



[Pihlajaveden rautatieasema](#) .
[Aino Korjan historiikki 1972 ja 1990](#)
[Koulu - VR](#)

[Aino](#) [Korjan historiikit -alkusivu](#)

[Koulu - VR](#)

Pihlajaveden korvet, joissa länsipuolella **Martti Kitunenkin** oli joskus karhuja kaatanut, olivat levänneet rauhassa. Vuosina 1879-1883 Vaasan rata aukoi siellä linjojaan ja valmistui asemineen. Vuonna 1879 lokakuun 12. päivänä pidettiin väliaikainen kunnankokous Pihlajaveden kirkon sakaristossa...

1 §

Niinkuin kuulutettu oli, otettiin tuumattavaksi josko kunnalla olisi yhteinen mieli pyytää rautatiehallitusta teettämään Pihlaisten kohdalle Pysähtymispaikka, josta hetken tuumattua lukuisasti kokoontuneet Kunnan jäsenet päättivät yksimielisesti alamaisuudessa pyytää Rautatie Hallituksesta kumminkin pieni pysäyspaikka niin sanotun Kalliomäen kirkkotien kohdalle, ynnä toisen Wekselin paikan Valkeajärven tienoille, siihen jossa paalun Numero löytyy 1,342 jonka alustan talokas **Isak Valkeajärvi** lupas antaa maan ilmaseksi. Me kun ollaan täällä tiettömässä maakunnassa ja Keuruun ja Ähtärin pysäyspaikkain väli on 3 peninkulmaa 1 venäjän virstaa, niin emme tiedä missään niin pitkää väliä, ja asiain sellaisena ollessa ei kunnalla olisi yhtään hyötyä koko rautatiestä. Olletikin jos uusia maanteitä, jotka jo ovat kysymyksessä tulisi tehtäväksi, niin niiden takia voisi enempi liike syntyä rautatielle... Tätä asiaa ajamaan nyt ensin Insinööri **Orimonille** valittiin

Pastori

ius Bergroth

Jul

Matti Kolehma. Samuel Matomäki. Herman Rekola. Isak Valkeajärvi. Aapo Peltomäki. Erl and Laurila

Herman Vähämäki

(Kirj. J. Westerlund)

28.12.1880 päätös tienteosta Koipikankaalta rautatieasemalle. 1881 lopullinen päätös... **Matti Kallio**

lupasi Koipisiltaan yhden arkun rakentaa. Samoin toivottiin naapuri **Otto Multamäeltä**

·
Hermann Vuohimäkikin

heltä nyt asiassa niin, että otti takaisin entisen vastalauseensa tien rakentamisen suhteen. Syrjäkyläiset ilmoittivat, että asemapaikan lähellä asuvaiset talolliset ottaisivat edes vähänkin enempi osaa sanottuun Koipisillan rakentamiseen. Varsinkin Kirkonkylän isännät panivat kuitenkin ylimääräisiä töitä vastaan sanoen, ettei heillä ole enempi hyötyä asemapaikasta ja tien sillasta kuin toisillekaan. Kuitenkin talolliset

Herman Rekola

·
Aukusti Kaakkomäki

·
Matti Kolehma

·
Matti Somppi

ja

Aapo Mäenpää

lupasivat tuoda päälle määräyksen kukin yhden ansan ja yhden päällispalkin.

19.3.1883 oli Koipijoen sillan kustannuslaskelmista **Aapo Lehtomäki** ym. valittaneet ja kieltäytyneet maksamasta ennen kuin kihlakunnanoikeus on antanut päätöksen.

Kuntakokouksessa vaadittiin, että vastaansanojat pitää olla kaikessa edesvastuussa siitä, jos ehkä sillan huonouden takia kulkeville vahinkoa tulee...

Silta on rakennettu, kestänyt ja seisonut paikoillaan. Kuulemani mukaan Koipisillan alusiin on juntattu pystypaalutus. Mm. **Aapo Lepikko** on ollut tässä paalutustyössä. Ilman insinöörejä on sillan perustat ja kehiöt rakennettu niin vahvoiksi, että 1970 tienoilla sillan korjauksessa entisiä pohjia vain vahvistettiin.

