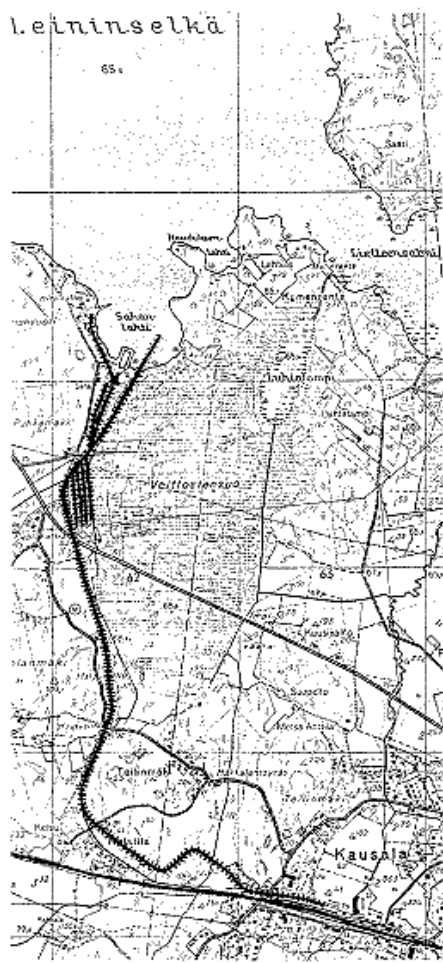


Kausalan - Leininselän rautatie

hevosraitiovaunut höyryhepojen perässä. Raitio 4-1996

[Takaisin Etusivu Frontpage](#)

Koonnut Jorma Rauhala. Kuvat Reino Kalliomäen kokoelma ja Markku Nummelin



Kausalan kylä - Iitin kunta.

Matti Multalan Pyörä- ja Puuteollisuus, Kausalan Saha ja Mylly, (toiminimi kuului v. 1966 lähtien Myllykoski Oy:hyn). 750 mm raideleveyksisen noin viisi kilometriä pitkän Kausalan-Leininselän rautatien päätarkoituksena oli puutavaran kuljetus sahalaitokselle laajoista Iitin-Jaalan metsistä, jotka sijaitsivat Leininselän vesistön tuntumassa. Rata avattiin liikenteelle 20.6.1910 ja samana kesänä aloitettiin myös höyrylaivaliikenne Leininselällä. Laivojen ja VR:n junien yhdysliikenteessä kulki myös henkilöjuna. Matkustajavaunuja oli neljä entistä Helsingin Raitiotie ja Omnibus Oy:n hevosraitiovaunua (Scandia AS, Randers, Tanska, v. 1890), joiden raideleveys kavennettiin metristä. Myöhemmin vaunut maalattiin punaruskeiksi. Vaunuilla oli lisänimenä "lasivaunu". Yleisenä henkilöjunaratana tämä rautatie palveli 1910-luvulla. Sen jälkeen hevosvaunulla kuljetettiin yhtiön väkeä. Kapearaiteinen purettiin, kun VR rakensi vuonna 1947 leveäraiteisen raiteen Kausalan sahalle (3.11.1946 tehtiin rakentamispäätös). Leveäraideradan lähtövaihe Kausalan asemalla purettiin 1987 ja itse rata seuraavan vuosikymmenen alussa.

Yksi raitiovaunuista on tallennettu ja se on kesäisin esillä Museorautatieyhdistyksen Minkiön kapearaidemuseossa. Tämä vaunu on peruskorjattu viimeksi 1930-luvulla.

Reino Kalliomäki kertoo:

Armeijaa käydessäni tarkkailin aina junan ikkunasta vanhaa Leininselän ratapenkkaa ja kun se katosi asemalla punaiseen makasiiniin, niin mielessäni kuvittelin, että mitä siellä sisällä onkaan. Lopulta kun ehdin tirkistämään, niin raitiovaunuhan se siellä. Tietenkin se oli pettymys, olinhan uskonut, että siellä on myös höyryveturi. Totta puhuen, kun vuonna 1968 olin Iitissä, niin edellisenä vuonna sahan päässä olisi höyryveturi vielä ollut.

Kävin pyytämässä Pyörä- ja Puuteollisuuden johtajalta vaunua museoradalle sekä sain Hannu Haakin innostumaan traktoreineen sen kuljettamiseen. Kun vaunua nostettiin esiin heinien joukosta esiin ja kun runko ja pyörätkin tulivat näkyviin,

näytti johtaja hetken päästä tulevan katumapäälle, mutta onneksi piti sanansa.

