



Vilppulan Keskuskatu

Rakennusinventointi 2017

Tarja Antikainen

Sisällysluettelo

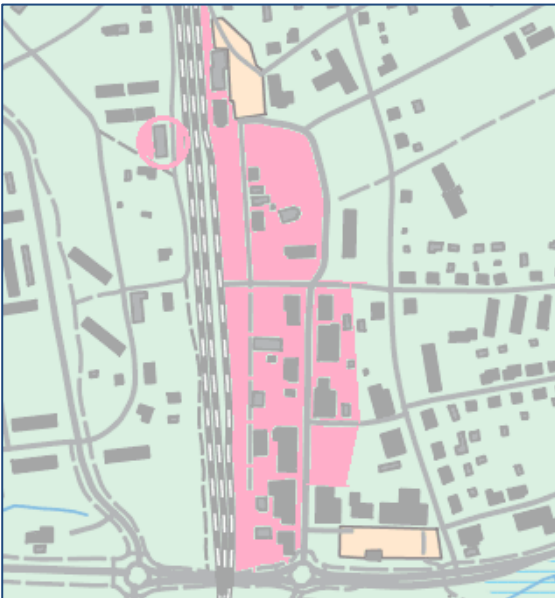
Johdanto

1. Alueen lähtötiedot kaavoituksessa	3
2. Rautatien rakentaminen Vilppulaan	5
3. Vilppulan IV luokan asema	6
4. Asemien suunnittelijat – Knut Nylander	7
5. Asema-alueen rakentuminen	9
5.1. Varastot	10
5.2. Laiturit	12
5.3. Kioskit	13
6. Asemapuisto	15
7. Asema-aukion Kuutola	21
8. Kaupat ja pankit keskittyvät Keskuskadulle	24
8.1. Osuusliikkeet Vankka ja Pohjois-Häme	25
8.2. Pankit	26
9. Keskuskatu	28
10. Johtopäätelmiä	30
Lähdeluettelo	32

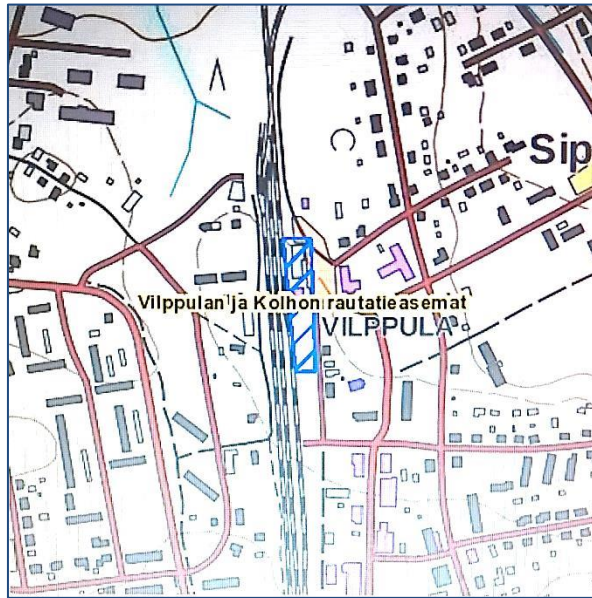
Johdanto

Vilppulan Keskuskadun rakennusinventointi on laadittu Mänttä-Vilppulan kaupungin kaavoituksen toimeksiannosta. Inventointialue käsittää Keskuskadun alueen rautatieasemalta Mäntän tiehen. Radan länsipuoli ei kuulu inventointiin lukuun ottamatta ns. Vankan varastoa. Vilppulan kunnantalo on myös rajattu inventoinnin ulkopuolelle. Alueen rakennuskanta on syntynyt ensin rautatien ja sittemmin liikkeen toimesta. Tämä näkyy kulttuuriympäristössä edelleen vaikka osa valtion rakennuksista on nykyisin asumiskäytössä.

Inventointialueen pohjoisosassa on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY), Vilppulan rautatieasema. Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt edustavat maamme kehitysvaiheita ja ovat historian kuvastajia. Kyse on sekä perinteen säilyttämisestä että alueiden kehittämistä niiden ominaisluonnetta ja erityispiirteitä vahvistavalla ja niihin sopeutuvalla tavalla. On tärkeää, ettei näillä alueilla tapahdu muutoksia tai rakentamista, joka on olennaisesti ristiriidassa niiden kulttuuriympäristöarvojen kanssa.¹



Inventoitu alue merkitty punaisella.



RKY- rajaus Vilppulan asema

Tärkeimmät lähteet ovat olleet Mänttä-Vilppulan kaupungin rakennusvalvonnan rakennuslupa-arkisto sekä Vilppula-Seura ry:n arkisto. Serlachius museoiden arkiston vanhimmat asemapiirroksat Vilppulan asema-alueesta ovat tuoneet tarkempaa tietoa asema-alueen rakennuskannasta 1900-luvun alussa. Asema-alueen osalta tärkeimmät lähteet olivat Museoviraston julkaisut Rautatierakennuksista sekä Suomen rautatiemuseon piirustuskokoelman Vilppulan asemapiirustusten suunnitelmat.

Raportissa on käytetty runsaasti kuvia joista suurin osa on Vilppula-Seura ry:n kokoelmista ja moni aikaisemmin digitoimatta. Tämä raportti toimii siten samalla tietopankkina tulevia tutkimuksia varten, että ko.valokuvia on olemassa (seuran valokuva-arkistoa ei ole digitoitu). Lisätietoja ovat antaneet myös monet yksityishenkilöiden lähettämät valokuvat. Kuvan omistaja on merkitty kuvan alle hakasulkeisiin.

Selvityksen aluksi on kuvattu inventoidun alueen yleinen rakentumisen historia. Rautatieaseman ja Kuutolan kohdalla on rakennusten vaiheita esitetty seikkaperäisemmin sillä rakennuskohtaisen

¹ http://www.rky.fi/read/asp/r_default.aspx RKY kaavoituksessa ja lupamenettelyssä

kohdekortin tila ei laajaan rakennushistoriaan riittäisi. Samoin vilppulalaisen osuusliikkeen vaiheita on tuotu esiin yleisesityksessä. Inventointiin on otettu mukaan radan länsipuolelta ns. Vankan varasto eli Jämsäläinen, sillä rakennuksen merkitys osana asema-alueen historiaa on olennainen.

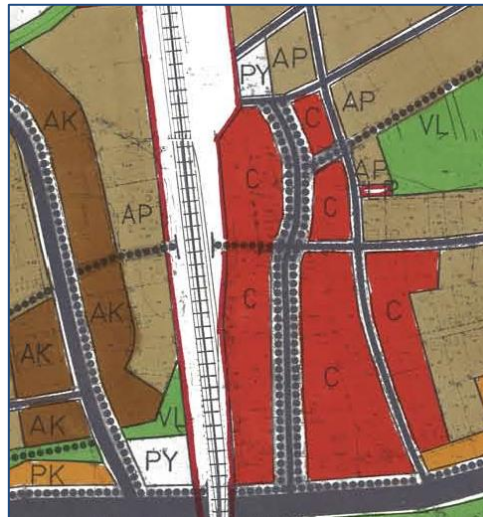
Johtopäätelmiä luvussa on koottu aseman- ja Keskuskadun alueen arvoja jotka tulisi huomioida tulevassa kaavoituksessa, rakennusten kunnostuksessa ja ympäristön hoidossa. Lopussa on rakennuskohtaiset kohdekortit. Inventointilomakkeina (kohdekortit) on käytetty Pirkanmaan maakuntamuseon rakennusinventointilomaketta muokattuna. Inventointi ja kaikki käytetyt kuvat on luovutettu Mänttä-Vilppulan kaupungille helmikuussa 2017.

1. Alueen lähtötiedot kaavoituksessa

Vilppulan osayleiskaavassa 1990 (oikeusvaikutukseton) on inventoitu alue osoitettu keskustatoimintojen alueeksi – C. Kuutolan tontin osalta Julkisten palvelujen ja hallinnon alue – PY.




Pirkanmaan maakuntakaava 2040²



Vilppulan keskustan osayleiskaava

Pirkanmaan maakuntakaava 2040 ehdotuksessa inventoitua aluetta koskevat seuraavat merkinnät:

 Taajamien **elinvoimaisuuden kehittämisvyöhyke**. Merkinällä osoitetaan Vilppulan aseman ja Mäntän keskustan muodostama yhtenäinen eheytyvän taajamarakenteen alue, jolla vahvistetaan kaupungin kulttuuri- ja matkailupalveluiden saavutettavuutta. Mänttä-Vilppulassa alueen maankäytön suunnittelussa ja toteutuksessa tuetaan alueen kulttuuri- ja matkailupalvelujen sijoittumis- ja toimintamahdollisuuksia. Alueen sujuvaan saavutettavuuteen eri liikkumismuodoilla tulee kiinnittää erityistä huomiota painottaen asemanseutuja.

 **Tiivistettävä asemanseutu**

² Kaavaehdotus MKH 12.9.2016. Maakuntahallitus päätti 13.2.2017 esittää maakuntavaltuustolle maakuntakaavaehdotuksen hyväksymistä. Maaliskuussa kokoontuva maakuntavaltuusto saa Pirkanmaan maakuntakaavaehdotuksen 2040 kaavakartan, kaavamerkinnot ja -määräykset sekä kaavaselostuksen liitteineen hyväksyttäväksi. Maakuntavaltuuston kokous pidetään 27.3.2017.
<http://maakuntakaava2040.pirkanmaa.fi/ehdotusnahtaville>

Merkinnällä osoitetaan yhdyskuntarakenteeltaan tiivistettävät alueet, jotka tukeutuvat ensisijaisesti raideliikenteeseen. Alueen suunnittelussa ja toteutuksessa on pyrittävä raideliikennettä tukevaan tiiviiseen yhdyskunta-rakenteeseen sekä laadukkaisiin kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiin. Tiivistettävän alueen laajuus tulee tarkentaa yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Taajamatoimintojen alue

Merkinnällä osoitetaan asumisen, kaupan ja muiden palvelujen, työpaikkojen sekä muiden taajamatoimintojen rakentamisalueet. Merkintä sisältää näihin liittyvät pääväyliä pienemmät liikennealueet, yhdyskuntateknisen huollon alueet, pienet ympäristöhäiriöitä aiheuttama

- **Asema** - Kohdemerkinnällä osoitetaan vähintään seudullisesti merkittäviä rautatieliikenteen asemia. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee ottaa huomioon liityntäpysäköinnin tarpeet, saattoliikenteen ratkaisut sekä joukkoliikenteen vaihtomatkojen sujuvuus ja esteettömyys
- ◆ **Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö.** Merkinnöillä osoitetaan valtakunnallisesti merkittävät rakennetun kulttuuriympäristön alueet (RKY 2009). Kohdemerkinnällä osoitetaan sellaiset alueet, joiden osoittamiseen ei maakuntakaavan mittakaavan vuoksi ole tarkoituksenmukaista käyttää aluevarausmerkintää. Suunnittelussa, käytössä ja rakentamisessa on varmistettava, että valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöjen arvot säilyvät. Uusi rakentaminen on sopeutettava alueen kulttuuriympäristön ominaispiirteisiin ja ajalliseen kerroksellisuuteen.
 - ● ● **Ulkoilureitti.** Merkinnällä osoitetaan maakunnallisesti ja seudullisesti merkittävät ulkoilureitit. Merkintä on ohjeellinen, ja linjaus osoittaa ensisijaisesti yhteystarpeen. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on turvattava ulkoilureittien toteuttamisedellytykset maakunnallisesti ja seudullisesti toimivana reitistönä. Suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota luonnonarvojen säilymiseen suuntaamalla reitit kulutusta kestäville alueille.



Vilppulan asemakaavayhdistelmä. Kunkin inventoidun rakennuksen kohdekortissa on kerrottu voimassaoleva asemakaavamerkintä.

<http://www.manttavilppula.fi/kaupunkipalvelut/kaavoitus/kaavoitustilanne-hyvaksytyt-kaav/>

2. Rautatien rakentaminen Vilppulaan

Suomen rataverkon rakentaminen alkoi vuonna 1857. Ensimmäisenä valmistui Helsinki-Hämeenlinna rata vuonna 1862. Rataosuus Tampere – Vaasa, ns. vanha Pohjanmaan rata, rakennettiin vuosina 1879–1883. Rataa tehtiin molemmista päistä alkaen, yhtä aikaa. Hämeen ja Vaasan läänin raja kulki tuolloin Vilppulassa Pollarin kankaalla jossa ratatyömaat viimein saavuttivat toisensa. Rata vihittiin käyttöön syyskuussa 1883. Juhlajunat ajettiin rajalle, veturien puskurit vastakkain ja kummankin läänin kuvernöörit iskivät ratakiskoon viimeisen naulan.³ Radan merkitystä Vilppulan kehitykselle ei voi yliarvioida. Perustellusti voidaan väittää, ettei Vilppula – nimistä kuntaa olisi koskaan syntynyt ilman rautatietä”.

