

RAUTATIE POHJASSA

Esipuhe

Suomen ensimmäinen rautatieyhteys välillä Helsinki-Tampere avattiin vuonna 1862, täsmälleen 158 vuotta sitten. Karjaasta muodostui luonnollisesti länsiusimaalainen rautatien solmukohta, kun Hyvinkää-Karjaa -rata avattiin liikenteelle 1873. Tähän hankkeeseen liittyi myös Karjaa-Hanko -rata. Raaseporin pysäkin myötä sai Pohjanpitäjä vuonna 1903 ensimmäisen rautatieasemansa.

Pohjan kunnalliskokous, kunnan korkein päättävä elin, ei maanlunastustoimia lukuun ottamatta ollut osoittanut erityistä mielenkiintoa rautatiehankkeelle. Sitäkin suurempi oli mielenkiinto länsiusimaalaiseen rautatiehankkeeseen, Helsinki-Turku -rataan. Hankkeen ensimmäisellä jo toteutuneella jaksolla päätettiin, että Helsinki-Turku -ratahanke toteutettaisiin kerralla. Kun Hangon rata kuitenkin toteutui ensin, viivästyi mainittu hanke hieman. Kun hanke tuotiin taas esille, Tammisaaren päättäjät pyrkivät puolestaan siihen, että Turun rata kulkisi Tammisaaren kautta Perniöön ja edelleen Saloon perusteluin, että rata palvelisi samalla Kemiönsaaren seudun teollisuutta. Niin ei kuitenkaan käynyt. Verrattaessa rautatieyhteyden tarvetta ja Pohjanpitäjän vastaavaa teollisen toiminnan keskittymää, ei Tammisaari hanke ollut tarkoituksenmukainen. Turun rata otettiin käyttöön 1.11.1899.

Vuonna 1965 päätti ratahallitus, varmasti hyvinkin perustellusti, että tulevaa vuosisataa silmällä pitäen rantarata ei enää sellaisenaan täyttänyt kuljetustarpeita. ELSA-nimellä ryhdyttiin suunnittelemaan uutta ratayhteyttä välille Espoo-Lohja-Salo. Läntisellä Uudellamaalla otettiin tietä vastaan säikähdyksellä. Ryhdyttiin epätavallisen voimakkaisiin vastatoimiin. Helsingin ja Uudenmaan maakuntaliittojen voimin ryhdyttiin vastahankkeeseen, jossa tiukasti arvosteltiin ELSA-hanketta. Selvitys sisälsi mm. laskelman länsiusimaalaisen vaihtoehdon hyväksi. Niin rautatiehallituksessa, valtiopäivillä ja toimialaa johtavan ministerin puheilla käytiin useita kertoja. Aika oli vähissä, rautatiehallitus jatkoi kaiken aikaa suunnitteluaan, joka valmistui vuonna 1977, mutta poliittista tahtoa ei enää riittänyt ELSA-hankkeelle. Sitkeät voittivat, ja toimittajan läsnä ollessa rautatiehallituksen johtaja kasvot punaisena ärähti, että Länsi-Uusimaa saakoon rautatiensä, mutta sitä ei sitten sähköistetä. Tätä eivät kuitenkaan niin toimittaja kuin Karjaan toimialueen päällikkökään voineet uskoa hetkeäkään.

Työt alkoivat 1979 ja suoritettiin loppuun 1996. Karjaan-Pohjankurun ratalinjaus sai neljä tunnelia. Korkeimmaksi sallituksi nopeudeksi tuli 120 km/t, korotettiin myöhemmin 160 km/t ja sittemmin Pendolinolle 200 km/t. Museovirasto on luokitellut Pohjankurun asema-alueen valtakunnallisesti merkittäväksi suojelualueeksi. Poissa kuitenkin ovat ainaisesti eräät olennaiset tekijät entisajalta, nimittäin höyryjunien savupilvet, asemapäälliköt valkoisine lippuineen, punainen kinalossa. Poissa on junailija, vihellyspilli ja sanomalehtipoika, joka nousi junasta myymään lehtiä. Poissa on postimies hevosineen, ratavahti resiinoineen ja maitojuna. Jäljellä on hengetön asemayhdyskunta, jota tuskin matkustajat ehtivät huomaamaan junien rynnätessä ohitse kymmeniä kertoja päivässä.

Fiskarsin Museon 50-vuotisjuhlajulkaisusta:

Pikku junan veturi – Pässä – on nykyään Fiskarsin ruukkiin tulevien turistien eniten kuvaama aihe. Se seisoo myös sopivasti Kasarmien alapuolella Torin reunalla – lähestulkoon sillä paikalla, jolla junanraiteet aikoinaan kulkivat. (Huom! Tällä hetkellä Pikku-Pässä on kunnostettavana ajokuntoon). Malmi ja muut tavarat kuljetettiin aluksi proomulla Pohjankurun satamasta Fiskarsin joen alimmalle putoukselle asti. Ajan myötä joki kuitenkin madaltui niin, että kuljetukset kävivät mahdottomiksi. Kapearaitainen rautatie valmistui vuonna 1891. Se ulottui Konepajalle asti, jonne oli järjestetty myös hissijärjestelmä vaunuja varten.

Veturin on valmistanut Krauss & Co Münchenissä. Sen numero on 2517. Höyrypannun tilavuus oli 0,6 m², joka mahdollisti 11 ilmakehän paineen. Tulisija oli tilavuudeltaan 9,97 m². Raideleveys oli 0,74 m. Junassa oli sekä tavara- että henkilövaunuja. Talvella mäkihyppykisojen aikaan saattoivat sekä yleisö että kilpailijat käyttää tavaravaunuja hyväkseen, mutta Kivimuurissa vietettävien juhlien vieraat saivat matkustaa henkilövaunuissa.

Vuonna 1952 oli kuorma-autojen määrä kasvanut niin suureksi, että kapearaitaisen rautatien todettiin olevan kannattamaton ja se hävitettiin. Veturin korvasi joksikin aikaa Åminneforsissa käytetyn veturin, mutta päätyi sitten Martinsulattamon suuren romukasaan. Laura Holmström kuuli tästä kulttuuriskandaalista ja taivutteli Fiskars Oy:nt antamaan veturin museolle vuonna 1959. Aluksi veturi seiso Museon vieressä, sitten Hienopajan ulkopuolella. Nykyisellä paikallaan se on ollut vuodesta 1989.