

KEISARINASEMA ENNEN JA NYT

Lappeenrannan vanhan rautatieaseman merkitykset paikallisessa kontekstissa 1885–2017

Sinikka Myyrä

Maisterintutkielma

Taidehistoria

Musiikin, taiteen ja

kulttuurin tutkimuksen laitos

Jyväskylän yliopisto

Joulukuu 2017

JYVÄSKYLÄN YLIOPISTO

| | |
|--|---|
| Tiedekunta – Faculty Humanistis-yhteiskuntatieteellinen tiedekunta | Laitos – Department Musiikin, taiteen ja kulttuurin tutkimuksen laitos |
| Tekijä – Author Sinikka Myyrä | |
| Työn nimi – Title Keisarinasema ennen ja nyt: Lappeenrannan vanhan rautatieaseman merkitykset paikallisessa kontekstissa 1885–2017 | |
| Oppiaine – Subject Taidehistoria | Työn laji – Level Maisterintutkielma |
| Aika – Month and year Joulukuu 2017 | Sivumäärä – Number of pages 116 sivua + liitteitä 13 sivua |
| Tiivistelmä – Abstract <p>Tutkielma käsittelee tapaus esimerkkinä Lappeenrannan entisen rautatieaseman merkityksiä sen elinkaaren 1885–2013 aikana ja edelleen nykyhetkenä, jolloin rakennusta ei enää ole. ”Vanhaksi asemaksi” ja myöhemmin ”Keisarinasemaksi” kutsutulla rakennuksella oli monivaiheinen historia, kunnes se vasta restauroituna katosi kaupunkikuvasta tulipalon seurauksena vuonna 2013. Tässä työssä tarkastellaan rakennuksen ja sen käyttäjien suhteen muuttumista, rakennuksen identiteetin muuttumista ja merkityksiä, joita rakennukseen on kohdistettu eri aikoina.</p> <p>Asemarakennus rakennettiin 1885 kun Lappeenrantaan valmistui Simolasta johtava haararata, joka mahdollisti entistä paremmat liikenneväylät kaupunkiin ja sieltä pois. Aseman syntyhistoriassa on erityistä glamouria, sillä rakennukseen suunniteltiin omat koristeelliset odotustilat Venäjän keisari Aleksanteri III:n sotaväen leiriin tekemiä vierailuja varten. Myöhemmin käyttötarpeiden muuttuessa rakennuksen ulkomuoto muuttui ja siihen kohdistettiin aikaisemmasta poikkeavia merkityksiä. Paitsi että rakennus oli rautatieasema, suuren osa historiastaan se palveli kotina. Ajoittain rakennus kävi myös lähellä purkamista, kunnes suojelupäätöksen myötä se peruskorjattiin ja restauroitiin 1800-luvun mukaiseen asuunsa. Tavoitteena oli löytää rakennukselle yhteistä käyttöä julkisena tilana.</p> <p>Lähes unohdetun aseman arvostus nousi uudelleen 2000-luvulla, kun aseman sisäkatoista löytyivät alkuperäiset 1800-luvun ”keisarilliset” koristemaalaukset. Maalausten ansiosta rakennus sai paljon julkisuutta paikallisessa mediassa, ja sen myötä kaupunkilaiset tulivat tietoisemmiksi kaupunkinsa historiasta. ”Keisarinasema” oli kuitenkin enemmän kuin välittäjä nyky-Lappeenrannan ja kaupungin keisarillisen historian välillä. Se oli aktiivinen osa alati muuttuvaa ympäristöään ja ihmisiä, jotka toimivat samassa ympäristössä. Tutkimuksessa lähestytäänkin rakennettua ympäristöä elävänä ja muuttavana tilana, joka on erottamaton osa käyttäjiään eli ihmisiä, jotka tilassa toimivat. Tutkielmassa pohditaan, minkälaiseen rooliin asemarakennus kulloinkin asettui kaupungissa, ja oliko se korvaamaton osa ympäristöään – vai onko se vain yksi kadonnut kohde muiden joukossa.</p> | |
| Asiasanat – Keywords rautatieasema, rakennusperintö, arkkitehtuuri, restaurointi, konservointi, rekonstruktio, autenttisuus, integriteetti, tila, paikka, aika, käyttäjä, rakennussuojelu, muistitieto, kaupunkitutkimus | |
| Säilytyspaikka – Depository Jyväskylän yliopiston digitaalinen julkaisuarkisto (JYX) | |
| Muita tietoja – Additional information | |

KUVALUETTELO

Kuva 1. Vuoden 1894 kaupunkialueen kartta pohjautuu Albin Hannikaisen 1892 suunnittelemaan asemakaavaan eli ns. keisarinkaavaan. Kuva on rajattu Lappeenrannan museoiden *Hei Hoplaa!* - verkkonäyttelyn kartasta. Saatavilla: http://www3.lappeenranta.fi/museot/verkkonayttelyt/heihoplaa/sivut/ilmakuvat_ja_kartat.html . Ks. rajaamaton kartta liitteessä 4.

Kuva 2. Rautatieaseman aluetta ja Tykki-Kiviharjun kaupunginosaa vuonna 1935. Asema on merkitty kuvaan nuolella. Kuva: Veljekset Karhumäki Oy, Lappeenrannan museot. Saatavilla osoitteessa: <https://lappeenrannanmuseot.finna.fi/> .

Kuva 3. Ilmakuva ratapihasta ja rautatieaseman alueesta Tykki-Kivihajussa vuonna 1940. Asema on merkitty kuvaan nuolella. Radan toisella puolen on urheilukenttä. Kuva: Y. Sironen, Lappeenrannan museot. Saatavilla osoitteessa: <https://lappeenrannanmuseot.finna.fi/> .

Kuva 4. 1890-luvun kartassa erottuu rautatielinjan lisäksi sotaharjoituksille varatun leirikentän laajuus. Leirikenttä näkyy kuvan keskellä vaaleana alueena, jonka reunamille on rakennettu leirikaupunki suomalaisen sotaväen tarpeisiin. Kuva on rajattu Lappeenrannan museoiden verkkonäyttelystä *Hei Hoplaa!*. Saatavilla: http://www3.lappeenranta.fi/museot/verkkonayttelyt/heihoplaa/sivut/ilmakuvat_ja_kartat.html .

Kuva 5. Leirikenttä ja 1920-luvulla purettu leirikirkko. Rautatieasema on merkitty kuvaan nuolella. Kuva: M. Redko 1904, Lappeenrannan museot. Saatavilla osoitteessa: <https://lappeenrannanmuseot.finna.fi/> .

Kuva 6. Keisari Aleksanteri III katsastaa sotaväen leirikentällä 1891. Keisarinna Maria Fjodorovna seurueineen odottelee joukkojen ohimarssia katoksessa. Aleksanteri III on kuvassa ratsailla keisarinna katoksen vasemmalla puolella. Kuva: Lappeenrannan museot. Saatavilla osoitteessa: <https://lappeenrannanmuseot.finna.fi/> .

Kuva 7. Venäläistä sotaväkeä vastaanottoparaatissa Lappeenrannan rautatieasemalla 1900-luvun alussa; taustalla veturitallit ja Toikankadun puutaloja. Kuva: Lappeenrannan museot. Saatavilla osoitteessa: <https://lappeenrannanmuseot.finna.fi/> .

Kuva 8. Rautatieaseman II-luokan ravintola 1928. Tiskin takana ravintolanpitäjä Emmi Melart ja kolme tarjoilijaa vapaussodan päättymisen vuosipäivänä 26.4.1928. Kuva: Valokuvaamo Saimaa, Lappeenrannan museot. Saatavilla osoitteessa: <https://lappeenrannanmuseot.finna.fi/> .

Kuva 9. Rautatievirkailijoita Lappeenrannan rautatieaseman edustalla vuonna 1901, takana veturitallit. Keskellä erottuu asemaravintoloitsija Emmi Melart vaaleassa lierihatussaan. Kuten kuvasta huomaa, rautatiet olivat tällöin vielä miesvaltainen ala. Kuva: Lappeenrannan museot, kaupunginarkiston kokoelma.

Kuva 10. Lappeenrannan rautatieasema vuonna 1890. Asemarakennuksiin liittyy erityisen läheisesti ajan käsite: milloin tulee aika lähteä matkaan tai saapua perille. Tätä jopa symboloivat asemilla näkyvästi esillä olevat kellotaulut. Kuva: Kaarle Appelberg; Lappeenrannan museot, kaupunginarkiston kokoelma.

Kuva 11. Keisari Aleksanteri III seurueineen saapuu Lappeenrantaan 1885. Vastavalmistunut rautatieasema on koristeltu köynnöksin ja lipuin. Kuva: Lappeenrannan museot, kaupunginarkiston kokoelma. Saatavilla osoitteessa: <https://lappeenrannanmuseot.finna.fi/> .

Kuva 12. Kuvio Owen Jonesin teoksesta *The Grammar of Ornament* (1856); “Ornaments from Mexican pottery in the British Museum”, s. 37.

Kuva 13. Yksityiskohta Keisarin aseman keisarillisen odotussalin kattolistassa. Kuva: Mari Vasara 2010.

Kuva 14. Kattokuvio Christopher Dresserin teoksesta *Principles of Decorative Design* (1873), fig. 56 s. 81.

Kuva 15. Tähtimäinen kuvio Keisarin aseman salongin katossa. Tästä kuten edellisestäkin kuvasta löytyy suosittu Ranskan lilja -aihe. Kuva: Mari Vasara 2010.

Kuva 16. Kukkakuvio Christopher Dresserin teoksesta *Principles of Decorative Design* (1873), fig. 15 s. 24. Ohessa Dresser ohjeistaa värillisen terälehtien sommittelemisen niin, että ne eivät laskeudu vihreiden lehtien päälle, vaan niiden väliin.

Kuva 17. Kasvikuvio Keisarin aseman keisarillisen odotussalin kattolistassa. Terälehtien sommittelu on tehty lomittain Dresserin ohjeiden mukaan, ks. edellinen kuva. Kuva: Mari Vasara 2010.

Kuva 18. Ornamenttikuvio Christopher Dresserin teoksessa *Modern Ornamentation* (1886); kuva Annika Waenerbergin väitöskirjasta *Urpflanze und Ornament* (1992), s. 112.

Kuva 19. Sama kuva-aihe pelkistetympänä Keisarin aseman keisarillisen odotussalin sisäkatossa; kuva Mari Vasara 2010.

Kuva 20. Yksityiskohta Jac. Ahrenbergin kokoamassa vihkosarjassa *Finsk Ornamentik – suomalainen ornamenttiiki – ornementation finlandaise* (1878–1882).

Kuva 21. Koristekuviointi Keisarin aseman salongin kattolistassa. Kuva: Mari Vasara 2010.

Kuva 22. Veturinkuljettajat Lappeenrannan aseman veturitallilla 8.10.1932. Henkilöt istumassa oikealta: Koskela, Backman, Lundqvist, Pukkila, Forsman, Solasaari ja Juhola. Seisomassa oikealta: Lampinen, Rautiainen, Turunen, Sivenius, Kemppe, Melkko ja Kolhonen. Kuva: Lappeenrannan veturimiehet.

Kuva 23. Asemarakennus kaupungin suunnasta kuvattuna vuonna 1930. Huomaa vasemmalla aseman kioski. Kuva: Lappeenrannan museot, kaupunginarkiston kokoelma.

Kuva 24. Vanha asema, veturitalli ja ratapihaa 1949. Kuvassa näkyy, että asemalaiturin purkaminen on aloitettu. Kuva: Eino Mäkinen, Lappeenrannan museot. Saatavilla osoitteessa: <https://lappeenrannanmuseot.finna.fi/> .

Kuva 25. Vanha asema asuinrakennukseksi muutettuna. Kuva: Lappeenrannan kaupunginarkisto/Lappeenrannan museot.

Kuva 26. Vuoden 1951 kartassa vanhan aseman alue näkyy punaisella ympyröitynä. Aseman ympäristö muodostaa oman kokonaisuutensa, jossa sijaitsee useita rakennuksia, mutta sijoiteltuna melko väljästi. Maanmittauslaitoksen peruskartta 1951, saatavilla *Timo Meriluodon vanhat kartat* -sivustolla: <http://timomeriluoto.kapsi.fi/Sivut/Paasivu/KARTAT/Peruskartat,%20ym./Peruskartat,%20ym.html> .

Kuva 27. Sotakorvauslaiva junanvaunuihin lastattuna vanhalla asemalla 1940-luvulla. Kuva: Lappeenrannan museot. Saatavilla osoitteessa: <https://lappeenrannanmuseot.finna.fi/> .

Kuva 28. Sotakorvauskuormia varten korotettu Huokausten silta vanhan aseman ja Rapasaaren aseman välisellä rataosuudella 1950-luvulla. Sillan takana Lappeenrannan kirkko. Kuva: Lappeenrannan museot. Saatavilla osoitteessa: <https://lappeenrannanmuseot.finna.fi/> .

Kuva 29. Asuinrakennuksena palveleva vanha asema ja hoidettu pihapiiri. Kuva: Lappeenrannan museot, kaupunginarkiston kokoelma.

Kuva 30. Perhettä pihakeinussa 1958, takana veturi. Kuva: Harri Tonderin arkisto.

Kuva 31. Toikankadun puutaloja ja tien oikealla puolella Koljonlinna-kerrostalo, jonka taakse vanha asema jää. Kuvan ulkopuolelle oikealle jää uusi kauppatori ja kauppahalli. Kuva: Esko Juhola 1959, Lappeenrannan museot. Saatavilla osoitteessa: <https://lappeenrannanmuseot.finna.fi/> .

Kuva 32. Kunnostusvaiheessa oleva Keisarinasema ja ympäröivää kerrostaloasutusta. Kuva: Mari Vasara 2010.

Kuva 33. Keisarillisen odotussalin kattoa tuetaan ja kiristetään. Kuva: Mari Vasara 2010.

Kuva 34. Keisarillisen odotussalin katto korjattuna avajaisissa 14.12.2010. Kuva: Juhani Sirkiä.

Kuva 35. Salongin kattoa on korjattu. Kuva: Mari Vasara 2010.

Kuva 36. Keisarinasema, viereinen teollisuusrata ja kerrostaloasutusta toukokuussa 2010. Kuva: Juhani Sirkiä.

Kuva 37. Avoimet ovet toukokuussa 2010. Kuva: Juhani Sirkiä.

Kuva 38. Keisarinasema kesällä 2011. Kuva: Juhani Sirkiä.

Kuva 39. Maalari M. Hämäläinen on kirjoittanut nimensä sisäseinän hirteen 12.8.1926. Kuva: Mari Vasara 2010.

Kuva 40. Keisarinasema palaa. Kuva: Anton Jäkälä 2013.

Kuva 41. Keisarinasema palaa. Kuva: Anton Jäkälä 2013.

Kuva 42. Keisarinaseman rauniot tulipalon jälkeen. Kuva: Anton Jäkälä 2013.

Kuva 43. Keisarinaseman rauniot tulipalon jälkeen. Kuva: Anton Jäkälä 2013.

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ

KUVALUETTELO

| | |
|---|----|
| 1 JOHDANTO | 9 |
| 1.1 Tutkimuksen tausta ja tavoitteet..... | 9 |
| 1.1.1 Miksi Keisarinasema?..... | 10 |
| 1.1.2 <i>Paikka, tila, käyttö ja aika</i> keskeisinä käsitteinä | 12 |
| 1.1.3 Tutkimusaineisto ja tutkijan positio..... | 14 |
| 1.2 Kohteesta teoriaan: rakennuksen monet merkitykset..... | 15 |
| 1.2.1 Tila ja sen käyttäjä..... | 15 |
| 1.2.2 Keisarinaseman monet funktiot | 20 |
| 1.2.3 Vastakohtia ja ristiriitoja..... | 24 |
| 1.3 Tutkimusaineisto ja tutkimusmenetelmät..... | 25 |
| 1.3.1 Aineiston luokittelu ja teemoittelu..... | 27 |
| 1.3.2 Haastattelu tutkimusmenetelmänä | 29 |
| 2 RAUTATIE SAAPUU LAPPEENRANTAAN..... | 35 |
| 2.1 Simola–Lappeenranta-radnan synty: keisarillista loistoa, teollisuutta ja sotilashistoriaa | 35 |
| 2.2 Lappeenrannan ensimmäinen rautatieasema – liikkuminen mahdollistuu..... | 41 |
| 2.2.1 Keisari Aleksanteri III:n ensimmäinen vierailu Lappeenrantaan | 45 |
| 2.2.2 Jac. Ahrenberg | 47 |
| 2.2.3 Jac. Ahrenbergin ornamenttiikka Lappeenrannan rautatieasemalla | 49 |
| 3 VANHAN ASEMAN IDYLLI KOTIYMPÄRISTÖNÄ..... | 55 |
| 3.1 Lappeenrannan rautatieasemasta vanhaksi asemaksi | 55 |
| 3.2 Vanha asema osana rautatiehistoriaa ja vanhaa Lappeenranta | 59 |
| 3.3 Paratiisi keskellä kaupunkia | 64 |
| 4 KEISARINASEMAN PELASTUSOPERAATIO..... | 71 |
| 4.1 Aseman viimeiset vaiheet 2002–2013..... | 71 |

| | |
|--|-----|
| 4.2 Rakennussuojelun periaatteet | 71 |
| 4.3 Vanha asema suojelukohteeksi..... | 73 |
| 4.3.1 Ensimmäinen asemakaavaluonnos – rautatieaseman paikalle asuinkerrostalo | 75 |
| 4.3.2 Voimaan astuva asemakaavamuutos – suojeltava rautatieasema osaksi rivitalokokonaisuutta | 76 |
| 4.3.3 Lopullinen asemakaavamuutos – rautatieasema suojellaan ja uudisrakentaminen estetään | 79 |
| 4.4 Keisarinaseman restaurointiprojekti..... | 80 |
| 4.4.1 Peruskorjauksen ja restauroinnin toteutus | 80 |
| 4.4.2 Restaurointi on oman aikansa tulkki..... | 86 |
| 4.4.3 Autenttisuutta etsimässä | 91 |
| 4.5 Tulipalossa Murphyn laki | 95 |
| 4.6 Keisarinasemastako rekonstruktio?..... | 100 |
| 5 PÄÄTÄNTÖ | 104 |
| LÄHTEET..... | 106 |

LIITTEET

LIITE 1 Taiteen funktioita

LIITE 2 Kirjoituskutsu

LIITE 3 Teemahaastatteluiden runko

LIITE 4 Lappeenrannan kartta 1894

LIITE 5 Asemakaavaote 2017

LIITE 6 Fasadi- ja pohjapiirustus 1926

LIITE 7 Katto-ornamentit

LIITE 8 Keisarinaseman aikajana

1 JOHDANTO

1.1 Tutkimuksen tausta ja tavoitteet

Tutkielmani kohteena on rakennus, jota ei enää ole olemassa. Vuonna 1885 rakennettu Lappeenrannan entinen rautatieasema, ”vanha asema” tai sittemmin ”Keisarinasema”, koki vaiherikkaan elämänsä kaaren valmistumisestaan aina vuoteen 2013 asti, jolloin tulipalo hävitti hirsirakennuksen maan tasalle. Lappeenrannan Tykki-Kiviharjun kaupunginosassa osoitteessa Snellmaninkatu 15 sijainnut puurakennus oli Lappeenrannan ensimmäinen rautatieasema, joka rakennettiin kaupunkiin Riihimäen–Pietarin radalta erkanevan Simola–Lappeenranta -sivuradan valmistuessa. Keisari Aleksanteri III:n ensimmäinen vierailu Lappeenrannassa elokuussa 1885 vauhditti asemarakennuksen valmistamista, minkä jälkeen rakennus toimi niin rahti- kuin matkustajaliikenteen palveluksessa. 1930-luvulla uuden ratayhteyden ja sen varrelle valmistuneen uuden rautatieaseman myötä ensimmäinen asema jäi tavara-asemaksi, ja sodan jälkeisessä Suomessa siitä muokattiin asuinrakennus rautatieläisille. Rakennus oli hyötykäytössä aina 2000-luvun alkuun asti, jolloin se tyhjennettiin asukkaista. Tämän jälkeen monien suojelua koskevien vaiheiden myötä asema pääsi kukoistamaan uudelleen, kun se restauroitiin Suomen autonomian aikaiseen asuunsa vuonna 2010. Tutkielmassani pohdin nykyhetkestä käsin näitä rakennuksen historian vaiheita ja niiden merkitystä Lappeenrannassa ja lappeenrantalaisille, joka elivät rakennuksen kanssa.

Otan käsittelyyn tämän yksittäisen kohteen vaiheet koko sen historian ajalta 1800-luvun lopulta nykypäivään, sillä haluan saada esille kokonaiskuvan rakennuksen eri aikoina muodostuneista merkityksistä. Rakennetulla ympäristöllä ja siinä elävillä ihmisillä on vuorovaikutteinen suhde, joka muuttuu ajan mukana ja jossa kaikki osapuolet muovaavat toisiaan. Millaista rakennuksen ja sen käyttäjien yhteiselo on ollut, ja miten sitä muistellaan jälkikäteen? Miten rakennus on koettu ja millaisia merkityksiä yhteisö ja yksittäiset ihmiset ovat antaneet kohteelle, kun aika ja ympäristö on muuttunut?

Onko tämä kohde vain yksi monista, vai onko sillä ainutlaatuinen merkitys? Tämän yksittäisen kohteen kautta tahdon osoittaa, minkälainen merkitys kulttuuriperinnöllä laajemmin ajateltuna on tavallisille ihmisille.

Lappeenrannan entinen rautatieasema tunnetaan kaupungissa usealla eri nimellä, joista tässä käyttämäni *Keisarinasema* on uusin. Tämän hellittelynimen arkkitehti Tuula Pöyhiä antoi asemalle laatimansa rakennushistoriaselvityksen yhteydessä 2000-luvun alussa, kun rakennuksen tarina alkoi vast nousta yleiseen tietoisuuteen Lappeenrannassa. Tätä ennen rakennusta on kutsuttu *vanhaksi asemaksi*, mikä on erottanut sen uudemmasta, 1936 valmistuneesta ja nykyisin käytössä olevasta rautatieasemasta. Vanha asema oli haastateltavieni mukaan myös rakennuksen virallinen postiosoite ainakin 1950–60-luvuilla. Itse pyrin käyttämään työssäni aikakauden mukaan aina kulloinkin vallalla ollut nimeä: Lappeenrannan rautatieasema (1885–1936), vanha asema (1936–2004) ja Keisarinasema (2004–).

1.1.1 Miksi Keisarinasema?

Keisarinasema on vain yksi kadonnut rakennus muiden joukossa, ja periaatteessa tutkimukseni voisi koskea mitä tahansa tunnettua tai tuntematonta kohdetta, jolla on joskus ollut merkitystä lähiympäristölleen. Tämän rakennuksen tarina monivaiheisuudessaan ansaitsee kuitenkin tulla kerrotuksi, joten valitsin tämän esimerkkitapauksena. Varsinkin tänä päivänä, jolloin kaupunkikuva saattaa muuttua hyvin nopeatempoiseen tahtiin vanhojen rakennusten kadotessa ja uusien ilmestyessä niiden tilalle, on tärkeää pysähtyä ajattelemaan rakennusten ja ympäristön merkitystä ihmisille, jotka siinä elävät. Jos elinympäristö olisi käyttäjilleen yhdentekevä niin kauan kuin se ajaa asiansa toiminnallisesti, nykyisen kaltaiset kaupunkikeskustat voitaisiinkin varmasti korvata esimerkiksi edullisilla ja loputtomasti muuntuvilla konttirakennelmilla.

Lappeenrannassa on omien havaintojeni mukaan tavallista käydä vilkastakin keskustelua kaupunkikuvasta ja kaupunkikuvaan kuuluvista tunnetuista rakennuksista varsinkin nyt, kun keskusta-alue on muutoksen vaiheessa. Tällä hetkellä keskustassa monia varsinkin 1960–1980-luvun rakennuksia korvataan uudella, entistä korkeammalla kerrostalorakentamisella, jolloin koko keskusta-alueen kerros määrä kasvaa. Saman aikaisesti uudisrakentamisen kanssa keskustassa on pyritty lisäämään viihtyvyyttä muun muassa vapauttamalla aukioita liikenteeltä. Paikallinen sanomalehti *Etelä-Saimaa* seuraa tiiviisti keskustan rakennussuunnittelua, ja rakennettuun ympäristöön liittyvää uutisointia löytyy

lehdessä viikoittain. Yleistä keskustelua käydään paikallislehden lisäksi muun muassa sosiaalisessa mediassa ja yhteisissä yleisötilaisuuksissa. Usein kritisoidaan nopeaa muutostahtia, mutta toisaalta vanhan säilyttämishalua saatetaan pitää esteenä edistykselle. Joka tapauksessa kaupunkilaiset vaikuttavat olevan hyvin kiinnostuneita kaupunkiympäristöstään.

Tutkielmani jatkaa Suomessa 1990-luvulta lähtien käynnissä ollutta kaupunkitutkimuksellista keskustelua elävästä kaupunkitilasta sekä käyttäjien ja tilan välisestä suhteesta. Jos aikaisemmin taidehistoriallisissa tutkimuksissa arkkitehtuuria keskityttiin tarkastelemaan puhtaasti rakennustaiteellisesta lähtökohdasta suunnittelijan luomuksena, nyttemmin rakennetusta tilasta puhuttaessa huomio keskittyy fenomenologiseen keskusteluun käyttäjän ja tilan suhteesta. Kyse on Henri Lefebvren käyttämästä määritelmästä *eletty tila*¹. Arkkitehtuuri onkin taidelajeista se, joka on tehty paitsi katsottavaksi, myös käytettäväksi ja elettaväksi.

Lähdekirjallisuuteni pohjaa pitkälti elettyä tilaa koskevaan suomalaiseen kaupunkitutkimukseen. Elettyä tilaa on aiemmin tutkinut taidehistorioitsija Kirsi Saarikangas, jonka teosta *Eletyt tilat ja sukupuoli: asukkaiden ja ympäristön kulttuurisia kohtaamisia* (2006) käytän pitkälti lähteenäni tässä tutkielmassa. Tutustuin ensimmäisen kerran elettyä tilaa koskevaan tutkimusaiheeseen taidehistorioitsija Ulla Pohjamon väitöskirjan *Esikaupunki moniäänisenä kulttuuriperintönä – Oulun Hieta-saari* (2011) yhteydessä, jossa Pohjamo käsittelee eri toimijoille yhteistä kulttuuriperintöä, moniäänisyyttä ja kollektiivista muistia. Tutkimuksessaan Pohjamo on onnistunut maalaamaan elävän kuvan nyt jo kadonneesta esikaupunkialueesta asukkaineen, mikä on tietoisesti ja tiedostamatta vaikuttanut oman työni lähtökohtiin. Ari Tanhuanpää on lähestynyt väitöskirjassaan *Huoli kuvasta – merkitys, mieli, materiaalisuus* (2017) taideteoksen materiaalisuutta, mieltä ja olemassaolon vaalimista tarkastellen muun muassa teoksen ainutlaatuisuutta, *auraa*, josta Walter Benjamin puhui 1900-luvun alkupuolella. Hannele Lehtinen sen sijaan käsittelee museologian maisterintutkielmassaan *Olemattoman rakennuksen sietämätön keveys – Puretun linja-autoaseman kulttuuriympäristölliset merkitykset* (2016) oman kohteeni tapaan kadonnutta rakennusta ja sen kautta tilan kokemusta ja kohteen kulttuurisia merkityksiä, muistamista ja unohtamista.

Keisarinaseman rakennuksena tuntee parhaiten arkkitehti Tuula Pöyhä, joka aktiivisesti ajoi 2000-luvulla rakennuksen suojelua ja johti sen restaurointia. Hänen ansiostaan rakennus pelastui purkamiselta, sen tarina saatiin suuren yleisön tietoisuuteen ja se saatiin kunnostettua 1800-luvun asuunsa.

¹ *Eletty tila* on ranskalaisen sosialistin Henri Lefebvren luoma käsite kaupunkitilasta kaupunkilaisten kokemana arkiteollisuutena. Åström 2013, 32.

Pöyhjän laatima rakennushistoriaselvitys *Keisarinasema – Rakennushistoriallinen selvitys Lappeenrannan vanhasta rautatieasemasta* (2004) on ollut niin sanotusti alkulähteeni tämän nimenomaisen rakennuksen historiaan perehtymisessä. Kymenlaakson ammattikorkeakoulun – sittemmin Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulun – opiskelijat ovat tämän jälkeen tehneet restauroinnin koulutusohjelman opinnäytetöitä, joissa rakennusta on käsitelty restauroitavana kohteena. Mari Lehtisen opinnäytetyö *Keisarinaseman I–II -luokan odotussalin katon salaisuus: Koristemaalaton pinkopahvin restauroinnin ja konservoinnin suunnittelu – etiikka ja käytäntö* (2010), Elina Maijasen opinnäytetyö *Kolmannen luokan luksusta: Keisarinaseman III-luokan odotussalin ja matkatavaratilan koristemaalusten alustava rekonstruktiosuunnitelma ja vanhojen rakennuspaperimateriaalien tutkimus* (2010) ja Tiina Lepojärven opinnäytetyö *Dagmarin hameenhelmoissa: Keisarinaseman lattian koristemaalauksen selvitystyö* (2010) käsittelevät rakennuksen sisäpintojen restaurointimenetelmiä. Kymenlaakson ammattikorkeakoulu on koostanut myös julkaisun *Keisarinasema* (Sanna Stenroos 2014), jossa esitellään aseman vaiheita ja restaurointitöitä runsain kuvin.

1.1.2 Paikka, tila, käyttö ja aika keskeisinä käsitteinä

Tutkimukseni keskeisiä käsitteitä ovat *paikka* ja paikasta muodostuva *tila* (Lappeenrannan entinen rautatieasema), tähän tiettyyn tilaan liittyvä *käyttö*, sekä *aika*, joka ympäröi sekä paikkaa että sen käyttöä. Nämä käsitteet mukailevat folkloristiikan tutkija Petja Aarnipuun väitöskirjassaan *Turun linna kerrottuna ja kertovana tilana* (2008) esittelemää kaaviota, jossa esiintyvät käsitteet *paikka*, *aika* ja *toiminta* sekä näitä kolmea yhdistävä *tila*.² Koska kohteeni tarinaan liittyy keskeisesti myös restauroinnin aikakausi, pohdin tutkielman loppuosassa myös restauroitavaa kulttuuriperintöä *aitouden* ja *autenttisuuden* sekä *integriteetin* käsitteiden avulla.

Kuten mitä tahansa taideteosta tai historian tapahtumaa, rakennusta tarkastellaan aina tietystä *ajasta* käsin ja tämän ajan yleiset asenteet heijastuvat aina ajatuksiin, joka kohdistuvat rakennukseen. Rakennus on siis aina sidoksissa aikaan, ja ajan käsite kulkeekin mukana läpi tämän työn. Samalla rakennus on sidoksissa myös *paikkaan* eli ympäristöönsä johon se on rakennettu; jos rakennus vietäisiin toiseen ympäristöön, sen merkitykset muuttuisivat. Rakennus ei ole ympäristöstään irrallinen elementti, vaan se on sidottu tiettyyn paikkaan. Paikka muodostuu maastosta, puista, kasveista, rakennuksista ja teistä, jotka taas antavat vaikutelman pysyvyydestä ja rytmittävät ihmisen liikkumista.

² Aarnipuu 2008, kaavio 1a. Tila: paikka, aika, toiminta.

Vaikka ympäristön yksittäiset elementit, kuten rakennukset, vaihtuvat, paikka on yhdistävä tekijä niiden välillä, joten on tärkeää, että nämä elementit sopivat toisiinsa ja luovat jatkuvuutta paikalle.³

Myös Kirsi Saarikangas huomauttaa, että rakennettuihin tiloihin muodostuneet monet merkitykset ovat aina tiettyyn aikaan ja paikkaan sidottuja⁴. Nykyajasta käsin ei voida arvioida sata vuotta sitten rakennettua rakennusta samoista lähtökohdista kuin sen rakentamisaikana on tehty, koska ympäröivä yhteiskunta on erilainen. Rakennusta tarkastellaankin tietystä ajasta ja ympäröivästä yhteiskunnasta käsin, eikä rakennus ole sama rakennus ilman sitä ympäröivää ympäristöä tai sitä käyttäviä ihmisiä. *Ajan ja paikan* lisäksi keskiöön nousee näin *käyttäjä*, joka toimii ja elää paikassa. Kuten Tuukka Haarni, Marko Karvinen, Hille Koskela ja Sirpa Tani tähdentävät toimittamassaan teoksessa *Tila, paikka ja maisema* (1997), käyttäjän kiinnittyminen tiettyyn paikkaan tapahtuu juuri elämisen kautta.⁵ Rakennuksista puhuttaessa käyttäjien merkitys korostuu, kun ajatellaan että arkkitehtuuri on taiteenlajeista vanhimpia ja tehty käyttöä, asumista ja elämistä, varten⁶. Vuosien varrella rakennuksen käyttö saattaa muuttua ja sen käyttäjät vaihtua toisiin, jolloin rakennukseen liitettävät merkityksetkin muuttuvat. Lopulta koko rakennusta ei enää ole, jolloin sitä arvioidaan enää mielikuvien ja muistin perusteella. Taideteoksen auraa ja ainutkertaisuutta pohtinut Walter Benjamin puhuu ajan ja paikan merkityksestä nimittäen teoksen ainutkertaista olemassaoloa ”Tässä ja Nyt” -nimellä. Teoksen olemassaoloon kuuluvat fyysiset muutokset ja muuttuvat omistussuhteet luovat teokselle sen auran, mikä ei ole jäljiteltävissä.⁷

Kirsi Saarikangas pohtii *paikan* ja *tilan* välistä eroa teoksessaan *Eletyt tilat ja sukupuoli* (2006). Hän viittaa Michel de Certeau'n tulkintaan, jossa tila käsitetään liikkuvaksi, muuntuvaksi ja monimerkitykselliseksi, mutta paikka staattiseksi pysyvyyden edustajaksi. Tilaan liittyy tässä olennaisesti ruumiillisuus, toimija, joka käyttää tilaa ja liikkuu tilassa. Paikassa sen sijaan vallitsee näennäinen järjestys ja stabiilius, minkä vuoksi se on myös tilaa helpommin määriteltävissä. Paikka muuttuu eletyksi ja koetuksi tilaksi käyttäjiensä myötä. Koska tilan voi mielikuvissa ajatella olevan tiiviimmässä yhteydessä aikaan kuin paikan, tilan käsitteen myötä muodostuu muutoksen ja pysyvyyden välinen ristiriita. Tätä ristiriitaa on käsitellyt muun muassa Hannele Lehtinen museologian maisterintutkimassaan *Olemattoman rakennuksen sietämätön keveys* (2016). Rakennettuun ympäristöön liitetään usein pysyvyys: vaikka maailma muuttuisi, vuosista ja vuosikymmenistä toiseen paikallaan pysyvät

³ Mukala 1993, 79.

⁴ Saarikangas 2006, 41, 135.

⁵ Haarni et al. 1997, 16–17.

⁶ Benjamin 1989, 164.

⁷ Benjamin 1989, 142.

rakennukset saattavat antaa rauhoittavan tunteen pysyvyydestä. Ne antavat ihmisille juuret ja tunteen tiettyyn paikkaan kuulumisesta. Siitä huolimatta rakennukset ja niiden ympäristöt elävät jatkuvassa muutoksessa samalla tavalla kuin niissä elävät ihmisetkin, jolloin rakennuksiin liitettävät merkityksetkin muuttuvat jatkuvasti.

1.1.3 Tutkimusaineisto ja tutkijan positio

Tämän kaltaisessa tapaustutkimuksessa aineistomahdollisuudet ovat monipuoliset, joten on tutkijan valinta, miltä pohjalta lähteä liikkeelle omassa tutkimuksessaan. Ihmisten suhdetta ympäristöönsä on mahdollista tutkia havainnoimalla, haastatteleamalla tai vertailemalla historiallisia tai kulttuurien välisiä esimerkkitapauksia etsien toistuvia piirteitä ja tyypillisyyksiä. Myös tutkimuksen ulkopuolella syntynyt aineisto, kuten kuvitukset, mainokset tai matkakertomukset, ovat hyviä lähdeaineistoja, sillä niiden avulla voi nähdä kuinka ihmiset suhtautuvat ympäristöönsä.⁸

Keisarinasemassa yhdistyvät valtion normit, julkinen paikallishistoria ja tavallisen ihmisen henkilökohtainen historia, joten on luontevaa lähestyä aihetta näistä kaikista lähtökohdista käsin. Käyttämäni aineisto koostuu kolmesta erityyppisestä materiaalista: henkilöhaastatteluista (henkilökohtaiset kokemukset), sanomalehtiartikkeleista (julkinen keskustelu) sekä asiantuntija- ja asiakirjamateriaalista (viralliset dokumentit ja puolueeton näkemys). Näistä kolmesta yksityishenkilöiden haastattelumateriaali käsittää ajallisesti pisimmän jakson 1900-luvun puolesta välistä 2000-luvun alkuun, kun taas asiakirjamateriaalista ja sanomalehtiartikkeleista on tullut esille 2000-luvulla käsitellyt kysymykset ja keskustelunaiheet rakennuksen suojele- ja restaurointiajalta. Jätin tämän työn ulkopuolelle aseman alkuaikojen koskevan historiallisen arkistoaineiston kuten rakentamisaikaiset 1800-luvun asiakirjat, sillä rakennuksesta on olemassa Tuula Pöyhien rakennushistoriallinen selvitys, jossa arkistoaineistoa on käyty lävitse. Olen erottanut tekstissä yksityishenkilöiden haastattelut muusta lähdemateriaalista käyttämällä ainoastaan heidän etunimiään.

Tutkimukseni aiheen valinta ei niinkään ollut harkittu ja tietoinen valinta, vaan sattumien summa, jonka kuitenkin näin jälkikäteen koen luonnolliseksi valinnaksi. Minulla on ollut jonkinlainen suhde rautateihin ja rautatierakennuksiin aina, sillä suvussani on ollut rautatieläisiä useassa polvessa. Lap-

⁸ Rapoport 1982, 11.

suudenkotinikin sijaitti ratapihan vierellä rautatieläisten asuinrakennuksessa. Valitsin tutkimusaiheeni hyvin pian saatuani tietää Keisarinaseman tulipalosta, sillä vaikka itse olen imatralainen, en lappeenrantalainen, olin tutustunut asemaan jo muutamia vuosia aikaisemmin suorittaessani restaurointiopintoja Kymenlaakson ammattikorkeakoulussa. Tuolloin asema kuului työkohteisiimme. Kohde oli siis ennestään tuttu minulle, mutta ei liian läheinen, mikä saattaisi hankaloittaa sen tasa-puolista tarkastelua.

Keisarinasemaa käsittelevä työni on ollut ajallisesti melko pitkä projekti, joka on välillä jäänyt sivummalle, mutta kulkenut kuitenkin jatkuvasti ajatuksissa mukana. Ajoittain asema on tullut puheeksi tapaamieni ihmisten kanssa muiden asioiden ohessa, ja siihen liittyvät reaktiot ovat olleet vaihtelevia. Monesti asemasta puhutaan vielä muutaman vuoden jälkeen surullisena tapauksena ja korvaamattomana menetyksenä, mitä se toki onkin. Olen kuullut myös mielipiteitä, että tämä aihe on loppuun käsitelty. Tässäkin on perää – löytyisihän kaupungista ja lähialueilta monia olemassa olevia rakennuskohteita, jotka kannattaisi tuoda esille, kun ne ovat vielä pelastettavissa. Nyt, vuonna 2017, kun aseman tulipalosta on kulunut neljä vuotta, yleiset ajatukset ovat jonkin verran laimentuneet muutaman vuoden takaisesta. Useimmat muistavat tapauksen, jos se tulee puheeksi, mutta suurempia tunteita aihe ei vaikuta herättävän. Aika kuluu eteenpäin ja vanhat aiheet väistyvät uusien tieltä.

1.2 Kohteesta teoriaan: rakennuksen monet merkitykset

Yksittäistä rakennusta on mahdollista tarkastella lukemattomista eri näkökulmista, ja historiansa aikana rakennukselle kehittyä erilaisia rooleja, tarkoituksia ja ominaisuuksia. Rakennus ei ole kontekstistaan irrallinen elementti, vaan rakennuksesta nousevat merkitykset ovat sidoksissa siinä kulloinkin toimivaan käyttäjään ja vallitsevaan aikaan, josta käsin rakennusta tarkastellaan. Tässä luvussa tarkastelen Keisarinasemaan ja rakennettuun ympäristöön liitettäviä merkityksiä käyttäjälähtöisesti.

1.2.1 Tila ja sen käyttäjä

Perinteisesti taidehistoriallisessa tutkimuksessa rakennettua ympäristöä ja arkkitehtuuria on katsottu suunnittelijan näkökulmasta esteettisinä muotoina ja fyysisinä, tyhjinä tiloina. Muun muassa Kirsi

Saarikangas nostaa esille uudemman lähestymistavan, jossa korostetaan käyttäjien merkitystä rakennetuissa tiloissa. Enää rakennettua ympäristöä ei katsota pelkästään suunnittelijan luomana tyhjänä näyttämönä, vaan sosiaalisesti aktiivisena, merkityksiä tuottavana ja tulkitsevana osana tässä ympäristössä toimiville ihmisille. Suunnittelijalla on tärkeä osuus rakennuksen luojana, mutta lopullinen rakennus muokkautuu eri tahojen vuorovaikutuksesta ja on alati muuttuva osa yhteiskuntaa sen sijaan, että se olisi valmis, pysyvä objekti rakentamisensa jälkeen.⁹ Rakennettu tila on tavallaan jatkuvasti muuttuva kohtaamispaikka, jossa eri maailmat risteävät ja lomittuvat toisiinsa¹⁰. Samalla kun tilaan kohdistetaan merkityksiä, tila myös tuottaa merkityksiä sen sijaan että se vain heijastaisi niitä, ja samoin kuin käyttäjät muokkaavat tilaa, myös tila muokkaa käyttäjiään¹¹. Jatkuva muutos on läsnä koko ajan. David Lowenthal muistuttaa kuitenkin, että muutos ja traditio eivät sulje toisiaan pois. Ihminen tarvitsee molempia, sillä ilman tuttua ympäristöä ja yhteyttä menneisyyteen ja toisaalta ilman uudistumista olisimme luultavasti toimintakyvyttömiä.¹²

Tilaan liittyvät merkitykset, samoin kuin muistotkin, voidaan nähdä osittain jokaisen käyttäjän omina ja yksityisinä ja osittain yhteisesti jaettuina eli kollektiivisina. Tällä tavoin rakennettu tila muodostaa minän ja maailman välisen suhteen (yhteisesti jaetut, kulttuuriset merkitykset), mutta on myös rajan minän ja maailman välillä (henkilökohtaiset kokemukset)¹³. Sama tila myös näyttäytyy erilaisena eri käyttäjille, minkä vuoksi esimerkiksi yksittäinen rakennus on tavallaan samanaikaisesti useita eri rakennuksia.¹⁴ Samoin muistamisen tavat vaihtelevat kulttuureittain ja yksilöittäin, mikä kertoo siitä, kuinka ympäristöä havainnoidaan, jäsennetään ja merkityksellistetään¹⁵. Jokaisen henkilökohtaiseen tilakokemukseen ja rakennukseen liittyvään suhteeseen vaikuttavat kokijan oma historia, muistot ja aikaisemmat kokemukset sekä havainnot, joita juuri hän liittää rakennukseen tai tilaan¹⁶. Positiivisessa tai negatiivisessa mielessä merkityksellisiksi koetut paikat voivat korostua ajatuksissa, kun taas neutraalimmiksi koetut paikat saattavat painua unohduksiin. Ehkä jokainen voi palauttaa mieleensä lapsuuden leikkipaikkoja tai aikuiselämän ensimmäisen asunnon ja liikkua mielessään taas tutussa ympäristössä? Tällaiset paikat ovat jättäneet kokijalleen jäljen samoin kuin kokija on jättänyt jäljen niihin. Paikkaan liitettävien merkityksien ei tarvitse edes liittyä konkreettisesti tähän paikkaan, vaan

⁹ Saarikangas 2006, 31–33; 36–39.