Radat rakennettiin valtion toimesta ja rakentaminen oli keskitettyä. Kutakin rakennettavaa rataosuutta varten nimitettiin rautatiejohtokunta. Myös talojen rakentaminen käsiteltiin johtokunnissa ja osa piirustuksistakin hyväksyttiin johtokunnalla. Kenraalikuvernöörillä oli valta vahvistaa asemien lukumäärä ja sijainti sekä tärkeimpien asemien piirustukset. Rakennustyön käytännön valvonnasta vastasivat rautatieinsinöörit, joiden johdossa kullakin rataosuudella toimi yli-insinööri. Pienimpien asemien piirustuksille riitti yli-insinöörin hyväksyminen.⁴



Osa Ajostaipaleen isojakokartasta 1789. Tulevan rautatien ja Keskuskadun alue on ollut suurimmalta osin kaskimaata.⁵

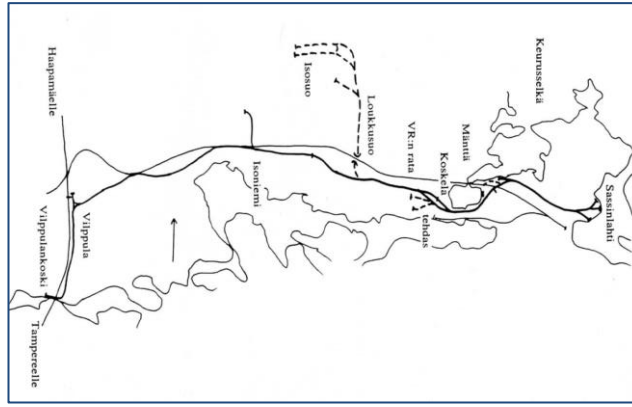
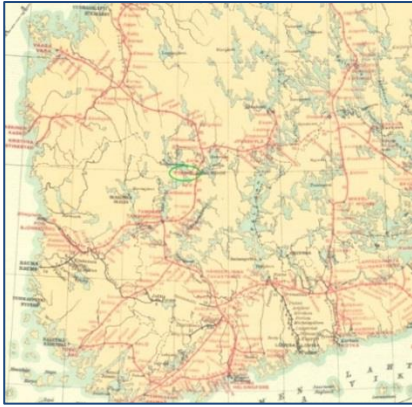
Radan linjaukseen Näsijärven itäpuolelta vaikutti vahvasti Mäntän tehtaan patruuna G.A. Serlachius.⁶ Vilppulan kautta Mäntän tehtaalla oli mahdollisuus päästä ratayhteyteen eteläisen Suomen kanssa. Teollisuuden kehittymiselle rautatie oli lähes ehdoton edellytys. Kapearaiteinen ratayhteys Vilppulasta Mänttään valmistui 1897. Tämä tehdasrata, jossa oli myös henkilöliikennettä, oli käytössä 1930-luvun taitteeseen saakka.

³ Pollari 1996:160

⁴ Valanto 1982:5 (Vuonna 1887 ohjesääntö muuttui ja vahvistaminen tuli senaatin tehtäväksi)

⁵ <http://digi.narc.fi/digi/view.ka?kuid=19425417>.

⁶ Mönkkönen 1988:128



Osa kartasta Suomen rataverkko 1917 Vilppula – Mänttä kapearaiteisen rata.

3. Vilppulan IV luokan asema

Rautatieliikenteen liikennepaikat luokiteltiin niiden merkittävyyden perusteella. Asemat jaettiin viiteen luokkaan. Ensimmäiseen luokkaan kuuluivat tärkeimmät kaupunki- ja risteysasemat. Vilppulan asema on tyypiltään IV luokan maaseutuasema.⁷ Asemat ja pysäkit olivat liikennepaikkoja joilla oli tavara- ja henkilöliikennettä sekä junanlähetysoikeus. Asemalla esimiehenä toimi asemapäällikkö, pysäkillä asemamestari. Pienemmät liikennepaikat toimivat lähimmän aseman tai pysäkin alaisuudessa. Liikennepaikkojen luokitus muuttui 1969, jolloin kaikista miehitetystä liikennepaikoista tuli asemia ja miehittämättömistä vaihteita tai seisakkeita. Nykyisin suurin osa liikennepaikoista on kauko-ohjattuja ja miehittämättömiä, niin myös Vilppulan asema.

Tampere-Vaasa radan rakennuskomitean ensimmäisessä kokouksessa 6.6.1879 päätettiin että kaikki rakennukset, veturitalleja lukuun ottamatta, tuli tehdä puusta. Tästä poiketen Vilppulan ensimmäinen veturitalli oli puurakenteinen. Rataosuuden kaikkiin asemiin kuului odotushuone, erillinen naisten odotushuone, toimisto sekä asemapäällikön asunto.⁸

Sirkka Valanto luokittelee asemien kulttuurihistoriallisen merkityksen sen mukaan

- kuinka tietylle rataosuudelle ominainen rakennus on (merkitys rataosuuden rakentamishistoriassa)*
- kuinka hyvin asema on säilyttänyt alkuperäisen arkkitehtuurinsa sekä*
- kuinka hyvin asema edustaa luokkansa rautatiearkkitehtuuria*
- millainen on asema-alueen säilyneisyys kokonaisuutena*

Näiden kriteerien perusteella Vilppulan asema on sijoitettu seuraavasti vuonna 1982. Vilppulan asema on rataosuuden rakentamishistorian kannalta luonteellinen sillä

⁷ Asemien lisäksi oli pienempiä liikennepaikkoja, pysäkkejä, joista osasta tuli myöhemmin asemia. Näiden lisäksi oli vielä rautatieplatformeja (seisahdussillat) sekä tavaraliikenteen lastauspaikkoja (vaihteita) kuten Vilppulassa Koivio. 1900-luvun alussa seisahdussilltojen nimi vakiintui laituriksi. 1930-luvulla alettiin miehittämättömiä henkilöliikenteen pysähdyspaikkoja nimittää seisakkeeksi.

⁸ Valanto 1982:44

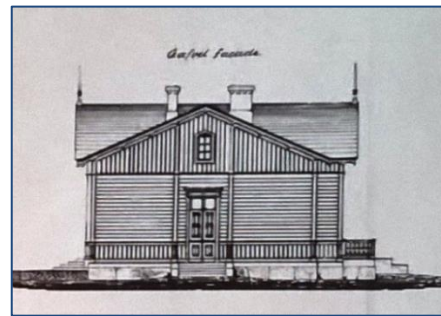
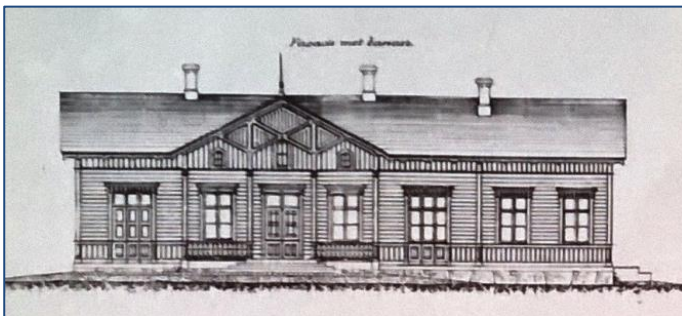
rakennukset on tehty ko. rataosuuden tyyppiirustusten mukaan. Asema on säilynyt hyvin alkuperäisenä ja siinä on tehty vain pieniä muutoksia jotka eivät ole vaikuttaneet aseman alkuperäiseen arkkitehtoniseen luonteeseen. Asema on merkittävä/luonteenomainen ko. rataosuuden asema.⁹

4. Asemien suunnittelijat – Knut Nylander

Ensimmäinen rautateiden asemarakennusten suunnittelija oli lääninarkkitehti Carl Albert Edelfelt. Hänen piirustuksiaan käytettiin vain Helsinki-Hämeenlinna rataosuudella (1859–1860). Riihimäki – Pietari rataosuutta varten piirustuksia hankittiin useilta suunnittelijoilta. Suomen puolen pienet III ja IV – luokan asemat suunnitteli Knut Nylander. Pietarin radan jälkeen hän suunnitteli asemia Hanko-Hyvinkää (1871–1873) sekä Hämeenlinna – Tampere-Turku(1874–1876) rataosuuksille. Vaasan radan rakennukset olivatkin tyypiltään lähellä em. rataosuuksien asemia.

Knut Nylander (1839–1886) toimi rautatiehallituksen ylimääräisenä arkkitehtina vuosina 1876–1878, mutta hänen signeeraamiaan piirustuksia löytyy rautatiehallituksesta vielä vuodelta 1885¹⁰. Nylanderin aikana tapahtui asemarakennusten arkkitehtuurin yksinkertaistuminen, rakennustyyppien vakiintuminen ja standardisoituminen tyyppiasemiksi. Vaasan rataosuuden asemista lähtien rakennuksiin tuli sorvaamalla tehdyt yksinkertaiset koristeaiheet. Seinäpinnan jaottelu ns. uusrenessanssivuorauksella, pilasterit ja peilinauhat tulivat yleisiksi. Ulkovuorautapa oli muuttunut vaikka kaiteissa ja räystäissä käytettiin edelleen lehtisahakoristeita.¹¹

On todennäköistä että Oulun ja Vaasan rautateiden piirustukset ovat Nylanderin suunnitteleamia. Hänen kuolemansa jälkeen käytettiin tyyppiirustuksia vielä siihen saakka kunnes uusi arkkitehti, Bruno Granholm, palkattiin rautatiehallitukseen 1892.¹² Granholmin aikana asemien rakennustyyliin tuli kansallisromanttisia vaikutteita. Symmetriasta luovuttiin ja poikkipäädty, frontonit ja katokset tulivat suosituksi asemien rakennuksissa.



Tampere – Vaasa radan varrelle rakennettiin vain kahdeksan täysin varusteltua asemaa. IV luokan asemia oli kahta tyyppiä; Vilppula, Seinäjoki ja Alavus rakennettiin IV luokka tyyppi nro 1. mukaan. Vaasan radan tyyppiirustuksia käytettiin myös Savon, Karjalan ja Porin radoilla.

⁹ Valanto 1982:46. Vaasan rautatierakennuskomitea perustettiin 3.6.1879. Alavuden ja Tampereen välinen rataosuus avattiin väliaikaiselle liikenteelle 22.11.1882

¹⁰ Nylander ei ollut koulutukseltaan arkkitehti mutta oli 10 vuotta Edelfeltin oppilaana ja hankki suunnittelijan pätevyyden

¹¹ Valanto 1982:14

¹² Valanto 1982:9

Sisätilat

Aseman tyyppiluokitus vaikutti myös huonejakoon. Pienimmillä IV ja V luokan asemilla oli yksi odotushuone joka useimmiten sijaitsi rakennuksen päässä mutta myös keskellä, kuten Vilppulassa. Sisäänkäynti on ollut yleensä vain radan puolelta. Odotussali oli aseman tärkein tila. Lipunmyynti ja tavaroiden vastaanotto on sijainnut odotushuoneen yhteydessä. Pohjapiirroksen mukaan myös Vilppulassa on saattanut olla aluksi erillinen naisten odotushuone. Tavarasäilytys on aluksi ollut asemarakennuksen radanpuoleisessa pohjoispäässä.

Myös Vilppulan aseman yhteydessä on ollut asemanhoitajan asunto (huone ja keittiö) rakennuksen eteläpäädyssä. Yläkerrassa on ollut kaksi huonetta pohjoispäässä. Toisessa huoneessa ei ole normaalia huonekorkeutta (mahdollisesti tilapäinen kesähuone tai varasto).

Asemien kiinteä sisustus toteutettiin myös tyyppiipiirustusten mukaan. Matkustajien käyttämissä tiloissa seinät oli paneeloitu rintapaneelilla ja vain yläosa oli tapetoitu. Lipunmyyntiluukut ja matkatavaran vastaanottotiskit noudattivat samaa tyyliä kuin itse asemarakennuskin. Esimerkiksi Knut Nylanderin uusrenessanssityylisissä rakennuksissa myös sisustuksissa käytettiin klassisoivia yksityiskohtia. Myös huonekalut tehtiin tyyppiipiirustusten mukaisesti.¹³

Rakentajat ja rakennustekniikka

Rautatierakennuksia tehtiin sekä valtion omana työnä ja että tilattiin urakoitsijoilta. Osa rakennusmestareista oli siirtynyt rautateille Saimaan kanavalta. Näistä ammattimiehistä muodostui rautateiden pätevin rakennushenkilökunta. Ensimmäisten rataosuuksien puurakennukset tehtiin omana työnä mutta kivirakennukset annettiin urakoitsijoille. Rakennuksilla tarvittavia puusepäntöitä varten perustettiin omia puusepänerasteita muun muassa Toijalaan. Myöhemmin puusepäntyöt hankittiin yksityisiltä liikkeiltä.

