

SEPPÖ ILMARI KALLIO
KANGASALAN ASEMAN HISTORIAA

HALIMAAN ASEMAKYLÄ

KANGASALAN ASEMASEUDUN OMAKOTIYHDISTYS RY.

Alkuperäisteos:
HALIMAAN ASEMAKYLÄ Kangasalan Aseman historiaa
© Seppo Ilmari Kallio 1995
Kustantaja: Kangasalan Asemaseudun Omakotiyhdistys ry.
Paino: Kirjapaino Hermes Oy, Tampere 1995
ISBN 952-90-6153-6

Rautatie tulee Halimaahan

Suomessa on ollut Rautateitä 1860-luvulta alkaen. Ensimmäinen rataosuus valmistui Helsingin ja Hämeenlinnan välille, toinen Riihimäeltä Pietariin ja kolmas Hämeenlinnasta Tampereelle. Neljäs rataosuus Tampereelta Vaasaan, silloiseen Nikolainkaupunkiin tuli ajankohtaiseksi 1870-luvun lopulla.

Kulkisiko uusi rata Näsijärven itä- vai länsipuolitse, oli radan suunnitteluvaiheen tärkeimpiä kysymyksiä. Kummallakin vaihtoehdolla oli omat kannattajansa. Itäisen suunnan kannalla olivat Mäntän tehtaiden perustaja G.A. Serlachius sekä valtiopäivämies ja Liuksialan kartanon omistaja Agathon Meurman. Vaasan ja Pohjanmaan meriliikenne tulisi näin kytkeä sisämaan alueisiin.

Päätös itäisen vaihtoehdon hyväksi tehtiin vuonna 1879. Rata tuli näin kulkemaan parin kymmenen kilometrin matkan Kangasalan alueilla. Kansa rupesikin kutsumaan tätä radan koukkausta pitäjäämme Meurmanin mutkaksi. Sillä selvä koukkaushan se on. Tunnettua on, että Vaasan rata lähtee Tampereelta ensin etelään, sitten kaakkoon, itään ja koilliseen ja vasta pitäjän pohjoisilla raja-alueilla se muuttuu etelä-pohjoissuuntaiseksi kääntyäkseen lopulta koilliseen kohti Vaasaa.

Radan rakentaminen aloitettiin välittömästi sen jälkeen, kun päätös sen suunnasta oli tehty. Työllistäjänä radanrakennus oli huomattava, sillä se sattui juuri 1880-luvun katovuosiksi. Ratatöistä maksettiin huippupalkkoja, ja rakennustyöstä hyötyivät myös ratavarren asukkaat. He saivat lisätuloja elintarvikkeiden myynnistä ja vuokraa luonaan yöpyviltä ratatyömiehiltä.

Parin kolmen kilometrin mittaisen Halimaankorven kohdalla radan rakentajat saivat tulla omillaan toimeen, kun asutut seudut olivat useiden kilometrien päässä. Yönsä ratatyömiehet viettivät katetuissa maakuopissa, joiden jäänteitä on vieläkin näkyvissä siellä täällä Asemalla.

Tampereen-Vaasan rata valmistui vuonna 1882 ja otettiin virallisesti käyttöön seuraavana vuonna. Rata kulki nyt Kangasalan ja Halimaankorven kautta. Alueen keskeisen Halimaanjärven se ylitti maasiltaa pitkin. Vain ahdas aaloppi jäi pitämään yhteyttä järven kahden osan välillä.

Kangasalan ensimmäiset junasuorituspaikat olivat Suinulan asema ja Siitaman seisake. Siitama oli Kangasalaa 1920-luvulle asti, jolloin se liitettiin Oriveteen. Kuitenkin jo kohta radan valmistumisen jälkeen ruvettiin puuhaamaan pysäkkiä myös Halimaankorpeen. Hanke herätti vastustusta, mutta se kuitenkin toteutettiin. Ennen pitkää Halimaa ohitti matkustajamäärissä Suinulan aseman, olihan Kirkolta Halimaahan tuntuvasti lyhyempi matka kuin Suinulaan.

Kun Halimaan seisakkeesta tuli vilkas liikennepaikka, kunnassa toivottiin sen muuttamista asemaksi. Vuonna 1895 kunnan esitys toteutuikin ja uutta asemaa ryhdyttiin rakentamaan nykyiselle paikalleen. Siihen aikaan useimmat asemarakennukset tehtiin tyyppipiirustusten mukaan, mutta arkkitehti Bruno F. Granholm laati piirustukset varta vasten Kangasalan asemalle. Asemarakennus sekä asuntola ja monet sen ulkorakennukset valmistuivat vuonna 1898. Rakennusryhmä muodostikin erittäin tyylikkään kokonaisuuden.

