeltiin taajaan ja vain osa niistä käytti Immolaa tukikohtanaan. Lentorykmentti 2:n esikunta siirrettiin 27. joulukuuta 1939 turvallisempaan paikkaan tohtori Thunebergin asuntoon Joutsenoon, suunnilleen puolimatkaan Immolan ja Lappeenrannan kenttien välille. Lentorykmentin alaisuudessa toiminut Ilmailukenttävarikko 2 toimi sodan ajan pääasiassa Utin teknillisessä rakennuksessa. Immolan kenttää piti kunnossa oma Kentänhuoltojoukkueensa, jonka tehtäviin kuului myös alueen vartiointi ja ilmapuolustus.

Lentorykmentti 2:n hävittäjälentäjät saavuttivat sodan kestäessä lukuisia ilmavoittoja. Kuuluisin näistä oli luutnantti Jorma Sarvannon loppiaisena





1940 tekemä maailmanennätys, kun hän ampui Fokker-koneellaan alas kuusi pommikonetta alle viidessä minuutissa Utin lähistöllä.⁴⁶

Luovutetuilta alueilta evakuoituja hevosia Immolan aliupseerirakennuksen n:o 33 edustalla 21. maaliskuuta 1940. SA-kuva

Välirauhan ajan rajavartiosto

Rauhan tultua 13. maaliskuuta 1940 Neuvostoliitolle luovutetuille alueille jääneiltä Lentorykmentti 2:n käytössä olleilta lentokentiltä evakuoitiin varusteet Uttiin, ja sinne palasi myös sodan aikana pariin kertaan muuttanut rykmentin esikunta. Juuri ja juuri Moskovan rauhan rajan sisäpuolelle jääneen Immolan kautta evakuoitiin myös siviiliväestöä.⁴⁷

Kaakkois-Suomen siirtynyttä rajaa vartioiville rajavartiojoukoille piti löytää uudet tukikohdat. Syyskesällä 1940 rajaa Imatran luota pohjoiseen, Laatokan pohjoisreunan tasalle vartioinut Rajavartiosto 3 otti käyttöönsä osan Immolan kasarmialueesta. Rajavartiosto 3:n komentajan ja 29-henkisen esikunnan lisäksi Immolaan majoittuivat esikuntajoukkue sekä yksi neljästä rajakomppaniasta, jonka henkilömäärä oli 117 henkeä.

Rajakomppaniassa palveli paljon luovutetuilta alueilta kotoisin olleita miehiä. Uuden ja jo palveluksessa olevan henkilöstön kouluttamiseksi alkoi Immolassa rajavartiokoulun ensimmäinen peruskurssi syyskuussa 1940. Kesään 1941 mennessä Immolan rajavartiokoulun kursseilla koulutettiin yli 300 miestä.⁴⁸

Hävittäjät palaavat Immolaan

Kesäkuun puolessa välissä 1941 suoritettua liikekannallepanon seurauksena siirrettiin rajojen vartiointivastuu puolustusvoimille. Rajakomppaniat muutettiin sota-ajan kokoonpanoonsa rajajääkärikomppanioiksi armeijakuntien alaisuuteen. Rajavartiosto lähti Immolasta II armeijakunnan ryhtyessä valtaamaan takaisin Karjalan kannasta 31. heinäkuuta 1941. Aivan Imatran itäpuolella Vuoksen varrella sijaitseva Enso vallattiin takaisin 21. elokuuta ja Viipuri viikkoa myöhemmin.⁴⁹ Hyökkäystä tuki Immolasta käsin osa Lentorykmentti 2:een kuuluneen Lentolaivue 24:n Brewster-koneista, jotka olivat Ilmavoimien moderneimpia ja tehokkaimpia hävittäjäkoneita.

Osa Lentolaivue 24:n toiminnasta kertovasta kuvasarjasta syyskuulta 1941. Alla ilmahälytys saapuu hävittäjälaivueeseen (kuva saattaa olla Immolan radioaseman sijaan myös Lappeenrannan kentältä). Yllä keskellä Brewster-lentäjä pukee päälleen laskuvarjoa ja yllä oikealla Brewster laskussa Immolaan (taustalla lentohalli I). SA-kuva





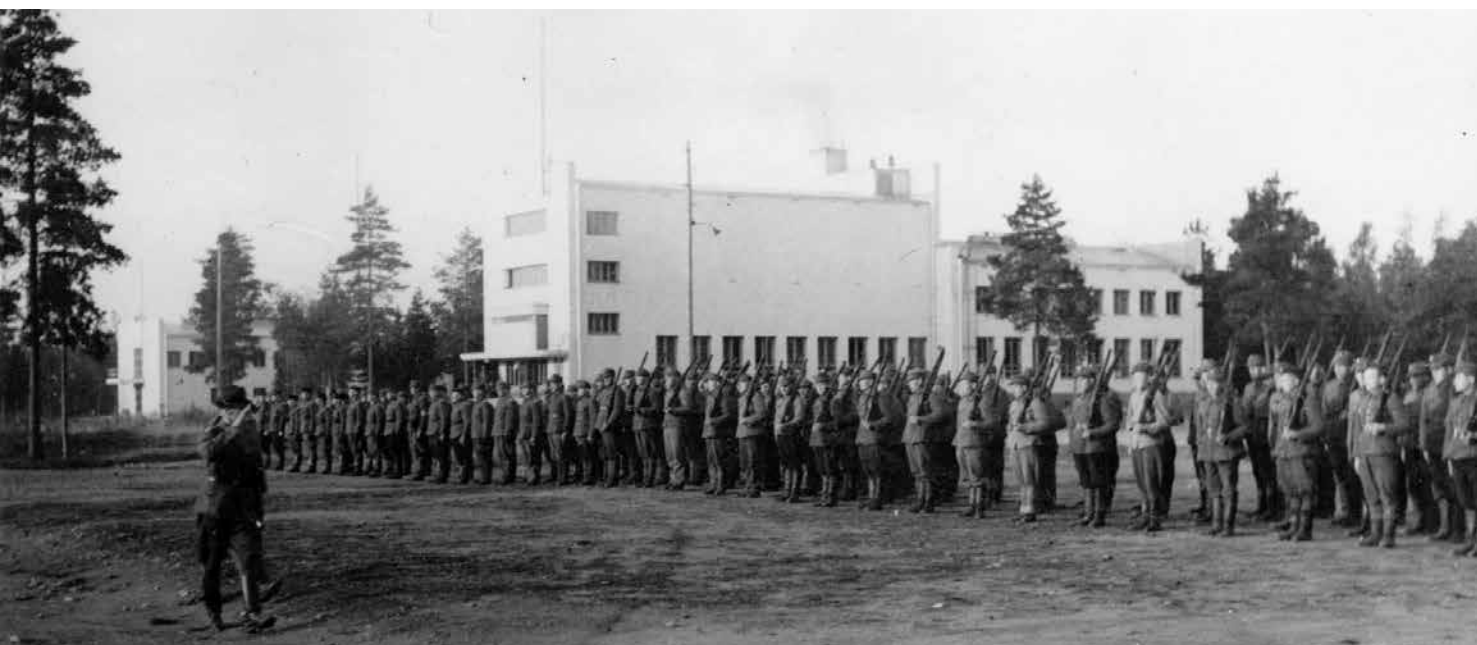
Kannaksen joukkojen edetessä sai välirauhan aikana perustettu Lentorykmentti 3:n esikunta käskyn siirtyä Immolaan, jonka rakennukset se vastaanotti 29. elokuuta 1941. Kannaksen vanha raja saavutettiin 1. syyskuuta mennessä. Samana päivänä lähtivät Lentorykmentti 3:n puhelinmiehet Immolaan järjestämään yhteyksiä ja rykmentin esikunta siirtyi sinne heidän perässään seuraavana päivänä. Tähän mennessä myös väliaikaisesti rykmentille alistettu Lentolaivue 24 oli siirtynyt kokonaisuudessaan Immolaan. Puolustusvoimien TK-kuvaaja otti Immolassa ollessaan Brewstereistä kuvasarjan, jossa näiden hyvää menestystä saaneiden koneiden toimintaa kuvattiin ilmavalvonnan antamasta hälytyksestä aina koneiden nousuun torjuntatehtäväänsä.

Syyskuun puolenvälin tienoilla Lentolaivue 24:n Brewsterit siirrettiin Laatokan pohjoisrannalle tukemaan Karjalan armeijan hyökkäystä vanhan rajan yli kohti Syväriä ja Petroskoita. Sieltä niiden tilalle vaihdettiin Lentolaivue 26:n vanhemmat ja suoritusarvoiltaan kehnommat Fiat G.50-koneet, jotka alistettiin vastaavasti Lentorykmentti 3:lle. Niiden tehtävänä oli vanhalle rajalle etenemisensä pysäyttämisen Kannaksen joukkojen ja Vuoksenlaakson suojaaminen. Itse Immolan kenttää oli suojaamassa ja pitämässä kunnossa kaksi kentänhuoltojoukkuetta, ilmatorjuntajao ja it-konekiväärijoukkue.⁵⁰

Kenttälentovarikon kunniamerkkien jakotilaisuus 5. lokakuuta 1941. SPK/Kenttälentovarikko I

Kenttälentovarikko Immolaan

Rintamalentokoneiden huoltamisesta vastannut Kenttälentovarikko 1 siirrettiin junakuljetuksella syyskuun 1941 lopussa Immolaan. Aiemmin Utin





teknisessä rakennuksessa toimineen varikon siirto ei tuonut suurta muutosta työoloihin, paitsi että Immolan tekninen rakennus oli täydellinen peilikuva aiempaan verrattuna. Sinne sijoitettiin mm. asetyöpaja sekä kone- ja viestitekniilliset työpajat. Lentokoneiden huoltoa varten varikko sai käyttöön puolet lentohallista 2. Hallin takaseinustalle rakennettiin viimeistään tässä vaiheessa vahvarakenteinen varastohyllykkö, jossa säilytettiin mm. lentokoneiden varaosia. Ykköshalli oli Lentorykmentti 3:n käytössä.

Kentälentovarikon miehistö majoitettiin kasarmin ylimpään kerrokseen ja sen huolto tapahtui yhdessä Lentorykmentti 3:n kanssa. Miehistölle oli sauna kerran viikossa. Aliupseereille järjestettiin tilat omiin rakennuksiinsa. Upseerit, lotat ja varikon esikunta ottivat haltuunsa upseerirakennuksen n:o 22. Lentorykmentti 3:n esikunta oli varsinaisessa esikuntarakennuksessa, mutta varikon valokuvaboratorio sai sieltä tähän tarkoitukseen suunnitellut tilat.

Kentälentovarikko 1 toimi Immolassa erillisenä marraskuun loppuun 1941 asti, jolloin se alistettiin Lentorykmentti 3:n komentajalle. Lentolaivue 26:n Fiatit lentäjiineen pysyivät Immolassa ainakin osin koko asemasotavaiheen ajan, vaikka koneita oli välillä sijoitettuna muillekin kentille, mm. Malmille.⁵¹

Varikon huoltojoukkue Immolan hallissa syksyllä 1941. Taustalla näkyy Fokker-hävittäjä. SPK/Kentälentovarikko 1

Oik. yllä: Focke-Wulf Fw 200 Condor -kone Immolan lentohallin 2 edustalla odottamassa Adolf Hitleriä 4. kesäkuuta 1942. SA-kuva

Oik. alla: Tasavallan presidentti Risto Ryti, sotamarsalkka Wilhelm Keitel, Adolf Hitler ja Suomen marsalkka C.G.E. Mannerheim hyvästelemässä toisiaan. Rytin ja Keitelin välissä näkyy Ilmavoimien komentaja kenraaliluutnantti Jarl Lundqvist. SA-kuva

Alla vas.: Immolan teknisen rakennuksen puusepäntöverstas marraskuussa 1941. SPK/Kentälentovarikko 1

Alla: Jo talvisodassa menestystä saavuttanut Lentolaivue 26:n Fiat-lentäjä lentomestari Oiva Tuominen majoituspaikassaan Immolassa lokakuussa 1941. Hänestä tuli Ilmavoimien ensimmäinen Mannerheim-ristin ritari elokuussa 1941. SA-kuva





Operaatioita, Hitler ja liikuntaa

Lentorykmentti 3:n ja sen alaisen varikon lisäksi Immolan kenttää käyttivät tarpeen mukaan muutkin yksiköt. Maaliskuussa 1942 Immolaan kerääntyi Lentolaivueiden 42 ja 44 Blenheim-koneita sekä Lentolaivue 24:n Brewstereitä valmistautumaan Suursaaren valtausoperaatioon kenraalimajuri Aaro Pajarin johtaman taisteluosaston tukena. Vaikka Immolasta lähteneistä yhdestätoista Blenheimistä vain kolme löysi huonossa säässä Suursaaren, sujui valtaus nopeasti ja saari vallattiin kahden päivän kuluessa 27.–28. maaliskuuta 1942.⁵²

Kesän 1942 merkittävin tapahtuma Immolassa oli Adolf Hitlerin yllätysvierailu Suomen marsalkka Mannerheimin syntymäpäiville 4. kesäkuuta. Hitler ja suuri määrä saksalaista kenraalikuntaa saapui useilla lentokoneilla kentälle, jossa heitä oli ottamassa vastaan kenttälentovarikon kunniakomppania. Varsinainen juhlatilaisuus tapahtui rautatievaunussa Kaukopään tehtaan sivuraiteella. Tilaisuuden päätyttyä Mannerheim saattoi vieraansa juhlallisesti Condor-koneelle, joka odotti lentohalli 2:n edustalla. Juhlatilaisuuden aikana varikon miehistö oli ehtinyt korjata koneen laskussa palamaan syttyneet jarrut.⁵³

Vapautuneempaa juhlatunnelmaa koettiin myöhemmin kesäkuussa Immolan kasarmien edustalta startanneissa Ilmavoimien murtomaajuuskilpailuissa ja syyskuussa urheilukentällä järjestetyissä yleisurheilukisoissa.

”Klo 15:30 asettui paikoilleen II-hallin eteen kunniakomppania vieraitten pois lähtöä varten, minkä piti tapahtua klo 16:00, mutta nähtävästi vieraat viihtyivät täällä, koska saapuivat kentälle vasta n. klo 18:10. Hitler tarkasti kunniakomppanian, minkä jälkeen lähtijät ja saattaja hyvästelivät toisiaan sydämellisesti ja Hitler seurueineen nousi koneisiinsa, mitkä 4:n BW:n saattamana starttasivat klo 18:27.”

Lentorykmentti 3 esikunnan sotapäiväkirja 4.6.1942.



Lokakuussa 1942 Immolan maastoissa taisteltiin vielä ilmavoimien suunnistusmestaruudesta.⁵⁴

Pommikoneiden tukikohtana

Marraskuun lopussa 1942 Lentolaivue 46 palasi Immolaan kuukauden ajaksi tehtävänään mm. neuvostokoneiden Suomeen suuntautuneiden yöpommittusten aikana pommittaa niiden omia lentokenttiä. Laivueen kalustoksi olivat vaihtuneet valtakunnanmarsalkka Herman Göringin lahjoittamat Dornier Do 17 Z-pommikoneet, jotka eivät vanhentuneina enää kelvanneet Saksan ilmavoimille.

Raskaassa lastissa olleet pommikoneet tarvitsivat nousussa kaiken mahdollisen tilan. Joulukuun loppupuolella 1942 urheilukentän pohjoispuolinen metsä kaadettiin ja lentokentän nousualueita saatiin näin jatkettua etelään päin. Ilmeisesti tässä yhteydessä hirsirakenteinen sotilaskoti purettiin urheilukentän laidasta ja rakennettiin uudelleen metsikköön esikunnan länsipuolelle.

Yllä vas.: Ilmavoimien maastojuoksukilpailun lähtö Immolan kasarmien edustalla 14. kesäkuuta 1942. SA-kuva

Yllä: Yleisurheilukisat Immolan urheilukentällä syyskuussa 1942. SA-kuva

Yllä oik.: Helsingistä saatu kasteluauto Immolan kentän pohjoislaidalla kesällä 1943. Taustalla molemmat lentohallit sekä (heikosti näkyviä) Dornier-pommitajia. SA-kuva

Lentolaivue 6:n Tupolev-lentäjät Immolan upseerikerhon terassilla nauttimassa maaliskuun lopun auringonpaisteesta vuonna 1943. Vasemmalta: vänrikki Aaltio, luutnantti Halla, luutnantti Haapanen, lentueen päällikkö kapteeni Ritjärvi, luutnantti Grönroos ja vänrikki Kestilä. SA-kuva





Sotilaskoti uudessa paikassaan kasarmialueen länsilaidalla. Kuva on vuodelta 1970. SA-kuva

”Tavattiin Immolajärven päällä He 111, joka lensi ilman purjehdusvaloja. Kone, joka myöhemmin osoittautui saksalaiseksi, ammuttiin alas Puntalan aseman pohjoispuolella, jolloin kone tuhoutui täydellisesti ja miehistöstä 5 kuoli ja 3:lle annettiin ensiapua Immolan sairaalassa, josta siirrettiin Enson sairaalaan.”

Lentorykmentti 3 esikunnan sotapäiväkirja 5.5.1943, klo 22:50.

Klo 20:40 annoin lähtöluvan koneille. Sää Immolassa edelleen hyvä. Kapteeni Lejonin ehdotuksesta sytytettiin ennen lähtöä kasarmtien valaistus, joka oli yhdensuuntainen laskuvalojen kanssa, ja valaisi rakennusten päädyt selvästi. Estemerkit sytytetty. Välittömästi lähdön jälkeen, koneitten kierrettyä määräysten mukaisesti puoli kenttää, totesin kummankin partion koontuneen ja ottaneen suunnan menoreitille klo 20:50.

Majuri O. Lumialan selostus lennonjohtajan toiminnasta Immolassa yöllä 17–18.9.1943, SPK E/LeR. 4.

Immolan lentokentän pohjoislaidalle sijoitettu ilmapuolustus-asema 40 mm:n Bofors-tykkeineen kesällä 1943. SA-kuva

Vuoden lopussa Dornier-koneiden tilalle saapuivat joksikin aikaa vuorostaan Lentolaivue 44:n Blenheim-pommittajat.

Helmikuun vaihteessa 1943 linnoituspatallioona saapui Immolaan kiitoratatoihin. Samassa kuussa siirrettiin Lentolaivue 6:n neljän Tupolev SB-2 -sotasaalisommikoneen lentue Immolaan, jossa ne olivat maaliskuun loppuun asti tehden pommituslentoja Leningradin lentokenttiä vastaan. Toukokuussa 1943 Lentolaivue 46 palasi Immolaan ja vietti siellä koko kesän tehden pommitus- ja tiedustelulentoja sekä kaukopartiomiesten huoltolentoja kauas Itä-Karjalaan.⁵⁵

Immolan kasarmialueelta vapautui tiloja heinäkuussa 1943, kun Lentorykmentti 3:n esikunta siirtyi lähemmäs pääoperaatioaluettaan, Karjalan kannaksen keskiosassa sijainneelle Suolajärven kentälle. Sinne oli jo edellisvuoden lopussa siirretty rykmentin laivueista Lentolaivue 24. Syksyllä 1943 kentältä toimi jälleen Blenheim-koneita, tällä kertaa Lentolaivue 42:n alaisuudessa. Lavansaareen suuntautuneesta, epäonnistuneesta yöllisestä pommitusoperaatiosta on säilynyt kahden lennonjohtajan selostukset, joissa kuvataan pommikoneiden lähtöä lennolle ja pitkää odotusta aamuyöhön mahdollisten hätälaskutapausten vuoksi. Iltahämärissä tapahtuneen lähdön aikana sytytettiin urheilukentälle jatkuvan kiitoradan vierelle myös kasarmia, ruokalaa ja esikuntaa reunustavan tien katuvalot, jotka valaisivat rakennusten vaaleat päädyt kirkkaasti.⁵⁶

Keväällä 1944 Immolan kiitorataa jatkettiin pohjoiseen päin pakkolunastamalla kentän pohjoispuolelta noin 23 hehtaarin kokoinen alue. Myös



itä-länsi-suuntaista kiitorataa jatkettiin 3 hehtaarin maa-alueen lunastuksella sieltä missä se oli mahdollista, eli itäpäästään. Lentokentän uusille viestilaitteille vuokrattiin maa-alue Enso-Gutzeit Oy:n omistaman Immolan sahan luota Saimaan rannalta.⁵⁷

Suurhyökkäys ja Osasto Kuhlmeij

Hävittäjälentolaivue 26 luopui toukokuussa 1944 Fiat-hävittäjistään ja siirrettiin Immolasta idemmäs Raulammen (Heinjoen) lentokentälle Karjalan kannaksella. Siellä se sai käyttöönsä jo huippukuntonsa ohittaneet Brewster-koneet. Neuvostoliitto aloitti suurhyökkäyksensä kuukautta myöhemmin, 9. kesäkuuta. Kaikki Lentorykmentti 3:n laivueet, Hävittäjälentolaivueet 24, 26 ja 34 keskitettiin seuraavien päivien aikana Immolaan. Ne siirrettiin kuitenkin lähes välittömästi muille kentille, Lappeenrantaan ja Käkisalmele, koska Immola luovutettiin 16. kesäkuuta saksalaisten apujoukkojen, komentajansa mukaan Osasto Kuhlmeijksi nimetyille lento-osastolle.