¹⁰ Saarikangas 2006, 138.

¹¹ Saarikangas 2006, 49–51.

¹² Lowenthal 1985, 69.

¹³ Saarikangas 2006, 127–128.

¹⁴ Saarikangas 2006, 31–33; 36–39.

¹⁵ Ollila 2010, 161.

¹⁶ Torvinen 2011. Muistojen värittämät maisemat. Artikkelin Saatavilla: <http://hybrislehti.net/hybris-32011/muistojen-v%C3%A4ritt%C3%A4m%C3%A4t-maisemat>. Torvinen viittaa tässä Sirpa Taniin: *Kaupunki Taikaipelissä. Helsinki-elokuvien mielenmaisemat -maantieteellisiä tulkintoja* (1995). Helsinki: Paintmedia Oy.

jokin paikassa saattaa herättää muistoja, tai kokija saattaa yhdistää jonkin tapahtuman tai esimerkiksi elämäntilanteen tähän paikkaan, jolloin paikka saa hänen mielessään tietynlaisen ”latauksen”. Kun nämä jokaisen omat henkilöhistoriat yhdistyvät ja risteävät yhteisiä jaettuina kokemuksia ja näkemyksiä, niistä muodostuvat tilaan liittyvät erilaiset merkitykset ja *eletty tila*. Saarikankaan sanoin: ”Eletty tila on asukkaiden ja rakennetun ympäristön kohtaamisissa muotoutuva tila, joka on enemmän kuin rakennukset tai asukkaiden kokemukset yhteensä.”¹⁷.

Henri Lefebvre on jakanut tilan tuottamisen kolmeen eri tasoon, jotka ovat vuorovaikutuksessa toisiinsa nähden: havaittuun, käsitettyyn ja elettyyn tasoon. Saarikangas selittää näiden tasojen liittyvän erityisesti tilan hahmottamiseen kokonaisuutena (havaittu), suunnittelijoiden etäännyneeseen suhteeseen (käsitetty) sekä käyttäjiin ja arkielämään (eletty).¹⁸ Samoin kuin nämä tilan tuottamisen eri tasot ovat vuorovaikutteisessa suhteessa keskenään, yhdessä tilassa on todellisuudessa monta sosiaalista tilaa¹⁹. Keisarinaseman kohdalla tulkitseisin tämän ajatusmallin niin, että eletty taso liittyy rakennuksen asukkaisiin, vuokralaisiin ja muihin toimijoihin, kuten aseman restauroijiin ja korjaajiin, jotka ovat toimineet rakennuksessa fyysisesti. Käsitetty taso viittaa ensisijaisesti arkkitehteihin, rakennuttajiin ja muihin tahoihin, jotka ovat eri aikoina suunnitelleet aseman ja sen ympäristön rakennus- ja muutostyöt tai vaikuttaneet niihin, toimimatta kuitenkaan itse fyysisesti ja aktiivisesti rakennuksessa. Ensimmäinen, havaittu taso viittaisi tällöin erityisesti muihin kaupunkilaisiin ja kaupungissa oleviin tahoihin, joiden havaitsemana asema liittyy samaan kokonaisuuteen muun kaupungin kanssa. Saarikankaan mukaan nämä kolme tilan tasoa tai ulottuvuutta ovat Lefebvren mielestä ymmärrettävissä vain suhteessa ruumiilliseen²⁰. Tarkastellessani tässä mainitsemiani Keisarinasemaan liittyviä tahoja, huomaan että tämä pitäneekä paikkansa; rakennuksen fyysinen käyttö ja siihen liittyvät havainnot ovat ruumiillisia, mutta niin on tavallaan myös suunnittelu: tapahtuuhun se piirtäjän pöydällä.

Lähestyn tutkielmassani aihetta tältä pohjalta. Rakennettu ympäristö ei ole vain visuaalisesti tarkasteltava taideobjekti sen enempää kuin kasvoton kulissi kaupunkilaisten elämälle, vaan aktiivinen osa tätä kaikkea. Rakennetun ympäristön ja tilan merkitykset nousevat kunnolla esille vasta tilan käyttäjien ja toimijoiden mukana. Merkitykset kerrostuvat ja lomittuvat toisiinsa nähden ja osa niistä katoaa, kun uusia merkityksiä syntyy.²¹ Käyttäjä on mukana rakennuksen ”elämässä” sen alkuhetkistä

¹⁷Saarikangas 2007–2010 Luonnon, maiseman ja sukupuolen esittäminen ja aistiminen -tutkimusryhmän hankkeenjohtajan esittely.

¹⁸ Saarikangas 2006, 67; Saarikangas viittaa tässä Henri Lefebvren teokseen *La production de l'espace* (1974).

¹⁹ Saarikangas 2006, 68.

²⁰ Saarikangas 2006, 136.

²¹ Saarikangas 2006, 31–33; 36–39.

lähtien, sillä oletettavat käyttäjät ovat olemassa jo suunnittelijan pöydällä²². On siis luonnollista, että käyttäjä on olennainen osa rakennuksia ja niiden merkityksiä. Konkreettisesti käyttäjän merkitys tulee näkyväksi esimerkiksi rakennusten muutoksissa²³. Kun sisäkattoja lasketaan ja pintoja yksinkertaistetaan, oviaukkoja lisätään tai suljetaan, kyse on yleensä käyttömukavuuden helpottamisesta.

Walter Benjaminin mukaan rakennuksia hyödynnetään niin ikään kahdella tavalla, katselemalla ja käyttämällä niitä²⁴. Yksinkertaisesti ajatellen esimerkiksi maalausta voi katsella ja se voi muuttaa katselijansa tai kokonaisen yhteisön käsityksen maailmasta, mutta maalaukseen ei voi fyysisesti astua sisään ja elää siinä. Rakennus sen sijaan on tehty juuri sisään astumista varten. Rakennuksella on kieltämättä suuri visuaalinen merkitys, mutta silloinkin toimijana on tavallisesti (kaupunki)tilan käyttäjä, joka katselee rakennusta. Ilman käyttäjiään, entisiä tai nykyisiä, rakennettuja tiloja voisi kenties luonnehtia vaillinaisiksi koristeiksi.

Käyttäjän myötä rakennettuihin tiloihin liittyvät ruumiillisuus ja aistimaailma. Rakennuksissa liikutaan ja eletään; tuttu ympäristö ja tutut kulkureitit painuvat lihasmuistiin, jossa ne pysyvät pitkään. Haastateltavieni kertomuksista välittyy sama seikka, minkä Pauli Tapani Karjalainen mainitsee artikkelissaan ”Aika, paikka ja muistin maantiede” (1997): ajan ja paikan voi aistia eri tavoin, näkemisen lisäksi haistamalla, maistamalla ja kuulemalla. Junaradan vieressä joskus asuneet pystyvät palauttamaan helposti mieleensä ratapölkkyjen tervan tuoksun tai junanvaunujen äänet niiden lipuessa raiteita myöten. Rakennusten käyttöön ja havainnointiin liittyvät vahvasti myös tottumus ja sattumanvaraisuus²⁵. Rakennetussa ympäristössä eläminen ja sen hyödyntäminen ei ole niinkään tietoista toimintaa kuten vaikkapa kuvataiteen tarkastelu, vaan se tapahtuu muun elämisen osana. Kuten Karjalainen sanoo viitaten Marcel Proustin teokseen *Kadonnutta aikaa etsimässä. Swannin tie: Combray* (1984; alkuperäisteos *Du côté de chez Swann* 1913), ”aistimus avaa muistin salpoja”, eikä elävää muistikokemusta voi saada tietoisella yrittämisellä, vaan se tulee esiin yllättäen kuten aistihavaintojen kautta²⁶. Muistot elävät myös jatkuvassa liikkeessä. Menneisyys ja menneisyyden paikat eivät suinkaan aina säily muistissa pysyvinä, ”koteloituina arkistotavaroina”, jotka voidaan hakea tarvittaessa esiin, vaan ne elävät jatkuvassa liikkeessä ja ilmaantuvat pinnalle milloin milläkin tavalla.²⁷ Kaisa Kaakinen kutsuu tätä pro gradussaan *Ajan sisäkkäiset tilat* (2005) tahattomaksi muistamiseksi, jossa kokemus on

²² Saarikangas 2006, 81.

²³ Rapoport 1982, 16.

²⁴ Benjamin 1989, 164.

²⁵ Benjamin 1989, 164.

²⁶ Karjalainen 1997, 234.

²⁷ Tani 1997, 212.

läsnä yhtä aikaa menneisyydessä ja nykyhetkessä, ja erityisesti joissakin paikoissa tuttuus voi herättää tällaiset muistot – kuten varmuuden siitä, että on ollut kyseisessä paikassa aikaisemminkin.²⁸ Kaakinen kuvailee myös osuvasti, että ”rakennus kantaa menneisyyttä, joka on siinä samalla kertaa läsnä ja poissa” ja että ”rakennukset ovat yhtä aikaa sekä konkreettisia tiloja että kuvia mielen rakenteista”²⁹. Rakennuksissa onkin läsnä fyysisen ympäristön lisäksi abstrakti kokemisen taso.

Elämisen ja rutiinien kautta ihminen kiinnittyy tiettyyn tilaan, jolloin siitä tulee eläjälleen subjektiivinen, omaan kokemusmaailmaan liittyvä paikka³⁰. Liikkumalla tiloissa, kuten rakennuksen sisällä ja sen ympäristössä, näistä tiloista tehdään omia. Kun usea taho liikkuu samanaikaisesti samoissa tiloissa, tiloista tulee yhteisesti jaettuja sosiaalisia tiloja. Keisarinasemalla ja aseman ympäristössä on ollut sen historian varrella useita erilaisia sosiaalisia tiloja, jotka ovat lomittuneet toistensa kanssa. Alueen ovat jakaneet esimerkiksi rautatievirkailijat ja näiden perheet. Naapurin luokse saatettiin poiketa katsoman televisiota, ja lapset leikkivät lähiympäristössä laajentaen reviiriään ratapihalle ja kauppatorille. Ajallisesti samaan aikaan rakennuksessa ja sen ympäristössä toimiville ihmisille sama rakennus on merkinnyt erilaisia asioita. Asukkaalleen asema on ollut koti, joka merkitsee kenties pysyvyyttä ja turvaa, mutta samanaikaisesti aseman ohi paikallisjunalla työhön tai kouluun matkustaville asema on ollut yksi osa matkantekoa – ehkä merkki tietystä hetkestä ennen pääte pysäkkiä.

Henkilökohtaisesti ja yhteisesti jaettujen kokemusten ja merkitysten lisäksi rakennettuihin ympäristöihin kuuluvat valta-asetelmat, jotka luovat tiloihin omia merkityksiään. Rautatieasemille tyypilliset eri arvoisia käyttäjiä varten suunnitellut tilajaot (I–II -luokan ja III–IV -luokan odotussalit) ja niihin liittyvä valtasuhde on yksi esimerkki tästä. Yksiselitteisimmillään vallankäyttö näkynee parhaiten ympäristön muokkauksessa; ne tahot, joilla on suurin valta, saattavat päättää kaupunkikuvan muutoksesta omien arvojensa mukaisesti – siitä mikä osa kaupungista saa jäädä paikalleen ja mikä lähteä, ja mihin suuntaan kaupunkiympäristöä ohjataan uuden rakentamisella. Myös tilankäytössä kohderyhmien valinnalla voidaan käyttää valtaa, kun tilaan houkutellaan toivottuja ihmisryhmiä ja suljetaan toiset ryhmät jopa kokonaan tilan ulkopuolelle.

Aseman historiassa valta näkyy useissa käännteissä. Ensimmäinen suora miellelyhtymä vallan käsitteeseen tulee jo aseman syntykontekstissa keisarin vierailun alla; olisiko vasta valmistuneen aseman

²⁸ Kaakinen 2005, 22.

²⁹ Kaakinen 2005, 42.

³⁰ Haarni et al. 1997, 16–17.

saattanut jopa tulkita tuolloin jonkinlaiseksi vallan symboliksi? Seuraavaksi sama valtaan liittyvä mielikuva vilahtaa tänä päivänä lempinimessä *Keisarin asema* tai asunto-osakeyhtiön nimessä *Asunto Oy Lappeenrannan Villa Aleksanteri*. Toisinaan valta-asetelma näkyy epäsuoremmin. 1930-luvulla uusi rautatieasema valmistui Lappeenrantaan ja vanha asema siirrettiin toissijaiseen käyttöön lähinnä tavara-asemaksi, siis jollain tavalla alisteiseen asemaan. Myöhemmin 2000-luvulla aseman kohtalo oli pitkään kiistanalainen, kun rakennus tyhjennettiin asukkaista ja eri tahot pyrkivät toisistaan poikkeaviin ratkaisuihin aseman tulevaisuuden osalta. Valta-asetelman voi nähdä myös ajanjaksossa, jolloin asemalta kotinsa saaneet perheet olisivat tahtoneet mieluummin muuttaa viereiseen, vastavalmistuneeseen Koljonlinna-kerrostaloon, joka oli kaikin puolin nykyaikaisempi ja mukavuuksin varustettu toisin kuin ”nukkavieru” vanha asema.

1.2.2 Keisarin aseman monet funktiot

Rakennetun ympäristön merkityksiä on mahdollista tutkia monesta lähtökohdasta. Tässä luvussa esitelen Keisarin asemaan liitettäviä merkityksiä käyttämällä Reinold Schmückerin artikkelissaan ”Funktion der Kunst” (2001) tekemää jaottelua taiteen erilaisista funktioista³¹. Taulukko koostuu taiteen yleisistä funktioista ja taiteen potentiaalisista funktioista. Tässä luvussa tarkastelen Schmückerin taulukosta poimimiani Keisarin asemaan soveltuvia potentiaalisia funktioita, jotka ovat jaettavissa taiteen sisäisiin ja ulkoisiin funktioihin ja edelleen näiden alaryhmiin. Schmückerin käyttämien nimitysten suomennokset esiintyvät tässä tekstissä kursiivissa erona muuhun tekstiin. Annika Waenerbergin suomentama taulukko on erillisenä liitteenä tutkielman lopussa (Taiteen funktioita liite 1).

Vaikka aseman perimmäinen tarkoitus oli rautatiekäytössä, tällä rakennuksella oli valmistumisajan kohtanaan myös erityismerkitys eräänlaisena vastaanottavana rakennuksena keisariseurueelle. Sen myötä se sai kulttiarvoa ja symbolista arvoa³². Muun muassa Walter Benjaminin käyttämä käsite taideteoksen kulttiarvosta näkyy varsinkin aseman historian syntyajoissa. Kulttiarvossa taideteoksella on välinearvo, jossa aidon teoksen ainutkertaisuus eli aura ja alkuperäinen käyttöarvo perustuvat rituaaleihin ja perinteeseen, joihin teosta on alun perin käytetty³³. Vaikka rakennusta ei varsinaisesti

³¹ Schmücker 2001, 28.

³² Amos Rapoport huomauttaa, että itse asiassa symbolismi on keskeisesti läsnä kaikissa ympäristöissä. Rapoport 1982, 44.

³³ Benjamin 1989, 146–147.

rakennettu keisaria varten, osa rakennuksen tiloista ja niiden koristeluista tehtiin juuri hänelle ja piilotettiin tavan väeltä. Keisarikultti esiintyy Schmückerin taulukossa taiteen sisäisissä funktioissa *traditiota muodostavana funktiona*: asemahan rakennettiin aikana, jolloin keisarin vierailujen oli tarkoitus toistua muutaman vuoden välein, ja tällöin vierailuista olisi tullut toistuva traditio. Myöhemmin aseman historiassa keisarikultti toistui *traditiota säilyttävänä funktiona*, kun sitä ryhdyttiin välittämään uudelleen rakennuksen restauroinnin myötä. Taide, tässä tapauksessa rakennus, heijastaa tai pohtii yhteiskuntansa arvoja ja mieltymyksiä, toisin sanoen *reflektoi* niitä. Muuttuvat tyylivirtaukset samoin kuin ympäröivän yhteisön historiatietoisuus näkyvät suoraan rakennusten kohtelussa.

Schmückerin taulukkoa edelleen seuraten Keisarinasemassa esiintyvät myös kommunikatiiviset funktiot *ekspressiivinen*, *appellatiivinen* ja *toteava*. *Ekspressiivisyys* eli ilmaisuvoimaisuus toteutuu varsinkin aseman alkuperäisessä asussa: julkisivujen ja sisätilojen koristelussa, suunnittelussa, tyylissä ja muodoissa. Etenkin sisätilojen suunnittelussa oli kiinnitetty huomiota juuri tämän tietyn rakennuksen erityiseen käyttötarkoitukseen (keisarilliset odotustilat). 1900-luvun muutostöissä rakennuksen ekspressiivisyys väheni, mutta 2000-luvun restauroinnissa palautui taas osittain takaisin. *Appellatiiviset funktiot*³⁴ merkitsevät erityisesti 2000-luvulla esiin tullutta vetoavuutta: tässä rakennuksessa vetoavuus näkyi jälleen kerran sen ominaispiirteissä, kuten säilyneissä koristemaalauksissa, mutta myös sen vaiherikkaassa ja tunteisiin vetoavassa tarinassa. *Toteava funktio* sen sijaan näyttäytyi rakennuksen näennäisenä staattisuutena: rakennus seiso i 128 vuotta samoilla sijoillaan ympäröivän maailman muuttuessa. Ehkä parhaiten toteavuus näkyy kuitenkin tämän hetken tilanteessa, kun paikalla ei enää olekaan rakennusta, vaan pelkkä kivijalka tyhjällä aukiolla osoittamassa rakennuksen paikkaa.

Schmückerin *dispositiivisista*³⁵ eli ”tahdonvaltaisista” funktioista *emotiivinen* toteutuu aseman kohdalla monesti. Keisarin vierailut ovat olleet kansanjuhlia, ja sittemmin asema on ollut merkityksellinen kotina, jota asukkaat muistelevat lämpimästi. Tämän jälkeen rakennuksen suojelukysymys herätti suuria tunteita, kuten lopulta myös aseman menettäminen. Rakennuksen säilyttäminen ja kunnostus taas vaati suurta *motivaatiota* yhteisöltä. Toisaalta asema saatettiin etenkin 2000-luvulla kokea kaukaiseksi (*loitontavaksi*): tavallaan läsnäolevaksi mutta kuitenkin saavuttamattomaksi, ja ehkä sen synthyistorian vuoksi kiehtovaksikin, sillä maailma on muuttunut paljon Suomen suuriruhtinaskunnan ajasta. Yleisö tiesi kaiken aikaa, että restauroitava Keisarinasema tavallaan vain esitti alkuperäistä

³⁴ Appell eli anomus, vetoamus.

³⁵ Dispositiiviset funktiot herättävät jonkin tunteen tai suhtautumistavan (asenteen) tai vahvistavat taipumusta tiettyyn suhtautumiseen. Annika Waenerbergin selvennys.

autonomian aikaista asemarakennusta. *Terapeuttinen funktio* toteutunee Keisarinasemassa ilmeisimmin rakennuksen säilyttämishaluna 2000-luvulla: se oli lappeenrantalaisille todiste siitä, että kaikki vanha ei katoa uuden tieltä, vaan vielä on jotain pysyvää, jonka pysyvyyteen on voinut itse vaikuttaa³⁶. Tokihan rakennuksella oli useaan otteeseen kaupunkilaisille myös *vihteellisiä funktioita*: ensin keisarivierailujen aikana, ja myöhemmin suojelu- ja restaurointiaikana, jolloin sen käännteitä saatiin seurata paikallismedian välityksellä.

Asemaan liittyviin funktioihin kuuluvat myös *identiteettiä muodostavat funktiot* – esimerkiksi rakennuksen vaikutus lappeenrantalaisten paikallisidentiteettiin –, *erottautumisfunktiot* kuten rakennuksen ominaispiirteet ja oma tarina ja niiden myötä sen ainutlaatuisuus sekä *statusta ilmaisevat funktiot*, jotka käsittävät keisaristatuksen lisäksi yleisön ja viranomaisten hyväksynnän kulttuurihistoriallisesti arvokkaana rakennuksena 2000-luvulla. Statusta ilmaiseva funktio voidaan yhdistää myös paikkakunnalla tapahtuneeseen 1800-luvun lopun modernisaatioon ja rautatierakennuksen tuomaan uutuusarvoon paikkakunnalla: rautatiet olivat 1800-luvun lopulla uusi, nykyaikainen keksintö, joka mahdollisti paikkakuntien nopean kehityksen ja statuksen nousun siellä, mihin rautatieverkosto päätettiin ulottaa. Myös *kuvitusfunktio* merkitsee rakennuksen havainnollistamista paikkakunnan kehityksen symbolina. Lappeenrannan aseman ensimmäisten vuosikymmenten aikana voi nähdä olleen läsnä myös rakennuksen *poliittisen* merkityksen, sillä asema oli yhdistetty keisarillisuuteen ja sen myötä niin sanottuun valkoiseen Venäjään, sittemmin valkoiseen Suomeen. Konkreettinen esimerkki poliittisuudesta löytyy arkistovalokuvasta, joka on kuvaustietojen mukaan otettu vapaussodan päättymisen vuosipäivänä 26.4.1928³⁷.

Tunnistaminen rautatieasemaksi saatiin luotua aseman rakennusaikana tyyllisillä ominaispiirteillä, kuten julkisivujen puuleikkauksilla, poikkipäädyillä ja spiiroilla eli kattokoristeilla. Rakennuksen tunnistettavuus lisääntyi paikkakunnalla uudelleen vasta 2000-luvulla, kun asema nousi julkisuuteen siitä tehtyjen selvitystöiden myötä; tätä ennen aseman merkitys rautatieasemana oli vuosikymmeniä unohduksissa ja rakennus nähtiin ainoastaan rautatieläisten asuinrakennuksena. Schmückerin taulukossa esiintyvät *mimeettis-mnestiset* ja *muistoihin liittyvät funktiot* yhdistävät rakennuksen kollektiiviseen muistiin ja yksilöllisiin muistikuviin, joita kaupunkilaisille saattoi muodostua hiljalleen rakennuksen kanssa eläessä ja toimiessa. Aseman merkityksiin liittyvä lisäksi *dokumentaariset funktiot*.

³⁶ Ennen rakennuksen restaurointipäätöstä sen säilyttämiseksi kerättiin muun muassa kansalaisadressia.

³⁷ Lappeenrannan museoiden valokuva ”Tykki-Kiviharju, rautatieaseman II-luokan ravintola” on saatavilla osoitteessa https://lappeenrannanmuseot.finna.fi/Record/musketti_lprmuseot.M40:KUVKVV432:3. Ks. sama kuva myös tässä tutkielmassa: kuva 8.

Dokumentaarisuus kertoo siitä, että rakennus on historiallisesti todistusvoimainen, se kertoo historian tapahtumista. Tähän liittyen esimerkiksi rakennuksesta otetut valokuvat ovat dokumentaarisia, sillä erityisesti valokuvia on tapana pitää totuutena; ajatellaan, että kuvat näyttävät mitä on ollut todellisuudessa.

Tämän työn edetessä pyrin todistamaan, että Keisarinasema on historiansa aikana ollut kaikkea muuta kuin pelkkä koriste tai kuriositeetti. Monilla rakennukseen kuuluvista koristeista oli varmasti tarkoituksensa: julkisivujen puuleikkaukset tekivät rakennuksesta tunnistettavan ja viestivät tämän rakennuksen kuuluneen rautatieasemien joukkoon, ja keisarillisen huoneiston kattomaalauksilla tahdottiin kenties vaikuttaa keisari-parin suosiollisuuteen muita rakennushankkeita silmällä pitäen. Siitä huolimatta asemalla oli myös pelkästään koristeellisia elementtejä, joilla ei ollut muuta tarkoitusta kuin miellyttää rakennuksen käyttäjien silmää. Sellaisiksi voi katsoa esimerkiksi tavallisen väen odotussalien ornamenttikoristelut. Joten on todettava, että kaikkien edellä esittelemieni merkitysten ja funktioiden kirjon lisäksi rakennuksella on myös *dekoratiivinen* funktio ilman syvemmän hyötynäkökulman pohtimista. Rakennuksella ja varsinkin sen ulkoisilla yksityiskohdilla voi olla merkitys myös puhtaasti koristeena.

Edellä käsittelemäni asemaan kohdistuvat funktiot käsittävät lähinnä rakennuksen merkityksiä symbolisella tasolla. Käytännönläheisemmin ajateltuna rakennukseen voitiin kohdistaa erilaisia *arvoja*, jotka esimerkiksi ajoivat eteenpäin sen suojelua ja kunnostamista. Aseman pelastusprojektin aikana rakennuksen nähtiin tarjoavan Lappeenrannalle historiallista, esteettistä ja kaupunkikuvallista arvoa, uutuusarvoa vähän tunnettuna kohteena sekä matkailuarvoa kotimaan matkailijoiden lisäksi varsinkin venäläisiä matkailijoita ajatellen. Käyttöä pyrittiin suunnittelemaan myös käyttäjiä silmällä pitäen, sillä kunnostettu asema tahdottiin matkailukohteeksi sekä yhteiseen käyttöön paikallisille yrittäjille ja yhteisöille. Rakennuksen historiallisen kerroksellisuus ja sellaiset esteettiset ominaisuudet, joita arvostetaan juuri 2000-luvulla, auttoivat rakennuksen arvonnousussa. Näiden pohjalta rakennus alkoi saada arvoa myös kaupungin vetovoiman näkökulmasta katsottuna, sillä asema edusti Lappeenrannassa ja koko Suomessa harvinaiseksi käyvää suuriruhtinaskunnan aikaista rakennuskantaa. Historiallinen rakennus ei myöskään ole irrallinen *taloudellisesta* merkityksestä. Kulttuuriset arvot ja taloudellinen arvo on sovittava yhteen: kulttuurihistoriallisesti arvokas rakennuskaan ei saa olla ainoastaan menoerä, vaan sille on löydettävä edes jokseenkin tuottavaa käyttöä.

1.2.3 Vastakohtia ja ristiriitoja

Keisarin aseman elinkaarta pohtiessa tulee huomanneeksi, että lukuisten erilaisten funktioiden lisäksi samassa rakennuksessa esiintyi samanaikaisesti tai eri aikoina erilaisia piirteitä, jotka ovat vastakohtaisia toisiinsa nähden. Näennäisesti yksinkertainen puurakennus olikin tarkemmin ajateltuna täynnä kontrasteja ja ristiriitoja.

Historiallista kerroksellisuutta kuvastavat rakennuksen tarinassa korostuva alkuaikojen keisarillinen loisto ja juhlavuus – keisarikultti – ja sen vastakohtana kotikäytön aikana esiintyneet perisuomalaiset hyveet: vaatimattomuus, käytännöllisyys ja arkisuus. Vastakohtaisuus näkyy myös rakennuksen symboliikassa, joka muuttui käyttötarkoituksen muuttuessa: asemarakennuksia pidetään perinteisesti saapumisen ja lähtemisen paikkana, jatkuvan liikkeen tilana, mutta kotikäyttöön muutettuna asemarakennuksen voikin katsoa edustavan pysyvyyttä, rauhaa ja turvaa. Kokonaista aseman historian aikajanaa tarkastelemalla suurin vastakohtaisuus lienee ollut rakennuksen koko olemassaolon aikana kertynyt kerroksellisuus ja juurevuus, joka täytyi yhdistää nykyaikaisen hektisen maailman tarpeiden palvelemiseen. Ja toisaalta asema edusti valmistuessaankin uutuusarvollaan nykyaikaista maailmaa aikana, jolloin rautatiet olivat uusi teollistuneen yhteiskunnan liikenneväylä.

Rakennuksen ulkoisista ominaisuuksista vastakohtaisuus on helpointa löytää keisaria varten suunnitelluista runsaista koristeista valtion tyyppirakennuksessa. Tässä tulee edellistä eroavalla tavalla esille keisarillinen juhlavuus sisällytettynä käytännöllisyyteen: jos historiallisesta näkökulmasta loistokkuus kohdistuu rakennukseen liitettäviin historiantapahtumiin ja niistä kertomiseen, ulkoisista ominaisuuksista katsottuna juhlavuus on läsnä rakennuksen visuaalisuudessa, kuten fyysisissä koristeissa ja yksityiskohdissa.

Käyttöominaisuuksiin sisältyvät kaikki edellä mainitsemani piirteet. Niiden lisäksi käyttöominaisuuksissa näkyviä kontrasteja ovat muun muassa aseman alkuperäisissä tilajaoissa tehdyt jaot julkiseen ja yksityiseen, sekä ajan tavan mukaan ylhäisölle ja rahvaalle suunnitellut eri odotustilat. Julkisen ja yksityisen välinen suhde näkyy Keisarin asemassa monella tasolla. Rakennus oli alun perin tarkoitettu julkiseen käyttöön hyötyrakennukseksi, mutta se ei ollut kuitenkaan kaikilta osin kaikille avoin. 1800-luvun lopulla rautatieasemalle suunniteltiin sekä julkisia tiloja (matkustajien odotustilat) että yksityisiä tiloja (keisariparin odotustilat ja asemapäällikön asunto), ja nämä jaettiin vielä hierarkkisesti eriarvoisiin tiloihin sen mukaisesti, mille käyttäjälle kukin tila kohdistettiin. Tilajaot ovat viestittäneet rakennuksen käyttäjälle sanomaa omassa säädössä pysymisestä. Avoimen, julkisen käytön

rajoittamisen vastapainona varsinkin aseman odotushallit symboloivat jo edellä mainittua saapumisen ja lähtemisen paikkaa – asemarakennus avautui valmistuessaan lappeenrantalaisille ikkunaksi ulkomaailmaan, johon jokaisella oli mahdollisuus ja yhteys.

Viimeistään aseman siirrettyä asuinkäyttöön sen status kääntyi julkisesta sisäänpäin, yksityiseen, ja jälleen restauroinnin myötä takaisin julkiseen, kun rakennus oli tarkoitus avata yhteiseen käyttöön. Yksityisen ja julkisen välinen asetelma näkyy myös asemaan liittyvässä julkisessa keskustelussa, päätöksissä ja toimenpiteissä, ja toisaalta ihmisten henkilökohtaisissa ajatuksissa.

Kaikkien edellä mainitsemieni esimerkkipiirteitä laajemmat vastakohtaisuudet Keisarinasemassa sanoisin olevan sen ainutlaatuisuuden ja monistettavuuden sekä muutoksen ja tradition yhdistämisessä. Kuten olen maininnut, asemarakennus rakennettiin suomalaisen rautatieaseman perustyyppin mukaan, johon suunnittelija oli tehnyt muutoksia ottamalla huomioon kohteen tarpeet. Aseman elinkaaren aikana syntyneet tapahtumat, muutokset ja elämä yleisesti, loivat rakennukselle sen ainutlaatuisuuden ja auran, jota ei voi monistaa. Mutta kuitenkin rakennuksen ydin löytyy nimenomaan monistettaviksi tarkoitetuista tyyppipiirustuksista.

Rakennuksen tiloja, ulkoasua ja käyttöä tarkastelemalla siitä on mahdollista löytää monia tässä mainitsemattomiakin vastakohtaisuuksia. Esimerkiksi rakennukseen liittyvää symboliikkaa pohtimalla tulevat esiin sukupuoliset jaot, kuten rautateiden maskuliinisuus ja kodin feminiinisyys. Jätän kuitenkin niiden käsittelyn tämän työn ulkopuolelle.

1.3 Tutkimusaineisto ja tutkimusmenetelmät

Tutkimukseni tavoitteena on tarkastella Keisarinaseman merkityksiä erityisesti ihmisten henkilökohtaisten ja yhteisten kokemusten kautta. Tämä ajatus lähtökohtana olen koostanut lähdeaineistoni pääasiassa yksityishenkilöitä haastatteleamalla ja heidän kokoamastaan materiaalista, asiantuntijahaastatteluilta sekä sanomalehti uutisoinnista. Useaa aineistojoukkoa hyödyntämällä olen pyrkinyt saamaan esille erilaisia näkökulmia yksityisistä kaupunkilaisten mielipiteistä julkiseen mediassa tapahtuvaan keskusteluun ja puolueettomampaan asiantuntijanäkemykseen. Lähtökohtanani on kuitenkin tarkastella asemaa kokemukselliselta kannalta, erityisesti jo edellä mainittuna elettyinä tilana, jolloin aineis-

toni pohjautuu paljon kaupunkilaisten kertomuksiin ja muistitietoon. Koska aineisto on melko runsasta, en tartu siihen yksityiskohtaisesti vaan tarkastelen laajemmin kokonaisuuksia etsien yhtäläisyyksiä ja eroja.

Aineistonhankintani alkoi syksyllä 2013 kerätessäni aseman tulipaloon liittyvää sanomalehtikirjoittelua museologian proseminaaritutkielmaa varten. Tuolloin kokosin yhteen *Etelä-Saimaassa* tammiheinäkuun 2013 aikana ilmestyneet, aiheeseen liittyvät artikkelit ja yleisönosaston mielipidekirjoitukset tarkastellen niissä toistuvia keskeisiä teemoja sekä median ja yleisön vuorovaikutusta. Tämän jälkeen aineistonhankinta jatkui vasta keväällä 2015 maisterintutkielman merkeissä. Koska tutkimuskysymykseni koskevat kaupunkilaisten henkilökohtaisia ajatuksia, selkein tapa saada vastauksia oli kysyä ihmisiltä itseltään. Lähetin siis lappeenrantalaisille kohdistetun yleisen aineistopyynnön, jossa pyysin heitä kertomaan asemaan liitetyistä omakohtaisista kokemuksista ja muistoista (ks. kirjoituskutsu liitteessä 2). Välitin ilmoitusta paikallislehtien, Etelä-Karjalan museon ja sosiaalisen median kautta, minkä lisäksi otin henkilökohtaisesti yhteyttä muutamiin tahoihin, kuten paikalliseen perinneyhdistykseen Lappeenrannan Kiltaan. Odotin ennakkoon, ettei aihe toisi kiinnostusta enää kahden vuoden jälkeen eikä vastauksia välttämättä tulisi lainkaan. Tämä olisi jopa saattanut merkitä alkupe räisen tutkimusidean romuttumista ja kokonaisvaltaista suunnanmuutosta. Pelkoni osoittautui kuitenkin turhaksi, sillä yhteydenottoja alkoi tulla heti aineistonetsinnän alettua, mikä todisti, ettei fyysisesti menetetty kohde ollut vielä kadonnut ihmisten muistista.

Mainitsin aineistopyynnössäni kaikenlaisten mielipiteiden olevan tervetulleita, sillä olin kiinnostunut myös mahdollisista negatiivisista ajatuksista. Kaikista saamistani vastauksista on kuitenkin välittynyt positiivinen mielikuva asemaa kohtaan. Ensisijaisesti välitin pyynnön kirjoituskutsuna, jolloin vastaus olisi tapahtunut vapaamuotoisesti kirjoitettuna kertomuksena tai esimerkiksi piirroksin tai valokuvin, mutta mainitsin myös mahdollisuudesta kasvotusten tapahtuvaan haastatteluun³⁸. Tämä osoittautuikin hedelmällisimmäksi vaihtoehdoksi, sillä lähes kaikki yhteyttä ottaneet tahtoivat tulla haastatelluiksi. Sen lisäksi sain myös muuta materiaalia kuten kirjoitettuja elämäkerrallisia kertomuksia, muutamia valokuvia ja lehtileikkeitä. Yhteydenottojen kautta sain niin kutsutun lumipallo-otannan³⁹

³⁸ Aineistopyynnössä on maininta, että aineisto käsitellään anonyymisti (ks. liite 2), mutta haastattelutilanteessa sain haastateltavilta luvan etunimen käyttöön.

³⁹ Lumipallo-otannan (*snowball sampling*) avulla haastateltavia pyydetään ehdottamaan henkilöitä, jota voivat täydentää saatua tietoa. Tämä uusien haastateltavien etsiminen voi jatkua, kunnes samat nimet alkavat toistua yhä uudelleen, jolloin voidaan olettaa, että haastateltaviksi on löydetty aiheen kannalta keskeisimmät henkilöt. Hirsjärvi & Hurme 2008, 59–60.

avulla vihjeitä myös muista asemasta kiinnostuneista henkilöistä joilta voisin mahdollisesti pyytää haastattelua, ja omaa pyyntöäni oli lisäksi välitetty omatoimisesti eteenpäin.

Aineistomuodon täsmennyttyä huomioni kiinnittyi haastateltavaksi ilmoittautuneiden satunnaisten henkilöiden yhteyteen: lähes jokainen heistä on jossain vaiheessa elämäänsä asunut asemalla, suurin osa lapsuudessaan ja nuoruudessaan 1940–1960-luvuilla⁴⁰. He myös ottivat minuun yhteyttä toisistaan tietämättä. On toki oletettavaa, että henkilöt, joilla on ollut läheinen suhde kohteeseen, ottavat yhteyttä, ja samat henkilöt ovat aktiivisesti seuranneet aseman vaihteita myöhemminkin. Itse olin kuitenkin tästä yllätynyt, sillä en ollut ajatellut aseman asumiskäytön vaihetta merkittäväksi, vaikka se kuului aseman historiaan yli viidenkymmenen vuoden ajan.

1.3.1 Aineiston luokittelu ja teemoittelu

Ryhmittelin keräämäni aineiston muutamaaan pääluokkaan ja alaluokkaan. Niin sanottuina pääluokkina toimivat henkilökohtaiset kokemukset ja tarinat (yksityishenkilöiden kertomukset ja muistitieto), median välittämä julkinen kuva (lehtiartikkelit ja yleisönosastokirjoitukset) sekä asiantuntijatieto (omistussuhteet, päätöksenteko ja kulttuuriperinnön asiantuntijalausunnat). Henkilökohtaiset kertomukset jakautuvat vielä omiksi alaluokikseen: rautatieläiset ja rautatieläisten lapset jotka ovat asuneet asemalla (1), muutoin aktiiviset henkilöt, jotka ovat edistäneet kohteen suojelua ja paikallishistorian tuntemusta (2) sekä ulkopuoliset tarkkailijat (3). Näitä ryhmiä ei tule nähdä toisistaan eristettyinä ”lokeroina”, vaan niiden rajat ovat liukuvia. Esimerkiksi asiantuntijalausuntoja samoin kuin kaupunkilaisten mielipiteitä voi seurata lehtiutisoinnin ja yleisönosastokirjoitusten kautta, ja osa aseman entisistä asukkaista on kuulunut myös sen suojelijoiden joukkoon.

Keisarinasemalla asuneiden henkilöiden haastatteluissa toistuivat nopeasti samat elementit: poikkeuksetta ajateltiin, että paikka on ollut – joidenkin mukavuuksien, kuten lämpimän veden, puutteesta huolimatta – kotina hyvä, ellei jopa paras. Asemaa ajateltiin omana kotina vielä vuosikymmeniä sen jälkeen, kun sieltä oli muutettu pois, joten ei ole yllätys, että myös aseman tulipalo ja tällä tavalla oman kodin yllättävä menetys on ollut kouraiseva kokemus. Kertomuksissa tuli myös usein esille

⁴⁰ Haastateltavien yhteydenottoihin vaikutti todennäköisesti kirjoituskutsussani mainitsemani esimerkki: ”oletko kenties joskus asunut asemalla?”

lähiympäristön ja rautateiden merkitys. Ihmisten muistoissa ei siis esiinny ainoastaan tämä yksi rakennus, vaan sitä ympäröivä piha talousrakennuksineen ja pelikenttineen, veturitallit, ratapiha juniineen, viereinen kauppatori, läheiset asuinrakennukset sekä radan toisella puolen sijaitseva leirikenttä ovat kaikki olennaisia osia tätä kotiympäristöä. Haastattelijana minun on ollut jännittävää havaita, kuinka pala palalta eteeni alkoi muodostua elävä kuva vanhasta asemamiljööstä asukkaineen.

Toki aika saattaa kullata haastateltavien muistot, ja on huomioitava, että näissä haastattelutilanteissa jo ennakoasetelma on ollut kohteen muistelemisen positiivisessa mielessä. David Lowenthalia lainaten: ”Nostalgia on muistia, josta kipu on poistettu. Kipu on tätä päivää.”⁴¹ Menneisyyteen palattaessa jätetään helposti vaikeat asiat vähemmälle huomiolle, jolloin hyvät hetket korostuvat jopa parempina kuin ne on koettukaan. Uskon, että omat haastateltavani ovat tiedostaneet tämän, ja mahdollisesti tarkoituksellakin valinneet tämän näkökulman kerrottavaksi. Asemalla asumisesta on jäänyt heille positiivinen muistijälki, mitä on kenties vahvistanut vielä jälkikäteen se, että he ovat seuranneet suojele- ja restaurointikautta. Asemalla asumisesta on jäänyt heille positiivinen muistijälki, mitä kenties vielä vahvisti heidän seuraamansa suojele- ja restaurointikausi, jolloin rakennus nousi yleiseen arvostukseen.

Keskeiseksi teemaksi monissa haastatteluissa rakentui joka tapauksessa asema kotina ja elämisen paikkana, ja osana näitä kertomuksia seurasivat koko ajan rautatiet ja rautatieläisten arki. Joissakin keskusteluissa heijastui myös yleinen tyytymättömyys kaupunkisuunnittelun nykyaikaista, suoraviivaista linjaa kohtaan: ihmeteltiin, miksi vanhaa ”siivotaan” niin paljon pois kasvottomien uudisrakennusten tieltä.

Yksityishenkilöiden haastatteluiden lisäksi Lappeenrannan kaupungin edustajat ovat kertoneet aseman restauroinnista ja rakennuksen jatkokäytön suunnittelusta sekä Lappeenrannan historiantutkija on avannut omia näkökulmiaan niin sanotusti sivusta seuranneena asiantuntijatahona. Asiantuntijanäkemykset ovat omakohtaisten kokemusten lisäksi sitoneet aihetta laajempaan historialliseen kontekstiinsa. Näissä ovat tulleet esille käytännön seikat aseman restauroinnissa ja uuden käytön suunnittelussa sekä rakennuksen paikallinen ja valtakunnallinen kulttuurihistoriallinen merkitys. Yksityishenkilöiden haastatteluissa rakennusta on sen sijaan katsottu ensisijaisesti kotiympäristön kautta.

⁴¹ Lowenthal 1985, 8.

Sanomalehtiaineisto tuo mukaan julkisen kuvan: Miten rakennusta on esitelty paikalliselle yleisölle? Miten rakennuksen vaiheet välittyvät uutisoinnin kautta ja millaisiin seikkoihin on kiinnitetty huomiota? Miten median antama kuva on kenties vaikuttanut yleiseen mielipiteeseen ja arvostuksen muuttumiseen? Lehtiaineisto sekä säilytys- ja restaurointiprosessin asiakirjat, kuten pöytäkirjat, ovat myös auttaneet minua hahmottamaan päälinjat varsinkin rakennuksen 1990-luvun lopun ja 2000-luvun alun monisyisissä vaiheissa. Sanomalehtiaineistoja, samoin kuin monia muita lähteitä käyttäessä on kuitenkin huomioitava, että niiden antamat tiedot eivät ole aukottomia totuuksia tapahtumien kuluista, vaan toimittajien omia tulkintoja.

