

LOHJAN KAUPUNKI
KIRKNIEMEN RAUTATIEASEMA-ALUEEN RAKENNUKSET

RAKENNUSHISTORIAN SELVITYS 19.3.2018



ARKKITEHTITOIMISTO KRISTINA KARLSSON

Sisällysluettelo

1. JOHDANTO	3
2. PERUSTIETOJA	5
3. RAKENTAMISEN TAUSTAA	
3.1 KIRKNIEMI—JÖNSBÖLEN 1800-LUVUN LOPULLA	6
4 RAKENTAMINEN JA MUUTOSVAIHEET	
4.1 RAUTATIEN RAKENTAMINEN JA	
KIRKNIEMEN ENSIMMÄISET RAUTATIERAKENNUKSET	8
4.2 ASEMARAKENNUS 1906	10
4.3 ASEMAPÄÄLLIKÖN TALO	11
4.4 ASEMAN LAAJENNUS 1920-LUVULLA JA MYÖHEMMÄT VAIHEET	12
4.5 VIRKA-TALOT	14
4.6 TALOUSRAKENNUKSET	15
4.7 ASEMAPUISTO	16
4.8 RAUTATIEASEMAN LÄHIYMPÄRISTÖN MUUTOKSET 1900-LUVULLA	18
5. NYKYTILANNE	19
5.1 ASEMA-ALUE	20
5.2 ASEMARAKENNUS	24
5.3 ASEMAPÄÄLLIKÖN TALO	29
5.4 ASUINARAKENNUS (4)	30
5.5 ASUINARAKENNUS (5)	31
5.6 RATAVARTIJAN TALO	32
5.7 TAVARAMAKASIINI	33
5.8 TALOUSRAKENNUKSET	34
6. OMINAISPIIRTEET JA ARVOT YHTEENVETO	36
LÄHDELUETTELO	37

1. JOHDANTO

Kirkniemen asema-alueen rakennuksia koskeva suppea rakennushistoriaselvitys on laadittu Lohjan kaupungin tilaamana konsulttityönä loppuvuoden 2017 ja alkuvuoden 2018 aikana. Tilaajan edustajina ovat toimineet kaava-suunnittelija Iris Jägel- Balcan ja kaavoituspäällikkö Leena Iso-Markku. Selvityksen on laatinut Arkkitehtitoimisto Kristina Karlsson/ arkkitehti Kristina Karlsson yhteistyössä Kati Salonen ja Mona Schalin Arkkitehdit Oy kanssa.

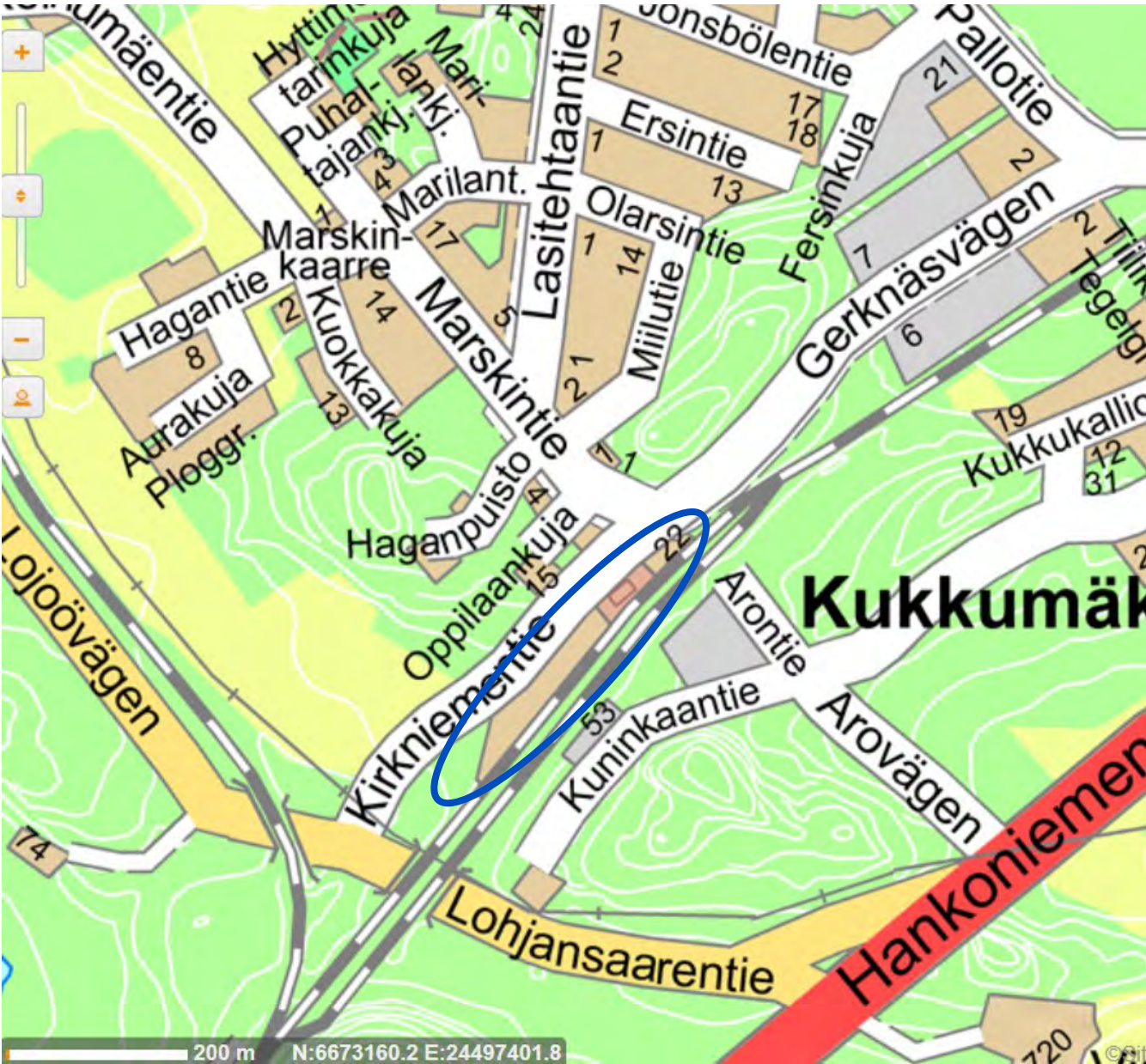
Asema-alue sijoittuu vuonna 1873 avatun yksityisen Hanko –Hyvinkään rautatien varteen. Tältä ajalta on alueella säilynyt vanha ratavartijan tupa. Hangon rautatie ostettiin osaksi valtionrautateita vuonna 1875, jolloin myös rakennukset siirtyivät valtion omistukseen. Alueella on säilynyt vuonna 1906 rakennettu, ja 1920-luvulla laajennettu ja muutettu asemarakennus, kolme muuta 1900-luvulla rakennettua asuinrakennusta sekä joukko talousrakennuksia. Kokonaisuuteen liittyy puistomainen ympäristö. Asematoiminta on lakannut alueella ja asema-alueen rakennukset on myyty yksityiskäyttöön.

Kirkniemen aseman seutu on Lohjan rakennetun ympäristön inventointiluettelossa rakennushistoriallisesti ja maisemallisesti arvokasta aluetta.

Alueella oleva Kirkniemen asema rakennuksineen on voimassaolevassa vuonna 1966 vahvistetussa asemakaavassa rautatiealuetta. Aseman alue on yksityisessä omistuksessa, ja tavoitteena on muuttaa asemanalueella olevat rakennukset asutuskäyttöön. Koska käyttö-tarkoituksen muutosta ei ole tarkoituksenmukaista tehdä liikennealueella, on asemakaavamuutos laitettu vireille. Pää tavoitteenä on tutkia mahdollisuus em. rautatiealueen ja olemassa olevien rakennusten muuttamiseen asutuskäyttöön alueen ja rakennusten kulttuurihistoriallinen arvo huomioon. Samassa yhteydessä on tavoitteena arvioida asemakaavan ajantasaistaminen viereisen puistoalueen ja tien osalta. Asemakaavan muutos on Lohjan kaupungin kaavoitusohjelman 2017-2019 mukaisesti vireillä oleva asemakaava

Tässä raportissa käsitellään kohteen alkuperäisiä suunnitteluperusteita, rakennus- ja muutoshistoriaa, erityispiirteitä ja arvoja. Selvityksen tarkoituksena on tuoda esiin riittävä tieto kohteen ominaispiirteistä ja arvosta jotta näiden vaaliminen voidaan turvata laadittavassa asemakaavamuutoksessa.

2. PERUSTIETOJA



Kiinteistön ja rakennuksen perustiedot
Kiinteistön nimi: Villa Kirkniemi
Kiinteistön osoite: Kirkniementie 22-28
Kiinteistötunnus: 444-419-0001-0005
Pinta-ala: 11798 m²
Rekisteröity: 7.5.2015

Rakennukset	
VTJ-PRT	100057396X
Rakennusnumero	1
Pysyvä rakennustunnus	118396
Valmistusvuosi:	1.1.1920
Käyttötarkoitus:	Yhden asunnon talot
Kerrosala	92 m ²
VTJ-PRT	100057397Y
Rakennusnumero	2
Pysyvä rakennustunnus	118397
Valmistusvuosi:	1.1.1920
Käyttötarkoitus:	Yhden asunnon talot
Kerrosala	70 m ²
Huoneistoala	181 m ²

VTJ-PRT	100057380
Rakennusnumero	3
Pysyvä rakennustunnus	118398
Valmistusvuosi:	1.1.1920
Käyttötarkoitus:	Yhden asunnon talot
Kerrosala	72 m ²
VTJ-PRT	1000573991
Rakennusnumero	4
Pysyvä rakennustunnus	118399
Valmistusvuosi:	1.1.1930
Käyttötarkoitus:	Yhden asunnon talot
Kerrosala	117 m ²
Huoneistoala	86 m ²

VTJ-PRT	1000574002
Rakennusnumero	5
Pysyvä rakennustunnus	118400
Valmistusvuosi:	1.1.1939
Käyttötarkoitus:	Yhden asunnon talot
Kerrosala	59 m ²
Huoneistoala	57 m ²
VTJ-PRT	100057395W
Rakennusnumero	6
Pysyvä rakennustunnus	118395
Valmistusvuosi:	1.1.1920
Käyttötarkoitus:	Yhden asunnon talot
Kerrosala	33 m ²
Huoneistoala	0 m ²

3. RAKENTAMISEN TAUSTAA

3.1 KIRKNIEMI—JÖNSBÖLE 1800-LUVUN LOPULLA

Jönsbölen kylä rajautuu nykyisin Hanko-Hyvinkää -tien, valtatie 25:n, Lohjansaaarentien, Lohjan järven ja entisen kalkkitehtaan sisälle. Jönsbölessä on ollut asutusta jo pronssi- ja rautakaudella. Asutus on vakiintunut noin 800- ja 900-luvulla. Vuonna 1540 alueella oli kuusi talonpoikien omistamaa tilaa, joissa asui yhteensä noin 40 aikuista. Vuosien saatossa on Jönsbölen alueella ollut muitakin tiloja, mutta lopulta niistä vakiintui viisi: Marila, Ers, Olars, Mangs ja Langi. Alueella on edelleen teiden nimissä nämä historialliset tilojen nimet. Jönsbölen tilat ovat olleet myös Kirkniemen kartanon vaikutuspiirissä. Jönsbölestä tuli kartanon läänitys ja tiloista niin ollen lampuotitiloja, jotka joutuivat suoritamaan päivätöitä kartanolle. Isojako vaikutti myös Jönsbölen tiloihin, kun erilliset ryhmäkylät hajosivat. Jönsbölen tilakeskukset pysyivät kuitenkin sijoillaan 1900-luvun alkuun asti.

Etelä-Lohja on ollut vuosisatojen saatossa tärkeä liikenteellinen risteyskohta. Hanko-Hyvinkää rautatien rakentaminen vuonna 1873 on vaikuttanut alueen kehitykseen. Kirkniemen nykyinen vuonna 1906 rakennettu asemarakennus poistui alkuperäisestä käytöstään vuonna 1983, kun henkilöliikenne rataosuudella lakkautettiin. Posti toimi rakennuksessa vuodesta 1895 aina vuoteen 1990 asti. Asema-alueella on säilynyt asemarakennuksen ohella joukko rautatieläisrakennuksia, joista vanhimpänä on rautatien alkuvuosilta noin vuodelta 1873-74 peräisin oleva ratavartijantupa.

Kirkniemen vanha koulurakennus vuodelta 1885 on Lohjan vanhimpia säilyneitä kansakoulurakennuksia. Jönsbölen alueella on toiminut vuosien saatossa myös muutamia kyläkauppoja, pankki sekä erilaisia yrityksiä, joista osa on edelleen toiminnassa Kirkniementien varrella olevilla yritystonteilla.

Kirkniemen kartano on yksi Suomen ylhäisaateliston kartanoista ja sen historialliset vaiheet liittyvät suurvalta-ajan mahtisukuihin ja toisaalta Marsalkka Mannerheimin viimeisiin vaiheisiin. Edustava kartanokokonaisuus rakentuu pää- ja talousrakennuksista, puistosta sekä puutarhasta ja viljelyksistä.

Jönsbölen kylä, myöhemmin Kirkniemi on kuulunut vahvasti kartanon vaikutuspiiriin. Jaakko Henrickinpoika Hästesko, joka omisti kartanon 1550-luvulla, pyrki voimakkaasti kasvattamaan kartanon maita. Hän hankki 1500-luvulla kuninkaalta verovapaan alueen suuruuden määrittelevän rälssikirjeen Osuniemen neljään, Jönsbölen kuuteen ja Piispalan kahteen tilaan sekä asumattomaan Pensaa-reen. Hästesko ei kuitenkaan ilmeisesti saanut ostetuksi näistä tiloista aluksi kuin osan. Kirkniemen kartano joutui luovuttamaan metsä- ja peltomaata Karjalan ja Porkkalan siirtolaisille sekä omakotitontteja rintamamiehille. Kirkniemen kartanon osti vuonna 1945 Suomen marsalkka Mannerheim, jonka pyynnöstä ja kustantamana laadittiin Lohjan kunnan ensimmäinen rakennussuunnitelma. Suunnitelma vahvistettiin 1946.

