

Takamaasta rautatieyhteisöksi

Hyvinkään asemanseudun synnystä, kehityksestä ja alueelle muuttajista vuosina 1863–1880

Jon Byskov
Kandidaatintutkielma
Historian ja etnologian laitos
Jyväskylän yliopisto
Kevät 2023

JYVÄSKYLÄN YLIOPISTO

Tiedekunta Humanistis-yhteiskuntatieteellinen	Laitos Historian ja etnologian laitos
Tekijä Jon Byskov	
Työn nimi Takamaasta rautatieyhteisöksi - Hyvinkään asemanseudun synnystä, kehityksestä ja alueelle muuttajista vuosina 1863-1880	
Oppiaine Historia	Työn laji Kandidaatintutkielma
Aika Kevät 2023	Sivumäärä 26
Säilytyspaikka: Jyväskylän yliopisto	
Muita tietoja	

SISÄLTÖ

1	JOHDANTO	4
1.1	Tutkimuskysymykset, tutkimusmenetelmät ja rajaukset	4
1.2	Hyvinkäänkylä, Hyvinkään asemanseutu ja Hyvinkää.....	5
1.3	Alkuperäislähteet	7
1.4	Tutkimuskirjallisuus.....	9
2	ASEMANSEUTU ENNEN RAUTATEITÄ	11
3	LIKKUMINEN 1800-LUVUN SUOMESSA	13
4	VUODET 1863-1872	14
4.1	Paikalle muuttaneista ihmisistä	14
4.2	Yhteenvedo vuosista 1863–1872.....	17
5	VUODET 1873-1880 JA KAKSI RAUTATIEASEMAA	19
5.1	Asemanseudulle muuttaneet työläiset	19
5.2	Muuttaneiden taustoista	21
6	YHTEENVETO	24
	LÄHDELUETTELO	25

1 JOHDANTO

Kandidaatintutkielmani keskittyy tutkimaan Hyvinkään rautatieaseman ympärille muodostunutta asutusta Nurmijärven seurakunnan muuttaneiden luetteloiden kautta. Tutkimukseni on luonteeltaan paikallishistoriallinen tutkimus, jonka keskeiset teemat liittyvät rautatiehistoriaan sekä Suomen muuttohistoriaan. Hyvinkään paikallishistoriaa sekä Suomen yleistä rautatiehistoriaa käsitteleviä teoksia on julkaistu paljon, mutta Hyvinkään väestöhistoriaa on tutkittu kirkonkirjojen kautta vain niukasti. Tämän myötä päädyin tutkimaan Hyvinkään asemanseudun syntyä, kehitystä sekä alueelle muuttajia vuosina 1863–1880.

1.1 Tutkimuskysymykset, tutkimusmenetelmät ja rajaukset

Kandidaatintutkielmani tarkastelee Hyvinkään asemanseudulle tapahtunutta muuttoliikennettä vuosina 1863–1880. Tutkin tätä muuttoliikettä ja sen luonnetta pääasiassa seuraavien tutkimuskysymysten kautta:

- 1) Mistä Hyvinkään asemanseudulle muutettiin?
- 2) Ketkä muuttivat Hyvinkään asemanseudulle?
- 3) Miten rautatieläisten synty uutena ammattiryhmänä näkyi aineistoissa?
- 4) Miten muuttoliikenne muuttui Hangon radan valmistumisen myötä?

Tutkimuskysymyksieni avulla pyrin myös etsimään ja nostamaan jalustalle sellaisia vuosien 1863–1880 yhteiskunnallisia tapahtumia ja ilmiöitä, jotka mahdollisesti vaikuttivat jollain tavalla ihmisten muuttamiseen.

Vaikka Helsingin ja Hämeenlinnan välinen rautatie rautatieasemineen valmistuikin jo vuonna 1862, on kandidaatintutkielmani aikarajauksen ensimmäinen vuosi 1863. Tämä johtuu yksinkertaisesti siitä, että Nurmijärven seurakunnan muuttoluetteloista löytyy Hyvinkään rautatieasemaan viittaava maininta ”Hyvinge Station” sekä maininta sinne muuttaneesta henkilöstä ensimmäisen kerran vasta vuodelta 1863. Tutkielmani aikarajauksen viimeiseksi vuodeksi valikoitui vuosi 1880, koska halusin ensiksi käydä mahdollisimman tarkasti läpi Hyvinkään asemanseudulle kohdistunutta muuttoliikettä aikana ennen kahta rautatieasemaa.

Ulottamalla tutkimukseni vuoteen 1880 asti minulle avautui mahdollisuus analysoida Hangon radan vaikutusta ja vertailla ajanjaksoa 1873–1880 edelliseen

vuosikymmenen tapahtumiin. Näin menettelemällä pystyn korostamaan Hangon radan merkitystä alueellisen kehityksen mahdollistajana. Hyvinkään asemanseudun ensimmäisellä vuosikymmenellä alueen elämänmenoon vaikutti vain yksi rautatie ja rautatieasema, kun taas toisella vuosikymmenellä alueella oli jo kaksi rataa ja asemaa henkilökuntineen.

Siitäkin huolimatta, että Suomessa on kautta historian ollut olosuhteiden haastavuuteen nähden suhteellisen kattavat tieverkostot, joita pitkin ihmisten on ollut mahdollista siirtyä paikasta toiseen, haluan tutkielmassani korostaa rautateiden mullistavaa vaikutusta ihmisten liikkumisen helpottamiseksi sekä rautateiden myötä syntyneen rautatieläisten ammattiryhmän merkitystä Hyvinkään asemanseudun kehitykselle.

Käydessäni läpi Nurmijärven seurakunnan muuttoluetteloita hyödynsin laadullisen tutkimuksen ja vertailevan tutkimuksen elementtejä. Voinee luonnehtia, että kyseisen alkuperäislähteen kohdalla tein kvalitatiivista vertailevaa analyysiä, sillä vertailin ja analysoin muuttajista kerrottuja tietoja kahdelta eri vuosikymmeneltä toisiinsa. Selkeän tutkimuskokonaisuuden kannalta oli toisinaan välttämätöntä, että yhdistelin tiettyjä elementtejä useasta eri edellä mainitsemastani tutkimusmenetelmästä.

1.2 Hyvinkäänkylä, Hyvinkään asemanseutu ja Hyvinkää

Tutkielmassani toistuu todella usein ja monessa asiayhteydessä paikannimet Hyvinkäänkylä ja Hyvinkään asemanseutu. Puhuessani Hyvinkään asemanseudusta tarkoitan aluetta, joka esiintyy vuoden 1871 Hyvinkään aluetta kuvaavassa kartassa¹ nimellä ”Hyvinkä st”. Hyvinkäänkylä - termiä puolestaan käytän, kun viittaan samaisessa kartassa esitettyyn ”Hyvinkä” - nimiseen asutuskeskukseen. Kun käytän tutkielmassani Hyvinkää tai Hyvinkään alue - termejä, tarkoitan Hyvinkäänkylän ja Hyvinkään asemanseudun muodostamaa kokonaisuutta.

Hyvinkäänkylästä sekä Hyvinkään asemanseudusta käytettiin tutkimieni alkuperäislähteiden perusteella yleisesti termiä ”Hyvinkää” tai jotain muuta sanan variaatiota. Tämän havainnon perusteella tulkitseen, että aikalaiset kyllä tunnistivat alueet toisistaan erillisiksi, mutta siitä huolimatta heille tuntui jostain syystä olevan luontevaa puhua virallisessa kielessä vain yhdestä Hyvinkäästä. Kaikkein loogisin tulkinta asiasta lienee se, että Hyvinkää oli alun perin kylä Nurmijärven

¹ Kansallisarkisto, Maanmittauslaitoksen kartta Hyvinkäästä vuodelta 1871.

seurakunnan alueella. Jossain tuntemattomassa vaiheessa tätä Hyvinkää-nimistä kylää alettiin kutsua Hyvinkäänkyläksi.

Vuoteen 1863 asti historiallisissa alkuperäislähteissä Hyvinkäästä puhuttaessa viitataan Helsingin ja Hämeenlinnan välisen maantien varrella (nykyinen valtatie 3) yhä sijaitsevaan Hyvinkäänkylän alueeseen. Hyvinkäänkylästä ja sen tiloista löytyy mainintoja jo 1500-luvun maakirjoista.² Hyvinkään rautatieasema rakennettiin vuonna 1862 liikennöinnin aloittaneen³ Helsingin ja Hämeenlinnan välisen rautatien varrelle Hyvinkäänkylän tilojen syrjäisille metsäisille ja asumattomille reunamaille. Hyvinkäänkylästä asemanseudulle oli linnuntietä pitkin reilu neljän kilometrin matka.

