

HVESI.

ORIVEDEN RAUTATIEASEMAN SEUDUN  
JA HIEDAN SAHAN  
KULTTUURIYMPÄRISTÖSELVITYS

ORIVEDEN KAUPUNKI 2021  
Heilu Oy



Kannenkuva: 1914, leskikeisarinna Fedorovnan juna pysähtyi Orivedelle. Vapriikin kokoelmat/ Oriveden perinteen tallennus ry. Vallas, Oriveden kaupunki, Kaavoituskatsaus 2021. <https://orivesi.fi/wp-content/uploads/2021/02/Kaavoituskatsaus2021.pdf>

### Kuva- ja karttalähteet ja käytetyt lyhenteet:

KA	Kansallisarkisto
KK, HY	Kansalliskirjasto, Helsingin Yliopisto (Doria)
HMA	Hämeen maakunta-arkisto
JY	Jyväskylän yliopisto, Jyväskylän yliopiston julkaisuarkisto, vanha-kartta.fi, C Public Domain.
MML	Maanmittauslaitos, avoimet aineistot, <a href="http://vanhatpainetutkartat.maanmittauslaitos.fi">http://vanhatpainetutkartat.maanmittauslaitos.fi</a>
KTJ	Kiinteistötietojärjestelmä
MO	Museovirasto, Finna/musketti, vapaasti käytettävät kokoelmat ja CC BY 4.0

**Rakennusten nykykuvat ja teemakartat:**  
Kristian Tuomainen ja Laura Uimonen, Heilu Oy. Pohjakartat MML 2021 ja alueen vanhimmat peruskartat 1956, <http://vanhatpainetutkartat.maanmittauslaitos.fi/>, MML.



## SISÄLLYSLUETTELO

1	Tiivistelmä	6
2	Johdanto	7
2.1	Selvityksen tarkoitus, sisältö ja käytetyt menetelmät	7
2.2	Alueen sijainti ja lähtökohdat	8
2.3	Työn tavoitteet, nykytilanne ja arvot	10
2.3.1	Arvotusperusteet ja kulttuuriympäristö kaavoituksessa	10
2.4	Kaava, aikaisemmat selvitykset ja inventoinnit	12
2.4.1	Aiemmat inventoinnit	14
2.5	Pirkanmaan Maakuntakaavan 2040 kulttuuriympäristö ja maisema	15
2.6	Maisemahistoria ja ominaispiirteet	17
2.7	Alue yleis- ja asemakaavoissa	20
3	Historia: Oriveden asemanseudun ja Hiedan kehitys ja kulttuurihistorialliset kerrokset ja ominaispiirteet	22
3.1	Oriveden Pappilanselän länsirannan asutus ja viljelymaisema	22
3.2	Pappilankylästä asemanseuduksi kartoilla	25
3.3	Pappilan kylä: Pappilan maiden ja torppien viljelymaisemasta rautatien ja teollisuuden seuduksi	28
3.4	Radan rakentamisen kerrokset	32
3.5	Oriveden asema ja asemanseutu	34
3.6	Hiedan alue: mylly, saha, satama	40
3.7	Kenkätehtaat: Pekka Karjalainen ja pojat ja Ensi Oy	43
3.8	Pappilan maille: 1920-luvun kasvusta 1940-luvun siirtolais- ja rintamamiestontteihin	44
4	Inventoidut alueet ja kohteet	49
4.1	Asemanseutu läntinen	51
4.1.1	Asematien raitti	52
4.2	Rautatieaseman rakennukset	59
4.2.1	Asemarakennus, Asematie 17.	61

4.2.2	Kaksoisvahtitupa, asuinrakennus B	66
4.2.3	1905 Asuinkasarmi, Asuinrakennus C	69
4.2.4	Asuinkasarmit 1940, muutoksia 1976, rakennukset D ja E, Nopontie 7 A ja B	71
4.2.5	Kellari 1902, rakennus j.	74
4.2.6	1902-1907 Ulkokuoneet f, g ja i	75
4.2.7	Sauna ja pesutupa 1940, rakennus k	77
4.2.8	Ulkokuoneet 1940, rakennukset l ja m	78
4.2.9	Veturitalli 1947, rakennus O	79
4.2.10	Tavaramakasiini 1930, rakennus q	82
4.2.11	Tavaramakasiinin ympäristö, Oriveden pysäkki	86
4.2.12	Asemapuisto	87
4.3	Aseman ympäristön rakennukset	89
4.3.1	Laitamon tila (2:16)	90
4.3.2	Pitsihuvila	93
4.3.3	Koivurinne 1924	95
4.4	Jälleenrakennuskauden alue Laitamon vahoilla mailla	97
4.4.1	Hakatie	100
4.4.2	Laitamontie	101
4.4.3	Kenkätehdas Ensi	106
4.4.4	Taiston talo	109
4.4.5	Riihitie 15	111
4.5	Muita kohteita asemanseudulla sekä hävinneitä rakennuksia	113
4.5.1	Oriveden taistelun 1918 muistomerkki	113
4.5.2	Varasto	114
4.6	Asemanseutu radan itäpuoli	116
4.7	Hiedan entisen sahan alue	120



4.8	Hiedanranta ja Pappilanniemi	124
5	Yhteenveto	131
5.1	Kaavasuositukset	131
5.1.1	Radan itäpuoli	131
5.1.2	Hiedan alue, Hiedanranta ja Pappilanniemi	131
5.1.3	Länsipuoli	132
6	Lähteet	132
6.1	Kirjallisuus	132
6.2	Sähköiset lähteet	135
6.3	Kartat	136

## 1 Tiivistelmä

Oriveden ja Hiedan sahan alueen arvoina on 1800-luvun liikenteen ja teollisuuden kehityksen tuomat kerrostumat talonpoikaiseen maaseutumaisemaan. Suuri osa alueesta on vapautunut veden alta luonnonmullistuksen jälkeen 1604, mikä rajaa alueen kulttuurikerrosten iän. Vanhinta aluetta ovat Laitamon alueet, entiset Pappilan kylän viljelymaat, joiden historia liittyy maatalouteen ja jälleenrakennuskauden asutukseen asemataajaman ympärillä. Aseman sijainti kietoutuu olennaisesti Längelmäveden vesireittiin ja asutukseen ympäröivillä Säynäjoen ja Vehkalahden alueilla.

Asemanseutu ja Hiedan saha muistuttavat liikenteen kehityksen vaikutuksista rakennetun ympäristön kehityksessä. Rata toi valtiojohtoisen tyyppiarkkitehtuurin, kuljetti kokonaisia taloja Terijoelta saakka sekä materiaaleja että tyylivirtauksia. Kirkkoveneiden rinnalle tulivat höyrylaivat ja tukinuitto paperiteollisuuden tarpeisiin.

1950-luku on myös Orivedellä ollut Asemaseudun kukoistusaikaa. Pienteollisuuden ja palveluiden määrä oli korkea palvelun alueelle syntyneestä asutuksesta, johon vaikuttivat sekä palaavat rintamamiehet, karjalaisen väestön asuttaminen että mahdollisuudet pientilojen perustamiseen. Rata toi, vei ja kuljetti tehokkaasti. Autoistumisen myötä palveluiden tarve asemakylässä alkoi hitaasti hiipua ja pienviljely vaihtui omakotitaloasumiseen ja työssä käyntiin kodin ja oman kylän ulkopuolella.

### **ARVOKKAAT KULTTUURIYMPÄRISTÖKERROSTUMAT:**

#### ***Längelmäveden vesireitti, Venehjoki***

#### ***Tiestö ja kylätontit, asutus***

*Pappilan kylä (yhteys Säynäjoen ja Vehkalahden kyliin)*

*Pappilasta reitti asemalle ja rantaan*

*Asematien raitti*

*Laitamon ja Satamarannan asutuksen kerrokset*

#### ***Julkinen ja palvelurakentaminen:***

*Rautatieasema*

*Vilkkaasta asemaraitista asuintaajamaksi*

#### ***Teolliset rakenteet, kauppa, käsityöläisyys***

*Tampere-Vaasa rata*

*Hiedan kadonnut seisake*

*Hiedan alue: saha, rannat, leirikeskus ja Längelmäveden vesiluonto*

*Radan itäpuolen satamaradan rakenteet*

*Ensin kenkätehtaasta palveluiksi*

## 2 Johdanto

### 2.1 Selvityksen tarkoitus, sisältö ja käytetyt menetelmät

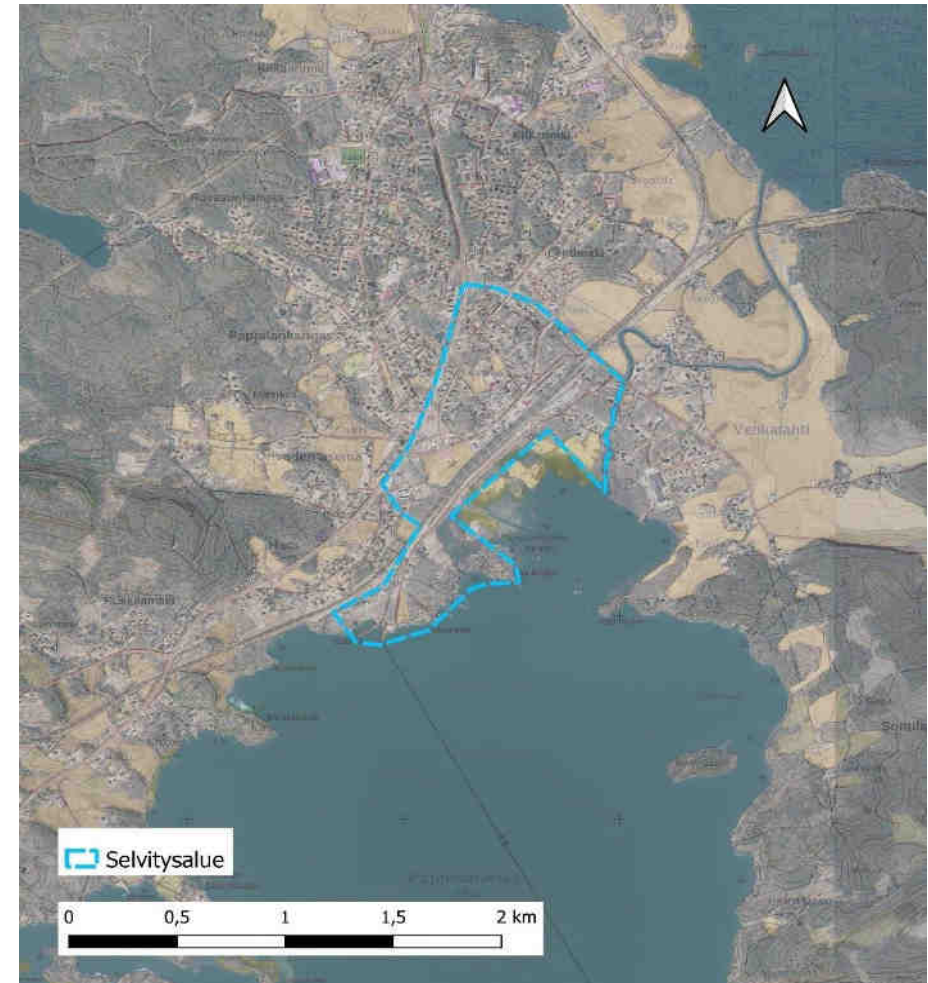
Selvitys on tehty Oriveden kaupungin tilauksesta asemakaavan taustatietoja varten. Kulttuuriympäristön selvittämistä edellyttää maankäyttö- ja rakennuslaki.

Selvityksen lähtökohtana ovat strategisen yleiskaavan suunnittelu, Pirkanmaan maakuntakaavassa osoitettu tiivistämistarve, rakennushistorian arvojen tarkastelu niiden taustailmiöitä vasten ja aikaisemmin tehdyt inventoinnit ja selvitykset. Selvityksen tavoite on ollut päivittää aiempia tietoja ja muodostaa ajantasainen kokonaiskuva alueen rakennuskulttuurista, lähimaisemasta ja historiallisista ominaispiirteistä.

Selvitys kuvaa rakennettuun ympäristöön vaikuttaneita ilmiöitä ja niitä edustavia rakennuksia ympäristöineen. Raportti esittelee kaavoituksessa huomioitavat alueet ja kohteet asemakaavatason mukaisesti tekstein ja valokuvien nykytilan, historian kannalta ja arvioitu niiden arvoa ja muutoskestävyyttä. Rakennuksista valittiin mukaan kulttuuriympäristön kerroksellisuutta edustavat kaavallista huomiota vaativat rakennukset sekä aluekokonaisuudet. Kohteet inventointiin ulkoa, sisätiloja ei asemakaavallisessa tarkastelussa tutkittu.

Aineistoina olivat kirjallisuus, historialliset kartat, Pirkanmaan keskiaikaisten kylien tiedot ja Oriveden kaupungin kokoama arkisto, joka käsittää piirustuksia, rakennusten muutoksiin liittyviä asiakirjoja, historiikkeja, Oriveden Asemanseudun Perinteentalennus ry:n keräämää ja julkaisemaa muistitietoa sekä valokuvia.

Maastotyöt ja selvityksen ovat tuottaneet Heilu Oy:n rakennustutkija arkkitehti, TaT Laura Uimonen ja FM Kristian Tuomainen.



Maastotyöt ja raportti on koostettu syksyllä 2021. Työ on tehty arkistolähteitä ja kirjallisuutta tutkien, rakennukset on inventoitu paikan päällä. Työmenetelmä perustuu rakennetun kulttuuriympäristön selvitysohjeisiin, yhteispohjoismaiseen kulttuuriympäristöjen selvittämisen DIVE-menetelmään, Museoviraston *Talon tarinat*-oppaaseen sekä Suomen ympäristökeskuksen oppaaseen *Kulttuuriympäristö vaikutusten arvioinnissa 2013*.

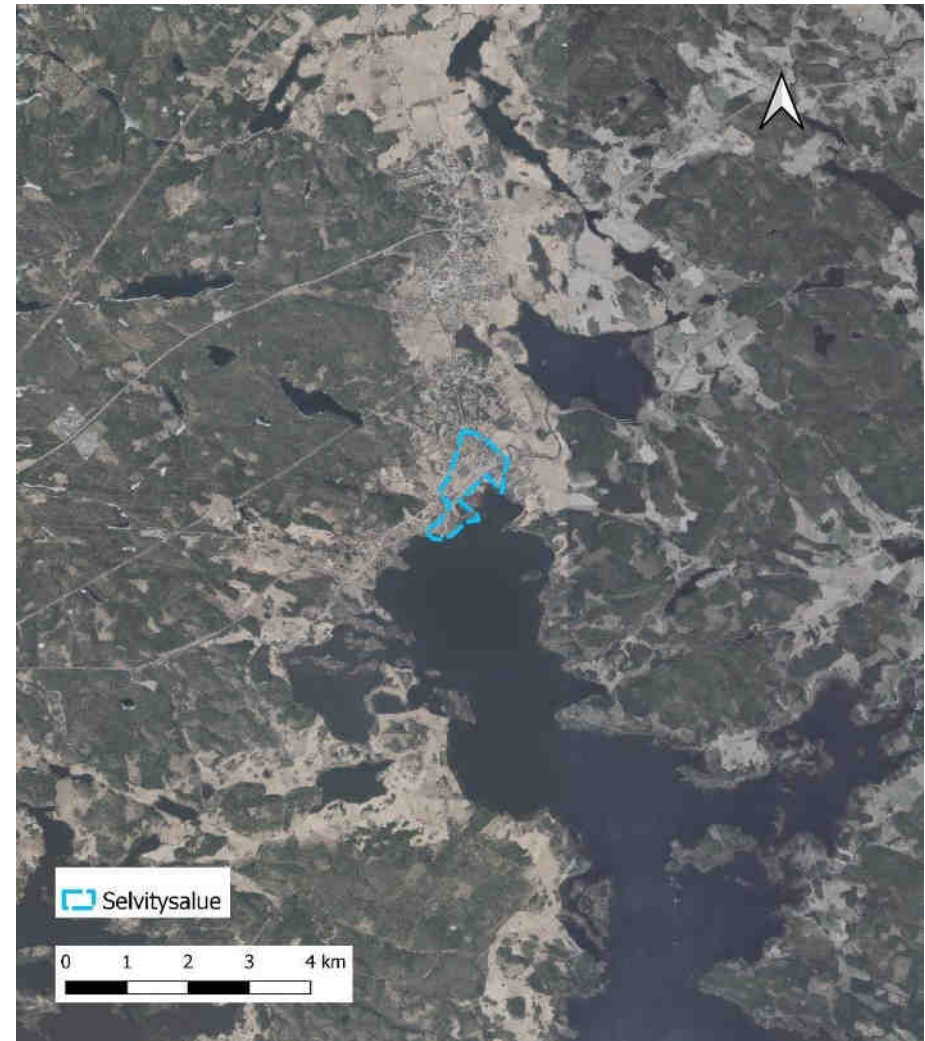
## 2.2 Alueen sijainti ja lähtökohdat

Oriveden asema ja Hiedan alue sijaitsevat Oriveden kaupungissa Pirkanmaan maakunnassa. Oriveden asema sijaitsee Oriveden keskustasta, kirkolta noin 3 km etelään ja Hiedan alue aseman etelä- ja lounaispuolella. Aluetta halkoo Tampere-Vaasa rata.

Kohde sijaitsee Längelmäveden rannalla, Pappilanlahden pohjoisrannalla. Kohde muodostaa oman kokonaisuutensa Tampere-Jyväskylätien länsipuolelle. Se on rakentunut Orivedentien (58) varrelle nauhamaiseksi taajamaksi, joka jatkuu Yliskylästä aseman kautta pohjoiseen Oriveden kirkonkylälle. Asemanseudun selvitysalueita rajaavat Eräjärventie (3260) pohjoisessa, Orivedentie lännessä ja idässä Venehjoki. Alueen pääraittina toimii Asematie (3261).

Asuinalueista selvitys kohdennettiin radan molemmille puolille Laitamon ja Satamarannan alueille tilauksen mukaan. Ranta-alueista selvitykseen kuuluu oman kokonaisuuden muodostava entisen Hiedan sahan ja sataman alue radan ja Pappilanselän välissä asemanseudun lounaispuolella.

*Karttakuvat: Kohteen sijainti ortokuvissa suhteessa vesistöihin, rataan ja tiestöön. Sijainti sinisellä, kohderajaus sinisellä sekä peruskartta kiinteistörajoin ja tunnuksin, 2021, MML.*



Oriveden asemanseutuun kohdistuu useita suunnitelmia ja tavoitteita, jotka liittyvät strategiseen yleiskaavaan, seudulliseen MAL-sopimukseen sekä rata- ja tieliikenteen kehittämiseen.

Asemanseudun kehittämissuunnitelmasta on tilattu tarjouspyyntö Ramboll Oy:ltä. Suunnitelmassa kartoitetaan alueen kehittämissisioita ennen asemakaavan laadintaa.

*Tulevaisuuden lähijunaliikenteen mahdollisuudet ja maankäytön edellytykset Orivedellä* –selvityksessä arvioitiin mahdollisten Oriveden seisakkeiden soveltuvuutta sähköiselle lähijunaliikenteelle. Asematien kunnostamiseen kuuluu jalankulku- ja pyöräilyväylän toteuttaminen sekä Eräjärventielle jalankulku- ja pyöräilyväylä kantatieltä 58 Naulatielle asti.

Väyläviraston tilaama Afry:n suunnitelma Rautatieaseman pysäköintialueen parantamisesta valmistui 2021.

*Kaavio: Ote kaavoituskatsauksesta 2021, s.7.*

ASEMANSEUDUN KEHITTÄMISSUUNNITELMASTA on tilattu tarjouspyyntö Ramboll Oy:ltä. Suunnitelmassa kartoitetaan alueen kehittämissisioita ennen asemakaavan laadintaa.

VÄYLÄVIRASTON toimeksiannosta on laadittu RATASUUNNITELMA koskien tasoristeyksiä Latokartanonttiellä, Niementiellä ja Niemeläntiellä. Tasoristeyksissä on lyhyistä näkemäalueista, liian lähellä olevista liittymistä sekä odotustasanteisiin liittyviä turvallisuuspuutteita. Latokartanonttien tasoristeyttä parannetaan ja Niementien ja Niemeläntien tasoristeykset korvataan uudella.

TULEVAISUUDEN LÄHIJUNALIIKENTEEN MAHDOLLISUUDET JA MAANKÄYTÖN EDELLYTYKSET ORIVEDELLÄ –SELVITYS  
Selvityksessä arvioitiin mahdollisten Oriveden seisakkeiden soveltuvuutta sähköiselle lähijunaliikenteelle.

#### ASEMATIEN KUNNOSTAMINEN

Asematien kunnostamiseen kuuluu myös jalankulku- ja pyöräilyväylän toteuttaminen. Myös Eräjärventie saa jalankulku- ja pyöräilyväylän kantatieltä 58 Naulatielle asti. Suunnittelu tehdään yhteistyössä Pirkanmaan ELY-keskuksen kanssa vuoden 2021 aikana.

#### RAUTATIEASEMAN PYSÄKÖINTIALUEEN PARANTAMINEN

Väylävirasto on tilannut alueelle suunnitelman, jonka on määrä valmistua keväällä 2021.



## 2.3 Työn tavoitteet, nykytilanne ja arvot

### 2.3.1 Arvotusperusteet ja kulttuuriympäristö kaavoituksessa

*Kulttuuriympäristöt ovat aluekehityksen voimavara ja tärkeä imago- ja identiteettitekijä alueille. Laadukas ja ajallisesti kerrostunut kulttuuriympäristö on tavoiteltu asuinympäristö. Kulttuuriympäristöt ovatkin nousseet merkittäväksi näkökulmaksi maankäyttöä ja yksittäisiä hankkeita koskevassa päätöksenteossa.*

*Kulttuuriympäristöllä tarkoitetaan ympäristöä, jonka ominaispiirteet ilmentävät kulttuurin vaiheita sekä ihmisen ja luonnon vuorovaikutusta. Kulttuuriympäristöön liittyy myös ihmisen suhde ympäristöönsä ennen ja nyt. Uudet rakennukset ja rakenteet, täydennysrakentaminen, purkaminen tai käytön muutokset muuttavat ja luovat kulttuuriympäristöä. Kun rakennetaan jotain uutta, on huomioitava jo olemassa oleva rakennuskanta ja ympäristö. Uutta rakennettaessa syntyy uusi kokonaisuus, jolla saattaa olla voimakkaastikin entisestä poikkeavat ominaispiirteet ja painopisteet. (YM 2013:3, 10.)*

Arvotetut kohteet ovat osa alueellista kokonaisuutta. Arvottamista tehdään nykyhetkestä käsin, jonka vuoksi selvityksiä on syytä päivittää, vaikka ympäristö olisi muuttunut vain vähän. Rakennusten ja ympäristön kohteiden arvo liittyy paikkaan, johon rakennettu kulttuuriympäristö on syntynyt ja kehittynyt aikojen saatossa. Kulttuuriympäristö muuttuu, ihminen muokkaa ympäristöä edelleen ja tavat liikkua, viljellä maata, kasvattaa karjaa, hoitaa metsiä, asua ja tuottaa sekä käyttää palveluita muuttuvat. Kulttuuriympäristön kerroksellisuus muistuttaa siitä, ettei ympäristö kuulu vain nykyisille käyttäjille vaan myös tuleville kertoen edellisten polvien jäljistä, arvostuksista ja tavoista muokata ympäristöä ja sen rakenteita.

Työn lähtökohdat perustuvat maankäyttöä ja rakennusperintöä ohjaaviin kansainvälisiin ja kansallisiin tavoitteisiin ja viranomaisten tehtäviin maakunnassa ja kunnassa. UNESCO:n, ICOMOS:in ja Euroopan neuvoston kansainvälisissä sopimuksissa, peruskirjoissa ja julkilausumissa on aina 1970-luvulta lähtien edistetty kulttuuriperinnön parissa tehtävän työn integroimista osaksi maankäytön suunnittelua. Arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvot, kohteiden alueellinen monimuotoisuus ja ajallinen kerroksisuus turvataan maakuntien suunnittelussa ja kuntien kaavoituksessa sekä valtion viranomaisten toiminnassa. Kansallisesti rakennusperinnön vaalimista ohjaavat museolaki (2019/314), laki rakennusperinnön suojelemisesta (2010/498) sekä maankäyttö- ja rakennuslaki 132/199 ja sen 2018 uudistetut valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä muinaismuistolaki 295/1963. Pirkanmaan alueella kulttuuriperinnöstä vastaavat Pirkanmaan ELY-keskus ja Pirkanmaan aluevastuumuseo Vapriikki.

*Museoviraston ohjeiden (2015) mukaan **historiallisen ajan kylätonteista vain autioituneet ja rakentamattomat tontit, tai niiden osat, ovat suojeltuja muinaisjäännöksiä.***

*Karttojen perusteella paikannetut, mutta **nykyisin käytössä olevat kylätontit ovat arkeologisia kulttuuriperintökohteita.** Myös niiden alueelta voi löytyä muinaismuistolain rauhoittamia kiinteitä rakenteita tai kulttuurikerroksia.*

Työ seuraa Museoviraston arvotusperusteita ja rakennetun kulttuuriympäristön merkittävyyden arvioimisen mallia:

*Rakennetun kulttuuriympäristön merkittävyyttä arvioidaan vakiintuneen mallin avulla, jossa tarkastellaan alueita, kohteita ja rakennuksia seuraavien arvojen kautta:*

**rakennushistoriallinen:** Kohdetta leimaavat sen rakentamisajankohdalle ominaiset piirteet, jollekin muutosajankohdalle ominaiset piirteet tai jatkuvuudet. Kohde ilmentää esimerkiksi rakennusaikaansa, materiaali- tai rakennusteknisiä piirteitä.

**historiallinen:** Kohteeseen liittyy esimerkiksi merkittäviä henkilöhistorian, sosiaalishistorian, elinkeinohistorian, sotahistorian, liikennehistorian tai teollisuushistorian ilmiöitä.

**maisemallinen:** Kohteella on merkitystä ympäröivässä maisemassa tai kaupunkikuvassa tai kohteella on merkitystä ympäröivän maiseman muodostumiselle esimerkiksi elinkeinotoiminnan kautta.

*Inventoitavien alueiden, kohteiden ja rakennuksien arvottamisessa käytetään seuraavia kriteereitä, jotka perustuvat lakiin rakennusperinnön suojelemisesta (498/2010):*

**harvinaisuus tai ainutlaatuisuus:** Kohteen harvinaisuus voi liittyä esimerkiksi rakennustapaan tai

**historiallinen tyypillisuus alueelle:** Kohde edustaa esimerkiksi alueen tyypillisiä piirteitä tietyllä ajanjaksolla.

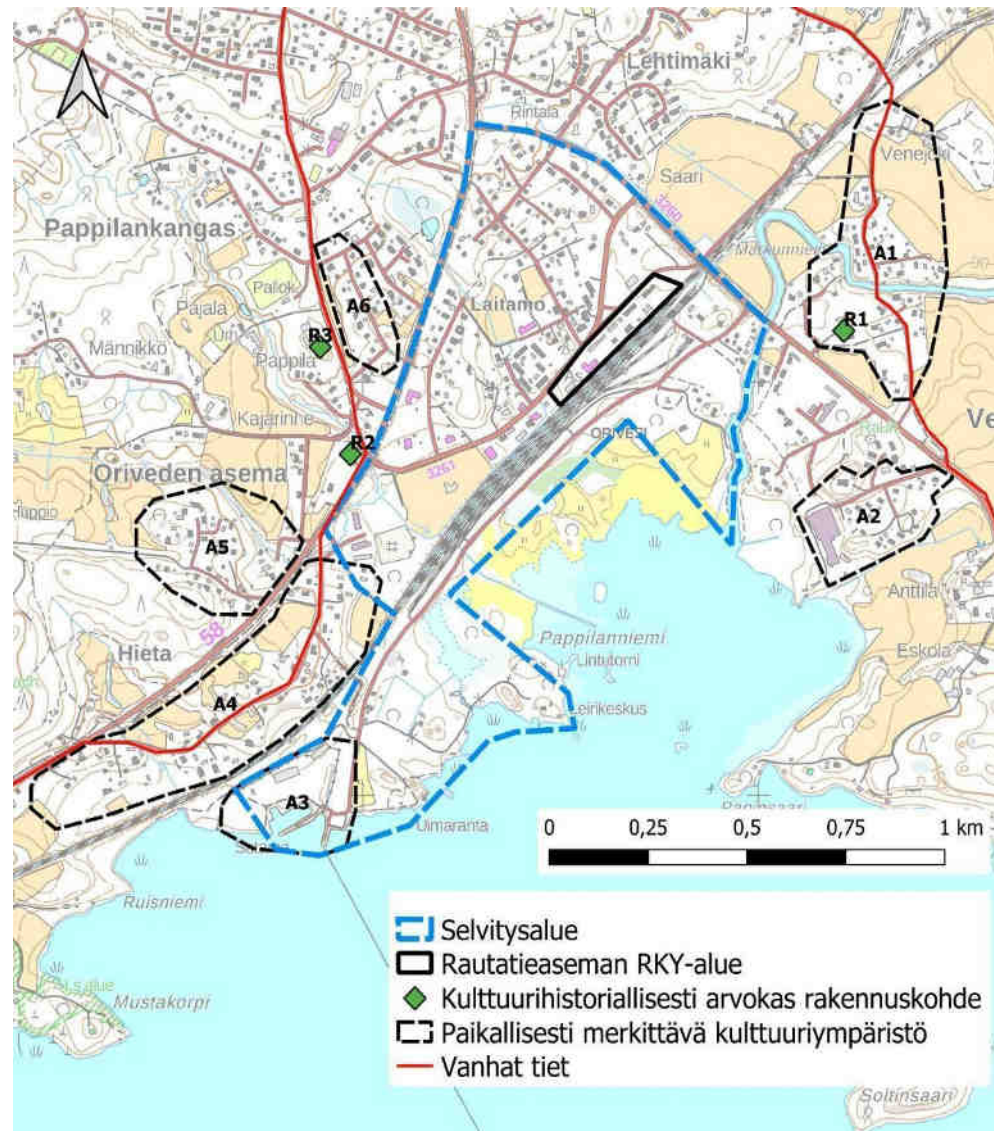
**edustavuus:** Kohde ilmentää alueen tai ajanjakson tyypillisiä piirteitä, jotka ovat säilyneet hyvin.

**alkuperäisyys:** Kohde on alkuperäisessä käyttötarkoituksessa tai siinä on säilynyt alkuperäinen arkkitehtuuri ja/tai rakennustapa. Kohteen alkuperäisyys voi liittyä esimerkiksi käytön jatkuvuuteen.

**historiallinen todistusvoimaisuus eli kohteen merkitys historiallisen tapahtuman tai ilmiön todisteena tai siitä kertovana ja tietoa lisäävänä esimerkkinä.** Historiallinen merkitys voi liittyä esimerkiksi teollisuushistoriaan, tekniikan historiaan, kulttuurihistoriaan, henkilöhistoriaan tai yhteiskunnallisiin ilmiöihin.

**historiallinen kerroksellisuus:** Kohteessa on näkyvissä olevat eri aikakausien rakenteet, materiaalit ja tyylipiirteet, jotka ilmentävät rakentamisen, hoidon ja käytön historiaa ja jatkuvuutta.

## 2.4 Kaava, aikaisemmat selvitykset ja inventoinnit



Kartta: Selvitysalueella ja sen läheisyydessä sijaitsevat, aiemmissa inventoinneissa arvoitetut rakennetut kulttuuriympäristöt. Taustakartta MML 2021.

Oriveden rautatieasema on arvoitettu valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi (RKY, valtioneuvoston päätös 2009). Paikallisesti merkittäviksi rakennetuiksi kulttuuriympäristöiksi on arvoitettu seuraavat kohteet (*Kumpuja ja kivinavettoja. Oriveden kaupungin kulttuuriympäristöohjelma 2003, Teivas, E.*), joista selvitysalueelle sijoituu Hiedan sahan alue.

### Alueet

- A1 Venehojantien asutus
- A2 Naulatehtaan alue
- A3 Hiedan sahan alue
- A4 Hiedanmäki
- A5 Varismäki
- A6 Oravatien talot

### Rakennukset

- R1 Vehkalahden entinen kansakoulu
- R2 Sepänmutka, entinen pappilan sepän torppa
- R3 Pappila



*Kuva: Sepänmutkana tunnettu tila, Pappilankankaalla sijaitsevan Kirkkoheran Pappilan entinen sepän torppa, sijaitsee aivan selvitysalueen rajalla Orivedentien ja Rovastintien risteyksessä. Kohde on arvotettu paikallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi.*



*Kuva: Vehkalahden entinen kansakoulu sijaitsee Eräjärventien toisella puolella, selvitysalueesta n. 200 metriä itään.*



## 2.4.1 Aiemmat inventoinnit

Asemanseutu on inventoitu Museoviraston lomakkeille 1989–1990, inventoijat olivat rakennusarkkitehti Ritva-Maija Saarinen ja HuK Leea Oksiala. Kohdealueelta mukana oli mm. Laitamon torppa. Kohdekorttien tärkein sisältö ovat pinnakkaiskuvat. Kirjallisia tietoja inventoinnista on niukasti, lähinnä kohteen nimi sekä sijainti kartalla.

2002 teokseen *Kotiseutumme* on koottu valokuvat ja lyhyt kuvaus rakennuksesta ja ajankohdan asukkaista. Osassa kohteista rakennus on määritetty todellista nuoremmaksi, joka on todettavissa jo tyylipiirteiden perusteella (esim. Teräkselä).

2003 Oriveden kulttuuriympäristöohjelma, Eija Teivas *Kumpuja ja kivinavettoja* on ollut selvityksen lähtökohtana erityisesti alueellisen kokonaisuuden hahmottamisessa osana Oriveden rakennetun ympäristön kokonaisuutta.

2006–2017 Oriveden asemanseudun perinteentallennus ry. on koonnut rikkaan kansalaismuistitietoineiston, kartta- ja rakennuspiirustus- sekä valokuvakokoelman ja julkaissut kolme kirjaa *Aikojen kuluessa, Oriveden asemanseudun historiaa I – III*.

2009 Pappilan maille syntyneen kokonaisuuden kannalta myös *Rovastintien eteläpään asemakaavamuutosalueen arkeologinen inventointi*, Kirsi Luoto, Pirkanmaan maakuntamuseo, Kulttuuriympäristöyksikkö liittyy kohdealueen historiaan.

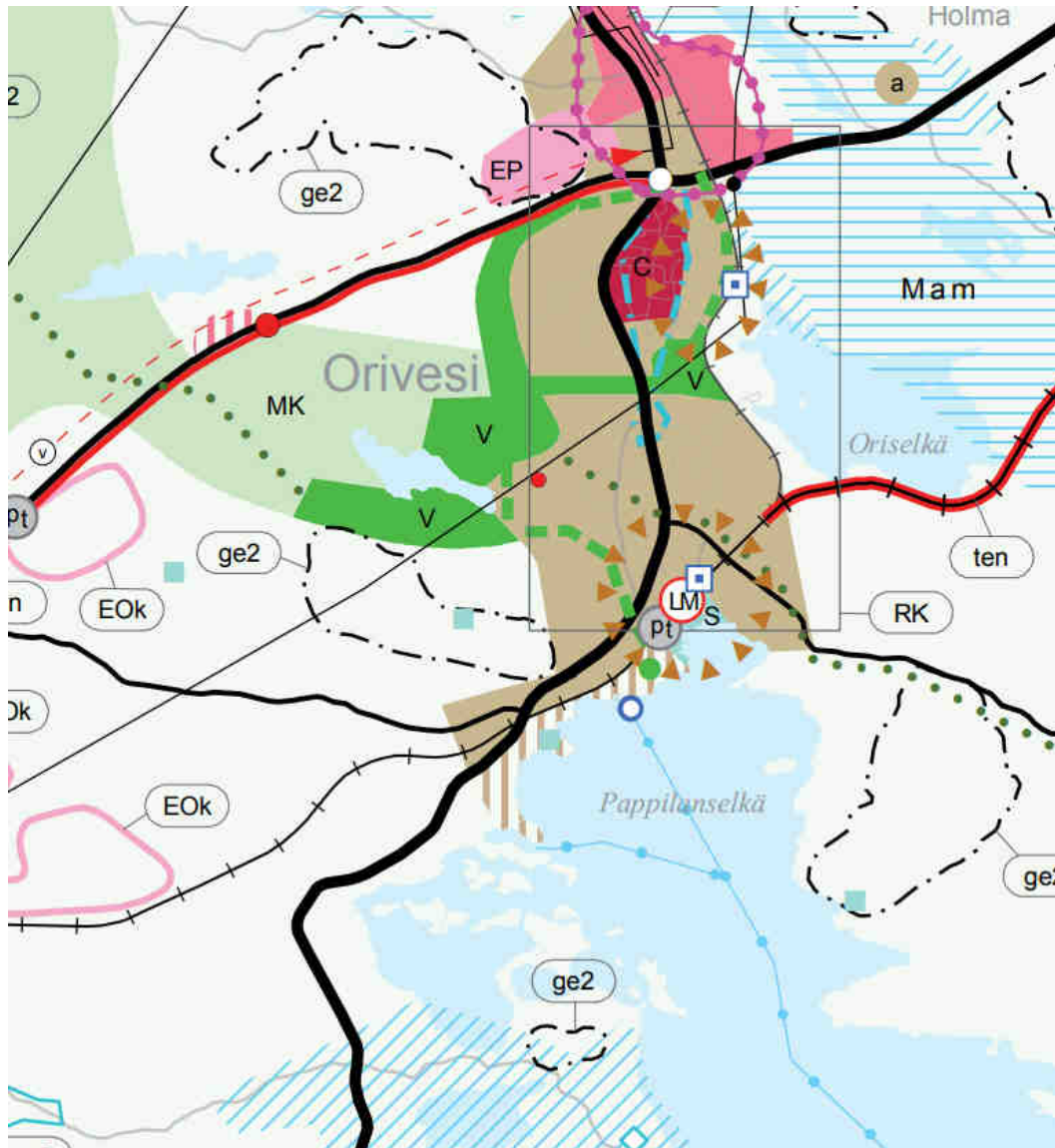
2010 Outi Palttalan selvitys on rantaosayleiskaava-alueiden rakennetun ympäristön selvitys, Arkinor Oy. Selvitys ei ulotu kohdealueelle.

