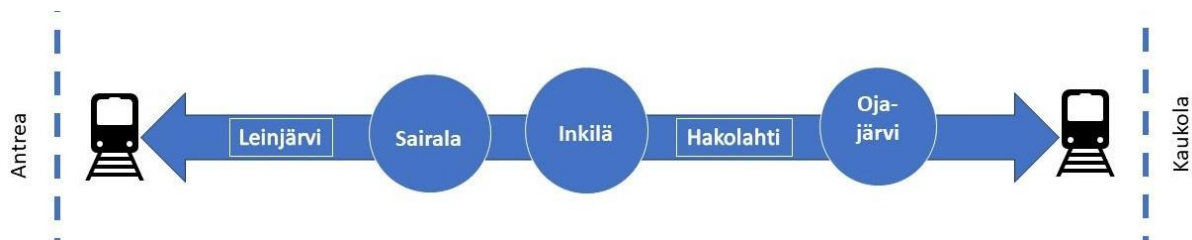




OSA I – KARJALAN-RADALLA

KIRVUN INKILÄN RAUTATIEASEMAN HENKILÖITÄ



Anne-Marie Tuomala

Syyskuu 2024

KIRVUN INKILÄN RAUTATIEASEMAN HENKILÖITÄ

1. Johdanto	2
2. Inkilän asema.....	5
2.1 Asemapäälliköiden henkilöesittelyt	7
2.2 Asemamiesten henkilöesittelyt	15
2.3 Kirjurien henkilöesittelyt	20
2.4 Sähköttäjien henkilöesittelyt	24
2.5 Ratamestarien, vaihdemiesten ja ratavartijoiden henkilöesittelyt	35
3. Hakolahden pysäkki/laiturivaihde	40

Kansikuva: Inkilän asemalla vuonna 1900 (Suomen Rautatiemuseo).

Aluksi

Raportin lähteinä on käytetty erilaisia avoimia tietokantoja, kuten Kansallisarkiston Karjalatietokantaaja Kansallisarkiston digitaalisia aineistoja, jotka ovat olleet pääasiassa digitoituja sanomalehtiä. Tärkeitä tietolähteitä ovat olleet myös viestipalvelu X:n Suomen kirkkoja ja hautausmaita -ryhmä, Hautahaku.fi -sivusto ja MyHeritage.com ja Geni.com -sukututkimusohjelmien sivustot. Lisäksi kokonaisuudessa on auttanut muutamat keskeiset tutkittavia pitäjiä käsittelevät kirjat.

Raportin luonteesta on hyvä huomioda muutamia seikkoja. Mainitut henkilöt eivät muodosta kaikenkattavaa listaa ja tähän on vaikuttanut se, että kirjallisissa lähteissä on puutteita. Kirkonkirjoissa rautatieasemien henkilöstön muuttoa ja muita tapahtumia voidaan sanoa olevan satunnaisesti, koska monet henkilöt muuttivat tiuhaan. Lisäksi kirkonkirjat kattavat yleensä vain henkilöiden syntymäajankohdan, jos sitäkään. Tämä johtuu siitä, että alle 100 vuotta vanhoja seurakunnat eivät julkaise ja aineiston digitointi on hidasta. Jos henkilö on syntynyt Karjalassa, on lähtötilanne parempi tutkimuksen kannalta, koska Karjalatietokanta sisältää uudempaa aineistoa, kuin mitä seurakunnat Suomessa yleensä ovat julkaisseet. Lisäksi on ollut jonkin verran toimimista väliaikaisesti virkaa tekevänä, mutta kirkonkirjoihin ei välttämättä ole tehty muutosta. Myös työtehtävät rautateillä ovat saattaneet muuttua tai vaihdella vuosikymmenten kuluessa ja lisäksi toimialan kuvaan kuului, - erityisesti sähköttäjien, kirjuriin ja asemapäälliköiden keskuudessa - että koko ajan pyrittiin korkeampaan statukseen hierarkiassa, sähköttäjistä kirjuriksi ja edelleen asemapäälliköksi, joten uusien virkojen haku oli jatkuvaa ja samalla muuttaminen paikkakunnalta toiselle oli vilkasta.

Voidaankin sanoa, että rautatiehenkilöstöllä on näyttänyt olevan tapa hakea aktiivisesti - joidenkin henkilöiden kohdalla jopa koko uran ajan - uusia virkoja; tämä on liittynyt paitsi urakehitykseen, mutta myös haluun palata omalle tai puolison kotiseudulle. Sodan ovat tietysti tuoneet oman lukunsa henkilöstön työtehtävien siirtymiseen paikkakunnalta toiselle. Näiden vaiheiden jäljittäminen henkilötasolla on melko haasteellista. Joka tapauksessa vertailemalla erilaisia lähteitä on pyritty niin kattavaan lopputulokseen, kuin mahdollista.

Raportissa on kolme osaa, joista ensimmäinen esittelee Inkilän asemaa henkilökuntineen, toinen Sairalaa ja kolmas Kaukolan ja Kirvun rajan lähellä olevaa Ojajärveä. Raportti pyrkii esittelemään paitsi itse henkilöitä, mitä heille on tapahtunut myöhemmissä vaiheissa ja paikkakunnalta muuttoon jälkeenkin, mutta myös valottamaan rautatien ja rautateillä työskentelevien roolia Kirvun ja Kaukolan pitäjissä ja myöhemmin sotien jälkeen muualla Suomessakin. Nämä kolme asemaa eivät kaikille olleet uran tärkein tavoite, joillekin toki olikin, mutta työllä näillä asemilla on ollut kuitenkin merkitystä eteenpäin pääsyyllä omien tavoitteiden toteuttamisessa.

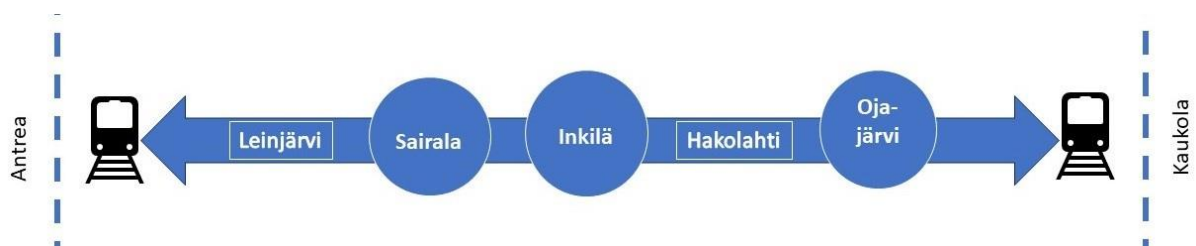


Kuva 1. Inkilän asema 1900-luvun alkupuolella (Nyblin D.)

1. Johdanto

Karjalan radan rakentaminen oli projekti, jonka tarkoituksena oli nostaa takapajuisena pidetty Karjala muun Suomen tasolle liikenteen, elinkeinoelämän, koulutuksen ja hyvinvoinnin tasolle. Suomen suurruhtinaskunta osana Venäjää oli 1800–1900-luvun taitteessa kehittymätön verrattuna muihin Euroopan maihin.

26.3.1885 Rautatievaliokunta päätti ehdottaa säädyille rautatien rakentamista Karjalaan, Viipurista Joensuuhun. Vuonna 1888 Valtiopäivät hyväksyi ehdotuksen. Rata alkaisi Viipurista ylittäen Vuoksen Antrean Kuukaupissa ja pääteasemaksi tulisi ensimmäisessä vaiheessa Sortavala. Rata halkaisi Kirvun kahtia ja asemiksi tulivat Sairalan ja Inkilän asemat sekä Kirvun ja Kaukolan rajalle Ojajärven asema, entiseltä nimeltään Käärmeenkorpi. Ensimmäinen vihellys kuultiin Inkilässä 1.11.1893, joten rata valmistui nopeasti.



Kuvio 1. Karjalan-radnan asemat ja pysäkit Kirvusta Kaukolan Ojajärveen ulottuen (A-M Tuomala).

Rautatien rakentaminen toi Kirvuun uusia ihmisiä ja ammatteja. Rautatien rakentajat nostivat luonnollisesti rakentajien ammattikunnan määrää, ja radan valmistuttua rata tarjosi työtä esimerkiksi asemapäälliköille, asemamiehille, kirjureille ja telegrafisteille eli sähköttäjille ja lisäksi tarvittiin jarru- ja vaihemiehiä, lipunmyyjiä, ratavartijoita jne. Teollisuus tuli radan mukana paikkakunnalle, ensimmäiset merkittävä teolliset yritykset olivat Inkilän saha ja Alftanin huopatehdas. Muita huopatehtaita ja teollisuutta seurasi perässä. Alkoikin vireä elinkeinojen kehitysvaihe Kirvussa ja tässä kehityksessä rata luonnollisesti näytteli keskeistä osaa. Tosin ajanjaksoon mahtuu nousu- ja laskukausia 1920-luvun ollessa nousukautta, jota seurasi 1930-luvulla lama. Tämä noin viidenkymmenen vuoden aikakausi (1893–1944) keskeytyi toisen maailmansodan takia ja myöhemmissä vaiheissa asia ei ole saanut paljoakaan huomiota, ehkäpä paikkakunnan vankan vuosisataisen maataloustaustan takia. Talvisodan alkaessa Kirvussa oli noin 8000 asukasta, josta monet olivat ns. junan tuomia, sen takia tai sen vuoksi uusia mahdollisuuksia huomanneita uudisasukkaita.

Yleisesti voidaan todeta, sodan kauheuksista huolimatta, että Kirvu paikkakuntana selvisi melko hyvin toisesta maailmansodasta. Jatkosodan aikana kesä-heinäkuun vaihteessa 1941 Inkilään tehtiin kaukopartioisku; tuolloin yleishyökkäys ei ollut vielä alkanut. Mukana partiossa oli mm. Mannerheim-ristin ritari numero 88 Paavo Suoranta. Partio katkaisi junansuistajilla junat sekä Inkilän että Leinjärven asemilla. Jatkosodan aikana Inkilän asemaa pommitettiin melkoisesti, koska Mannerheim oli Neuvostoliiton tähtäimessä. Mannerheim asui jonkin aikaa Inkilän kylässä, jossa oli yksi radan asemista.

Tässä raportissa tuodaan siis esille Kirvun rautatieläisiä ammattikuntana ja henkilöinä. Raportin tarkoituksena on koostaa pääosin digitaalisista lähteistä Kirvua koskevia rautatieasemien Karjalan-rataan liittyviä tietoja ja hyödyntää valokuvia raportin elävöittämiseksi eli tehdä näistä yhdessä Kirvun elämää kuvaava kokonaisuus radan valmistumisesta 1893 toiseen maailmansodan päättymiseen asti. Tämä rautatien kultakausi ehti kestää noin 50 vuotta ja sodan jälkeinen kehitys osana Neuvostoliittoa ja Venäjää on ollut tässäkin asiassa taantuvaa verrattuna muuhun yleiseen taloudelliseen ja tekniseen kehitykseen Euroopassa.

Rautatieläiset eivät muodostaneet rautateiden alkuvuosina yhtä yhtenäistä ammattikuntaa, vaan se jakautui aluksi selkeästi ”herroihin ja työväkeen” eli virallisesti virkamiehiin ja palveluskuntaan. Ylin henkilöstö keskushallinnossa sekä asemapäälliköt rekrytoitiin upseeristosta eli käytännössä he olivat rautateiden alkuaikoina säätyläisiä. Alemmat virkamiehet, sähköttäjät, kirjurit ja lipunmyyjät, rekrytoitiin yleensä aliupseeristosta. Kaiken kaikkiaan sotilastausta oli voimakasta rautatiehallinnon virkamieskulttuurissa ja hallinnossa myös ruotsin kieli näytteli pääosaa jopa toiseen maailmansotaan asti. Näin työntekijäryhmiä erotti myös kieli. Tämä näkyy myös tämän raportin henkilökuvauksissa.

Kerrotaan, että pienillä paikkakunnilla asemapäällikkö seurusteli vapaa-aikanaan muiden paikkakunnan merkkihenkilöiden kanssa, kuten esimerkiksi lääkärin, apteekkarin ja kirkkoherran, ja kanssakäyminen aseman työntekijöihin rajoittui työtehtäviin. Vielä ensimmäisen maailmansodan jälkeen ruotsin kielen taito oli välttämättömyys ylemmissä virkatehtävissä. Jaottelu virkamiehiin ja palveluskuntaan päättyi 1922 ja 1926 perustettiin jaottelu viran- ja toimenhaltijoihin. Alempaan virkamieskuntaan kuuluvat pestattiin yleensä paikallisesta väestöstä. Asemamiehet, junamiehet, vaihdemiehet ja ratavartijat huolehtivat fyysisesti raskaista, junaliikenteen kulun mahdollistavista töistä. Naisille oli avattu jo 1800-luvun loppupuolella sähköttäjän ja lipunmyyjien tehtävät, mutta vasta 1940-luvulta lähtien, sodan seurauksena, juna-, asema- ja vaihdemiehen tehtävät tulivat myös naistyöntekijöille avoimiksi. Tämä naistyöntekijöiden uudempi kehitys ei näy raportissa Karjalan luovutuksen takia. Aiemmin oli tapana nimittää asemille omat poliisikonstaapelit, esimerkiksi Inkilään 1909 nimitettiin Otto Pohjalainen ja Sairalaan Pekka Munukka, mutta tätä ammattikuntaa ei käsitellä tässä raportissa tarkemmin, vaan raportti on rajattu rautatiehenkilökuntaan. Tässä raportissa ei myös käsitellä konduktöörejä tai veturinkuljettajia, vaikka olivatkin erittäin arvostettuja ammatteja myös maaseudulla, koska näillä Inkilän, Sairalan tai Ojajärven asemalla ei ollut konduktöörien asemapaikkaa.

Junien liikenteen valvonta oli aseman keskeisiä tehtäviä. **Asemapäällikön** kuin myös **sähköttäjän** työn kuvaan kuului junien liikenteen valvonta, joka tapahtui rautatien alkuaikoina sähköttämällä. Puhelimien tullessa käyttöön, valvonta suoritettiin puhelimen välityksellä naapuriasemien kanssa. **Rautatiekirjuri** kirjasi ja seurasi rahtitavaran kuljetuksia ja tilityksiä. Pienemmilläkin asemilla oli tämä työ, kuten sähköttäjän työkin useasti, luokiteltu I ja II luokkaan ja VR:n järjestelmässä myös asemilla oli oma luokituksensa, joka saattoi nousta, kun aseman toiminnoissa tapahtui kehitystä. Ns. ensiluokan kirjuri oli myös asemapäällikön tuuraaja ja varamies. Tästä tehtävästä sitten ponnistettiinkin asemapäälliköksi uran seuraavassa vaiheessa, mikäli henkilö pyrki ylenemään. Pienemmillä asemilla ei joka toimintoon ollut omaa virkailijaa, esimerkiksi lipunmyyjää erikseen, ja monasti asemapäällikkökin myi lippuja. Lisäksi alussa postinhoito kuului asemapäällikölle tai asemahenkilöstölle. Tästä onkin mainio muistelo kirjassa "Ojajärvi - Rautatieasema Karjalan radalla" (s. 192). .

Rautatieliikenteen alkuvuosikymmeninä **asemamiehen** oli junan saapuessa väliasemille huudettava aseman nimi "selvällä ja suurella äänellä" kunkin vaunusillan kohdalla. Tämä käytäntö poistui kuitenkin jo vuonna 1920. Asemamies oli eräänlainen aseman yleismies, jonka tehtäviin kuului ottaa vastaan junasta saapuva tavara, siirtää se vaunusta laiturille ja edelleen varastoon sekä vastaanottaa ja kuormata junaan asemalta lähtevä tavara. Asemamies oli vastuussa aseman varastossa olevasta tavarasta luovutukseen saakka. Myös matkatavaroiden vastaanotto ja luovutus kuului asemamiehen tehtäviin, ja toisinaan asemamies tuurasi junamiestä. Aluksi junien ohjaaminen vaati paljon

lihasvoimaa, sillä **vaihdemiehet** käänsivät vaihteita käsivoimin junanlähettäjän ohjeiden mukaisesti. Ennen sotia ei vielä ollut keskitettyä junien ohjausjärjestelmää. Heidän työpisteensä oli pieni koppi, jota kutsuttiin myös vaihdeputkaksi. Kopissa oli ikkunat kumpaankin radan suuntaan. Kun juna oli tarpeeksi lähellä, meni vaihemies ulos heiluttamaan lippua ja kääntämään vaihteen. Vaihdekopissa oli puhelin, jolla vaihdemies sai tiedot junanlähettäjältä. Lisäksi jokaisella vaihdekopilla oli oma puhelimen tunnussoittonsa. Vaihdemiehen työ oli tarkkuutta vaativaa ja hänellä oli myös paljon erilaisia kirjaustehtäviä sekä vastuu vaihteiden huollosta ja kunnosta. Usein käytännön työn tuoksinassa saattoi asemamiehen ja vaihdemiehen työtehtävät vaihtua ja monista vaihemiehistä tulikin myöhemmin virallisesti asemamiehiä tai työnimikkeenä oli molemmat.

Ratavartija oli radan huoltomies. Usein entinen radanrakentaja siirtyi ratavartijan tehtävään. Heitä kutsuttiin myös rata- tai paanavahdeiksi (ruots. *banvakt*). 1800-luvulla ei vielä ollut resiinoitakaan käytössä ja työ vaati pitkiä kulkumatkoja jalkaisin, noin viiden kilometrin matka tarkastettiin kahdesti päivässä, päivällä ja yöllä. Työpäivän pituus oli 13 tuntia ja se sisälsi kaksi tunnin mittaista ruokataukoa. 1900-luvun alussa työ jakautui tarkastukseen ja huoltoon.

2. Inkilän asema

Inkilän kohdalle jouduttiin rautatiehen tekemään todella suuritöinen täyttö-, pengerrys- ja leikkaustyö Kuunjoen jokilaakson ylitykseen. Siitä tuli tiettävästi Suomen korkein maavallisilta, jonka korkeus oli 26 metriä. Pengertä ruvettiin kutsumaan Aallopiksi. Sen näyttävin osa oli kymmeniä metrejä pitkä, taidokkaasti valmistettu holvikaaritunneli, jonka alla Kuunjoki virtaa. Aalloppi oli niin mahtava ilmestys aikanaan, että sitä tultiin varta vasten katsomaan junalla matkaten. Asema avattiin liikenteelle 1.11.1893. 1900-luvun alussa sen juurella oli juhlakenttä laululavalla, jossa vietettiin laulu- ja kansanjuhlia.

Inkilän asemanseudusta on muistelmia vuodelta 1929: sitä on muisteltu kauniina paikkana ja sen ympäristöön oli istutettu esimerkiksi sembramäntyjä. Aseman vieressä oli kokonainen mäntymetsä. Koulupojat pyrkivät kiipeilemään männyissä käpyjä keräämässä ja kun asemamies Juha Turunen huomasi asian, hän pyysi yhtä poikaa kiipeämään puuhun ja pudottamaan käpyjä, jotka jaettiin sitten tasan.

Rautatiematrikkelin 1904 mukaan Inkilän asema oli 5. luokan asema, jossa asemapäällikön asunnossa oli kolme huonetta ja keittiö aseman yhteydessä. Aseman henkilökuntaan kuului asemanhoitaja, telegrafisti, asemamies ja kaksi vaihdemiestä.

Vuonna 1931 vastaavat tiedot olivat seuraavat: Inkilä on 4. luokan asema. Asemapäällikön asuntona on neljä pientä huonetta ja keittiö. Lisäksi ns. kasarmirakennuksessa on 2. luokan kirjuri oli 2 h + k,

toisella sähköttäjällä 2 h + k ja toisella 1 h + k. Ratamestari asui Sairalan asemalla. 1920-luvulla oli toteutettu asemarakennuksen laajennus, jossa konttorihuone otettiin asemapäällikön asumiskäyttöön ja saatiin tilat odotushuoneelle, konttorihenkilökunnalle ja postille.

Raportin seuraavissa luvuissa henkilöt on listattu aluksi ammattikunnittain ja taulukon jälkeen useita heistä esitellään tarkemmin.



Kuva 2. Inkilän aseman henkilökuntaa. Vas. asemapäällikkö Toivo Pekurinen, Aira Kuisma (os. Pekurinen), kirjuri/sähköttäjä Fredrik Ståhlström, asemamies Jussi Turunen ja asemamies Toivo Isomäki. (Kopossilla kahe puole 1986).

2.1 Asemapäälliköiden henkilöesittelyt

Asemapäälliköt	Vuodet (sillä tarkkuudella kuin ne on voitu kirjallisesta aineistosta löytää)
Hugo Wadenstjerna	1894–1899
Johannes Kopperi	1900–1912
Carl Svanström	1912–1913
sähköttäjä Porvanen hoiti väliaikaisesti, kun Svanström erotettiin virastaan	1914–1915
vt. asemapäällikkö Aari Judin	1916–1920
Matti Noa Alve	1916–1918
Arvid Josef Arppe Sähköttäjä Rosa Arppe (os. Kauhanen), Arvidin 2. vaimo	1918–1928
vt. Niilo Kare	jatkosodan aikana ennen Pekurisen paluuta
Toivo A. Pekurinen	1929-1939 ja 1943-1944

Asemapäällikkö Hugo Johan Vilhelm **Wadenstjerna** (14.3.1867 Lapinjärvi – 14.3.1924 Kauniainen) ja vaimo Elin Ida Katarina Konsin os. Randelin (3.2.1867 Vanaja - 19.6.1933 Helsinki) olivat avioituneet 1891 Orimattilassa. Heillä oli kolme lasta, tytär Verna Linnea Hjelt (2.9.1892 Turengin asema –), poika Edvard Aarne (11.11.1894 Kirvu Inkilä – 15.8.1967) ja tytär Mary Ethel Tenlén e. Hellström (17.12.1898 Kirvu Inkilä – 20.2.1976 Helsinki). Lapset toimivat tulevissa ammateissaan pankkialalla.

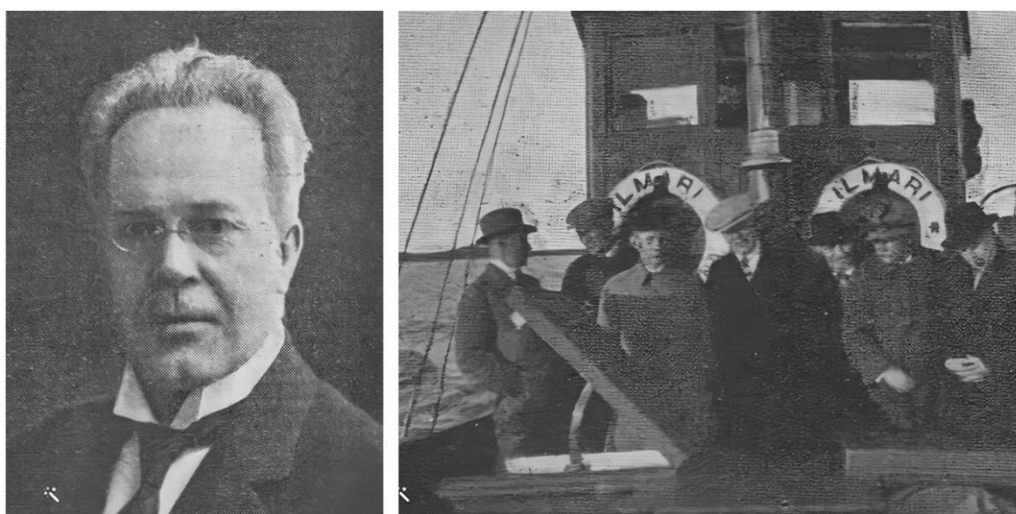
Hugon rautatieura alkaa sähköttäjänä Turengin asemalla 11.6.1891 ja tämän työn aikana syntyi ensimmäinen lapsi Verna. Työ siirtyy toisen kirjurin tehtävään Korsoon 6.1.1893 ja sitten asemapäälliköksi Inkilään 28.4.1894 ja sieltä edelleen Leppävedelle Laukaaseen 21.2.1899. Leppävedeltä hän siirtyy väliaikaiseksi asemapäälliköksi Kauniaisiiin 1908 ja hänet vakinaistetaan 4.4.1910 ollen siellä samalla myös postitoimiston päällikkönä 1910–1919.

Hugo oli aatelissukuinen ja hän toimi valtiopäivillä aatelissäädyn edustajana 1905–1906.



Kuva 3. Wadenstjerna-suvun aatelisvaakuna (MyHeritage.com).

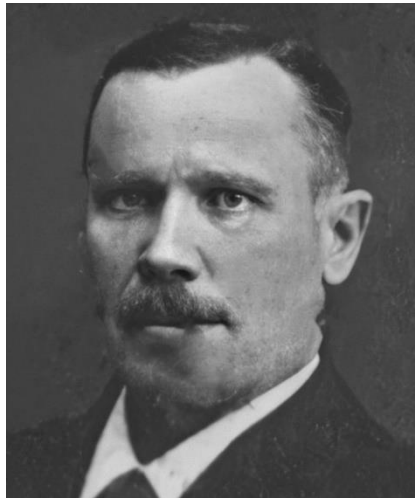
Sukunsa tapaan hänen odotettiin tekävän sotilasuran, mutta hän valitsi ohdakkeiseksi kuvatun rautatieläisen uran. Hän oli myös, laulaja, luonto- ja kennelharrastaja. Hän oli kiintynyt erityisesti Suomen pystykorva ja Suomen ajokoira -rotuihin, näiden rotujen kehittäminen ja tuomarointi olivat hänen rakkaita harrastuksiaan. Hän oli erittäin innostuva, ihmisystävällinen ja sydämellinen henkilö, kuvasi muita yleensä termillä 'ihanat ihmiset'. Monet ystävät kutsuivat häntä Ukoksi arvonannon merkinä.



Kuva 4. Hugo Wadenstjerna. Oikeanpuolimmaisessa kuvassa hän on keskellä lippalakki päässä matkalla Heinlahden pystykorvakokeisiin syksyllä 1923. (Suomen Kennelklubin Aikakauskirja 1924).

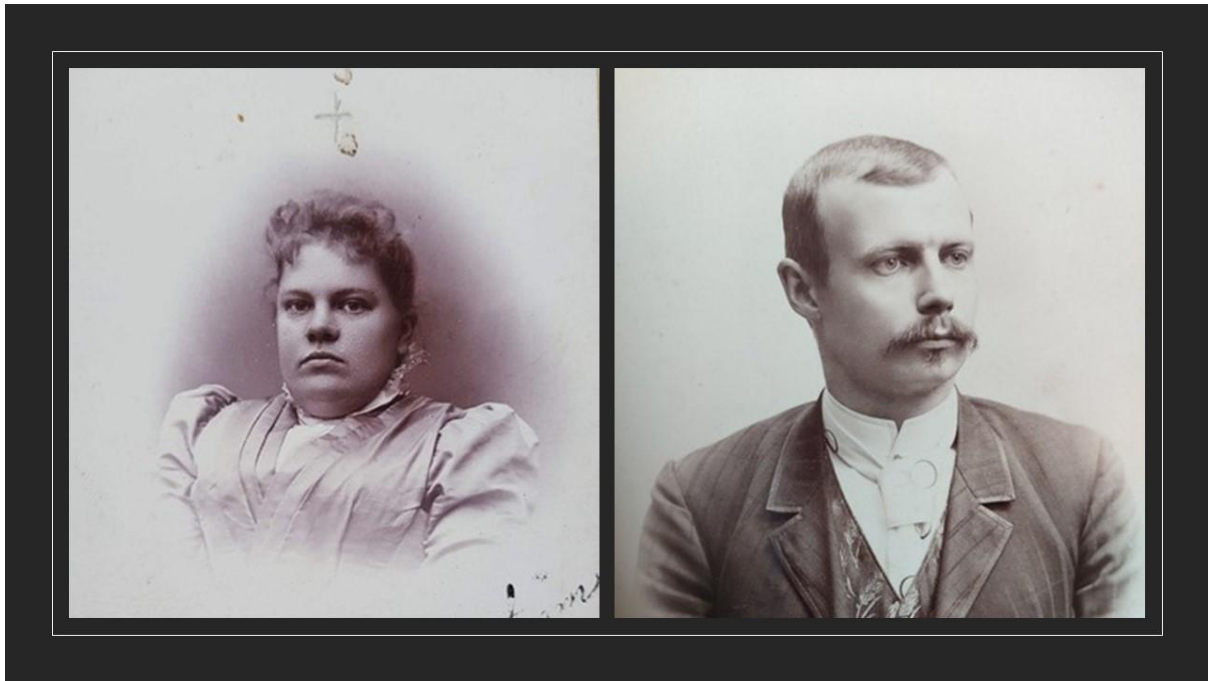
Asemapäällikkö Johannes Kopperi (29.11.1867 Kaalamo Rusekeala – 29.9.1921 Kavantsaari) ja vaimo Hilma Fredrika Surakka (8.6.1871 Kronstadt Venäjä-) vihittiin 1894 ja ensimmäinen tytär Aino Maria syntyi 12.8.1895 (k. 7.3.1952 Helsinki), poika Toivo Johannes (6.8.1902 Kirvu Inkilä -), tytär Hellin Irene (16.1.1907 Kirvu Inkilä -). Johannes toimi Koljolassa kirjurina ennen Inkilän asemapäällikön virkaa, johon hänet nimitettiin 1.5.1900. Myöhemmin hänet nimettiin asemapäälliköksi Kavantsaareen 1912. Vuonna 1921 hän kuoli äkillisesti junassa. Hän oli innokas filatelisti ja kuului Suomen Filatelistiseuraan. Johannes ja Hilma kutsuttiin vuonna 1913 kunniajäseniksi Etelä-Karjalan Nuorisoseuraan.