Olen poiminut käsitteet Hyvinkäänkylä ja Hyvinkään asemanseutu Hyvinkään paikallishistoriaa käsittelevistä teoksista, joista kerron enemmän kappaleessa 1.4. Valitettavasti Hyvinkään historiaa käsittelevät teokset eivät tarjonneet minkäänlaisia vastauksia kysymykseen siitä, miten ja minkälaisena kokonaisuutena aikalaiset näkivät ja kokivat Hyvinkään 1800-luvun lopulla. Hyvinkään paikallishistorioissa ei myöskään taustoiteta termien Hyvinkäänkylä ja Hyvinkään asemanseutu syntyä tai vakiintumista. Omaa tulkintaani hankaloitti entisestään vielä se, että näennäisestä yhtenäisyydestä huolimatta Hyvinkään maalaiskunnaksi⁴ kehittynyt Hyvinkäänkylä ja Hyvinkään kauppalaksi⁵ kehittynyt asemanseutu yhdistyivät virallisesti Hyvinkään kaupungiksi vasta vuonna 1960.⁶

Jätän asemanseudulle muuttaneiden määrällisen kehityksen tarkastelun vähemmälle huomiolle, sillä en alkuperäislähteiden vähäisyyden ja puutteen takia saa selville mitkä kaikki talot todellisuudessa kuuluivat rautatieasemaa ympäröivään asemankylään⁷. Tämän lisäksi osoittautui, että on todella vaikeaa todentaa, että olivatko käyttämäni termit Hyvinkäänkylä ja Hyvinkään asemanseutu 1800-luvun paikallisten vakiintuneita aikalaiskäsitteitä. Tämä johtuu muun muassa siitä, että käyttämässäni kartassa⁸ vuodelta 1871 Hyvinkäänkylän nimeksi on merkattu "Hyvinkä" ja asemanseudun nimeksi "Hyvinkä st". Nurmijärven seurakunnan muuttaneiden luetteloistakaan en löytänyt yhtään suoraa mainintaa "Hyvinkäänkylästä".

² Hautala 1951, 15.

³ Junnila 1988, 37.

⁴ Junnila 1988, 136.

⁵ Junnila 1988, 136.

⁶ Junnila 1988, 232.

⁷ Hautala 1951, 80.

⁸ Kansallisarkisto, Maanmittauslaitoksen kartta Hyvinkäästä vuodelta 1871.

1.3 Alkuperäislähteet

Tutkielmani keskeisimpiä alkuperäislähteitä ovat Nurmijärven seurakunnan muuttaneiden luettelot vuosilta 1863–1880. Luetteloista löytyvät tiedot ihmisten aikaisemmasta asuinpaikasta, siviilisäädystä, ammatista tai sosiaalisesta statuksesta sekä paikasta, jonne he muuttivat. Edellä mainitut tiedot muodostavat tutkielmani rungon, jonka ympärille olen pyrkinyt rakentamaan tutkimusaiheestani mahdollisimman selkeää ja kattavaa kokonaisuutta tutkimuskysymysteni ja rajausteni avulla.

Alun perin ajatukseni oli tutkia myös Hausjärven seurakunnan muuttaneiden luetteloita, sillä pieni siivu Hyvinkäätä kuului aikoinaan maantieteellisesti kyseiseen paikkakuntaan. Rajasin Hausjärven kuitenkin pois, sillä paikallisen seurakunnan muuttaneiden luetteloista löytyi ainoastaan muutama merkintä Hyvinkään asemanseudulle muuttaneista vuosilta 1863–1880.

Muuttoluettelot ovat kirkonkirjoja, jotka kirjoitettiin 1800-luvun lopulla käsin ruotsin kielellä. Muuttoluetteloiden laatimisesta vastasi yleensä paikallisen seurakunnan pappi. Muuttoluetteloita ja muita kirkollisia asiakirjoja alettiin laatia vuoden 1686 kirkkolain myötä, joka velvoitti kaikkia seurakuntia pitämään luetteloja kaikista alueella ja alueella muuttaneista ihmisistä.⁹ Ruotsi on äidinkieleni, mikä helpotti muuttoluetteloiden tutkimista todella paljon.

Vuoteen 1870 asti asemanseudulle muuttaneiden ihmisten tulopaikaksi merkittiin ”Hyvinge Station” tai jonkinlainen lyhennelmä siitä. Vuoteen 1870 asti Nurmijärven seurakunnan muuttoluetteloiden tutkiminen oli papin selkeän käsialan sekä tietojen yksityiskohtaisen merkitsemistävän ansiosta todella vaivatonta, mutta tuon vuoden jälkeen tutkimukseni eteneminen vaikeutui hieman. Vuodesta 1871 eteenpäin virassa ollut uusi pappi merkitsi talot joihin ihmiset muuttivat paikannimien sijaan numeroin, jonka takia jouduin arvioimaan lähdeittä aikaisempaa kriittisemmin. Lopulta keräsin ja kokosin uuden papin merkitsemät tiedot Excel-taulukkoon¹⁰, josta minun oli helppo havaita, että pienin talonnumero johon rautatieammattia harjoittanut henkilö muutti, oli numero 107 ja suurin puolestaan 157. Huomioin ja poimin taulukkooni kaikki henkilöt, joidenka tulopaikaksi oli merkitty jompikumpi edellä mainituista tai niiden välillä olevista kiinteistönumeroista. Aineistossa ilmenneitä rautatieläisyyteen suoraan viittaa-

⁹ Uotila & Einonen 2021, 182.

¹⁰ Excel-taulukkoa ei sisällytetty tutkielmaan.

via ammattinimikkeitä, joiden perusteella rajasin talot, olivat muun muassa konduktörn (konduktööri), banvakt (ratapartija), banmästare (ratamestari), wagnrevisör (vaunun tarkastaja) ja station inspektör (asemantarkastaja). Talorajaukseni näkyy tutkielmani viidennestä luvusta alkaen.

Alkuperäislähteestä poimimiani tietoja tutkielmani neljännessä luvussa tulee arvioida kriittisesti, sillä tulkintani asemanseudun käsittämistä taloista on edellisessä kappaleessa mainittujen seikkojen vuosi ennemmin suuntaa-antava kuin täysin totuudenmukainen. Esimerkiksi edettyäni muuttaneiden luetteloiden tutkimisessa vuoteen 1880 huomasin, että erään kiinteistöön numero 123 muuttaneen muonatorpparin muuttotietoihin oli merkitty ”Hyvinge/Pikosuo 123”.¹¹ Pikosuo¹² on rautatieaseman lähellä ja rautatien varrella sijaitseva tila, enkä näin ollen laske sitä osaksi asemanseutua. Muuttaneiden luetteloissa esiintyi joitakin merkintöjä kiinteistöihin numero 120 ja 124 muuttaneista muonatorppareista, mutta rajasin heidätkin varmuuden vuoksi pois tutkielmastani Pikosuota koskevan havainnon myötä. On täysin mahdollista, että tutkimissani muuttaneiden luetteloissa on muitakin vastaavia tapauksia, mutta ne eivät vain ilmenneet minulle.

Mainittakoon vielä lopuksi, että yritin etsiä Hyvinkään kaupunginarkistosta sekä Suomen kansallisarkistosta vanhoja Hyvinkään asemakaavoja erilaisin hakutermein, mutta jäin valitettavasti ilman tuloksia. Asemakaavojen avulla tarkoitukseksi olisi ollut selvittää asemanseudun kiinteistöjen sijoittuminen, jonka myötä olisin voinut muodostaa paremman talorajauksen. Toinen lähdekriittinen huomio tutkimistani Nurmijärven seurakunnan muuttaneiden luetteloista on, että niihin listattiin vain seurakuntaan sen ulkopuolelta muuttaneiden ihmisten tiedot, eivätkä ne näin ollen huomioi seurakunnan kylien välillä tapahtunutta seurakunnan sisäistä muuttoliikettä.

Muita hyödyntämiäni alkuperäislähteitä ovat esimerkiksi Hyvinkään aluetta kuvaava kartta vuodelta 1871, josta mainitsin jo kappaleessa 1.2 sekä alkuperäistä Helsinki-Hämeenlinna – radan suunnitelmaa esittävä kartta vuodelta 1857. Karttojen lisäksi otin muutaman poiminnan Hyvinkään rautatieasemien kiinteistöjen kuvausta varten *Suomen rautatiehallituksen kertomuksesta vuodelta 1880*.¹³

¹¹ KA, VRA, NSA muuttaneiden luettelot 8.9.1880, 57.

