

## JÄRNVÄGEN I POJO

### Förord

Finlands första järnvägsförbindelse Helsingfors – Tavastehus öppnades år 1862, för exakt 158 år sedan. Karis blev en naturlig knutpunkt för den västnyländska järnvägen genom att järnvägsbanan Hyvinge – Karis öppnades för trafik år 1873. Till detta projekt hörde också järnvägssträckan Karis-Hangö. Genom Raseborgs haltpunkt fick Pojo år 1903 sin första ”järnvägsstation”.

Kommunalstämman i Pojo, kommunens högsta beslutande organ, hade med undantag av expropriationsfrågan (inlösning av mark), inte visat något större intresse för banan. Så mycket större blev däremot intresset för följande västnyländska projekt – järnvägen mellan Karis och Åbo. I den första och redan delvis förverkligade planen för järnvägen Helsingfors-Åbo förutsattes att hela projektet skulle genomföras på en gång. Genom att Hangöbanan fick förtursrätt fördröjdes den planerade fortsättningen. Då frågan aktualiserades arbetade beslutsfattarna i Ekenäs för att järnvägen till Åbo skulle fortsätta från Ekenäs till Bjärnå och därifrån till Salo, med motivering att järnvägsprojektet på så sätt skulle tjäna bl.a. Kimitoön med närliggande industrier. Så blev det inte. Att jämföra behovet av i ifrågasvarande järnvägsförbindelse med motsvarande behov i Pojo, var med beaktande av ortens ekonomiska maktkoncentration ett dödfött förslag. Banan togs i bruk 1.11.1899.

År 1965 ansåg Järnvägsstyrelsen, säkert med all rätt, att kustbanan inför det kommande seklet, som sådan inte uppfyllde kraven för transporter. Under namnet ELSA-projektet utarbetades ny järnvägsbana med sträckningen Esbo-Lojo-Salo. I västra Nyland mottogs förslaget med förskräckelse. Med ett i vår landsända aldrig tidigare skådat samarbete gick man till motattack. I Samarbete med regionalförbunden i Helsingfors och Västra Nyland gjordes en egen utredning där projektet starkt kritiserades. Utredningen innehöll en ekonomisk kalkyl till fördel för det västnyländska alternativet och såväl järnvägsstyrelsen, riksdagen som behörig minister uppvaktades ett flertal gånger. Tiden var knapp, järnvägsstyrelsen fortsatte hela tiden med sitt planeringsarbete som blev färdigt 1977, men politisk vilja fanns inte mera för genomförande av förslaget. Trägen vinner. Skribenten var med när järnvägsstyrelsens direktör blodröd i ansiktet vresigt meddelade att Västnyland skulle få sin järnväg, men tillade ”men den blir inte elektrifierad” något som skribenten och järnvägsbossen från Karis inte ett ögonblick trodde på.

Arbetena påbörjades år 1979 och slutfördes år 1996. Bansträckan Karis-Skuru fick en ny sträckning med sammanlagt fyra nya tunnlar. Högsta hastigheten som fastställdes först till 120 km/h, höjdes sedan till 160 km/h och efter Pendolino till 200 km/h. Museiverket har klassificerat Skuru stationsområde till ett riksomfattande betydelsefullt skyddsområde. Men borta är det väsentliga; borta är ångan från lokomotiven. Borta är stationsinspektorn med sin vita flagga och den röda under armen. Borta är konduktören, borta är visselpipan. Borta är tidningspojken som steg av tåget och sålde dagstidningar. Borta är postiljonen, borta hans häst. Borta är banvakten, borta är dressinen. Borta är mjölkåget. Kvar ett dött sterilt stationssamhälle som passagerarna i de framåt rusande tågen, över trettio gånger i dygnet, knappt hinner uppfatta.

### Ur Fiskars Museums 50 års Jubileumsskrift:

”I dag är Lilla tågets lok – Bässen - det motiv som mest fotograferas av turisterna på Fiskars bruk. Det står också lämpligt nedanom kasernerna vid Torget - nästan på den plats där järnvägsspåren en gång i tiden fanns. (Anm.! För närvarande håller Lillbässen på att renoveras till kördugligt skick).

Till en början transporterades malm och andra varor med pråmar från Skuru hamn upp till det nedersta fallet i Fiskars å. Men ån blev så småningom för grund varför en smalspårig järnväg byggdes. Den blev färdig 1891 och gick upp till Mekaniska Verkstaden där ett hissarrangemang för vagnar anordnats.

Loket har tillverkats av firman Kraus & Co i München och har nr 2517. Ångpannans volym var 0,6 m<sup>2</sup> som gav ett at tryck. Eldstadsytan var 9,97 m<sup>2</sup>. Spårvidden var 0,74 m. Till tåget hörde både gods och personvagnar. På vintern vid backhoppnings-tävlingarna fick såväl åskådare som backhoppare nyttja godsvagnarna, men till bröllop på Stenhuset fick gästerna färdas i personvagnarna.

År 1952 hade antalet lastbilar redan blivit så stort att den smalspåriga järnvägen befanns vara olönsam och därför avskaffades. Loket fick en tid ersätta loket i Åminnefors men hamnade sedan på den stora skrothögen vid Martinverket. Laura Holmström hörde om denna kulturskandal och vidtalade Fiskars Ab som 1959 gav loket åt museet. Först stod loket uppe vid museet, sedan utanför Finsmedjan och från 1989 har det stått på sin nuvarande plats.