

Niina Kauria

**MANNERHEIMIN SALONKIVAUNUN
KEITTIÖTILAN INTERIÖÖRI**
Historiaselvitys ja pohdintaa restauroinnista

Opinnäytetyö
Restaurointi

2019



**Kaakkois-Suomen
ammattikorkeakoulu**

Tekijä/Tekijät	Tutkinto	Aika
Niina Kauria	Artenomi (AMK)	Marraskuu 2019
Opinnäytetyön nimi Mannerheimin salonkivaunun keittiötilan interiööri: Historiaselvitys ja pohdintaa restauroinnista		64 sivua 14 liitesivua
Toimeksiantaja Mikkelin kaupungin museotoimi		
Ohjaaja Anne Räsänen, päätoiminen tuntiopettaja		
Tiivistelmä Opinnäytetyössä selvitetään Mannerheimin salonkivaunun keittiötilan interiöörin ulkoasua ajalta, jolloin vaunu oli Mannerheimin käytössä. Lisäksi pohditaan, onko vanhan interiöörin palauttamiselle perusteita. Salonkivaunu on ollut Suomen puolustusvoimien ylipäällikön marsalkka Mannerheimin käytössä Suomen sotavuosina 1939–1944 sekä sodan jälkeen Mannerheimin presidenttikauden aikana vuoteen 1946 saakka. Kun salonkivaunu jäi pois Valtionrautateiden liikennekäytöstä, Mikkelin kaupunki kiinnostui sen museoinnista. Nyt vaunu sijaitsee Mikkelin rautatieasemalla ja se on auki yleisölle vuosittain 4.6. Salonkivaunun keittiötila on suljettu yleisöltä. Salonkivaunun keittiötilasta laadittiin merkitysanalyysi, joka avasi tilan merkitystä salonkivaunun kokonaisuudelle. Merkitysanalyysin pohjaksi on tutkittu Mannerheimin ja salonkivaunun historiaa sekä vaunun historiallista kontekstia. Merkitysanalyysi antoi pohjan pohdinnalle, onko keittiötilan interiöörin palauttamiseen Mannerheimin aikakauteen perusteita. Opinnäytetyö toteutettiin laadullisella tutkimusotteella. Tutkimusmenetelminä hyödynnettiin historia- ja tapaustutkimuksen menetelmiä. Aineistoa kerättiin havainnoimalla, haastatte- luilla, sähköpostikirjeenvaihdolla sekä valmiita kirjallisia dokumentteja hyödyntäen. Aineis- tona käytettiin myös vanhoja filmitallenteita, ääninauhoja ja valokuvia Mannerheimista. Työn lopputuloksena voi todeta, ettei ole olemassa yhtä oikeaa vastausta siihen, mitä ajan- kerroksia säilytetään tuleville sukupolville. Miten voidaan määrittää aikakausien keskinäi- nen arvo? Jokainen aikakausi jättää oman jälkensä tilaan. On tarkkaan pohdittava perus- teita uudempien tai vanhempien ajankerrosten poistamiseen. Kerran poistettua ei voida pa- lauttaa autenttisenä takaisin.		
Asiasanat Mannerheim, merkitysanalyysi, salonkivaunu, rautatiekalusto, keittiöt		

Author (authors)	Degree	Time
Niina Kauria	Bachelor of Culture and Arts	November 2019
Thesis title		64 pages
Interior of Mannerheim's the saloon carriage kitchen: History report and consideration on restoration		14 pages of appendices
Commissioned by		
Museums of the City of Mikkeli		
Supervisor		
Anne Räsänen, Lecturer		
Abstract		
<p>This thesis examines the interior of Mannerheim's saloon carriage kitchen. The study aims to find out, what the kitchen interior was like, when Mannerheim was using the carriage. The study also aims to determine whether there is any reason to restore the kitchen to its former condition. The saloon carriage was used by Commander-in-Chief of the National Defence Forces Marshal Mannerheim when Finland was in war between 1939–1944. After the war Mannerheim used the saloon carriage when he was the President of Finland until 1946. More than 40 years later, when the saloon carriage was no longer needed in railway use, the City of Mikkeli became interested in taking it into museum use. The saloon carriage is now at Mikkeli's railway station yard and it is open to the public annually on 4 June. The kitchen is not available to the public.</p>		
<p>An analysis of the museum object relevance of the saloon carriage kitchen was conducted, explaining the importance of the kitchen in terms of the whole saloon carriage. The history of Mannerheim and the saloon carriage were used as a basis for the analysis. The analysis provided a basis for reflecting, what grounds there are for restoring the kitchen.</p>		
<p>The thesis is a qualitative study using history and case study research methods. The research material was collected by observation, through interviews and email correspondence. Material was also collected from literature, documents, old photographs, films and audio recordings.</p>		
<p>As a result of the study, it can be said that there is not one correct answer to what layers of time should be conserved. How to define the value of different eras? Every era leaves their own marks on a space. It needs careful consideration whether to remove newer or older layers. Something that is once removed cannot be restored authentically.</p>		
Keywords		
Mannerheim, analysis of museum object relevance, saloon carriage, rolling stock, kitchens		

SISÄLLYS

KÄSITELUETTELO

1	JOHDANTO	8
2	TUTKIMUSASETELMA	9
3	TUTKIMUSMENETELMÄT	12
4	CARL GUSTAF EMIL MANNERHEIM.....	13
4.1	Mannerheim ja Suomen kansalaissota	19
4.2	Mannerheim ja talvi- ja jatkosota	21
4.3	Mannerheim henkilönä	24
5	MANNERHEIMIN JUNA	25
5.1	Virkavaunu A 90 eli salonkivaunu	27
5.2	Junamatkoja rintamatarkastuksille ja Helsinkiin.....	29
5.3	Mannerheimin 75-vuotispäivä 4.6.1942	33
6	SALONKIVAUNUN KEITTIÖTILA.....	37
6.1	Keittiötilan interiööri	38
6.2	Keittiötilan inventointi	39
6.3	Vuoden 1992 muutokset ja muutoksia edeltänyt interiööri.....	43
7	MERKITYSANALYYSI.....	44
8	SÄILYTETÄÄN VAI PALAUTETAAN?.....	47
8.1	Arvon määrittäminen.....	47
8.2	Interiöörit eli sisätilat	49
8.3	Restaurointi ja rekonstruktio	50
8.4	Mannerheimin salonkivaunun keittiötilan interiööri.....	51
9	TUTKIMUKSEN LUOTETTAVUUS	52
10	JOHTOPÄÄTÖKSET JA YHTEENVETO.....	54
11	POHDINTA.....	56
	LÄHTEET.....	58

KUVALUETTELO

LIITTEET

Liite 1. Mannerheimin salonkivaunun sisätilat syksy 2019

Liite 2. Vaunu A 90, ehdotus virkavaunuksi 17.4.1929

Liite 3. Ylipäällikön junan henkilökunta 21.6.1941 - 2.1.1946

Liite 4. Virkavaunun A 90 siivoojan hytin sisustus ja vaunun lämpölaite

Liite 5. Keittiötilan inventointikortti

Liite 6. Salonkivaunu A 90 vuokrausesite 1980-luvulta

KÄSITTEET

Merkitysanalyysi (*analysis of museum object relevance*) = Kansainvälisten mallien mukaan suomalaisille museoille luotu menetelmä, joka auttaa museo-objektien museoarvon ja merkityksen määrittelyssä. Merkitysanalyysin avulla saadaan paremmin esiin museo-objekteihin liittyviä merkityksiä ja arvoja. (Häyhä & Jantunen & Paaskoski 2015.)

Suomen Marsalkka Mannerheim (*Marshal of Finland*) = Suomen Marsalkka Carl Gustaf Emil Mannerheim toimi Suomen armeijan ylipäällikkönä sotavuosina 1939-1944 (Nummi 2017). Sodan jälkeen hänet määrättiin Suomen kuudenneksi presidentiksi eduskunnan määräämällä lailla. Presidenttikausi kesti vuodet 1944-1946. (Turtola 2016, 276.)

Chevalier-kaarti (*Chevalier Guards*) = Chevalier-kaarti on keisarillisen venäjän armeijan eliittijoukko ja kaikkein arvostetuin ratsuväkirykmentti (Fersen & Bibikoff 2013, 394).

Suojeluskunta (*Civil Guard*) = Suojeluskuntajärjestö perustettiin suojelemaan juuri itsenäistynyttä Suomea uhalta, jonka muodostivat vielä maassa olleet venäläiset sotajoukot sekä suomalaiset sosialistit. (Screen 2005b, 112.)

Punakaarti (*Red Guards*) = Suomalaiset sosialistit perustivat punakaartin ajamaan ja puolustamaan työväen asiaa (Screen 2005b, 112).

Sotamarsalkka (*Field marshal*) = Marsalkka etuliitteinen on kenraalia korkeampi sotilasarvo tai arvonimi, joka myönnetään sodan aikaisista ansioista (Sotasampo s.a.).

Mannerheimin salonkivaunu (*Mannerheim's Saloon carriage*) = Marsalkka Mannerheimin käytössä ollut junavaunu. Vaunu on museoitu ja se sijaitsee Mikkelin rautatieasemalla. (Nousiainen 2011.) Vaunu on VR:n virkavaunu A 90 (Salo 2018, 10). Virkavaunut olivat erikoisvaunuja, jotka oli hankittu ylimpien valtiota edustavien henkilöiden tai rautatielaitoksen johtajien virkamatkoja varten (Rautatiehallitus 1937, 464).

Konservointi (*conservation*) = Rakennuksen, rakennuksen osan tai pintakäsittelyn suojaamista tuhoutumiselta. Vikojen korjaamisen tekee konservoinnin asiantuntija. (Ympäristöministeriö 2015.)

Restaurointi (*restoration*) = Tähtää rakennetun ympäristön tai rakennusten arkkitehtonisten arvojen ylläpitämiseen. Korjaustöissä käytetään konservoivia toimenpiteitä. (Ympäristöministeriö 2015.)

Rekonstruktio (*reconstruction*) = Rakennus tai sen osa rakennetaan uudelleen säilyneiden osien ja asiakirjojen perusteella. (Ympäristöministeriö 2015.)

1 JOHDANTO

Sain aiheen opinnäytetyöhöni Mikkelin kaupungin museotoimelta. Olin syksyllä 2017 työharjoittelussa museotoimella ja keskustelimme silloin museolla amanuenssina olleen Olli-Pekka Leskisen kanssa opinnäytetyön aiheista. Keskustelussa kävi ilmi, että Mikkelin rautatieasemalla sijaitsevalle Mannerheimin salonkivaunun ulkopinnoille olisi tarve tehdä lähivuosina restaurointitöitä ja salonkivaunun keittiötila haluttaisiin avata yleisölle.

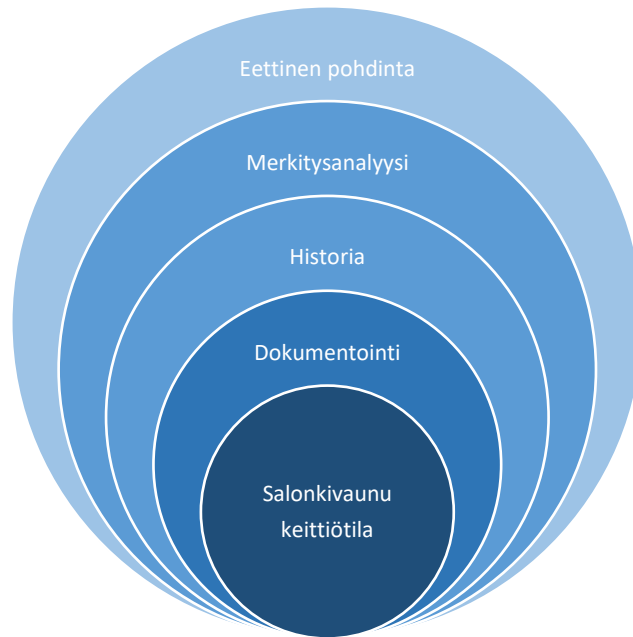
Salonkivaunu oli kiinnostava ja erilainen kohde, joten innostuin aiheesta ja tein salonkivaunun ulkoseinistä projektityönä vauriokartoituksen ja restaurointisuunnitelman. Projektityöstä oli helppoa ja luontevaa jatkaa opinnäytetyön aiheena tutkimaan salonkivaunun keittiötilaa.

Salonkivaunun yleisöltä suljetun keittiötilan interiööri poikkeaa huomattavasti vaunun muusta interiööristä. Opinnäytetyössäni kuvaan salonkivaunun keittiötilan nykyisen interiöörin sekä selvitän, löytyykö seinistä viitteitä aikaisemmasta kalustuksesta ja värimaailmasta. Merkitysanalyysin avulla pyrin selvittämään antaako keittiötilan avaaminen yleisölle lisäarvoa salonkivaunun kokonaisuudelle. Lisäksi pohdin interiöörien arvottamista. Miten voidaan arvioida ja arvottaa kahta eri aikakaudelta olevaa interiööriä?

Salonkivaunu oli Suomen armeijan ylipäällikön ja Suomen presidentin Carl Gustaf Emil Mannerheimin käytössä talvisodan alusta, vuodesta 1939, aina Mannerheimin presidenttikauden loppuun, vuoteen 1946 saakka. Tämän jälkeen vaunu siirtyi Valtionrautateiden, josta käytetään lyhennettä VR, tilausajoliikenteen käyttöön. Vuonna 1989 VR luopui vaunun käytöstä ja se jäi Pasilan konepajalle odottamaan kohtaloaan. Mikkelin kaupunki kiinnostui salonkivaunun kunnostuksesta museokäyttöön vuonna 1990 ja seuraavan vuoden loppulla se päätti rahoittaa vaunun restauroinnin. Vaunun restaurointityöt tehtiin vuoden 1992 aikana Pasilan konepajalla. Mikkelin rautatieasemalla salonkivaunun ovet avattiin yleisölle ensimmäisen kerran 4.6.1992. (Salo 2018, 211.) Vaunu on avoinna vuosittain Mannerheimin syntymäpäivänä 4.6., joka on myös Puolustusvoimain lippujuhlan päivä (Mikkelin kaupunki s.a.).

2 TUTKIMUSASETELMA

Opinnäytetyössä selvitetään Mannerheimin salonkivaunun keittiötilan interiööriä. Työssä pohditaan myös, antaisiko keittiötilan interiöörin muutos Mannerheimin aikakauteen lisäarvoa salonkivaunulle. Viitekehyksessä (kuva 1) kuvataan osiot, joista työ koostuu. Keittiötilan dokumentointia ja historiaselvitystä hyödynnetään merkitysanalyysin laatimisessa.

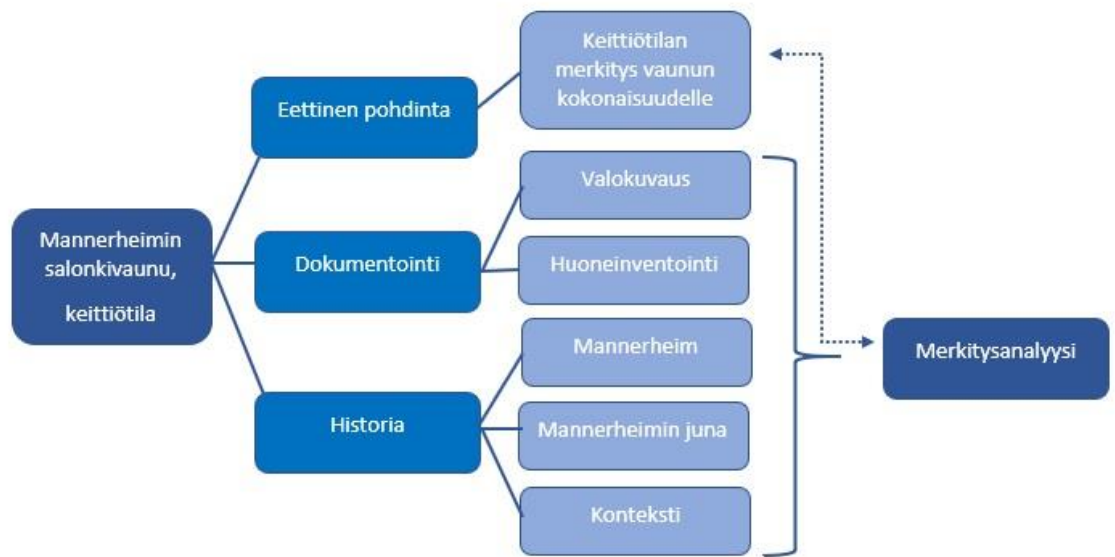


Kuva 1. Viitekehys (Kauria 2019)

Merkitysanalyysi on suomalaisille museoille kansainvälisten mallien mukaan luotu menetelmä museo-objektien museoarvon ja merkityksen määrittelyyn. Merkitysanalyysi on luotu ensisijaisesti museo-objektien ja -kokoelmien tarkasteluun, mutta sitä voidaan soveltaen käyttää myös kulttuurin muiden aiheuttomien ja aineellisten ilmiöiden arvon ja merkityksen määrittämiseen. (Häyhä & Jantunen & Paaskoski 2015, 7.)

Merkitysanalyysin avulla pyritään selvittämään keittiötilan interiöörin arvoa ja merkitystä Mannerheimin salonkivaunun kokonaisuudelle. Merkitysanalyysistä valmistuu merkityslausunto, jonka pohjalta voidaan päättää keittiötilalle, museo-objektille, tehtävistä toimenpiteistä (Häyhä et al. 2015, 9.) Merkitysanalyysi antaa myös pohjan eettiselle pohdinnalle keittiötilan interiöörin restauroinnista.

Kuvan 2 käsitekartassa esitetään opinnäytetyön keskeiset käsitteet ja niiden suhde toisiinsa. Salonkivaunun keittiötilasta laadittavan merkitysanalyysin pohjaksi kerätään historiatietoa Mannerheimin sotilaallisesta urasta ja toiminnasta Suomen sodissa sekä Mannerheimin junasta. Historiaa tutkimalla selviää myös Mannerheimin salonkivaunun konteksti, vaunun valmistuksen ja käytön ajat, käyttäjät sekä salonkivaunun historiaan liittyviä tapahtumia. Keittiötilan nykyinen interiööri dokumentoidaan valokuvaamalla ja tilasta tehdään huoneinventointikortti.



Kuva 2. Käsitekartta (Kauria 2019)

Keittiötilan merkitystä salonkivaunun kokonaisuudelle selvitetään ja pohditaan merkitysanalyysin avulla. Merkitysanalyysiä hyödynnetään myös pohdittaessa eettisestä näkökulmasta; onko keittiötilan muutokselle perusteita.

Mannerheimin salonkivaunun keittiötilasta tai mistään muusta yksittäisestä vaunun tilasta ei ole tehty julkaistua tutkimusta, mutta Mannerheimin junasta ja salonkivaunusta löytyy muutamia kirjallisia lähteitä. Kari Salon kirjoittamassa ja Sakari K Salon toimittamassa kirjassa *Ylipäällikön juna, Mannerheimin junan matkat 1939–1946* (2018) keskitytään junalla tehtyihin matkoihin ja niihin liittyviin tapahtumiin. Kirjassa kerrotaan myös tarkasti salonkivaunun vaiheista sen rakentamisesta aina museointiin saakka.

Cingiz Safiulla käsittelee kirjassaan *Mannerheim ja kulkuneuvot: ajoneuvojen ja asioiden taustoja sekä 4.6.1942 tapahtumat* (2011) kaikkia Mannerheimin käyttämiä kulkuneuvoja. Salonkivaunuun liittyvä osuus keskittyy lähinnä Mannerheimin 75-vuotissyntymäpäivän tapahtumiin. Paavo Friman kirjassaan *Mannerheimin matkassa* (2004) esittelee Mannerheimin elämään kuuluneita paikkoja Suomessa. Salonkivaunu esitellään kirjassa lyhyesti.

Osmo Palosen toimittamassa julkaisussa *Muistilla on kolme ulottuvuutta – Kulttuuriperinnön digitaalinen tuottaminen ja tallentaminen* (Mikkelin ammatti- korkeakoulu 2011) tradenomi Hannu Tyrväinen esittelee salonkivaunun 3D-näytteillepanoa. Keittiötilaa ei ole avattu virtuaaliyleisöllekään 3D-näytteillepanossa (<http://salonkivaunu.mikkeli.fi/>).

Tutkimusongelma

Tutkimusongelman lähtökohtana on Mikkelin kaupungin museotoimella herännyt ajatus Mannerheimin salonkivaunun keittiötilan avaamisesta yleisölle. Keittiötilan nykyinen interiööri on osittain ajalta, jolloin salonkivaunua käytettiin VR:n tilausliikenteessä. Nykyisen interiöörin vuoksi keittiötila on ainut yleisöltä suljettu tila salonkivaunussa. Jos tila avattaisiin yleisölle, interiööri haluttaisiin palauttaa Mannerheimin käytön aikaiseen asuun. Tästä lähtötilanteesta muodostuivat tutkimuskysymykset.

Päätutkimuskysymys on: Mikä on keittiötilan merkitys salonkivaunun kokonaisuudelle?

Alakysymykset ovat: Millainen tilan interiööri on ollut Mannerheimin aikana? Onko aikaisemman interiöörin palauttamiselle perusteita?

Salonkivaunun keittiötila on pieni osa salonkivaunun kokonaisuudesta ja voidaan ajatella, ettei sillä ole merkitystä kontekstissa, jonka vaunun käyttöhistoria on luonut. Kuitenkin myös pieni keittiötila kuuluu vaunun historiaan. Jos keittiötilasta saadaan selvitettyä interiööriä vaunun käytön eri vaiheissa ja keittiötilan käyttöhistoriaa, antaa se lisäarvoa koko salonkivaunulle. Lisäksi saadaan talteen pieni osa salonkivaunun historiasta. Selvityksen myötä nousee esiin myös erilaisten interiöörien arvon määrittäminen. Jos keittiötila avataan

yleisölle, on pohdittava, millä perusteilla ja miksi päädytään esittämään yleisölle juuri tietyn ajan interiööri.

3 TUTKIMUSMENETELMÄT

Tutkimuskysymyksiin pyritään löytämään vastaukset kvalitatiivisella eli laadullisella tutkimusotteella. Laadullinen tutkimusote soveltuu käytettäväksi silloin, kun tutkimuskohteesta on vähän tietoa ja kohteesta halutaan hyvä kuvaus sekä syvällinen näkemys. Se on joustava tutkimustapa, joka mahdollistaa tutkimuksessa etenemisen tarpeen ja tilanteen mukaan. Laadullisen tutkimusotteen joustavuuden vuoksi on tärkeää rajata tutkimusasetelma tarkasti, jottei tutkimus laajene toissijaisiin aiheisiin ja johda tutkimusta umpikujaan. (Kananen 2015, 70–71.)

Työssä hyödynnetään laadullisista tutkimusmenetelmistä historia- ja tapaus-tutkimuksen menetelmiä. Historiatutkimuksessa selvitetään esimerkiksi tutkimuskohteen vaiheita tietyn ajanjaksona. Tapaustutkimuksessa tutkitaan tarkasti yhtä tai muutamaa tutkimuskohdetta. (Jyväskylän yliopisto 2014.)

Laadullisen tutkimuksen aineistonkeruumenetelmiä on useita. Tutkimusainestoa voidaan kerätä muun muassa havainnoimalla, haastattelemalla ja elämänkertoja, kirjeitä sekä erilaisia dokumentteja hyödyntäen. Valmiille tekstimuotoiselle aineistolle tehdään sisältöanalyysi. Analyysin avulla pyritään saamaan tutkimuskohteesta tiivis kuvaus ja pyritään liittämään kohde laajempaan kokonaisuuteen. (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006.) Myös havainnoiden kerättyä ainestoa käsitellään ja pelkistetään sisältöanalyysillä. Aineistoa tarkastellaan viitekehyksen ja tutkimusongelmien näkökulmasta. Näin saadaan pelkistettyä havainnot tutkimuksen kannalta oleellisiin havaintoihin. (Vilkkä 2006, 82.)

Opinnäytetyössä aineistonhankintamenetelminä on käytetty havainnointia, haastatteluja, sähköpostikirjeenvaihtoa sekä valmiita kirjallisia dokumentteja. Aineistona käytettiin myös vanhoja filmitallenteita, ääninauhoja ja valokuvia Mannerheimista.