Vilppulaankin rakentajia tuli eri puolilta maata ja monet olivat työskennelleet ratatyömailla aikaisemminkin. Enimmillään Vaasan radan rakennustyömaalla oli 4000 miestä. Työmiehet tarvitsivat kortteeria ja kun talot eivät riittäneet, rakennettiin lisää. Työmaa työllisti myös paikallisia käsityöläisiä, torppareita, renkejä ja itsellisiä. Muun muassa puuseppä Aatu Ahonen valmisti Vilppulan asemarakennuksen ovi- ja ikkunatyöt. Aseman uunien kaakelit olivat Juho Ruokosen valmistamia.¹⁴

¹³ Valanto 1982:17

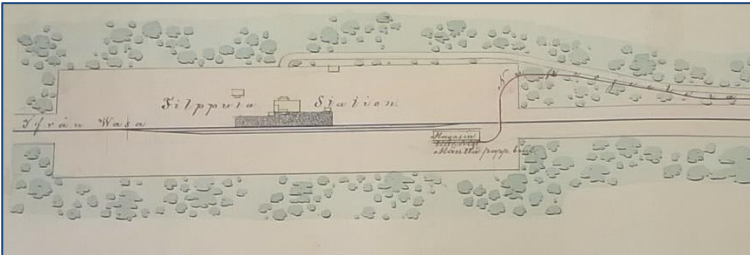
¹⁴ Mönkkönen 1988:127



Vilppulaan valmistui 1883 asemarakennuksen lisäksi ainakin ns. kaksoisvahtitupa ja ulkokuone. Puurakenteinen veturitalli rakennettiin viimeistään 1900-luvun alussa jolloin asemarakennuksen eteläpään tehtiin laajennus.¹⁵

5. Asema-alueen rakentuminen

Vilppulan asemalla oli alusta alkaen merkitys nimenomaan teollisuuden lastausasemana ja tämä vaikutti asema-alueen muiden rakennusten valmistumiseen ja myöhemmin myös asemapuiston kehittymiseen. Mäntän kapearaiteisen rautatien valmistumisen (1897) myötä asemalle rakennettiin Serlachiuksen tehtaiden varastot ja pieni Mäntän radan asemarakennus. Nämä sijaitsivat Vilppulan asemarakennuksen eteläpuolella. Idästä tuleva rata kaarsi asema-alueelle (1910 valmistuneen postitalon) eteläpuolelta. Tästä linjauksesta jääne on nykyinen Paanapolku joka noudattaa vanhan radan pohjaa.



Tilanne v. 1885 jolloin Mäntän tehtaalle ei vielä ollut omaa rataa. Tehtaan ensimmäinen makasiini sijaitsi radan länsipuolella. Karttaan on piirretty suunniteltu raideyhteys Vilppulankosken puuhiomolle. Tämä yhteys toteutui vasta 1906. [Serlachius museoiden arkisto]

¹⁵ Kansallisarkiston digitoidun piirustusluettelon mukaan aseman laajennuspiirustuksen juokseva numero on 743 ja laajennusvuosi 1903. Veturitallin piirustuksen numero on 745. Tallin rakennusvuosi on pyyhitty kortista yli. Tiilinen veturitalli rakennettiin 1931-1932 ja vanha purettiin sitä ennen. <http://digi.narc.fi/digi/view.ka?kuid=757916>



Asemarakennus vuonna 1914 sekä Mäntän radan asema ja Mäntän tehtaan varasto aseman eteläpuolella. [Vilppula-Seura ry] [Serlachius museoiden kuva-arkisto]

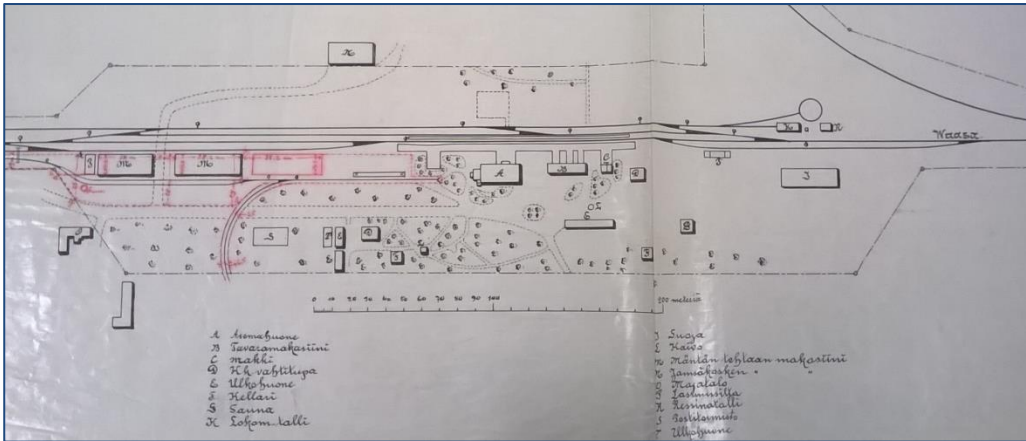
5.1. Varastot

Vilppulan asema oli 1900-luvun taitteesta lähtien tärkeä lähialueen teollisuudelle. Serlachiuksen Mäntän tehtaan varastojen lisäksi myös Oy Jämsänkoski Ab:n (v:sta 1920 Yhtyneet Paperitehtaat Oy:n Jämsänkosken tehtaiden) varasto sijaitsi Vilppulassa. Mäntän tehtaan varastot, 3 kappaletta, rakennettiin ensin aseman eteläpuolelle, radan itäpuolelle. Tehtaan neljäs ja viides varasto rakennettiin sellutehtaan valmistumisen yhteydessä aseman pohjoispuolelle, vuonna 1914.

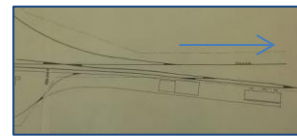
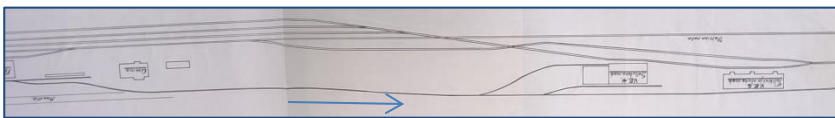


Mäntän tehtaan varastoja etelästä kuvattuna. Takana hämöttää pikku-asema. Tavara tuotiin kapearaiteisella varastojen itäpuolelle ja lastattiin valtion vaunuihin varastojen länsipuolelta, jossa oli normaaliraide. Oikean puoleisessa kuvassa on Mäntän tehtaan massan kuormausta pohjoisvarastolla 1930-luvulla. Takana näkyy puisen veturitallin kattoa. [Serlachius museoiden arkisto] [Vilppula-Seura ry]

Asemalla sijaitsivat Mäntän ja Jämsänkosken paperitehtaiden varastomakasiinit 1930-luvulle saakka. Toiminta oli vilkasta: tavaraa lastattiin ja purettiin, matkustajat siirtyivät kapearaiteisen asemalta Tampereen ja Vaasan suuntaan meneviin juniin. Normaaliraiteisen radan valmistumisesta 1950-luvulle Vilppulan ja Mäntän välisestä henkilöliikenteestä vastasi moottorivaunu ”Mäntän Motti”. Tämän jälkeen VR:n linja-autot, ”Veerat” kunnes paikallisliikenteestä alkoivat vastata yksityiset liikennöitsijät.



Vilppulan aseman alue 1910-luvulla ennen Mäntän tehtaan pohjoispuolisen varaston valmistumista. Eteläpuolen varastot olivat paperivarastoja. [Serlachius museoiden arkisto]



Pohjoispuolen varastojen valmistumisen jälkeen (kuva on käännetty jotta rakennukset ovat samassa suunnassa edellisen piirroksen kanssa). Selluloosa ja tulikivi- ja alunavarastot. Kaperaitaisen radan puolelta varastot täytettiin ja valtion radan puolelta tyhjennettiin . (nuoli osoittaa pohjoista)



Asema 1920-luvulla ja Vankan varasto 1950-luvulla. [Vilppula-Seura ry]



Rataosaston työtupa sijaitsi ratapihan pohjoisosassa 1947-1997. Asema-alueen varastoista on, VR:n tavaramakasiinin lisäksi, jäljellä vain Vankan varasto eli "jämsäläinen" radan länsipuolella.

5.2. Laiturit



Puinen välilaituri 1900-luvun alussa.



Kivetty välilaituri, kiskot ja rullavaunu 1920-luvulla

Vuonna 1882 valmistui ensimmäinen raide Vilppulan asemalle. Myöhemmin raiteita rakennettiin lisää ja 1900-luvun alussa valmistui puinen välilaituri palvelemaan lisääntynyttä matkustajaliikennettä. Laituria levennettiin muutama vuosikymmen myöhemmin ja nyt maasta rakennettu laiturirakennus varustettiin kivireunuksella. Tämän laiturin päällä kulki myös kevyet kiskot joita pitkin asemamiehet siirsivät rullavaunuilla painavia matkatavaroita pitkien junien tavaravaunuihin. Välilaituri purettiin vuonna 2000 ja paikalle rakennettiin kiskopari. Matkustajalaituri tehtiin aseman eteen.¹⁶



Mäntän kaperaitaisen laiturin ja pieni asemarakennus sijaitsivat aseman eteläpuolella puistossa. Kuva on vuodelta 1925. [Vilppula-Seura ry]



V. 1962 kuvassa matkustajajuna välilaiturissa. Vielä 1970-luvulla pistoraide ulottui tavaramakasiinin eteen. Taustalla tavaravaunu. [Vilppula-Seura ry]

¹⁶ Erkki Ritaranta. Muuttuva asemamiljö. Vilppula-Seuran arkisto.

5.3. Kioskit

Ensimmäiset kioskirakennukset tulivat rautatiepuistoihin 1910-luvulla. Rautatiekirjakauppa Oy perustettiin vuonna 1910 ja seuraavana vuonna jo 30 myyntipistettä avattiin asemille. Kioskien suunnittelusta järjestettiin kilpailukin vuonna 1915.¹⁷ Vilppulan asemalla on toiminut kioski jo varhaisessa vaiheessa. Mahdollisesti ensimmäinen kioski sijoittui aseman eteläpuolelle ja näkyy 1910-luvun asemapiirroksessa. Pieni rakennus on samalla paikalla kuin 1930-luvun kioski josta on säilynyt valokuvaakin. Kioskien muoto ja sijoittelu on vaihdellut vuosikymmenien aikana. 1950-luvulle asti kioskit ja kahvila sijaitsivat aseman eteläpuolella asemapuistossa. Palvelujen määrä asema-alueella riippui junavuorojen ja matkustajien määrästä. Palvelut olivat laajimmillaan 1950- ja 1960-luvuilla. Parkanon radan ja Jämsä-Jyväskylä rata yhteyden avaaminen 1970-luvulla hiljensi liikenteen Vilppulassa.



Kuva asemalta ennen vuotta 1932.¹⁸ Rautatiekirjakauppa ja toinen myyntikioski. [Vilppula-Seura ry]



Rautatiekirjakaupan kioski aseman eteläpuolella puistossa v. 1935. Oikealla 1950-luvun kioski aseman tavaramakasiinin välissä. Taustalla on tiilinen veturitalli. 1950- ja 1960-luvuilla on kioski sijainnut sekä aseman pohjois- että eteläpuolella. [Vilppula-Seura ry] [Pirjo Salo]

¹⁷ Martin 2016:79

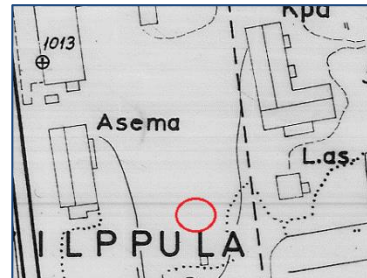
¹⁸ Tiilinen veturitalli valmistui 1932. Taustalla näkyy vielä puinen talli.



R-kioski ja asemakahvila mahdollisesti 1940-ja 1950-luvulla. Keskellä kahvila ja sen asemapiirros vuodelta 1961. Tämän kahvilan toiminnan loppumisesta ei ole tarkkaa tietoa, mutta 1973 puutarhasuunnitelmassa kahvilaa ei enää ole. [Vilppula-Seura ry] [Pirjo Salo].



Kioskit vuonna 1962 ja 1982. Uudempi kioskirakennus oli tehty Rautatiekirjakaupan tyyppiinrakennusten (1969) mukaan. [Vilppula-Seura ry]



Taksikoppi asema-aukion etelälaidalla 1960-luvulla, Kuutolaa vastapäätä. Taksikopin vieressä toimi myös linja-autoaseman baari mutta siitä ei ole löytynyt valokuvaa. [Pirjo Salo]



Matkahuollon toimipiste aseman ja varastomakasiinin välissä 1990. Nykyisin asemalla ei ole mitään palveluja. [Vilppula-Seura ry]

6. Asemapuisto

Suomalainen asema sijaitsi useimmiten keskellä metsää tai peltomaisemaa ja asemataajama kasvoi sen ympärille. Asemapuisto suunniteltiin ja rakennettiin yleensä samanaikaisesti tai pian aseman valmistumisen jälkeen. Kesti pari vuosikymmentä ennen kuin asemapuistoon istutetut puut loivat vehreyttä.

