

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

## Sata kehityksen vuotta Halimaan asemakylässä

Ensimmäiset vuodet junat pyyhälsivät pysähtymättä läpi Halimaan korven vuonna 1883 avatulla Tampereen-Vaasan radalla. Suinula oli silloin kangasalalaisten juna-asema, mutta sinne oli matkaa kirkolta. Huomattiin, että Halimaan korpi oli lähempänä, rata oli sillä kohtaa vain kuuden kilometrin päässä kirkonkylästä. Halimaahan tehtiin pysäkki ja pysäkille tie.

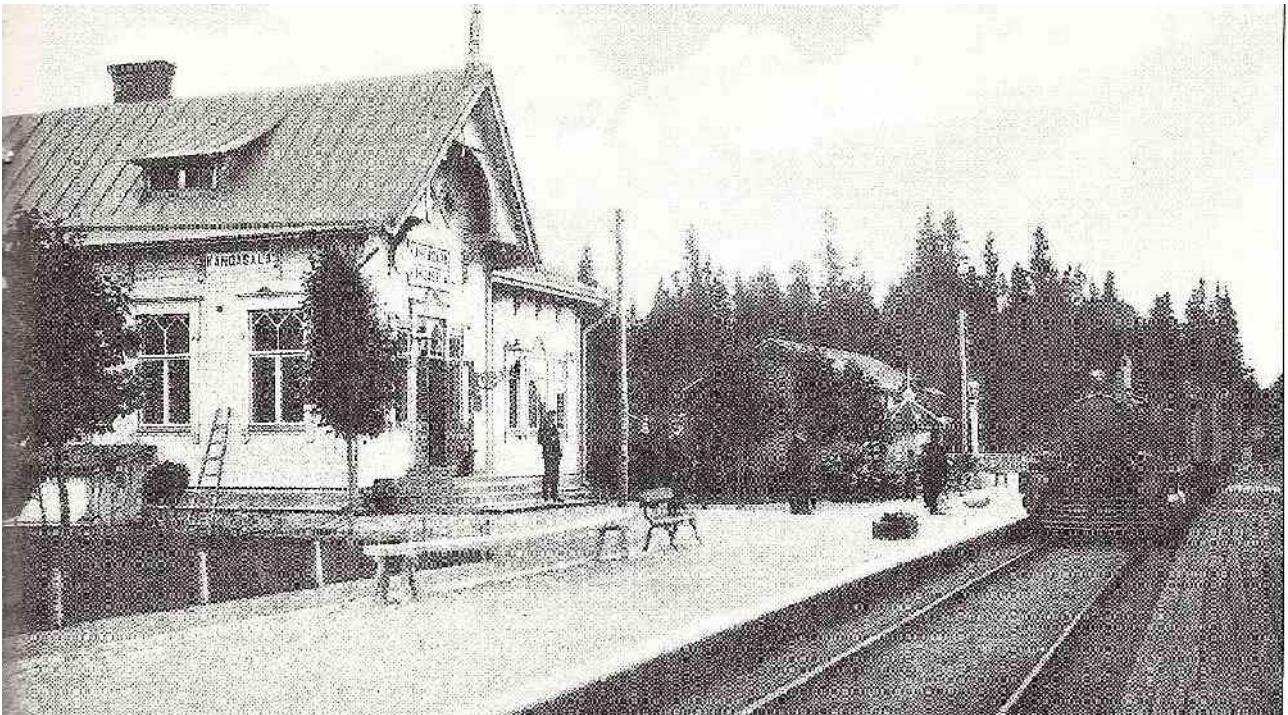
Uuden pysäkin tuntumaan alkoi muodostua kylä. Ensimmäiset asukkaat olivat rautatieläisiä, mutta sitten rupesi tulemaan muitakin. Alussa kylän kasvu oli hidasta. Se näkyi vuonna 1915 painetussa pitäjänkartassa. Siinä on Asemalle merkitty kymmenen asuinrakennusta. Kymmentä vuotta myöhemmässä talojen määrä on kaksinkertaistunut. Kolmikymmenluvun päättyessä, talvisodan kynnyksellä, asuinrakennuksia oli viitisenkymmentä.

Välirauhan aikana ja sodan päätyttyä rakentaminen oli vilkasta. Silloin kylä muodostui siksi, mikä se oli ennen 1980-luvulla rakennettua yhteislaitumen aluetta ja Metsäkulman uusia taloja.

Tällä hetkellä, 1990-luvun puolivälissä Asemalla on noin 260 taloutta. Ja lisää tulee lähivuosina, kun uusi asuntoalue rakennetaan Metsäkulman Kortekankaalle.

