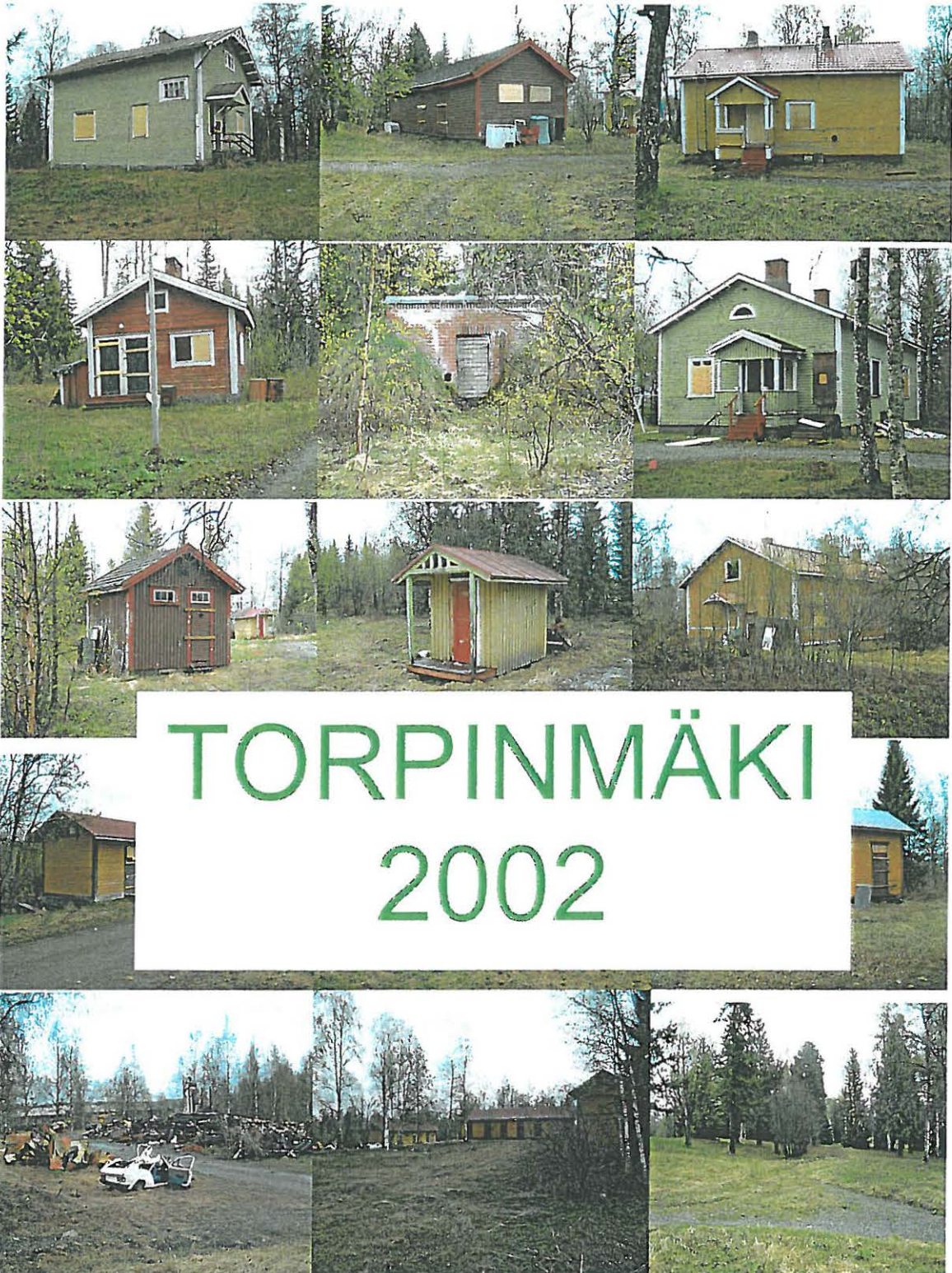


MUSEOMIESTA  
RAKENUS- ja HISTORIA  
OSASTON ARKISTO



Rakennuskannan inventointi 2002 Tornionlaakson maakuntamuseo

## TORNION TORPIN RAKENNUSKANNAN SELVITYS 2002

Tornionlaakson maakuntamuseo  
Minna Heljala

### JOHDANTO

I TORNIOLAISET SAAVAT RADAN  
VR:n rakennustoiminnan peruseriaatteita

### II TORPIN ALUE KEHITTYY

Asema-alue

Torpinmäki

I ja II maailmansodan aikaiset rakennukset alueella

Muuta alueeseen liittynyttä

Puistot ja muistomerkit

Elämää Torpissa haastattelujen valossa

### III NYKYTILANTEEN YHTEENVETO

### IV ALUE 2002

Rakennuskannan inventointi heinäkuussa 2002

Kohteet

### LÄHTEET

## JOHDANTO

Valtion rautateiden entinen asuinalue Torpin mäki siirtyi Tornion kaupungin omistukseen vuoden 2002 alussa. Alueella oli tuolloin 5 asuinrakennusta ja 9 talousrakennusta. Alueen edellinen omistaja Kapiteeli Oy oli käynnistänyt koko asuinalueetta koskevan purkuhankkeen, johon reaktiona Lapin Ympäristökeskus päätti 28.8.2000 asettaa alueen toimenpidekieltoon. Käytyjen neuvottelujen tuloksena päädyttiin selvittämään alueen rakennussuojeluarvot sekä mahdolliset suojelutoimet. Alueelle päätettiin myös laatia asemakaava.

Kevään 2002 aikana Tornionlaakson maakuntamuseo ryhtyi alueen historian ja rakennuskannan selvitystyöhön. Varsinainen rakennuskannan kuvaus ja piirustusten tarkastustyö tehtiin heinäkuussa 2002, mutta historiallisten taustojen selvitys jäi syksyyn 2002. Inventointityössä avusti maakuntamuseota insinööriopiskelija Tanja Lehto. Työn aikana laajennettiin hieman inventoinnin tavoitteita, koska kyseessä on Tornion keskusta-alueen välittömässä läheisyydessä sijaitseva laaja ja paikallishistoriallisesti merkittävä aluekokonaisuus. Lisäksi vuonna 2003 Tornion rata täyttää 100 vuotta.

Alueella on ollut valitettavan kova kohtalo. Torpinmäki oli vielä 1960-luvulla yhtenäinen viihtyisä rautatieläisten asuinalue, josta tielinjausten, purkutöiden ja useiden tulipalojen jälkeen on vain pieni osa jäljellä.

## I TORNIOLAISET SAAVAT RADAN

### **Pohjanmaan rata**

Suomen ensimmäinen rataosuus Helsingin ja Hämeenlinnan välillä valmistui 1862. Ouluun asti rautatie saatiin vuoden 1886 aikana. Rautatien rakentaminen Oulusta Tornioon oli ensimmäisen kerran esillä valtiopäivillä 1882, jolloin käsiteltiin rautatievaliokunnan laatimaa rautatieverkko-ehdotusta. Seuraavan kerran asia oli esillä vuoden 1885 valtiopäivillä. Erityisinä Pohjanmaan radan puuhamielisinä mainitaan veljekset Robert ja Hemming Åström. Samaa aihetta puitiin myös vuosien 1894 ja 1897 valtiopäivillä. Vuonna 1897 päätös oli yksimielinen ja rautatien jatkaminen Tornioon nähtiin tarpeellisena erityisesti siitä syystä, että se mahdollistaisi Suomen kautta Skandinavian niemimaan ja Venäjän välillä huomattavan läpikulkuliikenteen. Samaan aikaan Ruotsin puolella suunniteltiin rataverkon jatkamista Bodenista pohjoiseen valtakunnan rajalle saakka. Vuoden 1897 päätöksen mukaan rata johdettaisiin toistaiseksi ainoastaan Tornionjoen itäiselle rannalle, joten voitaisiin säästää sillan rakennuskustannukset. ”Tornion kaupunki ei nimittäin ole niin vilkas liikepaikka, että yksistään sen takia oltaisiin oikeutettuja ryhtymään niin suuriin uhrauksiin. Kaupungin ja aseman välistä liikennettä voitaisiin aivan hyvin välittää höyrylautalla. Välttämätöntä olisi sitä vastoin rakentaa silta heti, kun päästäisiin Ruotsin rautatieverkon yhteyteen.” (SVR. I 1862-1912, 148-149)

Jo vuoden 1898 lopulla Tornion kaupunginvaltuusto valitsi herrat Nordbergin ja Granrothin hoitamaan rata-asoiden valmistelua. (valtuuston pöytäkirjat 1898)



Veturi n:o121 on Tornion veturitalin ns. kääntöpöydällä. Veturin ohjaimissa Raisen ja edessä oikealla konduktööri Söderman. Veturi on tyyppiä SK 1 ja valm. 1885 Sveitsissä. Kuva vuodelta 1910.

Koska Ruotsin tulevan emäradan päätekohta rajalla oli vielä määrittelemättä, valittiin Tornion aseman paikka siten, että rata voitiin johtaa Haaparantaan tahi pitkin Tornionjoen itärantaa sellaiseen paikkaan, että molempien ratojen yhdistäminen kävi päinsä Ruotsin radan päätekohtassa. Vuonna 1899 aloitettiin rautatietä varten tarvittavan maa-alueen paalutus ja kartoitus.



Tornion ensimmäinen asema valmistui 1904  
Kuva Minna Heljala

Vuoden 1901 aikana tehtiin paalutustöitä ja pakkoluovutustoimitus saatiin lopullisesti suoritetuksi seuraavana vuonna. Tornion asema-aluetta varten ostettiin kaksi tilaa ja näin saatiin Tornion asemaa varten tarvittavat alueet, pitkänpuoleinen rantakaistale pitkin Tornionjoen vartta. Kauppojen mukana tuli muutamia hirsirakennuksia, joista sittemmin valmistettiin asuntoja asemahenkilökunnalle.

Oulu-Tornio ratatyömaalla oli enimmillään työssä 2.442 miestä.(SVR II 1862-1912, 1916, 138-144) Lokakuun 16. päivänä 1903 rautatiehallitus otti vastaan Oulu-Tornio radan ja ensimmäinen postijuna saapui Tornioon kello 23.50. Kyseiselle rataosuudelle rakennettiin aluksi 7 asemarakennusta, mutta kasvaneen liikenteen vuoksi nousi asemien määrä vuoteen 1910 mennessä yhteentoista. Lisäksi rataosuudella oli 26 yksinkertaista ratavartijan asuntoa. Asemista 1 kuului kolmanteen luokkaan, kaksi neljänteen ja kahdeksan viidenteen luokkaan (SVR 1862-1912 II, 1916, 143)



Kyläjoen pysäkki (kuvattu 1974 Reino Kainulainen)

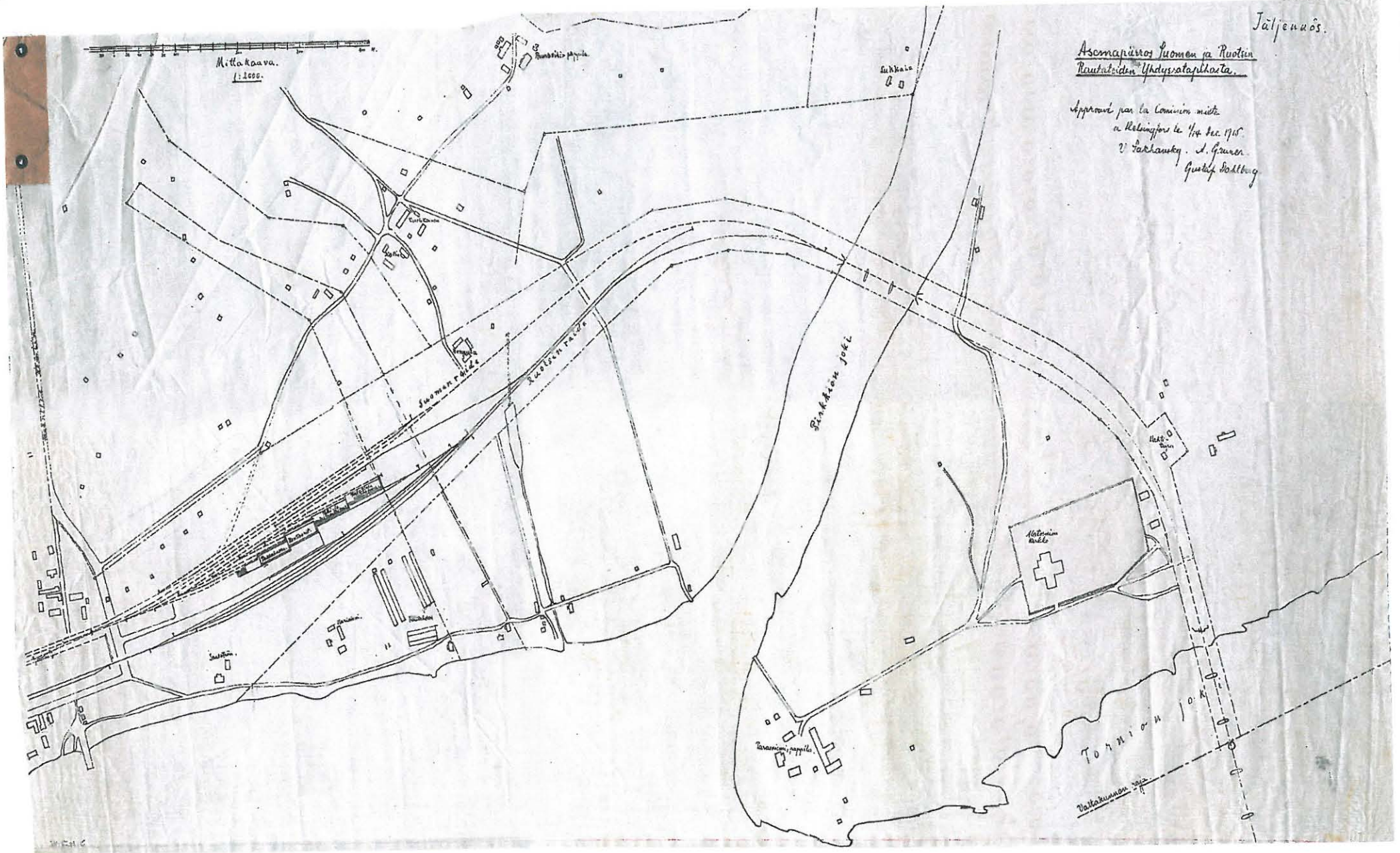
7.