Lehtiartikkeleiden ja muun materiaalin suuresta määrästä voi päätellä, että keskustelu aseman kohtalosta oli vilkasta niin viranomaisten kuin kaupunkilaistenkin keskuudessa. Aseman puolesta puhuttiin lukuisissa kokoontumisissa, ja kansalaisjärjestöt tekivät selväksi halunsa suojella rakennuksen – harmittiinpa sen ostamiseksi kansalaiskeräystäkin⁴². Huoli aseman säilymisestä on ollut samaan aikaan huolta kerroksellisen kaupunkikuvan säilymisestä yleisesti⁴³. Rakennuksen valtakunnallisesta merkityksestä kielii myös Rakennustaiteen Seuran puuttuminen asiaan omalla vetoomuksellaan⁴⁴.

1.3.2 Haastattelu tutkimusmenetelmänä

Koska haastattelut tulivat ajankohtaisiksi, minun tuli päättää, millä tavoin halusin lähestyä haastateltavia ja millaista tietoa heiltä kaipasin. Haastattelu metodina vaatii tutkijalta vaivannäköä ja aikaa, sillä haastattelutilanteen järjestämisen ja muiden esivalmisteluiden lisäksi myös jälkeinpäin mahdollisesti tehtävät litteroinnit vievät aikaa. Toisaalta haastattelu antaa tutkijalle vapaammat kädet työkennellä kuin esimerkiksi kyselylomake, koska aiheen keskeinen teema on mahdollista muodostaa vasta haastattelutilanteessa kunkin vastaajan kohdalla erikseen, ja haastateltavilta on mahdollista pyytää tarkennuksia kertomuksiinsa. Lomakekysely täsmällisine kysymyksineen ja valmiine vastausvaihtoehtoineen ei välttämättä olisi tässä tapauksessa tuonut erityisesti esille esimerkiksi haastateluissani noussutta keskeistä teemaa eli aseman merkitystä kotiympäristönä. Keisarinasema merkityksineen ei mielestäni muutoinkaan ole tutkimusaiheena kyselylomakkeelle sopivan yksiselitteinen, vaan se sisältää monia erilaisia tasoja. Haastatteluista saatava tieto on usein myös syvällisempää,

⁴² Ks. mm. Kotiharju 2005a: Järjestöt suojelevat vanhan aseman vaikka mummomuurilla. *Etelä-Saimaa*; Kotiharju 2005b: Keisarinaseman suojeluratkaisu kypsyä. *Etelä-Saimaa*.

⁴³ Ks. mm. Saarela 2005. Kaupunkikuvan pitää kertoa myös juurista. *Etelä-Saimaa*.

⁴⁴ Rakennustaiteen Seura 2007. Vetoamus.

eivätkä niihin liittyvät pienet nyanssit, kuten eleet ja äänenpainot, välttämättä välity kirjoitetusta tekstistä.⁴⁵

Haastattelemalla saamani tieto luetaan muistitiedoksi (*oral history*). Muistitieto ei perustu kirjallisiin lähteisiin, vaan haastateltavan muistiin ja omakohtaisiin kokemuksiin, joihin vaikuttavat henkilökohtaiset ja yhteisölliset, kuten poliittiset ja kulttuuriset, arvot.⁴⁶ Tässä tutkimuksessa käytän suullisten tietojen lisäksi lähteinä muutamia kirjoitettuja tekstejä, joissa kirjoittaja on kertonut asemaan liittyvistä vaiheista omasta näkökulmastaan. Mielestäni nämä kirjoitukset kuuluvat yhtä lailla muistitiedon piiriin, sillä muistitieto ei rajoitu pelkästään suulliseen (*oral*) kerrontaan⁴⁷.

Haastattelu oli siinäkin mielessä sopiva metodi aiheelleni, jossa tarkastelen *rakennuksen merkityksiä paikallisille ihmisille*, että omakohtaisissa haastatteluissa ja muistitiedossa korostuvat *tapahtumien merkitykset* haastateltaville, eivät niinkään itse tapahtumat⁴⁸. Tällaisissa haastatteluissa tapahtumien väärin muistaminen ei ole virhe; asiantietoa tapahtumien kulusta löytyy muualtakin, mutta ihmisten omakohtaiset ajatukset ja huomiot tulevat parhaiten esille puhumalla heidän kanssaan. Ja toisaalta moni kirjoitettu tekstikin perustuu suullisiin lähteisiin tai kirjoittajan omakohtaisiin näkemyksiin.

Haastattelumetodin ongelmiksi olen havainnut omista ennako-oletuksistani johtuvan ohjailevuuden sekä haastateltavien ennakkokäsitykset. Haastateltavilla on ollut ennakkokäsitys siitä, mitä haluan kuulla tai millaisia asioita he eivät ehkä halua kertoa, mikä on saattanut vaikuttaa vastauksiin.⁴⁹ Olen myös pohtinut, osaanko toimia vuorovaikutustilanteessa oikealla tavalla, että saisin kaiken oleellisen tiedon talteen kuitenkin vaikuttamatta itse liikaa vastauksien luonteeseen? Vaikuttaako tilanteen mahdollinen jännittyneisyys haastateltaviin? Osaanko reagoida vastauksiin lisäkysymyksillä?

Muistitiedon ja omakohtaisten kokemusten ollessa kyseessä tiukasti strukturoitu haastattelu tai valmis kyselylomake ei olisi ollut sopiva vaihtoehto, joten luontevammalta tuntui pysytellä avoimemmassa teemahaastattelussa. Kokosin aiheen ympärille teemoittain etenevän rungon muutamilla apukysymyksillä, jonka avulla pystyin tarpeen vaatiessa pitämään keskustelun aiheen rajoissa ja etenevänä (ks. teemahaastatteluiden runko liitteessä 3). Haastatteluiden aluksi pyysin perustietojen lisäksi

⁴⁵ Haastattelun eduista ja haitoista: Hirsjärvi & Hurme 2008, 34–35.

⁴⁶ Fingerroos & Peltonen 2006, 8. Ulla-Maija Peltosen käyttämästä muistitiedon määritelmästä vuodelta 2002.

⁴⁷ Fingerroos & Peltonen 2006, 9.

⁴⁸ Portelli 2006, 55.

⁴⁹ Lumme-Sandt 2005, 136.

haastateltavia kertomaan yleisesti muistoistaan asemaa kohtaan esimerkiksi siellä asuessa, minkä jälkeen etenimme vapaata tahtia nykypäivää kohti: millainen oma suhde oli asemaan myöhemmin (”seurasitko aseman vaiheita myöhemmin, kävitkö katsomassa kunnostettua asemaa”), sekä mitä ajatuksia tulipalo ja rakennuksen menettäminen herättivät. Lopuksi, kokoavana kysymyksenä kysyin haastateltavien ajatuksia rakennuksen merkityksestä paikallishistoriassa yleisesti, vaikka oli toki ennalta arvattavissa, että kaikki heistä pitivät rakennusta merkittävänä osana Lappeenrantaa. Vaikka tahdoin pitäytyä lähettämäni kirjoituskutsun vapaassa tyyliässä ja antaa haastateltavien määritellä suurimmaksi osaksi itse, millaisia asioita haluavat nostaa esille, oma roolini tutkimustavoitteeni oli siitä huolimatta toimia tilannetta ohjaavana tahona ja tiedonkerääjänä. Arkisesta keskustelusta eroavien haastattelutilanteiden muodollisuuteen vaikuttavat tutkimustavoitteiden sekä osapuolien ennalta määrättyjen roolien lisäksi yksityiskohdat kuten nauhoittaminen ja muistiinpanojen tekeminen.⁵⁰ Tämä kaikki voi vaikuttaa haastattelutilanteeseen ja vastauksien luonteeseen.

Tekemäni haastattelut olivat laadulliselle tutkimukselle tyypillisesti kerronnallisia, sillä pyysin haastateltaviltani kertomuksia omista muistoistaan ja kokemuksistaan. Matti Hyvärinen ja Vappu Löyttyniemi viittaavat kerronnallista haastattelua käsittelevässä artikkelissaan kertomuksen kolmeen olomuotoon, Catherine Kohler Riessmanin määritelmään kertomusten kolmesta perusmallista tutkimuksessa. Tämän mallin mukaisesti omat haastatteluni muistuttavat Robert Atkinsonin avoimesta kysymyksestä liikkeelle lähtevää, mutta kronologisesti elämäntarinaa käsittelevillä jatkokysymyksillä rakentuvaa ”elämäntarinahaastattelua”, jonka tarkoituksena on hankkia ihmisten omia, omalla äänellä kerrottuja elämäkokemuksia.⁵¹

Monissa yksityishenkilöiden haastatteluissa lähtökohtana oli elämäkerrallinen muistelu, mitä odotinkin. Kaikki omat haastateltavani eivät suoranaisesti edustaneet ”vanhaa” ikäluokkaa, mutta kuten Kirsi Lumme-Sandt mainitsee artikkelissaan ”Vanhan ihmisen kohtaaminen haastattelutilanteessa” (2005), nykyhetkeä tulkitaan elämäkokemuksen kautta, ja pitkä elämäkokemus voi olla tärkeä resurssi haastatteluaineistossa. Selkeästi nuoremmalle haastattelijalle voi olla tarpeen myös selvittää ajankuvan muuttumista ja omia kokemuksia laajemman muistelemisen avulla.⁵² Sen sijaan lähimenneisyyteen ja nykyhetkeen liittyvät ajatukset olivat haastatteluissani vähäisempiä ja lyhytsanaisempia – esimerkiksi tulipalosta puhuttaessa saatettiin harmistuneena kertoa, kuinka epäuskoiselta ja epäreilulta se tuntui aikanaan ja edelleenkin, mutta tapahtuneeseen ei monestikaan otettu kantaa tarkemmin.

⁵⁰ Ruusuvoori & Tiittula 2005, 22.

⁵¹ Hyvärinen & Löyttyniemi 2005, 192.

⁵² Lumme-Sandt 2005, 138.

Tähän vaikuttaa varmasti tapahtumien ajallinen etäisyys: vuosikymmenien takaiset tapahtumat on useammin työstetty valmiiksi tarinoiksi toisin kuin nykyhetki⁵³. Yksi muualla asuva haastateltava kertoi myös kuulleen aseman restauroinnista ja tulipalosta vasta jälkikäteen.

Koska haastattelun aihepiiri ja omat kiinnostuksenkohteeni olivat kirjallisen aineistopyynnön vuoksi kaikille osapuolille selvillä jo etukäteen, muistelu tapahtui hyvin oma-aloitteisesti enkä lopulta juuri-kaan tullut itse puuttuneeksi haastattelun kulkuun muutoin kuin siirtymällä ajoittain eteenpäin ajassa (”Entä sitten kun asema päätettiin kunnostaa, seurasiiko restaurointia?”). Haastateltavan puheessa voi erottaa monia vivahteita, jotka kertovat esimerkiksi, kuinka tärkeä juuri käsiteltävä aihe on haastateltavalle. Kerronnan nopeuden vaihtelu tai aiheen yksityiskohtainen kuvailu antavat viitettä, että kyseinen aihe on merkityksellinen tai että sillä halutaan ehkä siirtää haastattelijan huomio pois jostain muusta.⁵⁴ Näiden puheessa kuuluvien vivahteiden vuoksi luovuin tässä työssä litterointien tekemisestä ja kuuntelin haastattelut suoraan nauhoitukselta.

Kestoltaan haastattelut olivat puolesta tunnista puoleentoista tuntiin; periaatteeni oli, että haastattelu päättyy sitten, kun uutta asiaa ei enää ole ja keskustelu alkaa hiipua. Muistelua helpotti, jos minulla tai haastateltavalla oli tukena valokuvia, lehtileikkeitä tai esimerkiksi pohjapiirros rakennuksesta tai alueesta. Muutamassa tapauksessa haastateltavat piirsivät haastattelutilanteessa itse pihapiirin pohjapiirroksen. Kaikki haastattelut olivat yksilöhaastatteluja lukuun ottamatta yhtä käytännön seikoista johtuvaa parihaastattelua, jossa haastattelin sisaruksia samanaikaisesti, sekä yhtä haastattelua, jossa puoliso oli läsnä, mutta ei osallistunut haastatteluun. Yhtä puhelinhaastattelua lukuun ottamatta kaikki tilanteet ovat tapahtuneet kasvokkain, ja käytin digitaalista äänentallenninta. Parihaastattelukin osoittautui hyväksi ratkaisuksi, sillä näin tilanne oli varmasti haastateltaville rennompi ja yhdessä muistelemalla heille saattoi tulla enemmän asioita mieleen.

Koska haastattelu on omakohtainen kertomus, se vaatii myös vastaajalta enemmän vaivannäköä kuin kyselylomake valmiine vastausvaihtoehtoineen tai esimerkiksi katugallup. Jo ensioletukseni oli, että yhteyttä ottavat henkilöt ovat mahdollisesti keskimääräistä kiinnostuneempia aiheesta. Tässä on myös huomioitava, että tällä tavoin ei saada objektiivista kuvaa kaikkien kaupunkilaisten yleisestä mielipiiteestä asemaa kohtaan, vaan pikemminkin pienen aktiivisen joukon ajatuksia. Toisaalta kyselylomakeeseenkaan olisivat tuskin vastanneet aiheeseen välinpitämättömästi suhtautuvat. Myös vastaajien

⁵³ Lumme-Sandt 2005, 139.

⁵⁴ Portelli 2006, 53–54.

ikä vaikuttaa: suuret ikäluokat⁵⁵ muistavat aseman todennäköisesti paremmin osana kaupunkikuvaa kuin nuoremmat, joiden aikana rautatieliikenne hiljentyi tällä paikalla entisestään ja asema jäi hieman syrjään uuden rakentamisen jalkoihin. Osa haastateltavista ottikin esille sukupolvikysymyksen arvellessaan, että nuorempi polvi ei välttämättä ole katsonut rakennusta samalla tavalla merkityksellisenä kuin vanhempi väki.

⁵⁵ Suurilla ikäluokilla tarkoitan noin vuosina 1945–1950 syntyneitä suomalaisia.

2 RAUTATIE SAAPUU LAPPEENRANTAAN

2.1 Simola–Lappeenranta-radan synty: keisarillista loistoa, teollisuutta ja sotilashistoriaa

Lappeenrannan vanhan rautatieaseman juuret johtavat Suomen rautatieverkoston laajenemiseen 1800-luvun lopulla: päätös rautateiden Simola–Lappeenranta-sivuradan toteuttamisesta varmistui sen seurauksena, kun asetus Suomen omasta varusväestä tuli 1881. Sitä ennen lähinnä Lappeenrantaan oleva rautatielinja kulki 20 kilometrin etäisyydellä Riihimäen–Pietarin ratana, joka oli valmistunut 1870, ja Lappeenrannan lähimmiksi rautatieasemiksi jäivät Lappeen Pulsan ja Simolan asemat. Matkustaja- ja rahtiliikenne kulki kaupungin ja rautateiden väliä tässä vaiheessa pitkälti hevosvoimin.⁵⁶ Koska maanteiden kunnossapito oli varsinkin talvella puutteellista vielä 1900-luvullakin, rautatiet ja vesireitit (sulana aikana laivareitteinä ja talvisin talviteinä) olivat maanteitä sujuvampia kulkuväyliä. Tästä näkökulmasta katsottuna 20 kilometrin matka lähimmältä rautatiepysäkiltä kaupunkiin hankaloitti matkustajien kulkemista ja tavaroiden kuljetusta, joten suoraan kaupunkiin ja kaupungista edelleen muutaman kilometrin päähän satamaan tuleva rata oli helpotus sekä tavarankuljetukselle että henkilömatkustamiselle.⁵⁷

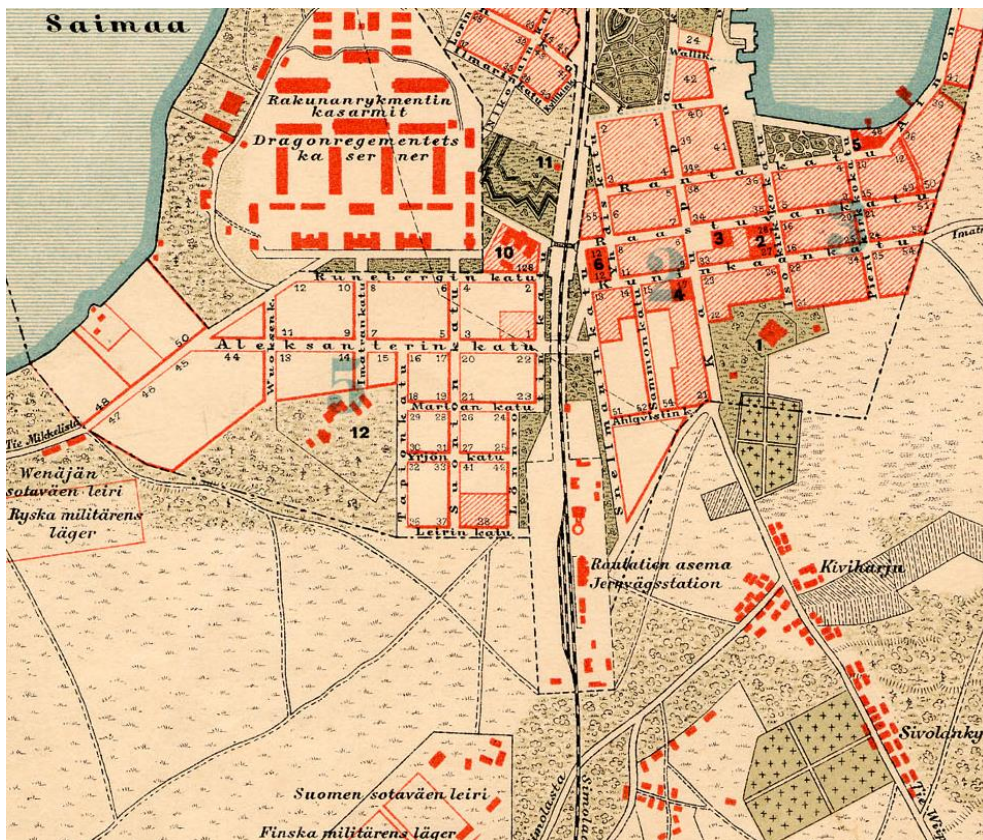
Saimaan kanava oli valmistunut jo ennen rautatieyhteyttä 1850-luvulla, mutta hieman kaupungista sivuun jäävästä kanavasta ja Lauritsalan rahtisatamasta ei saatu täyttä hyötyä irti ennen rautateitä. Sen sijaan näiden kahden liikennereitin yhdistyminen aukaisi mahdollisuudet liikenteelle, kaupalle ja teollisuudelle. Kun lappeenrantalaiset saivat kaupunkiin asti ulottuvan sivuraiteen, välimatkaa rautatieasemien ja Lappeenrannan välillä ei tarvinnut enää tehdä hevoskuljetuksin. Samalla vanhaa satamaa kunnostettiin ja linnoituksen pohjoispuolelle tehtiin uusi satama, johon saattoivat nyt rantautua sellaisetkin alukset, jotka eivät olleet päässeet vanhaan satamaan sen mataluuden vuoksi. Rautatieyhteys mahdollisti myös sotaväen kuljetukset ja suurteollisuuden asettumisen Lappeenrantaan. Teollisuustuotteiden viennin merkittävydestä viestii Suomen Rautatiematrikkelin (1904) maininta, että Lappeenrannan asemalla liikennöivät lähiympäristössä sijaitsevat Kaukaan rullatehdas, kalkkiruukki, Lauritsalan saha ja Pikisaaren saha⁵⁸. Lisäksi vuoden 1931 Rautatiehakemistossa kerrotaan, että Lappeenrannan aseman kautta lähetettiin matkustajaliikenteen lisäksi ”etupäässä faneeria, selluloosaa,

⁵⁶ Talka 2005, 109–114.

⁵⁷ Talka 2015. Suullinen tieto. Vielä nykyisinkin sama rataosuus, ns. Metsä-Saimaan rata, on tärkeä kulkuväylä teollisuudelle, sillä Metsä Woodin saha käyttää rataa raaka-ainehuoltoon ja valmiin sahatavaran kuljetukseen välttämättä vilkkaan rekkaliikenteen kaupungin halki (Heikki Sairanen: Asema paloi, rata pysyy. *Etelä-Saimaa* 24.2.2013).

⁵⁸ *Järnvägsatrikel – Rautatiematrikkeli* 1904, 64.

lankarullia, rikkihappoa, kiisua, kalkkia, sahatavaraa sekä marjamehua y.m.”⁵⁹. Sivuradan saaminen yhdistettynä vesireitteihin oli siis edellytys kaupungin elinkeinoelämän vilkastumiselle. Ratahanke ei kuitenkaan ollut itsestään selvää, sillä sen kannattavuutta epäiltiin pitkään. Lopullinen syy radan rakentamiselle löytyi sotaväen harjoitusleirin sijoittamisesta Lappeenrantaan ja siihen liittyneestä tulevasta Venäjän keisarin leirivierailusta 1885, joten senaatti päätti Simolan ja Lappeenrannan välisestä haararadan rakentamisesta 1884. Pian päätöksen jälkeen alkoivat ratatyöt, jotka oli saatava valmiiksi ennen seuraavan vuoden leirikokousta. Nyt lappeenrantalaisilla oli rautatieyhteys Viipuriin, Pietariin ja Helsinkiin sekä laivayhteys Savonlinnaan, Juvalle, Puumalaan, Mikkeliin, Vuoksenniskalle, Viipuriin, Kuopioon ja Joensuuhun.⁶⁰ Kuvan 1 karttaan (1894) on merkitty rautatieaseman alue, joka on käsittänyt melko laajan kokonaisuuden. Kuvissa 2 ja 3 rautatieaseman lähiympäristö esiintyy hieman myöhemmin, vuosina 1935 ja 1940, jolloin asema oli vielä rautatieliikennekäytössä ennen muutostaan asuinrakennukseksi. Kuvan 1 kartta on rajaamattomana liitteessä 4, ja vertailuna 1890-luvun tilanteeseen nykyinen rautatieaseman lähiympäristö näkyy liitteen 5 asemakaavaotteessa 2017.



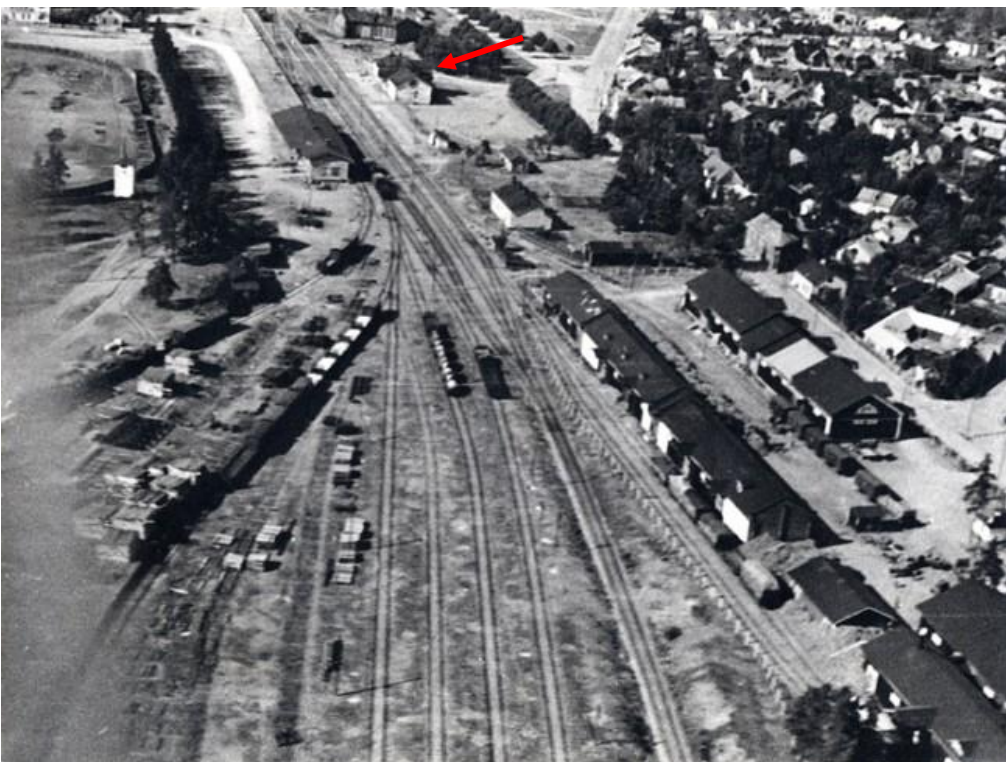
Kuva 1. Vuoden 1894 kaupunkialueen kartta pohjautuu Albin Hannikaisen 1892 suunnittelemaan asemakaavaan eli niin sanottuun keisarinkaavaan. Kuva on rajattu Lappeenrannan museoiden *Hei Hopla!* -verkkonäyttelyn kartasta. Ks. rajaamaton kartta liitteessä 4.

⁵⁹ Rautatiehakemisto – tietoja rautatieasemista ja niiden lähipaikkakunnista 1931, 79.

⁶⁰ Talka 2005, 104–115.



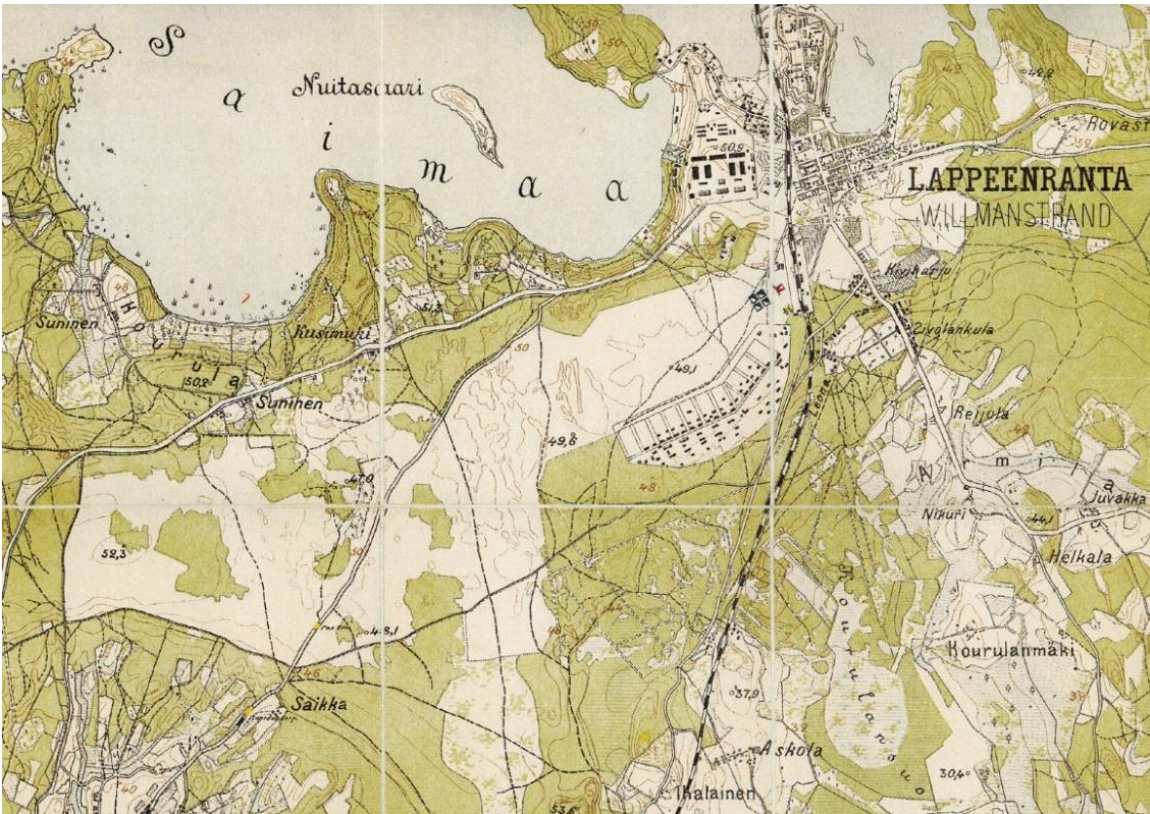
Kuva 2. Rautatieaseman aluetta ja Tykki-Kiviharjun kaupunginosaa vuonna 1935. Asema on merkitty kuvaan nuolella. Kuva: Veljekset Karhumäki Oy, Lappeenrannan museot.



Kuva 3. Ilmakuva ratapihasta ja rautatieaseman alueesta Tykki-Kiviharjussa vuonna 1940. Asema on merkitty kuvaan nuolella. Radan toisella puolen on urheilukenttä. Kuva: Y. Sironen, Lappeenrannan museot.

Samanaikaisesti Simola–Lappeenranta-sivuradan rakentamisen kanssa edistyi edellä mainittu toinen suuri työmaa, kun radan läheisyyteen rakennettiin suomalaisen sotaväen vakituista harjoitusleiriä, joka oli lopullinen syy rautatienkin rakentamiselle, sillä rautateitä pitkin saatiin järjestettyä sotaväen kuljetukset. Näin rautatieasema linkittyi oleelliseksi osaksi Lappeenrannalle tunnusomaista sotilashistoriaa. Suomen sotaväen ja myöhemmin myös venäläisen sotajoukon vakituinen leiripaikka oli asevelvollisuusarmeijoiden sotaharjoitusten paikka. Lappeenranta oli valittu leiripaikaksi kahta vuotta aiemmin, ja valittu alue oli toiminut sotaharjoitusten paikkana jo aiemminkin. Valintaa leiri-alueeksi puolsivat tasainen maasto, jota tarvittiin suuren leirikentän rakentamista varten, sekä liikenneyhteydet vesiteitse ja rautateitse. Vielä leiripaikan valinnan aikana 1883 rautatie ei kuitenkaan ulottunut kaupunkiin asti, vaan se jäi Lappeenrannan eteläpuolelle Simolaan. Leirialue oli kooltaan suuri, noin 450 hehtaaria, ja se käsitti valmistuessaan 1885 harjoituskentän ja ampumaradan sekä teltojen ja parakkien lisäksi pysyviä rakennuksia, kuten huoltorakennukset sekä upseerien keittiöt ja ruokasalit Suomen kaartille ja jokaiselle yhdeksälle tarkka-ampujapataljoonalle erikseen. Lisäksi alueelle rakennettiin leirikirkko (kuvassa 5) ja koristeellinen keisarinpaviljonki, joka toimi upseerien ruokailu- ja kerhotilana silloin kun keisari ei vierailut kaupungissa. Suomen sotaväen leirikokouksia järjestettiin kesäisin vuodesta 1885 vuoteen 1899 seitsemän kertaa, joista kahteen keisari Aleksanteri III osallistui tarkastuksellaan. Nämä kaksi kokousta olivat luonteeltaan muita enemmän näytöksellisiä, ja niitä seurasi kaupungissa kotimaisten lehtien lisäksi kansainvälinen lehdistö.⁶¹ . Kuvan 4 sotilaskartassa ja valokuvassa 5 leirikentän laajuus erottuu muuhun kaupunkiin nähden; kuvat 6 ja 7 esittelevät keisarin leiritarkastusta leirikentällä ja venäläisen sotaväen vastaanottoparaatia rautatieasemalla.

⁶¹ Talka 2005, 441–443.



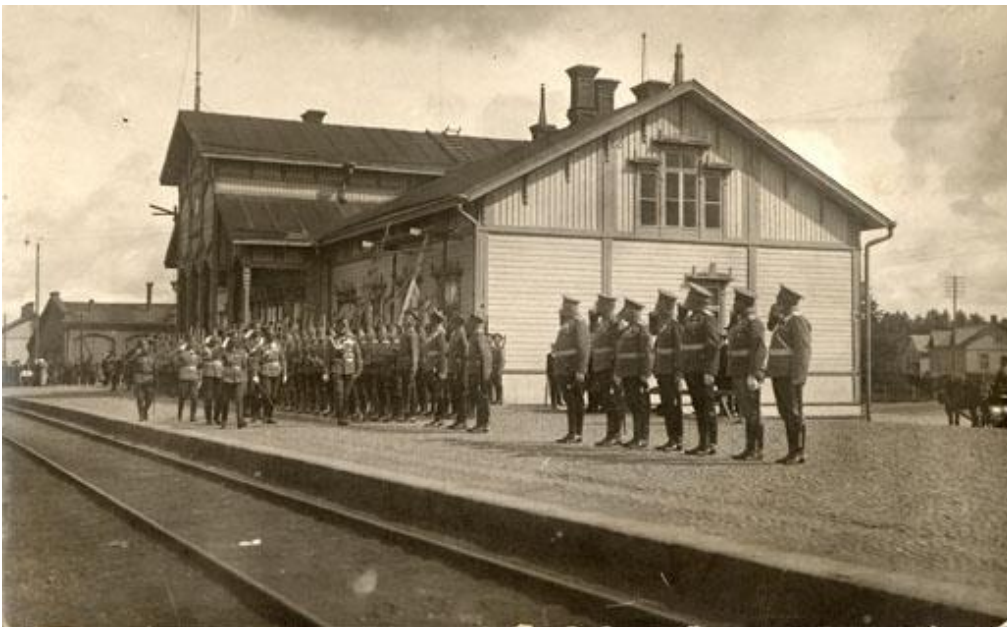
Kuva 4. 1890-luvun kartassa erottuu rautatielinjan lisäksi sotaharjoituksille varatun leirikentän laajuus. Leirikenttä näkyy kuvan keskellä vaaleana alueena, jonka reunamille on rakennettu leirikaupunki suomalaisen sotaväen tarpeisiin. Kuva on rajattu Lappeenrannan museoiden verkkonäyttelyn *Hei Hoplaa!* -kartasta.



Kuva 5. Leirikenttä ja 1920-luvulla purettu leirikirkko. Rautatieasema on merkitty kuvaan nuolella. Kuva: M. Redko 1904, Lappeenrannan museot.



Kuva 6. Keisari Aleksanteri III katsastaa sotaväen leirikentällä 1891. Keisarinna Maria Fjodorovna seurueineen odottelee joukkojen ohimarssia katoksessa. Aleksanteri III on kuvassa ratsailla keisarinnan katoksen vasemmalla puolella. Kuva: Lappeenrannan museot.



Kuva 7. Venäläistä sotaväkeä vastaanottoparaatissa Lappeenrannan rautatieasemalla 1900-luvun alussa; taustalla veturitallit ja Toikankadun puutaloja. Kuva: Lappeenrannan museot.

2.2 Lappeenrannan ensimmäinen rautatieasema – liikkuminen mahdollistuu

Kun Simola–Lappeenranta sivuraiteen rakennustyö oli aloitettu keväällä 1884, rautatieasema alkoi nousta paikoilleen Lappeenrannan Tykki–Kiviharjun kaupunginosaan maaliskuussa 1885. Aseman rakentamisen aikataulu oli tiukka, sillä keisari Aleksanteri III:n vierailu Lappeenrantaan ajoittui saman vuoden elokuulle ja tällöin aseman oli oltava valmiina vastaanottamaan keisarillinen seurue. Arkistotiedosta selviää, että aseman viimeistelytyötä jatkettiin kuitenkin vielä pitkälle syksyyn vierailun jälkeen.⁶² Samana vuonna 1885 aseman viereen valmistui myös kahden ”pilttuun” veturitalli, joka sai vielä 1909 lisärakennuksena vesitornin⁶³.

Lappeenrannan aseman suunnittelija on todennäköisesti ollut Valtionrautateiden arkkitehti Knut Nylander (1839–1886), joka aloitti työnsä lääninarkkitehti C.A. Edelfeltin opissa. Asemarakennuksen suunnittelijasta ei ole täyttä varmuutta, sillä arkkitehti ei useinkaan signeerannut töitään vaan sen teki ratainsinööri⁶⁴. Rautatiehallituksen rataosaston ensimmäisenä arkkitehtinä 1876–1878 toimineen Nylanderin kerrotaan kuitenkin olleen Lappeenrannan aseman suunnittelija ilmeisen varmana tietona ainakin Suomen rakennustaiteen museon ja Alvar Aalto-museon vuonna 1984 julkaisemassa näyttelyjulkaisussa *Rautateiden arkkitehtuuri – asemarakennuksia 1857–1941*. Nylanderin suunnitelmiin kerrotaan myös pohjautuneen valtaosan saman aikakauden asemista.⁶⁵ Samoja suunnitelmia käytettiin usein pohjana, joita saatettiin muuttaa kulloisenkin aseman tarpeiden mukaan. Nylanderin osuutta Lappeenrannan aseman suunnittelijana puoltavat myös muutamat detaljipiirustukset, jotka hän on signeerannut⁶⁶. Lappeenrannan aseman alkuperäisten suunnitelmapiirustusten sijainnista ei ole tällä hetkellä varmuutta. Muutossuunnitelmat vuodelta 1926 ovat liitteessä 6.

1800-luvulla rakennusten ulkopiirteissä ja tyylissä oli tavallista seurata rakennuksen käyttötarkoitusta, mikä näkyy hyvin muun muassa aikansa rautatieasemien yhtenäisessä sveitsiläistyyli⁶⁷. Ulkopiirteiltään ja tilajaoltaan III-luokan asemaksi valmistunut, mutta vuoteen 1904 mennessä II-luokan asemaksi korotettu⁶⁸ Lappeenrannan asema toisti suomalaisen rautatiearkkitehtuurin tyyppiirteitä,

⁶² Pöyhiä 2004, 9–10.

⁶³ Ritning till lokomotivstall wid Willmanstrand station 1885; Lappeenrannan veturitallin lisärakennuksen piirustus 1909.

⁶⁴ *Rautateiden arkkitehtuuri: asemarakennuksia 1857–1941*. 1984, 30.

⁶⁵ *Rautateiden arkkitehtuuri: asemarakennuksia 1857–1941*. 1984, 30.

⁶⁶ Nylanderin signeeraama piirustus ns. keisarillisen odotussalin katosta (*Kungliga väntsalens tak*) ja leimaama piirustus I–II-luokan odotussalin katosta (*Tak i I och II kl. väntsal*) on esitelty Tuula Pöyhiän laatimassa rakennushistoriallisessa selvityksessä (2004), sivut 37 ja 41.

⁶⁷ Perkkio 2007, 160.

⁶⁸ Suomen rautatiematrikelissa 1904 aseman kerrotaan jo olevan II-luokan asema. *Järnvägsmatrikel – Rautatiematrikeli* 1904, 64.

joita olivat muun muassa uusrenessanssia ja sveitsiläistyyliä yhdistelevät ulkosivut ja eri matkustajaluokille tehdyt erilliset odotustilat. Samantyyliisiä, todennäköisesti samojen tyyppiirustusten mukaan tehtyjä asemia rakennettiin Lahteen (1874), Kouvolaan (1889), Vaasaan (1883), Seinäjoelle (1885) sekä Kannukseen (1886), Myllymäkeen (1882) ja Imatralle (1892), joista kolme viimeisintä olivat pienempiä asemia⁶⁹. III-luokan asemille tunnusomaisia olivat nimenomaan erilliset odotustilat I–II ja III–IV -luokan matkustajille, kun pienemmillä asemilla odotussali oli kaikille yhteinen⁷⁰. Keisarin vierailun vuoksi muutoin normaalia mallia noudattavasta Lappeenrannan asemasta tuli kuitenkin tehdä joiltakin osin tavanomaista koristeellisempi. Vuoden 1904 rautatiematrikelista selviää, että odotustilojen ohella Lappeenrannan asemarakennuksessa oli asemapäällikön kolmen huoneen ja keittiön asunto; oman talonsa asemapäällikkö sai aseman läheisyyteen 1909. Aseman henkilökuntaan kuului asemapäällikön lisäksi ensimmäinen kirjuri, toinen kirjuri, telegrafisti, piletinmyyjä, neljä asemamiestä ja kaksi vaihdemiestä. Lisäksi varikolla oli veturitalli kahdella pilttuulla. Aseman läheistä seutua kuvataan matrikelissa ”hyvin luonnonihanaksi” ja ilmastoa ”puhtaaksi ja terveelliseksi”.⁷¹

Rakentamisensa jälkeen rautatieasemalle perustettiin myös asemaravintola. Ravintolaa piti 1900-luvun alussa ”tarmokas liikemies” Emilia ”Emmi” Melart (1866–1947). Lappeenrantaan Melart muutti 1897 rautatiekirjurina työskentelevän miehensä Juho Melartin saatua siirron Luumäeltä Lappeenrantaan. Kodin pariskunta perusti rautatieasemaa vastapäätä olevaan Toikankatu 24:n pieneen huoneistoon, jota hiljalleen laajennettiin suuremmaksi. Itse muokattua ”Heimola”-nimistä kiinteistöä verrattiin naapuruston Terijoelta siirrettyihin huviloihin, jotka myöhemmin tulivat purettaviksi, kun Snellmaninkatua (ent. Toikankatu) levennettiin. Ulkomuodoltaan erikoisen talon piha oli kaunis, ja siellä oleva sireenimaja oiva kesäiltojen kahvitteluhetkiin. Emmi Melart oli yksi aikansa merkkihenkilöistä kaupungissa. Hän oli aktiivisesti mukana monessa toimessa kuten lottajärjestön ja Lappeenrannan kotiteollisuuskoulun perustajana, minkä lisäksi hän piti omassa talossaan valmistavaa koulua. Melart piti asemaravintolaansa myös sisällissodan aikana, kun valkoiset valtasivat kaupungin. Kerroman mukaan tuolloin ”kahvipannu oli kuumana koko päivän ja talo tarjosi”.⁷² Asemaravintoloitsija esiintyy kuvissa 8 ja 9.

⁶⁹ Pöyhä 2004, 10–11.

⁷⁰ Valanto 1982, 14–17.

⁷¹ *Järnvägsatrikel – Rautatiematrikeli* 1904, 64.

⁷² Arho 1998; Pohjolainen 1998; Siitonen.



Kuva 8. Rautatieaseman II-luokan ravintola 1928. Tiskin takana ravintolanpitäjä Emmi Melart ja kolme tarjoilijaa vapaussodan päättymisen vuosipäivänä 26.4.1928. Kuva: Valokuvaamo Saimaa, Lappeenrannan museot.



Kuva 9. Rautatievirkailijoita Lappeenrannan rautatieaseman edustalla vuonna 1901, takana veturitallit. Keskellä erottuu asemaravintoloitsija Emmi Melart vaaleassa lierihatussaan. Kuten kuvasta huomaa, rautatiet olivat 1900-luvun alussa miesvaltainen ala. Kuva: Lappeenrannan museot, kaupunginarkiston kokoelma.

Pohdittaessa Lappeenrannan ensimmäisen rautatieaseman laajempaa tarkoitusta kaupungilleen 1800-luvun lopussa, se on merkinnyt historiantutkija Anu Talkan sanojen mukaisesti *modernisaation symbolia*. Rautateiden tulo kaupunkiin toi ulkomaailman lähemmäs pientä kaupunkia, ja rautatieaseman voi ajatella olleen ulkomaailman ja tutun pikkukaupungin välinen ikkuna tai portti, joka oli nyt avoinna kenelle tahansa. Ratayhteyden myötä kaupungin elinkeinoelämä ja matkailu lähtivät selkeään kasvuun ja kaupunki alkoi kehittyä nopealla tahdilla. Konkreettisemmin ajateltuna aseman merkitys on alkuperäisessä käytössään ollut saapumisen ja lähdön paikkana, jonka odotustiloissa voi kuvitella vallinneen innostuneen odotuksen tai jälleennäkemisen tunnelman, mutta myös eron aiheuttaman haikeuden ja jopa pelon tuntemattomasta. Kukapa meistä ei muistaisi odotushalleissa joskus vierailtuaan sinne kuuluvaa hälinää ja lähdön hetken lähestymistä? Toisaalta asema on saattanut olla vain ohikulkupaikka, yksi välietappi ennen määränpäättä. Kuvassa 10 rautatieasema asemalaitureineen on kuvattuna 1890-luvulla.