Mannerheimin salonkivaunun kunnostamisesta 1990-luvun alussa löytyi joitakin asiakirjoja, joita on myös pystytty hyödyntämään salonkivaunun vaiheiden selvityksessä. Lisätietoja vaunun kunnostuksesta sain museointitöissä mukana olleelta, Pasilan konepajalla työskennelleeltä Jarmo Suomiselta. Myös Mikkelin kaupungin museoiden aikaisempi johtaja Pirjo Julkunen sekä apulaiskaupunginjohtaja Eero Kaitainen kertoivat salonkivaunun hankinnan vaiheista Mikkeliin. Vapaasti keskustellen tehdystä haastattelusta Suomen Rautatiemuseon kalustoamanuenssi Iiro Niemen kanssa sekä puhelinkeskustelusta *Yli-päällikön juna, Mannerheimin matkat 1939–1946* -kirjan toimittaneen ja Reisiina lehden toimitussihteerin Sakari K Salon kanssa sai arvokasta lisätietoa ja tarkempia yksityiskohtia salonkivaunusta. Keskustelujen avaintiedot on litteoitu ja tallennettu muun tutkimusmateriaalin kanssa sähköiseen kansioon muistitikulle. Samaiseen kansioon on tallennettu myös kalustoamanuenssi Iiro Niemen kanssa käyty sähköpostikirjeenvaihto.

Eettiseen pohdintaan haettiin näkemystä muun muassa Riikka Javanaisen Pro Gradu -tutkielmasta *Suojella vai ei? – rakennussuojelun päätöksenteko* (2013). Aineistona käytettiin myös kirjallisia lähteitä, kuten esimerkiksi Kirsti Kovasen, Margaretha Ehrströmin, Maunu Häyrysen, Marjo Vepsän ja Aura Kivilaakson toimittamasta kirjasta *Rakennussuojelu ajassa – Pohdintoja rakennetun ympäristön suojelusta* (2014) sekä Opetusministeriön työryhmämuistioita ja selvityksiä sisätilojen suojelusta (2003:18).

4 CARL GUSTAF EMIL MANNERHEIM

Carl Gustaf Emil Mannerheim syntyi 4.6.1867 Askaisissa Louhisaaren linnassa kreivi Carl Robert Mannerheimin ja Héléne von Julinin kolmanneksi lapseksi. Sisaruksia hänellä oli kaikkiaan kuusi. Perhe ajautui vararikkoon ja Louhisaaren linnasta oli luovuttava. Mannerheimin isä muutti Pariisiin, eikä pitänyt yhteyttä perheeseensä pitkään aikaan. Äiti kuoli Mannerheimin ollessa 13-vuotias. (Kalajo 2005, 44.) Tämän jälkeen Mannerheimin kasvatuksesta vastasi eno Albert von Julin (Nummi 2017).

Vuonna 1882 Mannerheim lähetettiin 15 vuotiaana Suomen kadettikuntaan Haminaan, josta hänet kuitenkin neljän vuoden kuluttua erotettiin kurinpitorikomusten vuoksi. Opiskelu jatkui lukiossa Helsingissä ja ylioppilastutkinnon

Mannerheim suoritti vuonna 1887. Samana vuonna hän lähti Pietariin ja pääsi Nikolain ratsuväen opistoon, joka oli yksi Venäjän maineikkaimpia sotakouluja. Opinnoissaan Mannerheim menestyi hyvin. Tavoitteena Mannerheimilla oli päästä keisarilliseen chevalier-kaartiin. Palveltuaan noin vuoden kornettina maaseutuvaruskunnassa Puolassa Kaliszissa hän pääsikin sukulaissuhteiden avulla Hänen Majesteettinsa keisari Nikolai II henkikaartiin kuuluvaan keisarinna Maria Feodorovnan chevalier-kaartiin (kuva 3).



Kuva 3. Mannerheim chevalier-kaartin juhlaunivormussa vuonna 1892 (Museovirasto. Historian kuvakokoelma 2019a)

Vuonna 1902 Mannerheim ylennettiin ratsumestariksi ja heti seuraavana vuonna hänet nimitettiin Upseerien ratsuväkiopiston mallieskadroonan päälliköksi. (Klinge 1997; Screen 2005a, 54, 56–57.)

Edetäkseen urallaan ja saadakseen sotakokemusta Mannerheim osallistui vapaaehtoisena Japanin sotaan vuonna 1904. Hänet ylennettiin everstiluutnantiksi ja siirrettiin Mantsuriassa taistelevaan rakuunarykmenttiin. Mannerheim

eteni nopeasti sotilasurallaan, sillä taisteluissa osoittamansa urheuden vuoksi hänet ylennettiin everstiksi jo seuraavana vuonna vain 38 vuotiaana. (Screen 2005a, 61–63; Klinge 1997.)

Japanin sodan päätyttyä syyskuussa 1905 Mannerheimille tarjottiin mahdollisuutta tutkimusmatkaan Sinkiangin ja Pohjoiskiinan halki. Tutkimusmatka toteutui vuonna 1906 ja se kesti kaksi vuotta. Tutkimusmatkalla Mannerheim kartoitti asumattomia vuoristoseutuja Turkmenistanista Pekingiin (kuva 4). Hän keräsi alueelta tietoa sotilaallisiin tarpeisiin, mutta tietoa kertyi myös muun muassa heimojen tavoista, kielistä ja etnisistä piirteistä. Kaikkiaan 14.000 kilometrin matka kuljettiin ratsain. (Nummi 2017; Klinge 1997.)



Kuva 4. Lepohetki Muzart Basia Noustessa (Mannerheim 2008/1951–1952, 57, kuva Gustaf Mannerheim)

Tutkimusmatkalta palattuaan Mannerheim siirtyi Puolaan, jossa hän toimi ulaanirykmentin komentajana. Vuonna 1911 hänet nimitettiin Hänen Majesteettinsa keisarin henkikaartin ulaanirykmentin komentajaksi. Kolmen vuoden kuluttua Mannerheim nimitettiin prikaatinkomentajaksi ja kenraalimajuriksi. (Turtola 2016 130–131, 134; Fersen s.a.)

Ensimmäisen maailmansodan sytyttyä vuoden 1914 kesällä Mannerheim taisteli Venäjän armeijassa muun muassa Romanian rintamalla. Helmikuussa vuonna 1917 tapahtuneen vallankumouksen jälkeen ja keisari Nikolai II luovutua kruunusta Venäjää hallitsi väliaikainen hallitus. Lokakuussa vuonna 1917 Mannerheim siirrettiin reserviin Mustanmeren rannalle Odessaan. Mannerheim erosi armeijan palveluksesta ja päätti palata Suomeen, vaikka tiedossa oli vaarallinen matka vallankumouksellisen Venäjän läpi. Suomeen hän palasi juuri, kun Suomi oli julistautunut itsenäiseksi valtioksi joulukuussa 1917. Venäjän palveluksesta Mannerheimille myönsi eron Leninin hallitus vasta helmikuussa 2018. (Turtola 2016, 134; Fersen s.a.)

Ensimmäisen maailmansodan päätyttyä marraskuussa 1918 kenraali Mannerheim valittiin Suomen valtionhoitajaksi ja Suomen armeijan ylipäälliköksi joulukuussa 1918. Valtionhoitajana Mannerheim valvoi Suomen etuja ja pyrki solmimaan suhteita Länsi-Eurooppaan. Suomen tasavaltaisen hallitusmuodon hän allekirjoitti vuonna 1919. (Turtola 2016, 134; Fersen s.a.) Ensimmäisen Suomen tasavallan presidentin vaalin suoritti eduskunta keväällä 1919. Vaaleissa olivat pääehdokkaina kenraali Mannerheim ja korkeimman oikeuden presidentti K. J. Ståhlberg. Vaalit voitti K. J. Ståhlberg 143 äänellä, Mannerheimin saatua ääniä vain 50. Sekä valtionhoitajan että armeijan ylipäällikön tehtäviä Mannerheim hoiti aina vuoden 1919 heinäkuuhun saakka. (Turtola 2016, 134; Fersen s.a.)

Vaalien jälkeen Mannerheim vetäytyi pois politiikasta ja siirtyi yksityiselämään. Hän teki 1920-luvulla paljon töitä Suomen Punaiselle Ristille sekä siskonsa Sophie Mannerheimin, kouluneuvos Erik Mandelinin ja dosentti Arvo Ylpön kanssa perustetulle Kenraali Mannerheimin lastensuojeluliitolle. Elämään kuuluivat myös yhteydenpito poliittisiin ja diplomaattisiin verkostoihin sekä metsästys- ja terveyskylpylämatkat. (Klinge 1997; Korppi-Tommola 2005, 150.)

Presidentti P. E. Svinhufvud kytki Mannerheimin taas valtiojärjestelmään ja politiikkaan nimittämällä Mannerheimin vuonna 1931 puolustusneuvoston puheenjohtajaksi. Sotamarsalkan arvon Mannerheim sai vuonna 1933. Puolustusneuvoston puheenjohtajana Mannerheim kehitti Suomen sotateollisuutta. Lisäksi hän oli mukana luomassa niin sanottua pohjoismaista suuntausta pyr-

kimällä yhteistyöhön Ruotsin kanssa ja loi suhteita Isoon-Britanniaan. Saksaan Mannerheim piti suhteita yllä muun muassa metsästysretkillä marsalkka Hermann Göringin kanssa. Suomen puolustus ei kuitenkaan lujittunut Mannerheimin toivomalla tavalla, mutta pohjoismaisella suuntauksella ja suhteiden hoitamisella länsimaihin oli suuri psykologinen merkitys. Kun Neuvostoliiton ja Suomen välille syttyi sota vuonna 1939, Suomi sai Ruotsista humanitaarista sekä aseapua ja länsimaiden sympatia Suomea kohtaan vahvistui. (Klinge 1997; Manninen s.a.)

Ennen sodan syttymistä Mannerheim olisi halunnut voittaa aikaa sotaan varustautumiseen tekemällä myönnytyksiä Neuvostoliitolle. Tähän ei kuitenkaan Suomen hallitus suostunut. Mannerheimin ehdotuksesta Suomessa kuitenkin toteutettiin lokakuussa 1939 hiljainen joukkojen liikekannallepano Ylimääräisten harjoitusten (YH) nimellä. Samaan aikaan salaisella asetuksella Mannerheim nimitettiin puolustusvoimien komentajaksi. Tästä tehtävästä hän uhkasi erota vastalauseena Suomen hallituksen optimismille sodan välttämisestä. (Fersen s.a.)

Talvisodan sytyttyä 30.11.1939 Mannerheim suostui Suomen armeijan ylipäälliköksi ja perusti sodanaikaisen päämajansa Mikkeliin. Talvisodan päätyttyä maaliskuussa 1940 Mannerheim säilytti puolustusvoimien ylipäällikön arvon, vaikka yleensä se rauhan aikana kuuluu presidentille. Välirauhaksi kutsuttu rauhan aika kesti vuoden 1941 kesäkuuhun saakka, jolloin Neuvostoliiton ilmavoimat tekivät hyökkäyksen Suomeen 25. päivä kesäkuuta. Myös niin kutsutun jatkosodan ajan Mannerheim johti sotatoimia Mikkeliin perustetusta päämajasta. (Klinge 1997; Fersen s.a.)

Koska katsottiin, että vain Mannerheim pystyy viemään Suomen rauhaan, eduskunta laati poikkeuslain, jolla Mannerheim valittiin presidentiksi elokuussa 1944. Samaan aikaan presidentti Risto Ryti erosi tehtävistään vedoten terveydellisiin syihin. Mannerheimia arvostettiin ja häneen luotettiin yleisesti. Tämän vuoksi ajateltiin, että Suomen kansa ei katsoisi rauhanneuvottelujen aloittamista Neuvostoliiton kanssa petokseksi ja että armeija noudattaisi rauhansopimusta. Rauhan ehdot olivat raskaat. Suomen hallitus piti vaihtaa, sodan ai-

kana solmitut suhteet Saksaan piti katkaista ja Suomi menetti laajat maa-alueet Neuvostoliitolle. Lisäksi Suomi sitoutui maksamaan raskaat sotakorvaukset Neuvostoliitolle. Jatkosota päättyi välirauhaan 19.9.1944.

Mannerheim jatkoi presidentin tehtävissä vuoden 1946 maaliskuuhun asti, jolloin hän erosi presidentinvirasta heikentyneen terveydentilan vuoksi. (Klinge 1997; Manninen s.a.) Eläkkeelle siirryttyään Mannerheim keskittyi pääasiassa hoitamaan heikentyneitä terveyttään. Talvet hän vietti suurelta osin Sveitsissä Valmontin parantolahotellissa (kuva 5) ja kesät Suomessa 75-vuotissyntymäpäivälahjaksi hankitussa Kirkniemen kartanossa.



Kuva 5. Mannerheim Sveitsissä (Manninen, s.a.)

Mannerheim kuoli 83-vuotiaana Sveitsissä Lausannen sairaalassa 28.1.1951. Hänet haudattiin Helsinkiin Hietaniemen sankarihautausmaalle 4.2.1951 sotilaallisin juhlamenoin. (Fersen s.a.; Klinge 1997; Manninen s.a.; Vihavainen 2005, 203.)

4.1 Mannerheim ja Suomen kansalaissota

Suomi oli vuoden 1917 lopulla suurten muutosten edessä. Venäjän vallankumous oli mahdollistanut itsenäistymisen, mutta maassa olleet venäläiset varuskunnat uhkasivat Suomen poliittista vakautta. Venäjän johtoon noussut Leninin hallitus tunnusti Suomen itsenäiseksi valtioksi 4. tammikuuta 1918. Sen jälkeen myös useat Euroopan maat tunnustivat Suomen itsenäisyyden. Vaikka Leninin hallitus oli tunnustanut Suomen itsenäisyyden, se ei reagoinut mitenkään Suomen pyyntöön kutsua venäläisiä joukkoja pois maasta. (Mannerheim 2008/1951–1952, 175; Screen 2005b, 110.)

Suomesta puuttui armeija. Ensimmäisen maailmasodan aikana Suomeen oli perustettu niin sanottu sotilaskomitea, joka muodostui aikaisemmin hajotetun Suomen armeijan upseereista. Tammikuussa 1918 tämä sotilaskomitea, jonka jäseniin myös Mannerheim kuului, sai virallisen aseman ja armeijan perustamisessa päästiin eteenpäin. Suomesta oli lähetetty noin 1800 miestä Saksaan sotilaskoulutukseen. Sotilaskoulutuksen saaneen jääkäripataljoonan lisäksi Suomen armeijan muodostivat suojeluskuntien vapaaehtoiset. Suojeluskuntien oli tarkoitus suojella itsenäistynyttä Suomea venäläisiltä sotilaita ja suomalaisilta sosialisteilta. Suomalaiset sosialistit puolestaan perustivat punakaartin ajaakseen ja puolustaakseen työväen asiaa. (Mannerheim 2008/1951–1952, 176; Screen 2005b, 110, 112.)

Koska Mannerheimin mielestä sotilaskomitea ei ollut tehtäviensä tasalla, hän erosi komiteasta ja neuvoi komiteaa siirtymään Pohjanmaalle sekä perustamaan sinne armeijan päämajan. Mannerheimin eronpyyntöä seuraavana päivänä komitea pyysi Mannerheimia sotilaskomitean uudeksi johtajaksi. Tammi-kuun 15. päivänä 1918 senaatin puheenjohtajana toiminut P. E. Svinhufvud antoi Mannerheimille käskyn muodostaa sotavoimat, jotka ylläpitäisivät maassa järjestystä. (Mannerheim 2008/1951–1952, 178–179; Screen 2005b, 112.)

Levottomuus lisääntyi nopeasti ja tammikuun lopulla 1918 tapahtui vallankaappaus, jolla Suomen eduskunta ja senaatti syöstiin vallasta ja punakaartilaiset saivat haltuunsa Helsingin ja Etelä-Suomen teollisuuskeskukset. Ennen

vallankaappausta senaatti oli ehtinyt nimittää suojeluskunnat hallituksen joukoiksi ja Mannerheim nimitettiin niiden ylipäälliköksi. Mannerheim oli asettanut ehdoksi ylipäälliköksi suostumiseen sen, että Ruotsilta tai Saksalta ei saa pyytää aseellista väliintuloa sotaan. Saksasta otettiin kyllä vastaan sotatarvikkeita ja Ruotsista vapaaehtoisia taisteluihin, mutta sotilaallista väliintuloa Mannerheim ei suvainnut. Kuitenkin maaliskuun alussa 1918 Mannerheim sain tiedon Suomen hallitukselta, että saksalaiset joukot olivat matkalla Suomeen. Mannerheim piti hallituksen päätöstä petoksena ja uhkasi jopa erota ylipäällikön tehtävästä. Alaistensa pyynnöstä hän kuitenkin jatkoi tehtävässään. Kansalaissodan toivottiin olevan ohi nopeasti. Saksalaisten joukkojen tuella tämä olisi mahdollista, joten Mannerheim myöntyi sotilaalliseen apuun. Arvonannon eleenä Suomen hallitus ylensi Mannerheimin ratsuväenkenraaliksi (kuva 6), jolloin Mannerheim oli arvoltaan saksalaisia kenraaleja ylempänä. (Mannerheim 2008/1951–1952, 185, 210; Screen 2005b, 112, 114, 116.)



Kuva 6. Ratsuväenkenraali Mannerheim vuonna 1918 (Museovirasto. Historian kuvakokoelma 2019b)

Kansalaissota päättyi 15. toukokuuta 1918, kun viimeinenkin venäläisten valloittama linnake Karjalan kannakselta oli valloitettu takaisin Suomelle. Sotaa ei voitettu pelkästään suomalaisilla suojeluskuntajoukoilla ja armeijalla niin kuin

Mannerheim toivoi. Kuitenkin se, että sota saatiin loppumaan muutamassa kuukaudessa, oli merkittävä saavutus. Mannerheim sanoi myöhemmin, että harvoin oli voitettu sotaa niin vähäisillä resursseilla. (Mannerheim 2008/1951–1952, 246; Screen 2005b, 118.)

4.2 Mannerheim ja talvi- ja jatkosota

Mannerheim oli nimitetty 1930-luvulla Suomen puolustusneuvoston puheenjohtajaksi. Puolustusneuvoston tehtävänä oli toimia tasavallan presidentin sotilaallisena neuvonantajana muun muassa puolustussuunnitelmiin, liikekannallepanoon sekä aseistukseen ja varustukseen liittyvissä asioissa. P. E. Svinhufvudin ja Kyösti Kallion presidenttikausilla myös puolustusvoimien ylipäällikkyyksi siirtyisi sodan aikana Mannerheimille. (Selén 2005a, 174, 176.)

Talvisodan sytyttyä kansalaissodan kahtia jakama Suomen kansa osoitti yhtenäisyytensä. Yhdeksi tämän yhtenäisyyden symboliksi nousi ylipäällikkö Mannerheim, jolle oli vuonna 1933 myönnetty vapaussodan päättymisen 15-vuotisjuhlan jälkeen sotamarsalkan arvonimi. (Manninen 2005, 189; Selén 2005a, 178.) Kun Mannerheim vuonna 1942 täytti 75 vuotta, hänelle myönnettiin Suomen marsalkan arvonimi arvostuksen osoitukseksi sekä kiitokseksi Suomelle tekemästään työstä (Manninen 2005, 189).

Mannerheim oli suunnitellut jäävänsä asteittain eläkkeelle puolustusneuvoston puheenjohtajan tehtävästä. Ensimmäinen eläkepäivä olisi pitänyt olla 1.12.1939. Neuvostoliiton hyökkäys Suomeen 30.11.1939 siirsi eläköitymissuunnitelmat vuosiksi eteenpäin. (Selén 2005a, 184.)

Talvisota 30.11.1939–13.3.1940

Toisen maailmansodan puhjettua Euroopassa tilannetta seurattiin tiiviisti myös Suomessa. Sotilaallista valmiustilaa nostettiin Mannerheimin esityksestä ensimmäisen kerran jo syyskuussa 1938. Tuolloin pelättiin Neuvostoliiton tai Saksan hyökkäystä linnoittamattomalle Ahvenanmaalle. Toisen kerran valmiustilaa nostettiin syyskuussa 1939, kun Suomen hallitus kutsuttiin neuvotteluihin Moskovaan. Mannerheim esitti täydellistä joukkojen liikekannallepanoa,

joka toteutettiin lokakuussa Ylimääräisten harjoitusten nimellä. (Selén 2005a, 182–183.)

Stalinin suunnittelema Suomen nopea valtaus ei onnistunut, koska neuvostojoukot eivät pystyneet käyttämään hyväkseen ylivoimaansa talviolioissa, ja suomalaiset pystyivät puolestaan käyttämään puolustuksessa hyödykseen maaston tuntemustaan. Neuvostojoukkojen eteneminen pysähtyi suomalaisten linnoitusketjuun Karjalan kannaksella. Linnoitusketju sai nimekseen Mannerheim-linja. Karjalan kannakselta pohjoisemmalla itärajalla hyökkäys pysähtyi niin sanottuihin motteihin, joihin neuvostojoukot saarrettiin. Neuvostojoukkojen eteneminen pysähtyi kahdeksi kuukaudeksi. Helmikuussa 1940 neuvostojoukot keskittivät lisää iskuvoimaa Mannerheim-linjaan ja läpäisivät sen nopeasti. (Manninen 2005, 190.) Neuvostojoukkojen läpäistyä Mannerheim-linjan suomalaiset joutuivat vetäytymään Karjalan kannakselta niin, että lopulta taistelut olivat siirtyneet Viipurin alueelle (Manninen 2005, 190).

Muistelmissaan (2008/1951–1952, 559) Mannerheim toteaa, että oli Suomen sitkeän puolustuksen ja vastarinnan ansiota, että Neuvostoliitto joutui kaksi kuukautta sotaa käytyään luopumaan tavoitteestaan vallata Suomi nopeasti. Neuvostoliitto joutui hakemaan kompromissiratkaisua ja sen vuoksi se oli pakotettu tunnustamaan Suomen itsenäisyyden ja laillisen hallituksen. Mannerheimin mukaan (2008/1951–1952, 559–560) Neuvostoliitto pyrki kompromissiin ja sodan lopettamiseen myös muun muassa siksi, että sodan jatkaminen olisi voinut vaarantaa Neuvostoliiton suhteet Ranskaan ja Englantiin.

Rauhanneuvottelut käytiin Moskovassa 13.3.1940. Rauhanehdoissa Suomi menetti maa-alueita ja joutui vuokraamaan Hangon Neuvostoliitolle. Mannerheim suositteli rauhanehtoihin suostumista. Talvisodan päätyttyä Mannerheimille jäi puolustusvoimien ylipäällikön asema, koska toinen maailmansota jatkui vielä Euroopassa. Suomen rauhan, niin sanotun välirauhan, aikana Mannerheim keskittyi vahvistamaan ja linnoittamaan uuden itärajan puolustusta. (Manninen 2005, 193.) Mannerheim johti itsenäisen Suomen historian suurinta rakennushanketta, jota kutsuttiin Salpalinjaksi. Salpalinjan rakentaminen keskeytyi, kun jatkosota alkoi kesäkuussa 1941. (Salpakeskus s.a.)

Jatkosota 25.6.1941–19.9.1944

Jatkosota syttyi 25.6.1941. Sota alkoi venäläisten pommituksilla useisiin Suomen kaupunkeihin, muun muassa Helsinkiin ja Turkuun. Myös itärajalla venäläiset sotilaat avasivat tulen. (Mannerheim 2008/1951–1952, 591.) Suomi oli solminut Saksan kanssa saksalaisten joukkojen kauttakulkusopimuksen Pohjois-Norjaan. Tämän sopimuksen perusteella saksalaiset rakensivat Suomeen huoltotukikohtia ja pystyivät siirtämään joukkojaan Suomeen ennen jatkosodan syttymistä. Neuvostoliiton hyökättyä Suomeen kesäkuussa 1941 oli hyökkäyksen tarkoituksena tuhota lentokentiltä saksalaisia lentokoneita, joita uskottiin Suomessa olevan. (Manninen 2005, 193–194.) Muistelmissaan Mannerheim kertoo, että pommitukset oli kuitenkin kohdistettu suomalaisiin kohteisiin ja sellaisiin osiin maata, joissa ei ollut saksalaisia (2008/1951–1952, 591).