Jäljennös.

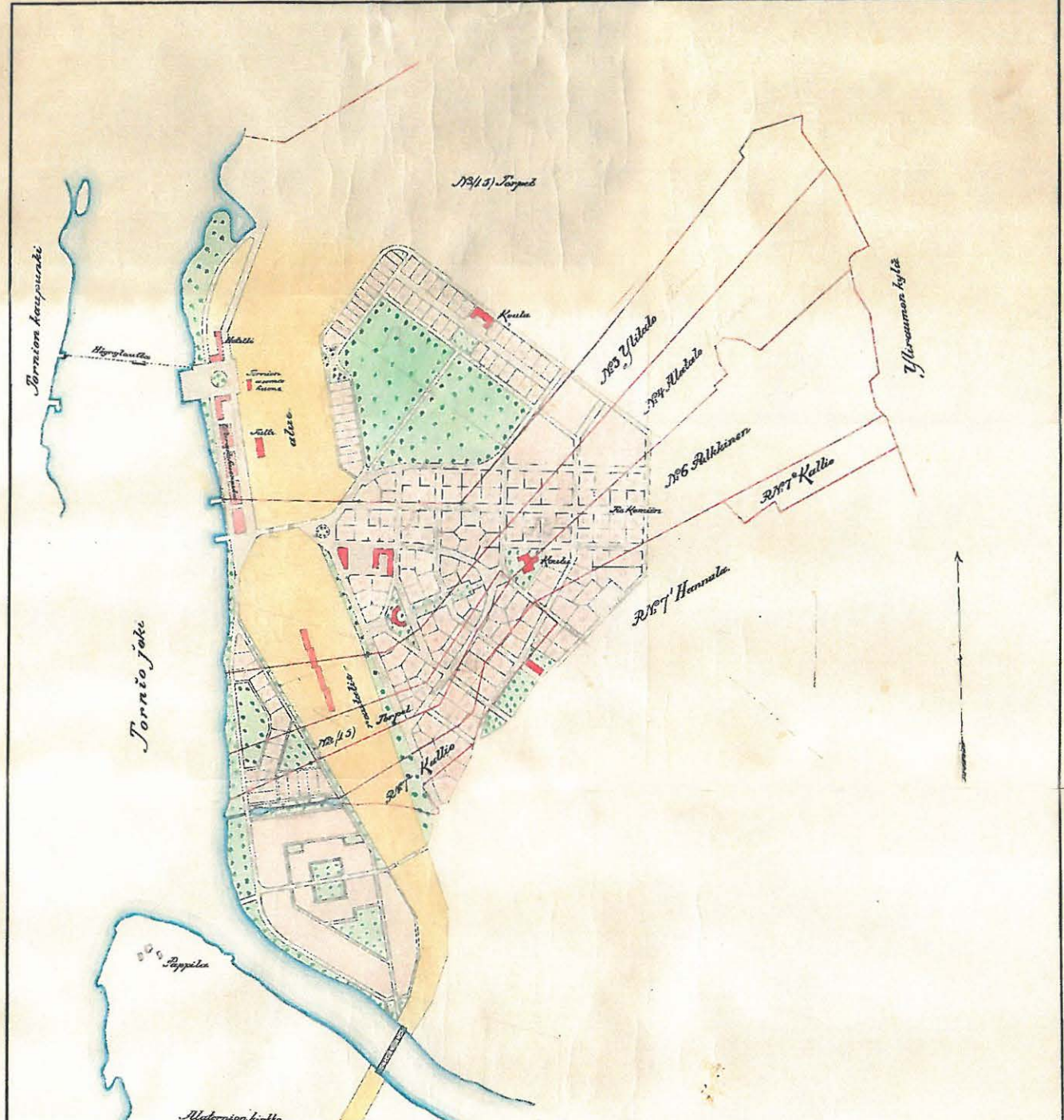
Asemapiirros Suomen ja Ruotin  
Rautateiden Yhdystapista.

Approuvé par la Commission mixte  
à Helsinki le 7<sup>me</sup> Dec. 1915  
V. Takkanen, J. Gruner  
Gustaf Hedberg

1915



1915



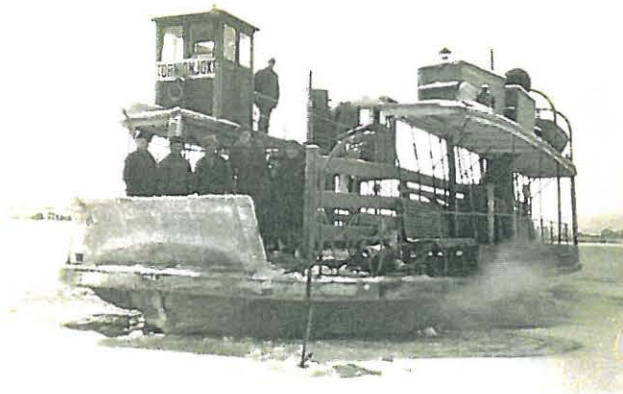
Kartta  
**Alatornion kunnan Pitään kylästä**  
 olevien tilain.  
 N:o 13) Toipolan, N:o 5) Yläalan, N:o 4) Alatalon  
 N:o 6) Palkkisen, R.N:o 7) Hannulan ja R.N:o 7)  
 Kallion tilain hotipaloista ja niille rakennet-  
 tavaksi suunnitellusta osasta Tornion kauppunkia

Kartan laati insinööri Antti J. Arvola ja  
 a. 1915 tekemään Tornion kaupungin asemakartan  
 mukaan v. 1919 laajennettuna muuttuneita tiloja.

*J. H. H. H.*

- Ulkoinen maasto**
- Maasto
  - Rakennukset
  - Puisto
  - Julkinen rakennus
  - Tilan raja

**Etäisyydet**  
 14000 luonnollista pöytämittaa.



Valtion rautatiet asetti 1903 höyrylautan hoitamaan Tornionjoen yli kulkevaa yhteysliikennettä. Vuonna 1926 kaupunki osti kyseisen lautan, joka sitten palveli torniolaisia vuoteen 1939, maatiesillan valmistumiseen asti.

Tornion radan yhdistäminen Ruotsin rataan oli jatkuvana keskustelunaiheena 1900-luvun alkuvuosina niin Ruotsissa kuin Suomessakin. Vuonna 1914 syttynyt maailmansota ja Venäjän ulkomaankaupan tyrehtyminen merkitsivät hankkeen nopeaa etenemistä. Ruotsin rakenteilla ollut päärata oli valmistunut vasta Karunkiin asti, joten Suomen puolella tuli kiire jatkaa päärataamme Tornioista Suomen puoleiseen Karunkiin vuoden 1914 lopulla. Yhteys Ruotsin rataan hoidettiin Tornionjoen yli jätse hevosilla. Ruotsin rata valmistui Haaparannalle vuoden 1915 aikana, jolloin liikenne kulki sieltä suoraan Tornion radalle. Syrjäisen Tornion kautta kulki suuri, mutta sodan käynnille tärkeä kauttakulkuliikenne, joka pani rautateittemme kuljetuskyvyn koetukselle. (SVR I 1912-37, 10-11) Tornio tuli äkkiä tärkeäksi, koko maailman tuntemaksi liikepaikaksi. Etelä-Suomen kaupungeista siirsivät välityksliikkeet toimistonsa Tornioon hoitamaan tavarain siirtoa Haaparannalta Tornion asemalle. Tornion asema-alue olikin sota-ajan tavaravarastona ja henkilöliikenteen kauttakulkupaikkana.



Kuvassa mahdollisesti Maria Fedeorownan seurue Tornion asemalla 1914  
Kuva Mia Green

kuljetettiin Haaparannan kautta Venäjälle.

Joen ylittävän rautatieyhteyden puuttuminen aiheutti sen, että niin postin kuin tärkeiden vaunukuljetustenkin vuoksi jouduttiin kehittämään erilaisia väliaikaisia ratkaisuja. Mm. postiliikennettä varten rakennettiin kahdessa kuukaudessa ns. posti-ilmarata ja maaliskuussa 1917 jouduttiin rakentamaan jälle väliaikainen rata, kun sodan alkaessa Ranskaan jäänyt leskikeisarinna Maria Fedeorownan junaa

TORNION LEHTI elokuun 11 pv. 1914

## H.M. LESKIKEISARINNA TORNIOSSA

Sodan syttyessä suurvaltojen välillä tuli Tornio kansainvaelluksen tien käännekohdaksi. Tuhansien ja taas tuhansien täytyi suunnata kulkunsa Pohjolan raukoille rajoille löytääkseen tien kotimailleen. Monet tuo virta on tänne näinä päivinä kuljettanut, suuret ja pienet, ylhäiset ja alhaiset, jotka eivät koskaan ole aavistaneet näkevänsä Pohjolan pimeitä periä, Pohjolan kylmiä seutuja. Eräs heistä jolle näin tuli käymään oli myös

H.M. Leskikeisarinna. Perjantaina iltapäivällä kellon alottaessa seitsemää saapuivat H.M. Leskikeisarinna Maria ja Suuriruhtinatar Ksenia Aleksandrowna Tornioon automobiileilla Ruotsin puolelta Karungista, minne he laivalla ja rautateitse olivat Tanskasta saapuneet. Korkeat vieraat otettiin vastaan kirkon luona, jonne olivat saapuneet kaupungin maistraatti, kaupunginvaltuuston puheenjohtaja kj. Sundgvist, poliisimestari A.Melart, kruununvouti J-Leisten, nimismies B.J.D. Möller ym. Kun korkeat vieraat olivat saapuneet kirkkoon lausui kirkkoherra Airas Psaltarin 46 psalmin 4-6 värssyt. Kirkosta siirtyivät korkeat vieraat rautatieasemalle, jonne jo pari päivää ennen oli keisarillinen juna saapunut. Asemalla annettiin korkeille matkustajille kukkia ja vähän väliä kohotti paikalle saapunut yleisö eläköönhuutoja. H.M. Leskikeisarinna esiintyi asemalla kansalle useita kertoja vaunun portailla, otti kansasta valokuvia, teki kysymyksiä ym.

Myöhemmin söivät korkeat matkustajat junan ravintolavaunussa illallisen ja lähtivät matkalle myöhään yöllä. Korkeiden vieraiden kerrotaan lausuneen tyytyväisyytensä Tornion kaupungista.



# Cirkulär

ang. befodringsafgifter å  
Torneå ångfärja.

På gjord framställning har Kejsarliga Senaten den 8 innevarande Oktober funnit godt förordna att afgifterna å den för upprätthållande af trafiken emellan Torneå station och Torneå stad anskaffade ångfärjan skola tillsvidare utgöra för en enkel öfverfart 5 penni för person och 25 penni för hvarje häst jämte körsven och åkdon eller utan dessa; det alle dem, som vederbör till kännedom härigenom meddelas. Helsingfors, af Järnvägsstyrelsen, den 22 Oktober 1903.

# Kiertokirje

kulutusmaksuista Tornion höyry-  
lossilla.

Tehdyn esityksen johdosta on Keisarilinen Senaatti sisällöoleman Lokakuun 8 päivänä nähnyt hyväksi määrätä että maksut Tornion aseman ja Tornion kaupungin välisen liikenteen ylläpitämistä varten hankitun höyrylostin käyttämisestä ovat toistaiseksi olemat yksinkertaisesta ylläpiduksesta 5 penniä hengeltä ja 25 penniä joka hevosesta ajomiehineen ja ajokaluineen tahti ilman viimemainituja; jota asianomaisten tiedoksi täten annetaan. Helsingissä, Rautatiehallitukselta, Lokakuun 22 päivänä 1903.

**D. Dratscheffskij.**

Arvid Berner.

# Ilmoitus.

Tästä päivästä alkaen kuljetetaan rautateitse rahittavarena kauppaan, teollisuuteen ja maanviljelykseen kuuluvia tavaroita ja tuotteita sekä vientivoita Raumalle mikäli vaunuja on käytettävissä. Rautatie on nykyisissä oloissa vapaa kaikesta edesvastuusta kuljetuksen viivytyksistä sekä tavarain vahingoittumisesta tai katoamisesta. Täysien vaunulastien purkamisaika on lyhennetty kuudeksi (6) tunniksi. Lääkivaatimukset ja pikatavaraa ei oteta ensinkään kuljetettavaksi. Lääkkeitä ja sanomalehtipaperia voidaan lähettää rautatiepakettina. Tavaratoimisto pidetään auki klo 9—12 a. p.

Tornion as., elok. 17 p. 1914.

**Arvid Jolma.**

21. 8. 1914

N:o 62. — 1914.

## Uusi aikataulu rautateillä.

Uusi aikataulu, josta jo viime numerossa mainitsimme, astui voimaan Suomen rautateillä sunnuntai- ja maanantaipöytä vasten pöytä klo 12.

**Tornion—Dulun raudalla**  
Lähtää matkustajaliikettä postijuna, joka lähtee Tornioista klo 12,45 aamulla, Laurilasta 4,27 ap. Saapuu Remiin 4,42 ap. ja lähtee Remistä 4,45 ap., saapuu Dulun 1,36 ap.

Dulusta lähtee postijuna klo 9,10 ap., saapuu Remiin klo 1,16 ap. ja Tornioon klo 2,19 ap.

### Romanien rata.

Romaniemelle lähtee matkustajajuna Laurilasta klo 1,47 aamupöytä ja saapuu Romaniemelle klo 5,27 ap.

Romaniemeltä lähtee juna kello 12,25 pöytä ja saapuu Laurilaan klo 1,10 ap.

Torniolaisien matkustaminen Romaniemelle ja sieltä takaisin on täten saanut sangen vaikeaksi. Molemmista tapauksissa täytyy nim. edottaa juna Laurilasta tai Remistä melkein vuorokauden. Paras lienee siis lähtä Tornion ja Laurilan rautateillä kulkuneuvoja.

4. 7. 1914

## Vestlin kuljetus Pietarin —Tornion pikajunassa.

Käsitteä postin kalua Tornion ja  
Helsingin välillä.

Pietarin—Tornion pikajunassa on  
valmistettu kulettamaan onnistuneesti ves-  
tin. Kun postijuna lähtee Helsingin-  
istä klo 1.10 päivällä, yhteen Heli-  
himmellä Pietarista saapuvaan pika-  
junaan joka jatkaa matkansa juoraan  
Tornioon, niin saapuvat Helsingin  
saatokset tänne klo 10.57 seuraava-  
vana aamuna ja kanteleat ne tilaa-  
jille päivällä. Muualla kuin Helsingin-  
istä ja Helsingistä ei ainakaan tois-  
taisesti pikajunassa postia tänne ku-  
leteta.