Asemapuistojen suunnittelu ja hoito oli keskitettyä. Suunnittelijoina oli alan ammattilaisia ja puistoissa näkyi kulloisenkin aikakauden ihanteet ja laitoksen oma –rautatieläinen perinne. Rautateiden ylipuutarhurin alaisena olivat piiripuutarhurit jotka vastasivat oma alueensa rataosan hoidosta. Rautatieläisten kautta asemapuistoissa käytetyt kasvit levisivät myös alueen yksityispihoille.



Aseman ympäristö on varsin paljas vielä 1880-luvulla. Keväällä 1918 aseman ja Kuutolan välillä on jo korkea koivikko. [Vilppula-Seura ry]

Suomalainen asema-alue on ollut pienoisyhdyskunta sekä rakennustensa että puistojensa vuoksi. Suomessa pienintäkin asemaa ympäröi puisto. Asemapuisto oli usein paikkakuntansa ensimmäinen julkinen puisto, niin myös Vilppulassa. Vilppulassa asemapuiston muotoutumiseen vaikutti se, että asema oli kahden teollisuuslaitoksen tärkein lastausasema. Radan ja Asematien välistä aluetta päästiin rakentamaan varsinaisesti vasta 1930-luvulla kun Serlachius yhtiön varastorakennukset ja kapearaiteisen kiskotukset voitiin purkaa.

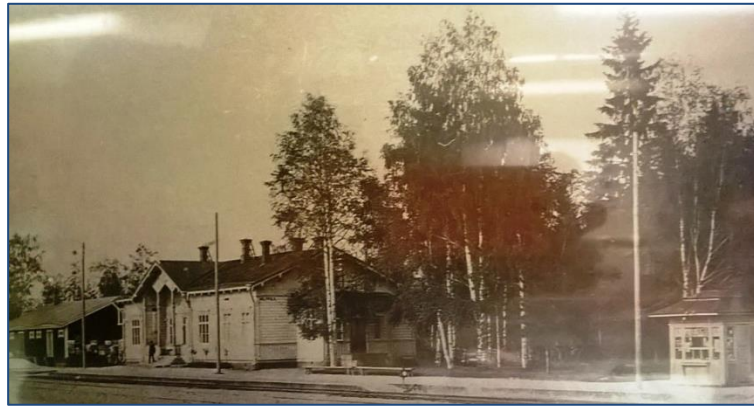
Asemapuisto koostui eri osista. Asemaa ja muita rautatierakennuksia varten varattiin pitkänomainen alue radan molemmin puolin. Alueen pituus vaihteli 300–900 metriin aseman luokituksesta (merkityksestä) riippuen. Maa-alue lunastettiin valtiolle ja siinä oli oma sähkö- ja viemäriverkosto. Asemapuiston tärkein osa oli **eduspuisto** joka sijoittui asemarakennuksen eteen, päätyyn tai sen ja alueen sisäisen raitin väliin. Eduspuisto yhdisti muun asema-alueen laituriin. Eduspuiston arvoa korosti kasvillisuus; mitä suurempi asema sitä näyttävämmät kasvit ja istutukset. Eduspuistossa oli penkit matkustajille, hevospuomi ja mukulakiveys laiturin puolella. Laiturin reuna myös kivettiin. Eduspuiston täsmällisyys syntyi nurmikenttien suorista ja hoidetuista reunoista, aidoista ja asemalaiturin ja tavarasillan kivetyistä reunoista.

Eduspuistosta asemapuisto jatkui varsinaisena puistoalueena kohti asuinalueita. Se sulki sisäänsä asema-alueen eri osat. Käytävät ja puurivit muodostivat sen rakenteellisen selkärangan. Siellä oli mutkittelevia, hiekoitettuja käytäviä ja niiden varsilla penkkejä.



1914 Vilppulan aseman edessä on jo kukkaistutuksia ja 1921 aseman edusta on kivetty, matkustajille on varattu penkit ja oikeassa reunassa erottuu istutusalue. Koivut ovat kasvaneet mittaviksi.

[Vilppula-Seura ry]

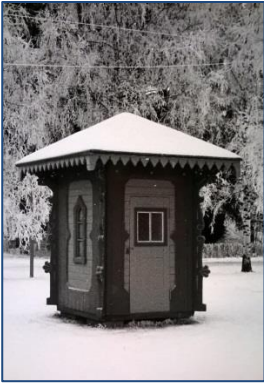


1930-luvun valokuvan yksityiskohta paljastaa erikoisen reunuksen jolla on suojattu sisäänkäynnin näyttävää kukkaistutusta. [Luston arkisto] Koivut ovat olleet hallitsevin puulaji 1930-luvun asemapuistossa.

Vilppulassa asemarakennuksen ja kioskien välistä aluetta voi pitää eduspuistona. Siitä etelään ja Asematien toiselle puolelle puisto jatkui varsinaisena asemapuistona yhdistyen asuinpihoihin. [Vilppula-Seura ry]



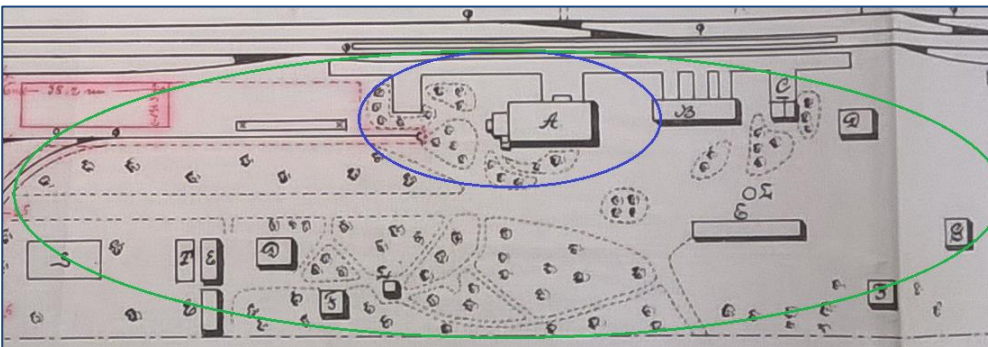
Asemapuiston poikki kulkeva maantie rajattiin puistosta erilaisin aidoin eri vuosikymmenillä. Oheiset kuvat 1950-luvulta. Aita ja portti kertoi asemarakennuksen eteläpään olevan yksityisaluetta vaikka puisto muutoin olikin kaikille avoin. [Pirjo Salo]



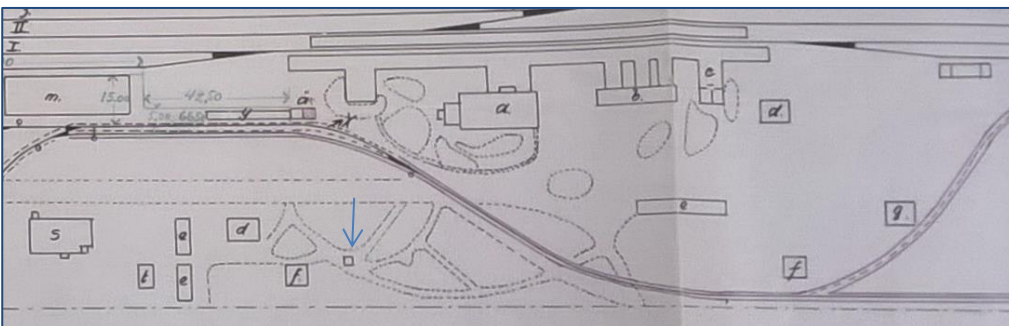
Aseman kaivon suojarakennuksia on saattanut olla useitakin. Yksi kaivon paikka on sijainnut kaksoisvahtituvan pihalla. Kuva Vilppulan asemalta helmikuussa 1918, keskellä Akseli Gallén-Kallela. Kuva teoksesta Suomen vapaussota kuvissa I-II.



Asemapiirros esittää tilanteen v. 1894 ennen kapearaiteisen rakentamista. Punainen linja on suunnitelma miten rata mahdollisesti tulisi ylittämään valtionradan. Tätä ei toteutettu. VR:n rakennukset keskittyivät veturitallia lukuun ottamatta radan itäpuolelle. [Serlachius museoiden arkisto]



Asemapuisto ennen vuotta 1915. Eduspuisto rajattu sinisellä, asemapuisto vihreällä.



Kapearaiteisen rata kulki asema-alueella valtion maalla ja puistoalueen halki. Puistokäytävät ja rakennukset

v. 1914 jälkeen. a) asema b) makasiini c) makki d) vahtitupa e) ulkokuone f) kellari g) sauna m) Mäntän tehtaan makasiini s) postitoimisto y) Mäntän asemasilta. Kaivo merkitty nuolella.
[Serlachius museoiden arkisto]

Vilppulassa asemapuisto jatkui asemasta etelään Asematien molemmin puolin aina Postitalon eteläpuolelle saakka. Toinen kaksoisvahtitupa valmistui vuosisadan vaihteen tienoilla Asematien varteen ja sen yhteyteen ulkokuonerakennus, kellari ja kaivo. Rautatieläisillä oli yhteinen sauna ja aikaisemmin myös leivintupa. VR:n henkilökunnan asuinrakennuksia rakennettiin 1900-luvun puolella pääasiassa radan länsipuolelle. Poikkeuksen vuonna 1962 itäpuolelle valmistunut sauna joka on purettu.



Asemapuiston eteläpäätä 1950-luvulla ja 1970-luvulla. Käytävien ja nurmialueiden vuorottelu on vielä jäljellä. VR:n hoitama alue jatkui ratapiha-alueella pohjoiseen missä oli kauimmainen asuinrakennus sekä radan länsipuolelle asuinalueelle. Yksityiskohtia ilmavalokuvista [Mänttä-Vilppulan kaupunki]

Kasvillisuus

Tiina Martin toteaa teoksessaan *Aseman puistossa*: ” Rautatien maisemassa asemapuistoa luonnehtivat parhaiten huomattavan korkeat, etäälle näkyvät havupuut. Erilaisista kotoisista tai ulkomaisista havupuista istutetut puuryhmät tai yksittäiset puut ovat asemamiljöitä leimaava, näkyvin elementti.” Nykyisin myös Vilppulan aseman alueella ovat korkeat kuuset talviaikaan maiseman hallitsevin puulaji.

Suomen rautatiemuseon kokoelmissa on Vilppulan aseman alueen puistosuunnitelmia vuosilta 1957, 1962 ja 1973. Vanhimmissa (1957) suunnitelmissa puiston käytävät ovat kaarevia, lehtipuista on suosittu koivuja ja vaahteroita. Havupuita on merkitty vain yksi aseman eteläpuolelle. Asuinrakennuksen ja kaivon välille on merkitty havupuuryhmä. Vain kuusi (oletettavasti metsäkuusi) on nimetty.

Asematien puukujanne radan puolelta on koivua. Asuinrakennuksen ja Postitalon kohdalle on merkitty pensasaita. Pensaita ei ole nimetty mutta samalta vuodelta olevissa, asuintalojen pihasuunnitelmissa, pensasaitakasveiksi on nimetty orapihlaja ja siperianhernepensas. Nykyisin kaksoisvahtituvan kohdalla kasvaa pätkä orapihlajaa joka saattaa olla jäännös vanhemmasta pensasaidasta.



Postitalon kohdalla on ollut pesasaita jo 1910-luvulla ja leikattuja pensaita, mahdollisesti orapihlajaa, 1930-luvulla.



Kukkaistutus aseman edustalle 1930-luvulla. [Vilppula-Seura ry]

Koristepensaita on sijoitettu aseman etelä- ja itäpuolelle sekä kioskille johtavan polun varteen. Valokuvan perusteella ainakin syreeni on ollut yksi pensaslaji. Kukkaryhmiä oli piirretty aseman kaakkoiskulmalle ja asemalaiturin puiston puoleiseen reunaan, lähelle kioskia. Piirustukset on signeerannut Kaarlo Jokela joka tuli VR:n ylipuutarhuriksi vuonna 1937.

Vuoden 1962 suunnitelmassa nurmialueet ovat suorakaiteen muotoisia. Nurmialueet ovat laajempia kuin aikaisemmassa piirroksessa. Polut Asematieltä ratapihalle ovat suoria. Kaikki lehtipuut ovat koivuja. Pensaita on sijoitettu reunustamaan polkuja ja aseman eteläpuolelle on ehdotettu ruusuistutusta. Toinen kukkaryhmä on kioskin eteläpuolella. Uutena elementtinä on liuskekivi (laattakivetyk) joka johtaa asemalaiturilta puiston penkille. Vuoden 1962 suunnitelma esittää vain Asematien ja radan välisen alueen. Piirustuksissa on signeeraus K. Ohvo.

Vuoden 1972 ja 1973 suunnitelmassa on istutusalueiden sijainti ja muoto säilynyt samanlaisena kuin 1962 mutta kioskia/kahvilaa ei esiinny enää aseman eteläpuolella. Kioskin paikalla on nurmikko ja kukkaistutus. Asematien koivujen lisäksi on sijoitettu lehmusrivi koivujen jatkeeksi etelään päin. Koristekasveista on nimetty vain tatar. Myös 1972 suunnitelman on signeerannut K. Ohvo. 1973 suunnitelman toinen signeeraaja on Pentti Vierikko joka toimi VR:n ylipuutarhurina vuosina 1971–1990.