Rautatien rakennusaika oli tuonut paikkakunnalle mm. uusia rakennustapoja. Oli kivenlouhintaa ja uudet, komeat kivinavetat kohosivat taloihin. Ne tehtiin pitkistä komeista kiilakivistä. Sellaisia navettoja oli mm. Kalliossa, Kaakkomäessä, pappilassa ja monissa muissa taloissa.

Teitä oli rakennettu. Junat vihelsivät. Virkailijat olivat tulleet. Puutavaran ja tervan lastaus alkoi. Ensimmäinen asemarakennus 1883 oli pieni. Myöhemmin sitä laajennettiin: tehtiin odotushuone, toimistotilat ja asemapäällikön asumus. Rakennuksessa oli koristeellisuutta, kaarevia viivoja ja se oli radanvarren kaunistuksena. Vuonna 1888 Pihlajaveden seisontapaikka nimitettiin 5. luokan asemaksi. Pihlajaveden asemarakennuksen piirustukset on laatinut arkkitehti **Grönholm**. Korkeakoskella on samanlainen rakennus.

Asemapäälliköitä

1. asemapäällikkö oli **Johan Alfred Holm 1887-88**.
2. asemapäällikkö oli **Karl Alfred Hjelt 1893-95**.
3. asemapäällikkö oli **Johan Ulrik Nörlund 1895-1909**. Hän oli sen aikainen korkea virkamies ja ruotsikko. Tavallisen rahvaan miehen oli toimitettava asiansa lakki kourassa. Hän muutti sitten Ähtäriin.
4. asemapäällikkö oli **Oskar Alarik Gröndahl 1909-1926**. Hän oli myöskin korkea virkamies, kotikielenä ruotsi kuten siihen aikaan virkamiesperheissä oli tapana. Gröndahl oli kookas, arvokas ja kunnioitusta herättävä hahmo. Toisaalta hänen voidaan sanoa olleen myöskin oikea kansanmies. Alaisilleen hän oli hyvinkin läheinen ja hyväntahtoinen. Hän oli aikansa voimakas kulttuurihenkilö paikkakunnalla. Gröndahl osallistui kaikkiin paikkakunnan valistusharrastuksiin. Gröndahl luki paljon. Hän oli musikaalinen, pianisti, joka esiintyi juhlissa. Kerrotaan joskus kuoroharjoituksia pidetyn aseman odotushuoneessa.

Luonnon ja ympäristön hoito oli hänen erikoisalaansa ja harrastustaan. Pihlajaveden asema ympäristöineen oli viimeiseen piirtoon saakka hoidettu ja vaalittu. -Liiankin tarkkaan puhdistettu, muisteli vanha asemamies **Lauri Reunanen**. Asemapäällikkö teki keppeineen kävelyretkiä ympäristöön. Jos siellä oli ollut maantienojassa paperi, saattoi hän tultuaan sanoa asemamiehelle, että menepäs hakemaan se pois. Nuorisoseurantalon läheisyydessä Kauppalan kestikievarin hevospies syötti hevostaan. Gröndahl kielsi syöttämästä. Hevospies tokaisi, että mitäs se sinulle kuuluu; Kauppalan maatahan tämä on!
-Et sinä mitään ymmärrä kauneudesta, tuumi Gröndahl. Siisteyden ja kauneuden vaaliminen kasvatettiin asemamiehiin niin syvästi, että sen vaikutus säilyi vuosikymmeniä. [Sama henki seurasi häntä sittemmin muuttaessaan Haapamäen asemapäälliköksi](#)

i.

[Suomen Kuvalehti 6-1930](#)

Gröndahl omisti Pihlaisselällä Selkisaaren, jossa oli huvila. Siellä hän vietti kesät. Se oli kaunis ja hoidettu. Luonnon piti olla koskemattomaa. Yhtään puuta tai oksaa ei turhan takia saanut katkaista.