Vestlin kuletukselta varten seuraava  
junassa yksi postijoukko, mutta ei  
postivaunua. Näinollen ei suoraan  
junaan voi jättää mitään postia.

## Liikenne Torniossa.

Senjohdosta, että runsaan matkas-  
tajatutun aikana on ilmennyt epä-  
käytännöllisyyttä matkustajien pakkaamis-  
kuletuksessa ja järjestämisessä on  
rautatehokallisuus antanut määräyksen,  
että rautatieyhtiön myynti on toi-  
mitettava Tornion pakkaahuoneella,  
mistä myös matkustajien pakkaamis-  
vastaan otetaan.

Matkan tunteita on pakkaahuoneelle  
ennen annettun määräyksen mukaan  
järjestetty tarjottu matkustajille  
ja muutenkin on tila siellä nykyään  
järkevämmän liikkeen aikana täynnä  
asuttamattain.

Täten lienee, mikäli asianomaisilta  
olenne tiedustellessi, vaikka järjestää  
pakkaahuoneelle edellä mainittua pite-  
linmyyntiä ja pakkaamis vastaanottoa.

18. 12. 1914

## Tornio tavaraliikenteen välityspaikaksi.

Kauppaseuran viime kokouksessa  
tehdystä m. m. tyhmyksestä, eiö  
Torniotakin voitaisi ottaa huomioon  
ratkaistaessa nykyisin polttavaa ty-  
hmystä tavaraliikenteen välityspai-  
kasta ulkomaille. Kysymyksessä ole-  
vasta kaupungille edullisesta liiken-  
teen lisäyksestä kilpailivat nykyään  
nim. useat Pehjanlahden rannikko-  
kaupungit m. m. Oulu ja Kauma  
puolustaen paremmuuttaan kuin e-  
duillaan. Koska kuitenkin näitten  
kaikkien liikenne voi menestyä tal-  
visaitaan ainoastaan jäänmurtajan  
avulla, katjettiin Torniossa välityspai-  
kittana olevan erittäin huomattava  
etu siinä, että Tornio ei ole riippu-  
vainen jäätuhteista ja että Tornion  
kautta on täten mahdollisuus pelkää-  
mältä mintäänlaisia keskeytyksiä jat-  
taa tavarain välitystä läpi talven.  
Ja koska sitäpaitsi liike Tornion kaut-  
ta voi tapahtua nykyään jo yhtä  
nopeaan kuin muualtakin ollen myös  
tämä tie mahdollisesti huokeampi ta-  
varain kuletukselle, katjoi kokous tar-  
peelliseksi ryhtyä vaikuttamaan siihen  
launtaan, että tyhmyys tulisi rat-  
kaistuksi Tornion edullis. Muuksi pää-  
tettiin ryhtyä hankkimaan vertailemia  
tilastoja, joista tässä selville, kuinka  
kalliiksi eri kaupunkien kautta tava-  
rainvälitys tulee ja kuinka nopea se  
mistäkin on.

22. 10. 1914

Suomen ja Ruotsin rautatieverkkojen yhdistämistä suunniteltiin jo vuonna 1914, jolloin ajatuksena oli rakentaa yhdyssilta Kukkolan kosken yläpuolelle. Ruotsalaisten rakennettua yhteysraiteen Karungista Haaparannalle 1915 ratkesi myös yhdyssillan paikka. 1916 allekirjoitettiin sopimus, jonka mukaan Tornionjoen yli rakennetaan 8-jänteinen silta, joka oli yhdysradan suurin työ ja samalla pohjoismaiden suurimpia siltoja. Silta rakennettiin pääasiassa vuosien 1917 ja 1918 aikana. Tornion asemalla tehtiin huomattavia raiteiden laajennuksia, rakennettiin tarvittavat laiturit, tavarasuojat, tullirakennukset sekä muut yhdysliikenteen vaatimat laitteet. Rata valmistui v. 1918, ja se voitiin avata täysin vaunukuormin tapahtuvalle tavaraliikenteelle huhtikuun 1.päivänä ja matkustajayhdysliikenteelle lokakuun 7. päivänä v.1919. Maiden erilaiset raideleveydet piti ottaa huomioon yhdysreitillä, ja se toteutettiin neljin kiskojäntein yhteisiä ratapölkkyjä käyttäen. Silta oli valmistuttuaan 405 metriä pitkä.(VR 1912-1937 II. 1937)



Røytän rautatiepohjan tekoa. Rata valmistui kesällä 1928

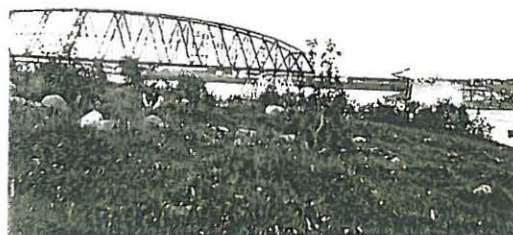
Tornion radan rakentamisajan poliittista ilmapiiriä osoittaa se, että kenraalikuvernööri Bobrikov yritti estää Tornion radan rakentamisen. Hänen mielestään rata tulisi olemaan vaara Venäjän turvallisuudelle, koska sitä pitkin lännestä tuleva hyökkääjä pääsisi helposti etenemään valtakunnan sisäosiin. Bobrikovia pelottivat myös lännestä Tornion kautta Suomeen ja edelleen Venäjälle leviävät länsimaiset ja kumoukselliset aatteet. Keisari oli kuitenkin hyväksynyt Tornion radan

rakentamisen, joten Bobrikovin oli alistuminen.( Rinne M. 2001, 52)

Arvi Järventaus on v. 1934 kuvannut Oulun ja Tornion välisen rataosuuden tunnelmia seuraavasti: ” Kesti aikoja, ennen kuin uuden radan varrella olevat seudut tottuivat rautatiehen. Asukkaat täällä eivät olleet edes uteliaita. Ne eivät kokoontuneet asemille junia katsomaan niin kuin etelämpänä. Asemarakennukset tuntuivat kuin murjottavan pitkin radan vartta kuin olisivat ne sijainneet vihamielisen asutuksen keskellä, missä annettiin palttua kruunulle ja sen vehkeille. ....”.( Arvi Järventaus: Ja eläinten henki oli rattaissa. 1934. Tunnelmia Oulu-Tornion radalta)



Kuva Minna Heljala 1996



Rautatiesillan rakennustyömaa 1900-luvun alussa.

### VR ja rakennustoiminnan peruseriaatteita

Valtion rautateiden rakennustoiminta voidaan jakaa kolmeen osaan: ensinnäkin yksinomaan liikennettä palvelevat rakennukset, kuten asemat laitureineen ja tavarasuojineen, toiseksi asuinrakennukset pihapiireineen ja ulkokuonerakennuksineen sekä kolmanneksi veturi-, työpaja- ja varastorakennukset.

Valtion rautateiden rakennustoiminta on aina ollut hyvin keskitetysti ohjattua. Rautatiehallitus perustettiin maahamme vuonna 1877. Sen tehtäväksi tuli alusta lähtien rakennuttaa kaikki lisääntyvän liikenteen vaatimat uudisrakennukset sekä huolehtia jo ennen rakennetuista liikenne- ja asuinhuoneistoista. Rautatiehallituksen alaisuudessa saattoi olla myös sellaisia yksityisten henkilöiden rakennuttamia asuinrakennuksia, jotka rautatierakennuksen aikana tai myöhemmin oli ostettu rautatien virka- ja palvelumiesten asunnoiksi. Tällaisia rakennuksia löytyi aikanaan myös Tornion Torpinmäen alueelta. Rautatieasemien ympäristöjen rakennustyylille ei aluksi annettu kovinkaan suurta arvoa, mutta vähitellen 1900-luvun alkuvuosina rakennustaiteellisille seikoille alkoi myös tulla merkitystä. Vuonna 1906 julistettiin julkisivupiirustusten hankkimiseksi kilpailuja ja samana vuonna lisättiin arkkitehtien määrää mm. asemarakennusten suunnittelussa.



Torpinmäen asuinrakennus vuodelta 1905. Kuva Henri Nordberg 2002

Yleisenä periaatteena rautatiehallinnolla oli rakennusaineiden käyttämisessä kotimaisten materiaalien suosiminen. Puu oli rakennusaineena halvin ja helpoimmin saatavissa. Vanhaa perinteistä salvottua hirsirakentamista pidettiin parhaana mahdollisena rakennustekniikkana koko toista maailmansotaa edeltävän ajan. Perustukseen on aina kiinnitetty runsaasti huomiota,

koska rakennukset ovat sijainneet radan välittömässä läheisyydessä ja niiden on kestettävä junien aiheuttama

tärinä. Kivijaloissa ja perustustöissä on etupäässä käytetty luonnonkiveä, mutta 1930-luvulla yleistyi myös betonin käyttö. Vuonna 1916 julkaistussa Suomen Valtionrautateiden historiassa annetaan tarkat ohjeet siitä, miten lattiat täytetään sammalilla ja turvepehkulla ja miten lattiaveto sekä hiiret ja rotat pidetään poissa. 1930-luvulla lämmöneristyksenä mainitaan myös ensoniitti ja insuliitti. Tavallisimpana kateaineena mainitaan 1900-luvun rautapeltikatot tai galvanoitu peltikate. Kemin - Rovaniemen rataosuudella käytettiin katemateriaalina ensimmäistä kertaa keinoitekoista kattohuopaa nk. ruberoidia. Vuonna 1916 tunnettiin myös jo kotimainen huopamateriaali

eli semptalini. 1930-luvun rakennusohjeissa suositeltiin kattotiilien käyttöä ja muistutettiin siitä, että tiilikatot vaativat tavallista kestävämpiä ja siis kalliimpia kattotuolirakenteita. Kaikki rakennukset tehtiin pitkälle 1900-luvulle puulämmitteisiksi. Huoneiden lämmönlähteenä oli joko kaakeli- tai pelti-uuni tai nk. hellakaakeliuuni. 1900-luvun alkupuolella puuta pidettiin kaikkein edullisimpana rakennus- ja lämmitysmateriaalina eikä sen loppumisesta ollut huolta ”ennen kuin kaukaisessa tulevaisuudessa”.

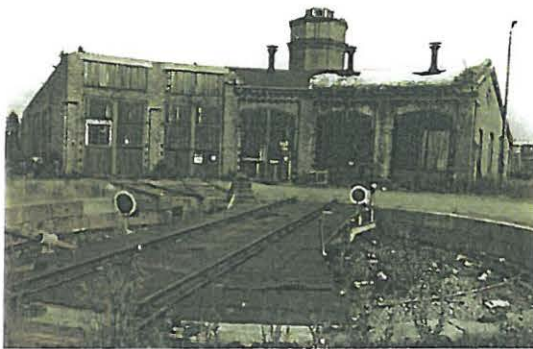


Olohuoneen muuri asuinrakennuksesta vuodelta 1945

Puurakennusten ulkoseinien vuoraukseen käytettiin määräysten mukaan lautta, jonka alle tuli vuorauspahvi ja laudoitus tehtiin vasta, kun rakennus oli ollut valmiina kolme tai neljä vuotta ja laskeutuminen oli loppunut. Asuinhuoneiden sisäseinien verhouksessa tuli käyttää pinkopahvia ja paperia. Odotushuoneiden ja liikenteeseen kuuluvien huoneiden sisäseinien alaosat varustettiin paneelilla, joka maalattiin öljyvärillä. 1930-luvun ohjeisiin kuuluu, että ”valmiit seinäpinnat maalataan lopuksi vesivärillä tai karbolineumilla, johon sekoitetaan puutervaa”.

Rautatiehallitus huolehti rautateiden huonerakennusten rakennuttamisesta insinöörien johdolla tai paikallisen ratainsinöörin johdolla. Yleisesti arveltiin, että työ tulisi insinöörien tarkan valvonnan alla huolellisesti ja vankasti tehdyksi sekä, kuten oli laskettu, vähemmillä kustannuksilla, kuin jos rakennushankkeet sisällytettäisiin yleiseen rautatierakennustyöhön. Vuosina 1906-1907 pohdittiin rautatiehallituksen alaisessa komiteassa vakavasti kustannusten nousua ja rakennustyömaiden kalleutta.

Säästäväisyyssyistä komitean mielestä tulisi edullisemmaksi rakentaa enemmän kaksikerroksisia taloja. Samojen kustannuslaskelmien mukaan päädyttiin suosittelemaan tiilimateriaalin käyttöä aikaisempaa enemmän, koska ”puurakennusten korjauskustannukset nousevat korkeiksi ja ne yleensä ovat kestävyydeltään lyhytaikaisia”. Tiilirakennusten määrä kasvoi huomattavasti 1930-luvun aikana. Erityisesti



Veturitalli purettiin vuonna 1985. Kuva Pekka Ruth.

tiilirakentaminen alkoi vaativammista kohteista kuten suuremmista asemarakennuksista, konttorirakennuksista, työpajoista ja veturitalleista. Myös kaksikerroksisia asuntokasarmeja alettiin rakentaa turvallisuussyistä tiilisinä ja niissä oli betoninen välipohja. (VR II,1916; VR II,1937)

Torniossa tiilirakentamista edustavat uusi asema, veturitalli ja paja. Lisäksi alueella on ollut yksi tiilinen asuinrakennus, jossa oli myös sauna.

**Asuntokasarmi** –termi on ollut käytössä kolmen ja useamman perheen asuinrakennuksesta. Näissä rakennuksissa oli yleensä yhden, kahden tai kolmen huoneen ja keittiön huoneistoja. Kasarmeissa asuivat tavallisesti rautateiden palveluksessa olevat työmiehet perheineen. Suurista asuntokasarmikokonaisuuksista luovuttiin jo 1930-luvun aikana ja ihanteeksi rautateidenkin rakentamisperiaatteissa tuli omakotiajatukseen toteuttaminen. ”Yleensä on pyritty saamaan asunnot viihtyisiksi ja mahdollisimman mukaviksi ja rattoisiksi karttamalla kaikkia liiallisia ja tarpeettomia rakenteita”. Tämä viihtyisyyden periaate ja omakotitaloajatus näkyy erityisesti Tornion Torpinmäen alueella 1940-luvun rakentamisessa. Torniossa ei ole ollut koskaan suuria asuntokasarmeja käytössä.