1940-luvun lopulla ja 1950-luvun alussa Jönsböleen / Kirkniemeen rakennettiin useita omakotitaloja erityisesti nykyisen Lasitehtaantien ja Marskintien varrelle. Marsalkka Mannerheim teki kartanossa ollessaan usein ratsastusretkiä Kirkniemen kylän alueella, joten Marskintie on oikeutetusti nimetty hänen mukaansa – johtihan tie Kirkniemen aseman suunnalta kartanoon juuri Marskintietä ja Keinumäentietä pitkin. Vuonna 2000 Metsäliitto-yhtymä osti kartanon edustustiloikseen. Kartano on rakennussuojelulain perusteella valtakunnallisesti suojeltu kohde. 1980-luvun loppupuolella sekä 1990-luvun alkupuolella alueelle on rakentunut kaavoituksen myötä lisää omakotitaloja.



Ote Kalmbergin kartastosta vuodelta 1855. Vanhan kuninkaantien varressa sijainneen Jönsbölen kylän ympäristössä on verrattain paljon asutusta. Jönsbölen kantatilojen rakennukset, jotka isojaon jälkeen säilyivät sijoillaan 1900-luvun alkuun asti, näkyvät kartalla asema-alueen sijaintia kuvaavan punaisen renkaan yläpuolelle.



Ote Senaatin kartalta (Inkoo) vuodelta 1870-1877 kartalla näkyy Kirkniemen ratavartijan tupa.

4 RAKENTAMINEN JA MUUTOSVAIHEET

4.1 RAUTATIEEN RAKENTAMINEN JA KIRKNIEMEN ENSIMMÄISET RAUTATIERAKENNUKSET

Etelä-Lohja on ollut vuosisatojen saatossa tärkeä liikenteellinen risteyskohta. Hanko-Hyvinkää rautatien rakentaminen vuonna 1873 on vaikuttanut alueen kehitykseen. Rautatie oli alun perin yksityinen ja sen rakentamisen rahoittivat pietarilaiset liikemiehet. Hankkeen etuna nähtiin Hangon edullinen sijainti talvisatamana, joka pysyi pitkään jääty-mättömänä ja mahdollisti siten ulkomaankaupan talviaikanakin. Toiminta osoittautui kuitenkin tappiolliseksi, ja rata päättyi valtion omistukseen jo parin vuoden kuluttua. Sen jälkeen kun Helsingistä Karjaan kautta Turkuun johtava rantarata vuonna 1903 valmistui, Hanko–Hyvinkää-rata jakautuu selvästi kahteen osaan, Hyvinkää–Karjaa-rataan sekä Karjaalta Hankoon johtavaan Hangon rataan.

Ratavartijantalo

Hangon rautatien varteen rakennetut rakennukset poikkesivat valtionrautateiden vastaavista. Rata avattiin liikenteelle 8. lokakuuta 1873, jolloin ratavartijoita oli kaikkiaan 58 ja heistä yhdeksän asemapaikka sijaitsi Lohjan alueella. Yhden vartijan valvoma ja kunnossapitämä rataosuus oli keskimäärin hieman alle kolme kilometriä, joka kuljettiin kävellen vähintään kahdesti vuorokaudessa. Keskenään samanlaisia yhden perheen ratavartijantaloja rakennettiin koko rautatielle 42 kappaletta. Lisäksi oli 7 kahden perheen ratavartijantaloa. Näistä rakennuksista on säilynyt hyväkuntoisina, usein kuitenkin osin muutettuna seitsemän yhden perheen ja yksi kahden perheen talo. Huonokuntoisina on lisäksi säilynyt 6 yhden perheen ja 1 kahden perheen talo. Lopuista 29:stä yhden perheen ja 5:stä kahden perheen talosta on jäljellä korkeintaan peruskiviä, usein ei edes niitäkään. (Salonen 2018)

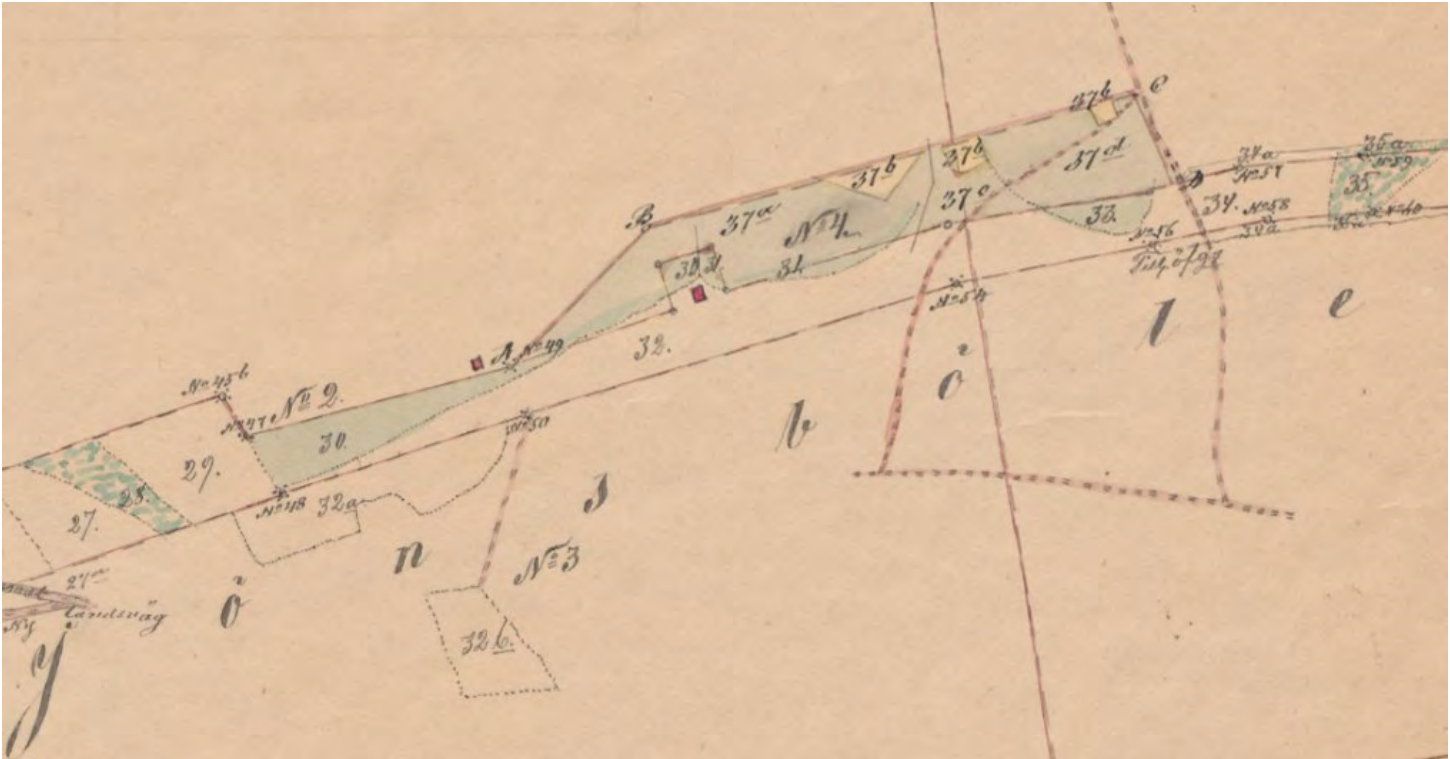
Hangon rautatie ostettiin osaksi valtionrautateita vuonna 1875, jolloin myös rakennukset siirtyivät valtion omistukseen. Kun ratavartijat saivat resiinoita käyttöönsä 1800-luvun lopulta lähtien, heidän määräänsä voitiin vähentää. Tarpeettomiksi tulleita ratavartijantaloja käytettiin tämän jälkeen muun rautatiehenkilökunnan virka-asuntoina, mutta syrjäisimpiä purettiin jo 1910-luvulta alkaen. Taloja vuokrattiin myös ulkopuolisille. Ratavartijoiden työ poistui 1960-luvulta lähtien, jonka jälkeen taloja purettiin, vuokrattiin tai myytiin. Osa säilyneistä taloista on ollut pitkään tyhjiillään ja rapistunut pahoin. Vakinaisina asuntoina oli vuonna 2016 kolme rakennusta, loput kesäasuntokäytössä tai hylättyinä. (Salonen 2018)

Lohjan alueella ratavartijantaloja oli kahdeksan ja ainoa niistä säilynyt on Kirkniemen aseman alueella sijaitseva rakennus. Se rakennettiin samojen tyyppiirustusten mukaan, joilla kaikki muutkin Hangon rautatien yhden perheen ratavartijantalo on rakennettu. Ratavartijantalojen rakennuspiirustuksia ei ole säilynyt, joten niiden suunnittelijasta ei ole varmuutta. Todennäköisesti suunnittelija oli arkkitehti Knut Nylander, joka suunnitteli rautatien asematalot. Nylander suunnitteli samaan aikaan myös valtionrautateiden rakennuksia. (Salonen 2018)

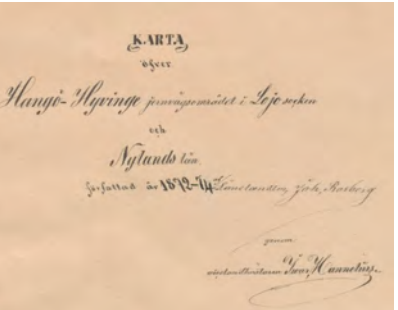
Kirkniemen ratavartijan tehtävänä oli alkujaan myös Lohjalta Karjaalle johtavan maantien tasoristeyksen vartiointi. Tie oli osa silloista Helsingin ja Turun välistä valtamaantietä, joten hieman ratavartijantalosta etelään sijainnut tasoristeys oli vilkasliikenteinen. Asemaa tai muuta liikennepaikkaa Kirkniemessä ei alkujaan ollut, mutta sellaisen rakentamiseen oli varauduttu hankkimalla rautatielle maa-alue tasoristeyksen luota. Ensisijaisesti läheisten sahojen tavaraliikennettä varten, mutta myös matkustajia ajatellen sijoitettiin 1880-luvulla laiturivaihte kuitenkin ratavartijantalon pohjoispuolelle, jossa Osuniemeen ja Jalassaareen johtava kylätie ylitti rautatien omalla tasoristeyksellään.



Ylemmässä kuvassa Kirkniemen ratavartijan talo 1870-luvulta. Parhaiten säilynyt vastaava ratavartijantalo on Vihdin Katinhänässä. Rakennusta on laajennettu samalla tavalla kuin Kirkniemen taloa, mutta esimerkiksi ikkunanpuitteet ovat säilyneet malliltaan alkuperäisinä. Samoin ulkorakennukset ovat jäljellä.



Ote Hango-Hyvinkää-radan kartalta vuosilta 1872-74. Kartalla näkyy ainoana rakennuksena Kirkniemen ratavartijan tupa. Asemaympäristön rajausta näyttää kartalla olevan jotakuinkin nykyisen mukainen. Kuva "Karta öfver Hangö-Hyvinge järnvägsområdet i Lojo socken". Kansallisarkisto



Kirkniemen laiturirakennus 1900-1906

Hangon rautatie ostettiin osaksi valtionrautateitä vuonna 1875, jolloin myös rakennukset siirtyivät valtion omistukseen. Ratavartijantalon ohella ei ole tietoa mitä muita rakennuksia Kirkniemen asema-alueelle 1800-luvun lopulla rakennettiin.

Rautatiemuseon kuva-arkiston tietojen mukaan toteutettiin alueelle noin vuonna 1900 laiturirakennus. Arkkitehti Bruno Granholmin suunnittelema laiturirakennus oli käytössä vuoteen 1906 saakka. Sveitsiläistyiliä ja varhaista jugendia yhdistelevään rakennukseen liittyi keskellä katettu sola koristeellisine pylväs- ja kaariaiheineen. Vastaavantyyppisiä samanlaisia laiturirakennuksia olivat mm. Fiskarsin asemalaituri 1900-1906 sekä vuonna 1906 valmistunut Huopalahden asema.

*Oikealla: Vuosien 1900 ja 1906 välillä otettu valokuva Kirkniemen vanhasta laiturirakennuksesta. Edustalla on höyryveturi C4 nro 85.
Kuva Suomen Rautatiemuseo.*



Kirkniemen laiturirakennusta arkkitehtuuriltaan vastaavia Bruno Granholmin suunnittelema rakennuksia olivat mm vasemmassa kuvassa näkyvä vuonna 1906 valmistunut Huopalahden asema ja oikealla Fiskarsin laiturirakennus joka tietyvästi oli käytössä vuosina 1900-1906. Kuva Suomen Rautatiemuseo.

4.2 ASEMARAKENNUS 1906

Vuonna 1906 laiturivaihde sai virallisen rautatieaseman statuksen ja samalla rakennettiin uusi arkkitehti Bruno Granholmin suunnittelema jugendtyylinen asemarakennus. Samoilla piirustuksilla, mutta peilikuvana, rakennettiin myös Luumäen–Karjalan radan varrella sijainnut Kaitjärven asema. Bruno F. Granholm toimi Rautatiehallituksessa alkujaan piirtäjänä ja vuodesta 1895–1926 yliarkkitehtina. Granholmin laatimien tyyppipiirustusten perusteella rakennettiin asemat mm Kuopio–Iisalmi rautatielle vuosina 1898–1902, Oulu–Tornio rautatielle 1899–1904, Iisalmi–Kajaani rataosalle vuosina 1902–04, Savonlinnasta Elisenvaaraan johtavalle radalle vuosina 1905–08, Turun ja Helsingin väliselle radalle sekä Hanko–Hyvinkää – radan varteen. Granholmiin henkilöityy Suomen rautateillä erityisesti jugendarkkitehtuurin tyylisuunta.