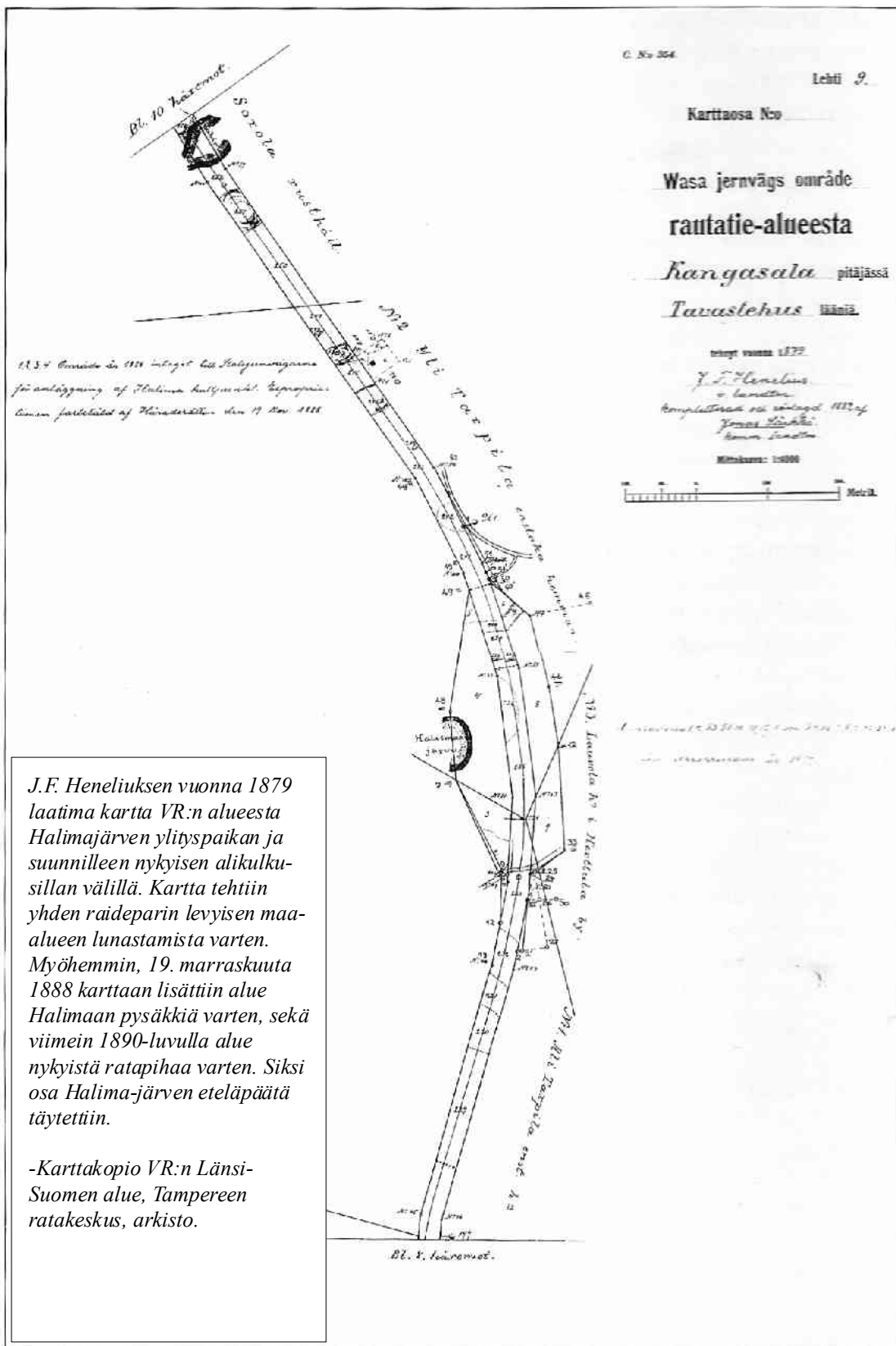
Alkuperäinen asemarakennus oli pienempi kuin nykyinen. Siihen lisättiin odotussalisiipi laajoinen kuisteineen 1920-luvulla. Samalla alkuperäisen rakennuksen koristeita pelkistettiin. Tästä syystä Kangasalan asema ei Museoviraston luokittelussa kuulu kaikkein korkeimpaan ryhmään.

Kangasalan aseman valmistumisen aikoihin suunniteltiin uutta, Tampereelta Lahteen suuntautuvaa rataa. Kangasala kannatti hanketta ja lupasi sen edistämiseen 15 000 markkaa. Suunnitelmien mukaan se olisi eronnut Vaasan radasta Vatialassa tai Halimaassa, seuraava asema olisi ollut Kangasalan kirkolla ja Kaivantoon olisi tullut seisake. Hanketta vastusti kuitenkin Hämeenlinna, joka puuhasi ratayhteyttä Hämeenlinnasta Lahteen. Kangasalan-Lahden rata jäi pelkäksi haaveeksi.