2019 Oriveden kaupungin työnä arkkitehti Kristiina Kokko on inventoinut valokuvin ja kartoittanut asemanseudun rakennuskantaa.

*Kuvat: Ote Asemarakennuksen kohdekortista 1989 inventoinnista.*







## 2.5 Pirkanmaan Maakuntakaavan 2040 kulttuuriympäristö ja maisema

Alueella on voimassa Pirkanmaan maakuntakaava 2040, jonka Pirkanmaan maakuntavaltuusto hyväksyi 27.3.2017 ja maakuntakaava tuli voimaan 8.6.2017. Pirkanmaan maakuntakaava 2040:ssä Oriveden asemanseutu on taajamatoimintojen aluetta. Hiedanranta on ehdollista taajamatoimintojen aluetta, johon liittyy määräys: *Oriveden Hiedanrannan ja Säynäniemen alueen toteuttaminen edellyttää liikenteellisten järjestelyjen sekä maaperän kunnostustoimien ratkaisemista alueella.*

Aseman alueelle on merkitty LM järjestelyratapiha ja Pt puuterminaali. Asema on merkitty päärautatieasemaksi, joka on suojeltu S, ja asemanseutu tiivistettäväksi asemanseuduksi. Iso-Teerijärveltä on osoitettu viherkäytävä Pappilanselän rannoille yli rata-alueen.

*Kuva: Otteet ja kaavamerkinnot Pirkanmaan maakuntakaavasta, 2040.*

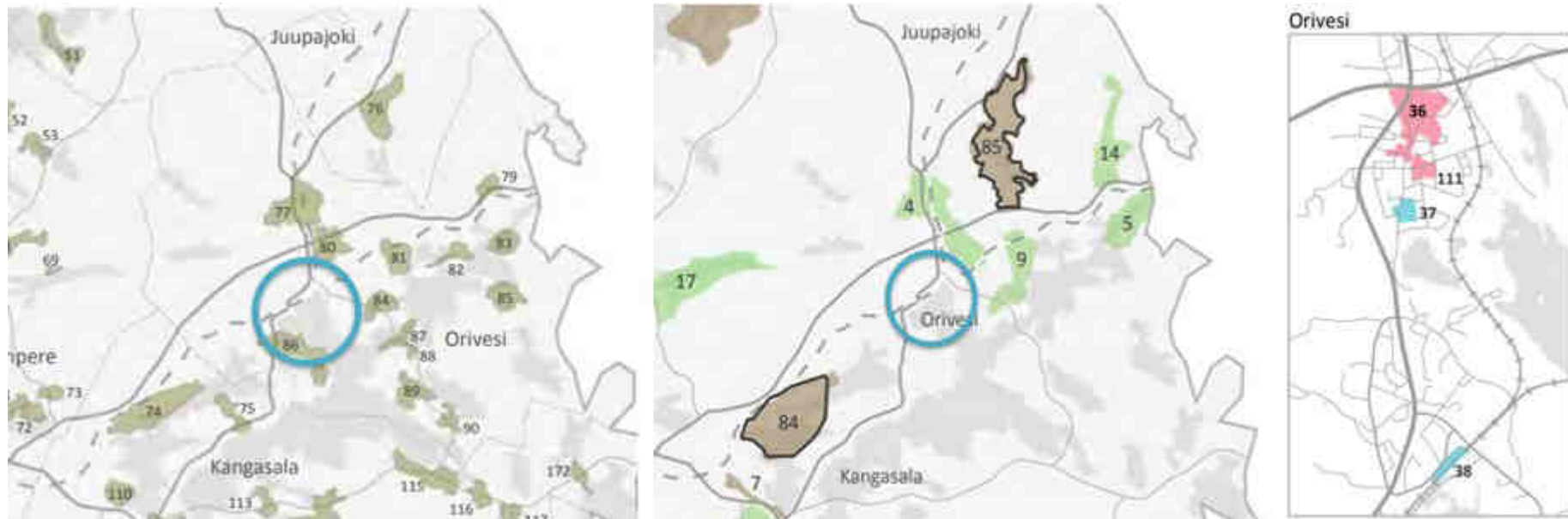


### Tiivistettävä asemanseutu.

Merkinnällä osoitetaan yhdyskuntarakenteeltaan tiivistettävät alueet, jotka tukeutuvat ensisijaisesti raideliikenteeseen.

#### Suunnittelumääräys:

Alueen suunnittelussa ja toteutuksessa on pyrittävä raideliikennettä tukevaan tiiviiseen yhdyskuntarakenteeseen sekä laadukkaisiin kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiin. Tiivistettävän alueen laajuus tulee tarkentaa yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.



*Kartat: Selvitysalue (sinisellä) sijoittuu maakunnallisesti arvokkaan kulttuurimaisema-alueen, Naappilan-Koivuniemen-Suomaseman kulttuurimaiseman 86, pohjoispuolelle. Kartta 11. Pirkanmaan maakuntakaavan LIITE 2, s. 26-27.*

*Alue sijoittuu maakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden Orivesi 9 Pitkäjärven-Päilahden kulttuurimaisema ja Orivesi 4 Lyytikkälän-Hirsilän kulttuurimaisema (Mam) eteläpuolelle. Kartta 10. Pirkanmaan maakuntakaavan LIITE 2, s. 17-18.*

*Alueella sijaitsee valtakunnallisesti merkittävä RKY-kohde asemansetu (kohde 38.) Kartta 12c. Pirkanmaan maakuntakaavan LIITE 2, s. 17-18.*

## 2.6 Maisemahistoria ja ominaispiirteet

Oriveden asutus ja viljelymaات ovat syntyneet Längelmäveden varsille. Kokemäenjoen vesistön Längelmäveden reitin vedet virtaavat etelään, jossa ne Kangasalan Kaivannon kanavan kautta laskevat Roineeseen ja edelleen Vanajaveteen (Teivas, E. 2003).



Oriveden asemanseudun maisemalle tyypillistä on lännessä korkealle nousevat mäet ja harju-muodostelmat ja tasainen rantavyöhyke, jolle aluetta halkova Vaasan rata perustettiin. Rantavyöhykkeessä on sekä hienoja harvinaisia luonnonhiekkarantoja että laajat rantaluhdat, jotka kertovat maaperän pienipiirteisyydestä: kohdealueella hienolajitteisista maalajeista. Oriveden asemanseudun länsipuolella sijaitsevan Huppionvuoren Ruskeamäen suuntaus on lähes itä-länsisuuntainen. Pohjoisessa maisemallinen raja on Kiikanmäki.

Asutuksen syntymiselle on keskeistä ollut vesireitti. Venehjoki yhdistää Oriselän (84,2 mpy) Pappilan selälle (84,2 mpy). Joki mutkittelee matalan kannaksen läpi ja sen suulla sijaitsee asuinalue Satamaranta.

Valtakunnallisessa maisemamaakuntajaossa alue sijoittuu Hämeen viljely- ja järvimaahan, ja tarkemmin Keski-Hämeen viljely- ja järvi-seutuun (Ympäristöministeriö 1993 ja Pirkanmaan maakuntakaava 2040, liite 2). Keski-Hämeen viljely- ja järvisuudulle sijoittuu Pirkanmaan vanhin ja tihein asutus, Oriveden seudut ovat kuitenkin olleet asutukseltaan harvempia lukuun ottamatta Suomenselän aluetta.

*Kartta: Taustakartta, vesistöt ja uomat sekä rinnevarjostus, MML 2021. Selvitysalue sinisellä katkoviivalla.*

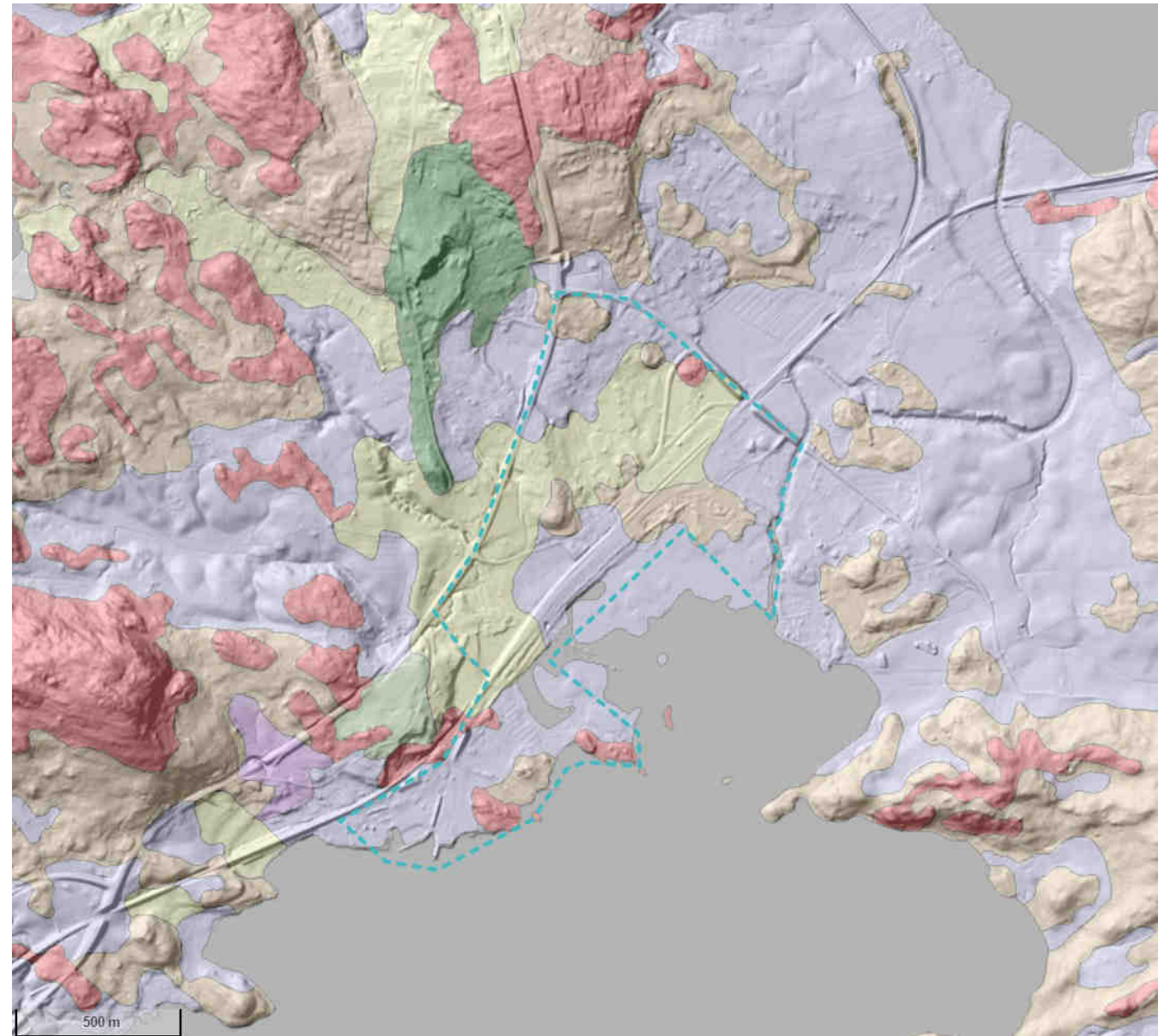




Kuva 1900-luvun alusta kuvaa hyvin Oriveden maiseman piirteitä. Kallioiselta selänteeltä avautuu näkymä alaville rantaniityille ja pelloille. Kuvassa mahdollisesti näkymä Ruskeamäeltä Huppionvuorelta kohti Vehkalahtea.

*Orihvesi, M. L. Carstens, 1909. Museovirasto CC BY 4.0, kuvassa ei tarkkoja paikkatietoja.*

- Kalliomaat, maaperite enintään 1 m (yleensä moreenia) (Ka)
- Rapakallio (RpKa)
- Rakka (RaKa)
- Lohkareita (Lo)
- Kiviä (Ki)
- Hiekkamoreeni (Mr), Soramoreeni (SrMr)
- Hienoaiesmoreeni (HMr)
- Sora (Sr)
- Hiekka (Hk)
- liejuinen Hiekka, humuspitoisuus 2-6 % (LjHK)
- karkea Hieta (KHt)
- liejuinen Hieta (karkea), humuspitoisuus 2-6 % (LjHt)
- hieno Hieta (HHT)
- liejuinen hieno Hieta, humuspitoisuus 2-6 % (LjHHT)
- Hiesu (Hs)
- Liejuhiesu, humuspitoisuus 2-6 % (LjHs)
- Savi (Sa)
- Liejusavi, humuspitoisuus 2-6 % (LjSa)
- Lieju, humuspitoisuus yli 6 % (Lj)
- Rahkaturve (St)
- Saraturve (Ct)
- Turvetuotantoalue (TU)
- Täytemaa (Ta)
- Karttittamaton (O)
- Vesi (Ve)



*Kartta: Alueen maaperä on valtaosin karkeaa hietaa, hiesua ja selänneillä moreenia. Maaperäalueet rinnevarjostuksen päällä, MML. Selvitysalueen rajausta sininen katkoviiva. Punaiset kalliomaat näyttävät, miten Huppionvuoren kallioselänne jatkuu Längelmäveden Pappilanlahden poikki Vehkalahden puolelle länsi-itäsuuntaisena.*



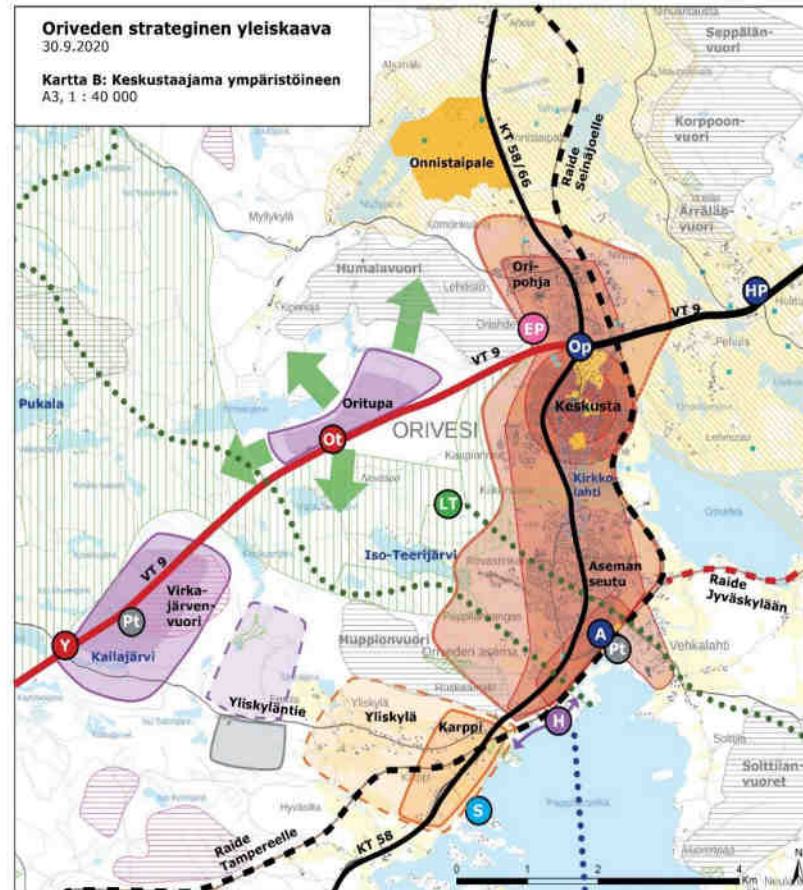
## 2.7 Alue yleis- ja asemakaavoissa

Alueella on voimassa strateginen yleiskaava, joka on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 26.10.2020. Kaupunginhallitus on 8.3.2021 § 52 määrännyt MRL:n 201 §:n nojalla Oriveden strategisen yleiskaavaehdotuksen voimaan ennen kuin se on saanut lainvoiman, lukuun ottamatta valituksenalaista yleiskaavaehdotuksen kaavakartalla B olevaa asemanrannan puunkuorma-aluea merkintää Pt ja siihen kohdistuvia kehittämis- ja yleismääräyksiä.

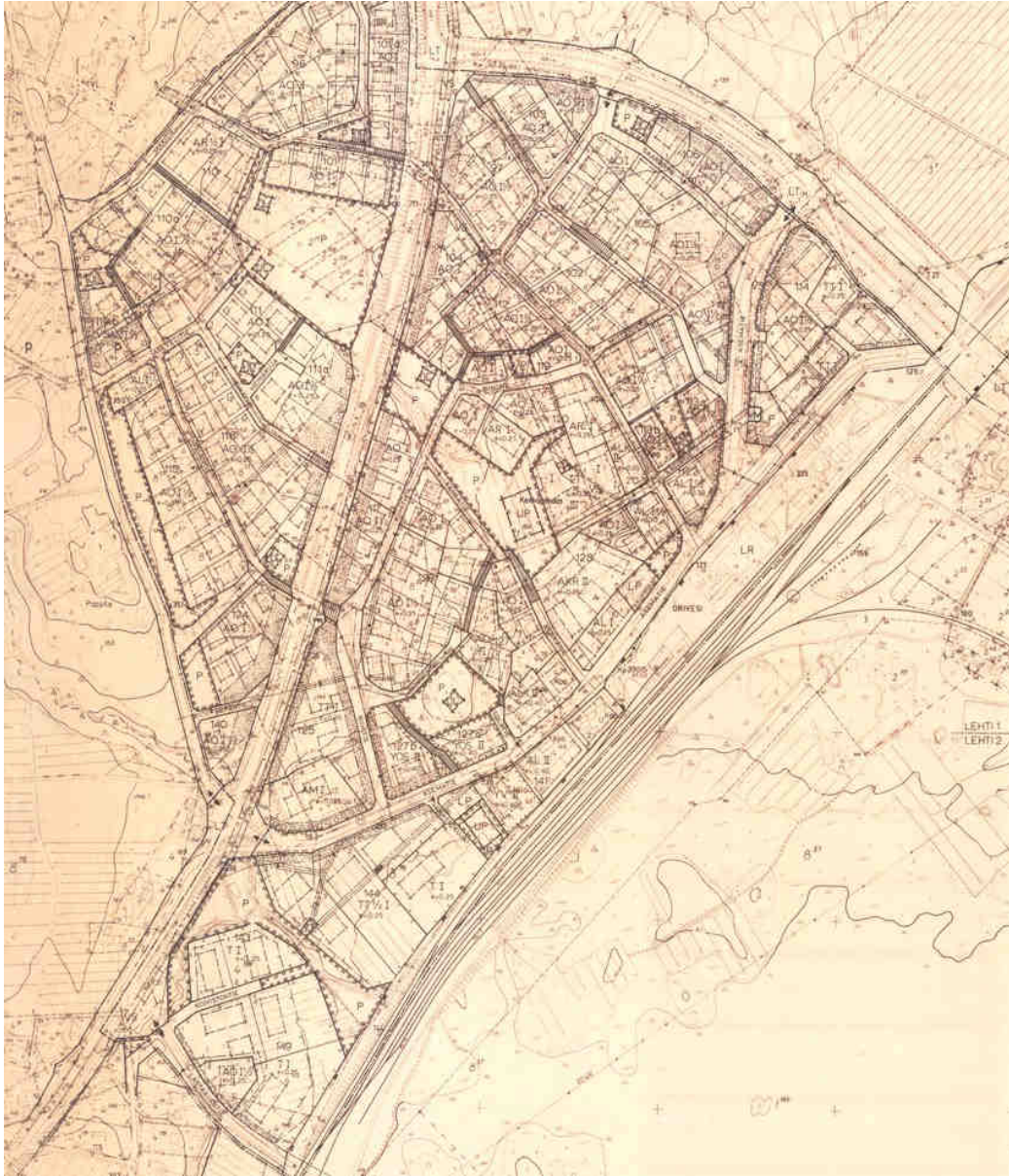
Kaikki Oriveden kaavoittamattomat ranta-alueet ja niihin liittyvien kyläalueet kattava Oriveden rantaosayleiskaava on hyväksytty kaupunginvaltuustossa osissa 1.6.2020 sekä 15.6.2020. Pirkanmaan ELY-keskus jätti kaupungille valtuuston hyväksymispäätöksistä oikaisukehotuksen rakennusoikeutta koskien. Lisäksi päätöksistä on valitettu Hämeenlinnan hallinto-oikeuteen. Kaupunginvaltuusto päätti 14.9.2020 § 48 pysyttää aiemmin tehdyt hyväksymispäätökset oikaisukehotuksesta huolimatta. ELY valitti tästä päätöksestä. Kaavaa koskevat valitukset ovat käsittelyssä Hämeenlinnan hallinto-oikeudessa.

Rantaosayleiskaavaa valmistelee kaupunginvaltuustuksen valitsema rantayleiskaavatoimikunta ja kaavan laatijana toimii Ympäristösuunnittelu Pirkanmaa. (Oriveden kaavoitus-katsaus 2021: 8.)

## 21. Kaavakartta B (pienennös)

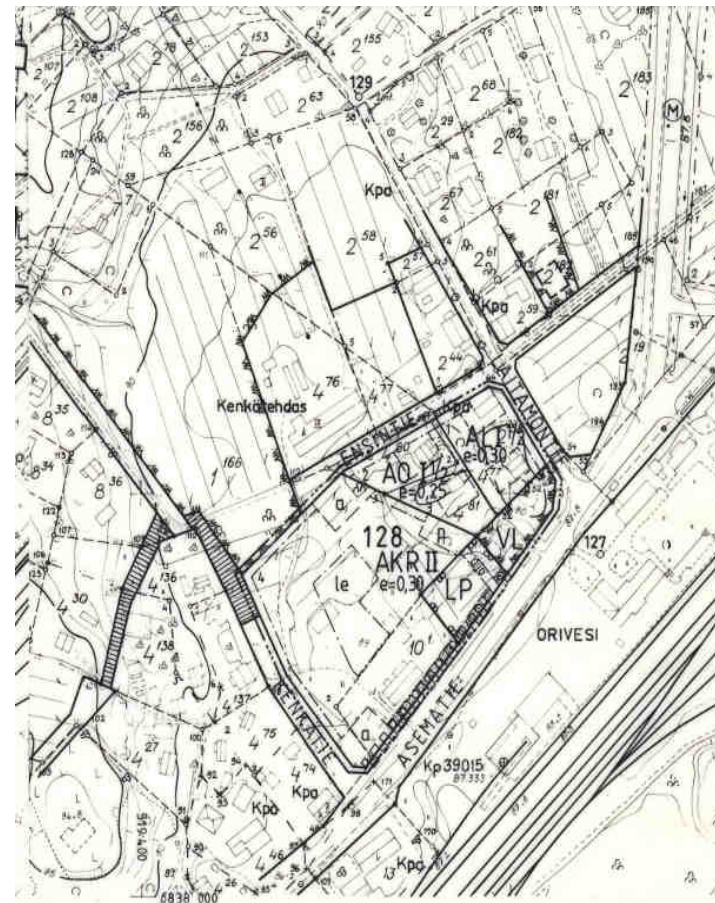






Selvitysalueella voimassa oleva asemakaavatason kaava on *Asemantie, rakennuskaava 3.12.1980*. DI, Pentti Siitonen, Suunnittelukeskus Oy. Karttapiirros vasemmalla.

Korttelissa 128 Asematien varressa on tehty rakennuskaavan muutos, kaavoitusinsinööri Markku Villikka, hyväksytty lääninhallituksessa 12.4.1988. Muutoksella on muodostettu kortteli 128 ja virkistys- ja liikennealuetta. *Karttaote 1988 alla*.



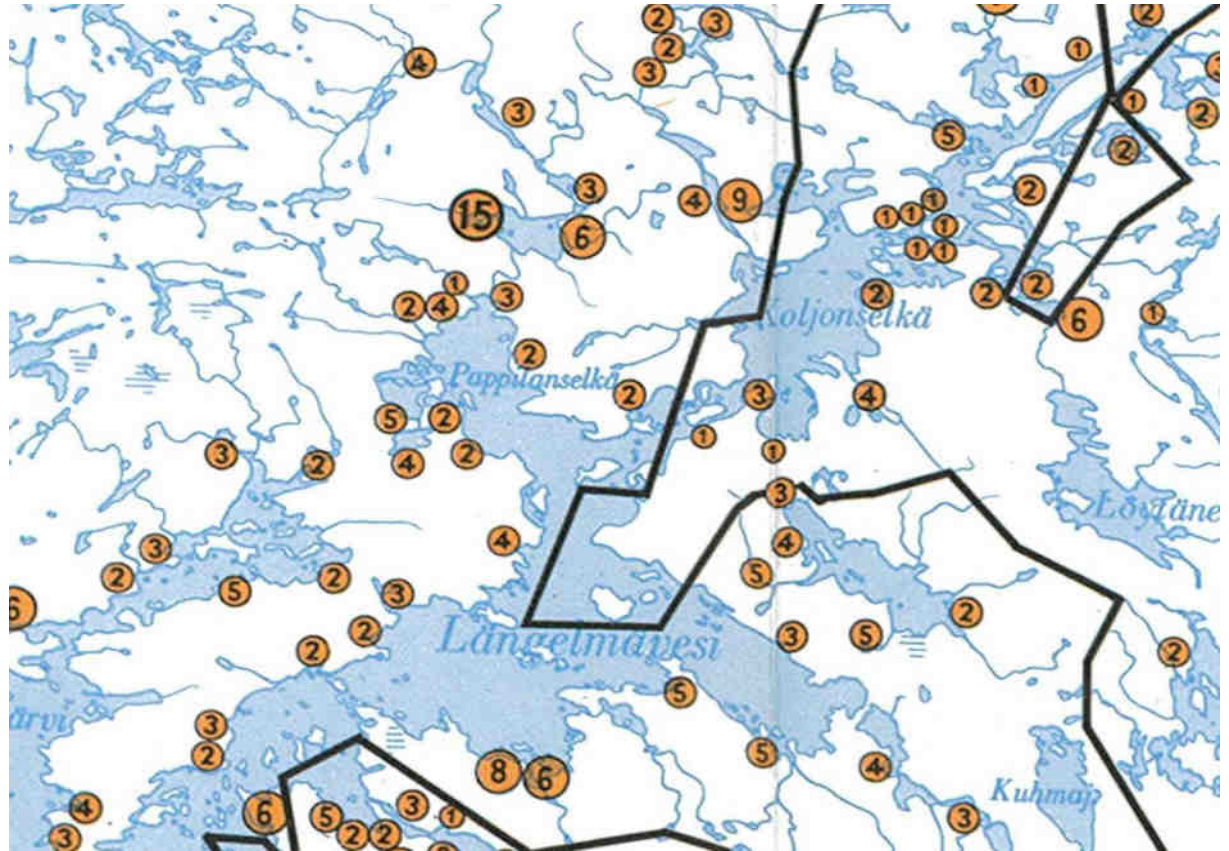


### 3 Historia: Oriveden asemanseudun ja Hiedan kehitys ja kulttuurihistorialliset kerrokset ja ominaispiirteet

#### 3.1 Oriveden Pappilanselän länsirannan asutus ja viljelymaisema

Orivesi (alkuperäinen kirjoitusasu ÅrriWesfi ja Orihvesi) on kehittynyt Längelmäveden äärelle useiden kylien nauhoina. Asemanseutu ja Hiedan saha syntyivät Längelmäveden länsirannalle, josta itäisimmät ranta-alueet olivat veden alla aina vuoteen 1604 asti. Esihistoriallisen ajan löytöjä ei tunneta alueelta, vaan vanhimmat tunnetut kerrokset liittyvät keskiajan kyliin selvitysalueen ulkoreunoilla. Asutuksen synty on todennäköisesti levinnyt erä- ja kalastusalueille etelästä vesireittejä myöten.

Oriveden seurakunta ja kirkonkylä tunnetaan keskiajalta, kirkonkylä 1466 ja Oriveden kirkkoseurakunta mainitaan Mikael Agricolan luettelossa 1540. Seurakunta on todennäköisesti erotettu Kangasalan emäseurakunnasta 1520–30-luvuilla (Lehtonen, A. 2006). Kirkkopitäjä määritteli keskiajalla ja uuden ajan alussa maallisen hallinnon rajat paikallisen seurakunnan alueen lisäksi. Orivesi itsenäistyi Suur-Pirkalan pitäjästä omaksi kirkkopitäjäkseen ja oma kirkko rakennettiin itsenäisyyden merkinä suurimpaan kylään, Orivedenkylään. Tuolloin Suur-Orivedeksi kutsuttuun alueeseen kuuluivat myös Eräjärvi, Juupajoki, Längelmäki ja Kuorevesi. Vuonna 1869 omaksi kunnakseen eriytyneestä Oriveden maalaiskunnasta tuli kaupunki 1986 (Teivas, E. 2003).



*Kartta: Suomen asutus 1560-luvulla: kartasto. Suomen Historiallinen Seura, 1973, JY. Kartta näyttää Oriveden kirkonkylän 15 talon kylän Oriselän länsirannalla, Pappilan selälle laskevan Venehjoen suulla Vehkalahden kolmen talon kylän sekä Teerijoen suulla sijainneen pappilan ja sen eteläpuolella Säynäjoen asutuksen ja Yliskylän asutuksen.*



Kunta	nro	Kylä	Taloluku (v. 1540)	Varhaisin merkintä	Paikannus-tarkennus / huomiot	Muinaisjäännös-rekisterissä	Rakennettu / rakentamaton
Orivesi	10.1	Onnistaipale	4	1508	MKk, MJR	on	rakennettu
Orivesi	10.2	Orivedenkylä	13	1466	MJR	on	rakennettu
Orivesi	10.3	Pappila	2	1456	MJR	on	rakennettu
Orivesi	10.4	Säynäjoki	4	1540	1690 muodostettiin Säynäjoen Rustholli	ei	rakennettu
Orivesi	10.5	Vehkalahti	2	1540	MKk	ei	rakentamaton

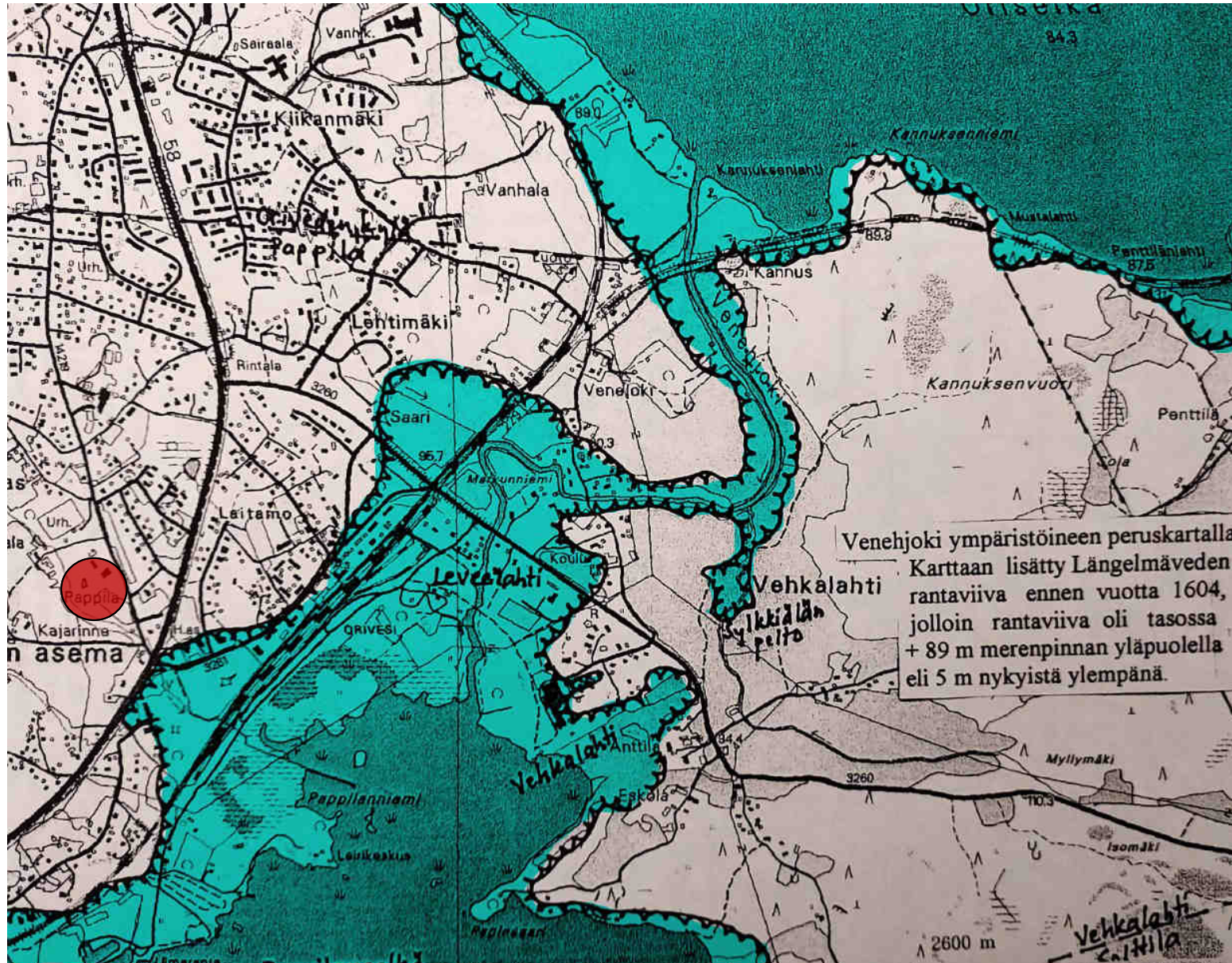
Kartta: Pirkanmaan historialliset kylätontit 2016, s. 19.  
Maakuntakaavan 2040 selvitys.

Asutus selvitysalueelta tunnetaan keskiaikaisten kylätonttien tietojen mukaan. Alue kuuluu ennen kaikkea Pappilan maihin, mutta myös lounaassa sijainnut Säynäjoen suulla sijainnut kylä sekä idässä vastarannan Vehkalahten kylä ovat olleet alueen vaikutuspiiriä.

Rantaviivan muutos on 1604 ollut äkillinen. Lumisen talven jälkeen sulamisvesien myötä Längelmäveden pinta laski toukokuussa 1604 noin kolme metriä. Tulvat nosivat Pälkäneveden pintaa ja Hykiänpuro murtautui Syrjänharjun läpi Kostianvirraksi Pälkäneen ja Mallasveden välillä. Luonnontapahtuma muutti myös Längelmäveden vedenpinnan korkeutta ja virtausta.

Vanhan rantaviivan sijaintia kuvaa A. Lehtosen (2006) kartta rantaviivan sijainnista 1600-luvun alussa. Karttaan on lisätty vesialueelle sinivihreä korostusväri. Kartan mukaan selvitysalueelta Laitamon alue on sijainnut siten rannassa.





Kartta: Ote A. Lehtosen kartasta 2006. Pappilan sijainti punaisella. Pappilan alkuperäisestä sijainnista ei ole tarkkoja tietoja.