Myös Kirkniemen asema edusti tyyliltään jugendarkkitehtuuria johon liittyi monimuotoinen tornien, poikkipäätyjen ja kattoikkunoiden jäsentämä päädyistä taitettu katto sekä epäsymmetrisesti jäsenellyt julkisivut erikoisine ikkunoineen. Katon harjalla oli lisäksi balustradiaihe ja kattoon liittyi muotoillut räystäskannakkeet. Odotussalin pääsisäänkäynti oli julkisivusta sisäänvedetyn kuistin taustalla ja sitä korosti kaarevamuotoinen seinämä muotoiltuine pilareineen.

Sisätiloiltaan asemarakennukset noudattivat toistuvaa käytön sanelemaa järjestystä. Asemarakennuksen ydin oli odotussali, joka oli huonetiloista suurin ja korkein. Seiniä kiersi puolipaneeli, katto oli kaunis kasetti- tai puupaneelikatto, lipunmyyntiluukun kehys oli koristeellinen, ovet olivat pariovia ja usein koristeellisempia kuin muualla rakennuksessa. Konttori- ja matkatavaratilat, posti- ja lennätinhuone sekä asemapäällikön huone olivat toimistotiloja. Lisäksi saattoi rakennuksessa olla asuintiloja. Kirkniemen aseman koko rungon syvyinen korkea odotussali sijoittui rakennuksen päättyyn. Huonetilan keskiosassa oli uuni ja sen molemmin puolin ovet. Muiden tilojen alkuperäisestä käyttötarkoituksesta ei ole varmaa tietoa, mutta voi olettaa että osa tiloista oli postin ja aseman toimistotiloina ja osa tiloista asuinkäytössä.



Kirkniemen laiturivaihde radalta päin. Kirkniemen uusi laiturirakennus valmistui 1906 Bruno Granholmin piirustusten pohjalta. Kuva on vuosien 1906–1914 väliltä. Kuva Suomen Rautatiemuseo.



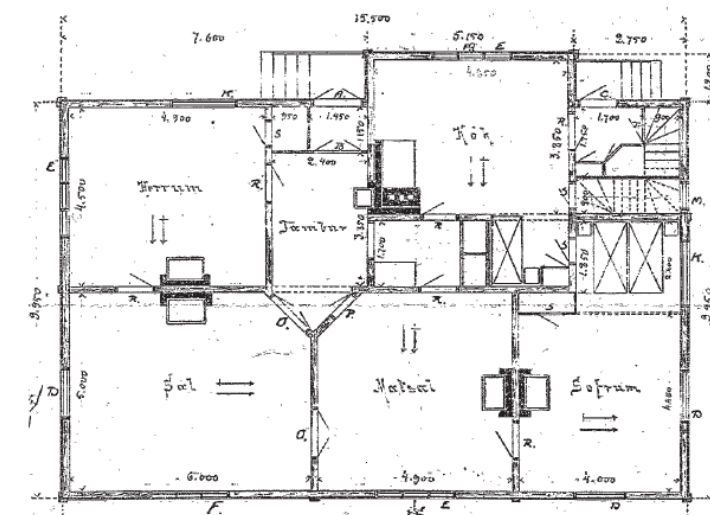
Kaitjärven vuonna 1906 rakennettu ja 1978 purettu asemarakennus. tehtiin samoilla piirustuksilla kuin Kirkniemen asema. Kuva Lappeenrannan museot, kuvaaja veikko Oksanen 1954.

Viereinen sivu: Arkkitehti Bruno Granholmin laatima piirustus Kirkniemen (Gerknäs) asemarakennusta varten vuodelta 1905. Kuva Suomen Rautatiemuseo.

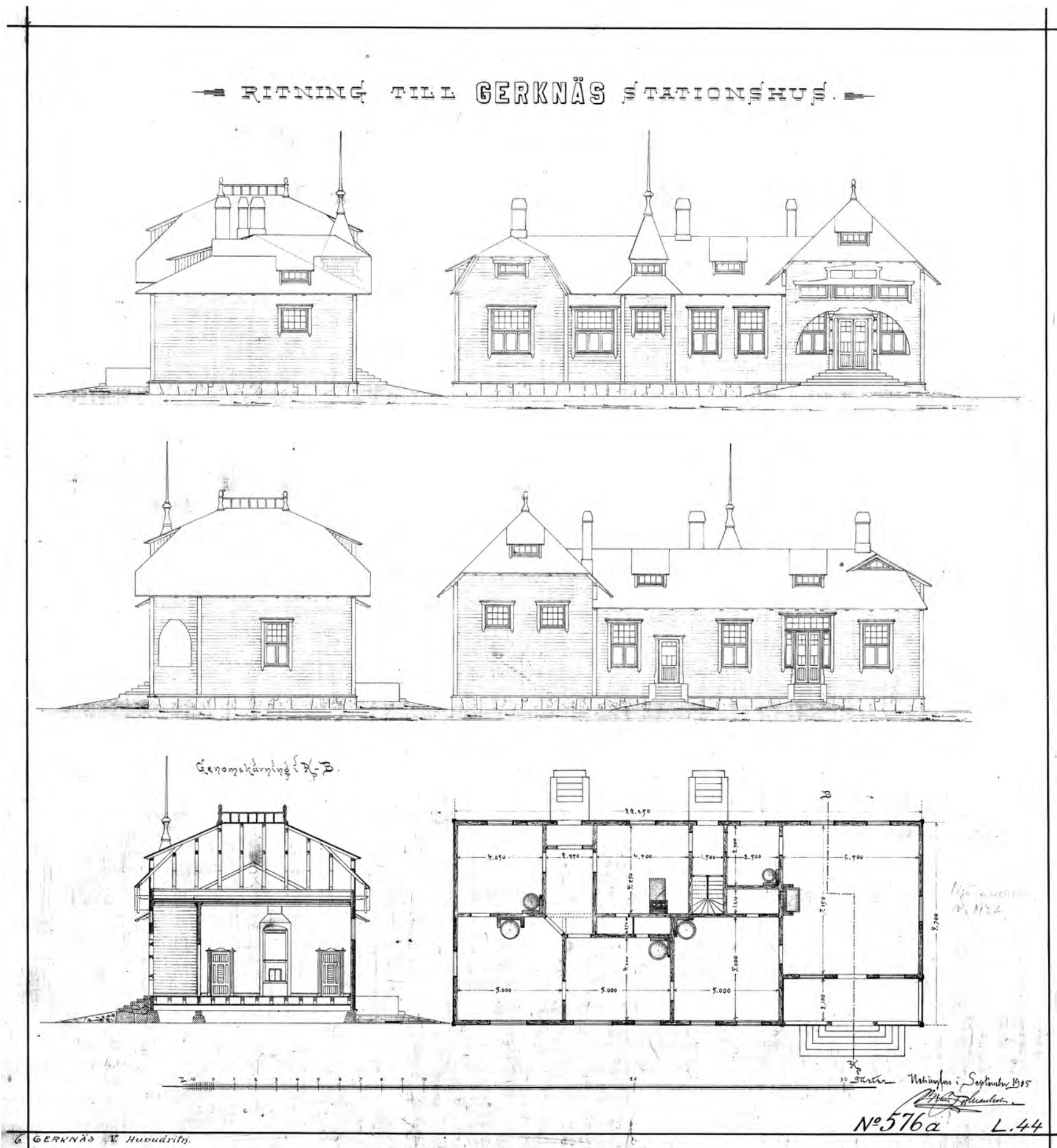
4.3 ASEMAPÄÄLLIKÖN TALO

Asemien yhteyteen rakennettiin myös asunto asemapäällikölle. Pienemmillä IV-V luokan asemilla asunto voitiin sijoittaa asemarakennukseen, suuremmilla asemilla sekä liikenteen lisääntyessä rakennettiin asemapäällikölle erilliset asuinrakennukset aseman lähetyville. Näissä vaihtelu oli suurempaa ja rakennukset olivat monimuotoisempia kuin rautateiden asuinrakennukset yleensä. Asunnot olivat myös selvästi suurempia ja rikkaammin koristeltuja kuin muut asuinrakennukset. Päinvastoin kuin muita rautatierakennuksia asemapäällikön taloista rakennettiin yhtä tyyppiä vain muutama, usein miten samaa mallia käytettiin 2-5 asemalla. Museoviraston korjauskortistossa on esitelty alla oleva asemapäällikön talo vuodelta 1906, tyyppiä 4.

Kirkniemeen rakennettiin erillinen asemapäällikön talo VR:n piirustusarkiston merkintöjen mukaan vuonna 1908. Kirkniemen asemapäällikön talossa on paljon yhtenevyyksiä edellä selostetun tyyppirakennuksen kanssa.



Asemapäällikön talo v:lta 1906



4.4 ASEMARAKENNUKSEN LAAJENNUS 1920-LUVULLA JA MYÖHEMMÄT VAIHEET

Vuonna 1924 asemarakennusta laajennettiin. Pohjois-päätyyn rakennettiin tilat asemakonttoria ja postia varten. Kumpikin omaan huoneeseen oman palvelutiskin taakse. Lehtikirjoituksen mukaan rakennettiin aseman eteen koroke, josta asemapäällikkö saattoi valvoa asemalaituria ja ratapihaa. Asemakonttorista avattiin ovi suoraan korokkeelle, josta junavartija voi kulkematta usein täyden odotussalin ja asemalaiturin kautta siirtyä vastaanottamaan saapuvia junia. Aiempi asemakonttori odotussalin toisella puolelle kunnostettiin toisen luokan matkustajien odotus-saliksi. Sen vieressä oli pieni asemapäällikön hallinnassa oleva huone. Suurempi odotus-sali, johon liittyy kulmikas tuulikaappi, sijoittui näiden väliin. Rakennuksen eteläpäädyn neljä huonetta olivat ilmeisesti asuinkäytössä. Julkisivusta poistettiin tässä vaiheessa korkealla spiiiralla varustettu kapea torni. 1920 - luvun suunnitelman mukaan olisi odotus-salia korostanut taitettu kattomuoto säilytetty, ja myös satulakattoisen laajennuksen päätyyn tehty olisi tehty taite muun katon mukaan. Oletettavasti yksinkertaistettiin kattomuotoa tässä vaiheessa koko rakennuksen osalta nykyiseen muotoonsa.

SYD-LOJO.

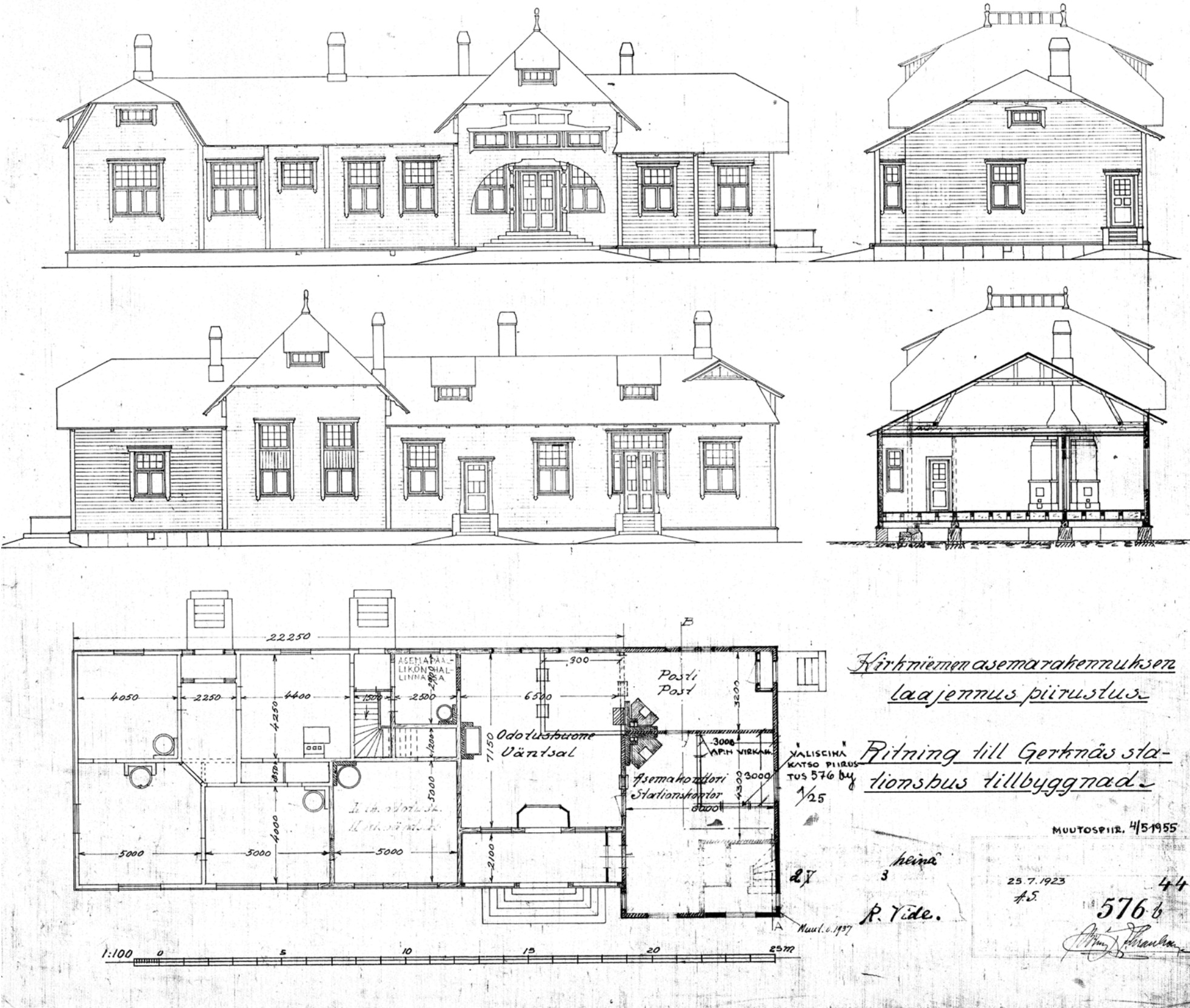
Gerknäs station och Virkby växel.