Nykyisin radan ja Asematien välisellä alueella sekä aseman itäpuolella kasvavia sembramäntyjä ei näyttäisi säilyneiden valokuvien ja piirrosten perusteella olleen aikaisemmin asemapuistossa. Joissakin 1980-luvun valokuvissa näkyvät vuorimännyt joita oli ryhmä ainakin aseman eteläpäädyssä, on myöhemmin poistettu.



1980-luvulla välilaiturille on tuotu kesäkukkaistutus betoniruukussa. [Vilppulan kirjasto]

Kuvat 2017



Radan ja Asematien välistä puistoaluetta



Asematien lehmuksia ja koivuja



Asema-aukion eteläpuolella kasvaa sekametsää. Aseman edustalla sembramäntyjä ja vanhoja koivuja.



Kellari kaksoisvahtituvan puutarhassa.

7. Asema-aukion Kuutola

Aseman ympäristö veti puoleensa myös useita kauppaliikkeitä. Veljekset Frans ja Anselm Soilunen aloittivat liiketoiminnan 1882 ja rakennuttivat kauppatalon aseman takaiselle tontille 1890-luvulla. Soilusten liiketoiminnan painopiste siirtyi Tampereelle ja he vuokrasivat kauppatalon Fr. Björkqvistille (1896–1901). Tämän jälkeen rakennuksen osti Orivedeltä kotoisin ollut Eriika Mattila.¹⁹

1800-luvun loppupuolella oli syntynyt kansanvalistushenkisiä puutarha- ja kotitaloustaitoja opettavia, naisille suunnattuja yksityisiä oppilaitoksia. Myös maanviljelysseurat pitivät maaseudulla kiertäviä käsityökouluja ja kursseja. Vuonna 1897 Hämeen läänin Maanviljelysseura järjesti kurssit Vilppulan Rantalassa. Anselmi Rantala²⁰ oli haalinut oppilaat kurssille kiertämällä talosta taloon valistustyötä tekemässä. Tästä kurssista seurasi paikkakunnalla keskustelu joka johti Kuutolan Käsityö-, talous- ja kasvitarhakoulun perustamiseen.

Eriika Mattila, joka oli Anselmi Rantalan vaimon sukulainen, perusti Vilppulan asemanseudulle koulun jonka tavoitteena oli kohottaa maaseudun naisten tietoja ja taitoja kodinhoidossa niin kasvitarhan, ruuanvalmistuksen kuin käsityötaitojen osalta; ”toimia kansan naisten käytännön ja kätevyystaitojen lisäämiseksi joka päivän askareissa”.²¹

Ostettuaan Soilusen entisen kaupparakennuksen ja tontin vuonna 1902 ja hän tilasi arkkitehti Wivi Lönniltä suunnitelman rakennuksen laajentamiseksi. Miten Eriika Mattila ja Wivi Lönn tunsivat toisensa on vielä tutkimatta, mutta Kansallisbibliografiasta löytyy oheinen ote:

”Wivi Lönnin tuttavapiiri oli hyvin laaja, ja tällä oli olennaista merkitystä myös hänen asiakaskuntansa muotoutumisessa. Hänet tunnettiin eteväksi ja erityisesti taloudelliseksi arkkitehdiksi, mikä puhutteli varsinkin sellaisia organisaatioita, jotka halusivat mielellään tukea naisarkkitehteja, mutta joilla oli vain rajallisesti rakennusvaroja. Yksi tällaisia varhaisia tilaustöitä oli Tampereen Talouskoulun suunnittelu, joka tuli Lönnille 1902. Merkittävää Lönnin uralle oli myös hänen Helsingin Sörnäisiin 1906 suunnittelemansa Ebeneser-lastentarhaseminaari. Sen ansiosta hän tuli tunnetuksi erilaisissa naisten johtamissa järjestöissä, niistä huomattavin Helsingin Nuorten Naisten Kristillinen Yhdistys (NNKY), joka antoi mittavan liittotalonsa suunnittelun Lönnille 1920-luvun alussa.” Kansallisbibliografia.fi

¹⁹ Mönkkönen 1988:197

²⁰ Kunnanesimies Anselmi Rantalaisen ansiota oli monen hankkeen eteneminen paikkakunnalla; muun muassa Pohjois-Hämeen maamieskoulun ja Kotiniemen kasvatustaloksen perustaminen. Kts. Mönkkönen 1988:272-273

²¹ Mönkkönen 1988:230

Eriika Mattila ja Vilppulan asemalla sijaitsevan Kuutolan koulun voi katsoa edustavan juuri em. maaseudun naisille suunnattua, yksityisin varoin rakennettua oppilaitostyyppiä. Vastaavanlaisen koulun perusti Haapavedelle 1893 ruustinna Nora Pöyhönen, joka niin ikään valitsi Lönnin suunnittelemaan Haapaveden kasvitarha- ja keittokoulun uudisrakennuksen joka valmistui 1911. Haapaveden koulualue on nykyisin RKY-kohde.²²

Kuutolan koulu aloitti toiminnan 15.2.1904. Oppilaita oli kolmisenkymmentä eri puolilta maata. Koulu sai valtion avustuksia mutta toimi silti pääosin perustajan yksityisen rahoituksen turvin. Ensimmäinen 6 kk kasvitarhakurssi toteutettiin vuonna 1905.²³ Koulutoiminta sai avustusta Maanviljelysseuralta. Tuen ehtona oli riittävä oppilasmäärä. Oppilaita tuli laajalta alueelta ja pyrkijöitä oli yleensä enemmän kuin kouluun voitiin ottaa. Kerralla hyväksyttiin 5-15 oppilasta. 1910-luvulla lisääntyi vilppulalaisten määrä kolmannekseen koulun oppilaista. Sanomalehti Keski-Suomi kirjoitti 19.8.1905:

“Kaikkiällä kansamme keskuudessa, mutta varsinkin alemmissa kansankerroksissa huomaa naispuolisessa väestössä tiedon ja taidon puutetta yksinkertaisimmisakin talousasioissa, mutta erittäinkin järjestyksessä, vaatteiden kudonnassa ja ompelussa, sekä ruoka-aineiden oikein käyttämisessä niin hyvin säästäväisyyden kuin terveyden ja puhtauden kannalta katsoen. Puuttuu myöskin taitoa kotituvan ympärillä olevan maatilkun hyödylliseen käyttämiseen pienenä kasvimaana perheen ruokavarojen lisäämiseksi ja kodin ympäristän siistiksi ja viehättäväksi saattamiseksi. [...] Ruoanlaitto on syvien rivien keskuudessa vielä valitettavan alkuperäisellä asteella ja kasvien viljelemistä ja käyttöä, joka tarjoaa niin huokeaa ja terveellistä vaihtelua köyhimmänkin ruokajärjestelmään, vielä niin vähäisessä määrässä käytetään. Näin ollen on jokaista yritystä asian parantamiseksi tervehdittävä ilahuttavana ilmiönä ja suotava sille asianmukainen huomiomme ja kannatuksemme. Tätä tarkoittava laitos, on yllämainittu Kuntolan käsityö-, talous- ja kasvitarhakoulu Wilppulassa. Koulun, jonka tarkoitus on toimia kansan naisten kohottamiseksi käytännöllisiksi ja taitaviksi jokapäiväisiin askareihinsa, omistaa neiti Eriika Mattila ja se on sijoitettuna aivan Vilppulan aseman vieressä olevaan hauskaan, tilavaan ja siistiin rakennukseen, jonka nimi Kuntola johtuu Kalevalasta.”²⁴

Vuodeksi 1922 koulu ei saanut valtionapua eikä Maanviljelysseuran tukea. Toimintaa jatkettiin Eriika Mattilan omin varoin mutta se ei riittänyt vaan koulun toiminta päättyi vuonna 1924.



Kuutola asema-aukiolta 2017



ja 1918

Osin samaan aikaan koulutoiminnan kanssa ja sen jälkeen Kuutolassa oli muutakin toimintaa. Esimerkiksi vuonna 1906 Kuutolassa toimi vajaan vuoden myös Vilppulan vastaperustettu osuuskauppa. Kauppoja ja

²² http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1409

²³ Aamulehti 12.4.1914

²⁴ <http://puutarhahistoria.fi/puutarhahistoria/puutarhat-opetuksessa/puutarha-alan-koulutus/>

muita palveluita Kuutolassa oli monenlaisia vuosien mittaan. Vilppulan Kansallis-Osake-Pankki toimi siellä kahteenkin otteeseen vuosina 1916–1936 ja 1948–1956. Seurakunta järjesti siellä ohjelmaa, muun muassa piti rippikoulua. Vuonna 1973 Kuutolassa aloitti toimintansa Vilppulan Käsityökeskus ja Vilppulan posti toimi talossa vuosina 2001-2011.

Kuutola toimi 1918 sodan aikana valkoisen armeijan upseerien ja intendenttihenkilökunnan ruokalana. Aseman seutu palveli myös valkoisten komentokeskuksena. Helmikuun 15. päivänä asemalle saapui Haapamäeltä Vilppulan rintamaa komentanut eversti Martin Wetzer. Hän ehti Vilppulan taisteluiden aikana asua kuukauden verran asemalla olleessa rautatievaunussa. Helmi- ja maaliskuussa Vilppulassa vieraili myös valkoisen armeijan ylipäällikkö kenraali Mannerheim.²⁵



Ratapihaa kuvattuna pohjoisesta etelään. Vasemmalla 2004 valmistunut henkilöstörakennus.



Asema-aukion pysäköintialue aseman ja Kuutolan välissä.

Posti rakennettiin Asematien varteen

Asema veti lähelleen toisen valtion laitoksen – postin. Postilaitos toimi huomattavan pitkään rautatieasemien yhteydessä. Vuonna 1945 vielä liki puolet Suomen postitoimistoista sijaitsi rautatieasemilla.²⁶ Vilppulan postia hoiti ensimmäinen asemapäällikkö Frithiof Arnkil vuosina 1883–1901. Oma postitalo valmistui Asematien eteläpäähän 1910. Rakennuksessa on yhteneviä piirteitä aikakauden asemarakennusten arkkitehtuuriin.

Postitalon itäpuolella olevalla Lewisonin talollakin on vanha sydän, sillä rakennus laajeni Vilppulan vanhan apteekin ympärille. Aseman seutu oli aikoinaan apteekillekin sopiva paikka. Puistomainen ympäristö kokosi alueen ja sen rajapintana voi nähdä Pohjois-Hämeen liikerakennuksen jossa yhdistyvät 1920-luvun hirsirakenteinen kauppatalo ja 1950-luvun asuinliikerakennus.

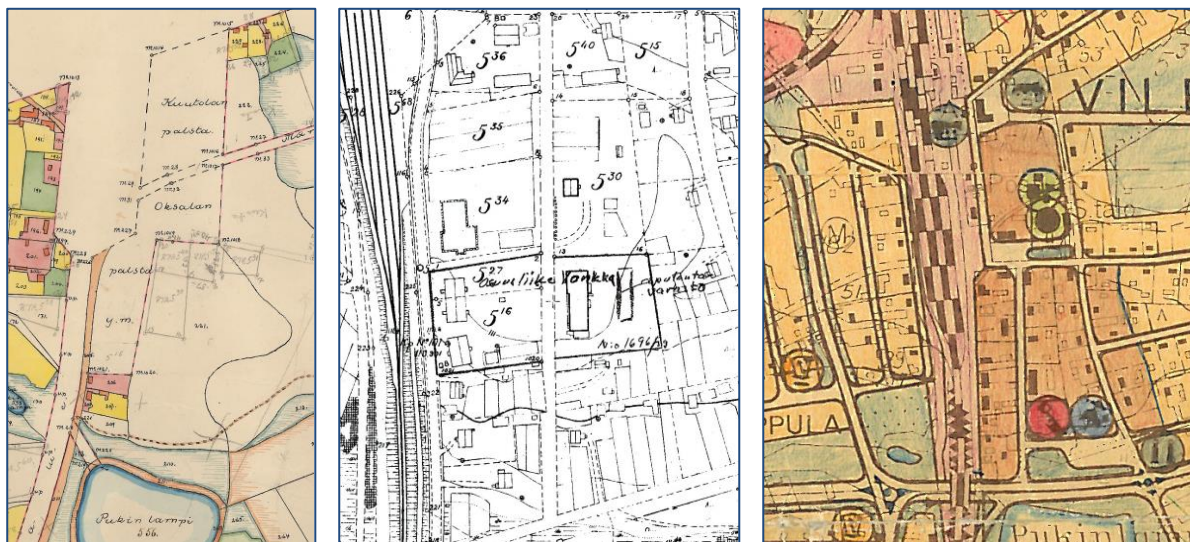
²⁵ <http://www.manttavilppula.fi/taidekaupunki/vilppulan-historiareitti/vilppulan-rautatieasema/>

²⁶ Martin 2016:80

8. Kaupat ja pankit keskittyvät Keskuskadulle

Vilppulan kirkonkylän taajama oli muodostunut rautatieaseman ja Vilppulankosken väliselle alueelle 1800-luvun lopun ja 1900-luvun alun välisenä aikana. Vanha keskus Hopunmäessä kunnantaloineen ja pappiloineen alkoi jäädä yhä enemmän sivuun, kun liike-elämä keskittyi asemanseudulle. Vilppulan kunta oli ostanut -kirkonkylän keskustan maa-alueita omistavan- Pukkilan tilan vuonna 1916. Pukkilan isännät olivat vuokranneet alueelta kymmeniä tontteja ja kunta aloitti alueen järjestelmällisen kehittämisen. Kunta asetti hoitokunnan ja myi useita tontteja itsenäisiksi. Vuonna 1925 vuokratontteja oli enää 55 kappaletta.²⁷

Suurin osa asemanseudun rakennuksista oli pieniä mökkejä joiden pihapiiriin kuuluivat puuliiterit, saunat ja jopa navetat. Lähes joka pihassa oli perunamaa. Yhden tällaisen tontin ostosta kasvoi Vilppulan osuuskaupan alue Keskuskadun puoliväliin joka laajimmillaan käsitti tontit molemmin puolin katua ja niillä yhteensä kuusi rakennusta.