Asuinrakennus vuodelta 1947

Ulkohuonerakennukset kuuluivat yleisesti alusta lähtien rautateiden työntekijöiden asuntojen varustukseen. Kellari, halkovaja, sauna, pyykkitupa ja joskus navetta olivat tyypillisiä rautatieläisten asuinalueiden ulkorakennuksia. Tornion Torpinmäellä on myös ollut kaikki nämä rakennustyytit. Rautatiealueiden kellareiden erikoisuutena oli se, että niissä oli yksinkertainen tulisija, jonka tarkoituksena oli suojella kellaria kovalta pakkaselta.

## II TORPIN ALUE KEHITTYY

### Asema-alue

Tornion asema-alue, kuten asema-alueet yleensä, koostuu asema-alueesta tavaramakasiineineen ja lastausalueineen. Ensimmäinen asemarakennus valmistui ratapihan puoleiselle alueelle 1904. Asema- ja asuinrakennukset rakennettiin suurelta osalta tyyppipiirustusten mukaan. Nämä tyyppipiirustukset, kuten asematkin, oli kokonsa ja liikennepaikan vilkkauden mukaan jaettu luokkiin I-V. Tornion asema oli alkujaan kolmannen luokan asema. Se muutettiin toisen luokan asemaksi 1.1.1918 ja takaisin kolmannen luokan asemaksi 1.5.1956. Tornion asemasta tehtiin uudelleen toisen luokan asema 1.7.1963 sekä keskusasema 1.3.1969 (Suomen Rautatiemuseon liikennepaikkakortisto).



Torpinmäkeä 1910-luvulla



Tornion ensimmäinen asemarakennus on vuoden 1880-luvun luokitusten mukaan rakennettu IV luokan asemarakennuksena (Paluulippu 2001, 60). Ehkä juuri tästä syystä Tornioon haluttiin jo pian uusi ja tilavampi asemarakennus. Tämä vanhempi 1904 valmistunut asemarakennus on tyypillinen aikakautensa edustaja. Tornion rautatiealue on siitä

mielenkiintoinen, että siellä on säilynyt kaksi asemarakennusta, joista myöhempi vuonna 1928 valmistunut rakennus ei vastaavasti ole arkkitehtuuriltaan mitenkään tyypillinen asemarakennus, vaan jo tiilirakennuksena kuuluu asemien vähemmistöön. Ennen vuotta 1920 rakennettiin maassamme vain kuusi tiiliasemaa (Valanto 1982,10).



Aseman lähiympäristöön kuuluvat eri ikäiset tavarasuojat. Vanhinta varastomallia on Torniossa muutama jäljellä.



### Torpinmäki

Tornion rataosuuden ja rautatieläisten asuinalueen vaatimat maa-alueet pakkolunastettiin Torpin . Ylitalon ja Alatalon maosuuksista vuoden 1902 aikana. Torpin alue on esimerkki asuinalueesta, jossa on näkynyt VR:n tyylin mukainen hierarkkinen asumisjärjestys ja lisäksi alueeseen on liittynyt alusta asti laaja puistoalue, joka luo koko alueelle sen erikoisuuden kaupunkikuvallisesti, mutta on tyypillinen ja kiinteä osa asemaseutuja Suomessa. (Paluulippu 2001, 61-75))



Kuva Reino Kainulainen 1951



Torpin puistoa. Kuva Minna Heljala 2002



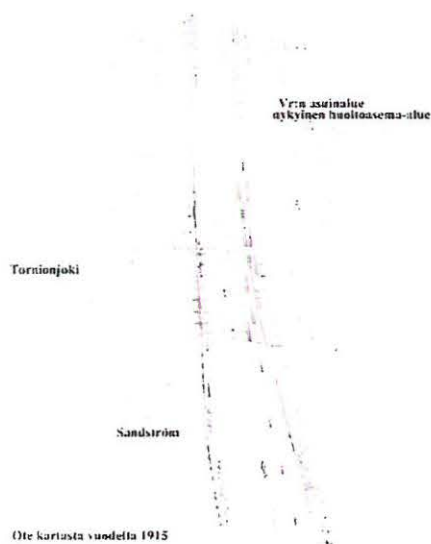
Torpin tilan rakennukset siirtyivät myös lunastuksen myötä Rautateiden omistukseen. Nämä rakennukset muutettiin myöhemmin rautatieläisten asuinrakennuksiksi. Torpin asuinalue on kehittynyt pikkuhiljaa useamman vuosikymmenen aikana. Vanhimmat rakennukset ovat 1800-luvulta ja kuuluivat alkujaan Torpin tilan rakennuksiin. Näihin vanhimpiin kuului kolme asuinrakennusta ja kolme ulko-ruokarakennusta. Torpin päärakennus piharakennuksineen ja ns. väentupa samoin piharakennuksineen. Lisäksi kokonaisuuteen on kuulunut vuosisadan alussa valokuvissa näkyvä kolmas asuinrakennus.

VR:n ensimmäiset omat rakennushankkeet ovat vuosilta 1904 ja 1905. Näitä rakennuksia on yhteensä kolme. Asuinrakennuksia lisättiin alueelle 1940- ja 1950-luvulla. Nuorin alueen rakennuksista on ulkorakennus vuodelta 1953. Alueella on enimmillään ollut useita kymmeniä VR:n toimintaan liittyviä rakennuksia ja näiden lisäksi kahden sodan aikaiset parakkialueet.



VR:n alueen halkaisi uusi Kemintie 1961-62  
Kuva Minna Heljala 2002.

Torpin alue ulottui 1900-luvun alussa eteläiseltä osaltaan laajemmalle aivan Putaan kaupunginosaan asti. Nykyinen nelostie rakennettiin Torpin alueen asukkaiden perunapelloille. Samassa yhteydessä vuonna 1962 pengerrettiin asema-alueita ja nostettiin ratapihaa huomattavasti. Nykyisen Nesteen huoltoaseman kohdalla oli jo vuoden 1915 kartan mukaan kolme rautatieläisille kuulunutta pihapiiriä. Näissä rakennuksissa asui kussakin ainakin kaksi perhettä ja niihin kuului asuinrakennuksen lisäksi ulkorakennukset karjasuojineen, yhteissauna ja kellari. Yhteensä ainakin yksitoista rakennusta.



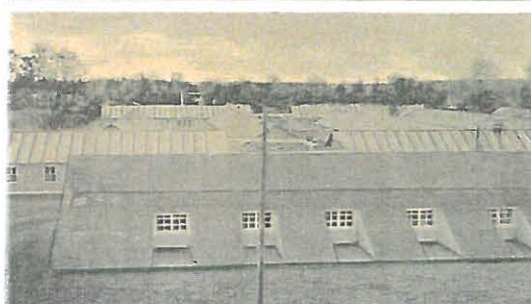
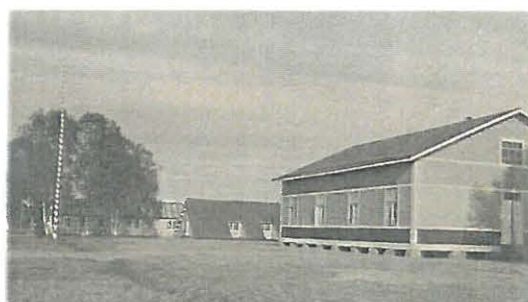
Ote kartasta vuodelta 1915



Miukin rannassa ollut Sandströmin talo, joka oli myöhemmin rautatieläisten asuintalona. Tässä rakennuksessa asui mm. Heimo Haiton perhe. Kuva 1939. Eila Vähäjärven arkistosta.

### I ja II maailmansodan aikaiset rakennukset alueella

Ensimmäisen maailmansodan puhkeaminen syksyllä 1914 johti Venäjän merellisten ulkomaankaupan reittien sulkeutumiseen. Venäjän oli turvauduttava läntisiin liittolaisiinsa ja tästä syystä Suomesta ja Ruotsista tuli merkittäviä kauttakulkumaita. Tornion rataa jatkettiin kiireellä Karunkiin vuoden 1915 aikana. Tornioista kehittyi vähitellen tavarantoiminnan, siviiliväestön, pakolaisten, postin ja sotavankien läpikuljetuspaikka. Tavaraa ja ihmisiä oli ajoittain kaaokseen asti. Pakolaisia oli parhaana aikana 2000 henkeä päivässä. Heinäkuussa 1917 rajan ylitti 1500 emigranttia kahden päivän aikana ja toukokuuhun 1918 mennessä Tornion ja Haaparannan lävitse kulki 65 509 haavoittunutta ja invalidia. Useat haavoittuneet olivat niin heikossa kunnossa, että heidän hoitoaan ja toipumistaan varten rakennettiin Torpin alueelle sotasairaala, noin kymmenen rakennuksen parakkialue ja sauna puhdistumista varten. Asemapäällikkö Arvid Jolma muistelee tämän alueen rakentamista seuraavasti: ”Aluksi invalidien suojaksi sisustettiin Postihallituksen omistama suuri makasiini. Kyseinen rakennus oli kuitenkin vain tilapäinen ja nopeasti oli rakennettava talven varalle sopiva suoja säännöllisiä kuljetuksia varten.



Kuvat fanerikylästä, alakuvissa sauna. Kuvat Mia Green.

Siihen tarkoitukseen päätettiin rakentaa

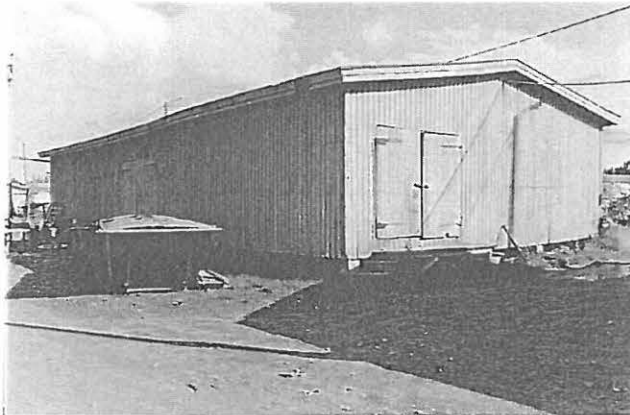
suurenmoinen ryhmä rakennuksia - parakkeja - aseman läheiselle niitylle. Siitä tuli lopuksi pienoinen kaupunki asuntorakennuksineen, keittiörakennuksineen, saunoineen, vesijohtoineen ym. Tämän alueen suomalaiset ristivät 'Rampalaksi'. Alueen kaikki rakennukset tuotiin Pietarista pikakuljetuksena. Fanerikaupunki nousi sangen nopeasti ja niissä majailivat Euroopasta tulleet invalidit.” (Rautatieläinen 15.10.1928) Näistä rakennuksista sairaala oli rakennettu hirrestä ja se muutettiin myöhemmin asuinrakennukseksi ja se on alueella edelleen. Muistitiedon mukaan vuosina 1951-52 rautatieläisten rakentaessa talkoilla palloilukenttää poistettiin fanerikaupungin viemäriputkiä.

### II maailmansota ja Pikku-Berliini

Pikku-Berliiniksi kutsuttu alue sijaitsee Torpin alueen välittömässä läheisyydessä sen koillispuolella. Kyseinen alue toimi sodan aikana saksalaisten varastoalueena, jolle varastoitettiin ensisijaisesti elintarvikkeita, mutta myös ammuksia ja muita tarvikkeita.

Sodan pitkittyessä alueesta kehittyi myös eräänlainen huoltokeskus. Varastoalueen rakentaminen alkoi kesäkuussa 1942 ja viimeisenä valmistui aluetta palveleva pistoraide joulukuussa 1943. Varastoalueeseen kuului 24 isoa ja 10 pienempää puurakennusta eli varastoparakkia ja muutama muu rakennus sekä majoitusalue. Lisäksi alueeseen kuului tieverkosto, kapearaide ja kuormausasema. Alueen kokonaispinta-ala oli 24,4 ha. Tarvittavan maa-alueen saksalaiset vuokrasivat Valtionrautateiltä ja Tornion kaupungilta.

Majoitusalueeseen kuului neljä miehistöparakkia (7x14m), upseeriparakki (8x12m), keittiö ja talousrakennus (7x26m), sauna (6x12m) ja kolme käymälää (1,5x3m). Lisäksi oli vielä erillinen vartiorakennus (7,5x8m), joka sijaitsi alueelle vievän portin vieressä. Kaikissa rakennuksissa oli harjakatot ja ne edustivat ns. sotilasarkkitehtuuria. Tavoitteena oli tyyppiirustuksilla rakentaminen, joka oli samanlaista eri puolilla maata, eikä rakentamisessa otettu huomioon paikallista rakennusperinnettä. Pikku-Berliinin aluetta voidaan pitää lähes malliesimerkkinä sodanaikaisesta saksalaisten tyyppirakentamisesta. Sen 34 puurakenteista parakkia edustivat kahta eri kokoa ja lisäksi oli kaksi majoitusparakkityyppiä. Isot varastorakennukset sijoitettiin alueen koillispuolelle, pienemmät kaakkoispuolelle. Parakkien välissä ja alueen ympäri kulki tieverkosto. Yhteystie alueelle rakennettiin alueen lounaispuolelle Kemiin vievältä maantieltä.