Järnvägen bygger och målar.

Gerknäs station undergår som bäst en utvidgning. På norra ändan av stationshuset uppföres en tillbyggnad, som kommer att omfatta kontor och postexpedition, vardera i skilda rum med var sin expeditiionslucka. Framför det nya kontoret skall dessutom inrättas en särskild „lave“, eller vad man nu skall kalla det, för tågexpeditören, som från denna upphöjda plats har god utsikt över stationsperrongen och bangården. Då en dörr leder direkt från kontoret till „laven“, slipper tjänstgörande tågexpeditören att genom den ofta nog fyllda väntsalen och perrongen tränga sig fram för att taga emot de anländande tågen.

Det nuvarande kontoret kommer att repareras och upplåtas till väntsal för andraklasspassagerare.

Västra Nyland-lehden kirjoituksessa kerrotaan Kirkniemen asemarakennuksen laajennuksesta. 17.8.1924





Vuonna 1983 asemarakennus oli maalattu vaaleaan sävyyn.
Kuva Suomen Rautatiemuseo, valokuvaaja Mikko Ahvenlampi.



Ylempi kuva: Kirkniemen laiturivaihde vuonna 1977. Kuva Suomen Rautatiemuseo, valokuvaaja Heikki Pajunen.

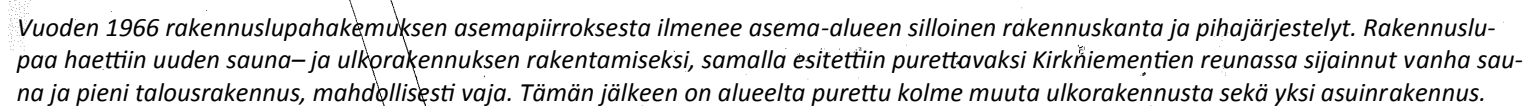
Alempi kuva: Vuonna 1973 asemarakennus oli maalattu tummaan, mahdollisesti punaiseen sävyyn. Kuva Suomen Rautatiemuseo, valokuvaaja Erkki Puntari.



Asemapäällikkö Kirkniemen laiturirakennuksen edessä. Kuva Suomen Rautatiemuseo.

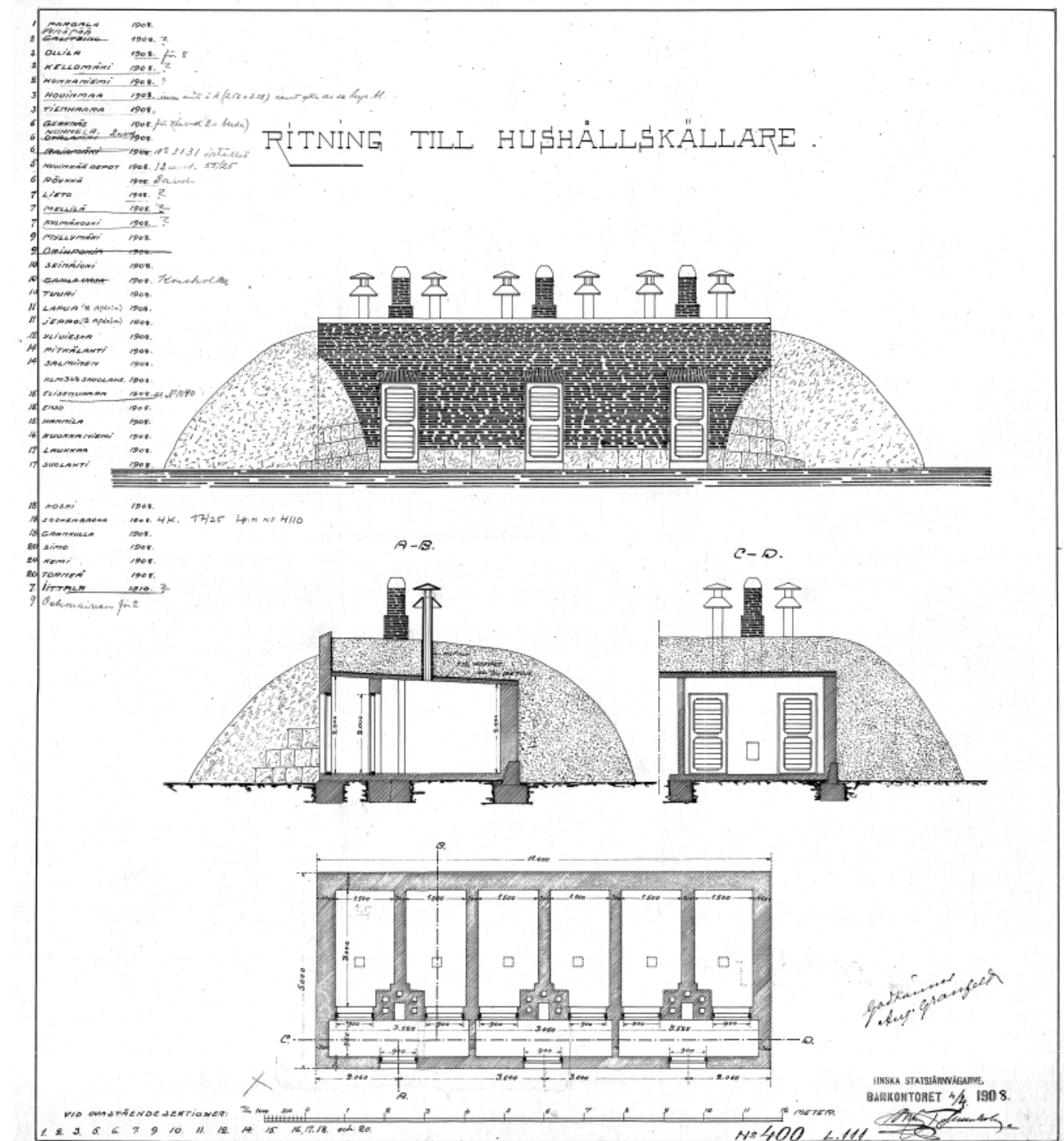
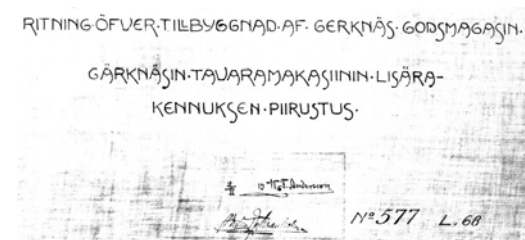
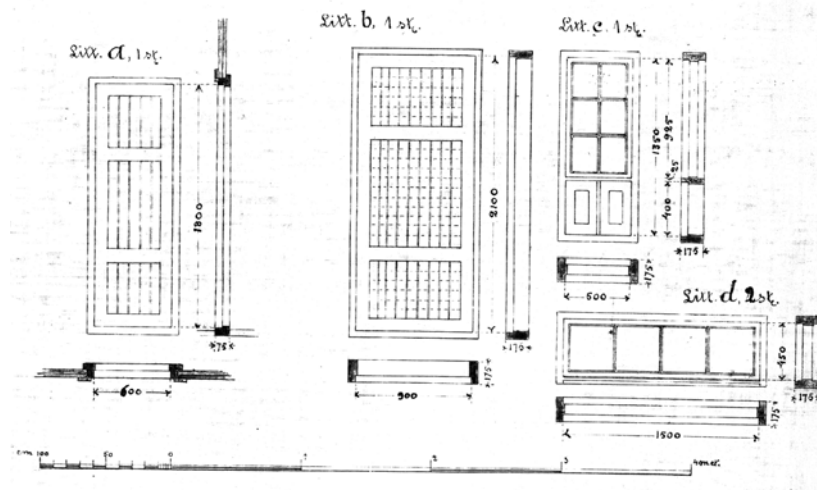
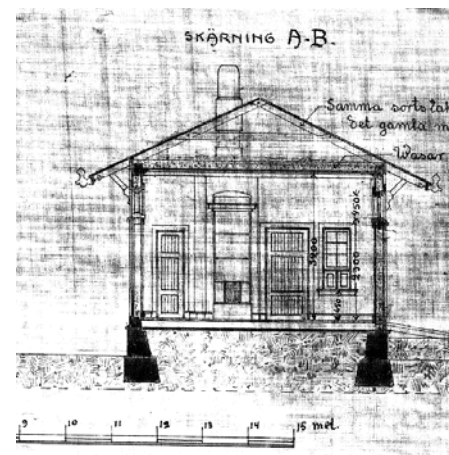
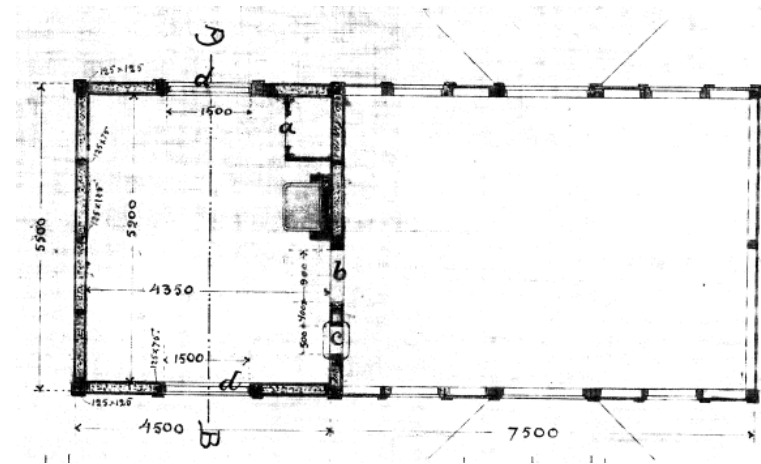
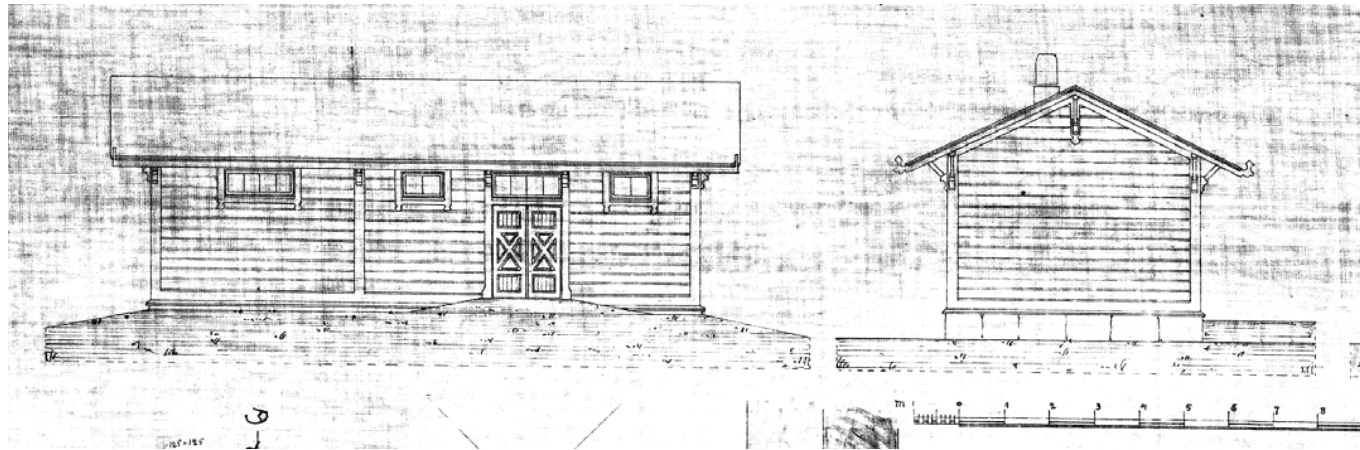


Rautatieaseman alueelle toteutettiin useita virkataloja ja niihin liittyviä talousrakennuksia sekä asemaa palvelevia apurakennuksia. Alueella oli asemarakennuksen, ratavartijan ja asemapäällikön talojen ohella ainakin kolme asuinrakennusta, joista tänä päivänä on jäljellä kaksi. Rakennuksista ei ole tämän työn yhteydessä löytynyt alkuperäisiä asiakirjoja. Asemarakennuksen eteläpuolella sijaitseva kahden asunnon rakennus lienee 1920-luvulta (8/21). Sen vieressä sijainnut toinen asuinrakennus (10/21) on myöhemmin purettu. Alueen eteläisimpänä on arkistotietojen mukaan vuonna 1939 Kaukalahdesta siirretty ja lisärakennettu hirsirunkoinen asuinrakennus (14/21).



4.6 TALOUSRAKENNUKSET

Asema-alueeseen liittyi suuri määrä ulkorakennuksia, jotka sijoitettiin alueen reunoille. Vuoden 1966 asema-
piirroksista (viereinen sivu) ilmenee sen aikainen tilanne. Vanhimpia säilyneitä talousrakennuksia ovat radan
varten tyyppipiirustuksien mukaan rakennettu makasiinirakennus sekä asemapäällikön talon viereen raken-
nettu maakellari (piirustus 1908). Alueella on lisäksi kaksi vanhempaa talousrakennusta ja 1960- 1970- luvulla
rakennettu saunarakennus sekä vaja.

