

RAUTATIEMUSEO LUO NAHKAANSA

Suomen rautatiemuseo Hyvinkäällä on nyt satavuotisjuhliensa kunniaksi avannut näyttelynsä entistä laajempaan yleisölle. Veturitallit on kunnostettu, entinen Hangon-radon asema on entistetty ja työväenkasarmin sisään on rakennettu täysin uutta näyttelytilaa. Museon sisääntuloaula on muuttanut muotoaan. Joitakin muualla varastoituina olleita vetureita on saatu nyt esille.

Aula on nykyisellään avara ja valoisa, ja yhtenä sen sisäseinistä palvelee vanhan veturitallin päätyseinä. Tilimuuri muodostaa tyylikkään kontrastin muuten modernissa tilassa. Veturitalli on sisältä tällä hetkellä jopa aavistuksen liian siisti ja epäveturitallimainen. Aika korjannee puutteen. Teknisesti suuntautunut kävijä on varmasti mielissään päästessään laskeutumaan Kana 669:n alle kuonakuoppaan, joka tosin sekin on epäilyttävän puhtaan valkoinen. Oletettavasti museolla on mietittynä ratkaisu, miten vanhat harvinaisuudet suojataan nokeentumiselta lämmitettäessä samassa tilassa asustavaa ajokuntoista kalustoa.

Kalustohalleissa ei ole tapahtunut merkittäviä muutoksia. Kävijä näkee valikoiman vetureita ja vaunuja keisarillisesta junasta lättähattuun. Lisää vanhaan ovat kaluston yhteyteen liitetyt esittelytekstit. Veturitallin yhteydessä oleva näyttelysali on muuttumaton ja siksi väistämättä jonkinlainen museomuseo.

Näyttely asemarakennuksessa on kokonaan uusi. Tiloissa esitellään asemien historiaa, arkkitehtuuria ja toimintoja. Arkkitehtuurikatsauksessa otetaan myös poikkeuksellisen kärjekkäästi kantaa yhteiskunnan yleiseen muutokseen todettaessa asemarakennusten sotien jälkeen menettäneen erityisluonteensa kuten kaiken muunkin yhteiskunnassa. ”*Asemista tuli massojen kulttuuria*”, teksti päättää. Olisikohan asian voinut todeta hienovaraisemmin?

Asemarakennukseen rekonstruoiduista interiööreistä kulttuurihistoriallisesti kiintoisin on 1800-luvun naistenhuone. Naistenhuoneiden esittely kertoo havainnollisesti, ettei kyseessä ollut pelkästään eikä edes

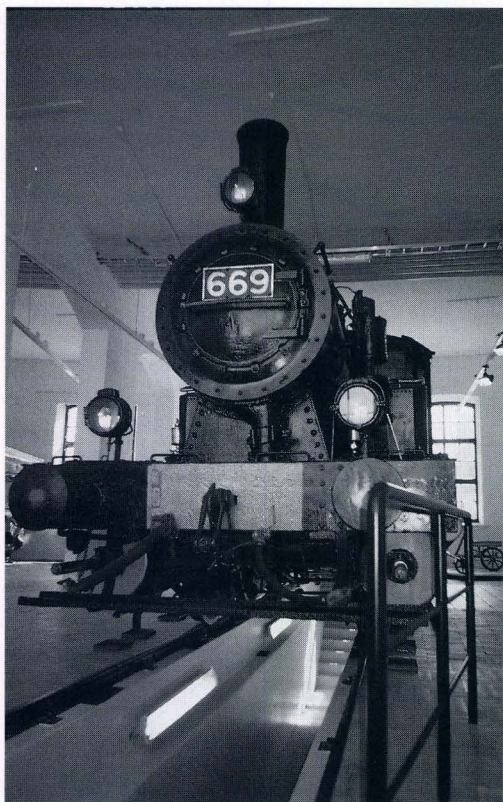
ensisijaisesti käymälä vaan naisten oleskelutilaksi tarkoitettu huone tai huoneisto. Samassa yhteydessä kerrotaan matkustajavaunuissa olleista erityisistä ’naisten kupoista’.

Asemarakennuksen seiiniä on haluttu kunnioittaa säästämällä ne kaikelta ripustukselta lukuun ottamatta interiööreihin kuuluvia esineitä. Vapaasti seinustoja seurailleen pystytetyt vitriinit ja seinäkkeet tuntuvat kuitenkin olevan jollakin tavoin eksyksissä, aivan kuin matkustaja vieraalla asemalla. Niiden suhde rakennukseen kaipaa mielestäni vielä miettimistä.