### 3.2 Pappilankylästä asemanseuduksi kartoilla



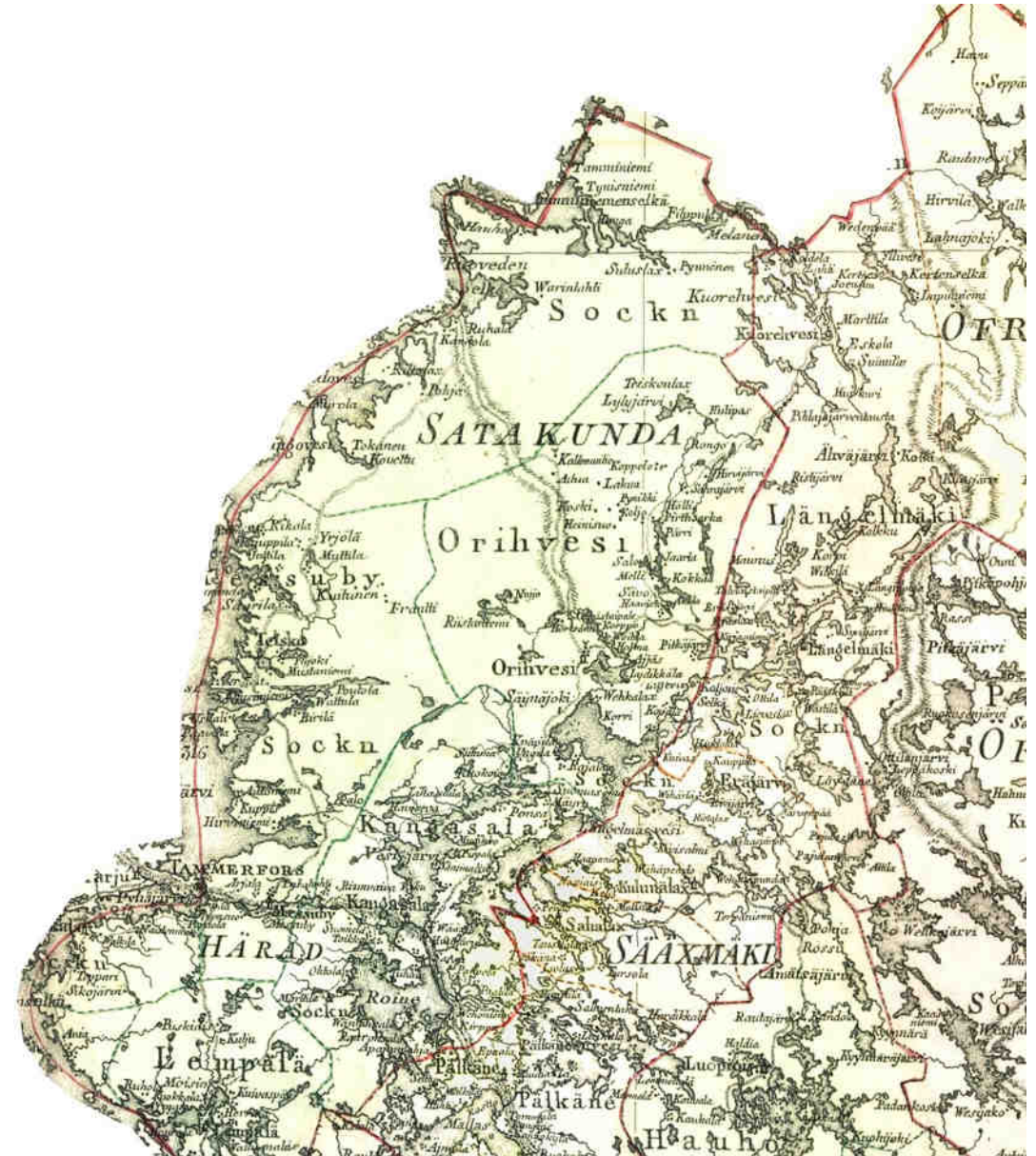
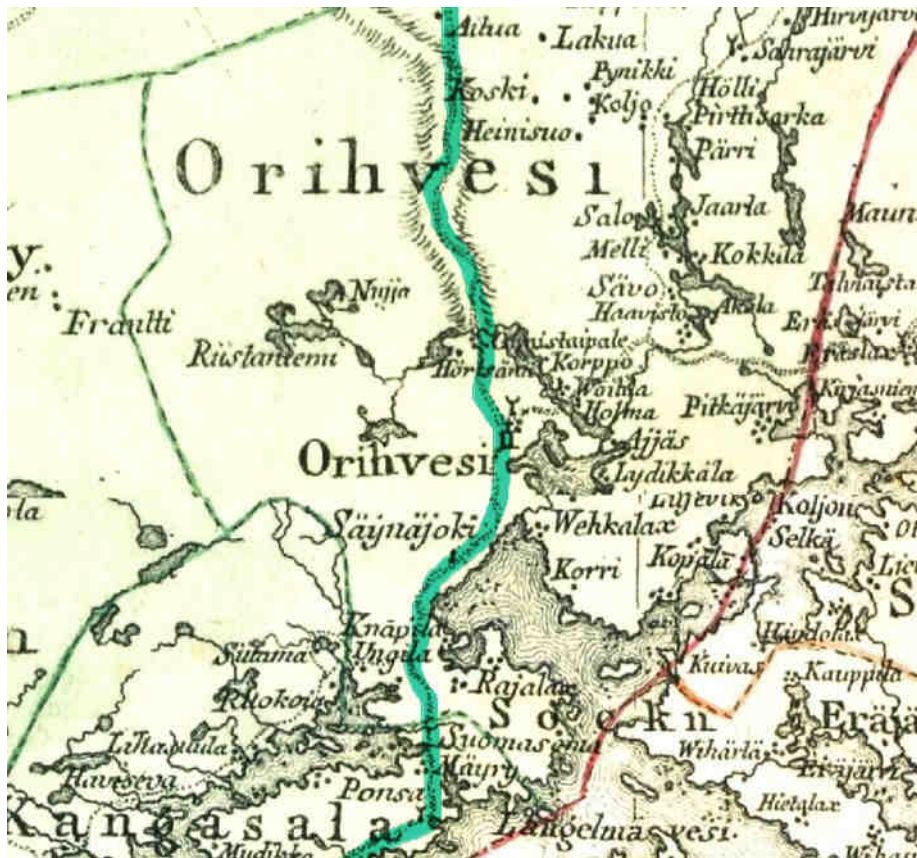
Maakirjakartoilla esitetään Oriveden ja Säynäjoen alueet 1640-luvun vaihteessa. 1650 kartalla näkyy (Årriwesfi) Oriveden kirkko ja siitä etelään Pappila (Prästgård) sejä Säynäjoen talo sekä vastarannan Vehkalahti (Wästilats).

Kartta: 1650, Turun ja Porin lääni, Ylä-Satakunta, Hansson, Hans. JYX.

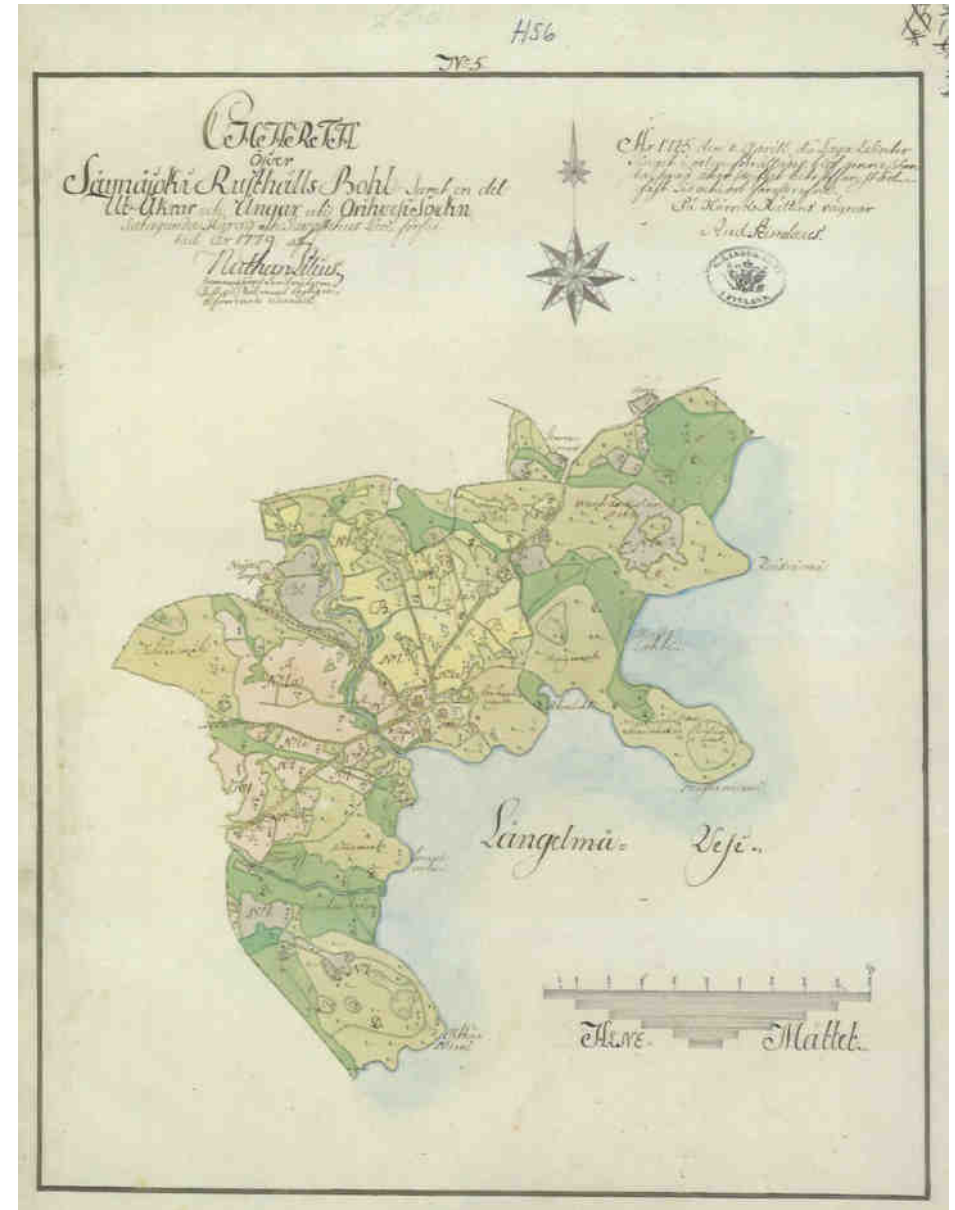


1700-luvun läänien ja kihlakuntien kartoilla Ori(h)vesi kuuluu Satakunnan pitäjään (Satakunda socken).

*Karttaotteet: 1798 Hällströmin kartasto, Hämeen ja Uudenmaan lääni, JYX. Lääninrajat ja suurennos Oriveden kohdalta vasemmalla. Karttaan korostettuna sinivihreällä maantie kohti pohjoista Längelmäveden länsirannoilla, pohjoisessa harjukannasta seuraten.*



Säynäjoen rusthollin kartta 1779—85 ulottuu lähelle Hiedan sadan aluetta ja näyttää rantaa seuraavaan kulkureitin kohti Kirkonkylää Pappilan maiden kautta. KA.



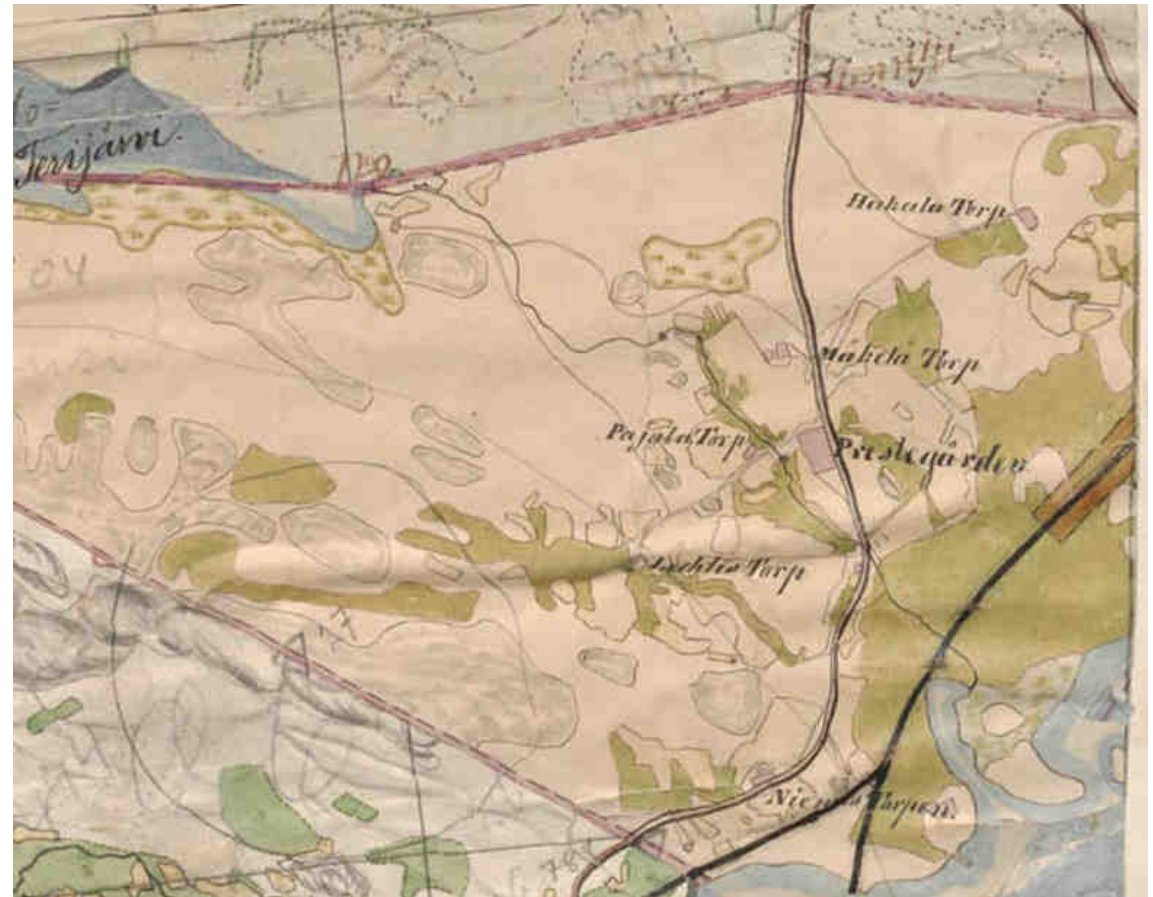
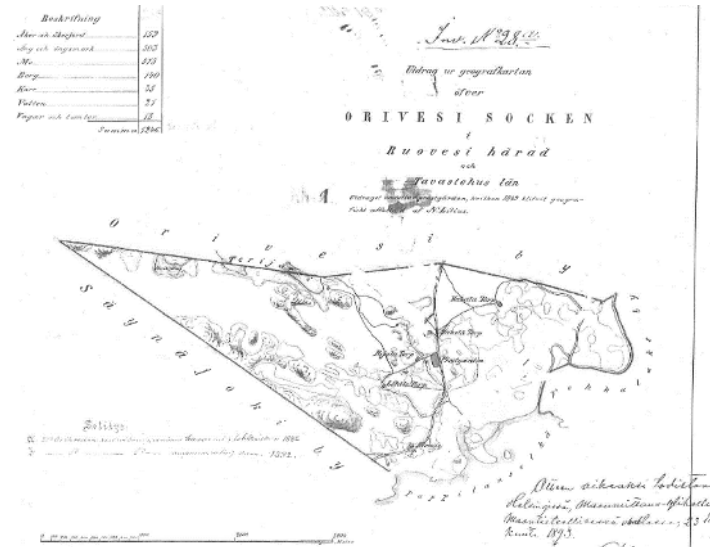


### 3.3 Pappilan kylä: Pappilan maiden ja torppien viljelysmaisemasta rautatien ja teollisuuden seuduksi

Pappilan kylän historiaa on selvittänyt A. Lehtonen 2006. Rakennetun ympäristön kannalta kiinnostavia ovat tiedot pappilan sijainnin muuttumisesta ja Teerijoen yksinäistalon liittämisestä Pappilaan 1500-luvun lopulla. Lehtosen mukaan papiston tapa vuokrata maita viljelykseen antaa kuvan siitä, miten viljyvät rantamaat ovat olleet pääosin peltoina ja niittyinä. Pappilan torpista tiedot alkavat 1700-luvulta: Kitiäisniemi 1736 (Niemi), Myllymäen eli Mäen tai Mäkelän torppa 1752, Lähteenniityn eli Lähteen torppa 1773 ja Teerijärven torppa 1777, Pajalan torppa 1793, Hakalan torppa 1780–89 ja Hiedan torppa 1806 (1812). (Lehtonen 2006, Luoto 2009).

Vuoden 1849 isojakokartassa pappila sijaitsee jo kumpareella Orivesi-Kangasala -tien länsipuolella. Pappilan kylään kuuluivat etelässä Niemen, lännessä Pajalan ja Liehtiön ja pohjoispuolella Hakalan ja Mäkelän torpat.

*Kartta: 1842 Maanmittaushallituksen historiallinen kartta-arkisto, Pitäjänkartasto, ote lehdestä Orivesi 2142 04 Ia. KA. Alla 1849 kartta samalta alueelta, N. Lilius, KA.*





Kartta: Ote 1861 kihlakunnan kartasta, JYX.

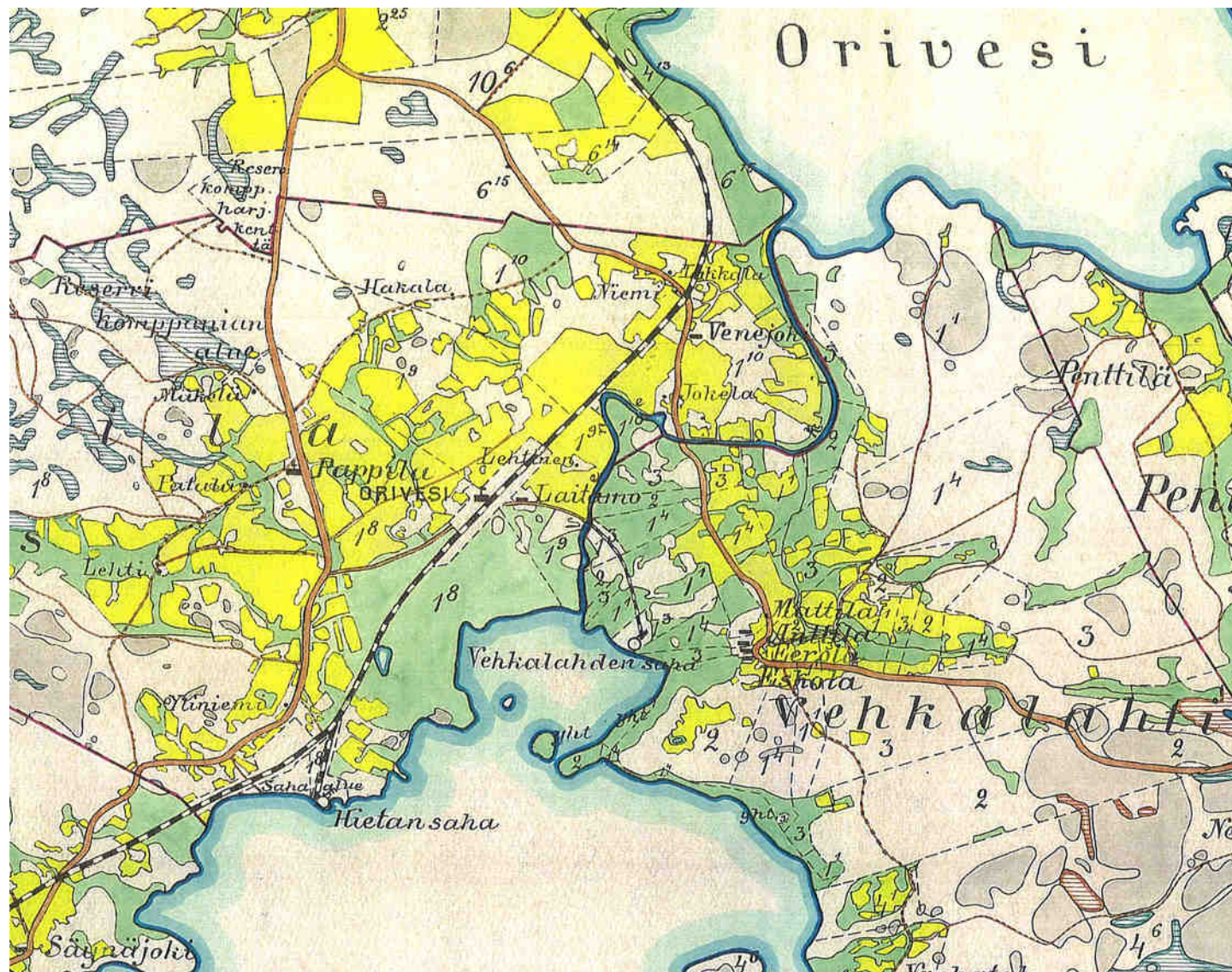
Vuonna 1865 säädettiin kunnalliset, jonka seurauksena 1869 Orivesi eriytyi hallinnollisesti. Tämän jälkeen rataverkon kehitystoimet toivat 1880-luvulla Pappilan maille rautatien.

Oriveden asemansetu rakentui Pappilanlahden rannalle vanhalle vesijättömaalle, joka muodostui vedenpinnan laskettua 1600-luvulla.



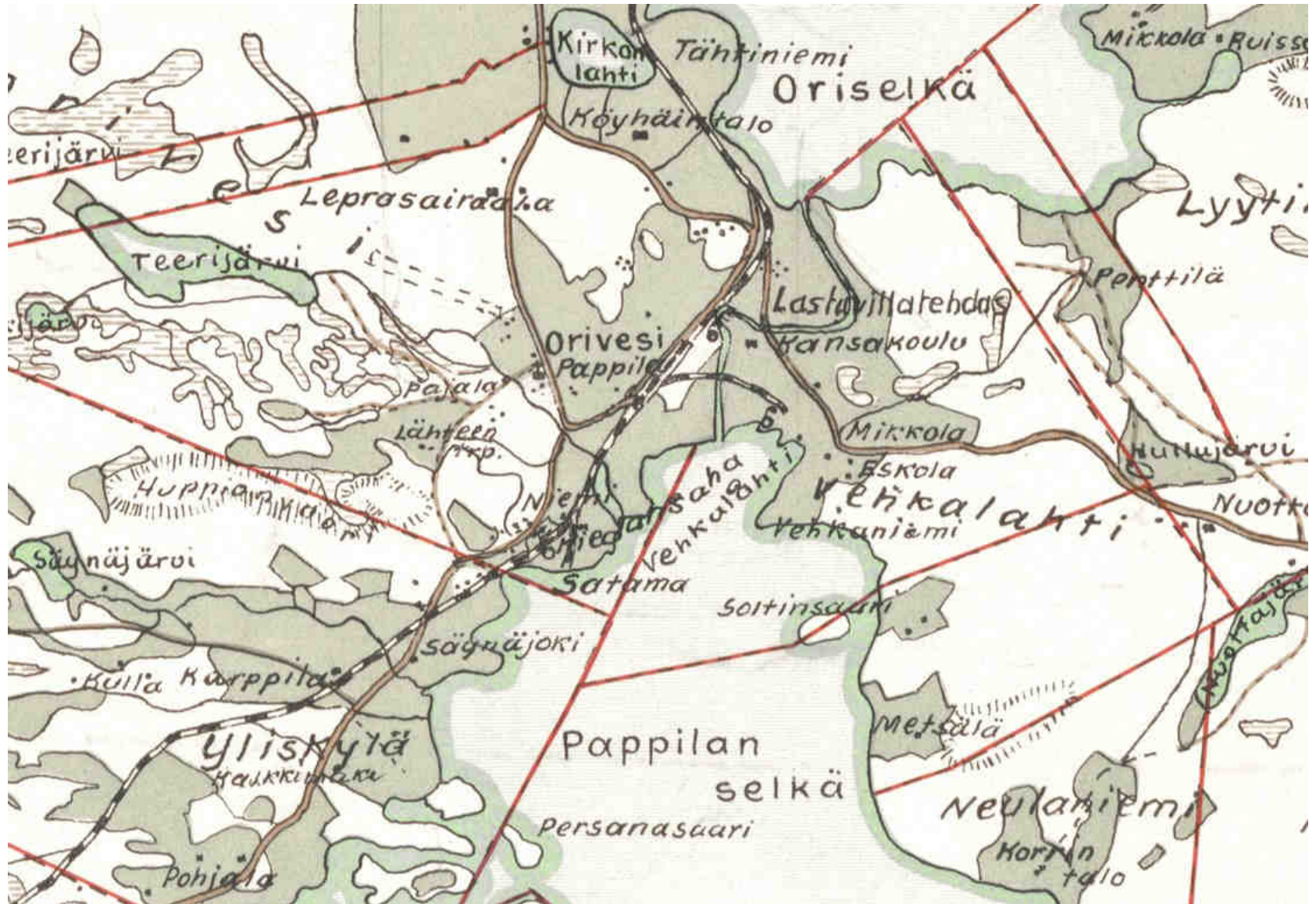


Kartta: 1904 tiluskartta. KA.

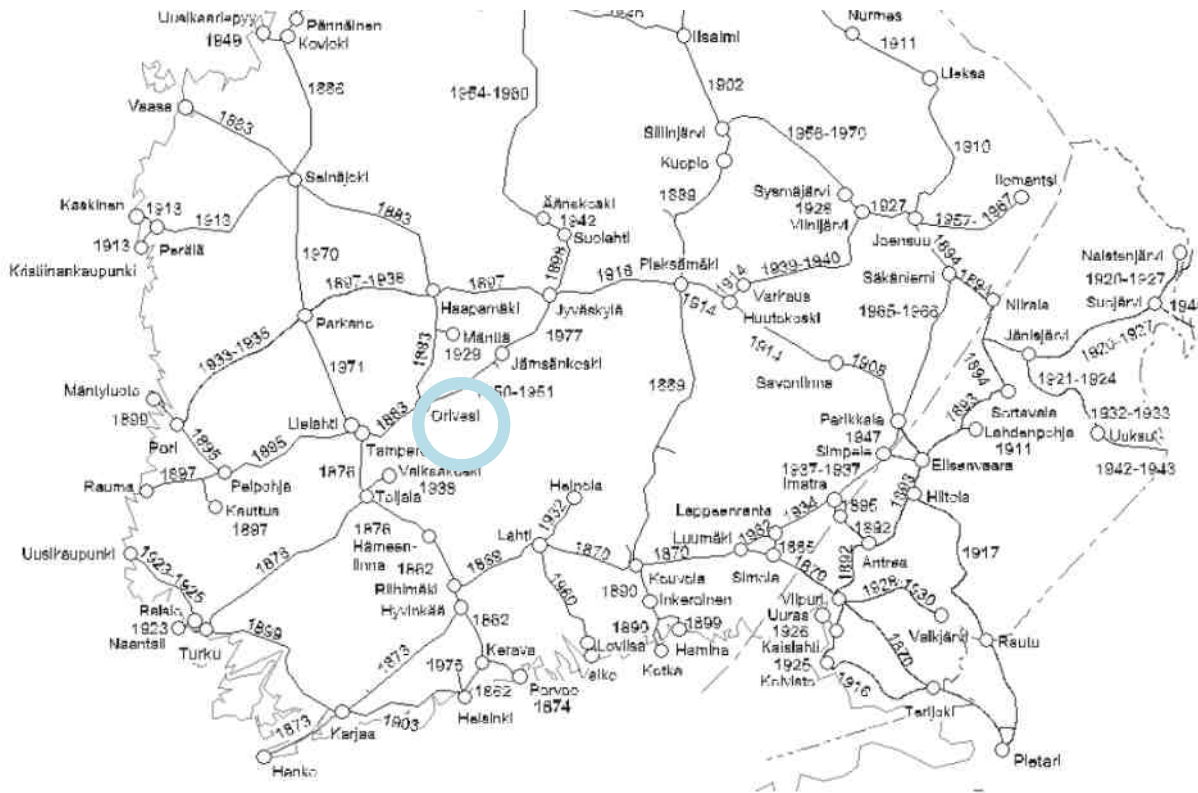




1914 Kartta Oriveden ja Juupajoen rajoista,  
Timo Meriluoto.



### 3.4 Radan rakentamisen kerrokset



Suomen rautatieverkko rakennettiin 1860-luvulta alkaen. Ensimmäinen yhteys Hämeenlinnaan valmistui 1862. Rataa jatkettiin Tampereelle 1876 ja 1877–78 valtiopäivien päätöksellä edelleen Vaasaan. Liikennöinti Orivedelle alkoi 1882, säännöllisesti 1883.

Tampere–Vaasa-rata yhdisti sisämaan vesistöjen ja viljavien seutujen yhteyteen syntyneet pitäjät ja kaupungit Haapamäen kautta Pohjanlahteen. Jämsä–Jyväskylä rata toi yhteyden Keski-Suomeen ja Päijänteeseen. Vaasan radan linjaukseen Näsijärven itäpuolelta vaikuttivat teollisuus ja alueelliset tavoitteet, erityisesti Gösta Serlachius Mäntästä ja Agathon Meurman Kangasalalta ajoivat asiaa. Vaihtoehtona tutkittiin suoraa yhteyttä Siitamasta Hirsilään. Linjaus Längelmäveden rantaa myöten toteutui, koska Pappilan maat loivat yhteyden Kyrösjärveen ja olivat tasaisina edullista rakentaa. (Iltanen 2009, Munck 1912, Valanto 1984).

Tampere–Haapamäki rata vihittiin käyttöön syksyllä 1883, jolloin myös Oriveden asemarakennus valmistui. Lisäksi 1890 rakennettiin lyhyt pistoraide Oriveden satamaan Venehjoen yli.

Radan jatkamista Oriveden asemalta Jämsään Päijänteen äärelle suunniteltiin jo 1930-luvun alussa. Orivesi–Jämsänkoski -radan työt käynnistettiin vuoden 1938 lopussa, mutta sotavuodet viivästyttivät hanketta ja rata valmistui vasta 1953. Radan kustannuksista vastasi valtion lisäksi Yhtyneet Paperitehtaat Oy. Rata Tampereelta Parkanon kautta Seinäjoelle valmistui 1971, jonka vuoksi Orivesi jäi syrjään Helsingistä Pohjanmaalle johtavalta pääradalta. Oikorata Orivedeltä Jämsän kautta Jyväskylään valmistui 1977 (Sinisalo, H. 1990: 257-265).

*Kuvat ja kartta: Rataverkonkehitys, rautatierakennusten korjausohje 1997/2003:4, s.19.*



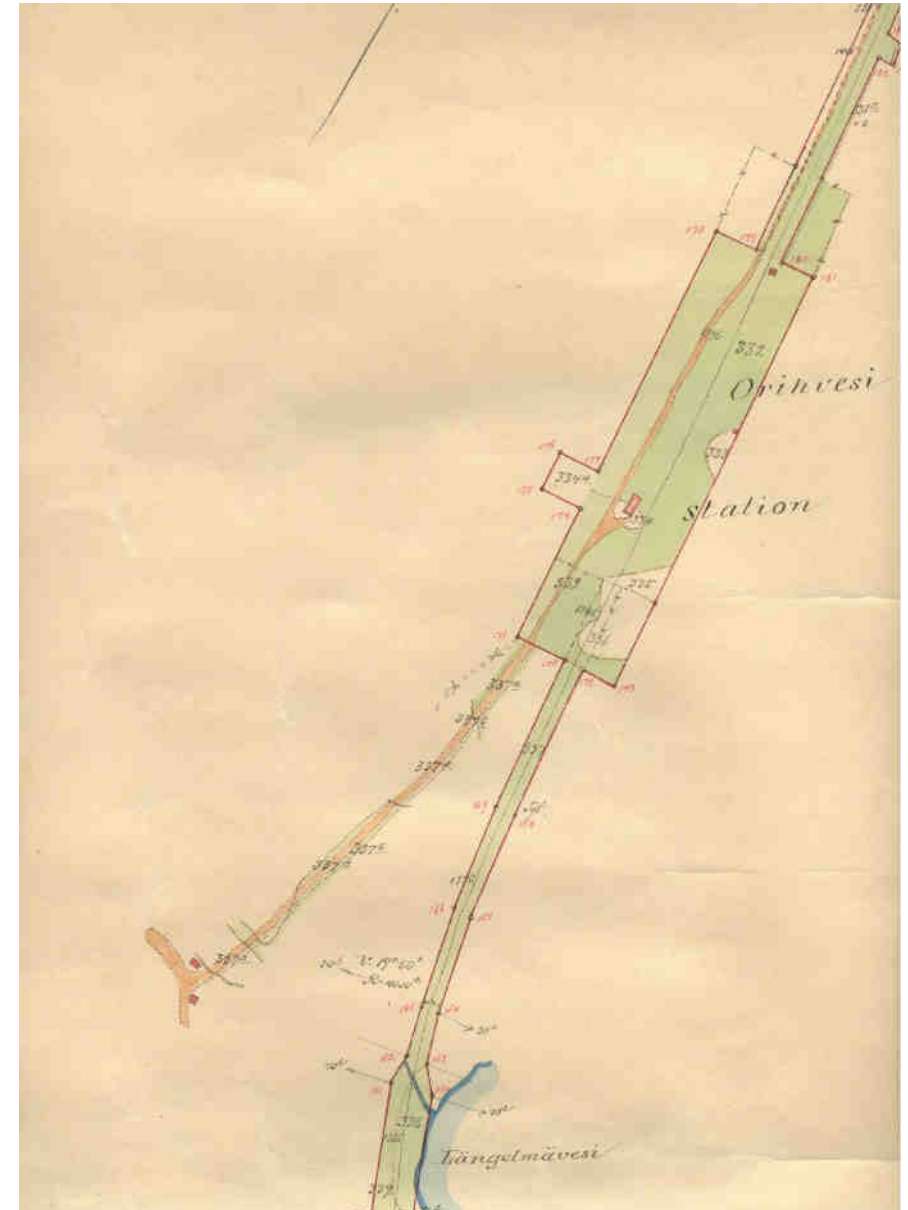
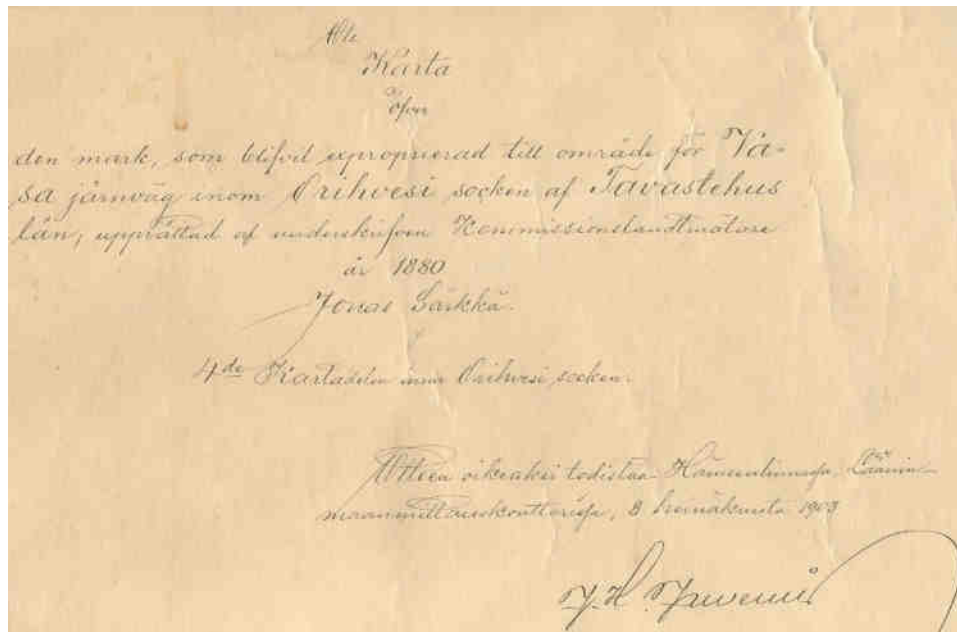


Kuva: 1883 Kartta Suomen rautateistä, Kansalliskirjasto.

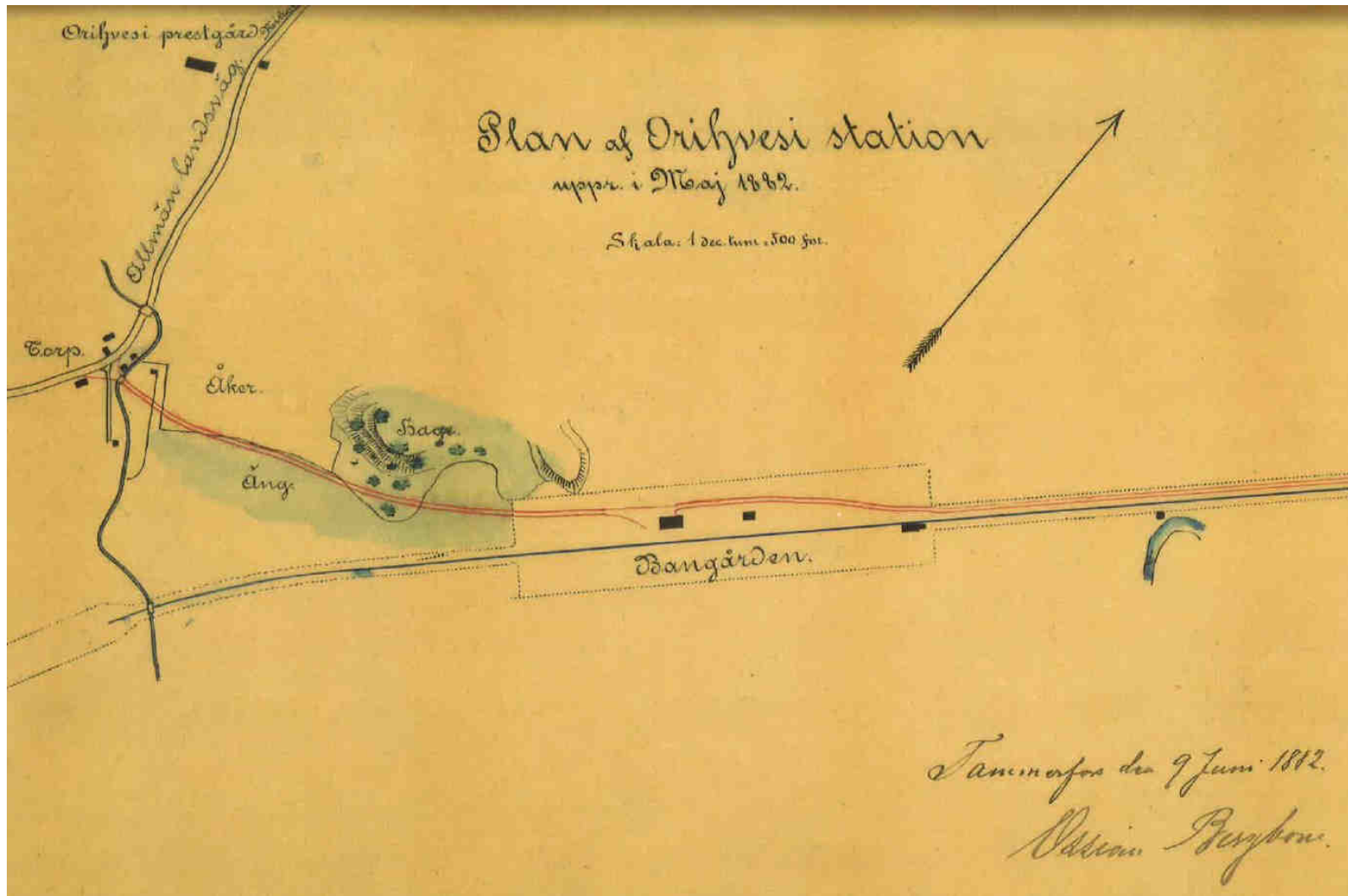
### 3.5 Oriveden asema ja asemanseutu

Oriveden asemanseudun sijainnin valintaan vaikutti Oriveden kuntakokouksen toiveet radan yhdistämisestä sekä Pappilaan, Hiedan sahaan että Kirkonkylään. Huolimatta 1879 kuntakokouksen vaatimuksesta sijoittaa asema kirkonkylään, Rautatiehallitus päätti sijoittaa aseman Pappilaan. Oriveden asema haluttiin myös nimetä Pappilan asemaksi, jolloin kirkonkylän asema voitaisiin nimetä Oripohjan asemaksi. Nimenmuutos ei kuitenkaan toteutunut.