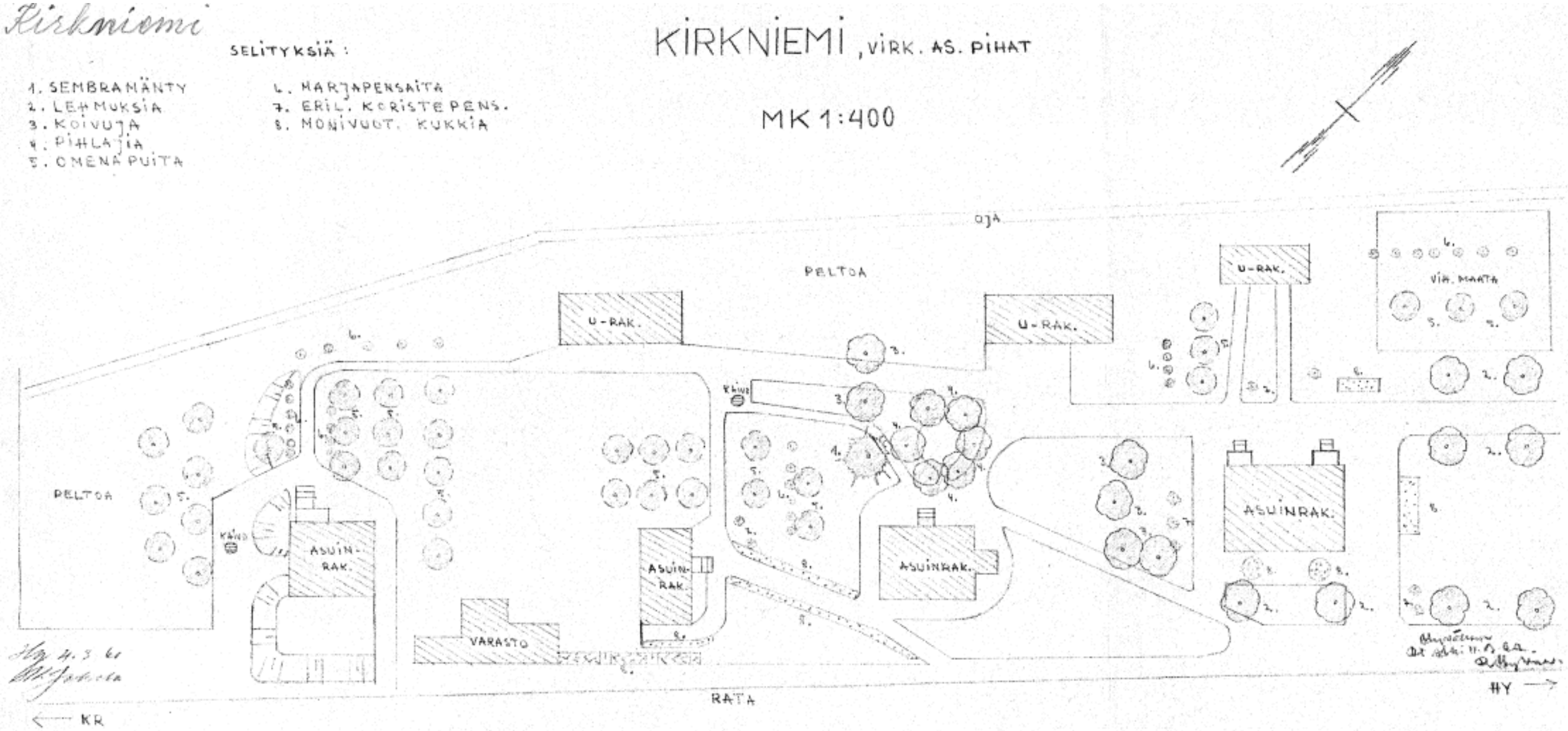


Suomen valtionrautateiden tyyppipiirustus talouskellaria varten vuodelta 1908. August Granfeltin hyväksymän piirustuksen reunaan on merkitty Gerknäs 1908 "för fyra". Kuva ylhäällä Suomen rautatiemuseo. Kirkniemeen rakennettiin neljän kellaritilan kokoinen maakellari. Siihen rakennettiin 1960-luvulla poikittainen laajennus johon sijoittuu varastotiloja (kuva oikealla).



Otteita asemalaiturin reunaan rakennetun Gärknäs tavaramakasiinin piirustuksesta. Kuva Suomen Rautatiemuseo.

4.7 ASEMAPUISTO



Asemapuistot

Asemapuistot suunniteltiin ja rakennettiin yleensä samanaikaisesti tai pian aseman valmistumisen jälkeen. Jo vuonna 1873, palkattiin rautateille ylipuutarhuri ja rataverkon laajentuessa sai hän avukseen piiripuutarhureita. Suomalainen asema-alue on ollut edustava pienoisyhteiskunta sekä rakennusten että puusto- ja puutarhakulttuurinsa vuoksi. Suomessa radat rakennettiin lähes poikkeuksetta valtion toimesta ja määrärahoihin, ja Valtionrautatiet tarjosi asunnot työntekijöilleen. Näin syntyi asemakylä joka erottuu omaksi alueekseen kaikkialla Suomessa tyyppitalojensa ja istutustensa vuoksi. Suomalaiselle asema-alueelle ei löydy vertaa muualla Euroopassa, missä radat rakennettiin enimmäkseen yksityisellä rahoituksella eikä asuinalueita siten syntyneet.

Asemalle varattiin radan varresta pitkänomainen alue jonne sijoitettiin rautatien eri toiminnot; henkilöliikenteen rakennukset ja alue, tavaraliikenteen alue, liikennevälineiden huollon alue sekä asuinalue.

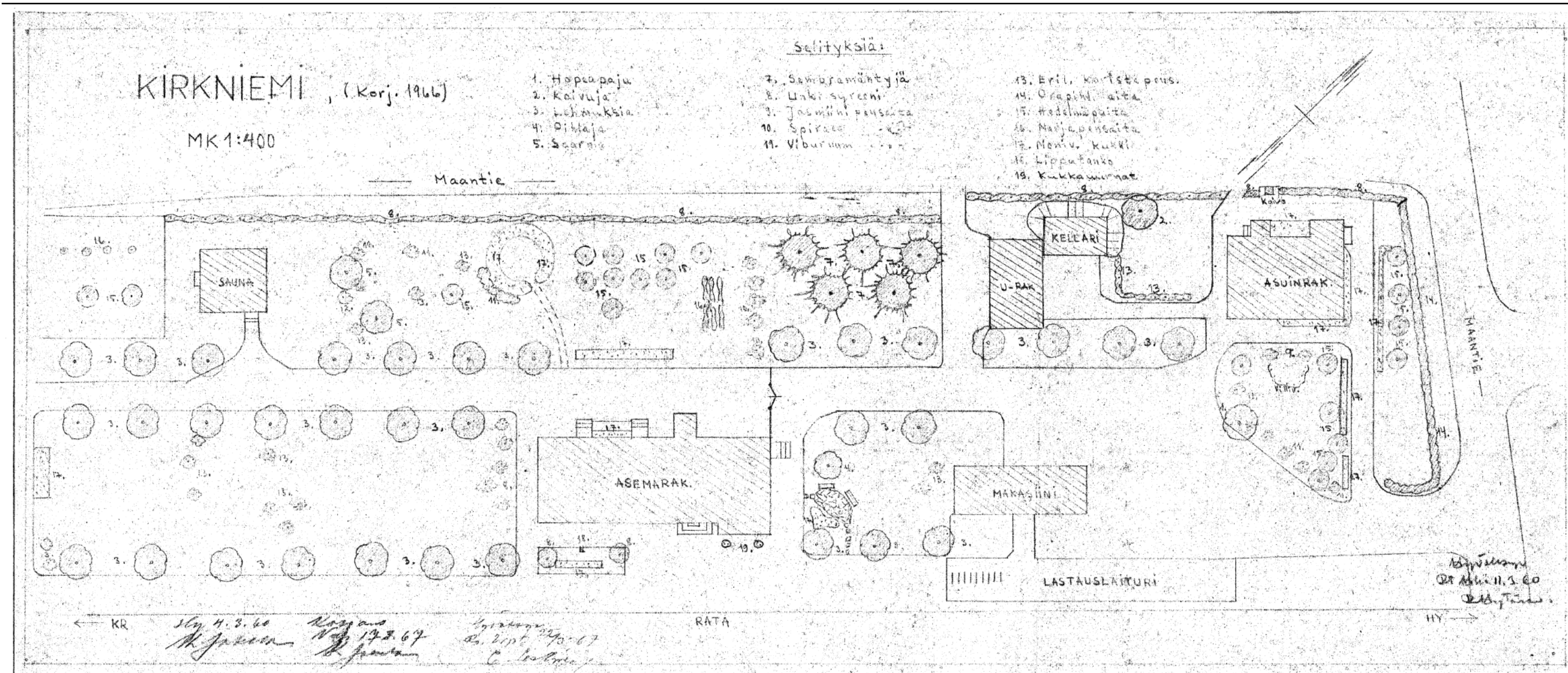
Asemapuisto koostui eri luonteisista osista. Eduspuisto sijoittui asemarakennuksen yhteyteen, ja sen arvoa korosti kasvillisuuden lajirikkaus ja koristeellisuus. Kasvillisuutena oli koriste pensaita, muotoon leikattuja pensaitoja sekä ns. pallopuita sekä koristeellisia kukka- ja perennaistutuksia. Kulku asemalaiturille päällystettiin yleensä mukulakivin. Eduspuistossa oli penkit matkustajille, hevospuomi ja pyöräteline sekä myöhemmin autojen pysäköintialue. Puiston toisessa päässä oli tavaramakasiini ja toisessa aina 1960-luvulle saakka yleisökäymälät. Eduspuiston täsmällisyys syntyi nurmikenttien suorista hoidetuista reunoista, aidoista ja asemalaiturin ja tavarasilan reunuskiveyksistä.

Eduspuistosta asemapuisto jatkui varsinaisena puistoalueena kohti asuinalueita. Käytävät ja puurivit muodostivat sen rakenteellisen selkärangan. Siellä oli mutkittelevia hiekoitettuja käytäviä ja niiden varrella penkkejä. Puisto loi välitilan julkiseksi tilaksi mielletävän aseman ja peremmällä asema-

Virka-asuntojen alueen pihasuunnitelma vuodelta 1960, korjauksia vuodelta 1967. Suunnitelman on 4.3.1960 hyväksynyt Valtionrautateiden ylipuutarhurina vuosina 1937-1971 toiminut Kaarlo Jokela.

alueella sijaitsevan asuinalueen välille. Rautatieläisten asuintalot olivat ammattiryhmän mukaisesti eri kokoisia ja arkkitehtuuriltaan erilaisia tyyppitaloja. Virkahierarkia näkyi myös piha-alueiden suunnittelussa ja kasvillisuudessa. Jokaiseen asuntoon kuului oma tai osuus suuremmasta aittarivistä, puuliiteristä, navetasta, kellarista, käymälästä sekä oikeus käyttää yhteistä saunaa. Asuntopihojen kasvillisuudesta suurimman osan muodostivat marjapensaat, hedelmäpuut ja keittiökasvimaa. Sisäänkäyntiä ja oleskelualueita korostettiin perenna- ja kesäkukkaistutuksin.

Edellä oleva teksti pohjautuu Museoviraston ohjeeseen "Aseman puisto ja pihat". Ohjeessa on tarkemmin selostettu rautatieasemien pihojen ja puistojen alkuperäistä suunnitteluperiaatteista ja ratkaisuksista sekä annettu ohjeita alueiden hoidolle ja suojelulle.



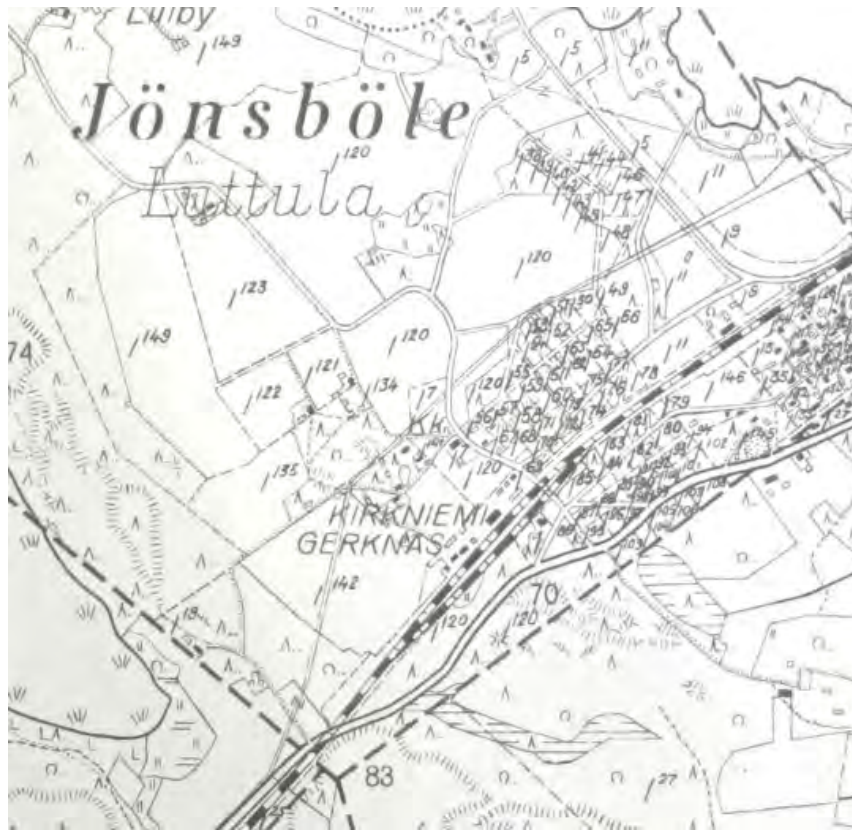
Myös Hanko-Hyvinkää radalla ja Kirkniemeen, joka jo varhain siirtyi Valtionrautateille, toteutettiin suomalaisille rautatieasemille tyypillinen erilaisten rautatierakennusten ja näitä kokoavan asemapuiston muodostama asemakylä. Varhaisia asemapiirroksia tai puisto- ja pihasuunnitelmia ei ole löytynyt tämän työn yhteydessä. Valtionrautateiden ylipuutarhurina vuosina 1937-1971 toimineet Kaarlo Jokelan laatima pihasuunnitelma vuodelta 1960 antaa kuitenkin yhdessä edellä kuvattujen tyyppiratkaisujen sekä säilyneen rakennuskannan ja kasvillisuuden kanssa, varsin hyvän kuvan alueen varhaisista vaiheista. Puiston säilyneisyyden selvittämiseksi tulisi tehdä tarkempi puistoinventointi. Tämän talviaikaan laaditun selvityksen yhteydessä ei asemapuiston kasvillisuutta ole voitu selvittää muilta osin kuin maisemallisena rakenteena.