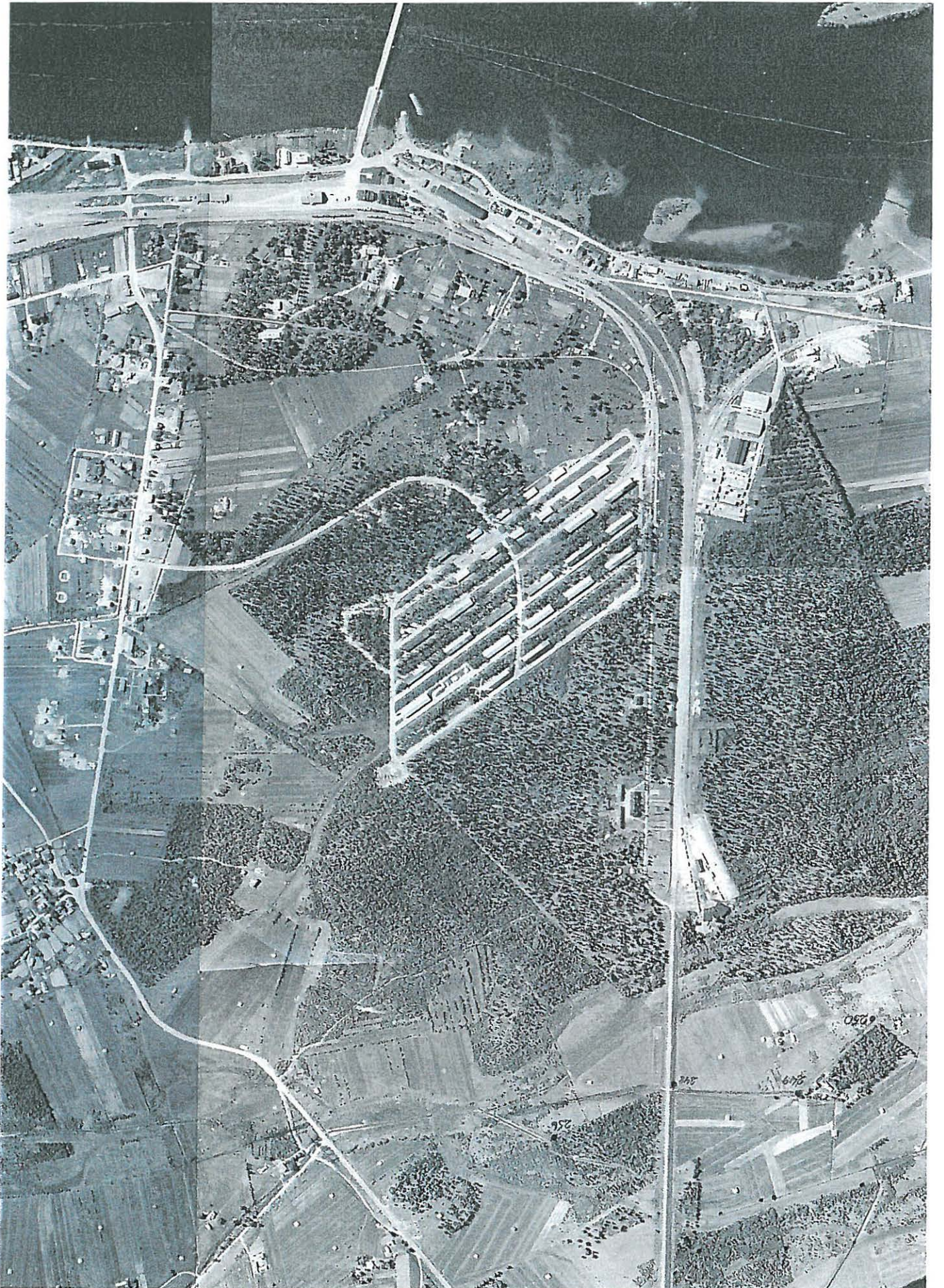


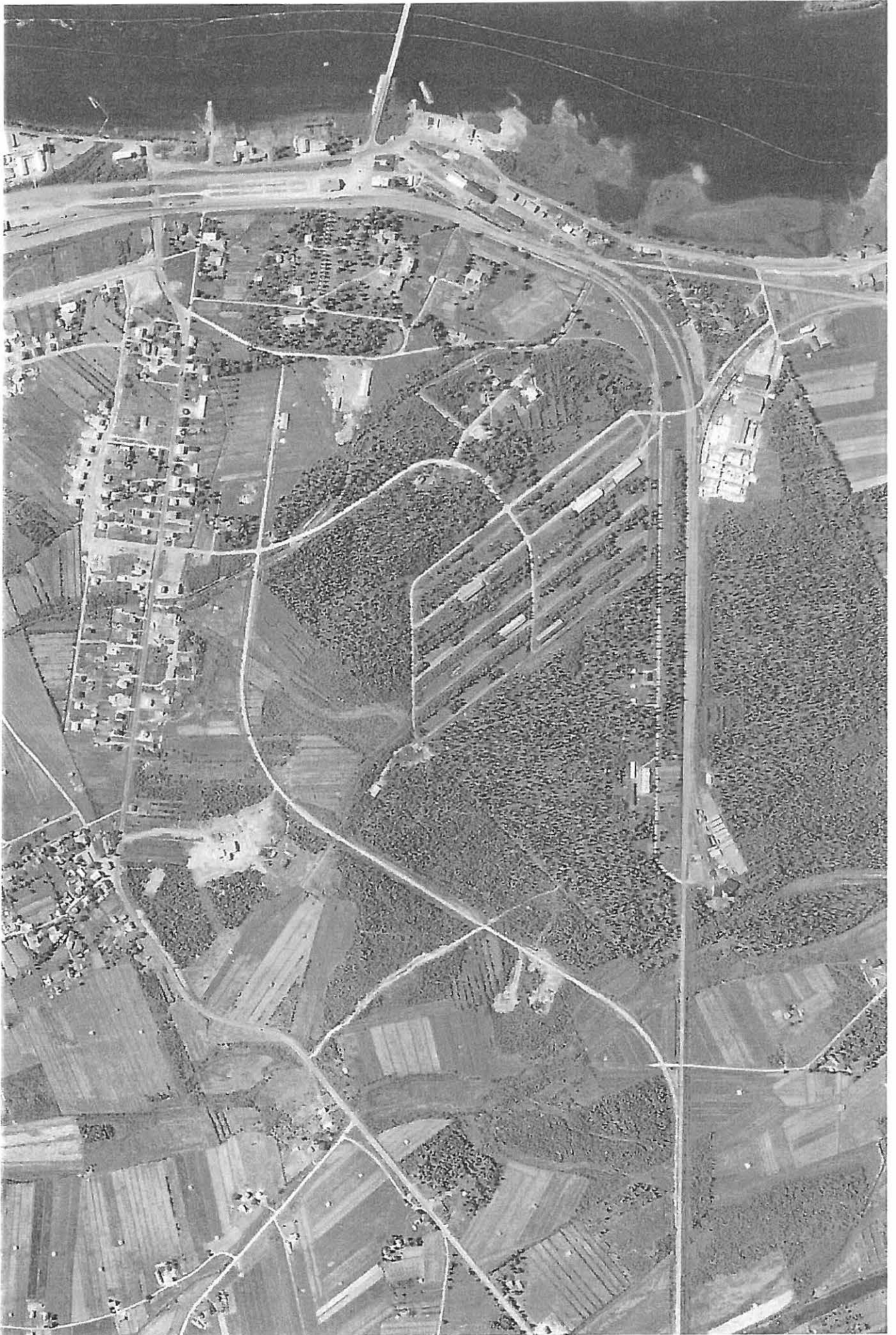
Kuva pienemmästä varastoparakista vuodelta 1988. Henri Nordberg

Saksalaiset huoltojoukot poistuivat Pikku-Berliinistä syyskuussa 1944. Lähtiessään joko huoltojoukot tai sinne saapuneet taistelujoukot suorittivat varastoalueella räjäytyksiä. Suomalaisten joukkojen valloittaessa Pikku-Berliinin parakkeja myös tuhoutui ja vaurioitui. Sodan jälkeinen selvitystila johti siihen, että Suomen valtio osti välirauhasopimuksen mukaan Neuvostoliitolle joutuneeseen saksalaisomistukseen

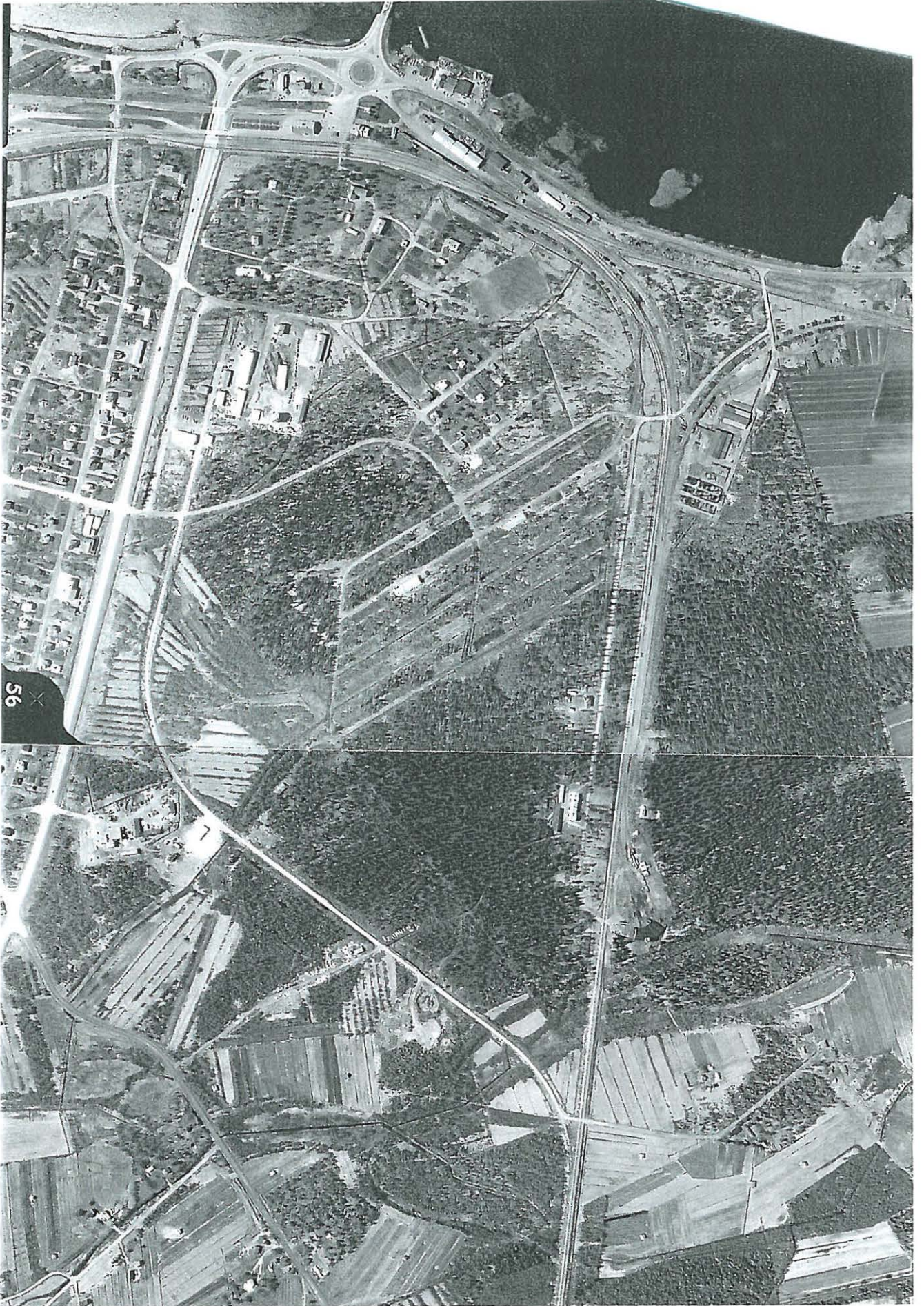
kuuluneet Lapin- ja Oulunlänissä olevat saksalaisten parakit käyttöönsä. Tornion kaupunki osti vuoden 1945 jälkipuoliskolla tai 1946 alussa yhteensä yhdeksän parakkia. Loput jäivät puolustusvoimien haltuun. Osa parakeista purettiin ja niistä saatu puuaines käytettiin kaupungin ja omakotirakentajien tarpeisiin. Ainakin yhden parakin tiedetään siirretyn Röyttän satamaan. (Tornionlaakson Vuosikirja 2001 s.42-65) Parakkialueella järjestettiin myös 1940-luvun lopulla huutokauppa, jonka yhteydessä parakkeja myytiin poissiirrettäväksi. Yhdestä asuntoparakista valmistui Tervolan Louen kylälle Työväentalo 1940-luvun lopulla. Tämä rakennus paloi 1950-luvulla. (Loue, Horma jne. 1998) Ilmakuvat vuosilta 1946, 1955 ja 1967 osoittavat selkeästi, miten parakkialue vähitellen häipyi maisemasta. Viimeisenä merkinä saksalaisten oleskelusta alueella oli pistoraide eli saksalaisten rakentama sotilasaraide, joka sekin purettiin vuoden 2002 keväällä.

Pikku-Berliinin lisäksi saksalaisilla oli jo vuodesta 1941 lähtien vuokralla Tornion aseman läheisyydessä kolme varastosuojaa ja kolme parakkialuetta.





1955



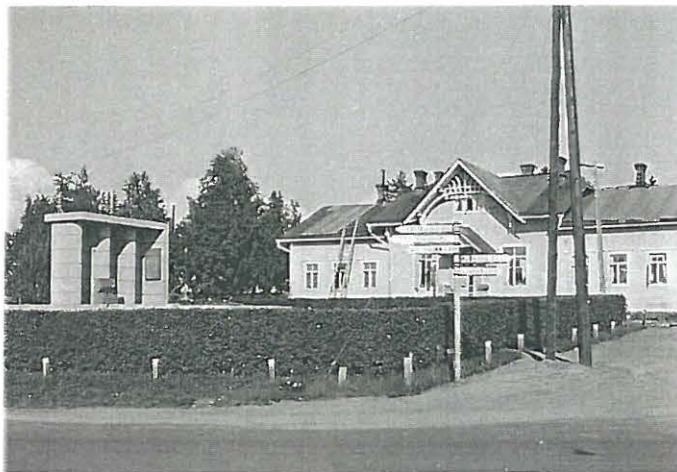
56

1967

## Muuta alueeseen liittyntä

Pikku-Berliinin pohjoispuolella sijaitsi **veturitalli, halkotarha ja taukotupa**. **Pumppuhuone** sijaitsi joenrannassa ja sen vieressä oli pumppuhuoneen hoitajan mökki. Lisäksi **parakkimaisia asuntoja** muistetaan olleen Ylitorniolle menevien ja Kemiin johtavien raiteiden risteyksessä. Asuinrakennuksia oli myös veturitallia vastapäätä Pikku-Berliinin puolella. Täällä sijaitsi kaksi pihapiiriä, joista molemmista on edelleen jäljellä kellarit. Toinen asuinrakennuksista oli **tiilinen yhden perheen talo**, jossa lisäksi oli sauna. Toisessa pihapiirissä oli kookas **kaksikerroksinen, hirsirakenteinen, 4-5 perheen asuinrakennus**, jossa asui veturimiehiä, tallimiehiä, lämmittäjiä ja kuljettajia perheineen. **Pajan** muistetaan myös sijainneen Kivirannan suunnassa.