Osasto Kuhlmeij toi Immolaan Junkers Ju 87 Stuka D-syöksypommittajia ja Focke-Wulf Fw 190 A-hävittäjiä Virosta sekä hieman myöhemmin Fw 190 F ”Jabo”-hävittäjäpommittajia Lapista. Niillä oli tärkeä osa suurhyökkäyksen torjumisessa. Saksalaisia majoitettiin läheisiin Raution ja Huhtasen kyliin. Immolan alueella heidän käytössään olivat ainakin upseerirakennus 22 sekä aliupseerirakennukset 31, 34 ja osittain 36. Immolasta lähteneen kenttälentovarikon tilalle tuli kesäkuun lopussa lentokonehuoltoryhmä, joka joutui toimimaan täydellä teholla taistelutoiminnan kiihtyessä ja konevaurioiden lisääntyessä.

Omien joukkojen mielen nostattamiseksi TK-kuvaajat saapuivat kesäkuun lopussa Immolaan kuvaamaan saksalaisten syöksypommittajien näyttävää toimintaa mm. Talinjoen ylittäviä siltoja vastaan. Yksi TK-kuvaajista kuoli neuvostopommittajien hyökätessä Immolaan keskellä päivää 2. heinäkuuta 1944. Rakennuksista vaurioitui pahiten varikon käytössä ollut lentohalli 2, jonka sisällä huollossa olleet kolme Brewster-konetta tuhoutuivat monien kentällä olleiden koneiden lisäksi. Lentohallin keskiosan vääntyneet kattopalkit kertovat vielä nykyisinkin pommitushojen voimasta. Käyttökelvottomaksi mennyt lentokenttä saatiin kuntoon kiitoratansa osalta jo muutamassa tun-

Immolan huoltohallin eli lentohallin 2 edustaa kesäkuun puolessa välissä 1944. Etualalla Pommituslentolaivue 44:n Junkers Ju 88 -kone JK-266, joka teki pakolaskun Immolaan saatuaan osuman neuvostoaluksen ilmatorjunnasta Karjalan kannaksella sijaitsevan Seivästön kylän edustalla. Koneen kuomu irrotettiin lennossa miehistön hyppäämistä varten, mikä ei kuitenkaan ollut tarpeen. SA-kuva

Alla oik. Yllämainitulla pommituslennolla kesäkuussa 1944 otettu valokuva Immolan kentästä. Vasemmassa reunassa näkyy pohjois-etelä-suuntaisen kiitoradan jatkos urheilukentälle. SA-kuva

”Pommit, polttoaineet ym. sijoitettuna Rönkän, Immolan ja Puntalan asemille. Päivän tärkeimpinä tehtävinä kuljetusten järjestely. Tässä mielessä ajettu junalla, autolla, moottoripyörällä, jopa yksinäisellä veturilla asemien välillä ja lentokentällä. Aikaa ruokailuun ja nukkumiseen ei ole. Puhelin soi kaiken aikaa ja aseveljet saksalaiset tarvitsevat autoja, kalustoa ym. ym.”

Immolan varuskunnan komendantti luutnantti Uljas Salmi 27.6.1944, SPK Immolan varuskunta.

Hävittäjälentolaivue 26:n Brewster Buffalo rullaa Immolan kentän etelälaidassa, lentohallien välillä sijainneelle polttoaineasemalle. Kuva on otettu 15. kesäkuuta 1944, jolloin kentälle oli jo alkanut saapua Osasto Kuhlmeij koneita. SA-kuva







Yllä: Osasto Kuhlmeyn kuuluneen Luftwaffen syök-
sypommitusrykmentti 3:n I. laivueen (I/SG 3) Stuka-
lentäjiä tauolla Immolan kentän itälaidalla kesäkuun
lopussa 1944. Keskellä on todennäköisesti lentueen-
päällikkö luutnantti Theo Baurle. SA-kuva

Alla: Stukat laskussa Immolan kentän itälaidalla tehty-
ään hyökkäyksen neuvostojoukkoja vastaan Talin-Ihan-
talan alueella. Kentän laidassa näkyy metsään hakattuja
väyliä koneiden suojapaikoille. SA-kuva





”Vihollisen toiminnasta voidaan yhteenvetona sanoa, että pommitus oli hyvin suoritettu, mutta alkumenestystä ei käytetty tarpeeksi hyväksi, sillä ilman suurempia menetyksiä, koska kenttä oli käyttökelvoton ja hävittäjät tehostomia sen vuoksi, olisi vihollinen voinut täydentää menetyksensä muutamalla uudella hyökkäyksellä ja tuhota perusteellisesti kentällä olevan suuren konemäärän ja rakennukset.”

Immolan varuskunnan komendantti luutnantti Uljas Salmi 2.7.1944, SPK Immolan varuskunta.

Yllä vas.: Ruokalan vierestä otettu kuva Stuka-laivueesta Immolan taivaalla. SA-kuva

Yllä oik.: Junkers Ju 87 -konetta käynnistetään 2. heinäkuuta 1944 ennen neuvostokoneiden tuhoisaa hyökkäystä Immolaan. SA-kuva

Lentohalli 2 palaa 2. heinäkuuta 1944 tehdyn pommituksen jälkeen. SA-kuva



nissa. Koko kentän kunnostusta vaikeuttivat lukuisat aikapommit ja suutarit sekä se, että töitä piti vilkkaan lentotoiminnan takia tehdä vain öisin aina elokuun alkuun asti.

Suurhyökkäys torjuttiin ja laantui heinäkuun puolivälissä 1944. Osasto Kuhlmeijer lakkautettiin ja pääosa saksalaiskoneista siirtyi torjumaan neuvostovoimia Suomenlahden eteläpuolelle. Hävittäjäpommitajat siirrettiin Uttiin ja viimeiset saksalaisyksiköt lähtivät Immolasta elokuun puoleenväliin mennessä. Elokuun loppupuolella Immolaan siirtyi yksi Utissa olleista Hävittäjälentolaitos 34:n lentueista. Aselevon alettua 5. syyskuuta 1944 Lentorykmentti 3:n esikunta ja eri puolilla olleet lentoyksiköt siirtyivät takaisin Uttiin.⁵⁸

Rajavartiosto palaa rajan siirtyessä

1945–

Jälleen Immolassa

Immola oli luonnollinen valinta rajavartiostojoukkojen sijoituspaikaksi, kun uusien rajojen valvontavastuu siirtyi taas rajavartiolaitokselle marraskuussa 1944. Suomen maarajaa vartioivista kahdesta Rajajääkäri-rykmentistä eteläisemmän esikunta sijoitettiin Immolaan. Siellä oli myös yksi rykmentin alaisista kolmesta rajavartiostosta kolmine komppanioineen, sekä Rajajääkärikoulu. Vaikka Immolaan kerääntyi rykmenttiorganisaation raskauden takia paljon henkilökuntaa, olivat sen kasarmialueen olosuhteet huomattavasti paremmat kuin useimmissa muissa rajavartiolaitoksen sodanjälkeisissä tukikohdissa, eikä majoitustiloista ollut puutetta.

Pariisin rauhansopimuksen solmimisen jälkeen vuonna 1947 liittoutuneiden valvontakomissio lähti maasta, ja sen hyväksymään rajavartiolaitoksen organisaatioon voitiin alkaa tehdä muutoksia. Rykmenttiorganisaation tilalle muodostettiin nykyisenlaiset rajavartiostot. Tästä lähtien Immolassa on ollut Kaakkois-Suomen rajavartioston esikunta.

Rajavartiolaitoksen rakentamismäärärahat keskitettiin uusien tukikohtien olojen saattamiseen kunnolliselle tasolle. Immolan kasarmialueen rakennusten todettiin mm. vuonna 1952 olleen hyvässä kunnossa. Siellä tärkeimpiä täydennysrakentamis- ja korjaustoimenpiteitä oli 1950-luvulla rakennettu lämpökeskus entisten upseeri- ja aliupseeriasuinalueiden välimaastoon, sekä

toisaalta ruokalarakennuksen lämpökeskuksen laajentaminen. Niiden avulla suurin osa alueen uunilämmitteisistä rakennuksista saatettiin keskuslämmityksen piiriin ja muissakin rakennuksissa voitiin luopua rakennuskohtaisista pannuhuoneista.⁵⁹

Täydennysrakentamista ja peruskorjausta

Kasarmialueen laajempaan täydennysrakentamiseen antoi aiheen Lohjalta vuonna 1964 Immolaan siirtyneen Rajakoulun rakennustyö. Rajakoulu oli perustettu Porkkalan palautuksen jälkeen Lohjalle vapautuneelle esikunta-alueelle vuoden 1957 alussa, kun entinen Rajajääkärikoulu ja Immolassa sijainnut Raja-aliupseerikoulu yhdistettiin. Nyt Rajakoululle rakennettiin ajanmukaiset tilat Immolan kasarmialueen länsiosaan, vanhojen kasarmi- ja ruokalarakennusten taakse.⁶⁰

Rajakoulun rakennukset edustivat 1960-luvun matalaa ja vaakasuuntaista arkkitehtuurityyliä, jollaisia rakennettiin tähän aikaan myös Pohjois-Karjalan rajavartioston tukikohtaan Onttolaan. Onttolalle ja Immolalle olivat yhteistä myös mm. samoihin aikoihin rakennetut vesitornit. Vanhojen aliupseerirakennusten lähelle, maantien pohjoispuolelle rakennettiin kantahenkilökunnan asuinrakennuksia. Nämä nyt jo puretut talot sijoittuivat siis samoille sijoille, jonne jo 1930-luvulla oli ajateltu asuntorakentamista. Vuonna 1968 valmistuivat suunnitelmat ruokalan laajentamiseksi pohjoiseen matalalla lisärakennuksella, jolloin myös vanha ruokasali sai nykyisen ilmeensä. Vuonna 1969 Rajakoulun naapuriin valmistui modernistinen rajajääkärikomppanian kasarmi, ja seuraavana vuonna uusi autokorjaamo vastapäätä vanhaa autotallirakennusta.

Laajamittaisin Immolan 1930-luvun rakennuskantaan kohdistunut modernisointityö tehtiin vuonna 1978, kun kasarmia laajennettiin ja se korjattiin perusteellisesti. Matalan, pohjoispuolelle sijoittuneen lisärakennuksen lisäksi kasarmin vanhan osan länsipäähän rakennettiin uusi porrashuone, joka mukaili vanhaa porrastornia ulkoasultaan. Kasarmin ja ruokalan laajennuksille on yhteistä se, että kasarmialueen portilta, etelästä päin lähestyttäessä ne jäävät selvästi taustalle, häiriten vähemmän 1930-luvun suunnitelman kokonaisvaikutelmaa.

Rajakoulun laajennusosa valmistui 1970-luvun lopussa ja tämän uudemman rakennusrintaman eteläpäähän rakennettiin vuonna 1985 uusi

Immolan 1960-luvun rakennuskantaa: alla Niskapietäläntien varteen rakennetut asuinrakennukset ja alinna Rajakoulu alkuperäisessä laajuudessaan. Kuvat otettu vuonna 1970. SA-kuva





Yllä vas.: Immolan ruokala muutostöiden jälkeen vuonna 1970. SA-kuva

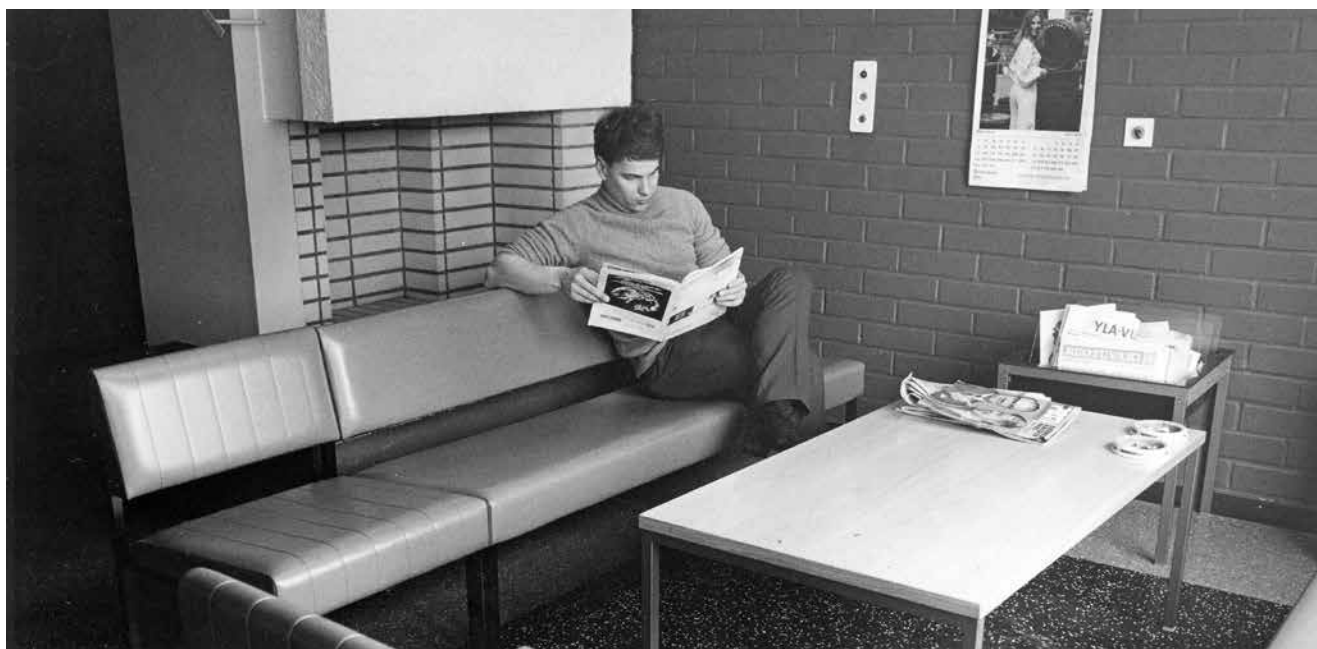


Yllä oik.: Luento Rajakoulussa vuonna 1981. SA-kuva

koulutus- ja huoltorakennus. Vuonna 1987 valmistui Rakennushallituksen Arkkitehtitoimisto Raimo Teränne Ky:ltä tilaama Immolan alueen maankäyttösuunnitelma, jonka avulla alueen tulevaa rakentamista pyrittiin ennakkoimaan ja säätelemään. Siinä pyrittiin huomioimaan alueen alkuperäisen rakennuskannan ja asemakaavasommitelman piirteet aiempaa maankäyttösuunnitelmaa paremmin. Samana vuonna osa vanhasta rakennuskannasta suojeltiin tai varjeltiin asetuksella.⁶¹

Teränteen toimisto laati 1980-luvun lopussa ja 1990-luvulla myös Immolan rakennusten peruskorjaussuunnitelmia. Yhteistyössä Museoviraston kanssa niissä otettiin huomioon rakennusten suojelunäkökohdat, ja esimerkiksi ikkunat ja ulko-ovet määriteltiin uusimisen sijaan korjattaviksi. Vuodesta 2003 Immolan kasarmialueen rakennukset ovat muiden sisäministeriön rakennusten tapaan kuuluneet Senaatti-kiinteistöjen hallintaan. Museovirasto määritteli Immolan varuskunta-alueen vuonna 2009 valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi (RKY). Sen katsottiin olevan edustava esimerkki puolustusministeriön 1930-luvun rakennustoiminnasta ja korostettiin kasarmialueen funktionalisen arkkitehtuuria merkitystä.⁶²

Vastikään valmistuneen rajajääkärikomppanian kasarmin oleskelutila vuonna 1970. SA-kuva







Alla Immolan "pääkatu" elokuussa 1938. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo

Alue

Immolan 1930-luvun asemakaavan peruspiirteet ovat säilyneet ja aistittavissa edelleen harvinaisen hyvin. Rakennukset sijoiteltiin osin ilmapuolustuksellista syistä, osin ajankohdan yleisten asemakaavaperiaatteiden mukaisesti avoimeen muodostelmaan koskemattoman luonnon keskelle. Varsinkin vuonna 1938 aloitettuun Luonetjärven lentoasemaan verrattaessa Immolan asemakaava oli kuitenkin hyvin suoraviivainen ja rakennukset sijoitettu melko lähelle riveihin ja jonoihin. Hajautetun vaikutelman syntymiseen oli syynä silläkin, ettei suurta osaa alkuperäiseen rakennussuunnitelmaan kuuluneista rakennuksista, erityisesti upseeri- ja aliupseerirakennuksista koskaan toteutettu.

Keskusalueen urheilukenttä, suorat tielinjat ja jämpäin rintamaan asetetut kasarmi, ruokala, esikunta ja päävartio ovat edelleen ansaitsemassaan pääosassa. Uudempia rakennuksia sijoitettiin 1960-luvulta 1980-luvulle etupäässä tämän rakennusrintaman taakse, länsipuolelle, jossa ne muodostavat oman kokonaisuutensa. Tämän jälkeen on alkuperäisen rakennusrintaman jatkoksi lisätty matala varastorakennus ja teräsrakenteinen kaarihalli, joista jälkimmäinen osin katkaisee tärkeän näkymälinjan avaralle lentokentälle.

Myös upseerirakennuksilta teknisen rakennuksen kautta lentohallin n:o 1 luokse johtava etelä-pohjoissuuntainen tielinja on säilynyt. Poikkisuuntainen, esikuntarakennuksen keskikäytävän mukaan linjattu tielinja päättyy teknisen rakennuksen ohitettuaan itäpäässään metsikköön. Sen oli alkuperäisen suunnitelman mukaan tarkoitus yhdistää pääosin toteutumaton aliupseerien asuinalue kasarmialueen keskusta.

Vanhan Imatralta Sortavalan johtaneen maantien, nykyisen Niskapietiläntien linjaus on säilynyt. Alkuperäisissä suunnitelmissa oli luonnosteltu tienmutkan suoristamista ja tien sisällyttämistä siten kasarmialueen muuhun



asemakaavaan, mutta tätä ei toteutettu. Tien varrelle ryhmittyvät upseeri- ja aliupseeriasuinalueet ovat säilyttäneet luonteensa. Maisemallisesti parhaille paikoille sijoitettujen asuinrakennusten tärkein näkymäsuunta on Immalanjärvelle ja jääkaudelta peräisin olevaan syvänteeseen, Pyhälampeen päin.

Immalanjärven laaja hiekkaranta tarjosi puitteet lentoaseman henkilökunnan vapaa-ajanviettoon, mutta sillä oli myös tärkeä merkitys lentoaseman perustamisvaiheen suunnitelmissa vesilentokoneiden tukikohta-alueena. Hiekkaranta oli jaettu idästä länteen aliupseerien, miehistön ja upseeriston alueisiin. Aliupseerisaunan n:o 50 lisäksi upseereille suunniteltiin pienen rantasaunan rakentamista, joka toteutui ilmeisesti vasta 1940-luvulla. Nykyinen hirsisauna tehtiin sen tilalle 1980-luvun lopussa. Osa hiekkarannasta on suojeltu kivikautisena asuinalueena.

Aikoinaan tärkeä tielinja oli kasarmialueelta länteenpäin, Immolan rautatiepysäkille johtava hiekkatie, joka ei ole enää käytössä. Sen varrelle sijoitetun Rajamuseon ulkonäyttelyalueen keskellä on jäänteitä lentoaseman toiminnalle tärkeistä, maanalaisista polttoainevarastoista. Itse bensiinisäiliöt on poistettu, mutta jäljellä on pieni betonirakenteinen pumppuhuone.

Immolan lentokenttä on edelleen käytössä ja siellä on rajavartioston lento-toiminnan lisäksi myös mm. vuonna 1947 perustetun Imatran Ilmailukerhon harrasteilmailutoimintaa. Kerholla on käytössään myös osa Lentohallista n:o 2. Kenttäalue oli laajimmillaan jatkosodan loppuvaiheessa, kun toinen kiitoradoista jatkui kasarmialueen urheilukentälle asti. Kentän reuna-alueilla on jäänteitä sotien aikana lentokoneille rakennetuista sirpalesuojista ja alueelta on löytynyt myös pommituksissa tuhoutuneiden koneiden osia.¹ Metsä on vallannut takaisin osan vuonna 1935 raivatusa alueesta. Erityisesti tämä näkyy lentohallin n:o 1 jäämisenä kokonaan metsän saartamaksi.



Polttoainepumppaamo kasarmialueen länsiosassa.

Immalanjärven hiekkarantaa aliupseerialueen kohdalla kesäkuussa 1937. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo





Olen jakanut Lentoasema 6:n uimarannan neljään alueeseen: Upseereille ja sotilasvirkamiehille. Kanta-alipäällystölle. Varusmiehille. Rakennustyömaan henkilökunnalle. Alueet on erotettu lanka-aidalla ja varustettu ilmoitus-tauluilla.

Määrään, että Lentoaseman uimarannalla uiminen ja aurinkokylpyjen otto ilman uimapukua on kielletty.

Lentoaseman uimarannalla oleva vene on ainoastaan pelastustarkoituksiin, eikä huvisouteluun.

Kehotan alaisiani noudattamaan varovaisuutta uudessa.