Kesällä 1973 koetin paneutua tarkemmin Leininselän rataan ja ensimmäiseksi tapasin konemestari Otto Hokkasen:

Tulin Iittiin vuonna 1933. Matkustajavaunu oli korjattu ennen radan leventämistä, kmm Vainio. Puskimet oli otettu lumiauraan.

Kaksi veturia: "2" oli saksalainen, molemmat veturit olivat runkotankkivetureita (0-4-OWT). Herroja vietiin ja heidän vieraitansa matkustajavaunulla. Puutavaralastit olivat 6-8 vaunua. Tukkeja tuotiin myös asemalle. Numero 2 oli välillä Heinolassa, mutta se pyydettiin takaisin, kun ykkösen tuubit hajosivat.

153. Kausala-Leininselkä.		Leininselkä-Woikkaa.	
juna		laiva	
jokap.	jokap.	jokap.	jokap.
3.25 <-Kausala	<-7.25	4.00 <-Leininselkä	<-6.45
3.45 ->Leininselkä	->7.05	7.35 ->Woikkaa	->3.00

litin, Jaalan ja Voikkaan yhteyksiä. Välilaitureita olivat Kauramaa, Iitti, Lyöttilä, Marlebäck, Kimola, Jaala ja Oravala. Laivanvarustaja ja liikemies Matti Multala rakennutti vuonna 1910 oman kapearaiteisen rautatien Leininselän rannasta Kausalan asemalle. Vaunuiksi hankittiin vanhoja Helsingin hevostaitotien vaunuja, joita höyryveturi veti. Matkustajat kuljetettiin radalla ilmaiseksi. Aikataulut kesältä 1914.



Junä Leininselän asemalla.
Kuva:
Kokoelma Reino Kalliomäki

"Lasivaunuja" on ollut kaksi kappaletta. Toinen vietiin kalliolle Kymin rantaan, rikottu siellä. Tavaravaunut olivat telivaunuja. Tukkeja lastattiin yhdestä leveästä vaunusta kaksi kapeaa. "Niityn mäki" asemalta lähdeäessä oli paha. Kuusi lastia tukkia tuli ylös kovalla puhdilla hyvällä kelillä.

Veturinkuljettajia oli kuusi; Stack, Haapasilta, Vainio, Hekanen, Unto H. ja itse (O.H.). (Miesten ääntämät vierasperäiset nimet jäävät joskus arvoituksiksi.) Vietiin tukkikuormia niityn mäelle: ensin työnnettiin kolme vaunua mäen päälle ja sitten kolme perälle, veturi keskellä sahalle. Jarrut olivat vain veturissa. Vetureissa poltettiin puuta, kuivaa lankunpäättä sahalta, hyvää pihkaista puuta.

Vettä otettiin imurilla Kymijoesta. Kausalassa oli varakaivo. Myöhemmin tehtiin vesiposti sahalle.

Laivat olivat Hiidensalmi ja Osmo. Asemahuone oli Kyminrannassa. Kausalan asemalla oli pieni asemahuone. Siitä oli junasuorituspuhelin-yhteys sahalle. Talvella kun ei ollut laivaliikennettä, ajettiin veturina kolmessa tuurissa tukkeja. Dieselveturit tuli sotien jälkeen. Kausalassa oli iso sotavarikko. Dieseli vietiin sahan kapearaideliikenteen loputtua Heinolaan. (Heinolan eteläpuolella on toiminut saha, joka on ilmeisesti kuulunut "konserniin".)

Kerran oli taas tilattu "lasivaunu" viemään sahayhdyskunnan rouvia rukoushuoneelle Kausalaan. Sahanhoitajana oli "Ukko" Salminen. Kun naisia ei kuulunut, niin Ukko käski lähtemään. No, silloin mentiin. Veturinkuljettaja palasi kuitenkin takaisin ja tapasi naiset kävelemässä rataa myöten Holstilan kohdalla. Nämä eivät suostuneet nousemaan kyytiin. Ville tokaisi: %\$&£\$@#o, no minä ajan tässä sitten hiljalleen edeltäpäin. Näin päästiin vihdoon Kausalaan. (Huom: tuon ajan ihmiset eivät huvinpäitenkään mielellään puhu rumia, saati sitten pane niitä toisten suuhun. Kertojan tarkoitus oli varmasti pitää kuljettaja anonyyminä, mutta lipsautti Villen, mikä lienee OK kun kuljettajalistasta puuttuvat etunimet.)