## Puisto ja muistomerkki



Tornion rautatieaseman alueeseen liittyy kiinteänä osana myös kookas Tornion taistelun (1918) muistomerkki, joka pystytettiin v. 1938.

Rautatiepuistot olivat ensimmäisiä julkisia puistoja maassamme (MV, kortisto). Niin myös Torpin alue Torniossa. Rautatiepuistojen kautta ovat monet lukuisat kasvilajit levinneet eri puolille maata, näistä esimerkkeinä voi mainita Tornioistakin tutut sembramännyn, siperianlehtikuusen, kuusen, puistolehmuksen, syreenin, aitaorapihlajan, erilaiset

perennat ja kesäkukat.

Rautatiepuistot ovat yleisesti

olleet ns. englantilaistyyppisiä puistoja, joille on ominaista vapaamuotoisuus, siistit

hiekkakäytävät, puukujanteet, runsaat havupuuistutukset, sireenimajat ja muotoon leikatut puut. Perennapenkit kuuluivat alusta asti kiinteänä osana rautatiepuistoihin.



## Elämää Torpissa haastattelujen valossa

Torpinmäellä asuneet perheet olivat kaikki rautateiläisiä. Ylempään asemaan kuuluivat asemapäällikkö, tavara-aseman päällikkö, ratainsinööri ja ratamestarit. Muista ammattinimikkeistä voi mainita konduktöörit, ratatyömiehet, junamiehet, vaihdemiehet, asemamiehet. Valtion rautateilla oli omaa ammattiin koulutusta Rautatieopistolla Helsingissä ja työntekijät olivat pääasiassa miehiä. Naisia toimi sähköttäjinä, konttoritöissä ja ravintolassa. 1940-luvun lopulta 1960-luvulle Torniossa oli myös alueellinen keskuskonttori eli ratajakson konttori, jota kutsuttiin puhekielessä vain jaksoksi. Myöhemmin nimi muuttui ratapiiriksi. Ratajakson päällikköinä toimivat Torniossa Eivor Timgren ja Ragnar Brander (1959-1967).



Tornion aseman henkilökunta vuonna 1912. Keskellä asemapäällikkö Arvid Jolma. Kuva Mia Green.

Rautatieläisten elämä oli usein liikkuvaa, sillä työpaikat vaihtelivat sen mukaan missä miehiä tarvittiin. Useat perheet ovat asuneet lukuisilla paikkakunnilla. Yleisesti ottaen rautatieläisillä on ollut hyvä yhteishenki ja he ovat pitäneet itseään vähän parempiosaisina muihin työläisiin nähden. Rautateilla olikin säännöllinen kuukausipalkka ja etenemismahdollisuudet. Lisäksi oli liikkumiseen vapaaliput, vuosilomat ja hieman edullisemmat asunnot. Sisäisesti työyhteisössä oli tarkka hierarkia tehtävien ja aseman mukaan. Asema näkyi esimerkiksi virkapuvusta, mutta myös asumistasossa. Torpinmäellä voidaan nähdä myös erilaisia asuinkokonaisuuksia. Päällikköasemassa olevat asuivat alueen eteläisemmässä osassa ja tilavammassa asunnoissa ja työntekijät pohjoisessa osassa. Heillä oli myös asuntoja veturitallin alueella ja Putaan puolella.





Torpinmäki muistetaan ihanana **asuinpaikkana**, josta on vain hyviä muistoja. Erityisen turvallinen ja viihtyisä alue oli lasten kannalta. Alue oli hyvin hoidettu, ratapuolen työntekijöihin kuului puutarhuri, joka huolehti alueen istutuksista ja hoidosta. Kesäisin hänellä oli apuvoimina rautatieläisten nuoria. Alueen jakaa kahtia kaunis koivukuja, joka meni asemalta jakson konttorille. Alueen taimet

tuotiin rautateiden keskuspuutarhasta Nuppulinnasta, joka sijaitsee Helsingin lähellä. Oulussa oli myös VR:n puutarha. Aasukkaat saivat piha-alueilleen kukkien taimia, jotka tulivat Oulusta. Piha-alueilla oli asukkailla lisäksi omia puutarhakalusteita. Tontteja ei ollut rajattu aidoilla, mutta asunrakennuksiin kuului omat piha-alueet, joiden haravoinnista ja lumitöistä asukkaat huolehtivat itse.

Monet alueella asuneet muistelevat, että VR perusti ja rakensi **asunnot** hyvin. Asunnoista VR piti kohtuullisen hyvää huolta ja ilmeisesti 1950-luvun aikana useisiin rakennuksiin vedettiin viemärit ja vesijohdot. Pohjoispuolella oleviin asuntoihin tuli aluksi vesi VR:n pumppuhuoneelta, joka sijaitsi joen rannassa. Eteläpuoleiset asunnot (1940-luvulla rakennetut) olivat alkujaan jo kaupungin verkossa. Samaan aikaan oli poistettu muureja vanhimmissa rakennuksissa ja asennettu keskuslämmitykset, mutta osassa asunnoista oli puulämmitykset käytössä vielä 1960-luvulla. Pintaremontteja VR kustansi kitsaasti ja niinpä monet muistavat kustantaneensa tapointeja itse.

VR:n kaikkiin asuntoihin kuului kellari ja ne olivat hyviä. Eteläpuolella olevissa kaikissa kolmessa rakennuksessa oli kellari rakennuksen alla olevissa tiloissa ja kellareihin liittyi uuni, jolla kellarin voi lämmittää kovilla pakkasilla. Alueella on lisäksi ainakin kaksi **maakellaria** ja mäkialueen ulkopuolella oleviin pihapiireihin kaikkiin kuuluu myös maakellarit.

Samoin pihapiiriin kuului säännöllisesti **ulkorakennukset**, joissa oli jokaista perhettä varten säilytystila ja puuhuone. Putaanpuolella asuneilla rautatieläisillä oli sodan jälkeen lehmä ja jollakin oli jopa hevonen. VR:ltä sai vuokrata heinämaita ja kaikilla oli vielä 1960-luvulla perunamaat vuokrattuna.

Alueella oli myös kaksi **saunarakennusta**, jotka olivat yhteisessä käytössä. Kullakin perheellä oli saunavuoronsa. Saunojen yhteydessä oli hyvä pyykkitupa, jossa pestiin varsinkin isot lakanapyykit.



Branderin nuoret kesäleikeissä ratajakson pihalla 1959 Mervi Mustosen albumi.



Yhteisiä tiloja oli myös vanhalla asemalla, jonka asemanpuoleisessa eteläpäässä sijaitsivat **kerhotilat**. Rautatieläiset ovat olleet aktiivisia sekä yhteiskunnallisissa asioissa että harrastustoiminnassa. Tornion kaupunginvaltuustoon äänestettiin aina 1-2 rautatieläistä, kulttuuriharrastuksista voi mainita VPK:n soittokunnan.



Vr:n hiihtokilpailut vuonna 1957. Kuvassa Mervi Mustonen

Urheiluharrastukset olivat monipuolisia, rautatieläisten toimesta perustettiin jalkapalloseura TP-47. Vanhan aseman kerhohuoneella kokoontui shakkikerho joka viikko ja kerhotilalla oli muutenkin keskeinen asema. Siellä pidettiin kaikki kokoukset ja sinne kokoonnuttiin, kun lähdettiin pelimatkoille tai muihin reissuihin. Kerhotilalla vietettiin myös rautatieläisten syntymäpäiviä ja esimerkiksi näytettiin elokuvia lapsille. Lapsille järjestettiin vuosittain hiihtokilpailut Torpinmäen ympäristössä.

Vanhalla asemalla toimi lisäksi posti ja rakennuksessa oli kaksi asuntoa.

Torpin alueen **urheilukenttä** raivattiin talkoilla 1950-luvun alussa. Kenttää varten jouduttiin hankkimaan rakennuslupa rautatiehallituksesta.

Uudemmallalla asemalla oli 1960-luvun lopulle asti **asemaravintola**. Alkujaan asemalla oli pieni rautatiekioski ja kaksi ravintolahuonetta. Toinen huoneista oli kolmannen luokan ravintola ja toinen toisen luokan ravintola. Ravintolasta sai ruokaa, kahvia, tupakkaa, karamelleja ja virvoitusjuomia. Aikaisemmin, kun ei ollut omia autoja, tultiin junalla mm. Tornion markkinoille ja ostoksille Haaparannalle. Vielä 1960-luvulla asemaravintolassa

oli vipinää, mutta samalla kun henkilöliikenne väheni 1960-luvun lopulla, hiljeni myös asemaravintola ja se lopetettiin. Jo 1950-luvun alkupuolella oli kahden aseman väliselle alueelle rakennettu kunnollinen rautatiekioski, josta saatiin makeiset, sanomalehdet ja veikkaukset. Pikajunien tulo Tornioon päättyi 1967 ja kiskobussit lopetettiin 1988.



olkopolku  
uimaan

VR:n kenttä

Metsää  
olkopolku

Brander

Peltari

Hunnin

niittyä

niittyä

Pusikkoo

Kasvimailta

Kasvimailta

Kasvimailta

Kellari

Sauna

Koiranputki

viidakko

niittyä

Kasvimailta

VADELHIA  
TUOMIA YH.

Metsää

Kangas

Huuhka

Hansikkamaa

Perunamaa

Pusikkoo

SAMMUKOJA

Perunapello

Perunamaa

METSÄÄ

Asenap  
Busman

Savela  
Pildeläntie

Hoidettu  
puisto

Hoidettu  
puisto

Hoidettu  
puisto

Kuivaa niittyä  
Pientä puustoa

Pikkumetsä  
Sekanaisää  
marjola  
muurahaista

TVH.

TSTO/AS.

KAATOPAIKANTIE RAUSTINPERÄLLÄ

Helsikkö

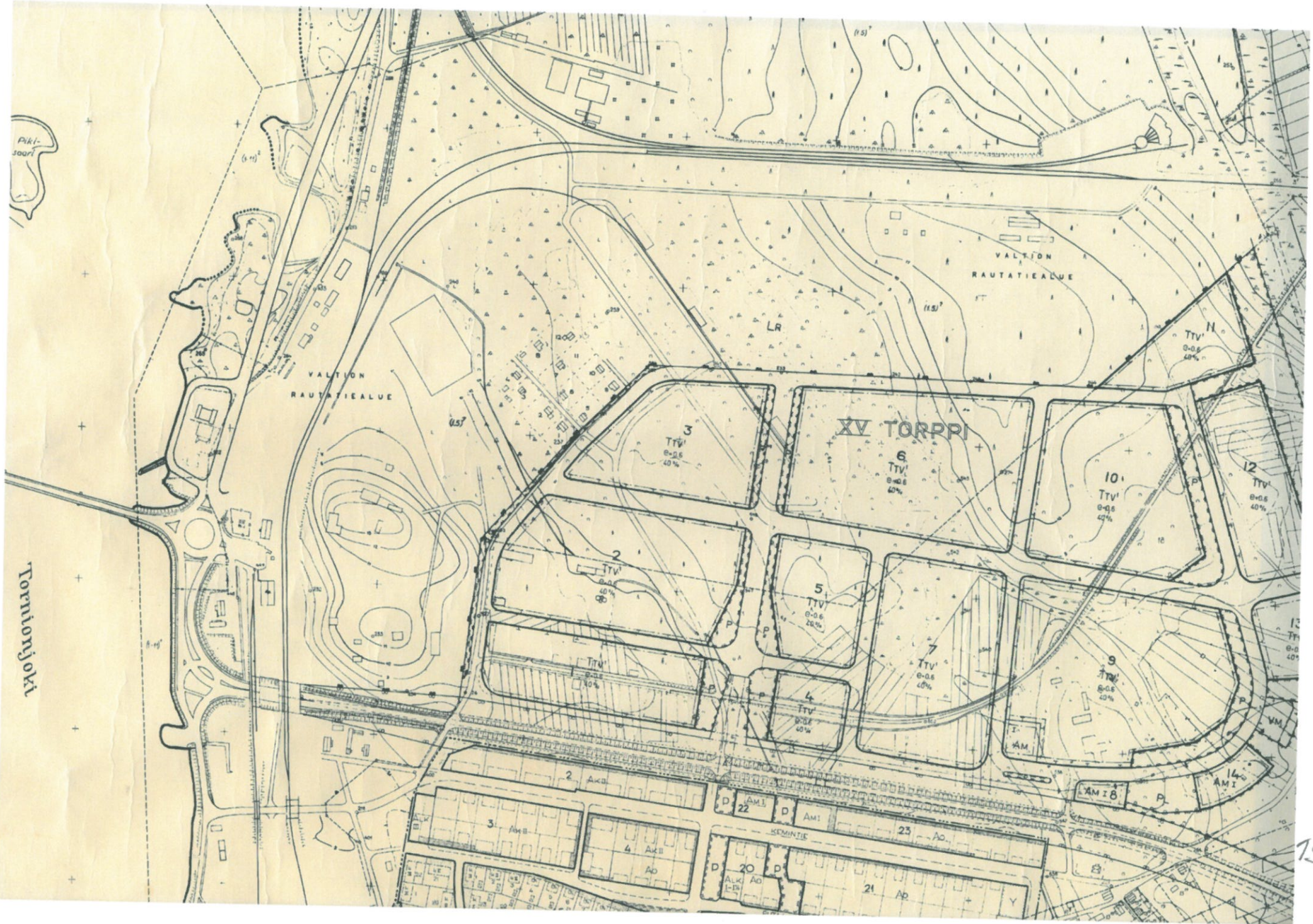
Jakso

Sauna

Kasvimailta ennen  
uuden kemin tien tekoa  
n. 1961 asti

Rakennuksen nosto n. 62

Noin 1960



Piki-  
saari

VALTION  
RAUTATIEALUE

VALTION  
RAUTATIEALUE

XV TORPPI

Tornionjoki

1968



### III NYKYTILANTEEN YHTEENVETO

Torpinmäen alue muodostaa 1900-luvun alun asemaympäristöille tyypillisen puistomaisen asuinalueen ja samalla se edustaa aikansa ajattelua rautatieympäristöjen suunnittelusta. Nykyiselläänkin hoitamattomana alueella on säilynyt puistomainen luonne koivukujineen ja lehtipuuistutuksineen. Alueen väljä rakentaminen on mahdollistanut viihtyisän asumisympäristön, jonka luonne tulisi jatkossakin säilyä.