Vuonna 1960 laaditussa pihasuunnitelmasta ilmenee alueen pihajärjestelyt ja istutukset sekä siihen aikaan alueella olleet rakennukset. Alue jakautuu julkisen luonteiseksi asemapuistoksi ja virka-asuntojen piha-alueeksi. Aseman eduspuisto aseman ja makasiinirakennuksen, sekä radan välissä on osana laajempaa asemapuistoa. Alueen halki junaradan suuntaisena kulkee lehmusten reunustama puistotie. Myös radan varressa on tyypillinen lehmusriivi. Luonteeltaan julkisessa asemapuistossa ovat tie- ja nurmialueet suoralinjamaisia ja selkeästi jäsennoittyjä. Asemapuistoa rajaa kaakossa silloisen peltoalueen puolella syreeniaita. Asuinrakennukset ja asemarakennus sekä makasiini lastauslaitureineen sijoittuvat radan varteen. Ulkorakennukset ja vanha maakellari sijoittuvat puistotien toiselle puolelle. Samalla puolelle on myös sauna ja sen vieressä kasvima.

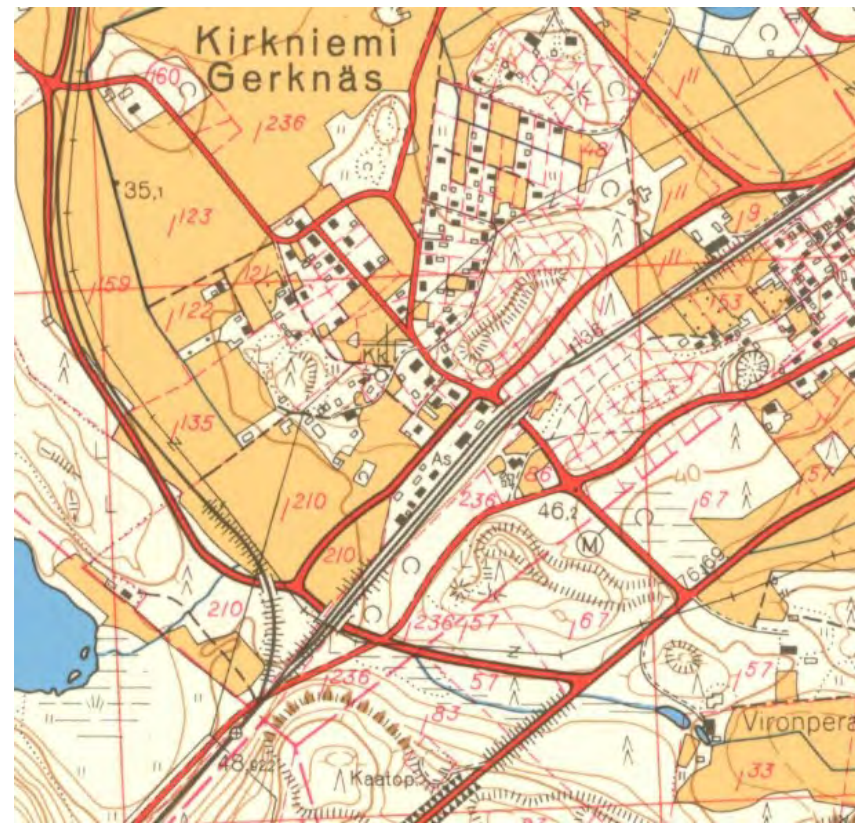
Virka-asuntojen piha-alueet alueen eteläosassa on sommittelu vapaamuotoisemmin. Asuinpihoissa on runsaasti hedelmäpuita ja marjapensaita, lisäksi mm pihlajaa ja koivua sekä tuija-ryhmä.

Pihasuunnitelma vuodelta 1960, korjauksia vuodelta 1967. Kuva Suomen rautatiemuseo.

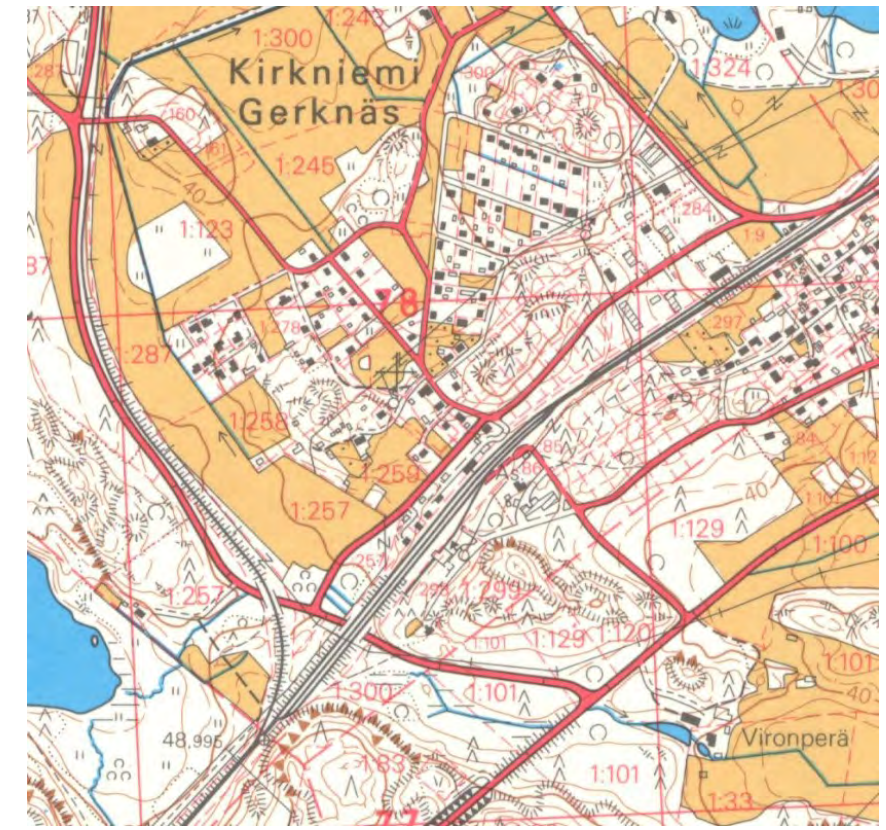
4.8 RAUTATIEASEMAN LÄHIYMPÄRISTÖN MUUTOKSET 1900-LUVULLA



Ote pitäjänkartalta vuodelta 1944, mittaus 1938. Maanmittauslaitos. Kuninkaantie kulki radan vastakkaisella puolella. Liikenne alueelle ohjautui koillisesta Marskintieltä jatkuen alueen eteläosaan asema-alueen sisäistä puistotietä pitkin. Asemaympäristö rajautui pohjoisessa pelto- maisemaan ja pellon reunaan sijoittui talousrakennusten rivistö.



Ote Maanmittauslaitoksen peruskartalta vuodelta 1966. Asema- alueen luoteispuolelle on rakennettu. Yhteys Kuninkaantielle kulkee radan alitse, Kirkniementie lounais- ja länsipuoli on edelleen peltoalu- eena.



Ote Maanmittauslaitoksen peruskartalta vuodelta 1982. Koillispuolella radan ali kulkenut tie on katkaistu. Lähiympäristön uutena maamerkinä on radan kaakkoispuolelle vuonna 1968 valmistunut korkea viljasiilo.

5. NYKYTILANNE



Asema-alueen lähiympäristössä ovat muutokset jääneet varsin vähiin 1900-luvun alun jälkeen. Uutta asutusta on lähiympäristöön muodostunut hyvin vähän ja myös itse asema-alueen raja- ja jäsen- nys on säilynyt. Jönsbölen läpi Lohjan keskusta- aan jatkava maantie, vanha Kuninkaantie, kulki vielä 1930-luvulla radan kaakkoispuolella. Kirkniemen ja Jönsböleen saavuttiin Kuninkaantieltä radan poikki. Asema- alue rajautui luoteessa peltoaukeaan. Kirkniementien rakentamisen jälkeen muuttui saapumissuunta alueelle.

Kirkniemen asemarakennus poistui alkuperäisestä käytöstään vuonna 1983, kun henkilöliikenne rataosuudella lakkautettiin. Nykyään on radalla ainoastaan tavaraliikennettä. Posti toimi rakennuksessa vuodesta 1895 aina vuoteen 1990 asti. 2000-luvulla alue siirtyi yksityisomistukseen.

Asema-alueen nykyinen rakennuskanta

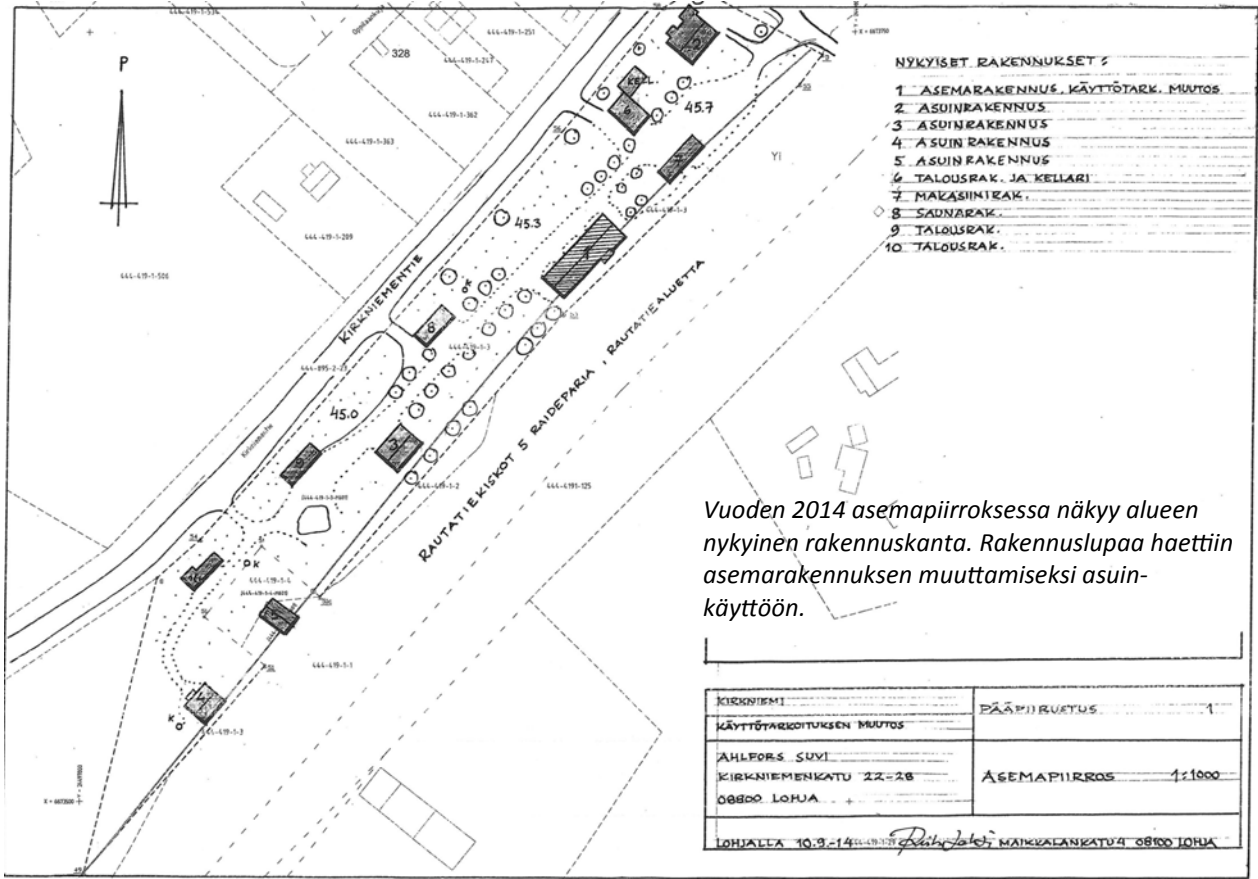
- A asemarakennus
- B asemapäällikön talo
- C asuinrakennus
- D ratavartijan tupa
- E asuinrakennus
- f makasiini
- g maakellari ja vaja
- h sauna ja vaja
- I talousrakennus
- J talousrakennus

Kuva ilmakuva vuodelta 2016



5.1 ASEMA-ALUE

Asema-alue levittäytyy pitkänä kapeana nauhana junaradan ja Kirkniementien väliin. Itse alueen rajaus on edelleen sama kuin 1872-74 ratakartalla. Alue on säilynyt eheänä, vanhojen rautatierakennusten ja puistomaiseksi istutetun ympäristön muodostavana tunnusomaisena kokonaisuutena. Alueen hierakista jakoa hallitsee muita suurempi ja koristeellisempi rautatieasema. Näkyvästi Kirkniementien ja Marskintein risteykseen sijoittuva asemapäällikön rakennus on toinen maisemas- sa korostuva rakennus. Alueen pohjoinen rautatiepuiston osa, johon rautatieasema, asemapäällikön talo ja makasiini si- joittuvat on luonteeltaan julkinen. Eteläinen entisten virka-talojen alue on luonteeltaan yksityisempi. Alueen läpi sen keski- osassa kulkee vanhojen lehmusten reunustama puistotie. Talousrakennukset sijoittuvat tien luoteispuolelle ja asema- sekä asuinrakennukset tien kaakkoispuolelle radan varteen. Kasvillisuuden ja piharakenteiden selvittämiseksi olisi suotavaa teh- dä alueella tarkempi puistoinventointi. Talviaikaan ajoittuvan, nyt laaditun inventoinnin yhteydessä ei kasvillisuutta tai lu- mipeitteen alle jääneitä piharakenteita ollut mahdollista selvittää.



Näkymä asemapäällikön rakennuksen edustalta lounaaseen. Taustalla näkyy vanha makasiinirakennus ja 1960-luvulla rakennettu ulkorakennus.



Näkymä asemarakennuksen nurkalta lounaaseen. Taustalla lehmuskujanne, ja 1960-luvulla rakennettu sauna- ja ulkorakennus. Kujanteen päässä on 1900-luvun alun asuinrakennus sekä siihen liittyvä vanha ulkorakennus.