Puukauppias Levantin Orimattilasta syytti Johannes Kopperia väärinkäytöksestä, mutta Levantinia sakotettiin väärästä ilmiannosta 100 mk sekä oikeudenkäyntikuluja 400 mk.



Kuva 6. Asemapäällikkö Johannes Kopperi. (Suomen Kuvalehti 1917).

Asemapäällikkö Carl Axel Emil Svanström (5.6.1863 Anjala- 11.2.1918 Marian sairaala, Helsinki). Hänellä oli vaimo Olga Karoliina Fyhr (23.7.1874 Helsinki – 3.10.1927 Helsinki ja heillä yhdeksän lasta: Estrid Clara Wilhelmina ”Etti” Lång (22.4.1894 Pitkälähti, Kuopio- 24.12.1981), Knut Karl Gustaf Åke (8.12.1895 Pitkälähti, Kuopio -5.4.1919), Lilith Olga Maria ”Lillan” Hedman (21.10.1898-29.11.1993), Sylvia Ranghild Johanna Nordberg (24.2.1901 Petäjävesi-22.12.1961), Yngve Georg Johan Henrik (19.2.1903 Petäjävesi-31.5.1978), Ingrid Evelina Elisabeth ”Inkku” Hämäläinen Eklund (9.10.1906 Kalvitsa-3,4,1984), Sven Bertil Eliel (7.5.1909 Kalvitsa-19.3.1929) ja Bror Axel Edgar (22.7.1912 Alavus-25.12.1930 Helsinki).



Kuva 7. Olga ja Karl Svanström (Kuvat mukailtu MyHeritage.com -kuvista)

Vuonna 1886 hän haki Nokian asemapäällikön virkaa, 1889 hän haki toisen kirjurin virkaa Helsingin asemalta ja 1890 hän toimi yöjunakirjurina ja haki Tampereen asemalta toisen kirjurin virkaa. Vuonna 1891 Karl oleskeli Lahden seudulla. Hänet mainittiin lehti-ilmoituksessa henkilöksi, jolta voi ostaa Lahden Kansanopiston hyväksi myytäviä arpoja. Seuraavana vuonna hänet nimitettiin toiseksi kirjuriksi Lahden asemalle. Karl ja Olga avoituivat heinäkuussa 1893 Hollolassa, jonka kylä Lahti tuolloin oli.

Karl työskenteli 1897 asti Kuopio Pitkälähdellä asemapäällikkönä. Hän myi samana vuonna vasikan paistilihaa, lehmän, heiniä ja mehiläistarhan lehti-ilmoituksilla. Karl muutti perheensä kanssa Kuopion maaseurakunnasta Petäjävedelle 2.11.1897 ja hänet nimitettiin asemapäälliköksi. Keväällä hän kauppasi lehti-ilmoituksella kameraa. Petäjävedeltä hän siirtyi Inkilään. Syksyllä 1904 hänen jäljiltään löydettiin 843 mk 16 p:n vaje inventaariossa ja rautatiehallitus pidätti hänet virastaan. Tapauksesta kirjoitettiin etenkin ruotsinkielisissä sanomalehdissä.



Kuva 8. Carl Svanströmin lehti-ilmoitus (Keski-Suomi 1898).

Vuonna 1907 hän haki Tohmajärven asemapäällikön virkaa ja 1908 hän voitti Suomen Kennelklubin arvonnassa kaksi 6 kk:n ikäistä ajokoiran pentua. Hän päätyy Kalvitsaan, jossa hän ainakin jo 1910 työskentelee asemapäällikkönä ja jossa hän kauppaa voittamiaan koiria lehti-ilmoituksella, ensin niiden pentuja ja sitten näitä kahta voitettua koiraa. Hän haki vuonna 1911 Leppäkosken asemapäällikön virkaa. 1912 hänet nimitettiin Inkilän asemapäälliköksi, jonne hän siis saapuu Kalvitsasta. Samana vuonna hän oli Kauppalehden protestilistalla 350 mk:n vuoksi.

Keväällä 1914 hän joutui konduktöörin kanssa pahoinpidellyksi liputta matkustaneen miehen taholta. Karl oli rientänyt konduktööriä apuun, matkustaja oli ensin hyökännyt konduktöörin kimppuun. Asemapäällikkö Svanström pidätettiin Inkilän virastaan 15.10.1913. Päivää aikaisemmin oli tehty postikassaan tilintarkastus ja 4 500 mk:n edestä oli varoja kateissa, mutta rautatiekassa oli kunnossa. Hän oli uutishetkellä vapaalla jalalla eikä ollut ainakaan toistaiseksi pystynyt luotettavalla tavalla selittämään asiaa (Työ 1913, 2). Vuoden 1914 alussa hän kauppaa koiranpentua lehti-ilmoituksella osoitteena Inkilän asema.

Vt. asemapäällikkö Aari Judin (21.5.1882 Joensuu-23.12.1920) työskenteli Tammisuon (1906) ja Matkaselän aseman sähköttäjänä (1913). Hän oli kirjurina Kavantsaassa 1914, josta hän siirtyi synnyinpaikkakunnalle Joensuuhun 1915 ja edelleen Rääkkylään 1918. Hän on työskennellyt myös Onkamon ja Viipurin asemilla. Hän solmi avioliiton Lyyli Maria Kankaanrinnan kanssa. Heillä oli kaksi poikaa, Martti ja Paavo. Aari toimi rautatieläisten raittiusyhdistyksessä ja oli mukana 1905 valtiopäiville lähetetyssä kirjelmässä, jossa kannatettiin lakiesitystä anniskelun kieltämiseksi asemaravintoloissa. Hän kuoli nuorena keuhkokuumeeseen. Ennen kuolemaansa hän ehti vaihtaa uransa suuntaa ja alkoi työskennellä Joensuun rajavartioston talouspäällikkönä.

Asemapäällikkö Matti Noa Alve e. Hellbom (22.2.1869 Perniö -3.4.1918 Inkilän asema) ja vaimo Elin Ingeborg Eklöf Tammi (22.7.1873 Hailuoto - 16.5.1939 Sortavala) perustivat perheen, johon kuuluivat lapset Roine Aalto Armas (14.4.1898 Karjaa -), Helky Sulo Sanelma Lukander Heinonkoski (26.9.1899 Mustio - 13.2.1989 Helsinki) ja Armo Kallis Lahja (28.8.1909 Parikkala – 20.9.1968 Porvoo). Matti työskenteli Voltin aseman asemapäällikkönä Kauhavan seudulla 1905 asti ja siirtyi tuolloin kirjuriksi Mustioon. Matti oli Parikkalan aseman ensimmäinen asemapäällikkö vuodesta 1908. Parikkalassa hän oli myös yhteiskouluosakeyhtiön puheenjohtaja. Inkilän asemapäällikön virkaa hän haki 1916, jonne hänet nimitettiin marraskuussa. Mielenkiintoinen yhteensattuma paikannimien suhteen on, että hän haki Rantasalmen Inkilän pysäkinhoitajan virkaa 1899. Vuonna 1917 senaatti myönsi hänelle palkankorotuksena 600 mk:n vuotuisen kalliinajanlisäyksen. Kuolinsyy on tuntematon Kirvun kirkonkirjojen mukaan.

Asemapäällikkö Arvid Josef Arppen (7.10.1862 Eno -20.10.1932 Kirvu Inkilä) ensimmäinen vaimo oli kartanonomistajan tytär Aurora Stén (2.3.1868-4.5.1918) ja heidät vihittiin 1907. Heillä oli yksi tytär, Lea Margareta (16.10.1910-11.9.1985). Arvid 1885 hoiti nimismiehen viransijaisuutta Joutsenossa ollen samalla ylimääräinen lääninkanslisti, sillä aikaa kun nimismies oli asevelvollisuutta suorittamassa. 1887 hän työskentelee Valkealan asemalla. Harjoittelijan nimikkeellä Arvid Arppe nimitetään Lappeenrannan aseman toiseksi kirjanpitäjäksi 1891. 1906 Arvid nimitetään kirjuriksi Tornion asemalle, jonne hän lähtee Lahden Vesijärven aseman kirjurin tehtävästä. 1908 hänestä tulee Särkisalmen asemapäällikkö ja on virassa 1918 asti, jolloin hakee Inkilän asemapäällikön virkaa ja tulee nimitetyksi.

Toinen vaimo oli Rosa Aurora Kauhanen (12.7.1895-25.11.1964). Heidät vihittiin 1921 Kirvussa ja heillä oli kaksi lasta, Erna Anneli Sinikka Auvinen (14.3.1922 Kirvu-23.10.2010 Vantaa) ja Raisa Aura Maria Enrold (21.2.1926 Kirvu -27.10.2021 Helsinki). Rosa oli työssä sähköttäjänä Inkilän asemalla. Kirvussa asuessaan Arvid toimi Antrean Nuorisoseurapiirissä tilintarkastajana. 1926 hän hakee Otavan asemapäällikön virkaa. Arvid ja Rosa muuttivat 1928 perheineen pois Inkilän asemalta.



Kuva 9. Asemapäälikkö Arvid Arppe (MyHeritage.com)

Vuonna 1927 Uusi Suomi -sanomalehti tiedotti, että Arppe on ikälain nojalla oikeutettu pysymään virassaan 1928 loppuun. Vaimo Rosa hakee sähköttäjän virkaa Helsingin asemalta, kun hän työskentelee siellä konttoriapulaisena.

Vt. asemapäälikkö Niilo Kare e. Karmazin (26.5.1883 Käkisalmi ort.srk – 19.3.1960 Turku, nimenmuutos 1906) oli käkisalmelaisen kauppiaan Mihail Moisejev Karmazinin poika. Hän muutti Käkisalmesta Sortavalaan ja sieltä Hiitolaan 1910, edelleen Kymiin 1916 ja samana vielä vuonna Antreaan. Hän oli alun perin sähköttäjä ja haki 1916 sähköttäjän virkaa Inkilästä. Sittemmin hän toimi 1936 alkaen Kuokkaniemen asemapäälikkönä ja Koljolan asemapäälikkönä 1939–1940, jolloin joutui jäämään eläkkeelle sairauden takia. Hänet on haudattu Tyrvään hautausmaalle. Kirjallisissa lähteissä ei mainita mitään hänen sijaisuudestaan Inkilässä, nimitys kylläkin. Hän vietti vanhuudenpäivänsä Kauvatsalla.



Kuva 10. Asemapäälikkö Niilo Karen 60-vuotispäiväilmoituksen kuva (Suomen Kuvalehti 1943).

Asemapäällikkö Toivo Anders Pekurisen (14.6.1883 Hamina -31.5.1971 Hamina) läksiäisjuhlia vietettiin huhtikuussa 1943 Pieksämäen Kantalassa. Hän aloitti Inkilän asemapäällikkönä 1929. Hän saapui Inkilään Iisalmen aseman ensimmäisen luokan kirjurin tehtävästä. Talvisodan aikana hän joutui evakkoon Inkilän asemapäällikön virastaan, sillä hänen työnsä evakuoitiin 1940 keväällä Kantalaan, hän. Mutta hän palasi takaisin jatkosodan aikana, kun VR teki takaisinsiirtoja takaisin vallatuille alueille ja pian oli taas edessä muutto pois Inkilästä. Kirvussa ollessaan hän oli verotuslautakunnan jäsen.

Toivon vaimon nimi oli Sanni os. Wahlman (19.3.1882- 8.7.1975) ja heillä oli kaksi tytärtä, Aira Kuisma ja Helvi sekä poika Kauko. Sanni oli aktiivinen yhdistystoimija mm. tilintarkastajan ja johtokunnan jäsenen tehtävissä.

Inkilän asemapäällikön toimi lopetettiin 1944 ja Toivo siirtyi Pulsan asemapäälliköksi. Pulsa oli pieni pysäkintapainen asema Raiposta Kouvolaan päin. Pulsa hiljeni sitten melkein kokonaan, kun oikorata Luumäestä Lappeenrantaan valmistui 1960-luvun alussa. Toivo Pekurinen jäi eläkkeelle loppiaisena 1949 ja muutti Haminaan.

Hänen harrastuksensa oli näytelmien kirjoittaminen. Karisto julkaisi hänen näytelmiään sarjassa Seuranäytelmiä. Niitä esitetään vieläkin kesäteattereissa. Näytelmäluettelosta selviää, mihin genreen Pekurisen näytelmät kuuluvat: ”Me emme koskaan mene naimisiin” (yksinäytöksinen pila, Karisto 1915), ”Akkavalta” (yksinäytöksinen pila, Karisto 1916), ”Viidenkymmenen villitys” (yksinäytöksinen pila Karisto 1926), ”Konstaapeli Koukku: kesäinen kertomus Savikummun kaupungin pienestä poliisista.” (Kirja 1929), ”Laatokan luodoilla” (yksinäytöksinen näytelmä WSOY 1936). Näytelmät Pekurinen kirjoitti nimimerkillä T. P. Voikoski.

Toivolla oli hyvä tilanne- ja huumorintaju. Kerrotaan, että kun hän jatkosodan aikana oli Kantalan asemapäällikkönä ja vävypoikansa Väinö oli sotilasjunan kyydissä, seisautti hän junaa Kantalan asemalla niin pitkään, että vävyllä oli rattoisa laatuhetki asemalla vaimonsa Airan kanssa. Sitten vasta Pekurinen antoi sotilasjunalle lähtöluvan.



Kuva 11. Toivo Pekurisen perhekuva (Kopossilla kahe puole, 1986).

2.2 Asemamiesten henkilöesittelyt

1.

Asemamiehet	Vuodet (sillä tarkkuudella kuin ne on voitu kirjallisesta aineistosta löytää)
Matti Kuisma Matin pojat, asemamiehet Matti Kuisma Kustaa (Kusti) Kuisma Vilho Kuisma	1898–1910, jolloin menehtyi työtapa-turmassa, kutsuttiin Aseman-Matiksi
Juho Ahokas	1902–1905
Yrjö Räihä	1905–1912
Väinö Voltteri (Valter/Volter) Weiste/Veiste e. Westerlund	1911–1917
Juho Turunen	1908–1940

Olli Laitinen	1909–1940
Adam Hacklin	1911–1940
Lauri Kuisma	1925–1935
Armas Toivo Isomäki	1931–1938
Väinö Jalmari Mutikainen	1938–1939
Ylimääräinen asemanhoitaja V.K. Vaara	1942-

Asemamies Matti Matinpoika **Kuisman** (24.2.1870 Kirvu Kuismala - 17.12.1910 Kirvu Inkilä) vaimo oli Elli Kustaantytär Waselin (15.11.1873-) ja heillä oli viisi poikaa: Johannes (24.6.1899 Kirvu Inkilä –), Matti (28.10.1900 Kirvu Inkilä -6.11.1923), Vilho (13.9.1903 Kirvu Inkilä – 1971 Turenki), Antti (14.1.1906 Kirvu Inkilä -), Kustaa (Kusti) (1.5.1908 Kirvu Inkilä-) ja tytär Elsa (22.8.1911 Kirvu Inkilä -). Matti ja Elli vihittiin Kirvussa 1898. Matti kuoli työpaikallaan, kun hän oli työskentelemässä vaihteella radalla, suistui jostain syystä kiskoille ja tuli veturin yliajamaksi. Häntä kutsuttiin Aseman-Matiksi.

Kolmesta pojasta tuli asemamiehiä eli Kustaasta, Matista ja Vilhosta. Asemamies Matin Matti-poika joutui järkyttävällä tavalla ryöstömurhan uhriksi 6.11.1923. Hänen ruumiinsa löydettiin Jokelasta radalta ruhjoutuneena. Tutkimuksissa kävi ilmi, että hänet oli ryöstetty ja aseteltu raiteelle. Rahat 700 mk ja arvoesineet olivat kadonneet. Häneltä löytyi matkalippu Helsingistä Lahteen ja kirje, jossa hän kertoi olleensa matkalla uuteen toimeensa Lahteen ja ostaneensa uudet vaatteet.

Asemamies Vilho Matinpoika **Kuisma** (13.9.1903 Kirvu Inkilä-1971) siirrettiin Inkilästä Orivedelle 1940 ja määrättiin takaisin 1942. 1938 hän oli ”karjuaseman” yhteyshenkilö Itä-Karjalan maanviljelysseuran alueella Kaukolassa eli naapuripitäjässä. Vilho asui Kauhajoella sotien jälkeen vuonna 1945. Vuonna 1963 täyttäessään 60 vuotta hän oli asemamiehenä Leppäkoskella ja toimi paikkakunnalla asemamiehenä ainakin jo vuonna 1952. Kuollessaan vuonna 1971 hän asui Janakkalan Turengissa. Sotien jälkeen hän meni kihloihin Liisa os. Latvan kanssa 1947.

Asemamies Kustaa/Kusti Matinpoika **Kuisma** (1.5.1908 Kirvu Inkilä-?) vihittiin 1940 Orivedellä kenkätehtaan työntekijä Aini Kyllikki Peltolan kanssa. Heille syntyi kolme lasta, Kyösti Tapio, Tellervo ja yksi, jonka nimi ei ole tiedossa. Kusti valittiin Inkilässä Inkilän Jyskeen johtokunnan varajäseneksi 1931. Kusti oli siirretty Oriveden kylään Hirsilään 1940 talvisodan vuoksi. Veljekset oli siis siirretty työskentelemään lähelle toisiaan.

Asemamies Juho Juhonpoika **Ahokas** (10.6.1876 Kaukola Uskinsaari – 13.12.1931 Ihantala) ja vaimo Johanna (**Hanna**) Loviisa Kuisma, os. Kiuru (17.7.1870 Käkisalmi -?) saivat neljä lasta: pojat Armas (24.10.1899 Kaukola -), Erkki (14.8.1902 Inkilän asema -), Paavo (13.4.1906 Inkilän asema -) ja tytär

Ester (23.8.1908 Kirvu -). Hanna oli leski avioituessaan Juhon kanssa. Juho on aluksi Kirvun kirkonkirjoissa merkitty jarrumieheksi ja vaihdemieheksi. Perhe muutti pois Kirvusta 1905 ja Ensosta Ihtantalaan vuonna 1929. Juho kuoli aivohalvaukseen Viipurin lääninsairaalassa. Juho oli asemamiehenä n. 1902–1905 Kirvussa.

Asemamies Yrjö Räihällä (25.10.1880 Kirvu -26.11.1944 Eno) ja vaimo Iida Maria Westerlundilla (11.12.1878 Pihlajavesi – 1961) olivat lapset Aulis Kalervo (23.8.1906 Kirvu -29.6.1942 Salkovaara), Aatos Kullervo (27.1.1909 Kirvu – 2.3.1940 Kuhmo), Armi Kaarina Kouvo (1.12.1914 Kirvu-26.3.1989 Joensuu) ja Anna-Maija Moilanen. Perhe muutti Kirvusta Kaukolaan 1912 ja Enoon vuonna 1917. Pojat Aulis ja Aatos kuolivat sodissa. Yrjö työskenteli myöhemmin käsityönopeettajana. Hän kuoli Enon sairaalassa ja hänellä oli tuolloin elossa kaksi tytärtä ja kolme lastenlasta.

Asemamies Väinö Voltteri (Valter/Volter) Weiste/Veiste e. Westerlund (nimen muutos 1914) (29.4.1880 Kuhmo -28.2.1920) kihlautui Jenny Irene Hagertin kanssa Kirvun Inkilässä 1914. Hän kuoli espanjantautiin ja keuhkokuumeeseen matkallaan Poriin 30-vuotiaana. Kirkonkirjojen mukaan hän muutti virallisesti Kuhmosta Kirvuun 1911 ja Kirvusta Viipurin kaupunkiin 1917.

Asemamies Juho Turunen (3.9.1881 Tohmajärvi -13.6.1959) meni naimisiin 1905 Ulla Riikka Maria Ahosen (6.6.1869 Rautavaara – 28.4.1944 Inkilän asema) kanssa. Hän oli tullut Hiitolaan asemamieheksi 1904 kotipaikkakunnaltaan Tohmajärveltä. Juho tuli Kirvuun Hiitolasta vuonna 1908. Vuonna 1908 syntyi tytär Aili Meeri (10.9.1908 -) Kirvussa. Hän oli Kirvun kunnan tarkastuslautakunnan lisäjäsen 1916. Ensimmäisen maailmansodan jälkeen perhe vuokrasi pienen kamarin parinsadan metrin päästä Israel ja Helga Kuisman ”Valkiasta talosta” aseman vierestä. Sittemmin Turuset rakensivat talon rautatieaseman lähelle. Vuonna 1932 hänen omistama kiinteistö Kirvun Paksujalkalan kylässä pakkohuutokaupattiin. Tilan koko oli 0,383 ha ja se sijaitsi Inkilän aseman lähellä. Juhon työ siirrettiin 1940 Inkilästä Lapualle. Vaimo Ulla kuoli sydämen vajaatoimintaan 1944.

Asemamies, ratavartija, vaihdemies Olli Kustaanpoika **Laitinen** (4.9.1862 Suonenjoki-6.2.1954 Kouvola) ja vaimo Kustaava Kustaantytär Halonen vihittiin 1883 Suonenjoella. He muuttivat Kirvuun 1899 ja Kirvussa syntyivät lapset Helmi (1900), Paavo (1903), Siiri (1905), Yrjö (1907) ja Sylvi (1909). Kaikkiaan Ollilla oli 12 lasta. Olli aloitti vaihdemiehenä ja ratavartijan tehtävässä 1905 alussa viimeistään ja myöhemmin hän eteni asemamieheksi. Vaimo Kustaava kuoli Kirvussa 1926, johon asti perhe asui Inkilässä. Olli palveli rautateilla 42 vuotta, mutta suurimman osan työurasta hän teki Inkilässä. Hän oli Inkilässä kansakoulun johtokunnassa puheenjohtajana yli kymmenen vuotta ja oli aikoinaan myös perustamassa rautatieläisten työväenyhdistystä ja toimi lisäksi rahastonhoitajana kansalaissotaan asti. Hän työskenteli myös Oulun, Savon ja Kotkan radoilla. 1940-luvun puolivälin paikkeilla hän muutti Kouvolaan vanhuudenpäiviä viettämään 1947. Hänellä oli 12 lasta, joista

seitsemän oli elossa Ollin täyttäessä 90-vuotta vuonna 1952. Suurin osa työvuosista kertyi Inkilässä, mutta hän oli rakentamassa mm. Kotkan, Oulun ja Savon ratoja. Hän jäi eläkkeelle 1920-luvun loppupuolella n. 1927.

Asemamies Adam Sakari Hacklin (19.9.1889 Kitee – 10.6.1964 Vanajanlinna, Hämeenlinna) tuli Kirvuun Värttilästä 1911 ja muutti Kirvusta Harvialaan 1940. Tuleva vaimo Alina Pärttyntytär Kaija löytyi Kirvusta (14.6.1892 Kirvu – 3.1.1947 Turenki) ja he menivät naimisiin vuonna 1911. Heillä oli tyttäret Sirkka ja Marja-Liisa, mutta yksi tytär Raili Anja Anneli (4.2.1929 Kirvu – 12.7.1929 Kirvu) kuoli jo vauvana. Adam valittiin tilintarkastajaksi Inkilässä työväenyhdistys Jyskeeseen ainakin pariin otteeseen 1914 ja 1933 ja hän toimi yhdistyksen rahastonhoitajana 12 vuotta. Kansalaissodan aikoihin yhdistyksen jäseniä pidätettiin ja heitä kuoli vankileireillä. Adamia ei tiettävästi pidätetty. Antti siirrettiin 1940 Harvialaan talvisodan aikana; vastaavia siirtoja tehtiin kaikkialla Karjalan-radalla.



Kuva 12. Vas. asemamies Adam Hacklin ja asemamies Lauri Kuisma. (Muistojen Inkilä)



Kuva 13. Adam Hacklinin talo ja perhe omalla pihalla. (Muistojen Inkilä)

Asemamies Lauri Olavi Kuisma (5.1.1915 Kirvu -31.3.2008 Seinäjoki). Sotien jälkeen Lauri siirtyi asemamieheksi Seinäjoelle 1945, jolloin oli ylimääräisen asemamiehen tittelillä, kuten lähes poikkeuksetta luovutetusta Karjalasta siirretyt rautatietyöntekijät olivat evakuoituina ”ylimääräisen” nimikkeellä. Hänestä tuli Seinäjoen rautatieläisten raittiusyhdistyksen sihteeri vuonna 1952, tuolloin hänen työnimikkeensä on junamies. Hän liittyi Seinäjoen rautatieläisten mieskuoron huvitoimikuntaan 1953. Seuraavaksi hän etenee konduktööriksi, koska 1967 hän sai uuden viran ratajärjestelijänä 1967.

Hänen vaimonsa oli laukaalainen Rauha Elina os. Pohjantähti (1914–2008). Heidät vihittiin 1939 Johanneksessa ja hän menehtyi samana vuonna kuin Lauri.

Kuva 14. Asemamies Lauri Kuisma resiinalla Inkilän asema-alueella (Muistojen Inkilä, kuva on väritetty)

Asemamies Väinö Jalmari Mutikainen (5.3.1900 Kerimäki-17.6.1939 Kirvu). Menehtyi äkillisesti, saapui Kirvuun 1938 ja menehtyi seuraavana kesänä. Hän oli naimissa Magdaleena Mutikaisen (19.2.1901 -1987 Hämeenlinna) kanssa ja heidät vihittiin 1926.

Kuitenkin lähteiden mukaan hän ei koskaan tule Kirvuun, vaan oli Kontupohjan vt. asemapäällikkönä 1943–1944. Virkanimike oli Kontupohjassa korkeampi, mikä on ehkä vaikuttanut asiaan. 1945 hän saa kirjurin paikan Jyväskylän asemalta, jossa työskenteli työuransa loppuun asti.

2.3 Kirjurien henkilöesittelyt

2.

Kirjurit	Vuodet (sillä tarkkuudella kuin ne on voitu kirjallisesta aineistosta löytää)
Alfred Österholm	1907–1908
Edvard Törrönen	1908–1916
Albin (Alpo) Konstantin Pulkkinen	1911–1920
Aarne Edvard Nyman	tuli valituksi Inkilään 1920, mutta ei ole varmaa tietoa saapuiko hän Inkilään (1.1.1921 työ Joensuun rajavartiossa)
Karl Emil Mustonen	1923
Oskari Matias Vehkala	1923–1930
Fredrik Ferninand Ståhlström	1933–1939, 1943–1944

3.

Kirjuri Alfred Österholm (3.6.1874 Joensuu – 11.2.1952) oli tullivahtimestari Juhana Österholmin poika. Hän tuli rautateiden palvelukseen harjoittelijana 1899 ja tuli 1907 Inkilään. Hän oli aloittanut työuransa kaupan alalla ja pääsi sähköttäjäksi 1902 Uudenkirkon (myöh. Kanneljärven) asemalle. Inkilästä hän siirtyi kirjuriksi Vainikkalaan jo 1908, sieltä Matkaselkään 1913 ja edelleen Joensuun aseman kirjuriksi 1915. Sairastelun takia hän erosi työstään n. 1930 ja vietti vanhuudenpäivät sisarustensa kanssa. Hänet mainitaan velvollisuudentuntoisena ja ystävällisenä henkilönä.