Lainaan seuraavassa ajatuksia kirjasta Paluulippu – Kulttuurihistoriallisesti merkittävien asema-alueiden uusi käyttö: Nykyinen tekniikka ja siitä seuraava toiminnallinen muutos muuttaa asema-alueiden perusrakennetta ja rakennuksia. Museovirasto on pyrkinyt siihen, että jälkipolville säilyisi joukko asema-alueita, joissa on tunnistettavissa menneen ajan rautatieliikenteen ja –kulttuurin luonne. Tarkastelun pohjaksi on asema-alueelta määritettävä ne alueet, rakennukset ja näkymät, jotka ovat kulttuurihistoriallisen kokonaisuuden ymmärtämisen kannalta olennaisia ja joiden muutoksensietokyky on melko pieni. Muutosten tulee aina lähteä ensisijaisesti tämän kokonaisuuden säilyttämisestä ja sopeuduttava siihen. Näkemykseni mukaan Torpinmäen alueen eteläinen osa on muutoksensietokyvyltään heikompi ja siellä tulisi säilyttää alueen väljä ja harvaan rakennettu luonne. Alueen keskiosa voisi olla koko kaupungin yhteistä puistoaluetta, jossa säilytettäisiin rautatiepuistojen tyypilliset piirteet. Täydennysrakentaminen tulisi keskittää alueen pohjoisimpaan osaan ja sielläkin rakentamisen tulisi noudatella rautateille ominaista rakennustyyliä.

Asema-alueen ja rakennusten kulttuurihistoriallisten piirteiden säilymisen kannalta keskeistä on:

- asuinrakennusten muodostaman kokonaisuuden säilyminen
  - radansuuntaisuus rakennusriveissä ja puistossa
  - puiston korostuneesti esiin tulevien kasvilajien ja –ryhmien säilyminen
  - rakennusten tyylillinen ja toiminnallinen omaleimaisuus, erottaminen tavallisesta asuntorakentamisesta, kaavoituksen ja rakennusvalvonnan rautatiekulttuurin tunnistava ja sitä tukeva ote maankäytön ja rakentamisen ohjauksessa
  - asemarakennuksen ja sitä ympäröivän puiston julkinen tai puolijulkinen käyttö.
- (Paluulippu.2001,129)

Tornion alueelta on merkitty valtakunnallisesti merkittäviin aluekokonaisuuksiin yhteensä yhdeksän kohdetta, joista yksi on Tornion rautatieasema ympäristöineen (Rakennettu kulttuuriympäristö. 1993,269). Näistä lähtökohdista Torpinmäen alueella on kaikki mahdollisuudet kehittyä viihtyisäksi asuinalueeksi ja kaupunkilaisten virkistysalueeksi.



# TORNION KAUPUNGIN

## ASEMAKARTTA

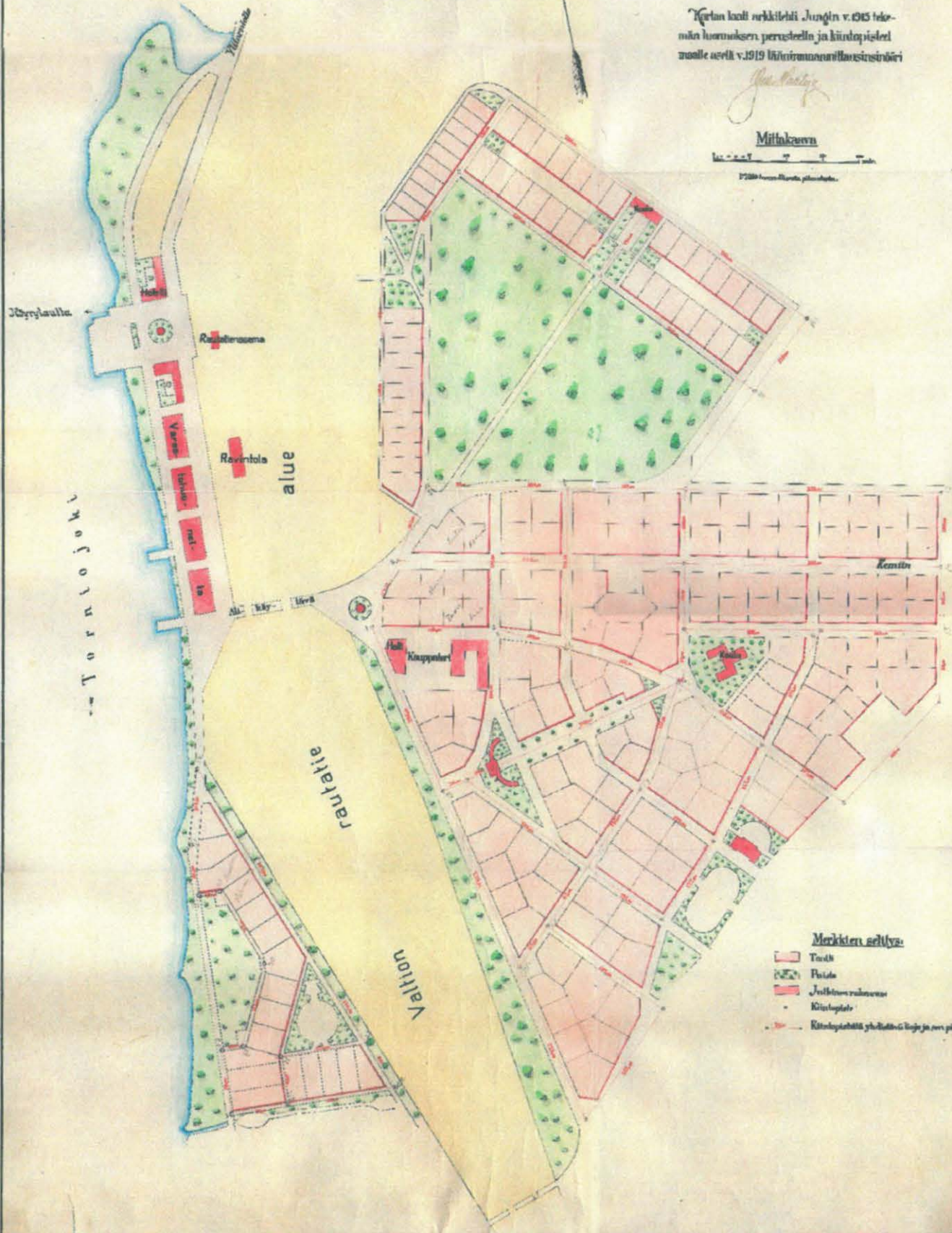
Tornion kauniin arkkitehti Jungin v. 1915 tekemän luomuksen perusteella ja kunnostajien muulle osalle v. 1919 lähtien toteutetun suunnitelman mukaisesti

*Jung*

Mittakaava

1:10000

1:25000



### Merkkien selitys:

- Talo
- Puutarha
- Jäähallin rakennus
- Koulukoulu
- Keskustalon yhteiskoulu ja sen piha

## LÄHTEET

Suullisia tietoja antaneet:

Jonne Hannuniemi

Sirkka Gullstén

Mervi Mustonen

Unto Myllymäki

Riitta Isto

Irma Sydänmetsä

Kirjallisuus:

Loue, Horma, Kurvilan seisake ja seitsemän kesänavettaa. Tornio 1998.

Paluulippu. Kulttuurihistoriallisesti merkittävien asema-alueiden uusi käyttö. Tampereen teknillinen korkeakoulu. Arkkitehtuurin osasto, yhdyskuntasuunnittelun laitos. Tampere 2001.

Rakennettu kulttuuriympäristö. Valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt. Museovirasto. Ympäristöministeriö. 1993.

Rakennusperintömme. Kulttuuriympäristön lukukirja. Hämeenlinna 2001.

Ratahallintokeskuksen arkisto. Piirustukset ja talokirjat. Helsinki.

Rautatieläinen 15.10.1928. Arvid Jolma; Tornion rata 25-vuotias.

Rautatierakennusten korjausohjeet I. Rautatierakennukset. Museovirasto 1997.

Rinne Matti 2001; Aseman kello löi kolme kertaa. Suomen rautateiden kulttuurihistoria.

Suomen Valtion rautatiet 1862-1912. Historiallis-teknillis-taloudellinen kertomus I. 1912 (SVR )

Suomen Valtion rautatiet 1862-1912. Historiallis-teknillis-taloudellinen kertomus II. 1916 (SVR)

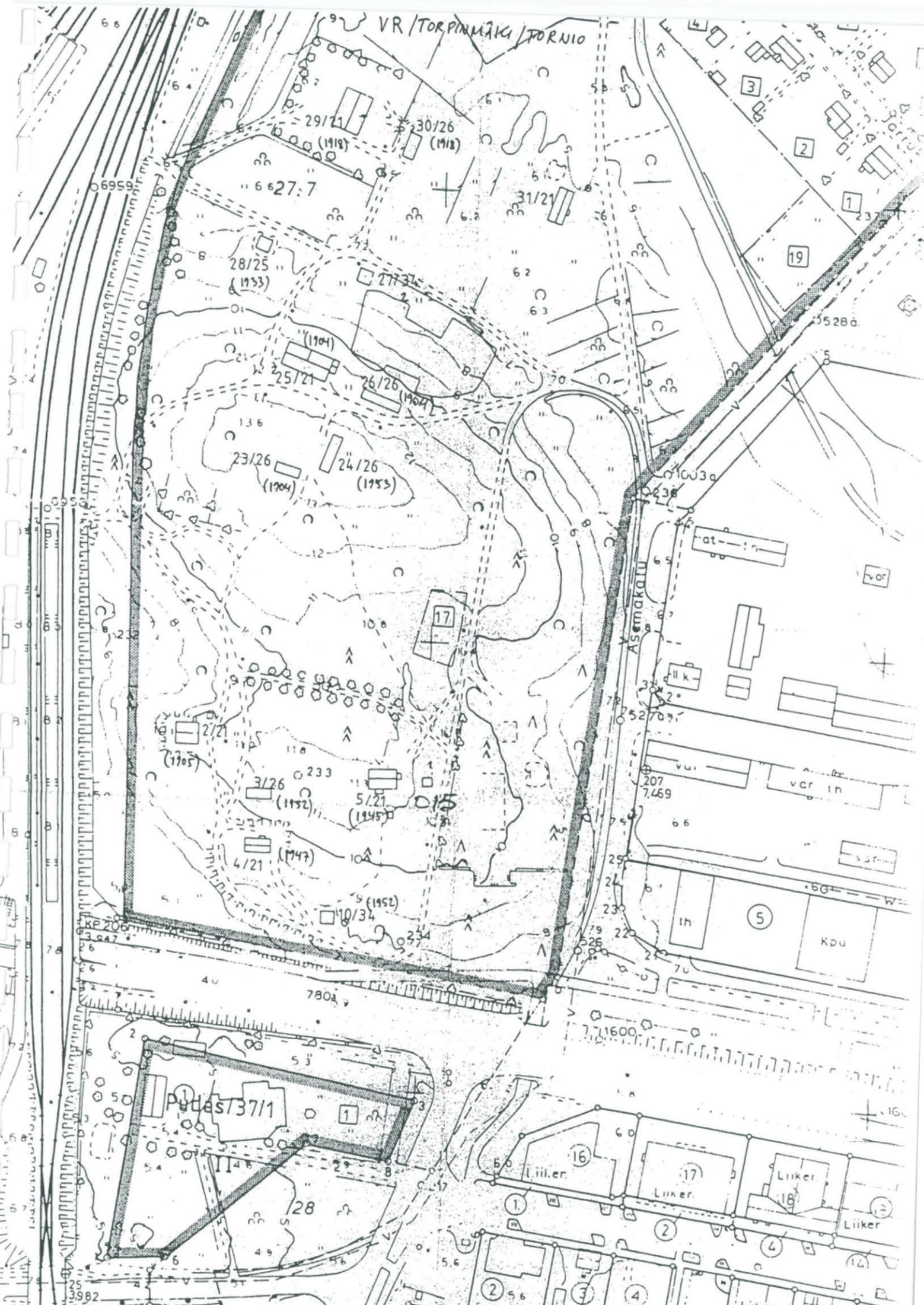
Tornionlaakson vuosikirja 2001. Tornio 2001.

Valanto Sirkka. Suomen rautatieasemat vuosina 1827-1920. Museovirasto. Rakennushistorian osasto. 1982.

Valtionrautatiet 1912-1937 II. Rautatietekniikan kehitys. Helsinki 1937.



VR/TORPINMÄKI/TORNIO



6959

6627:7

29/21  
(1918)

30/26  
(1918)

31/21

28/25  
(1933)

27/21

(1904)

25/21

26/26  
(1904)

23/26  
(1904)

24/26  
(1953)

17

2/21  
(1905)

3/26  
(1952)

5/21  
(1945)

4/21  
(1947)

10/34  
(1952)

Asemakatu

KP 206  
3947

7801

Pudas3711

11600

Liiker

Liiker

Liiker

Liiker

Liiker

#### IV ALUEEN RAKENNUKSET 2002

Tähän inventointiin liittyy erilliset piinustus- ja valokuvakansiot

Kohde 26/26

Varastorakennus vuodelta 1904. On liittynyt asuinrakennukseen 25/21 ns. Torpin tilan väentupaan (paloi toukokuussa 2002). Rakennuksessa on neljä varastotilaa siten, että kuhunkin on alkurjaan kuulunut maalattiallinen puuhuone ja varsinainen varastotila, näiden välisessä seinässä on lukittava ovi. Ulko-oven kautta pääsee siis vain puuhuoneeseen. Sisätiloissa on edelleen kotitalouksien kaikenlaista ylijäämätavaraa. Rakennus on tehty vanhalla VR:n hyvällä tekniikalla lohkokiviperustaiseksi ja jykevärunkoiseksi. Harjakatolla on huopakate ja seinien vaakaponttilaudoitus on maalattu sinapinnuskeaksi. Rakennuksessa ei ole näkyviä kosteusvaurioita. Se on yhä edelleen käyttökelpoinen varastorakennus. Piirros Tanja Lehto.



## Kohde 23/26

Varastorakennus vuodelta 1904. Kolme erillistä varastotilaa. Rakennus on kuulunut Torpin tilan päärakennuksen pihapiiriin. Ollut viimeksi VR:n huoltamiesten ja puisto-osaston varastotiloina. Lohkokiviperustus, betonilattiat, vaakaponttilaudoitus, nurkka- ja räystäslaudat. Harjakatto; peltikate ruosteinen. Väri sinapinruskea. Ulko-ovien sisäpinnoissa peiliovirakenne. Ovet ovat mahdollisesti eri-ikäisiä. Piirros: Tanja Lehto.