¹² Kansallisarkisto, Maanmittauslaitoksen kartta Hyvinkästä vuodelta 1871.

¹³ Kyseessä on alkuperäislähteeksi luokiteltava vuosiraportti, jossa kuvaillaan Suomen rautateiden ja rautatieasemien toimintaa ja siihen liittyviä tilastoja.

1.4 Tutkimuskirjallisuus

Kandidaatintutkielmani tutkimuskirjallisuuden rungon muodostavat Suomen rautatiehistoriaa ja Hyvinkään paikallishistoriaa käsittelevät teokset. Niiden lisäksi olen hyödyntänyt aikakauden ymmärtämiseksi esimerkiksi Suomen yleis- ja tiehistoriaa käsitteleviä teoksia. Todettuani, että itse tutkimustulokset ja vastaukset tutkimuskysymyksiini saan lähes poikkeuksetta suoraan Nurmijärven seurakunnan muuttaneiden luetteloista, jäi tutkimuskirjallisuuden rooliksi lähinnä tukea ja avata tärkeimmästä alkuperäislähteestäni löytämiäni havaintoja ja yksityiskohtia.

Aiheeseeni ja tutkimusnäkökulmaani suoraan verrannollista aikaisempaa tutkimusta ei oman selvitykseni perusteella ole vielä tehty. Kustaa Hautala esittää kylläkin teoksessaan *Hyvinkään seudun historia - 1860–1950* (1951) ilmeisesti omiin tutkimuksiinsa¹⁴ perustuvan taulukon aseman ympäristön asukkaista ja samaa taulukkoa on käytetty myöhemmissäkin Hyvinkään historiaa käsittelevissä teoksissa. Hautala kuitenkin mainitsee laskeneensa tuohon taulukkoon myös Hyvinkäänkylän ja lähialueen muiden tilojen väkeä, sillä hänen mukaansa aseman lähellä asuneet ihmiset on merkitty niiden talojen yhteyteen, joiden maille he ovat talonsa rakentaneet ja näin ollen hänen on oman kertomansa mukaan ollut vaikeaa päätellä ketkä asuvat aseman lähellä ja ketkä hieman kauempana.¹⁵

Anu Lahtinen, Kustaa Hautala ja Olavi Junnila ovat kukin tahoillaan kirjoittaneet oman Hyvinkään yleistä historiaa käsittelevän teoksen. Teokset ovat sisällöltään luonnollisesti melko samanlaisia, mutta näistä uusimmasta Anu Lahtisen vuonna 2017 ilmestyneestä kirjasta *Hyvät, pahat ja hyvinkääläiset – Hyvinkään seudun historia* löytyi kaikkein vähiten tutkielmaani hyödyttävää tietoa. Monessa tapauksessa Lahtinen viittasi hänen kirjastaan poimimiäni tietojen kohdalla aiemmin ilmestyneisiin Kustaa Hautalan ja Olavi Junnilan kirjoihin Hyvinkään historiasta. Näin ollen viitteet Lahtisen teokseen jäivät tutkielmassani vähäisiksi.

Seppo Zetterbergin kirjasta *Yhteisellä matkalla – VR 150 vuotta* (2011) sekä Matti Bergströmin ja Olavi Kilpiön toimittamasta *Leveät kiskot – Suomen yleiselle liikenteelle avatut yksityiset leveäraiteiset rautatiet* (2008) - teoksesta löytyvät kaikki olennaiset yleistiedot rautateiden valmistumisvaiheista. Mikko Laakson teoksesta *Oikeilla raiteilla – Raideammattilaisten työn historia* (2017) ja Matti Rinteen kirjoittama

¹⁴ Lahtinen 2017, 87.

¹⁵ Hautala 1951, 81–82.

Aseman kello löi kolme kertaa (2001) pitää sisällään tutkielmalleni arvokasta ja toisinaan yksityiskohtaistakin tietoa rautatieammattilaisuuden moninaisuudesta sekä rautatieläisistä ja heidän taustoistaan.

Vanhojen käsialojen parempaa ymmärtämistä varten sekä 1800-luvun muuton ja liikkumisen luvanvaraisuuteen liittyvissä kohdissa turvauduin Petteri Impolan, Pirita Frigrenin, Petri Karosen, Matti Roiton sekä Antti Rähän toimittamaan *Vanhojen käsialojen lukuoppaaseen* (2021).

Hyödynsin tutkielmaa työstäessäni myös joitakin yksittäisiä ja irrallisia teoksia tiettyjen tutkielmassani esiintyvien pienempien teemojen ja kokonaisuuksien kattavampaa taustoittamista varten. Tällaisia kirjoja ovat muun muassa 1860-luvun nälkävuosia käsittelevä Antti Häkkisen, Vappu Ikosen, Kari Pitkäsen ja Hannu Soikkasen kirjoittama *Kun halla nälän tuskan toi – Miten suomalaiset kokivat 1860-luvun nälkävuodet* (1991), josta hain yhteiskunnallisia syitä muuttoliikkeen niukkuuteen vuosina 1867-1870. Tarkempaa tietoa rautatieammattien harjoittajista sekä heidän taustoistaan etsin Matti Rinteen teoksesta *Aseman kello löi kolme kertaa – Suomen rautateiden kulttuurihistoriaa* (2001) ja Torsten Ekmanin teoksesta *Suomen kaarti 1812–1905* (2006).

2 ASEMANSEUTU ENNEN RAUTATEITÄ

Hyvinkään alueelle oli rautateiden rakentamista edeltävänä aikana mahdollista päästä maanteitä pitkin. Maanteitse liikkuminen oli kuitenkin osin vaikeakulkuisten reittien vuoksi suhteellisen hidasta, minkä takia tavallinen kulkija saattoi taivaltaa keskimäärin 20–30 kilometriä vuorokaudessa.¹⁶ Sateiden jälkeen tiet saattoivat kuitenkin olla hyvinkin upottavia ja talvella niiden avaaminen oli vaikeaa lumisateiden jälkeen.¹⁷ Edellä mainitut vaikeudet olosuhteiden kanssa sekä Venäjän keisarikunnan visiot maan tulevaisuuden rakentamisesta rautateiden varaan¹⁸ olivat merkittävimpiä syitä sille, miksi Suomeen haluttiin rakentaa rautateitä. Ennen rautateitä Helsingin ja Hämeenlinnan välisen maantien varrella sijaitsevan Hyvinkäänä tunnetun Hyvinkäänkylän kestikievari oli suosittu tauko- ja pysähdyspaikka alueella ja sen läpi liikkuvien matkalaisten keskuudessa. Tämä johtui siitä, että jalan ja hevoskyydein liikkeellä olleiden kulkijoiden oli luontevaa siirtyä Hyvinkäänkylästä Lopelle vievän tien kautta Hämeen härkätielle, josta heidän olisi mahdollista jatkaa matkaa kohti Lounais-Hämettä ja Satakuntaa.¹⁹

Aikana ennen rautateitä Hyvinkään asemanseutu oli Hyvinkäänkylän talollisten takametsää²⁰. Paikallisten asukkaiden pääelinkeino oli maatalous ja maanviljely. Rautateiden käyttöönotto 1860-luvulla laski huomattavasti maanteiden merkitystä niin rahtiliikenteelle kuin pitkänmatkan matkustajaliikenteelle koko Uudellamaalla.²¹ Tämän ilmiön seurauksena Hyvinkäänkylän rooli tienvarsipitäjänä ja kulkijoiden kohtaamispaikkana kuihtui ja uusi Hyvinkään asemanseutu rautatieläisineen sai mahdollisuuden lähteä kasvuun

Helsinki-Hämeenlinna rautatien neljä vuotta kestäneet rakennustyöt vuosina 1857–1861 toivat alueelle ensimmäiset uudisasukkaat, kun alueelle perustettiin vankisiirtola, jonne siirrettiin vankeja muun muassa Saimaan kanavan rakennustyömailta. Nämä vangit tuotiin Hyvinkäälle, sillä Helsinki-Hämeenlinnan rautatien rakentaminen tarvitsi kipeästi lisää työvoimaa.²² Koritsooniksi²³ (käännetty

¹⁶ Nenonen 1999, 274.

¹⁷ Virrankoski 2009, 532.

¹⁸ Junnila 1988, 35.

¹⁹ Fogelberg & Viertola 1974, 147.

²⁰ Hautala 1951, 27.

²¹ Fogelberg & Viertola 1974, 130.

²² Hautala 1951, 35.