Kirjuri Edvard Törrönen (18.2.1878 Pietari – 26.2.1967 Helsinki) tuli Alfred Österholmin tilalle 1908 ja oli aiemmin lipunmyyjän tehtävässä. Hän toimi aiemmin Kellomäellä lipunmyyjänä ja sähköttäjänä. Hän oli aktiivinen virkojen hakija, sillä jo samana vuonna hän haki kirjurin virkaa Kaipiaisten asemalla ja 1909 hän haki linjakirjurin paikkaa Järvelästä ja Villähteeltä. Hänet vihittiin Lydia Immosen kanssa 1910. Hän siirtyi kirjuriksi Hämeenlinnaan 1916, oli hakenut Sairalan aseman toisen kirjurin virkaa samana vuonna. Tämän jälkeen hän haki Sortavalan asemapäällikön virkaa 1916, Rajajoen 1917 ja siirtyi Joensuuhun 1920. 1924 hän kauppa lypsylehmää lehti-ilmoituksella Joensuun asemalla. Hän haki Nivalan ja Eilisenvaaran kirjurin virkoja 1926, Koskenkorvan ja Haminan 1927, Suojoen ja Pihlajaveden asemapäällikön virkaa 1928. 1929 hänet nimitetään asemapäälliköksi Tavastilan asemalle palvellessaan tuolloin kirjurina Joensuun asemalla. Asemapäällikön tehtävä alkoi näin

realisoitua, sillä hän oli jo kymmenisen vuotta aiemmin päässyt alkuun, kun hänet oli määrätty Lanskan asemapäällikön sijaiseksi 1918. Lanskan asema (ks. seuraava kuva) oli rakennettu jo 1870, mutta oli kesäkäytössä vuoteen 1910, ei enää kuitenkaan 1918, kun Törrönen oli asemapäällikön sijaisena. 1910-luvulla oli rakennettu tämä uusi nelikerroksinen kivinen asemarakenus. Samana vuonna 1918 hänet jo tosin siirrettiin toiseksi kirjuriksi Vesijärven asemalle Lahteen.



Kuva 15. Lanskan asema 1910-1919. (Suomen Rautatiemuseo).

Vuonna 1931 hän haki Ylistaroon ja 1932 Liminkaan ja Luumäelle, mutta 1932 alkaneesta Tavastilan asemapäällikön virasta hän siirtyi 1933 vastaavaan virkaan Ihalaan. 1938 hän haki Raudun, Jaakkiman ja Taavetin asemapäällikön virkoja ja erosi Ihalan virastaan. 1941 hänet vihitään toiseen avioliittoon kanslisti Tyyne Helena Mansikan kanssa.

Kirjuri Albin (Alpo) Konstantin Pulkkinen (21.5.1877 Kerimäki -2.9.1938 Hyvinkää) oli työssä 1911–1920 Inkilän asemalla, kunnes hänet erotettiin ja virka laitettiin hakuun. Hän oli 7.5.1920 joutunut Kauppalehden protestilistalle 8 724 markan takia ja uudelleen saman vuoden joulukuussa summan ollessa 6200 mk. Hän asui Muolaan Galitzinassa vuonna 1904, josta hän tuolloin muutti Lappeeseen. Hän oli avioitunut vuonna 1901 Olga Sofia Nätttilän kanssa Muolaassa ja työskenteli tuolloin vielä sähköttäjänä. Heille syntyi tyttäret Sirkka Terttu ja Irja Ilona. 1905 Albin julkaisi kovasanaisen lehti-

ilmoituksen, jossa hän kieltää palveluksestaan lähteneen rengin Hiskias Tyrväisen palkkaamisen tilanteen epäselvyyden takia. Perhe muutti Käkisalmeen 1922. Vuonna 1929 hänet mainitaan sanomalehdessä entisenä kirjurina Sortavalan maaseurakunnasta ja vihkimisestä neiti Amanda Alina Ahteen kanssa. Hän kuoli piakkoin 60-vuotispäivänsä jälkeen, josta oli kuolinilmoitus Hyvinkään Sanomissa.

Sähköttäjäksi valittu Aarne Edvard Nymannista (27.7.1893 Tohmajärvi-11.11.1932 Höytiäinen) ei ole tietoa, ottiko Inkilän sähköttäjän tehtävä vastaan, koska oli samoihin aikoihin saanut talouspäällikön (myöh. rahastonhoitaja) viran Joensuun rajavartiostosta, jossa aloitti 1.1.1921. Kirkonkirjojen mukaan häntä ei ole kirjattu Kirvuun ollenkaan, on siis mahdollista, että hän ei saapunut Inkilään tai oli siellä hyvin lyhyen aikaa. Hän oli ollut aluksi harjoittelijana ja myöhemmin linjasähköttäjänä rautateillä. Otti osaa kansalaissodan taisteluihin valkoisten puolella edeten aina Viipuriin asti ja hän sai Vapaudenristin ja Vapaussodan muistomitalin. Hän kuoli äkillisesti kotonaan.

Linjasähköttäjä **Karl Emil Mustonen** (5.7.1892 Muolaa -?) nimitettiin Karjala-lehden mukaan Inkilän asemalle **kirjuriksi** 1923, mutta erosi jo samana vuonna kokonaan rautateiden palveluksesta. Hän pääsi ylioppilaaksi 1913 ja valmistui Pietarissa upseeriksi 1915. Venäjän armeijassa hän yleni luutnantiksi asti. Suomen armeijassa hän yleni 1941 kapteeniksi asti. Hän tuli harjoittelijaksi rautateille jo 1912 ja haki aluksi esimerkiksi lipunmyyjän tehtävää Ollilan ja Perkjärven asemille.

Rautatieuran jälkeen alkaen 1923 hän toimi mm. hankintapäällikkönä Uudessa Aurassa ja toimitusjohtajana sanomalehti Sisäsuomi Oy:ssä Jyväskylässä, sittemmin hän työskenteli Ilmarinen Oy:n palveluksessa Helsingissä. 1930-luvun alussa hän oli tiuhaan esillä lehdistössä entisenä luutnanttina K.E. Mustosen ns. Erzinkianin jutussa. Nimensä tämä oikeusjuttu oli saanut entisen Venäjän kauppavaltuutetun, armenialaissyntyisen Sourene Erzinkianin mukaan. Mustonen tunnusti antaneensa väärän valan ja saanut ehkä 100 000 mk Erzinkianin kanssa syytteessä olleelta Schalinilta. Oikeus totesi kirjallisiin todisteisiin nojaten, että Mustonen ei kuitenkaan koskaan saanut rahoja, koska ei ole ollut todisteiden mukaan tuolloin samalla paikkakunnalla.

Hän teki paluuta rautateille hakemalla sähköttäjän virkoja ahkerasti 1937 ja 1938 ainakin Nurmin, Pulsan ja Äyräpään asemille ja tuli valituksi Pulsaan. 1940-luvun alussa hän asui todennäköisesti Kajaanissa.

Kirjuri Oskari Matias Vehkala (27.7.1888 Baku Gruusia -) oli Inkilässä 1923–1930, jonne tuli kirjurin virkaan sähköttäjän virasta. Hän aloitti uransa rautateillä 1909 harjoittelijana Lahdessa. Hänet nimitettiin sähköttäjäksi Lappilan asemalle 1916 ja 1917 Uudenkylän asemalle. Hän siirtyi siis 1930 kirjuriksi Lahden Vesijärven asemalle Inkilästä. 1932 hän haki kirjurin virkaa Varkaudesta. Vuonna 1939

hän siirtyi asemapäällikön virkaan Loimolaan ja sieltä Tuuriin 1940. Loimola sijaitsi Laatokan Karjalassa ja nimitys julkaistiin ennen talvisotaa.



Kuva 16. Loimolan asema Suistamossa (Hellén, E. Lasse Bockströmin kokoelma. Lusto - Suomen Metsämuseo)

Kirjuri Fredrik Ferdinand (Fetu) Ståhlström (4.1.1889 Tuusula – 19.8.1948). Hän pääsi ylioppilaaksi 1910. Hän työskenteli aluksi kirjapainoalalla ja tuli rautateiden palvelukseen 1916 ja aloitti sähköttäjän tehtävissä 1919. 1930 hän tuli Inkilän asemalle sähköttäjäksi Hirolasta ja siirtyi kirjuriksi 1933; tässä tehtävässä hän oli 1939 asti. Sotavuosina työskenteli muilla paikkakunnilla ja palasi Inkilään Simpeleeltä 1943 ennen jatkosodan päättymistä. Fetu haudattiin Hausjärvelle. Hänen vaimonsa oli Anna Augusta os. Rahikainen (11.10.1889-28.4.1958).



Kuva 17. Vas. Fredrik ja vaimo Anna. Keskellä Lyyli Ikonen, sitten Sylvi Läherinta ja oikealla Lyyli Taavitsainen. (Muistojen Inkilä).

2.4 Sähköttäjien henkilöesittelyt

Sähköttäjät	Vuodet (sillä tarkkuudella kuin ne on voitu kirjallisesta aineistosta löytää)
Herman Edvind Markkanen	1900–1902
ylioppilas Oskari Hästesko	1902–1906
Antti Porvanen	1904–1916
Torsten Wahlroos	1916–1918
Lauri Kustaa Juuti	1917
Walter Kelovaara e. Koch	1918–1921
Bertil Alfred Ottelin	1920–1923
Pertti Alfred Orkko	1920–1924
Einar Johannes Grönberg	1920–1933
Toivo Sakari Määttä	1923–1929
Vilho Väinö Ilmari Kylmä	1929–1933
Aarne Arvid Erland Kylmä	1925–1928
Eino Johannes Silvennoinen	1929–1930
Fredrik Ferdinand Ståhlström	1930-1933 (-> kirjuriksi)

Veikko Ilmari Kirsiö e. Bröms	n. 1930–1935
Esteri Lahti e. Nygård (os. Kinanen)	ajanjakso ei tiedossa
Tauno Ilmari Oravuo	1933–1935 (siirtyi Sairalaan)
Erkki Aulis Kylmälä	1935–1939
Kauno Edvin Inkinen	
Martti Einari Kouvo	1935–1937
Heikki August Kurkipää e. Kruskopf	1936–1939
Eino Antero Sopanen	1942–1943
Veikko Kalervo Vaara	1942–1943

Sähköttäjä Herman Edvind Markkanen (26.2.1878 Pietari-15.7.1935) tuli Kirvun Inkilään harjoittelijan tehtävästä sähköttäjäksi 1900. Jo 1902 hän työskenteli sähköttäjänä Matkaselässä ja nimitetään Pietariin toiseksi kirjanpitäjäksi ja saa 1913 ylennyksen ensimmäiseksi kirjanpitäjäksi. 1911 hän sai Stanislain 3. luokan kunniamerkin. Myöhemmin hän pääsi Kuopioon ensimmäiseksi kirjuriksi. Hän haki 1923 Tienhaaran asemapäällikön virkaa ja 1924 Mäntyluodon ja Hannilan asemapäällikön virkaa, mutta tulee nimitetyksi Nakkilan asemapäälliköksi. Hän oli asemapäällikkönä Mustamäellä, jonne oli siirtynyt 1928 ja pian hän haki Kanneljärven asemapäällikön virkaa 1930 ja Terijoen asemapäällikön virkaa 1934. Hän laati ahkerasti valituksia useista nimityksistä, joissa oli ollut hakijana. Hän tuli valituksi Kanneljärvelle, jossa kuoli äkillisesti umpisuolentulehdukseen.



Kuva 18. Pyhän Stanislain ritarikunnan III luokan merkki. (Finna.fi).

Ylioppilas **Oskari Aukusti Hästesko** (myöh. Heporauta) (1877 Hollola, Herrala – 15.11.1936 Helsinki) tuli Kirvuun **sähköttäjän** harjoittelijaksi 1902. Hän oli päässyt ylioppilaaksi 1898 Suomalaisesta Normaalilyseosta. Hän kuului ylioppilaslaulajien kuoroon.

Hänen vaimonsa nimi oli Lea Sylvia Bonsdorff (10.8.1889 Padasjoki – 12.8.1957 Helsinki), joka oli professori Ernst Bonsdorffin tytär. Heidät vihittiin 1922 Hämeenlinnassa. Lea oli aiemmin ollut naimisissa Veikka Taulerin kanssa, joka oli Turun hovioikeuden asessori ja Heinolan pormestari. Tästä liitosta Lealla oli yksi poika Yrjö, joka kuoli jo kolmivuotiaana (1916–1919).

1906 Oskari oli saanut rautatievirkamiehille osoitetun 600 mk:n stipendin venäjän kielen opintoja varten ”keisarikunnassa oleskelua varten”; tuolloin hän työskentelee sähköttäjänä Värtsilässä. Hänet siirretään Lapualta Ouluun 1907 ja hän oli vain hiukan aiemmin saanut kirjurin viran Kokkolasta, jonne hän ei ilmeisesti ehtinyt muuttaa. Rautatieurallaan hän työskenteli myös Riihimäellä, Kaipiaisissa ja Viipurissa. Riihimäellä työskennellessään hän oli myös aktiivinen suojeluskuntalainen 1920-luvun alkupuolella. Oskari nimitettiin Äetsän asemapäälliköksi kolmannen ratajakson kirjanpitäjän virasta 1927, jonne hän muuttaa Kaipiaisista. Oskari muuttaa Äetsästä Helsinkiin 1932.

Sähköttäjä Antti Porvanen (24.3.1882 Iitti-26.1.1960 Iitti) tuli sähköttäjäksi Kirvuun 1904 Iitistä muuttokirjalla, josta lähti Kurkijoelle 1916. Hänet vihittiin Kirvussa 1906 Fanny Maria Laitisen (1.1.1889 Suonenjoki – 5.8.1952) kanssa. Heillä oli kolme lasta, Aino Maria (30.9.1908 Kirvu -), Kaino Annikki (23.6.1911 Kirvu -) ja Armas Tapio (13.6.1913 Kirvu-). Antti oli kauppiaan poika.

Antin uran alku rautateillä alkoi harjoittelijana Imatralla ja Alhon asemalla Kurkijoella 1902–1903, jonne hän siis palaa työskenneltyään sähköttäjänä ja kirjurina Inkilässä. 1913, kun asemapäällikkö Svanström erotettiin virastaan, Antti nimitetään väliaikaiseksi asemapäälliköksi Inkilässä. Virallinen muuttokirja Kivun Inkilästä Kurkijoelle on otettu 1916. Kurkijoelta hän siirtyy Terijoelle kirjuriksi 1915, Kirjokiveen 1916 ja Valkealaan 1917. Hirolassa hän oli aluksi kirjuri, samoin Leppäsyryssä ja nimityksen Leppäsyryän asemapäälliköksi 1926. 1928 Antti tulee Hirolaan asemapäälliköksi ja perimätiedon mukaan hän toimii siellä myös postinhoitajana 1928–1929. Hän oli asemapäällikkönä Hirolassa ainakin vielä 1936. Hän oli aktiivinen suojeluskuntalainen työskennellessään Mikkelin pitäjässä Hirolassa. 75-vuotispäiviään hän vietti jo kotikonnuillaan Iitin Huutotöyryssä.

Sähköttäjä Torsten Herman Wahlroosin (18.6.1886 Mouhijärvi – 20.1.1964) vaimo oli pörssimeklarin ja kunniakansalaisen tytär Alexandra (Sonja) Petrovna Glebko (9.1.1893 Pietari – 3.6.1976 Helsinki) ja heillä oli Kirvussa syntyneet kaksoset Rolf (31.5.1916-20.3.1942), joka oli sotilasarvoltaan luutnantti Äänisen rannikkoprikaatissa, sai vapauden ristin 1940 reservin vänrikkinä ja kuoli rintamalla jatkosodassa ja Rotislav (31.5.1916 -) sekä Kirvussa syntynyt poika nuorempi poika Nils (1919 – 1985) ja tytär Linnea. Torsten ja vaimo Alexandra vihittiin 1915 ja he tulivat 1916 Kirvuun Torstenin Vainikkalan asemapaikasta, jossa Torsten oli aloittanut harjoittelijana 1913 ja edennyt sähköttäjäksi ja sai siis Inkilästä sähköttäjän viran edeten myöhemmin kirjuriksi. 1913 hänet hyväksyttiin myös

oppilaaksi Helsingin ruotsalaiseen kauppaopistoon. 1918 perhe hakee muuttokirjaa Kirvusta Naantaliin.

1921 Torsten hakeutuu konkurssiin. Hän oli pääomistaja viemäripuhdistusalan kommandiittiyhtiössä, joka toimitti palvelua Turun kaupungille ja 1922 pakkohuuto- kaupattiin Torstenin omistama talo ja tontti Turussa. 1927 hänet mainitaan Viipurin maalaiskunnassa sijaitsevan Nurmen Tehdasosakeyhtiön prokuristina. Kuollessaan Torstenin ammattinimike oli konttoripäällikkö.

Lauri Kustaa Juuti (14.10.1885 Kiihtelysvaara -13.8.1933 Helsinki) oli ylioppilas ja varsinaiselta ammatiltaan sanomalehden toimittaja. Hän kuoli äkillisesti 47-vuotiaana sydänhalvaukseen. Lauri valmistui Liikemiesten Kauppaopistosta 1908 ja matkusti Venäjälle kieli- ja kulttuuriopintoihin. Hän läpäisi rautatievirkamiesten telegrafitutkinnon 1917, hän haki myös Wärtsilän aseman sähköttäjän tehtävää, ei tullut valituksi ja hän laati asiasta valituksen, joka ei johtanut toimenpiteisiin. Hän on ollut Inkilässä n. 1917 kansalaissodan aikaan.

Sähköttäjä Rosa Arppe (os. Kauhanen). Ks. Asemapäälliköt osio 2.1, jossa hänestä kerrottu asemapäällikkö Arppen puolisona.

Harjoittelija **Valter Kelovaara e. Koch** (25.3.1892 Ilomantsi – 31.7.1951 Simpele) nimitetään Inkilään 1918 **sähköttäjäksi** Sortavalan kaupungista, jonne oli muuttanut 1914 kotiseudultaan Ilomantsista. Rautatieura alkoi vuonna 1913 harjoittelijana Joensuun asemalla. Samana vuonna hän suoritti Viipurissa sähköttäjän tutkinnon ja seuraavana vuonna virkamiestutkinnon Helsingissä. Hän oli hakenut sähköttäjän virkaa Raivolasta 1917, mutta ei tullut valituksi. Sähköttäjänä hän toimii kaikkiaan noin kahden vuoden ajan eri asemilla: Wärtsilän, Helylän, Nivan, Inkilän ja Ojajärven asemilla. Kirvuun hän saapui 1918 Sortavalasta.

Uran seuraava vaihe alkoi, kun hän muutti Kirvusta Antreaan Kavantsaareen kirjuriksi 1921. Samana vuonna hän kihlautui kirvulaisen Laina Ingeborg Branderin (5.7.1898 Kirvu – 8.3.1955 Simpele) kanssa ja heille syntyy poika Osmo Helmer Juhani (13.5.1924 Antrea – 21.8.1977 Helsinki) sekä tytär. Lainan isä oli kirvulainen nimismies ja sotakamreeri.



Kuva 19. Laina ja Valter Kelovaara (MyHeritage.com)

6.4.1922 vietettiin Kavantsaaren valtauksen muistojuhlaa ja Valter oli aseman kukin ja köynnöksiin koristetussa odotussalissa pidetyssä tilaisuudessa puhujana. 1928 hän muuttaa sukunimensä Kelovaaraksi. 1948 Valter muuttaa perheineen Simpeleelle asemapäälliköksi Viipurista. Hän toimii kassanhoitajana isossa Parikkala-Simpele radanrakennusprojektissa; tämä rataosuus liitettiin rataverkkoon 1948.

Valter on harrastelijanäyttelijä. 1914 hänet mainitaan oivallisesta suorituksesta näytelmässä ”Kun ruusut kukkivat”, joka esitettiin Ilosaaren teatteritalolla.

Sähköttäjä Bertil (Bertel/Pertti) Alfred Orko/Orkko e. Ottelin (27.7.1893 Utajärvi-20.7.1955 Mäntyharju) valmistui Vaasan kauppakoulusta 1912 ja saapui Kirvun 1920 viidennen liikennepiirin linjasähköttäjän tehtävästä. Hänet vihittiin Kirvussa 1920 tuusulalaisen konttoriapulaisen Elvira Sofia Laineen kanssa. Bertil haki kirjurin virkaa Talissa ja Hannilassa 1922, Inkilässä 1923, mutta pääsi toisen luokan kirjuriksi Laihian asemalle 1924 ja 1930 kirjuriksi Helsingin asemalle. Hänestä tuli Kälviän asemapäällikkö 1939 ja Kausalan asemapäällikkö 1942.

Sähköttäjä Einar Johannes/Hannes Grönberg (1.12.1895 Tampere - 19.4.1946 Helsinki), työskenteli rautateillä jo 1915. Hän kihlautui Elin/Ellen Toivosen kanssa 1920, kun hänen työnsä oli Kirvussa vielä harjoittelija rautateillä. Hän haki sähköttäjän virkaa Inkilään, Lieksaan, Pulsaan ja Rovaniemelle 1924 ja hänet nimitetäänkin sähköttäjäksi Inkilään. Hän hakee Malmille sähköttäjäksi 1929, kirjuriksi Koljolaan ja Sieviin 1933. Hänet nimitetään asemamestariksi Ukkolan pysäkillä 1933. Einarin ja Elinin poika Raimo Johannes syntyi 1938. Einar mainitaan Hangon ja Järvenpään kirjurin virkojen hakijana 1936. 1938 hänet nimitetään Sörnäisten aseman toisen luokan kirjuriksi Ukkolan asemamestarin tehtävästä. Hänet mainitaan Herttoniemen sataman kirjurin viran hakijana 1941. Einar haudattiin

kotikaupunkiinsa Tampereelle Kalevankankaan hautausmaalle. Joissain lähteissä hänen syntymäpaikakseen mainitaan Pietari.

Sähköttäjä Toivo Sakari Määttä (13.8.1898 Sortavala – 22.2.1960 Lohja) työskenteli Inkilässä 1923–1929. 1929 hän pääsee Outokumpuun asemamestariksi ja vuodesta 1934 hän työskenteli Outokummussa kirjurina. 1939 kevättalvella hänen nimitetään saman aseman asemapäälliköksi ennen talvisotaa. Outokummussa hän hoiti myös postitoimistoa vielä 1940-luvun lopussa, mutta Outokummun kaivostoiminnan kehitys ja alueen talous kehittyi uuteen vaiheeseen, että piti rakentaa erillinen postitoimisto ja rautatien ja postin toiminnot eriytettiin 1949. Aseman postitoimisto oli avattu jo 1930. Sakari oli naimisissa Elma Bergin kanssa vuodesta, josta tuli pitkäaikainen postivirkailija Outokummussa. Heillä oli yksi tytär, Pirkko. Sakari erosi virastaan 1958 eläkkeelle jäämisen vuoksi ja muutti Lohjalle.

Kirvussa työskennellessään hän toimi Kirvun suojeluskunnan kanslia- ja paikallispäällikkönä. 1954 hän sai Suojeluskuntaliiton ritarikunnan ritariristin.



Kuva 20. Toivo Sakari Määttä (Helsingin Sanomat 1958)

Sähköttäjä Aarne Arvid Erland Kylmälä (19.4.1904 Antrea-28.8.1988 Lieksa) kävi Viipurin reaalikoulua ja siirtyi sen jälkeen Antrean asemalle harjoittelijaksi. Hän suoritti virkamiestutkinnon 1925 ja toimi sähköttäjänä eri asemilla. Hän ja Siiri Sylvia Kinnunen menivät naimisiin 1938, jolloin Aarne oli asemamestarina Suistamolla. Aarne oli tullut Suistamolle jo 1928 harjoittelijan tehtävästä asemamestariksi. Työjakso Inkilässä on ajoittunut tätä edeltävään aikaan välille suunnilleen vuosiin 1925–1928. Hän sai tuomion rattijuopumuksesta Suistamolla lokakuussa 1937 ja menetti ajokorttinsa. Aarne haki Rautjärveltä kirjurin virkaa 1939. Hänen työrupeamansa Suistamossa kesti 12 vuotta: hänet siirretään sodan seurauksena 1940 Kelvään Pielisjärven kuntaan, jossa hänet nimitettiin kirjuriksi 1949 ja asemamestariksi 1952. Tässä tehtävässä hän on vuoteen 1956, jolloin hän eroaa tehtävästään.

Aarne osallistui Karjalan rintamalla kansalaissotaan 1917–1918. Hän toimi sivutoimisesti vuokra-autoilijana ja piti autokoulua, koska oli erityisen kiintynyt kaikenlaisiin moottoriajoneuvoihin. Hänen ansioikseen luetaan, että Kelvään ja Vuonisolahteen saatiin 1953 valtion puhelinkeskus.

Sähköttäjä Väinö Vilho Ilmari Kylmä (6.1.1902 Antrea -12.10.1967 Helsinki) oli asemamies, tallimies, rautatieläinen Ville Kylmälän poika. Väinö pääsi harjoittelijaksi rautateille 1920. Hän aloitti Inkilässä sähköttäjäharjoittelijana vuonna 1929. Hän haki asemamestarin paikkaa 1933 Suojoelta ja 1936 Kalalammin pysäkillä ja Vilho siirtyi asemamestariksi 1936 Kalalammen pysäkillä Kouvolan alueelle. Vuonna 1940 hän siirtyi Ahonkylästä Juojärvelle ja Juojärven asemamestarin tehtävästä Peroon 1943, jossa haki aseman toisen kirjurin virkaa. Sitten hän eteni asemapäälliköksi, haki Kylmäkosken ja Otavan asemapäällikön virkoja 1953. Nimettiin Petäjävedeltä toisen kirjurin virasta Mommilan asemapäälliköksi 1957. Muutti 1960 perheineen Nurmijärvelle. Hänen isänsä oli siis myös rautatieläinen, kun Väinö syntyi, hän oli asemamiehenä Antreassa.

Vilho ja seuraavaksi mainittu sähköttäjät Aarne ja myöhemmin sähköttäjien listassa oleva Aulis olivat veljeksiä. Ks. seuraava kuva, jossa Vilho toisena henkilönä.



Kuva 21. Sähköttäjät Väinö Kylmä ja Kauno Inkinen Inkilän asemalaiturilla.

Eino Johannes Silvennoinen (30.1.1904 Salmi-1984 Turku) nimitetään Inkilään 1929 harjoittelijan tehtävästä **sähköttäjäksi**. Hänet oli vihitty 1927 Sortavalan maalaiskunnasta kotoisin olevan Anna Helena Lempisen kanssa. 1931 hän oli jo siirtynyt linjasähköttäjäksi ja haki sähköttäjän virkaa Varkauteen 1931, asemamestarin virkaa Porokylään, sähköttäjän virkaa Karisalmeen 1933 sekä kirjurin virkaa rautatiekeskushallinnossa. Hänet valitaan Lietoon kirjuriksi. Seuraavat hakuyritykset olivat vuonna 1934 Tammisuon sähköttäjäksi, Hovinmaan toisen luokan kirjuriksi, 1936

rautatiehallituksen kirjurin virka ja 1938 Hämeenlinnan kirjurin virka. 1940 hänet määrätään Liedon kirjurin virasta Kannakselle Paperoon toiseksi kirjuriksi. 1942 hänet jälleen nimetään Paperoon lukuisten valtion rautateiden nimitysten muassa takaisin valloitetuille alueille. 1968 hän saa siirron Turkuun kirjuriksi.



Kuva 22. Paperon asema Suojärvellä luovutetussa Karjalassa (Suojarvi.fi)

Sähköttäjä Fredrik Ferdinand Ståhlström, ks. ed. osio 2.3 Kirjurit

Sähköttäjä Veikko Ilmari Kirsiö e. Bröms (16.11.1908-1995 Ruokolahti) tuli harjoittelijaksi kahdeksanteen liikennejaostoon 1927. Vuonna 1929 hänet ylennetään reservin vänrikiksi. Vuonna 1935 sukunimi saa suomalaisen muodon Kirsiö. Hän on työskennellyt Inkilässä todennäköisesti ennen nimenmuutosta 1930-luvun alkupuolella. Hän etenee rautatieurallaan kirjuriksi, vuonna 1953 hänet nimitetään Imatralle ja 60-vuotispäivänsä yhteydessä 1968 hänet mainitaan kirjurina Vuoksenniskalla.