Pihatietä reunustava vanha lehmuskujanne antaa alueelle erityistä julkista luonnetta. Alueen pohjoisosassa avautuu kauniisti rajautuvia pitkiä näkymiä sekä kujannetta pitkin ja puiden välistä nurmialueiden yli kohti asemarakennuksia.

Junaradan suunnassa korostuu maisemassa aivan radan reunaan sijoittuvat asemarakennukset ja vanha istutettu puusto.



Asemarakennuksen edessä on säilynyt vanha vaihdeasema.





Kesäaikaan otetuissa valokuvissa vuodelta 2016 on alueen yleisilme vehreä ja näkyvyyttä peittävät pensaat ja puuston lehvästö. Pensaikkoo on tämän jälkeen raivattu mm asemarakennuksen edustalta.





5.2 ASEMARAKENNUS

Asemarakennus sijoittuu maisemassa näkyvästi aivan junaradan reunaan. Pitkänomainen yksikerroksinen satulakattoinen rakennus on hyvin säilyttänyt 1920-luvun laajennus- ja muutostöiden myötä muotoutuneen ilmeensä. Silloin tehtiin alkujaan jugendilmeisen rakennuksen pohjoispäättyyn laajennus. Torni- ja frontonaiheet poistettiin ja kattomuoto muutettiin harjakatoksi. Aseman sisäänvedetty kuisti muotoiltuine puupylväineen on säilytetty mutta julkisivussa on aiempi kaariaihe korvattu yksinkertaisemmalla suorakulmaisella jäsentelyllä.

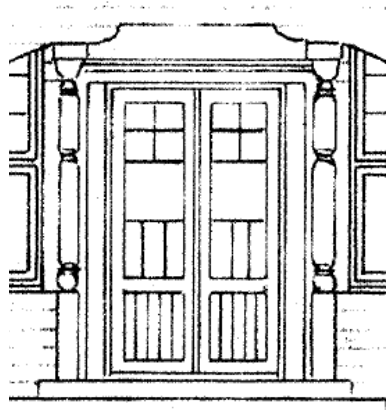
Julkisivuissa on säilynyt vanha, mahdollisesti alkuperäinen keilapontti-paneeli. Nykyinen vihreä julkisivuväri on valokuvista päätellen aiemmin ollut lähes valkea, myöhemmin myös vaalean ruskea. Alkuperäinen värisävy olisi kiinnostava selvittää värianalyysin avulla. Alkuperäiset jugendtyyliset ikkunat ovat säilyneet, myös laajennusosalle tehtiin vastaavat ikkunat. Ikkunapuitteiden alkuperäinen sävy on ollut nykyistä tummempi. Sokkeli on lohkokiveä. Nykyisenä katteena on vihertävä saumattu pelti, alkujaan katteena on ollut tumma pelti tai huopa.



Asema alkuperäisessä asussaan 1906 jälkeen. Kuva Suomen Rautatiemuseo.



Julkisivun erityisiä yksityiskohtia ovat jugendaiheiset ikkunat ja ovet muotoil-
tuine kehyksineen sekä avoräystäät
muotoiltuine räystääkannakkeineen.



Muita koristeellisempi pääovi on vas-
taa ilmeeltään alkuperäisessä jul-
kisivupiirustuksessa kuvattua ovea.



Aseman kauniiseen vanhaan pääoveen liittyy monimuotoi-
set lasitukset ja tunnusomaiset koristeelliset vuorilaudat.



1920-luvun laajennuksessa, johon sijoitettiin asematoimis-
to, on tyyliltään erilainen peiliovi.



Alkuperäiset jugendtyyliset ikkunat on pääosin säilyneet.

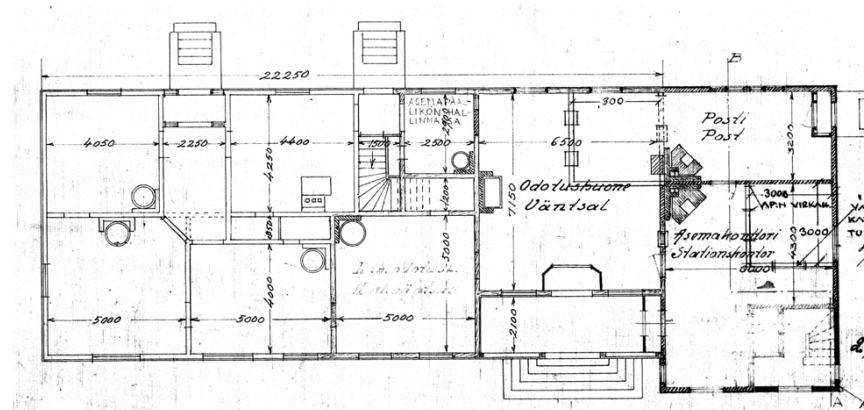


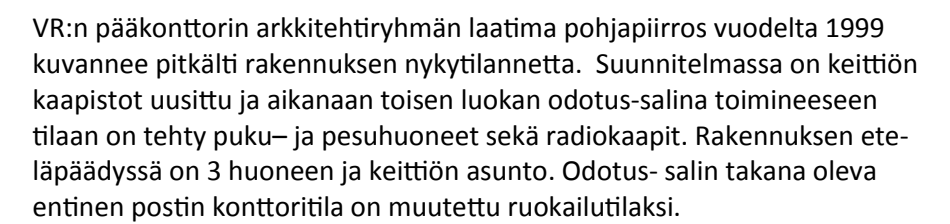
Asemarakennuksen asuntojen ulko-ovien päällä on teräksiset ka-
tokset. Kellariin kuljetaan tiilestä muuratun kuistin kautta.

Aseman sisätiloissa toimi rautatieaseman sulkemisen jälkeen posti vuoteen 1990 saakka. Tilat olivat inventointihetkellä tyhjiään ja nykyisen omistajan tavoitteena on muuttaa tilat asuinkäyttöön.

Aseman entinen odotussali on myöhemmin jaettu kahteen osaan väliseinällä jossa on paneloitu palvelutiski lasiluukkuineen. Vuoden 1924 laajennus- ja muutospirustukseen merkitty vinokulmainen tuulikaappi vanhoine ovineen on säilynyt. Seinän alaosa kiertää rintapaneeli. Yläosassa on tapetti. Korkean huonetilan katossa on valkoiseksi maalattu paneeli. Lattiassa on tummanvihreä vinyylilaatta. Asematilojen uunit on purettu. Odotussalin vasemmalla puolella sijaitsevassa entisessä toisen luokan odotussalissa on tehty pintakorjauksia ja väliseinämuutoksia.

Tämän työn yhteydessä ei käyty asemarakennuksen asuintiloissa.

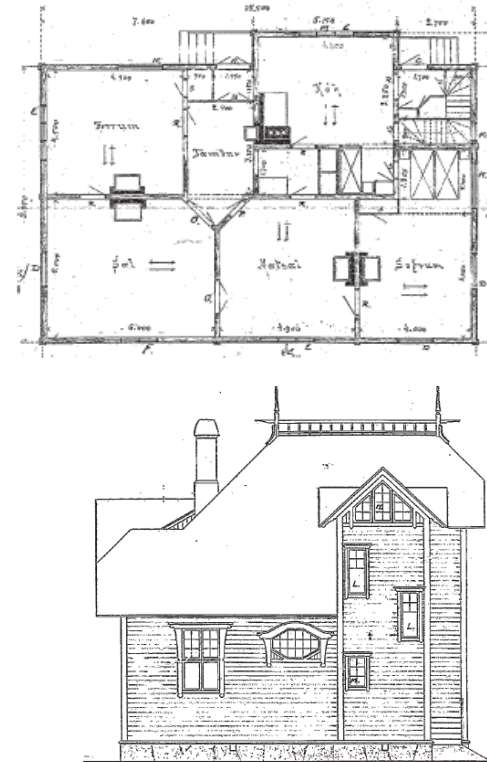






5.3 ASEMAPÄÄLLIKÖN TALO

Vuonna 1908 rakennettu asemapäällikön talo on asuinkäytössä. Tämän työn yhteydessä ei ole löytynyt alkuperäisiä piirustuksia tai vanhoja valokuvia rakennuksesta. Rakennusosia tarkastelemalla ja vertaamalla aikakauden tyyppipiirustuksiin, voi olettaa että rakennus on hyvin säilyttänyt alkuperäisen ilmeensä. Joitain yksinkertaisuuksia on saatettu tehdä esimerkiksi kattokorjausten yhteydessä. Sisätiloissa ei käyty tämän selvityksen yhteydessä. Rakennus sijoittuu näkyvästi Kirkniementien ja Marskintien risteyksen tuntumaan. Julkisivuissa korostuu jugendarkkitehtuurille tyypillinen epäsymmetrinen monimuotoinen jäsentely ja kooltaan ja muodoltaan vaihtelevat ikkunat. Julkisivujen alaosassa on vanhempi keilaponttipaneeli ja yläosassa kapeampi pystypaneeli. Sokkeli on lohkokiveä ja katteena on saumattu pelti.



Asemapäällikön talo v:ltä 1906

Asemapäällikön rakennuksen tyyppipiirustuksia vuodelta 1906. Piirustuksissa on paljon yhteneväisyyksiä Kirkniemen asemapäällikön rakennuksen kanssa. Kuva Museoviraston korjauskortti.



5.4 ASUINRAKENNUS (4)

Asemarakennuksesta lounaaseen junaradan reunassa on 1920-luvun klassismin piirteitä omaava kahden asunnon asuinrakennus. 1½-kerroksinen satulakattoinen, koillispuolella leveällä frontonilla varustettu lohkokivisokkelille perustettu rakennus lienee 1920-luvun paikkeilla rakennettu. Kaikki julkisivut ovat symmetrisesti jäsenneltyjä. Sisäänkäynnit puurakenteisine avokuisteineen ja ulokekatoksineen sijoittuvat pihajulkisivun reunoille. Julkisivuissa on vanha, oletettavasti alkuperäinen, pystyrimavuoraus ja alkuperäiset siroin välipuittein varustetut pieni ruutuiset ikkunat. Katteena on sementtitiilikate.

Rakennus on hyvin säilyttänyt 1920-luvun ilmeensä ja muodostaa tärkeän, junaradan suuntaan ja asemapuistoon, näkyvän osan rautatiealueen kokonaisuutta.



5.5 ASUINRAKENNUS (5)

Asema-alueen eteläosassa radan varressa on asemaympäristöön kuuluva pienehkö kiinteistörekisterin mukaan 1939 rakennettu asuinrakennus. VR:n arkistolomakkeen mukaan on 2 huoneen ja keittiön kokoinen hirsirunkoinen rakennus siirretty Kauklahdesta ja laajennettu. Loivalla satulakaton varustettu 1-kerroksinen rakennus on perustettu betonisokkelille ja siihen liittyy kellarikerros. Pihan puolella on osittain lasitettu avokuisti. Julkisivuissa on punaiseksi maalattu pystyrimavuoraus ja 1930-luvulle tyypilliset 6-ruutuiset puuikkunat.

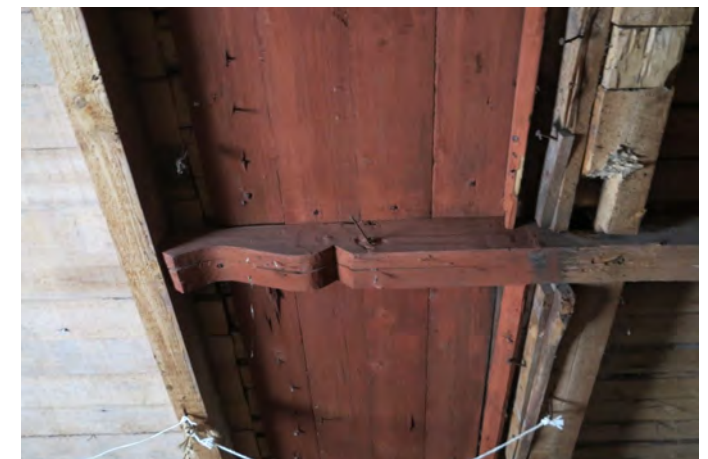
Pienehkö ja ilmeeltään aikaudelleen tyypillinen asuinrakennus on hyvin säilyttänyt alkuperäiset piirteensä ja on osana vanhempaa kerroksellista asemaympäristöä.



5.6 RATAVARTIJAN TALO

Lohjan alueella ratavartijantaloja oli kahdeksan ja ainoa niistä säilynyt on Kirkniemen aseman alueella sijaitseva rakennus. Se rakennettiin samojen tyyppiirustusten mukaan, joilla kaikki muutkin Hangon rautatien yhden perheen ratavartijantalon on rakennettu. Ratavartijantalojen rakennuspiirustuksia ei ole säilynyt, joten niiden suunnittelijasta ei ole varmuutta. Todennäköisesti suunnittelija oli arkkitehti Knut Nylander, joka suunnitteli rautatien asematalot. Nylander suunnitteli samaan aikaan myös valtionrautateiden rakennuksia.

Alkuperäisessä asussaan ovat säilyneet päädyn ullakkoikkuna sekä vuorilaudoitus ja profiiliveistetyt räystääskonsolit. Rakennuksen sijoittelu on tyypillinen, valtaosassa ratavartijantaloista sijoittuivat pääty radan suuntaan. Useiden muiden säilyneiden ratavartijantalojen tapaan Kirkniemen rakennusta on laajennettu 1930-1940-luvulla, jolloin myös ikkunat on uusittu. Rakennus on ollut asumattomana, mutta on kohtuullisessa kunnossa. Sisätiloissa on säilynyt vanha keittön puuhella ja peltiuuni.