²³ Hautala 1951, 35.

ruotsinkielisestä sanasta korrektionsanstalt = kuritushuone) kutsutun vankisiirtolan²⁴ ympärille rakennettiin ensimmäiset asemanseudun rakennukset, joihin kuului rautatierakentajien asuintaloja, makasiineja sekä hevostalli²⁵. Koritsoonissa majoittautui vuosina 1857–61 yhteensä 355 vankia, mutta heidän suurin samanaikainen lukumääränsä oli vain noin 150.²⁶ Suuri osa radan rakennusvaiheen tarpeisiin rakennetuista taloista kuitenkin purettiin ja vietiin muualle ratatöiden päätyttyä²⁷.

Vuoden 1857 Helsinki – Hämeenlinna – rautatiekartasta²⁸ selviää, että vielä 5-vuotta ennen radan rakennustöiden loppua rautatieaseman oli määrä valmistua Hyvinkään sijaan silloisen Palojoen (nyk. Palopuro) tienoille noin viisi kilometriä etelämmäksi. lopullisesta rakennuspaikasta. Päätös rautatieaseman sijoittamisesta Hyvinkäänkylän reunamaille tehtiin vasta keväällä 1859.²⁹ Yhden arvion mukaan Hyvinkään rautatieaseman lähellä sijaitsevien Erkylän ja Kytäjän kartanoiden omistajat olisivat vaikuttaneet kulissien takana rautatieaseman saamiseksi Hyvinkäälle.³⁰ Tällä kulissipelillä ainakin Erkylän kartanon omistaja Johan Reinhold Munck pyrki parantamaan puutavaransa vientimahdollisuuksia.³¹

1860-luvulla elettiin suuria nälkävuosia, mikä todennäköisesti esti tai ainakin hidasti ihmisiä muuttamasta muuten kuin työn perässä jollekin tilalle. Katovuosisikin kutsutut nälän ja puutoksen vuodet haittasivat merkittävästi Suomen talouskasvua³² ja työpaikkojen syntyä 1860-luvun jälkipuoliskolla. Tilanteen arvioidaan olleen jopa niin paha, että sitä voi kutsua lamakaudeksi.³³ Kaikkien edellä mainittujen yksittäisten tekijöiden summa oli se, että kyseisen vuosikymmenen muuttoliike oli vielä varsin vähäistä eikä ihmiskirjo ollut kovin monipuolista. Alueelle muutti nimittäin lähinnä joitakin itsellisiä, rautatieammattin harjoittajia sekä joitakin muita väestöryhmiä, joita käsittelen neljännessä luvusta alkaen.

²⁴ Koritsooni oli paikallisten käyttämä termi kuritushuoneesta/vankisiirtolasta.

²⁵ Junnila 1988, 36.

²⁶ Junnila 1988, 36.

²⁷ Hautala 1951, 39.

²⁸ F. Liewendal, tekijä. *Helsinki - Hämeenlinna -rautatiekartta (1857)*.

²⁹ Iltanen 2010, 62.

³⁰ Alanko 1985, 31.

³¹ Iltanen 2010, 62.

³² Hyvärinen 2008, 119.

³³ Virrankoski 2009, 532.

3 LIKKUMINEN 1800-LUVUN SUOMESSA

Vaikka tutkielmani osoittaa ihmisten olleen aktiivisia liikkujia ja muuttajia jo 1800-luvulla täytyy muistaa, ettei ihmisten liikkuminen ollut tuolloin yhtä helppoa ja vaivatonta kuin nykyään. Matkaan ei lähdetty noin vain, sillä niin tilapäisillä liikkujilla kuin muuttoaikeissa olevilla henkilöillä tuli olla mukanaan todistuksia syntyperästään, asuinpaikastaan sekä kotipaikkaoikeudesta. Lisäksi liikkumista ja muuttoa säädeltiin muuttoreajoituksilla, palveluspakolla sekä laillisen suojelun vaatimuksella. Tavanomaiseenkaan matkustamiseen ei riittänyt pelkkä lääninrajojen ylitykseen oikeuttava passi, vaan kulkijalta vaadittiin myös muita dokumentteja. Näillä todistuksilla, passeilla ja muilla säädöksillä pyrittiin ehkäisemään irtolaisuutta ja kontrolloida palkkatyötä tekevien liikehdintää. Palkollisten muuttoa säädellyt palveluspakko oli laadittu työvoiman riittävyyden ja saatavuuden varmistamiseksi.³⁴

Muuttotodistus oikeutti nimensä mukaisesti seurakunnan vaihtoon, mutta ne tarvitsivat usein rinnalleen muuttajan henkilöllisyydestä ja henkilöstä yleisesti kertovia mainetodistuksia. Työn perässä kulkevat saattoivat työkirjan turvin saada oikeuden vuoden mittaiseen tilapäiseen työnhakuun oman kotipitäjänsä ulkopuolelta, mutta se ei oikeuttanut pysyvään muuttoon.³⁵ Muuttoliikettä rajoitti myös erilaiset muuttokiellot, jotka koskivat ennen kaikkea maakunnasta tai läänistä toiselle muuttavia palkollisia. Palveluspakon ja laillisen suojelun alaisten piikojen ja renkien sekä muiden palkollisten muuttoaikeet tyssäsivätkin toisiinsa siihen, että vuoden 1788 säädös kotipaikkaoikeudesta antoi seurakunnille mahdollisuuden olla vastaanottamatta sellaisia muuttajia, joiden ei katsottu voivan elättää itseään tai joilla oli vastaanottavan seurakunnan mielestä liian huono maine.³⁶

³⁴ Einonen ym. 2016.

³⁵ Uotila & Einonen 2021, 183–184.

³⁶ Einonen ym. 2016.

4 VUODET 1863-1872

Hyvinkäänkylään ja sen lähialueiden tiloille oli perinteisesti muutettu lähialueilta, kuten esimerkiksi Tuusulasta, sillä paikkakunnalta toiselle pääsi siirtymään suhteellisen vaivattomasti maanteitse.³⁷ Pohjois-etelä-suuntaisesti kulkeva rautatie mahdollisti ihmisten saapumisen kauempaa, mutta tästäkin huolimatta Hyvinkään uudelle asemansseudulle muutettiin lähinnä radanvarsipitäjistä. 1800-luvun liikkumista ja muuttoa koskevilla säädöksillä lienee ollut vaikutusta muuttoliikkeen vähäisyyteen uuden asemansseudun alkuaikoina. Myös asettuminen asemansseudulle tapahtui niin ikään pohjois-etelä - suuntaisesti radan kulku-suuntaa mukailleen³⁸ ja rautatieaseman molemmille puolille³⁹. Rautatie valmistui ja Hyvinkään rautatieasema vihittiin käyttöön vuonna 1862, mutta ensimmäiset ihmiset muuttivat paikalle vasta seuraavana vuonna.

4.1 Paikalle muuttaneista ihmisistä

Muuttoliike Hyvinkään asemansseudulle Helsinki-Hämeenlinna - radan valmistumisen jälkeen oli todella maltillista ja sitä todentaa havainto siitä, ettei 1860-luvun jokaiselta vuodelta ei edes löydy mainintaa alueelle muuttaneista henkilöistä. Ratayhteyden päivittäinen edestakainen liikenne pääteasemien välillä alkoi vasta loppuvuodesta 1862, eikä näin ollen ole epäselvää, miksei kenenkään Hyvinkään asemalle muuttaneen muuttokirjoja tuotu Nurmijärven seurakuntaan tuona vuotena.⁴⁰ Muuttoluettelot eivät myöskään kerro aseman ympäristössä mahdollisesti oleskelleista irtolaisista.

Nurmijärven seurakunnan muuttaneiden luetteloissa ensimmäinen maininta Hyvinkään asemansseudulle (Hyvinge Station) muuttaneista henkilöstä ajoittuu vasta vuoden 1863 helmikuulle.⁴¹ Tuolloin paikalle muutti Helsingistä asematar-kastaja Carl Johan Flink vaimonsa ja neljän lapsensa kanssa. Hyvinkään asemansseudun historian ensimmäisellä vuosikymmenellä alueelle muutti pääasiassa rautatieaseman työntekijöitä perheineen. Kaiken kaikkiaan Hyvinkään asemansseudulle muutti alueen historian ensimmäisen vuosikymmenen aikana noin 36 ihmistä kymmeneltä paikkakunnalta eri puolelta Suomea niin lähipitäjistä kuin hieman kauempaakin.⁴² Nämä paikkakunnat olivat Helsinki, Tuusula, Mikkeli,

³⁷ KA, VRA, NSA muuttaneiden luettelot 2&8.2.1860, 17.

³⁸ Junnila 1988, 44.

³⁹ Hautala 1951, 31.

⁴⁰ Junnila 1988, 38.