Kuva 10. Lappeenrannan rautatieasema vuonna 1890. Asemarakennuksiin liittyy erityisen läheisesti ajan käsite: milloin tulee aika lähteä matkaan tai saapua perille. Tätä jopa symboloivat asemilla näkyvästi esillä olevat kellotaulut. Kuva: Kaarle Appelberg; Lappeenrannan museot, kaupunginarkiston kokoelma.

2.2.1 Keisari Aleksanteri III:n ensimmäinen vierailu Lappeenrantaan

Lappeenrannan Uutisten ensimmäisessä numerossa 11.8.1885 kuvaillaan seuraavasti koko etusivun mittaisena uutisena, kuinka keisarillinen seurue saapui Lappeenrantaan (ks. myös kuva 11):

Kun H.H. R.R. M.M. olivat saapuneet asemalle ja astuneet aseman sillalle tervehti H. M. Keisari sillalla olevia sotaherroja, joitten seassa oli Suomen kenraalikuvernööri kreivi Heiden, Suomen ministeriwaltiosihteri, wapaaherra Bruun ja hänen apulaisensa, kenraliluutnantti Ehrnroth sekä suomalaisen sotajoukon päällikkö wapaaherra Ramsay.

Sitten tervehti Keisari kaupungin pormestaria ja maistraattia, waltuusmiehiä, seurakunnan kirkkoherraa sekä myöskin Lappeen kihlakunnan kruununwoutia, joka myöskin oli saapunut paikalle.

Sitten kuin Keisaripari oli astunut asemahuoneesta heille erittäin sisustettuihin huoneisiin, jossa heitä otti vastaan, etuhuoneessa eduskunta silkkinaisia⁷³, jotka tarjoilivat Keisarinnalle kukkaiswihon ja takahuoneessa Lappeen seurakunnan kuusimiehininen ja kuusinainen eduskunta, matkustivat H.H. R.R. M.M. kaupunkiin, edellä kaupungin pormestari ja jäljestä keisarillinen seurue.⁷⁴



Kuva 11. Keisari Aleksanteri III seurueineen saapuu Lappeenrantaan 1885. Vastavalmistunut rautatieasema on koristeltu köynnöksin ja lipuin. Kuva: Lappeenrannan museot, kaupunginarkiston kokoelma.

⁷³ Suora käänös ruotsinkielisestä sanasta ”silkkfruar” eli ”silkkiin pukeutuneita rouvia”.

⁷⁴ *Lappeenrannan uutiset* N:o 1. 11.8.1885. Suora lainaus.

Lappeenrannassa keisarin molemmat sotaväen leirin tarkastuksiin liittyvät vierailut olivat merkittäviä tapauksia koko kaupungille, ja vierailuista kirjoitettiin laajasti myös ulkomaisiin lehtiin⁷⁵. Lappeenrannan rautatieasemasta erikoisen tekivät sen arvoväelle eli keisariseurueelle suunnitellut erilliset tilat rakennuksen toisessa päädyssä; keisarille suunniteltu huoneisto oli luonnollisesti koristelultaan ylellisempi muuhun rakennukseen nähden. Suomen Rautatiemuseon julkaisussa *Keisarin juna – Romanovit Suomen Rautateillä* (1998) kerrotaan, kuinka ”seinillä ja katoissa oli tummanvihreää kangasta punaisin reunuksin ja lattialla brysseliläisiä mattoja” sekä ”seinillä oli koristeena kukkapiirroksia ja muita kuvia”⁷⁶. Nykyhetkestä katsottuna merkityksellisimmäksi keisarillisten tilojen koristeluksi nousivat sisäkattoja nauhoina kiertävät ornamenttimaalaukset, sillä ne säilyivät ehjinä ja koskemattomina rakennuksen koko eliniän. Lappeenranta ei ollut ainoa suomalainen kaupunki, jossa keisari Aleksanteri III tai esimerkiksi hänen isänsä Aleksanteri II vieraili, joten keisarillisia odotustiloja on todennäköisesti tehty muihinkin keisariseurueiden matkakohteiden asemarakennuksiin, joissa kulloinkin hallitsija vieraili. Lappeenranta oli kuitenkin tiettävästi ainoa, jossa tilat, tai edes osa tiloista, säilyivät näinkin pitkälle nykypäivään.⁷⁷

Keisarillisten tilojen kattomaalausten suunnittelijaksi on nimetty taiteellisesti lahjakas arkkitehti Johan Jacob ”Jac.” Ahrenberg (1847–1914), joka toimi aseman rakentamisen aikaan työnjohtajana ja oli vastuussa keisarin huoneiston muustakin sisustamisesta. Varsinaisen keisarin vierailun aikaan Ahrenberg oli aktiivisesti läsnä edustaen eri tilaisuuksissa⁷⁸. Asemarakennuksen tilat eivät olleet ainoat Ahrenbergin sisustamisen taidonnäyte Lappeenrannassa, vaan hän sisusti yhdessä taiteilija Fanny Churbergin kanssa lappeenrantalaisen Fontellin talon keisariparin majoittumista varten. Fanny Churberg (1845–1892) oli Helene Schjerfbeckin (1862–1946) ohella merkittävimpiä suomalaisia naistaidemaalareita. Kerrotaan, että Ahrenberg ja Churberg, joita pidettiin suomenmielisinä, pyrkivät tarkoituksellisesti suomalaiskansallisen sisustuksen kautta välittämään keisarille suomalaisuutta korostavaa asennetta. Keisaritaloksi kutsutun Fontellin talon sisustus miellytti keisaria, joka toivoi tilapäiseksi tarkoitettujen huoneiston säilyttämistä, ja tämän myötä rakennus lunastettiin Suomen suuriruhtinaskunnalle. Valitettavasti Fontellin talo koki kohtalonsa tulipalossa jo 1929, mutta samantyyllisen sisustuksen voi edelleen nähdä Langinkosken keisarillisella kalamajalla, jonne Ahrenberg suunnitteli

⁷⁵ Kurri 2010, 111.

⁷⁶ Hämäläinen-Forslund 1998, 89.

⁷⁷ Kurri 2010, 108, 114.

⁷⁸ Hämäläinen-Forslund 1998, 92–97.

sisustuksen 1888.⁷⁹ Ahrenbergin muista sisutussuunnittelutehtävistä mainittakoon Helsingin keisarillisen palatsin (nyk. presidentinlinna) sisustuksen uudistaminen 1890-luvun lopulla sekä sen 1904–1907 valmistuneen laajennusosan, valtaistuinsalin ja sen eteisen sisustaminen⁸⁰.

2.2.2 Jac. Ahrenberg

Arkkitehti Jac. Ahrenbergin suunnitteleiksi nimetyt sisäkattojen koristemaalaukset tekivät Lappeenrannan vanhasta asemasta eli Keisarinasemasta myöhemmin tunnetun rakennuksen, ja pitkälti näiden maalausten ansiosta rakennus sai lopulta suojelumerkinnän 2000-luvulla. On siis syytä avata hieman maalausten suunnitelleen arkkitehdin taustoja. Lappeenrannan aseman työnjohtajana toiminut Jac. Ahrenberg oli viipurilaissyntyinen arkkitehti, taidemaalari, taidekriitikko ja kirjailija, joka oli tunnettu tuotteliaisuudestaan ja laaja-alaisuudestaan. Ahrenbergin Viipurin ja Turun linnojen restaurointisuunnitelmia väitöskirjassaan tutkinut Anna Ripatti kirjoittaa Ahrenbergin opiskelleen vuodesta 1866 lähtien Keisarillisessa Aleksanterin yliopistossa, mutta muuttaneen 1870 Tukholmaan, jossa hän sai arkkitehtikoulutuksen Kuninkaallisessa taideakatemiassa professori Fredrik Wilhelm Scholanderin (1816–1881) oppilaana⁸¹. Scholander korosti opettajana antiikin ja renessanssin arkkitehtuuria sekä arkkitehdin roolia rakennustaiteilijana ja käsityöläisenä. Se, samoin kuin Ahrenbergin suorittamat opintomatkat Keski- ja Etelä-Eurooppaan luultavasti vaikuttivat Ahrenbergin omaan työhön myöhemmin⁸². Lappeenrannan rautatieaseman rakentamisen aikaan Ahrenberg asui perheineen Viipurissa (1883–1885) ja toimi Viipurin lääninarkkitehtina (1885–1886), ennen kuin hänet nimitettiin Yleisten rakennusten ylihallituksen ensimmäiseksi arkkitehdiksi 1886. Lappeenrannan aseman ollessa rakenteilla Ahrenberg työskenteli myös Viipurin linnan restaurointisuunnitelmien parissa, jotka valmistuivat heinäkuussa 1885, juuri ennen keisarin Suomen vierailua jolloin restaurointisuunnitelmat esiteltiin keisarille⁸³.

⁷⁹ Relas 2010, 117–118, 131; *Keisarillisia matkoja Kaakkois-Suomessa*. Etelä-Karjalan museon verkkonäyttely. Saatavilla: <http://www3.lappeenranta.fi/museot/verkkonayttelyt/keisarinmatkasiivut/fontell.html>.

⁸⁰ Relas 2013, 168.

⁸¹ Ripatti 2011, 30–31.

⁸² Ripatti 2011, 34–35. Scholanderin kohdalla Ripatti viittaa Eeva-Maija Viljon tutkimukseen *De ”svenska liberalerna” i den finländska arkitekturen kring sekelskiftet* (1986) ja Bo Grandienin teokseen *Drömmen om renässansen. Fredrik Wilhelm Scholander som arkitekt och mångfrestare* (1979).

⁸³ Ripatti 2011, 99.

1800-luvun Suomessa ja Euroopassa oli vallalla historiatietoisuus sekä kansallisen perinnön, kuten rakennusten ja esineiden, säilyttämistä⁸⁴. Tämä näkyi Suomessa muun muassa keskiaikaisten linnojen suojelemisessa ja restauroinneissa, joissa Jac. Ahrenberg oli aktiivisesti mukana restaurointiarkkitehtina. Ahrenberg teki 1800-luvun lopussa restaurointisuunnitelmat sekä Turun että Viipurin linnoihin, joista hän suunnitteli kansallisia museokokonaisuuksia. Suunnitelmissaan Ahrenberg korosti kohteiden käyttötarkoituksen löytymisen tärkeyttä: linnoista tuli tehdä hyödyllisiä samalla, kun niiden tulevaisuus saatiin turvatuksi⁸⁵.

Ahrenbergin opettaja Fredrik Wilhelm Scholander toimi Ruotsissa arkkitehtina linnojen korjaus- ja restaurointihankkeissa, mikä heijastui myös hänen opetukseensa. Ruotsin ja pohjoismaiden linnahankkeiden vaikutus ylsi myös Suomeen ja Ahrenbergiin, joka otti lisäksi luultavasti vaikutteita ihaillemastaan Ranskasta ja ranskalaisesta restaurointiarkkitehdista Eugène Viollet-le-Ducista (1814–1879) sekä tyylirestauroinnista.⁸⁶ Ahrenbergin tavoin myös Viollet-le-Duc korosti hyödyllisyyden säilymistä restauroitavissa kohteissa⁸⁷. 1870-luvun lopulla Ahrenberg oleskeli Ranskassa itsekin ja tutustui Ranskan tuolloin ajankohtaisiin restaurointikohteisiin kuten linnoihin. Lisäksi Ahrenberg pääsi tutustumaan ranskalaisiin restaurointiesittelyihin Wienin (1873) ja Pariisin (1878) maailmannäyttelyissä, joista jälkimmäiseen hän osallistui itsekin Suomen osaston myötä.⁸⁸ Erityisesti Pariisin maailmannäyttelyssä esiteltyä Félix Dubanin restauroimaa Blois'n linnaa runsaine ornamentteineen pidettiin vaikuttavana – linnassa erityistä oli sen edustama dekoratiivinen ja värikylläinen renessanssiarkkitehtuuri. Anna Ripatin väitöskirjan yhteyteen on liitetty kuvia Blois'n linnan restauroiduista sisätiloista. Kuvat havainnollistavat hyvin, kuinka nämä tilat on koristeltu kauttaaltaan muun muassa kasvi- ja viivaornamenttikuvioilla. Kuningattarenhuoneen kuvassa nro 47 on jopa havaittavissa samanoloista viivakoristelua kuin Lappeenrannan aseman keisarillisen odotussalin kattolistoissa.⁸⁹ Ripatti mainitsee Ranskassa restauroituja kohteita pidetyn aikanaan merkittävinä todennäköisesti myös nähtävyyksinä, opetuskohteina ja kansallisina ylpeydenaiheina⁹⁰. Kansallismielinen Ahrenberg sai todennäköisesti täältä intoa Lappeenrannan aseman koristeellisuuden toteuttamiseksi.

⁸⁴ Ripatti 2011, 42.

⁸⁵ Aarnipuu 2008, 81; Ripatti 2011, 117.

⁸⁶ Ripatti 2011, 66–76. Viollet-le-Duc oli tunnettu ja kiisteltykin 1800-luvun restaurointityylistään, jonka mukaan rakennuksen vialliset ja puutteelliset osat tuli täydentää eli rekonstruoida niin, että rakennuksesta tulisi tyyllisesti eheä.

⁸⁷ Perkkiö 2007, 171–172.

⁸⁸ Ripatti 2011, 76–79.

⁸⁹ Ripatti 2011, 80.

⁹⁰ Ripatti 2011, 84.

Ripatin mukaan keisari Aleksanteri III oli kiinnostunut arkkitehtuurista⁹¹. Ahrenbergin tekemät Viipurin linnan restaurointisuunnitelmat eivät toteutuneet, sillä keisari teki 1888 päätöksen, että linna pysyisi Venäjän omistuksessa ja sotaväen hallinnassa⁹². Silti väistämättä tulee pohtineeksi, haluttiinko Lappeenrannan aseman ornamenttiikalla tehdä keisaripariin vaikutus, jotta nämä suhtautuisivat suosiollisesti Viipurin linnan restaurointiin. Ripatti on liittänyt väitöskirjansa osaksi Mikkelin maakunta-arkistosta löytyviä Viipurin linnan restaurointisuunnitelmapiirustuksia. Tästä joukosta löytyvässä leikkauspiirustuksessa⁹³ on esitelty myös sisätilojen ornamentti- ja värimaailmaa, jossa hallitsevat punaisen, vihreän ja vaaleanruskean sävyt samalla tavalla kuin Lappeenrannan aseman keisarillisen huoneiston katossakin.

2.2.3 Jac. Ahrenbergin ornamenttiikka Lappeenrannan rautatieasemalla

Lappeenrannan aseman yleisötilat jakautuivat alun perin ”keisarillisiin” eli arvokkaimpiin huoneisiin (*kejserlig väntsal* eli keisarillinen odotussali ja *förrum* eli niin sanottu etuhuone tai salonki) sekä alempiarvoisiin odotustiloihin, jotka jaettiin vielä hierarkkisesti kahteen huoneeseen (I–II-luokan odotussali ja III–IV-luokan odotussali). Käytän jatkossa *förrum*-tilasta Tuula Pöyhiän käyttämää nimitystä *salonki*. Osa alkuperäisistä tilajaoista ja tilojen nimistä on merkitty vuoden 1926 pohjakavaan liitteessä 6; keisarillisten tilojen sekä I–II-luokan odotussalin maalauskoristeiden aiheet on esitelty valokuvin liitteessä 7. Laajemmat kuvat aseman sisäkattojen kuvioinnista löytyvät liitteestä 7.. Pöyhiän etsimän arkistotiedon mukaan Ahrenberg toimi aseman keisarillisten tilojen työnjohtajana⁹⁴. Ahrenbergin työnkuvaan sisältyi todennäköisesti myös keisarillisten tilojen kattojen maalauskoristelun suunnittelu, vaikka sitä ei mainitakaan suoraan Pöyhiän työssä käsitellyissä aikalaislähteissä. Esimerkiksi Pöyhiän selvityksessä esitellyn keisarillisen odotussalin katon detaljipiirustukset (*Willmanstrand detaljer kungliga väntsalens tak, pl. B*) on signeerannut arkkitehti Nylander, joka on mahdollisesti signeerauksellaan kuitannut valmiin suunnitelman arkkitehdin ominaisuudessa⁹⁵. Sablonimenetelmällä toteutettujen koristeiden varsinainen maalaustyö on myös saatettu maalata jonkun

⁹¹ Ripatti 2011, 112.

⁹² Ripatti 2011, 127.

⁹³ Ripatti 2011, 104.

⁹⁴ Pöyhiä 2004, 15–17.

⁹⁵ Pöyhiä 2004, 37. Pöyhiä esittää kaksi mahdollista vaihtoehtoa piirroksen tekijäksi: piirros on mahdollisesti ”Ahrenbergin suunnitelma, jonka Nylander on viran puolesta kuitannut” tai se voi olla ”aseman suunnittelijan oma luonnos, jonka pohjalta Ahrenberg on avustajineen yksityiskohdat hionut”. Pöyhiän mielestä ensimmäinen vaihtoehto on kuitenkin oikeampi.

muun toimesta⁹⁶. Mielenkiintoinen seikka *kungliga väntsalen* -detaljipiirustuksessa on, että rakennuksen pohjapiirustuksessa keisarillinen odotussali on nimetty eri tavalla *kejserlig väntsal*⁹⁷. Voisiko tämä viitata detaljipiirustuksen tekijän olevan eri kuin koko rakennuksen suunnittelijan?

Kaikkien yleisötilojen pinnoissa on rakennuksen valmistuessa ollut koristekuviointia, mutta ainoastaan keisarillisissa huoneissa kuviot olivat säilyneet kokonaisuudessaan nykypäivään. Muissa odotustiloissa alkuperäisten kuvioden päälle maalattiin jossain vaiheessa, luultavasti 1900-luvun alussa, uudet kuviot, jotka poikkesivat alkuperäisistä ainoastaan väritykseltään. Odotussalien värimaailmaa haluttiin siis nähtävästi raikastaa alkuperäisestä (ks. liitteen 7 kuvat 5–7). Sen jälkeen odotussalien kattopinnat maalattiin yksivärisiksi ja edelleen jätettiin alas laskettujen kattojen taakse. Kaikissa eri tilojen säilyneissä ja esiin otetuissa ornamenteissa toistuivat keisarintilojen tavoin tyyllitellyt kasviaiheet, viivakuvioinnit ja antiikin muotokielestä periytyvät klassiset aiheet. Tilojen hierarkia on kuitenkin näkynyt koristelun yksinkertaistumisena mentäessä kohti ”vähempiarvoisia” odotustiloja⁹⁸. Näiden tilojen suunnittelijana on hyvinkin voinut olla joku muu kuin Ahrenberg, joka teki kokonaissuunnitelmat keisarilliseen huoneistoon. Kenties muiden odotustilojen koristelun suunnitteli arkkitehti Nylander tai joku muu rakennuksen parissa työskennellyt työntekijä, kuten Elina Maijanen esittää opinnäytetyössään⁹⁹.

Kattomaalausten aiheissa näkyi 1800-luvulla uusrenessanssin suosiossa ollut antiikin ihailu: kattolistoissa oli klassinen palmettikuvio (kuvat 3 ja 4 liitteessä 7) ja muita kasviaiheita sekä pylväistä muodostettu arkadi (kuva 15 ja liitteen 7 kuva 1). Keisarin huoneiston katossa värit noudattivat pitkälti uusrenessanssin tyypillisiä koristevärejä: punaista, tummanvihreää ja tummanruskeaa taustojen ollessa useassa kohdassa vaaleanruskeaksi maalattuja¹⁰⁰. Tehosteena oli paikoitellen käytetty kultapronssia. Alempiarvoisen I–II-luokan odotussalin kattolistoissa toistuivat salongin (*förrum*) palmettiaihe ja keisarillisen odotussalin salin kukka-aihe, jotka oli yhdistetty samaan kuvionauhaan (liitteen 7 kuvat 5–7). Tämän lisäksi listoissa oli käytetty ainakin ”juokseva koira” -aihetta muistuttavaa nauhaornamenttia (liitteen 7 kuvat 5 ja 6). Keisarillisen odotussalin kattolistojen viivaornamentissa näkyvä sydänaihe on myös toistunut monissa tyyeissä ja aikakausissa (ornamentti näkyy liitteen 7 kuvassa 1). Esimerkiksi Owen Jonesin kuvitetussa *The Grammar of Ornament* -teoksessa (1856) hiukan

⁹⁶ Pöyhä 2004, 16.

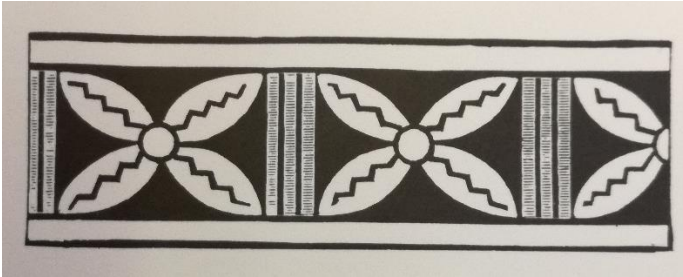
⁹⁷ Tilojen alkuperäiset nimet *kejserlig väntsal* ja *förrum* näkyvät vuoden 1926 muutospiirustuksessa: Ritning till stationshus vid Willmanstrand station – Lappeenrannan rautatieaseman fasadi- ja pohjapiirustus 1926 (ks. liite 6).

⁹⁸ Lehtinen 2010, 29.

⁹⁹ Maijanen 2010, 68.

¹⁰⁰ Ks. uusrenessanssin sisävärejä, värikartta Pietarila 2004, 99.

vastaavia kuvioita on esitelty niin ”Greek Ornament” (Plate XXII), ”Pompeian Ornament” (Plate XXII) kuin ”Arabian Ornament” -osiossakin (Plate XXXI)¹⁰¹. Kuvat 12 ja 13 vertailevat Owen Jonesin teoksesta löytynyttä kuviota Keisarinaseman yksityiskohtaan.



Kuva 12: kuvio Owen Jonesin teoksesta *The Grammar of Ornament* (1856); ”Ornaments from Mexican pottery in the British Museum”, s. 37.



Kuva 13: yksityiskohta Keisarinaseman keisarillisen odotussalin kattolistassa. Kuva: Mari Vasara 2010.

Aseman ornamenttien kuviot eivät olleet erityisen ainutlaatuisia, vaan ajalleen melko tyypillisiä klassisia aiheita. Keisarillisten huoneiden kattojen kuva-aiheet muistuttivat hyvin paljon esimerkiksi edellä mainitun Owen Jonesin teoksen lisäksi Cristopher Dresserin teosten *Principles of Decorative Design* (1873) ja *Modern Ornamentation* (1886) kasviteemaisia muotoja pelkistetympinä versioina (kuvat 14 ja 15, 16 ja 17 sekä 18 ja 19). Samankaltaisia kuvioita on löytynyt myös esimerkiksi Helsingin Bulevardi 14 -rakennuksen A ja B -portaikoista 1990-luvulla tehdyssä väritutkimuksessa. Bulevardi 14 A -portaikon kattoa kuvaavassa piirroksessa on kuvattu hyvin samanlainen kukka-arkadikoristenauha kuin Lappeenrannan aseman keisarillisen odotussalin katossa. Samaisen Bulevardi 14:n portaan ala-aulan seinäpiirroksessa on samantyyppinen ristikkoinen viivaornamentti kuin aseman III-luokan odotussalin seinäsuunnitelmassa¹⁰². Joistakin Keisarinaseman koristekuvioista löytyi viittauksia myös suomalaisiin tekstiileissä käytettyihin kuvioihin (kuvat 20 ja 21).

¹⁰¹ Jones 1856.

¹⁰² Ancelo Oy 1995; alkuperäispiirros III-luokan odotussalin seinäpinnasta on esitelty Elina Maijasen opinnäytetyössä: Maijanen 2010, liite 4.



Kuva 14 vasemmalla: Kattokuvio Christopher Dresserin teoksesta *Principles of Decorative Design* (1873), fig. 56 s. 81.



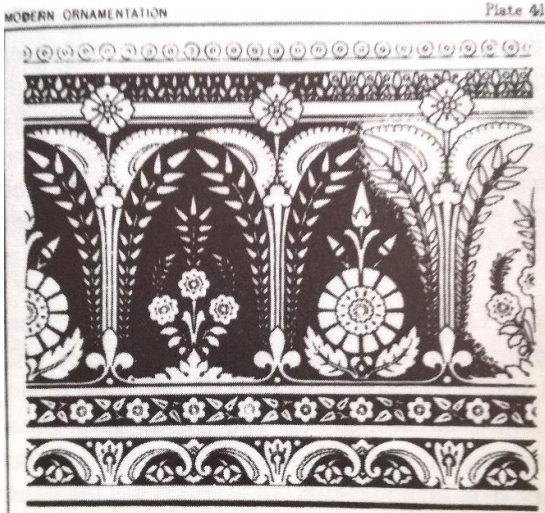
Kuva 15 oikealla: Tähtimäinen kuvio Keisarinaseman salongin katossa. Tästä kuten edellisestäkin kuvasta löytyy suosittu Ranskan lilja -aihe. Kuva: Mari Vasara 2010.



Kuva 16 vasemmalla: kukkakuvio Christopher Dresserin teoksesta *Principles of Decorative Design*, fig. 15 s. 24. Dresser ohjeistaa värillisen terälehtien sommittelemisen niin, että ne eivät laskeudu vihreiden lehtien päälle, vaan niiden väliin.

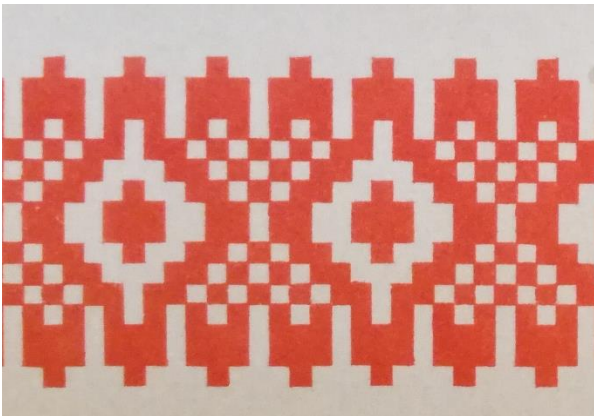


Kuva 17 oikealla: kasvikuvio Keisarinaseman keisarillisen odotussalin kattolistassa. Terälehtien sommittelu on tehty lomittain Dresserin ohjeiden mukaan, ks. edellinen kuva. Kuva: Mari Vasara 2010.



Kuva 18 vasemmalla: ornamenttikuvio Christopher Dresserin teoksessa *Modern Ornamentation* (1886); kuva Annika Waenerbergin väitöskirjasta *Urpflanze und Ornament* (1992), s. 112.

Kuva 19 oikealla: sama kuva-aihe pelkistetympänä Keisarinaseman keisarillisen odotussalin sisäkatossa; kuva Mari Vasara 2010.



Kuva 20 vasemmalla: yksityiskohta Jac. Ahrenbergin kokoamassa vihkosarjassa *Finsk Ornamentik – suomalainen ornamenttiiki – ornementation finlandaise* (1878–1882).

Kuva 21 oikealla: koristekuviointi Keisarinaseman salongin kattolistassa. Kuva: Mari Vasara 2010.

Vielä ei ole varmuutta, suunnitteliko Ahrenberg Lappeenrannan aseman ornamenttinsa kokonaan itse vai löysikö hän kuviot 1800-luvun mallikirjoista. Esimerkiksi Turun tuomiokirkon 1800-luvun lopun koristelussa Ahrenberg hyödynsi Viollet-le-Ducin mallikirjojen aiheita¹⁰³. Innoitusta hän on epäilemättä saanut aikansa muotivirtauksista ja näkemistään koristeaiheista eri puolilla Eurooppaa.

¹⁰³ Pietarila 2004, 16.

3 VANHAN ASEMAN IDYLLI KOTIYMPÄRISTÖNÄ

3.1 Lappeenrannan rautatieasemasta vanhaksi asemaksi

Perinteisemmin ”vanhana asemana” tunnetun Keisarin aseman historia sen synnystä lähtien oli vaihteleva. Uuden rautatieaseman valmistuttua 1930-luvulla vanha asema jäi toissijaiseen käyttöön, ja 1947 se muutettiin rautatieläisten asuinrakennukseksi. Rautatiehakemistosta selviää, että 1930-luvulla ennen uuden rautatieaseman rakentamista rautatieliikenne oli paikalla vilkasta, sillä aseman kautta kulki vuonna 1931 kaksitoista vakituista junaa. Paikkakunnalla toimi useita teollisuuslaitoksia, jotka hyödynsivät rautatietä viennissään; lähistöllä toimi ainakin Kaukaan tehtaat, Paraisten Kalkki- vuori Oy, Chymos, Lastuvillatehdas, konepaja, oluttehdas, Rikkihappotehdas, superfosfaattitehdas ja kahdeksan sahaa.¹⁰⁴



Kuva 22. Veturinkuljettajat Lappeenrannan aseman veturitallilla 8.10.1932. Henkilöt istumassa oikealta: Koskela, Backman, Lundqvist, Pukkila, Forsman, Solasaari ja Juhola. Seisomassa oikealta: Lampinen, Rautiainen, Turunen, Sivenius, Kemppe, Melkko ja Kolhonen. Kuva: Lappeenrannan veturimiehet.

¹⁰⁴ *Rautatiehakemisto – tietoja rautatieasemista ja niiden lähipaikkakunnista 1931*, 79.



Kuva 23. Asemarakennus kaupungin suunnasta kuvattuna vuonna 1930. Huomaa vasemmalla aseman kioski. Kuva: Lappeenrannan museot, kaupunginarkiston kokoelma.

1940-luvun lopun muutostöissä rakennuksen tilajako ja sisäpinnat uudistettiin melko rankalla kädellä uutta käyttöä mukaileviksi, ja kattomaalaukset piilotettiin laskettujen sisäkattojen taakse. Myös rakennuksen ulkomuoto koki muutoksen vaatimattommaksi, kun muun muassa radan puoleinen koristeellinen poikkipääty eli asemakatos purettiin, puuleikkauskoristeita poistettiin ja ikkunoita pienennettiin (kuvat 24 ja 25).¹⁰⁵ Muutostöissä on havaittavissa jälleenrakennuskauden mukainen funktionaalisuus ja käytännöllinen katsantokanta – madalletuissa huoneistoissa lämpö pysyi paremmin sisällä ja ilman käyttöä jäänyt asemakatos huoltotöineen olisi ollut turha kuluerä – ja mahdollisesti myös ajalle ominainen kriittisyys Neuvostoliittoa kohtaan. On myös mahdollista, että asemakatos vaurioitui jo sota-aikana, mikä olisi edesauttanut rakenteen purkamista¹⁰⁶. Varmasti myös muuttuneet esteettiset ihanteet vaikuttivat rakennuksen yksinkertaistamiseen. Ja mitäpä tavalliset ihmiset olisivat tehneetkään liian pramealla kodilla? Vanhaan asemaan kohdistuneiden muutostöiden lisäksi samaan pihapiiriin rakennettiin muutama parakkirakennus korjaamaan asuntopulaa, mutta kartta vuodelta 1951 osoittaa, että aseman ympäristö pysyi kuitenkin kokonaisuudessaan väljänä ja eheänä (kuva 26).

¹⁰⁵ Kurri 2010, 112–113.

¹⁰⁶ Talka 2015. Suullinen tieto.



Kuva 24. Vanha asema, veturitalli ja ratapihaa 1949. Kuvassa näkyy, että asemalaiturin purkaminen on aloitettu. Kuva: Eino Mäkinen, Lappeenrannan museot.



Kuva 25. Vanha asema asuinrakennukseksi muutettuna. Kuva: Lappeenrannan museot, kaupungin-arkiston kokoelma.



Kuva 26. Vuoden 1951 kartassa vanhan aseman alue näkyy punaisella ympyröitynä. Aseman ympäristö muodostaa oman kokonaisuutensa, jossa sijaitsee useita rakennuksia, mutta sijoiteltuna melko väljästi. Maanmittauslaitoksen peruskartta 1951, saatavilla *Timo Meriluodon vanhat kartat* -sivustolla.

Melko nopeasti kaupunkilaiset näyttivät unohtavan vaatimattoman näköisen rakennuksen historian; asema oli heille vain tavallinen ”keltainen puutalo”. Julkisivujen muutostyöt oletettavasti vaikuttivat yleiseen historian tuntemukseen, kun selkeästi tunnistettavasta asemarakennuksesta muokattiin vaatimattomampi puutalo poistamalla poikkirisaliitit, fasadit, asemalaituri ja koristeet. Viereinen Koljonlinnan kerrostalo ja muu välitön ympäristö saattoi myös viedä vanhalta asemalta sen statusta. Puhuttaessa ”vanhasta asemasta” paikalliset saattoivat sekoittaa tämän aseman lähellä sijaitsevaan Rapasaaren rautatieasemaan, joka on kooltaan pienempi, mutta rakennettiin satamaan saman radan varrelle samanaikaisesti Lappeenrannan aseman kanssa 1885.¹⁰⁷

¹⁰⁷ Hannu 2015, suullinen tieto; Talka 2015, suullinen tieto. Rapasaaren rautatieaseman piirustukset vuodelta 1885 ovat nähtävissä Kansallisarkistossa. Nykyisin Rapasaaren asema on Meripelastusseuran käytössä.

3.2 Vanha asema osana rautatiehistoriaa ja vanhaa Lappeenrantaa

Jokaisen tekemäni haastattelun aikana on käynyt selväksi, että vanhaan asemaan liittyvää rautatiehistoriaa ei voi jättää huomiotta, vaikka se näyttikin välillä jääneen sivurooliin rautatieliikenteen hiljentyttyä paikalla. Viimeisinä vuosina ennen rakennuksen restaurointia aseman ulkopiirteissä ja sen ympäristössä ei näkynyt enää kovin runsaasti viitteitä rautatieläisyydestä; historiasta kertoivat lähinnä ratapihan yksi teollisuusraide sekä aseman pihapiirin ja Snellmaninkadun varren lehmukset, jotka ovat tyypillisiä rautatieympäristöä leimaavia koristepuita. Lähiympäristö muokkautui vuosien aikana uudemmalla rakennuskannalla, ja vähitellen vanha asemarakennus jäi yksin läheisten asuinkerrostalojen väliin. Yksi näistä alueen nykyisistä kerrostaloista liittyy kuitenkin olennaisesti muutoin jo kadonneeseen rautatiemiljööseen: Kauppatorin laidalla sijaitseva, nykyisin opiskelija-asuntoja sisältävä 18 perheen ”Koljonlinna” rakennettiin vastaamaan rautatieläisten asuntotarpeita pian sen jälkeen, kun vanha asema oli kunnostettu asuinkäyttöön 1947. Koljonlinna ja sivummalla sijaitseva, kadulta katsoen hieman piiloon jäävä 1909 rakennettu entinen asemapäällikön asunto (”Lapatossun talo”) ovatkin nyt viimeisiä jäljellä olevia rautatieläisrakennuksia koko alueella.

*Ei tuo rakennus, se oli yksi rakennus vaan. Se oli mulle se muu ympäristö tärkeempi. Mitä nyt ei oo ees olemassa.*¹⁰⁸

*Tietysti myöskin se, että kyllähän se nyt on aika vankka tämmöinen rautatiehistoria ja niin kuin rautatieläisten keskuudessa onhan Lappeenranta aikanaan ollut iso työllistäjä rautateiden merkeissä. Että onhan täällä kuitenkin ollu ainakin 500 henkeä kaiken kaikkiaan rautateiden kanssa tekemisissä.*¹⁰⁹

Haastateltavieni 1940–1960-luvuille sijoittuvissa kertomuksissa aseman ympäristö esiintyy huomattavan erilaisena nykyhetkeen verrattuna. Tuolloin rakennuskanta oli kerroksellisempaa: vanha asema ja siihen liittyvät talousrakennukset sekä kaksi muuta aseman kanssa tyylillisesti yhtenevää asuinrakennusta, veturitallit ja VR:n makasiinirakennukset olivat vanhempaa 1800-luvun lopun perintöä, kun taas moderni Koljonlinna sekä kolme pienempää rautatieläisten asuttamaa ”parakkirakennusta” edustivat jälleenrakennuskauden rakennuskantaa. Samaan miljööseen voi katsoa kuuluneen myös

¹⁰⁸ Kari 2015. Suullinen tieto.

¹⁰⁹ Hannu 2015. Suullinen tieto.

Snellmaninkadun toisella puolen sijainneet ”Terijoen huvilat”¹¹⁰ ja pienen matkan päässä olevan ylikulkusillan, ”Huokausten sillan”, jonka alta rata kulki – ja kulkee edelleen – Saimaan rantaan.

*Niitähän meni niitä korvausjunia hirveen kauan. Luultiin ettei ne ikinä lopu.*¹¹¹

*Kun ne yöllä siitä läksi ne raskaat lastit liikkeelle niin kyllä se talo tärisi. Me totuttiin sillee et minuu se ei tavallaan häirinny sitten varmaan ensimmäisten viikkojen jälkeen koskaan, mutta vieraat kyllä valitti kun ne oli joskus yötä. Hyö heräsivät siihe et mikä hirvee jyrinä ulkonta kuuluu! Ja nehän oli silloin ne radat vielä sellaisia että paljon enemmän antoi ääntä, kun niis oli ne kiskot lyhyet pätkät, niissä aina kuulu se kolahdus (ääni joka johtuu kiskojen liitoskohdista), niiku se kuulu matkustajajunillakin kun ajettiin.*¹¹²

Sotakorvausjunat, jotka kuljettivat sotakorvauksina muun muassa konepajatuotteita, laivoja ja muita teollisuustuotteita Neuvostoliittoon, kulkivat Vainikkalan rajan kautta määränpäähänsä vuoteen 1952 asti. Junat lastattiin läheisessä Rapasaaren satamassa, josta ne lähtivät matkaan kulkien vanhan aseman kautta; tämän muistavat vielä paikalliset asukkaatkin. Muistin mukaan junat lasteineen lähtivät liikkeelle öisin, eikä ihmisten näin tarvinnut toistuvasti seurata kymmenien junavaunullisten matkaa rajalle. Kuormat olivat raskaita, ja niitä vetivät suuret ”Ukko-Pekka” ja ”Risto” -veturit¹¹³, usein yksi veturi junan kummassakin päässä, sillä Rapasaaren radan korkeuserot ovat suuria. Huokausten sillan nimen synnystä on kerrottu kahta tarinaa. Ensimmäinen, romanttisempi versio liittyy kaupungin varuskunta-elämään: vuonna 1885 rakennettu silta liitti radan toiselle puolen jääneen varuskunta-alueen kaupunkiin, joten sillasta muodostui varusmiesten ja heidän heilojensa eroamispaikka. Toisen tarinan mukaan nimi liittyy sotakorvauksiin, kun ihmiset katselivat sillalta sotakorvaustuotteiden matkaa kohti määränpäättään.¹¹⁴ Sotien jälkeen siltaa jouduttiin myös korottamaan, että korvauslaivoiin lastatut junat mahtuivat kulkemaan sen alta (kuvat 27 ja 28).

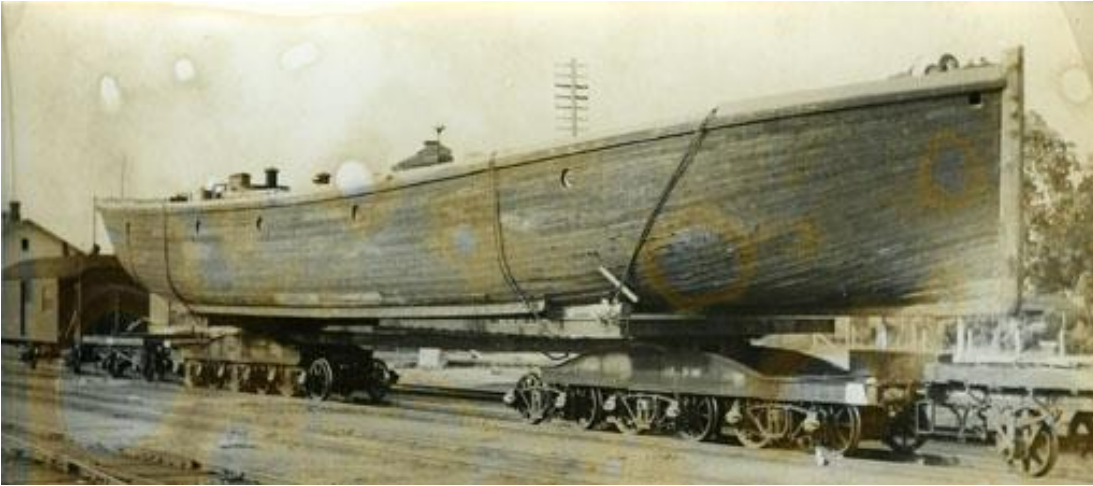
¹¹⁰ Terijoelta siirretyt huvilat purettiin kerrostalojen tieltä 1980-luvulla.

¹¹¹ Marja-Leena 2015. Suullinen tieto.

¹¹² Heikki H. 2015. Suullinen tieto.

¹¹³ Pikajunaveturi Hr1, ”Ukko-Pekka”, sekä sen rinnakkaismalli tavarajunaveturi Tr1, ”Risto”.

¹¹⁴ Kumpi on totuus Huokausten sillasta? Lappeenrannan uutiset 2015. Saatavilla: <http://www.lappeenrannanuutiset.fi/artikkeli/338474-kumpi-on-totuus-huokausten-sillasta> .



Kuva 27. Sotakorvauslaiva junanvaunuihin lastattuna vanhalla asemalla 1940-luvulla.
Kuva: Lappeenrannan museot.



Kuva 28. Sotakorvauskuormia varten korotettu Huokausten silta vanhan aseman ja Rapasaaren aseman välisellä rataosuudella 1950-luvulla. Sillan takana Lappeenrannan kirkko. Kuva: Lappeenrannan museot.