Jatkosodan alussa sota oli Suomen puolelta puolustustaistelua. Puolustustaistelusta siirryttiin kuitenkin hyökkäystaisteluun, koska talvisodan jälkeisessä välirauhassa määritellylle itärajalle oli tarve saada suojavyöhyke ja rauhanehdoissa menetetyt alueet haluttiin vallata takaisin Suomelle. (Mannerheim 2008/1951–1952, 598.) Hyökkäysoperaatioon ryhdyttiin heinäkuussa 1941. Syksyyn mennessä Suomi olikin miehittänyt suuren osan Itä-Karjalasta. Mannerheim johti sotaa varovaisesti ja kieltäytyi esimerkiksi hyökkäämästä Leningradiin. Hän pysäytti suomalaisten etenemisen joulukuussa 1941. Tästä alkoi kaksi ja puoli vuotta kestänyt asemasotavaihe. (Manninen 2005, 194–195.)

Neuvostoliitto aloitti kesäkuussa 1944 suurhyökkäyksen Suomeen saadakseen suomalaiset perääntymään Leningradin ympäriltä. Mannerheimin johdolla suomalaisten joukkojen tuhoaminen ei onnistunut, mutta suomalaiset joutuivat perääntymään valtaamiltaan alueilta. Neuvostojoukkojen hyökkäys eteni nopeasti Viipuriin. Hyökkäys saatiin pysäytettyä kesä-heinäkuussa 1944. Suurhyökkäyksen pysähdyttyä pystyttiin aloittamaan rauhanneuvottelut. Rauhanneuvotteluja varten Suomessa vaihdettiin tasavallan presidenttiä. Presidentti Ryti pyysi eroa tehtävistään ja eduskunta valitsi Mannerheimin presidentiksi. Ryti oli antanut Neuvostoliiton suurhyökkäyksen aikana lupauksen Saksalle, ettei hän ja Suomen hallitus tekisi erillisrauhaa Neuvostoliiton kanssa. Uutena tasavallan presidenttinä Mannerheim katsoi, ettei tämä lupaus

sitonut häntä rauhanneuvottelujen aloittamisesta Neuvostoliiton kanssa. (Vihavainen 2005a, 202–203.)

Syksyllä 1944 eduskunnan tuella Mannerheim suostui aselepoon Neuvostoliiton ehtojen pohjalta ja ilmoitti Saksaan, että Suomi on pakotettu solmimaan aselevon Neuvostoliiton kanssa. Väli- rauhansopimus allekirjoitettiin Moskovassa 19.9.1944. Tässä sopimuksessa Suomi menetti uudestaan laajat maalueet, sitoutui maksamaan raskaat sotakorvaukset sekä sitoutui häätämään saksalaiset joukot pois Suomesta. Saksan ja Suomen välisiä sotatoimia kutsutaan Lapin sodaksi, joka kesti syksystä 1944 kevääseen 1945. (Vihavainen 2005a, 203.) Toisen maailmansodan rauhansopimus allekirjoitettiin Pariisissa helmikuussa 1947 (mts. 205).

4.3 Mannerheim henkilönä

Mannerheim oli aatelismies, arvoltaan vapaaherra, joka oli tehnyt pitkän uran keisarillisen Venäjän ratsuväen upseerina. Keisarin hovissa palveltuaan hän osasi tavat ja hänellä oli tyyli- taju. Venäjän kielen lisäksi Mannerheim oppi hovissa yleisesti puhutun ranskan kielen. Lapsena opittu suomen kieli pääsi Venäjän vuosien aikana unohtumaan. Mannerheim luki tietokirjallisuutta ja omak- sui tietoa nopeasti. Hän oli älykäs ja analyyttinen, ajattelutavaltaan looginen sekä selkeä. Ratkaisut Mannerheim teki harkitusti ja esitti asiat keskittyen olennaisiin kohtiin, niin yksinkertaisesti ja selkeästi, että vastaanottaja var- masti ymmärsi asian. Mannerheim oli aristokraatti, joka ei ollut missään tilan- teissa kansanomainen. (Selén 2005b, 208, 211.)

Mannerheim rakensi tarkasti julkisuuskuvansa, josta hän oli tarkka kuten myös arvostuksestaan. Hän ei juurikaan myöntänyt haastatteluja ja asetti ehtoja it- seään esittävien kuvien julkaisulle. Juhlatilaisuuksiin Mannerheim oli odotettu kutsuvieras. Usein juhlien kohokohta oli siinä, kun Mannerheim saapui pai- kalle ja otti paikkansa. Juhlatilaisuuksissa hän oli täydellinen isäntä, mutta se ei poistanut Mannerheimista etäisyyttä, jonka hän säilytti ihmisiin. Yksityishen- kilönä Mannerheim pystyi olemaan vain kotonaan ja ulkomaanmatkoillaan, joilla hän hoiti terveyttään ja nautti metsästyksestä. Yksityishenkilönäkin hän oli arvovaltainen herrasmies (Selén 2005b, 211–212.)

Mannerheim on tutkituimpia historian henkilöitä Suomessa. Hänen elämästä on useita kertomuksia, jotka antavat ristiriitaisen kuva Mannerheimista. Tämä johtuu suurelta osin kansalaissodasta, jonka tapahtumia muisteltiin ja kerrottiin eri tavoin voittajien ja häviäjien puolella. Vaikka Mannerheimin ansioksi katsottiin niin kutsutun talvisodan hengen luominen eli kahtia jakautuneen kansakunnan yhdistäminen, jakautuivat kuitenkin kansan kertomukset. Toisille Mannerheim oli uljas ”valkoinen kenraali” toisille taas ”verikenraali” vuodelta 1918. (Peltonen 2005, 214, 222.)

5 MANNERHEIMIN JUNA

Mannerheimilla oli jo kansalaissodassa käytössä esikuntajuna (kuva 7), jonka vaunuista ainakin osa oli keisarillisen junan vaunuja. Venäjän keisarillisella perheellä oli ollut oma ylellinen juna, johon kuuluivat keisarinvaunu, keisarinna-vaunu, salonkivaunu, keittiövaunu, ruokasalivaunu ja lämmitysvaunu. Vaunuista ovat säilyneet keisarin-, keisarinna-, ja salonkivaunut. Muut vaunut muutettiin muihin tarkoituksiin sopiviksi. (Vihavainen 2005b, 17–18; Suomen Rautatiemuseo 2010.) Mannerheimin esikuntajuna helpotti ja nopeutti siirtymistä rintamalinjalta toiselle. Junassa oli tilat sotatoimien suunnittelulle ja johtamiselle myös silloin, kun juna oli liikkeellä. Lisäksi juna tarjosi tilat majoittamiseen ja ruokailuun. (Salo 2018, 8–9.)



Kuva 7. Mannerheim Joensuun asemalla 1918. Taustalla keisarin junan keittiövaunu (Vihavainen 2005b, 18, kuva Sotamuseo, Helsinki)

Koska kansalaissodan sotatoimien johtaminen esikuntajunasta oli ollut toimiva ratkaisu, päätettiin lokakuussa 1939 Ylimääräisten harjoitusten alettua varautua mahdolliseen sotaan perustamalla kolme junaa. Näistä junista ensimmäinen tuli Mannerheimin käyttöön. Toinen juna varattiin erikoiskomppanian käyttöön. Kolmatta junaa ei koskaan perustettu. Lopulta vain Mannerheimin juna jäi toimintaan. (Salo 2018, 9–10.)

Edelleen juna tarjosi tilat matkustamiseen ja ruokailuun sekä mahdollisuuden junamatkojen aikana käytäviin keskusteluihin ja yöpymiseen pidemmillä matkoilla. Junaa ei kuitenkaan enää voitu nimittää esikuntajunaksi kuten aikaisemmin, koska se ei enää soveltunut täysin esikuntatyöskentelyyn. Junassa ei ollut tarpeeksi säilytystilaa asiakirjojen säilyttämiseen, eikä riittävästi tilaa karttojen levittämiseen. Lisäksi juna oli täysin riippuvainen asemien viestiyhteyksistä, yhteydenpito liikkuvaan junaan ei aina ollut mahdollista. Junaa kutsuttiin esikuntajunan asemasta ylipäällikön junaksi. Juna toimi virallisesti puolustusvoimien ylipäällikön junana joulukuun 1944 loppuun. Tämän jälkeen se palveli Mannerheimia vielä tämän presidenttikauden ajan. Juna lakkautettiin vasta, kun Mannerheim erosi presidentin tehtävistä. (Salo 2018, 10, 213.)



Kuva 8. Ylipäällikön juna Perkjärvellä 27.5.1943. Mannerheim-museo, B. Hagström -kokoelma (Salo 2018, 103)

Normaali kokoonpano ylipäällikön junassa (kuva 8) oli veturi, rautatiehallituksen virkavaunu A 90, jota nimitettiin myös salonkivaunuksi, kaksi makuuvaunua, yhdistetty ravintola- ja päivävaunu numero 2052, konduktöörivaunu, ilmatorjuntavaunu ja autojen kuljetusvaunu. Jos junassa matkusti vieraita, autovaunuja saattoi olla vieraiden autojen kuljetusta varten useampiakin. Ravintola- ja päivävaunun ravintolaosastossa oli 22 paikkaa ja päivävaunuosastossa oli 24 istumapaikkaa. (Salo 2018, 10–11.)

Kun juna lakkautettiin maaliskuussa 1946, sen ravintola-, makuu- ja konduktöörivaunut asetettiin Valtionrautateiden (VR) normaaliin liikenteeseen. Myös Mannerheimin salonkivaunu otettiin käyttöön ja sitä käytti VR:n pääjohtaja Harald Roos tarkastusmatkoillaan. Salonkivaunu oli 1960-luvulta 1980-luvun loppuun VR:n tilausajoliikenteessä, kunnes sen keittiötilassa syttyi tulipalo Ylivieskan asemalla 9.12.1989. Vaunua ei enää kunnostettu VR:n käyttöön. (Salo 2018, 211.)

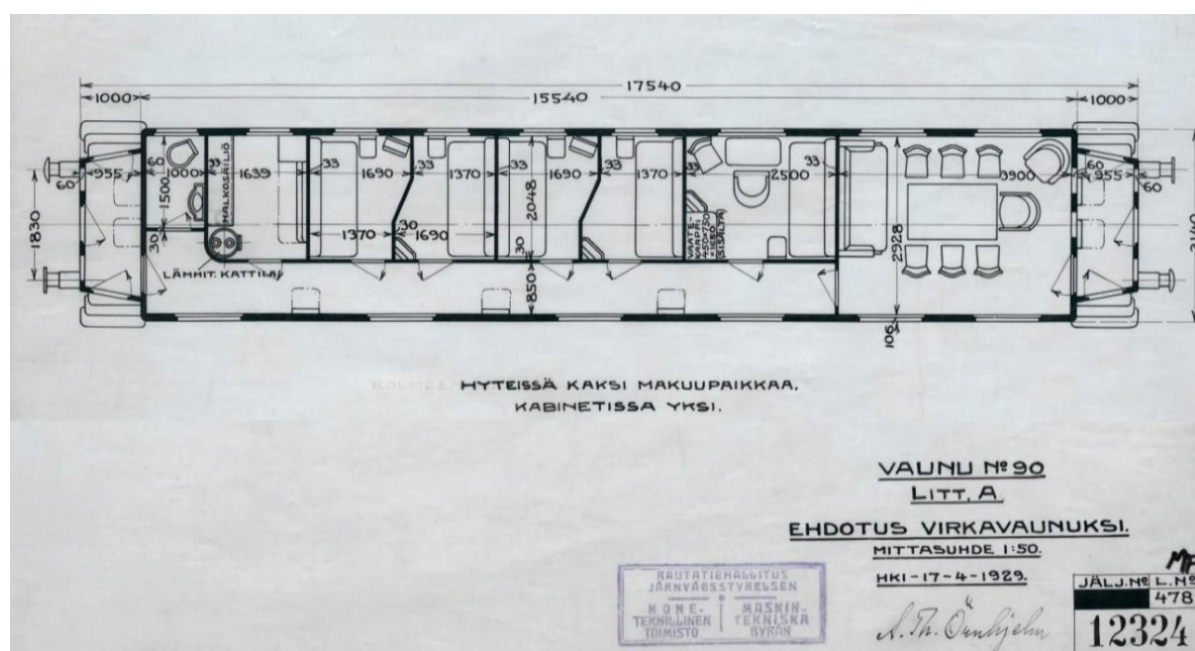
Ylipäällikön junan vaunuista on jäljellä myös autovaunu, jota säilytetään Hyvinkään konepajalla. Junassa käytössä ollut yhdistetty ravintola- ja päivävaunu poistettiin liikenteestä ja se muutettiin 1970-luvun alussa näyttelyvaunuksi, jonka käyttö lopetettiin vuonna 1980. Yhden kerran kesäkuussa 1942 ylipäällikön junan kokoonpanossa olleista kolmesta Kansainvälisen Ravintola-vaunuyhtiön (CIWL) R-sarjan ravintolavaunusta on jäljellä yksi. Se sijaitsee Sastamalassa Shell-huoltoaseman pihalla. (Salo 2018, 211.)

5.1 Virkavaunu A 90 eli salonkivaunu

Vuonna 1915 Pasilan konepajassa aloitettiin rakentaa uutta virkavaunua Suomen kenraalikuvernöörille. Ensimmäinen maailmansota keskeytti vaunun rakentamisen. Sodan päätyttyä vaunun rakentamista jatkettiin itsenäisen Suomen presidentille. Presidentin salonkivaunussa A 30 on salonki, työkabinetti ja makuuosastot. Vuonna 1929 rakennettiin rautatiehallituksen käyttöön virkavaunu numero A 90, joka oli muuten samanlainen kuin presidentin salonkivaunu, mutta hiukan lyhempi ja sen makuuhytit olivat nykyaikaisemmat. (Rautatiehallitus 1937, 464.)

VR:n pääjohtajan Hjalmar Castrénin virkavaunuksi rakennettu vaunu A 90 otettiin käyttöön kesäkuussa 1930. Vaunu siirtyi Mannerheimin käyttöön, kun ylipäällikön juna perustettiin vuonna 1939. Mannerheimin käytössä vaunu oli aina tammikuuhun 1946 asti. Presidenttikautensa aikanakaan hän ei halunnut käyttää hiukan hienompaa presidentin salonkivaunua A 30. Mannerheim viihtyi virkavaunussa A 90, joka oli melko vaatimaton. Hän ei halunnut teettää vaunuun mitään muutoksia. Matkat, joita Mannerheim vaunulla teki, olivat pääasiassa neuvottelumatkoja Mikkelistä Helsinkiin sekä tarkastusmatkoja eri rintamille. Helsinkiin matkat tehtiin usein pelkällä virkavaunulla, joka liitettiin siivilijuniin. (Salo 2018, 10.)

Vaunussa A 90 on salonki, viisi makuuhuhtia, wc sekä pieni keittiötila. Salonki sijaitsee vaunun toisessa päässä. Mannerheim yöpyi salongin viereisessä kabinetissa. Seuraavassa hytissä yöpyivät matkaseurueessa olleet vieraat ja kolmessa seuraavissa makuuhuhtissa yöpyivät kenraali Airo sekä Mannerheimin adjutantit Grönvall ja Bäckman. Vaunun salonkia vastakkaisessa päässä on wc sekä pieni keittiötila. (Salo 2018, 10.) Kuvassa 9 on pohjapiirros Rautatiehallituksen koneteknillisen osaston ehdotuksesta virkavaunun A 90 pohjaksi. Pohjapiirros on vuodelta 1929. (Suomen Rautatiemuseo 2018.) Pohjapiirros on esitetty isommassa koossa liitteessä 2.



Kuva 9. Vaunu A 90, ehdotus virkavaunuksi 17.4.1929 (Suomen Rautatiemuseo 2018)

Vaunu A 90 siirrettiin Ylivieskan asemalla tapahtuneen tulipalon jälkeen Pasi-lan konepajan pihalle keväällä 1990, jossa vaunu oli säilytyksessä reilut kaksi vuotta. Mikkelin kaupungin museotoimi kiinnostui vaunun kunnostamisesta museokäyttöön. Kunnostuspäätös tehtiin tammikuussa 1992 ja työt valmistui-vat toukokuussa 1992. Vaunun A 90 avajaisia vietettiin Mikkelissä 4.6.1992. (Salo 2018, 211.) Virkavaunua A 90 kutsutaan pitkäaikaisimman käyttäjänsä mukaan Mannerheimin salonkivaunuksi.

Salonkivaunu on avoinna yleisölle ilman pääsymaksua vuosittain Mannerhei-min syntymäpäivänä 4.6., joka on myös puolustusvoimain lippujuhlan päivä. Salonkivaunuun pääsee tutustumaan myös ennakkovarauksella pääsymaksua vastaan maksimissaan 25 henkilön ryhmässä. (Mikkelin kaupunki s.a.)

5.2 Junamatkoja rintamatarkastuksille ja Helsinkiin

Mannerheim käytti juna-a rintamatarkastusmatkoilla ja matkoilla Helsinkiin. Tarkastusmatkojen sotilaallisten syiden lisäksi matkojen tarkoituksena oli tu-tustua rintamajoukkojen mielialaan ja tilaan. Hyökkäysvaiheen aikana Manner-heimin käynnit osuivat joskus merkittävää sotaliikettä edeltäviin päiviin, jolloin tarvittiin perusteellista esittelyä ja keskusteluja sotaliikkeen jälkeen. Tällöin matkoilla oli mukana useita sodan suunnittelun kannalta tärkeitä henkilöitä. Mannerheim halusi myös osoittaa arvostusta rintamakomentajille ja tarjosi heille aterian yhdessäolon päätteeksi. Helsingin matkoilla Mannerheim tarjosi junassaan illallisia muun muassa presidentti Rytille ja hallituksen ministereille. (Ojala 2000, 27–28; Salo 2018, 15.) Juna tarjosi myös tutun paikan nukkumi-seen sekä mahdollisuuden hygienian ylläpitoon. Näiden syiden vuoksi oma juna tai vaunu oli paras vaihtoehto matkustamiselle. Vuoden 1943 lopulla rin-tamatarkastusmatkat vähenivät ja tilalle tulivat matkat Helsinkiin. Helsingin matkoille ei aina lähdetty ylipäällikön junalla, vaan salonkivaunu liitettiin siviili-juniin. (Ojala 2000, 27–28; Salo 2018, 10.)

Henkilökunta

Matkoilla junan henkilöstö pyrittiin pitämään mahdollisimman vakituisena. Matkahenkilökuntaan kuuluivat nuorempi adjutantti Rafael Bäckman sekä van-hempi adjutantti Ragnar Grönvall. Jos adjutanteista oli matkalla mukana vain

toinen, hoiti Bäckman kotimaan matkat ja rintamakäynnit. Bäckman hoiti muun muassa Mannerheimin päiväohjelman laatimisen sekä junan matkoihin liittyviä asioita. Ulkomaanmatkoille lähti mukaan Grönvall. Grönvallin komentoon kuuluivat ylipäällikön juna, Mannerheimin palveluskunta sekä päämajan autot. Junassa oli mukana myös Mannerheimin sotilaspalvelija sekä salonkivaunun hoitaja. Vaunun hoitajana toimi Theodor Wikström, joka toimi myös junamiehenä. Wikström vastasi salonkivaunun teknisestä kunnosta. Sotilaspalvelijan tehtäviä hoitivat aluksi Einar From ja myöhemmin Sven Rönn, Niilo Kuhakoski sekä Reino Juhonen. (Ojala 2000, 28; Salo 2018, 11–12.)

Erityisesti Einar From (kuva 10) oli ollut Mannerheimille mieluinen sotilaspalvelija ja -lähetti. Mikkelin klubilla ja Kalevassa tarjoilijana toiminut Taru Stenvall muistelee kirjassaan, kuinka korpraali Einar Fromia jatkosodan aikana etsittiin kuumeisesti. Päämajan upseerit olivat sanoneet: *Jos ei Fromia kohta löydetä, ei koko sodankäynnistä tule mitään*. Pian selvisi, että From oli ilmoittautunut Hankoon. Korpraali Einar From sai pikaisesti passituksen päämajaan jo talvisodan ajalta tuttuihin tehtäviin. (1955, 26.)



Kuva 10. Sotilaspalvelija ja -lähetti Einar From (Stenvall 1988, 51)

Fromilla oli aina mukana kaksi pitkää listaa. Listoihin oli merkitty Mannerheimin henkilökohtaiset tavarat nenäliinoista satulaan ja niille numeroidut säilytyspaikat. Useat kerrat From juoksi junan ja hotelli Kalevan välillä, milloin hakemassa, milloin tuoden tavaroita tai asiakirjoja. From anoi Mannerheimilta usein siirtoa rintamalle. Näitä pyyntöjä Mannerheim ei halunnut toteuttaa, koska ei halunnut opettaa uutta miestä tehtäviin. Lopulta Mannerheim suostui päästämään Fromin rintamalle. From kaatui Maaselän kannaksella 21.4.1943. (Stenvall 1955, 26; Stenvall 1988, 50–51; Salo 2018, 35.)

Ylipäällikön junan henkilökuntaan kuului myös autonkuljettaja, jona toimi vuodesta 1941 sodan loppuun Kauko Ranta. Hänellä saattoi olla mukanaan apulaisia, jos junamatkalla oli mukana useampia autoja. Junan päällikkönä toimi kokenut rautatieläinen asemapäällikkö Birger Hagström, joka hoiti junan päällikön tehtävää koko jatkosodan ajan. Hagströmin lähin apulainen oli konduktööri Niilo Varjos. Veturihenkilöstö oli vaihtuva, sillä veturi tilattiin tarpeen mukaan joko Pieksämäeltä tai Kouvolasta. Junaa varten ei voitu pitää vakituista veturia odottamassa Mannerheimin matkoja, koska VR tarvitsi kaikki veturit kuljetustehtäviin. (Ojala 2000, 28; Salo 2018, 12, 28.)

Lotat hoitivat junassa ruokahuollon ja pitivät yllä yleistä siisteyttä. Lottien töistä olivat vastuussa Märta Mielonen ja Helmi Soikero. Keittiössä vastuu oli Hilma Virtasella ja Signe Kaakisella, joka oli Matkaravinnon Helsingin asemaravintolan emännöitsijä. Edellä mainittujen lisäksi junassa oli töissä useita muonituslottia. Mannerheimin vartiostoon kuului yleensä seitsemän miestä, ilmatorjuntaryhmään kuului viisi miestä ja näiden lisäksi tarvittiin vielä noin kymmenen hyvätasoista viestimiestä huolehtimaan yhteyksistä kaikilla laitteilla junan pysähdyspaikoissa. (Ojala 2000, 28–29; Salo 2018, 11–12.)

Ylipäällikön junan henkilökuntaa varten junan kokoonpanoon kuului kaksi makuuvaunua. Ensimmäinen makuuvaunuista oli junan päällikön, junamiehistön, autonkuljettajien, sotilaspalvelijan, salonkivaunun hoitajan, keittäjien ja muonituslottien käytössä. Toinen makuuvaunu oli vartiomiesten, turvallisuusmiesten sekä vapaavuorossa olleiden ilmatorjuntavaunun miesten käytössä. Makuuvaunuissa saattoi yöpyä myös vieraita, jotka eivät mahtuneet yöpymään salonkivaunussa. (Salo 2018, 11–12.) Liitteessä 3 on esitelty tarkemmin ylipäällikön junan henkilökunta ajalta 21.6.1941–2.1.1946 (Salo 2018, 232).

Jos Helsingin matkalle lähdettiin vain siviilijunaan liitetyllä salonkivaunulla, oli mukana pienempi henkilökunta. Silloin matkalle lähtivät yleensä mukaan Mannerheimin sotilaspalvelija sekä salonkivaununvaunun hoitaja. (Salo 2018, 10–11.)