Kuva 23. Veikko Kirsiö (MyHeritage.com)

Sähköttäjä, rautatiekirjuri Ester Lahti os. Kinanen (14.5.1899 Pietari- 16.11.1987 Turku). Oli vuonna 1925 harjoittelijana rautateillä. Hänen isänsä oli ylikonduktööri Nikolai Kinanen (1874–1937), joka oli kotoisin Sortavalan maalaiskunnasta. Esterin puoliso oli Einar Samuel Lahti (1899-1957). Ester haki useita sähköttäjän paikkoja, esim. 1927 Imatralle ja 1930 hänet nimetään Viipurin asemalle ja 1940 Turkuun. Jatkosodan takaisinvaltauksen jälkeen hän palaa Viipuriin, josta hänet siirrettiin 1944

Haapamäelle. 1953 on hänen viimeinen työvuotensa VR:llä ja hän eroaa silloin Haapamäen kirjurina ollessaan. Esterin puoliso Einar on myös rautatieläinen ja hän työskenteli työuransa lopulla ja kuollessaan Oitin asemapäällikkönä. Ennen sotia hän oli sähköttäjänä ja heti sotien jälkeen kirjurina. Vuotta ennen kuolemaansa hänet nimitettiin Haapamäen kirjurin tehtävästä Oitin asemapäälliköksi. Ester ja Einari työskentelivät siis molemmat Haapamäen asemalla.



Kuva 24. Esteri Lahti os. Kinanen (Geni.com)

Tauno Ilmari Oravuo (1903–1970 jälk.) tuli harjoittelijan tehtävästä **sähköttäjäksi** Inkilän asemalle loppuvuodesta 1933. Pian, jo 1935, hän hakee sähköttäjän virkaa Joutsenon asemalta. Hänet mainitaan toisen Kirvun aseman Sairalan sähköttäjänä 1935–1936. 1938 hän haki sähköttäjän virkoja Imatralla, Mäntyluodolle ja Vuolenkoskelle, mutta seuraavana vuonna 1939 hänet nimitetään naapuriaseman Sairalan sähköttäjäksi. Hän oli tehnyt perheineen muuttoilmoituksen samana vuonna Ruokolahdelle. Kirvun vuosina hän oli aktiivinen urheiluseura Kirvun Vilkaassa

Hän oli hakenut Vuoksenniskan asemalle jo 1939 ja samana vuonna hänet siirretään Imatralla sähköttäjäksi. Imatran seudulla työskennellessään hän oli aktiivinen Vuoksenniskan Nuorisoseurassa. Vuonna 1943 hänet nimitetään sähköttäjäksi Haukivuorelle, mutta ilmeisesti sotaan liittyen, hänet mainitaan jälleen 1943 Vuoksenniskan sähköttäjänä.

Varsinkin sotien jälkeen hän oli aktiivinen harrastajanäyttelijä, esimerkiksi vuonna 1946 Vuoksenlaakson teatterissa näytelmässä Markkinatori ja Imatran teatterissa vuonna 1951 ruhtinas Emmeritzin roolissa Topeliuksen näytelmässä Regina von Emmeritz. Vuonna 1952 hän haki Inhan asemapäälliköksi, on kirjurina Imatrankosken pysäkillä 1953, jolloin hänet valitaan asemapäälliköksi Myllymäelle. 1956 hän haki Heinolan asemalle asemapäälliköksi ollen kuitenkin Myllymäen virassaan ainakin vuoteen 1963, jolloin hän täytti 60-vuotta. 1965 itsenäisyyspäivänä hänelle myönnettiin ritarimerkki. Tauno toimi myös Imatran rautatieläisten sekakuoron puheenjohtajana. 1970-luvulla hän asui Imatralla.

Sähköttäjä Erkki Aulis Kylmälän (1.10.1915 Antrea-22.11.2003 Lahti) vaimo oli rautatievirkailija Anna-Liisa Savolainen. Heidät vihittiin Kuopion maaseurakunnassa Kurkimäellä 1944. Anna-Liisan isä oli asemapäällikkö Aaro Savolainen. Erkki liittyi Suojeluskuntaan 1934 ja suoritti reserviupseeritutkinnon 1939. Hänestä tulee rautateille harjoittelija 1.10.1935. Hänen työjaksonsa Inkilässä ajoittunee vuosiin 1935–1939 ennen sotia. Hän työskenteli todennäköisesti Outokummussa vuonna 1943. 1944 hänet siirretään ylimääräiseksi sähköttäjäksi Heinävedelle. Perhettä kohtaa suuri suru, kun poika Timo Erkki Aulis menehtyy vain kaksivuotiaana 1948. Erkki mainitaan kirjurina 1952, jolloin hän siirtyy Lappilan asemalle kirjuriksi. 1955–1956 hän suoritti ylemmän virkamiestutkinnon ja hänet nimitetään Lappilan asemamestariksi 1959. Erkki ja Anna-Liisa muuttivat 1959 Tampereelle. Anna-Liisa oli aktiivinen Martta-järjestössä. Erkki on haudattu Kuopioon Flodbergin hautausmaalle.

Sähköttäjä Kauno Edvind Inkisen (5.4.1910 Kirvu -20.6.1944 Maaselkä) isä oli kauppias Mikko Inkinen (Inkisen sekatarvarakauppa) ja myös Kauno toimi kauppiaan tehtävissä. Kauno kuoli jatkosodassa saatuaan sirpaleita eri puolelle kehoaan. Hän oli sotilasarvoltaan alikersantti. Hänet on haudattu 29.10.1944 Lappeenrannan sankarihautausmaalle. Hän oli ehtinyt mennä 1942 naimisiin Helmi Helena Isotalon kanssa. Tiedossa ei ole tarkempaa ajoitusta hänen sähköttäjän työlleen.



Kuva 25. Kauno Inkinen (MyHeritage.com)

Sähköttäjä Martti Einari Kouvo (28.9.1904 Pyhäjärvi – 10.11.1968 Turku) oli kansakoulun opettaja Gabriel Kouvon poika. Hänet otettiin rautateille kahdeksanteen jaokseen harjoittelijaksi 1927 ja tuli harjoittelijan tehtävästä 1935 Inkilään Pyhäjärveltä. Meni samana vuonna naimisiin Kaija (Armi Kaarina) Räihän kanssa. Poika Jyrki Einari kuoli Kirvussa tuberkuloosiin vuonna 1936 vain kaksivuotiaana. 1937 hänestä tulee kersantti Kirvun suojeluskunnassa; hän oli liittynyt suojeluskuntaan Talissa 1934. 50-vuotispäiviään hän vietti 1954 Vaalassa, jossa toimi myös koulun johtokunnassa. 1955 hänen nimikkeensä on kirjuri, mutta hän eteni asemapäälliköksi. Hän sai valtion virka-ansiomerkin 1964. Hänet on haudattu Joensuun Pielisensuuhun.

Sähköttäjä Heikki August Kurkipää e. Kruskopf (21.10.1904 Sippola-18.1.1986 Helsinki) tuli VR:n palvelukseen 1927 harjoittelijana ja tuli valituksi Inkilään 1935, jonne muutti Ihalasta. Talvisodan alueluovutusten jälkeen hänen työnsä siirtyi Hämeenlinnaan. Jatkosodan aikana hän ilmoittautui vapaaehtoiseksi anoen pääsyä sotatoimialueelle. Hänet siirrettiin ensin Patojärvelle ja Äänislinnan valloituksen jälkeen sinne vaununjakajan ja linjakirjurin toimeen. 1944 hänet nimitettiin toiseksi kirjuriksi Helsingin asemalle. Hän toimi Helsingin asemalla asemakassanhoitajana 1949–1951 ja myöhemmin myös sotakorvausjunien kulun ja käytön tarkkailijana. Hän jäi eläkkeelle 1964 vaikean sairauden takia. Hän on saanut useita kunniamerkkejä. Hänen vaimonsa oli farmaseutti Aune os. Luoma ja heillä oli poika Pekka Aukusti (s. 1943).



Kuva 26. Heikki Kurkipää (Uusi Suomi 1986)

Sähköttäjä Eino Antero Sopanen (28.6.1901 Lavia-?) oli rautateillä harjoittelijan tehtävissä vielä vuonna 1936, mutta pian hänen uransa eteni sähköttäjäksi ja kirjuriksi. Hänet määrätään Orivedeltä sähköttäjäksi Inkilään 1942 Karjalan takaisin vallattujen alueiden jälkeen, kun valtion rautatiet organisoivat alueiden toimintaa. Hän oli toiminut useilla Karjalan asemilla, joten siirto Inkilään johtui varmasti hänen kokemuksestaan. Sotien jälkeen hän siirtyi kirjurin tehtäviin; hän haki esimerkiksi Laihialle kirjuriksi 1944 jatkosodan jälkeen. Työskennellessään kirjurina Kangasalassa hän haki Kankaapään asemapäällikön virkaa 1955 ja Laihian asemapäällikön virkaa 1956. Sotilasarvoltaan Eino oli luutnantti ja hänen rakkaita harrastuksiaan olivat kielet ja maalaustaide.

Myös sähköttäjä **Veikko Kalervo (Kalle) Vaara** (24.3.1902 Valkeala -16.4.1968 Jyväskylä) nimitetään Inkilään samaan aikaan kuin Sopanen eli vuonna 1942 ylimääräiseksi asemanhoitajaksi. Hän oli työskennellyt ennen sotia yhdeksännen liikennejakson linjasähköttäjänä vuodesta 1935 ja tullut tätä ennen rautateille harjoittelijaksi jo 1929. Muiden kirjallisten tietojen mukaan hän oli Kontupohjan vt. asemapäällikkönä 1943–1944. On jäänyt epäselväksi, ehtikö hän olla Inkilässä ollenkaan. Hänet

nimitetään kirjuriksi Jyväskylän asemalle 1945, jolloin hän oli palannut linjasähköttäjän työhön. Hänet on haudattu Valkealaan.

2.5 Ratamestarien, vaihdemiesten ja ratavartijoiden henkilöesittelyt

Ratamestarit, vaihdemiehet, ratavartijat	Vuodet (sillä tarkkuudella kuin ne on voitu kirjallisesta aineistosta löytää)
Ratamestari Oskar Albin Hoffrén	1891–1895
Ratamestari Emil Rautavaara e. Jerngren	1896–1899 Kaukolaan
Ratamestari Juho Mälkinen	Ojajärveltä 1921-1928
Vaihdemies, ratavartija Olli Laitinen	1900–1916
Jarrumies Adam Kuisma	-1914
Jarrumies Viktor Leopold Luode e. Gustafsson	-1914
Jarrumies Oskari Talikka	-1934
Vaihdemies Juho Ahokas	-1908
Ratavartija August Alfred Johansson	1893–1906
Ratavartija Fredrik Reinhold Luomanen	1895–1920
Ratavartija Pekka Suhonen	1896–1923
Ratavartija Juhana Väisänen	1894–1904
Ratavartija Herman Niemelä	1897–1906
Ratavartija Juhana Taaveti Saari e. Skön	1903–1912
Ratavartija Juho Numminen	1913–1924
Ratavartija Oskar Talikka	1933–1934 Ojajärven asemalle

Ratamestari Oskari Albin Hoffrén (3.4.1859 Kuopion alue, Suovun saha – 4.9.1929 Tali) oli rautateiden rakennusmestari Karjalan kannaksen alueella. Hän saapui Kirvuun 1891 ja oli siellä vuoteen 1895. Hänen työhönsä, kuten ratamestarien yleensäkin, kuului liikkua eri paikkakunnilla ratapiirissä tarpeen mukaan. Oskar kuoli sairastettuaan keuhkokuumetta yli kuusi viikkoa. Hän oli naimisissa Fiina Sofia Turusen kanssa.

Ratamestari Emil Rautavaara e. Jerngren (26.6.1868 Alavus-19.2.1929 Alahärmä) tuli Ruokolahdelta Kirvuun 19.10.1896 ja siirtyi 23.4.1899 sieltä edelleen Kaukolaan Ojajärven asemalle. Tytär Ester syntyi 1898 Kirvussa ja tytär Impi oli syntynyt jo ennen Kirvuun muuttoa. Poika Urho kuoli tulirokkoon alle kuusivuotiaana ja tytär Jenny alle kymmenvuotiaana 1900 Kaukolassa. Samana vuonna Kaukolassa

syntyy poika Urho Armas, seuraavana vuonna 1901 tytär Tyyne ja 1903 Toini. Emilin ensimmäinen vaimo Maria Kalso kuoli Kaukolassa 1905. Toinen vaimo oli Ida Haavikko, joka jäi yllättäen leskeksi Emilin kuollessa sydänkohtaukseen. Ida on 1908 Kaukolassa syntyneen Sirkka-tyttären äiti. Lisäksi Kaukolassa syntyi Kerttu (1910), Veikko (1912), Kyllikki (1913) ja Tuulikki (1917), josta voimme todeta, että perhe oli Kaukolassa vielä 1917.

Ratamestari Juho Mälkinen (23.4.1871 Suonenjoki-?) saapui Kaukolaan Ojajärven asemalle 1918 Suonenjoelta ja siirtyi 1921 alusta Kirvuun. Hänen isänsä oli torppari Staffan Mälkinen. Hänet nimitettiin I luokan ratamestariksi 1928 seitsemänteenratajaksoon ja asuinpaikaksi osoitettiin Suonenjoki. Hän erosi virastaan 1934. Hänet nimitettiin 1939 Suonenjoella kunnalliseksi ammattien tarkastajaksi; hän oli edellisenä vuonna eronnut kunnan rakennustarkastajan tehtävästä aloittaakseen tämän uuden työn.

Jarrumies Adam Kuisma (19.8.1881 Kirvu – 9.3.1914 Kirvu) kuoli tapaturmaisesti 33-vuotiaana Inkilän asemalla 1914. Oli menossa haapapölkkyjen lastaus asema-alueella. Vaunut aiottiin vaihtaa miesvoimin paikalleen. Vaunut alkoivat kuitenkin luisua alamäkeen ja Adam yritti keikauttaa niitä paikalleen estejarrulla, mutta suistui itse kiskoille ja joutui vaunun yliajamaksi. Hän menehtyi silmänräpäyksessä.

Jarrumies, asetinlaitemies Viktor Leopold Luode e. Gustafsson (7.6.1887 Helsinki -12.1.1956 Helsinki) oli tullut Kirvuun Hollolasta. Hän joutui Inkilän asemalla heinäkuussa 1914 kahden vaunun jälkeen puristuksiin loukkaantuen vakavasti. Ilmeisesti hän oli uusi tulokas työssään, koska hän ei edellisenä vuonna ollut vielä Inkilässä. Viktor vietiin Viipurin sairaalaan. Kirvun kirkonkirjoista hänet on poistettu 1915 ja siirretty Viipuriin. Hän oli mennyt naimisiin 1911 kauppa-apulainen Maria Sigrid Rantasen kanssa. Ilmeisesti Viktorin työ jatkui hänen toivuttuaan Viipurin asemalla, koska vuonna 1936 hänet nimetään asetinlaitemieheksi vaihdemiesten esimiehen tehtävästä. Sotien jälkeen hän työskenteli ainakin Pasilan asemalla.

Vaihdemies, ratavartija Olli Kustaanpoika Laitinen (4.9.1862 Suonenjoki-6.2.1954 Kouvola) kuului asemapäällikkö Kopperin kanssa Inkilän vaalilautakuntaan 1909. 80-vuotispäiviä vietettiin Muukossa, joka oli Lappeenrannan alueen kylä. Olli muutti Kouvolaan vuonna 1947. Hänen vaimonsa oli Kustaava os. Halonen. Heillä oli 12 lasta. Tytär Fanny Maria meni naimisiin sähköttäjä Antti Porvasen kanssa (ks. osio 2.4 Sähköttäjä).

Vuonna 1934 tiedotettiin Kansan Työ 10.2.1934 sattuneesta onnettomuudesta, jossa **vaihdemies Oskari Talikka** (10.12.1903 Jaakkima-k. 1954 jälk.) mainittiin osallisena siten, että hän oli asettanut pohjoisesta saapuvan junan vaihteen väärin. Tämän seurauksena törmäsi kaksi tavarajunaa ratapiha-

alueella, mutta henkilövahingoilta vältyttiin. Veturit säilyivät ehjänä, mutta toistakymmentä vaunua rikkoontui ja seitsemän niistä käyttökelvottomiksi. Hänet oli siirretty Inkilästä Ojajärvelle n. 1934, joten hän ei ehtinyt olla Ojajärvellä kauaa ennen onnettomuutta. Onnettomuusvuonna 1934 hänet siirretään Värttilän asemalle.

1940 hänet siirrettiin Raudusta Muhokseen. Hän erosi VR:n palveluksesta 1954 ja oli työskennellyt tuolloin Oulun Martinniemen asemalla.

Ratavartija August Alfred Johansson (14.11.1872 Akaa- 28.6.1951 Pulsa) oli ratavartijan poika, joka eteni myöhemmin ratamestariksi. Hänen vaimonsa oli Lyyli Hentunen. August valmistui Kuopion teollisuuskoulusta 1901. Vuonna 1907 hänet nimitetään nuoremaksi ratamestariksi ja hän oli tätä ennen työskennellyt rakennusmestarina Kuopio-lisalmi ja Eilisenvaara-Savonlinna-rataosuuksilla. Hän lähti vuonna 1908 Kirvusta Kerimäelle. Kirvun kirkonkirjoissa hänet mainitaan entisenä ratavartijana ja vt. ratavartijana (saapui Kirvuun jo 1893 Akaalta) ja myöhemmin rakennusmestarina. Hänet vihittiin Kirvussa 1893 palvelustyttö Matilda Pekantytär Koistisen kanssa. 1915 hänet nimitettiin vanhemmaksi ratamestariksi Huutokoskelle. Eläkkeelle päästyään hän muutti Pulsaan.

Ratavartija Pekka Pekanpoika **Suhonen** (17.2.1871 Pieksämäki-19.4.1953 Joroinen) ja vaimo Maria Matintytär Hännikäinen muuttivat Kirvuun 1896 ja saivat kaikkiaan kymmenen lasta, joista Kaukolassa syntyi Anna Maria (1899), Kirvussa Huugo Vihtori (1897), Selma Katariina (1900), Pietari (1903), Aina Hilja (1904), Elsa (1906), Väinö Matti (1910), Veikko Olavi (1916), Lahja Martta (1916). 1895 Hiitolassa syntyneestä vanhimmasta pojasta Jalmarista tuli asemamies. Perhe muutti Käkisalmeen 1923. Tätä ennen Pekka tuli valituksi 1908 Ojajärven koulun rakentamistoimikuntaan, koulun rakentaminen oli Kirvun ja Kaukolan pitäjien yhteishanke, jossa Kirvun osuus oli noin kolmannes.



Kuva 27. Ratavartija Pekka Suhonen (MyHeritage.com)

Ratavartija Juhana Jaakonpoika **Väisänen** (15.5.1865 Mäntyharju-22.7.1933 Kirvu) ja vaimo Magdalena Matintytär Rouvinen saivat täyden tusinan lapsia Kirvussa: Hugo Immanuel (1894), Elna

(1897), Väinö Johannes (1899), Uuno Rudolf (1901–1903), joka kuoli onnettomuudessa; hän putosi kuumaan vesiastiaan alle kolmivuotiaana, Anna Hilma (1903) Helmi Lyydia (1904), Tyyne Maria (1906), Alli Johanna (1907), Aaro (1910), Sylvi Sofia (1912), Tauno Veikko (1914), Viljo Rudolf (1916). Magdalena oli muuttanut Käkisalimesta Kirvuun 1890. Juhana ja Magdalena vihittiin Kirvussa 1892. Vuonna 1910 Juho löytää radalta tammahevosen – ratavartijan tärkeitä tehtäviä oli mm. pitää eläimet poissa radalta – ja hän ilmoittaa asiasta Karjala-sanomalehdessä. Perhe asui Kirvun Merolassa.

Ratavartija Herman Anselminpoika **Niemelän** (23.5.1868 Keuruu -15.1.1938 Kirvu) ja vaimo Marja Leena Heikintytär Näivän perheeseen kuuluivat tytär Lyydia Elviira (12.10.1900 Kirvu Inkilä), poika Yrjö Akseli (1.8.1902 Kirvu Inkilä), Eino Anshelm (29.9.1904 Kirvu Inkilä). Herman muutti Kirvuun 1897 Luumäeltä. Hän kuoli tuberkuloosiin. Hän työskenteli ilmeisesti sekä Inkilän että Sairalan asemien kautta, sillä 1910 hänet mainitaan yhteyshenkilönä Sairalan asemalla, mutta lapset syntyivät tätä ennen Inkilässä.

Ratavartija Juhana Taavetti (Johan David) Juhonpoika Saari e. Skön (14.6.1868 Hevosoja- 7.4.1912 Kirvu), vaimo Eeva Liisa Tanelintytär os. Kalso ja lapset Anton, Aili ja Lyyli muuttivat Kirvuun 1903 Valkealasta. Tytär Elin Eliina syntyi Inkilässä 1904. Juhana kuoli halvaukseen vain 43-vuotiaana.

Ratavartija Juho Numminen (17.1.1864 Orimattila-) muutti Antreasta Kirvuun 1913 Inkilään. Antreaan hän oli muuttanut 1894 Nastolasta. 75-vuotispäiviä vuonna 1939 vietettiin Uudessakylässä, aivan kotipaikkakunta Orimattilan vieressä. Uusikylä oli pitkään osa Nastolan kuntaa, kunnes ne nykyhetkellä kuuluvat osaksi Lahtea. Viime vuosinaan hän kuului Osuusliike Vallin johtokuntaan. Kirkonkirjoissa on muutama merkintä salavuoteuteen liittyen ja ripitykseen asian takia. Tämä oli tapahtunut ennen Karjalaan muuttoa, kun hän vielä kuului Hollolan seurakuntaan. Hän oli mennyt naimisiin 1885 Maria os. Karlssonin kanssa. Heillä oli kaksi tyttärtä, Helmi ja Martta sekä poika Juho Viljo/Viljam. Juho Viljosta tuli ylioppilas ja nimismies.



Kuva 28. Ratavartija Juho Numminen 60-vuotta (Suomen Kuvalehti 1924, kuva on väritetty).



Kuva 29. Inkilän asema sodan jälkeen (SA-Kuvat).



Kuva 30. Inkilän asema vuonna 2019. Osa ikkunoista uusittu.
(J. Pyytövaara, Vaunut.org)

3. Hakolahden pysäkki/laiturivaihde

Hakolahti sijaitsee 5 km päässä Inkilän asemalta ja 7 km:n päässä Ojajärven asemalta. Se kuului Inkilän aseman alaiseen liikenteeseen. Se avattiin matkustaja- ja tavaraliikenteelle 5.9.1925. Seuraavana vuonna sinne perustettiin myös postipysäkki.



Kuva 31. Hakolahden pysäkki Kirvussa.

Hakolahden **asemamies**, myöhemmin konduktööri ja komennusesimies, **Viljam Väinö Eurola e. Europaeus** (20.12.1898 Parikkala-21.4.1962 Jyväskylä) sai siirron Viipurin asemalle ensimmäisen luokan asemamieheksi Kirvusta vuonna 1934. Häntä voidaan pitää kurkijokelaisena, koska perhe muutti sinne hänen ollessa kaksivuotias. Nimenmuutos Europeauksesta Eurolaksi tapahtui vuonna 1935. Hän haki Hyvinkään aseman konduktöörin virkaa 1941 ja Kouvolasta 1944. Tässä välissä jatkosodan aikana haki konduktöörin työtä Viipurin asemalta. Hän työskenteli Jyväskylän asemalla komennusesimiehenä vuonna 1947 ja 60-vuotispäiviä vietettiin Jyväskylässä vuonna 1958. Hänen ensimmäinen vaimonsa oli Dagmar os. Vokkulainen (k. 1954) ja toinen vaimonsa Saimi os. Ruokolainen. Vuonna 1951 vietettiin entisen Viipurin junamiehistön Kesärantayhdistyksen vuosijuhlaa Turussa. Viljam toimi vuosijuhlan yhteydessä pidetyn kokouksen sihteerinä.

Viljamin tilalle viran jatkajaksi tuli 1934 **asemamieheksi** Hakolahteen alokas **Eino Valter Laine** (12.12.1915 Joensuu-10.12.1970 Helsinki). Hänet tosin mainitaan 1937 Valkjärven asemamiehenä, joka siirtyi Peron pysäkille.

Lokakuussa 1935 Hakolahden pysäkkirakennukseen murtauduttiin ja saaliiksi varas sai 174 mk 70 penniä, mikä oli päivän kassa. Varas saatiin kiinni Ojajärven konstaapelin poliisikoiran avulla metsästä. Varas oli viipurilainen mies ja rahat saatiin takaisin.

Ratavartija Verner Vester Vilpas (16.8.1899 Korpilahti-1979) ja hänen vaimonsa **pysäkinhoitaja Hilma Vilhelmiina os. Selin** (15.11.1900 Antrea-1975 Lempäälä) olivat molemmat Hakolahden pysäkin työntekijöitä. Jatkosodan aikana he asuivat pysäkkirakennuksessa, mutta heillä oli myös talo toisaalla ja turvallisuussyistä koko perhe ei asunut samassa paikassa. Heille syntyi seitsemän lasta. Sotien jälkeen vuonna 1945 perhe muutti Lempäälään, jossa Verner työskenteli asemamiehenä. Hän oli ollut ratavartijan työssä ainakin jo 1930-luvun alkupuolelta. Vuonna 1950 Verner kauppasi lehti-ilmoituksella kiinteistöä Lempäälän aseman lähellä, lieneekö ollut heidän perheensä oma koti. He asuivat ainakin vielä vuonna 1952 Lempäälässä, kun Verner nyt puolestaan kauppasi kuorma-autoa.



Kuva 32. Pysäkinhoitajan talo Hakolahdessa. Edessä vasemmalla Hilma ja Verner oikealla.
(Muistojen Inkilä)



Kuva 33. Hakolahden pysäkinhoitaja Hilma Vilpas (MyHeritage.com, kuva väritetty).

Jatkosodan aikana 9.6.1942 ratatöistä karanneet venäläiset sotavangit surmasivat Ojajärven ja Hakolahden välillä 20-vuotias sotamies Erkki Mikkosen ja Inkilän aseman **ratavartija Toivo Aksel Peuran** (3.5.1903-9.6.1942 Kaukola). Vangit olivat ensin odottaneet tilaisuutta kalauttaa vartijat takaa päin ja ampuivat sitten vartijalta ottamallaan aseella. Karkureita oli kaikkiaan 12. Molemmat uhrin on haudattu Viipurin sankarihautaan. Toivo Peura oli Eeva Akkasen (os. Hyväkkä) eli Pihtlahden mummon parhaimpia ystäviä. Kun Toivo ajoi rataa tarkastaessaan Ojajärvestä vielä eteenpäin Hakolahden suuntaan, poikkesi hän päivittäin mummoa katsomassa ja kysymässä, pitäisikö kaupasta tuoda jotakin. Mummo oli kahvin ystävä ja lisäksi kaupasta tuotiin erityisesti sokeria, suolaa, hiivoja, pitskoja ja saapunut posti. Toivo Peuran perhe asui Inkilän Aallopin luona.