⁴¹ KA, VRA, NSA muuttaneiden luettelot 27.2.1863, 24.

⁴² KA, VRA, NSA muuttaneiden luettelot 1863-1872.

Pori, Rautalampi, Viipuri, Alaveteli, Kauhava, Ylistaro sekä Hausjärvi. Nurmijärven seurakunnan muuttaneiden luettelot osoittavat, että myös sellaisista maakunnista jonne rautatiet eivät yltäneet muutettiin Hyvinkään asemanseudulle. Näistä paikkakunnista siirryttiin Hyvinkäälle ajan tyypillisen tavan mukaan maanteitse joko kävellen tai hevoskyydillä. Helsingin ja Viipurin lisäksi myös Pohjanmaan kunnista saapui paljon ruotsinkielistä väkeä ennen kaikkea rautatieammattien perässä.

Näistä kolmestakymmenestäkuudesta ihmisestä yhteensä 14 oli kotoisin Helsingistä ja he koostuivat rautatieaseman ylemmistä virkailijoista sekä heidän perheistään. Näistä neljästätoista helsinkiläisestä yhteensä viiden henkilön ammatinimike (Esim. stationsinspektör, banmästare, stationskarl) viittaa suoraan tai tulkinnallisesti johonkin korkeampaan rautatievirkaan. Myös Viipurista muutti Hyvinkäälle rautatieammattien harjoittamista eräs ratavahti vaimon ja lastensa kanssa. Myös noin 14 ihmistä oli kotoisin aiemmin mainitsemistani pienemmistä paikkakunnista. Hekin muuttivat paikalle työn perässä, mutta heidän työnkuvansa ei ollut yhtä korkea-arvoista kuin Helsingistä ja Viipurista saapuneiden rautatievirkailijoiden. Suurin osa pienempien pitäjien tulijoista työllistyi ratavahdeiksi, mutta tarkkoja tietoja esimerkiksi itsellisiksi ilmoitettujen ihmisten työnkuvasta ei valitettavasti löytynyt

Vuonna 1864 asemanseudulle muutti ainoastaan asemalle jonkinlaisiin myyntitehtäviin palkattu kasööri ja hänen vaimonsa. Jo seuraavana vuotena rautatieläisiä saapui ensimmäistä kertaa helsinkiläisten virkamiesten lisäksi myös silloisen suuriruhtinaskunnan kauemmista kolkista. Ihmisiä houkutteli muuttamaan paikalle ratavartijan (banvakt) työt. Ratavartijoita saapui perheineen Rautalammelta ja Viipurista vuoden 1865 aikana yhteensä neljä kappaletta. Työn vaativuuden ja työntekijöiden suuren kysynnän takia ratavartijoita palkattiin matalalla kynnyksellä ja alhaisin kriteerein, jotta rata saataisiin pidettyä käyttökelpoisessa kunnossa vuoden ympäri Suomen vaativissa olosuhteissa. Ratavartijoiden työ oli raskasta, sillä ennen resiinoiden tuloa he joutuivat päivystämään 13-tuntisilla työvuoroillaan jalan omaa henkilökohtaista viiden kilometrin mittaista rataosuuttaan.⁴³ Ratavartijoiden lisäksi vuoden 1865 muuttokirjoista löytyy maininta asemanseudulle Mikkelistä muuttaneesta rengistä ja Porista paikalle saapuneesta porvarista (borgare) ja hänen vaimostaan. Muuttokirjojen mukaan he olivat ensimmäisiä asemanseudulle asettuneita ei-rautatieläisiä uudisasukkaita. Todella moni rautatieläinen toi mukanaan vaimonsa ja lapsensa. Vaimojen toiminnasta rautatieyhteisössä ei ole juuri lainkaan mainintoja. Oletukseni on, että he jäivät perinteiseen tapaan kotiin hoitamaan lapsia ja ylläpitämään kotitaloutta.

⁴³ Laakso 2017, 50.

Mainittakoon, että vielä rautateiden alkuaikoina naisilla ei ollut paljon mahdollisuuksia päästä ansiotyöhön.⁴⁴

Vuodet 1866–1872 olivat muuttoliikenteen kannalta kaiken kaikkiaan melko hiljaisia, eikä Nurmijärven seurakunnan muuttaneiden luetteloista löydy kyseiseltä ajanjaksolta mainintoja kuin vain yhdestä tai kahdesta Hyvinkään asemanseudulle muuttaneesta henkilöstä tai perheestä vuosittain. Hyvinkään aseman ja rautatien tarpeita palvelemaan pestattiin asemapäällikkö Helsingistä ja Alavetelistä kotoisin oleva perheellinen ratavartija. Vuosi 1869 toi asemanseudulle yhden kauhavalaisen itsellisen renkimiehen. Nämä Hyvinkäälle muuttaneet itselliset ja rengit olivat usein tehneet pitkän uran valtion eri tehtävissä ja monet heistä olivat osallistuneet rautateiden rakennustöihin ympäri Suomea. Hyvinkäälle asetuttuaan he rakensivat itselleen oman torpan, jossa he asustelivat perheineen ja harjoittivat monenlaisia käytännön ammatteja.⁴⁵

Hyvinkään asemanseudun 1860-luvun lopun ja etenkin vuosien 1867–68 alhaisen muuttolukeman taustalla vaikutti koko Suomea koetelleet nälkävuodet. Asemanseudun historian ensimmäisenä vuosikymmenenä nälällä ja puutteella oli tavallisen rahvaan keskuudessa rautateitä suurempi merkitys ihmisten muuttoliikkeisiin.⁴⁶ Tarkastelemalla Nurmijärven seurakunnan muuttoluetteloiden vuotta 1868 voi huomata, että ruuan hankintaan ja asumiseen liittyvien haasteiden takia tavalliset ihmiset suuntasivat rautatieaseman sijaan Hyvinkään asemanseudun lähetyvillä sijaitseville tiloille. Vuoden 1868 tilanteen voi tulkita olleen todella vaikea, sillä tuona vuonna nälkä tappoi yli 25 000 suomalaista. Vuoden 1868 jälkeen muuttoliike Hyvinkään asemanseudulle elpyi vähitellen, mutta palasi vuoden 1865 tasolle vasta muutama vuosi Hangon radan valmistumisen jälkeen vuonna 1876.

Vuonna 1869 rautatieasemalle muutti ensimmäinen ruotuväen sotilas, joka oli Viipurissa palvellut aliluutnantti. Nurmijärven seurakunnan muuttoluettelot eivät sitä kerro, mutta todennäköisesti myös aiemmat rautatievirkamiehet olivat olleet aiemmin armeijan palveluksessa. Rautateiden alkuaikoina asemapäälliköt ja muut virkailijat nimittäin koostuivat pitkälti upseereista ja aliupseereista.⁴⁷ Kyseinen työnvaihtoilmio voimistui 1870-luvulla, jolloin se myös näkyi todella selkeästi Nurmijärven seurakunnan muuttoluetteloissa.⁴⁸

⁴⁴ Rinne 2001, 85.

⁴⁵ Hautala 1951, 89–96.

⁴⁶ Häkkinen, Ikonen, Pitkänen & Soikkanen 1991, 11.

⁴⁷ Rinne 2001, 83.

⁴⁸ Rinne 2001, 80.

4.2 Yhteenveto vuosista 1863–1872

Venäjän keisarikunta halusi 1800-luvun jälkipuoliskolla parantaa valtakuntansa läntisen osan, eli Suomen suuriruhtinaskunnan kulkuyhteyksiä rautateiden avulla. Rautateiden rakentamisen taustalla vaikutti myös keisarikunnan salaiset taloudelliset ja sotilaalliset intressit. Syrjäseutujen läpi rakennettujen rautateiden varsille perustettujen rautatieasemien ympärille alkoi vähitellen muodostua asutusta ja usein myös täysin uusia pysyviä yhteisöjä. Kyseisenlainen kaava toteutui myös Hyvinkään rautatieaseman kohdalla.

Ruotsalainen taloushistorian tutkija Eli T. Heckscher analysoi teoksessaan *Till belysning af järnvägarnas betydelse för Sveriges ekonomiska utveckling (1907)* rautateiden roolia uusien asutuskeskusten synnyssä.⁴⁹ Vaikka Heckscher käsittelee teoksessaan Ruotsin rautateitä, ovat hänen teoriansa päteviä myös Suomen kohdalla. Heckscher on jakanut rautatieilmion synnyttämät yhteisöt neljään eri ryhmään ja hänen selostuksensa ensimmäisestä ryhmästä kuvastaa Hyvinkäätä. Ensimmäiseen ryhmään Heckscher nimittäin sijoitti sellaiset paikkakunnat, joilla ei ollut käytännössä lainkaan omaa historiaa ja joidenka synty on täysin rautateiden ansiota. Hyvinkään asemanseutu rakentuikin kuin tyhjästä keskelle tiheää metsämaata Hyvinkäänkylän reunamaille aivan samalla tavalla, jota Eli T. Heckscher kuvailee kirjassaan. Alueelle syystä tai toisesta muuttaneet ihmiset ryhtyivät luomaan Hyvinkään asemanseudulle uutta omanlaista kulttuuria sekä uusia paikallisia tapoja.