Junamatkalle valmistautuminen

Mannerheimin junamatkat pyrittiin salaamaan turvallisuussyistä. Juna seiso Mikkelissä Urpolan kaupunginosan soranotto paikalle menevällä pistoraiteella. Junaan oli puhelinyhteys. Junan päällikkö Birger Hagström ja junan henkilökunta asuivat junassa. Päätös matkalle lähdöstä tehtiin samana päivänä muutamaa tuntia ennen lähtöä. Matkalle lähdöstä Mannerheim ilmoitti Hagströmille matkan määränpään ja perilletuloajan. Hagströmin tehtävä oli laskea lähtöaika. Junassa asuva henkilökunta kävi töissä kaupungissa ja matkallelähtöilmoituksen tullessa heidät koottiin matkavalmisteluihin kaupungilta. Tieto rintamatarkastusmatkasta ei yleensä ehtinyt tarkastettavalle rintamalle liian aikaisin, joten tilanteet rintamilla olivat mahdollisimman aitoja. (Salo 2018, 28; Ojala 2000, 30.)

Mannerheim oli antanut matkoille säännöt, joita adjutantit sovelsivat tilanteen mukaan. Adjutanttien oli huolehdittava, että kun junamatkan jälkeen siirryttiin autoon tai autoihin, niiden välillä oli säilytettävä etäisyys 100–200 metrissä. Rintamatilanteen esittelytilaisuuteen ei saanut päästää muita kuin sinne oli kutsuttu. Taisteluasemissa sai käydä vain kaksi tai kolme yhtä aikaa. Autonkuljettaja ei saanut olla mukana taisteluasemakäynneillä ollenkaan. Adjutantit hoitivat ja hallitsivat tiedonkulkuun liittyvää materiaalia ja pitivät huolen siitä, että viestiyhteydet oli hoidettu kuntoon. Adjutanttien tehtävänä oli myös ilmoittaa mahdollisuuksien mukaan matkan määränpään, ettei Mannerheimin seurue odota aterian tarjoamista eikä syö sitä. (Ojala 2000, 29–31, 34.)

Ruokailu junassa

Mannerheim oli ehdottoman täsmällinen ja myös ruokailuajat oli täsmällisesti määritelty. Mikkelin Klubilla lounas alkoi kello 12.30 ja päivällinen kello 19.30. (Stenvall 1955, 93.) Täsmällisyydestä ei tingitty junassakaan. Päivän ohjelmasta riippuen aamiainen alkoi kello 7.00–8.30. Aamiaisella tarjottiin kahvia

lämpimän maidon kanssa, puuroa, paahdettua ranskanleipää ja tarkalleen kolme minuuttia keitettyjä kananmunia. (Salo 2018, 15.) Tarkastusmatkojen lounaana syötiin usein lottien tekemät voileivät ulkona. Tarkastuskäyntien tiukkaa aikataulua ei haaskattu ateriaseurusteluun. Ruokaryypystä ei luovuttu ulkona syödessäkään, vaan yksi ruokaryppy kuului myös retkilounaan ohjelmaan. Ruokajuomana nautittiin olutta tai kivennäisvettä. Toisinaan pitkillä matkoilla lounas nautittiin junassa matkan aikana tai tarkastuksen yhteydessä palattiin junaan lounaalle, jolloin myös paikallisia isäntinä toimineita upseereita pääsi lounastamaan ravintolavaunuun Mannerheimin pöytään. (Ojala 2000, 31; Salo 2018, 15.)

Tarkastusmatkoilta tultiin aina illalliselle junaan, jonne Mannerheim kutsui taapaamiaan upseereita. Ravintolavaunussa oli 22 paikkaa ja toisinaan se oli aivan täynnä. Illallinen tarjoiltiin junassa aina kello 19–20 alkaen ja se päättyi kello 22–23. Illalliseen kuului kolme ruokalajia ja kahvi. Kun illallinen oli syöty, lähti juna paluumatkalle Mikkeliin tai siirtyi uuteen paikkaan seuraavan päivän ohjelmaa varten. (Salo 2018, 15.)

Mannerheim maksoi omista varoistaan kaiken alkoholin, jota Mikkelin Klubilla tai ylipäällikön junassa tarjoiltiin. Hän maksoi myös aterioista Puolustusvoimien muonarahaa ylittävän osuuden. Koska Mannerheim maksoi, hän myös katsoi olevansa oikeutettu valitsemaan henkilöt, jotka söivät hänen pöydässään. Mannerheim oli isäntä ja muut hänen vieraitaan. (Salo 2018, 27.) Taru Stenvallin mukaan (1955, 93) Mannerheimin pöydästä ja pöytätavoista oli sanonta: *Marskin pöytä on ainoa paikka Euroopassa, missä vielä noudatetaan vanhoja traditioita.*

5.3 Mannerheimin 75-vuotispäivä 4.6.1942

Muistelmissaan Mannerheim kertoo, että olisi halunnut viettää 75-vuotispäivänsä tekemällä tarkastusmatkan rintamalle. Hän ei olisi halunnut keskellä sotaa joutua henkilökohtaisten huomionsoitusten kohteeksi. (2008/1951–1952, 653.) Kenraaliluutnantti W. E. Tuompo kertoo päiväkirjassaan Mannerheimin adjutanttin Heikki Kekonin selvittäneen Mannerheimille, että olisi vaikeaa kieltäytyä vastaanottamasta presidenttiä sekä hallituksen, eduskunnan ja ammattiyhdistyksen keskusliiton lähetystöjä. Mannerheim suostui vastaanottamaan

valtion ja ammattiyhdistysten lähetystöt matkalla rintamalle. Paikaksi valittiin Imatran lähellä sijaitsevan Immolan Kaukopään tehdasalueen ratapihalle johdettava pistoraide. Paikan lähellä sijaitsi myös Immolan lentokenttä. (1968/2014, 148–149.) Juhlapaikka käytiin tarkastamassa ja se todettiin niin turvajärjestelyjen kuin luonnonkin puolesta sopivaksi. Paikka sijaitsi myös puolimatassa rintamalle, joten juhlallisuuksien jälkeen pääsi nopeasti jatkamaan matkaa rintamatarkastukselle. (Ojala 2000, 153.)

Syntymäpäivän lähestyessä saatiin tieto, että onnittelemaan saapuu myös saksalaisia vieraita. Mannerheimia onnittelemaan oli Saksasta tulossa seurue, josta Hitleriä edusti kenraalisotamarsalkka Wilhelm Keitel. (Partanen 2012, 12–13.) Juhlapaikalle lähdettiin syntymäpäivää edeltävänä iltana junalla, jonka kokoonpanossa olivat muun muassa kolme ravintolavaunua, joista yksi oli tyhjennetty kalusteista lähetystöjen vastaanottoa varten sekä Mannerheimin oma salonkivaunu. Ennen juhlapaikalle lähtöä Mannerheimille oli tullut tieto, että Saksasta saapuvaan seurueeseen liittyisi myös itse valtakunnankansleri Hitler. Tämä tieto aiheutti paljon lisävalmisteluja, sillä muun muassa turvallisuusjärjestelyjä piti lisätä. (Mannerheim 2008/1951–1952, 653; Tuompo 968/2014, 149.)

Mannerheimin juna saapui juhlapaikalle Kaukopäähän 4.6.1942 aamulla ennen kahdeksaa (Salo 2018, 61). Pian tämän jälkeen saapui paikalle myös tasavallan presidentin juna (kuva 11). Mannerheimin junan kahteen ravintolavaunuun katettiin pöydät 70 hengen juhlaväelle. Tasavallan presidentin junasta oli haettu presidentinlinnasta lainatut hopeiset ruokailuvälineet, jotta arkisiin ravintolavaunuihin ja tilaisuuteen saatiin juhlan tuntua. Ravintolavaunut ja salonkivaunu koristeltiin koivuilla ja pöydille asetettiin kukka-asetelmat. (Partanen 2012, 20–22; Stenvall 1955, 152.)



Kuva 11. Mannerheimin ja presidentti Rytin junat Immolassa. Mannerheimin juna vasemmalla. Kuvan reunassa salonkivaunu A 90 (SA-kuva 2019)

Syntymäpäivien virallinen ohjelma alkoi kello 8.30. Hitleriä kuljettavan lentokoneen ilmoitettu laskeutumisaika oli kello 12.30. Aamupäivän aikana virallisena onnittelupaikkana toimineessa kalusteista tyhjennetyssä ravintolavaunussa onnitelunsa esittivät valtion ja työväen ammattiyhdistysten edustajat sekä upseerikunnan, Aseveljien Liiton ja Mannerheim-ristin ritarien lähetystöt. Onnitelujen aikana oli Immolan lentokentälle laskeutunut jo arvovaltaisia saksalaisia vieraita. Hitleriä vastaanottamaan Immolan lentokentälle lähti presidentti adjutanttinsa Söderströmin ja kenraali Tuompon kanssa. (Partanen 2012, 24–32.)

Mannerheim otti Hitlerin seurueineen vastaan Kaukopäässä, toivotti vieraat tervetulleiksi ja esitteli Hitlerille upseerinsa. Tämän jälkeen Hitler kävi lyhyellä vierailulla tasavallan presidentti Rytin luona presidentin salonkivaunussa ja saapui sitten Rytin seurassa Mannerheimin salonkivaunuun, jossa herrat kävivät pitkän keskustelun (kuva 12). Mannerheimin salonkivaunussa oli paikalla myös kenraalisotamarsalkka Keitel. (Mannerheim 2008/1951–1952, 653–654.)



Kuva 12. Valtakunnankansleri Hitler ja marsalkka Mannerheim salonkivaunussa 4.6.1942. Se-
lin kameraan vasemmalla presidentti Ryti ja oikealla kenraalisotamarsalkka Keitel. (Manner-
heim 2008/1951–1952, 657)

Mannerheim kertoo muistelmissaan, että salonkivaunussa käydyn keskustelun jälkeen siirryttiin lounaalle. Lounaalla esitettiin myös puheita, joiden sarjan aloitti presidentti Ryti. (2008/1951–1952, 657.)

Arvovieraille tarjotusta juhلالounaasta osa oli valmistettu Mikkelissä hotelli Ka-
levassa puolivalmiiksi ja osa, ainakin täytetty hanhi, oli valmistettu presidentin-
linnassa. Lounaalla tarjottiin muna ja riisi- sekä kaalipiirakoita, keitettyä lohta,
täytettyä hanhea, hedelmäsalaattia ja kahvia. Kasvissyöjänä Hitler söi lohen
asemasta parsakeittoa ja hanhen hän korvasi vihannesvanukkaalla. (Stenvall
1955, 147–148, 156,157.) Mannerheim, presidentti Ryti, Hitler ja pääministeri
Rangell nauttivat lounaan ravintolavaunussa numero 2016 (kuva 13) (Salo
71). Puheiden ja lounaan jälkeen Hitler hyvästeli ja lähti koneellaan paluumat-
kalle (Mannerheim 2008/1951–1952, 657–658).



Kuva 13. Mannerheim pitää puhetta ravintolavaunussa numero 2016 (SA-kuva 2019)

Valtakunnankansleri Hitlerin odottamaton vierailu Mannerheimin syntymäpäivillä oli sensaatio. Hitlerin tapoihin eivät kuuluneet onnitelukäynnit. Hänen vierailunsa tulkittiin ennen kaikkea Mannerheimin persoonallisuuden ansioksi. (Stenvall 1955, 153.)

6 SALONKIVAUNUN KEITTIÖTILA

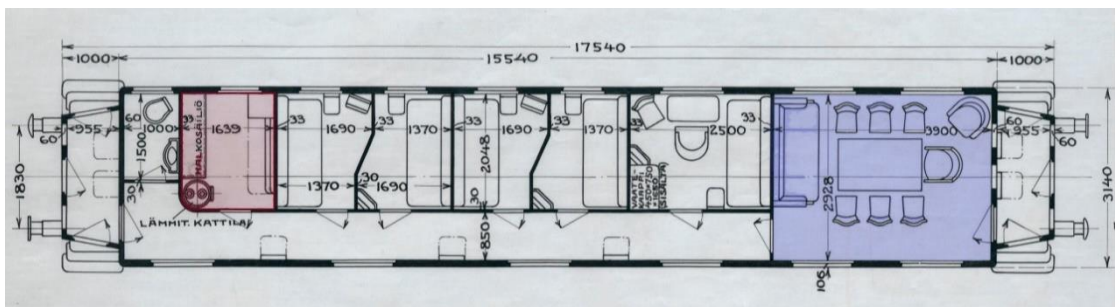
Mannerheimin salonkivaunu oli Suomen marsalkka Mannerheimin käytössä vuoden 1939 lokakuusta maaliskuulle 1946. Tämän jälkeen salonkivaunu palasi joksikin aikaa VR:n virkavaunuksi pääjohtaja Roosin käyttöön ja lopulta vuokrattavaksi vaunuksi VR:n tilausajoliikenteeseen. (Salo 2018, 10, 211). Salonkivaunun keittiötilassa joulukuussa 1989 tapahtuneen tulipalon jälkeen vaunu hylättiin Pasilan konepajan pihalle. Pasilan konepajalla vaunu oli säilytyksessä reilut kaksi vuotta. Mikkelin kaupungin museotoimi kiinnostui salonkivaunun kunnostamisesta museokäyttöön ja neuvottelut kunnostamisesta aloitettiin jo vuoden 1990 alussa. Kunnostuspäätös tehtiin tammikuussa 1992. (Julkunen 1990; Salo 2018, 211.)

Lokakuussa 1990 oli vaunun kunnostamisen kustannusarviota varten pidetty katselmus, josta laaditussa muistiossa todetaan muun muassa, että vaunu pyritään saattamaan mahdollisimman pitkälle alkuperäiseen muotoonsa (Suominen 1990a). Kunnostustyöt aloitettiin keväällä 1992. Saman vuoden huhtikuussa Jarmo Suomisen laatimassa työvaihetilanteen muistiossa (1992b) luetellaan vielä joitakin keskeneräisiä töitä. Töiden valmistumisajankohdaksi oli muistion mukaan sovittu 20.5.1992.

Keittiötilan kohdalla katselmusmuistiossa on todettu, että *keittiöstä poistetaan kaikki vanhat eri aikakausilta peräisin olevat kaapit ja keittiön ja hytin välinen seinä korjataan. Kattilahuone kattiloineen kootaan paikoilleen.* (Suominen 1990a). Mistään ei ole löytynyt dokumentointia, josta kävisi ilmi, miltä keittiötila on näyttänyt ennen muutostöiden aloitusta. Ainakaan virallista dokumentointia ei ole tehty tai se on tuhoutunut VR:n arkistojen siivousten yhteydessä.

6.1 Keittiötilan interiööri

Mannerheimin salonkivaunun keittiötila sijaitsee vastakkaisessa päässä vaunua kuin salonki. Kuvan 14 pohjapiirroksen keittiötila on merkitty punaisella ja salonki sinisellä.



Kuva 14. Keittiötilan sijainti merkitty pohjapiirroksen punaisella (Suomen Rautatiemuseo 2018)

Suomen Rautatiemuseon kalustoamanuenssi Iiro Niemi (2019) mukaan virkavaunuissa ei yleensä ole ollut keittiötä, vaan niissä on ollut joko siivoojan tai vaunupalvelijan hytti. Mannerheimin salonkivaunun rakentaminen aloitettiin vuonna 1929 rautatiehallituksen käyttöön. Valmistuttuaan vaunua käytti vuodesta 1930 vuoteen 1939 VR:n pääjohtaja Castrén. (Rautatiehallitus 1937, 464.) Suomen Rautatiemuseolta saatujen piirustusten mukaan vaunuun A 90 nykyisen keittiötilan kohdalle on suunniteltu siivoojan hytti. Siivoojan hyttiin on

sijoitettu vaunun lämmityslaitoksen lämmityskattila (liitteet 2 ja 4). Siivoojan hytin pohjapiirustus on vuodelta 1930 ja lämmityslaitoksen piirustus on vuodelta 1929.

Rautatiehallituksen koneteknillisen toimiston laatimien pohjapiirustusten (1930) mukaan siivoojan hytin sisustukseen on suunniteltu lämmityskattilan lisäksi puusäiliö, laatikko tyynyille, lakanakaappi, pyyheliinakaappi, siirrettävillä hyllyillä varustetut astiakaapit sekä puusäiliön päälle ulosvedettävä pöytälevy. Tyynyille tarkoitettu laatikko on mitoiltaan sellainen, että se on voinut tarvittaessa toimia siivoojan tai vaunupalvelijan vuoteena.

6.2 Keittiötilan inventointi

Keittiötilan inventointi suoritettiin 16.9.2019. Inventointikortti on esitetty liitteessä 5. Salonkivaunun keittiötilan interiöörille (kuva 15) ei ole tehty muutoksia vuoden 1992 museointitöiden jälkeen.



Kuva 15. Keittiötila 16.9.2019 (Kauria 2019)

Keittiötila on korkeimmalta kohdaltaan 2,75 m korkea. Tila on 1,64 m leveä ja 2,08 m syvä. Pinta-alaa tilassa on noin 3,4 m². Seinät ja katto ovat maalattu

valkoiseksi lukuun ottamatta lämmityslaitoksen kamiinan takana olevaa nurkkausta, joka on maalattu ruskeaksi. Ruskea väri on VR:n standardiväri VRS1111 IM, jota on käytetty 1960-luvulla matkustajavaunujen sisäseinillä ja lämpöputkistoissa (Niemi 2018).

Seinäpinnat ja katto ovat kovalevyä ja vaneria. Ovelta katsottuna oikealla olevasta seinästä, keittiökalusteiden yläpuolella näkyy maalipinnan alta harmah-tavaa kuviollista pinnoitetta (kuva 16). Pinnan väri ja kuvio viittaavat 1950-lukuun. Saman tyyppistä pinnoitetta on keittiökalusteiden vetolaatikoiden pohjalevyissä. Laatikoiden pohjalevyistä pystyi toteamaan, että kyseessä on pinnoitettu koivuvaneri.



Kuva 16. Aikaisempaa, harmahtavaa kuviollista seinäpintaa (Kauria 2019)

Lämmityslaitoksen kamiinan takana olevassa seinässä on Rautatiehallituksen koneteknillisen toimiston piirustuksen (1929) mukaan käytetty asbestia. Asbestin päällä on 1 mm vahvuinen rauta kattoon saakka. Lämmityslaitoksen lämmityskattila on Högforsin valmistama.

Ikkunaseinustalla ikkunan edustalla ovat kiinteät keittiökalusteet, jotka taittuvat L-muodossa lämmityslaitoksen kamiinan suuntaan. Keittiökalusteet vaikuttavat tyyliltään 1950-luvun kalusteilta. Kalusteiden vetimet ovat aikakaudelle tyyppilliset lankavetimet. Kalusteet on valmistettu täyspuusta. Vetolaatikoiden pohjina on pinnoitettua koivuvaneria. Pinnoituksen kuvio viittaa myös 1950-lukuun. Kalusteiden takana ikkunan alla näkyy maalaamattomana harmahtava seinäpinta. Työtasot on osittain peitetty terästasoilla. Ikkunan edustalla oleva

terästaso vaikuttaa jälkiasennetulta. Lämmityslaitoksen kamiinan vieressä on teräksinen tiskiallas. Tiskialtaan yläpuolella on hana ja seinä on suojattu teräslevyllä.

Oviseinällä ikkunalta päin katsottuna oven oikealla puolella on musta valokatkaisija. Katkaisija vaikuttaa 1950- tai 1960-luvun katkaisijalta. Valmistusmateriaalina on mahdollisesti bakeliitti. Vaunun muut katkaisijat ovat saman näköisiä kuin Sastamalassa sijaitsevan ravintolavaunun numero 2016 katkaisijat. Oven vasemmalla puolella on hälytyskello, jonka alapuolella on numerotaulu (kuva 17). Salonkivaunun kaikissa hyteissä ja salongissa on painonapit, joilla on voinut kutsua vaunupalvelijan tai siivoojan paikalle. Keittiötilan numerotaulusta on pystynyt katsomaan, mistä tilasta kutsu on painettu. Numerotaulun kansi ei ole paikoillaan. Palvelijan kutsunapit eivät ole enää toiminnassa.



Kuva 17. Hälytyskello ja numerotaulu (Kauria 2019)

Keittiötilan ovi (kuva 18) on täyspuuta kuten muutkin salonkivaunun ovet. Ovi on viilutettu ja lakattu kiiltävällä lakalla. Oven alaosan peilissä on tuuletusrilät, jotka voi avata ja sulkea pystysuunnassa liukuvalla vanerilla. Vaneri liukuu

kahvasta siirtämällä oven rakenteen sisällä. Oviaukon ympärillä on puiset peitelistat, jotka on kiinnitetty paikalleen messinkisillä nupeilla.



Kuva 18. Keittiötilan ovi (Kauria 2019)

Ikkunan karmit ja pokat on valmistettu puusta. Ikkuna on luukkuikkuna, jossa alaosa on isompi. Pienempi yläosa on kiinnitetty saranoilla alareunasta ja se aukeaa sisäänpäin. Ikkunan karmeissa on kiinni metalliset tuet, joita vasten yläikkunan on avattuna voinut jättää lepäämään. Yleensä junien luukkuikkunoiden alaosa on ollut kiinteä, mutta keittiötilan luukkuikkunan alaosan yläreunaan on kiinnitetty saranat. Saranoitu alaikkuna aukeaa sisäänpäin. Ikkunan

yläkarmissa on kotelointi verhoja varten. Alkuperäiseltä vaikuttava rullaverho on punaruskeaa keinonahkaa ja sivuverho on ruskeaa samettia.

Keittiötilan puulattian päällä on ruskea linoleumimatto ja kamiinan alla on ruskeaksi maalattu rautalevy.

6.3 Vuoden 1992 muutokset ja muutoksia edeltänyt interiööri

Vuoden 1990 muistion mukaan keittiöstä on poistettu eri aikakausien kalusteita. Keittiön ja adjutantti Bäckmanin makuuhytin väliseinää on korjattu. Lisäksi sähkölaitteita keittiön ja hytin välistä on poistettu ja vaunun sivulla ollut kaasupullokaappi on poistettu. Keittiötilaan on palautettu lämmityskattila, mutta sitä ei ole tehty toimivaksi. Vaunun museointitöiden aikaan Pasilan konepajalla osastoinsinöörinä toiminut Jarmo Suominen (2019c) vahvisti, että museointityöt tehtiin laaditun muistion mukaan. Keittiötilan ja makuuhytin väliseinän korjaaminen liittyy vuoden 1989 tulipaloon. Palovahinkoja oli ollut myös hyttikäytävän katossa (Nousiainen 2015, Pallosen & Virosen 2015, mukaan).

Jarmo Suominen (2019c) kertoi, että museointitöiden yhteydessä poistettu kaasupullokaappi liittyi keittiötilassa olleeseen kaasuliesitasoon. Liesitason paikka on merkitty 1980-luvun vuokrausesitteessä olevaan vaunun pohjapiirrokseen (liite 6). Kaasuliesitason, jossa on ollut kaksi poltinta, paikka on ollut ikkunan edessä. Ikkunan edessä olevan terästason teräksiset kupit liittyvät mahdollisesti liesitason ankkuroimiseen paikalleen liikkuvassa junassa. Kaasupullon paikka on voinut olla ikkunan vasemmalla puolella olevassa syvässä säilytystilassa. Alkuperäinen lämmityslaitoksen lämmityskattila oli korvattu aikanaan toisella, mahdollisesti kaasulla toimivalla, lämmitysmuodolla.

Vuoden 1992 museointitöitä ei ole dokumentoitu kuvaamalla. Liioin kirjallista dokumentointia ei ole olemassa museointitöiden pääperiaatteet sisältävää muistiota lukuun ottamatta. Näin ollen ei ole tiedossa, miltä aikakausilta olevia kalusteita keittiötilasta on poistettu. Vuokrausesitteeseen on oven oikealla puolella olevalle seinälle merkitty kaapisto tai taso. Nämä on purettu pois seinän korjaustöiden yhteydessä. Jarmo Suomisen (2019) mukaan on selvää, ettei keittiötilan interiööri ollut korjaustöitä aloitettaessa siinä asussa kuin Mannerheimin käytön aikana. Interiööriä ei ole myöskään palautettu korjaustöissä

tilausliikenteen aikaisempaan asuun. Mannerheimilla on junavaunustossa yhdistetty päivä- ja ravintolavaunu. Ravintolavaunussa oli keittiö, jossa ateriat valmistettiin ja ne tarjottiin ravintolavaunun pöytiin. Salonkivaunun keittiötila on ollut interiööriltään Mannerheimin käytön aikaan vuoden 1930 siivoojan hyttin pohjapiirroksen mukainen.