Toisen kerran "lasivaunu" sai lähteä tyhjänä, kun kuljettajavuorossa ollut vanhapoika-kuljettaja pahastutti kyytiin tulevat naiset. Kuljettaja oli nimittäin niin ylenannettu, niin ylenannettu, että hänen käytöstään pidettiin pahana. Hänen housujensa sepaluksesta olivat nimittäin napit jo ammuin lentäneet ja vyönäkin oli narunpätkä. Rouvien lähestyessä kuljettaja seiso odottamassa junan edessä ja ylenannettu kun oli, työnsi kätensä sepaluksen sisään ja raapia kyhnyttäen jotakin kutisevaa kohtaa. Rukoushuoneelle matkaava ompeluseuraväki nosti leukansa ylös ja lähti kävelemään. Kuljettaja lähti hetken pohdittuaan ajamaan hiljaa perässä. Kerrotaan, että tällä kertaa naiset nousivat junaan jossakin vaiheessa ja näin kaikki päättyi onnellisesti.



"Lasivaunu" Minkiön kapearaidemuseossa. Kuva © Jorma Rauhala. 04.05.1986

Sitten tapasin vielä Lauri Vainion, joka asui silloin Mankalassa. Hän kertoi: Matkustajavaunuja oli alunperin neljä. Yhtä ei käytetty lainkaan Kausalassa. Matkustajaliikenne loppui ennen kapinaa. Matkustaminen oli maksutonta. Koska rataa ei oltu katsastettu (yleiseksi rautatieksi), ei voitu myydä lippuja. Junassa matkustaminen oli "vapaaehtoista" ja laivamatka oli siksi sitten kalliimpi. Asemahuone oli laiturin juuressa. Lisäksi oli 2. ja 3. luokan ravintola. Ravintolarakennuksessa oli pieni keittiö ja kaksi huonetta. Sieltä sai oikein ruokaakin. Ja asemakellokin oli.

Rata oli huonokuntoinen ja loppuaikoina sitä topattiin jopa hakepuruilla. Kolme vuoroa ajettiin usein tukkeja Kausalasta. Kakkonen toi 5-6 lastia. Nopeusarvio 35 km/t kevyellä kuormalla. Rimoja ja laudanpätkiä poltettiin.

Seuraavassa Reino Kalliomäen yhteenveto lehdellemme mitä kapearaiteselta oli vielä viime kesänä (1996) nähtävissä:

Ratapenkkaa on vielä paikallistienä tuo "Niityn mäki" leikkauksessa kulkevine S-kurveineen, kaltevuus jopa n. 20 o/oo, mutta muuten uudisrakentaminen on peittänyt jäljet. Vanha laiturin lahoaa rannassa, mutta koska se on osin maalaituri, niin siinä on vielä myös patkka ratapohjaa tienä, joka kaartaa laiturin luota rantaa pitkin saha-alueelle. Saha-alue on tehokkaasti tasattu. Silloin 1972-73 siellä oli paljon raiteita ja vaunujakin jäljellä. Kiskopaino oli muistivaraisesti 12 kg/m. Sahan viereisellä Veittostensuolla oli aikoinaan kaksikin raiteita käyttävää turvetehdasta. Käydessäni Hannu Haakin kanssa hänen räätisitikkallaan tiedustelemassa vaunun siirtojuttua, huvittelimme laskemalla turvetehdasrakennuksen ylätasanteelta rullavaunulla suolle. Se ei ollut puoliksikaan niin hurjaa kuin Hannun räätärin kyydissä oleminen.

Move 21 -veturi tuli sahalle Tapio Saalastin Insinööritoimiston kautta ja kuuluu niihin yli kymmenen koneen sarjaan, jotka hän sai ostaa Sotevalta. Viisi veturia jäi kapearaitesiksi, muut muutettiin leveäraitesiksi. Kausalan Move 21 toimi tietenkin vain enää saha-alueella. Muistitieto kertoo sen menneen Heinolaan ja likka Hovi muistaa nähneensä sittemmin 1960-luvun lopussa sellaisen rungon ja pyörästön romuliikkeessä Lahden veturitallin vieressä.