## Kohde 24/26

Varastorakennus, joka on kuulunut alueelta jo hävinneen Torpin tilan päärakennuksen pihapiiriin. Rakennus on VR:n antamien tietojen mukaan vuodelta 1953, mutta piirustuksen kopioon on merkitty vuosi 1961. Rakennus sisältää viisi varastotilaa ja käymälän. Perustuksena on kulmakivet ja lattiapintoina osittain maalattiat ja osittain lautalattiat. Vaakalaudoitus on maalattu sinapinnuskeaksi ja katteena hupakate. Rakennus on käyttökelpoinen ja aivan kohtuullisessa kunnossa. Se oli täynnä yksityisten kotien ylijäämää. Varastotiloissa olevat "roinat" aiheuttavat tulipaloriskin. Piirustukset: Valtionrautatiet ratateknillinen toimisto huonerakennusjaosto 1961.



## Kohde 30/26

Varastorakennus, joka VR:n tietojen mukaan on rakennettu 1918, mutta ilmeisesti on nykyisellään täysin uusittu rakennus samalla paikalla. Betoniset kulmakivet perustana, peltikate ja lomalaudoitus. Rakennuksen päädyissä ja räystäiden alapuolella on vaakalaudoitusta. Rakennus on osittain palanut ja siitä johtuen keskimmäisen varaston seinä- ja kattorakenteet ovat mustuneet ja hiiltyneet. Tulipalon aiheuttamat vauriot ovat heikentäneet kattorakenteita. Katto on hieman painuksissa. Rakennus on kunnoltaan heikko erityisesti ovien ja kattorakenteiden osalta. Ulkoseinät ovat kunnossa. Kaksi keskimmäistä varastoa on täynnä autojen renkaita ja muuta rojua. Nämä lisäävät tulipaloriskiä. Piirros: Tanja Lehto.



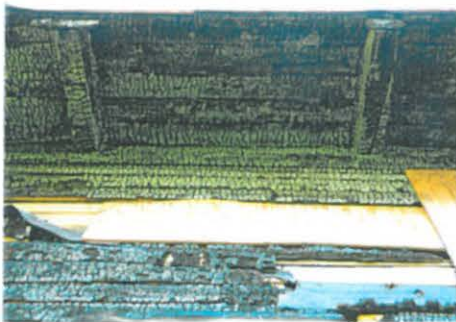
## Kohde 29/21

Asuinrakennus arkistotietojen mukaan vuodelta 1918. Suullisten tietojen mukaan rakennuksen sanotaan olevan alkujaan rakennettu sotasairaalaaksi I maailmansodan aikana. Tomion ja Haaparannan kautta länsivallat ja Venäjä vaihtoivat yhteensä 70 000 sotainvalidia Punaisenristin välityksellä. Tätä valtavaa projektia varten rakennettiin vuosien 1915–1916 aikana Torpin alueelle mm. parakkialue, josta on lukuisia Mia Greenin ottamia valokuvia. Näissä kuvissa näkyy kyseinen rakennus, joka tuolloin oli aivan uusi ja jonka ympäristössä olivat myös sotilaiden majoittamiseen rakennetut parakit, kaikkiaan 15 rakennusta.

Kohde 29/21 oli siis alkujaan sotilassairaala, joka myöhemmin, ilmeisesti vuonna 1918, muutettiin VR:n asuinrakennukseksi. Se on edelleen kolmen perheen asuinrakennus, jossa on tilava ullakko. Ilmeisesti ullakolla on ollut myös asuinhuoneita. Luonnonkiviperustus, jossa näkyvät ensimmäisen vaiheen pilariperustukset. Harjakatto, joka on pellitetty. Hirsirunkoinen rakennus, jossa on alkuperäiset ikkunat (vuodelta 1915) ja ulkumuoto sekä vaaka-pystylaudoitus. Eteläpäädyssä oleva asunto (kaksi huonetta ja keittiö) on kohtuullisessa kunnossa. Siellä ovat säilyneet vanhat peltimuurit ja peiliovet, mutta vandalismin tuhot ovat melkoiset esim. keittiökalusteiden osalta. Asunto on täynnä yksityisen kodin irtaimistoa, perhekuvia myöten. Eteläpäädyssä taloa on kaksi huoneen ja keittiön asuntoa. Toinen näistä asunnoista on tuhoutunut tulipalossa niin pahoin, ettei sinne voinut mennä sisälle ja toisessakin oli pahoja tulipalovaurioita. Samoin ullakkotilat ovat tuhoutuneet ja yläpohja on osittain vajonnut. Pohjapiirros Tanja Lehto.

Rakennuksella on merkittävä historiallinen arvo, mutta valitettavan heikko kunto.





## Kohde 5/21

Ratainsinöörin asuinrakennus VR:n korttien mukaan vuodelta 1945, mutta piirustukset ovat vuodelta 1959. Vuosina 1947–57 rakennuksessa asui ratainsinööri Branderin perhe ja vuosina 64–67 ratamestari Sydänmetsän perhe. Rakennuksesta on vuodelta 1979 muutospiirustukset, jotka koskevat sisätilojen pintojen ja pesutilojen uusimista. Nykyiset sisätilat ovat muutospiirustusten kanssa yhtäpitävät. Ulkoasu on edelleen alkuperäinen. Rakennus on VR:n omaa tuotantoa, mikä näkyy rakennustyyliin. Betoniperustus, puunkorakenne, vuoraus; vaakapöntti, tiilikate vaihdettu muovipintaiseksi peltikatteeksi, joka jäljittelee tiiltä. Ulkopinnan väri oliivinvihreä. Asuinkerroksen lisäksi ullakko ja kellaritilat.

## Huoneiden sisustus:

Keittiö; maalattu lastulevy seinissä, katossa haltex, keittiön kaapistot ja muu kalustus rikottu kappaleiksi. Ikkunat alkuperäiset, rikottu.

Makuuhuone (entinen ruokasali); seinät maalattua lastulevyä, kattopintana haltex, muovilattia, peltimuri jäljellä. Ikkunat alkuperäiset kuisinutuiset, mutta kaikki hajotettu.

Olohuone; Maalattu lastulevy seinissä, katto haltex-pinnoitteinen, muovilattia, uni kaunis ruskea kaakeliuuni, joka hyvin säilynyt. Ikkunat rikottu.

Makuuhuone (lasten huone); Maalattu lastulevy seinissä, haltex-katto, peltimuri, muovilattia.

Kylpyhuoneessa muovitetut pinnat. WC, kylpyhuonetiloissa sekä keittiössä, kaikki mahdollinen rikottu sekä sisätiloihin levitetty ympäri huoneita jätteöljyä.

Ullakotila on siisti ja tyhjä, kattorakenteet hyvässä kunnossa, ullakko kuitenkin niin matala, ettei sinne ole mahdollisuus tehdä huonetiloja. Kellaritilaan ei päästy. Kaksi avokuistia, joissa molemmissa tiilikate.

Rakennus vaikuttaa hyväkuntoiselta ja säilytettävältä.

Pihapiirissä on entinen ulkokäymälä-puuvaja ja leikkimökki.

Piirustukset: Alkuperäinen pohjapiirros v. 1959, Valtionrautatiet. Ratateknillinen toimisto.

Huonerakennejaosto.

Muutospiirustus 1979, VR rautatiehallitus, rakennustoimisto, talonrakennusjaosto.







Kohde 4/21

Asuinrakennus. Piirustukset vuodelta 1946, rakennettu ilmeisesti 1947.

Muutospiirustukset vuodelta 1979, jolloin sisäpinnat uusittu. Vuodelta 1980 on WC-tilojen uusiminen. Asuinkerroksen lisäksi ullakko ja kellaritilat.

Betoniperusteinen ja hirsirunkoinen rakennus, jossa muovipinnoitettu peltikate.

Harjakatto, vuorilaudoitus vaakaponttilautaa, ikkunat alkuperäiset. Ulkoväri keltamullankeltainen.

Huoneiden sisustus:

Eteinen: Seinät maalattua lastulevyä, haltex-katto, lattiassa muovimatto. Ikkunat rikottu. Keittiö: Maalattut lastulevytetyt seinät, haltex-katto, muovimatto. Kaksi ikkuna-aukkoa, ikkunat rikottu.

Olohuone: Seinät maalattua lastulevyä, haltex-katto, muovimatto. Keltaiseksi maalattu peltiuuni, jonka muurissa kosteusvaurioita.

Makuuhuone: Osa huoneesta otettu vaatehuoneeksi. Seinät lastulevyä, katto haltexia ja muovimatto. Keltaiseksi maalattu peltiuuni.

Asunnon väliovet osittain sileäpintaisia ja osa 1940-luvun peiliovia.

Kylpyhuone: Alaslaskettu katto, joka levytetty. Märkätilan muovitapetointi. Sisustus rikottu.

Ullakko: Matala, rakenteet hyvässä kunnossa. Ullakotila niin matala, ettei ole huonemahdollisuutta.

Kellari: Alapohjaan tiivistynyt vettä, ei varsinaisia lahovaurioita, mutta homevikaa havaittavissa. Kaipaa tuuletusta. Rakennus joutunut vandaalien käsittelyyn, ei yhtään ehjää ikkunaa. Rakennus kuitenkin täysin kunnostettavissa.

Ulkorakennus 3/26.

Piirustukset: Valtionrautatiet. Rakennusteknillinen toimisto. Huonerakennusjaosto. 1946.

Muutospiirustukset: VR rautatiehallitus, rakennustoimisto talonrakennusjaosto. 1979, 1980.





## Kohde 2/21

Asuinrakennus vuodelta 1905. Ratamestarin talo.

Piirustukset vuodelta 1905 ja muutospiirustukset vuodelta 1963. Peruskorjattu viimeksi 1978.

Ima ja Yrjö Sydämettä asuivat rakennusta vuosina 1978-89.

Hirsinunkoinen, lohkokiviperustainen, harjakattoinen alkujaan jugendilmeinen rakennus. Ikkunat on muutettu ilmeisesti 1960-luvulla ja alkuperäiseen ulkoasuun on myös lisätty portaiden yläpuolelle katos. Pohjaratkaisuun on muutoksena tullut 1960-luvulla eteisen koveroiden kohdalle suihkuhuone. Katemateriaalina on saumapelti ja julkisivuissa vaakaponttilaudoitus. Rakennuksen väri oliivinvihreä. Asuinkerroksen lisäksi rakennuksessa on kellari ja tilava ullakko.

## Huoneiden sisustus:

Olohuone; Katto ja seinät pahvitettu. Seinissä useita tapettikerroksia. Lattiamateriaali 1960-luvulta. Valkoiseksi maalattu peltimuuri. Katossa ja seinissä kupruilua. Ikkunat rikottu.

Makuuhuone; Katto pahvitettu, seinissä levytys ja tapetti, lattioissa 1960-luvun "korkkimatto".

Lattialla havaittavissa hometta, siis jostain tulee kostautta. Ikkuna rikottu ja seinät hienan kupruilevat. Peltikuorinen muuri on maalattu sinapinkeltaiseksi.

Keittiö; Haltex-levy katossa, seinät maalattua lastulevyä, kaapistot ehjinä ja peltimuuri jätetty keittiön nurkkaan. Ikkuna rikottu.

Eteinen; pinnat maalattua lastulevyä.

Asuinhuoneiston väliovet on säännöllisesti vanhoja peiliovia, jotka pinnoitettu levyillä sileäpintaisiksi. Peilijako näkyy ullakolle vievässä ovesa.

Ullakko; Korkea ullakkotila, jossa mahdollisuudet vaikka kahdelle tilavalle huoneelle. Rakenteet hyvässä kunnossa. Ullakon ikkunat alkuperäisiä tosin rikottuja.

Kellari; Tiililattia, holvattu betonikatto. Tuuletuksessa ongelmia, koska kattoon on tiivistynyt vettä.

Piirustukset: Ritning till bandnästarebostad 1905.

Muutospiirustus: Valtionrautatiet. Ratateknillinen toimisto. Huonerakennusjaosto. 1963





Kohde 10/34

Sauna-pesutupa. Piirustukset vuodelta 1947, VR:n tietojen mukaan rakennettu vuonna 1952.

Hirsinunkoinen rakennus, joka perustettu lohkokiville. Harjakattoisessa saunassa tiilikate. Savupiippu heikkokuntoinen. Sisätiloihin päästiin vain pesutupaan, jossa todettavissa kosteusvaurioita. Ikkunat rikottu. Kunnostettavissa oleva sauna. VR:n asuinalueille tyypillinen saunarakennus.

Piirustukset: Valtionrautatiet. Ratateknillinen toimisto. Huonerakennusjaosto 1947.



27/34

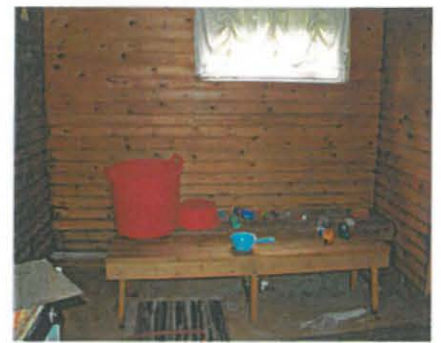
Saunarakennus. Piirustukset vuodelta 1977. Ilmeisesti vanherpi, koska hirsinunkoinen ja lohkokiviperustainen rakennus. Harjakatolla sammaloitunut tiilikate.

Sisätilat: Pukuhuoneen seinät ja katto paneloitu. Katto on pukuhuoneen puolelta horeinen ja vähän notkolla. Lautalattia.

Saunassa ja pesuhuoneessa betonilattia, joka halkeillut.

Kunnostettavissa oleva rakennus.

Piirustukset: VR Ratatiehallitus rakennustoimisto talonrakennusjaosto 1977.



## Kohde 3/26

Ulkorakennus asuinrakennusten 27/21 ja 4/21 yhteinen varistorakennus. Graniittisten kulmakivien päälle perustettu rankorakenteinen rakennus. Vaakaponttilaudoitus ja tiilikate. Rakennuksessa on neljä erillistä säilytystilaa, jotka kohtuullisen siistissä kunnossa. Käyttökelpoinen varistorakennuksena.