7 MERKITYSANALYYSI

Merkitysanalyysissä keskitytään selvittämään Mannerheimin salonkivaunun keittiötilan merkitystä salonkivaunun kokonaisuudelle. Vaunun keittiöksi merkitty tila on tällä hetkellä suljettu yleisöltä, koska se ei tämän hetken interiööriltään edusta samaa aikakautta salonkivaunun muun interiöörin kanssa. Analyysissä pohditaan myös salonkivaunun omistussuhdetta. Analyysinäkökuolina ovat salonkivaunun ja keittiötilan käyttöhistoria sekä Mannerheimin henkilöhistoria sotilasuran kautta peilattuna.

Salonkivaunun omistussuhde

Salonkivaunun omistussuhde on vuosien saatossa hämärtynyt. Resiina-lehden toimitussihteeri Sakari K Salolta ja Suomen Rautatiemuseon kalustoamanuenssi Iiro Niemeltä saadun tiedon mukaan Mannerheimin salonkivaunu ei ole enää VR:n kalustolistalla (2019). Mikkelin kaupungin museoiden, VR:n sekä Pasilan konepajan välillä vuosina 1990-1992 käydyn kirjeenvaihdon perusteella voisi päätellä, että Mikkelin kaupungin museot olisivat ostaneet Mannerheimin salonkivaunun 1990-luvun alussa. (Alava 1990a; Alava 1990b; Julkunen 1990; Kopperi 1990; Pitkänen 1990a; Pitkänen 1990b; Salerma 1990a; Salerma 1990b).

Länsi-Savon artikkelissa vuodelta 1991 Jorma Salomaa Pasilan konepajalta toteaa, että vaunu luovutetaan Mikkelin kaupungin museotoimen hallintaan kunnossapitovelvoitetta vastaan. Vaunun omistus säilyy VR:llä ja hallintaoikeus on Mikkelin kaupungin museoilla (Potinkara 1991, 12). Elokuussa 1990 VR on ilmoittanut, että salonkivaunu on päätetty luovuttaa Mikkelin kaupungille kunnossapitovelvoitetta vastaan (Kopperi 1990). Salonkivaunun hankinnan aikaan museonjohtajana toiminut Pirjo Julkunen totesi, ettei vaunua ostettu Mikkelin kaupungin museoille (2019). Vastaavasti Pasilan konepajalla

työskennellyt Jarmo Suominen kertoi, että VR lahjoitti salonkivaunun Mikkelin kaupungille kunnossapitoa vastaan (2019c). Mikkelin kaupungin apulaiskaupunginjohtajana ja Päämajakaupunki-hankkeen puheenjohtajana toiminut Eero Kaitainen kertoi, että salonkivaunu siirrettiin Mikkelin kaupungin omistukseen museointitöiden ja kunnossapidon kustannuksia vastaan (2019). Näin ollen salonkivaunun omistaa Mikkelin kaupunki.

Mannerheimin salonkivaunu ja keittiötila

Salonkivaunu on palvellut Suomen marsalkka Mannerheimia talvi- ja jatkosotien aikana rintamalinjojen tarkastusmatkoilla ylipäällikön junan vaunukokoonpanossa. Salonkivaunussa matkustivat Mannerheimin lisäksi vieraat kuten esimerkiksi kenraalit Tuompo, Airo ja usein matkoilla mukana ollut Mannerheimin henkilääkäri lääkintäeversti Kalaja. Myös adjutantit Grönvall ja Bäckman matkustivat salonkivaunussa. Junan muulle henkilökunnalle junan kokoonpanossa oli makuuvaunuja, joissa yöpyivät muun muassa Mannerheimin sotilaspalvelija ja vaunun hoitaja Wikström. (Salo 2018, 10–12.) Mannerheim käytti salonkivaunua myös elokuussa 1944 alkaneen presidenttikautensa ajan vuoden 1946 maaliskuuhun saakka (Fersen s.a.; Salo 2018, 10).

Rautatiehallituksen teknillisen toimiston vuonna 1929 tekemässä ehdotuksessa virkavaunun A 90 pohjaksi (liite 2) on vaunussa salongin lisäksi viisi makuuhyttiä ja wc. Lisäksi wc:n vieressä on yksi hytti, johon on piirretty lämmityskattila, ylös nostettava laveri ja halkosäiliö. Salonkivaunun toteutunut pohjaratkaisu noudattaa pohjapiirrosta. Virkavaunun A 90 lämmityslaitoksen piirroksessa vuodelta 1929 (liite 4) on esitetty tarkemmin vaunun lämmityslaitoksen putkistot, pattereiden sijainnit vaunussa sekä lämmityslaitoksen lämmityskattilan sijainti merkitysanalyysin kohteena olevassa tilassa. Lopulta vuoden 1930 pohjapiirroksessa (liite 4) on siivoojan hytin tarkka sisustus.

Ehdotus vaunun A 90 pohjaksi on päivätty vuoden 1929 huhtikuulle. Saman vuoden elokuulle on päivätty suunnitelma vaunun lämmityslaitoksesta ja vuoden 1930 helmikuulle on päivätty suunnitelma siivoojan hytin sisustuksesta. Suunnitelmien päiväykset etenevät kronologisesti ja niiden pohjalta voi päätellä, että vaunu ja sen sisustus toteutettiin piirustusten mukaan.

Näiden alkuperäisten pohjapiirrosten jälkeen ei ole säilynyt dokumentointia tilaan tehdyistä muutoksista. Seuraavat tilaan liittyvät dokumentit ovat 1980-luvun vuokrausesite (liite 6) ja siinä esitetty vaunun pohjapiirros. Tästä pohjapiirroksesta näkyy, että lämmityslaitoksen lämmityskattila on korvattu jollakin muulla kalusteella ja hytin kaapistot ja niiden paikat on muutettu. Seuraavat säilyneet dokumentit ovat 1990-luvun alun museointitöihin liittyviä asiakirjoja ja muistioita.

Käyttöhistoria

Mannerheim teki salonkivaunulla yli sata matkaa, jotka olivat neuvottelumatkoja Helsinkiin ja tarkastusmatkoja rintamalinjoille (Mikkelin ammattikorkeakoulu & Mikkelin kaupungin museot 2011). Tunnetuin ja merkittävin salonkivaunun käyttöhistoriaan liittyvä tapahtuma oli Mannerheimin 75-vuotipäivän juhlatilaisuus Immolassa kesäkuun 4. päivä vuonna 1942 (Salo 2018, 60). Tieto valtakunnankansleri Adolf Hitlerin saapumisesta onnittelukäynnille nosti juhlatilaisuuden myös kansainvälisesti merkittäväksi tapahtumaksi. Tilaisuudesta nauhoitettu Hitlerin puhe on tiettäväsi ainoa, jossa kuullaan Hitlerin eijulkista puhe- ja keskustelutyylillä. (Lindfors & Perälä 2018.) Tämän vierailun yhteydessä otettu kuva Hitleristä ja Mannerheimista istumassa vaunun salonkissa on varmasti yksi tunnetuimmista salonkivaunun sisätiloissa otetuista kuvista. Salonkivaunun makuuhyttien käyttöhistoriasta on tiedossa, että salongin vieressä oleva suurin hytti, joka on pohjapiirroksessa merkitty kabinetiksi, oli Mannerheimin käytössä. Myös pienempien makuuhyttien käyttäjät ovat tiedossa.

Keittiötilan, joka on ollut Mannerheimin aikaan niin sanottu siivoojan hytti, käyttäjästä ei ole säilynyt tietoja. Tilassa oli koko salonkivaunun lämmitystä ylläpitänyt lämmityslaitoksen lämmityskattila, joka on museointitöissä palautettu takaisin paikalleen. Kun ilmoitus matkalle lähdestä tuli, kesti matkaan valmistautuminen muutaman tunnin. Junalle tilattiin veturi Pieksämäeltä tai Kouvolasta ja junan henkilökunta kutsuttiin paikalle. Junamiehenä ja salonkivaunun hoitajana työskennellyt Theodor Wikström valmisteli salonkivaunun lähtökuntoon. Tästä voi päätellä, että siivoojan hyttiä on käyttänyt ainakin Wikström hoitaessaan salonkivaunun lämmitystä. Kun salonkivaunu liitettiin Helsingin

matkalle siviilijunaan, saattoivat hytissä majoittua Mannerheimin sotilaspalvelijat, esimerkiksi Einar From.

Keittiötilan merkitys salonkivaunun kokonaisuudelle

Keittiötila on pieni osa salonkivaunun kokonaisuudesta. Koska kuitenkin merkittävä osa vaunusta on museoitu ja avoinna yleisölle, on perusteltua miettiä myös keittiötilan avaamista yleisölle. Se kertoo vaunun matkustajien matkustusmukavuuden ylläpitämisestä ja vaunupalvelijan tai siivoojan junamatkojen aikaisista työskentelytiloista. Keittiötilan avaaminen yleisölle tuo myös pienen kiinnostavan lisäyksen salonkivaunussa vuosittain vierailevalle yleisölle.

Jos tilaan teetetään museointityö, on pohdittava, minkä aikakauden interiööri ja tarina halutaan yleisölle avata. Mannerheimin aikana tila on ollut siivoojan hytti, jonka kaapeissa on säilytetty vaunun liinavaatteita ja astioita. Ruokaa ei hytissä valmistettu. Kun salonkivaunu kytkettiin Helsingin matkalle siviilijunaan ja matkalle lähdettiin pienemmällä seurueella, on siivoojan hytin laverisängyllä saattanut yöpyä esimerkiksi sotilaspalvelija.

Mielenkiintoisen historian kerroksen ja kontrastin salonkivaunun vallitsevaan interiööriin taas saa restauroimalla tilan aikakauteen, jolloin vaunu oli tilausliikenteessä vuokrattavana. Tuolta ajalta ei ole vuokrausesitteessä nähtävää pohjapiirrosta tarkempaa tietoa tilan interiööristä, mutta Pasilan konepajan perinneyhdistys ry:n kautta voi vielä löytyä lisää tietoa interiööristä. Tässä asussa interiööri toisi uuden ajallisen kerroksen vaunun käyttöhistoriaa Mannerheimin käytön jälkeen ja kertoisi yleisölle vaunukeittiöiden historiasta.

8 SÄILYTETÄÄN VAI PALAUTETAAN?

8.1 Arvon määrittäminen

Mannerheimin salonkivaunun keittiötilan avaaminen yleisölle edellyttää pohdintaa siitä, halutaanko tilan interiööri esittää Mannerheimin ajan asussa vai sellaisena kuin se on ollut VR:n tilausliikenteen aikana. Mannerheimin aikakauden interiöörin esittely edellyttää tilan rekonstruktiota. VR:n tilausliikenteen aikaisen interiöörin esittely vaatisi tilan osittaista rekonstruktiota ja osittaista

restaurointia. Onkin pohdittava, miten ja millä kriteereillä arvotetaan toisistaan merkittävästi eroavat interiöörit.

Jokaiseen restaurointityöhön kuuluu väistämättä arvojen pohtiminen. Pohdittavia arvoja ovat eri yhdistelminä materiaaliset arvot, käyttöarvot, rakennus ja sen rakenteiden historialliset arvot sekä arkkitehtoniset arvot. (Helander 2014, 16.) Myös Riikka Javanainen toteaa Pro gradu -tutkielmassaan *Suojella vai ei? – rakennussuojelun päätöksenteko*, että on tärkeää määritellä suojelukohteen arvot ja sen merkitys ympäristölle (2013, 9). Rakennetun ympäristön käyttöarvot voidaan jakaa konkreettisiin ja abstrakteihin arvoihin. Rakennusten konkreettisia käyttöarvoja ovat esimerkiksi se, että ne antavat suojaa ja tarjoavat tilat eri toiminnoille. Konkreettisten arvojen kautta määritellään rakennuksen käyttötarkoitus, jonka vuoksi rakennus on rakennettu. Käyttöarvoa määriteltessä on huomioitava muun muassa rakennustapa ja vastaako rakennus tai tila käyttötarkoitustaan. (Javanainen 2013, 13.)

Rakennuksella tai tilalla on myös vaikeammin mitattava ja määriteltävä kultuurihistoriallinen arvo. Historiallinen arvo ilmenee rakennetussa ympäristössä kaikissa sen ominaisuuksissa, kuten esimerkiksi materiaaleissa, muodoissa ja rakenteissa. (Vuojala 2014, 131.) Historialliseen arvoon on sidoksissa rakennuksen tai tilan ihmisille muodostama tunnearvo. Tunnearvo on yksilöllistä ja siihen vaikuttaa henkilökohtaiset mielipiteet ja rakennukseen tai sen tilaan liittyvät muistot. Tämän vuoksi tunnearvo on harvoin objektiivinen. Tunnearvon muodostumiseen ja määräytymiseen riittää esimerkiksi se, että arvioitava rakennus tai tila muistuttaa lapsuuden kotia. Rakennuksella tai tilalla voi olla myös merkittävä symbolinen arvo yhteisölle, jolloin sillä voi olla merkitystä alueen identiteetille ja se on osa suurempaa kokonaisuutta. (Javanainen 2013, 14–15.)

Museoiden näkökulmasta tärkeä arvo on rakennuksen tai tilan museoarvo. Museoarvon määrittämisessä on tärkeää rakennuksen, esineen tai tilan alkuperäisyys ja aitous, jotta ne kertoisivat mahdollisimman paljon menneisyydestä. Museoarvoa ei käytetä paljoa rakennussuojelun yhteydessä, mutta rakennusten museoarvoa on aloitettu tutkia museologian tutkimuksessa. (Javanainen 2013, 16.)

Restauroinnin näkökulmasta on vaikea valita suojeltavat ja säilytettävät arvot. Restaurointi on peruuttamaton valinta tietyn arvon hyväksi muiden arvojen kustannuksella. Valitaanko kevyt konservointi vai täydellinen rekonstruktio? Valinnat ovat vaikeita ja pakottavat tekemään linjauksia säilytettävien ja häviävien arvojen välillä jokaisessa ainutkertaisessa rakennuskohteessa. (Vuojala 2014, 132.)

8.2 Interiöörit eli sisätilat

Suomen rakennuskannan inventointeja suoritetaan kunnissa ja kaupungeissa kaavoitusta varten. Inventoinnit eivät kuitenkaan käsitä rakennusten interiöörejä eli sisätiloja. Jos interiööreistä muutostöiden yhteydessä laaditaan rakennushistoriaselvitys, saadaan jonkin verran tietoa talteen rakennuksen interiööristä. Koska sisätilat ovat usein korjausten ja muutosten kohteina, ovat historialliset interiöörit uhanalaisia. Tämä koskee niin vanhimpien rakennusten sisätiloja kuin muitakin sisätiloja. Lainsäädännöllä on vain rajalliset mahdollisuudet suojella säilytettäväksi katsottavia interiöörejä. Sisätilat, niiden tilajäsentely ja huonejako, ovat osa rakennuksen kokonaisuutta ja sen kulttuurihistoriaa. Ne kertovat rakennuksen toiminnoista ja tarkoituksesta enemmän kuin ulkoarkkitehtuuri. Huonetiloiilla ja niiden sisustuksella ja irtaimistolla on merkitystä varsinkin silloin, kun rakennukseen liittyy vahva historiallinen konteksti. Sisätilat irtaimistoineen luovat oman kerroksellisen dokumentaation rakennuksen historiasta. (Opetusministeriö, 2003:18, 6, 9.)

Voidaan ajatella, että rakennuksilla on kahdet julkisivut. Ulkoisen julkisivun lisäksi niillä on toiset julkisivut sisäänpäin. Sisätilat ovat yksityisiä. Ne antavat asujalleen kotirauhan ja ovat yksityisyyden suojan turvaamia. Jokainen aika ja tyyli muokkaavat nopeammin ja enemmän sisätiloja kuin ulkoista julkisivua. Yleensä uuden ajan uusi tyyli oli vastalause edelliselle tyyliä. Sisätiloja on säästänyt muutoksilta asukkaiden omien perinteiden arvo ja tilojen arvosuus. Toisinaan sisätiloja on säästänyt muutokselta varojen puute, jolloin on tehty vain välttämättömimmät korjaukset. (Kukkonen 2007, 6; Niskanen 2007, 13, 15–16.)

Julkisivujen ja rakenteiden säilyttäminen on korjausrakentamisen suunnittelussa lähtökohta. Sisätiloissa sen sijaan muutokset tehdään sen hetkisen tarpeen mukaan yleensä suurempina ja muutostöiden sykli on nopeampi. Tähän vaikuttavat usein myös uudistunut tekniikka, työsuojelu ja lainsäädännön muutokset. Huonetiloja on muutettu lähes sukupolvittain. Seinien pintakäsittelyjä on uudistettu nopeammankin, jolloin eri aikakaudet muodostavat arvokkaita kerrostumia. Jos korjaustöissä halutaan korostaa liikaa interiöörin alkuperäistä sisätilaa, hävitetään usein arvokkaita ajankerroksia. (Lounatvuori 2007, 57–58.)

8.3 Restaurointi ja rekonstruktio

Restauroinnin tavoitteena on rakennuksen ja sen arvojen säilyttäminen. Käytössä oleviin historiallisiin rakenteisiin ja interiööreihin tehtävien muutosten on sovittava ympäristöön, mutta kuitenkin vastattava tiloja käyttävien ihmisten tarpeisiin. Historiallisia rakennuksia ja interiöörejä, jotka ovat täysin museoituja, on kuitenkin vähän. Vaikka käyttötarkoitus ei muuttuisi, voi lainsäädäntö tuoda muutoksia turvallisuuden näkökulmasta tai rakennustekniikkaa on uusittava. Restauroitavia kohteita on nykyään enemmän ja käyttötarkoituksen muutoksia tehdään aikaisempaa erilaisempiin kohteisiin. Tällaisia ovat esimerkiksi vanhat rautatieasemat ja kansakoulut. (Perkiö 2007, 41.) Aika muuttaa paikkaa ja tilaa ja sen myötä paikalle ja tilalle muodostuu historiallinen konteksti, joka kertoo ihmisten toimista ja ajan kulumisesta (Forss 2010, 83–84).

Kun käyttötarkoitusta muutetaan, konservoivat, materiaalien säilyttämiseen pyrkivät toimenpiteen eivät riitä. Tällöin muutoksessa usein menetetään rakennuksen tai interiöörin luonne ja erityispiirteet. Kuten restauroinnissa aina, mutta varsinkin käyttötarkoituksen muutoksen yhteydessä on tehtävä rakennushistoriaselvitys ja tarkka inventointityö sekä tekninen kartoitus. Muutostöissä on tärkeää ymmärtää historiallinen konteksti, ja muutoksen kohteena oleva rakennus tai interiööri on ymmärrettävä osana ympäristöään ja historiaa. (Perkiö 2007, 43.)

Rekonstruktio tarkoittaa rakennuksen, rakennuksen osan tai yksityiskohdan palauttamista sen aikaisempaan asuun. Tämä tarkoittaa sitä, että rakennuk-

nessa tai interiöörissä on ollut useampia vaiheita. Rekonstruktiota suunniteltaessa pitää tehdä siis tietoinen valinta siitä, mihin rakennusvaiheeseen rakennus, sen osa tai interiööri palautetaan. Rekonstruktiossa joudutaan aina purkamaan myöhempiä kerroksia ja rakentamaan, rekonstruoimaan, uutta purettun tilalle. Ongelmana rekonstruktiossa on se, että sen myötä puututaan aikaisemmin tehtyihin päätöksiin ja nostetaan etusijalle yksittäinen tyyli tai aika-kausi toisten aikakausien kustannuksella. Rekonstruktio poistaa vanhaa, vaikka samalla tarkoitus on säilyttää rakennus tai interiööri historiallisena dokumenttina. Yhden aikakauden rakennelmien poistaminen mitätöi ne rakennuksen tai interiöörin historiallisesta kontekstista. Jos rekonstruktioon kuitenkin päädytään, on se tehtävä oikeiksi todennettujen tietojen pohjalta. (Lilius 1993, 101, 107–109.)

8.4 Mannerheimin salonkivaunun keittiötilan interiööri

Mannerheimin salonkivaunun keittiötilan arvon määrittämisessä voidaan aluksi pohtia sitä, mitä Mannerheimin salonkivaunu kokonaisuutena merkitsee Mikkelin kaupungille. Mitä arvoja sen suojeluun, kunnostamiseen ja ylläpitoon liittyy? Ovatko nämä arvot edelleen merkityksellisiä Mikkelin kaupungille? Entä tulevaisuudessa?

Sotahistoria on ollut aina vahvasti osana Mikkelin kaupungin historiaa. Mikkelin kaupungin imagon nostaminen Päämajakaupunkina aloitettiin 1990-luvun alussa. Tuolloin tehtiin päätös hankkia Mannerheimin salonkivaunu Mikkeliin ja Päämajamuseota alettiin kehittää (Kaitainen 2019). Tähän tuo tuoretta näkökulmaa Mikkeliin keväällä 2021 avattava Sodan ja rauhan keskus Muisti (Sodan ja rauhan keskus Muisti s.a.). Tässä valossa uskoisin Mannerheimin salonkivaunun omaavan sellaisia arvoja, jotka ovat suojelun, ylläpidon ja uuden, vaikkakin pienen interiöörin esittelyn arvoisia. Salonkivaunulla on varmasti myös merkittävä symbolinen arvo Mikkelin kaupungille osana Päämajakaupungin historiaa.

Salonkivaunun kiinnostavuus ja jopa nostalgia piilee siinä, että ihmiset haluavat ymmärtää aikaa, jolloin Suomi taisteli itsenäisyydestä. Vastassa oli merkittävästi armeijaltaan ja iskuvoimaltaan suurempi hyökkääjä. Yleisesti ihmetel-

lään ja kunnioitetaan sitä, miten vanhentuneilla välineillä ja niukoilla resursseilla tehtiin mahdottomasta mahdollista. Salonkivaunussa käydessä tästä saa jonkinlaisen käsityksen. Sillä, vaikka vaunua salonkivaunuksi kutsutaan, se on varsin yksinkertainen ja pelkistetty interiöriltään. Kuitenkin salonkivaunua käytti Suomen sodan johdon tärkein henkilö, marsalkka Mannerheim. Hän ei halunnut luopua vaunustaan edes presidenttikautensa aikana. Varsin arkisessa salonkivaunussa vieraili myös yksi toisen maailmansodan tunnetuimmista henkilöistä, valtakunnankansleri Adolf Hitler.

Uutta esiteltävää, menneen ajan nostalgiaa ja ehkä jopa hiukan glamouria salonkivaunuun toisi keittiötilan avaaminen yleisölle. Tällä hetkellä tilassa ovat kalusteet ovat ajalta, jolloin vaunu oli VR:n tilausliikenteen käytössä. Tilan interiööri ei ole nykyisessä asussaankaan autenttinen, sillä siitä on jo vuoden 1992 museointitöissä purettu pois osa kalusteista. Ensimmäinen raju muutos tilaan on tehty silloin, kun vaunu siirrettiin tilausliikenteen käyttöön. Tuolloin tilasta on poistettu siivoojan hytin sisustus. Mitään dokumentointeja ei muutosten yhteydessä ole tehty. Dokumentointia ei ole katsottu VR:llä tarpeelliseksi, koska vaunuja on muokattu nopealla aikataululla uusiin käyttötarkoituksiin.

Vuodelta 1992 on säilynyt museointitöiden pääperiaatteet kertova muistio, jossa mainitaan muun muassa, että salonkivaunun keittiötilaan palautetaan lämmityslaitoksen lämmityskattila. Koska tuolloin on jo osittain tehty päätös palauttaa tilaan jotain sinne Mannerheimin käytön aikana alkuperäisesti kuulunut, on perusteltua palauttaa koko tila alkuperäiseen asuunsa siivoojan hytiksi. Hyttilän sisustuksesta löytyy tarkat piirustukset, joiden perusteella rekonstruktio voidaan toteuttaa. Interiöörin värimaailmaan löytyy viitteitä vaunun muista tiloista ja vanhoista Valtionrautateiden koneteknillisen osaston maa-
lausohjeista.