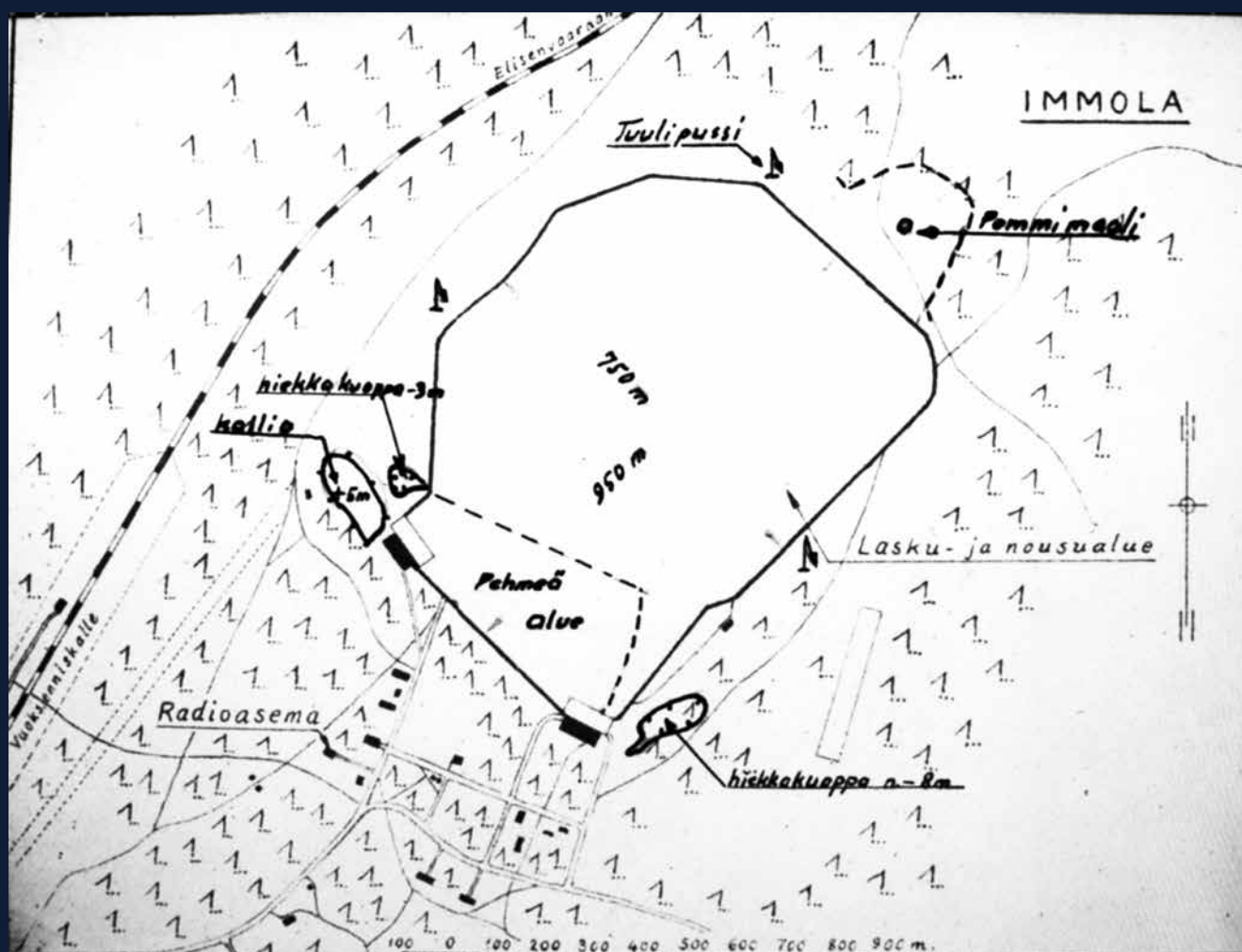
Määrään, että varusmiehillä ei ole oikeutta uimarannalle tuoda vieraitaan.

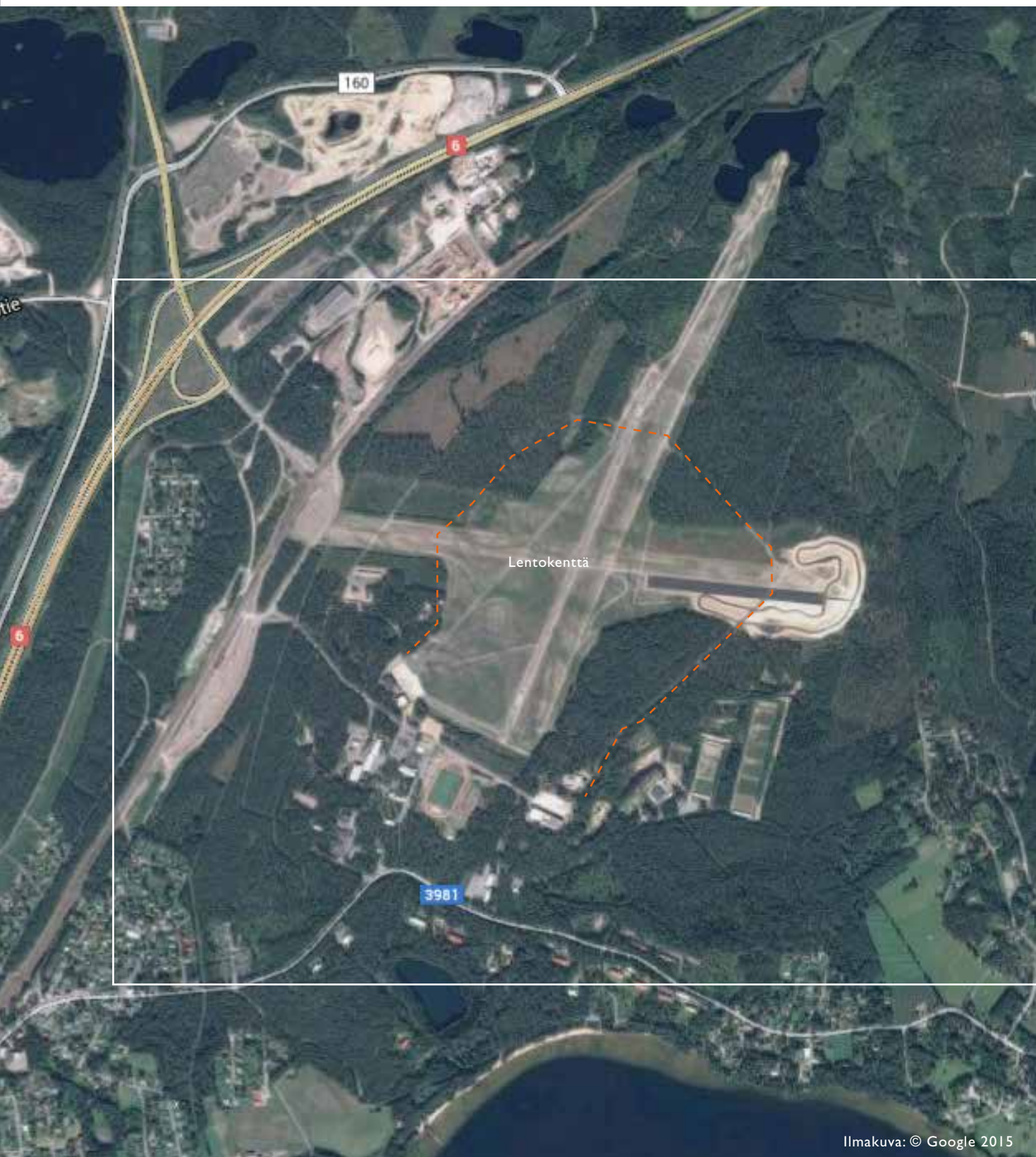
Sattuneesta syystä huomautan, että kantahenkilökunnan ja varusmiesten on hankittava vierailleen oleskelulupa Lentoaseman alueella.

Sattuneesta syystä huomautan, että lentokentän sillä osalla, johon on kylvetty heinä ja merkitty punaisilla lipuilla, on liikkuminen kielletty.

Varuskuntakäskeytys n:o 2/37, varuskunnan päällikkö evltn L. Schalin, komendantti ltn I. Mönkkönen Immolassa 17.6.1937. KA T-17543/4.







Vas. kesk.: Lentokentän kartta vuodelta 1937, johon on merkitty laskeutumisen kannalta huomioonotettavia kohteita. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo

Vas. alla: Osasto Kuhlmeyn Focke-Wulf Fw 190 -hävittäjä nousee suojaamaan Stuka-syöksypommittajien hyökkäystä Taliin 28.6.1944. Kuva on otettu lentohallin I luota ja taustalla näkyy kentän pohjoislaajennus. SA-kuva

Yllä: Jatkosodan aikana toteutetut kiitoratalaajennukset näkyvät Immolan lentokentällä edelleen. Muu kenttäalue on pitkälti metsittynyt. Alkuperäisen kenttäalueen rajat on merkitty oranssilla katkoviivalla ja näkyvät maastossa osin vielä olemassa olevina teinä.

Rakennukset

Immolan vuosina 1935–1938 rakennetun kasarmialueen kivirakennukset ovat säilyneet kokonaisuudessaan.² Hirsirakenteiset radioasema ja sotilaskoti sekä muut puurakennukset ovat sen sijaan hävinneet. Kaikki säilyneet rakennukset ovat käytössä ja useimmiten vielä alkuperäistä vastaavasti niin, ettei suuria tilamuutoksia ole tarvinnut tehdä. Rakennukset ovat yleisesti ottaen hyväkuntoisia, ja niiden korjauksissa on viimeistään 1990-luvulta lähtien huomioitu myös rakennussuojelliset arvot.

Pääosa rakennuksista on ollut vuodesta 1990 lähtien suojelun tai osittaisen suojelun piirissä, valtion omistamien rakennusten suojelusta annetun asetuksen nojalla. Osa rakennuksista on kuitenkin lukuisten muutostöiden takia vain varjeltuja. Kokonaan suojelun ulkopuolelle ovat jääneet lentohalli n:o 2 pommikellareineen, vaikka ne ovat ainakin pääosin säilyneitä ja historiallisesti arvokkaita. Immola on valittu vuonna 1994 Suomen puolustuslaitoksen 1930-luvun arkkitehtuuria edustavaksi, kansainvälisen modernin arkkitehtuurin suojelua edistävän Docomomo-järjestön kohteeksi.³

Immolan rakennukset suunniteltiin varsin lyhyenä kolmen vuoden ajanjaksona puolustusministeriön teknisen osaston rakennustoimistossa. Rakennusten suunnitteluun osallistuneet taitavat arkkitehdit Aulis Blomstedt, Elsi Borg, Kyllikki Halme ja Elis Hyvärinen loivat funktionalista tyyliä käyttäen ajanmukaisen ja yhtenäisen kasarmialuekokonaisuuden, jossa on silti nähtävissä vaihtelua ja omaperäisyyttä.

Lähes kaikki rakennukset suunniteltiin nimenomaan Immolaan, vaikka mm. asuinrakennuksissa, ruokalassa ja sairaalassa käytettiin hyväksi monia puolustuslaitoksen muissa kohteissa aiemmin käyttöön otettuja piirteitä. Useimmat näistä 1930-luvulla rakennetuista kohteista, mm. Jaakkima Laatokan länsirannalla, Kiviniemi Vuoksen varrella ja Suur-Merijoki Viipurin lähellä jäivät sotien jälkeen Neuvostoliitolle luovutetuille alueille. Immola on tässäkin mielessä ainutlaatuinen esimerkki Suomen alueelle jääneestä, 1930-luvun pääoperaatioalueelle Karjalan kannaksen suuntaan rakennetusta kasarmialuekokonaisuudesta.

Eräät piirteet ovat yhteisiä kaikille Immolan rakennuksille. Ulkoasussa toistuvat vaaleat rappauspinnat, matalat harjakatot ja hyvin lyhyet räystäät, ulkoreunastaan pyöristetyt syöksytorvet ja ohuena betonirakenteena toteutetut sisäänkäyntikatokset, joihin on upotettu erikoissuunnitellut valaisimet. Ikkunoissa on käytetty puolustuslaitoksen tämän ajan rakennuksissa tyypillistä puolipyöreää keskipuitteen muotoa ja niiden alle on sijoitettu viirumaisia raitisilmaventtiilejä. Monien muiden puolustuslaitoksen alueiden tapaan tärkeimpien rakennusten ulkoseiniin kiinnitettiin kookkaat pronssista valmistetut leijonavaakunat. Sisätiloissa käytettiin yleisesti mm. shakkiruudutettuja kumimattoja ja kromattuja yksityiskohtia, kuten kiinteitä naulakoita ja nuppipäisiä vetimiä.

Seuraavassa rakennuskohtaisessa esittelyssä Immolan 1930-luvun rakennukset ovat alkuperäisen rakennusnumeroinnin mukaisessa järjestyksessä. Mukana ovat myös 2000-luvulla valtiolta yksityisomistukseen siirtyneet rakennukset.



-  rakennukset 1935-44
-  rakennukset 1945-69
-  rakennukset 1970-89
-  myöhemmät rakennukset
-  purettu alkuperäisrakennus





LENTOKONEHALLIT 1 JA 2

1937 lentokonehallit n:ot 1 ja 2 / PLM, Elis Hyvärinen (1935) – 1944 halli 2 osittain tuhoutunut, korjattu 1960 – 1993 halli 1 korjaamo- ja varastokeskukseksi

Osittain suojeltu (vain halli n:o 1)

Alkuperäiskaavailuissa olleiden useiden pienempien hallien sijaan Immolaan rakennettiin vuosien 1935–37 välisenä aikana kaksi Ilmavoimien aikaisempia halleja suurempaa lentokonehallia numeroiltaan 1 ja 2. Rakennusohjelmassa oli yhteensä neljä hallia, mutta halleista n:o 3 ja 4 luovuttiin laivueiden lukumäärän supistuttua kahteen. Lentohallien ulkoasun ja huonejärjestyksen suunnitteli syksyllä 1935 arkkitehti Elis Hyvärinen. Tärkeimmälle sijalle suunnittelussa nousivat laajan hallitilan mahdollistavat betoni- ja teräsrakenteet, joiden piirustukset laadittiin rakennustoimiston insinöörien toimesta.

Pulpettikattoisten hallien sivuseinät on valettu teräsbetonista. Molempien hallien edessä on säilynyt alkuperäinen laaja betonipintainen rullaus- ja koe-käyttöalue. Varkaudessa A. Ahlströmin tehtailla valmistetut teräskattorakenteet tukeutuvat sivuseinien lisäksi vain kahteen teräspilariin liukuoviseinän keskiosassa. Näin lähes koko pohjoisseinusta on vapaata aukkoa, kun suuret teräsrakenteiset liukuovet siirretään syrjään. Kaikki oheistilat on kerätty matalampaan siipeen hallin pitkälle eteläseinälle. Siellä oli koneiden välittömään huoltoon tarkoitettu työhuonetilä varastoinen, öljyvarasto ja siihen liittyvä öljynlämmityshuone, asevarasto, mekaanikkojen ja lentomiestöjen pukuhuoneet, laivueen- ja lentueenkomentajien työhuoneet ja muita toimistotiloja sekä suurehko luokkahuone.

Lentolaihue 44:n käyttöön tarkoitettu halli n:o 1 valmistui keväällä 1937 ja lentolaihue 46:n halli n:o 2 saman vuoden lopulla. Rakennustyöt venyivät suunnitellusta kattorakenteiden teräsosien hankintavaikeuksien takia. Tampereen lentokonetehtaan yhteyteen rakennettiin samaan aikaan Immolan hallien mukainen Koelentueen lentokonehalli, joka on jo purettu. Uttiin kaavailtu halli toteutettiin lopulta vuonna 1938 kattorakenteiltaan ja mitoitukseltaan erilaisena.

Jatkosodan aikana Kenttälentovarikko 1:n käytössä olleen halli n:o 2:n



Oik. yllä: Lentohallin I teräskattotuoleja asennetaan tammikuussa 1937 ja (alla) halli valmiina kesäkuussa 1938. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo





Levysepänverstas lentohalli 2:ssa
syksyllä 1941. SPK/Kentälento-
varikko I



keskiosa tuhoutui osittain pommituksessa heinäkuussa 1944. Jäljelle jääneen länsipäädyn sai sodan jälkeen käyttöön Imatran ilmailukerho. Itäpääty kunnostettiin 1960-luvun alussa rajavartiolaitoksen helikopterihalliksi rakentamalla uudet kattorakenteet ja mineriittipintaiset ulkoseinät.

NYKYTILA

Itäinen lentohalli n:o 1 muutettiin 1990-luvulla Kaakkois-Suomen rajavartioston keskusvarastoksi. Sen itäpääty on korjaamotiloina. Komeat kattorakenteet ja liukuovet ovat kuitenkin edelleen näkyvillä kunnostettuina. Läntinen halli n:o 2 on 1960-luvulla saamassaan asussa, ja sen avoimen keskiosan vääntyneet kattopalkit muistuttavat edelleen jatkosodan pommitustuhoista.

Vasemmalla sivulla lentohalli 2:n vaiheita. Yllä vas. hallin kattorakenteet valmiina toukokuun lopussa 1937 (Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo) ja sen vieressä nykykuva. Keskellä vas. lentohalli 2 maaliskuussa 1938. Taustalla näkyy Avro Anson -kone ja kaksi Sääski-koulukonetta (Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo). Keskellä oik. halli Kenttälentovarikko 1:n käytössä syksyllä 1941, kun sen takaseinustalle oli sijoitettu huoltovarasto (SPK/Kenttälentovarikko 1).



KASARMI

1936 LAs 6:n kasarmi n:o 5 / PLM, Aulis Blomstedt (1935) – 1978 peruskorjaus ja laajennus – 2011 peruskorjaus

Varjeltu 3-kerroksinen tiilirakennus (+ ullakko) 4548 m²



Aulis Blomstedtin keväällä 1935 suunnitteleman miehistökasarmin komea, epäsymmetrinen itäjulkisivu hallitsee Immolan kasarmialueen keskusosan näkymiä. Se saatiin vesikattoon jo lokakuuhun 1935 mennessä ja luovutettiin ensimmäisenä Lentoasema 6:n käyttöön heinäkuussa 1936.

Sisätilojen käyttö heijastuu funktionalismin periaatteiden mukaisesti kasarmin julkisivuissa. Itäpäädyn sisäänkäyntijulkisivun räystäslinja kohoaa pääporrashuonetta kohti ja kookkaat lasiseinät osoittavat kasarmin leveän sivukäytävän paikan. Taivaisiin kohoavaa vaikutelmaa korosti suuri lipputanko, mutta siitä on nykyään jäljellä vain alapää. Pääsisäänkäynnin yläpuolella oli alun perin samantapainen yksinkertainen betonilippa kuin muissakin Immolan rakennuksissa. Lipan alle on kuitenkin myöhemmissä muutoksissa lisätty alkuperäissuunnitelmista puuttunut tuulikaappi ja lippa hallitsee nykyisessä laajuudessaan julkisivua paljon aikaisempaa enemmän.

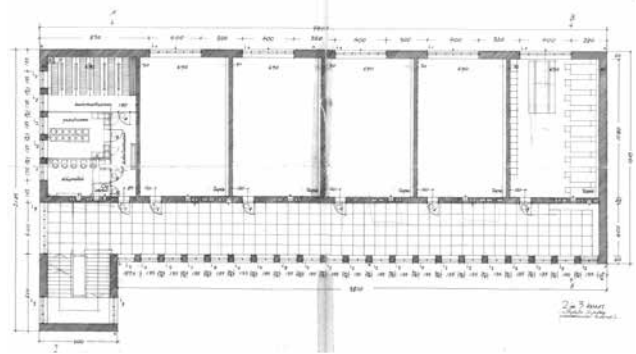
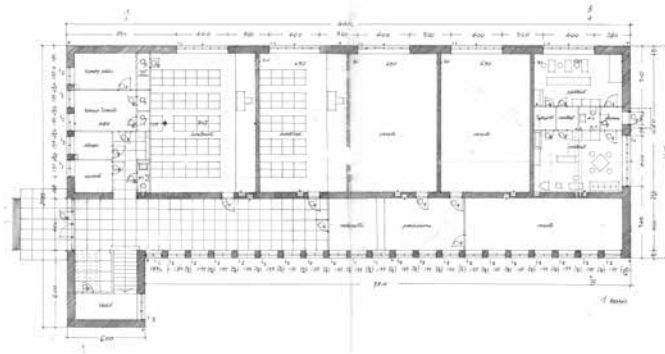
Pohjoisjulkisivua rytmittävät sivukäytävän pienet ikkuna-aukot ja eteläjulkisivulla taas ensimmäisen kerroksen luokkiin ja yläkerrosten tupiin päivänvaloa antavat laajat ikkunat. Alun perin umpinaisella länsisivulla oli ennen vain pohjakerroksen suutarin työhuoneen ikkuna. Tämä sivu muuttui kuitenkin täysin 1970-luvun lopussa suunnitelluissa korjaustöissä, joissa länsipäätyyn rakennettiin vanhaa porrashuonetta mukaileva uusi porras. Samalla kasarmin pohjoisivulle rakennettiin nykyinen matala siipirakennus.