5. asemapäällikkö oli **Väinö Gustaf Nikolainen 1929-28**. Hän oli hieno, sivistynyt ja seurallinen mies, joka ei kuitenkaan kerinnyt laajemmin tutustumaan paikkakuntaan.
6. asemapäällikkö oli **Edvard Alarik Lybeck 1928-30**. Hänen kotikielensä oli myöskin ruotsi. Hiljainen mies ei paljon liikkunut ympäristössä. Sairaus ja kuolema kohtasivat täällä. Perhe jäi asumaan Pihlajavedelle.
7. asemapäällikkö oli **Väinö Verner Louhivaara 1930-37**. Hän oli pohjalainen talonpoika ja suomalainen virkamies. Rouvansa kanssa hän otti osaa kaikkiin paikkakunnan harrastuksiin. He muistivat myös Lapualla asuessaan Pihlajavettä. Pihlajaveden rannalle on perhe kesäasuntonsakin rakentanut.
8. asemapäällikkö oli **Hugo Henrik Puusaari 1937-52**. Hän toimi täällä sotavuosien ajan ja oli

suojeluskunnan paikallispäällikkö, upseeri ja sotilas. Paikallispäällikön tehtävät toivat paljon lisätyötä. Hän hoiti kotirintaman tehtävät hyvin. Puusaari oli isänmaallinen, tiukka ja täsmällinen. Hän piti hyviä puheita: jokainen sankarihautaus hoidettiin arvokkuudella. Rautateillä ja asemalla oli hoidettavana sotilas- ja siirtolaiskuljetukset. 29.12.1939 koki Pihlajaveden asemanseutu voimakkaan ilmapommituksen, jossa kolme aseman henkilöstöstä kuoli ja joitain rakennuksia tuhoutui. Pitkien sotavuosien kuluessa, ja kun sota myöhemmin oli hävitty, joutui kotirintamalla ollut upseeri usein rintamamiesten purkausten kohteeksi. Kotirintamakin tarvitsi kuitenkin näihin aikoihin voimakasta, vastuunsa tuntevaa persoonallisuutta, joka varmaan monien taholta kiitollisena muistetaan. Vanha asemamies sanoi hänestä: "Hyvä mies. Suora mies. Ei ollut väärää paikkaa. Sanoi mitä oli sanottavaa, eikä sen enempää. Esimiehen ja alaisen välinen porras oli jotenkin korkea. Jos asemamiehen kanssa on sinut, ei se enää kunnioita esimiestään."

9. asemapäällikkö **Bruno Vilhelm Helminen 1952-66** tuli Viipurin puolesta. Siellä hän oli kokenut Suomen kohtalokkaitten vuosien tapahtumia. Vanha asemamies Reunanen sanoi "...oli mukava mies. Kaikkien kanssa sinut. Pystyvä mies vaikka mihin, koneisiin, nikkarintoihin ym..." Helminen oli todella seurallinen ja ystävällinen. Hän hoiti asemansa, yhteisiä harrastuksia nuorisoseurassa ja muualla. Helminen näytteli ja puhui, rouva lauloi ja soitti. Kaikkialla vallitsi jotenkin myötäelämisen leppoisa tunnelma. Nuorisoseuran historiassa Helmisenellä on merkittävä osa erityisesti nuorisoseurantaloon omistuksen palauttamisen yhteydessä.

Helmisen vuosina Pihlajaveden asemalla oli henkilökuntaa pitkästi toistakymmentä. Vuonna 1952 otettiin käyttöön uudet turvalaitteet, jotka helpottivat suuresti junanlähettäjän työtä. Vuonna 1960 saatiin kolme miljoonaa maksaneet kuormausalueet kuntoon. Vuonna 1961 saatiin vesi- ja viemärijohtot aseman alueelle. Vuonna 1965 poistettiin ensimmäisen ja toisen raiteen alta kolme metriä maata ja ajettiin tuhansia kuutioita soraa tilalle.

Pihlajaveden asemalla oli laaja ja hyvin hoidettu puistikko. Br. Helmisen aikana oli puistikko ja kukkaistutukset erikoisen kauniit ja hoidetut. Siitä tulikin asemien välisissä hoitokilpailuissa ensimmäinen palkinto. Eipä olisi uskonut, että tämä Helmisen toimekas pari muutti eläkeläisten joukkoon. Kaunis kukkien ympäröimä kesäasunto on kuitenkin Pihlajavedellä.

