

ENSIMMÄINEN JUNAMATKA HELSINGISTÄ HÄMEENLINNAAN 1862

Tammikuun 31 päivänä 1862 olivat työt edistyneet niin pitkälle, että voitiin kulkea rataa myöten Hämeenlinnaan saakka. Tällä ensimmäisellä, perille saakka kulkevalla ja oikeastaan radan vihkijunaksi muodostuvalla junalla tehtävään matkaan oli kutsuttu osaa ottamaan noin 30 henkeä tai sen verran kuin yhteen matkustajavaunuun mahtui. Tätä matkaa kuvasivat laajasti Helsingfors Tidningar että vastikään perustettu Helsingfors Dagblad.

”Tämä niin kauan uneksittu päivä – kirjoitta Helsingfors Tidningar – on siis todellakin tullut, päivä, jona veturi ensi kerran on kiittänyt Suomen kaupungista toiseen. Sellaista päivää saattaa katsoa kulttuurin suureksi voittopäiväksi ja ansaitsee se historiassa paljon enemmän muistamista kuin moni sellainen päivä, jona miekka on vetänyt voittojansa.

Varmaan teki unohtumattoman vaikutuksen jokaiseen, jolla oli onni päästä mukaan ensimmäiselle varsinaiselle rautatiematkalle omassa maassa, kun hän pimeänä, hiljaisena, tammikuun 31:sen päivän aamuna, lähestyessään Kaivokatua, äkkiä näki kirkkaan kaasuvallon loistavan vastaansa asematalon pitkistä akkunarivistä ja samalla kuuli jo lämmitetyn höyryhevon raskaat huohotukset. Oli kuin olisi äkkiä poistettu uutta päivää, uutta aikaa peittänyt esirippu ja niinhän todella tapahtuikin. Anteeksi suotavaa oli, jos eläköönhuuto puoliääneen, melkein tietämättä, pääsi huuilta.

Asematalon vasta sisustettuihin odotushuoneisiin olivat määräaikana, kello 6, koontuneet kaikki, joiden tuli lähteä mukaan tälle esikoismatkalle. Siellä olivat useimmat Suomen insinööri-kunnan tšekäläisistä upseereista, useat rautatien ja sen johtokunnan siviilivirkamiehet sekä sitä paitsi muutamia harvoja kutsuttuja, joiden joukossa kenr.luutn., vapaaherra Munck, senaattori, vapaaherra Langenskiöld y.m. yhteensä alun neljäkymmentä henkeä.