Kartta: 1880 Oriveden asema, HMA. Jonas Särkkä.



Kartta: 1882 suunnitelmakartta asemasta, 9.6.1882 Ossian Bergbom. Oriveden Asemaseudun perinteentallennus ry:n arkisto.





## Rautatien rakennukset

Rautateiden arkkitehtuuria ja puistosuunnittelua johti Suomen rautatielaitos. Ensimmäisten ratojen rakentamisesta vastasivat ratakohtaiset johtokunnat. 1887 jälkeen ratojen rakentaminen siirtyi tie- ja vesihallitukselle.

Ensimmäisten asemarakennusten piirustukset hankittiin vaihtelevasti. Ensimmäiset tilattiin suoraan Carl Albert Edelfeltiltä viran oheistoina ja seuraavilla radoilla ratainsinöörit ja yli-insinöörit hankkivat piirustukset.

1877 perustettiin rautatiehallitus, jonka arkkitehdiksi palkattiin Carl Albert Edelfeltin oppilas, arkkitehti Knut Nylander. Nylander toimi virassa vain 1876-1878, mutta Nylanderin suunnitelmia on vuoteen 1885 asti (Valanto 1984, RKY).

Oriveden asema-alue on syntynyt pitkän rakennusajan kuluessa ja siihen on kuulunut asemille tyypillisesti palveluiden ja asumisen sekä teknisten tilojen yhdistäminen. 1880-luvulta alkaen rakennukset olivat Vaasan radan tyyppipiirustuksia, ja alueen täydentyessä rakennuksissa jatkettiin yhtenäistää linjaa Vaasan radalla.

*Kuva: Ote Valtion rautatiekertomuksesta 1883, s. 273. Waasan radan taulukon mukaan Oriveden asema-alueen rakennuksia olivat: Asemakartano, asuinhuoneus, vedenton höyrykone, tavaramakasiini sekä halkovaja.*

Oriveden aseman vanhimmat rakennukset, asema ja vanhin asuinrakennus, ovat Nylanderin suunnitelmiin perustuvia. Vanhoista tyyppipiirustuksista luopumisen myötä rautateille palkattiin, ensimmäistä kertaa Nylanderin jälkeen, vuonna 1892 päätoiminen arkkitehti. Tehtävään valittu Bruno F. Granholm vastasi aluksi käytännöllisesti katsoen yksin Rautatiehallituksen kaikesta rakennustoiminnasta, niin asema- kuin hyötyrakennuksienkin suunnittelusta. Granholm hoiti tehtävänsä aina 1926 saakka, mutta sai jo 1907 rinnalleen Thure Hellströmin ja 1925 joukkoon liittyi J.V. Ungern.

Waasan rautatie. 273

Seuraava taulu osoittaa sivuraitioitten pituuden, vaihteiden, rakennusten y. m. luvun kullakin asema- ja pysäyspaikalla.

Asemapaikkain nimet.	Luokka.	Määrä edellisessä asemassa yhteensä.	Sivun- ja syyranhain pituus jalkoin.		Lokomotiivien kääntöpöytii.		Vesi- kranooja.		Rakennukset																		
			Vaihteita.	Vaunun- kääntöpöytä.	Pituis- jakolaitin.	Lohkon- kääntöpöytä.	Lohkon- kääntöpöytä.	Rakennukset																			
								Vaunun- kääntöpöytä.	Vaunun- kääntöpöytä.	Vaunun- kääntöpöytä.	Vaunun- kääntöpöytä.	Vaunun- kääntöpöytä.	Vaunun- kääntöpöytä.	Vaunun- kääntöpöytä.	Vaunun- kääntöpöytä.	Vaunun- kääntöpöytä.	Vaunun- kääntöpöytä.	Vaunun- kääntöpöytä.	Vaunun- kääntöpöytä.								
Welmanisten pysäkki (Tampereelta)		7,28	2,304	3	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Suinulan sam.		10,96	2,410	3	-	-	-	-	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Oriveden asema	IV	30,56	3,074	5	-	-	-	-	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Korkeakosken pys.		18,34	2,497	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Löylyn sam.		10,62	2,025	3	-	-	-	-	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Pilgulan asema	IV	15,05	2,190	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Kolhon pysäkki		10,74	1,898	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Kourun asema	IV	13,44	2,578	3	-	-	-	-	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Pihlajaveden pva.		11,22	1,820	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Myllymäen asema	III	19,06	4,348	8	-	42	1	-	4	-	1	2	1	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Aisarin pysäkki.		7,13	2,153	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Töyssän sam.		14,05	2,000	3	-	-	-	-	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Alavuden asema	IV	15,04	3,081	4	-	42	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Sydänmaan pysäkki		20,01	1,298	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Östermyran asema	IV	21,46	2,989	3	-	-	-	-	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Kankolan pysäkki.		20,33	2,456	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Oriemalan sam.		7,39	1,793	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Tervajoen asema	IV	11,83	1,906	3	-	-	-	-	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Lahtian pysäkki		8,19	1,512	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Tuovilan sam.		8,95	1,844	3	-	-	-	-	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Nikolainkaup. asem.	II	13,13	14,280	32	1	-	1	1	10	-	1	3	1	10	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
<b>Summa</b>			59,465	101	1		3	1	14	12	21	24	2	14	1	1	1	12	9	21	14	2	2				
Valideraitioita ase- main väliä			18,338	12																							

**5. Rakennuksia ratavaihteille.**

Näitä rakennuksia oli 1883 vuoden lopussa:  
 Kaksinaisia vaihtitupa . . . . . 6 kpl.  
 Yksinäisiä . . . . . 42

**6. Sähkö-sanalennätin.**

Waasan rautatien telegrafiverkkoon kului 1883 vuoden lopussa:  
 1:o) 286 virstaa pitkä johto, koskeva kaikkiin asemiin ja pysäkkeihin, 23 Morse-laitteella.



Asemanseutu alkoi rakentua radan ja sen synnyttämän teollisuuden vaikutuksesta: maatalous oli edelleen vahvasti osa asemanseutua. Höyryläi-  
valiikenne ja junat kuljettivat maatalouden tuotteita, puu- ja sahatavaraa. Asemansseudulle syntyi teollisuutta ja palveluita, majoitustoimintaa,  
ravintoloita, kahviloita ja muita palveluita.

*Kuva: Asemanraittia 1910-luvulla. Irma Tulonen, KA. Vasemmalla Heurthen, oikealla Peräjoen leipomo.*



*Ilmakuva Oriveden asemalta, Puolustusvoimien arkisto.*

*Ilmakuva on mahdollisesti 1930-luvulta, koska kuvan vasemmassa alalaidassa näkyy 1930 suunniteltu tavaramakasiini, mutta eivät vielä 1940 suunnitellut asuinkasarmit asema-alueen pohjoispäässä.*

*Kuvasta näkyy hyvin aseman rajautuminen Aseman raitin taloihin, niiden takana peltoaukeaan, rataan ja puistoon. Radan itäpuolella satamaraata jakoi rannan puolen asutusta. Etuoikealla sähköttäjä Lehdon talo.*





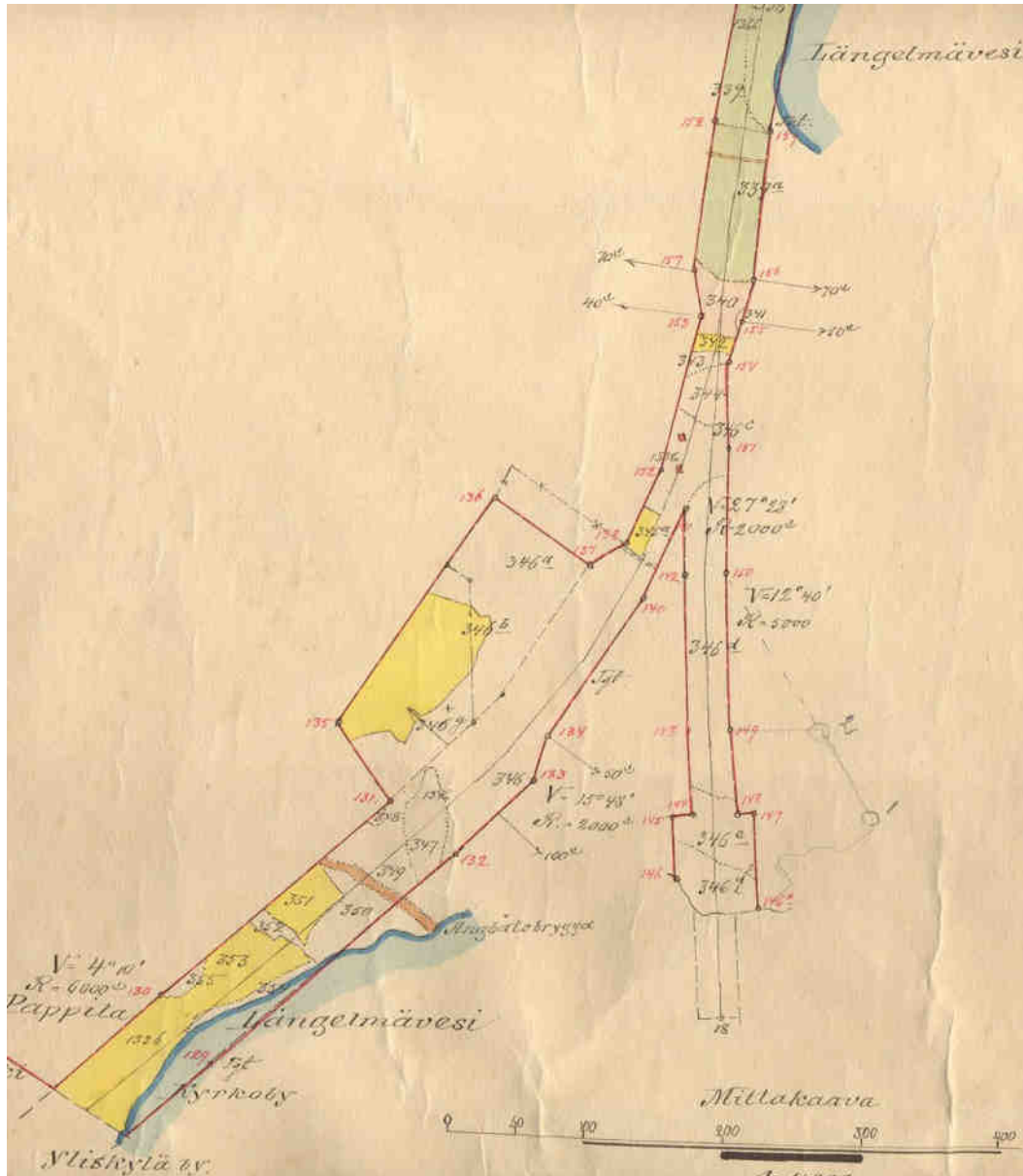
*Kuvat: Asema-alue kohti etelää radan rannan puolelta. Asemarakennuksen ympäristöä leimaa pysäköintialue, tavaramakasiini ja maantie, Ase-  
matie.*

### 3.6 Hiedan alue: mylly, saha, satama



*Ilmakuva: Hiedan sahan ja sataman alue. Oriveden kaupunki, kartat 2021.*





Teollinen sahaustoiminta aloitettiin Suomessa 1850-luvun paikkeilla. Vuonna 1859 luvallisiksi tulleet höyrysahat lisäsivät sahauksen tehokkuutta, ja höyryvoima alkoi syrjäyttää vesivoimaa. Vuonna 1884 valmistunut Tampere–Vaasa -rautatie antoi Oriveden teollistumiselle voimakkaan sysäyksen.

*Kartta: 1890 Hiedan satama, HMA.*

Tammikuussa 1884 kangasalalainen maakauppias Josef Berg vuokras Oriveden pappilan virkatalon maista noin 1,5 hehtaaria radan varresta Längelmäveden rannalta perustaakseen alueelle höyrysahan ja myllyn. Sahan rakentaminen aloitettiin kesällä 1885.

Höyrykoneelle rakennettiin tiilistä pannu- ja höyryhuone. Aluksi tehtiin sirkkelisahalla ratapölkkyjä, ja sahapinnoista saatiin lautatavaraa. Saha paloi vuonna 1887, mutta rakennettiin heti uudelleen. Uutta sahaa varten muurattiin monikulmainen tiilipiippu ja pannuhuone. Erikseen rakennettiin kaksikerroksinen mylly sekä konehuone, johon sijoitettiin 12- ja 20-hevosvoimaiset höyrykoneet. Vuonna 1890 sahalla toimivat jo kaksiraaminen saha, yksi särmäsaha ja tuotteiden jalostukseen perustettu höyläämö. Valmiit tuotteet kuljetettiin sahalla rautateitse.

Sahalle tullut työväki asettui asumaan lähiseudun taloihin ja rautatien rakentamisen ajalta sahan käyttöön jääneisiin viiteen asuinrakennukseen, joiden ympärille radan pohjoispuolelle muodostui ns. Hiedan asuinalue. Useat perheet ryhtyivät varsin pian tekemään omaa taloa ja rakensivat paitsi Hiedan asuinalueelle, myös Niemenmäelle Satamatien varteen, sahalla hieman koilliseen.





Vuonna 1890 rakennettiin pistoraiteet sahalle ja samoihin aikoihin valmistuneeseen Hiedan satamaan. Raiteitten jälkeen rakennettiin sataman laiturit, möljät. Paaluille rakennetun puumöljän pituus oli 210 metriä. Kivitäytteen ”kivimöljä” on vielä olemassa, mutta raiteet on purettu. Satamaliikenne oli aikoinaan hyvin vilkasta. Puutavaraa kulki menen tullen, kauppoihin tuotiin tavaroita ja matkustajaliikenne oli päivittäistä. Hietaan perustettiin oma rautatieseisake Satamatien ylikäytävään kesäkuussa 1932. Seisake siirrettiin varsin pian Hiedan sahalle johtavan tien tasoristeykseen. Vuonna 1963 kokeiltiin junaliikenteen ja vesibussireitin yhdistämistä, ja seisake siirrettiin satamaraiteelle.

*Kuva: Hiedan seisake Satamatien vieressä 1950-luvulla. Oriveden Asemanseudun perinteen tallennus ry/ Esko Paavolan ka.*

Alun perin vuokralla ollut sahan tontti siirtyi Bergin omistukseen lokakuussa 1888. Josef Berg myi sahan ja myllyn joulukuussa 1893 huutokaupassa tyttärelleen, jotka myivät sahalaitoksen tammikuussa 1898 eteenpäin. Vuosisadan taitteessa saha ehti vaihtaa omistajaa moneen kertaan. Sahatoimintaa laajennettiin 1900-luvun alkupuolella ostamalla sahan vieressä toiminut Adolf Gessweinin 1903 perustama lastuvillatehdas, jonka tuotanto oli siirretty asemalle ratapihan taakse. Gessweinilta jääneessä rakennuksessa aloitti sahan puusepäntehdas.

Vuonna 1920 saha siirtyi orivetisen maanviljelijän Niilo Korrin omistukseen. Saha-, mylly- ja puusepäntehdastoimintaa jatkoi huhtikuussa 1921 perustettu Hiedan Höyrysaha Oy, jonka toimitusjohtajana Korri toimi. 1920-luvun lopulla yhtiön palkkalistoilla oli ajoittain lähes 100 työntekijää sekä metsätyöt ja lauttaus vielä erikseen. Vuonna 1942 yhtiöjärjestystä muutettiin ja sahalaitoksen nimeksi tuli Hiedan Saha Oy. Oripohjan myllyn perustaminen johti sahan myllyn lopettamiseen vuonna 1945. Puusepäntehtaan toimintaa supistettiin 1952 Korean sodan aiheuttamien kysynnänmuutosten vuoksi ja toiminta lopetettiin kokonaan 1962.

Vuonna 1975 Hiedan Sahan omistajaksi tuli Oy Nokia Ab, joka jatkoi sahan toimintaa sen lakkauttamiseen vuonna 1984. Sahan toimintaan liittyneet asuinrakennukset radan pohjoispuolella myytiin yksityisomistukseen. Tulipalo tuhosi sahan rakennukset heinäkuussa 2005. Alueella on nykyisin yksityinen pienvenesatama.

### 3.7 Kenkätehtaat: Pekka Karjalainen ja pojat ja Ensi Oy

Suomen ensimmäinen kenkätehdas perustettiin Oriveden Korkeakoskelle 1898. Orivedellä on toiminut 1900-luvulla useita kenkätehtaita, joista kaksi asemakylässä.

Pekka Karjalainen ja Pojat -kenkätehdas perustettiin Oriveden asemaseudulle 1919. Ensimmäinen verstastila oli Vehkalahten Siukolan rakennuksessa. Vähitellen toimintoja siirrettiin asemalta radan takaa ostettuihin entisiin Neptun Oy:n toimitiloihin, kunnes uusi tehdasrakennus valmistui radan ja nykyisen Asematien väliin 1923. Tehtaalla oli parhaimmillaan noin 120 työntekijää. Karjalainen valmisti ainoastaan naisten kenkiä, joilla oli hyvä maine ja menekki. Kenkätehdas tuhoutui täysin tulipalossa maaliskuussa 1947, ja virallisesti yhtiö lopetti toimintansa 1948.

Karjalaisen kenkätehtaan perustaja, isä Pekka Karjalainen kuoli 1926. Pojat Pekka ja Ensi Karjalainen johtivat tehdasta yhdessä, kunnes Ensi Karjalainen perusti oman tehtaan Ensi Oy:n vain muutaman sadan metrin päähän 1937. Talvisodan alkaessa sotateollisuuden toimintoja hajasi joitettiin maaseudulle, ja Ensi Oy:n tiloissa toimi 1939–1940 tamperelaisen Kone ja Teräs Oy:n pyörittämä pommiverstas.



Karjalaisen kenkätehtaan tuhouduttua tulipalossa 1947 suurin osa työntekijöistä siirtyi töihin Ensille. Tehdasta laajennettiin 1950-luvulla, ja Ensi Oy työllisti parhaimmillaan yli sata henkilöä. Ensillä oli myös oma kaksikerroksinen asuntola tehtaan lähellä. Kenkäteollisuus kasvoi 1960-luvulle saakka, mutta seuraavalla vuosikymmenellä tuontikengillä oli jo merkittävä markkinaosuus. Ensi Oy liitettiin Manner-yhtymään vuonna 1974. Samalla tehdastoiminnot siirrettiin asemataajamasta Hirsilään Finn-Mannerin tiloihin. Tehdas fuusioitiin Rutex Oy:hyn ja sen toiminta lopetettiin kannattamattomana vuonna 1988.

*Kuva: Pekka Karjalainen ja pojat -kenkätehdas 1930-luvulla. Kuva August Bärman, Oriveden perinteentallennus ry:n arkisto/ Pirkko Kääriäisen ka.*

### 3.8 Pappilan maille: 1920-luvun kasvusta 1940-luvun siirtolais- ja rintamamiestontteihin

1900-luvun alusta vanhoja tiloja lohkottiin vilkkaasti. Asemanseutu kasvoi rautatien ja syntyneen teollisuuden asutuksesta sekä palveluista. Pappilan ja Veneojan tiloista lohkottiin palstoja uudelle asumiselle, johon kuului edelleen hyötytarhat, viljely ja eläinten pito.

**PANKKI ORIVEDEN ASEMALLE**

**Pohjoismaiden Yhdyspankki**  
 avannee haarakonttorin tänä  
 kesänä.

Asiasta kruunuvouti H. Palmgren on meille ilmoittanut seuraavaa:

Kun Oriveden aseman ympäristöseutu on kehittynyt ja yhä edelleen on kehittymässä huomattavaksi yhdyskunnaksi, muodostaen samalla useampiin lähipitäjiin nähden suurehkon liikennekeskuksen, on kruunuvouti Palmgren, oivaltaen paikkakunnan merkityksen tulevaisuudessa eräitten liikemiesten pyynnöstä ja omasta aloitteestaan puolen satalukuisen kannattajajoukon tukeamana ryhtynyt hankkimaan aseman läheisyyteen kaivatun pankkikonttorin.

Yritettyään taivuttaa Suomen Maatalouspankkia kosketellussa tarkoituksessa, on kruunuvouti, kun kirkonkylässä toimivat yksityispankit luonnollisesti eivät voisi 4 km. päähän pystyttää toista konttoria, kääntynyt maan vanhimman ja varavakaisimman, puolueettomaksi tunnetun yksityispankin Pohjoismaiden Yhdyspankin puoleen anomuksella asiassa ja ratkaistaan asia tässä kuussa, kuten kruunuvouti Palmgren arveli, suotuisaan suuntaan, jolloin konttori, joka tulisi sijoittamaan kruunuvoudin huoneustossa ja toimimaan hänen vastuunalaisella johdolla, voitaisiin avata loppupuolella kesää.

*Kartta: Ote 1931 Suomen taloudellinen kartta. KaK.*

*Kartta näyttää hyvin asemanseudun runsaat pellot. Aseman runkoteiksi ovat jo muodostuneet Asemaraitti ja Laitamontie, joka Hakatien kanssa yhdisti väylät kirkolle ja Eräjärvelle.*

*9.6.1927 ja 10.11.2027 Oriveden Sanomat*

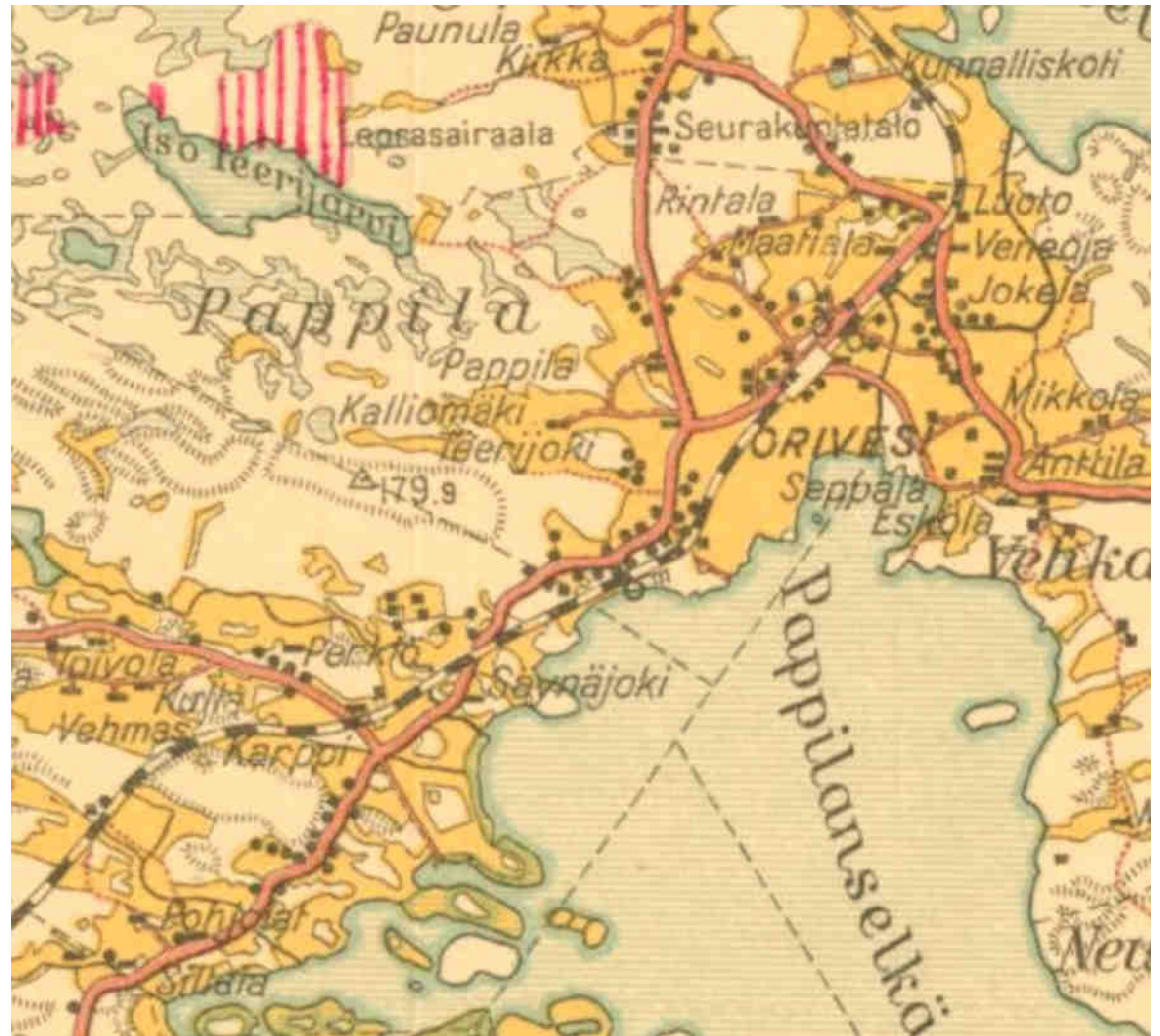
**Oy. Pohjoismaiden Yhdyspankki**

Omat varat yli Smk. 400,000,000.—  
 Kokonaisliike v. 1926: Smk. 158,000,000,000.—

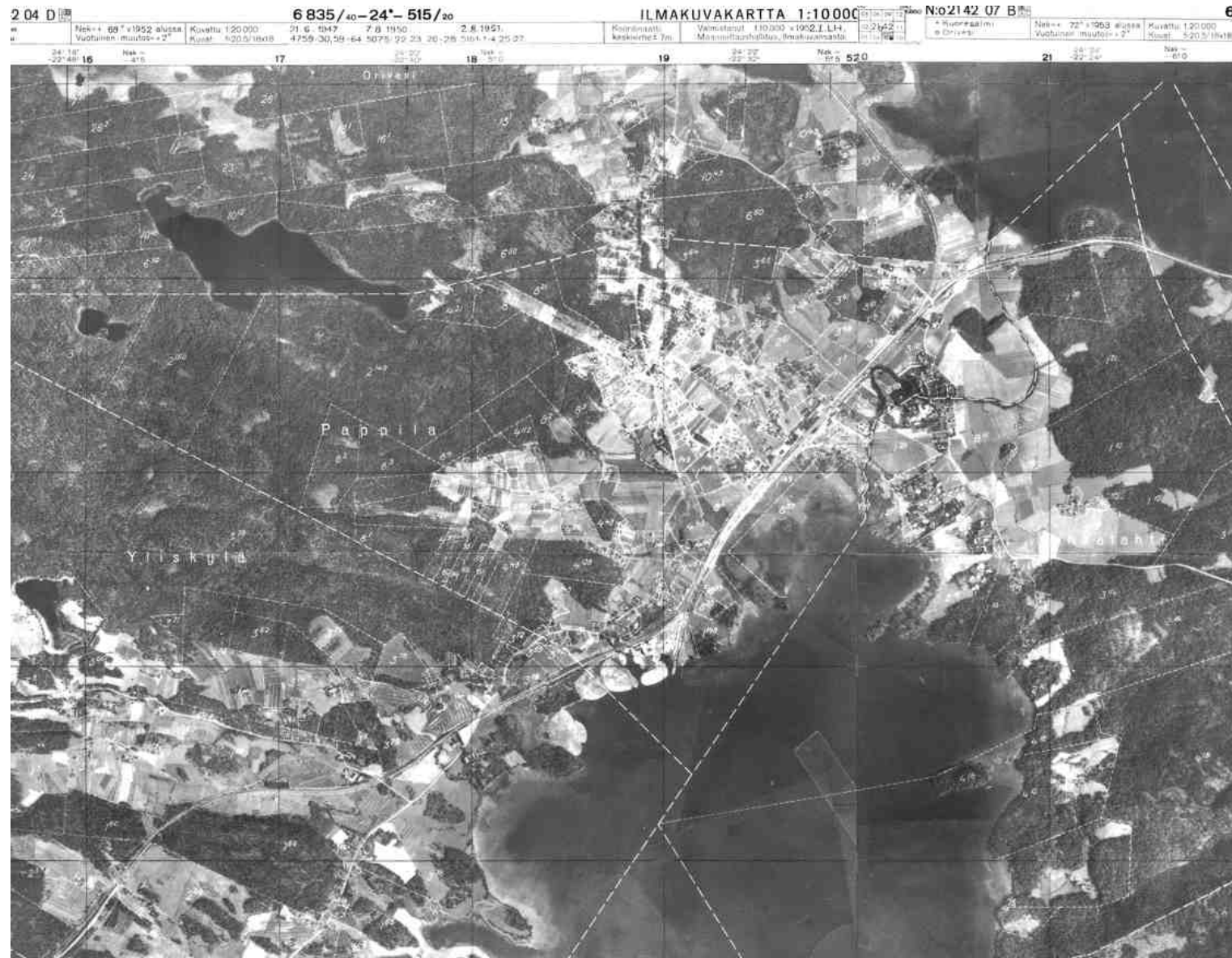
**ORIVEDEN KONTTORI**

lähellä Oriveden asemaa.  
 Avoinna klo 11—2 ja 4—5

sekä säästöpankoinnin nähdess muulloinkin johtajan kotona ollessa. Lauvantaloin ja juhlapäivien aattoina ei pankkia pidetä auki illalla. Talletuksia säädätään muunmuassa vanhoimpiin ja vankimpiin suoriin pankkeihin, sillä niillä on valtuutus mitään varmuutta talletuksiin ja talletukset hyödyllisiä.







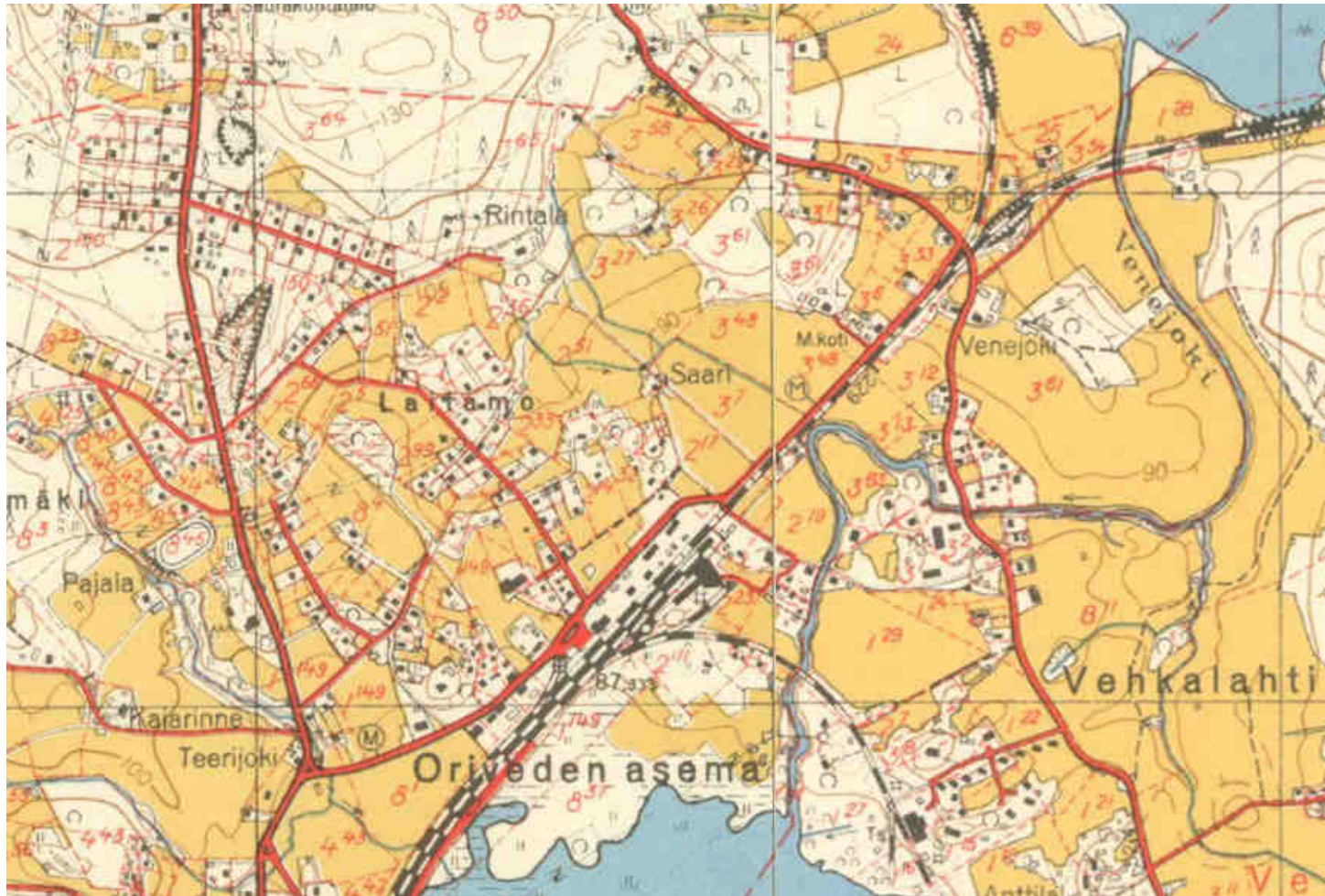
Kartta: Ilmakuvakartta 1947-53, Maanmittaushallitus. Ilmakuva näyttää pientilojen ja peltojen sijoittumisen asemanseudun ja Venehjoen ympäristöön sekä lounaassa Säynäjoen varrelle Huppionvuoren etelärinteille.



*Ilmakuva 1951, MML. Rajattuna selvitysalue. Asemalaituri 1950-luvulla ja ajalle tyypillinen lippakioski. Oriveden Asemanseudun perinteen tallennus ry/ Juhani Vallannon ka.*







Kartta: Peruskarttayhdistelmä 1956. Lehdet 214204 ja 21407, MML.

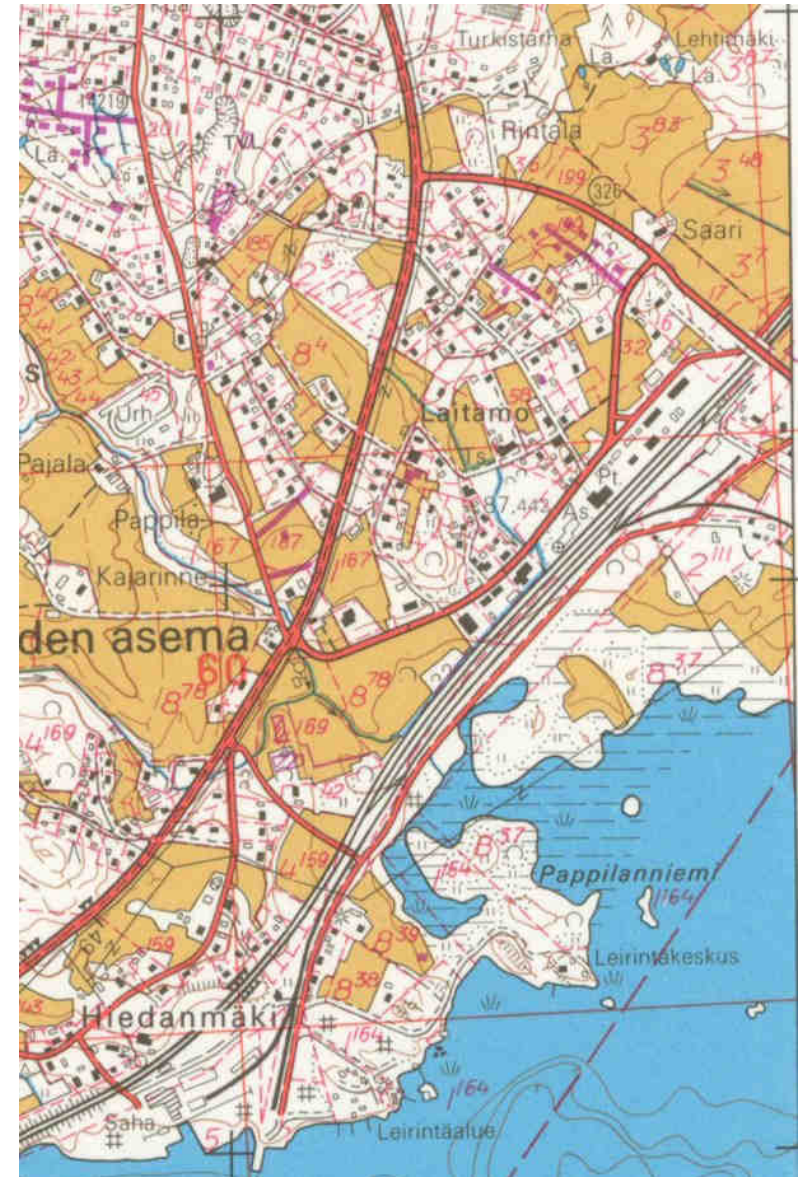
Laitamontie satoi yhteen asu-  
mista. Eräjärventie kulki edelleen  
vanhaa linjaansa aina 1970-lu-  
vulle asti.