Kartta Pukkilan tilan maista 1914²⁸ Oksala oli erotettu jo 1893 ja sen alueelle rakennettiin mm. työväentalo, apteekki ja säästöpankki. Keskellä osa pohjakartasta 1938 jossa Vankan rakennusryhmä keskellä, molemmin puolin Keskuskatua. Oikealla osa Vilppulan asemanseudun yleissuunnitelmasta v. 1957 Keskuskadun rakennusohje on II –kerroksisten As. ja Liikerakennusten alue.

Hämeen lääninhallitus määräsi vuonna 1936 Vilppulan asemanseudulle tehtäväksi rakennussuunnitelman. Suunnitelman laati arkkitehti Matti Hämäläinen ja se hyväksyttiin lääninhallituksessa 23.2.1945. Uusi suunnitelma mahdollisti asemanseudun kehittymisen. 1930-luvulla asukasmäärä asemanseudulla oli ollut vajaa 1000 henkeä ja 1950-luvun lopulla jo 1800. Tämä edesauttoi liike-elämän keskittymistä yhä tiiviimmin aseman ja Keskuskadun tuntumaan.²⁹

Vuosisadan alkupuolella syntyneet osuusliikkeen kaupat ja eri pankkilaitokset laajensivat toimitilojaan sodan jälkeen. Puurakenteinen, yksikerroksinen rakennuskanta alkoi vaihtua 1950-luvun vaihteessa kaksikerroksiseen liike- ja asuinrakennuksiin. Keskuskadun varrella sijainneet pihapiirit hävisivät kun

²⁷ Mönkkönen 1988:34

²⁸ Kartta ote Pukkilan perintötilan kaikista tiluksista Vilppulan pitäjän Ajostaipaleen kylässä 1914

²⁹ Mönkkönen 1988:223

tontteja myytiin. Kuitenkin rinnakkain näkyi pitkään uuden liikerakennuksen takapihalla tai tontin reunassa puinen piharakennus, joka oli jääne tontilla aiemmin olleesta rakennusryhmästä.

8.1. Osuusliikkeet Vankka ja Pohjois-Häme

Vilppulan osuuskauppa perustettiin vuoden 1905 lopulla. Sopivan kaupparakennuksen löytäminen aseman seudulta oli vaikeaa. Lopulta vuokrattiin huoneisto Kuutolasta ja keskustan myymälä aloitti toimintansa kesäkuussa 1906. Vuonna 1907 toiminta siirtyi ensimmäiseen omaan kiinteistöön, Touhulaan maantien varteen radan itäpuolelle. Touhulan viereen valmistui uusi myymälä 1916. Kaarina Pollari toteaa kirjassaan että Vankan päämyymälä oli vilppulalaisen kirvesmiestaidon mestarinäyte ja ”Suomen kaunein osuuskauppa”.

Osuusliike jakautui vuonna 1916 ja keskusosuuskunta SOK:n rinnalle perustettiin edistysmielisten osuusliikkeiden keskusjärjestö Kulutusosuuskuntien Keskusliitto - KK. Eron jälkeen Vilppulaan syntyivät Osuusliike Vankka³⁰ ja Kaupunkunta Pohjois-Häme.

Vankan rakennuskanta vaikutti merkittävästi Keskuskadun maisemaan. Myymälän viereen valmistui 1928 klassistinen ruokala-ravintolarakennus jossa sijaitsi myös liikkeen kirjamyymälä. Lisäksi rakennuksessa oli toimisto ja henkilökunnan asuntoja.



1950-luvun puolivälissä Vankan rakennuskokonaisuus käsitti myymälän, ravintolan, keskusvarasto-leipomon, varaston ns. Punatuvan ja teurastamon.



Vankan leipomo-keskusvarasto 1930-luvulla. [Vilppula-Seura ry] ja 1990[KMV-lehti]

Vankan leipomo ja keskusvarasto valmistui 1937. Se edusti Vilppulassa harvinaista funktionalismia. Rakennuksen suunnitteli vilppulalainen rakennusmestari Aarno Ahonen. Alakerrassa toimi leipomo

³⁰ Vilppulan Osuusliike muutti nimensä OL Vankaksi v.1930

ja yläkerrassa oli toimistotiloja. Siipiosassa toimi muun muassa Vankan kioski sekä maatalousosasto 1980-luvulle saakka. Päädyssä oli polttoaineen jakelupiste. Rakennus oli keskeinen Keskuskadun maisemassa vuoteen 1992 asti ja sen purkaminen teki katutilaan aukon. Keskusvaraston ja sen takana sijainneen teurastamon paikalla on nykyisin tori.



Vankan tavaratalo edusti aivan uudenlaista, maaseudulle suunniteltua liikerakennusta. Mallia otettiin suurempien kaupunkien ostoskeskuksista; matala ja avoin tila jossa eri osastot ovat suoraan yhteydessä toisiinsa.

Osuusliike Pohjois-Häme aloitti toimintansa 1917 ja 1920-luvun alussa liike siirtyi omaan toimitaloon Asematien ja Keskuskadun risteykseen. Alun perin jugendtyylistä hirsirakennusta laajennettiin 1950-luvulla Armas Lehtisen SOK:n rakennusosastolle tekemien suunnitelmien mukaan. Keskuskadun suuntaisen kaksikerroksisen rakennuksen alakerrassa ovat liiketilat ja yläkerta asuintoina.



Pohjois-Hämeen myymälä 1930-luvulla ja 1987. [Vilppula-Seura ry] [KMV-lehti]

8.2. Pankit

Pankkitoimintakin alkoi Vilppulassa rautatieasemalla. Postitoimisto oli avattu asemalla 1883 ja Postisäästöpankin toiminta käynnistyi 1887. Vilppulan Säästöpankki perustettiin kuntakokouksessa heinäkuussa 1912. Pankki toimi aluksi kunnan kiinteistössä (nykyinen Vilppulan museo). Kansallis-Osake-Pankki perusti Vilppulan haarakonttorin Kuutolaan 1916 jossa pankki toimi vuoteen 1936

saakka.³¹ Toimintojen laajentuessa myös konttorin paikkaa vaihdettiin. Postisäästöpankki siirtyi 1910 valmistuneeseen postitaloon ja KOP pankinhoitajan asunnon yhteyteen Keskuskadulle.

Sodan jälkeen uudet tilat valmistuivat Säästöpankille 1953 ja KOPille 1955 Keskuskadun pohjoispäähän. 1950-luvun tyypillinen, kaksikerroksinen liike- ja asuinrakennus oli valmistunut jo apteekille Keskuskadun varteen. Kun Osuusliike Pohjois-Hämeen laajennus valmistui 1957 oli kadun pohjoisosalla varsin yhtenäinen rakennuskanta.

1950-luvun arkkitehtuurille oli ominaista materiaalirikkaus. Sisustusten ohella se näkyi rakennusten julkisivuissa. Asuinrakennuksissa rapattuun pintaan yhdistettiin tiiltä, poimupeltiä, klinkkeriä, puuta tai mineriittiä. Liikerakennusten julkisivuissa saatettiin käyttää kuparia ja alumiinia.³² Tästä suuntauksesta käy esimerkkinä KOPin rakennuksen eteläpäätty ja Säästöpankin sisäänkäynti. Vankan tavaratalon julkisivussa näyteikkunoiden väliset betonipilasterit päällystettiin klinkkerillä.



Keskuskatua pohjoiseen 1960-luvun alkupuolella. [Vilppula-Seura ry]

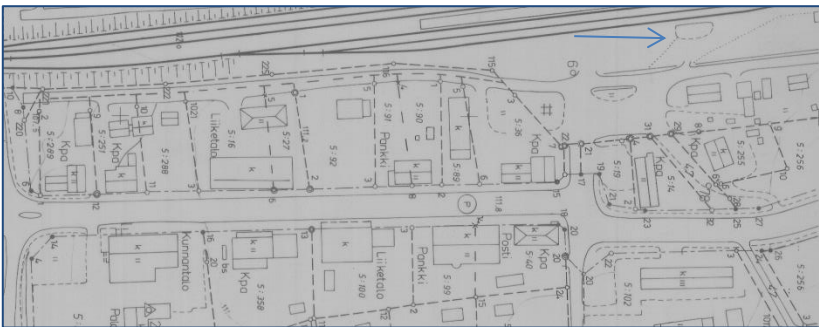
1950-luvulla Keskuskatu vakiintui liikekaduksi ja rakennuksista tuli kaksikerroksisia. Asuminen siirtyi toiseen kerrokseen. Kauppaliikkeiden pihoille tuli polttoaineen myyntipisteet ja pysäköinnille oli varattava tilaa. Kun rautatien alikäytävä valmistui vuonna 1954, paransi se Keskuskadun eteläpään merkitystä liikerakentamisen kannalta. Kun pohjoisosa oli vuosikymmenen loppuun mennessä rakennettu, niin 1960-luvulla rakennettiin kadun eteläosan tontit. Seuraavalla vuosikymmenellä alettiin jo purkaa 1950-luvun rakennusta kun Säästöpankki purki apteekin talon ja rakensi paikalle uuden liikerakennuksen 1977.

³¹ Mönkkönen 1988:195

³² Standertskjöld 2008:138



1960-luvulla rakennuskannassa on edustettuna vielä kaikki 1900-luvun vuosikymmenet: Pienimuotoinen puurakentaminen, 1920-luvun klassisismi (Vankan ravintola), 1930-luvun maaseutufunkis (Vankan keskusvarasto), 1940-luvun sementtitiilinen varasto ja 1950-luvun liiketalot sekä ensimmäinen tavaratalo.



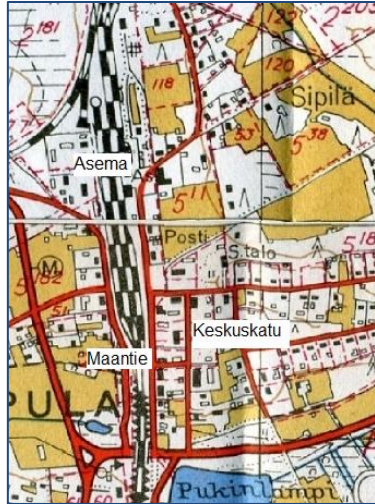
Pohjakartta 1980 kertoo kehityksen lakipisteen kun Keskuskadun varrella kaikki muut rakennukset paitsi kunnantalo olivat liikerakennuksia.



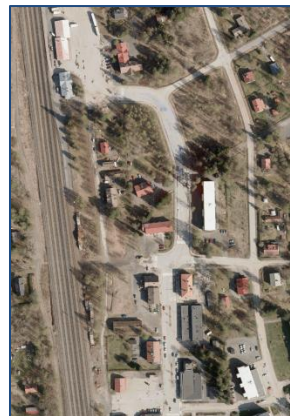
Vilppulan Pukimon ja Säästöpankin liikerakennukset edustavat Keskuskadun 1970-lukua. [Vilppula-Seura ry]

9. Keskuskatu

Vilppulan seudun maantieverkosto oli aikoinaan rakentunut rautatieliikenteen varaan. Maantieliikenne oli huolehtinut itä-länsi suuntaisesta liikenteestä ja rautatie pohjoinen – etelä suuntaisesta liikenteestä. 1950-luvun lopulla maantieliikenne oli henkilöliikenteessä ohittanut rautatien. Keskustaajaman halki kulkeva linja-autoliikenne kulki aseman ja postin kautta. Tämä liikenne ylläpiti taksi- ja linja-autoasemaa asema-aukiolla.



Pohjakartta 1938, päätie on pohjois-etelä suuntainen maantie radan itäpuolella. Peruskartassa 1958 näyvät keskustan pääreitit. Pohjoisesta tuleva Virtain maantie noudattaa vielä radan viertä mutta Keskuskatu on noussut yhtä merkittäväksi. Tiet eivät enää ylitä rataa. Rautatien alikulku on Pukinlammen luoteiskulmalla. Oikealla peruskarttaote 1979 jossa uusi Keskuskadun linjaus rautatieasemalle.