Aseman 260 taloudesta runsas neljännes on kylän vanhimmassa osassa, aseman puolella rataa ja Asemantie varressa. Järven puolella rataa talouksia on noin 90. Metsäkulmalla ja Kyötikkälässä on yhteensä vähän yli 80 taloutta sekä yhteislaitumella ja teollisuusalueella asuntoja on kolmisenkymmentä.

Tätä kirjoitettaessa on käytössä 31.12.1992 tehty väestönlaskenta. Sen mukaan Asemalla oli 573 asukasta, joista 0-14 -vuotiaita lapsia 158 ja 15-19 -vuotiaita nuoria 37. 20-29 -vuotiaita oli 47. 30-64 -vuotiaita asemalaisia oli 170 sekä yli 65-vuotiaita 53.



*Kangasalan asema alkuperäisessä asussaan Hampurissa painetun postikortin mukaan. Asema on kuvattu ennen maamme itsenäistymistä, koska oven yläpuolella lukee KANGASALA myös venäjäksi. Taustalla näkyvä virvoitusjuomakioski siirrettiin 1920-luvulla Tuomaalan (nyk. Alholan) talon pihaan, sielläkin se oli kioskina. - Niemen sisarusten kokoelmat. (Kortti on myös tämän kirjan kansiaiheena.)*

## Asemakylä kehittyi rautatien mukana

Kylä oli todella asemakylä yli puolet historiastaan. Se eli rautatiestä.

Halimaan pysäkki ohitti pian matkustajamäärissä Suinulan, mutta sen sijainti ei ollut paras mahdollinen, se oli mäellä kallioiden kupeessa. Ei ollut laajentamisen mahdollisuuksia, joten se siirrettiin nykyiselle paikalleen. Rakennettiin asemarakennus, asunnot henkilökunnalle ja sivuraiteita. Nimi muutettiin Kangasalaksi, ja pysäkki kohosi rautateiden arvoasteikossa asemaksi.

Rautateiden alkuaikoina ei ollut erikseen pika- ja paikallisjunia, kaikki junat pysähtyivät kaikilla liikennepaikoilla. Niinpä esimerkiksi vuonna 1919 Kangasalla pysähtyi kuusi Tampereelle menevää ja kuusi sieltä tulevaa junaa. Matka Tampereelle kesti 32 minuuttia. Matka-aika ei paljon muuttunut vuosikymmenten kuluessa.

Kaksikymmenluvulle tultaessa Kangasalan matkustajamäärät kasvoivat kasvamistaan. Vuoden 1920 aikana asemalla myytiin 36.000 matkalippua. Kahta vuotta myöhemmin myynti oli 42.000.

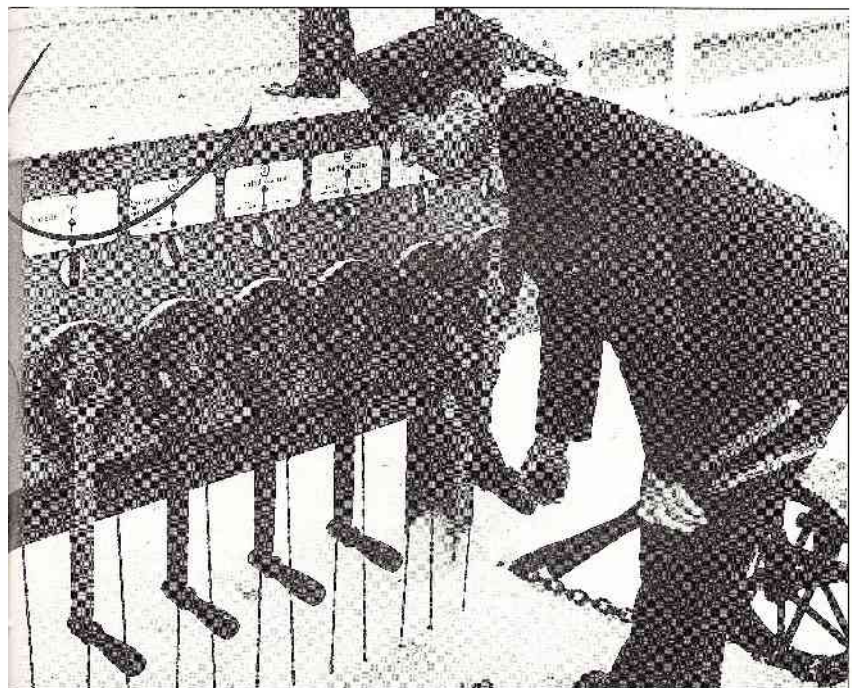
Näinä kasvun vuosina asemarakennusta laajennettiin. Pohjoispäättyyn rakennettiin odotushuone ja suuri avoveranta, jotka ovat kyllä komeat, mutta rakennuksen alkuperäinen tyyli kärsi. Ja kun ikkuna- ym. koristuksia vielä yksinkertaistettiin, asemaamme ei ole kelpuutettu Suomen asemien korkeimpaan arvoluokkaan.