Vaikka vanha asema itse oli 1900-luvun puoliväliin tultaessa siirretty jo sivuun varsinaisesta rautatieasemakäytöstä, junaliikenne oli edelleen keskeinen osa alueen toimintoja. Ratapiha oli täynnä raitteita, ja aseman kautta kulki tavaraliikennettä sekä ”lättähattu” eli aikansa lähijuna, joka kuljetti työläisiä ja koululaisia maaseudulta kaupunkiin. Itse asemarakennuksessa sijaitsi muistitiedon mukaan

ainakin asemakassa ja lipunmyynti henkilöliikennettä varten¹¹⁵. Eräs haastateltavistani muisti lapsuudesta tapauksen, jolloin oli sota-aika, luultavasti vuosi 1944 eli vanhaa asemaa ei ollut vielä muutettu asunnoiksi. Koulu päättyi kevätlukukaudella tavallista aikaisemmin, ja haastateltavan käymä Armilan koulu oli armeijan käytössä, joten oppilaat oli siirretty Peltolan kouluun. Peltolan koulussa ei mahdollisesti väenpaljouden vuoksi voitu jakaa kaikille kevättodistuksia, jolloin osa oppilaista kutsuttiin vanhalle asemalle todistusten jakoon. Matka asemalle vieraaseen ympäristöön jäi haastateltavan mieleen hiukan pelottavanakin. Asemalta haastateltava muisti odotussalin keskellä mahdollisesti olleen pystytolpan (ikään kuin kannattelemassa kattoa) ja lipunmyyntiluukun sisääntuloa oikealla puolella. Seinät olivat puiset, petsattu tummiksi ja niitä kiersivät penkit.¹¹⁶

1950–60-luvuilla kiskobusseja eli ”lättähattuja” käytettiin ahkerasti kulkuvälineinä varsinkin maaseudulla ja työ- ja koulumatkoilla kaikkialla Suomessa, ja paikallisliikenneverkosto oli tiheää. Lättähattut pystyivät vastaamaan kasvavaan kysyntään perinteisiä veturivetoisia junia paremmin, sillä ne olivat kevyempiä, ketterämpiä ja edullisempia ajaa; yksityisautoiluun useimmilla ei vielä ollut varaa.¹¹⁷ Myös lättähattujen edeltäjät, talvisodan alla suunnitellut moottorivaunut eli ”motit” liikennöivät 1950-luvun lopulla Lappeenrannan ympäristössä. Henkilöjunan reitti saattoi kiertää Pulsan, Raipon, Jukan, Melkkolan, Hytin, Kalkkitehtaan ja Ristikankaan/Kesämäen kautta keskustan päätepysäkille, joka ei sijainnut vanhalla asemalla, vaan vasta sen jälkeen Kauppatorin pohjoisreunaa rajaavan Oksasenkadun kohdalla olevalla asemalaiturilla.¹¹⁸

Koululaisille junalla tai kiskobussilla suoritettava koulumatka kuului varmasti olennaisena osana arkipäivään. Tälle matkalle keksittiin myös kaikenlaista viihdykettä, kuten kilpailuja siitä, kuka ehtii junaan täpärimmin ennen lähtöä, kuka ehtii juosta pisimmälle metsän laitaan ja takaisin junan ollessa pysähdyksissä seisakkeella ennen matkan jatkumista tai kuka pysyy pisimmän matkaa junan kintereillä – portaiden kaiteista kiinni pitäen – junan lähtiessä liikkeelle. Testattiinpa sitäkin, kuinka monta poikaa mahtuu junan käymälään samanaikaisesti – harmillisesti eräs tällainen kokeilu päättyi tilanteeseen, jossa ulos oli lopulta tultava ikkunan kautta, sillä käymälän sisään aukeava ovi ei mahtunut enää aukeamaan täyteen pakatussa tilassa. Asemalaitureilla taas saatettiin hypätä pituushyppyä laiturilta raiteiden yli.¹¹⁹

¹¹⁵ Niilo 2015. Suullinen tieto.

¹¹⁶ Seppo 2015. Suullinen tieto.

¹¹⁷ Kortelainen 2017. Ketterä ja kevyt lättähattu haastoi raskaat höyryveturijunat - viimeiset vuorot ajettiin 1988. Saatavilla: <http://www.tekniikkatalous.fi/tekniikka/kettera-ja-kevyt-lattahattu-haastoi-raskaat-hoyryveturijunat-viimeiset-vuorot-ajettiin-1988-6637906> .

¹¹⁸ Pertti 2017. Suullinen tieto.

¹¹⁹ Pertti 2017. Suullinen tieto.

Haastatteluissa nostettiin vanhan aseman ympäristön sydämeiksi punatiiliset veturitallit kääntöpöytineen, jotka toimivat alkuperäisessä käytössään aina purkamiseensa asti vuoteen 1970. Uuden veturitallin rakentaminen tuli ajankohtaiseksi 1930-luvulla valmistuneelle uudelle rautatieasemalle, sillä esimerkiksi uudet, kookkaammat dieselveturit eivät enää mahtuneet tähän vanhaan talliin¹²⁰.

Minusta tämä oli niin paha kulttuurin tuhoamistyö kuin olla voi, että vuonna 1970 nää veturitallit hävitettiin. Että miksei tällaisia kohteita käytettäisi tänäkin päivänä? Minkälainen kulttuurikohde tämäkin olisi, jos tässä olisi se kääntöpöytä ja siinä seisoi veturi, ja tallissa toinen ehkä. Kun niistä vetureista on ollut ongelmia kuitenkin Suomessa, niitten hävittämisestä, mihin laittaa ne höyryveturit.¹²¹

Arto Suhonen kertoo *Veturimies* -lehden artikkelissaan veturinkuljettaja Niilo Puhakaisen muistelmia lähteenään käyttäen ajasta, jolloin veturitallitkin olivat vielä käytössä ja työtä tehtiin niukoissa pulajan olosuhteissa:

Veturitalli oli pieni, vain 4 veturia, ”mummoa, satikkaa tai kanaa”¹²² sekä myös Hksarjan matkustajaveturi mahtui talliin. [...] Vetureiden valoina he joutuivat käyttämään huonosti näyttäviä öljylyhtyjä sisä- sekä ulkovaloina, kun kaasua ei ollut saatavilla, paitsi suuremmissa höyryvetureissa oli nk. Agavalot eli painekaasulla. Miehistöä varten ei ollut huoltotiloja. Pukukaappeja oli liian vähän siellä täällä salin nurkille sijoitettuna ja peseytymistä varten oli yksi pesuallas, johon saattoi kovimmilla pakkastalvina jäätyä 10 cm kerros.¹²³

Tässä työläiset nostetaan sotien jälkeisessä maassa sankariasemaan, mutta huomautetaan myös asian kääntöpuolesta: ”Tulee mieleen sanonta, että ennen ’miehet olivat rautaa ja laivat puuta’, mutta oliko se sittenkään niin? Ei ollut vaihtoehtoa silloin.”¹²⁴

Samankaltaisen vaatimattomuuden ja työteliäisyyden teeman nostavat esille asemalla lapsuuttaan eläneet haastateltavat. Erään perheen sisarukset kertovat kukin vuorollaan, kuinka lämmintä vettä ei tullut eikä sisä-WC:tä ollut, ja pyykkitupaan oli kannettava puita pihan toiselta puolen. Oltiin myös

¹²⁰ Niilo 2015. Suullinen tieto.

¹²¹ Harri 2015. Suullinen tieto.

¹²² ”Mummo”, ”Satikka” ja ”Kana” ovat lempinimiä erilaisille höyryvetureille. ”Mummo” on Sk3-sarjan sekajunaveturi, ”Satikka” Tk2-sarjan tavaraliikenneveturi ja ”Kana” Vr1-sarjan järjestelyhöyryveturi/vaihtoveturi.

¹²³ Suhonen 2014. Lappeenrannan veturinkuljettajien osasto 1945–2013. Artikkel. Suora lainaus.

¹²⁴ Suhonen 2014. Lappeenrannan veturinkuljettajien osasto 1945–2013. Artikkel.

omavaraisia: keittiönnurkkaa saattoivat asuttaa kanat, vaatteet tehtiin itse ja kaikki perheen lapset osallistuivat toimeentulon hankkimiseen jakamalla lehtiä aamutuimaan ennen kouluun lähtöä.¹²⁵

3.3 Paratiisi keskellä kaupunkia

*Oon aina eläny radan varressa. Muutettiin Lappeenrantaan kaikkein lähimmäksi sitä: keittiön seinästä oli kymmenen metriä rataa.*¹²⁶

Ennen muutostaan asunnoiksi 1947 vanha asema oli kertoman mukaan ollut, jos ei täysin vailla käyttöä, niin vajaakäytöllä noin kymmenen vuotta. Koska ajanjaksoa leimasi kova asuntopula, asema saatiin osaltaan hyötykäyttöön kunnostamalla huoneistot neljälle rautatieläisperheelle. Asuinhuoneistojen lisäksi asemalla oli lepo huoneita, joissa yöpyi veturinkuljettajia ja konduktöörejä; tuohon aikaan esimerkiksi matka Helsinkiin oli kestoltaan huomattavasti pidempi kuin kaksi tuntia. Eräs asukas muistaa, että lepo huoneita siivosi muuan VR:n siivooja neiti Hoffrén.¹²⁷ Saman pihapiirin pienempiin asuinrakennuksiin muutti myös rautatieläisperheitä. Ensimmäiset perheet muuttivat asemalle jo hie man ennen rakennuksen kunnostamista, jonka ajaksi he joutuivat väliaikaisesti vielä siirtymään pois alta ennen lopullista muuttoaan. VR:n omistamien kiinteistöjen tapaan vuokralaiset saivat jatkaa asu mistaan virkasuhteen päättymiseen asti, mikä monen kohdalla merkitsi poismuuttoa vasta eläkeiässä.

*Monta kertaa ajateltiin jo silloin kun asuttiin siinä, ja jälkeekin päin, että oli se hyvä ettei päästy siihe kerrostaloon. Et ”jouduttiin” tavallaan siihen vanhaan taloon.*¹²⁸

Kaikki haastattelemani asukkaat korostivat, kuinka hyvä koti vanha asema oli. Useat mainitsivat, että aseman vierelle kohonnut kerrostalo ”Koljonlinna” oli monelle aluksi ensisijainen paikka päästä asu maan, mutta tämä kerrostalo kaikkine mukavuuksineen täyttyi nopeasti, eivätkä kaikki halukkaat saaneet sieltä huoneistoa. Haastateltavat jatkoivatkin, että todellisuudessa vanha asema osoittautui lotto voitoksi kotina – olivathan kahden huoneen ja keittiön käsittävät huoneistot tilavia ja neljän perheen puutalossa varmasti vallitsi oma rauha eri tavalla kuin kerrostalossa. Vaikka asemalle ei vielä alkuai-

¹²⁵ Harri, Kari, Jorma & Marja-Leena 2015. Suullinen tieto.

¹²⁶ Harri 2015. Suullinen tieto.

¹²⁷ Heikki H. 2015. Suullinen tieto.

¹²⁸ Heikki H. 2015. Suullinen tieto.

koina tullut lämmintä vettä, kylmänkin veden saamista asuntoihin osattiin arvostaa. Yksi haastatelluista kuitenkin muisti, ettei pitänyt paikkaa mitenkään erikoisena nuorena siellä asuessaan, vaan päinvastoin sitä enemmänkin häpesi. Olisi ollut hienompaa asua komeammassa Koljonlinnassa, ja hävetti kertoakin että oma osoite on vanhalla asemalla: ”Että jos koulukaveritkin ajatteli että se vanhassa röttelössä asuu!”¹²⁹ Kuvat 29 ja 30 on otettu aikana jolloin asema palveli kotina. Kuvassa 31 näkyy lähiympäristöä kuten Koljonlinna ja Toikakadun puutalorivistö.



Kuva 29 vasemmalla: asuinrakennuksena palveleva vanha asema ja hoidettu pihapiiri. Kuva: Lappeenrannan museot, kaupunginarkiston kokoelma.



Kuva 30 oikealla: perhettä pihakeinussa 1958, takana veturi. Kuva: Harri Tonderin arkisto.

¹²⁹ Marja-Leena 2015. Suullinen tieto.



Kuva 31. Toikankadun puutaloja ja tien oikealla puolella Koljonlinna-kerrostalo, jonka taakse vanha asema jää. Kuvan ulkopuolelle oikealle jää uusi kauppatori ja kauppahalli. Kuva: Esko Juhola 1959, Lappeenrannan museot.

Varsinkin lapsen silmin katsottuna aseman ympäristö on varmasti ollut ihanteellinen, sillä lähistöllä asui paljon ikätovereita, ja samaan leikkiporukkaan saattoi kuulua yli 70 lasta. Toimintaympäristö oli laaja ja virikkeellinen. Muun muassa rosvoa ja poliisia leikittäessä maantieteellisinä rajoina pidettiin uutta Ratakadun rautatieasemaa, kauppatoria, junarataa, lentokenttää ja vesitornia, eli leikkikenttänä palveli käytännössä lähestulkoon koko silloinen kaupunki. Varsinaista omaa pihaa asukkailla ei ollut, mutta aseman edustalla olevalla kentällä, vaikka se olikin mukulakiveystä, pelattiin neljää maalia ja muita pelejä. Koljonlinnan piha jäädytettiin talvisin luistinradaksi, ja myös radan toisella puolella urheilukentällä pelattiin jääkiekkoa ja jalkapalloa sekä harrastettiin yleisurheilua. Kentän laidalla oli myös napakelkka, kioski ja urheiluvälinevarasto. Pihalla olevia puita ja pensaita hyödynnettiin kiipeily- ja kuurupiilopaikkoina: ”Kun meni sinne latvaan niin sieltä näkyi Hanhijärvelle, niin korkeita ne oli. Ainahan myö oltiin puussa”.¹³⁰ Puhumattakaan veturitallista, jossa veturimiehet ja huoltomiehet saattoivat esitellä lapsille tallia ja vetureita, tai vilkkaasta ratapihasta, joka oli erityisen jännittävä paikka. Saatettiinpa ratapihalla jopa kilpailla siitä, ehtiikö lähtevän junan alitse juosta toiselle puolelle ennen junan vauhdin kiihtymistä. Kaikkiaan alueella oli hyvin paljon mielekästä tekemistä noin kymmenvuotiaille lapsille.¹³¹ Alueen hienoimpana ominaisuutena pidettiin ehkä hyvää

¹³⁰ Kari 2015. Suullinen tieto.

¹³¹ Heikki H. 2015. Suullinen tieto.

sijaintia kaupungin keskustan tuntumassa: oli lyhyt matka kouluihin ja harrastuksiin. Suuri osa alueen lapsista kuului esimerkiksi partioon, ja partiolaisten tukikohta sijaitsikin heti kadun toisella puolen Marttalassa.

*Täs oli semmonen nurmikkoalue luonnonheinää kasvoi. Siinä meidän lampaat oli kiinni. Keittiön ikkunasta nähtiin, kun lampaat ja pässi, vihainen pässi Julle, oli siinä lieassa.*¹³²

*Piha oli tietysti vallan loistava. Tämäkin radan puoli niin siinä oli semmoinen reilu piha, oli niin kuin ihan oma piha. --- Se oli niin kuin omakotiasumista tavallaan keskellä kaupunkia.*¹³³

Monesti haastatellut kuvailivat aluetta eräänlaisena idyllisenä paratiisina keskellä kaupunkia. Joka paikkaan kaupungissa oli lyhyt matka, ja perheiden lapset toivat usein kavereitaan kotiin, minkä lisäksi viereisessä Koljonlinnassa asui lapsia ja nuoria. Se teki alueesta vilkkaan.¹³⁴ Koska pihapiirin asukkaat koostuivat ainoastaan rautatieläisistä, tietynlainen yhteisöllisyys oli aina läsnä, vaikka haastateltavat eivät muistaneetkaan, että naapurisuhteet olisivat olleet tavanomaisesta poikkeavan läheisiä. Ihmiset kuitenkin luottivat toisiinsa: esimerkiksi ainoata kotiavainta saatettiin pitää portaiden alla, ja kaikki tiesivät sen olemassaolosta. Haastatteluista välittyi muutoinkin yleinen hyvántahtoisuus asukkaiden keskuudessa:

Kun meil oli jääkaappi, niin ne (Vihiset) toi ruoat meidän jääkaappiin säilytykseen, kun ne kävi kaupassa. Ja sitte ku meille tuli telkkari, niin ne tuli kattoo telkkaria. (naurua)

*- Ja kun oli joku mielenkiintoinen ohjelma, niin meikäläiset kävi nukkumaan ja ne jäivät kattomaan, laittoivat oven kiinni mennessään.*¹³⁵

Taloon oli saatu kaukolämpö 1976, mikä osaltaan edisti asumismukavuutta. Vaikka kyse oli vanhasta puutalosta, jossa oli ”huterat ikkunat”, se ei ollut kylmä asua eivätkä mahdolliset puutteet tuntuneet merkityksellisiltä, koska ilmapiiri oli viihtyisä ja rakennuksen ”henki” hyvä, kuten yksi asukkaista kuvailee. Pihapiiristä löytyivät puukuuri, kellari ja varastot, joiden lisäksi samassa pihapiirissä sijaitsi kaksi sotien jälkeen rakennettua puutaloa. 1980–90-luvuilla nämä kaksi rakennusta olivat asumattomia ja houkuttelivat kertoman mukaan puoleensa sinänsä harmittomia ”laitapuolen kulkijoita”, mutta

¹³² Harri 2015. Suullinen tieto.

¹³³ Hannu 2015. Suullinen tieto.

¹³⁴ Hannu 2015. Suullinen tieto.

¹³⁵ Kari & Marja-Leena 2015. Suullinen tieto.

VR:n omistuksessa ollutta rakennusta ja sen pihapiiriä hoidettiin kuitenkin hyvin.¹³⁶ Esimerkiksi vuonna 1978 päivätty aseman alueen pohjapiirustus osoittaa, että rautatieaseman pihapiiri on ollut viihtyisän ja väljän näköinen¹³⁷.

*Ei miulla ollu sellasta ajatustakaan, eikä tullu, että se joskus voitais purkaa tai hävittää jotenkin. Tai siihen tilalle rakentaa jotain muuta. Koin sen historian kuitenkin niin merkittävänä koko Lappeenrannalle ja Lappeenrannan kaupungille, kun tiesin sen rakennusvaiheet ja tosiaan ne keisarin vierailut ja kaikki tämmöiset, niin kuvittelin että se jossain vaiheessa saneerataan jopa alkuperäiseen kuntoonsa. Ja sit toisaalta kun, esimerkiksi imatralaisethan, joitten kanssa puhuin siitä Imatrankosken vanhasta asemasta, niin hänen on niin suruissaan siitä kun se purettiin pois. Niin ajattelin että jos siitä (Lappeenrannan asemasta) olisi sellainen perimä tullut että tätä nyt ei ainakaan sitten pureta.*¹³⁸

Jotkut haastateltavistani pitäytyivät enemmän kronologisissa historian vaiheisiin perustuvissa ”valmiissa” kertomuksissa, toiset taas kertoivat henkilökohtaisia muistoja ja sattumuksia sitä mukaa kun niitä muistui mieleen; muistot palautuivat spontaanisti mieleen varsinkin yhteishaastattelussa, jossa haastateltavat pystyivät ruokkimaan toinen toistensa muistikuvia. Haastatteluiden aikana haastateltavien mieleen elpyi esimerkiksi erityisiä historian tapahtumia, kuten Miss Universum Armi Kuuselan vierailu Lappeenrannassa¹³⁹ tai pankinjohtaja Lauri Pessalan 1961 surmaaman perheen ruumiskuljetus ristein koristellussa junassa¹⁴⁰. Mieleen palautuivat myös radan toisella puolen sijainneella leirikentällä järjestetty kasakoiden kiertävä sotanäytös (”Donin kasakat”) ja sähkölaitoksen viereiselle pistoraiteelle majoittunut sirkusseurue.

Kuten edellä pyrin osoittamaan, useat aseman asukkaat keskittyivät haastattelukertomuksissaan suureksi osaksi aseman lähiympäristöön, eivät ainoastaan rakennukseen itseensä, ja sen myötä muodostivat kuvaa kotiympäristönsä elämänmenosta. Kodissa ei siis ole kysymys ainoastaan yhdestä tietystä rakennuksesta, vaan se tarkoittaa huomattavasti laajempaa aluetta, jonka ihminen ottaa haltuunsa toimimalla ja elämällä siellä. Koti ja kodin läheinen ympäristö ovat suhteessa toisiinsa ja niissä liikutaan

¹³⁶ Hannu 2015. Suullinen tieto.

¹³⁷ Lappeenranta vanha asema 1978. Vanhan aseman piha-alueen pohjapiirustus.

¹³⁸ Hannu 2015. Suullinen tieto. Imatrankosken 1892 valmistunut rautatieasema purettiin 1970-luvulla. Imatrankosken asema oli pienempi, mutta tyyllillisesti hyvin samankaltainen kuin Lappeenrannan vanha asema.

¹³⁹ Vuoden 1952 Miss Universum Armi Kuusela saapui Lappeenrantaan näyttämään puolisoaan Virgilio ”Gil” Hilarioa 1955. Pariskunta istui junanvaunussa ”Rakuunapätkällä” ja kansa sai pääsymaksusta käydä katsomassa Armia ja Giliä (Tarinaikkuna: Lappeenrannan Pusupuisto, saatavilla: <http://tarinaikkuna.blogspot.fi/2012/06/lappeenrannan-pusupuisto.html> ; viitattu 5/2015).

¹⁴⁰ Kaupunkilaisten keskuudessa pidetty pankinjohtaja Pessala murhasi vaimonsa ja kolme tyttärtään Lappeenrannan keskustassa sijaitsevan pankin yläkerrassa olevassa asunnossaan 1961, minkä jälkeen hän ilmiantoi itsensä.

päivittäin, jolloin asukkaat kiinnittyvät tähän ympäristöön ja ympäristöstä tulee merkityksellinen¹⁴¹. Asukkaiden kertomuksissa toistui myös useaan otteeseen luonnon läheisyyden ja verrattain keskeisen sijainnin välinen yhdistelmä. Vehreä piha kukkivine omenapuineen muistettiin elävästi, mutta häiriötekijöihin, kuten vierestä liikkuneisiin juniin, ei kiinnitetty huomiota, sillä sellaisiin asioihin tottuu.

Koti-identiteettiään asema ei nähtävästi koskaan myöhemminkään menettänyt, vaan kerran siellä asuneet ovat ajatelleet rakennusta aina ensisijaisesti kotina. Koti on asukkaalleen itse eletty ja koettu, heille kuuluva paikka, jota ei katsota objektiivisesti itsestä irrallisena tilana¹⁴². Voiko siis paikkaa, joka on joskus ollut koti, enää mieltää muulla tavoin myöhemminkään? Toisaalta asukkaiden suhde asemaan pysyi luonnollisena, koska lapsuudenkodista muuttamisen jälkeen käytiin usein kylässä vanhemmilla, ja monet kertoivat, kuinka myöhemminkin ohi kulkiessa tuli aina katsottua miltä asemalla näyttää. Sen vuoksi moni varmasti seurasiakin kiinnostuneena myös rakennuksen restaurointivaiheita sekä lehtiutisoinnin kautta että käymällä itse paikalla.

*Siellähän me asuttiin niin pitkään kuin se meillä oli mahdollista eli kunnes saatiin häätö. Sanottiin että ei koskaan siitä muuteta pois ja asutaan niin pitkään kun saadaan joko virkasuhteen tai työsuhteen tai muun suhteen perusteella siinä asua.*¹⁴³

Vanhan aseman aikakausi kotina päättyi 2000-luvun ensimmäisinä vuosina, kun rakennus tyhjennettiin rautatieläisistä koostuneista vuokralaisista. 2010-luvulla aseman restauroinnin jälkeisessä ulkoasussa ei näkynyt enää juurikaan jälkiä asuinkäytöstä, sillä rakennus oli palautettu alkuperäiseen 1800-luvun tyyliinsä, mutta haastateltavat eivät kuitenkaan vaikuttaneet vierastaneen heille tutun paikan muuttumista, vaan he kertoivat olleensa ylpeitä rakennuksen arvonnoususta.

¹⁴¹ Saarikangas 2006, 104.

¹⁴² Karjalainen 1997, 230.

¹⁴³ Hannu 2015. Suullinen tieto.

4 KEISARINASEMAN PELASTUSOPERAATIO

4.1 Aseman viimeiset vaiheet 2002–2013

Vanhalla asemalla asuneet vuokralaiset irtisanottiin 2002, minkä jälkeen tyhjä rakennus jäi odottamaan päätöstä jatkokäytöstä. Tuula Pöyhjän laatiman vanhan aseman selvitystyön jälkeen (2004) kohteen rakennushistoriallinen ja -taiteellinen arvo saatettiin laajempaan tietoisuuteen kaupungissa. Erityisesti alettiin tiedostaa arvo, joka laskettujen sisäkattojen taakse jääneillä koristemaalauksilla oli. Siitä huolimatta rakennuksen kohtalo oli suhteellisen pitkään epäselvä ennen lopullisia säilyttämis- ja kunnostuspäätöksiä. Yksinkertaisesti ajateltuna rakennuksen tontti oli arvokas sijainteineen keskustan tuntumassa, ja monella taholla olisi ollut kiinnostusta sen erilaiseen jatkokäyttöön; taloudellisista ja kulttuurisista arvoista ei siis tahdottu päästä yhteisymmärrykseen. Vuonna 2006 Keisarin asema sai asemakaavassa suojelumerkinnän sr-1, suojeltava rakennus, ja vuonna 2008 asemakaavaa muutettiin niin, että aseman säilyminen ympäristöineen saatiin turvattua vielä paremmin. Keisarin asema päätettiin restauroida EU:n tukirahoituksella 2009–2010, jolloin tuleva käyttö suunnattiin julkiseksi.

Säilytyspäätöksen saaneen rakennuksen omisti kaksi tahoja: Lappeenrannan kaupunki, jonka omistuksessa oli yksi kolmasosa rakennuksesta eli keisarillinen huoneisto ja I–II-luokan odotussali, ja kiinteistösjointusyhtiön Kirsi-Kiinteistöt Oy, joka omisti kaksi kolmasosa rakennuksesta: III-luokan odotussalin ja asemapäällikön asunnon tilat. Restaurointityö tehtiin Museoviraston valvonnassa yhteistyönä alan yrittäjien ja opiskelijoiden kanssa. Samanaikaisesti kunnostustöiden kanssa pohdittiin rakennuksen lopullista käyttöä kaupungin omistamien tilojen osalta. Keisarilliseen päätyyn oli uuden yrittäjän tarkoitus avata kahvila keväällä 2013, mutta nämä suunnitelmat eivät aivan ehtineet toteutua. Aseman monivaiheinen suojelu- ja restaurointikausi sisältyy tiivistettynä liitteen 8 aikajanaan, johon on merkitty aseman vaiheet pääpiirteissään vuodesta 1885 alkaen.

4.2 Rakennussuojelun periaatteet

Maankäyttö- ja rakennuslaissa maa-alueiden kaavoittaminen jakautuu portaittaisella periaatteella yleisestä yksityiskohtaisempaan. Alueellisella tasolla maankäytön pääpiirteet, kuten tielinjaukset,

suunnitellaan maakuntaliiton toimesta maakuntakaavassa ennen kuntakohtaista kaavoitusta. Seuraavalla tasolla, yleiskaavalla, operoidaan kunnan sisäistä maankäytön suunnittelua maakuntakaavan pohjalta. Yleiskaavalla kunnan maankäyttöä ohjataan nimensä mukaisesti yleisellä tasolla sovittaen yhteen eri toimintoja kuten asutusta ja palveluita, ja se toimii yksityiskohtaisemman suunnittelun perustana. Yleiskaava voi koskea koko kuntaa tai osaa siitä, jolloin puhutaan osayleiskaavasta.¹⁴⁴

Yksittäisen rakennuksen, kuten Keisarinaseman, suojelun kohdalla on tavallisesti kyse asemakaavoituksesta. Kunnan laatima asemakaava on yleiskaavan pohjalta tehtävä tarkka suunnitelma rakentamisen ja maankäytön säätelemiseksi erikseen rajatulla alueella. Asemakaavoituksen piiriin kuuluvat yksittäisten tonttien ja rakennusten kohdalla tehtävät suunnitelmat ja asemakaava voivat sanella, säilytetäänkö rakennus vai kaavoitetaanko sen paikalle uutta. Asemakaavakartassa näkyvät myös rakennusten käyttötarkoitukset ja kaavamerkinnot, kuten suojeltujen rakennusten suojeluasteet.¹⁴⁵ Keisarinaseman suojeleminen tapahtui lopulta tavalliseen tapaan asemakaavan muutoksella, vaikka sen suojelemista esitettiin myös rakennussuojelulaille Lappeenrannan Killan toimesta 2003. Rakennussuojelulaille suojellaan ensisijaisesti vain asemakaavoituksen ulkopuolella sijaitsevia kohteita, mutta rakennussuojelulain käyttäminen asemakaavoitetullakin alueella on mahdollista tietyissä tapauksissa: jos kohdetta ei pystytä suojelemaan maankäyttö- ja rakennuslain nojalla, rakennuksen säilymistä ei pystytä turvaamaan maankäyttö- ja rakennuslain säännösten nojalla, rakennuksella on huomattavaa valtakunnallista merkitystä tai jos siihen on muita erityisiä syitä. Suojelu voidaan kohdistaa myös rakennuksen osiin tai sen kiinteään sisustukseen.¹⁴⁶ Suojelupäätöksen rakennussuojelulaille tekee elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus), minkä jälkeen päätöksen vahvistaa ympäristöministeriö¹⁴⁷.

Rakennussuojelulain mukaisesti ”rakennus voidaan suojella, jos se on valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai paikallisesti merkittävä” tietyin perustein. Nämä perusteet ovat:

- 1) *harvinaisuus tai ainutlaatuisuus (harvinaisuus);*
- 2) *historiallinen tyypillisuus alueelleen (tyypillisuus);*
- 3) *aluetta tai tiettyä aikaa kuvaavat tyypilliset piirteet (edustavuus);*
- 4) *alkuperäistä tai sitä vastaavan käytön, rakentamistavan, arkkitehtuurin tai tyylin ilmeneminen ja jatkuminen (alkuperäisyys);*

¹⁴⁴ Hallberg et al. 2000, 195; Ympäristöministeriö 2016a. Yleiskaava sovittaa yhteen ja ohjaa asemakaavojen laatimista.

¹⁴⁵ Hallberg et al. 2000, 237; Ympäristöministeriö 2016b. Asemakaava ohjaa rakentamista.

¹⁴⁶ MRL-opas 2010, 112–113. 8.1.2 Säilyttävä ja suojeleva asemakaava.

¹⁴⁷ Finlex 2010. Laki rakennusperinnön suojelemisesta. 9§ Suojelupäätös.

- 5) *merkitys historiallisen tapahtuman tai ilmiön todisteena tai siitä kertovana ja tietoa lisäävänä esimerkkinä (historiallinen todistusvoimaisuus); tai*
- 6) *näkyvissä olevat eri aikakausien rakenteet, materiaalit ja tyylipiirteet, jotka ilmentävät rakentamisen, hoidon ja käytön historiaa ja jatkuvuutta (historiallinen kerroksisuus).*¹⁴⁸

Vaikka Keisarinasema suojeltiin asemakaavan muutoksella, myös rakennussuojelulailla suojele olisi voinut olla perusteltua, sillä rakennuksen voi katsoa edustaneen näitä kaikkia edellä mainittuja perusteita. Rakennuksen keisarilliset odotustilat olivat yksi harvoista säilyneistä keisaria varten rakennetuista tiloista Suomessa, mikä teki rakennuksesta sekä harvinaisen (1) että historiallisesti todistusvoimaisen (5). Rakennuksessa oli nähtävissä myös alkuperäisiä piirteitä (4), joista ilmeisimpinä kattojen koristemaalaukset. Toisaalta rakennus edusti tyyppi- ja piirustusten mukaisesti rakennettuna ajalleen tyyppillistä rautatierakentamista (2 ja 3). Eletty elämä eli kerroksellisuus (6) taas näkyi rakennuksessa eri vaiheiden muutostöinä.

4.3 Vanha asema suojelukohteeksi

Vanhan aseman suojelun eteneminen oli monitahoinen prosessi, jonka aikana asemarakennus edustoi monesti vähällä jäädä arvottomaan asemaan. Käytännössä prosessin juuret voidaan ajoittaa 1980-luvun lopulle, jolloin alueen rakennukset olivat vielä Valtion Rautateiden omistuksessa. Tuolloin kaupungin intresseissä oli kaavoittaa ”todelliselle harvinaisuudelle”, keskustan läheisyydessä olevalle vapaalle alueelle, asuinrakennuksia sekä liike- ja julkisia tiloja, mutta tontin omistanut VR hidasti suunnitelmia¹⁴⁹. 1980-luvun lopussa vanhan asemarakennuksen erityspiirteet eivät oletettavasti olleet vielä yleisessä tiedossa lukuun ottamatta kenties kaupunkilaisten vanhinta polvea, joka saattoi vielä tiedostaa paikan historiallisuuden. Kuitenkin jo tuolloin asemalla asunut asemapäällikkö Heikki Karhu valokuvasi asuntonsa yläpuolella olevan välipohjan maalaukset ja ilmoitti niistä kaupungin viranomaisille sekä Etelä-Karjalan museolle. Kummallekin taholle tieto säilyneistä maalauksista tuli uutena, mutta varsinaisiin toimenpiteisiin tämä löytö ei vielä johtanut.¹⁵⁰

Nähtävästi rakennuksen perimmäinen käyttötarkoitus rautatieasemana oli jäänyt huomiotta laajemminkin, sillä Lappeenrannan asemaa ei löydy Museoviraston julkaisemasta inventoinnista *Suomen*

¹⁴⁸ Finlex 2010. Laki rakennusperinnön suojelemisesta. 8§ Suojelun edellytykset. Suora lainaus.

¹⁴⁹ Kotiharju, Anne 1989. Keskustassa luppoaluetta VR:n peukalon alla. *Etelä-Saimaa*.

¹⁵⁰ Heikki K. 2015. Suullinen tieto.

rautatieasemat vuosina 1857–1920 (Valanto 1982). Inventointi tehtiin perusselvitykseksi, jossa dokumentoitiin valtionrautateiden omistamat, ennen vuotta 1920 rakennetut kulttuurihistoriallisesti merkittävät asemarakennukset mahdollista suojelua tai muita toimenpiteitä varten. Selvityksen johdannossa kerrotaan, että kenttä-, arkisto- ja kirjallisuustutkimukseen perustuvaan inventointiin on sisällytetty ainoastaan ennen vuotta 1920 rakennetut asemarakennukset, sillä ne ovat ”uhanalaisuudessaan kiireellisiä kartoittaa”. Muut rautatierakennukset, kuten asuinrakennukset ja veturitallit, mainitaan vain alueellisten kokonaisuuksien yhteydessä.¹⁵¹ Simola-Lappeenranta -rataosuuden kohdalla mainitaan radan varteen rakennetusta kahdesta asemasta ja viidestä ratavartijan asunnosta, mutta näistä kahdesta asemasta ainoastaan Rapasaaren asema on esitelty¹⁵². Muut Lappeenrannan seudun asemat, Simola ja Pulsa, on esitelty Riihimäki–Vainikkala(–Pietari) -rataosuuden kohdalla¹⁵³. Olisiko siis mahdollista, että Lappeenrannan vanha asema jäi inventoinnin ulkopuolelle, koska sitä ei enää asuinkäytön aikana tunnistettu rautatieasemaksi – siitä huolimatta, että asemasta tehtyjä eri ikäisiä muutospiirustuksia löytyy eri arkistoista?

Kaakkois-Suomen Sanomissa 12.5.1999 vanha asema ja muut alueella sijainneet rautatierakennukset nostettiin esille kaavoituksen näkökulmasta, sillä rakennukset olivat vuoden alussa siirtyneet Valtion kiinteistölaitos Kapiteeli Oy:n omistukseen. Tuossa vaiheessa alue tahdottiin kaavoittaa kaikkia palvelemaan käyttöön, mutta tarkka näkemys tulevasta käytöstä puuttui. Lehtiartikkelissa kuvattiin osittain asumattomien rakennusten ja alueen silloista tilannetta jokseenkin epämääräiseksi viitaten alueen siisteyshaittoihin ja järjestyshäiriöihin. Useimpia alueen rakennuksista ei nähty aiheellisiksi säilyttää, ja muun muassa viereistä sotien jälkeen rakennettua Koljonlinna-kerrostaloa teknisen keskuksen johtaja kuvaili ”rumannäköiseksi tötteröksi” ja mainitsi sen mahdollisina vaihtoehtoina olevan purkamisen tai peruskorjaus. Kaavoituspäällikkö esitti asemarakennuksen suojelua kuitenkin mahdolliseksi – ja samassa yhteydessä viittasi myös ”alas laskettujen sisäkattojen takana oleviin mielenkiintoisiin kattomaalauksiin”.¹⁵⁴

¹⁵¹ Valanto 1982, 1.

¹⁵² Valanto 1982, 52.

¹⁵³ Valanto 1982, 31.

¹⁵⁴ Hämäläinen 1999. Snellmaninkadun VR-alueen kohtalo siirtyy syksyksi. *Kaakkois-Suomen Sanomat*.

4.3.1 Ensimmäinen asemakaavaluonnos – rautatieaseman paikalle asuinkerrostalo

Seuraava konkreettinen nytkähdys eteenpäin tapahtui vuosituhaten vaihteessa, kun 29.12.1999 silloinen maanomistaja Kapiteeli Oy ilmoitti ”halusta purkaa heille tarpeettomaksi käynyt ja peruskorjauksen tarpeessa oleva asemarakennus”, minkä jälkeen, 10.3.2000, se teki hakemuksen vanhan aseman alueen asemakaavan muuttamiseksi. Syynä tähän oli aikomus saada alue kaavoitettua asuntotuotantoon yhteistyössä NCC Finland Oyj:n kanssa.¹⁵⁵ Etelä-Karjalan museo esitti jo vuoden 2000 lausunnoissaan, että asemarakennuksen säilyminen on turvattava kaavassa suojelumerkinnällä sen kulttuurihistoriallisen arvon ja ainutlaatuisuuden vuoksi – rakennuksen arvokas historia oli siis ollut jo tuolloin tiedossa, vaikka alkuperäisten säilyneiden piirteiden hyväkuntoisuudesta ei vielä ollut kunnollista käsitystä¹⁵⁶. Näin ollen purkusunnitelmat hidastuivat ja rakennukselle alettiin etsiä mahdollista tulevaa käyttäjää, joka olisi turvannut rakennuksen säilymisen.

Vuonna 2002 aseman suojelu vaikutti epätodennäköiseltä. Uudessa 2002 jätetyssä kaavaluonnosesityksessä asemarakennuksen paikalle oli merkitty kerrostalo. Samassa luonnoksessa vanha Koljonlinna-kerrostalo merkittiin peruskorjattavaksi eli sittenkin säilytettäväksi. Näiden kahden rakennuksen väliin suunniteltiin myös uutta liikenneväylää Taipalsaarentieltä Mutkakadun risteykseen. Suunniteltu kaava olisi näin jatkanut aiempaa muutosta (2000) naapurikortteliin, joka kaavoitettiin asuinkerrostaloille.¹⁵⁷

Kesällä 2002 vuokralaiset irtisanottiin, minkä myötä rakennus jäi tyhjilleen odottamaan kohtaloaan. Syyksi ilmoitettiin *Etelä-Saimaan* uutisoinnissa rakennuksen heikkokuntoisuus, kuten vuodot väli-pohjassa. Uutisoinnissa kerrottiin, että kaavamutoksella ei Kapiteelin edustajan mukaan ollut tekemistä irtisanomisten kanssa, vaan pikemminkin katsottiin, että rakennus ei välttämättä olisi enää kauan täyttänyt asumisen kriteerejä. Samaisessa sanomalehtiartikkelissa mainittiin, että ”vanha asema edustaa menneiden polvien rakennustapaa, mutta sillä ei ole sellaista rakennushistoriallista arvoa, että se olisi päässyt Museoviraston säilytettävien rakennusten listalle”.¹⁵⁸ Koska vuonna 2002 tehdyn kuntotarkastuksen¹⁵⁹ mukaan rakennus oli välttävissä kunnossa ja peruskorjauskulut tulisivat

¹⁵⁵ Jouhki 2003. Selvitys/Lappeenrannan kaupunki.

¹⁵⁶ Kiiveri-Hakkarainen 2000a ja 2000b.

¹⁵⁷ Sopanen 2002a. Kapiteeli ja NCC haluavat vanhan aseman paikalle kerrostalon – Valtion kiinteistöyhtiö on jättänyt kaavaluonnoksen aseman purkamiseksi. *Etelä-Saimaa*.

¹⁵⁸ Sopanen 2002a. Kapiteeli ja NCC haluavat vanhan aseman paikalle kerrostalon – Valtion kiinteistöyhtiö on jättänyt kaava-luonnoksen aseman purkamiseksi. *Etelä-Saimaa*.

¹⁵⁹ Rakennusneuvonta Siluc Oy 2002. Kuntotarkastus.

maksamaan omistajalle saman verran kuin uudisrakennus, rakennuksen purkaminen tuli ajankoh-
 taiseksi. Ymmärrettävästi uustuotanto olisi ollut taloudellisesti kannattavampaa. Tässä vaiheessa ase-
 malla esitettiin olevan kolme vaihtoehtoista tulevaisuuden näkymää: peruskorjaus tiedossa olevalle
 käyttäjälle (1), rakennuksen siirto toisaalle, mikäli tuleva käyttäjä rahoituksineen tiedetään (2) tai
 rakennuksen purku ja uudisrakennuksen rakentaminen tilalle (3). Kaksi ensimmäistä vaihtoehtoa näh-
 tiin poissuljettavina, sillä nämä vaihtoehdot eivät olisi olleet Kapiteelille ja NCC:lle kannattavia tar-
 vittavan käyttäjän tai rahoituksen puuttuessa.¹⁶⁰ Tässä vaiheessa rakennuksella arvioitiin olevan lä-
 hinnä paikallista, ei niinkään valtakunnallista arvoa.

4.3.2 Voimaan astuva asemakaavamuutos – suojeltava rautatieasema osaksi rivitalokokonaisuutta

Vuonna 2003 Lappeenrannan Kilta ry otti kantaa aseman suojelemiseksi tekemällä 10.4.2003 esityk-
 sen Kaakkois-Suomen ympäristökeskukselle vanhan rautatieaseman suojelusta rakennussuojelulailla.
 Kaksi vuotta myöhemmin 8.4.2005 tehty päätös ei kuitenkaan puoltanut tätä rakennussuojelulain
 (5.2.1999) 3§ nojalla, vaan kehotti rakennuksen suojelun ja lähialueen kehityksen ratkaisuksi asema-
 kaavan muutosta, sillä samaan aikaan vanhaa asemaa ja sen ympäristöä koskeva asemakaavan muutos
 oli yhä vireillä¹⁶¹. Myös Museovirasto esitti vuoden 2004 lausunnossaan suojelua asemakaavaa muut-
 tamalla – tai rakennussuojelulailla mikäli rakennusta ei pystyttäisi riittävästi turvaamaan kaavoituk-
 sen avulla¹⁶². Tähän vaikutti todennäköisesti eniten Tuula Pöyhjän laatiman rakennushistoriaselvi-
 tyksen (2004) yhteydessä esille nousseet keisarillisten tilojen fragmentit, minkä myötä tunnustettiin
 myös rakennuksen valtakunnallinen arvo. Vuonna 2005 Lappeenrannassa myös kansalaisliike puo-
 lusti entistä vahvemmin aseman säilyttämistä järjestämällä muun muassa kansalaisadressin ja kansa-
 laiskokouksen, jossa pohdittiin aseman tulevaa käyttötarkoitusta¹⁶³. Edellisten toimien myötävaiku-
 tuksella Lappeenrannan kaupunki näkikin pian aiheelliseksi aseman suojelun asemakaavalla siitä
 huolimatta, että kiinteistö ei ollut kaupungin omistuksessa.

¹⁶⁰ Jouhki 2003. Selvitys/Lappeenrannan kaupunki.

¹⁶¹ Kaakkois-Suomen ympäristökeskus 2005.

¹⁶² Museovirasto 2004. Lausunto 29.4.2004.

¹⁶³ Kotiharju 2005a. Järjestöt suojelevat vanhan aseman vaikka mummomuurilla. *Etelä-Saimaa*.