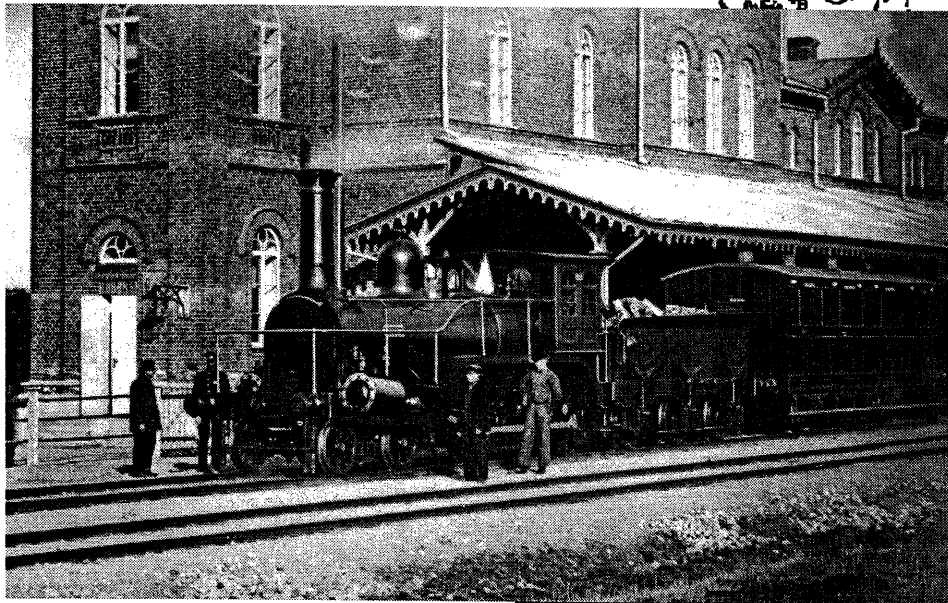
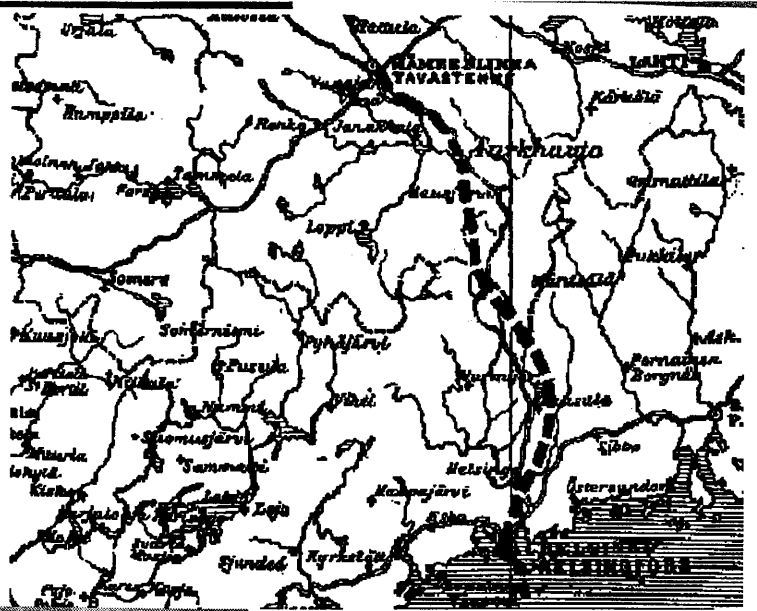
Pian annettiin lähtökäsky. Matkustajille osotettiin sijat vaunussa – junassa oli yksi vaunu ja muutamia kuormavaunuja rautatavaraa Hämeenlinnan asemaa varten -, kenraali Stjernvall asettui junan johtajaksi tenderille, everstiluutn. Strömberg ja insinööri Törnudd lipuilla koristetulle veturille ja muutamien vihlovien vihellysten jälkeen läksi nuori, mutta jo hyvin koeteltu ‘Lemminkäinen’ liikkeelle.

Kulku kävi milloin nopeammalla, hitaammalla vauhdilla, tasaisesti ja hyvin, voimakkaanlainen tärinä vain todisti, että maa oli kovasti jäänytynyt. Osastojen, ainakin ensimmäisen luokan, paikat ovat niin mukavat kuin eurooppalaisella rautatiellä on oikeus vaatia, eikä hyvää tuulta mitkään ulkonaiset haitat häirinneet.

Pysähdyttiin hetkeksi Tikkurilassa ja Järvenpäässä. ‘Hyvinkään asema – puolen tunnin pysähdysaika’ - huusi, junan taasen 9 ajoissa pysähtyessä, ensimmäinen konduktööri, muhkea, sotilasryhtinen mies, jonka vähän aikaa sitten oli nähty kantavan itse Suomen kaartin lippua. Astuttiin vaunusta, mentiin asemataloon, joka täällä oli melkein täydellisesti sisustettu, ja nähtiin sen salissa kaksi katettua pöytää, toinen

SUOMEN RAUTATIEHISTORIAA

Rautatierakentamisesta Helsingistä Hämeenlinnaan tehtiin päätös valtiopäivillä vuonna 1856 ja rakennustyöt alkoivat seuraavana vuonna 1857.



Ensimmäiset veturit hankittiin vuonna 1861 Englannista toiminimeltä Peto, Brassey & Betts, tehtaat Birkenheadissa.

Veturit saivat nimensä Kalevalaisesta tarustosta. Kuvassa Pohja Hämeenlinnassa 1865.

Helsingin asemarakennuksen suunnitteli lääninarkkitehti Carl Albert Edelfelt ja se oli käytössä vuosina 1861 – 1919. Kuva vuodelta 1863.

Uuden Eliel Saarisen suunnittelema nykyinen rakennus vihittiin käyttöön 5.3.1919.



Tacastehus - Hämeenlinna

Hämeenlinnan asemarakennuksen suunnitteli lääninarkkitehti Albert Edelfelt ja tämä rakennus oli käytössä vuosina 1862 – 1918, jolloin punaiset sytyttivät sen peräytyessään. Uusi valmistui vuonna 1921 ja rakennusta jatkettiin laitetiloja