Jussi Kekki kertoo:

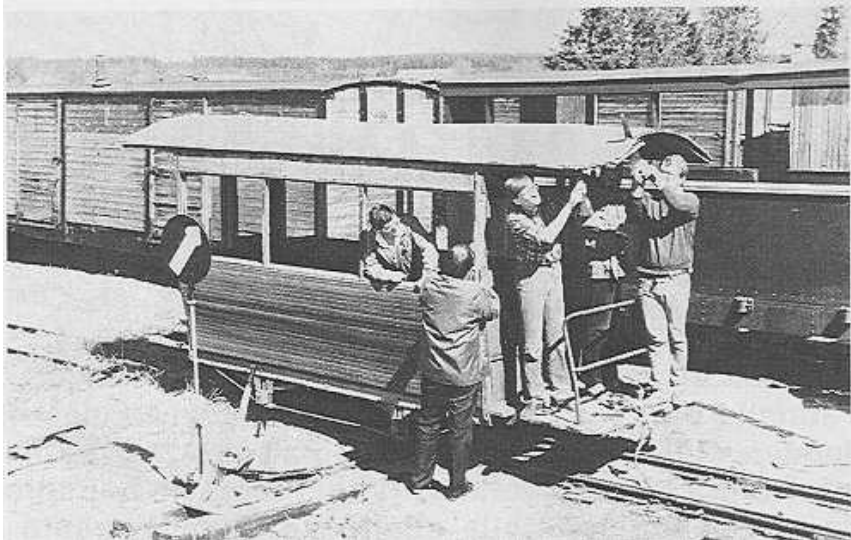
"Asun siitä Kausala-Veittosten saha -rautatieltä noin puolen kilometrin päässä. Nyt on jo leveät raiteetkin laitettu rullalle ja vanha ratalinja on vain muistona menneistä mahtavista ajoista. Sahakin on jo purettu ja siellä on vaan isot ongelmajätekasat muistuttamassa KY5 puunsuoja-aineen käytöstä. Olin itse kesätöissä sahalla neljänä vuonna 1960-luvulla ja silloin siellä oli vielä joitain vanhoja patuja, jotka muistivat niistä vanhan kapearaidajan jutuisia. "Lasivaunusta": olen itse 1950-luvun lopulla käynyt istumassa siinä vaunussa lukemattomia kertoja täällä Kausalassa. Vaunu oli Helsingin vanha hevosvetoinen puuratikka, sen sain selville isältäni. Vaunu oli ennen sotia tällä Kausala-Veitonon kapearaideradalla työväen kuljetusvaununa. Porukka meni täältä Kausalasta töihin aamulla siinä ja sama illalla takaisin. Niitä vaunuja oli ainakin kaksi kappaletta. Siitä toisesta ei minulla ole mitään hajua. Luultavasti se oli myyty jonnekin muulle sahalle sodan jälkeen. 1950-luvulla "lasivaunua" säilytettiin Kausalassa entisessä Sotevan varastossa aseman lähellä."

Lopuksi eräitä lainauksia Resiina-lehdistä:

"Kun rautatie oli rakennettu Salpausselkää seuraten, rata ei ulottunut verraten läheisen Iitin järvialueen rantaan. Tätä pidettiin paikallisten talousmiesten keskuudessa vallitsevana puutteena, joka esti sahateollisuuden sijoittumista keski-Iitiin, esimerkiksi Mankalaan tai Kauramaahan. Liikemies Matti Multala joka ryhtyi 1910-luvulle tultaessa harjoittamaan puutavarakauppaa Iitin seudulla, rakennutti 1910 kapearaitesien rautatien Kausalasta Leininselän rantaan. Työtä valvoi ratainsinööri F. Åberg, ja rata avattiin liikenteelle 20.6.1910. Puutavaraliikenteen ohella rautatie palveli myös matkailua. Pieni "pässi" veti junaa, jonka viimeisinä vaunuina oli lyhyitä punaruskeita matkustajavaunuja Kausalasta Leinin rantaan kohta Helsingin junan tultua, 14.55. "Multalan radan" liikenne jatkui yhä 1920- ja 1930-luvulla tavaraliikenteenä. Sitten rata purettiin ja tilalle rakennettiin valtionrautateiden raide Kausalan sahalle." Iitin historia II, Lahti 1966.