Etelä-Saimaa uutisoikin 2005 tervetulleesta käänteestä: tiedossa on ostaja, joka on kiinnostunut kunnostamaan rakennuksen. Vielä tuolloin kiinteistön omistaja Kapiteeli ei nähnyt realistisena vaihtoehtona ainoastaan vanhan säilyttämistä, vaan se tahtoi pihapiiriin lisäksi uudisrakennuksen, joskin nyt aiempaa pienemmässä mittakaavassa ja paremmin vanhan aseman henkeen sopivan.¹⁶⁴

22.12.2005 Kapiteeli Oyj möi vanhan aseman kiinteistön NCC Rakennus Oy:lle, joka oli tietoinen, että Lappeenrannan kaupunki aikoi suojella rakennuksen asemakaavalla. Suojelupäätös tuli voimaan vuonna 2006, mutta se salli pihapiiriin kolmen uudisrakennuksen rakentamisen. Asemarakennukselle annettiin suojelumerkintä ”suojeltava rakennus sr-1”, mikä tarkoittaa, että asema oli:

Rakennustaiteellisesti tai historiallisesti arvokas rakennus. Maankäyttö- ja rakennuslain 57 §:n nojalla määrätään, että rakennusta ei saa purkaa, eikä siinä saa tehdä sellaisia korjaus- tai muutostöitä, jotka turmelevat julkisivun, vesikaton tai sisätilojen rakennustaiteellista tai historiallista arvoa. Merkittävistä korjaus- tai muutostöistä on pyydettävä museoviranomaisten lausunto.

Korjaus- ja muutostöiden sekä käyttötarkoituksen muutosten tulee olla sellaisia, että rakennusten rakennustaiteellisesti ja historiallisesti arvokas luonne ja ominaispiirteet säilyvät. Erityisesti julkisivukorjauksissa tulee käyttää alkuperäisiä tai niitä vastaavia materiaaleja.

Lisäksi rakennuksen rakennustapaohjeissa täydennettiin edellistä toteamalla, että ”rakennuksen sisätilojen historiallisesti merkittävät alkuperäiset fragmentit, kuten sisäkattojen kasetoinnit ja katon rajassa olevat karniisilistat koristemaalauksineen tulee säilyttää”.¹⁶⁵ Kattomaalaukset tuli siis säilyttää, mutta niiden konservointia ja esille jättämistä ei vaadittu suojelumääräyksessä.

Vielä suojelupäätöksen jälkeen aseman alkuperäisyys oli siis vaarassa jäädä asuinrakentamisen jalkoihin, sillä rakennuksen ostanut NCC oli aikeissa saneerata asemarakennuksen rivitaloasunnoiksi, minkä lisäksi asema saisi seurakseen kaksi uudisrakennusta. Tämä oli mahdollista, sillä tarkoituksen mukaisempaa käyttöä ja käyttäjää ei ollut vuosien yrityksistä huolimatta löydetty, eikä kaupungilla ollut resursseja ottaa rakennusta korjattavakseen ja hoidettavakseen. Vaikka asemarakennukselle annettiin suojelumerkintä, alue kokonaisuudessaan merkittiin 28.8.2006 vahvistuneessa asemakaavassa

¹⁶⁴ Kotiharju 2005b. Keisarin aseman suojeluratkaisu kypsyy. *Etelä-Saimaa*.

¹⁶⁵ Sairanen 2007. Lausunto, Lappeenrannan kaupunki.

asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi, joka mahdollisti kolmen uudisrakennuksen paikan¹⁶⁶. Tällöin suojelumerkintä olisi teknisesti toteutunut, sillä alkuperäinen rakennus fragmentteineen olisi säilytetty, eikä mitään arvokasta olisi tuhottu ainakaan tietoisesti. Rakennuksen säilyminen olisi turvattu asuinkäytöllä, jossa rakennus oli toiminut jo 1940-luvulta asti, mikä oli joka tapauksessa parempi vaihtoehto purkamiselle tai autioitumiselle. Asuinkäytön jatkaminen olisi ainakin teoriassa mahdollistanut myös rakennuksen muuttamisen arvoiseensa käyttöön myöhemmin, sillä kaavamääräys ei edellyttänyt säilyneiden fragmenttien konservointia¹⁶⁷ tai rakennuksen ulkoasun muuttamista alkuperäistä vastaavaksi, vaan ainoastaan sen, että alkuperäisten piirteiden, kuten koristemaalauksen, säilyminen oli turvattava.

Asuinkäytön ajatuksena oli rajattu kokonaisuus, jossa kaksi aseman molemmille puolille sijoitettavaa uudisrakennusta olisivat toimineet siipirakennuksina. Nämä uudisrakennukset olisivat toistaneet aseman muotokieltä, mutta kuitenkin erottuneet asemasta pelkistetympinä ja oman aikansa tuotteina. Asemarakennuksen ja sen pihapiirin suojelu olisi toteutunut, mutta samalla tonttia olisi onnistuttu hyödyntämään asuinkäytössä. Yksityiskäyttöön saneeraaminen olisi tarkoittanut rakennuksen alkuperäisen arkkitehtuurin säilyttämistä mahdollisiin tulevaisuuden tarpeisiin, mutta ympärille rakennettavat uudisrakennukset olisivat todennäköisesti sulkeneet pois tulevaisuuden julkisen käytön joka tapauksessa. Uudisrakennussuunnitelmaa kritisoitiin myös rakennusten ”kartanomaisella” ryhmitteilyllä, mikä olisi ollut varsin erilainen kuin rautatieympäristölle luonteenomainen, alkuperäinen pitkänomainen jäsentely. Sen lisäksi asemarakennus olisi jäänyt ikään kuin loukkuun entistä ahtaammalle uudempien rakennusten väliin.¹⁶⁸ Tuon ajan uhkana voi nähdä myös asemalle suunnitellun käytön laajentamisen ullakolle, sillä se olisi vaatinut paljon rakenteellisia muutoksia. Olisiko välikaudet pystytyt säilyttämään niin, että alakerran kattomaalaukset olisi saatu turvattua¹⁶⁹? Joka tapauksessa tämän suunnitelman mukainen yksityiskäyttö olisi sulkenut rakennuksen erityispiirteet yleisöltä näkymättömiin.

Vuosien 2006–2007 rivitalosuunnitelmat saivat julkisuudessa laajaa vastustusta, sillä tuolloin rakennuksen todellinen arvo oli jo tiedostettu yleisellä tasolla. Aseman säilyttämiseksi alkuperäisenä alet-

¹⁶⁶Sairanen 2007. Lausunto, Lappeenrannan kaupunki.

¹⁶⁷ Fragmenttien konservointi tarkoittanee tässä yhteydessä pääasiassa koristemaalauksen puhdistamista, mahdollista suojaamista ja osittaista rekonstruointia eli täydentämistä puuttuvilta osin.

¹⁶⁸ Museovirasto 2006. Lausunto.

¹⁶⁹ Koivisto 2007. Asuntorakentaminen voi tuhota Keisarin aseman upeat kattopinnat. *Etelä-Saimaa*. Tuula Pöyhiä toteaa artikkelin mukaan, että ”jos ullakolle rakennetaan asuntoja ja tehdään viemäröintejä, on rakentaminen niin rajua että vanhat kattopinnat eivät selviä siitä”.

tiin vedota niin yksityishenkilöiden kuin yhteisöjenkin puolelta. Kansalaisten oma-aloitteisen aktiivisuuden lisäksi kohde sai huomiota muun muassa Etelä-Karjalan museon järjestämässä näyttelyssä, joka toi aseman tarinan vielä entisestä laajempaan tietoisuuteen kaupungissa¹⁷⁰. Vuonna 2007 myös Rakennustaiteen Seura puuttui keskusteluun vetoomuksellaan rakennuksen suojelun ja restauroinnin puolesta, mikä vahvisti, että asema oli paikallisen tason lisäksi valtakunnallisesti merkittävä. Kannanotossaan Rakennustaiteen Seura korosti rakennuksen ainutlaatuisuutta ja arkkitehtonista arvoa, ja vertasi katon moniväristä maalauskoristelua laadultaan Helsingin Säätytalon.¹⁷¹

4.3.3 Lopullinen asemakaavamuutos – rautatieasema suojellaan ja uudisrakentaminen estetään

Eri tahojen aktiivisuus tuotti tulosta 2008, kun uudella kaavamuutoksella estettiin uudisrakennusten rakentaminen aseman välittömään läheisyyteen. Kaavamuutokseen lisättiin myös merkintä velvoitteesta ottaa keisarillisten tilojen sisäkattokoristeet näkyviin ja konservoida ne¹⁷². Samana vuonna rakennus myytiin Jari ja Kirsi Koskimiehen omistamalle Kirsi-Kiinteistöt Oy:lle, joka osti kaksikolmasosaa kiinteistöstä, ja Lappeenrannan kaupungille, jonka omistukseen tuli I–II-luokan odotussalin tilat ja niin kutsuttu keisarillinen pääty arvokkaine kattomaalauksineen. Kumpikin uusista omistajista oli valmis kunnostamaan rakennuksen entiseen asuunsa ja etsimään sille julkista käyttöä, joten pitkään odotettu restaurointi saatiin käyntiin seuraavana vuonna.

Suojelukohteena Keisarinaseman teki erityiseksi kansalaisten aktiivisuus: jo 2000-luvun alun julkisista kannanotoista voi huomata, että monet kokivat rakennuksen tärkeäksi säilyttää¹⁷³. Kantaa ottivat myös asiantuntijatahot, kuten Rakennustaiteen seura, jotka todennäköisesti osaltaan herättivät paikalliset tahot suunnanmuutokseen. Toisaalta aseman kohdalla painittiin hyvin samankaltaisessa tilanteessa kuin monissa kohteissa sitä ennen ja sen jälkeen, jolloin kulttuuriset, taloudelliset ja käyttöarvot pyritään saamaan tasapainoon.

¹⁷⁰ *Keisarinasema*-näyttely Lappeenrannan vanhasta asemasta järjestettiin Etelä-Karjalan museossa 7.10.2006–28.1.2007. Käsikirjoittajana toimi aseman taustat parhaiten tunteva Tuula Pöyhä.

¹⁷¹ Rakennustaiteen Seura 2007. Vetoamus.

¹⁷² Lappeenrannan kaupunki, tekninen toimi, kaavoitus 2009. Asemakaavamerkinnot ja -määräykset.

¹⁷³ Sopanen 2002b. Jk. Etelä-Saimaa; Kotiharju 2005a. Järjestöt suojelevat vanhan aseman vaikka mummomuurilla *Etelä-Saimaa*.

4.4 Keisarinaseman restaurointiprojekti

4.4.1 Peruskorjauksen ja restauroinnin toteutus

Ensimmäiseen otteeseen aseman restauroivaa kunnostusta suunniteltiin toden teolla 2007 rakennuksen ollessa vielä NCC:n omistuksessa, jolloin suojeluelvoite oli jo voimassa. Tuolloin kunnostusta suunniteltiin ensisijaisesti kuitenkin asuinkäytön lähtökohdista. Huolenaiheena olivat muun muassa ullakon rakentamissuunnitelmat, jotka saattaisivat tuhota alakerran kattomaalaukset, ja asemaa ympäröivien rivitalojen rakentaminen, joiden myötä asemarakennus olisi jäänyt alisteiseen asemaan ja asemamiljöö muuttunut täysin alkuperäisestä poikkeavaksi. Näitä epäkohtia tuotiin myös yleisön tietoisuuteen esimerkiksi Tuula Pöyhiän *Etelä-Saimaassa* julkaisemassa mielipidekirjoituksessa, jossa Pöyhiä ilmaisi huolensa suojelun toteutumisesta suunniteltujen korjaustoimenpiteiden valossa¹⁷⁴.

Asemasta oli tehty aikaisemmin kaksi kuntotarkastusraporttia rakennuksessa olevien vaurioiden toteutukseksi ja mahdollisten korjauskustannusten arvioimiseksi. Vuonna 2002 suoritettussa rakennusneuvonta Siluc Oy:n pintapuolisessa kuntotarkastuksessa ja Insinööri Studio Oy:n tutkimusraportissa vuodelta 2007 todettiin molemmissa rakennuksen pintarakenteiden ja talotekniikan huonokuntoisuus sekä vesikaton vuodoista ja räystäskourujen puuttumisesta johtuneet lahovauriot alapuolisissa rakenteissa ja ulkoseinissä. Siluc Oy:n raportissa rakennuksen kunnan todettiin olevan välttävä, vaikkakaan rungossa ei havaittu rakenteellisia vaurioita. Insinööri Studio Oy:n raportissa 2007 tutkittiin erityisesti vaurioiden mahdollisesti aiheuttamia sisäilmaongelmia, ja mainittiin ullakolle pesiytyneen puluyhdyskunnan aiheuttama vaara.¹⁷⁵ Jälkimmäinen lienee ollut seurausta rakennuksen jäämisestä tyhjilleen asukkaiden irtisanomisen jälkeen. Tämän kaltaisista silmämääräisesti todetuista vaurioista huolimatta runko oli perusterve eikä rakenteellisia vaurioita ilmennyt. Sen vahvisti myös Tuula Pöyhiä paneutuessaan tarkemmin alkuperäisten rakenteiden ja piirteiden säilyneisyyteen vuoden 2004 selvityksessään, jossa hän mainitsi rakennuksen olevan normaalikuntoinen¹⁷⁶.

Aseman muodonmuutos pyörähti lopulta käyntiin, kun omistussuhteet oli jaettu uudelleen ja päätös asemarakennuksen palauttamisesta 1880-luvun mukaiseksi oli tehty. Keisarinaseman restaurointityö käynnistyi Lappeenrannan kaupungin omistaman päädyn osalta 2009 ja valmistui seuraavan vuoden

¹⁷⁴ Pöyhiä 2007. Keisarinaseman suojelu jää sanoiksi. Näkövinkkeli. *Etelä-Saimaa*.

¹⁷⁵ Rakennusneuvonta Siluc Oy 2002; Insinööri Studio Oy 2007.

¹⁷⁶ Pöyhiä 2004, 4.

lopulla. Kirsi-Kiinteistöjen tilat kunnostettiin Jari Koskimiehen toimesta erillisenä hankkeenaan ja valmistuivat A-killan vuokraamiksi toimitiloiksi noin vuotta aikaisemmin, vuoden 2009 marraskuussa. Seuraavassa käsittelen pääasiassa kaupungin omistaman huoneiston restaurointihankkeen etenemistä. Tämä noin 140 m² kokoinen huoneisto käsitti keisarillisen huoneiston kattomaalauksiin, I–II-luokan odotussalin sekä uuden keittiön ja saniteettitilat. Restaurointityön alkaessa nämä tilat eivät olleet sellaisinaan nähtävillä, vaan ne oli jaettu useaan pienempään asuinhuoneiston huoneeseen. Kuvassa 32 Keisarinasema lähiympäristöineen on kuvattu työmaavaiheessa 2010.



Kuva 32. Kunnostusvaiheessa oleva Keisarinasema ja ympäröivää kerrostaloasutusta. Kuva: Mari Vasara 2010.

Merkittävän suojelukohteen ollessa kyseessä kohdetta valvoivat Museovirasto ja Etelä-Karjalan museo, minkä lisäksi arkkitehti Tuula Pöyhiä oli mukana koko hankkeen ajan asiantuntijatahona. Kaupungin omistaman huoneiston osalta kunnostustyö rahoitettiin osittain Kaakkois-Suomen ympäristökeskuksen myöntämänä Euroopan aluekehitysrahaston (EAKR) projektiavustuksena, joka osoitettiin keisarillisen huoneiston entisöintiin¹⁷⁷. Kohteen saneerauksen suunnitteli arkkitehtuuritoimisto Riitta ja Kari Ojala. Pääsuunnittelijana oli rakennusarkkitehti Riitta Ojala. Työn toteuttajiksi valittiin kilpailutuksella rakennuskonservaattori Sanna Pitkäniemi restaurointityön suunnittelijaksi ja valvojaksi,

¹⁷⁷ EAKR-projektisuunnitelma 2009.

sekä korjausrakentamiseen ja restaurointikohteisiin erikoistunut Rakennus ja Restaurointityöosuuskunta Lunetti, joka suoritti purku- ja uudelleenrakentamistyöt¹⁷⁸. Tämän lisäksi restaurointiin osallistuivat Kymenlaakson ammattikorkeakoulun restauroinnin opiskelijat, jotka tekivät kurssi- ja harjoittelutöinään muun muassa sisätilojen dokumentointia sekä vanhojen pintojen puhdistusta, esiinottoa ja suojaamista¹⁷⁹. Usean asiantuntijatahon mukanaolo auttoi työn suunnitelmallisessa etenemisessä niin, että restaurointi onnistuttiin suorittamaan ohjatuissa olosuhteissa, oikeanlaisin työmenetelmin ja mahdollisimman paljon alkuperäistä säilyttäen. Purkutyöt tehtiin restaurointikohteen vaatimalla tavalla hitaasti ja varovaisesti¹⁸⁰. Interiöörit dokumentoitiin ja palautettiin tilajakoineen ja pintoineen vastaavaan asuun kuin missä rakennus oli oletettavasti valmistuessaan ollut.

Lähtötilanne kunnostuksen alkaessa oli kohtalaisessa kunnossa oleva, mutta perusterve asuinkiinteistö, jonka sisätilat oli jaettu sokkeloisiksi asuinhuoneistoiksi väliseinillä. Restauroiminen alkuperäisen mukaiseksi merkitsi tilojen ja pintojen palauttamista mahdollisimman lähelle 1880-luvun tilannetta, kuitenkin nykyajan tarpeiden ja käytettävyyden kärsimättä. Muutos näkyi selvimmin uudempien kevyiden rakenteiden kuten väliseinien ja madallettujen sisäkattojen purkamisena sekä alkuperäisten pintojen esiintuomisena ja täydentämisenä entisenlaisiksi, pienennettyjen ikkuna-aukkojen muuttamisena alkuperäiseen kokoonsa sekä ulkovuorauksen uusimisena pysty-laudoituksesta vaakalaudoitukseen. Korjauskuluista vesikaton, keisarillisen huoneiston ulkovaipan, ikkunat sekä asemalaiturin kustansi NCC osana alueen tontti- ja rakennusoikeusjärjestelyä¹⁸¹. Myös kierrätysmahdollisuudet otettiin huomioon, sillä asemalle saatiin rakennusosia, kuten lattialautoja, ullakon portaat ja uuneja keskustassa sijainneesta Hinkkasen talosta, joka purettiin samaan aikaan kun Keisarinaseman kunnostus oli alkanut 2009¹⁸². Tämän lisäksi alimpia hirsikerroksia oli vaihdettava, vesi- ja viemäri- ja sähköjärjestelmät sekä lämmitys- ja ilmastointijärjestelmät uusittava ja tilojen toiminnallisuus muutoinkin suunniteltava mahdollista tulevaa käyttötarkoitusta silmällä pitäen, mikä merkitsi esimerkiksi kaupungin omistamien tilojen suunnittelua kokous- ja tilausravintolakäyttöön sopiviksi. Asemarakennukselle tunnusomaisen keskirisaliitin palauttamista ei pystytty sisällyttämään korjaukseen, mutta sen rekonstruktion mahdollisuus pidettiin avoinna myöhemmin toteutettavaksi.

¹⁷⁸ Myöhemmin Lunetti on toiminut muun muassa Linnoituksessa sijaitsevan Kehruuhuoneen kunnostuksessa (Jormanainen 2015. Suullinen tieto).

¹⁷⁹ Räsänen & Laela 2010. Keisarinaseman esittely projektioppimiskohteena. Tutkimusjulkaisu; Stenroos 2014.

¹⁸⁰ Jormanainen 2015. Suullinen tieto.

¹⁸¹ EAKR-projektisuunnitelma 2009.

¹⁸² Kotiharju Anne 2009a. Keisarinasema lämpiää Hinkkasen talon kakluuneilla. *Etelä-Saimaa*. Suojelumerkinnän saanut Hinkkasen kauppiastalo (rakennettu 1852–1888) oli merkittävä osa Lappeenrannan kaupunkikuvaa aina purkamiseensa 2009 asti.

Kymenlaakson ammattikorkeakoulun restauroinnin opiskelijoiden osallistuminen aseman korjaustöihin tehtiin kurssien muodossa niin, että ryhmät pääsivät tutustumaan kohteeseen eri työvaiheiden aikana ja suorittamaan sisäkattojen restauroinnin omina kursseinaan. Opiskelijoille tämän kaltainen kohde oli arvokas mahdollisuus päästä seuraamaan arvokohteen restauroinnin edistymistä vaiheittain, ratkaisemaan itse käytännössä ammattieettisiä kysymyksiä ja harjoittamaan perinteisiä restaurointitekniikoita todellisessa ympäristössä. Tärkeää oli myös kohteen läheinen sijainti Kouvolaan nähden, jolloin opiskelijoiden oli helppoa käydä kohteessa ammattikorkeakoulun Kouvolan toimipisteestä käsin. Asemasta saatiin myös aiheita opinnäytetöihin ja se toimi työharjoitteluiden kohteena. Lopulta, tulipalon jälkeen, ammattikorkeakoulu kokosi aseman projektista oman julkaisunsa, jossa esiteltiin opiskelijoiden suorittamat restauroinnin työvaiheet¹⁸³.

Rakennuksen käytön ongelmaksi muodostui lopulta kaupungin omistamissa tiloissa osittain se, että tilojen suunnittelu ja käyttötarpeet eivät kohdanneet toisiaan. Omistajalla ei ollut valmiiksi tiedossa vuokraajaa tiloilleen, ja huolellisesti restauroiduille tiloille saattoi olla vaikea löytää lopullista käyttötarkoitusta. Keisarillisen huoneiston valmistuttua asemalla vietettiin avointen ovien päivää ja avajaisia 14.12.2010, mutta vielä silloinkaan tulevasta käytöstä ei ollut varmuutta. Jari Koskimiehen omistamien tilojen restaurointi valmistui noin vuosi ennen kaupungin tiloja A-killan päivätöimintäkäyttöön, joten Kirsi-Kiinteistöillä ei tilojen käytössä ilmennyt saman mittakaavan ongelmaa. A-killat toimi tiloissa kuitenkin vain hetken, minkä jälkeen tiloihin muutti isännöintitoimisto REIM. Koskimiehen toive olisi kuitenkin kaupungin tavoin ollut saada kauniisti kunnostetut huoneet ainakin osittain julkiseen käyttöön¹⁸⁴.

Suunnittelun ja tulevan käytön rinnakkaisuuden tarpeesta huomauttaa myös historian tutkija Anu Talka¹⁸⁵. Esimerkkinä mainittakoon kahvila- ja juhlatilaksi kaavailtavaan rakennukseen tehtävät keittiötilat: historiallisissa kohteissa rakennuksen kannalta kevyempi ja vähemmän rasittava vaihtoehto on suunnitella sinne pelkästään lämmitys- tai tarjoilukeittiö kuin varsinainen ruuanvalmistuskeittiö. Tarjoilukeittiö voi kuitenkin olla useissa tapauksissa riittämätön, jolloin jo valmistuneeseen rakennukseen on tehtävä uudelleen rakenteellisia muutoksia käyttäjän tarpeita varten.

¹⁸³ Stenroos 2014.

¹⁸⁴ Kotiharju Anne 2009b. Kuin kaiken kansan Raatihuone. *Etelä-Saimaa*.

¹⁸⁵ Talka 2015. Suullinen tieto.

Kunnostusta suunniteltaessa ja toteutettaessa visiona oli ollut saattaa rakennus yhteiseen yleishyödylliseen käyttöön: kokoustiloiksi paikallisille yhteisöille ja matkailukohteeksi. Kiinteistöön suunniteltiin myös yritystoiminnan kuten hyvinvointipalvelun, tapahtumatuotannon tai käsityöläisyritysten ja yhteisöjen osuuskuntatyypisenä tapahtuvaa käyttöä. Rakennukseen olisi näin saatu yhdistettyjä työhuoneita ja myyntitiloja Linnoituksessa toimivan Majurskan talon tapaan.¹⁸⁶ Neuvottelut yrittäjien kanssa eivät kuitenkaan tuottaneet tulosta. Haastava sijainti – keskustan tuntumassa mutta kuitenkin hieman syrjässä pääkaduilta – ja toisaalta mahdollisesti liian korkeiksi koetut vuokrahinnat saattoivat johtaa lopputulokseen, jossa yrittäjät eivät uskaltaneet tarttua mahdollisuuteen. Ravintolakäyttöä ajatellen tekniikkaa ei välttämättä koettu riittäväksi keittiön osalta, joka oli suunniteltu vain vähän rakennusta kuormittavaksi tarjoilukeittiöksi. Tarjoilukeittiö soveltui pienimuotoiseen kahvilakäyttöön, mutta rajoitti ruoanvalmistusmahdollisuuksia rakennuksessa. Kaiken piti kuitenkin järjestyä aikanaan ja omalla painollaan¹⁸⁷. Tiloja ehdittiin kuitenkin kokeilla muutamaan otteeseen testikäytössä yksityistilaisuuksissa ja tiloihin sopiva yrittäjäkin löytyi lopulta, vaikka yritystoiminta ei ehtinytkään käynnistyä.

Vaikuttaa siltä, että yleinen asenne vanhaa asemaa kohtaan nousi arvostavaksi Lappeenrannassa vasta alkuperäisten koristemaalauksen saaman julkisuuden myötä. Vanhalla asemalla asuneet vuokralaiset tiesivät koristemaalauksen olemassa olosta ja heillä oli käsitys niiden arvokkuudesta samoin kuin koko rakennuksen historiasta, mutta yleisesti aseman arvoon havahduttiin kunnolla vasta kunnostustoimien myötä, kun muun muassa kuvia maalauksista esiteltiin mediassa¹⁸⁸. Myös kaupungissa asuvat tai vierailevat venäläiset olivat innoissaan kuullessaan avoimien ovien päivinä rakennuksessa käydessään, että heidän tsaarinsa on vierailut näissä tiloissa¹⁸⁹. Kuvat 33–35 esittelevät keisarillisten tilojen koristemaalattujen kattojen konservointivaiheita.

¹⁸⁶ EAKR-projektisuunnitelma 2009; Korhonen 2015. Suullinen tieto.

¹⁸⁷ Talka 2015. Suullinen tieto.

¹⁸⁸ Hannu 2015. Suullinen tieto.

¹⁸⁹ Jormanainen 2015. Suullinen tieto.



Kuva 33. Keisarillisen odotussalin kattoa tuetaan ja kiristetään. Kuva: Mari Vasara 2010.



Kuva 34. Keisarillisen odotussalin katto korjattuna avajaisissa 14.12.2010. Kuva: Juhani Sirkkiä



Kuva 35. Salongin kattoa on korjattu. Kuva: Mari Vasara 2010.

4.4.2 Restaurointi on oman aikansa tulkki

Aseman merkittävin suojelullinen piirre olivat keisarillisen päädyn kattomaalaukset. Ne tekivät kohteesta verrattain harvinaisen sisätilakohteen¹⁹⁰, sillä tavallisesti rakennusten suojelu kohdistuu pääasiassa niiden alkuperäisiin ulkopiirteisiin, joita ei toki tässäkään tapauksessa jätetty huomiotta. Säilyneiden maalausten vuoksi oli luonnollista tehdä kunnostus restauroimalla rakennus 1800-luvun lopun asuun. Jos konservointi pyrkii säilyttämään kohteen mahdollisimman ennallaan kaikkine historian kerrostumineen, restaurointi pikemminkin palauttaa kohteen sellaiseen aikakauteen, jota pidetään restaurointihetkenä kohteen kannalta merkittävimpanä kautena. Tämä väistämättä tuhoaa myöhempiä, vähemmän arvokkaiksi katsottuja aikakausia, sillä ne on kuorittava pois esiin otettavien pintojen tieltä. Tietyn ulkoasun palauttamisesta voidaan puhua myös nimityksellä ”paljastaminen”; konservattorikin ”paljastaa” kohdetta silloin kun hän puhdistaa sitä eli poistaa yhden kerrostuman pinnasta¹⁹¹. Tämä on siinä mielessä ongelmallinen lähestymistapa, että on vaikea valita, mikä kohteessa on lopulta merkityksellisintä paljastettavaksi ja mikä vähemmän merkityksellistä. Samalla tavalla

¹⁹⁰ Kurri 2015. Suullinen tieto.

¹⁹¹ Tanhuanpää 2017, 107; Tanhuanpää viittaa Chris Capleen, joka on määritellyt konservoinnin koostuvan ”paljastamisesta”, ”tutkimuksesta” ja ”säilyttämisestä”.

kuin taideteosta tarkasteltaessa, rakennukseen liittyvät merkitykset muuttuvat katsojan, ajan ja ympäristön mukana. Voidaanko yhdestä näkökulmasta annettu merkitys nostaa muiden yläpuolelle?¹⁹²

”Keiden mielestämme on tarkoitus päästä nauttimaan alkuperäisistä pinnoista, ainoastaanko seuraavien sukupolvien? Entä jos kohde tuhoutuu esimerkiksi tulipalossa?”¹⁹³ Mari Lehtinen on opinnäytetyössään *Keisarinaseman I–II-luokan odotussalin katon salaisuus: koristemaalaton pinkopahvin restauroinnin ja konservoinnin suunnittelu – etiikka ja käytäntö* (2010) oivaltanut käyttäjän merkityksen restauroitavassa kohteessa. Hän toteaa osuvasti pohtiessaan Keisarinaseman kattomaalauksen rekonstruktion oikeellisuutta: ”- - on myös ymmärrettävä, keitä varten työtä tehdään; keille Keisarinasemalla on eniten merkitystä ja millaisen lopputuloksen he haluavat nähdä?” Suunnittelun lähtökohtana ovat varsinaisen kohteen lisäksi ihmiset, joille kohteella on merkitystä, Lehtinen toteaa viitaten konservaatoreille Salvador Muñoz Viñasin ajatuksiin teoksessa *Contemporary Theory of Conservation* (2008).¹⁹⁴ Tehdäänpä esimerkiksi ylimääräisiä rekonstruktioita alkuperäisen pinnan suojelemisen vuoksi, ja jos näin, ketä varten alkuperäistä suojellaan tai piilotetaan, jos sitä eivät saa nähdä tämän päivän ihmiset?

Vaikka restauroimalla ei täysin alkuperäistä voidakaan koskaan toteuttaa, vaan ainoastaan korjausajankohdan tulkinta alkuperäisestä, Keisarinaseman kohdalla restaurointi alkuperäiseen asuun oli perusteltua juuri kattomaalauksen vuoksi. Alas laskettujen kattojen takana ennallaan säilyneet koristemaalaukset tekivät asemasta valtakunnallisesti arvokkaan kohteen, sillä tavallisesti koristemaalattut pinnat on maalattu umpeen tyylivirtausten muuttuessa. Rakennuspintojen säilyminen alkuperäisinä ja vielä tuntemattomina on harvinaista¹⁹⁵. Alkuperäisestä ajasta ja ympäröivästä todellisuudesta irrotettuna restauroitu, uudemmista aikakerrostumista kuorittu rakennus tavallaan esittää itseään sellaisena kuin se oli noin sata vuotta sitten, mutta ei kuitenkaan ole aivan sama. Onhan se tuotu aktiiviseksi osaksi nykypäivää ja saanut uuden identiteetin, uuden käyttötarkoituksen ja osittain uuden ulkomuodonkin. Restauroidun Keisarinaseman ulkomuodossa toistui mielestäni onnistuneesti idea oman aikakautensa tulkinnasta, sillä alkuperäiseen rautatieasemaan verrattuna Keisarinaseman näyttävin ero oli puuttuva poikkipääty ja asemalaituri (kuvat 36 ja 38). Poikkipääty oli toki tarkoitus rekonstruoida

¹⁹² Tanhuanpää 2017, 264.

¹⁹³ Lehtinen 2010, 54. Suora lainaus.

¹⁹⁴ Lehtinen 2010, 52–53.

¹⁹⁵ Heiskanen 2017, 17.

paikoilleen vielä myöhemmin, mutta juuri sen puuttuminen viesti rakennuksessa tapahtuneista historiallisista muutoksista ja erotti nykyajan edustustilana käytettävän aseman alkuperäisestä rautatiekäytössä olleesta asemasta.

Koska restaurointi muuttaa kohdetta aina, voisi sanoa, että tekemättä mitään kohde pysyisi alkuperäisimmillään. Restaurointi- ja korjaustoimenpiteet kuitenkin suojaavat kohdetta tuhoutumiselta. Kohteen suojaamisen lisäksi restaurointeja tehdään sen vuoksi, että ihmiset, joiden oma kulttuuriperintö on kyseessä, voisivat nauttia kohteesta, käyttää sitä ja saada lisätietoa historiastaan. Pelkät fragmentit ja rauniot harvemmin kertovat suurelle yleisölle paljonkaan kohteen alkuperästä ja merkityksestä – restauroitua kohdetta on helpompi tulkita ja ymmärtää kuin raunioita¹⁹⁶. Nykyaikaan kuuluu, että historiaan halutaan eläytyä ja se tahdotaan kokea mahdollisimman ”aitona” ja eheänä, ilman katkoksia ja keskeneräisyyksiä. Puutteelliset fragmentit antavat viitteitä, mutta ne eivät riitä kokonaisen kokemuksen saamiseksi.¹⁹⁷ Tämä on yksi syy toteuttaa restaurointeja, jotka muuttavat historian kulua palauttamalla kohteen oletettuun menneisyyden asuun. Tavallaan restauroidut kohteet ovat lavasteita, illuusioita siitä mitä on joskus ollut. Keisarinasemalla pelkkä aitojen kattomaalauksien esillä olo tuskin olisi saanut yleisössä aikaan aitoa kokemusta entisajan asemarakennuksesta; oli siis järkevää palauttaa kokonaisuus samaan aikakauteen maalausten syntyajan kanssa. Kuvissa 36–38 esiintyy valmistuva rakennus juhlallisuuksineen 2010–2011.

¹⁹⁶ Lowenthal 1985, 282.

¹⁹⁷ Lowenthal 1985, 325.



Kuva 36. Keisarin asema, viereinen teollisuusrata ja kerrostaloasutusta toukokuussa 2010. Kuva: Juhani Sirkiä.



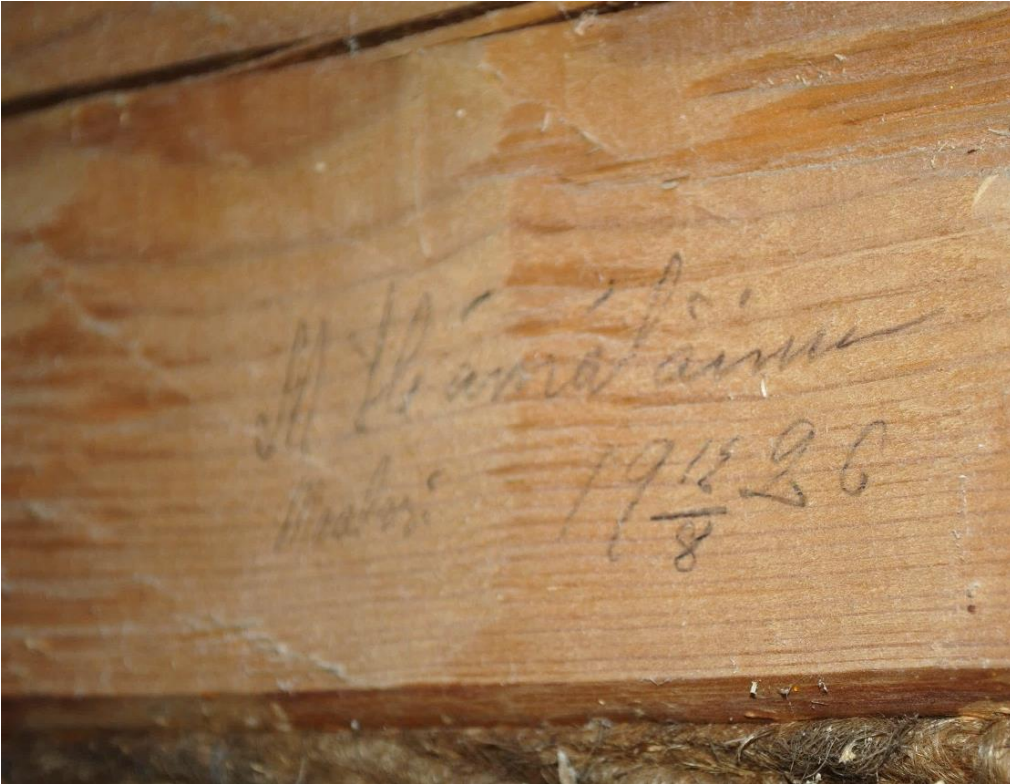
Kuva 37. Avoimet ovet toukokuussa 2010. Kuva: Juhani Sirkiä.



Kuva 38. Keisarin asema kesällä 2011 pihan puolelta kuvattuna. Kuva: Juhani Sirkiä.

Restaurointi on menneisyyden muuttamista. David Lowenthal pohtii eheän kokemuksen saavuttamisen lisäksi muitakin syitä, miksi menneisyyttä tahdotaan muuttaa. Yksi syy lienee se, että tahdomme tulla osaksi historiaa ja jättää oman jälkemme siihen. Ehkä siitä syystä eräs maalari Hämäläinenkin on kirjoittanut nimensä Lappeenrannan aseman seinäkirjeen vuonna 1926 (kuva 39). Haluamme myös parantaa historiaa: korostaa asioita, joista olemme ylpeitä ja joita pidämme kauniina, ja vastavasti häivyttää epäonnistumisia tai häpeällisinä pidettäviä tapahtumia.¹⁹⁸ Tiettyjen historian hetkien korostaminen näkyy esimerkiksi siinä, että 2000-luvulla Lappeenrannan vanhassa asemassa alettiin arvostaa erityisesti keisarinaikaan viittaavia ominaisuuksia, mikä tuli esiin niin rakennuksen julkisuuskuvassa kuin fyysisessä muutoksessa. Vielä 1940-luvulla tämän kaltaista yhteyttä keisariin ja Venäjän valtaan ei varmasti olisi haluttu korostaa, mutta 2000-luvulla keisarillisuutta pidettiin positiivisena, kenties tavanomaisesta poikkeavana ja eksoottisena piirteenä rajakaupungissa.

¹⁹⁸ Lowenthal 1985, 331–332.



Kuva 39. Maalari M. Hämäläinen on kirjoittanut nimensä sisäseinän hirteen 12.8.1926.
Kuva: Mari Vasara 2010.

4.4.3 Autenttisuutta etsimässä

Restauroitavien ja konservoitavien kohteiden ollessa kyseessä on syytä pohtia kohteen autenttisuutta, alkuperäisyyttä ja aitoutta, sillä restauroinnin tavoitteena on säilyttää kohteen autenttisuus ja siihen sisältyvät arvot¹⁹⁹. Etsittäessä autenttisuutta etsitään totuutta: kuinka autenttisenä tai totuuden mukaisena kohde on säilynyt ennen restaurointia? Restauroimalla pyritään monesti palauttamaan kadonnutta autenttisuutta, joten kuinka paljon kohteen sen hetkistä tilaa on restauroimalla muutettava, että siitä saadaan esille haluttu tyyli, aikakausi ja eheys? Entä kuinka paljon kohdetta on muutettava nykyajan tarpeita varten – tavallisesti rakennuksen korjaamisessa ja restauroinnissa ei ole mieltä, jos kohteelle ei löydy käyttötarkoitusta²⁰⁰. Myös esimerkiksi museoitavassa rakennuksessa käyttäjän kuten museoyleisön tarpeet on otettava huomioon.

¹⁹⁹ Perkkiö 2007, 41.

²⁰⁰ Perkkiö 2007, 41.

Autenttisuus voidaan käsittää teoksen materiaaliseksi aitoudeksi: kuinka alkuperäisinä rakenteet ja pinnat ovat säilyneet. Autenttisuuden käsite laajenee kuitenkin materiaalisuuden yli käsittäen kohteen *idean* säilymisen. Autenttisuutta pohdittaessa on tällöin otettava huomioon, että kohde saattaa olla autenttisempi ennen restaurointia – sillä hetkellä, kun se vielä seisoo unohdettuna ja raunioituvana paikoillaan. Tällaisista autioituneista ja huonokuntoisista rakennuksista saattaa välittyä hyvinkin paljon sellaisia aavistuksia rakennuksessa vietetystä menneestä elämästä, jollaisia ei enää kunnostustoimenpiteiden jälkeen voida saavuttaa. Taidekriitikko Sidney Colvinin (1845–1927) teoksessa *Restoration and Anti-Restoration* (1877) esittämiä ajatuksia mukailien vanha rakennus, kuten kirkko tai vaikka rautatieasema, ei ole vain yksi, vaan monia yhdessä. Tällöin myöhempien rakenteiden ja kerrostumien poistaminen esimerkiksi tutkimuksen, soveliaisuuden, tieteellisen jatkuvuuden tai korjaamisen tarpeen vuoksi itse asiassa verottaa kohteen eheyttä ja historian jatkumoa riippumatta siitä kuinka hyvä lopputulos olisi.²⁰¹

Autenttisuuteen oleellisesti liittyvä toinen käsite on *integriteetti*. Puhuttaessa integriteetistä tarkoitetaan kohteen eheyttä, joka käsittää yleensä materiaalisen kokonaisuuden ja sen säilymisen. Kohteen integriteetin voi nähdä monesta näkökulmasta, esimerkiksi rakenteellisena tai visuaalisena eheytenä. Ongelmaksi integriteetin käsitteessä tulee kuitenkin sen näennäinen pyrkimys materiaaliseen eheyteen, mikä taas saattaa kannustaa tyylirestaurointiin ja perustelemattomiin rekonstruktioihin, että kohteesta saataisiin aikaan tyylillisesti eheä kokonaisuus.²⁰² Keisarinaseman kohdalla integriteetin voisi nähdä käsittäneen itse rakennuksen ja sen kiinteän sisustuksen lisäksi myös alkuperäisen rautatieasemalle kuuluneen irtaimiston kuten odotussalien puiset penkit ja keisarillisen huoneiston sisustuksen kokonaissuunnitelman. Irtaimisto ei kuitenkaan muutamaa yksityisomistuksessa olevaa tai museolle kuuluvaa esinettä lukuun ottamatta ole säilynyt nykypäivään asti.

Varsinkin restaurointikohteissa integriteettiä voidaan katsoa myös funktionaalisesta näkökulmasta, jolloin puhutaan funktionaalisesta integriteetistä eli rakennuksen alkuperäisen ja uuden käyttötarkoituksen välisestä tasapainosta. Funktionaalista integriteettiä väitöskirjassaan *Utilitas restauroinnissa: historiallisen rakennuksen käyttötarkoituksen muutos ja funktionaalinen integriteetti* käsitellyt Miia Perkkiö pitää lähtökohtanaan rakennuksen muodon, rakenteiden ja ympäristön sisältymisen funktionaalisen integriteetin käsitteen alle, sillä käyttötarkoitus vaikuttaa näihin kaikkiin.²⁰³ Jos verrataan Keisarinaseman alkuperäistä käyttötarkoitusta rautatieasemana sen restauroinnin jälkeiseen visioon

²⁰¹ Ks. Jokilehto 1999, 183.

²⁰² Jokilehto 1999, 298–299.

²⁰³ Perkkiö 2007, 53–54.

kahvilana ja yhteiseen käyttöön tarkoitettuna kokous- tai juhlatilana, näkisin että funktionaalinen integriteetti olisi toteutunut tässä rakennuksessa, vaikka rakennuksen ympäristö onkin muuttunut huomattavasti. Rakennus olisi ikään kuin palautunut yhteiseen ja julkiseen käyttöön.