Kasarmin pohjakerroksessa oli alkujaan komppanian toimistotiloja, kaksi luentosalia ja varusvarasto räätälin ja suutarin työtiloineen. Ylemmät kerrokset olivat pohjakaavaltaan samanlaiset ja mitoitettu 180 miehen majoitukseen. Itäpäätyyn oli sijoitettu wc- ja pesutilat sekä kuivaushuone. Pesuhuoneisiin

Kasarmin helmikuun alussa 1937. Kuvassa näkyy mm. alkuperäinen, nykyistä suoralinjaisempi sisäänkäyntikatos ja sen yläpuolella kookas lipputanko. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo

Kasarmin pohjoispuolta heinäkuussa 1936. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo





ei alun perin saatu kuin kylmää vettä, minkä lentoaseman komentaja arvioi terveydelle vaaralliseksi. Sivukäytävän varrella oli kummassakin kerroksessa viisi 18 miehen tupaa kooltaan 6,9 x 10 m. Tupien oviin suunnitteli Elsi Borg koristekuvion, joka esitti päältä päin katsottua lentopommia.⁴ Valokuvista päätellen sitä ei kuitenkaan (ruokalan vastaavien koristesuunnitelmien tapaan) toteutettu. Kasarmin ullakkoa käytettiin mm. miehistön pyhäpukujen varastointiin.

NYKYTILA

Kasarmin on aikojen saatossa kokenut Immolan alkuperäisrakennuksista eniten muutoksia. Ulkopuolella huomattavimpia muutoksia 1970-luvun porrashuoneen ja laajennuksen lisäksi ovat uusitut ikkunat ja ovet sekä sisäänkäyntikatos. Kasarmin sisätilojen pohjakaava on säilynyt sivukäytävän ja mm. tupien osalta, mutta jäljellä on vain vähän alkuperäisiä detaljeja. Lähes kaikki pintamateriaalit, myös pääportaan mosaiikkibetoni, ovet yms. on uusittu.

Pohjakerroksen ja ylempien kerrosten pohjapiirrokset toukokuulta 1935. PhRakL

Miehistötupa syyskuussa 1937. Huomaa lakattu lankukulattia ja Immolan rakennuksille tyypillinen kattolaisin. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo





Kasarmin majoituskerroksen leveää käytävää maaliskuussa 1937. Lämpöpatterit olivat alun perin kaarevaisiin syvennyksissä ikkunoiden alla. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo



RUOKALA

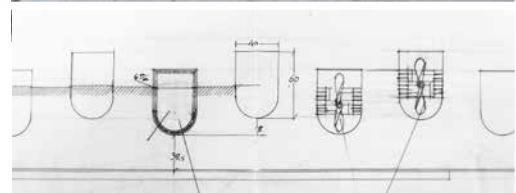
1936 LAS. 6:n ruokala n:o 6 / PLM, Elsi Borg (1935) – n.1968 laajennus – 1993 korjaus- ja muutostyöt

Varjeltu 2–3-kerroksinen tiilirakennus (+kellari ja ullakko) 2281 m²

Arkkitehti Elsi Borgin syksyllä 1935 piirtämää ruokalaa kutsuttiin suunnittelu- ja rakentamisvaiheessa myös talousrakennukseksi. Rakennus on pituuteensa nähden kapea ja korkea, mitä korostaa vielä itäpään pääsisäänkäyntijulkisivun jatkuminen levymäisenä katonharjan yli. Laajan sisäänkäyntikatoksen ja sen yläpuolella olevan matalaikkunaisen elokuvakonehuoneen pyöreät muodot sekä eteläsivun korkea keskuslämmityspiippu korostavat vaikutelmaa vaaleasta valtamerihöyrystä. Ovi- ja ikkuna-aukotuksen symmetriaa rikkoo piipun lisäksi harkitusti keskilinjasta sivuun asetettu lipputanko.

Ruokala on ulkoarkkitehtuuriltaan Immolan vaikuttavimpia, mutta arkkitehti Matti E. Hirvosen vuonna 1968 suunnittelema pohjoissivun matala lisärakennus vähentää komeaa vaikutelmaa.⁵ Ruokalaan tehtiin laajennuksen myötä betoniportainen sisäänkäynti alkuperäisen leveän graniittiportaan ja sisäänkäynnin rinnalle. Graniittiaskelmat olivat rakennuksen valmistuttua suosittu vierailijoiden poseerauspaikka. Sisäänkäyntikatoksen vaakunakuvioista keskimmaisessä on upotettu valaisin, muihin Elsi Borg suunnitteli ilmavomien tunnuksista, hakarististä ja potkurista muodostuneet koriste-maalaukset. Valokuvista päätellen niitä ei kuitenkaan toteutettu. Suurin osa ikkunoista ja ulko-ovista on alkuperäisiä.

Ensimmäisen kerroksen ruokasalia käytettiin myös elokuvanäytöksiin. Edellä mainittuun, alkuperäisasussaan säilyneeseen elokuvakonehuoneeseen oli käynti paloturvallisuussyistä vain ulkopuolelta. Filmiprojektorin luukku peittyi ruokasalin puolella 1960-luvun lautaverhouksen alle. Ruokasalin takana sijaitsevaan keittiöön on oma käyntinsä rakennuksen länsipäädystä. Sisäänkäyntejä yhdistää kerroksen päästä päähän ulottuva käytävä, jonka katkaisee ruokalan ja keittiön välinen heiluriovi. Keittiön tilanjako on säilynyt,





Vas.: Elsi Borgin helmikuussa 1936 laatima suunnitelma sisäänkäyntikatoksen koristemaalauksista, joita ei kuitenkaan toteutettu. RakH

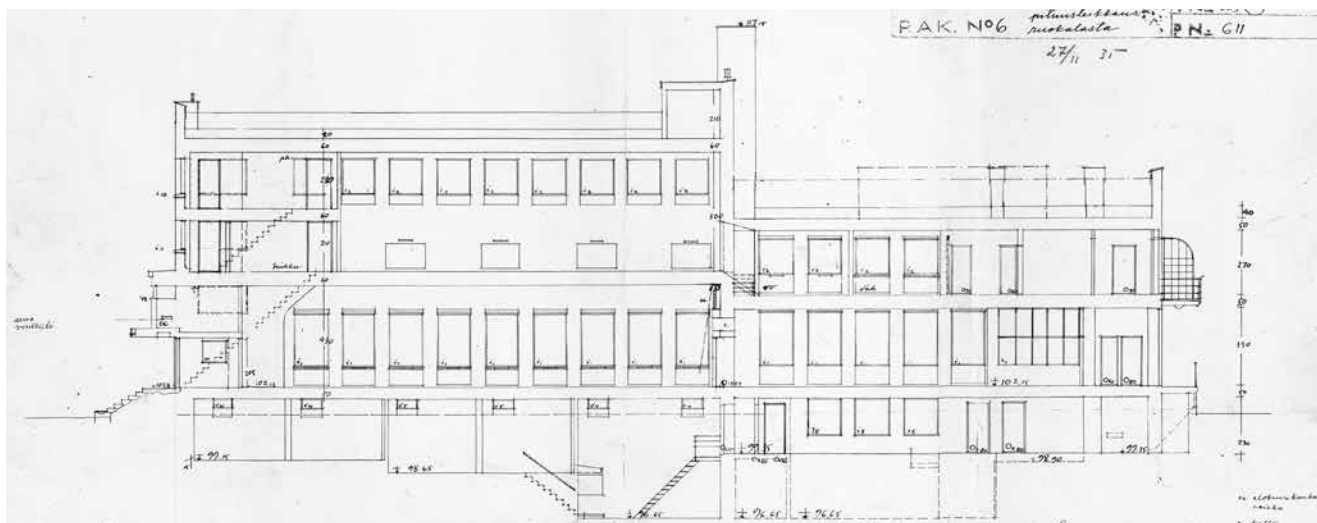
Vas. alla: Ruokala maaliskuun alussa 1937. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo

Ruokalan pituusleikkaus marraskuulta 1935. Vasemmalla pääsisäänkäynti ruokasaliin ja portaat yläkerran liikuntasaliin. Oikealla keittiötilat ja niiden yläpuolella asuntoja. K-Sr

mutta sitä on laajennettu 1960-luvulla suunniteltuun lisäsiipeen. Entisessä perunankuorimishuoneessa on jäljellä alkuperäinen puulasiseinä.

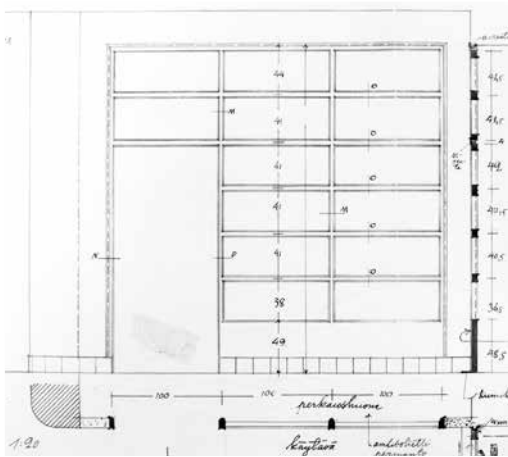
Vanhan osan kellarin tilarakenne on pääosin entisellään. Sinne aiemmin sijoitettujen liha-, kala-, juurikas- ja hillovarastojen paneeliovet ovat suurimaksi osaksi säilyneet, kuten myös entisen varavaimakonehuoneen puiset, kookkaat mutta pieniruutuiset ikkunat. Kellariin oli sijoitettu myös kasarmialueen päämuuntaja. Kerroksen keskiosassa oli kookas keskuslämmityksen pannuhuone, jonka kattiloilla lämmitettiin myös miehistökasarmi ja esikuntarakennus. Kellarin länsipäädyssä on ruokasalin kalustevalasto alkuperäisessä käytössään.

Pääsisäänkäynnin molemmiin puolin johtavat jyrkät mosaiikkibetoniporaat ylös viisi metriä korkeaan liikuntasaliin. Sen umpinaista pohjoisseinää peittivät alun perin puiset puolapuut. Niiden väleissä olleiden kiipeilytankojen kattokannattajat ovat ainoa jäänne salin liikuntavarusteista. Liikuntasalin pohjoissivulla, alemmalla tasolla on alkuperäisessä laajuudessaan säilynyt liikuntavälinevarasto. Toisen kerroksen itäpäädyssä on yhteissuihkutila ja sen yläpuolella pukuhuone. Pukuhuoneen kaakkoiskulman pienessä sivutilassa on vanha pisaari, joka lisättiin todennäköisesti vasta marraskuun lopussa 1936 laaditun vastaanottotarkastuksen jälkeen, jossa sen puutteesta erityi-

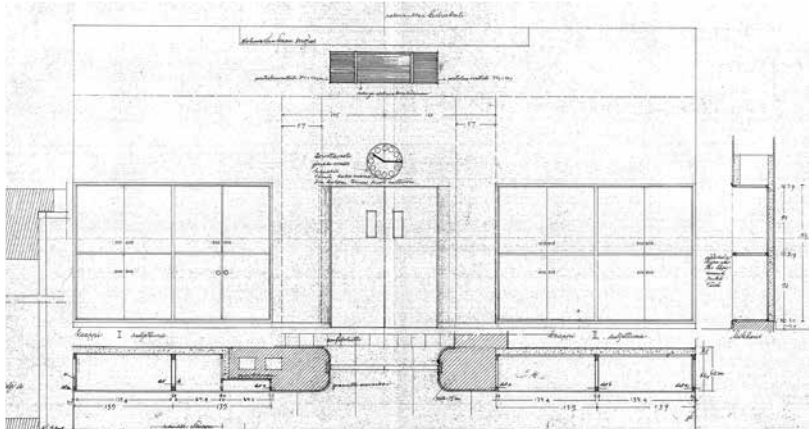




Ruokasali alkuperäisessä laajuudessaan helmikuussa 1937. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo



Piirrokset: keittiön perkaushuoneen lasiseinä (RakH) ja ruokasalin länsiseinän astiakaapit (PhRakL).





Yllä vas.: Liikuntasali helmikuussa 1937. IlmKK/Sotamuseo

sesti huomautettiin.⁶ Suihkuhuoneen, ruokasalin, kalustevaraston ja muiden ”julkisempien” tilojen lattiamateriaalina on alkuperäinen ruudukkoon jaettu punasävyinen mosaiikkibetoni.

Toisen kerroksen länsipäättyyn, keittiön yläpuolelle suunniteltiin kolme asuntoa: viereisessä miehistökasarmissa majoilleen komppanian vääpelille (67 m²), emännöitsijälle (26 m²) ja kahdelle keittiöapulaiselle (14 m²). Lentorykmentti 4:n komentajan ruokalarakennusta koskeissa huomautuksissa vuonna 1938 mainittiin keittiöastioiden kolinan kantautuneen häiritsevästi yläkerran asuntoihin.⁷ Liikuntasalin ja asuntojen paikkaa ei kuitenkaan komentajan toiveiden vastaisesti vaihdettu, kun Luonetjärvelle pian tämän jälkeen rakennettiin samanlainen ruokalarakennus. Immolan ruokala sai vastaavasti suunnitteluunsa paljon vaikutteita samoihin aikoihin rakennetusta, Ragnar Ypän Vuoksen jääkäripataljoonalle Kiviniemeen vuonna 1934–35 suunnittelemasta ruokalasta. Rakennuksissa käytettiin monia samoja detalji- ja kalustepiirustuksia. Kiviniemen (nyk. Sapjornoje) ruokala on säilynyt.⁸

NYKYTILA

Ulkoapäin rakennus on säilynyt pitkälti 1930-luvun asussaan, pohjoispuolista matalaa lisärakennusta lukuunottamatta. Suurin osa ulko-ovista ja ikkunoista on alkuperäisiä. Laajennuksesta huolimatta sisätiloissa on pääosin alkuperäinen huonejako mm. ruokalassa, keittiössä, liikuntasalissa ja sen aputiloissa sekä kellarissa. Vaikka pintamateriaaleja on uusittu ja kattoja levytetty, on monin paikoin säilynyt mosaiikkibetonilattioita, sisäovia ja -ikkunoita yms. Muusta rakennuksesta eristetty elokuvakonehuone herakliitti-seinineen on säilyneisyydessään todennäköisesti ainutlaatuinen tuulahdus 1930-luvulta.



ESIKUNTA

1936 LAs 6:n esikunta n:o 7 / PLM, Aulis Blomstedt (1935)

Suojeltu 2-kerroksinen tiilirakennus 608 m²

Päävartio oli järjestyksessä toinen Aulis Blomstedtin Immolaan suunnittelemissa rakennuksista. Sen pääpiirustukset ovat lokakuulta 1935, jolloin myös rakennustyöt aloitettiin. Ulkoasultaan ja pohjakaavaltaan esikunta on pelkistetyin yksinkertainen ja edustaa Immolan rakennuksista puhdaspiirteisintä funktionalismia.

Rakennuksen kumpikin pääty suunniteltiin suorakaiteenmuotoiseksi ”levyksi”, joiden aukotuksen muodostaisivat keskeisesti sijoitetut ulko-ovet. Toisen kerroksen parvekkeet toimivat samalla sisäänkäyntikatoksina. Länsipäädyn ovista ja parvekkeista luovuttiin jo rakennusvaiheessa, koska heinäkuussa 1938 esikuntarakennusta koskevissa huomautuksissa niitä toivottiin Luonetjärvelle rakennettavaan samantyyppiseen esikuntaan.⁹ Esikunnan pitkien sivujen tasaisen ikkunarytmytyksen katkaisee ainoastaan pääporrashuoneen kohdalla oleva umpiosa. Alun perin rakennus vaikutti matalan harjansa ja olemattomien räystäidensä ansiosta tasakattoiselta – räystäitä on kuitenkin pidennetty huomattavasti myöhemmässä kattokorjauksessa.

Esikunnan keskuslämmitys hoidettiin ruokalarakennuksen pannuhuoneesta, joten sisätilat käsittävät ainoastaan kaksi pohjakaavansa peruselementtien osalta yhtenevää kerrosta. Ainoat portaat sijoittuvat pääsisäänkäynnin luokse itäpäätyyn. Porrasta vastapäätä on molemmissa kerroksissa yhteneväinen odotushalli, jonka kalustuksen muodostavat erikoissuunnitellut ja pääosin säilyneet kiinteät penkit ja pyöreät pöydät, päivystäjän pöytä ja seinäpeilit. Huoneet on sijoitettu keskikäytävän varrelle. Sisäarkkitehtuurin merkittäviä

Esikunta heinäkuussa 1937 vielä ilman ikkunoita ja ovia. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo

Piirustukset: Sisäänkäyntikatoksen valaisimen detaljikuva huhtikuulta 1936, jossa alleviivattuna teksti ”Erikoisen huolellinen työtapa”, sekä leikkaus pääportaan kohdalta syyskuulta 1935. K-Sr

Oik. alla: Immolan esikunta valmiina helmikuussa 1937. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo





tekijöitä ovat shakkikuvioisella kumimatolla päällystettyjen lattioiden sekä sileäksi rapattujen seinien ja katon erilaiset kiiltoasteet, joista käytävän molempiin päihin sijoitetuista ikkunoista tulviva päivänvalo heijastelee.

Esikunnan huonejako on pääosin säilynyt. Rakennukseen oli sijoitettu lentoaseman esikunnan toimistohuoneiden lisäksi Ilmavoimien tukikohdille tyypillinen (ilma)valokuvausosasto. Valokuvaosaston tilat olivat alakerran pohjoissivulla, jossa kehityslaboratorion huoneita yhdisti oma käytävänsä. Kemikaalien kanssa tekemisiin joutuneissa tiloissa on muusta rakennuksesta poiketen mosaiikkibetonilattiat. Valokuvausosasto otti omista tiloistaan kuvasarjan huhtikuussa 1937, ja sen kuvaamia ovat myös muut Immolan

Yllä ja äärimmäisenä oik.: Toisen kerroksen käytävää helmikuussa 1937. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo

Alla kesk. ja äärimmäisenä oik.: Valokuvausosaston tiloja huhtikuussa 1937. Käytävä on edelleen olemassa ja kerroksen suurimmassa huoneessa on nykyään neuvottelutila. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo





rakennusaikaiset valokuvat. Alakerran eteläsivulla olivat lentoaseman talous- ja rakennusasioita hoitavien osastojen huoneet.

Lentoaseman komentajan huone oli toisen kerroksen eteläsivun toimistohuoneista keskimmäisin. Sen sisäänkäynnissä on oma pieni eteisensä, jota reunustavat molemmiin puolin alun perin adjutantin ja yleisesikuntaupseerin käytössä olleet kassakaapit. Toisen kerroksen pohjoissivulle oli sijoitettu 16-hengen luentosali ja kolme toimistohuonetta – yksi niistä lisättiin rakennusvaiheessa helmikuussa 1936. Rakennus luovutettiin Lentoasema 6:n esikunnan käyttöön 30. lokakuuta 1936.

NYKYTILA

Esikuntaa on korjattu alkuperäistä kunnioittaen, ja se vastaa siksi niin ulkoasultaan kuin sisätiloiltaan pitkälle alkuperäistä asua. Vaikka esim. kumimatot on vaihdettu uusiin, on shakkikuviointi ja sisääntulon hakaristi säilytetty. Lähes kaikki ovet ja ikkunat sekä lukuisat kiinto- ja irtokalusteet ovat alkuperäisiä. Säilyneistä detaljeista mainittakoon mm. sisäänkäyntikatoksen valaisin, lipputangon sotaisa nuppi, valokuvausosaston pimennysverhot ja kromatut, teräväkulmaiset porraskaiteet.



MIEHISTÖSAUNA

1936 LAs 6:n sauna n:o 9 / PLM, Elis Hyvärinen (1936) – 2011 muutos telttakuivaamoksi

Varjeltu 1-kerroksinen tiilirakennus (+ kellari) 474 m²

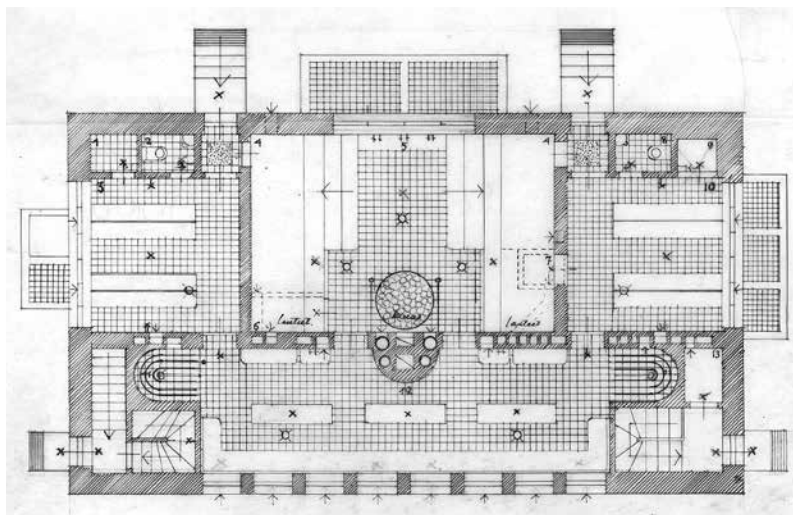
Ilmavoimien komentaja Jarl Lundqvist hyväksyi Elis Hyvärisen piirtämän miehistösaunan piirustukset kesäkuussa 1936. Ulkoisesti yksinkertainen matalaharjainen rakennus piti sisällään monipuolisen puhdistus- ja desinfiointijärjestelmän. Julkisivuille ovat tunnusomaista kapeat vaakaikkunat ja vinopaneloidut ulko-ovet, joiden aukkoja sekä sokkeliä rajaa hienovarainen rappausuurre. Lyhyet räystäät korostavat arkkitehtuurin puhdaslinjaisuutta. Kellariin saatiin ennen valoa julkisivun eteen sijoitetuista valokuiluista, joista pohjoisenpuoleinen on säilynyt umpeen betonoituna.