## 1960-80-luvut

1986 peruskartta näyttää hyvin, miten asemanseutu muuttui 1970-80-lukujen aikana. Kartan pohja on 1977, johon muutokset on lisätty aniliinilla värillä. 1977 mennessä Eräjärventien nykyinen linjaus, ylikulkusilta ja Asematien pohjoispään liittämisen uuteen tielinjaan olivat toteutuneet. 1980-luvulla rakennettiin Saarentie ja sen matalat omakotitalot. Sillan merkitys kasvoi erityisesti, kun rata sähköistettiin 1994.

*Kuvat: 1970-luvulle mennessä Eräjärven nykyinen linjaus yhdisti radan puolet sillan kautta. 1970-luku. 1973, lähde vaunut.org, Tapio Keränen.*



## 4 Inventoidut alueet ja kohteet

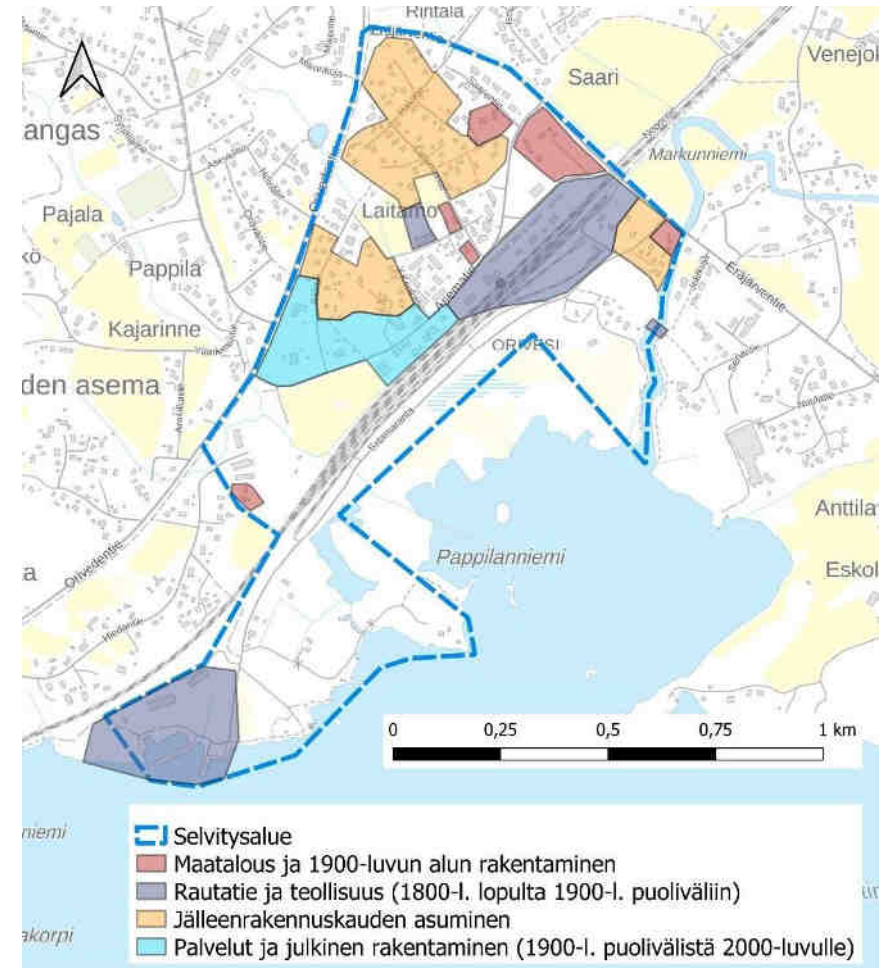
Alueen rakennuskantaa tarkasteltiin valtakunnallisesti merkittävän rautatieasema-alueen osalta rakennuskohtaisesti, radan länsipuolen Laitamon alueelta ajallisina kerroksina, radan itäpuolelta Satamarannan alueen asutuksen kerroksia ja tarkemmin Hiedan aluetta, sahan ja Hiedanrannan aluetta. Alueiden yksittäisiä rakennuksia valittiin tarkasteluun niiden rakennusperinnön piirteiden edustavuuden mukaan.

### Alueet:

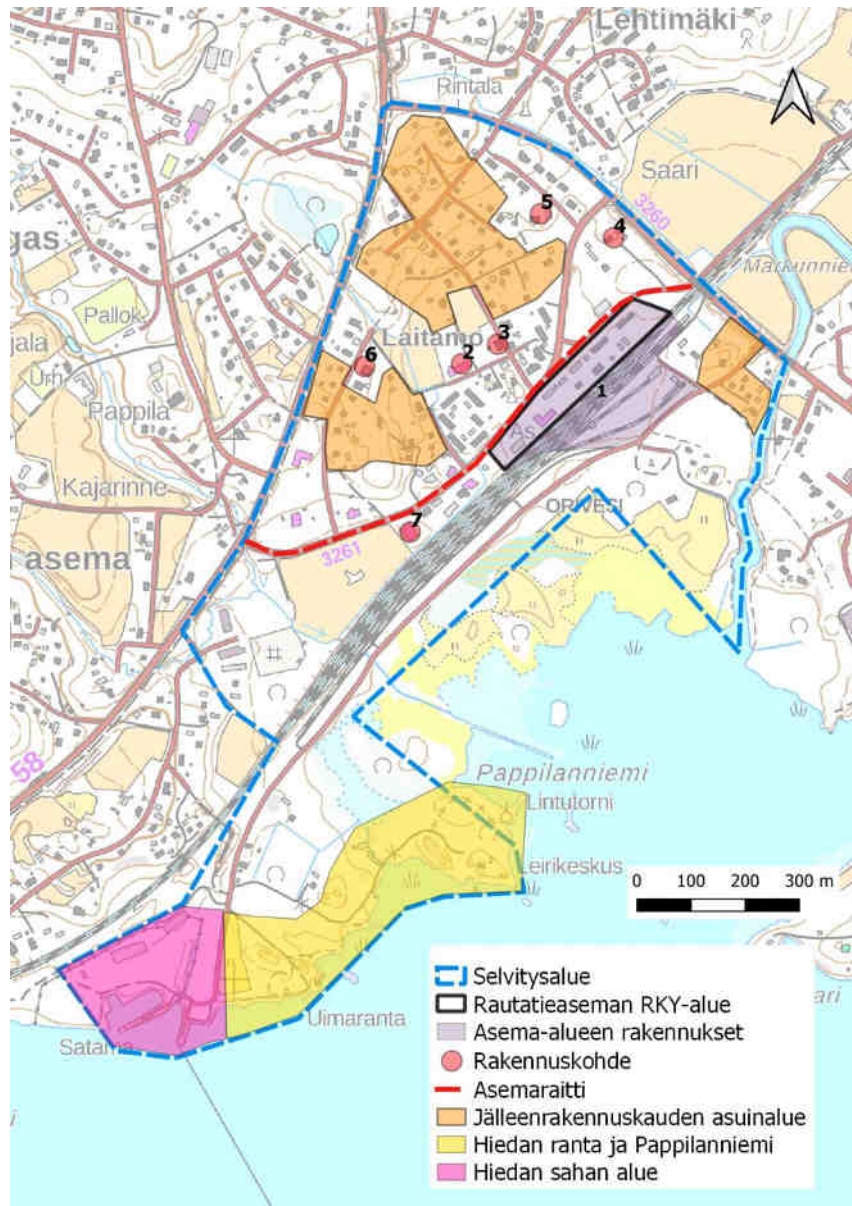
*Rautatieaseman rakennettu ympäristö RKY-alue  
Asemanseutu läntinen: Laitamon alue,  
1900-luvun alun ja jälleenrakennuskauden asuinalueet*

*Asemanseutu radan itäpuoli, Satamarannan alueet:  
1900-luvun alun ja jälleenrakennuskauden asuinalueet  
Hiedan alue; saha ja Hiedanranta*

*Kartta: Selvitysalueelle leimalliset rakennetun kulttuuriympäristön kerrokset, pohjakartta MML 2021.*







Kartta: Kristian Tuomainen, Heilu Oy, pohjakartta MML 2021. Selvityksessä inventoidut alueet ja kohteet:

#### **Alueet**

Asemantie  
 Rautatieaseman alue  
 Jälleenrakennuskauden asuinalueet  
 Hiedan entisen sahan alue  
 Hiedanranta ja Pappilanniemi

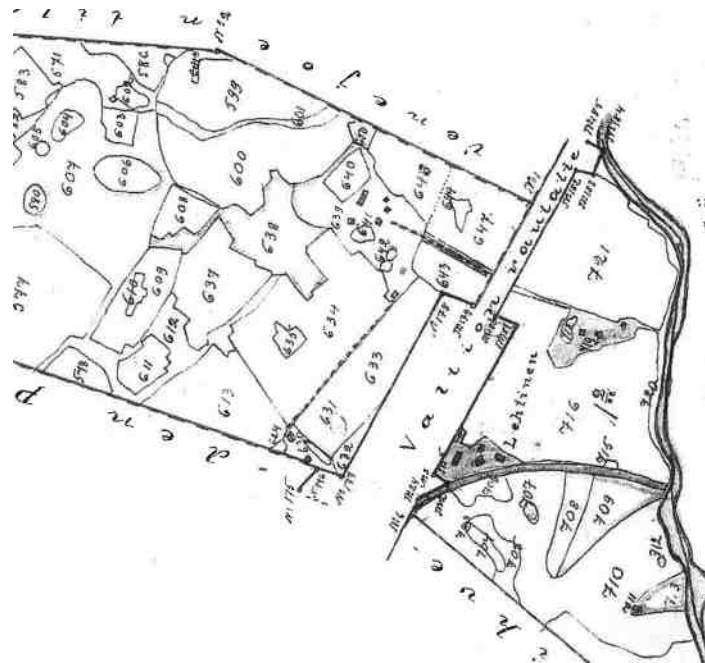
#### **Rakennukset**

1. Rautatieaseman rakennukset
2. Kenkätehdas Ensi
3. Pitsihuvila
4. Laitamo
5. Koivurinne
6. Riihitie 15
7. Työväentalo Taisto

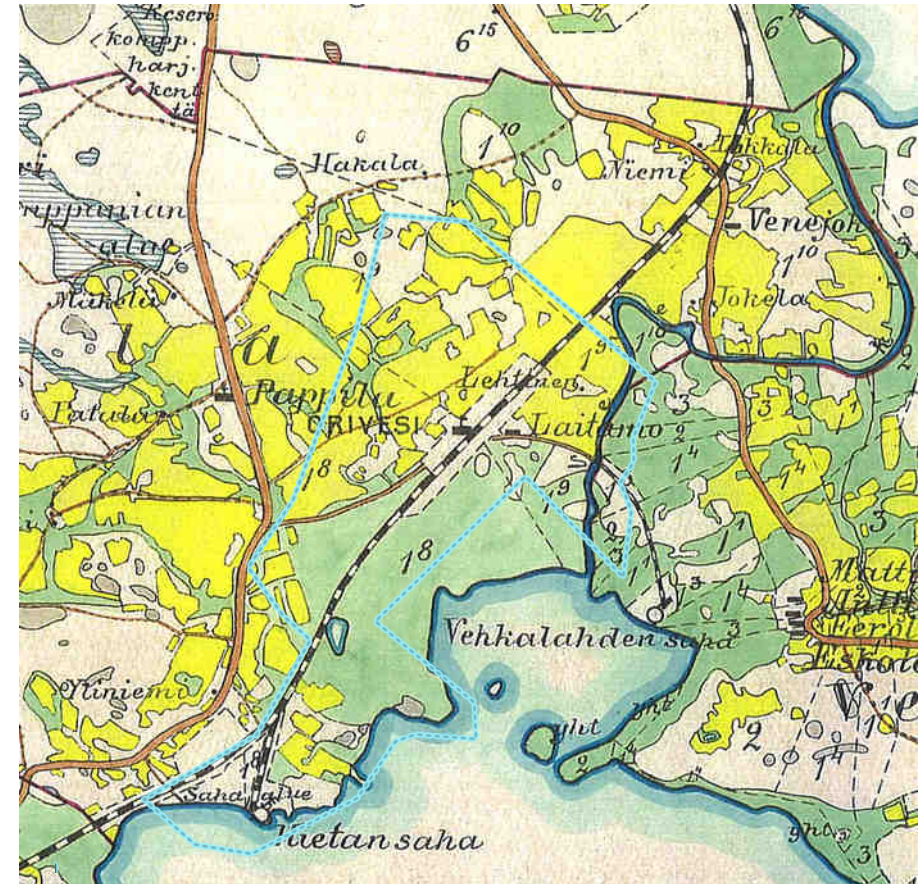
#### 4.1 Asemanseutu läntinen

1900-luvun alussa asemanseudun maat olivat edelleen pääosin kirkkoherran virkatalon eli Pappilan ja sen torppien viljelymaita. Asemaraitin asutus ja palvelut syntyivät 1900-luvun ensimmäisten vuosikymmenten aikana.

Radan varressa pohjoispäässä asemaa sijaitsivat Laitamo ja Lehtinen. Pappilan maita lohkottiin 1904 ja 1914, Venejoen tilaa 1917 ja Laitamo 1921. Pappilan ja sen torppien viljelysmaille 1900-luvun vaihteesta rakentunut asema-alue on tiivistynyt puutarhakaupungin hengessä. Asemaympäristön vanhimmat rakennukset ovat osin hävinneet, palaneet, purettu tai muutettu merkittävästi muuttuneet. Osa rakennuksista on jäänyt alueen nimitykseen: Laitamon tilaan viittaava Laitamontie, Ensin kenkätehtaaseen Ensintie ja Riihitie muistuttaa Pappilan riihiin sijaintiseudusta. Alueen uusimmat kerrokset ovat syntyneet Asematien varrelle täydentämään kadonneiden rakennusten paikkoja.



Kartat: 1904 ja 1919 Venejoen tilan jakokartalla näkyvät Laitamon ja Lehtisen rakennusryhmät.





#### 4.1.1 Asematien raitti



**Kuvaus:** Nykyinen Asematie on rakentunut 1870-luvun lopulta alkaen Sepänmutkasta kohti asemaa. Orivedentien risteyksessä on Orivedentien pohjoispuolella Yläniemenkuja 1, Pappilan seppälle kuulunut kiinteistö Sepänmutka. Arkeologisen tutkimuksen mukaan se sijaitsee Pappilan aikaisemmalla paikalla tai sen läheisyydessä (Lähdesmäki, Ulla 2017). Tielinjaus inventointikartassa punaisella.



Raitti alkaa mutkalla Bonnenmäen lounaispuolelta, jossa Orivedentien tuntumassa sijaitsee elokuussa 2021 valmistunut hirsirakenteinen liikuntapäiväkoti Pilke (Riihitie 4) ja Asematien varressa 1970–80-luvun huoltoasema ja vanha lääkäritalo vuodelta 1948, nykyinen päiväkotirakennus, jota on muutettu useita kertoja. Raitin mutkasta on näkymä kohti rataa ja sen takana Pappilanselkää. Tien lounaispuolella maasto laskee uomaksi, jossa Orivedentien alittava oja kulkee kohti rantaa. Rinteessä ojan varressa sijaitsee matonpesupaikka ja linja-autopysäkki.

*Kuvat: Sepänmutka, päiväkoti Pilke, entinen huoltoasema, jossa Aseman keitto -kahvila, päiväkoti ja matonpesupaikka.*





Asemaraitti on kerroksellinen. Lounaasta kohti asemaa Taiston työväentalo aloittaa rakennetun tiiviimmän jakson, jossa rakennuskanta sijoittuu väljästi tien varrelle.

*Kuvat: Taisto lounaasta. Asuin- ja entinen liikerakennus sekä matala kaupparakennus. Tien luoteispuolella tyhjiä liiketiloja, osin asuinkäytössä.*







*Kuvat: Asema-alueen ympäristö lounaasta ja koillisesta työväentalo Taiston suuntaan. Alarivissä asema vastapäätä sijaitsevalta muistomerkillä ja koillisesta saapuminen asemalle.*

Asematien varrelle on rakennettu täydentäviä asuinkortteleita, puurakenteisia pienkerrostaloja 1980-2000-lukujen aikana, joiden mittakaava ja materiaalivalinnat on sovitettu alueen mittakaavaan.



*Kuvat: Nopontie kohti koillista, Eräjärventien ylikulkusilta.*

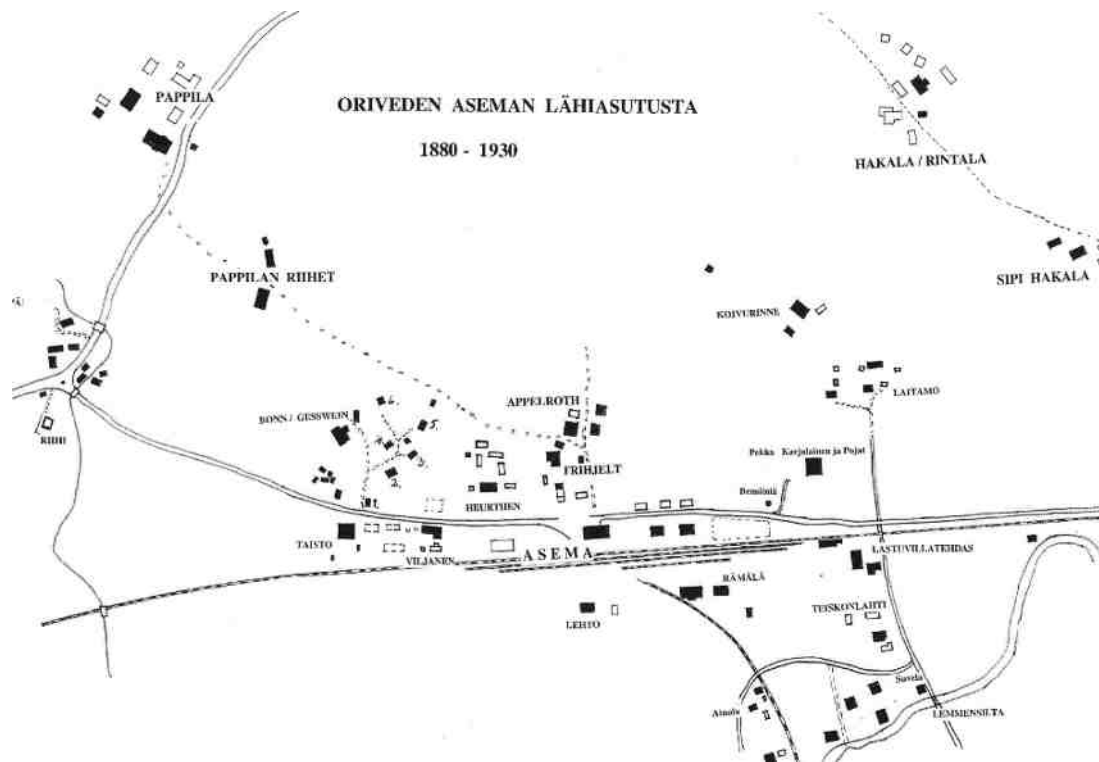
1900-luvun alussa tie on jatkunut edelleen nykyistä Nopontietä. Nykyisen Asemantien pohjoispää on rakennettu vasta 1956 jälkeen.





**Historia:** Asemantie on rakennettu yhdystieksi asemalle lounaasta radan rakentamisen yhteydessä. Reittejä rantaan on aiemmin kulkenut Pappilan ja sen torppien alueilta, mutta varsinainen tie on todennäköisesti syntynyt vasta 1800-luvun loppupuolella yhdistäen radan ja sataman alueen asutusta palvelemaan. Rata-työmaa alkoi 1879 (Sinisalo, H. 1990: 258). Rataa käytti myös reservikomppania, jonka ampumaradalle lunastettiin pitkä kapea alue 1891 Pappilan maista, nykyisen Laitamon alueelta.

Asemaraitin varrelle syntyneet rakennukset, kuten leipomot, kahvilat, kestkievevari ja rautatieläisten asutus, ovat muuttunut merkittävästi ja suurelta osin purettu.





*Kuvat: Bonnen huvila vasemmalla 1940-luvulla. Oikealla näkymä 1929 asemansuuntaan Pappilan kohdalta. Etualalla Pappilan riihet, mäellä Bonnen talo ja puiden takana rakenteilla oleva nykyistä edeltänyt Taiston talo. Oriveden kaupungin ympäristökeskuksen kuva-arkisto ja Oriveden Asemanseudun perinteen tallennus ry. Alla Kauppatalo Viljanen vuonna 1939.*





*Kuva: Entisen Viljasen kaupan ulkorakennus näkyy nykyku-  
vassa taustalla.*



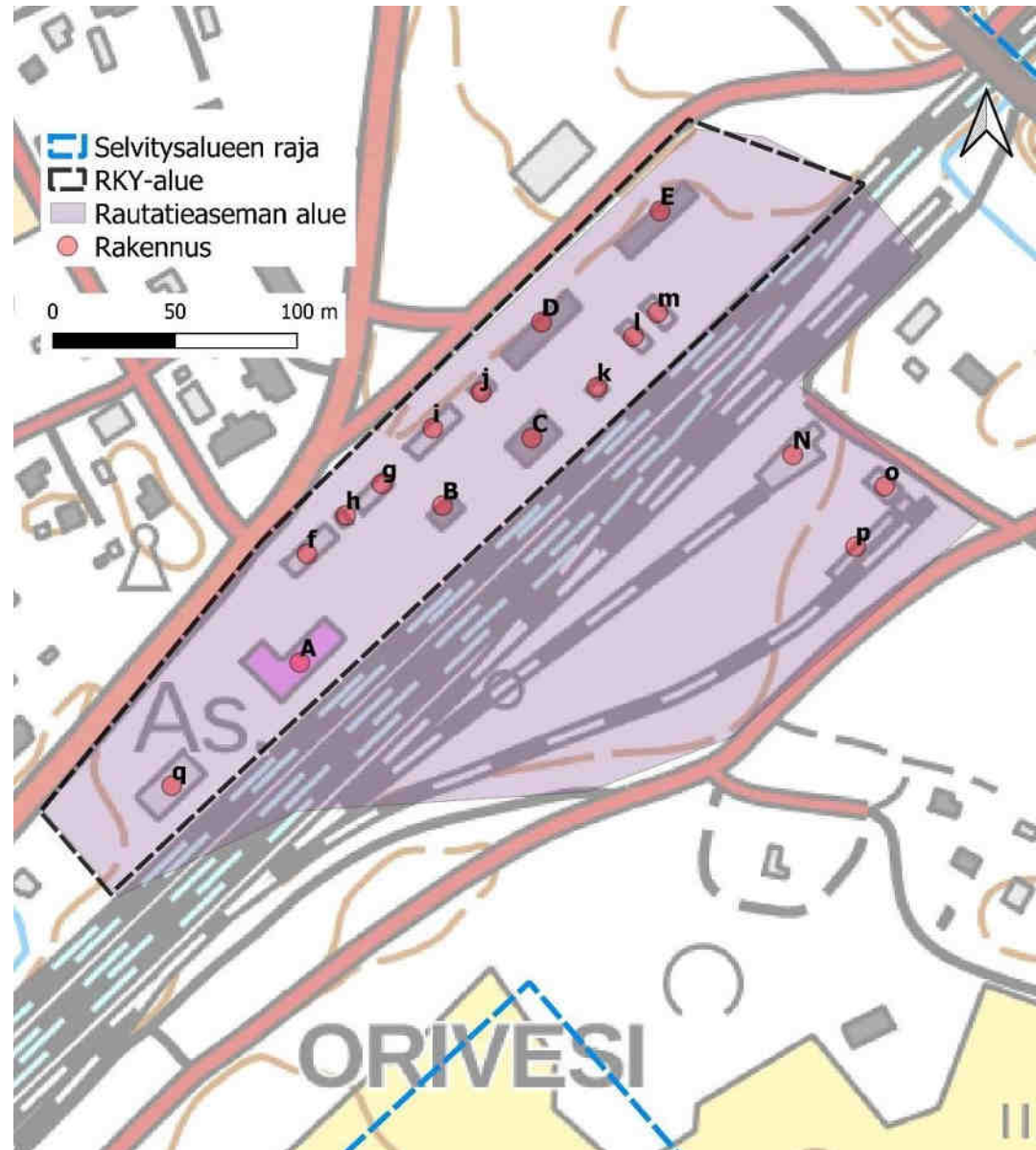
**Asemaraitin arvo ja muutoskestävyys:** Tielinja on paikallishistoriallisesti merkittävä. Rakennettuna raittina tie on menettänyt alkuperäistä luonnettaan palveluiden väistyessä ja rakennusten monissa muutoksissa. Mittava osa vanhaa rakennuskantaa on kokonaan hävinnyt. Suositeltavaa kehittää asumisen ja palveluiden alueena. Bonnen talon kivijalka ja puiston rinnekiveykset ovat edelleen havaittavissa puistomaisella kukkulalla. Suositeltavaa kehittää paikallishistoriallisena puistomaisena alueena.

## 4.2 Rautatieaseman rakennukset

Asema-alue on selvitysalueen ainoa valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY 2009), jonka vuoksi asema-alueen rautatiekokonaisuuden rakennuksia on käsitelty yksityiskohtaisesti.

Asema-alueen rakennukset. Iso kirjain asuin-/ päärakennus, pieni kirjain ulkorakennus/ varasto.

- |   |   |
|---|---|
| A | Asemarakennus                             |
| B | Kaksoisvahtitupa, Asuinrakennus           |
| C | Asuinkasarmi, Asuinrakennus               |
| D | VR:n työntekijöiden rivitalo 1940-luvulta |
| E | VR:n työntekijöiden rivitalo 1940-luvulta |
| f | Ulkorakennus                              |
| g | Ulkorakennus                              |
| h | Autotalli                                 |
| i | Ulkorakennus                              |
| j | Kellari                                   |
| k | Sauna ja pesutupa                         |
| l | Ulkorakennus                              |
| m | Ulkorakennus                              |
| N | veturitalli                               |
| o | Liiterikatos                              |
| p | Liiterikatos                              |
| q | Tavaramakasiini                           |





### Oriveden aseman aikajana

1881	Asemarakennus
1881	Kaksoisvahtitupa
1905	Asuinrakennus
1902-1907	Ulkorakennuksia
1908	Vesitorni
1905	Asuinrakennus
1930	Tavaramakasiini
1940	Asuinrakennus
1940	Asuinrakennukset ja kellari
1940-41	Sauna- ja pesutuparakennukset
1947	Veturitalli
1950	Pumppuhuone

*Kuvat: Vallas 1997, Museovirasto, CC by 4.0 ja 2017 Oriveden kaupunki.*



#### 4.2.1 Asemarakennus, Asematie 17.

**Kuvaus:** Oriveden asema rakennettiin 1881-1883 IV-luokan piirustusten mukaisesti. Radan rakennukset päätettiin rakentaa säästävaisesti puusta lukuun ottamatta veturitalleja ja koristelua yksinkertaistettiin. Vaasan radan 1880-luvun uusrenessanssityylinen asemarakennus. Saumattu peltikatto, pysty- ja vaakapaneloidut julkisivut alkuperäisin koristein. Matala luonnonkiviperusta. Ovet 1960-luvulta. Pohjoispäässä yksityisasunto, jolle rajattu lauta-aidalla oma piha asemapuistosta. Yksityisomistuksessa. Eteläpään ikkunat suljettu.

**Historia:** Työmaa alkoi 1879 ja liikennöinti 1882. Orivesi sai IV-luokan aseman, tyyppi nro 1. Avokuisti frontoneineen ja pylväineen näkyy 1890-luvun valokuvassa. Laajennettu 1910 III-luokan asemaksi. Pohjoispäätä jatkettiin ja avokuisti radalle muutettiin sekä lisättiin toinen sisäänkäynti radanpuolelle. Asemaan on tehty useita muutoksia myös 1960-luvulla, mm. ovimuutoksia. Peruskorjaus 1999. Oriveden asemarakennus myytiin yksityiselle 2020. (Sinisalo 1990, Valanto 1982: 44-45.)

*Piirros: Rautatierakennusten korjauskortit 1997, Väritysohjeet, s.4.*

*Kuva: Oriveden asema, Sinisalo, Hannu 1990; 258.*

**Arvo ja muutoskestävyys:** Asemarakennus on säilyttänyt rautatierakennuksille tyypilliset piirteet, kokonaismuodon, lautapaneeliverhoilun ja monia yksityiskohtia muutoksista huolimatta. Aidalla rajattu yksityispiha ja yksityisomistus ovat muuttaneet alueen aikaisempaa julkista luonnetta, kun rakennus ei enää palvele rautatietä. Uusi ylikulkusilta laitureille ja pysäkki eteläpuolella ovat siirtäneet asemapalvelut erilleen rakennuksista.

Osana alueen syntyyn liittyvää rakennuskantaa asema-alueen rakennukset muodostavat edelleen kokonaisuuden, jolla on alueellista ja paikallishistoriallista merkitystä. Suositeltavaa säilyttää alueen ulkoasu. Rakennuksia yhdistävä puisto olisi suositeltavaa uudistaa esimerkiksi hyödyntäen Museoviraston korjauskortistoa ja puistokorttia.



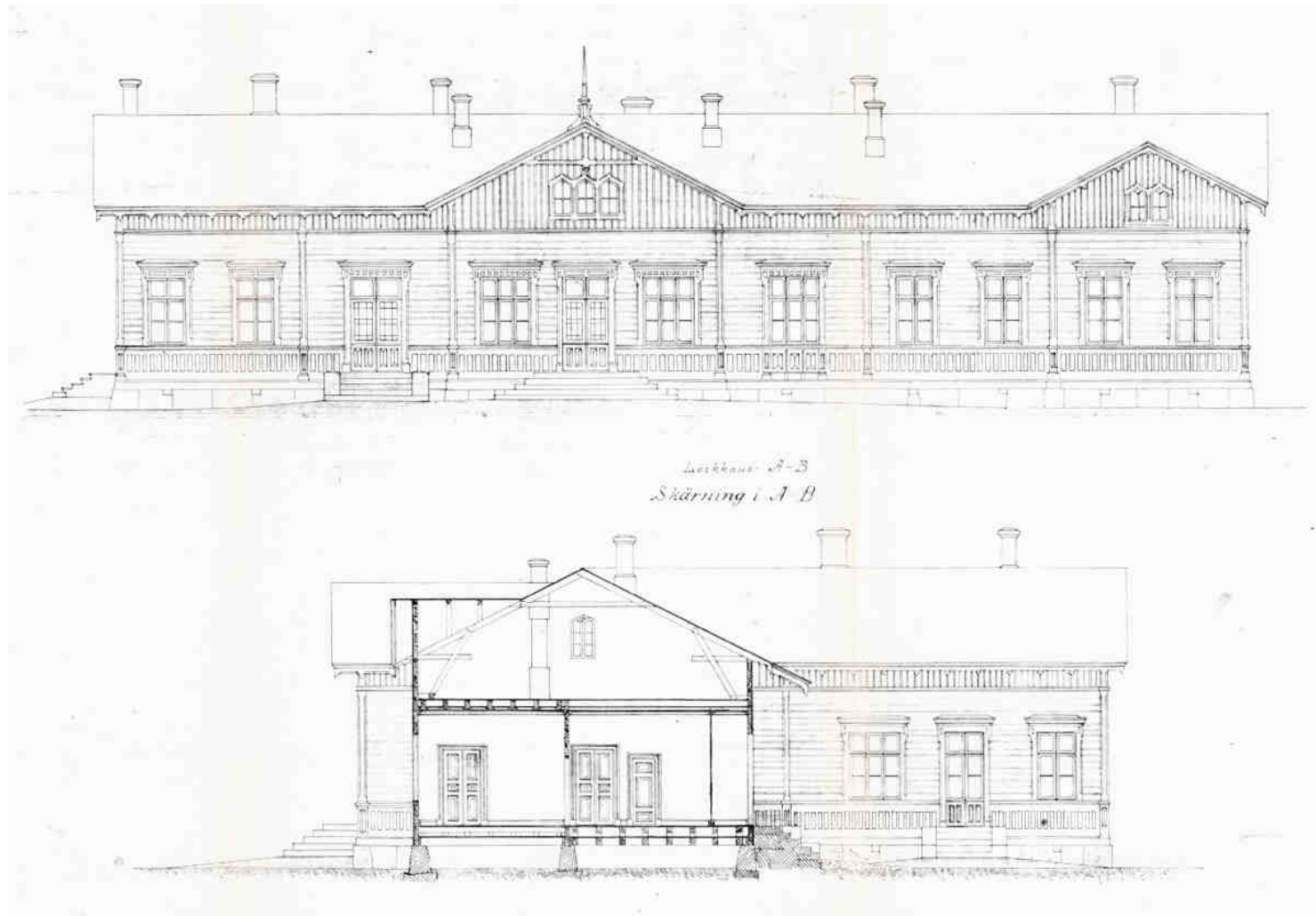
*Asema, Vaasan rata, 1880-luku*



*Oriveden asema 1890-luvulla. Kuva Chr. Ganderupin ateljee. — Paltanmäen museon kuvakokoelma.*



*Kuva: piirrokset 1910 muutoksiin. Oriveden kaupungin arkisto.*

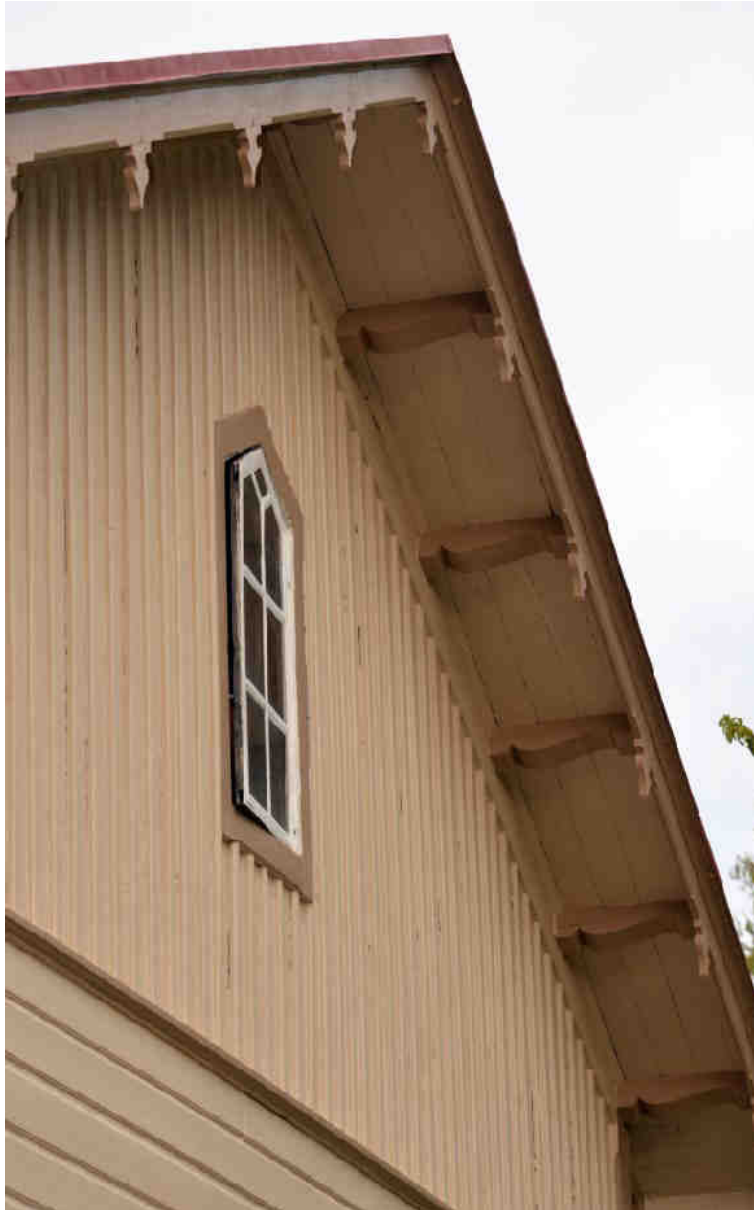




*Kuvat: Vasemmalla asemarakennus radalle ja alla Asema-  
tielle ja oikealla asemarakennus eteläkulmasta ja pysä-  
köintialueelta.*

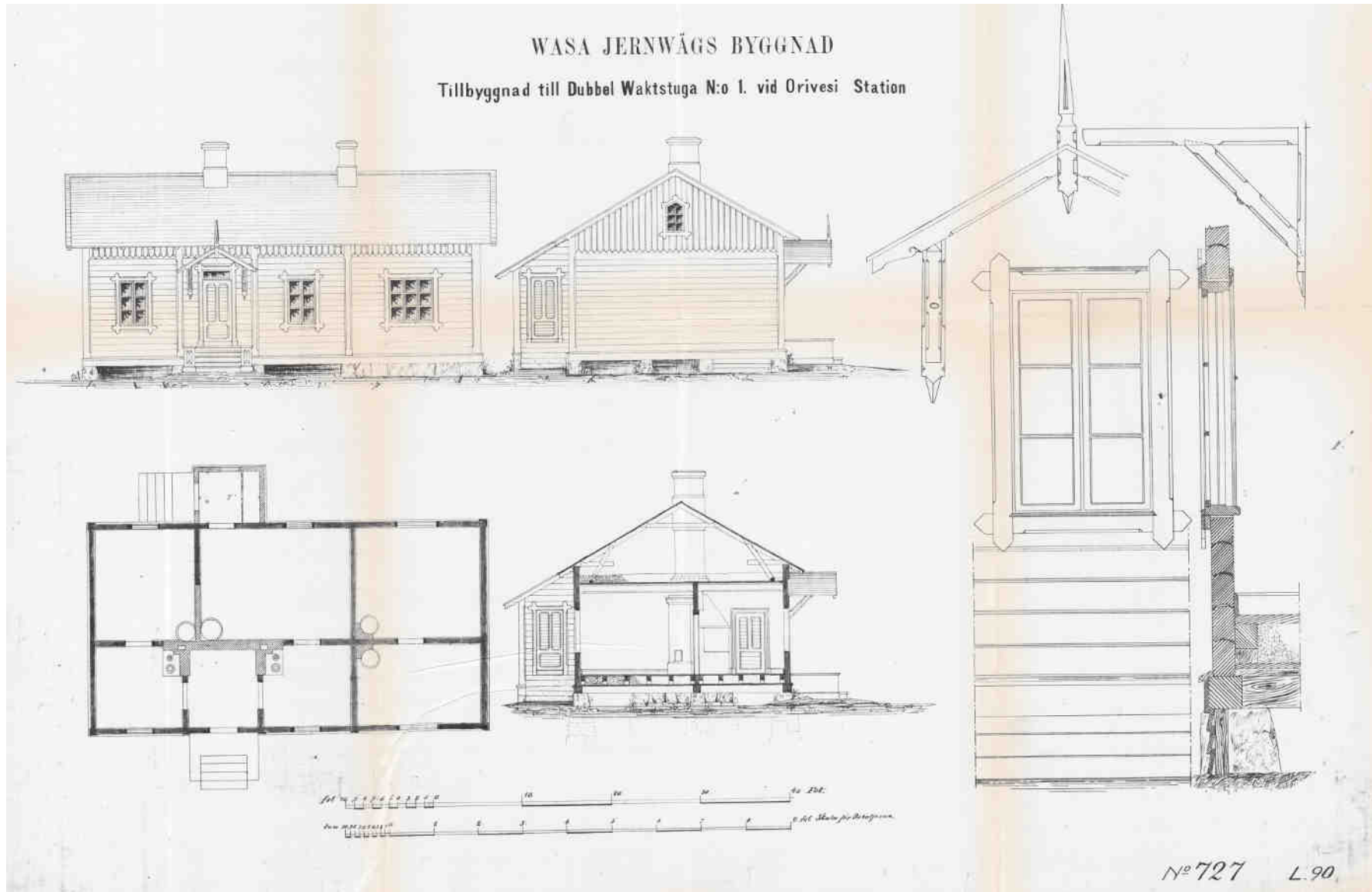






*Kuvat: Pohjoispäädyn räystäslistan koristeet, koristeveistetyt vasat ja kärkikolmiollinen ikkuna ullakolle. Asemarakennus pohjoisesta. Päätyyn on rajattu asemapuistosta pieni piha-alue.*





*Piirustus kaksoisvahtituvan laajennuksesta Orivedellä, Oriveden Asemanseudun perinteentallennus ry.*



#### 4.2.2 Kaksoisvahtitupa, asuinrakennus B

**Kuvaus:** Asuinrakennus asemasta pohjoiseen on harjakattoinen yksikerroksinen hirsirakennus, jossa pystyrimaverhoilu, matala harkkokiviperustus, kuusiruutuiset ikkunat ristiturkkaisiin listoihin ja pihapuolella pieni sisäänkäyntikuisti ja radanpuolella ovi ja avokatos. Raput luonnonkiviä. Rakennuksessa on muurattu piippu ja tiilikate. Päädyissä kärkikolmiolinen ikkuna. Kuistin ovi 1960-luvulta. Rakennus on tyhjillään.