Autenttisuus ja integriteetti eivät aina merkitse fyysistä alkuperäisyyttä kuten alkuperäisiä rakennusmateriaaleja. Ne voivat ilmetä myös kohteen *hengen* säilymisenä. Ari Tanhuanpää puhuu tässä yhteydessä *taideteoksen mielen* säilymisestä²⁰⁴. Länsimaisessa kulttuurissa on ollut tapana keskittyä fyysisen, käsin kosketeltavan kulttuuriperinnön säilyttämiseen, mutta pyrkimyksenä voi yhtä lailla olla myös fyysisen materiaalin takaa löytyvän aineettoman kulttuuriperinnön vaaliminen. Aineetonta kulttuuriperintöä voi olla rakennuksen idean tai hengen lisäksi käsityötaito tai vaikka talon rakentamiseen liittyvä rituaalinen toiminta. Näin ajateltuna fyysisiä elementtejä voidaan vaihtaa uusiin kohteen silti säilyttäessä autenttisuutensa. Perkkiö huomauttaa jo antiikin Roomassa on tiedostetun, että rakennuksen alkuperäinen idea on säilytettävissä, vaikka fyysinen materiaali vaihtuisikin: tulipaloissa tuhoutuneita tempeleitä korjattiin ja rekonstruoitiin aina uudelleen ”noudattaen alkuperäistä luonnetta, pohjakaavaa ja koristelua”²⁰⁵.

Kuten jo työni alussa totean, *aika* on paikan lisäksi keskeinen seikka käsiteltäessä rakennusta ja sen *minuutta*. Paitsi ulkopuolelta rakennukseen kohdistuvana, ajan käsite on myös sisältä päin tuleva: ikääntyessään rakennus muuttuu, rakenteet liikkuvat ja pinnat muuttuvat. Rakennus elää siis jatkuvassa liikkeessä ympäristönsä ja kulloistenkin kanssaeläjiensä, ihmisten, kanssa. Taiteen materiaalisuutta väitöskirjassaan käsitellyt Ari Tanhuanpää tuo esille saman seikan, jonka esitin jo edellä: menneisyydessä tuotettu teos kohdataan juuri nykyhetkessä. Pelkkä fyysinen säilyttäminen ei takaa kohteen merkityksellisuuden säilymistä, vaan säilyttämistä on tarkasteltava laajemmin teoksen ”mielen vaalimisena”. Toisaalta taas juuri teoksen materiaalisuus voi olla avain siihen, että se pystytään kohtaamaan aina uudelleen nykyhetkessä.²⁰⁶ Tanhuanpää puhuu vaalimisena myös kuvista huolehtimisesta, ja tarkoittaa sillä huolehtimisesta paitsi aineellisesta kulttuuriperinnöstä, fyysisten teosten konservoinnista ja säilymisestä, myös huolehtimisesta ”mielen kuvista” ja ihmisistä niiden takana²⁰⁷. Tanhuanpään huomion mukaisesti, maalaus on enemmän kuin maalin peittämä kangas²⁰⁸, ja rakennus

²⁰⁴ Tanhuanpää 2017.

²⁰⁵ Perkkiö 2007, 61. Perkkiö viittaa tässä Marcus Vitruvius Pollionen (Vitruvius) *De architectura* -teokseen.

²⁰⁶ Tanhuanpää 2017, 20. Tanhuanpää viittaa termillään *vaaliminen* Martin Heideggerin käyttämään ilmaukseen.

²⁰⁷ Tanhuanpää 2017, 25.

²⁰⁸ Tanhuanpää 2017, 48–49.

on laajempi käsite kuin kivijalan päällä lepäävä vuorattu hirsikehikko. Tanhuanpää herätteleekin lukijaansa näkemään syvemmälle teoksen minuuteen, mieleen tai ideaan, olipa kohde sitten maalaus, rakennus tai jokin muu.

Oliko Keisarinasema autenttinen? Vaikka autenttisuuden käsite on abstrakti ja vaikeasti määriteltävä, se on määritelty UNESCO:n maailmanperintösopimuksessa (1972) ja ICOMOS:n Naran autenttisuutta käsittelevässä dokumentissa (*The Nara Document on Authenticity* 1994). Riikka Heiskanen käsittelee tutkielmassaan *Rakennusten koristemaalauksen restaurointi* (2017) rakennuspintojen autenttisuutta ja restaurointia ja mainitsee tässä yhteydessä autenttisuuden testistä. Testin mukaan autenttisuuden on täytettävä tietyt arvot säilyttääkseen integriteettinsä: näiksi on ensin määritelty aineelliseen perintöön kuuluvat muotoilun, materiaalin, työstämisen ja sijainnin autenttisuus, joiden lisäksi luetteloon on myöhemmin lisätty aineeton perintö kuten perinteet, tekniikat, kieli sekä henki ja tunnelma.²⁰⁹ Mitä useamman arvon tai ominaisuuden kohde täyttää, sitä autenttisempi se on.

Lappeenrannan aseman kohdalla on helppoa sanoa, että alkuperäisinä, lähes täysin ehjinä kokonaisuuksina säilyneet kahden huoneen ornamentit täyttivät autenttisuuden kaikki kriteerit. Mutta kuten Heiskanen mainitsee, tässäkin kyse oli vain kahdesta yksittäisestä rakennuspinnasta, ei kokonaisista huoneinteriööreistä²¹⁰. Keisarinasema oli kokonaisuutena lopulta kokenut monia muutoksia, kun rakennuksen käyttötarpeet olivat vaihtuneet. Mikäli autenttisuutta mitataan alkuperäisten, vanhimpien esillä olevien rakennuspintojen perusteella, asema ei ennen restaurointia ollut erityisen autenttinen. Autenttisuus ja eheys kärsivät myös lähiympäristön rajusta muutoksesta vuosien saatossa; 2000-luvulla aseman läheisyydessä ei enää ulkoisesti mikään muistuttanut 1800-luvun elämästä lukuun ottamatta yhtä junaraidetta. Restauroimalla asema sen sijaan saatiin palautettua aiempaa autenttisemmaksi käyttämällä muun muassa alkuperäistä vastaavia materiaaleja, työstöjälkeä ja tekniikoita, joiden myötä rakennuksen tunnelmakin oletettavasti muuttui autenttisemmaksi. Mutta tarkoittaako autenttisuus pelkästään alkuperäisen käytön ja ulkonäön säilymistä ennallaan, vai voisiko se sisältää vuosien varrella tapahtuneet erilaiset muutokset, jotka olivat hioneet rakennuksen sellaiseksi kuin se lopulta oli?

²⁰⁹ Heiskanen 2017, 15; Jokilehto 2006, 8.

²¹⁰ Heiskanen 2017, 17.

4.5 Tulipalossa Murphyn laki ²¹¹

Mehän saatiin sillä tavalla tieto, että aamulla herättiin puoli kahdeksan maissa niin puhelin soi. Niin sitten kaveri soitti jotta teidän entinen koti palaa. No olihan se järkytys, ajettiin välittömästi sinne paikan päälle kattomaan. Mutta sehän oli silloin jo ihan raunioina.²¹²

Koin että Keisarin aseman myötä Lappeenrannan ja Saimaan alueen tällainen modernisaatio menetti sellaisen merkittävän symbolin, jota ei voi korvata millään. Ei ole mitään muuta, eikä pystytä tekemään mitään muuta. Se oli jotain sellaista ainutlaatuista, että se pitää vain tarinoiden kautta se asia yrittää pitää pinnalla. Tietysti siihen liittyy myös tämä tällainen suuriruhtinaskuntakauden keisari-symboliikka, jota nyt meillä ei ole enää, että se Fontellin talo on palanut ja tämä asemarakennus on palanut, niin siihenkään liittyvää sellaista fyysistä rakennetta ei oikeastaan ole enää olemassa.²¹³

Tulipalo ei näyttänyt aluksi pahalta: ainoastaan rakennuksen toinen pääty oli tulella, ja jos tuli olisi saatu heti taltutettua, suurin osa rakennuksesta olisi ehkä säästynyt. Pian tuli levisi kuitenkin hirsirakennuksen jokaiseen kolkkaan, mikä teki sammutusyrityksistä voimattomia. Yöllä paikallaolijoiden tunnelatauksen on täytynyt olla voimakas – mustassa ja kylmässä pakkasyössä roihunnut rakennus on varmasti jäänyt lähtemättömästi näkijöidensä mieleen. Jos Lappeenrannan ensimmäisen rautatieaseman syntyhetkiin liittyi keisarillinen juhlavuus, Keisarin aseman poistuminen näyttämöltä on ollut kaikessa dramaattisuudessaan yhtä komea; tavallaan ympyrä sulkeutui. Molempina hetkinä asema pääsi etusivun uutiseksi. Tällaisessa lähdössä rakennus jollain tavalla säilytti kunniansa, toisin kuin jos sille olisi myönnetty purkulupa muutamia vuosia aikaisemmin. Kenties yölliset tapahtumat ja asema, joka oli viimeisinä vuosinaan saanut osakseen paljon julkisuutta, saavutti nyt jopa *subliimin*²¹⁴ tason heille, jotka tilanteen näkivät. Kuvat 40 ja 41 on otettu paloyönä.

²¹¹ Murphyn laki -sanontaa käytti Kirsi-Kiinteistöjen Jari Koskimies *Etelä-Saimaan* 22.1.2013 haastattelussa.

²¹² Hannu 2015. Suullinen tieto.

²¹³ Talka 2015. Suullinen tieto.

²¹⁴ Subliimin eli ylevän käsitettä on käytetty taiteen yhteydessä 1700-luvulta lähtien. Yksinkertaistettuna subliimi merkitsee tunnekokemusta, jossa kokija kohtaa jotakin valtavaa, pelkoakin herättävää ja ihmisen käsityskyvyn ylittävää.



Kuva 40. Keisarinasema palaa. Kuva: Anton Jäkälä 2013.



Kuva 41. Keisarinasema palaa. Kuva: Anton Jäkälä 2013.

Paikallisen sanomalehden *Etelä-Saimaan* uutisoinnista alkuvuonna 2013 selviävät pääpiirteet Keisarinaseman tulipalon jälkimainingeista eli eniten keskustelua herättäneet aiheet. Kuten rakennuksen koko tulevaisuus oli epäselvä 2000-luvun alussa, tulipaloon johtaneet tapahtumat olivat hetken aikaa

epäselviä: syttymissyystä ei aluksi ollut tietoa, kuten ei myöskään palohälyttimien hitaasta reagoinnista. Tämä herätti melko paljon keskustelua ja arvuuttelua paikallislehdissä, mikä sai kaupunkilaiset herkästi etsimään syyllistä. Tuhopolttua pidettiin todennäköisimpänä vaihtoehtona, ja radikaaleimmat mielipiteet osoittelivat päätöksentekijöiden suuntaan. Joidenkin mielestä kaiken täytyi olla järjestettyä, sillä tämän avulla tontti saataisiin tuottavampaan käyttöön. Selityksen etsiminen on varmasti ollut luonnollista, jotta käsittämätön tapahtuma saataisiin ymmärrettävämmäksi.

Tulipalon syy oli hetken aikaa epäselvä, mutta lopulta palo kuitenkin osoittautui todennäköiseksi lattian alla olevasta sähköjohdosta alkunsa saaneeksi sähköviaksi eli inhimilliseksi vahingoksi²¹⁵. Historiallisessa rakennuksessa on myös otettava riskejä paloturvallisuuden suhteen. *Etelä-Saimaan* haastatteleman Keisarinaseman peruskorjauksen suunnitelleen arkkitehti Riitta Ojalan mukaan korkeampi paloluokka olisi edellyttänyt rakennuksen kaikkien seinien ja kattojen verhoamista tulta kestäväällä materiaalilla, jolloin rakennuksen arvokkaimmat osat eli kattomaalaukset olisi täytynyt peittää levyillä. Myös automaattinen sammutus- eli sprinklerijärjestelmä olisi ollut samasta syystä, kattomaalauksen suojelemisen vuoksi, hankala vaihtoehto Ojalan mukaan.²¹⁶

Syttymisen jälkeiset hetket ovat kuitenkin herättäneet kummastusta, sillä rakennuksen palovaroittimet oli määritetty hälyttämään palosta vartiointiliikkeelle, joka olisi puolestaan ilmoittanut pelastuslaitokselle. Järjestelmä ei kuitenkaan ollut toiminut, vaan hätäkeskus sai tiedon ulkopuoliselta henkilöltä. Syynä tällaisen vartijan kautta kulkevaan palovaroitinjärjestelmään on *Etelä-Saimaan* kertoman mukaan sen edullisuus verrattuna suoraan hätäkeskukselle hälyttävään paloilmoitinjärjestelmään. Rakennuksen käyttötarkoitus kokoontumis- ja toimistotilana edellytti vain palovaroitusjärjestelmää, sillä rakennusten paloluokitus määräytyy henkilöturvallisuuden eikä kulttuurihistoriallisten arvojen mukaan, vastasi rakennustarkastaja Päivi Salminen *Etelä-Saimaan* kyselyyn. Jopa yhteys vartiointiliikkeeseen oli ylimääräinen toimenpide, sillä viranomaisille olisivat riittäneet rakennuksen sisäiset palovaroittimet. Pelastuspäällikkö Ulf Westersträhle vastaa samassa yhteydessä, että ”kaikki on ollut juridisesti kunnossa”, mutta sanoo myös olevansa ”100-prosenttisen varma, että kiinteistö olisi pelastunut paloilmoittimen avulla”.²¹⁷ Muun muassa eräs eläkkeellä oleva palotarkastaja kritisoi myös kirjeessään jyrkästi rakentamisen valvontaa palojärjestelmän suhteen kutsuen keisarinasemalla ollutta

²¹⁵ Hackman 2013. Keisarinaseman tuhon syy ehkä sähkövika. *Etelä-Saimaa*.

²¹⁶ Sallinen 2013. Palosta paljon selvitettävää. *Etelä-Saimaa*.

²¹⁷ Salovaara 2013. Miksi hätäkeskus ei saanut hälytystä? *Etelä-Saimaa*.

järjestelmää suoranaiseksi ”leluksi”²¹⁸. Positiivisena seurauksena Keisarinaseman palossa voi kuitenkin nähdä sen, että välittömästi tämän jälkeen kaupungin muiden arvorakennusten palojärjestelmiin kiinnitettiin huomiota²¹⁹.

Asemarakennus, tai sen muisto, nousi tämän jälkeen suosioon: lappeenrantalaiset, jotka olivat muutamaa vuotta aiemmin päässeet tutustumaan rakennukseen avoimien ovien päivinä, koostivat rakennuksesta nyt kuvaesityksiä, muistotilaisuuksia ja blogikirjoituksia. Eläkkeellä oleva asemapäällikkö Osmo Kojo työsti asemasta *Keisarinasema* -lyhytelokuvan, joka oli tarkoitus esittää aseman uusissa tiloissa, mutta joka lopulta päätyikin esitettäväksi Muistojen ilta Keisarinaseman ystäville -tilaisuudessa 21.3.2013²²⁰. Asema on noussut vielä viime vuosina silloin tällöin keskustelun aiheeksi sosiaalisessa mediassa: ”Oli kerran Lappeenranta” -Facebook-ryhmään on vuonna 2015 lisätty kuva-albumi ”Keisarinaseman nousu ja tuho”, johon tällä hetkellä viimeiset kuvat on lisätty syyskuussa 2017 – albumia päivitetään siis edelleen vuonna 2017. Kuvat 42 ja 43 on otettu tulipalon jälkeensä jättämistä raunioista.



Kuva 42. Keisarinaseman rauniot tulipalon jälkeen. Kuva: Anton Jäkälä 2013.

²¹⁸ Kirje 2015.

²¹⁹ Kantola 2013. Raatihuone melko turvassa. *Etelä-Saimaa*.

²²⁰ Värtö 2013. Asemapäälliköllä hyvä kuvamuisti. *Etelä-Saimaa*.



Kuva 43. Keisarinaseman rauniot tulipalon jälkeen. Kuva: Anton Jäkälä 2013.

Myös aseman paikan jatkokäyttöä pohdittiin paljon paloa seuraavina kuukausina – tulisiko paikalle tehdä esimerkiksi muistomerkki ja puisto vai kenties uusi kaupunkilaisten yhteiseen käyttöön tarkoitettu tila. Jonkinlaisesta shokkitilasta, pyrkimyksestä saada lopullisesti menetetty takaisin, kertonevat ensimmäiset ehdotukset rakentaa asema uudelleen paikalleen alkuperäisen täydellisenä kopiona.

Aseman tulipalosta löytyi myös onni onnettomuudessa, sillä siitä saatavat vakuutuskorvaukset auttoivat kaupunkia kunnostamaan Linnoituksen entisen naisvankien työ- ja ojenuslaitoksena tunnetun rakennuksen, sittemmin urheilutalona toimineen Kehruuhuoneen yhteiseksi kulttuuri- ja tapahtumakeskukseksi – Keisarinasema siis tavallaan mahdollisti Kehruuhuoneen kukoistuksen²²¹. Kesällä 2017 Keisarinasema jatkoi eloaan omanlaisenaan muistomerkkinä, sillä osa sen kiviportaista ja perustuskivistä saatiin lahjoituksena Jari Koskimieheltä koristamaan viereisen risteyksen uutta kierto-liittymää²²². Itse aseman paikalla on jäljellä vain kivijalka, eikä alueelle ole toistaiseksi tehty mitään vielä vuonna 2017. On katsojasta kiinni, nähdäänkö tyhjällä, lehmuspuiden reunustamalla tontilla ”menneisyyden jäänteet vai tulevaisuuden aihio”²²³. Uudisrakentamisen vaihtoehtona voisi olla, jos

²²¹ Talka 2015. Suullinen tieto. Kehruuhuoneen kotisivut osoitteessa <http://www.kehruuhuone.fi/>.

²²² Kaskinen 2017. Uusi elämä Keisarinaseman kiville – kolmannes koristeeksi Snellmaninkadun ja Mutkakadun kierto-liittymään. *Etelä-Saimaa*.

²²³ Kaakinen 2005, 6; 55. Kirjoittaja viittaa menneisyyden jäänteiden ja tulevaisuuden aihion vertauksella W. G. Sebaldin romaaniin *Austerlitz* (2001). Nykyhetken raunioissa voi nähdä rakennuksen syntykontekstin, tai tulevaisuuden rakennustyömaan.

ei rekonstruktio, niin esimerkiksi puisto, johon istutettaisiin rautatiemiljöille ominaisia puita ja kasveja²²⁴. Aseman muistoa on mahdollista kunnioittaa myös esimerkiksi siitä tehtävällä pienoismallilla, joka voitaisiin asettaa esille vaikka nykyiselle rautatieasemalle²²⁵.

Fyysinen asema ei säilynyt, mutta ehkä tässä tapauksessa olennaisinta on aineettoman kulttuuriperinnön säilyminen: asema toimi restaurointikohteena, jonka avulla saatiin harjoitettua ja välitettyä perinteistä käsityötaitoa, minkä lisäksi siitä saatiin suojelu- ja restaurointiprosessin aikana kerättyä paljon lisätietoa. Näen aseman suojeluprosessin nostaneen myös yhteisöllisyyttä kaupunkilaisten keskuudessa, kun monet tahot nousivat esiin tahtonaan säilyttää rakennus purku-uhan edessä.

4.6 Keisarinasemastako rekonstruktio?

Heti tulipalon jälkeen paikallislehdistön yleisönosastokirjoituksissa ehdotettiin Keisarinaseman rekonstruktion rakentamista samalla paikalle, vaikka lähes yhtä nopeasti tämä ajatus unohdettiin julkisessa keskustelussa mahdottomana toteuttaa. Ymmärrettiin, että uusista materiaaleista tehty rakennus ei koskaan tulisi olemaan sama, vaikka se olisi tehty tarkalleen samalla tavalla. Samaan aikaan kun osa mielipiteistä nousi rekonstruktion kannalle, toisissa rekonstruktion tekemistä on väitetty historian kieltämiseksi ja pyrkimykseksi saada mennyttä takaisin²²⁶. Olen törmännyt monesti asenteeseen, jossa rekonstruktioita ja varsinkin kokonaisten rakennusten rekonstruoimista pidetään lähtökohtaisesti huonona ja vääränä ajatuksena. Rekonstruktio ei ole aito, se on vain lavaste. Eihän kopio ole koskaan alkuperäisen veroinen, eikä siihen saada samaa aikojen saatossa tullutta patinaa kuin alkuperäisessä on ollut. Miksi siis kopioida vanhaa, jos voidaan tehdä kokonaan uutta? Toki tässä tapauksessa aseman hankala sijainti ja voimakkaasti muuttunut ympäristö ovat vesittäneet melko tehokkaasti ajatuksen samalla paikalle tehtävän uusinnoksen järkevyydestä. Ympäristön eheyden kannalta uudelleen rakennettavalla asemalla ei olisi suurta merkitystä, toisin kuin olisi esimerkiksi Linnoituksen ympäristössä²²⁷. Teoriassa rekonstruktion ajatusta on silti mahdollista hahmotella.

²²⁴ Kurri 2015, suullinen tieto; Lappeenrannan Kilta 2015.

²²⁵ Lappeenrannan Kilta 2015.

²²⁶ Kuronen 2013. Keisarinaseman kopio ei oikea ratkaisu. Mielipidekirjoitus, *Etelä-Saimaa*.

²²⁷ Kurri 2015. Suullinen tieto.

Rekonstruktio tarkoittaa alkuperäisen mallin mukaan tehtävää uutta teosta. Rekonstruktioilla pyritään yleensä jäljittelemään alkuperäistä mahdollisimman tarkasti niin, että se pohjautuu tietoon, ei oletuksiin siitä, minkälainen alkuperäinen malli on ollut. Monista kohteista löytyy viitteitä ja samankaltaisuutta toisiin aiemmin tehtyihin kohteisiin, mutta tällöin ei voida puhua varsinaisista rekonstruktioista. Rekonstruktio voi olla valmistettu myös erilaisista lähtökohdista. Esimerkiksi David Lowenthal jakaa alkuperäisestä teoksesta tehtävät duplikaatit kolmeen alaryhmään: kopioihin, jotka imitoivat olemassa olevaa tai menetettyä originaalia (1), väärennöksiin, jotka esittävät tai teeskentelevät originaalia (2) ja replikoihin jotka toisintavat tunnettuja prototyyppisiä eri paikassa (3)²²⁸. Tämä luokitus on toimivampi esineiden ja taiteen kuin rakennusten kohdalla, mutta tämän mukaisesti ajateltuna Keisarinasemasta tehtävä kuvitteellinen jäljennös sijoittuisi ensimmäiseen ryhmään, mikäli rakennuksen sijainti pysyisi alkuperäisenä.

Samoin kuin restaurointityyleistä, myös rekonstruktion oikeellisuudesta ollaan oltu monta mieltä viime vuosisatojen aikana. Siinä missä John Ruskin peräänkuulutti aitoutta ja suunnittelijan intentiota sekä vihasi imitaatioita peläten teollistumisen jättävän lopputulokset elottomiksi ja tyhjiksi, Walter Benjamin mukaan toisaalta mekaaninen uusinnettavuus kuuluu moderniin yhteiskuntaan²²⁹. Näin myös tavallisilla ”kadunmiehillä” voi olla mielipiteensä joko historiallisen kaupungin säilyttämisen tai uuden rakentamisen puolesta, eikä kummankaan mielipiteen voi todeta olevan oikeassa tai väärässä. Rekonstruktioita harkittaessa on tartuttava sellaisiin kysymyksiin, kuten voiko rekonstruktio esimerkiksi väaristää historiankuvaa tuomalla näennäisesti takaisin jotain aikaisemmin olemassa olutta²³⁰?

Yleisö, käyttäjät ja toimijat, eivät päivittäisessä käytössään välttämättä edes huomaa alkuperäisen paikalla olevan uusinnos²³¹. Rekonstruktio ei siitä huolimatta ole sama kuin originaali – uusilla materiaaleilla ei saada alkuperäistä kohdetta takaisin, vaikka se tehtäisiin täsmälleen samanlaiseksi. Uudessa rakennuksessa lattialaudan narina ei toistu samassa kohdassa, eikä 1920-luvun maalarin signeerausta löydy hirrestä. Rekonstruktio voi helposti olla myös liian täydellinen ja siisti alkuperäiseen nähden, jos siitä puuttuvat esikuvansa virheet ja vaillinaisuudet. Mutta jos näiden virheiden puuttuminen helpottaa rakennuksen käyttöä, eikö uudesta ole tällöin perusteltua tehdä alkuperäistä parempi? Rekonstruktion tullessa esille, tulee kysymykseen myös rakennuksen henki. Vanhan rakennuksen

²²⁸ Lowenthal 1985, 290.

²²⁹ Jokilehto 1999, 180; Benjamin 1989, 143.

²³⁰ Lowenthal 1985, 291.

²³¹ David Lowenthal viittaa esimerkkinään Varsovaan, jossa vanhempikaan ikäpolvi ei aina ymmärrä kaupunkinsa olevan uusi, vaikka olisivat itse nähneet kaupungin sota-ajan tuhon. Lowenthal 1985, 290.

henkeä, joka koostuu menneiden vuosikymmenten elämästä ja kerroksista, ei voi siirtää uuteen, vaan uudessa rakennuksessa syntyy erilainen, sille ominainen henki.

Käyttämällä uudessa kohteessa esimerkiksi autenttisia rakennustapoja kohteesta voi tulla omalla tavallaan yhtä autenttinen kuin alkuperäinen on ollut – autenttinen valmistusprosessi ei ole sen vähempiarvoista kuin varsinainen lopputulos. David Lowenthalin sanoin ”kopio voi myös tehdä historiallisesta kokemuksesta yhtä oikean kuin alkuperäinen tekisi, mutta se kokemus on eri kokemus”.²³² Lowenthalin mukaan replika voi heijastaa menneisyyttä yhtä hyvin kuin originaalikin, vaikka se usein tuomitaan vähempiarvoiseksi, koska ”kopio ei ole aito”. Tarkemmin ajateltuna suurin osa historiakäsityksestämme on muodostunut originaalien sijaan erilaisten tulkintojen ja uusinnosten kautta.²³³ Ajatellaan esimerkiksi vielä olemassa olevia aitoja antiikin Rooman temppeleitä: nykyihmisen ei ole mahdollista saavuttaa täysin alkuperäistä temppeliä, sillä ympäröivä yhteiskunta on muuttunut tempelin syntyajoista, minkä myötä rakennukseen liitettävät merkityksetkin ovat muuttuneet. Tämän lisäksi temppeleitä on muutettu ja korjattu moneen otteeseen niiden historian aikana. Ja ilman tehtyjä korjauksia koko temppeleitä taas tuskin olisi enää olemassakaan. Puhuessaan taideteoksen rekonstruoimisesta Ari Tanhuanpää viittaa H.-G. Gadamerin käyttämään vertaukseen juhlapyhien, kuten joulun, vietosta: vuosittain toistuvan juhlan viettäminen ei ole ensimmäisen juhlan rekonstruktiota, vaan se toistuu joka kerralla omanlaisenaan, mutta aina yhtä autenttisenä. Juhla säilyy merkityksellisenä ja se on läsnä viettäjilleen niin kauan kuin sitä juhlitaan aina uudelleen.²³⁴

Samalla tavalla kuin edellä mainittu juhlan viettäminen, rakennuskin on kokijalleen *läsnä*, vaikkakin samanaikaisesti tavoittamattomissa, sillä yhteyttä rakennuksen todelliseen minuuteen tuskin voidaan saavuttaa missään vaiheessa. Walter Benjamin puhui aurasta, yksilöllisyydestä ja autenttisuudesta, jotka ovat yhdistettävissä taideteokseen samoin kuin historialliseen rakennukseen. Menettäisikö Keisarin asema oman auransa, läsnäolonsa, mikäli se rakennettaisiin uudelleen replikana? Voisiko alkuperäisenkin aseman arvostus laskea uusinnoksen myötä, katoaisiko alkuperäisen aseman mystiikka ja idea? Kenties replika jäisi irralliseksi ja rikkoisi sitä jatkumoa joka aseman ympäristössä etenee koko ajan. Toisaalta ympäristön historia ei ole koskaan ollutkaan harmonista ja suunnitelmallista jatkumoa, vaan täynnä katkoksia ja päällekkäisyyksiä.

Täytyy myös muistaa, että tavallaan asemarakennus on aina ollutkin uusinnettavissa tyyppipiirustusten myötä, joten täysin yksilöllisestä, alkuperäisestä rakennuksesta ei välttämättä voida puhua. Kaikki

²³² Lowenthal 1985, 293.

²³³ Lowenthal 1985, 294–295.

²³⁴ Tanhuanpää 2017, 164.

nämä tyyppiirustusten mukaisesti rakennetut asemat ovat olleet toistensa kopioita, eikä yhtä alkuperäistä rakennusta, saati muita aidompaa kopiota, jota muut jäljittelisivät, ole ollut olemassakaan. Näiden rakennusten piirustukset on alun perinkin tehty kopiotaviksi. Onhan taiteen myös aina väitetty aina olevan esittämistä ja luonnon jäljittelyä, *mimesistä*, ja jäljittely on ihmiselle luonnollista toimintaa. Uusi rakennus luotaisiin tavallaan esittämään vanhaa asemaa, mutta Platonin mukaan ajateltuna alkuperäisenkään asemarakennus ei ole se aidoin ja alkuperäisin, vaan se on jäljitellyt aseman *idea*a esittämällä muun muassa asemarakennusta, rautatiearkkitehtuuria, asuinrakennusta ja kotia, hylättyä autiotaloa, historiallista rakennusta ja osaa historiallisesta Lappeenrannasta, kokoontumistilaa, lähdön ja saapumisen paikkaa.²³⁵ Ei siis ole olemassa yhtä oikeaa ja alkuperäistä asemarakennusta jota voitaisiin jäljitellä. Samalla tavalla kuin jokaiselle asemalla toimineelle yhteisölle ja yksilölle on muodostunut oma käsityksensä asemasta, ja samalla tavalla kuin restauroitu asema on ollut yksi tulkinta asemasta, myös rekonstruktio olisi yksi tulkinta tai *illuusio* alkuperäisestä. Petja Aarnipuu toteaa väitöskirjassaan, että *mimesis* ei ole pelkästään jäljittelyä, vaan *luovaa imitointia*, joka tuottaa jotain muuta, uutta. Aarnipuu huomauttaa aiheellisesti samassa yhteydessä myös, että itse asiassa restauroinnissakin *mimesis* on keskeisellä sijalla.²³⁶

Ehkä uudisrakennus voisi mahdollistaa uusia merkityksiä tai korostaa jo tiedostettuja merkityksiä joita Keisarinasemalle on asetettu. Richard Eldridge on pohtinut teoksessaan *Johdatus taiteen filosofiaan* (suom. Markku Lehtinen 2009) tapaa, jolla Aristoteles on käsitellyt jäljitelmiä Runousopissaan. Tältä pohjalta nähtynä kaikilla taideteoksilla on jokin aihe tai *idea*, jota ne esittävät ja jäljittelevät. Aristoteleen mainitsemat kolme tekijää, jotka erottavat jäljitelmät toisistaan, ovat jäljittelemällä eri keinoin (1), eri kohteita (2) ja eri tavoin (3). Eldridge huomauttaa, että viimeinen näistä kolmesta eli eri tavoin jäljitteleminen, on vähäiselle huomiolle jäänyt, mutta tärkeä. Eri tavoilla jäljitteleminen eli erilaiset näkökulmat voidaan Eldridgen mukaan myös ulottaa muihin taiteen esittämisen tapoihin. Jäljittelyn näkökulma on Eldridgen mukaan niinkin tärkeä, että se ratkaisee, ”kykeneekö jäljitelmä kiinnittämään huomiomme”, koska yleisö omaksuu aiheen juuri tästä tietystä näkökulmasta. ”Onnistunut jäljittely ei esittele pelkästään aihetta ’itsessään’, vaan se esittelee myös aiheen merkityksen inhimilliselle kokemukselle ja ajattelulle.”²³⁷ Samalla tavalla kuin kohdetta tarkastellaan eri näkökulmista, se restauroidaan tiettyä näkökulmaa, kuten tiettyä aikakautta, käyttäen ja rekonstruktio voidaan rakentaa eri lähtökohdista. Olisiko uusi jäljitelmä asemasta sittenkään hullumpi ajatus, jos se tehtäisiin harkitusti tiettyä näkökulmaa käyttäen ja tuleva käyttötarkoitus valmiiksi suunniteltuna?

²³⁵ Eldridge 2009, 34–49.

²³⁶ Aarnipuu 2008, 36.

²³⁷ Eldridge 2009, 34–35.

5 PÄÄTÄNTÖ

Keisarinaseman tarinaa voi ajatella tragediana sen vuoksi, että sen kohtalo oli pitkään vaakalaudalla kunnes se saatiin kunnostettua. Pian kunnostuksen jälkeen tapahtunut tulipalo oli viimeinen kova isku, jos oli vähänkään seurannut rakennuksen viime vuosien vaiheita. Aseman lopullinen kohtalo ei kuitenkaan ollut ainutkertainen – ovathan rakennukset kautta aikojen joutuneet erilaisten onnettomuuksien tai purkutoimien kohteiksi. Omasta mielestäni rekonstruktioikin on ajatusleikkinä mielenkiintoinen, vaikka sen toteuttaminen ei olisikaan aivan realistista lähitulevaisuudessa.

Tutkielmassani olen tarkastellut Keisarinasemaa ja sen elämänkaarta alkuajoista loppuun asti. Olen kysynyt itseltäni useita kertoja, oliko asemarakennus jotain ainutlaatuista vai ainoastaan yksi rakennus muiden joukossa. Tällä hetkellä ajattelen, että se oli molempia. Aseman historia on erittäin vaiherikas ja sen tarina ansaitsee tulla kerrotuksi. Rakennuksen lopullinen kohtalo on vieläpä tuonut sille erityisen säväyksen. Asemassa oli kyse eleyistä tarinoista, jotka kiinnittivät ihmiset tähän rakennukseen ja yhteiseen historiaan, ja tekivät rakennuksesta yksilöllisen. En kuitenkaan epäile, etteikö Suomesta ja muualta maailmasta löytyisi monia vastaavia tarinoita joko kerrottuina tai vaiettuina. Keisarinaseman merkitys onkin sen yhdistelmässä tavanomaisuutta ja ainutlaatuisuutta. Tämä kohde on yksi esimerkki siitä, kuinka moniulotteista rakennettu tila voi olla. Ilman keskustan läheisyydessä sijaitsevaa asemaympäristöä kaupungin elinkeinoelämä ei olisi päässyt kehittymään yhtä nopeaan tahtiin kuin se teki, eikä rautatieläisille ja heidän lapsilleen olisi muodostunut omaa yhdyskuntaa samassa mittakaavassa kuin tapahtui. Ilman aseman restaurointivaiheita 2000-luvun lappeenrantalaiset eivät olisi saaneet samanlaista välitöntä kosketusta kaupunkinsa historiaan tai kokeneet yhteisöllisyyttä, kun rakennus pelastettiin purkamiselta. Rakennetun ympäristön olemassaoloa pidetään usein itsestäänselvytenä ennen kuin se tulee uhatuksi. Rakennukset ovat osa arkiympäristöä, johon ei kiinnitetä huomiota jokapäiväisessä elämässä, mikä on luonnollista. Hiukan syvemmältä kaivaessa esiin tulee kuitenkin äärimmäisen monia yhteyksiä ja merkityksiä, jotka osoittavat, että ympäristö on kaikkea muuta kuin yhdentekevä eläjilleen. Tutkielmassani olen osoittanut, että arkkitehtuurilla on huomattavasti monipuolisempia tarkoituksia kuin pelkkä esteettinen muoto tai sitä vastoin toiminnallisuus puhtaasti käyttörakennuksena; arkkitehtuuri on heijastava ja yhtä lailla tuottava osa yhteiskuntaa. Arkkitehtuurikohteita ei ole tarkoitettu vain katsottaviksi. Erityisesti restaurointikohteissa on löydettävä tasapaino kulttuurisen ja historiallisen todistusvoimaisuuden, käytettävyyden ja taloudellisuuden välillä ennen kaikkea niin, että kohteen aitous ja ”minuus” on vielä löydettävissä kaiken jälkeen.

Rakennetuissa kohteissa on kiehtovaa nähdä niiden suhde elettyyn ja tulevaan elämään sekä lukuisat tarinat joita ne kertovat, jos niitä maltaa pysähtyä kuuntelemaan. Kiehtovaa on myös se, kuinka ihmisten suhtautuminen rakentamiinsa kohteisiin muuttuu ajankuvan mukana ja kuinka paljon rakennettu ympäristö herättää tunteita. Rakennuksiin kätkeytyvä symboliikka on houkutteleva aihe, jota pääsin sivuamaan tutkimuksessani niin yksityiskohtien, kuten koristemaalausten, kuin koko rakennuksen identiteetin osalta. Mielestäni tässä työssä esittelemäni rakennettuun ympäristöön liitettävät merkitykset ja symboliset tasot voisivat toimia mainiona lähtökohtana jatkotutkimuksellekin.

Ennen kuin aloitin tämän tutkielman työstämistä, Keisarinasema merkitsi minulle nimenomaan juhlavaa arvokkuutta, ja koristeelliset kattomaalaukset olivat ensimmäinen asia, joka rakennuksesta jäi mieleeni. Toisaalta rakennus muistutti myös opiskeluaikastani, mikä on tehnyt itsestäni osallisen aseman historiassa sen sijaan, että olisin vain ulkopuolinen tarkkailija. Määrittäessä ja retusoidessa katonrajan maalausten värejä rakennustelineillä, ei juuri voi päästä lähemmäs fyysistä rakennusta. Omat muistoni ovat tuoneet rakennuksen ja minun välilleni sen ruumiillisuuden ja materiaalisuuden, josta olen puhunut myös tässä tutkielmassa.

Tutkielmani edetessä olen oppinut, että Keisarinasema, kuten mikään muukaan rakennus, kaupunki tai tila, ei ole ”yksi suuri, harmoninen kertomus”, vaan se muodostuu monista päällekkäisistä, katkoksellisista ja alati muuttuvista tarinoista. Olen tiedostanut yhä tarkemmin sen, että ei ole olemassa yhtä todellista Keisarinasemaa, vaan tässä yhdessä rakennuksessa asemia on yhtä monta kuin on ihmisiä, jotka sen muistavat tai jotka siitä lukevat tai kuulevat. Ehkä sitten rakennusta ei enää ole olemassa, kun kukaan ei enää tiedä sen olleen olemassa²³⁸. Tutkielmassani olen tehnyt Keisarinasemasta omia tulkintojani omista lähtökohdistani käsin. Minun asemani ei kuitenkaan ole sen oikeampi kuin satunnaisen ohikulkijan, joka ei koskaan edes käynyt aseman sisätiloissa, eikä toisaalta sen vähäisempi kuin pitkään asemalla asuneen perheen. Entä millaisena asema näyttäytyi keisari Aleksanteri III:lle tai keisarinna Maria Fjodorovnalle? Huomasivatko he edes rakennuksen erityispiirteitä? Sitä saattaa vain arvailla.

²³⁸ Vertaan rakennusta museologian professori Janne Vilkun käyttämään sanontaan, jossa ”ihminen on olemassa niin kauan kuin joku tietää hänen olleen olemassa”.

LÄHTEET

Suulliset tiedot: yksityishenkilöiden haastattelut

Hannu, helmikuu 2015. Terminaalipäällikkö, eläkkeellä; asui perheineen vanhalla asemalla 1981–2002.

Harri 15.2.2015. Haastateltava asui vanhalla asemalla lapsuudessaan 1940–1950-luvuilla.

Heikki H. 20.2.2015. Haastateltava asui vanhalla asemalla lapsuudessaan 1940-luvun lopulla.

Heikki K. 19.2.2015. Asemapäällikkö, eläkkeellä; asui perheineen Lappeenrannan vanhalla asemalla 1980-luvulla.

Jorma 16.3.2015. Haastateltava asui vanhalla asemalla lapsuudessaan 1940–1960-luvuilla.

Kari 19.2.2015. Haastateltava asui vanhalla asemalla lapsuudessaan 1950–1960-luvuilla.

Marja-Leena 19.2.2015. Haastateltava asui vanhalla asemalla lapsuudessaan 1940–1960-luvuilla.

Niilo 7.8.2015. Veturinkuljettaja, eläkkeellä.

Pertti 12.8.2017. Haastateltava kulki koulumatkansa paikallisjunilla Lappeenrantaan 1950–1960-luvuilla.

Seppo 19.2.2015. Haastateltava on asunut Lappeenrannassa 1930-luvulta lähtien.

Suulliset tiedot: asiantuntijahaastattelut

Jormanainen Leena 23.4.2015. Tilakeskus, Lappeenrannan kaupunki.

Korhonen Kati 1.4.2015. Projektikoordinaattori, Lappeenrannan kaupunki.

Kurri Miikka 21.8.2015. Amanuenssi, Lappeenrannan museot.

Talka Anu 2.4.2015. Historiantutkija ja kehittämispäällikkö, Etelä-Karjalan liitto.

Kirjallisuus ja muut lähteet

Aarnipuu Petja 2008. *Turun linna kerrottuna ja kertovana tilana*. Helsinki: SKS. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 1162, Tiede. Helsingin yliopisto: väitöskirja, folkloristiikka.

Ancelo Oy 1990. Väritutkimus Bulevardi 14.A.B. 6.3.1990. Liitteenä Arkkitehtitoimisto Neva Oy:n tekemässä Bulevardi 14 rakennushistoriaselvityksessä 2014. Saatavilla:

https://www.hel.fi/hel2/ksv/liitteet/2017_kaava/3321_7_rhs.pdf (viitattu 21.10.2017).

Arho Klaus 1998. Emmi-täti. 22.5.1998. Muistelukirjoitus. Marja Pohjolaisten sukukirja.

Benjamin Walter 1989. Taideteos teknisen uusinnettavuutensa aikakaudella. Suomennos Markku Koski. Teoksessa: *Messiaanisen sirpaleita – kirjoituksia kielestä, historiasta ja pelastuksesta*. Toim. Markku Koski, Keijo Rahkonen ja Esa Sironen. Helsinki: Kansan Sivistystyön Liitto, Tutkijaliitto. Alkuperäisartikkeli: *Das Kunstwerk im Zeitalter seiner technischen Reproduzierbarkeit* (1935).

Dresser Cristopher 1873. *Principles of Decorative Design*. London, Paris & New York: Cassell, Petter, Galpin & Co.

Dresser Cristopher 1886. *Modern Ornamentation*. London.

EAKR-projektisuunnitelma 2009. Euroopan aluekehitysrahaston osittain rahoittamat projektit. Ohjelmakausi 2007–2013. Lappeenrannan kaupungin Kaakkois-Suomen ympäristökeskukselle osoittama hakemus Keisarin Aseman keisarillisen huoneiston entisöintiin.

Eldridge Richard 2009. *Johdatus taiteen filosofiaan*. Suomennos Markku Lehtinen. Gaudeamus Helsinki University Press, Oy Yliopistokustannus HYY Yhtymä. Englanninkielinen alkuteos: *An Introduction to the Philosophy of Art*. 2003. Cambridge University Press.

Fingerroos Outi & Peltonen Ulla-Maija 2006. Muistitieto ja tutkimus. Teoksessa: *Muistitietotutkimus – metodologisia kysymyksiä*. Toim. Outi Fingerroos, Riina Haanpää, Anne Heimo ja Ulla-Maija Peltonen. Tietolipas 214. Helsinki: SKS.

Finlex 2010. Laki rakennusperinnön suojelemisesta, 1 luku yleiset säännökset, 8§ Suojelun edellytykset. Saatavilla: <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2010/20100498> (viitattu 24.1.2016).