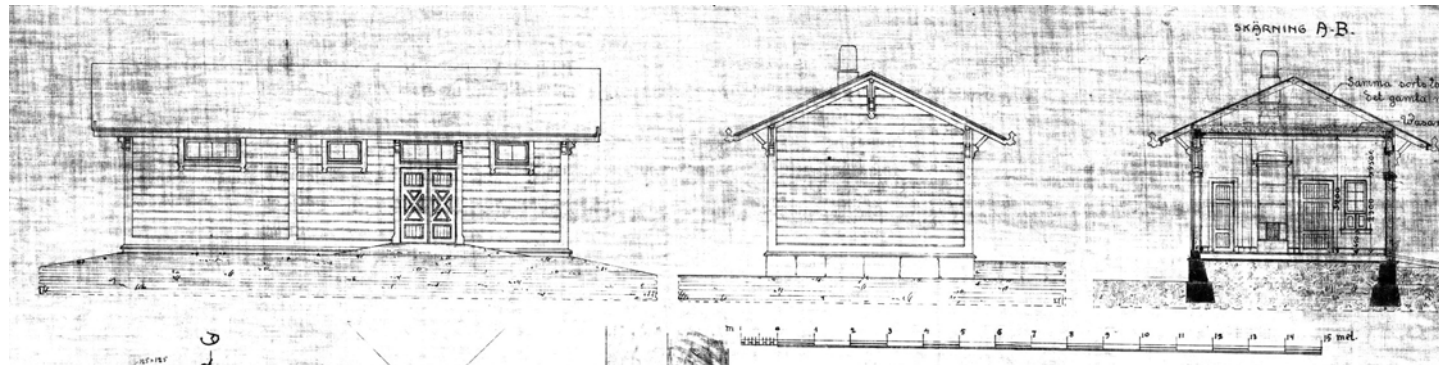
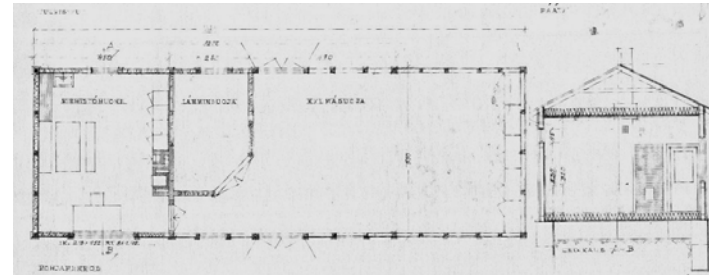


5.7 TAVARAMAKASIINI

Kirkniemen tavaramakasiini on rakennettu tyyppipiirustusten mukaan 1900-luvun alussa. Aivan radan reunaan sijoittuva makasiini palveli junaliikenteen rahtikuljetuksia. Rakennuksessa on aikakauden rautatiearkkitehtuurille tyypillisiä koriste-aiheita kuten profiliveistetyt räystääskonsolit vinotukineen. Pihan puolella on säilynyt alkuperäinen lautarakenteinen las-
tausovi johon liittyy yläikkuna.

Rautatiemuseon arkistossa on säilynyt vuonna 1976 *nykytilanteen mukaiseksi tarkistettu* muutospirustus vuodelta 1976. makasiinin eteläpäädyssä on uunilla lämmitettävä miehistöhuone jota varten, jossain vaiheessa on avattu radan suuntaan suurempi tyyliltään 1950-luvun ikkuna. Miehistöhuoneen vieressä on makasiinin kylmäsuojasta erotettu pienempi lämmin suoja.

Oikealla ote nykytilanteen mukaiseksi tarkistetusta muutospirustuksesta vuodelta 1976. Alla ote alkuperäisestä piirustuksesta.



5.8 TALOUSRAKENNUKSET

Asema-alueen luoteisreunalla on säilynyt kaksi pitkänomaista vanhempaa talousrakennusta. Näistä toinen on pystyrimavuorattu. Pitkällä sivulla on viisi yksi-lehtistä ovea. Rakennuksen tarkempaa käyttötarkoitusta ei ole selvitetty.



Etelänpuolinen talousrakennus on osittain hirsirakenteinen ja osittain rankarakenteinen. Rakennuksessa on saattanut olla esimerkiksi pieni karjatila, talli tai verstaas. Pohjoispäädyssä on pariovet ja eteläpäädyssä oletettavasti ulkokäymälän ovet. Pitkällä sivulla on ikkuna ja yksilehtinen ovi.





Asemapäällikön talon vieressä on vanha maakellari jonka viereen poikittain on 1960-luvulla tehty rankarakenteinen poikkisiipi johon sijoittuu varastotiloja. Maakellarin seinä on muurattu poltetusta tiilestä ja siinä on kaksi ovea. Kellari on tehty tyyppiirustuksen mukaan.

Alueen lounaisreunalla on 1960-luvulla rakennettu saunarakennus johon liittyy vajatiloja. Rakennus on loivine satulakattoineen ja vaakapaneelivuorauksineen ilmeeltään aikaudelleen tyypillinen.



8. OMINAISPIIRTEET JA ARVOT YHTEENVETO

VAALITTAVAT OMINAISPIIRTEET

RAKENNUKSET sr 1-2

- A. Asemarakennus
- B Asemapäällikön talo
- C. Asuinrakennus
- D Ratavartijan talo
- f. Tavaramakasiini

Rakennukset ja niiden julkisivujen alkuperäiset piirteet tulee säilyttää; rakennuksen ulkoinen hahmo, ikkunat, paneloinnit, julkisivun yksityiskohdat, vesikaton yksityiskohdat
Asemarakennuksessa säilytetään odotustilan tilajako ja vanha tuulikaappi

RAKENNUKSET /s

- E. Asuinrakennus
- g Maakellari
- I Talousrakennus
- J Talousrakennus

Säilytetään osana kokonaisuutta, alueen kokonaisilmeeseen sopivat muutokset mahdollisia

ALUEMERKINTÄ

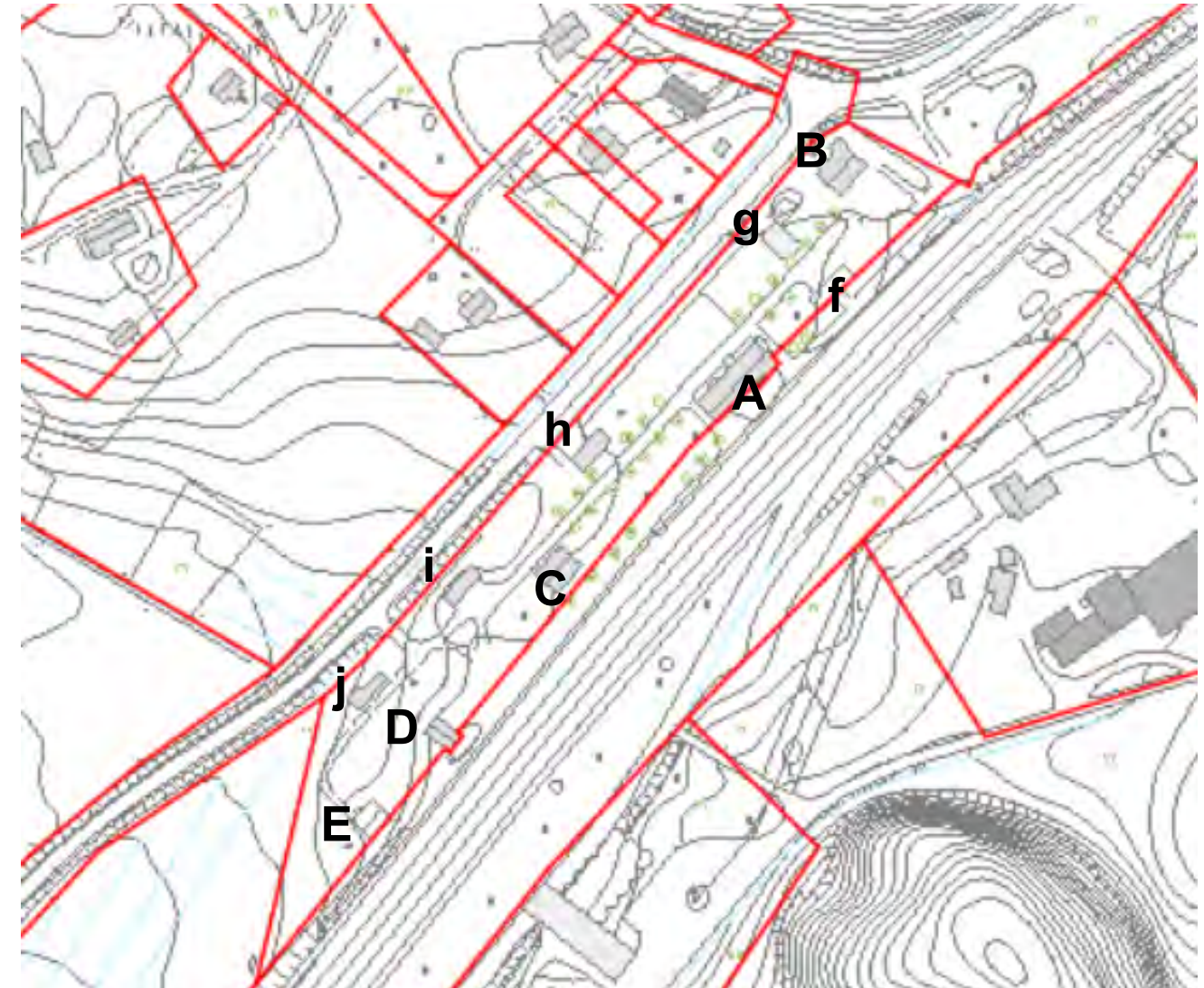
- Asema-alueen rakenne ja sisäinen hierarkia, jako eduspuistoon, asemapuistoon ja asuinalueeseen, tulee säilyttää
- Asemapuiston puistomainen ilme,
- Asemarakennuksen ja radan varressa sijaitsevien muiden rautatierakennusten näköyhteys rataan tulee säilyttää. Turvallisuuden kannalta välttämätön aitaaminen radan suuntaan tulee toteuttaa näkymiä sulkematta alueen puistomaiseen luonteeseen soveltuvana, asemarakennuksen läheisyydessä korkeatasoisena teräsaianana, kauempana voidaan käyttää edullisempaa verkkoaitaa.
- Alue tulee säilyttää yhtenäisenä, alueen sisällä ei sallita aitaamista
- Alueella pyritään säilyttämään maisemallinen tilajako, ja ylläpitämään tai palauttamaan asemapuistolle tyypillistä kasvillisuutta. Hoidon ja uudistamisen tulee perustua kasvillisuuden ja puistorakenteiden inventointiin sekä puuston kuntokartoitukseen. Tärkeänä tilallisena ja hierarkkisena elementtinä toimiva lehmuskujanne tulee säilyttää ja pohjoisosaan, asemapuiston alueelle ei tule osoittaa täydennysrakentamista. Alueen lounaisosassa (virkatalojen alue) on vähäinen ympäristöön huolella sovitettu täydennysrakentaminen mahdollinen, esimerkiksi puretun asuinrakennuksen ja talousrakennuksen paikalla.

ARVOT

A Asemarakennus

B Asemapäällikön talo

- ♦ Erityinen kulttuurihistoriallinen arvo Hanko-Hyvinkää junaradan varressa säilyneinä alkuperäisinä rautatierakennuksina, rautatieasema on alueelle tunnusomainen paitsi liikennepaikkana myös siellä pitkään toimineen postin ansiosta
- ♦ Erityinen rakennushistoriallinen arvo hyvin alkuperäisiltä rakennusosiltaan ja 1920-luvun ilmeeltään säilyneinä, arkkitehti Bruno Granholmin suunnittelemina jugendvaikutteisina rautatierakennuksina
- ♦ Erityinen maisemallinen arvo, sijoituessaan näkyvästi junaradan varteen ja osana Kirkniemen hyvin säilynyttä asemaympäristöä



C Asuinrakennus

f Tavaramakasiini

- ♦ Kulttuurihistoriallinen arvo Hanko-Hyvinkää junaradan varressa säilyneinä alkuperäisinä rautatierakennuksina
- ♦ Maisemallinen arvo, sijoituessaan näkyvästi junaradan varteen ja osana Kirkniemen hyvin säilynyttä asemaympäristöä

g Maakellari,

h Talousrakennus

i Talousrakennus

- ♦ Kulttuurihistoriallinen arvo Hanko-Hyvinkää junaradan varressa säilyneinä alkuperäisinä rautatiealueen ulkorakennuksina
- ♦ Maisemallinen arvo osana Kirkniemen hyvin säilynyttä asemaympäristöä

E Asuinrakennus

- ♦ Maisemallinen arvo osana Kirkniemen hyvin säilynyttä asemaympäristöä

LÄHTEET

Kirjallisuus, artikkelit

Härö Mikko, Läntisen Uudenmaan rakennusten ja maiseman kulttuurihistoriallinen inventointi, Läntisen Uudenmaan seutu-kaavaliitto, 1993

Kaukiainen Yrjö, Lohjalaisten historia 2 (1808-1925). 1980

Kirkniemen kyläsuunnitelma. Kirkniemen kyläyhdistys 2013.

Leveät kiskot. Suomen yleiselle liikenteelle avatut yksityiset leveäraiteiset rautatiet.. Suomen rautatiemuseo 2008.

Putkonen, Lauri, toim. Rakennettu Uusimaa. Uudenmaan rakennettu kulttuuriperintö. Inventointiluonnos 2005

Rautateiden arkkitehtuuri. Suomen rakennustaiteen museo. 1984

Arkistolähteet

Kansallisarkisto.

Kansalliskirjasto. Vanhat pitäjänkartat ja senaatinkartat.

Lohjan karttapalvelu. Kartta– ilmakeku ja rekisteritiedot.

Lohjan kaupunginarkisto

Lohjan rakennusvalvonnan arkisto

Länsi-Uusimaa. Lehtikirjoitukset v 1900-1929

Maanmittauslaitos. Vanhat peruskartat.

Suomen rautatiemuseo, piirustuksia ja valokuvia.

Lappeenrannan museon arkisto.

Muut lähteet

Lohjan rakennetun ympäristön inventointiluettelo

Missä maat on mainioimmat. Uudenmaan liitto. 2012

Museovirasto. Rautatierakennusten korjausohjeet 1-7. 2005

Salonen Torsti. Työn alla oleva inventointi Hyvinkää-Hanko -rautatien ratavartijantaloista