10. asemapäällikkö **Matti Aatami Ravanti 1967-70** oli hiljainen, mukava mies. Hän oli viimeinen asemapäällikkö ja muutti kaikessa hiljaisuudessa Tampereelle 1971.

Ravantin jälkeen asemanhoitajana toimi **Arvo Helin 1970-71**. Tämän jälkeen hän toimi ja vaikutti Haapamäellä ja Pihlajavedellä.

Aaro Leppälä

kertoo, että asemalla ei ollut muutoksia asemapäällikkö Ravantin lähdettyä Arvo Helinin toimiessa asemanhoitajana vuoden 1971 toukokuun loppuun saakka. Vielä siitäkin vuoden eteenpäin toimi asemalla rahti-, kiito- ja matkatavara sekä matkalippujen myynti. Haapamäen tavaratoimisto kirjoitti kiito- ja rahtitavaralle kuljetuskirjat. Viimeisen matkalipun Pihlajaveden asemalla Aaro Leppälä kirjoitti toukokuun viimeisen viikon lopulla 1972. Samana päivänä hän sattui istuttamaan asemalle katajan. Pihlajaveden aseman toiminta miehitettynä asemana päättyi toukokuun viimeisessä viikonvaihteessa, aikataulujen vaihtuessa, 1972.

Vuonna 1888 Pihlajaveden asemapäälliköt oli velvoitettu olemaan myöskin postinhoitajia. Tämä perinne oli seurannut asemalla 80 vuotta, kunnes 1967 posti muutti asemalta Pihlajaveden Säästöpankilta vuokrattuun uuteen postipaikkaan. Postinhoitajat oli nimitetty jo aikaisemmin.

[Pihlajaveden postilaisia 1960-luvulla](#)

Vajaassa 90 vuodessa on niin paljon virkailijoita, asemamiehiä ym. kulkenut Pihlajavedenkin aseman kautta, ja kukin on jättänyt jotain pysyvää itsestään paikkakunnan elämään. On sanottu, että ensimmäiset seutukunnan valistusharrastuksen luojat olivat kansakoulunopettajat, kauppiaat ja rautatieläiset.

Virkailijoina ovat toimineet eri aikoina mm. **Iipponen, Markkula, Leivo**, vapaussodassa kaatunut **Antti J.**

Gummerus

Helmannin

ja

Koskelan

perheet,

Bertta Korkeala

,

Väinö Vanamo

jne. Vanhempia asemamiehiä on ollut

Ossian Eteläaho

,

Väinö Mäenpää

,

Niilo Hautanen

,

Eino Mäkinen

ja

Lauri Reunanen

, joka palveli rautateitä 41 vuotta. Nuorempia olivat

Yrjö Koivuranta

,

Leo Toivonen

ja viimeksi jääneenä

Aaro Leppälä

.

Parhaana aikana oli Pihlajaveden asemalla asemapäällikön lisäksi kahdeksan asemamiestä ja viisi virkailijaa, yhteensä 13 vakinaista henkilöä. Lisäksi oli postin työntekijöitä. Postinkantajat saapuivat aamuisin. Virtain posti kulki Pihlajaveden kautta ehkä Porin radan valmistumiseen saakka. Kauemmin se kuljetettiin hevosilla. Postimies tuli illalla hevosella, oli yötä Laitalassa ja aamulla kello neljän tienoilla tuli lajittelemaan postia ja lähti kohti Virtaita. Virtain tavaraliikenne kulki myös tätä kautta. Joku kauppias ajoi ne myöhemmin kuorma-autolla.

Ensimmäisen maailmansodan aikoina kulki tätä rataa myöten lukemattomat junat

vuorokaudessa, kertoi Lauri Reunanen. Haapamäen ja Myllymäen välillä oli kolmen kilometrin suora näkyvyys. Siinä ajoi kolmekin juna yhtä aikaa näkyvissä. Myöhemmin tuli määräys, ettei saanut olla kuin yksi juna liikkeellä aseman välillä.