Kangasalan aseman valmistuttua liikenne kasvoi jatkuvasti. Vuonna 1900 matkustajamäärä oli 16 098, viittä vuotta myöhemmin 19 079 sekä 1910 26 569 ja 1920 36 512. Suinulan kohdalla

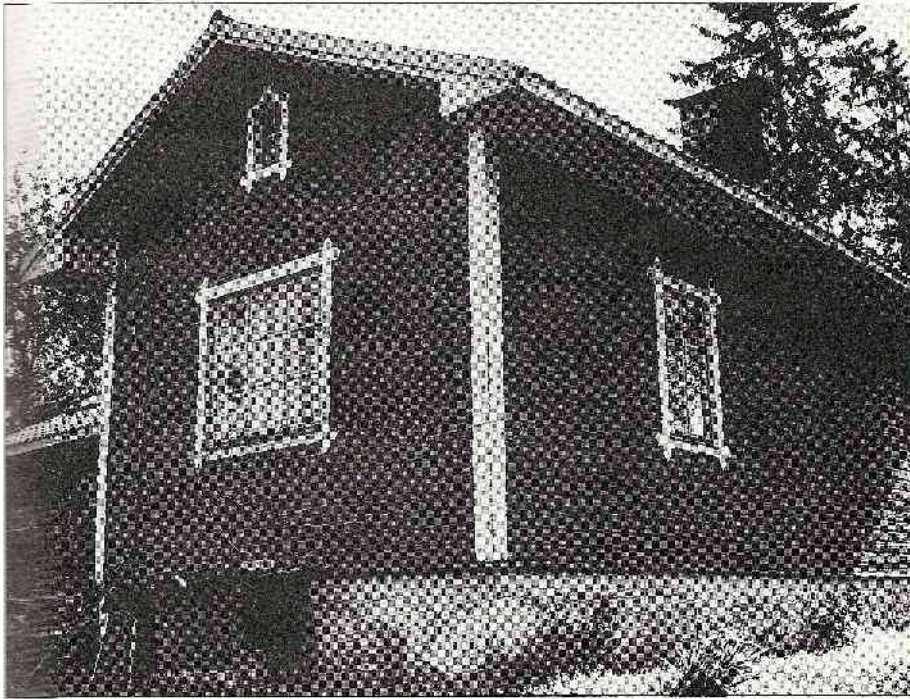
vastaavat luvut ovat 10 264 (1900), 9 589 (1905), 11 879 (1910) ja 22 533 (1920). Ennen ensimmäistä maailmansotaa pääsi Kangasalalta Tampereelle viidellä junalla päivässä. Ensimmäinen lähti näistä jo neljän maissa aamulla.

Kangasalan asemasta kehittyi pieni rautatieyhdyskunta, jossa ennen ensimmäistä maailmansotaa asui 24 rautatieläistä.



J.F. Heneliuksen vuonna 1879 laatima kartta VR:n alueesta Halimajärven ylityspaikan ja suunnilleen nykyisen alikulkusillan välillä. Kartta tehtiin yhden raideparin levyisen maa-alueen lunastamista varten. Myöhemmin, 19. marraskuuta 1888 karttaan lisättiin alue Halimaan pysäkkiä varten, sekä viimein 1890-luvulla alue nykyistä ratapihaa varten. Siksi osa Halima-järven eteläpäättä täytettiin.

-Karttakopio VR:n Länsi-Suomen alue, Tampereen ratakeskus, arkisto.



Halimaan pysäkkirakennus on edelleen pystyssä. Kangasalan aseman valmistuttua vuonna 1898 se on ollut mm. ratames-tarien virka-asuntona. Nykyisin se on yksityisomistuksessa. Yli 100-vuotiaan rakennuksen arvok-kaasta rautatieperinteestä kertovat vain kuvassa näkyvien kolmen ikkunan vuorilaudat. - Kangasalan Sanomien arkisto.