Toivottavasti asemaan kuuluvaa laiturinpatkää hyödynnetään ainakin kesäaikaan. Se voisi tarjota oivan mahdollisuuden elävään asemakulttuurin esittelyyn. Tyhjänä se on lähinnä samaa joutomaata, jota suomalaiset radanvarret ovat liian täynnä ilmankin.

Työväenkasarmista on rakennettu ”pullo”, toisinsanoen alkuperäinen rakennus on sisältä häivytetty täyttämällä se umpinaisella, neutraalilla näyttelyrakenteella. Siten on saatu tilaa Suomen rataverkon kehityksen, radanrakentajien, virkapukujen ja turvalaitteiden sekä paikallishistoriallisen *rautatie ja Hyvinkää* -osaston tarpeisiin. Tempu on uskalias, mutta toimii. Kasarmiin rakennettu näyttely on niin tiivis ja tehokas, ettei alkuperäistä rakennusta oikeastaan huomaa kaivata. Pienenpieni ihmetyks iskee vasta ulkona.

Rautatiehistoria on monenlaisiin ihmisiin vetoava historian erikoisalue mutta teknisytyensä vuoksi vaikea esiteltävä. Rautatiemuseon näyttelyratkaisu on mielestäni oikea: tekniikka näkyy, mutta painopiste on



Kurkistus Kanan alle. Vr1 669.

yleisemmässä kulttuurihistoriassa. Kuitenkin esim. 1800-luvun rautatieläisyhteisön monikerroksinen, jyrkkä hierarkkisuus voisi tulla muunmuassa asumisen kautta vieläkin voimakkaammin esiin. Samoin junamatkustajat jäävät ainakin näyttelyä nopeasti tarkasteltaessa aavistuksen verran statisteiksi. Taloushistoriallista näkökulmaa voisi olla enemmän rautatien ja teollisuuden suhde sekä rautatien suhde muuhun liikenneverkkoon eivät mielestäni saa ansaitsemaansa huomiota. tä-Suomessa oli vielä 1960-luvullakin paikkoja, joihin pääsi vain junalla tai veneellä.

Näyttelyn keinot ovat perinteisiä ja ilmaisu maltillisen moderni. Kasarmissa käytetyt pienet lokeromaiset seinäviitriinit ovat erityi-

sen onnistunut ratkaisu. Tietoinen linja näyttää olevan, ettei alkuperäisiä arkistodokumenteja tai painatteita ole asetettu esille vaan kaikki on kuvattu. ohdonmukaisesti toteutettuna tämä toimii, mutta jäin silti kaipaamaan paperia. Aito on aina aito, eivätkä kaikki dokumentit ole niin ainutlaatuisia, että niitä olisi tarpeen ehdottomasti varjella.

Näyttelyssä on paljon tekstiä. Mietityttää, onko sitä liikaakin. Toisaalta teksti on hyvää, monipuolista ja hyvin kirjoitettua. Olisiko voinut harkita ratkaisua, jossa jokaisen tekstin ydinasiat olisivat olleet suuremmalla kirjainlaajalla kirjoitettuna nopeasti silmäiltävissä Perusteellisemmin kiinnostunut lukee tietenkin myös pikkupräntit. Miksi tekstit ovat vain suomeksi

Kokonaiskuvan hahmottamista voi aavistuksen verran mutkistaa kulkujärjestys, joka vie kävijän ensin katsomaan kalustoa, jonka jälkeen päästään arkkitehtuuriin ja matkustamiseen ja vasta viimeiseksi yleiseen taustaan. Toisaalta järjestys johtaa tutummasta tuntemattomampaan, pinnalta syvemmälle, ja on siten perusteltu.

Kaikesta kritiikistä huolimatta pidin näkemästäni. Suomen rautatiemuseo on onnistunut luomaan rautatiestä inhimillisen kuvan, joka on muutakin kuin koneenosia. Nyt jääme odottamaan vielä rakenteilla olevan pienoisorautatieosaston avaamista yleisölle ja tietysti entistäkin moni-ilmeisempää ja toiminnallisempaa rautatiehistorian esittelyä. Puitteet ovat hienot. okavuotinen rautatiemuseopäivä on jo osoittanut, että ajatus toimivasta museosta ei ole rautatiemuseolle vieras.

Timo Salminen

Kirjoittaja on vapaa toimittaja