Pian kuitenkin matkustajamäärät rupesivat laskemaan. Vuonna 1925 myynti oli enää 22.000. Linja-autot alkoivat ajaa kirkolta suoraan Tampereelle.

Ensin Halimaan pysäkillä ja Kangasalan asemalle kuljettiin kirkolta ja muualta kestikievarikyydillä ja omilla hevosilla, sitten dilisanssilla vuodesta 1909 ja viimein omnibus-autolla vuodesta 1923. Väinö Säpyskä vaihtoi mainittuna vuonna hevosvaununsa kuorma-auton rungolle rakennettuun omnibussiin. Auto oli merkiltään Ford. Yrityksessä oli mukana Ilmari Sadonoja, joka omisti silloin nykyisen Alholan talon. He olivat ensimmäiset kangasalalaiset linja-autoyrittäjät. Vuotta aikaisemmin oli kyllä jo sahalahtelainen Arvo Ylinen ajanut Sahalahden ja Kangasalan aseman väliä. Vuonna 1923 Ylinen ajoi sekä Tampereelle että Kangasalan asemalle.

Liikenteen kasvu vuosikymmenten kuluessa - mukaan olivat tulleet myös pikajunat - aiheutti sen, että kiskoille kohdistui yhä suurempi rasitus.

Kolmikymmenluvulla vaihdettiin raskaampi, 30 kilon kiskotus, mikä tarkoittaa sitä, että 1 metri kiskoa painoi 30 kg. Vuonna 1954 kiskot vaihdettiin 43-kiloisiin. Nykyiset 54 kilon kiskot on hitsattu yhteen. Kaksoisraide Oriveden ja Tampereen välille valmistui viisi- ja kuusikymmenlukujen taitteessa, mutta silloin alkoi kaukoliikenne jo olla paikallisliikennettä tärkeämpi. Jälkimmäinen oli siirtymässä kiskoilta maantielle.



*Kangasalan aseman viimeinen työntekijä, asemamies-junansuorittaja Kalervo Niinimäki. Kuva otettu talvella 1972, samana vuonna, jolloin asema suljettiin ja Aseman omakotiyhdistys perustettiin. - Harjusolan Kuva/Anja Niinimäen valokuvakokoelma.*

## Asemasta pysäkki...

Junavuorot vähenivät vuosi vuodelta, lopulta Kangasalan asema alennettiin pysäkiksi. Viimeisen asemapäällikön Arvo Rautosen työn jatkajaksi aseman pomona tuli asemamestari Veikko Löytymäki. Toukokuusta 1969 oli henkilökuntana vain asemamies-junansuorittaja. Kyllä olivat asiat muuttuneet. Ennen asemalla oli asemapäällikkö, pari kirjuria ja useita asemamiehiä. Toukokuun 27. päivänä 1972 viimeinen asemamies-junansuorittaja Kalervo Niinimäki jätti Kangasalan aseman. Se oli lopullinen isku. Asema suljettiin. Ei enää lipunmyyntiä ja muita palveluita. Jokunen harva juna pysähtyi vielä päivässä, mutta sitten kaikki loppui lopullisesti. Kylä ei enää ollut asemakylä muuta kuin vanhalta muistolta.

Nyt Halimaan asemakylästä kuljetaan muualle harvakseen kulkevilla busseilla ja henkilöautoilla.

Halimaan asemakylässä oli posti jo pysäkin aikana viime vuosisadalla. Halimaan postipysäkki toimi 1.6.1895 - 12.11.1898 välisenä aikana. Kangasalan asemarakennuksessa posti toimi siihen asti, kun asema suljettiin, sitten yksityisiltä vuokratuissa tiloissa, ensin Ruutiaisella ja sitten Mårtenssonilla, kunnes Aseman posti lopetettiin. Se alennettiin asiamiespostiksi, jonka paikaksi tuli kyläkauppa. Sille ei kuitenkaan kuulu oikean postin harjoittama rahaliikenne. Ne hommat on hoidettava Suoraman postissa.

Sellaista on Halimaan korpeen syntyneen kylämme kehitys tyypillisenä asemakylänä. Siis siltä osin ei voi puhua kehityksestä ainakaan positiivisessa mielessä. Toki on positiivistakin kehitystä tapahtunut. On saatu pääasiassa omakotiyhdistyksen ansiosta kunnallistekniikkaa, sanomalehtien varhaiskanto jne. Ne ja kaupungin läheisyys ovat tuoneet kylään paljon uutta asutusta, teollisuuttakin.

Entinen Halimaan asemakylä elää elämäänsä ja kehittyy Asema-nimisenä tavallisena kylänä, jonka läpi sentään kulkee rautatie, ja sen kiskoilla pika- ja tavarajunia.