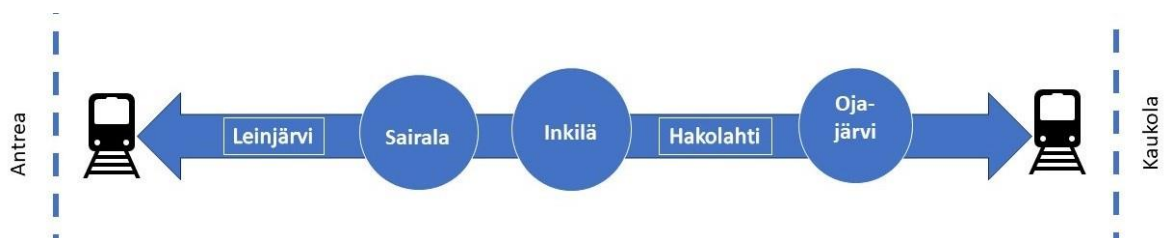
Kuva 34. Saimi ja Toivo Peura (Muistojen Inkilä)



Kansikuva: Sairalan asema ennen talvi- ja jatkosotaa (Suomen Rautatiemuseo)

OSA II – KARJALAN-RADALLA

KIRVUN SAIRALAN RAUTATIEASEMAN HENKILÖITÄ



KIRVUN SAIRALAN RAUTATIEASEMAN HENKILÖITÄ

1. Sairalan asema Karjalan-radalla	1
2. Henkilöstöasioita Sairalan asemalta	3
2.2 Asemamiesten henkilöesittelyt	8
2.3 Kirjureiden henkilöesittelyt	16
2.4 Sähköttäjien henkilöesittelyt	23
2.5 Ratamestarien, vaihdemiesten ja ratavartijoiden henkilöesittelyt	30
3. Leinjärven pysäkki	36

1. Sairalan asema Karjalan-radalla

Vuoden 1885 valtiopäivillä teki karjalaiset valtiopäivämiehet anomuksen Karjalan-radan rakentamisesta Viipurista Joensuuhun. Rautatievaliokunta jätti asian käsiteltäväksi 1888 valtiopäiville. Talonpoikaissäätö oli yhtä mieltä siitä, että Karjala tarvitsi ratansa. Edustaja Edvin Avellan toi esille radan ehdottoman tarpeellisuuden. Hän huomautti, että Karjala oli saanut paljon kärsiä aikojen kuluessa eikä sillä monesti ole ollut mahdollisuutta nauttia maan yhteisistä eduista: *”Ainoastaan rautatien avulla Karjala täydellisesti pääsee siitä painajaisesta, joka sitä on niin kauan lamauttanut. Ainoastaan rautatien avulla Karjala vahvistuu vankaksi etuvartijaksi Suomen kansalle.”* Rata valmistui nopeasti ja ensin avattiin Viipuri-Antrea-Imatra -osuus 1.11.1892. Antrea-Viipuri -osuus avattiin vuotta myöhemmin, tähän osuuteen Kirvu ja Kaukola ja niiden asemat kuuluivat. Sortavala-Joensuu avattiin 12.10.1895.

Sairalan asema avattiin siis liikenteelle 1.11.1893. Karjalan-radan virkamiehiä vaivasi asuntopula radan rakentamisen alusta lähtien ja Sairalakin mainitaan maaseutuasemana, jossa ei ole asuntoasiasia otettu riittävästi huomioon. 1904 lehtiutinen kertoo, että Sairalaan tehtaisiin kirjurin ja sähköttäjän asunnot. Rautatieläislehti 1916 kertoo uudelleen, että senaatissa asti oli tehty päätös, että sekä kirjurilla ja sähköttäjällä pitää olla asunto tai vaihtoehtoisesti heille korvataan vuokratrahaa, jos he asuvat ns. vapailla markkinoilla. Asemapäällikkö asui perinteisesti asemarakennuksessa. Asemapäällikkö oli tehnyt ratainsinöörille ja liikennetarkastajalle ehdotuksen, että hän muuttaisi nykyaikaisempaan asuntoon, jossa kirjuri asui ja kirjuri muuttaisi asemarakennukseen ja sähköttäjä asuisi toisaalla, mutta hänelle korvattaisiin vuokratrahat. Kun järjestely tapahtui, oli sähköttäjä poikamies ja hänelle varattu asunto oli sopiva hänelle. Seuraava sähköttäjä oli kuitenkin perheellinen ja hän joutui asuntoasiassa pulaan. Käytännössä asemanseudulla ei ollut enempää asuntoja, joita olisi voinut vuokrata. Lopulta hän sai vuokrattua erittäin kylmän pienen talon kaukaa asemalta. Talossa lämpötila laski +7 asteeseen ja lapset olivat 1- ja 2-vuotiaat. Sähköttäjä teki anomuksia asiasta rautatiehallitukseen asti, mutta asia ei saanut vastakaikua. Niinpä hän katsoi parhaaksi siirtyä töihin muualle.

1933 Veturimies-lehti peräänkuulutti signaaliturvalaitteiden rakentamista asemalle, koska sitä pidettiin rautatieläisten keskuudessa vaarallisena paikkana jo maastonsa puolesta. Asema sijaitsee notkossa ja etelän suunnasta saavuttaessa kaarre estää näkyvyyden ja veturinkuljettaja näkee vasta tulovaihteelle tultaessa, mille radalle juna saapuu. Näkyvyyttä on huonontanut Torajärven sahan laitteistot, joita on sijoitettu alueelle. Huhupuheet kertoivat, että asemapäällikkö vastusti turvalaitteita säästäväisyyssyistä. Signaaliturvalaitteista heräsi keskustelu lehdistössä jo 1914 kahden tavarajunan törmättyä Sairalassa.

Sairalaan, kuten muuallekin rautatienvarsipaikkakuntiin, rautatie toi mukanaan myös lieveilmiöitä. Vuonna 1900 Sairalaan tuotiin satoja litroja pirtua juuri ennen joulua. Asemapäällikön kuultiin todenneen, että kirvulaiset ovat kahden vuoden aikana juoneet niin paljon pirtua, että rahalla olisi voinut rakentaa toisen kirkon. Vuonna 1904 sanomalehti Wiipuri kertoo, että Räisälän pitäjän vanginkuljettaja Heikki Luukkonen joutuu aina vankia kuljettaessaan kiusanteon kohteeksi Sairalan lähellä, Kirvun puolella olevan ylikäytävän Englundin taholta. Eräänä kertana Englundin luona asuva nuorimies, joka myös osallistui ylikäytävän vartiointiin, oli ampunut Luukkosta ja luoti oli mennyt olkapään kohdalta pelkän turkin osuudesta läpi eli Luukkonen ei haavoittunut.

Senaatin päätöksellä vuonna 1916 Sairalan asema nostettiin luokasta 4 luokkaan 3. Vuonna 1917 Sairalan työväentalolla pidetyssä Kansalaiskokouksessa vaadittiin Sairalan asemapäällikköä eroamaan heti tehtävästään ja keskuskomitean pääpaikaksi tulisi Inkilän asema. Ennen toista maailmansotaa asema oli kehittynyt ja laajentunut, Sairalassa oli viisi raidetta.

Sairalan asemarakennus sisälsi ns. tavallisen odotussalin ja ns. herrasväkeä varten toisen luokan salin, joka oli kalustettu puisella kalustolla, pöydillä, tuoleilla ja sohvilla. Pöydällä oli vesikarahvi ja juomalaseja. Aseman pohjoispäässä sijaitsi 2 h + k virkailijan asunto, jossa asui ensimmäinen kirjuri, joka tarpeen vaatiessa toimi myös asemapäällikön sijaisena. Asemapäällikön asunto sijaitsi aivan aseman välittömässä läheisyydessä ja se oli huvilatyyppinen vaalea rakennus; väritys hyvin samankaltainen kuin asemarakennuksessa. Rakennus paloi talvisodan aikana. Tonttia ympäröi korkea kuusiaita. Asemapäällikön virka-asunnon rajalla sijaitsi pitkänomainen punaiseksi maalattu kolmeen perheen rakennus asemamiehiä varten. Torajoella sijaitsi vielä yksi rakennus asemamiestä varten, tästä on kuva Antti Vennon esittelyssä luvussa 2.2. Asemamiehet.

Ratamestari asui VR:n talossa, joka sijaitsi radan varressa noin puolen kilometrin päässä, kohdassa, jossa Viipurin maantie ylitti radan ja kohtaa sanottiin Ratamestarin ylikäytäväksi. 1920-luvulla viereen tuli Veijalaisen limonaditehdas. Ratavartija asui talossa noin kilometrin päässä asemalta Inkilän suuntaan. 1920-luvulla toiminta asemalla oli jo niin vilkasta, että VR:n piti rakennuttaa lisärakennus Inkilään vievän maantien varteen asemaa vastapäätä. Kyseessä oli kahden perheen asunto kirjuriensa ja sähköttäjien asumistarpeisiin. Mielenkiintoinen yksityiskohta on se, että kirjuri Kajas pyöritti asema-alueella lehti- ja makeiskioskia. Moni rautatiekirjuri onkin siirtynyt liike-elämän palvelukseen.

Vuosien saatossa asema palveli monenlaisissa tarpeissa, esim. vuonna 1895 siellä pidettiin useamman lapsen ristiäiset. Tuolloin oli kastettavana useita myös rautatieläisten lapsia ja pappi päätettiin kutsua Sairalaan kastamaan. Ristiäisiä pidettiin odotussalissa. Sairala on asemakäytössä vielä nykyäänkin. Talvisodan aikaan Sairala oli jatkuvasti pommitusten kohteena, mutta ei enää jatkosodan aikana. Sairalaan kajasti kylläkin Pietarin (Leningradin) kipunointi 120 km:n päässä, kertovat aikalaiset

Sairalassa jatkosodan aikana asuneet: *”Pommikoneet tuli ku syötynnää Sairala asema pääl.” -Kerttu Paajanen os. Iivonen.* Talvisodan aikana viidestä raiteesta oli ajoittain vain yksi käytössä ratavaurioiden takia. Radankorjaus tapahtui tietysti ratatyömiesten osalta henkensä kaupalla, he joutuivat välillä heittäytymään hankkeen suojaan. Sairalan venäjänkielinen nimi on Borodinskoje ja asema on edelleen käytössä.

2. Henkilöstöasioita Sairalan asemalta

Asemapäällikkö vastasi junaliikenteen sujumisesta eli henkilö-, tavar- ja postiliikenteen kulusta. Hän johti ja valvoi henkilökunnan toimintaa ja vastasi asema-alueen yleisestä järjestyksestä. Ratamestarin vastuulla oli radan kunto ja siihen liittyvät korjaustyöt ja päivittäinen vartiotoiminta. Sairalan asemarakennus ja muut sen toimintaan kuuluvat rakennukset kuuluivat ratamestarin työnkuvaan. Ratamestarin apuna työskenteli ratavartija. Korjaus ja vartiointi ulottui etelään päin Leinjärven pysäkillä asti ja pohjoisen suunnassa 3 km Inkilän suuntaan.

1900-luvun alussa junaliikenteen ja kiinteistöjen lämmitykseen tarvittava energianlähde oli puu yksinomaan ja tämä työllisti vähintään yhden henkilön, joka vastasi hankinnasta, täydennyksestä, varastoinnista ja edelleen jakelusta. 1910–1920-luvulla tätä tehtävää hoiti Juho Tirri. Kun juna saapui asemalle, sen vesi- ja halkohuolto hoidettiin nopeasti ja asemamiehet ja veturimiehet hoitivat tämän tehtävän. Annetuista haloista tehtiin menotosite.

Kirjurit ja sähköttäjät kuuluivat ns. toimistohenkilökuntaan ja heillä oli yleensä korkeampi koulutustausta kuin fyysistä työtä tekevillä. Toki ratamestareilla ja asemapäälliköillä oli tuon ajan korkea koulutus takanaan. Eteneminen toimistotehtävissä kulki yleensä harjoittelijasta sähköttäjäksi, sähköttäjistä kirjuriksi ja kirjurista asemapäälliköksi. Asemat oli luokiteltu eri luokkiin, mikä vaikutti palkkaukseen ja erityisesti kirjurin tehtävässä korostui luokitus toisen ja ensimmäisen luokan kirjurin tehtäviin. Ratavartijasta saattoi tulla asemamies ja asemamiehestä esimerkiksi konduktööri. Fyysistä työtä tekevien rautatieläisten urapolku oli usein moniulotteisempi.

Huumoripaloja Sairalan asemalta

Ensimmäinen on vitsi, joka liittyy junan jarrutorniin, josta käsin junan jarrutus tapahtui kiertojarrun avulla.

”Karjalan radalla oli mukana eräässä junassa konduktööri Torvelainen. Sairalan asemalla asemapäällikkö määräsi hänet ottamaan lisää vaunuja junaan. Konduktööri Torvelainen kieltäytyi tästä, jos ei saa lisämiestä jarruun. Tällöin asemapäällikkö määräsi vasta ylimääräiseksi asemamieheksi rautateille tulleen avuksi Torvelaiselle. Tästä sukeutui keskustelu konduktööri Torvelaisen ja uuden jarrumiehen kanssa:

- Oletko ollut ennen matkalla?

- En.
- Tiedätkö mitä pitää tehdä?
- En.
- No kiipeä sitten vain tuohon jarrutorniin, ei siinä muuta konstia ole, mutta siellä on sellainen väärä rauta, siihen sinun ei pidä koskea.” (Asemamies-lehti 1.1.1944)

Toinen on Uuno Kuisman muistelo talvisodan ajalta. Kun asemapäällikön talo paloi, oli palkanmaksun suorittaminen ratatyömiehille haasteellista kassakaapin ollessa palon keskellä. Lopulta kun palo oli sammutettu, käytiin kassakaapin kimppuun rautakangella ja lekalla ja kaappi saatiinkin hajotetuksi. Setelit olivat kuitenkin palaneet, jäljelle oli jäänyt vain viisimarkkanen, eikä siitä ollut jaettavaksi. Yhden ratatyömiehen kahden viikon palkka olisi ollut 400 mk.

2.1 Asemapäälliköiden henkilöesittelyt

Asemapäälliköt	Vuodet (sillä tarkkuudella kuin ne on voitu kirjallisesta aineistosta löytää)
Karl Schwartzberg	1894–1899
Arthur Wennerstrand	1899–1918
Vt. Heikki Inari	1919
Uno Verner Hagner	1920–1940

Karl/ Kaarle Schwartzberg (1852 Säräsniemi-15.1.1899 Kirvu Sairala) nimettiin Sairalan asemapäälliköksi 1894, jonne hän sai siirron vastaavista tehtävistä Sydänmaan asemalta. Kun hän oli päässyt ylioppilaaksi, tuli hän Valtion rautateiden palvelukseen ensin sähköttäjäksi vuonna 1888 ja samana vuonna jo linjakirjuriksi Ouluun. Hän oli ollut jo 1885 työssä postinhoitajana; tuon ajan postit toimivat rautatieasemien yhteydessä. Sydänmaan asemapäällikön tehtävän hän sai vuonna 1890. Ylioppilasaikanaan hän kuului myös Suomalaiseen teatteriin. 1898 hän lähetti yhdessä Aukusti Ruohalan kanssa tervehdyksen sanomalehden kautta ylioppilaiden keväthuhlaan: *”Ikuisesti innostuttakoon Maamme-laulu Suomen kansan.”* Hän kuoli jo 46-vuotiaana keuhkotautiin ja hänet siunattiin Malmin hautausmaalle. Siunauksen toimitti hänen veljensä, joka oli tuomiorovasti. Kirvulaisten puolesta puheen piti tirehtööri Huoponen. Karjalan-radan virkamiehet laskivat komean seppeleen. Häntä luonnehdittiin auttavaiseksi ja herttaiseksi persoonaksi.

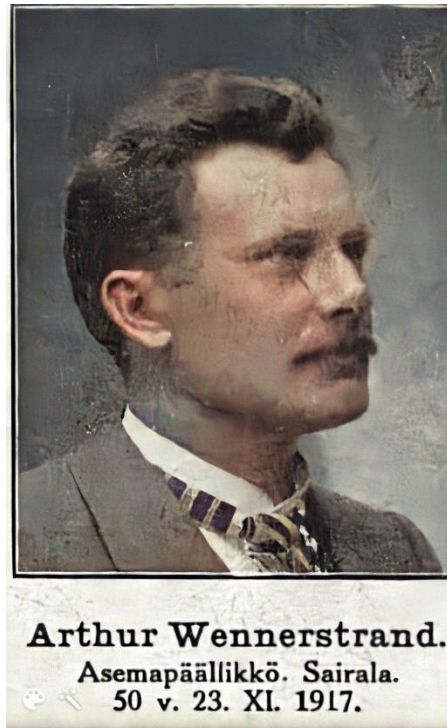


Kuva 1. Karl Schwartzberg (MyHeritage.com)

1909 Kirvun kihlakunnanoikeus käsitteli Sairalan aseman **asemapäällikkö** ja postitoimiston hoitaja Arthur **Wennerstrandin** (23.11.1867 Kristiinankaupunki- 12.5.1919 Käkisalmi) 1500 mk:n suuruista postiosoituksen väärennysjuttua. Hänet oli ilmiantanut Antrean aseman kirjuri Koivisto. Kyseessä oli epäily, että Wennerstrand oli tahallisesti muunnellut postiosoituksen rahasummaa ja lisäksi oli epäselvää, oliko hän toiminut luvatta merkityksensä lähettäjäksi henkilön, joka ei ole lupaa antanut. Loppujen lopuksi Wennerstrand tuomittiin 200 mk:n sakkoihin väärästä merkinnästä ja myös 50 mk:n sakkoon huonosta viranhoidosta. Häntä oli aiemminkin syytetty vilpistä; että hän olisi lähettänyt postipaketteja käytetyillä merkeillä ja anastanut useita säkkeitä jauhoja ja jakanut ne itsensä ja asemamiesten kesken. Näitä asioita käsiteltiin laajalti ja usein tuon ajan uutismediassa.

Arthur oli kauppiaan poika ja hänen vaimonsa oli kauppiaan tytär Aleksandra Aleksandrova Kannina (5.10.1875, 2.9.1959 Helsinki), kutsumanimeltään Sascha ja heidät vihittiin Muolaassa 1896. Arthuria oli 11.5.1908 kohdannut järkyttävä perhetragedia, kun hänen 5-vuotias tyttärensä Astrid Helena (s.11.8.1903) oli sukulaisvierailulla Käkisalmeen hukkunut (Wiborgs Nyheter 1908). Heillä oli myös Helsingissä syntyneet tytär Margit (s. 24.10.1898), poika Thor (s. 13.12.1899 Kirvu Sairala), tytär Astrid Helena (s. 11.8.1903 Kirvu Sairala), tytär Iris Katarina (s. 11.8.1908), joka muutti USA:n ja perusti perheen siellä.

Arthur aloitti 1887 harjoittelijana rautateillä ja hänet vakinaistettiin 1891 sähköttäjäksi Perkjärvelle. Sairalan oikeusjutun aikaan hän oli ollut toimessaan Sairalassa kymmenen vuotta. Ennen Sairalaan tuloaan hän siirtyi 1897 Perkjärveltä asemapäälliköksi Kauvatsalle, jossa hänelle annettiin erikoislupa toimia Tampereen Splinttitehdas Oy:n asiamiehenä ja nimitys Sairalaan tapahtui 22.4.1899.



Kuva 2. Arthur Wennerstrandin 50-syntymäpäiväilmoituskuva (Suomen Kuvalehti 1917, 16)

Vuonna 1910 Arthur joutuu Hjalmar Hämäläisen puukottamaksi Sairalan asemalla. Hämäläinen iski puukolla neljästi, selkään, rintaan ja reiteen, mutta haavat eivät olleet kuolettavia. Hämäläinen oli häiriköinyt asemalle juovuspäissään eikä suostunut puhumalla lähtemään. Saman vuoden syksyllä heitettiin kahdesti Sairalassa asemapäällikön ikkunasta sisään kivi, mutta kukaan ei loukkaantunut.

Arthur oli virassaan ainakin vuonna 1913, koska hänet mainitaan murhapolton yhteydessä samana vuonna. Yöllä oli sytytetty tuleen asemamies Käpylän ulkorakennukset ja palossa kuoli kotieläimiä. Arthur riensi apuun ja sai vakavia palovammoja.

Vuonna 1924 Aleksandra mainitaan asemapäällikön leskenä Suomen Virallisen lehden kuulutuksessa, jossa hän äitinsä Helenan kanssa peräänkuuluttavat Aleksander Kanninin talletustodistusten katoamisen. Poika Tor mainitaan entisenä kauppiana Käkisalmen Sanomissa vuonna 1934. Käkisalmen kaupunki oli vastikään ostanut Torin omistamia tontteja pakkohuutokaupalla. Aleksandra anoi kaupungilta lupaa ostaa pojan aiemmin omistamasta kiinteistöstä 3787 m² suuruisen osan takaisin.

Vt. asemapäällikkö Heikki Inari e. Venäläinen. Myöhemmin talousneuvoksen uran tehnyt Heikki (19.1.1891 Kiihtelysvaara -21.9.1961 Joensuu) aloitti Sairalan asemalla kirjurina ja toimi myös asemapäällikön sijaisena. Rautatieura alkoi jo 1911 virkamiesharjoittelijana Värtsilän asemalla. Ennen Kirvuun tuloaan hän oli toiminut kirjurina ja matkakontrollöörinä Pietarin asemalla sekä asemapäällikön sijaisena Kiviniemellä. 1917 hän siirtyy kirjuriksi Pietarin Suomen asemalle ja sieltä

Sairalaan kirjuriksi 1919 ja vt. asemapäälliköksi. Sairalassa hän asui asemarakennuksessa 2 h + k kirjurin asunnossa. Kirjuri Kajas muutti seuraavaksi tähän asuntoon.

Erottuaan rautatiealan tehtävistä 1927 Sairalan asemalta, hän loi liikemiesuran Joensuussa. Hän työskenteli aluksi puutavara-alalla, kunnes perusti 1934 kahvila-ravintola Jokelan, joka laajeni hotelliksi. Tämän rinnalle hän perusti elokuvateatterin ja saunaliikkeen. Heikki oli myös Pohjois-Karjalan kauppakamarin perustajajäseniä ja muissa yhteiskunnallisissa organisaatioissa. Kauppaneuvoksen arvonimen hän sai 1955.

Hänen vaimonsa oli Anna-Maria Manja Pauloff (15.5.1894 Venäjä -12.5.1968 Joensuu) ja heidän lapsensa olivat Olavi Heikki (18.9.1921 Käkisalmi-19.10.1944 47. sotasairaala) ja Irene Anna Maria Turunen (5.12.1925 Käkisalmi – 20.12.2008). Poika Olavi ei kuollut taistelun seurauksena sotasairaalaan, syynä ollut jokin sairaus tai tapaturma. Heikki ja Manja tutustuivat, kun Heikki työskenteli Pietarin asemalla. Heikki ehti myös harjoittaa maanviljelystä ja metsänhoitoa omistamillaan tiloilla. Hän hankki omistukseensa mm. synnyinseuduillaan sijaitsevan vanhan Lotokan hovin.



Kuva 3. Heikki Inari (Suomen Kulttuurirahasto).

Heikki ja Maria Inarin rahasto toimii osana Pohjois-Karjalan kulttuurirahastoa ja se edistää Pohjois-Karjalan musiikkielämää sekä isänmaalliskansallishenkistä runoutta ja tukee maakunnan talouselämän kehittämistä palvelevaa tutkimusta. Heikki oli jo nuoruudestaan innokas kuorolaulun harrastaja.

Asemapäällikkö Uno Verner **Hagner** (2.11.1876 Pori -21.6.1947 Helsinki) pääsi ylioppilaaksi Porin suomalaisesta lyseosta 1897 ja aloitti virkamiesuran rautateillä. Oltuaan erilaisissa alan tehtävissä, nimitettiin hänet asemapäälliköksi 1911 Kylänlahden asemalle ja 1913 Murtomäen asemalle. Vuonna 1915 hän siirtyi Kaltimoon, josta hän tuli Sairalan asemalle 1919 ja jatkoi tehtävässään aina talvisodan välirauhaan vuoteen 1940 asti. Sairalassa hän asui vaimonsa, poikansa Alfin ja tyttärensä Tutan kanssa asemapäällikön virkatalossa. 1940 hän siirtyi Kaltimon asemalle, jossa oli työskennellyt ennen Sairalaan tuloaan.

Kaltimossa oli mm. nuorisoseuran esimies, kansakoulun johtokunnan jäsen, suojeluskunnan esikuntapäällikkö ja rahastonhoitaja. Sairalan jälkeen hän hoiti jonkin aikaa Haapajärven asemapäällikön virkaa, josta hän siirtyi pian, jo vuonna 1941, Kauklahden asemapäälliköksi. Hän jäi täysin palvelleena eläkkeelle 1944. 60-vuotispäiviä vietettiin Sairalassa vuonna 1936.



Kuva 4. Uno Werner Hagner (Suomen Sosiaalidemokraatti 1936)

2.2 Asemamiesten henkilöesittelyt

Asemamiehet	Vuodet (sillä tarkkuudella kuin ne on voitu kirjallisesta aineistosta löytää)
Asemamiesten esimies Matti Pönkkä	1910–1915
Matti Aapelinpoika Torniainen	1894–1902
Juho Hermanninpoika Käpylä	1900–1935
Martti Kesseli	1900–1911
Oskar Jalovaara e. Jungström	1905
Antti Litmanen	1906
Juhana Litmanen	1908

Toivo Uimonen	-1924
Nestor Mikko Mansikka	1924–1936
Niilo Rafael Niukkanen	1936-1941, 1942
Antti Vento	-1940, 1942
Antti Tauru	-1940, 1942
Arvo Eero <u>Olavi</u> Jalovaara	1939–1940
Niilo Rafael Niukkanen	-1940
Uuno Ilmari Kuisma	1941-1943
Irja Lempi Hämäläinen	1941–1942
Vilhelm Adolf Siems	1943

Asemamiesten esimies Matti Filipinpoika Pönkkä (3.8.1862 Muolaa -27.2.1917 Kirvu) Hänen vaimonsa oli Pietarista kotoisin oleva Mariana Rouhiainen, jonka kanssa hänet vihittiin 1884 Pietarissa. Heidän hopeahäissään kerättiin kolehti Japani-lähetystyön hyväksi 14 ruplaa ja 77 kopeekkaa. Kirvun Sairalaan he saapuivat 1910 Pietarista. 1915 Mattia tituleerataan entiseksi asemamiesten esimieheksi; senaatti hylkäsi tuona vuonna hänen eläkeanomuksensa. Kirvun kirkonkirjoissa hänen nimikkeensä on tuolloin palstatilallinen. Matti kuoli varsin nuorena munuaistautiin. Leskeksi jäätyään Mariana menee uudelleen naimisiin 1919 Kirvussa vaakamies Juho Korpin kanssa, joka myös oli leski. Juho kuoli 1927 ja Mariana jäi toistamiseen leskeksi. Mariana kuoli Kirvussa vuonna 1940.

Asemamies Matti Aapelinpoika Torniainen (19.9.1864 Mikkeli – 26.8.1941 Kuusankoski) aloitti Kirvussa työnsä 1894 ja muutti perheineen vaimonsa synnyinseudulle Viipuriin 1902 alussa, vaimon nimi oli Roosa Suutarinen (8.3.1872 Viipuri - 28.3.1934 Viipuri). Vuonna 1909 hän asuu Hackmaninkadulla Viipurissa ja hänen ammattinimikkeenään on jarrumies. Matti ja Roosa oli kutsuttu todistajaksi Säkää-nimisessä oikeusjutussa, jossa komisario Laakkonen oli nostanut kanteen Wiipuri-lehdessä hänestä tehdyn jutusta solvauksena. Roosa kertoi, että oli keväisenä lauantaina käydessään ostamassa kaksi pulloa olutta miehelleen, nähnyt Laakkosen univormulakki päässä. Laakkosta syytettiin esiintymisestä erittäin juopuneena Viipurin Torkkelinkadulla; rivipoliisit olivat huudelleet ajureita viemään Laakkosen putkaan. Oikeudessa Laakkonen kertoi, että asia johtui siitä, että satulaseppä Vanhanen huusi Laakkosen olevan juopunut, kun Laakkosen seurue oli kieltäytynyt ottamasta Vanhasta seurueeseensa Viipurin Kunnallisklubilla eli koko asia johtui tästä seuranneesta kuulijoiden väärinkäsityksestä. Wiipuri-lehti hävisi jutun raastuvanoikeudessa.

Kirkonkirjoissa ilmoitetaan, että Matti kuoli vanhuudenheikkouteen. 30.8.1941 hän sai väliaikaisen hautauksen Kuusankoskella ja että vainaja myöhemmin siirrettäisiin Viipuriin. Siunauksen toimitti kirkkoherra Wahl Kouvolasta. Hänen kantajinaan toimivat armeijan sotilaat. Matti oli hyvin isänmaallinen ja tunsu suurta kaipausta Viipuriin.