Immolan sauna muistuttaa ulkoasultaan ja varsinkin saunakerroksen tilanjaoaltaan Herbert Holmbergin ja Martta Martikaisen Jaakkimaan vuonna 1932 suunnittelemaa saunaa.¹⁰ Saunan maantasokerros oli jaettu kahteen symmetrisesti sijoitettuun 25 miehen pukeutumishuoneeseen, joilla oli yhteiset peseytymis- ja löylyhuoneet. Funktionalismin periaatteiden mukaisesti miehistön puhdistautumistoimenpiteet oli suunniteltu mahdollisimman tarkoituksenmukaisiksi. Peseytymishuoneen molemmissa päässä, pukeutumishuoneiden oviaukkojen viereen sijoitetuissa puolipyöreissä suihkusyvennyksissä oli määrä edetä jonomuodostelmassa. Elsi Borg suunnitteli löylyhuoneen kalusteet ja mm. kattoon kiinnitetyn ”jalkaparrun” ja ”löylynheittoilaitteen”.

Kellari jakaantui kolmeen erilliseen osaan: pannuhuoneeseen ja polttoainekellariin, kaasuharjoitusuhuoneeseen, jonka sisäänkäynti oli varustettu rasvatuilla huopatiivisteillä, sekä erityisellä desinfiointilaitteella varustettuun kaksiosaiseen huoneeseen, jonka puhtaalle puolelle pääsi vain suihkuhuoneen kautta. Vaatteet heitettiin likaiselle puolelle desinfioitaviksi idänpuoleisessa pukuhuoneen kulmassa olleen kuilun kautta ja nostettiin puhtaalta puolelta toisen kuilun kautta.

NYKYTILA

Sauna on säilyttänyt alkuperäisen ulkoasunsa alkuperäisenmallisine ikkunoineen ja ovineen. Löylyhuonetta pienennettiin ja sen mahtava kiuas vaihdettiin maantasokerroksesta lämmitettävään malliin 1960-luvun alussa. Kellari muutettiin pääosin varastotiloiksi. Rakennus ei toimi enää saunana, vaan se muutettiin 2011 telttakuivaamoksi. Löylyhuonetta lukuun ottamatta maantasokerroksen huonejako suihkusyvennyksineen on kuitenkin pääosin säilynyt. Kellarissa on tehty enemmän tilamuutoksia.





Vas. sivulla pohjapiirros saunakerroksesta vuodelta 1936. PhRakL

Mustavalkokuvat ovat helmikuulta 1937. Vas. ylh. pukuhuone ja vas. kesk. desinfiointitilojen "likainen" puoli. Alla yhteissuihku ja löylyhuone kiukaineen. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo



PÄÄVARTIO

1936 LAS 6:n päävartio n:o 10 / PLM, Kyllikki Halme (1936)

Suojeltu 1-kerroksinen tiilirakennus 163 m²

Varhaisimmissa asemapiirrossuunnitelmissa toukokuuhun 1935 asti Immolan päävartio oli tarkoitettu sijoittaa esikunnan n:o 7 yhteyteen. Syksyyn mennessä se oli päätetty sijoittaa erilleen kasarmialueen pääportin viereen. Kyllikki Halmeen ensimmäiset päävartioluonnokset valmistuivat heinäkuuhun 1936 mennessä, koska ne tarkastettiin tällöin Ilmavoimien esikunnassa ja palautettiin muutosohjeiden kera.¹¹ Lopulliset pääpiirrokset on päivätty 7.–11. elokuuta 1936.

Päävartiossa on erittäin puhdaslinjainen, levymäinen pääjulkisivu, jonka graniittista porrastasoa kattaa samansuuruinen, paksu betonikatos. Pääovi sekä päivystävän upseerin ja vartiopäällikön ikkunat on sulautettu yhdeksi teräs-lasiseinämäksi. Alkuperäisessä suunnitelmassa julkisivun oikeaan yläkulmaan oli sijoitettu samanlainen tyylitelty leijonavaakuna kuin mm. teknisen rakennuksen tornissa, mutta sitä ei ilmeisesti toteutettu. Lavasteenomaisen pääjulkisivun takaa paljastuu huomattavasti tavallisemman oloinen, matalalla harjakatolla varustettu rakennus.

Päävartion tilarakenne on säilynyt lähes muuttumattomana. Sisätilat jakaa kahteen osaan 3,2 metriä leveä, mosaiikkibetonilaatoilla päällystetty keskikäytävä, jonka päässä on yhtä leveä ikkuna. Säilyneen ylälasillisen ovenkarmin takainen käytävänosa oli tarkoitettu 8-hengen vartiotuivaksi. Sieltä oli pääsy rakennuksen takakulmassa sijainneelle Narag-keskuslämmityskattilalle, jota vartiomiehet itse lämmittivät.

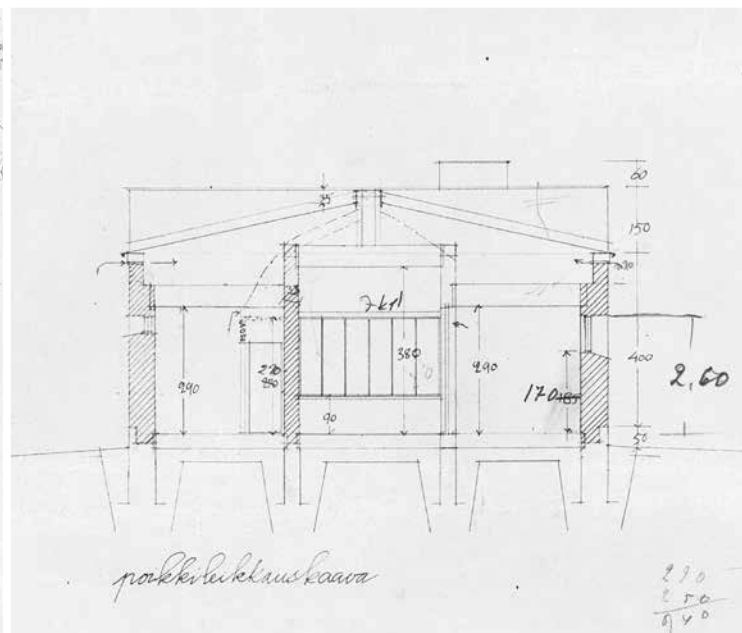
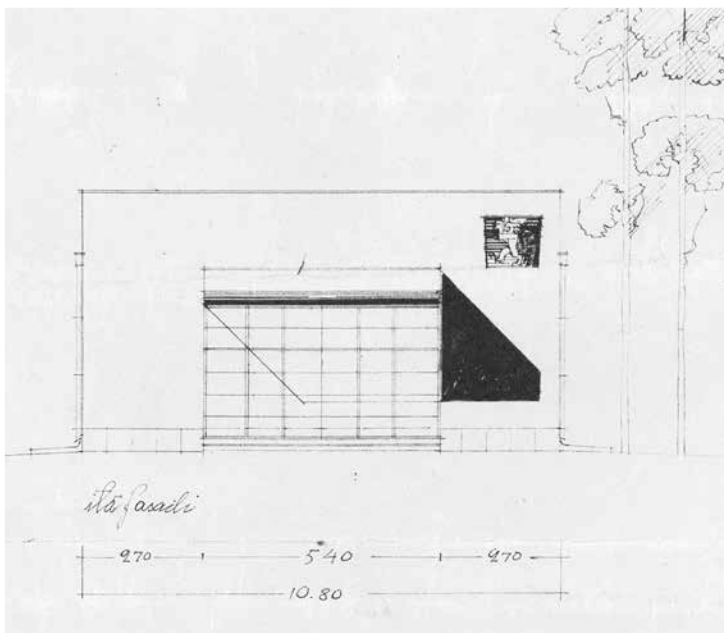
Rakennuksen etelälaidalla oli vartiopäällikön huone, ja sieltä lähtevän käytävän varrella neljä arestiputkaa. Käytävä on myöhemmin katkaistu väliseinällä, mutta ainakin kaksi pieni-ikkunaista putkaa on säilynyt alkuperäisessä asussaan tirkistysaukollisine ovineen. Pohjoislaidalla oli vastaavasti päivystävän upseerin huone, ja sen yhteydessä lentoaseman puhelinkeskus.

NYKYTILA

Päävartio on edelleen alkuperäistä vastaavassa käytössä, tosin putkia käytetään nykyisin varastoina. Rakennus on säilynyt sekä ulkoa että sisältä pääosin erinomaisesti, mm. ikkunat ja suurin osa ovista ovat alkuperäisiä.



Päävartion itäjulkisivu ja leikkaus elokuulta 1936. Leikkauksessa on vasemmalla putkakäytävä, keskellä vartioston majoitustila ja oikealla puhelinkeskus. K-Sr





TEKNILLINEN RAKENNUS JA AUTOTALLI

1936 LAs 6:n teknillinen rakennus n:o 11 ja autotalli n:o 12 / PLM, Elis Hyvärinen (1935)

Osittain suojeltu 3-kerroksinen tiilirakennus 1620 m²

Immolan tekninen rakennus ja autotalli muodostavat lentoaseman teknisestä huollosta vastanneen kokonaisuuden. Elis Hyvärinen suunnitteli rakennukset vuonna 1935 yhtä aikaa Utin Lentoasema 1:lle. Molemmissa paikoissa rakennukset sijoitettiin rinteeseen, joten teknillisessä rakennuksessa on itäpuolella kaksi ja länsipuolella vain yksi maanpäällinen kerros. Autotalli seisoo sekä Immolassa että Utissa korkean perustan päällä, joka on länsisivua lukuun ottamatta peitetty viistolla maakerroksella. Asemakaavallisista syistä, rakennuksen julkisivujen kohokohtana toimivan torniosan sijoittamiseksi näkyvimpään paikkaan, rakennukset toteutettiin kuitenkin peilikuvina. Pääpiirustukset esittävät näinollen Utin rakennuksia.

Teknillisen rakennuksen pääsisäänkäynti on sijoitettu veistoksellisen tornin länsisivulle, ja tälle puolelle näkyi myös kookas, tyylitelty leijonavaakuna. Pohjoissivulla korkeimmalle nousee porrastorni, jolle antaa valoa yhtenäinen, alhaalta ylös ulottuva lasiseinä. Pohjoisjulkisivulle sijoittuvat muutkin muuten umpinaisen torniosan ikkuna-aukoista. Teknisen rakennuksen työpajasiipi ja autotallirakennus on varustettu matalalla harjakatolla ja niissä on vain hiukan ulostyöntyvät räystäät. Ikkuna- ja oviaukot on erotettu toisistaan puolipyörein pilasteriosin. Autotalli oli pääosin yhtä suurta tilaa lukuun ottamatta eteläpään korjaamoja ja pohjoispään toimisto- ja pukuhuonetiloja.

Teknisen rakennuksen pääkerrokseen oli sijoitettu keskikäytävän ympärille ase-, puu- ja konetekniset työpajat varastointeen sekä varsinainen paja. Etelän- ja lännenpuoleisissa tiloissa on omat leveät kaksoisovensa. Osin maanalaisessa pohjakerroksessa oli lähinnä erilaisia varastotiloja. Käytävät ja pääporras ovat mosaiikkibetonipintaisia, muissa tiloissa on ollut pääosin betonilattiat. Eteläpään kellarissa oli keskuslämmityksen kattilahuone.

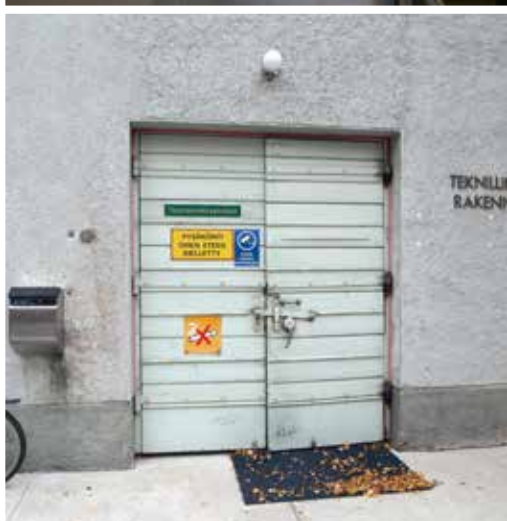


Oik. ylh.: Laskuvarjojen kuivausta syyskuussa 1942. SA-kuva

Oik. alla: Metallityöhuone Kenttälentovarikko 1:n käytössä syksyllä 1941. SPK/Kenttälentovarikko 1

Alla: Autotalli ja teknillinen rakennus kaakosta päin kuvattuna heinäkuussa 1936. Ilmavoimien kuvakoelma/Sotamuseo







Toimistotilat ja henkilökunnan pukuhuonetilat oli sijoitettu nelikerroksiseen torniin pääportaan yhteyteen. Pohjakerroksessa oli palokalvarasto ja ovi koko tornin korkuiseen paloletkujen kuivaustilaan. Kookkaampi laskuvarjojen kuivaustila taas ulottui toisesta kolmanteen kerrokseen. Tornin kolmannessa kerroksessa oli laskuvarjojen pakkaus- ja varastotiloja ja neljännessä kerroksessa lentoaseman säähavaintotilat. Kattotasanteen suunniteltiin toimivan ilmavalvontapaikkana. Porrastornia kutsuttiin piirustuksissa myös ilmatorjuntatorniksi. Sen huipulle oli ajateltu sijoittaa ilmatorjuntatykki, mutta sen sijaan paikka soveltui ilmahälytys sireenille.¹²

Autotalli marraskuussa 1941. SPK/Kenttälentovarikko I

NYKYTILA

Teknillisen rakennuksen ja autotallin julkisivut ovat ikkunoita ja ovia myöten hyvin säilyneet. Myös toimistoiksi muutetut sisätilat ovat pohjakaavojensa puolesta lähes alkuperäisasussaan. Molemmissa rakennuksissa on huomattava määrä alkuperäisiä ovia ja kiintokalusteita sekä muita detaljeja.



POMMIKELLARIT 1 JA 2

1937 varastokellarit n:ot 16 ja 16A / PLM, Elis Hyvärinen (1936)

Suojeltu (huom. vain itäinen kellari) 1-kerroksinen betoni-, ja tiilirakennus 166 m²



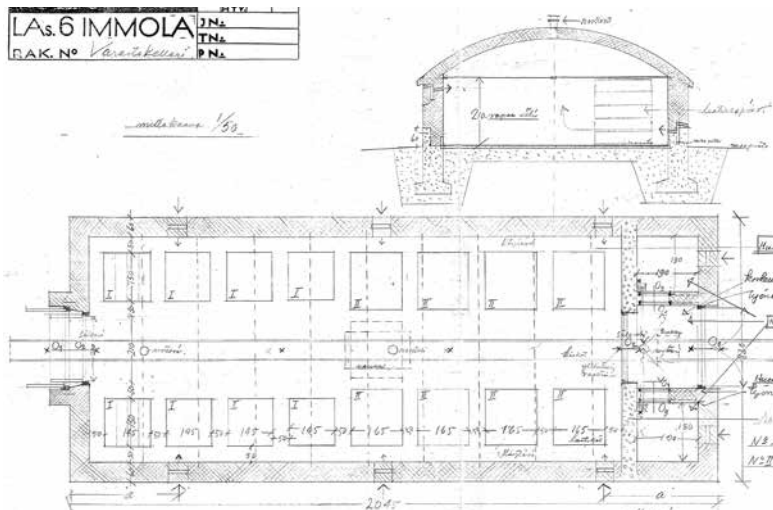
Elis Hyvärinen suunnitteli Immolan molempien lentokonehallien lähistölle omat ilmapommikellarinsa vuonna 1936. Niistä ensimmäistä, itäisen hallin n:o 1 pohjoispuolelle sijoitettua pommikellaria n:o 16 ryhdyttiin rakentamaan jo saman vuoden puolella. Hallin n:o 2 länsipuolelle rakennettiin seuraavan vuoden puolella täysin samanlainen pommikellari n:o 16A. Molemmat kellarit ympäröitiin piikkilanka-aidalla ja voimakkaalla ulkovalaistuksella.

Pommikellarit on varustettu betonisilla kaarikatoilla ja niiden molemmissa päissä on teräspariovet. Alun perin kellareiden läpi kulki kapearaiteinen rata, joka jatkui lentohallin luokse. Sisätilat muodostuvat 115 m²:n kokoisesta pommivarastosta ja kahdesta pienestä nallikellarista.

NYKYTILA

Molemmat kellarit ovat säilyneet ulkoisesti alkuperäisasussaan. Vain itäinen kellari on edelleen varastokäytössä.

Pommikellarin pohja ja leikkaus vuodelta 1936. PhRakL



SAIRAALA

1937 LAs 6:n sairaala n:o 19 / PLM, Aulis Blomstedt (1937)

Suojeltu 2-kerroksinen tiilirakennus

Aulis Blomstedtin vuonna 1937 suunnittelema Lentoasema 6:n sairaala sijoitettiin muusta kasarmialueesta erilleen Imatralle johtavan maantien varteen, vaikka se varhaisissa asemakaavaluonnoksissa oli samassa rakennuslinjassa kasarmin, ruokalan ja esikunnan kanssa. Sairaala valmistui syyskuun loppuun 1937 mennessä.

Pohjakaava ja yleinen toimintaperiaate perustui arkkitehti Elsa Arokallion mm. ilmavoimien lentoasemille Turkinsaaren ja Uttiin 1930-luvun alussa piirtämiin sairaaloihin sekä Blomstedtin omaan vuonna 1934 laatimaan Kauhavan sairaalasuunnitelmaan.¹³ Ulkoasultaan, varsinkin Immolan rakennuksille tyypillisen matalan harjakaton ja räystäätömyytensä ansiosta se on kaikkia näitä selvästi modernimman näköinen. Pitkien sivujen korkea otsapinta antaa lisätilaa ullakkokerrokseen sijoitetuille tiloille. Erityistä funktionalistista hohtoa antaa pohjoispäädyn pääsisäänkäynnin yhteyteen sijoitettu pyöreämuotoinen aurinkoterassi.

Sairaalan pääkerroksessa on päästä päähän ulottuva keskikäytävä, jonka molemmissa päissä on sisäänkäynti. Länsisivulla on lisäksi keittiön sisäänkäynti. Pohjoispäädyssä on odotustila ja keskikäytävän itäpuolella kuusi potilashuonetta. Potilashuoneiden parioviaukot on viistetty kulun helpottamiseksi samaan tapaan kuin esim. Olavi Sortan suunnittelemassa vuonna 1936 valmistuneessa Tilkan sotilassairaalassa. Tällä puolella ikkunat ovat leveämpiä ja antavat potilashuoneisiin kaiken mahdollisen valon. Käytävän länsipuolella ovat vastaanottohuoneet, kylpyhuoneet ja wc:t sekä keittiö, joka on säilynyt alkuperäisasussaan. Kellarissa oli keskuslämmityksen pannuhuone ja varastoja. Korkean ullakkokerroksen päädyissä olivat hoitajattaren ja keittäjäntären asuinhuoneet.

NYKYTILA

Sairaala on yksityisomistuksessa hostellikäytössä. Rakennus on säilynyt niin ulkoisesti kuin sisäisestikin pääosin erinomaisesti alkuperäisessä asussaan ikkunoita ja ovia sekä kiintokalusteita ja valaisimia myöten.



Immolan sairaalan pohjoispäätty ja keittiö syyskuussa 1937. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo





UPSEERIKERHO

1938 LeR 4:n upseerikerho / PLM, Elis Hyvärinen (1937)

Suojeltu 3-kerroksinen tiilirakennus 1159 m²

Lentorykmentti 4:n upseerikerhon itä- ja eteläfasadit elokuussa 1938. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo

Immolan upseerikerho oli siihen mennessä Ilmavoimien alueille rakennetuista suurin ja komein. Elis Hyvärinen syksyllä 1937 suunnittelema kolmikerroksinen rakennus kertoo osaltaan siitä arvostuksesta, jota pommikonelaivasto nautti. Rakennus ei ollut pelkästään upseerien ruokailu- ja vapaa-ajanviettopaikka, vaan sinne tehdyt yhden huoneen poikamiesasunnot korvasivat alun perin näitä varten suunnitellun erillisen asuinrakennuksen. Vuoden 1935 asemapiirroksessa upseerikerho oli sijoitettu Pyhänlammen luoteisrannalle, josta olisi avautunut myös järvinäköala. Suunnittelun alkamiseen mennessä se oli kuitenkin siirretty maantien varteen, esiuupseeriasuntojen ja upseeria-suntojen väliselle alueelle.

Pyhänlammen länsipäättä kohti laskevaan rinteeseen asetettuna upseerikerroksen pääkerroksen sisäänkäynti saatiin maantasoon ja toiselle puolelle itään ja etelään antava suuri terassi. Matala aumakatto ja lyhyt räystääs saavat rakennuksen näyttämään pihatasolta katsottuna tasakattoiselta. Pääkerroksessa on kolme sisäänkäyntiä. Lännenpuolinen pääsisäänkäynti on ympäröity julkisivupinnasta kapealinjaisella betonikatoksella ja ulostyöntyvällä graniittiportiikilla, johon on kiinnitetty tyylitelty leijonavaakuna. Oven pinta koostuu vanerilevyistä, joista syiden suuntaa vaihtelemalla on muodostettu shakkikuvio. Eteläpuolella oleva lasiovi johtaa pääportaaseen ja yläkerran majoitushuoneisiin. Pohjoispuolisen keittiönoven yläpuolelle on myöhemmässä vaiheessa lisätty teräsrakenteinen katos.