**Historia:** Asuinrakennus asemasta pohjoiseen on tyypiltään laajennettu kaksoisvahtitupa, jonka alkuperäinen osa on radan rakentamisen ajalta 1880-luvun mallia. Laajennustapa on kuvattu Rautateiden kaksoisvahtituvan korjausohjeessa, mutta laajennus on tehty peilikuvana piirroksen nähdessä. (kortti 2, s. 4)

**Arvo ja muutoskestävyys:** Kaksoisvahtitupa on säilyttänyt alkuperäisen luonteensa ja ulkoasuun, katemateriaalissa ja ovissa muutoksia, jotka palautettavissa alkuperäiseen asuun. Asuinrakennukseksi suunniteltu rakennus on suositeltavaa korjata asuinkäyttöön. Perusteet alkuperäisyys, säilyneisyys ja tyyppisyys.







*Kuvat: Pieni asuinrakennus on säilyttänyt kattoa ja ovia lukuun ottamatta lähes alkuperäisen asunsa 1900-luvun alun laajennuksen jälkeen.*





*Kuvat: Pieni asuinrakennus on jäänyt koristepensaiden ja puuston saartamaksi.*



#### 4.2.3 1905 Asuinkasarmi, Asuinrakennus C

**Kuvaus:** Yksikerroksinen harjakattoinen asuinrakennus on vaakalaudoitettu, jaettu osiin ja ikkunakenttiin, joissa T-ikkunat koristeellisin ikkunalistoin. Matala lohkottu luonnonkiviperustus. Tiilimuuratut piiput, sementtitiilikate ja lisätty vintille 1950-luvun korvaikkunat. Pihanpuolella kaksi kuistia, joissa koristeelliset ovet ja oven päällä peltikatos. Asuinkäytössä.

**Historia:** 1905 tyyppirakennus rautatien henkilökuntaa varten, jossa säilynyt alkuperäisiä detaljeja, kuten ikkunat koristelutoineen, päädyn räystäät ja ikkunat sekä kuistit. Kate ja vintin ikkunat lisätty.

#### **Arvo ja muutoskestävyys:**

Rakennus on säilyttänyt arvokkaita piirteitään muutoksista huolimatta, arvo palautettavissa. Suositus korjauskorttien mukainen korjaus ja ylläpito.

*Kuvat: Asuinkasarmen yksityiskohdat kuten ikkunalistojen koristeet ja päädyn vuoliaiset ovat todennäköisesti Bruno Granholmin 1896 suunnittelemat ja samanlaiset kuin Keravan asuinkasarmissa. Koristeissa näkyy kansallisromantiikka. Päädyn kolmen ikkunan yhdistelmä oli ajan rautatierakennuksissa tyyppillinen. Radan ja pihan puolet.*

*Kuvat: Asuinkasarmi radalle ja pihanpuolelle.*







*Kuvat: Inventointikortti 1989, asuinkasarmin yksityiskohtia.*

*Kuvat: Asuinkasarmi radalle ja pihanpuolelle.*



#### 4.2.4 Asuinkasarmit 1940, muutoksia 1976, rakennukset D ja E, Nopontie 7 A ja B



**Kuvaus:** Kaksi asuinkasarmia on rakennettu samoilla piirroksilla alueen pohjoispäähän Asematien varrelle ja asema-alueen jatkoksi. Kummassakin talossa on neljä sisäänkäyntiä ja kuusiruutuiset ikkunat ristipuitteella, tien puolella vintille haukkaikkunat. Pystyrimalaudoitetut seinät ovat maalattu keltaokralla, ikkunapuitteet vaaleansiniset. Harjakatto, sementtitiilikate. Puiset ulko-ovet pieniruutuisin ikkunoin on maalattu vihreäksi ja katettu loivalla pulpettikatoksella, jonka toisessa laidassa valkoiseksi maalattu pyöreät pystyrimat. Luonnonkivisokkeli. Rakennukset edelleen asuinkäytössä.

**Historia:** Asuinrakennukset on piirretty 1940. Rakennuksiin on tehty muutoksia 1959, 1976 ja 1997. 1990-luvulla rakennukset olivat maalattu vihreiksi.

*Kuvat: Talo E pihasivulta, päädystä ja Nopontielle.*





**Arvo ja muutoskestävyys:**

Asuinrakennukset edustavat tyyliltään 1900-alun rakentamista, muutososia ovat katokset ja betonivaletut portaat. Ikkunadetaljit, luonnonkiviperusta ja hirsirakenne ovat hyvin ennallistettavissa korjauskortin ohjein.

*Kuvat: Yksityiskohtia.*





*Kuvat: Rakennus D pihalle ja Nopontielle.*





#### 4.2.5 Kellari 1902, rakennus j.

**Kuvaus:** Tiilimuurattu kellari on kookas aumakattoinen rakennus, jossa kolme ovea. Maavallein ympäröity.

**Historia:** 1902 rakennettu kellari on osa rautatierakennustyyppiin luotua kokonaisuutta. Katto ja ilmanvaihtopiiput uusittu; ovi ja muurausdetaljit alkuperäisiä. Aiemmin 1990-luvulla turvekatto.

**Arvo ja muutoskestävyys:** Arvo osana kokonaisuutta, muoto ja detaljeja säilynyt, palautettavissa.

**Autotalli, h** Sovitettu alueen tyyliin. Uudempaa kerrosta.



*Kuvat: Kellari ja autotalli, jotka sijaitsevat samassa rivissä ulkorakennusten kanssa.*

#### 4.2.6 1902-1907 Ulkokuoneet f, g ja i

**Kuvaus:** Asematien varressa aluetta rajaa kolme ulkorakennusta, joissa samanlainen kattomuoto, musta kolmiorimakate, punaruskeaksi maalattu vaakalautaverhous, valkoiset, okran ja tummanruskean väriset koristeleikkaukset ja puitteet. Keskimmäinen rakennus on lyhyempi. Asemarakennuksen kohdalla sijaitsevassa ulkorakennuksessa on lisäksi tiilimuurattu piippu. Tienpuoleinen sivu on laudoitettu harvaksi.

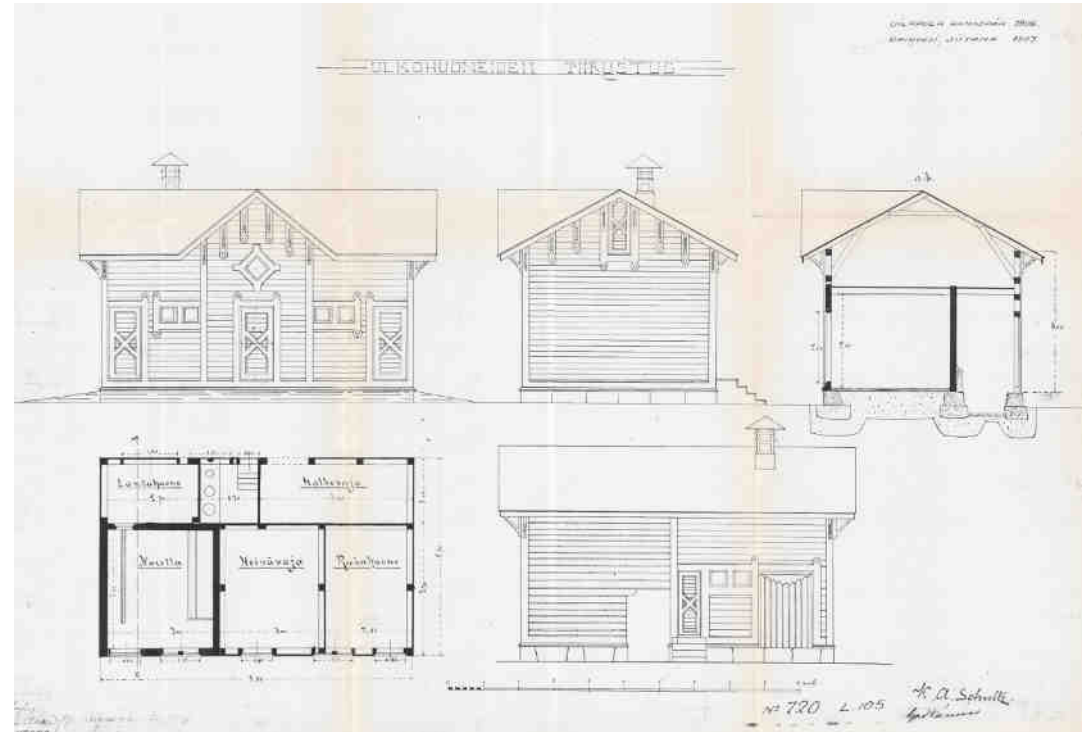
**Historia:** 1902-1907 tyyppiirustuksin rakennetut ulkorakennukset ovat palvelleet asemayhdyskunnan elämää. Oriveden Siitaman ja Vilppulan ulkorakennusten piirustus näyttää hyvin, miten ulkorakennukset palvelijat eläinsuojina, varastoina ja ulkokuoneina. Samoja yksityiskohtia yhdisteltiin.

**Arvo ja muutos kestävyys:** Rakennukset ovat aseman osa alkuperäistä kokonaisuutta, rautatiearkkitehtuurin piirteet ovat säilyneet hyvin ja korjauksissa on noudatettu alkuperäistä asua. Suositeltavaa säilyttää, erityisesti ulkoasu.

*Kuvat: rakennus i ja f ovat samankaltaiset, välissä kapeampirunkoinen ulkorakennus g, jossa räystäslinja ja julkisivu ovat samanlaiset kuin rinnalla sijaitsevissa rakennuksissa. Harjalinja sijaitsee pienimmässä rakennuksessa myös samassa linjassa viereisiin rakennuksiin nähden. Oikealla i ja f, alla g.*







*Kuvat: Ulkorakennus asemarakennuksen pihapiirissä jatkaa samaa rakennusriviä. Tien puoli vaatimaton. Piirros: Oriveden Siitaman aseman ulkorakennuspiirustukset ovat samaa aikakautta kuin Oriveden ulkorakennukset. Piirros. Oriveden Asemansseudun perinteentallennus ry.*

#### 4.2.7 Sauna ja pesutupa 1940, rakennus k

**Kuvaus:** Harjakattoinen vuoraamaton hirsirakennus. Kaksi sisäänkäyntiä, lautaovet pihan puolelle, päätykolmiot keltamullattua pystyrimalaudoitusta, jossa riippuva sahalaitakoriste. Päädyissä ja pihasivulla kaksi pientä neliruutuista ikkunaa. Väritys on ennallistettu 1900-luvun vaihteen rautateille tyyppilliseksi. Ovet ruskeat, räystääs-, nurkka- ja reunalistat ja päädyt keltamulta, hirsiseinä maalattu punaokra. Sementtitiilikate. Hyvin matala luonnonkiviharkkoperustus. Pellitetty piippu.

**Historia:** Tyyppiirustuksin 1940 rakennettu sauna- ja pesutuparakennus, jota muutettu 1944, 1954.

**Arvo ja muutoskestävyys:** Alkuperäiset piirteensä hyvin säilyttänyt rautateille tyyppillinen rakennus, ennallistettu alueen kokonaisuutta tulevaisuuteksi. Suositeltavaa suojella osana kokonaisuutta.

*Kuvat: Sauna- ja pesutupa pihalle ja pohjoispäädystä.*





#### 4.2.8 Ulkokuoneet 1940, rakennukset I ja m

**Kuvaus:** Kaksi identtistä ulkorakennusta, jotka sijoitettu alueen rakennuskannassa poikkeuksellisesti päädyt radalle. Harjakattoiset, pystyrimavuoratut. Väritys on ennallistettu 1900-luvun vaihteen rautateille tyyppilliseksi. Ovet ruskeat, reuna- ja nurkkalistat ja päädyt keltamulta, vuoraus maalattu punaokra. Kate huopa.

**Historia:** 1940 luvun tyyppiirustuksien mukaan.

**Arvo ja muutoskestävyys:** Alkuperäiset piirteensä hyvin säilyttäneillä rakennuksilla on arvoa osana kokonaisuutta. Suositeltavaa suojella osana kokonaisuutta.



#### 4.2.9 Veturitalli 1947, rakennus O



**Kuvaus:** Kahden pilttuun punatiilinen veturitalli ja vesitorni sijaitsee radan itäpuolella. Kääntöpöytä sijaitsee talista melko etäällä. Itäpuolella sijaitsee matalia varastokatoksia.

**Historia:** Veturitalli on rakennettu tyyppipiirustuksien 1947, muutoksia 1954 ja 1985. Kääntöpöytä kuuluu kokonaisuuteen.

**Arvo ja muutoskestävyys:**

Alkuperäiset piirteensä hyvin säilyttänyt rautateille tyypillinen rakennus. Itäpuolen maisemallinen maamerkki. Suositeltavaa suojella osana kokonaisuutta.

*Kuvat: Veturitalli pohjoisesta ja itäpuolen varastoalueen katoksia.*







*Kuvat: Veturitalli etelästä ja radan puolelta luoteesta sekä kaakkoissivu.*



*Kuvat: Kääntöpöytä sijaitsee etäällä veturitallista. Viistoilmakuva 2017, Oriveden kaupunki.*





#### 4.2.10 Tavaramakasiini 1930, rakennus q

**Kuvaus:** Tavaramakasiini sijaitsee aseman eteläpuolella radan varressa, rajaten pysäköintialuetta. Tavaramakasiini muodostaa kokonaisuuden aseman, 2006 valmistuneiden pysäkin ja raiteille kulkevan ylikulkusillan kanssa. Harjakattoinen pystyrimalaudoitettu rakennus valkoisin nurkka- ja ikkunalistoin. Perustus ja lastauslaituri betonia/ lohkottu luonnonkivireuna.

**Historia:** Tavaramakasiini on 1930 Jarl Ungerin piirustuksien valmistunut puurakenteinen harjakattoinen makasiini. Makasiiniin on kuulunut aiemmin 1963 VR:n ratateknillisen toimiston huonerakennusjaoston suunnittelema rakennus, joka on purettu vuosituhaten vaihteessa. Rakennuksessa on sijainnut sekä kylmää varastotilaa, että tilat miehistön ruokailuun ja pukuhuoneiksi.

#### **Arvo ja muutoskestävyys:**

Arvo ja muutoskestävyys: Alkuperäiset piirteensä hyvin säilyttäneellä rakennuksella on arvoa osana kokonaisuutta. Suositeltavaa suojella osana kokonaisuutta.



*Kuvat: Näkymä Asematieltä pohjoiseen. 1997 Vallas, RKY, ilmakuvassa näkyy tavaramakasiinin laajennusosa.*

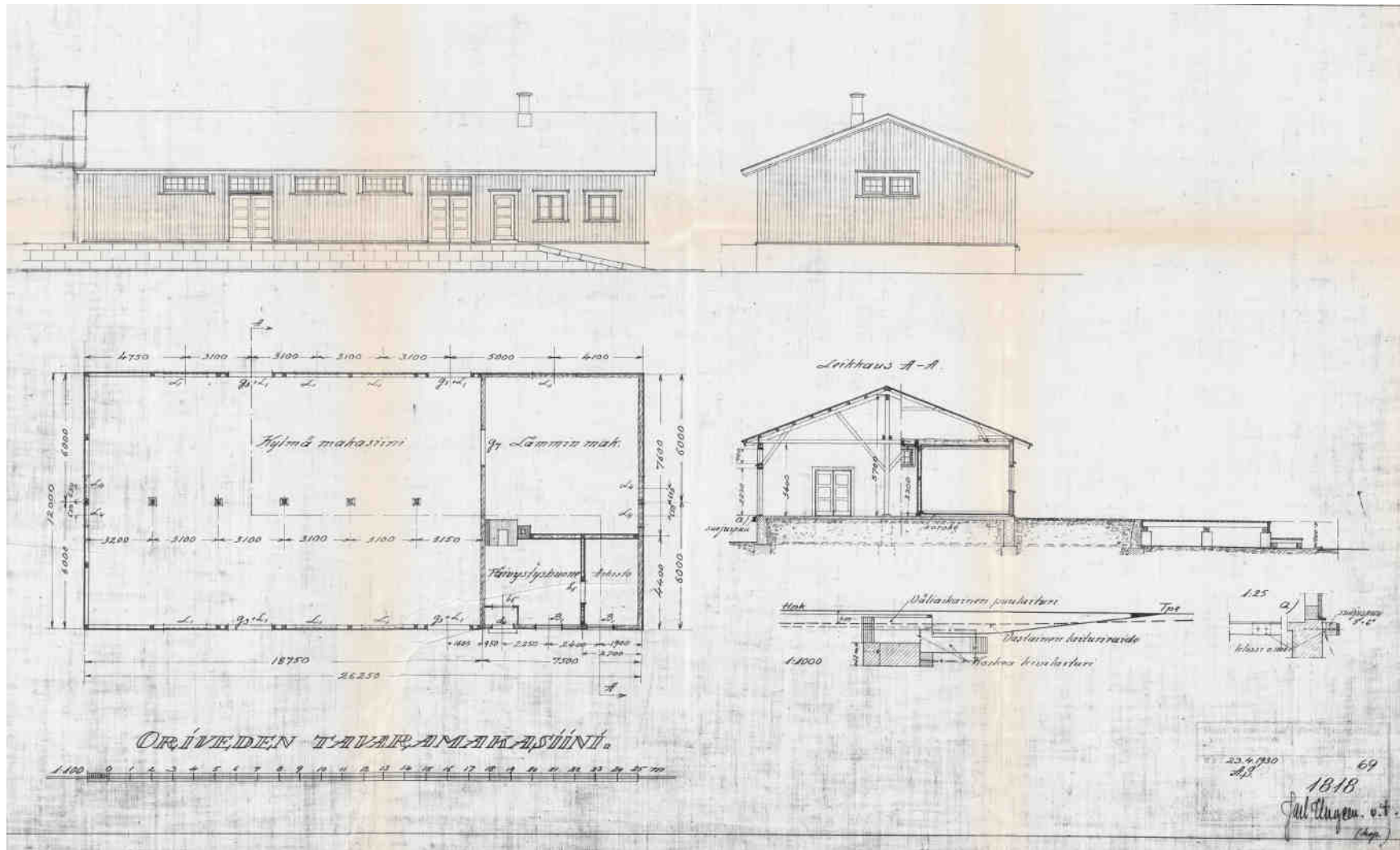




*Kuvat: Tavaramakasiinin säilynyt 1930-luvun osa radan puolelta ja pohjoisesta pysäköintialueelta.*



Kuva: Piirros 1930 Oriveden tavaramaksiini, J. Ungern. Oriveden perinteentallennus ry.







#### 4.2.11 Tavaramakasiinin ympäristö, Oriveden pysäkki

Ylikulkusilta on rakennettu 2006.



#### 4.2.12 Asemapuisto

**Kuvaus:** Oriveden asemapuistosta on säilynyt lähinnä puustoa: pihtakuuset, sembramännyn ja lehtikuuset ovat kasvaneet suuriksi.

**Historia:** Asemapuistosta ei löydetty vanhoja valokuvia, eikä puistosuunnitelmia. 1930-luvun ilmakuvassa näkyy asemaa ja asuinrakennuksia ympäröivää puustoa ja 1990-luvun kuvissa laituria rajaava pensasaita.

**Arvo ja suositus:** Puustolla on maisemallinen arvo, osa puustosta vaatii uudistamista. Jatkotutkimuskohde ja ennallistaminen asemapuistokortin tiedoin, alkuperäislajien selvitys ja lisääminen.





## Aseman kellari

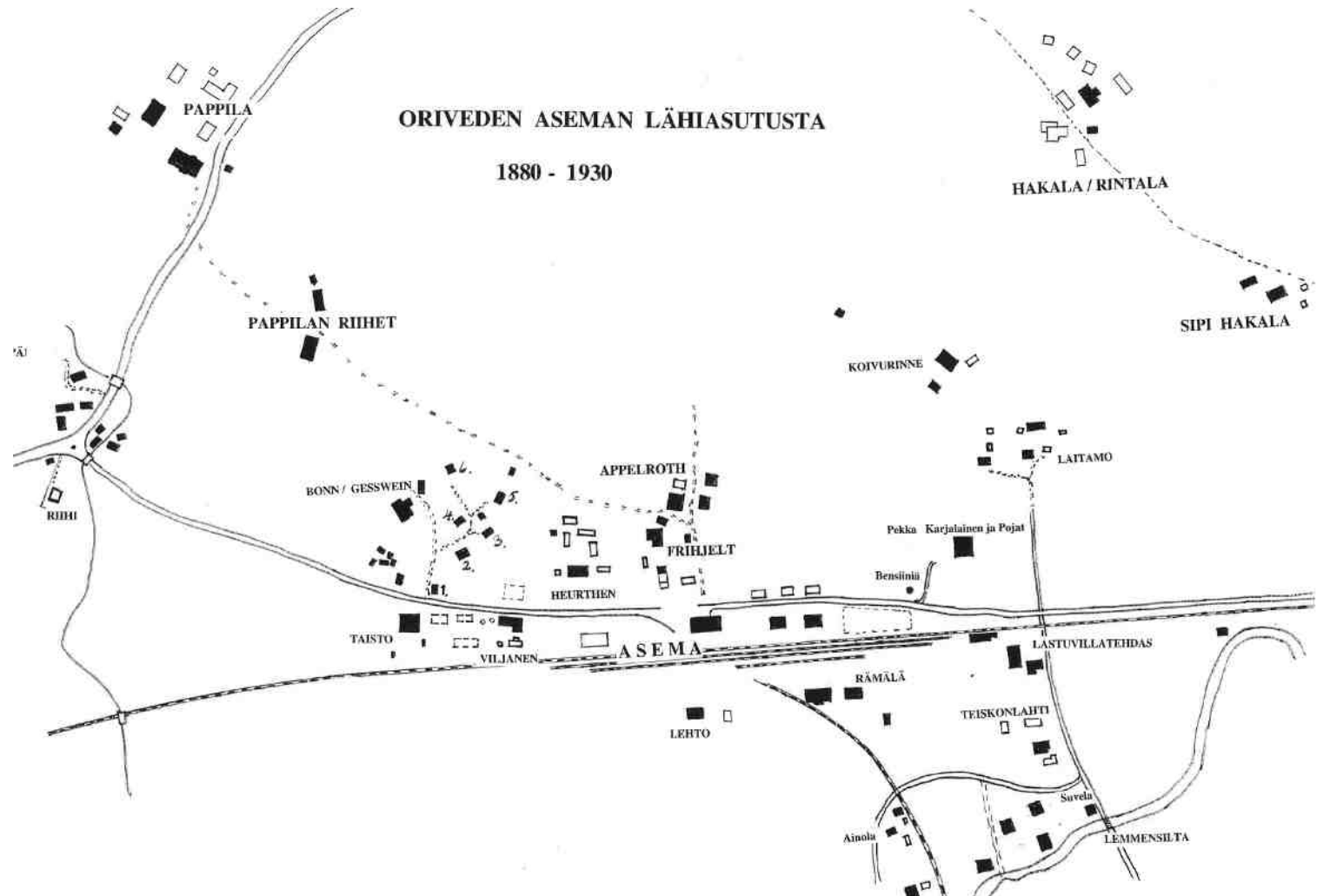


*Asemaan liittynyt kellarirakennus tien varressa on purettu. Kuva 2006, Oriveden perinteentallennus ry, Antero Jokelan KA.*

### 4.3 Aseman ympäristön rakennukset

Oriveden Asemaseudun perinteentallennus ry:n kansalaismuistitiedon mittava keruuhanke on kirjannut paikallishistoriaa kartoilla Oriveden asemaseudusta. Säilyneitä kohteita ovat aseman lisäksi mm. Laitamon tila, Pitsihuvila ja Koivurinne. Muita rakennetun ympäristön kohteita aseman ympäristössä ovat asemaan kuuluva tavarasuojaja ja 1918 Oriveden taistelun muistomerkki. Hävinneistä rakennuksista on nostettu esille alueen kerroksellisuutta.

*Kartta: Oriveden Asemaseudun perinteentallennus ry.*





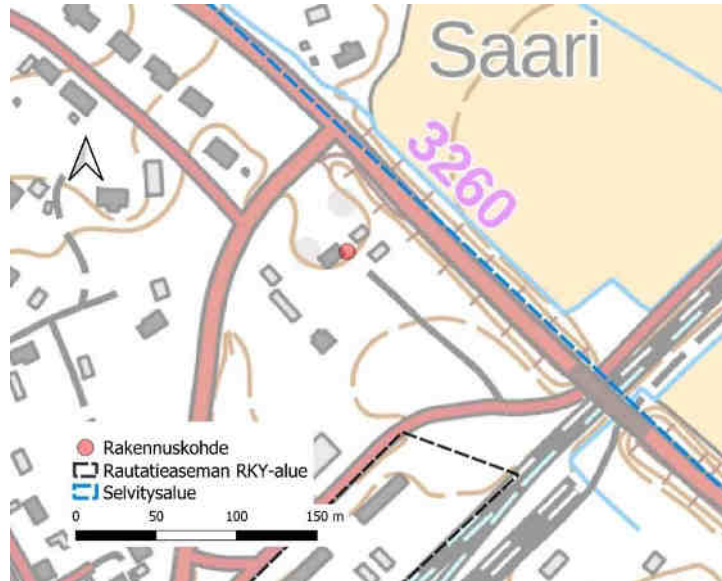
### 4.3.1 Laitamon tila (2:16)

**Kuvaus:** Laitamon pihapiirissä on kaksi asuinrakennusta 1900-luvun alkupuolelta. Toinen on säilynyt lähes alkuperäisessä asussa, toinen laajennettu jälleensrakennuskaudella. Pihapiirissä kivi- ja hirsirakenteinen maakellari, kaakossa autotallirakennus 2000-luvulta.

**Historia:** Laitamo mainitaan Paul Nepperströmin talona (Jokela, A.), joka muutti Orivedelle 1902. Nykyisen omistajan mukaan uudempaa asuinrakennusta on jatkettu pohjoispäästä. Myös toinen punamullattu rakennus on todennäköisesti laajennettu pohjoispäästä. Laitamon tila on lohkottu 1921, 2: 1-27.

**Arvo ja muutoskestävyys:** Paikallishistoriallisesti arvokas. Osin muuttunut, kerroksellinen. Suositeltavaa säilyttää asuinkäytössä ja ulkopuolelta tehdyn arvion mukaan ennallistettavissa.

*Kuvat: Asuinrakennus ja maakellari, pohjakartta 2021 MML.*

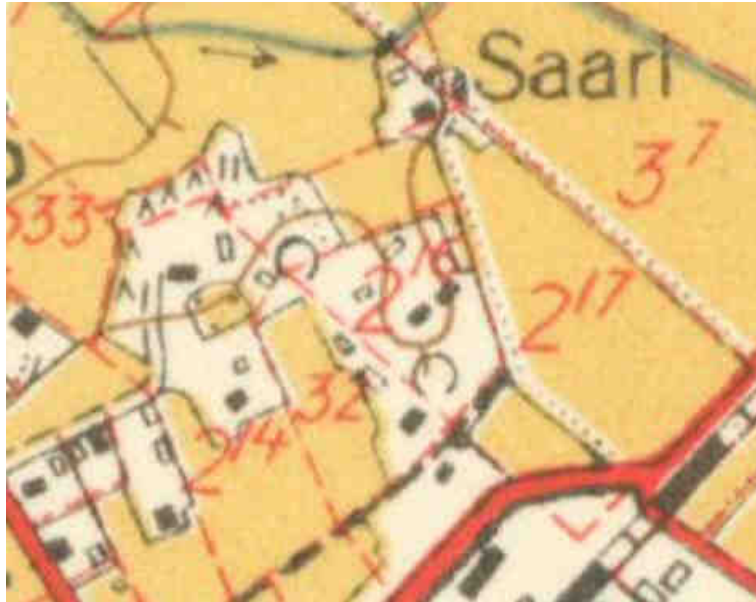






*Kuvat: Ilmakuva 1951 MML, asuinrakennus eteläpuolelta ja kuisti pohjoispuolelta.*





*Kartta: Peruskarttalehden ote 1956, MML. Kartalla nykyistä Eräjärventietä ei vielä ole rakennettu, vaan tie kulki kaakkoispuolelta. Myös kuja pihapiiriin jatkui aiemmin Saaren pihapiiriin. Laitamo muodosti Teräkselän kanssa kokonaisuuden peltojen keskelle.*

Teräkselä, Asematie 23, Laitamon länsipuolella on piirteidensä perusteella 1900-luvun alkupuolelta. Oskari Teräksen nahkuri—ja satulasepänerastas toimi talossa 1920-luvulla ja myöhemmin puuseppä Väinö Järven ruumisarkkuliike. (Jokela, A. s. 188). Poikkiharjaisen rakennuksen värityksessä on suosittu rautateillä suosittua uusrenessanssin tapaa tummista listoista, toinen rakennus on verhottu pystyrimalaudoitusta imitoivalla pahvi-rima yhdistelmällä. Kapealla tontilla on kaksi asuinrakennusta ja niiden välissä kujan varressa ulkorakennus. Peruskartalla näkyvä, nykyisen Nopontien suuntainen polkuväylä Teräkselän kaakkoispuolella ei enää hahmotu maastossa.

*Kuvat: Teräkselän rakennukset.*

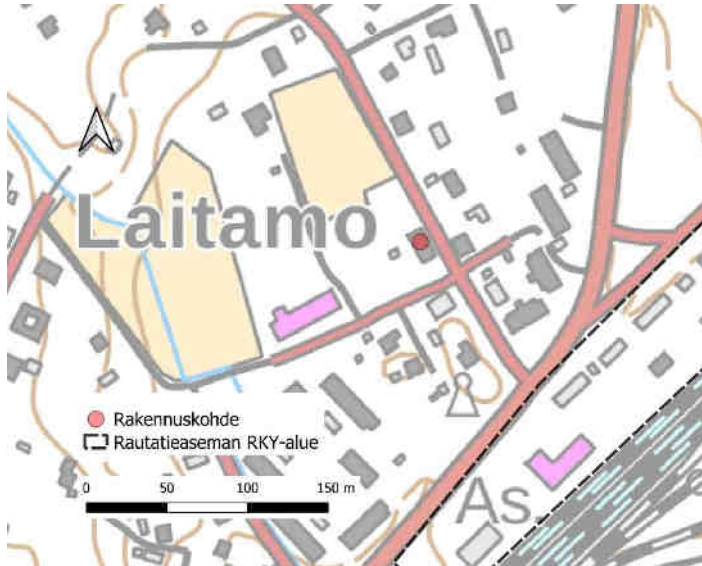


### 4.3.2 Pitsihuvila

*Kuva: Pitsihuvila kuvattuna Laitamontieltä kaakon suunnasta.*

**Kuvaus:** Mansardikattoinen asuinrakennus, peltikatto, lautaverhoilu, hyvin matala betoni perustus.

Tontilla purkukuntoinen ulkorakennus hirrestä.



**Historia:** Laitamontien varrella lähellä asemaa sijaitseva rakennus tunnettiin asemakyläläisten keskuudessa aiemmin Pitsihuvilana. Rakennuksen toi Terijoelta asemapäällikkönä toiminut Ernst Appelroth perheelleen asuintaloksi. Rakennus tuotiin purettuna Orivedelle rautateitse ja pystytettiin nykyiselle paikalle vuosien 1924 ja 1927 välillä. Talon osti ja siihen muutti perheineen poliisina työskennellyt Tauno Naaralainen 1936, ja talossa toimi putka vankien siirtoa varten 1940-luvun ensimmäisen puoliskon ajan. Muistitiedon mukaan talon alakerrassa oli avara ruokasali paneloituine seinineen ja toinen valoisa sali, makuuhuone, yksi kamari ja keittiö, jonka yläpuolella yläkerrassa oli kamari ja keittiö. Yläkertaan on myöhemmin rakennettu lisää huoneita ja toiset portaat, jotka ovat pienentäneet alkuperäisen lasiverannan L-muotoiseksi. (Oriveden asemanseudun historiaa II, s. 137.)

**Arvo ja muutoskestävyys:** Aikansa harvinainen edustaja alueella, paikallishistoriallisesti arvokas. Osin muuttunut, kerroksellinen. Suositeltavaa säilyttää asuinkäytössä ja ulkopuolelta tehdyn arvion mukaan ennallistettavissa.



*Kuvat: Pitsihuvilassa on säilynyt alkuperäisiä yksityiskohtia, räystääs, kuisti ja ikkunakoristeita- ja osia. Pihapiirissä romahtanut hirsirakenteinen ulkorakennus.*



### 4.3.3 Koivurinne 1924

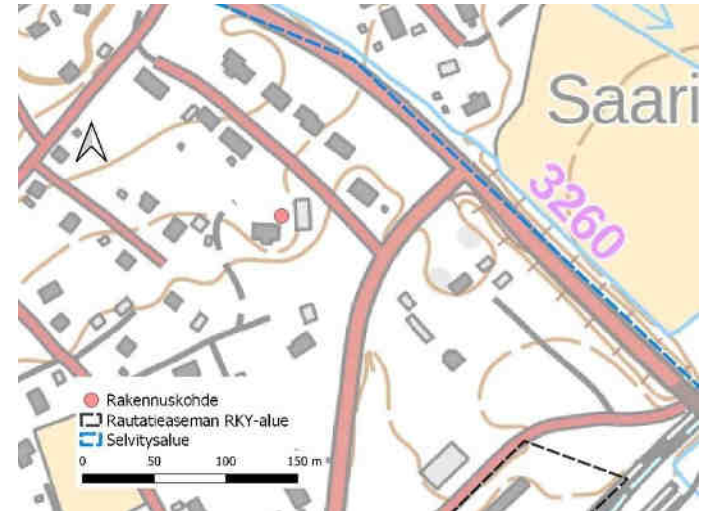
**Kuvaus:** Saarentien varressa kumpareella sijaitseva mansardikattoinen asuintalo ja harjakattoinen suurehko talousrakennus. Asuinrakennuksessa kuistit molemmilla puolilla taloa sekä umpikuisti aseman puoleisessa päädyssä. Osa ikkunoista alkuperäisiä, mm. päädyissä lunetti-ikkunat.