TVH:n rakentama uusi Keskuskadun pohjoispää asemalle valmistui 1972, juuri kun junaliikenteen merkitys romahti Orivesi – Haapamäki rataosuudella.³³

Rautatien alikäytävän rakentaminen 1954 ohjasi liikenteen vähitellen pois rautatien suuntaiselta maantieltä Keskuskadulle ja Keskuskadun pohjoispään rakentaminen asemalle 1970-luvulla hiljensi Asematien. Kunnantalon valmistumisen jälkeen Keskuskadun painopiste siirtyi yhä etelämmäksi ja aseman vaikutusalue heikkeni. Junavuorot olivat vähentyneet ratkaisevasti 1970-luvulla, ja vaikka tavaraliikenne oli edelleen merkittävää, ei se vaikuttanut alueen elävänä pysymiseen kuten henkilöliikenne.

³³ Parkano-Tampere rataosa valmistui 1971. Orivesi-Jyväskylä 1978. Liikennetiheys Vilppulan asemalla v. 1969 60 junaa/vrk v. 1979 13 junaa/vrk. Samanaikaisesti henkilöstöä vähennettiin 54:stä 14:ään. Mönkkönen 1988:120



Keskuskadun ilmettä parannettiin 1980-luvun lopulla. [KMV-lehti]



Nykyhetken tilanne 2000-luvun ilmakuvassa. Vilppulan tori Keskuskadun puolivälissä.

10. Johtopäätelmiä

Vilppulan nauhamainen keskusta jakautuu melko selvästi kahteen osaan. Rautatieaseman vaikutuksesta syntyneeseen Asemansetuun kuuluu myös radan länsipuolen VR:n asuinalue rakennuksineen, vaikka se tässä inventoinnissa on rajattu ulkopuolelle. Vilppulan rautatieaseman kulttuuriympäristö pitää sisällään aseman, Kuutolan, radan ja Keskuskadun pohjoisosan rajaaman alueen. Tämä Vilppulan ”Vanha kaupunki” on Vilppulankosken alueen kanssa vanhinta keskustan kulttuurimaisemaa. Näille alueille on myös keskittynyt sekä paikallisesti, maakunnallisesti että valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt.

Asema toimintoinen synnytti asemapuiston, postin ja vanhimmat säilyneet liikerakennukset kuten Pohjois-Hämeen kaupparakennus ja entinen Vankan ravintola (Vilpun Krouvi, Isabella). Aseman viereen perustettu kaupparakennus oli niin hyvällä paikalla, että siihen tilattiin arkkitehdin suunnittelema laajennus; Kuutolan koulu. Asema-aukio oli valtakunnan kriittisenä keväänä 1918 seitsemän viikon ajan polttopisteessä kun valkoinen armeija majoittui Vilppulaan. Rautatie oli armeijan logistiikalle korvaamaton.

Asema-alueen kukoistusaika kesti vielä 1950-luvun. Palveluja matkustavaisille oli tarjolla kioskillä ja kahvilassa. Linja-autot poikkesivat asemalla ja taksit odottelivat aseman kopillaan. Asemapuistoa hoidettiin ja istutukset olivat kauniita. Alueelle rakennettiin uuttakin. Lewisonin rakennus laajeni vanhan apteekin ympärille ja Kauppakartano valmistui sen pohjoispuolelle. Asemanseudulla liikkui vielä väkeä.

- Asema-alueen maisemallinen merkitys. Asemapuisto on vielä selkeästi erotettavissa ja puistomaisuus palautettavissa puustoa ja muuta kasvillisuutta hoitaen. Asemarakennuksen edustalla oleva huonokuntoinen koivu tulisi poistaa hallitusti ennen kuin se mahdollisen myrskyn

seurauksen kaatuu rakennuksen päälle. Sembramäntyjen poistamista tulisi harkita sillä ne eivät ole kuuluneet aseman istutuksiin ennen 1970-lukua. Tilalle tulisi istuttaa koivuja ja pihasyreeniä.

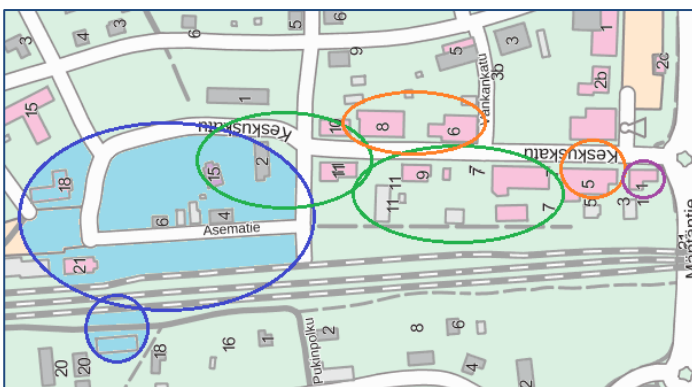
- Asematien näkymää olisi helppo parantaa kunnostamalla itäpuolen pensasaidat ja hoitamalla eteläpään puistoa niin että puut nousevat paremmin esiin (heinän niitto pari kertaa kesässä). Asemapuisto voisi edelleen olla toimiva viheralue.
- Kauppakartano ja Lewison ovat sijainniltaan ja alkuperältään osa vanhaa kaupunkia mutta myös rajapinta Keskuskadun 1950-luvun liikekeskustaan. Tämän kauden huipentumana voidaan nähdä Osuusliike Vankan tavaratalon rakentaminen siten että pääjulkisivu suuntautui Keskuskadulle. Vankan ravintola (entinen Vilpun Krouvi, entinen Isabella) on osa perinteistä vilppulalaista osuusliikettä, samaa aikakautta Pohjois-Hämeen hirsirakennuksen kanssa.

Keskuskadun rakennuskannan perustana on 1950-luvun rakennukset kadun pohjoispäässä. Ne edustavat ajalleen tyyppillistä maaseudun liikerakentamista jollaista samaan aikaan tehtiin esimerkiksi Mäntän Kauppakadulle. KOPin, Pohjois-Hämeen ja entisen Vankan rakennukset edustavat kauppa- ja pankkilaitoksen keskusjohtoista suunnittelua. KK:n ja SOK:n rakennusosastojen arkkitehtuuria ei ole juuri tutkittu lukuunottamatta 1930-luvun ns. Osuuskauppafunkista.

Vilppulan Keskuskadun esisuunnitelmassa³⁴ todetaan kadun ongelmaksi leveydeltään ylimitoitettu ajorata ja varsinkin Asematien, Ritvalankadun ja Keskuskadun risteys. Tämän ongelman aiheutti Keskuskadun uusi linjaus 1970-luvulla aikaisemmin katu päättyi Asematiehen Lewisonin talon edustalle. Katutilan kaventaminen, viheristutusten lisääminen ja kevyenliikenteen väylien rakentaminen ovat raportissa esitetyjä korjausehdotuksia.

Merkittävä katumaisemaan vaikuttava tekijä on ollut liiketilojen katutasossa olevien ikkunoiden peittäminen tai jopa umpeen rakentaminen. Kun kauppa- ja pankkitoiminta on loppunut, toisenlainen yritystoiminta ei enää tarvitse asiakasnäkyvyyttä. Tai myymälätoiminta muuttuu siten kuin Vankan tavaratalon kohdalla; modernista lasiseinäisestä liikerakennuksesta tuli ikkunoiden peittämisen ja materiaalivaihdosten vuoksi ikkunaton varastomyymälä. Tällaiset muutokset eivät ole olleet omiaan parantamaan katutilaa.

Oheiseen karttaan on rengastettu eri alueet niiden yleispiirteen mukaan. Sininen: Asemamiljö (Vanha kaupunki), Vihreä: 1950-luku (pitää sisällään myös Vankan ja Pohjois-Hämeen vanhemmat osat), Oranssi: 1970-1980-luku ja Violetti: 1960-luku



³⁴ <http://www.doria.fi/handle/10024/113577> Vilppulan Keskuskatu esisuunnitelma A-Insinöörit

Lähdeluettelo

Mänttä-Vilppulan kaupunki. Kaavoitus. Arkisto

Mänttä-Vilppulan kaupunki. Rakennusvalvonta. Rakennuslupa-arkisto.

Serlachius museot. Arkisto.

Suomen rautatiemuseo. Piirustusarkisto. Puistosuunnitelmat Vilppulan asema.

Työväenarkisto. KK:n piirustuskokoelma. OL Vankan piirustuksia.

Vilppula-Seura r.y. Arkisto.

Elinkeinoelämän keskusarkisto, ELKA. Valokuva-arkisto.

Painetut lähteet

Aamulehti 12.4.1914

KMV-lehti 1.12.2006

Iltanen Jussi. Radan varrella. Suomen rautatieliikennepaikat. 2009.

Kääriäinen Arvi. Osuusliike Vankka 1906-1966.

Martin Tiina. Aseman puistossa. 2016.

Mönkkönen Mauri. Vilppulan ja Pohjaslahden historia 1866–1918.

Mönkkönen Mauri. Vilppulan ja Pohjaslahden historia 1918–1980.

Museovirasto. Rautatierakennukset. Korjausohjeet 4. Kaksoisvahtitupa.

Museovirasto. Rautatierakennusten korjausohjeet 6. Väritysohjeet.

Museovirasto. Rakennushistorian osasto 2005. Aseman puisto ja pihat.

Niskanen Aino. Osuusliike rakentaa. Ajankuvia arkkitehtuurista. Helsinki 1987.

Osuusliike Vankka 40 -vuotias. Kertomus liikkeen toiminnasta 1945.

Ratahallintokeskus 2001. Asema-alueiden viherympäristön hoitoluokitus.

Standertskjöld Elina. Arkkitehtuurimme vuosikymmenet 1930-1950.

Suomen Liike-elämän arkkitehtuuria. 1959.

Valanto Sirkka. Suomen rautatieasemat vuosina 1857–1920.

Vilppulan Joulu –lehdet 1963- 2015

Digitaaliset aineistot

arjenhistoria.fi

<http://mfa.fi/arkkitehtiesittely?apid=15915482>

maanmittauslaitos.fi/karttapaikka

<http://www.manttavilppula.fi/taidekaupunki/vilppulan-historiareitti/vilppulan-rautatiasema/>

<http://puutarhahistoria.fi/puutarhahistoria/puutarhat-opetuksessa/puutarha-alan-koulutus/>

<http://www.doria.fi/handle/10024/113577>



Vankan varaston edustalla Vankan kuorma-auto 1950-luvulla. [Jorma Suonpää]

Tiivistelmä Ratahallintokeskuksen Asema-alueiden viherympäristön hoitoluokituksesta www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf4/rhk_asema-alueiden_asetat_l-p.pdf

VILPPULAN ASEMA – Liikenneluokka 2 Ympäristöluokka C, Kulttuurihistoriallisesti merkittävä asema **Hoitoluokka 2C** Henkilö- ja tavaraliikennettä, erityisiä kulttuurihistoriallisia tai ympäristöllisiä arvoja.

Asema-alueiden viherympäristöjen hoitoluokituksen pohjana oleva, liikenteeseen perustuva luokitus:

- **Luokka 1:** Vilkas henkilö- ja tavaraliikenne
- **Luokka 2:** Henkilö- ja tavaraliikennettä
- **Luokka 3:** Vain vähän tai ei ollenkaan henkilö- tai tavaraliikennettä

Hoitotavoitteiden toissijainen, varsinaista hoitotason määrittelyä koskeva luokitus perustuu immateriaalisiin arvoihin, joita ovat:

- asema-alueeseen, sen rakennuskantaan, puistoon ja muihin rakenteisiin ja niiden kulttuurihistoriallisten tai arkkitehtonisten arvojen säilymiseen liittyvät tavoitteet
- asema-alueen ympäristökuvaan kohdistetut muut tavoitteet.

Mainittuihin arvoihin perustuva **ympäristöluokitus** on seuraavanlainen:

- A.** Asema, jolla ei ole erityisiä kulttuurihistoriallisia tai ympäristöllisiä arvoja.
- B.** Asema, jonka ympäristönhoidolle asetetaan erityisiä kaupunkikuvallisia tavoitteita
- C.** Erityisiä kulttuurihistoriallisia tai ympäristöllisiä arvoja omaava asema, valtakunnallisesti tai maakunnallisesti merkittävä kohde.

Aseman **hoitoluokkaa** määritettäessä huomioidaan sekä liikenteeseen perustuva luokitus että ympäristöluokitus.

1.2 Asema-alueen osat

Asemapiha käsittää asemarakennuksen välittömän ympäristön sekä laiturialueet. Pienemmällä asemilla myös aseman viereinen ”pysäköintialue”, jolla aikaisemmin on ollut tavaraliikenteeseen liittyviä tiloja ja mm. hevospuomit, luetaan asemapihaan kuuluvaksi. Alkuperäistä asemapihamiljöötä ovat muuttaneet jalankulcutunnelit porrasja luiskakatoksineen sekä uudet laiturit korkeustaso- ja kulkujärjestelyineen.