9 TUTKIMUKSEN LUOTETTAVUUS

Kvalitatiivisen eli laadullisen tutkimuksen luotettavuuden tutkimisessa ei voi suoraan käyttää kvantitatiivisen eli määrällisen tutkimuksen reliabiliteetti- ja validiteettikäsitteitä. Tästä syystä laadullisen tutkimuksen validiteetin eli pätevyyden ja reliabiliteetin eli luotettavuuden arviointiin on useita luotettavuuskri-

teerejä. Laadullisen tutkimuksen luotettavuutta arvioidessa tarkastellaan tutkimusaineiston saturaatiota, vahvistettavuutta, riippuvuutta, sovellettavuutta sekä totuudellisuutta (Kananen 2015, 354.)

Tutkimuksen luotettavuudella tarkoitetaan sitä, että tutkimustulosten on vastattava tutkittavaa ilmiötä. Tutkimuksen dokumentointi on tehtävä laadukkaasti niin, että ulkopuoliset arvioijat voivat tarkastaa tutkimuksen todenmukaisuuden. Käytetyn tutkimusaineiston pohjalta pitäisi myös muiden päästä samaan lopputulokseen. Laadullisessa tutkimuksessa ei pyritä yleistämään tutkittavaa ilmiötä. Näin ollen tutkimuksen soveltaminen tai siirtäminen on siirtäjän vastuulla. Kun tutkimuksessa on tehty riittävän tiheä kuvaus, pystyy tutkimuksen siirtäjä paremmin päättämään, soveltuuko tutkimus toiseen kohteeseen. (Kananen 2015, 352–353.)

Tutkimuksen totuudellisuus ja riippuvuus ovat lähellä toisiaan. Tutkimuksen riippuvuus tarkoittaa tutkimuksen pätevyyttä ja toistettavuutta. Tutkimustulokset on johdettava aineistosta oikein. Ajatuksena on, että saman tutkimuksen tekävä ulkopuolinen päätyisi samaan lopputulokseen. Tämä viittaa siihen, että laadullisen tutkimuksen tulokseen olisi aina vain yksi oikea tulkinta, mikä ei pidä laadullisen tutkimuksen kohdalla paikkaansa. (Kananen 2015, 352–353.)

Laadullisen tutkimuksen vahvistettavuus tarkoittaa sitä, että tutkimuksessa mukana olleet haastateltavat voivat lukea tutkinnan ja vahvistavat tehdyn tutkinnan. Tutkimuksen saturaatio tarkoittaa, että aineisto alkaa toistaa itseään. Uutta tutkimusmateriaalia etsitään siis niin kauan, että vastauksiin ei löydy enää mitään uutta. (Kananen 2015, 352, 355.)

Opinnäytetyön tutkimusmateriaalit on arkistoitu sähköiseen kansioon muistitilille, josta käytetty keskustelu- ja kuvamateriaali voidaan todentaa. Lähde-luettelon, kuvaluettelon ja liitteiden avulla on mahdollista todentaa käytetyn lähdemateriaalin oikeellisuus. Työssä on tehty mahdollisimman tiheä kuvaus niin Mannerheimista kuin salonkivaunustakin. Tutkimuksen sovellettavuus toiseen samankaltaiseen kohteeseen ei ole helppoa. Mannerheimin salonkivaunu on uniikki kohde, joten opinnäytetyö voi antaa ajatuksia ja näkökulmia toisen junavaunun tai esimerkiksi raitiovaunun tutkimiseen, mutta se ei ole sellaisenaan suoraan sovellettavissa toiseen kohteeseen.

Jos tutkimuksen tekee uudestaan toinen taho, voi lopputulosta muuttaa tutkimuksen tekijän henkilökohtainen mielipide tai näkemys. Tulos voi myös muuttua, jos salonkivaunuun tai salonkivaunun keittiötilaan liittyvää uutta asiasisällöltään merkittävästi poikkeavaa aineistoa löytyy. Opinnäytetyön vahvistettavuus on toteutettu osittain. Työn luenut ja tarkastanut Resiina-lehden toimittaja ja useita kirjoja toimittanut Sakari K Salo.

Kirjallisten lähteiden osalta opinnäytetyön aineiston saturaatio toteutui. Useista käytetyistä lähteistä kerätty historiatieto Mannerheimista ja salonkivaunusta toisti samaa historiatietoa. Samanlaisena toistunut historiatieto tuki myös tiedon oikeellisuuden vahvistamista. Haastateltavia henkilöitä olisi voinut olla vielä enemmän, jotta saadut tiedot olisi tullut varmemmin vahvistetuksi useammalta taholta. Kuitenkin, kun saatujen henkilöhaastattelujen tietoja vertaamalla löytyneisiin dokumentteihin uskon, että tutkimuksen luotettavuus on hyvällä tasolla.

10 JOHTOPÄÄTÖKSET JA YHTEENVETO

Opinnäytetyön päätutkimuskysymyksenä oli selvittää Mannerheimin salonkivaunun keittiötilan merkitys salonkivaunun kokonaisuudelle. Lisäksi alatutkimuskysymyksenä selvitettiin, millainen interiööri keittiötilassa on ollut Mannerheimin aikana ja onko aikaisemman interiöörin palauttamiselle perusteita.

Salonkivaunu on valmistettu VR:n virkavaunuksi vuonna 1929. Valmistusajalta löytyi Rautatiehallituksen koneteknillisen osaston laatimat piirrokset, jotka koneosaston johtaja A. Th. Örnholm on allekirjoituksellaan vahvistanut. Huhtikuussa 1929 on vahvistettu ehdotus virkavaunuksi. Elokuussa 1929 on vahvistettu virkavaunun lämmityslaitoksen piirustus ja toukokuussa 1930 on vahvistettu tutkimuksen kohteena olleen keittiötilan sisustus. Vahvistetussa piirustuksessa tila on nimetty siivoojan hytiksi ja piirustuksesta löytyy tarkat tiedot hytin sisustuksesta. Vaunu palveli VR:n pääjohtaja Hjalmar Castrénin käytössä valmistumisestaan vuodesta 1930 aina vuoteen 1939, jolloin vaunu liitettiin Mannerheimille perustettuun niin kutsuttuun ylipäällikön junaan. Mannerheim ei pyytänyt tehtävän vaunulle mitään muutoksia, joten salonkivaunu-

nussa tällä hetkellä olevan keittiötilan paikalla on ollut siivoojan hytti. Hytin sisustukseen kuului vaunun lämpölaitoksen kamiina, astiakaapit siirrettävillä hyllyillä, lakana ja pyyhekaapit. Lisäksi hytissä oli laatikko tyyntyjen säilyttämistä varten. Laatikon päällä oli laveri, jota oli mahdollista käyttää myös vuoteena. Siivoojan hytin seinässä on edelleen soittokello ja numerotaulu siivoojan tai vaunupalvelijan kutsumista varten. Numerotaulusta pystyi katsomaan, mistä hytistä kutsunappia oli painettu.

Kuten merkitysanalyysissä todettiin, salonkivaunun keittiötila on vain pieni osa salonkivaunun kokonaisuudesta. Se on kuitenkin ainut tila vaunusta, jota ei esitellä yleisölle. Tilan avaaminen yleisölle on perusteltua, koska se kertoo vaunun matkustajien matkustusmukavuuden ylläpitämisestä ja lisää salonkivaunun tarinaan puuttuvan palan historiaa. Keittiötilan avaaminen yleisölle toisi myös pienen kiinnostavan lisän salonkivaunulla vuosittain vierailevalle yleisölle.

Tilan avaaminen yleisölle edellyttää, että tilaan on tehtävä joko koko tilan rekonstruktio tai osittainen rekonstruktio ja osittainen restaurointi. VR:n tilausliikenteen aikainen keittiötila toisi kyllä vaunuun ajan kerroksia ja esittelisi vaunun käyttöhistoriaa Mannerheimin jälkeen. Kuitenkin tutkimuksissa kävi ilmi, ettei tämäkään interiööri ole säilynyt autenttisena ajankuvana tilausliikenteen ajalta. Tämä johtuu tilassa tapahtuneesta tulipalosta, jonka jälkiä korjattiin 1992 tehdyissä museointitöissä. Tuolloin tilasta poistettiin kalusteita eri aikakausilta ja uusittiin seinää. Tilaan myös palautettiin salonkivaunun lämmityslaitoksen lämmityskattila, joten museointitöiden aikana tehtiin jo osittainen päätös tilan palauttamisesta Mannerheimin aikaan. Tilan VR:n tilausliikenteen aikaisen interiöörin esittelyn mahdollistamiseksi pitäisi tilaa ainakin osittain rekonstruoida. Poistetuista kalusteista ei ole tietoa, eikä tilan värimaailmaa tiedetä varmuudella. Mitään tarkkaa dokumentointia ei ole säilynyt tilan interiööristä tilausliikenteen aikakaudelta. Museointitöissä seinistä suuriosa on maalattu valkoiseksi. Lisäksi tilaan palautettu lämmityslaitoksen kamiina pitäisi poistaa ja selvittää, miten ja millä vaunua lämmitettiin tilausliikenteen aikana

Näin ollen on perusteltua palauttaa nyt keittiötilaksi kutsuttu hytti takaisin vuoden 1930 siivoojan hytin pohjapiirroksen mukaiseen asuun. Tilan rekonstruktio onnistuu valmiin pohjapiirroksen mukaan, jossa on tarkasti merkitty

myös kalusteiden mitat. Värimaailmaan löytyy viitteitä salonkivaunun muista hyteistä (liite 1) ja Valtionrautateiden koneteknillisen osaston maalausohjeista. Siivoojan hyttinä tila täydentäisi salonkivaunun kokonaisuutta. Siivoojan hytin esittelyn kautta voitaisiin kertoa lisää Mannerheimin henkilöhistoriasta ja näin saataisiin avattua lisää historiatietoa Mannerheimista henkilönä. Olihan hän aatelinen vapaaherra ja palveltuaan Venäjän keisarin hovissa tottunut tarkkaan etikettiin ja palvelijoihin. Koko sota-ajan hänellä oli sotilaspalvelija, joka hoiti Mannerheimille tehtäviä saappaiden lankkaamisesta sotilaslähetin tehtäviin. Siivoojan hyttinä tilasta voi kertoa esimerkiksi tarinan Mannerheimin sotilaspalvelija Einar Fromista ja muista Mannerheimin sotilaspalvelijoina toimineista henkilöistä.

Jos keittiötila palautetaan Mannerheimin aikaiseen siivoojan hytin interiööriin, on tämänhetkinen interiööri dokumentoitava tarkasti. Vaikka tilan salonkivaunun tilausliikenteen aikainen interiööri on vain osittain tallella, on sekin tärkeää dokumentoida, jotta saadaan säilymään osa vaunun käyttöhistoriaa.

11 POHDINTA

Opinnäytetyö oli haasteellinen sekä aiheenrajauksen että aikataulun puolesta. Työssä käsiteltiin viitekehyksen ja käsitekartan kaikkia osa-alueita, mutta aikataulutuksen vuoksi osa aihealueista jäi liian suppealle käsittelylle. Sotahistoriaa käsittelevä aihealue laajeni liikaa. Tiedonkeruun haasteena olikin Mannerheimista ja sotahistoriasta kertovan lähdemateriaalin runsaus ja siitä opinnäytetyöhön oleellisesti liittyvän tiedon rajaaminen. Vastaavasti tutkimuksen kohteena olleesta keittiötilasta tietoa löytyi niukemmin. Eettiseen pohdintaan liittyvän lähdemateriaalin tutkintaan jäi aikaa liian vähän. Tästä johtuen keittiötilan muutoksen ja interiöörien arvottamisen pohdinta jää melko suppeaksi.

Tutkimuksen luotettavuuteen liittyvänä ongelmana oli keittiötilan museointitöihin liittyvien tietojen puutteelliset tiedot. Museointitöitä ei ole dokumentoitu ja useat salonkivaunun museointitöitä tehneistä henkilöistä ovat jo kuolleet. Pasilan konepajan perinneyhdistys ry:n kautta sain kuitenkin yhteystiedot kahdelle salonkivaunun museointitöitä tehneelle miehelle. Mauri Ikävalko ei ollut mukana vaunun sisätiloihin liittyvissä töissä. Jarmo Suomiselta sain lisätietoja ja vahvistuksia jo olemassa oleviin tietoihin.

Opinnäytetyön aiheenrajauksen yhteydessä nousi esiin kysymyksiä jatkotutkimuksiin. Salonkivaunun ulkopinnoille on suunniteltu restaurointia. Samassa yhteydessä keittiötilaan voitaisiin rekonstruoida siivoojan hytti. Hytin rekonstruointiin olisi selvitettävä muun muassa hytin värimaailmaa, löydettävä puuseppä tekemään kaapit mittojen mukaan ja etsittävä lisätietoa kaapeissa säilytetyistä esineistä. Jotta töitä päästäisiin tekemään, pitäisi myös selvittää hankkeelle rahoituslähteitä.

Opinnäytetyöstä rajautui pois myös Suomessa olevien salonkivaunujen vertailu toisiinsa ja muihin esimerkiksi keskieurooppalaisiin salonkivaunuihin. Salonkivaunut, niiden historia ja vertailu olisi mielenkiintoinen tutkimuksen aihe. Suomessa Mannerheimin salonkivaunun lisäksi museoituina vaunuina ovat presidentin salonkivaunu A 30 sekä keisarilliset vaunut, joihin voi tutustua Suomen Rautatiemuseossa. Rautatiemuseon näyttelyhallissa on myös perinnejuna Valtteri, jonka vaunukokoonpanoon kuuluu entinen Ahlstöm-yhtiön pääjohtajan salonkivaunu. Kun perinnejuna Valtterilla tehdään tapahtumajoja, on myös Ahlstömin salonkivaunu raideliikenteessä mukana. (Suomen Rautatiemuseo s.a.) Presidenttien salonki- ja virkavaunujen aika on jäänyt historiaan, sillä viimeisin presidentin vaunu on romutettu 2010-luvulla. Tasavallan presidentti kulkee nykyään pääosin muilla kulkumuodoilla (Turun Sanomat 2013; Vaalisto 2013).

LÄHTEET

Alava, M. 1990a. Konttoripäällikkö. Tarjous. Virkavaunu A 90 5.4.1990. VR. Materiaaliyksikkö.

Alava, M. 1990b. Konttoripäällikkö. Tarjousajan jatko 4.5.1990. VR. Materiaaliyksikkö.

Fersen, V. S.a. Mannerheim. Suomen marsalkka, vapaaherra G. Mannerheim (1867–1951). Suomen marsalkka Mannerheimin perinnesäätiö. WWW-dokumentti. Saatavissa: <http://www.mannerheiminperinnesaatio.fi/mannerheim> [viitattu 30.9.2019].

Fersen, V. & Bibikoff, G. 2013. Chevalierkaarti. Mannerheimin rykmentti. Helsinki: Suomalaisen kirjallisuuden seura.

Forss, A. 2010. Paikan estetiikka. Eletyn ja koetun ympäristön fenomenologiaa. Helsinki: Gaudeamus Helsinki University Press.

Helander, V. 2014. Kurinalaisuus ja luovuus – pohdintoja restauroinnista taiteena. Teoksessa Kovanen, K. & Ehrström, M. & Häyrynen, M. & Vepsä, M. & Kivisalo, A. (toim.) Rakennussuojelu ajassa. Pohdintoja rakennetun ympäristön suojelusta. Helsinki: ICOMOSin Suomen osasto Oy, 13-20.

Häyhä, H. & Jantunen, S. & Paaskoski, L. Merkitysanalyysimenetelmä. 2015. PDF-dokumentti. Saatavissa: <https://www.museoliitto.fi/doc/Merkitysanalyysimenetelma1.pdf> [viitattu 24.9.2019].

Javanainen, R. 2013. Suojella vai ei? – Rakennussuojelun päätöksenteko. Hotelli-ravintola Wanhan Jokelan ja Jyväskylän Shellin huoltoaseman suojelutapaukset. Pro Gradu -tutkielma. Syksy 2013. PDF-dokumentti. Saatavissa: <file:///D:/Opinnäytetyö/Suojella%20vai%20ei.pdf> [viitattu 1.11.2019].

Julkunen, P. Museonjohtaja. 1990. Tarjouspyyntö 23.2.1990. Mikkelin kaupungin museot.

Julkunen, P. Museonjohtaja. 2019. Puhelinhaastattelu 28.10.2019.

Jyväskylän yliopisto. 2014. Menetelmäpolkuja humanisteille. Tutkimusstrategiat. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://koppa.jyu.fi/avoimet/hum/menetelmapolkuja/menetelmapolku/tutkimusstrategiat> [viitattu 26.9.2019].

Kaitainen, E. 2019. Apulaiskaupunginjohtaja. Puhelinkeskustelu 4.11.2019.

Kalajo, R. 2005. Gustaf Mannerheimin lapsuus. Teoksessa Pietari-säätiö (julk.) Mannerheim. Keisarillisen Venäjän armeijan upseeri. Itsenäisen Suomen marsalkka. Helsinki: Gummerus, 40–45.

Kananen, J. 2015. Opinnäytetyön kirjoittajan opas. Näin kirjoitan opinnäytetyön tai pro gradun alusta loppuun. Tampere: Suomen Yliopistopaino Oy - Juvenes Print.

Klinge, M. 1997. Mannerheim, Gustaf. (1867– 1951). Tasavallan presidentti. Suomen marsalkka, valtionhoitaja. Biografiakeskus. Kansallisbiografia. WWW-dokumentti. Päivitetty 29.05.2017. Saatavissa: <https://kansallisbiografia.fi/kansallisbiografia/henkilo/625> [viitattu 26.9.2019].

Kopperi, J. 1990. Varatoimitusjohtaja. Virkavaunu A 90 luovutus 28.8.1990. Valtionrautatiet.

Korppi-Tommola, A. 2005. Mannerheim humanitaarisessa työssä. Teoksessa Pietari-säätiö (julk.) Mannerheim. Keisarillisen Venäjän armeijan upseeri. Itsenäisen Suomen marsalkka. Helsinki: Gummerus, 150–157.

Kukkonen, H. 2007. Katseet sisäänpäin./Blicken inåt. Teoksessa Lounatvuori, I. (toim.) Käy sisään!/Stig in! Julkiset sisätilat/Offentliga interiörer. Helsinki: Gummerus, 6–7.

Lilius, H. 1993. Rekonstruktio restaurointiongelmana. Teoksessa Kairamo, M. & Mattinen, M. & Joutsalmi, S. (toim.) Rakennettu aika. ICOMOS Suomen osasto 25 vuotta. PDF-dokumentti. Saatavissa: https://www.icomos.org/publications/rakennettu_aika.pdf [viitattu 4.11.2019].

Lindfors, J. & Perälä, R. 2018. Hitlerin salaa tallennettu keskustelu Suomessa. Yle. Elävä arkisto. WWW-dokumentti. Julkaistu 8.9.2006. Päivitetty 4.6.2018. Saatavissa: <https://yle.fi/aihe/artikkeli/2006/09/08/hitlerin-salaa-tallennettu-keskustelu-suomessa> [viitattu 29.10.2019].

Lounatvuori, I. 2007. Sisätilat, turvattomat. Teoksessa Lounatvuori, I. (toim.) Käy sisään!/Stig in! Julkiset sisätilat/Offentliga interiörer. Helsinki: Gummerus, 57–57.

Mannerheim, G. 2008/1951–1952: Muistelmat. Alkuteoksesta Memoarer suom. Lauri Hakulinen, avustajina Matti Sadeniemi, Eino Nivanka ja Maijaliisa Autereinen. Helsinki: Mannerheim-säätiö ja Kustannusosakeyhtiö Otava.

Manninen, O. S.a. Valtionhoitaja. WWW-dokumentissa Helminen, L & Pitkänen, W. (toim.) Mannerheim Carl Gustaf Emil. 1867-1951. Saatavissa: http://www.mannerheim.fi/navi-s/07_keh.htm [viitattu 2.10.2019].

Manninen, O. S.a. Eläkevuodet. WWW-dokumentissa Helminen, L. & Pitkänen, W. (toim.) Mannerheim Carl Gustaf Emil. 1867–1951 Saatavissa: http://www.mannerheim.fi/navi-s/12_keh.htm [2.10.2019].

Manninen, O. S.a. Presidentti. WWW-dokumentissa Helminen, L. & Pitkänen, W. (toim.) Mannerheim Carl Gustaf Emil. 1867–1951 Saatavissa: http://www.mannerheim.fi/navi-s/11_keh.htm [viitattu 3.10.2019].

Mikkelin ammattikorkeakoulu. Informaatio- ja mediatekniikanlaitos & Mikkelin kaupungin museot. VIVA 3 -hanke. 2011. Marsalkka Mannerheimin salonki-vaunu. WWW-dokumentti. Päivitetty 21.7.2011. Saatavissa: <http://salonki-vaunu.mikkeli.fi/> [viitattu 29.10.2019].

Mikkelin kaupunki. S.a. Mannerheimin salonkivaunu. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.mikkeli.fi/sisalto/palvelut/kulttuuri-ja-kirjasto/mikkelin-kaupungin-museot/mannerheimin-salonkivaunu> [viitattu 16.10.2019].

Museovirasto. Historian kuvakokoelmat. 2019a. Kornetti Mannerheim chevalier-kaartin juhlaunivormussa. JPG-dokumentti. Saatavissa: https://www.kuvakokoelmat.fi/pictures/view/HK19600829_105 [Viitattu 26.9.2019].

Museovirasto. Historian kuvakokoelmat. 2019b. Valtionhoitaja, ratsuväenkenraali C. G. Mannerheim. JPG-dokumentti. Saatavissa: https://www.kuvakokoelmat.fi/pictures/view/HK19501202_76 [viitattu 27.9.2019].

Niemi, I. 2018. Kalustoamanuenssi. Sähköpostikeskustelu 18.4.2018. Suomen Rautatiemuseo.

Niemi, I. 2019. Kalustoamanuenssi. Haastattelu 1.3.2019. Suomen Rautatiemuseo.

Niskanen, A. 2007. Muoti ja maku kuvastuvat sisätiloissa. Teoksessa Lounatuori, I. (toim.) Käy sisään!/Stig in! Julkiset sisätilat/Offentliga interiörer. Helsinki: Gummerus, 13–17.

Nummi, E. 2017. Suomen presidentit. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://suomenpresidentit.fi/mannerheim> [viitattu 22.9.2019].

Ojala, I. 2000. Mannerheimin päämajan arkea ja juhlaa. Hämeenlinna: Karisto Oy.

Opetusministeriön työryhmämuistioita ja selvityksiä 2003:18. Sisätilojen suo-
jelu. 31.3.2003. PDF-dokumentti. Saatavissa: <http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/80647/tr18.pdf> [viitattu 30.10.2019].

Pallonen, K. & Vironen, P. 2015. Täällä Hitler ja Mannerheim kävivät salaisen keskustelun 73 vuotta sitten - katso miltä salonkivaunu näyttää nyt. Yle Uutiset. WWW-dokumentti. Päivitetty 4.6.2015. Saatavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-8040431> [viitattu 29.10.2019].

Partanen, J. 2012. Mannerheim ja Hitler. Helsinki: Gummerus.

Peltonen, U. 2005. Vaihtelevat mielikuvat Mannerheimista. Teoksessa Pietari-säätiö (julk.) Mannerheim. Keisarillisen Venäjän armeijan upseeri. Itsenäisen Suomen marsalkka. Helsinki: Gummerus, 214–223.

Perkiö, M. 2007. Utilitas restauroinnissa. Historiallisen rakennuksen käyttötarkoituksen muutos ja funktionaalinen integriteetti. Väitöskirja. 14.12.2007. PDF-dokumentti. Saatavissa: <http://jultika.oulu.fi/files/isbn9789514286759.pdf> [viitattu 4.11.2019].

Pitkänen, R. 1990a. Suunnittelupäällikkö. Tiedoksianto 27.3.1990. VR. Henkilöliikenneosasto.

Pitkänen, R. 1990b. Suunnittelupäällikkö. Vaunun A 90 myyminen. VR. Henkilöliikenneosasto.

Potinkara, P. 1991. Marskin vaunu Mikkeliin heti entisöinnin jälkeen. *Länsi-Savo* 8.12.1991, Kotimaa 12.