Sisäänkäyntikerroksen tilat koostuvat tyypillisestä upseerikerhojen huonesarjasta. Sen länsipuoliskosta suurimman osan vie eteinen ja kookas sisäänkäyntihalli. Eteisessä on alkuperäisten naulakkojen ja peilien lisäksi kuvioidulla linoleumilla vuorattu puhelinkoppi. Miesten wc-tila on edelleen lähes alkuperäisasussaan. Lounaiskulmassa on entinen kirjastohuone, joka

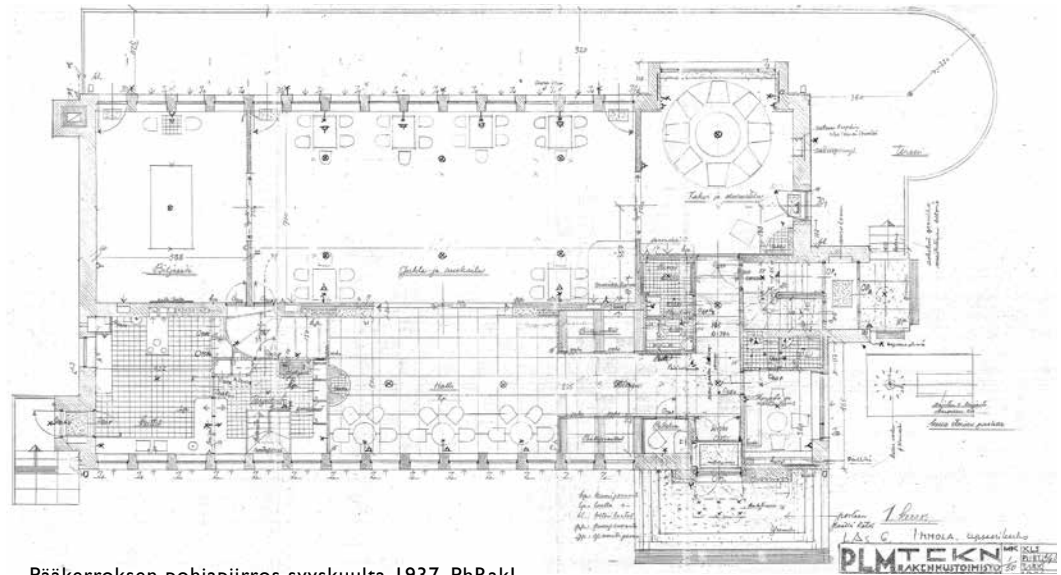




Oik.: Suomalaisia ja puolalaisia upseereja upseerikerhon terassilla heinäkuussa 1938. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo

Oik. alla: Pääsisäänkäyntipuoli elokuussa 1938. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo





Pääkerroksen pohjapiirros syyskuulta 1937. PhRakL



Yllä upseerikerhon juhlasali lankkulattioineen elokuussa 1938. Vasemmalla samaan aikaan otettu kuva eteishallista, jonka lattia oli päällystetty kumimatoin. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo

Vas. kesk.: Radiotoimittaja Pekka Tiilikainen haastattelee Fokker-lentäjiä upseerikerholla talvisodan alkuvaiheessa. SA-kuva

toimi jo alunpitäen myös naistenhuoneena omine wc-tiloineen. Kerroksen itäpuolisko koostuu suuren juhla- ja ruokasalin, kahvi- ja seurusteluhuoneen ja biljardihuoneen muodostamasta huonesarjasta. Kaikki päätilat liittyvät toisiinsa kookkaiden vaneripintaisten liukuovien avulla ja tila jatkuu ulkopuolella leveänä terassina. Juhlasalissa oli alunpitäen lakattu lankkulattia ja muut lattiat oli päällystetty linoleumein – nykyään lattioissa on parketit. Hallissa ja juhlasalissa on alkuperäiset upotetut kattovalaisimet; muut valaisimet ja kalusteet on lisätty myöhemmin.

Eteläpäädyn porrashuone täyskorkeine lasiseisineen johdattaa yläkerran majoitustiloihin. Portaан ylätasanteelta on pääsy kahteen entiseen vierashuoneeseen, joista suuremmassa on oma takka ja parveke. Poikamiesupseerien majoitushuoneet on sijoitettu keskuskäytävän varrelle, jonka toisessa päässä on parveke. Kahdessa suuremmassa huoneessa on omat wc-tilansa ja viidellä pienemmällä yhteinen kylpyhuone käytävän keskivaiheilla.

Pohjakerroksen pohjoispään maanpäällisiin tiloihin oli sijoitettu emännöitsijän ja tarjoilijattarien majoitustilat, jotka on myöhemmin muutettu kerhotiloiksi. Länsisivun käytävän varrelle sijoitettujen ruoka- ja alkoholivarastojen ovet ovat säilyneet. Kerroksen itäpuoliskossa, jonka ikkunat aukevat terassin alle, oli keskuslämmityksen pannuhuone ja kookas varastotila mm. haloille ja polkupyörille. Näihin tiloihin tehtiin viimeistään 1970-luvulla saunaosasto.¹⁴



NYKYTILA

Rakennuksen nykytila pintamateriaaleineen ja kalusteineen on pääosin 1990-luvulla suoritetun remontin tulosta. Alkuperäinen huonejärjestys, ovet ja ikkunat ovat säilyneet, samoin kuin suuri määrä kiintokalusteita ja detaljeja niin ulko- kuin sisäpuolella.

UPSEERIASUINTALOT

1936–37 LAS 6:n upseeriasuintalot n:o 23 ja 22 / PLM, Elsi Borg (1935 ja 1936)

Osittain suojeltu 2-kerroksinen tiilirakennus

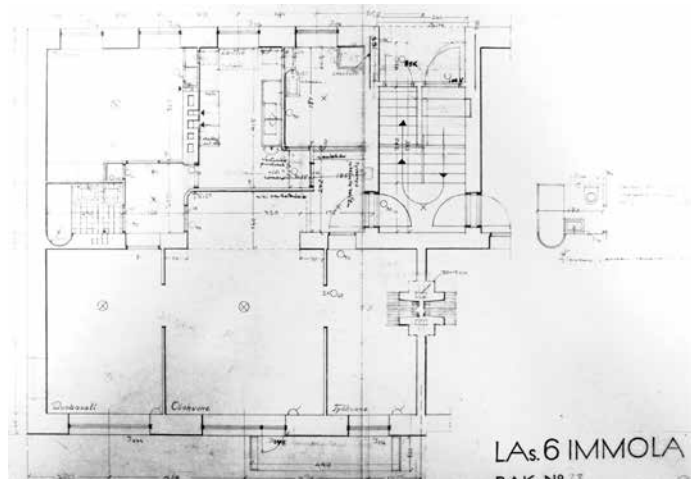
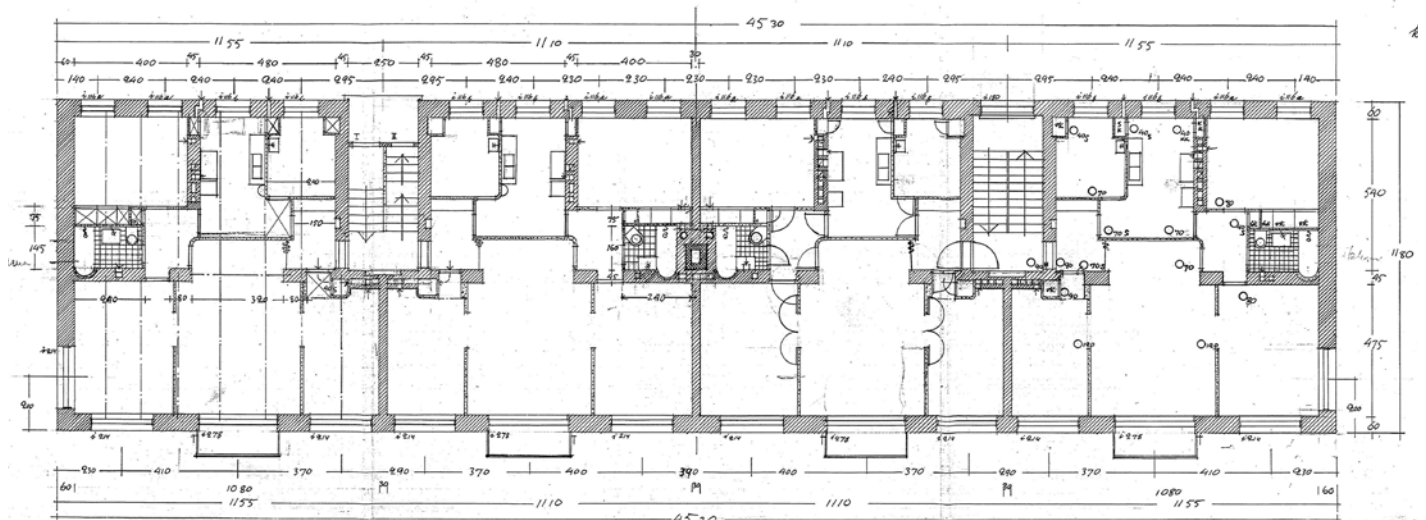
Immolaan oli tarkoitus rakentaa neljä upseerien asuinkerrostaloa, mutta lopulta vain kaksi toteutettiin. Upseeritalot oli sijoitettu varsinaisen kasarmialueen ja sitä sivuavan maantien eteläpuolelle, ja niiden toisella puolella maasto laskee jyrkästi kohti Pyhää lampea. Elsi Borg suunnitteli molemmat rakennukset, mutta ne erosivat jossain määrin toisistaan.

Immolan rakennuksista ensimmäisenä, vuoden 1935 loppuun mennessä valmistunut upseerirakennus n:o 23 perustuu pitkälti Kiviniemeen ja Suur-Merijoelle hiukan aikaisemmin rakennettuihin vastaaviin rakennuksiin. Sen julkisivuille on tyypillistä pieni sisäänveto ullakkoikkunoiden kohdalla ja kahden porrashuoneen pieniruutuiset ikkunaseinät. Keväällä 1936 suunnitellun upseerirakennuksen n:o 22 julkisivuja on ajanmukaistettu mm. porrashuoneiden vaakasuuntaisella puitejaolla. Tämän rakennuksen piirustuksia uusiokäytettiin samana vuonna Jaakkimassa ja Kauhavalla.¹⁵

Molemmat upseeritalot jakaantuvat kahteen neljän asunnon lamelliin kahden porrashuoneen ympärille. Porrashuoneissa on kahdella erivärisellä mosaiikkibetonilla toteutetut askelmat ja tasanteet. Noin 95 m²:n kokoisissa asunnoissa on pohjoisen puolella makuuhuone, keittiö ja palvelijahuone. Kylpyhuoneessa on tämän ajan upseerirakennuksille tyypillisesti puolipyöreä



Suur-Merijoen upseerirakennus, nk. "Käärmekallio" elokuussa 1941 venäläisten poltettua sen perääntyessään. SPK/Kenttälentovarikko I



Upseerirakennuksen n:o 22 ensimmäisen kerroksen (vasen puolisko) ja toisen kerroksen (oikea puolisko) pohjapiirrokset. PhRakL

Oik. keskellä: Rakennus n:o 23 maaliskuussa 1937. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo

Upseerirakennuksen 23 päätyhuoneiston päiväämätön pohjapiirros. Se perustuu todennäköisesti vanhempaan suunnitelmaan, koska takan sijoitus poikkeaa toteutuneesta. RakH





Rakennus n:o 23 heinäkuussa 1936. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo

Viereinen sivu alinna: Upseerirakennus n:o 22 maaliskuussa 1937. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo

Alla oik.: Rakennuksen n:o 22 ylimmän kerroksen päätyhuoneiston muutospiirros heinäkuulta 1936, jonka on laatinut "käskystä" Elsi Borg. RakH

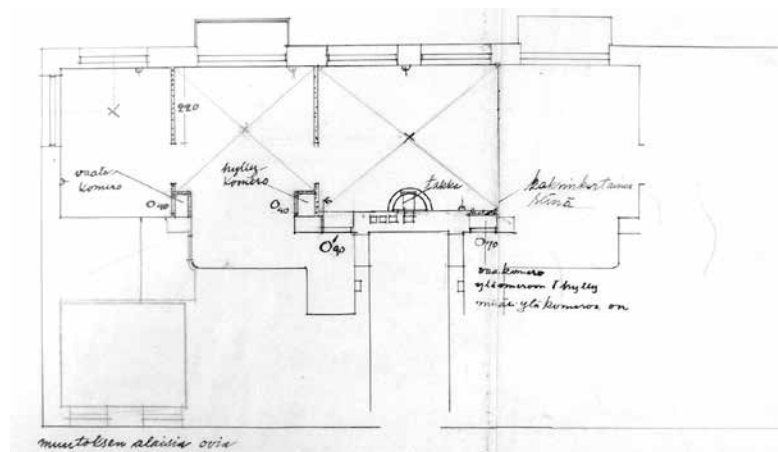


syvennys kylpyammeelle. Valoisalla eteläsivulla on suuri olohuone parvekkeineen. Sen molemmin puolin olivat ruokasali ja työhuone, johon on sijoitettu puolipyöreä takka. Rakennuksissa oli keskuslämmitys, jonka pannuhuoneet oli sijoitettu kellarikerrokseen. Siellä oli myös asuntojen yhteinen pesutupa ja saunaosasto.

Upseerirakennus n:o 22:n ylintä kerrosta muutettiin rakennusvaiheessa, syyskesällä 1936 siten, että päätyihin tehtiin viereisten asuntojen kustannuksella kaksi suurempaa, 107 m²:n asuntoa. Päätykylpyhuoneisiin lisättiin tässä vaiheessa myös pyöreät ikkunat. Todennäköisesti tänne muutti ainakin lentoaseman komentaja ennen esiupseerirakennuksen n:o 25 valmistumista seuraavan vuoden lopulla.

NYKYTILA

Upseerirakennukset ovat säilyneet ulkoisesti hyvin. Ikkunat ovat alkuperäisenmallisia, mutta ulko-ovia on uusittu. Entinen upseerirakennus n:o 22 on nykyisin yksityisomistuksessa. Rajavartiolaitoksen majoituskäytössä olevan n:o 23:n sisätiloja on uusittu pintamateriaaleiltaan, mutta tallella on vanhoja kiintokalusteita sekä puolipyöreät takat.





ESIUPSEERIASUINTALO

1937 LAs 6:n esiuupseeriasuintalo n:o 25 / PLM, Elis Hyvärinen (1937)

Varjeltu 2-kerroksinen tiilirakennus

Lentoaseman ja kahden lentolaivueen komentajien käyttöön tarkoitettu esiuupseerirakennus rakennettiin vuoden 1937 aikana alueen eteläosaan omaan rauhaansa. Elis Hyvärisen keväällä 1937 suunnitteleman rakennuksen julkisivut ovat sisääntulopuolella lännessä ja pohjoisessa melko harvaan aukotetut, mutta järveä kohti suunnatut itä- ja eteläisivut tarjoavat näkymiä ja valoa erkereidensä suurten lasiseinien, terrassien ja parvekkeiden kautta.¹⁶

Pitkänomaisessa, kaksikerroksisessa rivitalossa on matala harjakatto ja lyhyet räystäät. Kolmeen asuntoon on omat sisäänkäyntinsä, jotka on katettu betonilipoin. Huoneistojen sisäisiä porrashuoneita on korostettu muusta seinäpinnasta ulostyöntyvin pystyikkunoin. Kellariin sijoitetun keskuslämmityshuoneen korkea piippu rakennuksen kulmassa on pyöristetty toiselta sivultaan. Metalliset köynnöskasvisäleiköt tarjoavat suojaa sisäänkäynneille ja terasseille, ja ovat ohuiden metalliputkikaiteiden ohella olennainen osa talon arkkitehtuuria.

Kaksi pohjoisempaa huoneistoa olivat samankokoisia laivueenkomentajien eli majurien asuntoja, ja näitä hieman suurempi eteläisin asunto oli tarkoitettu lentoaseman everstiluutnantin arvoiselle komentajalle. Kaikissa asunnoissa on alakerrassa suuri olohuone, ruokasali, työhuone ja keittiö. Tilantuntua on lisätty leveillä liukuovilla, ja olohuoneen nurkassa on Immolalle tyypillinen puolipyöreä takka. Yläkerrassa pienemmissä asunnoissa on kolme, ja suuremmassa neljä asuinhuonetta sekä erilliset palvelijahuoneet, joista on pääsy keittiönportaisiin. Sisustuksessa on käytetty kattoon upotettuja valaisimia, shakkiruutuista kumimattoja, pallomaisia kromivetimiä ym. Immolan muiden rakennusten tapaan.

NYKYTILA

Rakennus on yksityisomistuksessa ja säilynyt sekä ulkoisesti, ikkunoihin ja ovineen, että sisäisesti pitkälti alkuperäisessä asussaan.





Lentorykmentti 4:n esiupseerien asuinrakennus maaliskuussa 1938. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo



ALIUPSEERIKERHO

1938 LeR 4:n aliupseerikerho n:o 30 / PLM, Elis Hyvärinen (1937)

Varjeltu 2-kerroksinen tiilirakennus



Immolan aliupseerikerho sijoitettiin maisemallisesti upseerikerhoa paremmalle paikalle Immalanjärven rantaan laskevan rinteeseen yläosaan. Näin Elis Hyvärinen pystyi suunnittelemaan pääsisäänkäynnin pohjoispuolelle maantasoon, ja eteläpuolelle laajan näköalaterassin. Kolme metriä leveä terassi on tuettu pyöristetyin betonikannakkein, jotka antavat muuten hillitylle arkkitehtuurille vauhdikkuutta. Epäsymmetrisesti sommiteltu pääsisäänkäynti muodostuu litteän betonikatoksen suojaamasta graniittiportaasta ja ovea ympäröivästä graniittiporttiikista sekä tyylielystä leijonavaakunasta.

Aliupseerikerhon pääpiirustukset ovat heinäkuulta 1937 ja rakentaminen oli käynnissä jo seuraavan kuun alussa. Kerho mitoitettiin 130 aliupseerin käyttöön ja sen sisustus suunniteltiin upseerikerhon tapaan huolellisesti. Suunnitteluun osallistui myös rakennustoimiston nuorempi arkkitehti Pirkko Wesamaa, joka keskittyi erityisesti keittiön ja baaritiskin kalustesuunnitteluun.¹⁷

Kuten Elis Hyvärinen saatteessaan Ilmavoimien esikunnalle ilmoitti, seurasi sisätilojen tilanjako pitkälti hänen Uttiin kuusi vuotta aiemmin suunnittelemaansa aliupseerikerhoa.¹⁸ Takkanurkkauksella varustetusta eteishallista päästään suureen juhlasaliin, joka toimi myös aliupseerien ruokalana. Länsipäädystä olivat lukuhuone ja biljardisali, ja eteläpäädystä keittiö ja emännöitsijän asuinhuone. Pohjakerroksen maanpäällisissä tiloissa oli kolmen tarjoilijattaren majoitushuone sekä pääosin maan alle jäävät keittiön varastotilat ja keskuslämmityshuone.

NYKYTILA

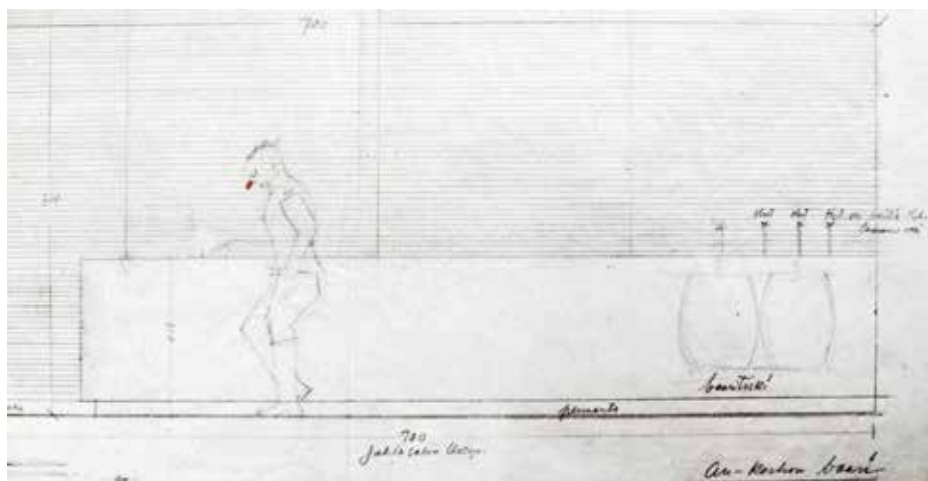
Rakennus on yksityisomistuksessa ja ulkopuolelta pitkälti alkuperäisasussaan. Sisätiloihin ei ollut pääsyä.