Liityntäpysäköintialue on yleensä suuremmilla henkilöliikenneasemilla lähellä asemarakennusta sijaitseva pysäköintialue, jolla tavallisesti on omat istutusalueensa.

Asemapuisto on istutettu alue asemarakennuksen ja rautatien asuinrakennusten yhteydessä. Asemapuistossa on ollut julkisia, junan odotukseen ja aseman edustavuuteen liittyviä osia, rautatieläisten asuntoja palveleva hyötypuutarhaosa sekä erilaisia puurivistöjä, joilla on ollut sekä edustavuuteen että höyryveturijalan paloturvallisuuteen liittyvää merkitystä. Koko asemapuistoa on yhdistänyt tietty, yhtenäinen kasvilajisto. Asemapuistot erottuvat edelleen ympäröivästä taajamakuivasta mm. suurten jalopuiden ja puurivistöjen vuoksi.

Kohdekuvauksen yhteydessä oleviin karttoihin asemapiha ja asemapuisto sekä laituri- ja pysäköintialueet on merkitty yhtenäisinä, koska niitä hoidetaan samanlaisten hoito-ohjeiden mukaisesti.

Asuinalue sijaitsee tavallisesti asemapihan jatkeena, mutta esim. asemapäällikön talo voi olla erillisenä tonttina radan toisella puolella. Asemapäällikön talon ohella alueelta saattavat löytyä ratamestarin talo, **kaksoisvahtitupa** ja 4–6 perheen asuinkasarmi sekä erilaiset talousrakennukset. Nykyään myös asemarakennus toimii usein asuintalona, joten joissakin kuvatuissa kohteissa myös asemarakennuksen ympäristö luetaan asuinalueisiin kuuluvaksi.

Metsäalue Monilla asema-alueilla on esim. taajamametsän tavoin hoidettavia alueita, jotka eivät siis ole varsinaista asemapuistoa, mutta joiden siisteydestä ja turvallisuudesta on kuitenkin huolehdittava.

VILPPULA – Hoitoluokka 2C Henkilö- ja tavaraliikennettä, erityisiä kulttuurihistoriallisia tai ympäristöllisiä arvoja.

Kuvaus ja arvottamisperusteet

Arvokas kohde, joka kuuluu valtakunnallisesti merkittävien rautatiekohteiden menettelytapasopimuksen piiriin tai on muuten erityisen hyvin säilynyt kulttuurihistoriallinen ympäristö.

Ympäristönhoidon yleistavoitteet

- Positiivisen mielikuvan luominen ja huoliteltu ympäristö
- Kulttuurihistoriallisten ominaispiirteiden säilyttäminen
- Asema-alueille tyypillisten piirteiden ja kasvilajien säilyttäminen
- Liikkumisen sujuvuus
- Alueen käyttäjien turvallisuus
- Rakenteiden ym. kesto ilkevaltaa vastaan
- Alueen ja kiinteistöjen taloudellisen arvon säilyminen

Tarvittavat lähtötiedot *Ympäristönhoitosuunnitelma perustuu*

- Rataosuuden, aseman ja asemapuiston historiallisten vaiheiden kartoitukseen (*yleispiirteinen kuvaus*),
- Puuston, pensaiden ja perennojen lajikkeiden inventointiin ja kuntoarviointiin (*kartta kasviluetteloineen*),
- Pinnoitteiden ja kalusteiden inventointiin ja kuntoarvioon (*asemapiirros merkintöineen*).
- Museoviraston tai maakuntamuseon hyväksymiin hoito-ohjeisiin tai suuntaviivoihin (*antikvaarinen selvitys*).

Hoidon yleiset periaatteet

- **Asema-alueita hoidetaan ja kehitetään arvokkaana ja edustavana kulttuuriympäristönä; alueelle laaditaan yksilöllinen toimenpide ja hoitosuunnitelma yhteistyössä Museoviraston kanssa**
- Uudet rakennelmat, istutukset ym. ja sovitetaan historialliseen ympäristöön; uusien suunnitelmien yhteydessä perehdytään alueen alkuperäiseen muotoon ja kasvillisuuteen
- Hyvä yleiskunto ja jatkuva ympäristönhoito; siisteydestä ja kunnossapidosta huolehditaan jatkuvasti

Toimenpide- ja hoito-ohjeet 2 C **ASEMAPIHA JA ASEMAPUISTO**

(sekä laituri- ja pysäköintialueiden istutukset)

Yleinen puhtaanapito

Siisteys tarkistetaan kaksi kertaa viikossa. Roskakorien ympäristöt pidetään siisteinä ja korit tyhjennetään riittävän usein, jotta niissä on tilaa irtoroskille

Nurmikot

Nurmikot pidetään alueen luonne huomioon ottaen siistin ja hoidetun näköisinä.

Kevätkunnostus: Nurmikolta poistetaan talven aikana kerääntynyt hiekka ym. roskat.

Paikkaus: Paikkaukset suoritetaan vuosittain, kun talven tai muun tekijän aiheuttama vaurio havaitaan. Kuollut kasviaines poistetaan, pintamaa kuohkeutetaan ja tarvittaessa lisätään kasvualustaa. Paikkauskohtaan kylvetään mahdollisimman samanlaista siemenseosta kuin alkuperäisessä kylvössä on käytetty. Kylvös peitetään ja jyrätään.

Kalkitus ja lannoitus: Tarvittaessa sovitaan erikseen

Leikkaus: Kerran kahdessa viikossa, mieluiten kuivalla säällä. Leikkausjäljen tulee olla kohtuullisen tasainen. Runsaita leikkausjätteitä ei saa olla havaittavissa. Esteiden ympärykset viimeistellään.

Ilmastointi: Sammaloituva nurmikko voidaan ilmastaa pari kertaa kesän aikana. Nurmikkoon tehdään reikiä esim. talikolla tai tarkoitukseen sopivalla koneella ja reikiin haravoidaan turvehiekkaseosta.

Kanttaus: Kanttauksia suoritetaan siten, että käytävien, istutusalueiden ym. rajapinnat ovat siistejä.

Syyskunnostus: Pudonneet lehdet ym. roskat siivotaan, mahdolliset aurasmerkit asennetaan

Muut hoitotoimenpiteet:

Lannoitus: Vain erikseen sovittaessa

Rikkakasvien torjunta: Pensasalueet kitketään säännöllisin välein vähintään kaksi kertaa kasvukaudessa. Istutusvuonna tai alasleikkauksen yhteydessä pensasalue voidaan kattaa sovitulla katemateriaalilla.

Talvi/kevät suojaus: Mikäli on oletettavissa että havupensaat kärsivät kuivattavasta kevättauringosta, ne tulee suojata jo syksyllä.

Puut

Leikkaus: läkkäästä puusta ei pidä poistaa muuta kuin kuolleita, sairaita tai vahingoittuneita osia, lyhentää yli pitkiä oksia ja yleisesti ottaen siistiä. Puun yleiseen rakenteeseen vaikuttavat leikkaukset tulee tehdä 30 vuoden ikään mennessä. Sopivia leikkausajankohtia ovat kevättalvi, varhainen kevät tai kesä. Runsa mahlavuoto vaikuttaa joidenkin puiden leikkaukseen. Koivu vuotaa runsaasti jo kevättalvella, joten sen oksia poistetaan mieluiten heinä-elokuussa. Esim. vaahtera ja kirsikansukuiset koriste puut leikataan mieluiten varhain kevättalvella, jolloin niiden leikkauspinnat ehtivät vähän umpeutua ennen nestevirtauksen alkua.

Runko- ja juurivesat poistetaan näkyvimmillä paikoilla vuosittain, muualla 2-3 vuoden välein.

Kuntokartoitus: Silmämääräinen kuntokartoitus tehdään parin vuoden välein. Tarkastuksessa tulee olla mukana puiden hoidon ammattihenkilö. Kartoituksen perusteella päätetään mm, seuraavista hoitotoimista: vaarallisten puiden poisto, tarkempi lisätutkimus huonokuntoisista puista, leikkuutarve, oksien tuentatarve ja lannoitustarve.

Kesäkukat ja perennat

Istutusajankohta: Istutus aloitetaan kun yöpakkasten esiintyminen ei enää ole todennäköistä.

Lannoitus: Ennen istutusta varmistetaan, että kasvialustalla on pitkävaikutteinen peruslannoitus kunnossa. Pidemmän kukinnan varmistamiseksi voidaan loppukesästä antaa lisälannoitus esim. kasteluveden yhteydessä.

Kastelu: Kastelu suoritetaan tarpeen mukaan vähintään kerran viikossa.

Kasvuston siistiminen: Kuolleet kasvit ja kasvin osat sekä ylikukkinneet kukat poistetaan säännöllisesti. **Rikkakasvien torjunta:** Mekaanisesti kitkemällä.

ASUINALUEET

Asuinalueet pidetään siistin ja hoidetun näköisinä. Aukkaat hoitavat yleensä alueet itse.

Alueiden hoidossa voidaan soveltaa asemapihan ja -puiston hoito-ohjeita.

KATOKSET, KALUSTEET, OPASTEET

Hyvälaatuiset, historialliseen ympäristöön sopivat kalusteet.

Rikkoontuneet kalusteet korjataan tai korvataan uusilla samanmallisilla. Ilkivallan jälkien poisto viikon kuluessa.

KULKUVÄYLÄT JA PYSÄKÖINTIALUEET

Kevätkunnostus: Päälysteet puhdistetaan hiekoitushiekasta, rikkakasveista ja roskista.

Epätasaisuudet tarkistetaan siistimisen yhteydessä. Turvallisuutta vaarantavat epätasaisuudet korjataan mahdollisimman pian.

Talvikunnossapito: Pääkulkuväylät on pidettävä puhtaana lumesta siten, että kiinteistöissä asioivilla ja työskentelevillä on esteetön pääsy kiinteistöille. Muut alueet on kunnostettava saman työpäivän aikana. Alueiden lumiläjitykset poistetaan ja alueet viimeistellään viimeistään viikon kuluessa lumisateen päätyttyä.

Kanttaus ja kitkentä: Päälysteiden reunat kantataan vuosittain. Rikkaruohot poistetaan vähintään kahdesti kesässä.

Reunatuot ja pintavesikourut: Tukien ja kourujen kunto tarkistetaan joka kevät ja syksy. Pintavesikourut pidetään puhtaana, jotteivät ne tukkeudu.

RATAPIHA

Ratapiha pidetään rikkaruohottomana myrkyttämällä. Pohjavesialueilla rikkaruohot poistetaan mekaanisesti.

METSÄALUEET

Asema-alueiden metsiköitä harvennetaan 10–15 vuoden välein jakson pidentyessä iän mukaan. Metsiä hoidetaan aina pitkän aikavälin hoitosuunnitelman mukaisesti. Kerralla harvennettavaksi suositellaan korkeintaan 30 % puustosta, koska voimakkaammat harvennukset lisäävät lumi- ja tuulituhoriskia. Harvennuksen voimakkuuteen vaikuttavat kasvupaikan rehevyys, puulaji ja puiden ikä. Karulla kasvupaikalla puut kasvatetaan harvemmassa kuin rehevällä, valoa vaativat koivu ja mänty harvemmassa kuin kuusi. Alueilla, missä tarvitaan erityistä suojavaikutusta junien melulta, suositetaan sekametsiä, joiden suojavaikutus on puhtaita havu- tai lehtimetsiä parempi. Aivan radan lähellä lehtipuita tulee kuitenkin välttää junille syksyisin aiheutuvien ongelmien takia.

Metsiä ei harvenneta tasavälein, vaan väliin myös tiheämpiä kohtia jättäen. Lisäksi pyritään kerroksellisuuteen siellä missä siihen on edellytyksiä. Tasaisia ja voimakkaita pensaskerroksen poistoja vältetään. Toimenpiteet keskitetään mahdollisten polkujen läheisyyteen. Metsänreunat ja metsän sisäosat säästetään suuremmilta pienpuuston poistoilta. Hyväkuntoisten reunapuiden latvuksille annetaan kasvutilaa ja vanhoja maisemapuita säilytetään niin kauan kuin niistä ei koidu vaaraa. Vanhojen puiden kuntoa tarkkaillaan säännöllisesti. Metsänreunoissa suositetaan matala- ja hidaskasvuisia pensaslajeja, sekä erityisesti syysvärityksen saavia lehtipuulajeja (ei kuitenkaan aivan radan lähellä).

NIITTYALUEET

Vesakot poistetaan tarvittaessa ja alue niitetään kerran tai kaksi kasvukaudessa. Jos niityllä on yksitai kaksivuotisia lajeja, niiton on tapahduttava vasta siementen tuleentumisen ja karisemisen jälkeen. Jos alueella on monivuotisia kasvilajeja, niiton ajankohdalla ei ole lajien säilymisen kannalta suurta merkitystä. Raivausjätteet kerätään pois, mutta niittojätteet voidaan jättää paikalleen. Sopivilla paikoilla niittyalueita voidaan myös laiduntaa. Tällöin alueella tulee olla asianmukaiset aidat, portit ja muut tarvittavat rakennelmat.