Rautatiehallitus. 1937. Valtionrautatiet 1912–1937. II osa. Helsinki: Valtioneuvoston kirjapaino.

Saaranen-Kauppinen, A. & Puusniekka, A. 2006. KvaliMOTV - Menetelmäopetuksen tietovaranto. Verkkojulkaisu. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoaarkisto. Saatavissa: https://www.fsd.uta.fi/menetelmaopetus/kvali/L1_2_2.html [viitattu 26.9.2019].

SA-kuva-arkisto. Etulinjasta kotirintamalle 1939–1945. 2015. Puolustusvoimat. WWW-dokumentti. Päivitetty 21.4.2015. Saatavissa: <http://sa-kuva.fi/> [viitattu 26.10.2019].

Salerma, K. 1990a. Konepajan päällikkö. Vaunun A 90 korjauskustannukset 29.3.1990. VR. Pasilan konepaja.

Salerma, K. 1990b. Konepajan päällikkö. Virkavaunun A 90 museointikustannusarvio. 4.12.1990. VR. Pasilan konepaja.

Salo, K. & Salo, S K (toim.) 2018. Ylipäällikön juna. Mannerheimin junan matkat 1939-1946. Helsinki: Otava.

Salo, S K Toimitussihteeri. Puhelinhaastattelu 9.3.2019. Resiina-lehti.

Salpakeskus. S.a. Salpalinja. WWW-dokumentti. Saatavissa: <http://salpakeskus.fi/salpalinja> [viitattu 13.10.2019].

Screen, J. 2005a. Ratsuväen junkkarista Japanin sotaan 1887–1905. Teoksessa Pietari-säätiö (julk.) Mannerheim. Keisarillisen Venäjän armeijan upseeri. Itsenäisen Suomen marsalkka. Helsinki: Gummerus, 50–63.

Screen, J. 2005b. Valkoinen kenraali 1918. Teoksessa Pietari-säätiö (julk.) Mannerheim. Keisarillisen Venäjän armeijan upseeri. Itsenäisen Suomen marsalkka. Helsinki: Gummerus, 110–121.

Selén, K. 2005a. Kulisseista parrasvaloihin. 1920–1939. Teoksessa Pietari-säätiö (julk.) Mannerheim. Keisarillisen Venäjän armeijan upseeri. Itsenäisen Suomen marsalkka. Helsinki: Gummerus, 170–185.

Selén, K. 2005b. Persoonallisuus. Teoksessa Pietari-säätiö (julk.) Mannerheim. Keisarillisen Venäjän armeijan upseeri. Itsenäisen Suomen marsalkka. Helsinki: Gummerus, 208–213.

Sodan ja rauhan keskus Muisti. S.a. Tietoa muistista. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://muisti.org/tietoa-hankkeesta/> [viitattu 31.10.2019].

Sotasampo. S.a. Reservin kornetti. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.sotasampo.fi/fi/ranks/page/Reservinkornetti> [viitattu 4.11.2019].

- Sotasampo. S.a. Sotamarsalkka. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.sotasampo.fi/fi/ranks/page/Sotamarsalkka> [viitattu 4.11.2019].
- Stenvall, T. 1955. Marski ja hänen ”hovinsa”. 3., kuvitettu painos. Helsinki: Werner Söderstöm Osakeyhtiö.
- Stenvall, T. 1988. Herrojen ja narrien näyttämöllä. Helsinki: Weilin+Göös.
- Suomen Rautatiemuseo. 2014. Keisarin juna. WWW-dokumentti. Päivitetty 27.6.2014. Saatavissa: <https://rautatiemuseo.fi/sites/rautatiemuseo.fi/fi-les/Verkkonayttelyt/Keisari/export/sites/Keisariit/fi/node01/page01/index.html> [viitattu 17.10.2019].
- Suomen Rautatiemuseo. S.a. Perinnejuna Valtteri. WWW-dokumentti. Saatavissa. <https://rautatiemuseo.fi/fi/perinnejuna-valtteri> [viitattu 4.11.2019].
- Suominen, J. 1990. Osastoinsinööri. A 90 virkavaunun museointityö Mikkelin kaupungille. Muistio. 2.11.1990.
- Suominen, J. 1992. Osastoinsinööri. A 90-vaunun työtilanne ja valmistumisajankohta. Muistio. 23.4.1992.
- Suominen, J. 2019. Osastoinsinööri. Puhelinhaastattelu 28.10.2019.
- Tarvainen, M. 1992. Puheenjohtaja. Kunnostustyön tilaus 4.2.1992. Mikkelin kaupungin kulttuurilautakunnan museojaosto.
- Tuompo, W & Kuosa, T. (toim.) 1968/2014. Jatkosota. Päiväkirjani päämajasta 1941–1944. 2. painos. Jyväskylä: Docendo Oy.
- Turtola, M. 2016. Mannerheim. Helsinki: Tammi.
- Vaalisto, H. 2013. VR romuttaa presidentin viimeisen salonkivaunun. 4.10.2013. Verkkolehti. Saatavissa: <https://www.is.fi/kotimaa/art-2000000665311.html> [viitattu 4.11.2019].
- Vihavainen, T. 2005a. Sotapropaganda. Teoksessa Pietari-säätiö (julk.) Mannerheim. Keisarillisen Venäjän armeijan upseeri. Itsenäisen Suomen marsalkka. Helsinki: Gummerus, 198–207.
- Vihavainen, T. 2005b. Suomen suuriruhtinaskunta. Teoksessa Pietari-säätiö (julk.) Mannerheim. Keisarillisen Venäjän armeijan upseeri. Itsenäisen Suomen marsalkka. Helsinki: Gummerus, 12–19.
- Vilka, H. 2006. Tutki ja havainnoi. Helsinki: Tammi.
- Vuojala, P. 2014. Paradokseja. Ajatuksia arvoista ja arvojen arvotuksesta restauroinnissa. Teoksessa Kovanen, K. & Ehrström, M. & Häyrynen, M. & Vepsä, M. & Kivisalo, A. (toim.) Rakennussuojelu ajassa. Pohdintoja rakennetun ympäristön suojelusta. Helsinki: ICOMOSin Suomen osasto Oy, 128–134.

VR:n salonkivaunut lähtevät kierrätykseen ja romuksi. 2013. Turun Sanomat. 4.10.2013. Verkkolehti. Saatavissa: <https://www.ts.fi/uutiset/kotimaa/543075/VRn+salonkivaunut+lahtevat+kierratykseen+ja+romuksi> [viitattu 4.11.2019].

Ympäristöministeriö. Kulttuuriympäristömme. WWW-dokumentti. Päivitetty 7.12.2015. Saatavissa: https://www.kulttuuriymparistomme.fi/fi-FI/Tutki_ja_tutustu/Kasitteita [viitattu 30.10.2019].

KUALUETTELO

Kuva 1. Viitekehys (Kauria 2019)	9
Kuva 2. Käsitekartta (Kauria 2019).....	10
Kuva 3. Mannerheim chevalier-kaartin juhlaunivormussa vuonna 1892 (Museovirasto. Historian kuvakokoelma 2019a).....	14
Kuva 4. Lepohetki Muzart Basia Noustessa (Mannerheim 2008/1951–1952, 57, kuva Gustaf Mannerheim)	15
Kuva 5. Mannerheim Sveitsissä (Manninen, s.a.)	18
Kuva 6. Ratsuväenkenraali Mannerheim vuonna 1918 (Museovirasto. Historian kuvakokoelma 2019b)	20
Kuva 7. Mannerheim Joensuun asemalla 1918. Taustalla keisarin junan keittiövaunu (Vihavainen 2005b, 18, kuva Sotamuseo, Helsinki)	25
Kuva 8. Ylipäällikön juna Perkjärvellä 27.5.1943. Mannerheim-museo, B. Hagström -kokoelma (Salo 2018, 103).....	26
Kuva 9. Vaunu A 90, ehdotus virkavaunuksi 17.4.1929 (Suomen Rautatiemuseo 2018)	28
Kuva 10. Sotilaspalvelija ja -lähetti Einar From (Stenvall 1988, 51)	30
Kuva 11. Mannerheimin ja presidentti Rytin junat Immolassa. Mannerheimin juna vasemmalla. Kuvan reunassa salonkivaunu A 90 (SA-kuva 2019).....	35
Kuva 12. Valtakunnankansleri Hitler ja marsalkka Mannerheim salonkivaunussa 4.6.1942. Selin kameraan vasemmalla presidentti Ryti ja oikealla kenraalisotamarsalkka Keitel. (Mannerheim 2008/1951–1952, 657).36	
Kuva 13. Mannerheim pitää puhetta ravintolavaunussa numero 2016 (SA- kuva 2019).....	37
Kuva 14. Keittiötilan sijainti merkitty pohjapiirroksen punaisella (Suomen Rautatiemuseo 2018)	38
Kuva 15. Keittiötila 16.9.2019 (Kauria 2019)	39
Kuva 16. Aikaisempaa, harmahtavaa kuviollista seinäpintaa (Kauria 2019) ..	40
Kuva 17. Hälytyskello ja numerotaulu (Kauria 2019).....	41
Kuva 18. Keittiötilan ovi (Kauria 2019)	42

Mannerheimin salonkivaunun sisätilat syksy 2019



Salonki (Kauria 2019)



Mannerheimin hytti. Vanun pohjapiirroksen mukaan kabinetti (Kauria 2019)



Vierailijoiden hytti (Kauria 2019)



Kenraali Airon hytti (Kauria 2019)



Adjutantti Grönvallin hytti (Kauria 2019)



Adjutantti Bäckmanin hytti (Kauria 2019)

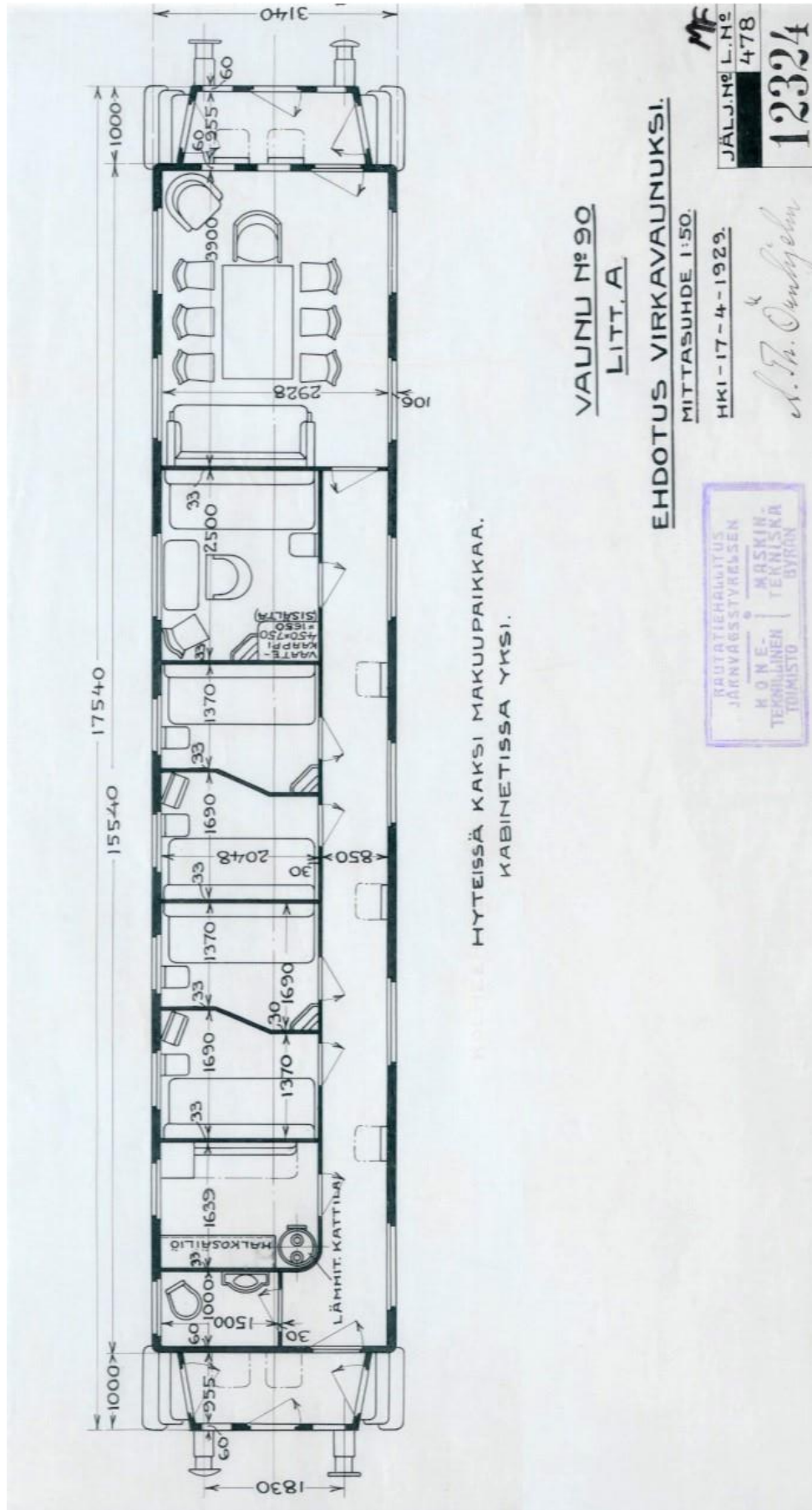


Vaunun käytävä (Kauria 2019)



WC (Kauria 2019)

VAUNU A 90, EHDOTUS VIRKAVAUNUKSI 17.4.1929



KABINETTEJA HYTEISSÄ KAKSI MAKUUPAIKAKAA.
KABINETISSA YKSI.

Ylipäällikön junan henkilökunta 21.6.1941–2.1.1946

<i>Nimi ja syntymävuosi</i>	<i>Arvo</i>	<i>Tehtävä</i>	<i>Siviilitoimi ja toimipaikka junassa</i>	<i>Kuts. palv.</i>
Hagström, Birger 1907	kapteeni	komendantti	rautatievirkamies VR, Kerava	21.6.1941
Varjos, Niilo 1907	kersantti	konduktööri	konduktööri VR, Helsinki	21.6.1941
Vuori, Olavi 1909	kersantti	apukonduktööri	junamies VR, Helsinki	16.10.1944
Wiksröm, Theodor 1890	asemamies	vaunun hoitaja	asemamies VR, Helsinki	25.6.1941
Soikero, Helvi 1895	lotta	lottavanhin	vak.virk. Vakuutusyhtiö Suomi	25.6.1941
Seppäläinen, Ellen 1895	lotta	muonituslotta	vak.virk. Vakuutusyhtiö Suomi	25.6.1941
Pitkänen, Elsa (Liisa) 1902	lotta	muonituslotta	vak.virk. Vakuutusyhtiö Suomi	25.6.1941
Kaakinen, Signe 1899	emännöitsijä	keittäjätär	Matkaravinto Oy, Helsingin asema	25.6.1941
Hartzell, Eine 1906	lotta	muonituslotta	kassanhoitaja Shell Oy	27.11.1941
Mielonen, Eeva 1891	toimistoapul.	lottavanhin	Helsingin kaupunki, tilastotsto	17.12.41
Renlund, Hulda 1912	lotta	muonituslotta		6.1.1942
Arvinen, Sirkka 1914	lotta	muonituslotta	pankkivirkailija SKOP	16.1.1942
Amberla, Marita		muonituslotta		2.–11.6.1942
Luutonen, Eeva	ylioppilas	muonituslotta		4.–25.7.1942
Listo, Ulla 1911	opiskelija	muonituslotta		27.7.1942
Mäenpää, Liisa 1916	toimistoapul.	muonituslotta	Posti- ja lennätinhallitus	15.1.1943
Leppänen, Lyyli 1921	lotta	muonituslotta	talollisen tytär	2.8.1943
Kähönen, Helvi 1920	lotta	muonituslotta	maanviljelijän tytär	4.9.1943
Virtanen, Hilma	keittäjätär	keittäjän sijainen	15.12.1943–28.4.1944 ja 15.8.1944–3.1.1945	
Colérus, Ulla 1920	konttoristi	muonituslotta		3.5.1944

Lisäksi junassa toimi muonituslottana Helenius B., josta kaikki tiedot puuttuvat.

Vartioryhmä ja it-ryhmä

Kersantti Asikainen J., alikersantit Hirvonen T. ja Karhu A.,
 korpraali Huttunen ja sotamiehet Koivisto, Pakarinen, Ylönen,
 Kauppinen L., Kauppinen O., Rekoniemi, Karjalainen,
 Lähteenmäki, Kiiski, Paananen, Ahokas, Kuoremäki ja Jaakkola.
 Kersantti Vilho Myyrä oli palveluksessa 8.–17.10.1944.

Ylipäällikön juna henkilökuntaluettelo Kari Salon kirjasta

Ylipäällikön juna, Mannerheimin matkat 1939–1946 (2018, 232)

VIRKKAVALUNNUN N:90 SIIVOOJAN HYTYN SISUSTUS

MITTASUUNDE 1:10

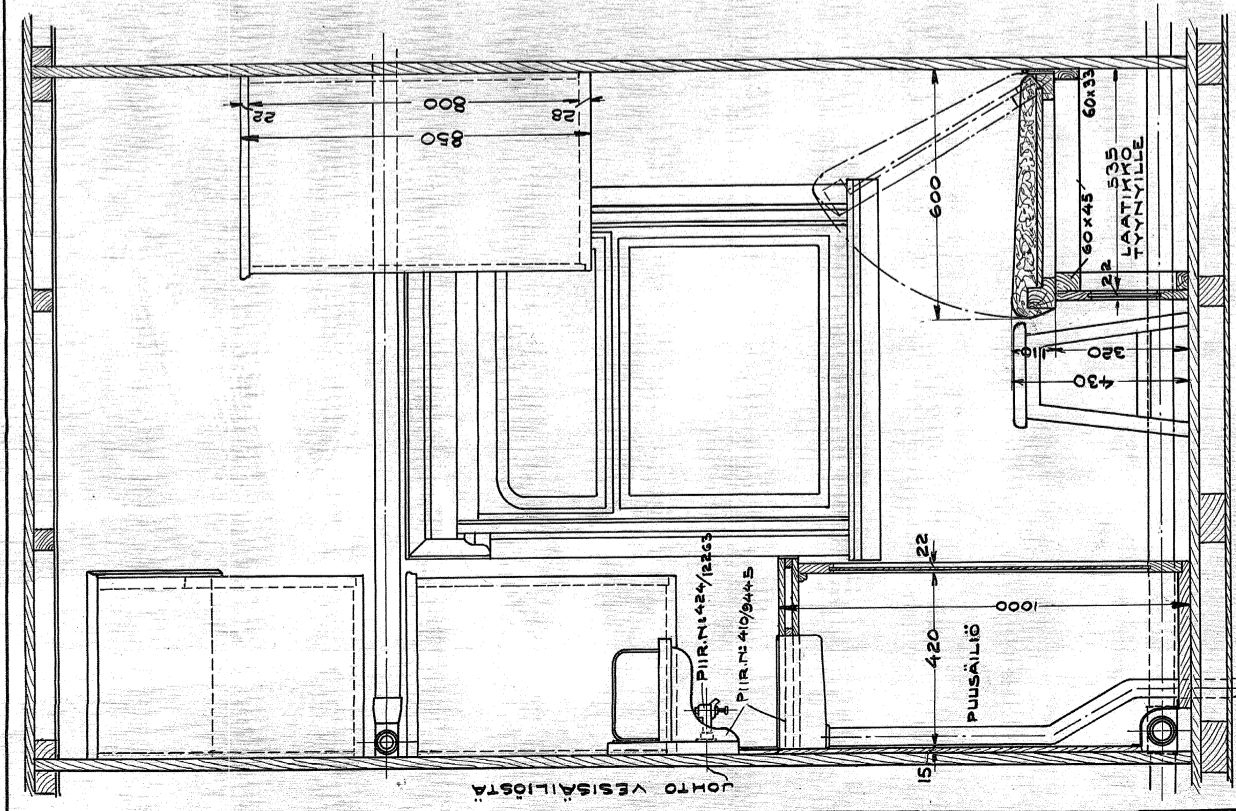
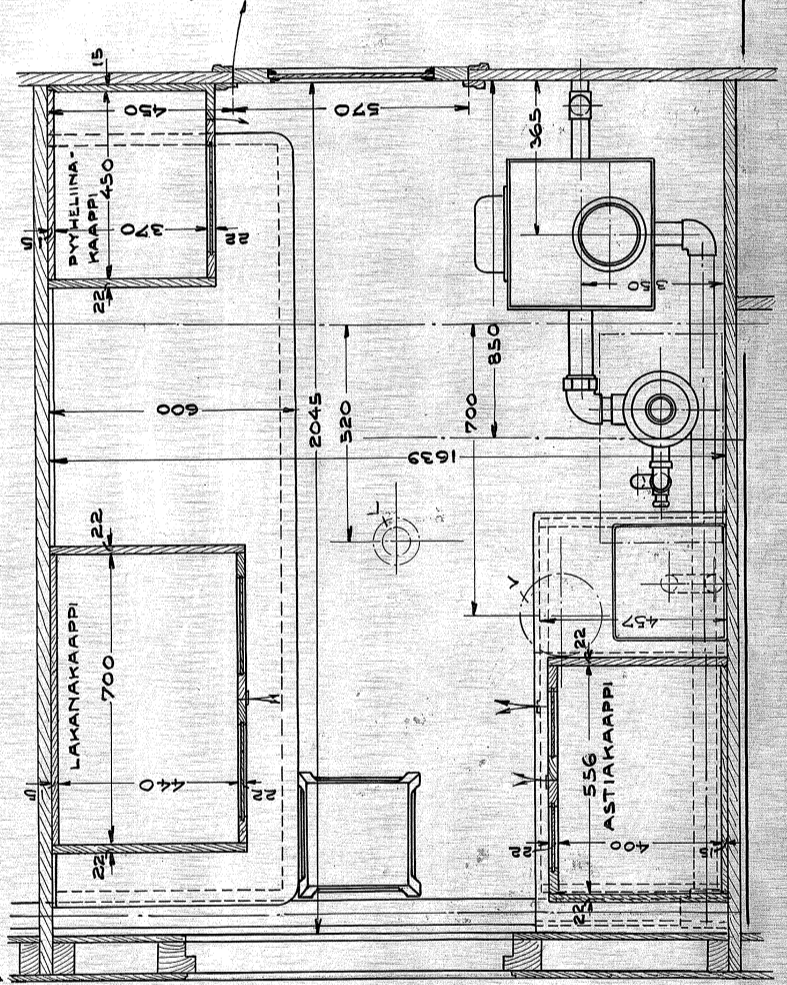
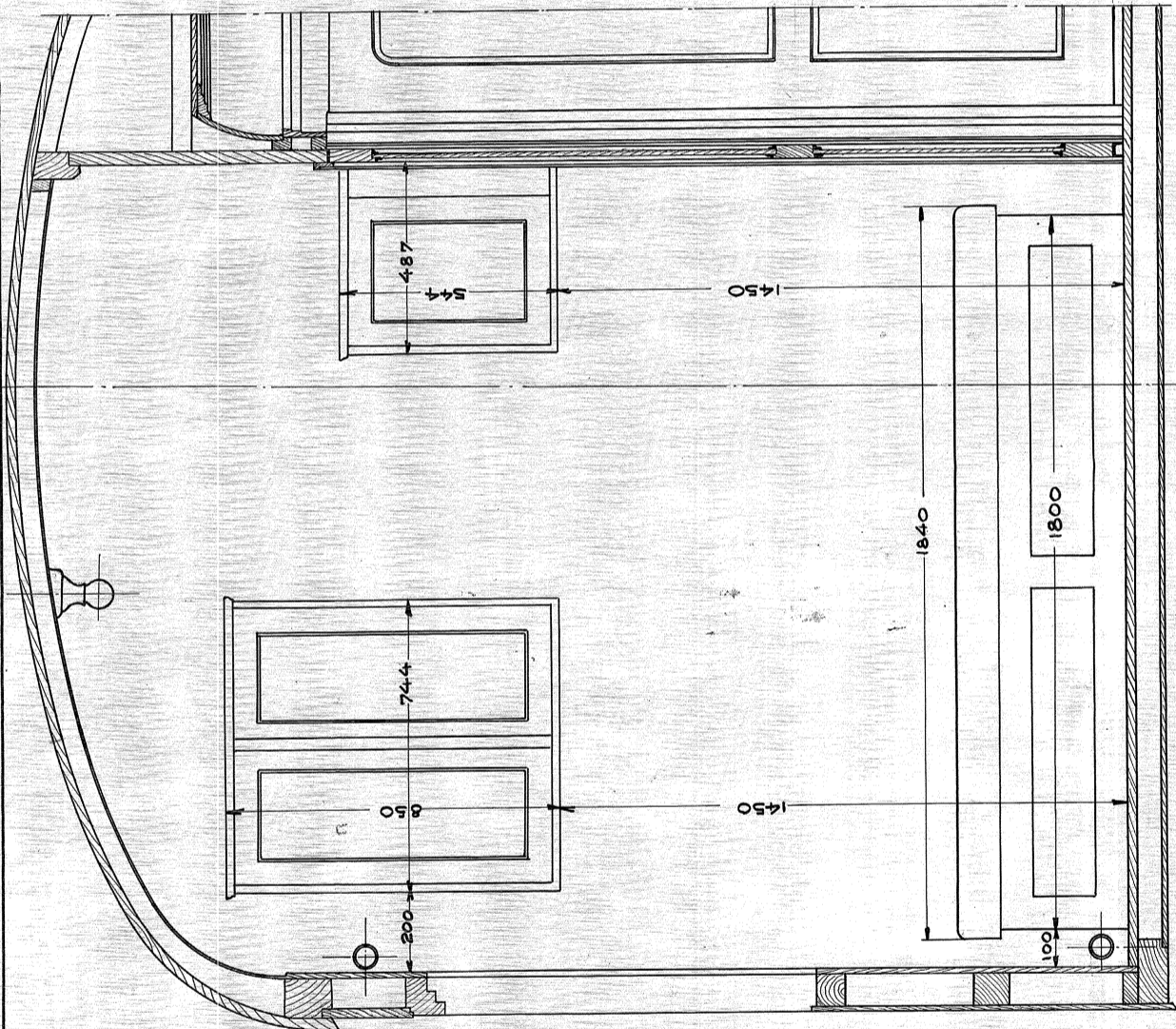
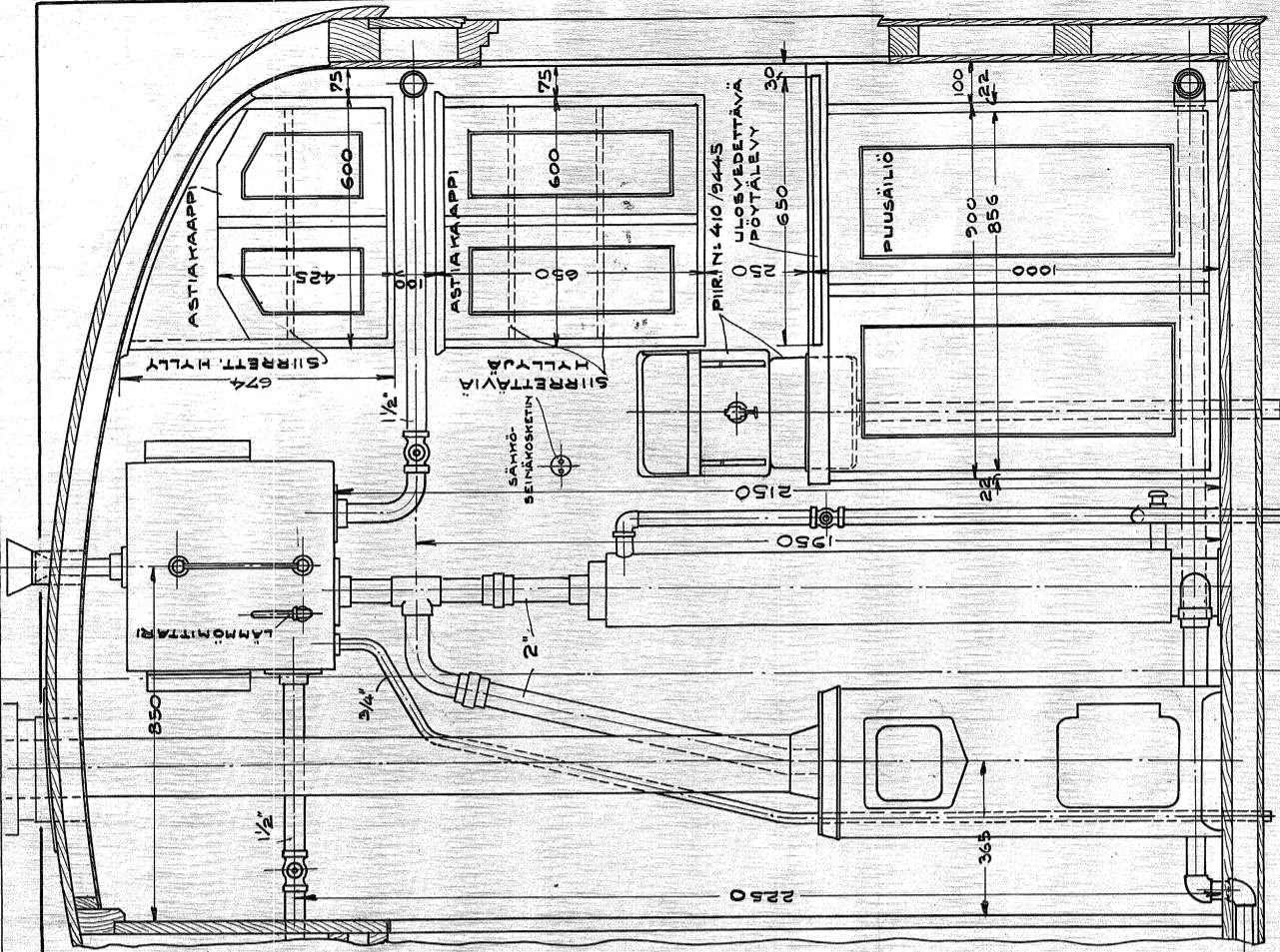
HKKI. 13. 2. 1930