Asemamies Juho Hermanninpoika Käpylä (26.6.1872 Ilmajoki-25.10.1943 Nastola) muuttaa entisenä renkinä Kirvuun tammikuussa 1894. Hänen ensimmäinen vaimonsa oli Anna Laalo (2.6.1870 Kirvu - 17.1.1897 Kirvu), he menivät naimisiin Kirvussa 1896. Anna löydettiin kuolleena metsästä. Sanomalehdessä kerrottiin, että hän oli riistänyt henkensä viiltämällä kurkkunsa auki ja että hän kärsi mielenterveysongelmista. Samana vuonna Juho on kirkonkirjojen mukaan lähtenyt Kirvusta.

Juho vihittiin Kirvussa 1899 toisen vaimonsa Vilhelmiina (Miina) Laineen kanssa. Juholla oli tuolloin titteli leski ja työmies. Tytär Martta Emilia syntyi 1900 ja poika Eemil Johannes 1901. Martan syntymän aikaan Juho on jo asemamies. VR:llä oli talo Torajoen rannalla, jossa oli myös pumppuhuone. Juho asui tässä talossa; talosta on kuva tässä luvussa hieman jäljempänä Antti Vennon esittelyn kohdalla.

Hän oli toimessaan Kirvussa vuoteen 1935 ja vuonna 1932 vietettiin Kirvussa hänen 60-vuotispäiväänsä. Sotien aikaan ja 70-vuotispäivänään 1942 hän vietti eläkepäiviä Nastolan (nykyisen Lahden) Villähteellä.

Vuonna 1913 perheen talon ulkorakennukset paloivat ja apuun rientänyt asemapäällikkö Wennerstrand sai palovammoja. Paloa pidettiin tahallaan sytytetyksi. Palon uhriksi joutuivat härkä, lehmä ja syöttijänis. Vuonna 1917 hän osti tilan Hauhialan kylästä Antrean Korpilahdelta.

Asemamies Martti Martinpoika **Kesseli** oli Kirvusta kotoisin oleva torpparin poika (30.10.1870 Kirvu— 18.10.1942 Haapamäki). 1888 Martti otti muuttokirjan Venäjän puolelle. Hänet vihittiin Maria Kilpiäinen kanssa Antreassa 1899. Heillä oli kahdeksan lasta, neljä poikaa ja neljä tytärtä: Antti (1900), Martti Johannes (1901), Armas Toivo (1906) Reini Rikhard, (1922), Ida Maria (1903), Anna Elina (1904), Lempi Ruusa (1907), Aina Tyyne (1910 Kirvu). Martti nimitettiin 1902 vaihdemieheksi Valkeasaareen. 1916 hän pyytää muuttokirjaa Kaukolaan. Martti muutti Helsingin seudulta Antreaan 1919 ja 1931 Kurkijoelle Antreasta ja hän työskenteli vaihdemiesten esimiehenä Kurkijoella.

Poika Antin kuolema vain 25-vuotiaana 10.4.1925 oli todennäköisesti onnettomuus. Hän työskenteli tuolloin Antrean asemalla kassanhoitajana ja toisten tietojen mukaan työnjohtajana Trångsud Wood Ab:llä. Hän oli pitkäperjantaina lähtenyt juopottelemaan ystäviensä kanssa. Paluumatkalla hän oli ottanut humalapäissään esille taskuaseen, ampunut sillä kerran ilmaan ja sanonut ”tällä toinen osuu”, osoittanut sitten ohimoonsa ja ase laukesi. Hänellä oli vaimo ja yksi lapsi. Tapahtumien kulusta ja syistä

oli eri lehdissä monenlaisia versioita, yleisesti arveltiin syynä olleen itsemurha. Martin pojasta Martti Johanneksesta tuli konduktööri, joka asui Imatralla.

Asemamies Oskar Jalovaara e. Jungström (nimenmuutos 1906) (16.4.1879 Raivola, Kivennapa – 7.7.1960 Kuurila). Vaimo Hanna Lyydia Kärkkäinen. He saivat Kirvussa kaksi lasta, Tyyne Siviän (1907) ja Arvo Eero Olavin (1913). Oskarın isä oli rautatieläinen, vaihdemies Joosef Jungström (31.10.1840 Teuva-14.8.1923 Kaukula). Isä Joosefille myönnettiin 1907 Pyhän Annan ritarikunnan 2. luokan hopeinen kunniamerkki punaisine ripustusnauhoineen. Oskarın veli Josef Vilhelm Jungström eteni rautatieuralla ylijunailijaksi. Oskarın pojasta, joka käytti nimeä Olavi, tuli myöhemmin rautatiekirjuri, mutta ei Sairalaan.

1906 Oskari oli kuva-arvoituskilpailun oikein vastanneiden keskuudessa, tämän valtakunnallisen kilpailun oli järjestänyt Suomen Työväen Viikkolehti. Oikea vastaus oli: *”Raidemiesten lakosta tuli pannukakku”*. Oskar valittiin Kouvolassa 1907 ammattijärjestön perustamiskokoukseen edustajaksi. Hän kuului Sairalan Osuuskaupan johtokuntaan 1907 ja Kirvun Osuuskaupan johtokuntaan ainakin 1930-luvun alkupuolella sekä taksoituslautakuntaan 1938. Kirvusta tuli pakkosiirto talvisodan seurauksena Laurilaan kevättalvella 1940. Tämän jälkeen hän siirtyi Hyvinkäälle 1941 Huutokoskelta. Hän asui Hyvinkäällä 1949 täyttäessään 50 vuotta ja myös täyttäessään 70-vuotta. Syntymäpäiväilmoituksissa todettiin hänen olevan entinen rautatieläinen ja asemamies. 75- ja 80-vuotipäiviensä aikana hän asui Kanta-Hämeessä Kuurilassa. Myös Oskarın pojasta Arvosta tuli myöhemmin asemamies ks. listassa jäljempänä tässä alaluvussa.

Asemamies Antti Litmanen (8.8.1884 Sortavala-6.2.1965 Nastola Uusikylä) muutti Kirvuun asemamieheksi 1906 Sortavalasta. Hän meni 1910 naimisiin Jaakkimasta kotoisin olevan Ida os. Saikkosen kanssa, joka kuoli 1913 keuhkotautiin Kirvussa. Heille syntyi 1911 tytär Lahja Sylvia, joka kuoli vuonna 1914. Antin toinen vaimo oli Alma Puonti (1887–1946), jonka kanssa hän solmi avioliiton 1915 ja sen myötä Alma muutti Kirvuun. Alman kuolinsyyksi on ilmoitettu hukkuminen ja tämä tapahtui sotien jälkeen. Antti ja Alma asuivat VR:n työsuhteasunnossa eikä heillä ollut lapsia. Kolmanteen avioliittoon Antti vihittiin 1955 Aini Maria Tågin kanssa Keski-Helsingin seurakunnasta ja hän muutti Luumäeltä Uuteenkylään Nastolaan ollen silloin jo eläkkeellä. Antti vietti vanhuudenpäivänsä Nastolan Uudessakylässä Ainin kanssa.

Asemamies Toivo Uimonen (5.10.1898-?) oli konduktöörin poika ja hän meni naimisiin Aune Urkion kanssa. Toivo määrättiin Antrean aseman piiriin kuuluvalla Kuorrekosken pysäkille 1924 ja perhe muutti sinne ja Toivon työksi pysäkinhoitaja. Sähköttäjänä Nivan asemalla 1937? 50-vuotispäiviä vietettiin Pieksämäellä 1948 ainakin vielä vuonna 1958 hän oli samalla paikkakunnalla. 1940 osoitteena on näkynyt Kurkijoki ja sotien jälkeen Lappeenrannan seutu.

Asemamies Nestor Mikko Mansikka (29.9.1908 Kirvu-k. 1965 jälkeen) aloitti asemamiehen tehtävissä noin 1924, muutti välillä Kirvusta pois ja palasi 1938 Ensosta Kirvuun ja siirrettiin huhtikuussa 1940 Sairalasta Ruukkiin, mutta määrättiin Kirvuun takaisin keväällä 1942. Myöhemmin Mikosta tuli konduktööri, 50-vuotispäivänään 1958 hän toimi konduktöörinä Kouvolassa. Hän meni naimisiin Helmi Kortelaisen kanssa 1935 ja he muuttivat Jääskeen 1936, josta siis tuli komennus takaisin Kirvuun 1938. Mikko oli aktiivinen suojeluskuntalainen, hänestä tuli alikersantti 1934. 1950 hänet nimitettiin Inkeröisten asemamiesten esimieheksi ja saapui sinne Virasojan junamiehen tehtävästä. Virasojalla Nestor osallistui rautatieläisten hiihtokilpailuihin, vuonna 1946 ikämiessarjassa.



Kuva 5. Nestor Mansikka vuonna 1965 konduktöörin työssään (Ilta-Sanomat 1965)

Asemamies Niilo Rafael Niukkanen (7.8.1901 Kirvu-14.6.1965 Mikkeli) siirrettiin talvisodan myötä 1940 myös Ruukkiin ja 1941 hän sai luvan vaihtaa asemapaikka Suonenjoen asemamies Kantasen kanssa. Hänet määrättiin takaisin Kirvuun 1942 Suonenjoelta. Hän oli leipuri poika ja perhe muutti Kirvuun Sortavalasta 1911 Niilon ollessa 10-vuotias. Niilo meni naimisiin räisäläläisen Hilma Maria os. Kuokkasen (1900–1975) kanssa 1925. Vuonna 1943 he myivät omistamansa Mäkirinne-nimisen kiinteistön Yrjö Sunille. 1950-luvun loppupuolella hänet mainitaan Mikkelin alueen asukkaana ja asunto-osakeyhtiön hallituksen puheenjohtajana. Myös viime vuotensa hän asui Mikkelin Anttolassa.

Asemamies Juho/Juhana/Jussi Litmanen (15.7.1881 Sortavala-1966 jälkeen) oli naimisissa uukuniemeläisen Liisa Melasen kanssa vuodesta 1902. Juhana oli Antti Litmasen veli. Juhanan ja Liisan ensimmäinen poikansa Toivo syntyi Sortavalassa 1906, mutta kuoli jo pienenä muutaman kuukauden ikäisenä. Toisen pojan nimi oli myös Toivo ja hän syntyi 1912 Kirvun Sairalassa. Perheellä ei ollut 1910-

luvulla VR:n asuntoa käytettävissä, joten he asuivat vuokralla leski Anni Kaijan talossa Apteekinmäellä. Juhon 50-vuotispäiviä vietettiin 1931 Sairalassa. Vanhuuden päiviään hän vietti Pyhäjärvellä, jonne hän muutti sotien jälkeen. Vuonna 1966 vietettiin hänen 85-vuotispäiviään.

Asemamies Nestor Tanskanen (26.3.1914 Antrea--1.3.1945 Savonlinna) oli naimisissa postinhoitaja Alma Alina Heimolan kanssa, joka kutsui Nestoria Nepuksi. Nestori oli muuttanut Antreasta Vuoksenrantaan 1919. Heidät vihittiin 1937, jolloin Nestorin työnimikkeenä oli vielä työmies.

Sotien jälkeen Nestor osallistui Savonlinnan rautatieläisten järjestämään hiihtokilpailuun. Savonlinnasta Varkauteen kulkeva linja-auto ei huomannut häntä ja Nestor jäi alle. Hänet vietiin ambulanssilla sairaalaan, jossa hän kuoli myöhemmin. Kuolemasta järjestettiin tutkinta ja Savonlinnan raastuvanoikeus päätteli sen olleen tapaturma.

Asemamies Antti Vento (24.9.1893 Rautjärvi – 3.8.1978 Helsinki) ja vaimo Hilma Katri Inkinen (21.9.1893-19.8.1955 Rautjärvi-19.8.1955 Suolahti) vihittiin 1921 Kaukolassa. VR:llä oli talo Torajoen rannalla, jossa oli pumppuhuone. Sieltä pumpattiin vettä vetureihin. Antti, Hilma ja Sakari-poika asuivat tässä talossa 1923–1930 (ks. kuva seur. sivulla). Sotien jälkeen Antti aloitti virassa Suolahdella 1945, jossa hän siirtyi 2. lk:n asemamieheksi 3 lk:n asemamiehen virasta. Hän toimi pitkään vuodesta 1924 vakuutusyhtiö Salaman asiamiehenä. Hän myi keväällä 1939 talonsa Sairalassa Vilho Akkaselle. Keväällä 1940 hänet siirrettiin asemamieheksi Lempäälään. Sotien aikana Antti oli siis evakossa Lempäälässä rautatien virkatehtävissä. Kevättalvella 1942 hänet mainitaan vakuutusyhtiö Salaman asiamiehenä Sairalassa ja valtion rautatiet olikin määrännyt hänet takaisin keväällä 1942. Myös 50-vuotispäivää vietettiin 1943 Sairalassa. He olivat vielä 1944 Sairalassa, koska Hilma valittiin Marttojen piiriliiton edustajiin. Antti kuoli Helsingissä miltei 85-vuotiaana.



Kuva 6. Asemamies Antti Vento (keskellä ylhäällä), hänen edesssä istumassa vaimo Hilma ja poika Sakari. Kolme muuta miestä, kaksi seisomassa ja yksi istumassa, ovat ns. tukkimiehiä. Kuva vuodelta 1927 (

Asemamies Antti Tauru (4.6.1900 Antrea-11.3.1986 Riihimäki) muutti Jääskestä ylimääräisen vaihdemiehen tehtävästä Kirvuun perheensä kanssa 1935. Hän oli kaksi vuotta aiemmin mennyt naimisiin Hilda Maria Taurun (1907–1991) kanssa ja poika Lauri Unto Antero syntyi 1934. Antti siirrettiin 1940 keväällä Lempäälään, kuten Antti Vento ja määrättiin samoin takaisin kuten Vento keväällä 1942. Vuonna 1944 hänet siirretään kirjuriksi Hannilasta Kalvitsaan. Sodan jälkeen hän muutti 1945 perheineen Kankaanpäähän ja 1965 Kankaanpäästä Riihimäelle. He asuivat Riihimäellä vanhuudenpäivänsä.

Asemamies Arvo Eero Olavi Jalovaara (21.1.1913 Kirvu-k. 1966 jälk.) määrätään Sairalasta Laurilaan 1940, hän oli vielä 1938 oli harjoittelija, joka haki linjasähköttäjäksi. 1939 ennen talvisotaa hän haki Kuurilan ja Lappilan aseman sähköttäjäksi ja myös Akkaharjun pysäkille ja hän sai Kuurilan sähköttäjän paikan. Kuurilassa työskennellessään häntä sakotettiin säännöstelymääräysten rikkomisesta, koska hänen hallustaan löytyi 44 kg sianlihaa ja 71 kg vehnä jauhoja. Sotien jälkeen hän joutui poikansa Reinon kanssa matkustajina vuonna 1945 raitiovaunuonnettomuuteen Helsingissä, mutta selviävät ruhjevammoilla. Reino-poika oli tuolloin noin 5.vuotias. Raitiovaunuun törmännyt kuljettaja oli rattijuoppo, joka kuoli onnettomuudessa. 1953 perhe muutti Sääksmäestä Iittalaan, Arvo toimi tuolloin rautatiekirjurin tehtävissä. 1957 hän on Kuurilassa kirjurina ja siirtyy siellä saman aseman

asemamieheksi. 1959 hän haki Kupittaaan asemapäällikön virkaa. 1961 hän sai vaimonsa Ellin kanssa kirjakauppiaiden Agricola-mitalin.

Asemamies Uuno Ilmari Kuisma (1.5.1920 Kirvu Jänikselä-?). Uuno aloitti työt rautateillä radan korjaustöissä, kun täytti 18 vuotta ollen mukana radankorjausporukassa vuosina 1938–1940. Tämän jälkeen jatkosodan aikana hän teki myös asemamiehen työtä. Hän työskenteli samana aikana kuin seuraavana mainittu Irja Hämäläinen. Uunon koti sijaitsi noin kilometrin päässä asemasta rautatien ja maantien välissä. Hänen isänsä Juho toimitti juniin halkoja 1930-luvun alusta sotiin asti. Uuno oli mukana halkotöissä, kuten käytännössä koko perhe. Halot toimitettiin 1–2 m³:n kokoisina erinä vetureihin, joiden tendereihin mahtui 10 kuutiota. Usein perhe joutui yölläkin halkoja antamaan.

Asemamies Irja Lempi Hämäläinen (29.1.1915 Antrea-x.7.1987 Kärkölä) hoiti asemamiehen virkaa jatkosodan aikana ja osallistui Sairalan Nuorisoseuran toimintaan. 50-vuotispäiviä vietettiin Kärkölän Järvelässä vuonna 1965. Hän oli rautatieläisen tytär ja avioitui 1937 Väinö Hämäläisen (s. 8.9.1909 Kirvu-) kanssa. Kärkölässä asuessaan hän osallistui Järvelän Siirtomarttayhdistyksen toimintaan ja partiotyttöjen toimintaan vanhempainneuvoston jäsenenä. Sairalassa asuessaan hän oli marttayhdistyksen kirjuri.



Kuva 7. Irja Hämäläinen keskellä pöydän vieressä seisomassa (Etelä-Suomen Sanomat 1980).

Ylimääräinen asemanhoitaja Vilhelm Adolf Siems (13.2.1894 Viipuri-15.9.1983 Mikkeli) määrättiin Kirvuun 1942, jonne hän tuli Kokkolan aseman toisen kirjurin tehtävästä. 1942 tehtiin suuri määrä rautatievirkamiesten siirtoja takaisin vallatuille alueille. Vilhelm oli jo rautatieuransa alkupuolella 1920 hakenut Kirvun Inkilästä lipunmyyjän virkaa. 1943 hän haki Karisalmen ja Selänpään asemien asemapäälliköksi, mutta sai nimityksen kirjuriksi Hannilaan, jonne hän siirtyi Kokkolasta. Hän oli 1940 siirtynyt Kokkolaan 1940. Hannilasta tulee siirto Kalvitsaan jo 1944 sodan päättymisen jälkeen.

Haukivuoren asemapäällikön tehtävää hän haki 1948 ja seuraavana vuonna Haukivuorelle uudelleen. 1949 hänet nimitetään asemapäälliköksi Kurkimäelle, mutta oli jälleen hakenut Haukivuorella samaa tehtävää. Hänelle myönnettiin ritarimerkki 1954.

2.3 Kirjureiden henkilöesittelyt

Kirjurit	Vuodet (sillä tarkkuudella kuin ne on voitu kirjallisesta aineistosta löytää)
Henrik Johannes Malinen	-1897
Aksel Kirjalainen	1897–1899
Toimi Koivisto	1901–1904
Matts Wilhelm Nybergh	1903
Albin Plathan	1904–1906
Kaarle Lackström	1907–1910
Emil Rinnemaa	1911–1916
Antti Hyyrynen	1916–1918
Heikki Inari	1919, myös vt. asemapäällikkönä
Antti Kajas	1925–1932
Valdemar Autio	1929–1935
Juha/Juhana Rätty	1943
Väinö Armas Peippo	1944

Vt. Henrik Hannes/Johannes Malinen (22.5.1868 Mikkeli –28.4.1911) vihittiin Kirvussa 12.1.1896 kirkkoherran tyttären Aina Elin Siebergin kanssa. Saman vuoden lopulla syntyy tytär Elsa ja vuonna 1898 poika Eino. Samana vuonna hänen anoppinsa kuoli ja Hannes pitää puheen, jonka hieno sävy saa maininnan sanomalehdessä. Hannes oli muuttanut vanhempineen Kirvuun jo 1874. Hänen isänsä oli kappalainen Peter Malinen. Kirvussa Hannes työskenteli lyhyen aikaa kirjurina. Työskennellessään Valkealassa kirjurina Kirvun jälkeen, syntyi tytär Toini joulukuussa 1899, poika Heikki 1900 ja poika Aarne 1907, joka kuitenkin kuoli jo pikkupoikana 1912. 1907 Henrik oli jo työssä asemamiehenä Nurmossa ja myöhemmin kirjurina. Hän päättää elämänsä oman käden kautta 1911.

Hannes oli sanonut tuona kohtalokkaana perjantai-iltana menevänsä käymään asemalla. Kun omaiset alkoivat etsiä häntä ja hänestä tiedusteltiin asemalla, muut virkailijat kertoivat hänen käyneen siellä pikaisesti. Hannes oli ampunut itsensä revolverilla, jota hän säilytti asemakonttorissa, ja hänet

löydettiin asema-alueelta. Hän oli ollut pitkään alakuloinen. Tapaus järkytti perhettä, työyhteisöä ja nurmolaisia laajasti.

Kirjuri Aksel Kirjalainen (6.7.1873 Mikkeli -14.12.1951 Multia) saapui 1897 Mikkelistä Kirvuun ja siirtyi jo 1899 kirjuriksi Kotkaan. 1908 hän eteni kirjurin tehtävästä, kun sai Kuivaniemen asemapäällikön viran. 1909 hän toimii nuorisoseuran tilintarkastajana ja siirtyy Kauppilanmäen asemalle. Hän siirtyi Kalvitsan aseman asemapäälliköksi Salmisen aseman asemapäällikön virasta 1919.

Aksel oli käynyt Mikkelin lyseota ja suoritti rautatievirkamiestutkinnon. Lisäksi hän osallistui aktiivisesti asuinpaikkakunnillaan seurakuntaelämään.

Kirjuri Toimi Juhana Koivisto (7.5.1876 Tohmajärvi - 1958) työskenteli kirjurina 1901–1904. Tullessaan Kirvuun hänen taustakseen on merkitty ylioppilas ja harjoittelija ja lähtiessään 1904 Jääskeen on hän muuttokirjoissa rautateiden kirjuri. Jääskeestä hän siirtyi Antreaan kirjuriksi. Näistä toisen luokan kirjurin tehtävistä hän siirtyi seuraavaksi Helsingin aseman ensiluokan kirjuriksi. Hänen vaimonsa oli Hanna Viktoria Lappalainen (12.9.1885 Ähtäri – 16.1.1972 Kirkkonummi) ja heillä oli seitsemän lasta Lauri, Toini, Aulis, Tauno, Helka, Veijo ja Into. Kerrotaan, että hänellä oli huonot välit asemapäällikkö Wennerstrandin kanssa.

Toimi suoritti Helsingin yliopistossa alemman hallintotutkinnon. 1916 hänet nimitettiin Tohmajärven asemapäälliköksi, jonne perhe siirtyi Antreasta. Tohmajärvellä hän työskenteli kymmeniä vuosia. Hän oli innokas suojeluskuntalainen ja Kokoomus-puolueen kannattaja. Asemapäällikön viran ohella hän viljeli maata Tohmajärvellä, kunnes myi tilan vuonna 1932.



Kuva 8. Toimi ja Hanna Koivisto (MyHeritage)

Asemapäällikkö Wennerstrandin postiväärennysjutun oikeuskäsittelyä käsittelevässä lehtijutussa kerrotaan, että Toimi ei ollut hyvissä väleissä asemapäällikön kanssa ja itse asiassa hän toimi postiväärennysjutun ilmiantajana työskennellessään Antrean asemalla Sairalan jälkeen. Tiedot

väärennystapahtumasta hän oli kuullut kirjuri Lackströmiltä. Koivisto erotettiin Sairalan tehtävästä jo siis jo ennen postiväärennysjutun ilmiantoa.

Kirjuri Matts Wilhelm Nybergh (25.1.1870 Jepua-11.10.1928 Kokkola) tuli rautateiden palvelukseen 1898 ja pyrki Oulunkylän sähköttäjäksi 1902. Hänet nimitetään 1903 Sairalaan kirjuriksi Seinäjoen asemalta. Hän siirtyi pian Antreaan, jossa oli kirjurin tehtävässä noin 1904–1907 ja josta siirtyi Akaalle 1908. Samana vuonna hänet mainitaan linjakirjurina, sijaintipaikkana Turku. Hän valitti vuonna 1913 rautatiehallituksen pääjohtajalle Humppilan aseman ensimmäisen kirjurin valinnasta, mutta valitus hylättiin. Hän haki Tampereen asemapäällikön virkaa 1918 ja Keravan ja Kokkolan asemapäällikön virkaa 1920, jonne hänet nimitettiin. Hän osallistui Kokkolassa asemapäällikön viran ohella aktiivisesti yhteiskunnalliseen elämään kuuluen valtuustoon ja osallistuen erilaisiin luottamustoimiin. Kuolinpäivänään hän oli tuntenut olonsa huonoksi ja kävelee työpaikaltaan kotiinsa, jossa hän sain halvauskohtauksen ja menehtyi pian. Hän oli mennyt naimisiin vuonna 1900. Kirvua ja Sairalaa ei mainita hänen asuinpaikkanaan ollenkaan erilaisissa uutislähteissä, mutta virkanimityksissä kuitenkin.

Kirjuri (myöhemmin ensikirjuri) **Kaarlo (Karl Axel Väinö) Lackström** (10.9.1880 Juantehtas –2.10.1934 Savonlinna) oli papin poika, joka pääsi ylioppilaaksi Joensuun klassisesta lyseosta 1900 ja saman vuoden syksyllä hänestä tuli harjoittelija rautateille. Ensimmäinen työpaikka sähköttäjänä rautateillä oli Elisenvaaran sähköttäjän virka 1902, mutta hänet erotettiin 1903, koska ei ollut läsnä ensimmäisessä laittomuusajan arvannostossa. Hän ei halunnut sortovallan alaisena (Venäjän vallan) armeijaan. Tämän jälkeen hän kuitenkin sai toimia Rauman rautateillä virkailijana ja pääsi takaisin sähköttäjän virkaan, nyt Kämärän asemalle vuodenvaihteessa 1905. 1906 hänet nimitettiin sähköttäjäksi Tohmajärven asemalle, josta hän siirtyi kirjurin virkaan Sairalaan 1907. Vuonna 1911 joulukuussa hän siirtyi Sairalasta linjakirjuriksi rautateiden 8. jaksoon. Hänet vihittiin Kirvussa joulukuussa 1912 Anna Signe Henriette Palolan (11.7.1891 Kirvu – 4.3.1925 Savonlinna) kanssa ja he saavat kaksi tytärtä. Samana vuonna Kaarlo oli nimetty kirjurin virkaan Hiitolan, jonne he muuttivatkin. 1918 hänet nimitetään ensimmäiseksi kirjuriksi Savonlinnaan ja tätä hän hoiti kuolemaansa saakka. Hän oli kunnallisvaaleissa Savonlinnassa ehdokkaana useita kertoja Kokoomuksen listalla.

Kaarlون toinen vaimo oli sähköttäjän ammatissa toiminut Lyyli Marja Alenius (12.4.1898 Pietari – 5.10.1976 Salo). Heillä oli tytär Maija-Liisa Alho (21.4.1928 Savonlinna -20.3.1969 Salo). Asemapäällikkö Wennerstrandin postiväärennysjutun oikeuskäsittelyä käsittelevässä lehtijutussa kerrotaan, että hän ei ollut hyvissä väleissä asemapäällikön kanssa, vaikka Wennerstrand ahkerasti kehui Lackströmiä ja asemapäällikkö ei halunnut Lackströmin lähtevän Sairalasta.



Kuva 9. Kaarlo Lackström (Savonmaa 1934)

Kirjuri Emil Adolf Plathan (18.12.1869 Sortavala – 5.12.1916 Helsinki) oli kirkkoherra Gabriel Plathanin poika. Hän pääsi ylioppilaaksi Helsingissä 1890. Emil haki kirjurin virkaa Tuiran pysäkillä 1903 ollessaan sähköttäjänä Sairalassa vuodesta 1902, mutta saa Sairalasta kirjurin viran 1904. Hänet nimitettiin Syväoron pysäkin asemanhoitajaksi 1906 ja 1907 seitsemänteen liikennejaksoon linjakirjuriksi; jälkimmäisen asian kohdalla hänet mainitaan Sairalan kirjurina, joten hän ei ilmeisesti ottanut vastaan Syväoron paikka. 1908 hän oli poliisikamarin sihteerinä Mikkelin poliisilaitoksella ja 1910 hän oli vt. asemapäällikkönä Mikkeliissä. 1912 hän saa rautateiltä 450 mk:n stipendin opintomatkaa varten. Tämänkaltaisia stipendejä myönnettiin keisarinvallan aikana useimmiten venäjän kielen opintoja varten.

