

1. Rautatieasema

Kuulutus

Vaihtoaika

(merkkiääni)

Rautatieasema

(Rautatieaseman ääniä, portaiden laskeutuminen)

Matkaaja

Pitkästä aikaa Akaassa ja jatkoyhteys lähtee vasta tunnin päästä!

Otan vaihtoajan liikunnan kannalta, kävelylenkki tekee hyvää istumisen jälkeen. Kiva pyörähtää pitkästä aikaa lapsuuteni maisemissa.

(kävelyn ääniä lyhyesti)

Junalla tänne on ainakin päästy jo kauan. Suomen toiseksi vanhin risteysasema Toijalan asema valmistui vuonna 1876. Toijalan valinta risteysasemaksi oli aikalaisten kompromissiratkaisu. Kaikenlaisten kiistojen ja eturistiriitojen takia valittiin keskitie, joka ei loukannut Turun, Forssan seudun eikä Helsinginkään etuja. Hämeenlinna-Tampere-Turku -radan rakentamisessa oli mukana parhaimmillaan yli 3000 työntekijää kerralla. Pääosa radan tekijöistä tuli Akaata kauempaa. Kunnan asukkaille suuri työjoukko merkitsi huomattavaa lisätuloa, sillä majoitus, ruoka ja päivittäiset tarvikkeet hankittiin pitäjästä, mutta ei häiriöiltäkään rataa rakennettaessa välttytty. Pitkin ratatyömaita ilmestyi esimerkiksi salakapakoita, joita viranomaiset joutuivat sakottamaan. Risteysaseman rautatieliikenteen hoitaminen vaati paljon työvoimaa. Toijalaan syntyi rautatien mukana kokonaan uusi väestöryhmä: rautatieläiset.

Toijalan toisen luokan asemarakennus oli komea koristeellinen puurakennus. Pitkään yksikerroksiseen rakennukseen sijoitettiin 1, 2, ja 3 luokan odotussalit, lennätin, naistenhuone, posti, asemapäällikön ja sähköttäjän asunnot sekä hieno ravintola. Posti olikin varsinainen harvinaisuus, sillä Venäjän vallan aikana postilla oli vain 17 omaa kiinteistöä. Matkustajaliikenne oli Toijalan asemalla huomattavan vilkasta verrattuna aseman kapasiteettiin. Koululaiset menivät junalla asemalta yhtenäiskoululle ja jäivät pois Lahdensuun seisakkeella. Pappilan ja Toijalan kouluihin tultiin myös junalla Valkeakosken

radan valmistumisen jälkeen. Nopeimmillaan Tampereelle ja Hämeenlinnaan pääsi vuonna 1925 runsaassa tunnissa. Turun suuntaan meni vain posti- ja sekajunia. Sinne matka kesti yli kolme tuntia. Uuden ratayhteyden rakentamisen myötä asemarakennus jäi raiteiden väliin, joten rakennettiin puinen silta viemään kävelijät turvallisesti raiteen yli asemalle. Jalankulkusiltaa kutsuttiin aikanaan Huokausten sillaksi. Matkustajaliikenne tapahtui ahtaasti muun ratapihan toiminnan seassa. Vanha vitsi kertoikin yhden muorin elättävän helposti itsensä ja lapsiparvenkin, kun hän aamusta iltaan ennustaisi aseman kulmalla, miltä kohtaa Toijalan ratapihaa juna lähti ja mille kohdalle se pysähtyi.

Ajoneuvoilla radan yli siltaa pitkin pääsi viimein vuonna 1937, kun Miljoonasilta raiteiden ylitse saatiin käyttöön. Miljoonasiltaa ihaili melko tuoreeltaan eräs Manu Toijalan Seudun Liikeutisissa vuonna 1938.

Manu

Ylpeillen Toijala saa kuitenkin katsella ja puhua rautatiesillastaan. Kun katselemme sitä vain automiehen silmällä, niin mukava siitä on yli hurautella, joskin kaarteet ovat äkkinäiset, mutta puomia ei ole edessä. Hevosmies, juoksupoika ja jalankulkija vallankin vanhempi henkilö ajattelee ehkä toisin. Länsipää tästä sillasta on aivan erikoinen nähtävyys. Siinä on näyte rappukulttuurin viimeisimmästä saavutuksesta. Kun uusi aita valmistuu nykyisen kulkutien eteen, niin tulee mieleen rautalankakatiska, jonka nielun muodostaa Toijalan uusi nähtävyys, ihmerappuset.

Matkaaja

Kolme kansanedustajaa teki talvella 1950 toivomuksen eduskunnassa Toijalan aseman uudistamisesta: ”Yhä edelleenkin joutuvat matkustajat junia vaihtaessaan kulkemaan asemalla yli 500 metriä avointa asemasiltaa sekä etsimään milloin mitäkin laituria, josta junan pitäisi lähteä tarkoitettuun suuntaan useinkin tuloksella, että juna on jo ennättänyt lähteä.” Tilanteeseen saatiin parannus viimein vuonna 1963, kun uusi asema otettiin käyttöön. Sen jälkeen rakennettiin vielä alikäytävä laitureille. Onneksi nykyään oikean laiturin löytäminen on helppoa, eikä ratapihalle tarvitse tavallisen matkustajan mennä junien sekaan pyörimään. Tampereellekin pääsee junalla 20 minuutissa tunnin sijaan.

(merkkiääni)

lähteet: Favorin Martti, Akaan historia kolmas osa 1914-1976 (2008)
Hyvärinen Juuso, Rautateiden historiaa Toijalassa (2020)
Suvanto Pekka, Akaan historia II osa (1954)
Teivas Eija, Toijalan rautatieasema-alue inventointi (2004)
Toijalan Taideyhdistys Ry, Akaa-Toijala Seura Ry, Asemalta Toijalan teille
(1996)