RAUTATIENRAKENTAMISEN
JÄRJESTÄMISTÖN
KONE-
TEKNILLINEN
TOIMISTO

A. Th. Orvola

JALUN: L. N: 410

12593

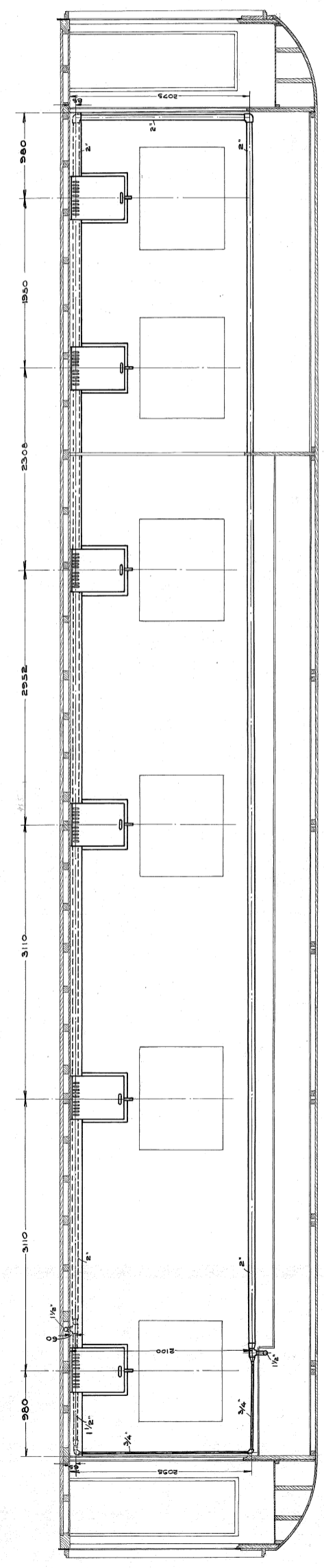
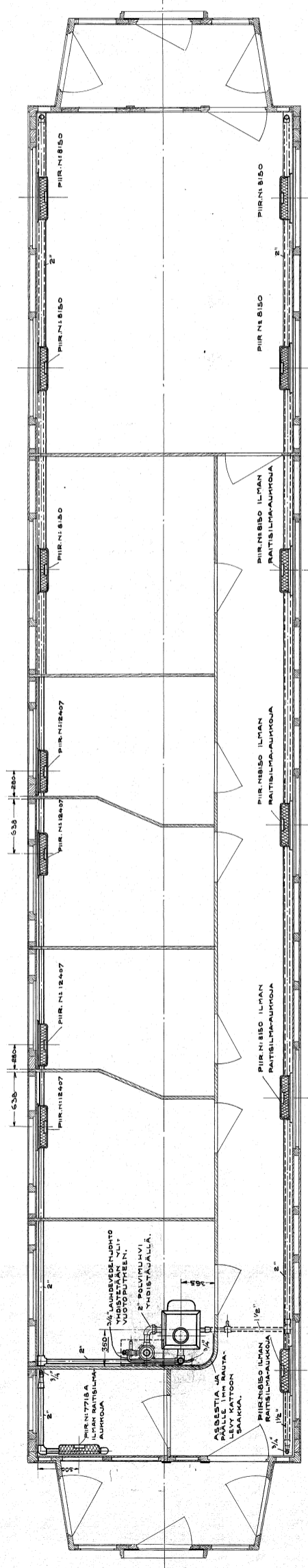
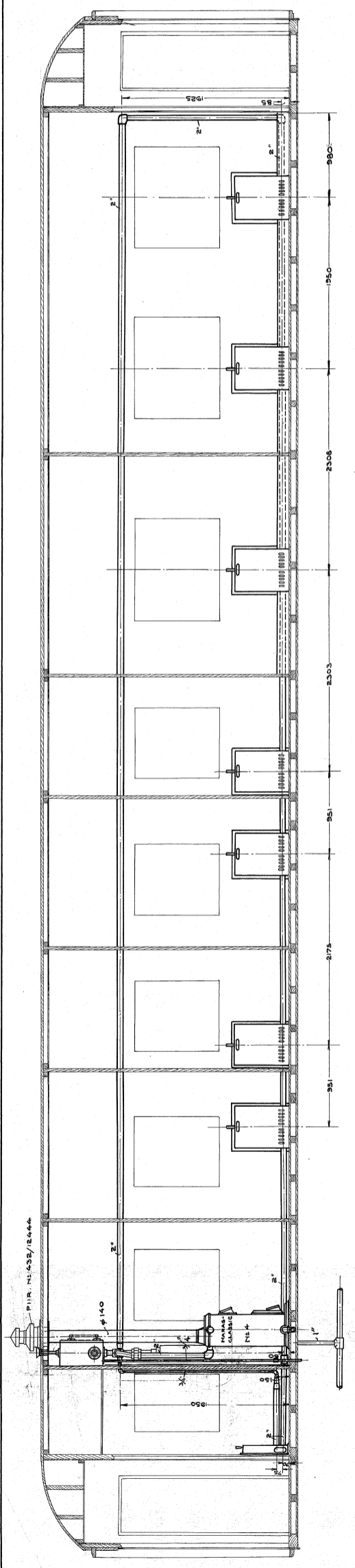
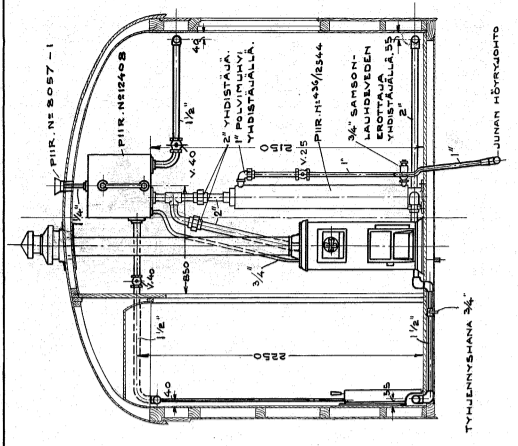


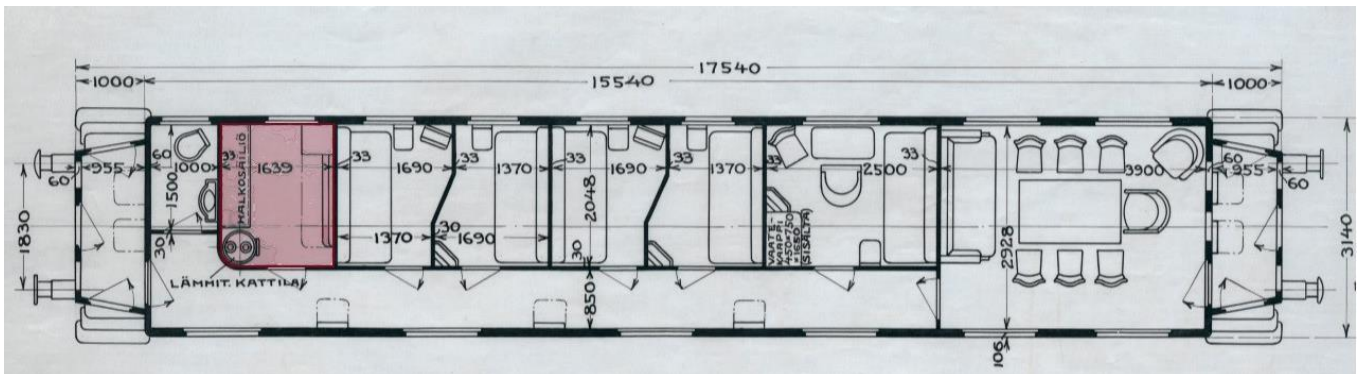
VIRKAVAUNU N:890
LITTI. A
LÄMMITYSLAITOS.

MITTASUHDENTE
1:100

12406

S. A. Oksanen





Inventoitava keittiötila on merkitty salonkivaunun pohjapiirroksen punaisella.

KEITTIÖTILA

Leveys 1,64 m

Syvyys 2,08 m

Korkeus 2,75 m

Pinta-ala 3,4112 m²

SEINÄT

Seinät ovat valkoiseksi maalattua kovalevyä/vaneria. Lämmityslaitoksen kamiinan takana oleva nurkka maalattu ruskeaksi. Ruskea väri on VR:n standardiväri VRS1111 IM, jota on käytetty 1960-luvulla matkustajavaunujen sisäseinillä ja lämpöputkistoissa (Niemi 18.4.2018).



Vasemmassa kuvassa korjattu keittiötilan ja makuuhytin välinen seinä. Oikealla keittiötila kuvattuna ovelta.

Oikea valkoinen seinä on korjattu 1992 museointitöiden yhteydessä. Seinä oli vaurioitunut 1989 tulipalossa (Suominen 2019). Seinää jakaa pysty- ja vaakasuunnassa 3 cm leveä lista. Vaakasuunnassa lista on 126 cm korkeudella lattiasta listan alareunaan mitattuna ja 146 cm katosta listan yläreunaan mitattuna. Samankaltaista listaa on käytetty vaunun muissakin tiloissa pintaverhoilujen päällä.

Pystylistan vasemmalla puolella valkoisen lateksi(?)maalin lohkeamasta näkyy harmaata kuviollista kovalevyä. Kuvio ja väri vaikuttaa 1950-luvun tyyliä. Samantyylistä pinnoitettua vaneria on käytetty keittiökaapistojen vetolaatikoiden pohjissa. Seinässä on kaksi ripustuskoukkuja.

Ikkunaseinustalla ikkunan alla kiinteät keittiökalusteet, jotka taittavat L-muodossa lämmityslaitoksen kamiinan suuntaan. Ikkunan yläpuolella koko vaunun läpi kulkevat lämmityslaitoksen putket (ks. lämmityslaitos piirustus). Keittiökalusteiden takana on näkyvissä maalamatonta harmaata kuvioitua kovalevyä.

Lämmityslaitoksen kamiinan vieressä tiskiallas ja keittiökaapistoja. Seinässä teräs suojuus (korkeus 40,5 cm, leveys 134,5 cm) , pystysuunnassa 3 cm leveä lista. Listan vierestä lohjenneen maalin alta näkyy ruskeaa maalamatonta kovalevyn pintaa. Seinän rosterisuojuksessa hana.

Virkavaunun lämmityslaitoksen piirustuksissa on mainittu, että kamiinan takana olevassa seinässä on **asbestia**, jonka päällä on 1 mm rauta kattoon saakka.



Kamiinan takana seinässä asbestia, ellei sitä ole poistettu aikaisempien muutostöiden yhteydessä.

Oviseinässä on valokatkaisija. Katkaisija luultavasti 1960-luvulta → seinän ruskean sävyn kanssa samalta aikakaudelta? Bakeliittia? (Vrt. ravintolavaunun 2016 katkaisijaan) Valokatkaisijan yläpuolella hätäjarru. Oven yläpuolella valo ja lämmityslaitoksen putkistoa sekä petsattu ja lakattu 3 cm leveä lista → muutkin listat olleet petsattuja ja lakattuja aikaisemmin? Oven vasemmalla puolella soittokello, jonka alapuolella on numerotaulu. Numerotaulu on osoittanut, mistä hytistä soitto on tehty.



Oviseinä.



Salonkivaunun keittiötilan valokatkaisija



Ravintolavaunun 2016 valokatkaisija

- KATTO** Korkein kohta 275 cm
 Matalin kohta (taittuu ikkunaseinäksi) n. 243 cm
 Katto kovalevyä/vaneria
 Lämpölaitoksen kamiinan hormin läpivienti.
 Oven kohdalla tuuletushormin läpivienti.
- LATTIA** Puulattian päällä ruskea linoleumimatto. Lämpölaitoksen kamiinan alla ruskeaksi maalattu pelti.

OVI Puuovi. Ootarus? Viilu? Kiiltävä lakka. Jaettu kahteen peiliin. Alapeilissä avattavat/suljettavat tuuletusritilät. Oviaukon ympärillä puiset ovilistat, jotka petsattu (mahonki, pähkinä??) ja lakattu. Listat on kiinnitetty messinkinupeilla

IKKUNA Luukkuikkuna, jossa isompi alaosa. Pienempi yläosa on kiinnitetty saranoilla alareunasta, aukeaa sisäänpäin. Isomman alaosan ikkuna vastaavasti kiinnitetty saranoilla yläreunasta, aukeaa sisäänpäin. Karmit ja pokat puuta. Yläikkunan karmissa metallituet, joita vasten avattu ikkuna nojaa. Ikkunan yläkarmissa puinen verhokotelo. Puiset ikkunalistat.

Ikkunassa keinoahkainen rullaverho sekä ruskea samettinen verho. Rullaverhon mekanismi vaikuttaa alkuperäiseltä.



Vasemmalla kuvassa rullaverhon mekanismi verhon laskemista ja nostamista varten. Oikealla kuva samettiverhosta ja yläikkunan avaamista varten karmiin kiinnitetyt tuet.

JALKALISTAT

Puiset vaalean ruskeaksi (sama sävy kuin kamiinan takana seinässä) maalatut jalkalistat. 6 cm korkea ja 1 cm paksut.

KATTOLISTAT

Sivuseinien ja katon rajassa. Noudattelee katon kaartuvaa muotoa. Maalattu valkoiseksi.

KEITTIÖKALUSTEET

Jäljellä olevat keittiökaluusteet vaikuttavat tyyliltään 1950-luvun kalusteita. Lankavetimet, täyspuuta. Laatikoiden pohjissa pinnoitettu koivuvaneri. Myös pinnoituksen kuvio viittaa 1950-lukuun.

Museointityön pääperiaatteissa mainittu, että keittiöstä poistetaan eri aikakausilta olevia kalusteita. Tämän tiedon vahvasti myös Jarmo Suomien, joka toimi 1992 Pasilan konepajalla osastoinööriä ja on ollut mukana museointityön

suunnittelukatselmuksessa sekä vaunun työtilanekatselmuksessa (puhelu 29.10.2019).

Ikkunan alla kaapistojen päällä oleva työtaso on osittain terästä. Vaikuttaa siltä, että terästaso on asennettu päälle myöhemmin. Alla pinnoitettu puutaso Terästason päällä kiinni teräksiset ”kupit”, joiden merkitys ei selvinnyt. Terästaso 64,5 cm x 64 cm.

Alakaapistoissa kaksi kapeampaa keskenään eri korkuista vetolaatikkoo. Näiden vieressä oikealla puolella kolme saman kokoista vetolaatikkoo, joista keskimäinen ollut aterimien säilytystä varten. Vetolaatikoissa lukot. Kolmen vetolaatikon alla kaappi, jossa maalattu vaneriovi. Kaapin vasemmalla puolella teräksinen ulosvedettävä astia.

Edelleen ikkunan alla teräksisen työtason oikealla puolella kaksi kaappia, joissa alakaapissa on vaneriovi ja yläkaapin ovi on pinnoitettu harmahtava vaneriovi. Alakaapissa kalusteisiin kuuluvat leikkuulaudat. Kaappien päällä oleva työtaso (57 cm x 62 cm) pinnoitettu samalla materiaalilla kuin yläovi.

Kamiinan vieressä teräksinen tiskiallas (32 cm x 36 cm, syvyys 28 cm) ja tiskipöytä (62,5 cm x 42 cm). 20 cm tiskialtaan yläpuolella hana. Tiskialtaan alla vaneriovinen kaappi, jossa paikka esim. likaämpärille. Tiskialtaan viemäriputki näkyy kaapissa. Tiskialtaan alapuolella oikealla kolme kapeaa vetolaatikkoo, joissa lukot. Vetolaatikoiden alla paikat leikkuulautoille. Leikkuulaudat ovat ikkunan alla olevassa alakaapissa. Leikkuulautojen vieressä olevaa kaapiston osaa ei saa vedettyä ulos. Osa ”liimautunut” kiinni maalilla.

Kaapistojen välisessä nurkassa on pinnoitettu työtaso. Tason kansi (64 cm x 40 cm) on saranoitu ja sen alla on säilytystilaa (syvyys n. 85 cm).

Vetolaatikkoja, leikkuulautoja ja ikkunan alla olevaa kaapin ovea lukuun ottamatta kalusteet on maalattu valkoiseksi. Kaikki laatikoiden ja ovien vetimet ovat lankavetimiä.

Kalusteiden korkeus n. 85 cm. Kalusteet täyspuiset. Ovet, tasot ja laatikoiden pohjat vaneria ja pinnoitettua vaneria.



Keittiökalueteet 2019

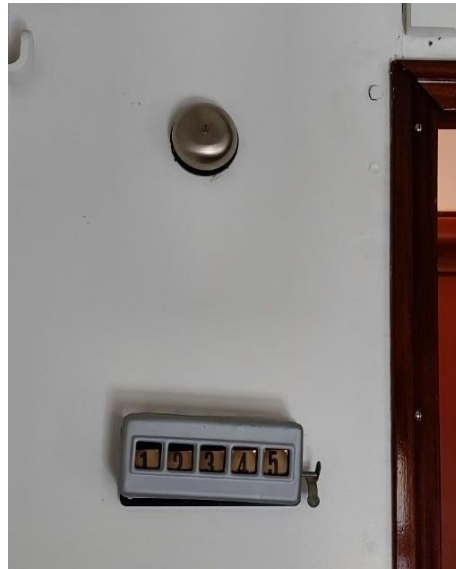
LAITTEET JA VARUSTEET

Lämpölaitoksen kamiina on Högforsin valmistama.

Vaunupalvelijan soittokello ja numerotaulu, josta on nähnyt, mistä hytistä kutsu on painettu.



Palvelijan kutsupainike ja alkuperäinen katkaisija salongissa



Keittiötilan palvelijan kutsun soittokello ja numerotaulu

Salonkivaunu A 90 vuokrausesite 1980-luvulta

Salonkivaunu **A90**

VR:n pääjohtajien käytössä ollut vanhanaikaisen ylellinen salonkivaunu.

Päiväkäytössä vaunussa on tilaa 12:lle henkilölle, yöpymiseen on 8 vuodepaikkaa. Salonkiosasto palvelee myös ruokasalina. Vaunussa on pienoiskeittiö ja 12:n hengen astiasto. Tarjoilusta voi huolehtia itse, tai antaa se Liikenneravintoloiden tehtäväksi.

Vaunussa ei ole kokousvälineistöä, myöskään sähköllä toimivia kojeita ei matkan aikana voi käyttää.