**Historia:** Omistajina Oriveden asemanseudun historiikissa (Jokela, A 2006) tontin Koivurinne-nimityksen antanut Zimmerman sekä talon rakennuttaja maanmittari Jaakko Härmälä. Kotiseutumme -teoksen mukaan rakennus on rakennettu 1924.

#### Arvo ja muutoskestävyys:

Koivurinne on säilyttänyt aikakaudelle tyypilliset piirteet, mutta ikkunamuutokset ovat muuttaneet osin talon luonnetta. Rakennuksella on paikallishistoriallinen arvo virkamiestalona.

*Kuvat: Koivurinne etelästä ja Saarenkujalta.*

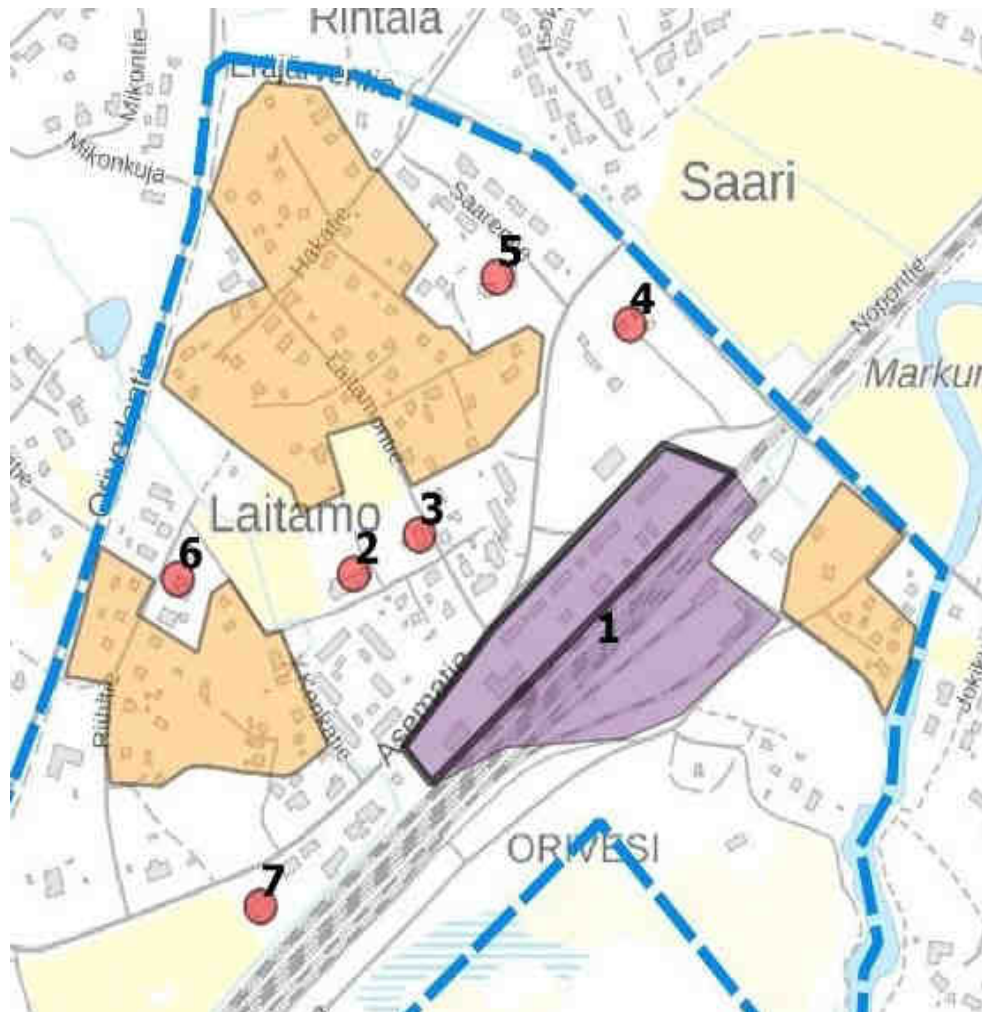






*Kuvat: Koivurinne Sinisalon teoksessa 1990: 192, ja ulkorakennus 2021.*

#### 4.4 Jälleenrakennuskauden alue Laitamon vahoilla mailla



Asemansetu rajautuu nykyään erilliseksi omaksi alueeksi Orivedentien Kt 58 ja Eräjärventien sekä rautatien rajaamana.

Jälleenrakennuskauden alueita on tässä selvityksessä tarkasteltu yhtenä kokonaisuutena jo 1910-luvun I maailmansodasta ja itsenäistymisestä käynnistyneenä rakentamisen vaiheena. Laitamon alueella Riihitien, Hakatien ja Laitamontien luoteispää kuuluvat näihin pientalovaltaisiiin alueisiin, joiden rakennuskantaa leimaavat monet yhtenäiset piirteet, mutta myös kirjava korjaushistoria ja -tavat. Alue on vanhaa Pappilan torppien seutua, johon kasvava asemansetu laajentui. Alueen luoteiskulmalla on sijainnut Hakalan torppa.

Laitamontie ja Hakatie on kuvattu selvityksessä yleispiirteisesti, eikä niitä ole arvotettu kohteina, vaan on pyritty tuomaan esille alueen teiden luonne osaan asemanseutua. 1900-luvun alusta alkaen syntyneillä alueilla on yhtenäistä suurehkoja yhden talon tontit, joissa asuinrakennus sijaitsee melko keskellä tonttia ja talousrakennus rajaa tielinjaa tai tontin laitaa. Poikkeuksen ovat tehneet kauppatalot, jotka ovat sijainneet usein teiden kulmassa. Niihinkin on yleensä liittynyt asumista.





*Viistokuva, Ori-veden kaupunki 2017. Laitamon alue kohti pohjoista.*

*Vasemmassa laidassa Orivedentie Kt 58, joka erottaa Laitamon pappilankankaasta erilliseksi.*





*Kuvat: Jälleenrakennuskaudella 1940-50-luvuilla rakentui Laitamon alueen luoteiskulma. Talojen korjaushistoria vaihtelee runsaasti huolitelluista pihapiireistä tyhjillään oleviin, lähes romahtaneisiin rakennuksiin.*



#### 4.4.1 Hakatie



*Kuvat: Viistokuvassa näkyy Hakatie ja sen päätteessä pi-  
hapiiri, jossa edustava ulkorakennus. Asuinrakennus on  
muuttunut ominaispiirteiltään. Alla näkymiä Hakatieltä.*



#### 4.4.2 Laitamontie



Laitamontie on ollut tärkeä alueen raitti Asematien risteävänä reittinä viimeistään 1930-luvulla, raitti on kuitenkin alkanut kehittyä poikkikatuna heti aseman rakentamisen myötä. Laitamontien vanhimpia rakennuksia on Pitsihuvila.

*Kuvat: Suomen taloudellinen kartta 1931, Orivesi. Ilmakuva 1951, MML. Asema on Laitamontien pääte. Pitkä peltoaukea on kuulunut raittiin pitkään.*





*Kuvat: Laitamontiellä Pitsihuvila ja näkymä kohti Pappilankangasta sekä kohti asemaan, kuvassa kenkätehdas Ensi.*





Laitamontie muodostaa asuinrakentamisen kulttuurikerrosta yhdistävän runkotien. Sen varteen sijoittuvat useat samantyyppiset asuinrakennukset 1900-luvun vuosikymmeniltä, kuten jyrkkäkattoiset pientalot 1900-luvun alusta. Jyrkkäkattoinen malli on todennäköisesti 1920-30-lukujen tyyppitalopiirustuksia hyödyntäneitä asuintaloja, joiden piirustuksia Asutushallitus tuotti sekä maaseudun että kaupunkien kasvua varten.

Useisiin rakennuksiin on tehty runsaasti muutoksia, mutta alue on säilyttänyt eheän puutarhamaisen luonteensa.

*Kuvat: Laitamontie 2, johon tehty loivakattoinen laajennusosa. Alla Laitamontie 4 on vanha liikerakennus, johon kuuluu myös ulkorakennus.*







*Kuva: Laitamontie 9. Rakennuksessa on useita edustavia yksityiskohtia. Rakennus on todennäköisesti 1900-luvun alusta. Alla Laitamontie 8. Monissa pihapiireissä on säästynyt vanha ulkorakennus.*





*Kuva: Mittarintieltä pihapiirissä 1900-luvun pientilan päärakennus ja ulkorakennus (2:310, 2:311)*



*Kuva: Laitamontien ja Hakatien risteys kohti etelää.*



#### 4.4.3 Kenkätehdas Ensi



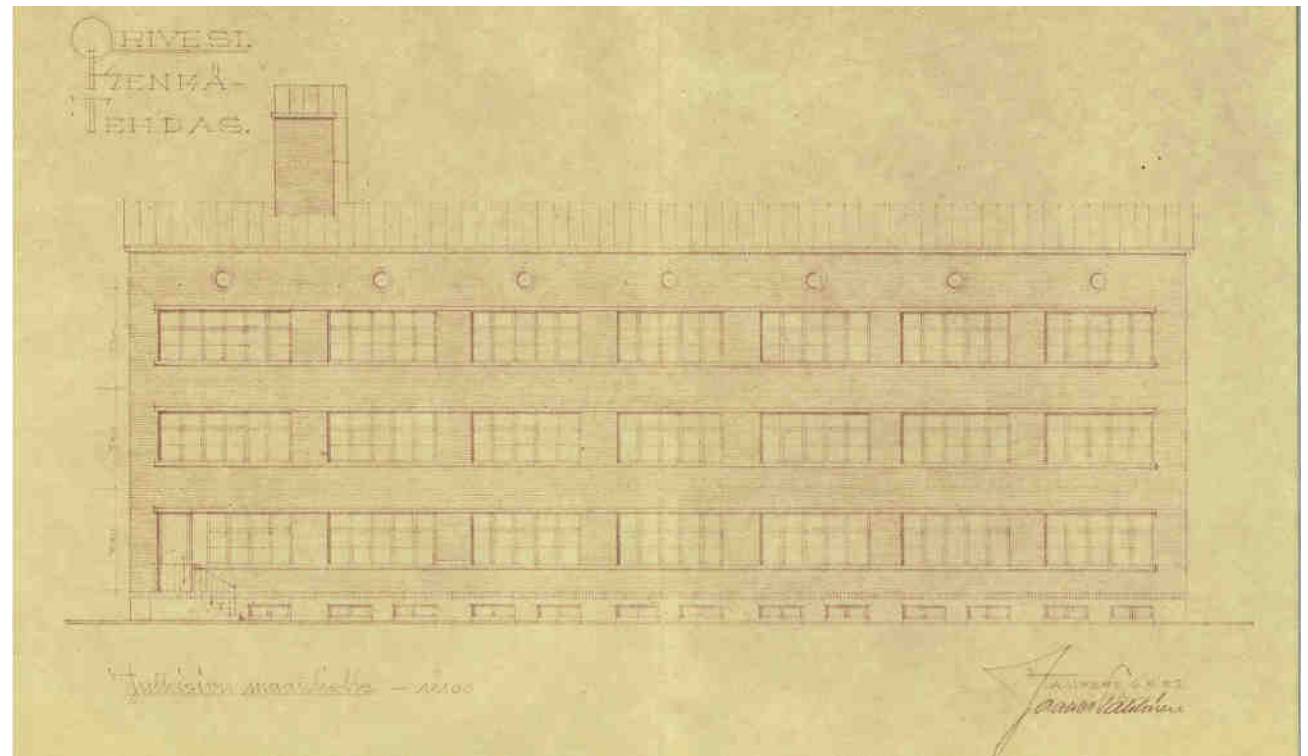
*Kuva: Entinen kenkätehtaan rakennus kuvattuna pohjoispuolelta.*

**Kuvaus:** Rautatieasemasta 150 metriä luoteeseen sijaitseva pitkänmallinen teollisuusrakennus. Rakennuksessa on kolme kerrosta ja kellari, pohjoisivulla ulkoneva porrassiipi. Kattomuotona on loiva harja, katteena punaruskea saumapelti. Julkisivut ovat puhtaaksi muurattua punatiiltä. Useista pikkuruuduista koostuvat vaakasuuntaiset ikkunat rytmittävät julkisivua symmetrisinä nauhoina. Porrastornissa ikkunat ovat pystysuuntaiset, ja tornin länsisivulla on yhden ruudun korkuiset ikkunanauhat. Ullakkokerroksessa on pienet pyöreät ikkunat.

**Historia:** Rakennettu Ensi Karjalaisen perustamaksi kenkätehtaaksi 1937. Laajennettu 1950-luvun alkupuolella, jolloin rakennusta jatkettu itäpäädyssä. Laajennus on suunniteltu 1952, piirustukset on signeerannut arkkitehti Jaakko Tähtinen. Ensintien puoleinen toinen sisäänkäynti rakennuksen keskivaiheilla on tehty myöhemmin. Rakennuksen omistaa nykyisin Pasin tehdas -niminen yritys, joka vuokraa rakennuksen tiloja eteenpäin. Rakennuksessa toimii tällä hetkellä yksityisiä tilan vuokraajia, yrityksiä ja taiteilijoita.

1927-28	Toimistoarkkitehti Armas Lindgrenin tsto
1929	Arkkitehti TKK
1929-32	Toimistoarkkitehti Jussi Paatelan tsto
1929-33	Rak.huoneopin assistentti, TKK
1931	Pyynikintori 8, Tampere Yrjö Lindegrenin kanssa
1933-	Oma toimisto Rak.opin yliopettaja, Tren teknl. oppilaitos
1934	Puistolinna, Hämeenpuisto 18, Tampere
1938	Turvantalo, Hämeenkatu 25, Tampere
1938	Suomen Yhdyspankintalo, Hämeenkatu 24
1938	Metsäkansan kirkko, Valkeakoski
1940	As Oy Satakunnankatu 63, Tampere
1941	As Oy Axonlinna, Tampere
1941	SMK:n pääkonttori, Hämeenkatu 7, Tampere
1942	Mensan tehdasrakennus, Hämeenlinna
1948	Ilmarinkatu 40, kerrostalot Tampere
1950	Viljalan kirkko
1950	As Oy Sepänkatu 4-8, Tampere
1950	As Oy Nyyrikintie 8, Tampere
1950	Pyynikön Panimon tehdasrakennuksia, Tampere
1951	As Oy Hämeentori, Hämeenlinna
1951	Veljeslinnan kerrostalo, Tampere
1954	As Oy Ratinanhovi, Tampere
1954	Asunto Oy Koskentie / Litukankatu 2-12
1954	Ahdinkadun-Omakadun talot Petsamossa
1955	As Oy Viinikanhovi, Tampere
1950l	As Oy Sammonkatu 22-24, Tampere
1958	Tekstiilitalo, Tampere kauppatori
1959	Yhteiskoulun lukion muutokset, Tampere
1960l	Saukonmäen kerrostalot, Tampere
1960l	Amurinportti, Tampere
1964	Kaukajärven aloituskorttelit, Tampere Heikki Aitola, Olavi Suvitie, Taito Uusitalo
1965	Hakametsän jäähalli

**Arvo ja muutoskestävyys:** Entinen kenkätehdas edustaa rakennusaikansa tyyppillistä, mutta tasokasta teollisuusrakennussuunnittelua. Rakennuksen piirteissä yhdistyvät 1920-luvun tiiliklassismi ja funktionalismi. Tähtisen suunnittelema 1950-luvun laajennus on sovitettu saumattomasti alkuperäisen rakennusosan tyyliin, ja rakennukseen on tehty tämän jälkeen vain vähäisiä muutoksia. Rakennuksella on asemansseudulla merkittävää paikallishistoriallista sekä taajamakuullista arvoa. Suosittelavaa säilyttää rakennus nykyisessä käytössä ja suojella rakennus asemakaavassa sen edustavuuden ja alkuperäisyyden vuoksi.



Kuvat: Arkkitehti Jaakko Tähtisen ura. Yllä Ensin kenkätehtaan laajennuksen julkisivupiirros etelän suuntaan.





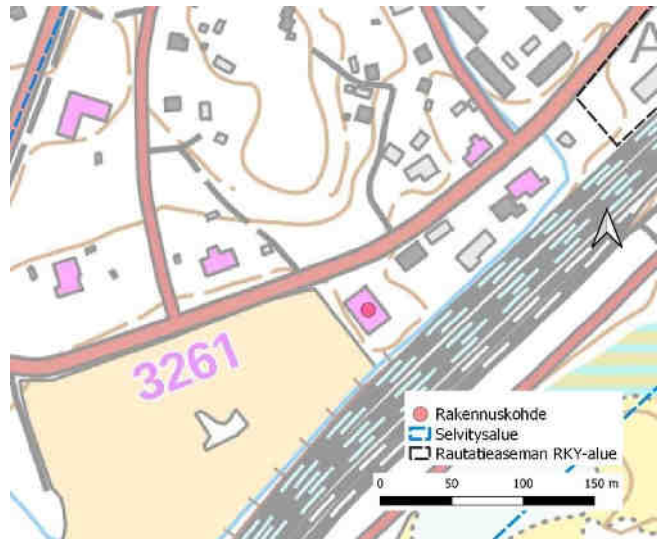
*Kuvat:*

*Vasen: Rakennuksen länsipäätä kuvattuna Ensintieltä.*

*Yläoikea: Ilmakuva asemanseudulta vuodelta 1951, MML. Ensin kenkätehdas ympyröity kuvassa punaisella. Rakennus näkyy kuvassa alkuperäisessä koossaan, itäpäädyn laajennusta ei ole vielä toteutettu.*

*Alaoikea: Rakennuksen itäpääty ja eteläjulkisivu kuvattuna Ensintieltä.*

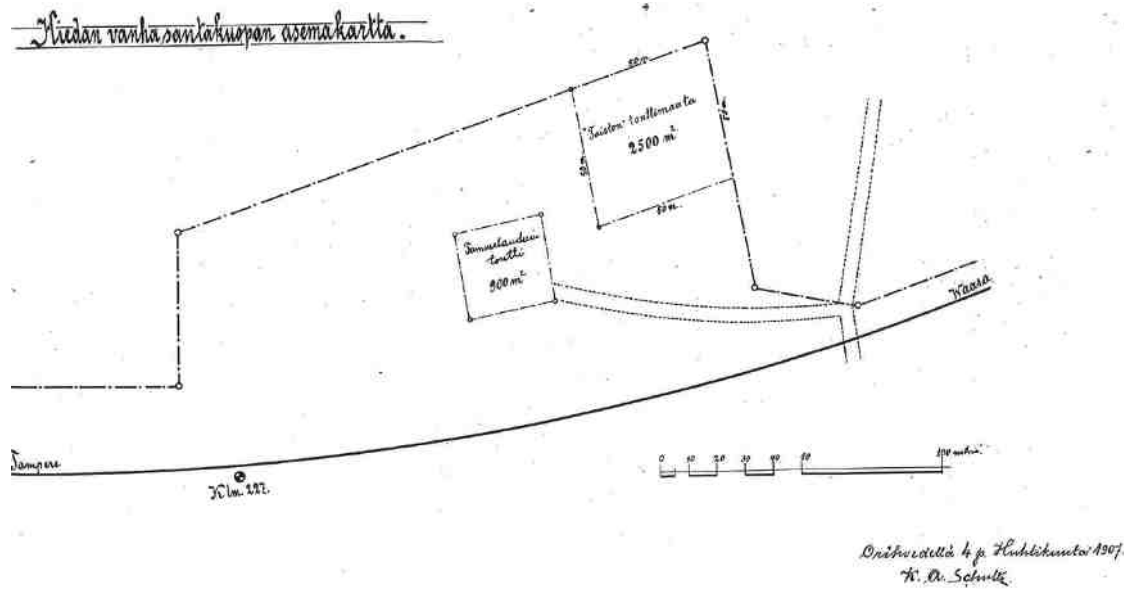
#### 4.4.4 Taiston talo



**Kuvaus:** Asemalta etelään sijaitsee asemaraitin rakennusrivin aloittava työväenyhdistyksen juhlatalo, jonka toinen puoli toimii kirpputorina. Puurakenteinen pulpettikattoinen rakennus on vuodelta 1957. *Kuvat: taisto Asematieltä ja radalta.*







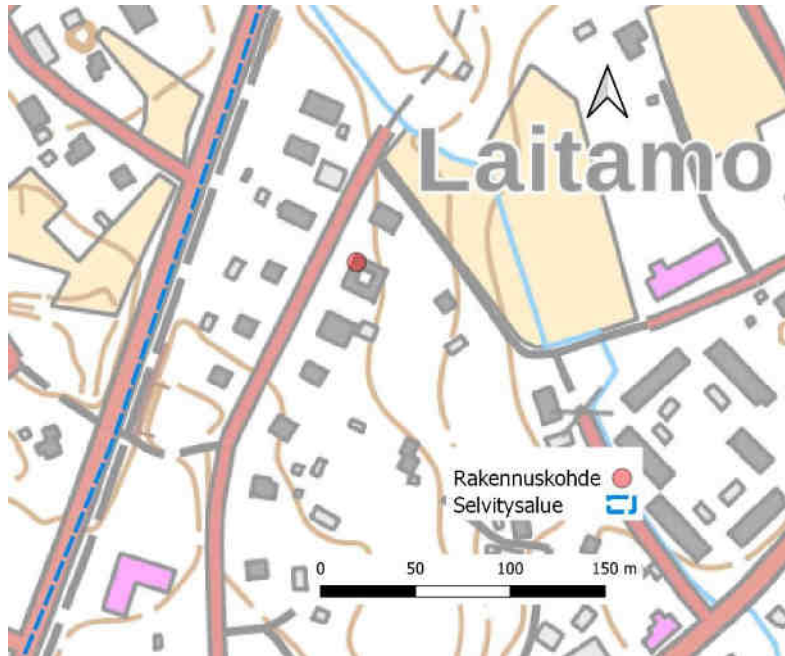
**Historia:** Tonttikartta taiston taloa varten on vuodelta 1907. Orivedelle rakennettiin työvään talo 1928, joka paloi 1957. Samalle paikalle rakennettiin uusi nykyinen rakennus samana vuonna. Rakennukseen tehtiin elokuvateatteri, jossa Taistolla järjestettiin Reikäreuna -elokuvafestivaalia vuosina 2005–2014.

**Arvo ja muutoskestävyys:** Rakennuksella on paikallis- ja aatehistoriallista arvoa. Rakennuspaikan kerroksellisuus ja toiminnan merkitys julkisena yhteisöllisenä tila. Suositeltavaa säilyttää rakennuksen ominaispiirteet ja yhteisöllinen toiminta. /s

*Kuvat: Kartta 1907, KA, allekirjoitus K. A. Schulz. Valokuvat Oriveden perinteen tallennus ry. ja Työvään Arkisto Cc by 4.0.*



#### 4.4.5 Riihitie 15

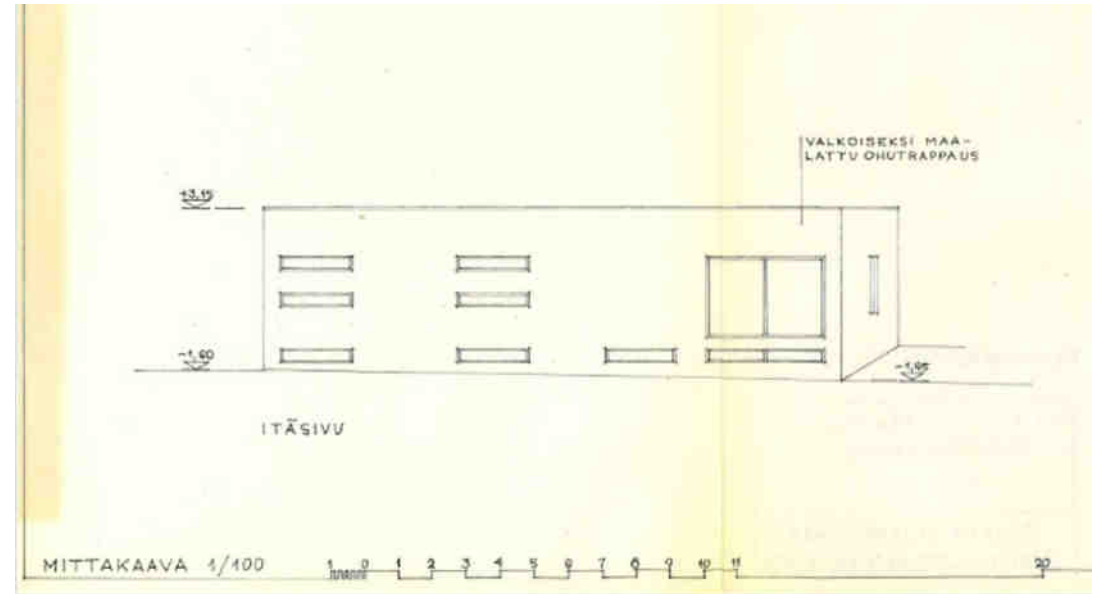
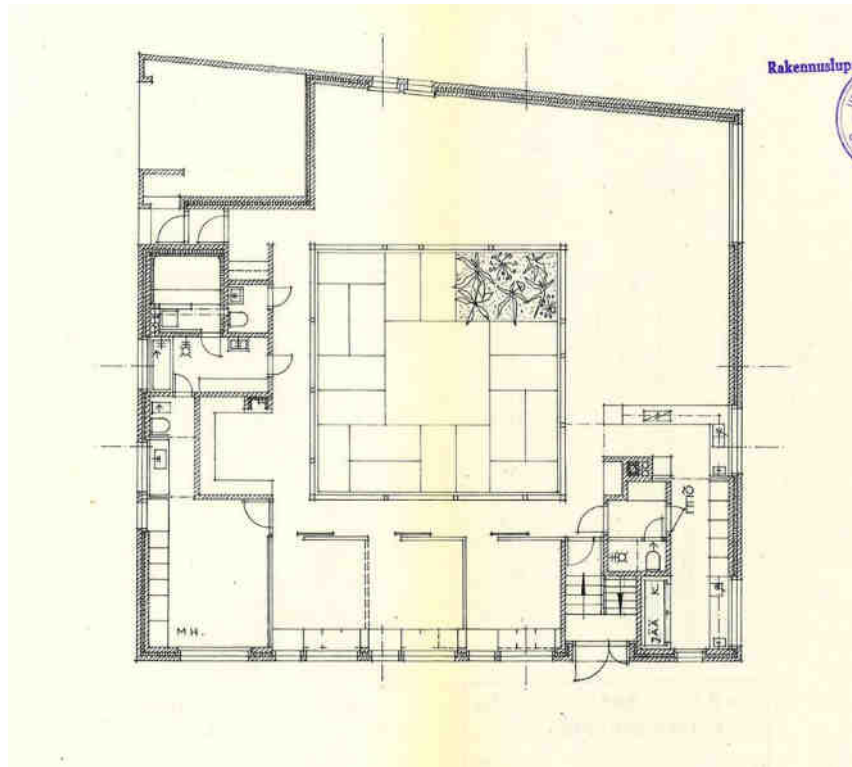


**Kuvaus:** Riihitien varrella, tontin keskellä loivassa rinteessä sijaitseva matala, tasakattoinen asuintalo. Talon keskellä sijaitsee neliön muotoinen atriumpiha. Julkisivuissa on valkoiseksi maalattu ohutrappaus, ikkunanpuitteet ovat mustat.

**Historia:** Talon ovat suunnitelleet yksityiskodiksi arkkitehdit Ylermi Salminen ja Risto Skogström 1966, rakennepiirustukset on tehnyt diplomi-insinööri Olavi Laine. Rakennus on säilynyt julkisivuiltaan alkuperäisenä.

**Arvo ja muutoskestävyys:** Rakennus edustaa 1960-luvun tasokasta, minimalistista asuinrakentamisen suunnittelua. Kohde on asemansseudulla harvinaisen esimerkki kiinnostavasta modernista asuinrakentamisesta ja atrium-talotyypistä.





*Kuvat: Riihitie 15:n pohjakuva ja julkisivupiirustus itäsivulta, pihan puolelta. Rakennuksen sisään jää neliön muotoinen atriumpiha. Oriveden kaupungin rakennusvalvonnan arkisto.*

## 4.5 Muita kohteita asemansuunnalla sekä hävinneitä rakennuksia

Muista kohteista tavarasuojia on kuulunut aseman kokonaisuuteen

### 4.5.1 Oriveden taistelun 1918 muistomerkki

**Kuvaus ja historia:** Asemantien varressa sijaitsee 1918 arkkitehti Touko Saaren suunnittelema muistomerkkikivi. Muistomerkin on kuvattu Suomen Tasavallan Vartioston kokardi. Muistomerkki on viimeinen Vapaussodan taistelupaikan muistomerkki Asemantien varrella Rautatieasemaa vastapäätä. (Pirkanmaan reserviläispiiri). **Suositus:** Muistomerkin huomioiminen raitin kehittämisessä osana alueen historiallista kerrostumaa.



*Kuvat: Muistomerkki asemansuunnasta ja yksityiskohta koillissivulta.*







#### 4.5.2 Varasto

Nopontien varressa sijaitsee lomalaudoitettu harjakattoinen puurakenteinen varastorakennus. Jää erilliseksi tiemaisemasta.

*Kuva: Nopontieltä.*

#### Ravintola ja kirjakauppa

Asematien ja Kenkätien risteyksessä on säilynyt asuin- ja liikerakennus, joka on menettänyt alkuperäisen luonteensa korjauksissa.

*Kuvat: Oriveden Perinteentallennus ry. Holger 1957.*



## Asemanseudun hävinneitä rakennuksia

Pekka Karjalaisen ja Pojat-yhtiön kookas kenkätehdas ja radan toisella puolella sijainnut Rämälä, Kuvat: Oriveden perinteentallennus ry

*Kuvat: Oriveden Asemanseudun perinteen tallennus ry.*







#### 4.6 Asemanseutu radan itäpuoli

Radan itäpuoli jakautuu kahteen erilliseen alueeseen: **pohjoinen asuinalue** kytkeytyy historiallisesti Vehkalahden kylään ja Veneojan tilaan ja 1800-luvun lopulla satamarata liittää Venehojan rannat rautatien ja teollisuuden vaikutuspiiriin. Lounaassa laajan rantaluhdan erottamana sijaitsee **Hiedan sahan alue**, joka puolestaan kytkeytyy historiallisesti Pappilan historiaan ja rautatien teolliseen piiriin. Satamaranta -tie muodostaa nykyisen itäpuolen pääväylän Eräjärventieltä etelään radanvartta aina Hiedan satama-alueelle saakka.

*Kuva ja kartta: Oriveden kaupunki, ajantasa-asemakaava ja pohjakartta 2021. Venehojen ylittävän radan kivirakenteet ovat säilyneet. Vanhan ratasillan tuntumassa on venepaikkoja. Kivirakenteet ovat arvokas yli 100-vuotias rakenne teollisuuden historian merkinä maisemassa.*



## Satamarannan asuinalue

**Kuvaus:** Satamarantaan johtavan tien varsi on rakentunut kerrokselliseksi asuinalueeksi. Teiskonlahden pientila ja vanhan lastuvillatehtaan asuinrakennus tien pohjoispuolella ja jälleen rakennuskauden talot tien eteläpuolella sekä Tukkiilanintien varrella muodostavat omaleimaiset alueet Venehojan ympäristössä. Rakennuskannan historialliset ominaispiirteet ovat kuitenkin muuttuneet paljon. Aluetta on täydennetty uusien taloin 2000-luvulla.

**Historia:** 1900-luvulta alkaen alue on kehittynyt rautatien yhteydessä teollisuuden ja asumisen alueeksi. Asumista radan puolella edustaa enää ainoana lastuvillatehtaan asuinrakennus ratapihan laajentuessa, Venehojan puolelta on eriytynyt omakotitaloalueeksi. Peruskartta näyttää alueen rakennuskannan sijoittumisen ja tiemuutokset, erityisesti Eräjärventien nykyinen linjaus erottaa alueen kartalla koillisessa sijaitsevasta Vehkalahden koulusta ja asutuksesta.

*Kartta: peruskartta yhdistelmä 1956. Lehdet 214204 ja 21407, MML.*

**Arvo ja muutoskestävyys:** Historiallisesti sekä rakennus- ja korjaustavoiltaan kerroksellinen asuinalue. Kestää muutoksia alueen mittakaava huomioiden.



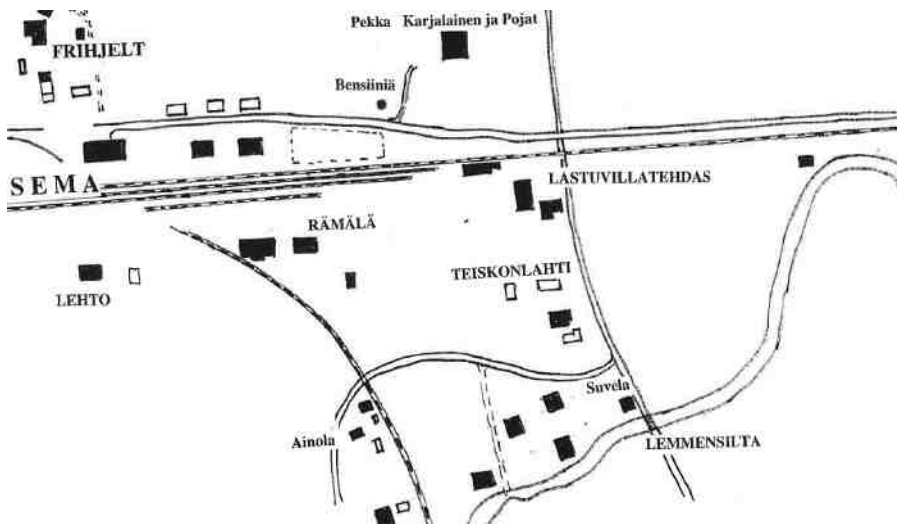




*Kuvat: Säilynyt asuinrakennus on kuulunut lastuvillatehtaan johtajalle. 1903 Valtion teollinen tilasto mainitsee Oriveden Pappilankylän lastuvillatehtaan, omistaja A.E. Gesswein. Radan varressa sijainneet Lehto ja Rämälä ovat hävinneet. Yllä Satamarannan asutusta, alla Tukkilaanintie ja sen päätteenä sijaitseva veneranta, josta näkymä vanhalle pistoraiteen sillalle sekä yhteys Pappilanselän laajalle rantaluhdalle.*



**Historia:** 1930-luvun alussa myös aseman itäpuolelle rakentui asumista.



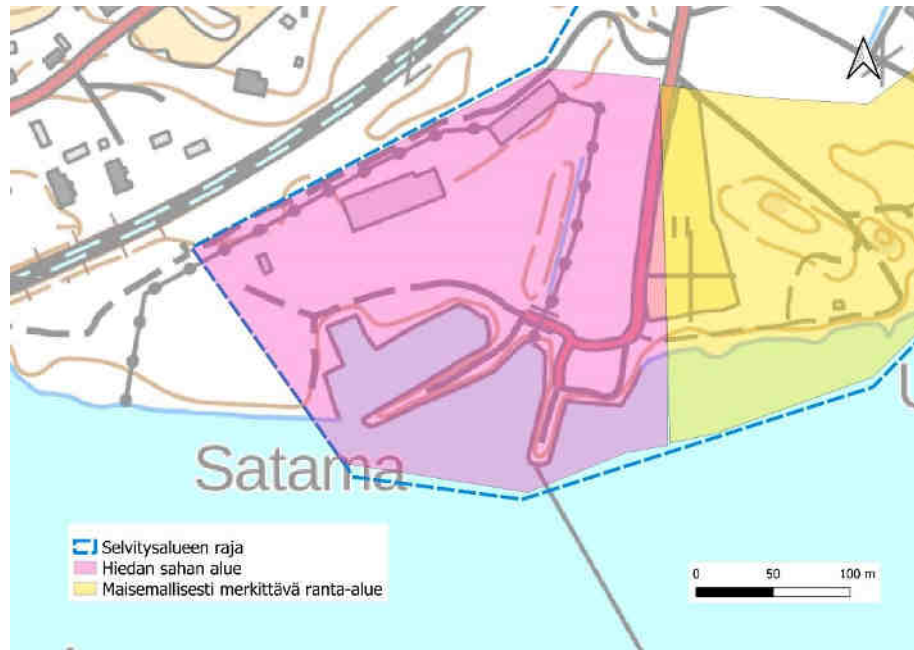
*Karttapiirros: Oriveden Asemaseudun perinteen tallennus ry.*

*Kuvat: Yläkuvassa sähköttäjä Martti Lehdon vastavalmistunut jyrkkäkattoinen asuintalo, jossa on mahdollisesti hyödynnetty ajan pientalojen tyyppiirustuksia. Päädyssä lunetti-ikkuna. Rakennus on purettu. Taustalla näkyy asema. Kartta:*





#### 4.7 Hiedan entisen sahan alue



Kartta: Kristian Tuomainen, Heilu Oy, pohjakartta MML 2021. Ilmakuva: Oriveden kaupunki 2007.

**Kuvaus:** Entisen Hiedan sahan alue sijoittuu rautatien varteen, radan kaakkoispuolelle reilun kilometrin asemalta lounaaseen. Alue kattaa nykyisen Hiedan yksityisen pienvenesataman ja paikalla säilyneet rakenteet sahan aikaisesta toiminnasta: suuren puutavarakatoksen, entisen puusepänverstaan ja palaneesta sahasta säilyneen tiilirakenteen. Alue on yksityisessä omistuksessa ja aidattu.