Oik. sivulla: Syyskuussa 1938 otetut kuvat aliupseerikerhon sisäänkäyntijulkisivusta, eteishallista ja ruokasalista baaritiskeineen. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo

Todennäköisesti Elis Hyvärinen laatima luonnossuunnitelma aliupseerikerhon baaritiskistä. RakH



Järvenpuoleinen julkisivu terasseineen maaliskuussa 1938. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo





ALIUPSEERIASUINTALOT

1937 LAs 6:n aliupseerirakennukset n:ot 31, 33 ja 34 / PLM, Elsi Borg (1936)

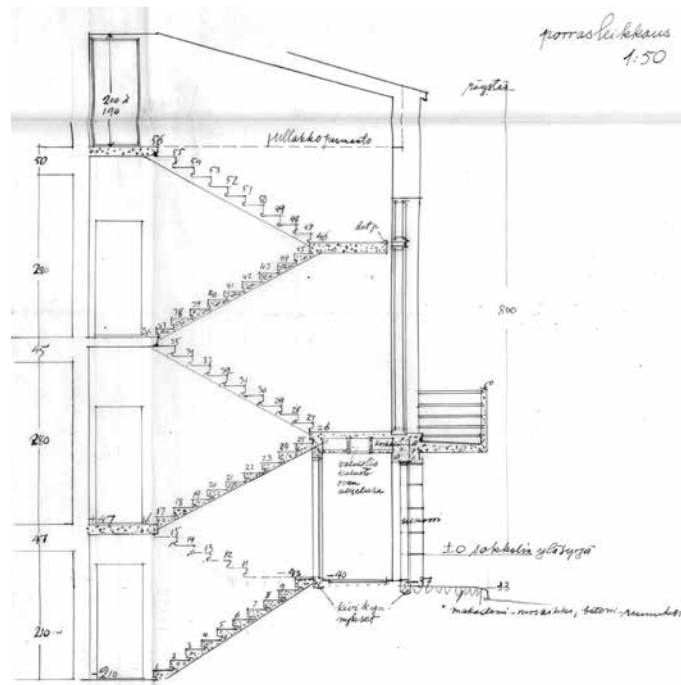
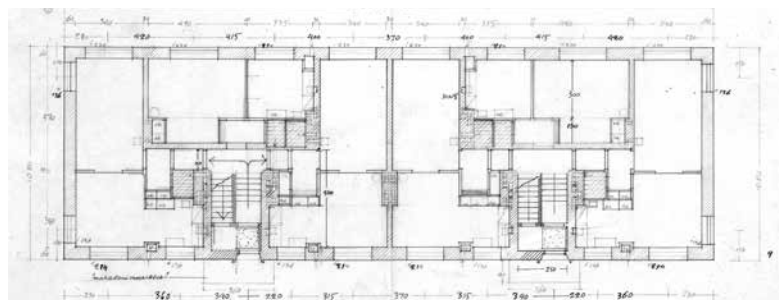
Varjeltu 2-kerroksinen tiilirakennus

Immolan kolme viimeistä aliupseerirakennusta rakennettiin Elsi Borgin laatimien piirustusten mukaisesti vuoden 1937 aikana. Kaksikerroksiset rakennukset poikkesivat aikaisemmista yksinkertaisemman ulkoasunsa ja ennenkaikkea suuremman runkosyvyytensä ansiosta. Matalaharjaisten rakennusten räystäitä on myöhemmissä kattokorjauksissa jatkettu, mikä saa ne näyttämään astetta tavanomaisemmilta. Päädyissä on Elsi Borgin Immolaan suunnitteleuille rakennuksille tunnusomaiset pyöreät ullakkoikkunat.

Aliupseerirakennuksissa on kaksi porrashuonetta, jotka palvelevat kahta-toista asuntoa. Yhdessä kerroksessa oli porrasta kohti kaksi kaksiota ja yksiö niiden välissä. Huoneistoissa oli uunilämmitys ja omat wc-tilat, mutta peseytymis- ja pyykinpesutilat oli keskitetty järvenrannassa sijaitsevaan aliupseerisaunaan. Yläkerran päätyasunnoissa on aikaisemmista aliupseerirakennuksista poiketen omat parvekkeet. Vuonna 1938 rakennettiin samojen piirustusten mukaan Jaakkimaan ainakin yksi aliupseerirakennus.¹⁹

NYKYTILA

Hyväkuntoiset rakennukset ovat yksityisomistuksessa ja ulkopuolelta pääosin alkuperäisasussaan. Porrashuoneiden ja ullakon ikkunat ovat alkuperäisiä. Sisätiloihin ei ollut pääsyä.



Yllä: Elsi Borgin laatima Jaakkiman aliupseerirakennuksen n:o 48 porraskuva heinäkuulta 1936. Plm Karjala/KA

Vas.: Pohjapiirros marraskuulta 1936. PhRakL

Vier. sivulla alla: Aliupseerirakennusten perustusten betonivalutyöt meneillään toukokuussa 1937. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo

Alla ja oik. yllä kaksi kuvaa aliupseerirakennuksista 33 ja 34 elokuussa 1938. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo







Aliupseerirakennus n:o 36 maaliskuussa 1936.
Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo



ALIUPSEERIASUINTALOT

1936 LAs 6:n aliupseerirakennukset n:ot 35 ja 36 / PLM, Kyllikki Halme (1935)

Varjeltu 3-kerroksinen tiilirakennus

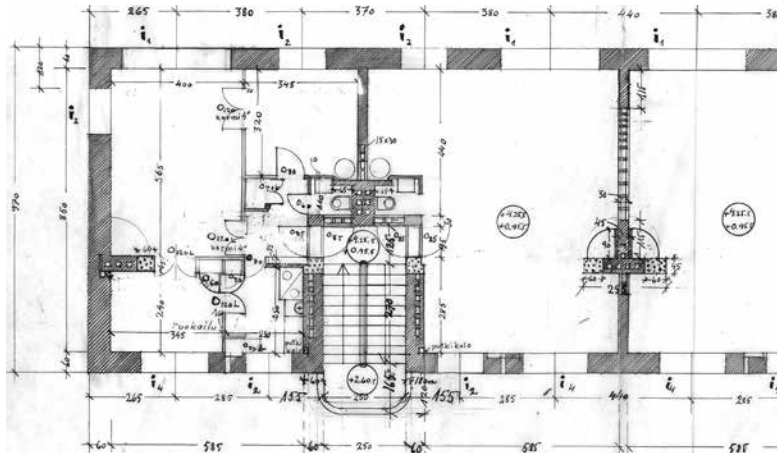
Immolaan alun perin suunnitelluista 19 aliupseerirakennuksesta valmistui viisi. Näistä kaksi ensimmäistä olivat Kyllikki Halmeen vuoden 1935 lopussa suunnittelemat rakennukset n:o 35 ja 36. Ne valmistuivat seuraavan vuoden syksyyn mennessä ja luovutettiin Lentoasema 6:lle marraskuussa 1936.

Rakennusten ulkoarkkitehtuurissa on käytetty samoja elementtejä kuin muissakin Immolan rakennuksissa: matalaa ja lähes räystäätöntä harjakattoa ja vaakasuuntaisia, pystyvälikarmeihin jaettuja ikkunoita. Huomiota kiinnittävät porrashuoneiden pyöreäkulmaiset ulkonemat parvekkeineen, jotka muistuttavat ruokalarakennuksen elokuvakonehuonetta. Sisäänkäyntiovi on terastirapatussa ulokkeessa ja sen päällä on upotettu valaisin.

Rakennukset sijoitettiin etelärinteeseen niin, että osittain maanalaiseen pohjakerrokseen tuli neljä 38 m²:n yksiötä ja ylempiin kerroksiin kahdeksan 52 m²:n kaksiota. Kellarikerroksessa oli uunilämmitteisten asuntojen halkovarastotiloja. Kauhavan ilmasotakoulun alueelle rakennettiin vuosien 1936–37 aikana yksi aliupseerirakennus samojen piirustusten mukaan. Siinä ei kuitenkaan ollut pohjakerroksen yksiöitä.²⁰

NYKYTILA

Entiset aliupseerirakennukset ovat yksityisomistuksessa. Ne ovat säilyttäneet alkuperäisen ulkohahmonsaa, vaikka räystäitä on pidennetty ja ikkunat ja ulko-ovet on uusittu ainakin kertaalleen. Sisätiloihin ei ollut pääsyä.



Ote pohjapiirustuksesta joulukuulta 1935. PhRakL



ALIUPSEERISAUNA

1937 LAs 6:n aliupseerisauna n:o 50 / PLM, Elis Hyvärinen (1936)

Osittain suojeltu 1-kerroksinen tiilirakennus 184 m²

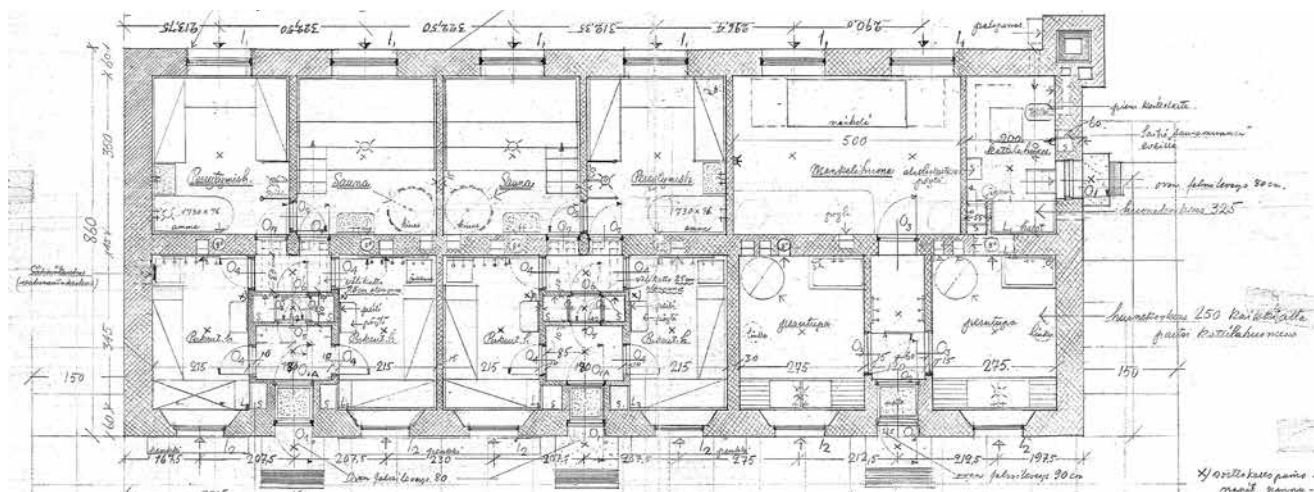
Aliupseerien asuinalueen alapuolella Immalanjärven rannassa sijaitsevan aliupseerisaunan suunnitteli syksyllä 1936 Elis Hyvärinen. Puhdaslinjaista, suorakaiteenmuotoista rakennusta kattaa levymäinen betonikatto, joka muodostaa järvenpuolelle, oleskelualueen päälle koko rakennuksen levyisen lipan. Sisätilat oli jaettu kolmeen samankokoiseen osastoon, joilla oli omat ulko-ovensa. Kahdessa saunaosastossa oli molemmissa kaksi pukuhuonetta ja niiden yhteiset peseytymis- ja löylyhuoneet. Pesutupaosastossa oli kaksi pyykkitupaa ja mankelihuone. Itäpäädyssä oli lisäksi erillinen kattilahuone savupiippuineen.

Oik.: Aliupseerisauna valmistuttuaan kesäkuussa 1937. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo

NYKYTILA

Ulkoapäin hyväkuntoinen rakennus on pääosin alkuperäisessä asussaan ovineen ja ikkunoineen. Sisätilat ovat edelleen saunakäytössä, mutta uusittu perusteellisesti. Sisäovet on toteutettu vanhanmallisina ja mm. rakennettu uusi takka kerhorakennusten mallin mukaan. Itäisin pyykkitupa on säilynyt ja siellä on alkuperäinen betoninen virutusallas.

Pohjapiirros marraskuulta 1936. PhRakL







Immola on sotien jälkeen ollut Kaakkois-Suomen rajavartioston käytössä. Rajavartiolaitos käytti aluksi olemassaolevaa rakennuskantaa, eikä rakentanut merkittäviä uusia rakennuksia ennen 1950-lukua. Tältä vuosikymmeneltä on säilynyt vuonna 1951 rakennettu puurakenteinen perunakellari ja sen luokse vuonna 1958 rakennettu kivrakenteinen, korkealla harjakatolla varustettu lämpökeskus. Sen myötä vanha rakennuskanta saatiin keskuslämmityksen piiriin.

Rajavartioston vilkkain rakennuskausi keskittyy 1960-luvulle. Vuonna 1964 rakennettu Rajakoulun rakennus ja sen vuonna 1979 rakennettu laajennus ovat edelleen alkuperäisessä käytössään. Vuonna 1969 rakennettu Imatran rajajääkärikomppanian kasarmi on nykyisin Kaakkois-Suomen rajavartioston



Yllä ja oik.: 1950-luvulla rakennetut perunakellari ja lämpökeskus.

Alla: Rajakoulun pääsisäänkäynti.





Yllä vas.: 1960-luvulla rakennettu vesitorni kasarmi-alueen länsiosassa.

Yllä: Rajakoulun rakennuksia. Etualalla 1964 valmistuneet osat ja takana 1980-luvun laajennus.

Vas.: Rajakoulun luentosalia (vrt. kuva s. 45) reunustava käytävä.

Alla: Alun perin liikuntavälinevarastoksi valmistunut rakennus Rajakoulun harjoittelualueella.

esikuntana, mutta purettaneen lähiaikoina huonon kuntosaa vuoksi. Vuonna 1970 vastapäätä 1930-luvun autotallirakennusta valmistunut autokorjaamo edustaa aikansa käyttöarkkitehtuuria.

Viimeisin merkittävä lisä kasarmialueen rakennuskantaan oli vuonna 1985 valmistunut koulutus- ja huoltorakennus. Rakennuksen tilat käsittävät mm. uimahallin, liikuntahallin ja sotilaskodin sekä Rajamuseon näyttelytilat.





Vuonna 1969 valmistunut rajajääkärikomppanian kasarmi on nykyisin Kaakkois-Suomen rajavartioston esikuntana. Alla vasemmalla kuva vasta ala-aulasta vuonna 1970 (SA-kuva).

Oik. yllä: Vuonna 1970 valmistunut autokorjaamo.

Oik.: Koulutus- ja huoltorakennus 1980-luvun puolesta uimahalleineen.





Yllä: 1980-luvulla valmistunut rajavartioston koiratarhan rakennus.

Yllä oik.: 2000-luvulla kasarmin pohjoispuolelle valmistunut liikuntavälinevarasto.



Oik.: Saunarakennus Immalanjärven rannassa rakennettiin 1980-luvulla palaneen, alun perin upseerien käyttöön varatun saunan tilalle.

Lähdeviitteet

Rakennusvaiheet, s. 6–45

- 1 Puolustusneuvoston Immola-päätöksen ja sen taustojen lähteinä käytetty: Puolustusneuvoston kokouspöytäkirjat 1931–33 liitteineen, erityisesti pkt:t 4.9.1931, 14.5.1932, 23.8.1932, 30.12.1932 ja 9.5.1933, R-628/1 ja Ilmavoimien oloja tutkimaan asetetun toimikunnan mietintö 17.6.1932, R-628/4. Kts. myös Uola, *Suomen ilmavoimat 1918–1939*, s.124–125, 132–135, 140–146, 153
- 2 *Ilmavoimien oloja...* 17.6.1932, R-628/4. Käyttökuntoisiksi sotakoneiksi laskettiin Utin 4 Gamecock-, 8 Aero- ja 1 Fokker-konetta ja Suur-Merijoen 1 Aero-kone. Merikoneet eivät olleet aseistukseltaan sotakuntoisia.
- 3 Ibid. ja Uola, s.153, 167. Utin rakennushistoriasta: Manninen, *Selvitys Utin kasarmi- ja leirialueiden rakennusvaiheista ja nykytilanteesta*, s.11–31.
- 4 Uola, s.149.
- 5 Ilmavoimien komentaja 20.4.1932 Tornator Oy:n toimitusjohtajalle, R-674/58; Ilmavoimien kuvakokoelman (IlmKK) ilmakuvat 1.6.1931.
- 6 Ilmavoimien esikunta (IlmVE) 27.6.1932 Suomen ilmapuolustusolosuhteista 30.8.1932, R-674/62. IlmKK ilmakuvat 15.8.1932.
- 7 Piirros maanomistussuhteista 30.8.1932, R-674/62. IlmKK ilmakuvat 15.8.1932.
- 8 Puolustusneuvoston pkt:t 23.8.1932 ja 1.9.1932, R-628/1; Selén, *C.G.E. Mannerheim ja hänen puolustusneuvostonsa 1931–1939*, s.143–144; Uola, s.149; IlmVE kirjeenvaihtoa Käkisalmen 1936, R-674/45. Käkisalmen piirustukset, PLM Karjala.
- 9 Ilmavoimien kehitysohjelma 31:n 12-lai-
vseen osaohjelma 1934–38, liite puolustusneuvoston pöytäkirjaan n:o 6, 9.5.1933, R-628/1. Lundqvist 16.6.1933 yleisesikuntaan, R-674/58.
- 10 Immolan raivauksesta ja suunnittelusta 1933: IlmVE:n kirjeenvaihtoa 1933–1934, R-674/58 ja R-674/62; Puolustusministeriön teknisen osaston (PLM Tekn.Os.) kirjeenvaihtoa 1935, PLM-39 FI:223. IlmKK ilmakuvat 1933.
- 11 IlmVE:n kirjeenvaihtoa raivaustoista, R-674/58.
- 12 Tornator Oy 7.6.1934 Lentoasema 6:lle, R-674/62.
- 13 IlmVE:n kirjeenvaihtoa 1934–1935, R-674/58 ja R-674/62. IlmKK ilmakuvat 3.4.1935.
- 14 Immolan ja muiden PLM:n rakennuskohteiden v.1935 töistä ja suunnittelusta kertovan luvun lähteenä käytetty IlmVE:n kirjeenvaihtoa 1935, R-674/44 ja R-674/62; PLM Tekn. Os. kirjeenvaihtoa 1935, PLM-39 FI:223 ja PLM-39 FI:240, IlmKK:n valokuvia sekä Mäkinen, *Suomen valkoinen sotilasarkkitehtuuri 1926–1939*, s.59–60, 65–66 ja 147–148.
- 15 Rak. n:o 23:n pohjapiirrokset, RakH Iaa:2438, vrt. Kiviniemen upseerirakennukset 57, 60 ja 61, PLM Karjala; Mäkinen s.238. Kauhavan upseerirakennuksesta LAs. komentaja 8.8.1935 IlmVE:hen, R-674/62.
- 16 Lundqvist 25.10.1935 ja 11.11.1935 PLM tekn.os., R-674/44.
- 17 Snellman 14.1.1935 IlmVE:hen, R-674/44; Hallin pohjapiirustus ”saap. 7.5.-35”, IlmKK.
- 18 Kiviniemen ruokalan piirustukset: PLM Karjala sekä Vuoksen jääkäripataljoona, KA SArk-1254/20 ja 22.
- 19 Lentokenttätiedustelumatkaraportti 10.8.1935, R-674/58.
- 20 Immolan v.1936 kokoonpanosta, töistä ja suunnittelusta kertovan luvun lähteenä käytetty IlmVE:n kirjeenvaihtoa 1936, R-674/45 ja R-674/62; PLM Tekn.Os. kirjeenvaihtoa 1936, PLM-39 FI:240 sekä IlmKK:n valokuvia.
- 21 Ministeri Arvi Oksala 22.5.1936 kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriölle, PLM-39 FI:240. Yhteenveto Immolan lentoaseman ensimmäisen vaiheen kustannuksista 29.6.1936, R-674/62.
- 22 Puolustusneuvoston pkt. 23.8. ja 25.10.1935, R-628/1; Ptk. IlmVE:n kokouksesta 3.6.1936 koskien LAs. 6:n kk.ampuja- ja sähköttäjävakanseja, R-674/45. Selén, s. 156–159. Keskinen, Stenman, Niska, *Syöksypommittajat ja maayhteistoimintakoneet*, s.82–83, 87 ja *Bristol Blenheim*, s.3–5.
- 23 Komentaja Schalin 13.5.1936 LAs 6:n hoitoon määrättyistä kentistä, PLM tekn. os. se-
lostukset kenttätarkastusmatkoista 26.6. ja 14.10.1936 sekä IlmVE 31.7.1936 PLM tekn.os. Immolan kentän laajentamisesta, R-674/58; IlmVE:n kiertokirje 23.5.1936, R-674/62. LAs. 6:n komentaja 4.8.1936 PLM tekn. os. bensiniisäiliöistä, R-674/45 ja 25.9.1936 IlmVE:hen tiestä, R-674/62. Jouni Särkiojan tiedonanto 22.10.2015.
- 24 Lundqvist 19.9.1936 PLM Tekn. os.:lle koskien sähkölinjaa, R-674/45. IlmVE 3.6.1936 LAs. 6:lle, R-674/62.
- 25 Vastaanotto- ja tarkastuspöytäkirjat 1936, R-674/45 ja PLM-39 FI:240.
- 26 *Uusi Suomi* 10.10.1936.
- 27 Puolustusmin. Oksalan määräys 31.10.1936 LAs. 6:n siirtämisestä Immolaan, Lundqvist 3.11.1936 LAs. 6:lle, LAs. 6:n komentajan kiertokirje 6.11.1936, R-674/45. Vastaanotto- ja tarkastuspöytäkirjat 1936, R-674/45 ja PLM-39 FI:240. Lundqvistin määräys 17.9.1936 AN-101:n lentämisestä Suomeen, R-674/45.
- 28 Vastaanotto- ja tarkastuspöytäkirjat 1936, R-674/45. Lundqvist 17.9.1936 PLM sotatalousosastoon lisävarojen siirrosta Immolan työmaalle, R-674/45. Mäkinen, s.159.
- 29 Lundqvist 20.1. ja 22.1.1937 Yleisesikuntaan (YE) ja YE:n päällikön vastaus 19.2.1937 IlmVE, R-674/61. Puolustusministeri Arvi Oksalan määräys 8.2.1937 puolustuslaitoksen kokoonpanosta, R-674/48.
- 30 Lundqvist 12.4.1937 YE:n päällikölle, Oesch 8.5.1937 PLM sotatalousosastolle ja Lundqvist 26.7.1937 Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriöön, R-674/61. Lundqvist 27.4.1937 LAs. 5:een, R-674/58.
- 31 Immolan v.1937 rak.töistä ja suunnittelusta sekä tapahtumista kertovan luvun lähteenä käytetty IlmVE:n kirjeenvaihtoa 1936–37, R-674/45, R-674/48 ja R-674/62 sekä PLM Tekn. os. 23.2.1937 IlmVE, R-674/61; PLM Tekn.Os. kirjeenvaihtoa 1937, PLM-39 FI:223 ja FI:258 sekä IlmKK:n valokuvia.
- 32 Puntalan kylätiestä IlmVE 12.8.1937 PLM TeknR., R-674/48.
- 33 Blenheimistä IlmKK:n valokuvat ja *Bristol Blenheim*, s.89.
- 34 Lentonäytöksestä IlmKK: valokuvat ja Varuskunnan päällikön käsky 12.9.1937 lentonäytöstä varten, KA T-17543/4.
- 35 Kerhojen suunnittelusta Lundqvist 14.4.1936 PLM Tekn. os., R-674/45.
- 36 Hyvärinen 13.8.1937 IlmVE, R-674/62. PLM Tekn. os. 27.10.1937 YE:hen, PLM-39 FI:258.
- 37 Lundqvist 21.12.1937 YE, R-674/58.
- 38 Yleisten töiden ministeriö 9.12.1937 PLM, R-674/48; Lundqvist 14.1.1938 Sotaväen päällikölle ja vastaus 21.1.1938, Lundqvist 27.1.1938 PLM sekä PLM Tekn. os. 13.6.1938 Ketonen, R-674/61.
- 39 IlmKK valokuvat. Henttonen, s.122–124.
- 40 *Bristol Blenheim*, s.89 ja IlmKK valokuvat.
- 41 PLM Tekn. os. 13.6.1938 Ketonen, R-674/61. *Uusi Suomi* 23.8.1938. Myllylä, *Luonetjärven varuskunta 1939–1989*, s. 46–50. Lentorykmentti (LeR.) 4:n komenta-
ja 15.7.1938 IlmVE ja kommentit 6.8.1938, Hyvärinen 4.11. ja 8.11.1938 IlmVE, R-674/61.
- 42 LeR. 4:n komentaja 11.10.1938 IlmVE, R-674/61. IlmKK valokuvat. IlmVE 15.12.1937 Ohjeita koulutusta varten vuodeksi 1938, R-674/48.
- 43 Myllylä, s. 55. Mäkinen, s. 159.
- 44 SPK LeR.4.
- 45 SPK LeR.2. Pernaa, *Karjalan lennoston historia 1918–1980*, s. 107–109, 111–112.
- 46 SPK LeR.2 ja SPK *Ilmapuolustus Suomen-Neuvostoliiton sodassa 1939–1940*. Pajari, *Talvisota ilmassa*, s.54, 83–84, 121–124, 199.
- 47 SPK LeR.2. SA-kuva valokuvat.
- 48 Peltoniemi, Säteri, Kirjavainen, *Rajavartiolaitos 1919–1969*, s.262–264, 279.
- 49 *Rajavartiolaitos 1919–1969*, s. 286, 288.
- 50 SPK LeR. 3. SA-kuva valokuvat. Keskinen, Stenman, Niska, *Brewster Model 239*, s.14–15.
- 51 SPK Kenttälentovarikko 1 (KLe.V.1); SPK LeR. 3; SA-kuva valokuvat.
- 52 SPK LeR. 3. Stenman, *Ilmasotatoimet Suur-
saarissa 20.3.–28.3.1942*, SIL 3/1994, s.4–7.
- 53 SPK KLe.V.1 ja LeR. 3; SA-kuva valokuvat.
- 54 SA-kuva valokuvat.
- 55 SPK LeR. 3 ja LeR. 5. Piirustus sotilaskodin uusinta huhtikuulta 1942 Elsi Borg, RakH Iaa:2439. Keskinen, *Dornier Do 17 Z Junkers Ju88 A-4*, s. 4, 11 ja 32–33.
- 56 SPK LeR. 3 ja LeR. 4. Pajari, *Jatkosota ilmas-
sa*, s.119.
- 57 IlmVE Sotavarustusosasto 4.3.1944 ja 9.6.1944 PLM kiinteistöosasto, KA T-19344/10.
- 58 SPK Immolan varuskunta ja LeR. 3. SA-kuva valokuvat. Pajari 1982, *Jatkosota ilmas-
sa*, s. 202. Valtonen, *Lento-osasto Kuhlmeijer*, s. 58, 62, 106, 115–116. *Brewster*, s.74. Pernaa, s.336.