1914 hänet pidätettiin ja 1915 keväällä hän sai hän syytteen noin 15 000 markan kavalluksesta yhdessä puutavarakirjuri Penttilän kanssa. Molemmat saivat raastuvanoikeudesta vankeustuomion, mutta Plathan katsottiin päätekijäksi ja heidät passitettiin Mikkelin lääninvankilaan. Asia jäi kuitenkin pyörimään eri oikeusasteissa, mm. Mikkelin ja Kuopion raastuvanoikeuksissa ja hovioikeudessa. He olivat väärentäneet halkokauppakuitteja ja ottaneet kassasta niitä vastaan rahaa. Plathan tuomittiin yli kahdeksi vuodeksi rangaistuslaitokseen sekä tuntuviin sakkoihin sekä menettämään kansalaisluottamuksensa määräajaksi. Rikokset oli tehty vuodesta 1911 lähtien sekä Kuopiossa ja Mikkeliissä, joissa molemmissa Emil oli toiminut asemapäällikkönä. Emilin veli oli tunnettu rautatiealallakin toiminut piiri-insinööri Ivar Plathan.

Erikoinen tapaus Emiliin liittyy hänen Sairalan työkauden aikana. Hänen palveluksessaan oli vain noin 2 kk ajan Anna Johannes -niminen piika, jonka Plathan irtisanoi, kun Annan raskaus näkyi selvästi. Anna lähti Helsinkiin, josta hän kuitenkin palasi nopeasti Sairalaan takaisin. Kun hän sairastui, hän joutui Viipuriin sairaalaan ja sieltä pois päästyään Plathan oli hankkinut hänelle Viipurista yöksi huoneen hotelli Germaniasta ja sieltä Anna matkusti Kirvun Mertjärvelle yöpymään yksityismajoitukseen jälleen Plathanin laskuun. Tässä yksityiskodin majapaikassa hänen kuntonsa heikkeni ja isäntäväki toimitti

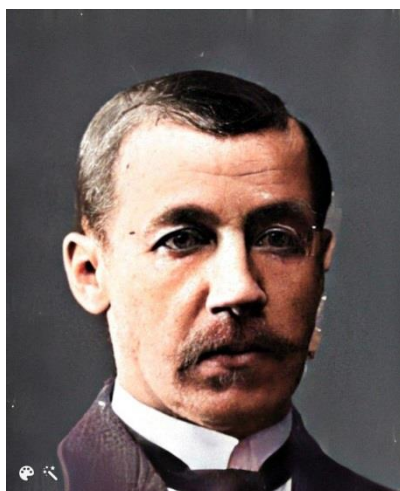
hänet takaisin Viipuriin sairaalaan, jossa hän menehtyi lääkärin mukaan aivokuumeeseen. Plathan oli käynyt Annan etsimässä Mertjärveltä hänen jo ehdittyä sieltä lähteä ja oli isäntäpariskunnalle luvannut maksaa Annan kustannukset sairausajalta ja ottaa hänet sitten takaisin palvelukseen. Lehtiutisen mukaan Emil kuoli Helsingissä. Kuolinilmoituksessa hänet mainittiin entisenä rautatiekirjurina.

Kirjuri Emil Rinnemaa e. Tolkki (17.10.1881 Tuoksela Sortavala -3.7.1971 Helsinki) toimi Sairalassa 1911–1917. Hän aloitti rautateillä 1900 ja toimi aluksi sähköttäjänä ja kirjurina useilla asemilla. Hänet kuulutettiin 1907 Antreassa diakonitar Edla Puonnin (31.8.1876 Vehkalahti -17.11.1953 Lahti) kanssa. Heidän tyttärensä Kaarina Taimi Tellervo syntyi Kirvussa (10.8.1914) ja heillä oli toinenkin lapsi.

Ensimmäisen asemapäällikön viran hän sai vuonna 1925, jolloin hän aloitti Kiuruvedellä virassa, siirtyi sitten Vihantiin ja lopuksi Laihialle, jossa hän päätti asemapäällikköuransa 1940. Tämän jälkeen hän toimi vielä Vaasassa ja Lahdessa asemakassanhoitajana, josta hän jäi eläkkeelle 1.1.1950. 70-vuotispäivää vietettiin Lahdessa.

Kirjuri Antti Hyyrynen (7.8.1883 Luumäki – 21.6.1922 Kuopio) nimitettiin toiseksi kirjuriksi Sairalaan 1916 Hiitolan sähköttäjän virasta. Toinen viran hakija, nimeltään Cederlöf, teki valituksen tästä päätöksestä, mutta valitus hylättiin. Antti työskenteli aiemmin sähköttäjänä. Antti muutti pian, jo vuonna 1918, Kuopioon. Hänen vaimonsa oli Lydia Laukkanen, Heidät vihittiin 1907 ja heillä oli viisi lasta. Lydia oli ammatiltaan käsityönopeettaja. Antti kuoli Helsingin Yliopiston sairashuoneessa, mutta hänet haudattiin Kuopioon.

Antti kuului Käkisalmen sosiaalidemokraatteihin, mutta erosi puolueesta 1911. Hän toimi tuolloin Hiitolan aseman sähköttäjänä. Hän oli myös Hiitolan kunnan tilintarkastajana.



Kuva 10. Antti Hyyrynen (MyHeritage.com, kuva väritetty).

Kirjuri, vt. asemapäällikkö Heikki Inari e. Venäläinen (19.1.1891 Kiihtelysvaara -21.9.1961 Joensuu). Myöhemmin talousneuvoksen uran tehnyt Heikki Inari aloitti Sairalan asemalla kirjurina, käytännössä

hän työskenteli tässä tehtävässä vain vuoden 1919 aikana, ja toimi myös asemapäällikön sijaisena. Ke. luku 2.1. Asemapäälliköt.

Kirjuri Antti Kajas e. Kärpänen (10.8.1897 Savitaipale- 22.7.1968 Lemi) tuli rautateiden palvelukseen 1916 harjoittelijaksi Sairalaan ja eteni 1923 sähköttäjäksi. Hän oli tuolloin myös vt. linjasähköttäjä. Tämän jälkeen hänestä tuli noin parin vuoden päästä kirjuri Sairalaan. Hän muutti asemarakennukseen kirjurin asuntoon, kun Heikki Inari lähti Sairalasta 1927 ja siirtyi liikealalle.

1932 hän siirtyi Liimatan pysäkillä sähköttäjäksi ja samana vuonna hän saa sielläkin kirjurin nimikkeen. Hän meni naimisiin Rauha Lydia Pullisen kanssa 1919. Poika Jouko Uolevi syntyi seuraavana vuonna. Viipurin alueella toimiessaan hän oli myös rautatieläisten omistaman asunto-osakeyhtiön isännöitsijänä. Sairalassa asuessaan hän ja Rauha-vaimo liittyvät Karjalan Luonnon Ystävien -seuraan vuonna 1928.

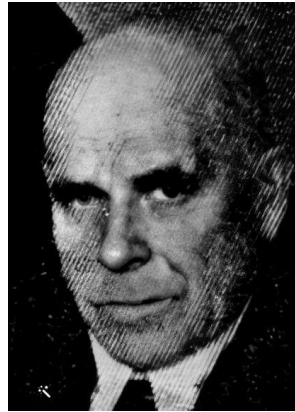
Vuonna 1946 hänet nimitettiin Pasilan asemapäälliköksi. Hän oli aloittanut Pasilassa kirjurin virassa jo 1938. 1940-luvun lopussa hän aloitti Pasilan asemalla merkittäviä turvallisuusparannuksia yhteistyössä henkilöstön kanssa. Hän oli asiassa aloitteentekijänä ja erityinen turvallisuuskatselmusryhmä perustettiin ja se sai aikaan merkittäviä ja konkreettisia parannuksia. Hän oli Pasilan asemapäällikkönä vuoteen 1957 ja joutui jäämään hieman ennenaikaisesti eläkkeelle sairauden takia. Hän oli päteväytynyt myös autokoulun opettajaksi.



Kuva 11. Antti Kajas 50-vuotispäivänään (Suomen Kuvalehti 1947)

Kirjuri Valdemar Autio (14.7.1903 Suistamo -15.9.1975 Oulu) tuli sähköttäjän tehtävästä 1929 Sairalaan. Hän pääsi ylioppilaaksi Sortavalan lukiosta 1915 ja opiskeli myös Teknillisessä Korkeakoulussa tie- ja vesirakennusosastolla. Töihin rautateille hän meni jo 1914. 1918 hän pääsi sähköttäjäksi Alhon asemalle, josta hän siirtyi kirjuriksi Sairalaan 1929 ja seiltä edelleen Tammisuon

asemalle 1935. Sairalassa hän asui perheensä kanssa ns. VR:n uudessa virkamiestalossa. Sodan takia hän joutui siirtymään Punkaharjulle 1940 ja Mikkeliin 1941. Hänestä tuli Mommilan asemapäällikkö 1943 ja vastaavaan virkaan Tuomiojalle 1952. Karjalan vuosinaan hän oli aktiivinen suojeluskuntalainen ja harrasti kuorolaulua. Hän jäi eläkkeelle 1960.



Kuva 12. Valdemar Autio (Uusi Suomi 1968)

Sähköttäjä Juha/Juhana Räty (20.10.1899 Jaakkima-1.6.1968 Turku) tuli Sairalaan 1926 harjoittelijan tehtävästä. Vuonna 1929 hän meni kihloihin Tyyne Aurora os. Veijalaisen kanssa (s. 1903-k. 1992). 1920-luvun lopulla hän toimi Kirvun Vilkaan Sairalan osaston puheenjohtajana. Vuonna 1934 hän yleni Sairalan kirjuriksi ja muutti asumaan VR:n huoneistoon asemarakennukseen. 1935 hänet valittiin Kirvun kunnanvaltuuston yhdeksi tilintarkastajaksi. 1936 hän oli tilintarkastajana Laatokan-Karjalan ampumapiirissä. Hänen työnsä evakuoituu Poriin talvisodan vuoksi. 1940 hänet ylennettiin reservin luutnantiksi. 1943 jatkosodan seurauksena hänet siirrettiin takaisin vallatuille alueille Sortavalaan ja sieltä takaisin Poriin 1944. Porissa hän työskenteli ainakin vielä vuonna 1949. Titteli vuonna 1955 oli muuttunut asemakassanhoitajaksi ja apulaisasemapäälliköksi vuonna 1961, edelleen Porissa. 1961 asti hän kuului Porin Säästöpankin isännistöön. Juhana oli myös aktiivinen Satakunnan Kokoomuksen toiminnassa.

Kirjuri Väinö Armas Peippo (17.8.1901-). Aluksi hän työskenteli Kuolemanjärven Osuuskaupan varastonhoitajana, kunnes 1924 siirtyy rautateille. Ensimmäinen nimitys sähköttäjäksi tulee 1933 Kämärän asemalle, josta talvisodan jälkeen Rovaniemelle. Sairalaan hänet nimitettiin kirjuriksi 1944, josta hän jo samana vuonna joutuu sodan seurauksena siirtymään Heinolaan. Hän oli innokas musiikin harrastaja eri soittokunnissa esim. torvensoittajana ja aktiivinen toimija myös väestönsuojelussa. Täyttäessään 60-vuotta 1961 hän asui Heinolan maalaiskunnan Härkölässä. Tuolloin hän oli edennyt asemamestariksi.

2.4 Sähköttäjien henkilöesittelyt

Sähköttäjät	Vuodet (sillä tarkkuudella kuin ne on voitu kirjallisesta aineistosta löytää)
Finn Feiring	1896–1897
Veikko Merilinna e. Vsevolod Makarov	1904–1913
Varatelegrafisti Frans Emil Snellman	1906
Toivo Hirvonen	1913–1914
Walter Filemon Ilmonen	1914–1916
Uuno Virtanen	1919–1920
Aate Ensio Jahnukainen	1921–1925
Antti Kajas	1923–1925 kirjuriksi
Matti Juho Hämäläinen	1926
Tauno Sakari Määttä	- 1929
Juho Rätty	1926–1934 kirjuriksi
Tauno Ilmari Oravuo	1935–1939
Reino Ilmari Alanne	1939
Martti Kettunen	1933–1939, 1943–1944

Sähköttäjä Finn Feiring (26.10.1871 Oslo Kristiania – 17.5.1953 Kauniainen) ja Anna Maria (Nanny) Malinen (5.6.1876 Kirvu – 1937) vihittiin 19.10.1896 Sairalassa samana vuonna, kun Finn saapui Kirvuun Orivedeltä. Virallinen muuttokirjan päivä Kirvuun on kuitenkin merkitty 16.7.1897. Heillä oli kolme lasta, Ragnar (14.7.1898 Sortavala -27.6.1987), Helga (27.10.1899 +-) ja Björn (6.3.1903 - 12.7.1974).

Finn toimi rautateillä kuutisen vuotta, oli aluksi harjoittelijana vuonna 1894 ja jonkin aikaa yksityisenä liikemiehenä; sittemmin hänestä kasvaa kauppaneuvos ja toimitusjohtaja. Jo vuonna 1900 hän siirtyi villantuotantoalalle. Ossian Donner oli perustanut Hyvinkään Kutomon ja Kehräämön, Helsingin Villatehtaan ja Helsingin Kehruutehtaan ja näiden yhtiöiden yhteiseen pääkonttoriin Finn tuli töihin. Finn saa prokuristin oikeudet 1901. Yhtiöt yhdistettiin kokonaan 1902. Vuonna 1906 Finn siirtyi Yhdistyneiden Villatehtaiden konttoripäälliköksi Hyvinkäällä, 1917 apulaisjohtajaksi ja 1918 hän aloittaa yhtiön pääjohtajana, kun edellinen johtaja muutti Englantiin. Finn teki elämäntyönsä, 40 vuotta, yhtiön johtajana.

Hänen isänsä oli norjalainen eversti Edmund Feiring ja äitinsä Helga de Seue. Finn oli opiskellut kaupallista alaa jo Norjassa, sittemmin hän valmistui ylioppilaaksi Viipurin ruotsalaisesta lyseosta ja

opiskeli Helsingin yliopistossa lakia. Suomen kansalaisuutta hän haki 1892. Hänen persoonansa oli arvostusta herättävä, hän oli hyvin kultivoitunut ja yhteiskunnallisesti aktiivinen toimien mm. Suomen Teollisuusliiton puheenjohtajana. Harrastuksista hänelle tärkeitä oli suojeluskuntatyö ja kirjoitukset julkiseen sanaan kaupan ja teollisuuden alalta. Hän oli reservin kapteeni. Vaimo Nanny toimi Kauniaisen Lotta Svärd – paikallisosaston puheenjohtajana.



Kuva 13. Finn Feiring (Hyvinkään kaup. museon Valvillan tehdasmuseon valokuvakokoelma)

Sähköttäjä Veikko Merilinna e. Vsevolod Makarov (12.1.1883 Sortavala ort. -18.12.1953 Leppävirta). Hän kävi koulunsa Sortavalassa ja tuli rautateille harjoittelijaksi 1902, kunnes hänet nimitettiin Sairalaan sähköttäjäksi 1904. Sairalassa työskennellessään hän harrasti rekkivoimistelua ja oli perustamassa Sairalan nuorisoseuran alaosastoa, urheiluseura Kajastusta. Veikko eteni asemapäälliköksi myöhemmin. 1913 hänet nimetään kirjuriksi Simolaan ja Lappeenrantaan 1916. Asemapäälliköksi hän pääsi Pyhäsalmele 1930 ja työskenteli siellä sotien jälkeenkin aina eläkkeelle jäämiseen saakka. Hän oli mukana Lappeenrannan suojeluskuntatyössä ja sotien jälkeen rintamamiestoiminnassa asuinpaikkakunnallaan Pyhäjärvellä.

Kun asemapäällikkö Wennerstrandia vastaan oli nostettu ns. postikavallusjuttu, Veikko oli todistajana, kuten myös kirjuri Lackström, ja häntä kuultiin pariin otteeseen. Hän ei sanonut mitään raskauttavaa Wennerstrandia vastaan uskoen, että puutteelliset merkinnät asiakirjoissa johtuivat hajamielisyydestä ja kiireestä.

Veikko ilmoittautui Sairalassa työväenyhdistyksen urheilujaoston johtajaksi 1904, jolloin hänet nimitettiin Sairalaan sähköttäjäksi harjoittelijan tehtävästä. Hän menee tuolloin myös kihloihin Emma Elviira Lillbackan kanssa. Heinäkuussa 1908 Emma kuulutettiin kuitenkin avioliittoon kauppias Juho Salmen kanssa.

Veikko oli hyvin urheilullinen ja se selittääkin hänen innokkuutensa työväenyhdistyksen urheiluun liittyviin toimintoihin: vuonna 1901 hän voitti 1. palkinnon sekä 500 m:n että 1500 m:n luistelukilpailuissa ja jo lyseolaisena hän sijoittui hyvin hiihtokilpailuissa. Hänen siskonsa Vera oli lennätinlaitoksen työntekijä, joka menee naimisiin lennätinlaitostyöntekijä Andrei Heikosen kanssa 1907. Vsevolodin ja Veran isä oli lennätinlaitoksen johtaja.



Kuva 14. Veikko Merilinen (Suomen Kuvalehti 1943)

Sähköttäjä (varalle nimitetty) Frans Emil Snellman (9.6.1875 Kestilä-20.8.1928 Mikkeli) oli papin poika ja hän pääsi ylioppilaaksi Vaasan suomalaisesta reaalilyseosta. Hän aloitti rautatieuransa 1899 harjoittelijana Riihimäellä. 1900 hän sai sähköttäjän viran Leppäkoskelta ja 1903 toisen linjakirjurin viran Oulun jaksoon ja sieltä vuonna 1908 linjakirjurin viran kahdeksanteen jaksoon Viipurin liikennetarkastuskonttoriin. 1906 hänet nimitettiin varatelegrafistiksi Sairalaan. 1918 hänestä tuli Putikon asemapäällikkö ja seitsemännen jakson liikennetarkastaja Mikkeliin. 1928 hän ehti hakea ensiluokan tarkastajan virkaa ollen tuolloin toisen luokan liikennetarkastaja. Hänellä oli kaksi lasta, Enni (s. 1902) ja Eino (s. 1906). Hän meni naimisiin vuonna 1900 Fanny Blondina Savolinin kanssa.

Myös **sähköttäjä Toivo Hirvonen** (8.10.1884 Kiihtelysvaara -12.7.1970 Joensuu) eteni urallaan asemapäälliköksi. Hän pääsi ylioppilaaksi Joensuun lyseosta 1905 ja saapui Tammisuon aseman telegrafistin tehtävästä Sairalaan 1913 ja siirtyi jo 1914 lipunmyyjäksi Joensuun asemalle. Hänestä tulle samalle asemalle toisen luokan kirjuri 1920, ensimmäisen luokan kirjuri 1927 ja asemapäällikkö 1938. Kotikaupunki Joensuu oli hänelle hyvin rakas, työuralle antoi kimmokkeen ylioppilastutkinto Joensuun lyseosta ja rautatieuran hän pystyi vuosikymmenien ajan tekemään kotikaupungissaan. Vuonna 1942 hänelle myönnettiin Suomen Valkoisen Ruusun ritarimerkki. Hän erosi asemapäällikön virasta 1951 jäädessään eläkkeelle. Joensuulaiset liike-elämän ja teollisuuden piiri keräsi hänelle huomionosoituksena huomattavan rahasumman kiitollisena hänelle tunnollisesta yhteistyöstä.

Esimerkiksi vuonna Joensuussa avattiin rautatiepoliklinikka. Tässä projektissa Toivo Hirvonen oli ollut merkittävä henkilö. Toivon juhlapäiviä, kuten esimerkiksi 60-vuotispäivää ja eläkkeelle jäämistä juhlittiin näyttävästi Joensuussa ja niihin saapui laajalti rautatiehenkilöstä, kuoroväkeä, liike-elämän edustajia ja muita toimijoita ja niistä uutisoitiin useissa lehdissä. Toivo palveli rautateilla kaikkiaan 46 vuotta.

Sähköttäjä Valter Filemon Ilmonen (18.7.1887 Heinola -16.11.1932 Kuopio) tuli harjoittelijan tehtävästä Sairalaan 1914. Hän oli aloittanut harjoittelijana rautateilla jo 1905 ja lehtitietojen mukaan hänet määrättiin Sairalaan. Jo kahden vuoden kuluttua hänet nimitetään kirjuriksi Jaakkimaan, 1919 Imatralle, 1920 linjakirjuriksi Karjalan jaokseen ja 1925 kirjuriksi Iisalmeen, jossa hän ehti työskennellä seitsemän vuotta. Hän oli innokas raattiusmies ja osallistui myös kristilliseen toimintaan mm. Iisalmen NMKY:ssä. Hänen uransa rautateilla kulki siis sähköttäjästä rautatiekirjuriksi.

Sähköttäjä Uuno Virtanen (5.8.1893 Sysmä -4.12.1920 Mikkeli) nimitettiin Sairalaan 1919 Mikkelistä harjoittelijan tehtävästä ja ehti saada kirjurin nimikkeenkin Sairalassa. Uuno oli syntynyt Liljeforsin rusthollissa Sysmässä. Mielenkiintoista hänen elämäntarinassaan on myös, että hän valmistui farmaseutiksi 1917. Hänen elämänsä päättyi Sairalassa itsemurhaan. Hän oli joulukuisena aamuyönä ampunut itseään sotilaskiväärillä päähänsä. Hänet vietiin Viipurin lääninsairaalaan, mutta mitään ei ollut tehtävissä. Syytä itsemurhaan ei tiedetä.

Kauppiaan poika, **sähköttäjä Aate Ensio Jahnukainen** (8.10.1895 Viipuri-9.7.1956 Kokemäki) tuli Sairalaan 1921 kotikaupungistaan Viipurista; hänen aiempi työpaikkansa oli ollut Perkjärven aseman sähköttäjän tehtävä. Hän oli aloittanut teologian opinnot, mutta siirtyi kuitenkin rautatieuralle. Ensio oli suojeluskuntaupseeri ja hän koulutti suojeluskuntalaisia vapaa-aikanaan Kirvussa. Hän piti myös Sairalan nuorisoseuran opintokerhoa ja toimi sen ohjaajana ainakin vuonna 1924.

1925 hän siirtyi Sairalasta Kaalamoon. 1936 hän siirtyi anomuksestaan naapuriaseman Ojajärven kirjuriksi ja hän haki siellä asemapäälliköksi 1938. Ennen talvisotaa kesällä 1939 hän sai siirron Ryttyyn kirjuriksi. 1940 hän muutti kuitenkin virallisesti vaimonsa ja perheensä kanssa Kaukolasta Harolaan. Ojajärvellä hän oli kansakoulun johtokunnan jäsen. Tuolloin hän on vielä kirjuri. Karjalan alueella työskennellessään hänellä oli muitakin luottamustoimia, kuten Sortavalan Osuusliikkeen hallitus, Ruskealan kunnan palopäällikkyyys, Ruskealan seurakunnan kirkkovaltuusto ja Ruskealan Säästöpankin isännöijän tehtävä. Ruskealassa työskennellessä hänelle ja Aune-vaimolle (os. Jokio) syntyy 1930 tytär Raili Maija Kaarina.

Hän eteni asemapäälliköksi sotien jälkeen 1944, ensin Risteen asemalle ja sitten Kokemäelle. Kokemäellä hän toimi Kokemäen Karjalaiset -yhdistyksessä.

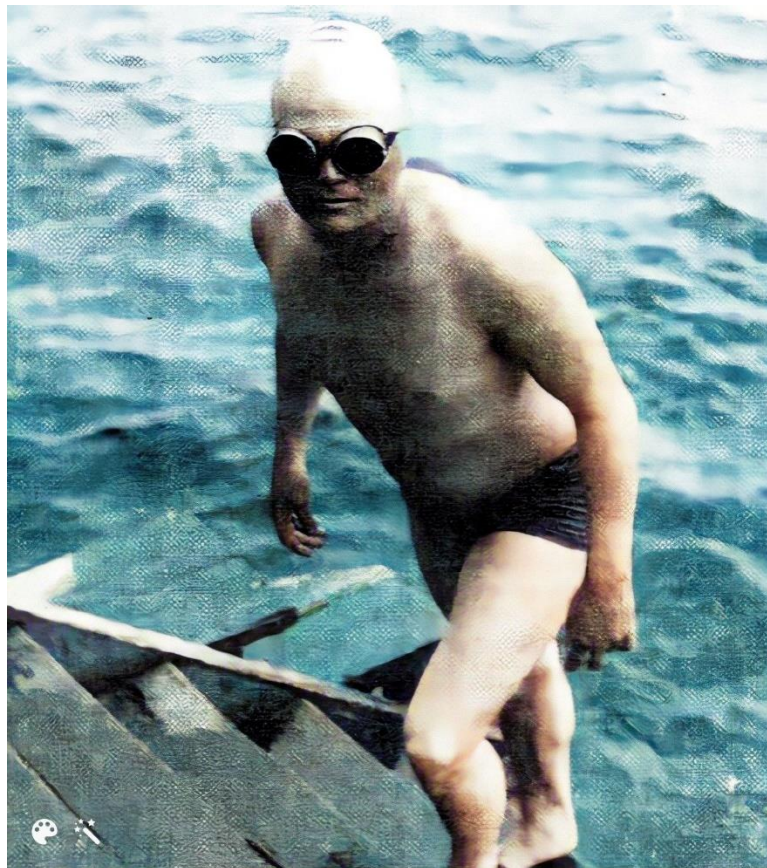
Sähköttäjä Matti Juho "Laatokan Matti" Hämäläinen (12.8.1898 Uukuniemi- 15.10.1974 Kanada, Ontario, Sudbury) haki Pitkälahden ja Voikosken asemille 1925, Pyhäsalmeille 1926 ja Sairalaan hänet nimettiin alkuvuodesta 1926. Hän erosi virastaan Sairalassa 1928, mutta oli mennyt jo Rytyn aseman sähköttäjäksi 1926 joulukuussa, joten hänen työrupeamansa Sairalassa oli vajaan vuoden mittainen. Hänen ensimmäinen vaimonsa oli Lydia Jurvanen ja he saivat neljä poikaa.

Matti teki maailmanennätyksen pituusuinnissa 10.–11. elokuuta 1927. Hän ui 42 km:n matkan Valamosta Sortavalaan ja ollen vedessä 26 tuntia. Häntä vastaanotti soutu- ja moottoriveneet ja hurraavat tuhansien ihmisten kansanjoukko sekä Aunus-laivan kunniasignaalit. Viimeistä kilometriä häntä saattelivat Sortavalan Uimaseuran naisuimarit muodostaen kunniakehän. Matti lähti matkaan klo 20.06 illalla ja saapui Sortavalan uimahuoneelle seuraavana iltana klo 22.15. Välillä vesi oli hyvinkin kylmää, vain 10 asteista. Uinti oli tarkoin suunniteltu ja yöllä Laatokka oli hyvin tyyni alkumatkan tuulen jälkeen. Matti laihtui uinnillaan 13,5 kg. Välillä hän sai neljä kertaa ruokaa, lihasäilykkeitä, voileipiä, haaleaa marjamehua ja hieman maitoa. Hän harjoitteli tätä maailmanennätystä varten tehden 10–15 km:n matkoja ja uiden Rytyn ja Helylän välistä 14 km:n jokireittiä. Ennätysuinnista uutisoitiin ainakin Suomessa laajasti ja pian Matin titteli muuttuikin lehdistössä asemamestariksi. Tietävästi hänelle pystytettiin keräys uinnin jälkeen ja varoilla hänelle lahjoitettiin hänen toivomansa Hellas-piano. Hänelle lahjoitettiin myös Laatokan aaltoja esittävä öljyvärimaalaus. Matin ansiona pidetään suomalaisen uinnin innoitusta, joka sysäsi lajia eteenpäin koko maassa.

Tästä sukeutui maailmalle uintikilpailujen sarja. 1928 hän osallistui Kanadassa Ontario-järven yliuintikilpailuun. Kukaan 199 osanottajasta ei päässyt perille tuossa kilpailussa. Seuraavana vuonna oli vastaava kilpailu ja Matti joutui keskeyttämään. 1930-luvulta alkaen hän toimi saarnaajana Kanadan suomalaisasutusseuduilla. 60-vuotispäivä vuonna 1959 juhlittiin Vancouverissa. Hän toimi Kanadassa helluntaiseurakunnan pastorina. Kanadassa hänen rakkaita harrastuksiaan oli kaitafilmaus ja kalastus Tyynellä valtamerellä ja Fraser-joella. Vuonna 1965 hän meni naimisiin Kanadassa Aino Alli Pönnin kanssa. Ensimmäinen vaimo Lydia oli kuollut pari vuotta aiemmin.