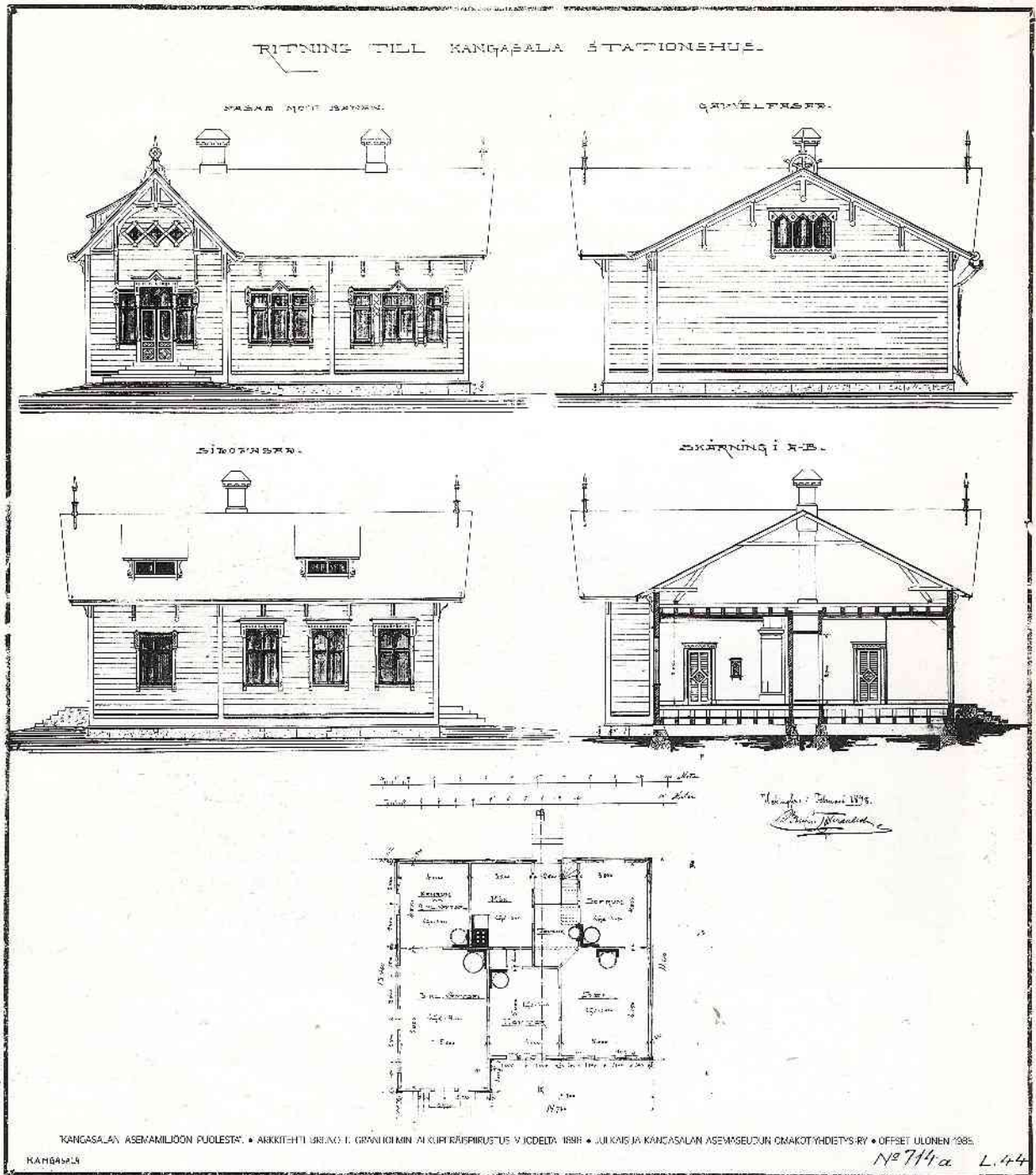


Tampere-Tammerfors

Kangasalan Asema. — Kangasal Station.

Hanna Myrö!
 Onnellista vuotta ja terveyttä - Teille
 kaikille. Minni W. W. W. W.

Kangasalan asema vanhan postikortin mukaan. Kortin kuva lienee otettu viime vuosisadan lopussa tai ihan tämän vuosisadan alussa päätellen sekä kortin postimerkistä (itse leimasta ei saa selvää) että vasemmassa takana näkyvästä rakennuksesta. Se on Halimaan pysäkin aikainen kihlakunnan kestikievari vanhalla paikallaan jokin aika sitten käytöstä poistetun pohjoisen ylikäytävän pielessä. Uuden aseman valmistumisen (1898) jälkeen kievarirakennus siirrettiin kylän nykyisen kaupan paikalle.



Rautatiearkkitehti Bruno F Granholmin piirustukset Kangasalan asemaa varten. Nykyiset odotushuone ja avokuisti lisättiin 1920-luvulla. Piirroksessa sisäänkäynti suoraan odotushuoneeseen, joka muutettiin toimistoksi. Alkuperäinen toimisto liitettiin asemapäällikön asuinhuoneeseen. Piirroksessa 3lk odotushuoneen takana 2lk odotushuone oli samalla naistenhuone. Sitten posti.