Haarni Tuukka, Karvinen Marko, Koskela Hille & Tani Sirpa 1997. Johdatus nykymaantieteeseen. Teoksessa: *Tila, paikka ja maisema – Tutkimusretkiä uuteen maantieteeseen*. Toim. Tuukka Haarni, Marko Karvinen, Hille Koskela ja Sirpa Tani 1997. Tampere: Vastapaino.

Hackman Seija 2013. Keisarin aseman tuhon syy ehkä sähkövika. *Etelä-Saimaa* 20.2.2013.

Hallberg Pekka, Haapanala Auvo, Koljonen Ritva & Ranta Hannu 2000. Uusi maankäyttö- ja rakennuslaki. Helsinki: Kauppakaari Oyj Lakimiesliiton Kustannus.

Heiskanen Riikka 2017. *Rakennusten koristemaalauksen restaurointi*. Maisterintutkielma. Jyväskylän yliopisto, taidehistoria. Saatavilla: <http://urn.fi/URN:NBN:fi:jyu-201704282120> .

Hirsjärvi Sirkka & Hurme Helena 2008. *Tutkimushaastattelu: teemahaastattelun teoria ja käytäntö*. Helsinki: Gaudeamus.

Hyvärinen Martti & Löyttyniemi Varpu 2005. Kerronnallinen haastattelu. Teoksessa: *Haastattelu – tutkimus, tilanteet ja vuorovaikutus*. Toim. Johanna Ruusuvuori & Liisa Tiittula. Tampere: Vastapaino.

Hämäläinen-Forslund Pirjo 1998. ”Siihen aikaan olimme onnellisia” – Aleksanteri III:n matka Lappeenrantaan ja Helsinkiin 1885. Teoksessa: *Keisarin juna – Romanovit Suomen rautateillä*. Suomen Rautatiemuseo.

Hämäläinen Kari 1999. Snellmaninkadun VR-alueen kohtalo siirtyy syksyksi. *Kaakkois-Suomen Sanomat* 12.5.1999.

Insinööri Studio Oy 2007. Lappeenrannan vanha asema. Tutkimusraportti 21.5.2007.

Jokilehto Jukka 1999. *A History of Architectural Conservation*. Oxford (UK): Butterworth-Heinemann. Butterworth-Heinemann Series in Conservation and Museology.

Jokilehto Jukka 2006. *Considerations on authenticity and integrity in world heritage context*. Saatavilla: <http://www.ceci-br.org/novo/revista/docs2006/CT-2006-44.pdf> (viitattu 12.10.2017).

Jones Owen 1856. *The Grammar of Ornament*. Van Nostrand Reinhold Company. First published in 1856 and reprinted in 1910 and 1928.

Jouhki Erkki 2003. Kaavoituspäällikkö, Lappeenrannan kaupunki. Lappeenrannan vanha rautatieasema. Selvitys 14.3.2003.

Järnvägsmatrikel – Rautatiematrikkeli 1904. Suomen Rautatiemuseo.

Kaakinen Kaisa 2005. *Ajan sisäkkäiset tilat: Arkkitehtuuri, valokuva ja menneisyyden esittäminen W. G. Sebaldin romaanissa Austerlitz*. Pro gradu -tutkielma. Helsingin yliopisto, yleinen kirjallisuustiede. Saatavilla: <http://urn.fi/URN:NBN:fi-fe20061396> .

Kaakkois-Suomen ympäristökeskus, yhdyskunta- ja luontoyksikkö 2005. Lappeenrannan vanhan rautatieaseman (ns. Keisarinaseman) suojelu. Päätös 8.4.2005.

Kantola Etti 2013. Raatihuone melko turvassa. *Etelä-Saimaa* 22.1.2013.

Karjalainen Pauli Tapani 1997. Aika, paikka ja muistin maantiede. Teoksessa: *Tila, paikka ja maisema – Tutkimusretkiä uuteen maantieteeseen*. Toim. Tuukka Haarni, Marko Karvinen, Hille Koskela ja Sirpa Tani 1997. Tampere: Vastapaino.

Kaskinen Piia 2017. Uusi elämä Keisarinaseman kiville – kolmannes koristeeksi Snellmaninkadun ja Mutkakadun kiertoliittymään. *Etelä-Saimaa* 18.7.2017. Saatavilla: <http://www.esaimaa.fi/Online/2017/07/18/Uusi%20el%C3%A4m%C3%A4%20Keisarinaseman%20kiville%E2%80%89%E2%80%94kolmannes%20koristeeksi%20Snellmaninkadun%20ja%20Muttakadun%20kiertoliittym%C3%A4%C3%A4n/2017122480462/4> (viitattu 28.9.2017).

Keisarillisia matkoja Kaakkois-Suomessa. Fontellin talo – keisaritalo. Etelä-Karjalan museon verkkonäyttely. Saatavilla: <http://www3.lappeenranta.fi/museot/verkkonayttelyt/keisarinmatkasivut/fontell.html> (viitattu 21.11.2017).

Kiiveri-Hakkarainen Kaija 2000a. Rakennustutkija, Etelä-Karjalan museo. Lausunto Lappeenrannan vanhan aseman kulttuurihistoriallisesta arvosta. 4.1.2000.

Kiiveri-Hakkarainen Kaija 2000b. Rakennustutkija, Etelä-Karjalan museo. Asemakaavan muutosluonnos ja tonttijako 11 Kiviharjun kaupunginosaan osoitteessa Snellmaninkatu 17-21, Snellmaninkadun katuosuudelle, Lentäjätien jatkeelle välillä Suonionkatu-Snellmaninkatu sekä sen kanssa risteävälle rautatiealueelle. 26.7.2000.

Kirje 2015. Päiväämätön kirje Sinikka Myyrälle koskien Keisarinaseman palonsyöntutkintaa.

Koivisto Virpi 2007. Asuntorakentaminen voi tuhota Keisarinaseman upeat kattopinnat. *Etelä-Saimaa* 21.1.2007.

Kortelainen, Kari 2017. Ketterä ja kevyt lättähattu haastoi raskaat höyryveturijunat - viimeiset vuorot ajettiin 1988. *Tekniikka & Talous*. 9.4.2017. Artikkelin on julkaistu kokonaisuudessaan *Tekniikan Historiassa* 5/2014. Saatavilla: <http://www.tekniikkatalous.fi/tekniikka/kettera-ja-kevyt-lattahattu-haastoi-raskaat-hoyryveturijunat-viimeiset-vuorot-ajettiin-1988-6637906> (viitattu 20.9.2017).

Kotiharju Anne 1989. Keskustassa loppoaluetta VR:n peukalon alla. *Etelä-Saimaa* 21.10.1989.

Kotiharju Anne 2005a. Järjestöt suojelevat vanhan aseman vaikka mummomuurilla. *Etelä-Saimaa* 25.5.2005.

Kotiharju Anne 2005b. Keisarinaseman suojeluratkaisu kypsyy. *Etelä-Saimaa* 16.10.2005.

Kotiharju Anne 2009a. Keisarinasema lämpiää Hinkkasen talon kakluuneilla. *Etelä-Saimaa* 5.2.2009.

Kotiharju Anne 2009b. Kuin kaiken kansan Raatihuone. *Etelä-Saimaa* 18.11.2009.

Kumpi on totuus Huokausten sillasta? *Lappeenrannan Uutiset* 18.11.2015. Saatavilla: <http://www.lappeenrannanuutiset.fi/artikkeli/338474-kumpi-on-totuus-huokausten-sillasta> (viitattu 12.11.2017).

Kuronen Matti J. 2013. Keisarinaseman kopio ei oikea ratkaisu. Mielipidekirjoitus. *Etelä-Saimaa* 23.1.2013.

Kurri Miikka 2010. Lappeenrannan vanha rautatieasema – Keisarinasema. Teoksessa: *Prinsessa Dagmar – Keisarinna Maria Fjodorovna*. Toim. Satu Eiskonen.. Etelä-Karjalan museon julkaisusarja nro 31.

Lappeenrannan kaupunki, tekninen toimi, kaavoitus 2009. Asemakaavamerkinnot ja määräykset. Asemakaavan muutos ja tonttijako 457 Mustolan kylän tilat RN:o 1:29, 1:18 sekä osalle tilaa 1:13 ja 11 Tykki-Kiviharju kortteli 81 tontti 4. Kaavoituspäällikkö Heikki Puranen 4. 11.2.2009.

Lappeenrannan Kilta 2015. Lappeenrannan Vanhan rautatieaseman eli ns. Keisarin aseman muiston säilyttäminen. Sähköpostin liitetiedosto 11.2.2015.

Lappeenrannan Uutiset no 1. 11.8.1885. Saatavilla: <http://digi.kansalliskirjasto.fi/sanomalehti/binding/97973#?page=1> (viitattu 13.11.2017).

Lappeenrannan veturitallin lisärakennuksen piirustus 1909. Kansallisarkisto.

Lappeenranta vanha asema 1978. Vanhan aseman piha-alueen pohjapiirustus. Kuittaus Pentti Kontkanen 20.9.1978. Suomen Rautatiemuseo.

Lehtinen Mari 2010. *Keisarin aseman I–II-luokan odotussalin katon salaisuus: koristemaalattun pin-kopahvin restauroinnin ja konservoinnin suunnittelu – etiikka ja käytäntö*. Opinnäytetyö. Kymenlaakson ammattikorkeakoulu, restauroinnin koulutusohjelma. Saatavilla:

<http://urn.fi/URN:NBN:fi:amk-201005057918> .

Lowenthal David 1985. *The Past is a Foreign Country*. Cambridge University Press. Reprinted 1999.

Lumme-Sandt, Kirsi 2005. Vanhan ihmisen kohtaaminen haastattelutilanteessa. Teoksessa: *Haastattelu – tutkimus, tilanteet ja vuorovaikutus*. Toim. Johanna Ruusuvoori & Liisa Tiittula. Tampere: Vastapaino.

Maijanen Elina 2010. *Kolmannen luokan luksusta – Keisarin aseman III-luokan odotussalin ja matkatavaratilan koristemaalauksen alustava rekonstruktiosuunnitelma ja vanhojen rakennuspaperimateriaalien tutkimus*. Opinnäytetyö. Kymenlaakson ammattikorkeakoulu, restauroinnin koulutusohjelma. Saatavilla: <http://urn.fi/URN:NBN:fi:amk-201005118740> .

MRL-opas 2010. Ympäristöministeriö. Maankäyttö- ja rakennuslaki: asemakaavamerkinnot ja -määräykset. Rakennettu kulttuuriympäristö ja muinaismuistot.

Mukala Jorma 1993. Rakennus miljöökokonaisuuden osana. Teoksessa: *Miljöö rakentaminen*. Toim. Paula Tuomikoski. Helsinki: Opetusministeriö, Rakennustieto Oy.

Museovirasto 2004. Lappeenrannan vanhan aseman suojele rakennussuojelulain nojalla. Lausunto 29.4.2004.

Museovirasto 2006. Lausunto vanhan rautatieaseman asemakaavan muutoksesta Lappeenrannan kaupunginhallitukselle 15.6.2006.

Ollila Anne 2010. *Kirjoituksia kulttuurista, sukupuolesta ja historiasta*. Historiallinen Arkisto 132. Helsinki: SKS.

Perkkiö Miia 2007. *Utilitas restauroinnissa: historiallisen rakennuksen käyttötarkoituksen muutos ja funktionaalinen integriteetti*. Väitöskirja. Oulun yliopisto, Teknillinen tiedekunta, arkkitehtuurin osasto.

Pietarila Pentti 2004. *Rakennusten värit ja koristetyylit*. Tikkurila Paints Oy.

Pohjolainen Marja 1998. Muistoja Emmi -mummista. Muistelukirjoitus. Marja Pohjolaisten sukukirja.

Portelli Alessandro 2006. Mikä tekee muistitietotutkimuksesta erityisen? Teoksessa: *Muistitietotutkimus – metodologisia kysymyksiä*. Toim. Outi Fingerroos, Riina Haanpää, Anne Heimo ja Ulla-Maija Peltonen. Tietolipas 214. Helsinki: SKS.

Pöyhiä 2004. *Keisarinasema – Rakennushistoriallinen selvitys Lappeenrannan vanhasta rautatieasemasta* 20.4.2004. Aedes Oy.

Pöyhiä 2007. Keisarinaseman suojele jää sanoiksi. Näkövinkkeli. *Etelä-Saimaa* 15.2.2007.

Rakennusneuvonta Siluc Oy 2002. Lappeenrannan vanha rautatieasema. Kuntotarkastus 18.11.2002.

Rakennustaiteen Seura 2007. Lappeenrannan Keisarinasema. Vetoamus 28.3.2007.

Rapoport Amos 1982. *The Meaning of the Built Environment: a Nonverbal Communication Approach*. SAGE Publications, Inc.

Rautateiden arkkitehtuuri: asemarakennuksia 1857–1941. Toim. Sirkka Valanto ja Juha Ilonen 1984. Suomen rakennustaiteen museo ja Alvar Aalto-museo.

Rautatiehakemisto – tietoja rautatieasemista ja niiden lähipaikkakunnista 1931. Helsinki: Kustannus-Osakeyhtiö Airut.

Relas Jukka 2010. Lappeenrannan keisaritalo. Teoksessa: *Prinsessa Dagmar – Keisarinna Maria Fjodorovna*. Toim. Satu Eiskonen. Etelä-Karjalan museon julkaisusarja nro 31.

Relas Jukka 2013. *Valta, tyyli ja tila: keisarien ja presidenttien residenssi Helsingissä 1837–1940*. Suomen Muinaismuistoyhdistyksen Aikakauskirja 121. Väitöskirja. Helsingin yliopisto, kansatiede.

Ripatti Anna 2011. *Jac. Ahrenberg ja historian perintö: restaurointisuunnitelmat Viipurin ja Turun linnoihin 1800-luvun lopussa*. Suomen Muinaismuistoyhdistyksen Aikakauskirja 118. Väitöskirja. Helsingin yliopisto, taidehistoria.

Ritning till lokomotivstall wid Willmanstrand station 1885. Veturitallin piirustukset 1885. Kansallisarkisto.

Ruusuvuori Johanna & Tiittula Liisa 2005. Tutkimushaastattelu ja vuorovaikutus. Teoksessa: *Haastattelu – tutkimus, tilanteet ja vuorovaikutus*. Toim. Johanna Ruusuvuori & Liisa Tiittula. Tampere: Vastapaino.

Räsänen Anne & Laela Sirpa 2010. Keisarin aseman esittely projektioppimiskohteena. *Cultura – yhteistyö restauroinnin innovatiivisessa oppimisympäristössä*. Tutkimusjulkaisu. Kotka ja Kouvola: Kymenlaakson ammattikorkeakoulun julkaisuja, muotoilu ja media. Saatavilla: <http://docplayer.fi/7484545-Cultura-yhteistyö-restauroinnin-innovatiivisessa-oppimisympäristössä.html> (viitattu 17.12.2017).

Saarela Matti 2005. Kaupunkikuvan pitää kertoa myös juurista. Pääkirjoitus. *Etelä-Saimaa* 27.5.2005.

Saarikangas Kirsi 2006. *Eletyt tilat ja sukupuoli: asukkaiden ja ympäristön kulttuurisia kohtaamisia*. Helsinki: SKS.

Saarikangas Kirsi 2007–2010. Luonnon, maiseman ja sukupuolen esittäminen ja aistiminen – tutkimusryhmän hankkeenjohtajan esittely. Saatavilla: <http://www.helsinki.fi/sukupuolentutkimus/tutkimus/tutkimushankkeet/luontojasukupuoli/saarikangas.htm> (viitattu 18.8.2017).

Sairanen Mika 2007. Rakennustarkastaja. Lausunto Pekka Helon esitykseen koskien vanhan asemarakennuksen ja sen lähialueen lunastamista julkiseen käyttöön paikallishistorian muistomeriksi. Lappeenrannan kaupunki, tekninen toimi, rakennusvalvonta 6.3.2007.

Sallinen Leena 2013. Palosta paljon selvitettävää. *Etelä-Saimaa* 21.1.2013.

Salovaara Outi 2013. Miksi hätäkeskus ei saanut hälytystä? *Etelä-Saimaa* 22.1.2013.

Schmücker Reinold 2001. Funktionen der Kunst. Teoksessa: *Wozu Kunst? Die Frage nach ihrer Funktion*. Bernd Kleimann und Reinold Schmücker. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft.

Siitonen Pirkko. Emmi Melartin koti. Päiväämätön muistelukirjoitus. Marja Pohjolaisen sukukirja.

Sopanen Heikki 2002a. Kapiteeli ja NCC haluavat vanhan aseman paikalle kerrostalon – Valtion kiinteistöyhtiö on jättänyt kaavaluonnoksen aseman purkamiseksi. *Etelä-Saimaa* 21.11.2002.

Sopanen Heikki 2002b. Jk. *Etelä-Saimaa* 21.11.2002.

Stenroos, Sanna 2014. *Keisarinasema*. Kouvola: Kymenlaakson ammattikorkeakoulun julkaisuja.

Suhonen Arto 2014. Lappeenrannan veturinkuljettajien osasto 1945–2013. *Veturimies -lehti* 3/2014. Artikkel. Saatavilla: https://www.vml.fi/site/assets/files/5662/veturimies_3_2014.pdf (viitattu 20.5.2015).

Talka Anu 2005. Rautatie ja vesitie kohtaavat. Teoksessa: *Linnoitus ja kaupunki – Lappeenrannan historia 1812–1917*. Anu Talka & Pia Puntanen. Lappeenranta: Lappeenrannan kaupunki.

Tanhuanpää Tero 2017. *Huoli kuvasta: merkitys, mieli, materiaalisuus*. Väitöskirja. Jyväskylän yliopisto.

Tani Sirpa 1997. Maantiede ja kuvien todellisuudet. Teoksessa: *Tila, paikka ja maisema – Tutkimusretkiä uuteen maantieteeseen*. Toim. Tuukka Haarni, Marko Karvinen, Hille Koskela ja Sirpa Tani 1997. Tampere: Vastapaino.

Torvinen Hanna 2011. Muistojen värittämät maisemat: humanistisen maantieteen näkemyksiä aistien, muistojen ja paikkojen merkityksistä. *Hybris – esseistis-asiallinen tiedelehti*. Numero 3/2011

”Menetyks”; ilmestynyt 11.12.2011. Artikkelin saatavilla: <http://hybrislehti.net/hybris-32011/muistojen-v%C3%A4ritt%C3%A4m%C3%A4t-maisemat> (viitattu 22.8.2017).

Valanto Sirkka 1982. *Suomen rautatieasemat vuosina 1857–1920*. Helsinki: Museovirasto, rakennushistorian osasto, julkaisu N:o 11 1/1982.

Värtö Petteri 2013. Asemapäälliköllä hyvä kuvamuisti. *Etelä-Saimaa* 21.3.2013.

Ympäristöministeriö 2016a. Yleiskaava sovittaa yhteen ja ohjaa asemakaavojen laatimista.

Saatavilla: http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Elinymparisto_ja_kaavoitus/Maankayton_suunnittelujarjestelma/Yleiskaavoitus (viitattu 24.1.2016).

Ympäristöministeriö 2016b. Asemakaava ohjaa rakentamista. Saatavilla: http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Elinymparisto_ja_kaavoitus/Maankayton_suunnittelujarjestelma/Asemakaavoitus (viitattu 24.1.2016).

Åström Anna-Maria 2013. Helsinki-muistot etnologisen historiankirjoituksen lähtökohtana. Teoksessa: *Muistin kaupunki – tulkintoja kaupungista muistin ja muistamisen paikkana*. Toim. Katri Lento & Pia Olsson. Helsinki: SKS historiallinen arkisto 138.

| mahdollisia funktioita | | | | | | |
|---------------------------|---------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------|--|--------------------------------------|----------------------------------|
| yleisiä funktioita | | | | | | |
| perustava funktio | taiteenulkoisia funktioita | | | | | |
| ei-perustava funktio | taiteensäisiä funktioita | dispositiivisia funktioita | sosiaalisia funktioita | kognitiivisia funktioita | mimeettis-mmeettisiä funktioita | dekoratiivisia funktioita |
| taide-esteettinen funktio | traditiota muodostava/ia funktio/ita | kommunikatiivisia funktioita | emotiivinen/sia funktio/ita | erottautumis-funktio/ita | identiteettiä muodostavia funktioita | koriste-funktio/ita |
| | innovatiivinen/sia funktio/ita | ilmais-funktio/ita | motivointi-funktio/ita | statussta ilmaiseva/ia funktio/ita | erottautumis-funktio/ita | kuvitusfunktio/ita |
| | reflektiivinen/siä funktio/ita | appellatiivinen/sia funktio/ita | loitonava/ia funktio/ita | kultifunktio/ita | tunnistamis-funktio/ita | dokumentaari-nen/sia funktio/ita |
| | traditiota säilyttävä/viä funktio/ita | toteava/ia funktio/ita | terapeuttinen /sia funktio/ita | muistoihin liittyvä/ii funktio/ita | muistoihin liittyvä/ii funktio/ita | |
| | | | viihteellinen/siä funktio/ita | eettis-eksploraatiivinen/sia funktio/ita | | |
| | | | | poliittinen/sia funktio/ita | | |
| | | | | uskonnollinen/sia funktio/ita | | |
| | | | | (muu/muita) maailmankatsomukseen liittyvä/viä funktio/ita | | |
| | | | | yhteiskunnallisesti (sosiaalisesti) perustava/ia funktio/ita | | |
| | | | | taloudellinen/sia funktio/ita | | |

Reinold Schmücker: Funktionen der Kunst. Teoksessa: *Wozu Kunst? Die Frage nach ihrer Funktion.* Toim. Bernd Kleimann und Reinold Schmücker. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft 2001, (13–33), Fig. 1 (28). Taulukon suomenos: Annika Waernerberg.

Kirjoituskutsu 9.2.2015

Tutkin pro gradu -tutkielmassani Lappeenrannan vanhaa asemaa eli Keisarinasemaa, ja rakennuksen merkityksiä lappeenrantalaisille. Haluaisin tietää, miten entinen asemarakennus on näyttäytynyt ihmisten silmissä vuosikymmenien aikana, joten olisi kiinnostavaa kuulla teidän ajatuksianne tästä.

Asemalla oli vaiherikas ja mielenkiintoinen historia sekä melko dramaattinen loppu. Tulipalo herättikin aikanaan keskustelua aseman kohtalosta sekä siitä, tulisiko vanha asema esimerkiksi rakentaa uudelleen paikalleen. Muistan, että luin itsekin uutista tulipalosta epäuskon vallassa.

Mitä mielikuvia, muistoja tai tunteita mennyt asema herättää nyt, vai herättääkö? Miten rakennus on eri aikoina kuulunut kaupungin arkielämään, ja onko se mielestänne ollut tärkeä osa mennyttä Lappeenrantaa? Asuiko joku teistä kenties siellä joskus? Entä nyt, kun asemaa ei enää ole? Mitä aseman tontin tulevaisuus voisi olla?

Omista ajatuksistaan voi kertoa vapaamuotoisesti. **Ajatuksia voi esimerkiksi kirjoittaa ylös kertomukseksi, piirtää tai esittää ne valokuvin - mikä itsestä parhaalta tuntuu.** Myös haastattelu kasvotusten Lappeenrannassa onnistuu. Kaikenlaiset mielikuvat ovat erittäin tervetulleita! Vanhoja valokuviaakin olisin kiinnostunut näkemään, jos niitä joltakulta löytyy.

Materiaali tulee vain omaan käyttööni tutkielmaa varten. Aineisto käsitellään anonymisti, eikä sitä julkaista sellaisenaan, lyhyitä sitaatteja lukuun ottamatta, tai käytetä kaupallisiin tarkoituksiin. Kuvien ja piirrosten julkaisua varten tekijältä pyydetään erikseen lupa.

Toivoisin mahdollisia vastauksia helmi-maaliskuun aikana!

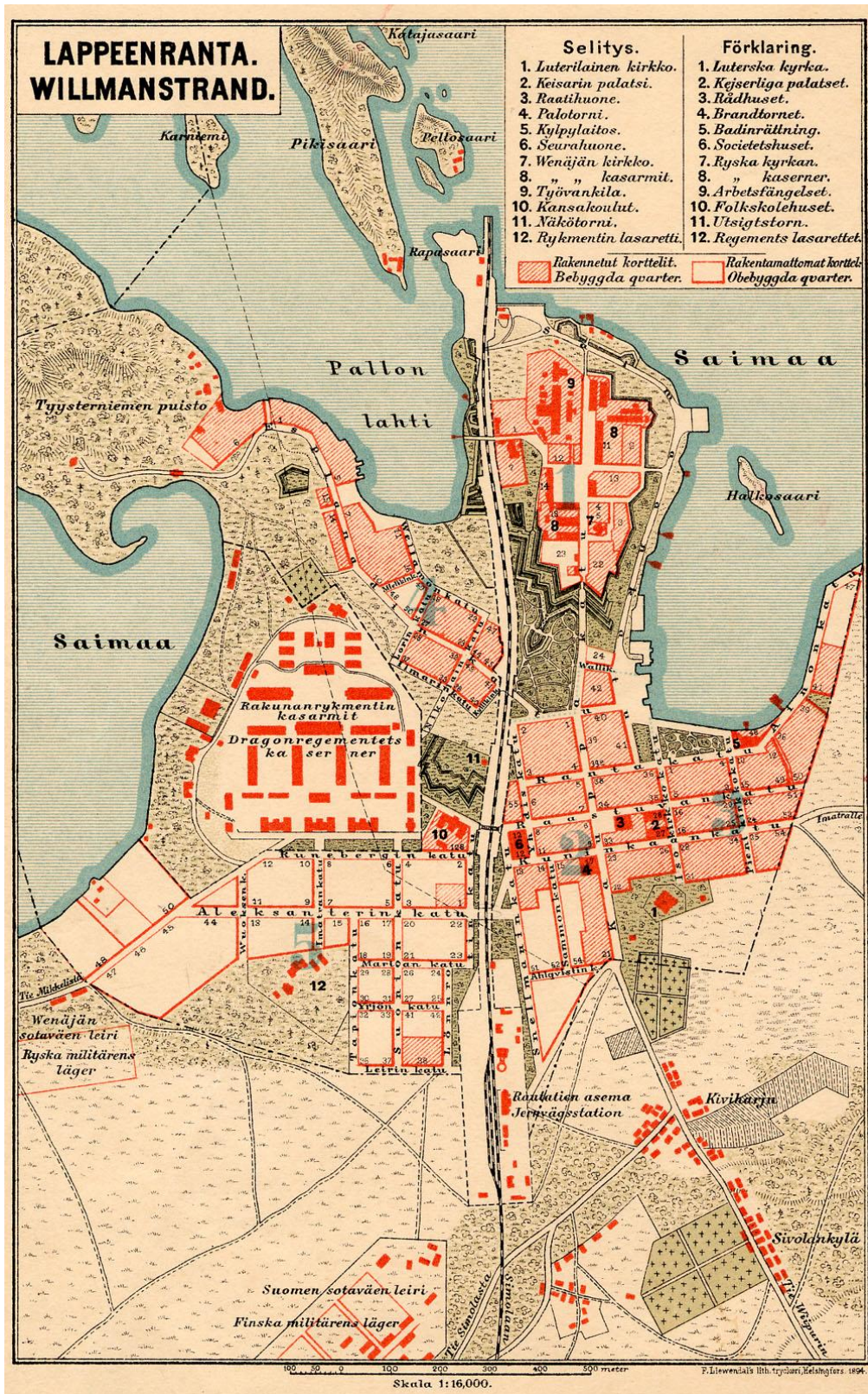
Yhteyttä voi ottaa sähköpostilla sinikka.e.myyra@student.jyu.fi tai puhelimitse 050-5359174.

Terveisin,

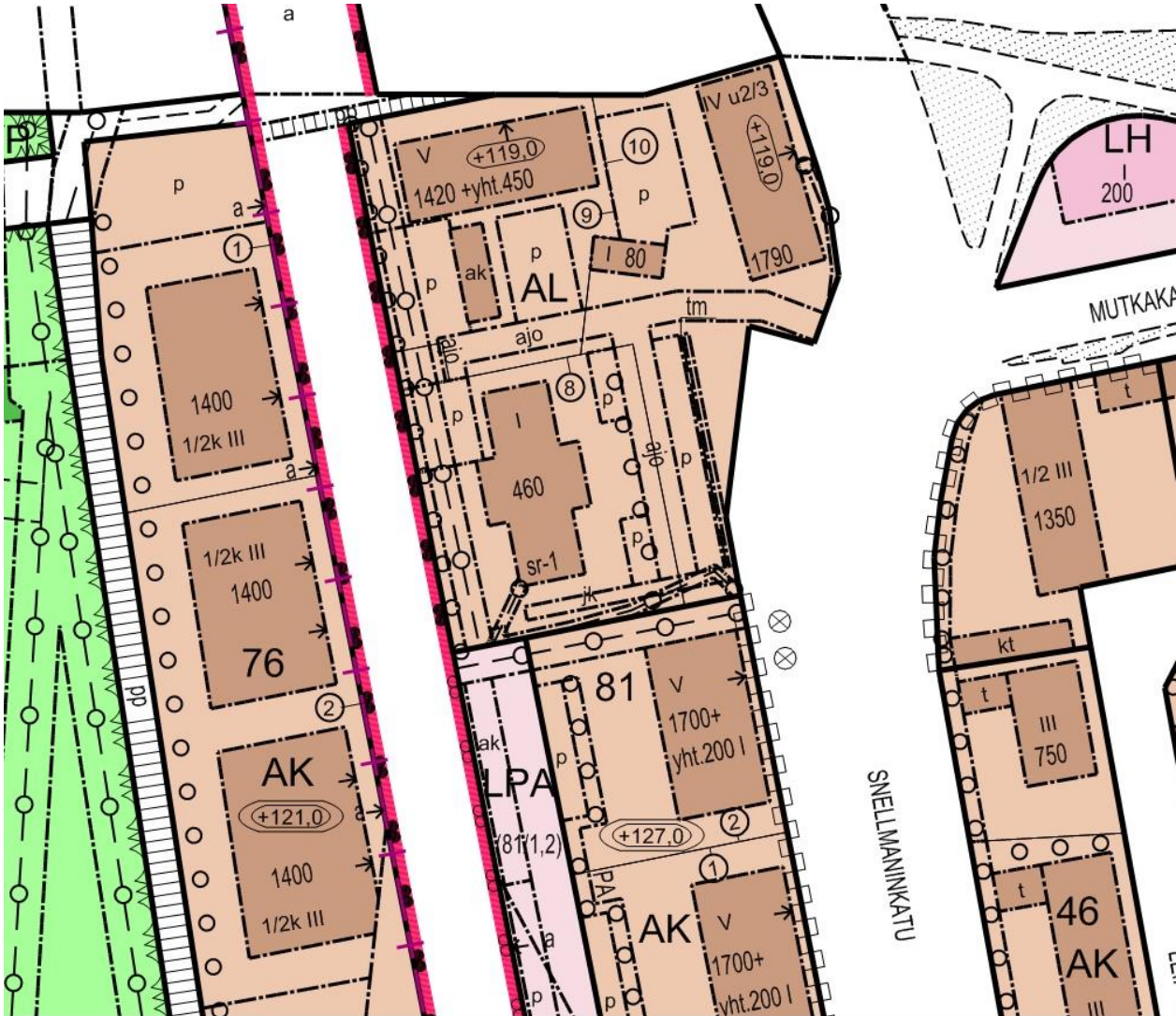
Sinikka Myyrä
Jyväskylän yliopisto
Taiteiden ja kulttuurin tutkimuksen laitos

Teemahaastatteluiden runko, apukysymyksiä 18.2.2015

- Haastateltavan taustatiedot
- Oma suhteesi Keisarinasemaan ennen ja nyt, kuvaile?
- Minkälainen oli yleinen ilmapiiri asemaa kohtaan ennen sen kunnostamista 2000-luvulla?
- Seurasitko restaurointivaihetta?
- Millaisia ajatuksia tulipalo herätti 2013 – entä nyt?
- Onko asema mielestäsi tärkeä osa paikallista historiaa? Entä valtakunnallisesti?
- Onko asema mielestäsi tärkeä osa omaa elämääsi?
- Onko oma asenteesi asemaa kohtaan muuttunut ajan myötä?



Lappeenrannan kaupunkialueen kartta 1894. Kartta on toteutettu Albin Hannikaisen suunnitteleman asemakaavan, ns. keisarinkaavan pohjalta, jonka keisari Aleksanteri III vahvisti vuonna 1892. Asemakaavan on ensimmäistä kertaa merkitty suomenkieliset kadunnimet. Kartta: Lappeenrannan kaupunki, Etelä-Karjalan museon *Hei Hopla!* -verkkonäyttely. Saatavilla: http://www3.lappeenranta.fi/museot/verkkonayttelyt/heihoplaa/sivut/ilmakuvat_ja_kartat.html.



Asemakaavaote 2017. Palaneen Keisarinaseman kortteli on merkitty asuin- liike ja toimistorakennusten korttelialueeksi (AL). Asemakaavassa Keisarinaseman paikalla on edelleen merkintä sr-1: rakennustaiteellisesti tai historiallisesti arvokas, suojeltava rakennus.

Vasemman laidan vihreä alue merkitsee urheilukentän alueen rajaa (vanha kenttä). Kesällä 2017 rakennettua Snellmaninkadun ja Mutkakadun välistä kiertoliittymää ei ole vielä merkitty asemakaavaan.

Ajantasainen asemakaavaote 17.11.2017. Lappeenrannan kaupunki.



Kuva 1. Keisarillisen odotussalin kattolistojen ornamenttikuviot. Ylimpänä on viivakoristeluna tehty sydänaihe jossa on tyylitelty myös palmettikuviota, keskellä arkadi- ja kasviaihetta yhdistelevä nauha, alimpana kukka- ja antiikista periytyvä triglyfiaihe. Kuva: Mari Vasara 2010.



Kuva 2. Keisarillisen salongin katto. Kattokasettien keskustat ovat maalattua pinkopahvia. Kuva: Mari Vasara 2010.



Kuvat 3 ja 4. Keisarillisen salongin katon maalauskoristelu. Listoissa on käytetty antiikin palmettia.
Kuvat: Mari Vasara 2010.



Kuvat 5–7. Esiinottoja I–II -luokan odotussalin katossa. Kattolistaan on maalattu palmettiaihe kuten salongissakin, mutta hiukan eri tyyllisenä. Vanhimmat kuviot on maalattu uudelleen samantyyloisina ennen yksiväristä maalauspinnaa. Kuvat: Mari Vasara 2010.

Keisarin aseman historianvaiheita aikajanana

1885 Lappeenrannan rautatieasema valmistuu Simola–Lappeenranta radan yhteydessä keisari Aleksanteri III:n vierailun alla. Keisarin vierailun syy on sotaväen leirin tarkastaminen. Uusi pistorata mahdollistaa kaupungin teollistumisen sekä vilkastuttaa elinkeinoelämän ja matkailun.

1891 keisari Aleksanteri III tekee toisen leirivierailun Lappeenrantaan, nyt viimeistä kertaa.

1926 asemarakennuksessa tehdään muutos- ja korjaustöitä. Muun muassa keisarilliset odotustilat muutetaan matkatavaroille ja paketeille varatuiksi tiloiksi.

1936 Lappeenrannan uusi rautatieasema valmistuu uuden rautatiereitin varrelle, jolloin vanha asema jää pääasiassa tavaraliikenteen käyttöön.

1947 vanha asema kunnostetaan rautatieläisten asuinrakennukseksi; aseman kautta kulkee edelleen tavaraliikennettä ja paikallisjunia, mutta matkustajien pysäkki sijaitsee hiukan edempänä. On mahdollista, että jo muutama vuosi aikaisemmin sota-ajan pommitukset olisivat vaurioittaneet rakennusta, mutta tästä ei ole varmaa tietoa.

1980-luvulla kaupunki haluaisi kaavoittaa alueelle asuntoja sekä liike- ja julkisia rakennuksia.

1980-luvun lopulla asemapäällikkö Heikki Karhu ilmoittaa koristemaalauksen olemassaolosta kaupunginarkkitehdille sekä museolle; asiasta kiinnostutaan, vaikka tämä ei johda vielä suoriin toimenpiteisiin.

1999 vanha asema ja muut alueen rautatierakennukset siirtyvät Valtion Rautateiltä Valtion kiinteistölaitos Kapiteeli Oy:n omistukseen.

29.12.1999 maanomistaja Kapiteeli Oy ilmoittaa ”halusta purkaa heille tarpeettomaksi käynyt ja peruskorjauksen tarpeessa oleva asemarakennus”.

2000 Kapiteeli Oy tekee hakemuksen vanhan aseman alueen asemakaavan muuttamiseksi, yhteistyökumppanina sittemmin alueen omistanut NCC Rakennus Oy.

4.1.2000 Etelä-Karjalan museo esittää, että asemarakennuksen säilyminen on turvattava suojelumerkinnällä kaavassa sen kulttuurihistoriallisen merkityksen vuoksi.

2000–2002 Lappeenrannan kaupunki ja Kapiteeli Oy etsivät rakennukselle tulevaa käyttäjää.

2002 Kapiteeli irtisanoo asemalla asuvat vuokralaiset ja rakennus jää tyhjilleen.

2002 Kuntotarkastuksen myötä selviää, että rakennuksen peruskorjauskulut tulisivat maksamaan saman verran kuin uudisrakennus → omistaja ei halua säilyttää vanhaa rakennusta, vaan haluaa alueen asuntotuotantoon.

10.4.2003 Lappeenrannan Kilta ry tekee esityksen Kaakkois-Suomen ympäristökeskukselle vanhan rautatieaseman suojelusta rakennussuojelulailla.

2003 Kapiteeli Oy esittää halunsa kaavamuutokseen ja uudisrakentamiseen.

2003 vaihtoehtoiset tulevaisuudennäkymät:

1. Rakennus peruskorjataan käyttäjälle, joka on tiedossa ja rahoitus kunnossa.
2. Rakennus siirretään toiseen paikkaan, missä käyttäjä ja rahoitus on olemassa.
3. Rakennus puretaan ja paikalle rakennetaan uudisrakennus.

Keväällä 2004 arkkitehti Tuula Pöyhiä laatii *Keisarinasema* -rakennushistoriaselvityksen Kapiteeli Oy:n tilauksesta.

29.4.2004 Museoviraston lausunnossa asemarakennuksella on historiallista ja rakennushistoriallista arvoa sekä myös valtakunnallista merkitystä säilyneiden keisarivierailuihin liittyvien interiöörien vuoksi → Museovirasto esittää suojelua asemakaavaa muuttamalla.

2004 Lappeenrannan kaupunginhallitus esittää peruskorjaamista ja suojelemista.

8.4.2005 Kaakkois-Suomen ympäristökeskus ei päätöksessään suojele rakennusta rakennussuojelulain nojalla, vaan katsoo että rakennuksen suojelu ja lähialueen kehitys on tarkoituksenmukaisempaa ratkaista asemakaavan muutoksella.

Elokuussa 2005 aseman makasiinirakennus puretaan.

2005 kansalaisliike puolustaa aseman säilymistä: kansalaiskokous järjestetään käyttötarkoituksen pohdintaan ja kansalaisadressi kootaan aseman säilyttämiseksi.

2005 tiedossa on mahdollinen ostaja, joka on kiinnostunut kunnostamaan rakennuksen.

22.12.2005 Kapiteeli Oy myy vanhan rautatieaseman tontteineen NCC Rakennus Oy:lle perustettavien yhtiöiden lukuun.

Tammikuussa 2006 asemakaavan muutos on nähtävillä. Uusi asemakaavaluonnos suojelee vanhan aseman, mutta sallii tontille kolme uutta rakennusta. Vanhan kaavan mukaan alue olisi varattu kerrostalorakentamiselle.

Helmikuussa 2006 Lappeenrannan Kilta antaa lausunnon Keisarinaseman asemakaavasta.

28.8.2006 vahvistuneessa asemakaavan muutoksessa alue on merkitty asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi. Vanha asema on suojeltu kaavamääräyksellä ja alueelle on osoitettu 3 uudisrakennuksen paikkaa; asemalle on annettu sr-1 suojelumerkintä.

6.10.2006–28.1.2007 *Keisarinasema* -näyttely Lappeenrannan vanhasta asemasta Etelä-Karjalan museolla tuo aseman vaiheita entistä enemmän kaupunkilaisten yleiseen tietoisuuteen.

2007 NCC suunnittelee paikalle rivitaloasumista eli rakennuksen käyttöä yksityisastuntoina, jolloin aseman suojelua noudatetaan, mutta arvo hukkuu näkymättömiin. Lappeenrannan kaupunki tai Etelä-Karjalan museo eivät voi estää käytön yksityistämistä. Pöyhiän mukaan arvokkaat kattopinnot ovat myös vaarassa vahingoittua saneeraustöiden yhteydessä, sillä asuntoja suunnitellaan myös rakennuksen ullakolle → asuinkäytön suunnitelmia kyseenalaistetaan julkisuudessa.

2007 Rakennustaiteen Seura esittää vetoomuksen asemarakennuksen suojelun ja restauroinnin puolesta.

2008 uusi kaavamuuotos estää uudisrakennusten rakentamisen; suojeltava asema suunnataan nyt julkiseen käyttöön ja tukiasunnoiksi.

2008 NCC myy kolmasosan rakennuksesta kaupungille ja kaksikolmasosaa Kirsi-Kiinteistöt Oy:lle.

2009 restaurointi alkaa; A-kilta vuokraa kunnostetun kolmannen luokan odotussalin ja toisen päädyn asemapäällikön asuntoa on kaavailtu A-killan tukiasunnoiksi.

14.12.2010 valmistuneen Keisarinaseman avajaiset. Samaan aikaan etsitään tulevaa käyttöä: tavoitteena yhteinen käyttö ”koko kansan olohuoneena”, kahvila ja pienyrittäjien toimitilat; A-kilta muuttaa pois.

2011 pyrkimyksenä on yritysverkoston sijoittaminen asemalle esimerkiksi osuuskuntamalliin, mutta mukaan ei saada tarpeeksi yrittäjiä.

Syksy 2011 isännöintitoimisto REIM Lappeenranta muuttaa Keisarinasemalle.

2010–2012 aseman tiloja käytetään satunnaisesti yksityisiin tilaisuuksiin. Vakituksena toimijana asemalla on isännöintitoimisto REIM Lappeenranta.

Joulukuu 2012 Lappeenrannan kaupungin omistaman keisarillisen huoneiston vuokraa uusi yrittäjä. Tarkoituksena on aloittaa pienimuotoinen kahvilatoiminta, taidenäyttelyt ja vuokraaminen kokoustiloiksi ynnä muu yhteinen käyttö. REIM Lappeenranta jatkaa Kirsi-Kiinteistöjen omistamassa päädyssä.

19.1.2013 tulipalo syttyy yöllä.

1.2.2013 poliisi on lopettanut syttymissyyn tutkinnan ja aseman jäänteet saavat purkuluvan. Todennäköisin syttymissyyn on sähkövika.

21.3.2013 Muistojen ilta Keisarinaseman ystäville -tilaisuus

2013 Lappeenrannan kaupunki saa EU-rahoituksen Linnoituksessa sijaitsevan urheilutalon, entisen naisvankien työ- ja ojennuslaitoksen, kunnostamiseksi kulttuuri- ja matkailukäyttöön. Osa rahoituksesta saadaan Keisarinaseman vakuutuskorvauksesta.

30.4.2015 Linnoituksen kunnostettu urheilutalo avaa ovensa kulttuuri- ja tapahtumakeskus Kehruuhuoneena.