Puutavaran, halkojen, tukkien ja Sahan lautatavaran lastaus oli suurta aikoinaan. Tavaravaunuja myöskin purettiin. Silloin, kun hevosajot olivat metsässä suuria ja viljelystavat heikompia, tuli joka päivä talvella 3-4 vaunukuormaa heiniä ja muuta rehua.

Matkustajajunia seisautui asemalle 5-6 juna kumpaankin suuntaan. Iltajunan aika oli paikkakunnan nuorison yhteinen kokoontumispaikka ja -hetki. Taisipa usein olla yöjunien aikakin. Asema-alue oli elävä ja vaikuttava keskuspaikka. Yhdessä läheisyydessä olevan nuorisoseurantalons kanssa ne muodostivat rikkaan ja keskeisen kulttuurialueen.

Kun Porin rata valmistui 1939 alkoi pikkuhiljaa henkilökunnan vähentäminen. "Ensin nypittiin asemamiehet, sitten herrat." 1960-luvun lopulla puutavaran kuljetus siirtyi tie- ja autokuljetukseen. Samoin henkilöliikennettä siirtyi maanteille. Sahan lautatavaran lastaukset olivat Pihlajavedellä loppuneet. Tampere-Parkano-Seinäjoki- rata valmistui 1971. Kaikki yhdessä vähensi rautatieliikennettä niin, että toukokuussa 1972 Pihlajaveden aseman toiminta miehitettynä päättyi. Pihlajaveden alueilla olleet Valkeajärven ja Piilin asemat olivat hiljenneet jo aikaisemmin.

Hiljaa, huomaamatta, yksi kerrallaan, henkilökunta muutti. Ei ollut lopettajaisia, ei läksiäisiä, ei kukkia ei puheita. Kuitenkin rautatie henkilökuntineen oli tuona 89 vuoden aikana antanut paikkakunnalle paljon elämää, vilkkautta, virikkeitä, kulttuuria. Siellä olivat toimineet valistuneet, paikkakunnan elämään aktiivisesti osallistuneet ihmiset. Ruusut menneille vuosille!

Syyskesällä 1972 saattaa yksinäinen matkamies värjötellä tuulessa ja kylmässä hiljaisella asemalla. Asemahuoneen ovet ovat kiinni, ystävällinen virkakunta poissa. Muutama juna, joka vielä pysähtyy asemalla, on pysäytettävä itse kuin linja-auto. Harva matkustaja enää asemalle eksyy. Haapamäen asemalle on ajettava autolla 12 kilometriä. Vanhat puiston puut siellä edelleen tuulessa huojuvat.

Edellä oleva selostus on kirjoitettu 1970-luvun alkupuolella olleesta tilanteesta. Kymmenen vuoden kuluessa tilanne sikäli muuttui, että puutavaraa edelleenkin lastattiin asemalla ja matkustajajunat pysähtyivät tarvittaessa, jopa kaikki pikajunatkin. Sitä ei ollut tapahtunut koskaan aikaisemmin. Haapamäen aseman henkilöstö hoitaa asiat.

Vuonna 1990 rautatieliikennettä hiljennetään ja lopetellaan kaikkialla. Jälleen Pihlajavedenkin asemalla seisoo entistä harvemmin juna. Asemarakennus on vuokrattu muihin tarkoituksiin. Asemapuistosta on vanhoja puita poistunut. Puisto ja ympäristö on yhtä alakuloista kuin monessa muussakin paikassa. Entistä elämää ja kauneutta ei moni enää muistakaan.

Aino Korja (kirj. loppuvuodesta 1972 ja 1990)

Aino Korjan historiikit -alkusivu

Koulu - VR



Vas. Edvin Ilonen, Uuno Rauni Autio, Yrjö Bruno Helminen, Matti Rajala Kts. [Miehiä asemalla 1950-luvulla](#) Nykänen, Toivo Huru, Leo Koivuranta, ja Olavi Järvinen. *Kuvan om. Matti Saarinen* Toivonen, Tauno Varjamo,



[Vaasan rata 100 vuotta 1983](#)



Vas. Kirjuri Bruno
junanläh. Arvo Helin ja

Helminen, asemapääll. Hugo Puusaari,
junanläh. Elo Vainio