Alueella ei ollut ennen rautatien ja rautatieaseman rakentamista juuri lainkaan asutusta ja aseman rakentamisen jälkeen alueelle muutettiinkin pääosin paremman elämän toivossa. Merkittävää on kuitenkin se, että rautatiet toivat Hyvinkään aseman tuntumaan tavallisen rahvaan lisäksi myös lukuisia virkamiesperheitä, joita alueella ei aikaisemmin oltu nähty.⁵⁰ Nämä Hyvinkäälle perheineen asettuneet virkamiehet olivat taustaltaan koulutettua ruotsinkielistä väestöä⁵¹, mikä on merkittävä syy sille miksi Hyvinkää yhä tänäkin kantaa niin sanotun kielisaarekkeen asemaa. Asemanseudun alkuvaiheessa itse rautatieasema oli alueen ainoa julkinen rakennus ja siellä pidettiin muun muassa juhlia sekä jumalanpalveluksia, jotka loivat yhtenäisyyttä hyvin sekalaisen yhdyskunnan ihmisten välille.⁵²

⁴⁹ Heckscher 1907, 58.

⁵⁰ Lahtinen 2017, 69.

⁵¹ Lahtinen 2017, 87.

⁵² Hautala 1951, 31.

Maanmittaushallituksen vuonna 1871 laatimasta Hyvinkään kartasta selviää, että Hyvinkään asemanseutu muodostu noin kahdestakymmenestäkolmesta talosta ilman että ratavahtien majoituspaikkoja otetaan mukaan laskuihin. Näistä taloista 21 sijaitsi Nurmijärven puolella ja loput kaksi Hausjärven puolella.⁵³ Vaikka Hyvinkään asemanseudun voi kymmenen vuoden jälkeen luonnehtia oikeastaan kasvaneen vain pienehköksi asemakyläksi, oli se kartan perusteella kasvanut jo emokylä Hyvinkäänkylää pinta-alaltaan suuremmaksi yhteisöksi. Kartasta voi havaita, että asemanseudun työntekijät rakensivat alueelle omia asuntojaan sekä pihapiirejä, joiden ansiosta aiemmin lähes autio ja asuttamaton takamaa sai asutuskeskuksensa.⁵⁴

⁵³ Kansallisarkisto, Maanmittauslaitoksen kartta Hyvinkästä vuodelta 1871.

⁵⁴ Lahtinen 2017, 86.

5 VUODET 1873-1880 JA KAKSI RAUTATIEASE- MAA

Vuodeksi 1873 Hyvinkään ja Hangon välille valmistui uusi raideyhteys ja näin ollen rakennettiin myös uusi asemarakennus. Mainittakoon, että uuden Hangon radan rautatieaseman ja Hyvinkään vanhan rautatieaseman välimatka on vain joitakin satoja metrejä ja ne muodostivat vuodesta 1873 lähtien yhden yhtenäisen laajentuneen asemanseudun Hyvinkäällä. Tulkintaani yhtenäisestä asemanseudusta vahvistaa se, että Hangon rata liitettiin päärataan jo Hangon radan valmistumisvuotena 1873.⁵⁵ Koska Hangon rata rakennettiin alun perin yksityiseksi rautatieksi, sai se oman asemarakennuksensa Hyvinkäälle kuusipaikkaisine veturitalleineen. Näin Hyvinkäälle oli syntynyt kaksi erillistä rautatieasemaa pääl-liköineen ja muine henkilökuntineen.⁵⁶

5.1 Asemanseudulle muuttaneet työläiset

1860-luvulla Suomea kurittaneiden nälkävuosien ja taloudellisen laman takia uusia rautateitä uskallettiin jälleen rakentaa vasta vuodesta 1868 alkaen.⁵⁷ Vuoteen 1875 mennessä Suomeen oli valmistunut peräti viisi uutta raideyhteyttä, jotka kulkivat Suomen itäisissä ja eteläisissä osissa.⁵⁸ Näistä uusista raideyhteyksistä yksi oli Hangon ja Hyvinkään välinen rata, jonka tarkoitus oli mahdollistaa liik- kuminen rautateitse Hangosta Hyvinkään asemien ja Riihimäen kautta Pietariin.

Hangon radan sekä muiden uusien rautatieyhteyksien myötä muuttoliike Hy- vinkään asemanseudulle voimistui merkittävästi. Vuosina 1873–1880⁵⁹ alueelle muutettiin yhä useammin työn perässä, vaikka työväestön liikkumista rajoittavat säädökset olivat tuolloin edelleen voimassa. Nurmijärven seurakunnan muutta- neiden luetteloissa muuttoliikkeessä korostuvat etenkin rautatieammattien veto- voimaisuus, sillä vuosina 1873–1880 asemanseudulle muuttaneista 97 henkilöstä peräti 33 oli palkattu johonkin rautatiealan tehtävään. Muuttajien vuosittainen lukumäärä ei ollut kovin tasainen ja ne saattoivat vaihdella melko radikaalisti. Esimerkiksi vuoden 1877⁶⁰ muuttoluku oli vain yksi henkilö. Heti seuraavana vuonna⁶¹ määrä kasvoi jo kolmeenkymmeneen henkilöön.

⁵⁵ Alanko 1985, 30.

⁵⁶ Iltanen 2010, 62.

⁵⁷ Virrankoski 2009, 532.

⁵⁸ Zetterberg 2011, 35.

⁵⁹ KA, VRA, NSA muuttaneiden luettelo 1873–1880.

⁶⁰ KA, VRA, NSA muuttaneiden luettelo 1877.

⁶¹ KA, VRA, NSA muuttaneiden luettelo 1878.

Rautatieläisten osuus muuttoluvusta on merkittävä siitäkin syystä, että se on lähes yhtä suuri kuin vuosina 1863–1872 asemanseudulle muuttaneiden kokonaismäärä (36). Näistä 33 rautateiden työllistämästä henkilöstä 17 saapui yksin harjoittamaan ammattiaan ja loput 16 miestä toivat mukanaan perheensä. Nämä perheet koostuivat miehen lisäksi yleensä vaimosta sekä yhdestä, kahdesta ja toisinaan jopa kolmesta lapsesta. Yllätyksekseni rautatieammattien hierarkia ei aineiston perusteella ollut määrittelyä tekijä sille, kuka otti perheensä mukaan ja kuka ei. Yksin ja perheensä kanssa Hyvinkään asemanseudulle muuttaneita rautatieammattilaisia ilmeni nimittäin tasaisesti ammattihierarkian niin korkeasta kuin matalasta päästä.

Hangon radan myötä Hyvinkään asemanseudulle muutettiin rautatieammattien perässä aikaisempaa enemmän. Nurmijärven seurakunnan muuttaneiden luetteloissa esiintyvien rautatieammatteihin viittaavien työnimikkeiden lukumäärä kasvoi, mikä puolestaan kertoo uusien työpaikkojen synnystä. Helsinki-Hämeenlinna-rata teki paikallisille tutuiksi asematarkastajan, ratamestarin ja asemavirkailijan virat. Uusia ja asemanseudulla ennennäkemättömiä rautatieammattiteja edustivat alueelle muuttaneet asemarakennuksien tai junan siivoajat (putsare/lokomotputsare), höyryjunan lämmittäjät (eldare), jarrumiehet (bromsare), vaununtarkastajat (wagnrevisor), veturinkuljettajat (lokomotiv förare), aseman rahastonhoitaja (jernvägskassören) sekä varikonjohtaja (depotförman). Luettelemani ammatit kertovat, että Hyvinkään asemanseudun tarpeisiin palkatut henkilöt koostuivat virkamiehistä, työläisistä sekä palvelusväestä. Virkamiehiin kuuluivat muun muassa asemien päälliköt ja muut paperitöistä vastaavat henkilöt. Palvelijakuntaan kuuluivat puolestaan konduktöörit ja veturinkuljettajat. Hierarkian matalan puolella ammattilaiset muodostivat Asemanseudun suurimman henkilöstöryhmän ja heihin kuuluivat ratavartijat, vaunumiehet ja asemamiehet sekä muut fyysisesti raskaamman työn suorittajat.⁶²

Nurmijärven seurakunnan muuttaneiden luetteloista paljastui, että myös kourallinen itsellisiä⁶³ (Inh, Inhysning) muutti asemanseudulle vuosien 1873–1880 välisenä aikana. Nämä itselliset olivat tilattomia henkilöitä, jotka eivät jostain syystä olleet vakituisesti kenenkään palveluksessa.⁶⁴ Tutkimani lähteet eivät sitä suoraan kerro, mutta voinee olettaa, että nämä asemanseudulle muuttaneet itselliset saivat asemanseudulta tilapäisiä töitä, sillä osalla oli mahdollisuus tuoda vaimo

⁶² Lahtinen 2017, 87.