- 59 IlmVE Sotavarustusosasto 30.11.1944, KA T-19346/1. Peltoniemi, Säteri, Kirjavainen, *Rajavartiolaitos 1919–1969*, s. 337–339, 347–353, 437–439, 441. Piirustukset, RakH Iaa:2442 ja Kaakkois-Suomen rajavartiosto (K-Sr).
- 60 *Rajavartiolaitos 1919–1969*, s. 423–425.
- 61 *Rajavartiolaitos 1919–1969*, s. 437–439. SA-kuva valokuvat. Piirustukset ja rakennusluettelo, K-Sr. *Immolan maankäyttösuunnitelma*, Rakennushallitus, Arkkitehtitoimisto Raimo Teränne Ky 1.4.1987.
- 62 *Rv:n Immolan rakennusten perusparannus, vaihe I*, Arkkitehtitoimisto R. Teränne Oy, Helsinki 21.5.1994. Piirustukset ja rakennusluettelo, K-Sr. Suomen rakennuskulttuurin yleisluettelo, Valtion rakennukset (as. 480/85), MV. RKY, http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1169, julkaisupvm. 22.12.2009.

Nykytilanne, s. 46–101

- 1 Jouni Särkiojan tiedonanto 22.10.2015.
- 2 Immolan rakennuskohteiden nykytilasta ja rakennusvaiheista kertovan luvun lähteenä käytetty paikalla tehdyn katselmuksen 22.10–23.10.2015 lisäksi arkistolähteitä: IlmVE:n kirjeenvaihtoa 1935–38, R-674/44, R-674/45, R-674/48, R-674/61 ja R-674/62; PLM Tekn.Os. kirjeenvaihtoa 1935–1938, PLM-39 FI:223, PLM-39 FI:240 ja PLM-39 FI:258. Piirustuksia RakH Iaa:2430–2443 ja Kaakkois-Suomen rajavartioston piirustus-

arkisto. Valokuvat IlmKK ja SA-kuva. Kts. myös Mäkinen, s. 146–161.

- 3 Suomen rakennuskulttuurin yleisluettelo, Valtion rakennukset (as. 480/85), MV. Docomomo (International Working Party for Documentation and Conservation of Buildings, Sites and neighbourhoods of the Modern Movement), merkkiteosluettelo, Arkkitehtuurimuseo.
- 4 Kuviosta Mäkinen, s.161.
- 5 Arkkite. Matti E. Hirvosen vuonna 1968 suunnittelema laajennus muistuttaa arkkitehtuuriltaan ja pintamateriaaleiltaan vuonna 1969 rajavartiokomppanian kasarmia (nyk. esikunta n:o 1).
- 6 Vastaanottopöytäkirjat 29–30.11.1936, PLM-39 FI:240.
- 7 LeR 4:n komentajan v.s. majuri O. Sarko 15.7.1938 IlmVE, huomautuksia Immolan rakennuksista, R-674/61.
- 8 Kiviniemen ruokalan pohja- ja julkisivupiirrokset 17.12.1934, detaljit 5.1935–3.1936, PLM Karjala sekä SArk-1254:20 ja 22.
- 9 LeR 4:n komentajan v.s. majuri O. Sarko 15.7.1938 IlmVE, huomautuksia Immolan rakennuksista, R-674/61.
- 10 Jaakkiman saunan n:o 11 piirustukset, PLM Karjala.
- 11 IlmVE 25.7.1936 PLM tekn os, R-674/45.
- 12 Sireeni näkyy valokuvassa 1938, IlmKK.
- 13 Manninen 76–77; Mäkinen s.121 ja 123.
- 14 Piirustusluonnokset 6.1972, RakH Iaa:2441.
- 15 Piirustukset Kiviniemen upseerirakennus

n:o 57 sekä Jaakkiman upseerirakennus n:o 25, pohja 13.5.1936, huom. lukee sulkeissa: Kauhava, PLM Karjala; valokuvat SPK Kenttälentovarikko 1; LAS. 6 komentaja Schalin 8.8.1935 IlmVE sivuhuomautus: 2 kpl Immolan upseerirakennuksen piirustuksia lähetetty ilmVE:stä 6.5.1936 ilmailukouluun Kauhavalle, R-674/62. Myös Uttiin kaavailtiin samanlaisia rakennuksia, kts. Lundqvist 31.3.1936 PLM, R-674/45. Kts. myös Henttonen, *Elsi Borg 1893–1958 arkkitehti*, s.88–91.

- 16 Mäkinen, s. 155, mainitsee Hyvärisen saaneen vaikutteita mm. Walter Gropiuksen Saksaan, Dessauhun suunnittelemista Bauhausin taide- ja arkkitehtuurikoulun mestareiden taloista.
- 17 Piirustukset nimimerkillä PW, RakH Iaa:2430–2431.
- 18 Hyvärinen 13.8.1937 IlmVE, R-674/62. Utin AU-kerhosta kts. Manninen, s.48–51.
- 19 Jaakkiman AU-rakennuksen n:o 48 piirustukset, PLM Karjala.
- 20 Lundqvist 25.10.1935 PLM tekn os rakennustoimisto, R-674/44. Kauhavan AU-rakennuksesta kts. Mäkinen, s. 144 ja Puurunen, Kauhavan lentosotakoulu, rakennettuun ympäristöön kohdistuva selvitys, s. 44–45.

Fokker-koneita Kenttälentovarikko 1:n huollossa Immolan lentokonehallissa n:o 2 syksyllä 1941. SPK/Kenttälentovarikko 1



Lähteet

ARKISTOT

Arkkitehtuurimuseo

Docomomo-arkisto

Kaakkois-Suomen rajavartiosto, K-Sr

Piirustusarkisto

Kansallisarkisto, KA

Ilmavoimien esikunta, R-674

Lentoasema 6 / Lentorykmentti 4

Maanmittaushallitus

Puolustusministeriö / Teknillinen osasto, PLM-39

Puolustusministeriön rakennusosaston luovutetun Karjalan sotilaskohteiden piirustukset (kokoelma), PLM Karjala

Puolustusneuvosto, R-628

Rakennushallitus, RakH

Sotapäiväkirjat (kokoelma), SPK

Topografisten karttojen kokoelma

Vuoksen jääkäripataljoona

Museovirasto, MV

Puolustushallinnon rakennuslaitos, PhRakl

Keskusyksikkö, Hamina

Rajamuseo, Immola

Sotamuseo

Ilmavoimien kuvakokoelma, IlmKK

Kuvakokoelmat

Puolustusvoimien kuvakeskus, SA-kuva

SANOMALEHDET

Helsingin Sanomat

Uusi Suomi

KIRJALLISUUS

Heinonen, Timo: Thulinista Hornetiin, Keski-Suomen Ilmailumuseo. Jyväskylä 1992.

Henttonen, Maarit: Elsi Borg 1893–1958 arkkitehti, Suomen rakennustaiteen museo. Helsinki 1995.

Karhunen, Joppe: Talvisodan taistelulentäjät. Jyväskylä 1989.

Keskinen, Kalevi – Stenman, Kari – Niska, Klaus: Brewster Model 239. Suomen ilmavoimien historia 1, Forssa 1995.

Keskinen, Kalevi – Stenman, Kari – Niska, Klaus: Bristol Blenheim. Suomen ilmavoimien historia 10, Forssa 1984.

Keskinen, Kalevi: Dornier Do 17 Z Junkers Ju88 A-4. Suomen ilmavoimien historia 2, 1971.

Keskinen, Kalevi – Stenman, Kari – Niska, Klaus: Syöksypommittajat ja maayhteistoimintakoneet. Suomen ilmavoimien historia 13, Forssa 1989.

Immolan maankäyttösuunnitelma, Rakennushallitus, Arkkitehtitoimisto Raimo Teränne Ky 1.4.1987.

Manninen, Markus: Selvitys Utin kasarmi- ja leirialueiden rakennusvaiheista ja nykytilanteesta. Arkkitehtitoimisto Schulman Oy, Jyväskylä 2014.

Myllylä, Ismo: Luonetjärven varuskunta 1939–1989. Jyväskylä 1990.

Mäkinen, Anne: Suomen valkoinen sotilasarkkitehtuuri 1926–1939. Bibliotheca Historica 53, 2000.

Pajari, Risto: Jatkosota ilmassa. Juva 1982.

Pajari, Risto: Talvisota ilmassa. Porvoo 1971.

Peltoniemi, Uuno – Säteri, Kai – Kirjavainen, Ilmari: Rajavartiolaitos 1919–1969. Mikkeli 1969.

Pernaa, Veli: Karjalan lennoston historia 1918–1980, Ilmavoimien historia-sarja Osa III. Karjalan lennoston kilta 1997.

Puurunen, Hannu: Kauhavan lentosotakoulu, rakennettuun ympäristöön kohdistuva selvitys. Arkkitehtitoimisto Hannu Puurunen Oy 15.11.2013.

Rvl:n Immolan rakennusten perusparannus, vaihe I. Arkkitehtitoimisto R. Teränne Oy, Helsinki 21.5.1994.

Selén, Kari: C.G.E. Mannerheim ja hänen puolustusneuvostonsa 1931–1939. Keuruu 1980.

Stenman, Kari: Ilmasotatoimet Suursaaressa 20.3.–28.3.1942, Suomen Ilmailuhistoriallinen Lehti 3/1994, s.4–7.

Suomen puolustuslaitos 1918–1939 – Puolustusvoimien rauhan ajan historia, toim. Jarl Kronlund. Sotatieteen laitoksen julkaisu, Helsinki 1990.

Uola, Mikko: Suomen ilmavoimat 1918–1939. Hämeenlinna 1975.

Valtonen, Hannu: Lento-osasto Kuhlmeij. Keski-Suomen Ilmailumuseon julkaisu 2B, Jyväskylä 2007.

SUULLISET TIEDONANNOT

Jouni Särkioja, Rajamuseo, Immola 22.10.2015.

Liite: Immolan arkkitehtipiirustuksia 1930-luvulta

Piirustukset ovat PhRakL:n keskusyksikössä Haminassa ja RakH:n arkistossa Kansallisarkistossa. Kaakkois-Suomen rajavartiostolla on hallussaan piirustuskopioita, jotka on ilmeisesti lähetetty alkujaan Immolan rakennustyömaalle (merkitty saapumispäivä).

Asemakaavat

- Punnituskartta 1:2000 / 22.12.1933 ja täydennettynä 25.5.1935
- Punnituskartta 1:2000 / 31.10.1936
- Immolan lentoaseman viemäri- ja vesijohto- sekä ja sähkö- ja puhelinverkostokartat 1:2000

Lentokonehallit n:ot 1 ja 2

Elsi Hyvärinen – myös Tampereella ja Luonetjärvellä

- Pohjapiirustus, julkisivu ja leikkaus 1:100 / ei pvm.
- Työpiirustukset PhRakL / 9.1936–12.1936

Kasarmi n:o 5

Aulis Blomstedt

- Pohjapiirrokset, julkisivut ja leikkaukset 1:100 / 5.1935
- Työpiirustukset RakH Iaa:2434 ja osin PhRakL.

Ruokala, rak. n:o 6

Elsi Borg – myös Luonetjärvellä

- Pohjapiirrokset ja julkisivut 1:100 / 9.1935–1.1936
- Työpiirustukset RakH Iaa:2435–2436 ja osin PhRakL.

Esikunta n:o 7

Aulis Blomstedt – sovellettiin Luonetjärvellä

- Leikkaukset, julkisivut ja pohjapiirrokset 1:100 / 9.–10.1935
- Työpiirustukset PhRakL / 11.1935–3.1936

Radioasema n:o 8 (purettu)

Elsi Borg – sovellettiin Luonetjärvellä

- Ulkoprospektiivi sekä julkisivut ja leikkaus 1:100 / 4.1936
- Työpiirustukset PhRakL / 4.1936–9.1936

Miehistösauna n:o 9

Elsi Hyvärinen – myös Luonetjärvellä

- Pohjapiirrokset, leikkaukset ja julkisivut 1:100 / ei pvm.
- Työpiirustukset PhRakL / ei pvm.–9.1936

Päävartio n:o 10

Kyllikki Halme – sovellettiin Luonetjärvellä

- Pohjapiirros, julkisivut ja leikkaukset 1:100 / 8.1936
- Työpiirustukset PhRakL / 9.1936–2.1937

Teknillinen rakennus n:o 11 ja 12

Elsi Hyvärinen – myös Utissa ja Luonetjärvellä

- Pohjapiirrokset, leikkaukset ja julkisivut 1:100 / 5.–6.1935
- Työpiirustukset (myös Utti) PhRakL / 1935

Talli ja vaja, rak. n:ot 13 ja 14 (purettu)

Suunnittelija ei tiedossa

- Pohjapiirrokset, leikkaukset ja julkisivut 1:100 / ei pvm.
- Työpiirustuksia PhRakL / 1936

Sotilaskoti, rak n:o 15 (purettu)

Elsi Borg

- Julkisivut ja leikkaukset 1:100 / 1.1938
- Työpiirustukset RakH Iaa:2439–2440 ja osin PhRakL.

Pommikellari n:o 16

Elsi Hyvärinen

- Pohjapiirrokset ja leikkaus 1:100 / ei pvm.
- Työpiirustuksia PhRakL / syksy 1936

Pumppuhuone n:o 17

Tyyppirakennus – myös mm. Sortavala, Suur-Merijoki ja Käkisalmi

- Pohja, leikkaus, julkisivut 1:50 ja rakenne 1:10 / 29.8.1928
- Julkisivut ja leikkaus / 6.1935

Sairaala, rak. n:o 19

Aulis Blomstedt

- Pohjapiirrokset, leikkaus ja julkisivut 1:100 / ei pvm.
- Työpiirustuksia PhRakL / ei pvm.

Upseerikerho n:o 20

Elsi Hyvärinen

- Pohjapiirrokset, julkisivut ja leikkaukset 1:50 ja 1:100 / 9.1937
- Työpiirustukset PhRakL / 9.–10.1937

Upseerirakennus n:o 22

Elsi Borg – myös Jaakkimassa, Kauhavalla ja Luonetjärvellä

- Pohjapiirrokset ja julkisivut 1:100 / 4.–5.1936
- Työpiirustukset RakH Iaa:2437 / 4.–8.1936

Upseerirakennus n:o 23

Elsi Borg – muutettu tod.näk. Suur-Merijoen piirustuksista

- Pohjapiirrokset ja julkisivut 1:100 / 6.–7.1935
- Työpiirustukset RakH Iaa:2438 / 10.–12.1935

Aliupseerikerho n:o 30

Elsi Hyvärinen

- Pohjapiirrokset, julkisivut ja leikkaus 1:100 / 6.–7.1937
- Työpiirustukset RakH Iaa:2430–2431

Aliupseerirakennukset n:ot 31, 33 ja 34

Elsi Borg – myös Jaakkimassa ja Luonetjärvellä

- Pohjapiirrokset, julkisivut ja leikkaus 1:100 / 11.1936–1.1937
- Työpiirustukset PhRakL / 12.1936–1.1937

Aliupseerirakennukset n:ot 35 ja 36

Kyllikki Halme – sovellettiin Kauhavalla

- Pohjapiirrokset, julkisivut ja leikkaus 1:100 / 11.1935–1.1936
- Työpiirustukset PhRakL / 1.1936–8.1936

Aliupseerisauna n:o 50

Elsi Hyvärinen – myös Luonetjärvellä

- Pohjapiirros, julkisivut ja leikkaus 1:50 ja 1:100 / 11.1936
- Työpiirustukset PhRakL / 12.1936–

Viimeisen sivun kuva: Immolan lentoaseman alue toukokuussa 1937. Ilmavoimien kuvakokoelma/Sotamuseo