"Vielä vähäsen Kausalasta: Vaikka virallista yhdysliikennesopimusta VR:n kanssa ei ollutkaan olemassa, oli junan lähtö- ja tuloajat Kausalassa sovitettu sellaisiksi, että yhteys Helsingistä päin saavuttaessa oli junalla 4, lähtö Helsingistä 10.20 ja tulo

Kausalaan 15.12, josta juna Leininselkään 15.25. Paluuyhteys oli Leinistä 19.25 Kausalaan saapuneella junalla ja 1 9.40 junalla 261 edelleen Helsinkiin, tuloaika 0.52. (OK)"



Kausalan-Leininselän Rautatien matkustajavaunu Minkiön kapearaidemuseossa. Vaunun kimpussa on SRS:n puhdetyöryhmä vuonna 1986.

Vasemmalta Ensio Virta, Jarmo Oksanen, Jorma Rauhala, Kari Juntunen sekä Krister Engberg. Kuvan otti Markku Nummelin, joka osallistui myös vaunun siistimistalkoisiin. Kesäkuun alussa (1986) radan avajaisjuhlissa vaunua sitten veti ihan oikea hevonen.

"Kausalan-Leininselän rata, yksityinen rautatie Kausalan asemalta Leininselän rantaan, Kymijoen vesistöissä; pituus noin 5 km, raideleveys 75 cm, omistaja liikemies Matti Multala, Lahdesta. Liikkuvaan kalustoon kuuluu: 1 saksalaistekoinen höyryveturi, 4 matkustaja- ja 12 tavaravaunua. Rakennuskustannukset noin 125.000 mk (alkuperäinen kustannusarvio oli 95.000 mk). Rata valmistui kesällä 1910. Radan tarkoituksena on saattaa valtionrautateitten yhteyteen Iitin, Jaalan ja Valkealan pitäjiä koskevat, Leinin, Pelingin ja Pyhäjärven rantaseudut; jokapäiväinen laivaliikenne Leininselän rannasta Jaalan kautta Voikkaan. Neljän ensimmäisen kuukauden aikana (kesäkuu-syyskuu 1910) käytti rataa noin 4000 matkustajaa ja kuljetettiin sitä myöten noin 12.000 kuutiometriä puutavaraa." Otavan Tietosanakirja IV, 1912

"Nuo neljä matkustajavaunua olivat, kuten tunnettua, Helsingin entisiä hevosrailitievaunuja. Yksi niistä jäi kuitenkin heti alusta alkaen rantamajaksi Leininselän tuntumaan. Jäljelle jääneillä "lasikaapeilla", kuten niitä kutsuttiin, kuljetettiin matkustajat ilmaiseksi. Näin täytyi menetellä, sillä rataa ei koskaan katsastettu matkustajaliikenteelle ja niinollen junassa kulkeminen tuli olla vapaaehtoista. Leininselän laiturin partaalla odotti junalla saapuvia III ja II luokan "asemaravintola" sekä s/s Hiidensalmi, jonka tariffeihin tietysti myös junamatka sisältyi. Myöhemmin Hiidensalmi sai dieselmoottorin ja laivaa käytettiin hinaajana, mutta ainakin viime kesänä se taas palveli matkalaisia Voikkaa-Iitin kko -reitillä. Museorautatien Lasikaappi on perusteellisesti korjattu noin v. 1930, eikä sen ulkonäkö siinä yhteydessä todellakaan parantunut. Vaunulla kuljetettiin Leininselän rantaan rakennetun sahan henkilökuntaa sekä kirkkoon että ompeluseuroihin ja haettiin sahan vieraat Kausalan asemalta. (RK)"

Kausalan radalla on ollut seuraavat varsin pienitehoiset höyryveturit: Nro 1 Orenstein & Koppel 3722 1903. 0-4-OWT. Kattilarekisterin numero K1192. 0,679 x 10,646 x 12 = 87 (Kattilan tilavuus x tulipinta x työpaine kp/cm = voimaluku). Kattilan viimeinen tarkastus 1958, romuksi 1967. Nro 2 Orenstein & Koppel 10504 1923. 0-4-OWT. Kattilarekisterin numero K1191. 0,765 x 12,5 x 12 = 1 01. Kattilan viimeinen tarkastus 1972 (tynnyrinpesutehtävässä Aimo Kajomeri Oy:llä Lempäälässä). Kattila on hankittu sittemmin Museorautatielle. Moottoriveturina viime sotien jälkeen käytettiin Valmet Oy:n valmistamaa Move 21 -tyyppistä veturia.