⁶³ KA, VRA, NSA muuttaneiden luettelo 15.5.1874, 45.

⁶⁴ Impola, Frigren, Karonen, Roitto & Rähä 2021, 338.

ja jopa lapset mukanaan⁶⁵. Paikalle muutti myös nimikkeen ”bondeson” (talollisen poika⁶⁶) alla yhteensä kolme henkilöä, joista yhdellä oli vaimo. Lähteissäni ei ollut näidenkään ihmisten työnteosta tarkkoja kuvauksia. Oletettavasti heidät kuitenkin nähtiin tarpeeksi nuhteettomina ja kykenevinä elättämään itsensä, sillä olihan heidät hyväksytty seurakunnan uusiksi jäseniksi. 1800-luvulla ei ollut nimittäin poikkeuksellista, että ihmisten lupa muuttaa seurakuntaan saatettiin evätä, jos heidän voitiin katsoa joutuvan myöhemmin yhteisön huollettaviksi.⁶⁷

Mainitsemani rautatieläiset, itselliset eivätkä talollisen pojat suinkaan olleet ainoita asemanseudulle työn perässä muuttaneita, sillä Nurmijärven seurakunnan muuttaneiden luetteloista löytyi myös joitakin mainintoja esimerkiksi piioista ja reingeistä, sepistä ja kisälleistä sekä yhdestä oletettavasti kaupan työntekijäksi (bodbetjänt⁶⁸) palkatusta henkilöstä. Kaikkien aikaisemmin mainitsemieni muuttajien lisäksi vuosina 1873–1880 Asemanseudulle asettui muutama yksittäinen ihminen, joiden tiedot eivät viitanneet työperäiseen muuttoon. Kerron heistä tarkemmin tutkielman seuraavassa luvussa.

5.2 Muuttaneiden taustoista

Uudet radat tarkoittivat uusia vapaita rautatiealan työpaikkoja, joita tultiin täyttämään pitkienkin matkojen takaa. Pienestä palkasta huolimatta tavalliselle väelle pedatut virka-asteikon alemman pään rautatieläisammatit olivat houkuttelevia mahdollisuuksia työn pysyvyyden sekä työhön yleensä liittyvän asunnon ansiosta.⁶⁹ Hyvinkään asemanseudulle muuttaneita ihmisiä yhdisti yhteinen halu ja kiinnostus kehittää paikallista yhdyskuntaa heidän erilaisista taustoistansa sekä eriarvoisista ammasteista ja viroista huolimatta.⁷⁰ Asemanseudusta oli vaajaassa kahdessakymmenessä vuodessa kehittynyt pieni, mutta aktiivinen asutuskeskus, jossa rautatieläiset olivat merkittävin väestöryhmä. Vuoteen 1880 mennessä Hyvinkään Helsingin-Hämeenlinnan radan rautatieaseman kokonaisuus piti sisällään itse rautatieaseman, viisi asuinhuonetta sekä makasiineiksi kutsuttuja rautatien sekalaisia tarpeita palvelevia varastoja.⁷¹ Kooltaan hieman pienem-

⁶⁵ KA, VRA, NSA muuttaneiden luettelo 15.11.1878, 53.

⁶⁶ Suomen sukututkimusseura, Mether & Valve, ei pvm.

⁶⁷ Einonen ym. 2016.

⁶⁸ KA, VRA, NSA muuttaneiden luettelo 30.10.1880, 58.

⁶⁹ Rinne 2001, 85.

⁷⁰ Lahtinen 2017, 88.

⁷¹ Suomen rautatiehallituksen kertomus vuodelta 1880, 8.

pään Hangon radan rautatieaseman tiluksiin kuului itse asemarakennus asuinhuoneineen sekä vastaavasti oma makasiini ja varasto.⁷² Kummallakin Hyvinkään rautatieasemalla oli oma henkilökuntansa. Hangon radan aseman merkitys kuitenkin väheni ja vuoden 1875 jälkeen asemaa ja sen kiinteistöjä käytettiin muun muassa rautatieläisten toimistoina sekä virkahuoneina ja matkustajien majoituspaikkana.⁷³ Asemanseudulle muuttaneet vakituiset asukkaat asuivat puolestaan rautatieasemia ympäröivissä rakennuksissa.

Vuosina 1873–1880 Hyvinkään asemanseudulle muutti ihmisiä kaiken kaikkiaan kahdestakymmenestä kuudesta eri paikasta tai paikkakunnasta ja seitsemästä eri maakunnasta. Alla erittely näistä maakunnista ja paikkakunnista:

1. Häme: Hausjärvi, Janakkala ja Kärkölä
2. Karjala: Sortavala ja Viipuri
3. Keski-Suomi: Jämsä
4. Lappi: Alatornio
5. Pohjanmaa: Kruunupyö, Lapua, Laihela, Pyhäjärvi, Vaasa ja Ähtävä
6. Uusimaa: Bromarv, Helsinki, Inkoo, Kaateriekipaasi, Karjaa, Lohja, Porvoo, Suomen kaarti, Tammisaari, Tenhola, Tuusula ja Vihti
7. Varsinais-Suomi: Westanfjärd

Listauksesta voi huomata, Hangon radan varrella sijaitsevilta uusilta radanvarsipaiikkakunnilta ei muutettu Hyvinkäälle kovinkaan paljon. Hanko-Hyvinkääradan pysähdyspaikat⁷⁴ olivat Hyvinkää, Korpi, Nummela, Lohja, Mustio, Karjaa, Lappohja ja Hango, mutta näistä paikkakunnista vain Lohja⁷⁵, Tammisaari⁷⁶ ja Karjaa⁷⁷ esiintyvät Nurmijärven seurakunnan muuttaneiden luettelossa. Helsingistä saapuva muuttoliike sen sijaan jatkui aktiivisena läpi vuosikymmenen.

Rautatieläisiä ja heidän perheitänsä muutti Hyvinkään asemanseudulle pääasiassa Pohjanmaan, Uudenmaan sekä Hämeeseen kuuluvan naapuriseurakunta Hausjärven alueelta. Hausjärvi, Helsinki ja Vihti olivat ainoat paikkakunnat, joista muutti rautatieläisten lisäksi myös muunlaista työväestöä. Heitä olivat muun muassa piijat ja rengit, sepät ja kisällit sekä itselliset, joiden harjoittamasta

⁷² Suomen rautatiehallituksen kertomus vuodelta 1880, 124.

⁷³ Junnila 1988, 41.

⁷⁴ Hyvärinen 2008, 131.

⁷⁵ KA, VRA, NSA muuttaneiden luettelo 15.12.1876, 50.

⁷⁶ KA, VRA, NSA muuttaneiden luettelo 15.12.1876, 50.

⁷⁷ KA, VRA, NSA muuttaneiden luettelo 9.11.1879, 55.

ammattista ei löytynyt mainintoja käyttämissäni lähteissä. Pohjanmaan Kruunupyystä saapunutta ratamestaria⁷⁸ lukuun ottamatta kaikki korkeampiin rautatievirkoihin palkatut henkilöt olivat kotoisin Uudeltamaalta. Lapista ja Keski-Suomesta muutti Asemanseudulle yhteensä kolme piikaa ja renkiä.