Kuva 15. Matti Hämäläinen (Lalli 1917)



Kuva 16. Matti Hämäläinen nousemassa Sortavalan uimahuoneelle maailmanennätysuinnilta (Karjala 2019, kuva on väritetty. Alkuperäinen kuva Toini Erosen kokoelmat; kuva julkaistiin Antti O. Arposen kirjassa Luovutetun Karjalan urheilu, 1995).

Sähköttäjä Juha/Juhana Rätty (20.10.1899 Jaakkima-1.6.1968 Turku) tuli Sairalaan 1926 harjoittelijan tehtävästä sähköttäjäksi. Vuonna 1934 hän yleni Sairalassa kirjuriksi. Hänestä on laajempi esittely edellä luvussa 2.3.

Tauno Ilmari Oravuo (1903- ?) tuli harjoittelijan tehtävästä **sähköttäjäksi** Kirvussa ensin Inkilän asemalle loppuvuodesta 1933. Pian, jo 1935, hän haki sähköttäjän virkaa Joutsenon asemalta. Hän siirtyi Sairalan sähköttäjäksi todennäköisesti 1935, mutta siirtyi myös varsin pian **kirjurin** tehtävään. 1938 hän haki sähköttäjän virkoja Imatralle, Mäntyluodolle ja Vuolenkoskelle. Vuonna 1939 hän teki perheineen muuttoilmoituksen Ruokolahdelle. Kirvun vuosina hän oli aktiivinen urheiluseura Kirvun Vilkkaassa ja myöhemmin Imatran seudulla työskennellessään Vuoksenniskan Nuorisoseurassa. Vuonna 1943 hänet nimitettiin sähköttäjäksi Haukivuorelle, mutta ilmeisesti sotaan liittyen, hänet mainitaan 1943 Vuoksenniskan sähköttäjänä. Hän oli hakenut Vuoksenniskalle jo 1939 ja samana vuonna hänet siirretään Imatralle sähköttäjäksi. Jo sotien aikaan ja sotien jälkeen hän oli aktiivinen harrastajanäyttelijä, esimerkiksi vuonna 1946 Vuoksenlaakson teatterissa näytelmässä Markkinatori ja Imatran teatterissa vuonna 1951 ruhtinas Emmeritzin roolissa Topeliuksen näytelmässä Regina von Emmeritz. Vuonna 1952 hän haki Inhan asemapäälliköksi, oli kirjurina Imatrankosken pysäkillä 1953, jolloin hänet valittiin asemapäälliköksi Myllymäelle. 1956 hän haki Heinolan asemalle asemapäälliköksi ollen kuitenkin Myllymäen virassaan ainakin 1963, jolloin hän täytti 60-vuotta. 1965 itsenäisyyspäivänä hänelle myönnettiin ritarimerkki. Tauno toimi myös Imatran rautatieläisten sekakuoron puheenjohtajana. 1970-luvulla hän asui Imatralla.

Sähköttäjä Reino Ilmari Alanne (23.7.1911 Pietari -19.12.2000 Kouvola) nimitettiin harjoittelijan tehtävästä sähköttäjäksi kesäkuussa 1939 ennen talvisodan alkamista. Hänen uransa rautateillä oli alkanut 1934 Suojärven asemalla. 1935 hän oli Riihimäellä ja muutti Kylmäkoskelle. Talvisodan jälkeen 1940 hänet siirrettiin Lielahteen ja sotien jälkeen hän oli junanlähettäjänä ja asemamestarina Kouvolaan. 1940-luvun lopussa hän työskenteli Nousiaisissa ja oli siellä Karjala-seuran puheenjohtajana. Mikkelin alueen liikennepäälliköksi hänet nimitettiin 1966 kirjurin tehtävästä. Hän oli myös Mikkelin Kansallisseuran puheenjohtaja. 1973 hänelle myönnettiin Suomen Valkoisen Ruusun ritarikunnan ritarimerkki. Hän jäi eläkkeelle 1974 ja muutti Kouvolaan.



Kuva 17. Reino Alanne (Suomen Kuvalehti 1971)

Sähköttäjä Martti Kettusen (4.7.1903 Antrea-8.6.1957 Tampere) isä oli Liperistä kotoisin oleva vaihdemies Otto Kettunen, joka työskenteli Antreassa. Otto ja hänen vaimonsa Hilda muuttivat Antreaan 1903, jolloin Martti syntyi. Martti haki sähköttäjäksi mm. Hiitolaan ja Ojajärvelle 1930. Hän tuli harjoittelijaksi 1933 Sairalaan, siirrettiin Sairalasta Tyrvälle 1940 ja sotien jälkeen uudelleen 1943 Tyrvään aseman sähköttäjäksi. Hän oli hakenut sotien välillä mm. Herttoniemen kirjuriksi. VR oli vuonna 1942 määrännyt työntekijöitä takaisin vallatuille alueille ja hänetkin nimetään takaisin Sairalaan, mutta 1944 hänet siirrettiin sähköttäjäksi Lapualle, josta hän siirtyi Laihialle 1945 ja siellä kirjurin virkaan 1946. 1952 hän sai nimityksen Suoniemen asemamestariksi ja hän haki 1954 asemamestarina Loimaan asemapäällikön virkaa ja 1956 Tampereen apulaisasemapäällikön virkaa. Sairalassa hän oli Suojeluskunnan poikatyön ohjaajana. Hän kuoli sydäntautiin Tampereen yleisessä sairaalassa ja haudattiin Enoon, josta hänen vaimonsa oli kotoisin. Hän oli naimisissa Sanni Vinnin kanssa. Metsästys ja kalastus olivat hänen rakkaita harrastuksiaan myöhemmällä iällä.

2.5 Ratamestarien, vaih데미esten ja ratavartijoiden henkilöesittelyt

Ratamestarit, vaihdemiehet ja ratavartijat	Vuodet (sillä tarkkuudella kuin ne on voitu kirjallisesta aineistosta löytää)
Ratamestari Juho Hakomäki	1894–1913
Ratamestari Aron Emil Svensson	1913–1920
Ratamestari Ilmari Aukusti Pappinen	1928–1930
Ratamestari Verner A. Norpamaa	1934–1939
Vaihdemies Juho Paavilainen	1900–1907
Vaihdemies Emil Vilhelm Hurmalainen	1907–1925
Ratavartija Vilho/Vilhelm Pesonen	1899–1914

Ratavartija Fredrik Reinhold Luomanen	1895–1920
Ratavartija Herman Niemelä	1897–1930 myös Inkilässä
Ratavartija Antti Jukka	1914–1917
Ratavartija Antti Mertanen	1917–1919
Ratavartija Matti Servomaa e. Serenius	-1938
Ratavartija Viljam Alanen	1938–1940

Ratamestari Juho Hakomäki (26.9.1859 Nurmo-13.8.1916 Kirvu) muutti Ala-Härmästä Kirvuun 1894 sijoituspaikkanaan Sairala. Hänen vaimonsa oli Liisa Antintytär Ekola ja heille syntyi kolme poikaa: Werner Karl Johannes (1894, kuolee keuhkotautiin 1895), Werner Albin (1896), Aarne Johannes (1897 Kirvu) ja kaksi tytärtä: Tyyne Johanna (1901, kuolee kurkkutautiin 1903) ja Tyyne Johanna (1906). Juho valittiin kunnan taksoituslautakuntaan 1897. Vuonna 1913 hän sai siirron Imatralle; työ Imatralla jäi noin kolmen vuoden kestoiseksi. 1906 Juho mainittiin Maarianhaminan kylpylän vieraana. Nykyisin entisen kylpyläläyksen rakennuksista on jäljellä vain tohtorinhuvila, sillä itse kylpylähotelli tuhoutui tulipalossa vuonna 1916 kylpylätöiminnän päättymisen jälkeen ja toiminta hiipui siellä muutenkin ensimmäiseen maailmansotaa lähestyttäessä. Liisa-leskelle myönnetään leskeneläkettä 1917. Liisa kuoli vuonna 1936 Kirvussa.

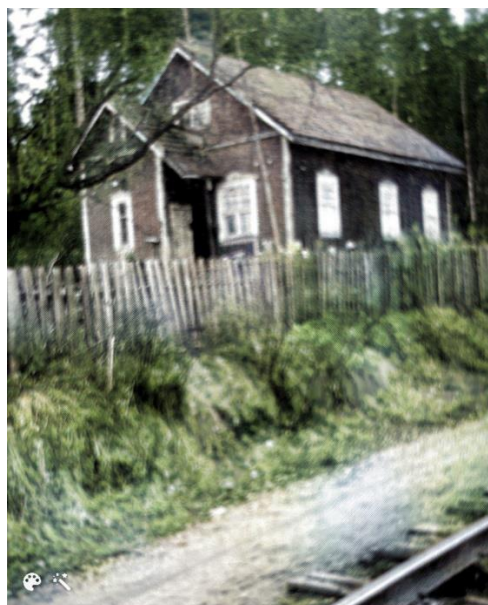
Ratamestari Aron Emil Svensson (1.7.1846 Skarpered, Seglora, Ruotsi -10.9.1920 Viipuri) tuli 1913 Imatran alueelta Ruokolahdelta Sairaalaan. Suomeen hän oli muuttanut 21-vuotiaana työskennellen aluksi puutavara-alalla. Suomeen alettiin rakentaa uusia ratoja ja aluksi Aron on urakoitsijana ja myöhemmin työnjohtajana Helsinki-Hämeenlinna, Vaasa-Oulu -radoilla, Savon- radalla ja lopuksi Karjalan-radalla. Karjalan-radan valmistuttua hän asettui aluksi ratamestariksi Imatralle.

Rautatiehallitus nosti häntä ja rautatieinsinööri Törnbergiä vastaan kanteen 1909 ja Aron oli siis toinen vastaajista. Häntä syytettiin valtion omaisuuden kavaltamisesta ja hyödyn tavoittelemisesta omaksi edukseen, huolimattomuudesta, ohjesääntöjen rikkomisesta ja juopumuksesta. Tapaus tunnettiin nimellä ”Ratamestari Svenssonin ja ratainsinööri Thornbergin juttu” ja sitä käsiteltiin Ruokolahden käräjillä, jonne se oli palautettu hovioikeudesta. Hän oli mm. myynyt valtion varastosta puutavaraa omaan lukuunsa ja ajattanut omille rakennuksilleen hiekkaa valtion laskuun, käyttänyt valtion työntekijöitä omiin henkilökohtaisiin projekteihinsa ja valtio oli maksanut palkan, juopotellut ratavartijan kanssa, esiintynyt sopimattomasti, lähettänyt tavaroita rautateillä maksamatta rahtia, antanut vapaalippuja henkilöille, jotka eivät olleet niihin oikeutettuja.....lista on hyvin pitkä ja tässä oli muutamia esimerkkejä. Käräjäoikeuden tuomio annettiin 1911 ja se oli 3 kk vankeutta ja kaksi vuotta pidätystä virantoimituksesta sekä maksamaan oikeudenkäyntikulut. Viipurin hovioikeus pienensi

tuomion 10 pv:n vankeutta ja 2 kk:n virastapidätykseen. Thornbergin tuomio oli alun pitäen pienempi ja hänet vapautettiin kokonaan. Molemmat olivat tunnustaneet rikoksensa ja joutuivat kylläkin maksamaan oikeudenkäyntikuluja. Tästä lähtökodasta Aron Svensson tuli virkaansa Sairalaan ja oli virassaan noin seitsemän vuotta, koska menehtyi 1920. Aaron oli kahdesti naimisissa ja hänellä oli kahdeksan lasta, jotka kaikki syntyivät Suomessa Jääskessä ja Ruokolahdella. Lapset olivat avioliitosta jääskeläisen Josefiina Pöyhösen kanssa ja heidät oli vihitty 1887 Aaronin ollessa kirjoilla Orivedellä. 1893 Aaron oli vannonut uskollisuuden ja alamaisuuden valan Suomen keisarikunnalle; hän oli alun perin Ruotsin kansalainen. Kaikkiaan hän oli 40 vuotta Suomen rautateiden palveluksessa.

Ratamestari, rataesimies Ilmari Aukusti Pappinen (15.9.1886 Helsingin Messukylä-20.5.1975) työskenteli Sairalassa vain kaksi vuotta, 1928–1930. Hän kävi Tampereen teollisuuskoulun ja työskenteli aluksi useilla rata-, kanava- ja siltatyömailla työnjohtajana. Hän oli Vehmaisissa ratamestarina 1917, Raudussa 1926 ja Sairalasta hän saa siirron Rajajoelle 1930. Talvisodan jälkeen hänet siirrettiin sotaa edeltäneeseen toimipaikkaansa Kintauden asemalle Keski-Suomeen, jossa hän työskenteli siihen asti, kunnes 1947 hänet nimitettiin kuudenteen ratajaksoon Kaskisiin ratamestariksi. Hän oli naimisissa Olivia Mäkelän kanssa ja heillä oli kaksi poikaa, Martti ja Maunu.

Ratamestari Verner Arvid Norpamaa e. Nyberg (1.7.1901 Hausjärvi - 27.2.1980 Tuusula) nimitettiin Sairalaan 1934. Hän oli mennyt Helsingissä naimisiin Hanna Piipposen kanssa 1932. Verner valmistui 1927 Helsingin teollisuuskoulun tie- ja vesirakennusosastolta ja huoneenrakennusosastolta 1930. Hänet nimitettiin heti tämän jälkeen ratamestariksi Helsinkiin. Kirvussa hän asui kuvassa olevassa talossa, joka siis sijaitsi luvussa 1 kerrotussa Ratamestarin ylikäytävän vieressä.



Kuva 18. Ratamestarin talo Sairalassa (Hämäläinen E. 1991)

1939 hän sai siirron Kaipiaisten asemalle ensimmäisen luokan ratamestariksi. Kaipiaisiin siirron myötä koti löytyi Sippolasta ja 1943 hän saa siirron Mikkeliin. Hän joutui jäämään pois työstä vuonna 1951 vaikean sairauden takia ja jäämään eläkkeelle.



Kuva 19. Verner Norpamaa (Helsingin Sanomat 1961)

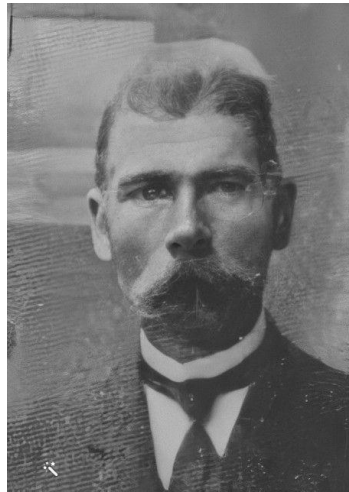
Hanna-rouvan historiasta löytyy traagisia tapauksia. 1949 Mikkeliissä hän ajoi hevosreellä pikkutyttöä yli niin pahasti, että tyttö kuoli. Pikkutyttö oli laskenut kovaa vauhtia kelkalla reen eteen ja joutui törmäyksessä hevosen ja reen väliin saaden kuolettavia vammoja päähänsä. Vuonna 1949 Hanna tuomittiin 4 kk:ksi jatketusta varastetun tavarankätkemisestä vankeuteen, koska hän oli ostanut varastettua viljaa.

Vaihdemies, jarrumies Juho Paavilainen (20.6.1872 Muolaa-5.12.1920 Viipurin msrk) tuli Kirvuun 1900 ja muutti Viipurin alueelle 1907, tarkemmin sanottuna Talikkalan tiiliruukille. Juho oli ostanut talon vuonna 1905 Juho Laitiselta ja tämä koti jäi nyt taakse muuton myötä. Juho oli naimisissa Ida Maria Laaksosen kanssa ja heillä oli kuusi lasta, joista kaksi kuoli aivan pikkulapsina. Matti kuoli syöpään. Lehtitietojen mukaan hänet tuomittiin vuonna 1918, ilmeisesti kansalaissodan tapahtumiin liittyen, avunannosta valtiopetokseen ja laittomasta vangitsemisesta kuudeksi vuodeksi vankeuteen ja menettämään kansalaisluottamuksen kymmeneksi vuodeksi. Tuomion täytäntöönpanosta ei ole tietoa.

Vaihdemies Emil Vilhelm Hurmalainen (28.12.1875 Viipuri-27.11.1913) muutti Viipurin kaupungista 1900 Viipurin maalaiskuntaan. Hän työskenteli Sairalassa ainakin vielä 1911. Hänen vaimonsa nimi oli Aino.

Ratavartija Vilho/Vilhelm Pesonen (3.5.1864 Kuopion pitäjä-16.4.1914 Kirvu Sairala) oli naimisissa Hilma Masalinin kanssa ja saivat pojat Einar Augustin (1900) ja Lauri Alvarin (1903). Vilho työskenteli n. 1893–1914 Sairalassa, kunnes kuoli pitkäaikaiseen keuhkotautiin. Hänen uransa alkoi kierrellä eri töissä rautateiden rakennuksilla, kunnes saapui Sairalaan radan valmistuttua ja hän palveli koko ajan

Sairalassa, yhteensä 21 vuotta. Vuonna 1909 hän kuului Sairalan vaalilautakuntaan. Vilho oli aktiivinen rautatieläisten työväenliikkeessä ollen Sairalan yhdistyksen puheenjohtaja ja ajoittain myös rahastonhoitajana ja johtokunnan jäsenenä.



Kuva 20. Vilho Pesonen (Rautatieläislehti 1915)

Ratavartija Reino Fredrik Luomanen (27.1.1865 Ala-Härmä-14.8.1964 Helsinki) muutti Kirvuun 1895, josta 25 vuotta myöhemmin Käkisalmele 1920. Hänellä oli kaikkiaan yhdeksän lasta puolisonsa Selma Josefiina Bomanin kanssa; Selma Irene syntyi Ala-Härmässä ja Susanna Saimi Kirvussa (1890), Impi Aurora (1895), Impi Aune (1897). Eino Fredrik (1899), Helvi Ester (1904), Ines Kyllikki (1916). 1909 Eino-pojalle sattui vakava tapaturma. 29.9.1909 ratavartijoita oli palaamassa Sairalan ja Koljolan väliselle työpisteelle ja Eino-poika oli mukana. Hän putosi resiinasta ja jäi sen alle. Reino muutti perheineen Käkisalmeen 1920.

Ratavartija Herman Anselminpoika **Niemelän** (23.5.1868 Keuruu -15.1.1938 Kirvu) ja vaimo Marja Leena Heikintytär Näivän perheeseen kuuluivat tytär Lyidia Elviira (12.10.1900 Kirvu Inkilä), poika Yrjö Akseli (1.8.1902 Kirvu Inkilä), Eino Anshelm (29.9.1904 Kirvu Inkilä). Herman muutti Kirvuun 1897 Luumäeltä. Hän kuoli tuberkuloosiin. Hän työskenteli ilmeisesti sekä Inkilän että Sairalan asemien kautta, sillä 1910 hänet mainitaan Sairalan Osuuskaupan konkurssipesän valvonnassa yhtenä uskottuna miehenä, mutta lapset syntyivät tätä ennen Inkilässä. Edellisenä vuonna ilmestyi pikku-uutinen hänen ainoan lehmänsä jäämisestä junan alle; menetys oli taloudellisesti merkittävä perheelle.

Ratavartija Antti Jukka (15.8.1872 Lappee-21.4.1936 Käkisalmi, Myllypelto) muuttaa 1914 Sairalaan ja työskenteli ratavartijana, kunnes siirtyi 1919 Jaakkimaan, jossa hän työskenteli Ihalan asemalla ja Akkaharjun pysäkillä. Hän oli Jaakkimassa vain puolisen vuotta ja muutti loppuvuodesta Käkisalmeen,

jossa eleli kuolemaansa saakka. Antti kuoli keuhkokuumeeseen kotonaan. Hän oli edellisenä vuonna saanut moitteet Suojeluskunnalta huonokuntoisen kiväärin vuoksi.

Hänen ensimmäinen vaimonsa oli Anna Koljonen (1877–1910), josta Antti jäi leskeksi. Tyttäret Helmi, Elsa ja Anni elivät aikuisiksi, poika Uljas kuoli noin 1-vuotiaana hinkuyskään. Hänen toinen vaimonsa oli Ida Maria Rita, jonka kanssa hän solmi avioliiton 1911. Tästä avioliitosta syntyivät pojat Matti ja Väinö.

Ratavartija Antti Mertanen (5.8.1882 Kitee-1947 Hattula) muutti Kirvuun 1909. Hän meni samana vuonna naimisiin Hilja Eufrosyne os. Mäki-Lassilan kanssa. Heidän poikansa Kauko Ensio Mertanen (1913–2007) oli yksi Kirja Kirvun Sairalasta -toimittajista. Antin työrupeama rautateillä ajoittui aika lailla kansalaissodan aikaan ja hieman sen jälkeen. Antin toinen vaimo oli Maria os. Puolakka Käkisalimesta; he menivät naimisiin 1934. Perhe muutti sodan jaloista Kirvusta Hattulan Leiniälään 1942.

Ratavartija Matti Servomaa e. Serenius (1.8.1901 Antrea-x.11.1953 Kerisalo). Hänen vaimonsa oli kirvulainen Ilmi Sylvia os. Kopra ja heillä oli kolme poikaa, jotka syntyivät sotien aikaan 1941–1943. Matti kouluttautui rakennusmestariksi. 1937 hän on protestilistalla 21 250 mk:n velasta liittyen hänen ja vaimonsa omistamaan kiinteistöön Kirvussa. Perhe muutti Jyväskylään 1938, kun hänet nimitettiin rataesimieheksi 8. ratajaksoon, joka oli ylennys ratavartijan tehtävään. 1943 hänet nimitetään rataesimieheksi Märkäjärvelle. 50-vuotispäiviä vietettiin Kerisalossa Etelä-Savossa, jonne hänet oli nimitetty ratamestariksi 1945. Matti oli myös Kerisalon Kisan tilintarkastajana.

Ratavartija Väinö Viljam Alanen (11.8.1912-25.6.1995) muutti Karkusta Kirvuun vuonna 1938. Hänen vaimonsa oli Helvi Hilja Maria os. Niemelä (1917–2006). 50-vuotispäiviä vietettiin Naarajärvellä Pieksämäen lähellä ja 60-vuotispäiviä Pieksämäen Paltasella. Heidät on haudattu Karkun hautausmaalle Sastamalaan. Viljam Alanen asui seuraavan sivun kuvassa olevassa mökissä ennen sotia.



Kuva 21. Ratavartijan mökki ratavartijan ylikäytävällä (Hämäläinen E. 1991). Myös kuva otettu 1991.



Kuva 22. Sairalan asema 2019. (Kirvu.fi).

3. Leinjärven pysäkki

Alun perin Leinjärvi oli ns. laiturivaihde 1800-luvun lopulla, kun rataosuus valmistui. Paikalle oli rakennettu 1920-luvulla pysäkkirakennus ja erikseen rakennettiin myös virkamiehille asuintalo. 1925 Leinjärvestä tuli myös postipysäkki. Vielä vuonna 1928 siellä ei ollut muita rautatievirikailijoita kuin

pysäkinhoitaja. Lehdistö moitti tätä projektia siitä, että on rakennettu yliampuvat tilat, vaikka henkilökuntaa ja tarvetta ei ole näin mahtipontiselle toiminnalle. Pysäkki oli Sairalan aseman alainen.



Kuva 23. Leinjärven pysäkki, tuntematon perhe. (Kirvu-säätiön kuva-arkisto).

Asemamies Tauno Karhinen (30.6.1894 Kitee -) muutti Antreaan 1919. Tauno asui Antrean puolella Koljolassa, mutta on kirjattu myös Kirvun seurakunnan kirjoihin. Vaimo Anna Matintytär os. Hyväkkä oli kirvulainen syntyjään; heidät vihittiin 1923. Tammikuun aamuyönä 1930 syttyi Karhisen asuintalon yläkerta tuleen Koljolassa. Talo ei tuhoutunut kokonaan, yläkerran irtaimisto kuitenkin. Vuonna 1934 Tauno sai siirron Alhoon eli lähti Leinjärven asemamiehen tehtävästä ja hänen tilalleen tuli asemamies Rastas. Tauno siirrettiin talvisodan jaloista Alhosta Ylistaroon vuonna 1940.

Asemamies Antti Rastas (28.8.1900 Hiitola, Kurkijoki-22.2.1940 Kirvu) oli tullessaan alokas, saapui siis Tauno Karhisen lähdettyä 1934, mutta siirrettiin Hiitolaan jo 1936 ja hänen tilalleen nimitettiin asemamieheksi alokas Eino Lukkarinen. Antin vaimon nimi oli Maria os. Rantalainen ja heillä tytär Terttu Airi Annikki (ks. kuva seur. sivulla). Antin kuolinsyyksi ilmoitettiin tapaturma täyttäessään isänmaallista velvollisuuttaan, tietävästi onnettomuus sattui Antrea-Koljola -radalla. Kuolinpaikka on joissain tiedoissa merkitty "Kirvun sairaala" kun on tarkoitettu Kirvun Sairalan kylää. Vielä 1.4. VR ilmoitti Elisenvaaran junamies Antti Rastaan siirrosta Seinäjoen asemalle. Antille myönnettiin postuumisti 2. luokan Vapaudenmitali toukokuussa 1940. Leski Maria asui myöhemmin Helsingissä.



Kuva 24. Antti Rastas perheineen (MyHeritage.com)

Asemamies, ratavartija Eino Lukkarinen (10.8.1898 Jääski- 1959 jälkeen). oli ratavartija Vilhelm Lukkarisen poika. Kun VR:n ratavartijat pitivät perustamiskokouksen 1936, oli hän kokouksen sihteeri. Kun he kokoontuivat Sortavalassa elokuussa 1939, oli hän kokouksen puheenjohtajana. Eino oli siis tämän yhdistyksen keskustoimikunnan jäsen osallistuen aktiivisesti alan ja ammattiyhdistyksen kehittämiseen sekä myös työturvallisuuden kehittämiseen. 1943 yhdistyksen kokouksessa hän painotti rautateiden pääjohtajan päiväkäskyä, jossa henkilökunnalta edellytettiin tarkkaavaisuutta, koska varkaudet olivat lisääntyneet ja myös ratavartijoiden tulee tehdä kaikkensa varkauksien poistamiseksi. Hänet nimitettiin asemamieheksi. 1949 hänet mainitaan Leppäluodossa Pietarsaassa. Eino osallistui 1955 ammattiyhdistyksen opintomatkalle Puolaan, tuolloin titteli oli ratavartija. Hän oli edellisenä vuonna hakenut konduktöörin virkaa Joensuusta. 60-vuotispäiviä juhliittiin Vantaan Tikkurilassa 1958. Syntymäpäiväilmoituksessa kerrotaan, että kun hän joutui evakoksi, joutui hän kiertämään ratavartijana useilla paikkakunnilla päätyen Tikkurilaan. Vuonna 1959 ratavartijat liittyivät Rautatieläisunioniin ja hän käytti tässä perustamiskokouksessa tärkeän puheenvuoron. Hän oli Rautatieläisten Liiton osasto 92:n puheenjohtaja vuosikaudet.

Ratavartija Erik Mikonpoika Silvosen (18.5.1864 Hartola-7.1.1942 Loimala) vaimo oli Maria Vättö ja he saivat kymmenen lasta, pojat Einar Edvard (1893) Jalmar Erland (1895), Uuno Alarik, joka kuoli vauvana keuhkoputkentulehdukseen vuonna 1900, Edvind Leonard (1902), Väinö Fredrik (1904) ja Erik Ludvig (1911) ja tyttäret Ellen Ingrid (1891), Hilja Alina (1897), Maria Matilda (1906) ja Enni Elvira (1908). Poika Jalmar Erland kuoli 1918 keuhkokuumeeseen ja hän oli jumaluusoppia opiskeleva ylioppilas. Erik ja Maria muuttavat kahden lapsensa kanssa Kirvuun n. 1895. Hän erosi ratavartijan työstä 1927. Erik työskenteli pääasiassa Leinjärven pysäkiltä käsin.

Ennen talvisotaa kesällä 1939 hän vietti 75-vuotispäiväänsä Leinjärvellä. Kuolinilmoituksen mukaan Erik haudattiin Kirvuun 25.1.1942.



Kuva 25. Sairalan asema. Vaunut täynnä evakkoon lähdettäessä talvisodassa. (Kirvu-galleria)



Kuva 26. Moottorijuna saapuu Sairalan asemalle 2019. (Vaunut.org)