Huomattava osa Uudenmaan sisältä Hyvinkäälle muuttaneista rautatievirkailijoista oli kotoisin Helsingistä. Ajalle oli nimittäin tyypillistä, että asemapäälliköiden ja muiden johtavien rautatieammattilaisten tehtäviin nimitettiin suomalaisia Venäjän armeijassa upseereina palvelleita miehiä. Siviilivirka rautateilla nähtiin nimittäin entisten kaartilaisten keskuudessa uutena pelastavana työllistymismahdollisuutena.⁷⁹ Nurmijärven seurakunnan muuttaneiden luettelossa esiintyvät merkinnät Kaateriekipaasista ja Suomen kaartista olivat ainoat armeijaan suoraan viittaavat muuttaneiden vanhat kotipaikkakunnat. Kaateriekipaasista tai Suomen kaartista ei tutkimieni kirkonkirjojen mukaan kuitenkaan saapunut korkea-arvoisempia herroja ylempiin rautatievirkoihin, vaan nämä henkilöt oli palkattu ratavahdeiksi, jarrumiehiksi ja vaunumiehiksi. Vaikka asiaan ei ole muuttoluettelossa suoria viitteitä, niin Helsingistä Hyvinkäälle muuttaneet asemavirkailijat olivat todennäköisesti⁸⁰ myös armeijan upseeristoa tai muuta henkilökuntaa, sillä Suomen kaartin kasarmi sijaitsi Helsingissä⁸¹ ja kuten aiemmin mainitsin, niin upseerit kuin aliupseerit hakeutuivat usein rautatievirkoihin armeijauransa jälkeen.

Erilaiset työtehtävät olivat merkittävin Nurmijärven seurakunnan muuttaneiden luettelossa esiintynyt syy muuttaa Hyvinkään asemanseudulle sekä ajallisesti tyypillisin syy muuttaa paikasta toiseen. Tästä huolimatta muuttaneiden luettelossa esiintyi muutama henkilö, jonka kohdalle merkitty titteli ei viitannut työperäiseen muuttoon. Tällaisia henkilöitä olivat esimerkiksi Vaasasta muuttanut kasvattitytär⁸² (fostdr) sekä Vestanfjärdistä muuttanut ”Herr Konstantin⁸³”, jonka etunimi jäi epäselvän kirjoitusasun vuoksi tuntemattomaksi.

⁷⁸ KA, VRA, NSA muuttaneiden luettelo 10.7.1875, 47.

⁷⁹ Rinne 2001, 83.

⁸⁰ 1800-luvun suomalaisista joukko-osastoista sekä niiden toiminnasta on valitettavan niukasti kirjallisuutta.

⁸¹ Ekman 2006, 9.

⁸² KA, VRA, NSA muuttaneiden luettelo 31.9.1873, 43.

⁸³ KA, VRA, NSA muuttaneiden luettelo 22.10.1880, 58.

6 YHTEENVETO

Hyvinkään asemanseutu syntyi 1860-luvun alussa kuin tyhjästä keskelle metsää ja siitä kehittyi reilussa kahdessakymmenessä vuodessa pieni, mutta elinvoimainen rautatieyhteisö rautatieläisten ja muiden paikalle muuttaneiden ihmisten ansiosta. Hyvinkään asemanseutu sai alkunsa, kun vuonna 1862 valmistuneen Helsinki-Hämeenlinna-rautatien varteen perustetun Hyvinkään rautatieaseman ympäristöön alkoi muuttaa ihmisiä. Asemanseudulle muutettiin ennen kaikkea Uudeltamaalta ja Pohjanmaalta, mutta jonkin verran myös muista Suomen maakunnista, mutta itse Uudenmaan radanvarsipitäjistä ei Helsinkiä lukuun ottamatta muutettu Hyvinkäälle kovinkaan paljon missään vaiheessa.

Vuosina 1863-1880 Hyvinkään asemanseudulle muutti yhteensä 133 (36+97) ihmistä, joista ylivoimaisesti suurin ryhmä oli rautatieammattien harjoittajat. 1870-luvulla Hyvinkään asemanseutu oli nuoresta iästään huolimatta kehittynyt jo tarpeeksi suureksi taajamaksi, että siellä riitti asemavirkailijoiden ja muiden rautatieläisten lisäksi töitä myös tavallisille ihmisille kuten piioille, rengeille, itsellisille sekä joillekin yksittäisille käsityöammattia harjoittaville henkilöille. Nurmijärven seurakunnan muuttaneiden luettelossa korostuu työperäinen muuttoliike siitakin huolimatta, että 1800-luvun Suomessa muuttaminen ja liikkuminen oli todella säädeltyä. Seurakunnilla oli aikanaan myös oikeus hylätä sellaisten henkilöiden muuttohakemuksia, joiden ei katsottu voivan elättää itseään tarpeeksi hyvin. Tästä syystä piikojen ja renkien osuus muuttaneiden kokonaisluvusta oli varsin pieni.

LÄHDELUETTELO

Lähdekirjallisuus

Alanko, Marja. 1985. *Hyvinkään kulttuuriympäristön historiallinen kuvaus*. Hyvinkää: Hyvinkään kaupunki.

Ekman, Torsten. 2006. *Suomen kaarti 1812–1905*. Helsinki: Schildt.

Fogelberg, Paul; Viertola, Juhani. 1974. *Suomen teiden historia 1 – Pakanuudenajalta Suomen itsenäistymiseen*. Helsinki: Tie- ja vesirakennushallitus, Suomen Tieyhdistys.

Frigren, P; Impola, P; Karonen, P; Roitto, M; Räihä, A; toim. 2021. *Vanhojen käsialojen lukuopas*. Helsinki: Gaudeamus.

Hautala, Kustaa. 1951. *Hyvinkään seudun historia 1860–1950*. Forssa: Forssan kirjapaino.

Hyvärinen, Juuso. 2008. ”Hangon Rautatie.” Teoksessa *Leveät kiskot – Suomen yleiselle liikenteelle avatut yksityiset leveäraiteiset rautatiet*, toimittajat Matti Bergström ja Olavi Kilpiö. Hyvinkää: Suomen rautatiemuseo.

Iltanen, Jussi. 2010. *Radan varrella – Suomen rautatieliikennepaikat*. Keuruu: Otava.

Junnila, Olavi. 1988. *Hyvinkään seudun historia*. Hyvinkää: Hyvinkään kaupunki.

Laakso, Mikko. 2017. *Oikeilla raiteilla: Raideammattilaisten työn historia*. Helsinki: Siltala.

Lahtinen, Anu. 2017. *Hyvät, Pahat ja Hyvinkääläiset – Hyvinkään seudun historia*. Helsinki: Siltala.

Nenonen, Marko. 1999. ”Kulkijan taival.” Teoksessa *Tuhat vuotta tietä, kaksisataa vuotta tielaitosta 1: Maata, jäätä, kulkijoita – Tiet, liikenne ja yhteiskunta ennen vuotta 1860*, toimittaja Tapani Mauranen, 274–332. Helsinki: Edita.

Rinne, Matti. 2001. *Aseman kello löi kolme kertaa – Suomen rautateiden kulttuurihistoriaa*. Keuruu: Otava.

Uotila, M; Einonen P. 2021. ”Muuttotodistukset, passit ja mainetodistukset.” Teoksessa *Vanhojen käsialojen lukuopas*, toimittajat Petteri Impola, Pirita Frigren, Petri Karonen, Matti Roitto ja Antti Räihä, 182–189. Helsinki: Gaudeamus

Virrankoski, Pentti. 2009. *Suomen Historia 1&2*. Jyväskylä: Gummerus

Zetterberg, Seppo. 2011. *Yhteisellä matkalla – VR 150 vuotta*. Helsinki: WSOY

Alkuperäislähteet

Suomen rautatiehallituksen kertomus vuodelta 1880.

<https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/172055/rth12.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

Kansallisarkisto (KA), Helsinki

Väestörekisteriarkisto (VRA), Nurmijärven seurakunnan arkisto (NSA), seurakuntaan muuttaneiden luettelot 1852–1880: Tiedostot 25–62.

<https://astia.narc.fi/uusiastia/viewer/?fileId=5874635260&aineistoId=1163338060>.

Maanmittaushallituksen historiallinen kartta-arkisto (MHKA), Senaatin kartasto (SK) 1870–1919: XI 29 [Hyvinkää], tiedosto 1.

<https://astia.narc.fi/uusiastia/viewer/?fileId=5978742430&aineistoId=2388234972>.

Suomen Rautatiemuseon arkisto (SRA), Hyvinkää

Suomen Rautatiemuseon karttakokoelma (SRMK), F. Liewendal, t. Helsinki – Hämeenlinna – rautatiekartta (1857).

https://rautatiemuseo.finna.fi/Record/musketti_rautatie.M014:SRMK1:258.

Verkojulkaisut

Einonen, Piia; Pirita, Frigren, Tiina Hemminki ja Merja Uotila. 2016. ”Leipä taivalten takana – liikkuminen 1800-luvun alun Suomessa”. *Ennen ja nyt* 16:5.

<https://journal.fi/ennenjanyt/article/view/108763/63760>.

Suomen sukututkimusseura. Sukututkijan lähteet, Lyhenteitä. Koonneet Leif Meitner ja Assi Valve. <https://www.genealogia.fi/lyhenteita/>.