**Historia:** Sahan ja koko Hiedan rannan alue oli vuoteen 1604 veden alla, jolloin Längelmäveden pinta oli nykyistä n. 5 metriä korkeammalla. 1800-luvun puolivälissä alue oli vielä Pappilaan kuuluvaa rakentamatonta maata, lähimpänä sijaitsi Niemen torppa, jonka paikkeille rakentui myöhemmin sahan asuinalue. Hieta ja nykyinen satama-alue vakiintuivat vesillä liikkujien rantautumispaikoiksi jo Längelmäveden pinnan laskettua, myös kirkkoveneliikenne Orivedelle kulki Hiedan kautta. Hiedan saha aloitti toimintansa paikalla 1885. Pistoraitteet sahalle ja satamaan rakennettiin 1880 ja tämän jälkeen



tehtiin satamalaiturit. Satama kautta kulki puutavarakuljetusten lisäksi vilkas tavara- ja matkustajaliikenne. Hiedan saha toimi vuoteen 1984. Saharakennus paloi 2005.

*Kuva: Ranta-alueilla on satamarakenteita ja kivettyt rannat.*

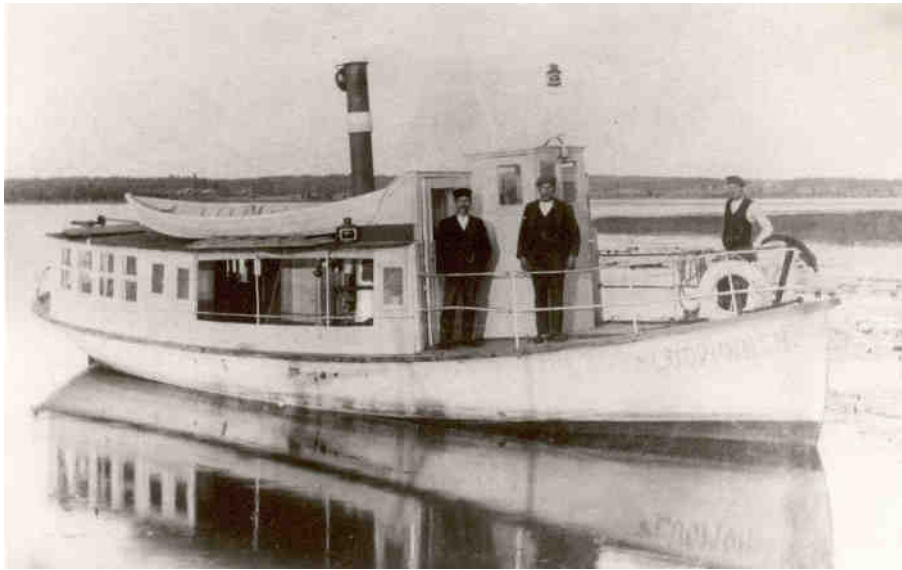
**Arvo ja muutoskestävyys:** Hiedan sahalla ja satamalla on ollut historiallisesti merkittävä vaikutus asemaseudulla sekä teollisuus- että liikennehistoriallisesti. Saha on työllistänyt aikoinaan merkittävän määrän henkilökuntaa, ja sen vaikutuksesta on rakentunut radan pohjoispuolella sijaitseva asuinalue. Nykyinen satama-alue on alkanut muotoutua jo 1800-luvun lopussa. Sahan alueesta jäljellä olevat rakennukset ja rakenteet ovat raunioita tai muutoin huonossa kunnossa, ja alue on vesakoitunut.

Mikäli aluetta kehitetään, tulisi harkita jonkin säästyneen rakenteen säilyttämistä osana ympäristöä, tai vanhan paikannimistön hyödyntämistä alueen historian esiin tuomisessa.

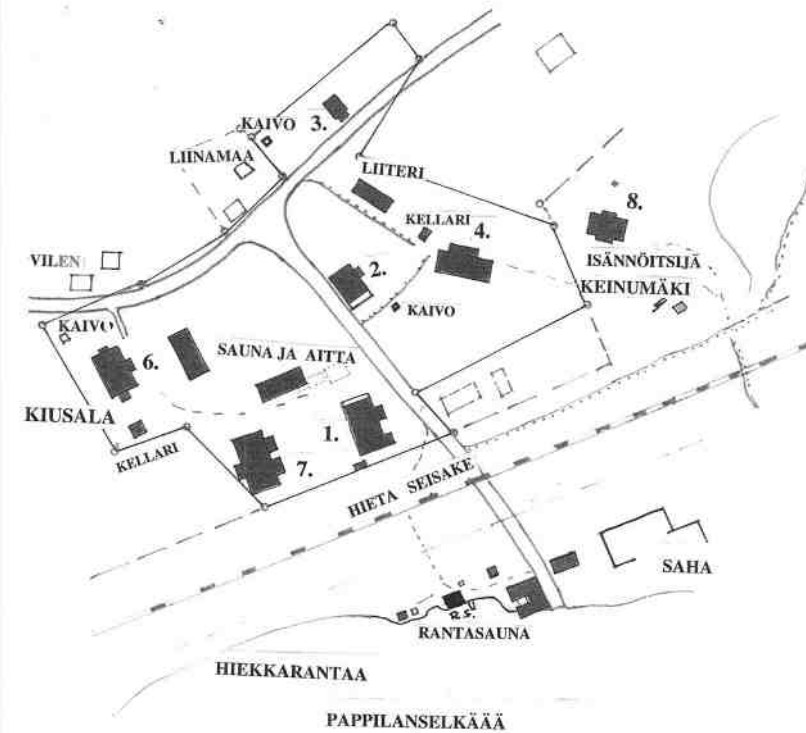


*Kuvat: Sahan alueella säästyneet rakennukset. Vasemmalla suurikokoinen puutavarakatos, oikealla jäänteet sahan entisestä puusepäntöstaasta.*





### HIEDAN ASUTUSALUE 1950-luvulla



Kuvat: (ylävasen) Höyrylaiva Luopioinen liikennöi Hiedasta Kuhmalahdelle vuosina 1908—1924. Kuva Oriveden perinteentallennus ry:n arkisto/ Juhani Valanon ka.

(yläoikea) Karttapiirros Hiedan asuinalueesta 1950-luvun alusta. Rakennus nro 1 Hiedan seisakkeen pohjoispuolella on sahan konttori. Kartta Oriveden perinteentallennus ry:n arkisto.

(alavasen) Ilmakuva Hiedan sahasta 1951, MML. Rantavedessä näkyy suuria tukkilauttoja.

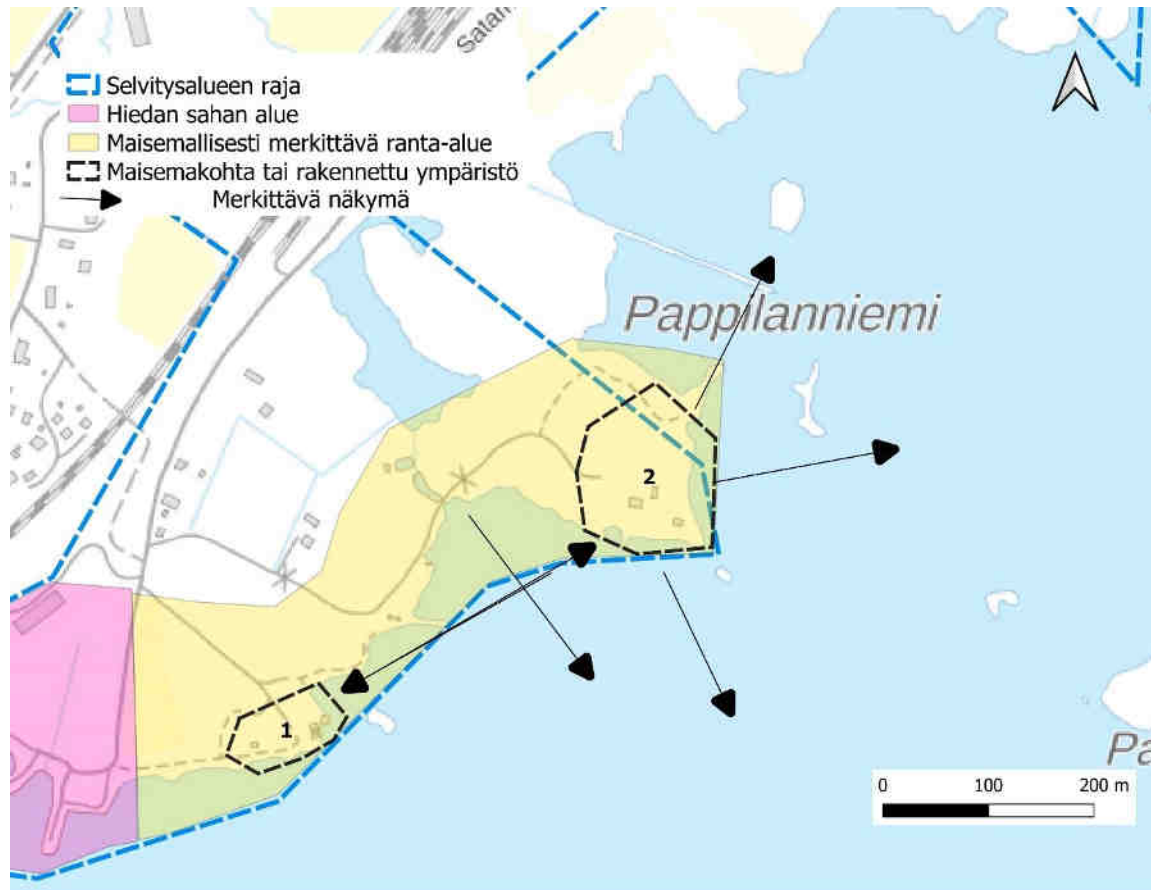




*Kuva: Sahan vanhaa palossa tuhoutunutta osaa.*



#### 4.8 Hiedanranta ja Pappilanniemi



Inventoidulla alueella sijaitsevat rakennetut ympäristöt:

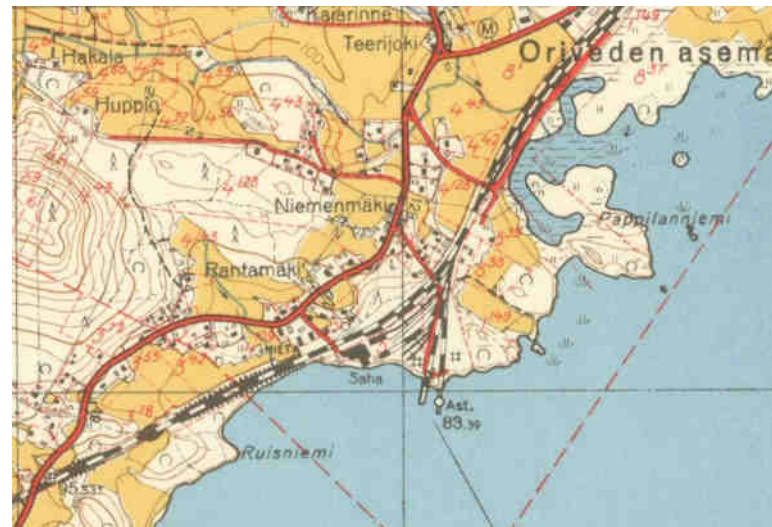
- 1 Salmenkallion alue: uimaranta ja venevajat
- 2 Pappilanniemen leirikeskus

Kartta: Kristian Tuomainen, Heilu Oy, pohjakartta MML 2021.

Hiedan sahan ja nykyisen sataman alueesta koilliseen leviävä ranta-alue kattaa Salmenkallion ja Pappilanniemen välisen alueen. Alue on säilynyt pääosin rakentamattomana, ja sen maisema-arvot perustuvat avoimeen vesimaisemaan ja ranta-alueen luontoon. Kasvillisuus on kulttuurivaikutteista, alueella on aiemmin ollut peltoja/laitumia. Puusto on lehtipuuvältaista ja paikoitellen hyvin iäkästä.

Salmenkalliona tunnetulla alueella sijaitsee nykyisin uimaranta pukukoppeineen ja tiivis venevajojen ryhmä, jollaisia harvoin näkee sisävesillä.

Pappilanniemessä sijaitsee Oriveden seurakunnan leirikeskus Leiripirtti.



Vasen kartta: Suomen taloudellinen kartta vuodelta 1931, Maanmittaushallitus. KK. Hiedanranta ja Pappilanniemi – kuten suurin osa asemanseudusta – on merkitty sahan aluetta lukuun ottamatta viljelysalueeksi. Oikea kartta: Peruskarttaote 1956, MML. Osa Hiedanrannasta on peltoa, osa lehtimetsää. Pappilanniemen pohjoisosa ja Pappilanselän rannat ovat niittyjä tai laitumia. Ranta-alue on peltojen välistä kärrypolkua lukuun ottamatta rakentamaton.

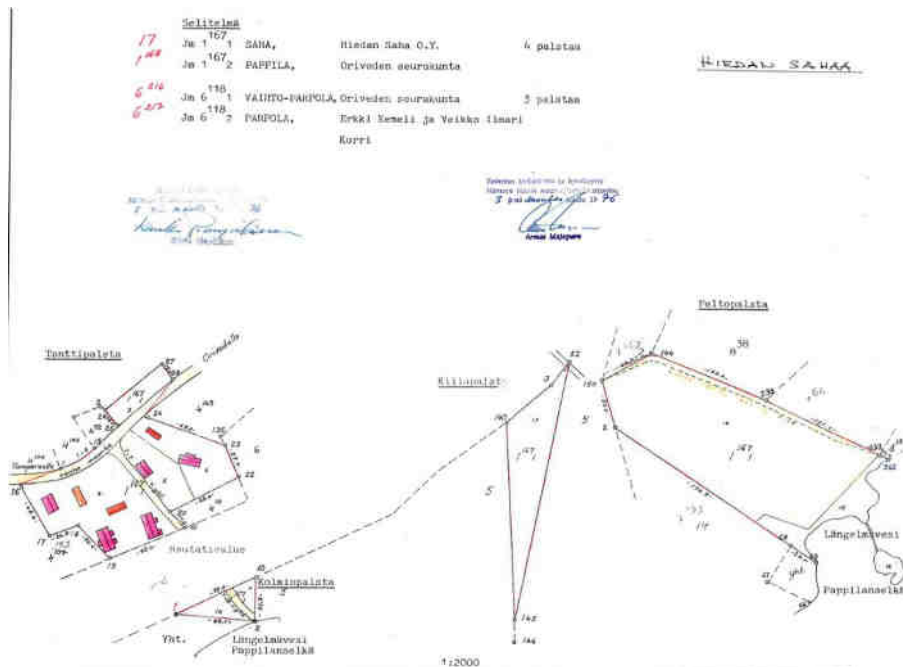


Kartta: Peruskarttaote 1977, MML. Peltoala on pienentynyt, ja entinen pelto on sahan varastoaluetta. Alueen nykyinen rakennuskanta ja tielinjat ovat muodostuneet. Lisäksi sahan ja Salmenkallion välisellä alueella on 1960-luvulta alkaen toiminut leirintäalue toimintaan kuuluvine rakennuksineen.





Kuvat: Entisen leirintäalueen paikalla on nykyisin uimaranta pukukoppeineen. Muutoin alue on nykyisin rakentamaton.



Kuva: Hiedan alueen palstajakokartta vuodelta 1976. Aikanaan Hiedan torpan alueelle rakennetut asuinrakennukset vuokratontteineen siirtyivät sahan yhtiökaupoissa ostajalta toiselle. Vuokra-alueiden lunastusjärjestelyjen yhteydessä sahan silloiset toimitusjohtaja Veikko Korri ja metsäpäälikkö Erkki Korri neuvottelivat 1970-luvulla seurakunnan kanssa järjestelyyn, jolla sahan kaikki vuokra-alueet (myös rantapalsta) vaihdettiin Korrien omistamiin metsäalueisiin.



*Kuvat: Alun perin Pappilan maihin kuulunut, sittemmin sahan hallinnassa ollut Salmenkallion alue erotettiin sahan vuokra-alueiden lunastusjärjestelyiden yhteydessä yhteisalueeksi. Matalat rannat olivat suosittuja uimapaikkoja. Veneitä varten rakennettiin laitureita ja venetalaita.*







*Kuvat: Pappilanniemeen johtava tie kulkee rantaa myötäillen lehtipuuvaltaisen puuston halki seurakunnan leirikeskukselle. Tien ali kulkee oja, joka yhdistää Pappilanniemen ja radan väliin jäävän vesialueen Pappilanlahteen. Ojan kohdalta tieltä avautuu näkymä kosteikon yli järvelle. Kosteikon laidalla sijaitsee kaksi hirsi-rakennusta, joista toinen vanha.*







*Kuvat: Suureksi osaksi talkootyöllä aikoinaan rakennettu Leiripirtti on yhdestä tuvasta ja keittokomerosta muodostuva rakennus, jonka vieressä sijaitsee rantsauna. Rakennukset sopeutuvat sijoittelultaan ja mittakaavaltaan maisemaan. Rakennuksissa on harjakatto ja punaiseksi maalattu lauta- vuoraus.*



*Kuva: Näkymä Pappilanniemestä lounaaseen. Salmenkallion venevajat erottuvat ruovikon takaa.*





*Vasen kuva: Näkymä Pappilanniemestä pohjoiseen Pappilanlahdelle. Alueella on runsas vesilinnusto, ja lahti yhdessä Pappilanniemen kanssa on tunnistettu maakunnallisesti tärkeäksi lintualueeksi (Pirkanmaan lintutieteellinen yhdistys ry 2014). Niemessä on aiemmin sijainnut lintutorni. Tornille johtanut pitkospuupolku on vielä olemassa, joskin huonokuntoisena.*

*Oikea kuva: Pappilanniemen iäkästä lehtipuustoa. Niemessä kasvaa mm. vanhoja koivuja ja suurikokoisia haapoja.*

### **Suosituksset alueelle**

Aluetta suositellaan kehitettäväksi virkistys- tai luontomatkailualueena alueen luonto- ja maisema-arvot huomioiden.

### **Alueen arvot**

- Kulttuurihistorialliset arvot: ranta-alueiden käyttö julkisena tai puolijulkisena virkistysalueena; yhteis-alue venevajoineen, uimaranta ja leirikeskus
- Luontoarvot: lehtipuuvaltainen paikoin iäkäs puusto, rantakosteikot, merkittävä lintualue
- Maisemalliset arvot: avoimet vesimaisemat, vähäinen ja maisemaan sopeutuva rakentaminen

## 5 Yhteenveto

### 5.1 Kaavasuosituks

Asemanseudun länsi- ja itäpuoli sekä Hiedan alue muodostavat melko erilliset alueet huolimatta yhteisestä historiasta. Vastaavasti jälleenrakennuskauden rakennuskannan yhteisistä piirteistä huolimatta katuosuuksien luonne ei ole erityisen yhtenäinen, vaan rakennuskantaa luonnehtivat useat muutoskaudet, laajennukset ja materiaalien muutokset.

#### 5.1.1 Radan itäpuoli

Itäpuolella 1900-luvun alkupuolen rakennuskantaa on korjattu ja muokattu huomattavasti sekä täydennetty uusin taloin. Itäpuolen tärkein rakennetun ympäristön kohde on satamaradan pistoraitteen kivirakenteet 1800-luvun lopulta sekä Venehjoen maisema. Puutarhat ja 1-1,5 kerroksiset asuintalot muodostavat kerroksellisen kokonaisuuden.

**Suositus:** Venehjojan entisen rautatiesillan säilyneet siltarakenteet /s, alueen kehittäminen asumiseen, rakennustapaohjeet Rakennuskantaa voidaan eheyttää rakennustapaohjein sekä suosimalla alueen mittakaavaa ja rakennustapaa, mm. erillisiä ulkorakennuksia, harjakattomuotoa sekä rakennusten sijoittelua alueen perinteen mukaan.

**Muutoskestävyys:** Kestää muutoksia alueen mittakaava huomioiden.

#### 5.1.2 Hiedan alue, Hiedanranta ja Pappilanniemi

Entisen Hiedan sahan rakennuskannasta on jäljellä raunioita, huonokuntoisia rakennuksia ja sahatoimintaan liittyneitä rakenteita. Hiedan satama-alueita on muokattu pienvenesatamaksi. Hiedanranta ja Pappilanniemi ovat säilyneet vähän rakennettuina, maisema- ja luontoarvoiltaan merkittävinä alueina, joiden historiallista arvoa 1900-luvulla määrittää käyttö julkisina tai puolijulkisina virkistysalueina.

**Suositus:** Hiedan satama-alueen kehittäminen satamakäytössä. Entisen sahan alueen kehittämisessä tulisi harkita jonkin säästyneen rakenteen säilyttämistä osana aluetta tai vanhan nimistön hyödyntämistä alueen historian välittämisessä. Ranta-alueen ja Pappilanniemen kehittäminen luontomatkailun tai virkistyskäytön tarpeisiin.

**Muutoskestävyys:** Kestää muutoksia alueen mittakaava sekä maisema- ja luontoarvot huomioiden.



### 5.1.3 Länsipuoli

Asemanseudun länsipuolen alue on kerroksellista. Aseman RKY-alue muodostaa edelleen alueen arvoytimen, vaikka sen luonne on muuttunut yksityisemmäksi ja raitista irrallisemmaksi. Vaikka asuminen on kuulunut asemille alusta alkaen, on suositeltavaa tukea asema-alueen luonnetta myös palveluiden tarjoajana. Nyt aseman ylikulkusilta ja pysäkki ovat siirtäneet painopisteen asemalla kohti etelää ja pysäköintialue erottaa entisen aseman ja nykyiset asemapalvelut.

Radan länsipuolen alueen rakennuskanta sisältää erityyppisiä 1900-luvun rakennuksia, joiden arvo on paikallishistoriallinen. Alueellisia arvoja ovat puutarhamaisuus, rakennusten sijoittelu tontin keskelle ja pihapiirien muodostaminen ulkorakennusten avulla, suljettujen pihapiirien ja avoimen pelto- ja niittymaan vuorottelu sekä rakennuskannan mittakaava ja väljyys. Julkiset rakennukset kuten vanha Ensin tehdas (Pasin tehdas) ja asema ovat mittakaavaltaan julkisia, selkeästi kookkaampia alueen maamerkkejä. Aikansa erityisiä kohteita ovat Pitsihuvila, Koivurinne ja Riihitie, joilla kaikilla on erityinen omaan kerrokseensa kuuluva identiteetti. Alueen yhtenäisyyden arvoja ovat mittakaava ja puutarhat.

Asemaraitti on alueen historiassa tärkein julkinen tila. Sen kehittäminen palveluiden ja asumisen raitiksi on suositeltavaa.

#### **Suositus:**

Asemaraitti, kehittäminen asumisen ja palveluiden runkona  
 Asema-alue RKY, sr-1 asemarakennus, sr-2 tai /s muut rakennukset  
 Kenkätehdas Ensi (Pasin tehdas) sr-1 tai sr-2  
 1900-luvun ja jälleenrakennuskauden asuinalueet, /s tai kehittäminen rakennustapaohjein

**Muutoskestävyys:** Kestää muutoksia alueen mittakaava huomioiden

## 6 Lähteet

### 6.1 Kirjallisuus

*Aikojen kuluessa. Oriveden asemanseudun historiaa I. Oriveden seudun perinteentallennus ry. Oriveden kirjapaino, 2006.*

*Aikojen kuluessa. Oriveden asemanseudun historiaa II. Oriveden seudun perinteentallennus ry. Oriveden kirjapaino, 2006.*

*Aikojen kuluessa. Oriveden asemanseudun historiaa III. Oriveden seudun perinteentallennus ry. Oriveden kirjapaino, 2017.*

*Asemarakennusten ja rautatierakennusten korjauskortit 1-6, Reijonen, Anna-Maarit (2003). Museovirasto.*

*Cajander, O. <https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/1975/9047/034.pdf?sequence=3>*

*Historiallisten kylätonttien sijainti Pirkanmaan taajama-alueilla. Pirkanmaan maakuntakaava 2040. [https://maakuntakaava2040.pirkanmaa.fi/sites/default/files/historialliset\\_kylatontit\\_valmis\\_5\\_9\\_14\\_\\_0.pdf](https://maakuntakaava2040.pirkanmaa.fi/sites/default/files/historialliset_kylatontit_valmis_5_9_14__0.pdf)*

*Historialliset tiet ohje. Museovirasto, 2017. <https://www.museovirasto.fi/uploads/Meista/Julkaisut/historialliset-tiet-ohje-2017.pdf>*

*[Eerola, Juhani. Etelä-Oriveden kylät Naappila-Rajalahti. Orivesi, 2011.](#)*

*Iltanen, Jussi. Radan Varrella, 2009. Karttakeskus: Helsinki.*

*Kaavoituskatsaus 2021. Oriveden kaupunki. <https://orivesi.fi/wp-content/uploads/2021/02/Kaavoituskatsaus2021.pdf>*

*Koski, K. Pirkanmaan valtakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden päivitysinventointi, Ehdotus valtakunnallisiksi maisema-alueiksi 2013–14. Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Raportteja 48/2014.*

*Kulttuuriympäristö vaikutusten arvioinnissa. Suomen ympäristö 14 | 2013, Ympäristöministeriö, Rakennetun ympäristön osasto, 2013. Lehtonen, Antti. Lisiä vanhan Oriveden historiaan, eli, Wanhan Orihveden vähähistoria, Gummerus: Helsinki, 2006.*

*Linnoista lähiöihin. Rakennetut kulttuuriympäristöt Suomessa. Toim. Metsäranta, P. SKS: Helsinki, 2010.*

*Luoto, Kirsi. Rovastintien eteläpään asemakaavamuutosalueen arkeologinen inventointi. Pirkanmaan maakuntamuseo Kulttuuriympäristöyksikkö 2009. [https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/raportti/read/asp/hae\\_liite.aspx?id=117715&ttyyppi=pdf&kansio\\_id=562](https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/raportti/read/asp/hae_liite.aspx?id=117715&ttyyppi=pdf&kansio_id=562)*

*Lähdesmäki, Ulla. Oriveden vanha pappila, arkeologinen kohde 20.7.2017, Pirkanmaan maakuntamuseo.*

*Längelmäveden seudun historia I. 1949. Längelmäveden seudun historia I, Oriveden historia I. Forssa.*

*Längelmäveden seudun historia II, Oriveden historia II. Hämeenlinna.*

*Museovirasto, Museovirasto. Rakennushistorian osasto, Sinikka Joutsalmi, ja Anna-Maarit Reijonen. Rautatierakennukset: Rautatierakennusten Korjausohjeet. 4, Kaksoisvahtitupa. Helsinki: Museovirasto, rakennushistorian osasto, 1997/ 2003, 2. painos.*



*Opas Dive-menetelmän käyttöön. Kulttuuriympäristön analyysi.*

<https://www.museovirasto.fi/uploads/Arkisto-ja-kokoelmapalvelut/Julkaisut/opas-dive-menetelman-kayttoon.pdf>

*Oriveden luontopolut ja retkeilyreitit, Oriveden kaupunki, liikuntapalvelut, 2019.*

[https://orivesi.fi/wp-content/uploads/2020/05/Oriveden\\_retkeilyreitti\\_opas\\_2019.pdf](https://orivesi.fi/wp-content/uploads/2020/05/Oriveden_retkeilyreitti_opas_2019.pdf)

*Oriveden kaupunkitulevaisuuden lähijunaliikenteen mahdollisuudet ja maankäytön edellytykset Orivedellä, raportti 30.4.2020, Ramboll Finland Oy.*

*Oriveden asemanseudun ja Hiedan alueen kehittämisselvitys liitteineen, 28.1.2019, FCG ja Oriveden kaupunki,*

[https://orivesi.fi/wp-content/uploads/2020/10/Erillisselvitys\\_Liite-4\\_Asemanseudun-ja-Hiedan-alueen-kehittamisselvitys\\_liitteineen\\_20190128.pdf](https://orivesi.fi/wp-content/uploads/2020/10/Erillisselvitys_Liite-4_Asemanseudun-ja-Hiedan-alueen-kehittamisselvitys_liitteineen_20190128.pdf)

*Oriveden strateginen yleiskaava, FCG, 10.6.2020, [https://orivesi.fi/wp-content/uploads/2020/11/Oriv\\_STRYK\\_raportti\\_20200930\\_hyvak-sytty\\_20201026.pdf](https://orivesi.fi/wp-content/uploads/2020/11/Oriv_STRYK_raportti_20200930_hyvak-sytty_20201026.pdf)*

*Palttala, Outi 2010. ROYK. Rantaosayleiskaavan kulttuuriympäristö, Arkinor Oy.*

*Rakennusperintömme; Kulttuuriympäristön lukukirja. Toim. Lounatvuori, I. & Putkonen, L.*

Ympäristöministeriö, Museovirasto ja Rakennustieto Oy, 2001.

*Reittiopas rakennuksen kulttuurihistoriallisen arvon, käytön ja kunnan selvittämiseen, Etelä-Savon maakuntaliitto, 2019.*

[http://strategia.esavo.fi/resources/public//Maakuntaliitto/taajamahanke/Reittiopas\\_A4\\_28042019.pdf](http://strategia.esavo.fi/resources/public//Maakuntaliitto/taajamahanke/Reittiopas_A4_28042019.pdf)

*RKY kaavoituksessa ja lupamenettelyssä. Ympäristöministeriö, 2009. [http://www.rky.fi/read/asp/r\\_RKY\\_kaavoituksessa\\_ja\\_lupamenettelyssa.pdf](http://www.rky.fi/read/asp/r_RKY_kaavoituksessa_ja_lupamenettelyssa.pdf) Sata vuotta Hausjärveä kuvin ja sanoin: pitäjän kuva-albumi (1990). Toivola, L.*

*Suomen Rautatienhallituksen Kertomus Vuodelta 1883. Rautatiehallitus, 1885. J.C. Frenckelin ja pojan luona: Helsinki.*

*Suomen kartanot ja suurtilat, Toim. Jutikkala, E. & Nikander, G. Helsinki, 1939.*

*Suomen Maatilat II Hämeen lääni, Jonasson, F., Kivialho, A. & Kivialho, K.: WSOY Porvoo, 1931.<http://sukutilat.sarka.fi/>*

*Suuri Maatilakirja V Hämeen lääni, Kustannustuote Oy, Helsinki, Kirjapaino Oy Savo, Kuopio, 1964.*

Teivas, E. & Tulonen, A. *Nokian kulttuuriympäristöohjelma*, Pirkanmaan ympäristökeskus, Edita, 2001.

Valanto, S. *Suomen rautatieasemat vuosina 1857–1920*. Rakennushistorian osaston julkaisu 11 1/1982. Museovirasto, Helsinki 1982.

Ympäristöministeriö 1993: *Maisema-alue työryhmän mietintö. Osa I, Maisemanhoito*. Ympäristöministeriön mietintö 66/1992.

Sinisalo, Hannu. *Orivesi, maalaispitäjästä kehittyväksi kaupungiksi*. Oriveden kaupunki. Jyväskylä: Gummerus, 1990.

Suomen rakennustaiteen museo, Alvar Aalto -museo, Valanto, S., Ilonen, J. & Ijäs, T. *Rautateiden arkkitehtuuri: Asemarakennuksia 1857-1941 = Järnvägarnas arkitektur : stationsbyggnader*. [Suomen Rakennustaiteen museo], 1984.

Tampereen teknillinen korkeakoulu. Arkkitehtuurin osasto, Tampereen teknillinen korkeakoulu. Arkkitehtuurin osasto. Yhdyskuntasuunnittelun laitos, Perähuhta, M., Joutsalmi, S. & Ahoniemi, A. *Paluulippu: Kulttuurihistoriallisesti merkittävien asema-alueiden uusi käyttö*. Tampereen teknillinen korkeakoulu, arkkitehtuurin osasto, 2001.

## 6.2 Sähköiset lähteet

Asematien parantaminen, Väylä virasto, <https://vayla.fi/mt-3261-asematien-parantaminen>, 2021.

Tulipalo Hiedan entisellä sahallä sai alkunsa nuorten varomattomasta tulenkäsittelystä. 18.7. 2020 Oriveden Sanomat, Juha Jäntti, <https://orivedensanomat.fi/2020/07/18/hiedan-entisen-sahan-palo-syttyi-nuorten-varomattomasta-tulenkäsittelystä/>

Museovirasto, Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt, Rakennettu kulttuuriympäristö 1993, sisältää maakunnittain alasivut, <http://www.nba.fi/rky1993/>

Museovirasto, Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY 2009, Oriveden rautatieasema, muokattu 22.9.2009 [http://www.rky.fi/read/asp/r\\_kohde\\_det.aspx?KOHDE\\_ID=4182](http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=4182)

Pirkanmaan lintutieteellinen yhdistys 2014. Pirkanmaan tärkeät lintualueet. Loppuraportti MAALI-hankkeesta. [http://www.pily.fi/wp-content/uploads/MAALI-raportti\\_pily.pdf](http://www.pily.fi/wp-content/uploads/MAALI-raportti_pily.pdf)



Valtatien 9 parantaminen välillä Tampere–Orivesi, Ympäristövaikutusten arviointiselostus. Liite 3. Maisema ja kulttuuriperintö. 2007. Pirkanmaan ympäristökeskus.

[https://www.ely-keskus.fi/documents/10191/690067/alueen\\_kulttuuriperint%C3%B6kohteet.pdf/eaecab58-b182-4024-91a4-4ea04e8ef4d9](https://www.ely-keskus.fi/documents/10191/690067/alueen_kulttuuriperint%C3%B6kohteet.pdf/eaecab58-b182-4024-91a4-4ea04e8ef4d9)

[https://www.ymparisto.fi/fi-fi/Asiointi\\_luvat\\_ja\\_ymparistovaikutusten\\_arviointi/Ymparistovaikutusten\\_arviointi/YVAhankkeet/VT\\_9\\_parantaminen\\_valilla\\_Tampere\\_\\_Orivesi](https://www.ymparisto.fi/fi-fi/Asiointi_luvat_ja_ymparistovaikutusten_arviointi/Ymparistovaikutusten_arviointi/YVAhankkeet/VT_9_parantaminen_valilla_Tampere__Orivesi)

Valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen huomioon ottaminen kaavoituksessa ja lupamenettelyssä, 2020, Valtioneuvosto.

Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista 14.12.2017 luettu 13.5.2021, [https://www.ymparisto.fi/fi-FI/Elinymparisto\\_ja\\_kaavoitus/Maankayton\\_suunnittelujarjestelma/Valtakunnalliset\\_alueidenkayttotavoitteet](https://www.ymparisto.fi/fi-FI/Elinymparisto_ja_kaavoitus/Maankayton_suunnittelujarjestelma/Valtakunnalliset_alueidenkayttotavoitteet)

Vanha Pappila, [https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/mjreki/read/asp/r\\_kohde\\_det.aspx?KOHDE\\_ID=1000021096](https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/mjreki/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1000021096)

Vasko, Tiina, Historialliset tied, [https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/mjhanke/read/asp/hae\\_liite.aspx?id=115037&ttyppi=pdf&kansio\\_id=562](https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/mjhanke/read/asp/hae_liite.aspx?id=115037&ttyppi=pdf&kansio_id=562)

Ympäristö nyt, kulttuuriympäristö. Varsinais-Suomen ELY: n ylläpitämä verkkosivu ympäristöön liittyvistä tietoaaineistoista. <https://ymparistonyt.fi/teemat/kulttuuriymparisto-3/lait-ja-sopimukset/> luettu 7.6.2021.

### **Pirkanmaan maakuntakaava 2040 liitteinen (2020)**

Pirkanmaan maakuntakaava, [https://maakuntakaava2040.pirkanmaa.fi/sites/default/files/Maakuntakaava\\_2040\\_MKV\\_27032017\\_.pdf](https://maakuntakaava2040.pirkanmaa.fi/sites/default/files/Maakuntakaava_2040_MKV_27032017_.pdf)

Pirkanmaan maakuntakaava 2040, Maakuntavaltuusto 27.3.2017, KAAVASELOSTUKSEN LIITE 2

Pirkanmaan maisemallisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaat maatalousalueet, 2017.

[https://maakuntakaava2040.pirkanmaa.fi/sites/default/files/A\\_osa\\_Kulttuurimaisemat\\_korj\\_15032017.pdf](https://maakuntakaava2040.pirkanmaa.fi/sites/default/files/A_osa_Kulttuurimaisemat_korj_15032017.pdf)

Pirkanmaan maakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt 2016. Pirkanmaan maakuntakaava 2040,

[https://maakuntakaava2040.pirkanmaa.fi/sites/default/files/raku\\_27052016.pdf](https://maakuntakaava2040.pirkanmaa.fi/sites/default/files/raku_27052016.pdf)

Muinaisjäännökset ja yhdyskuntarakenteen laajentuminen, Pirkanmaan maakuntakaava 2040, Pirkanmaan liitto, 2016.

## **6.3 Kartat**

1560 Suomen asutus 1560-luvulla: kartasto = Bebyggelsen i Finland på 1560-talet: Atlas = Atlas of the settlement in Finland in the 1560s. Suomen Historiallinen Seura, 1973, <http://urn.fi/urn:nbn:fi:skd-dor-0002321653> Hämeen lääninkartta. Schröder, Lars <https://jyx.jyu.fi/handle/123456789/22223?show=full>, <http://urn.fi/URN:NBN:fi:jyu-200910284283>, Jyväskylän yliopiston julkaisuarkisto.

- 1650, Turun ja Porin lääni, Ylä-Satakunta, [Hansson, Hans](#), <https://expo.oscapps.jyu.fi/s/vanhakartta/item/41749>, <http://urn.fi/URN:NBN:fi:jyu-200910284281>
- 1714 Porin lääni, Maanmittauskonttori <https://jyx.jyu.fi/handle/123456789/20370>, <http://urn.fi/URN:NBN:fi:jyu-201008132466>, [www.vanhakartta.fi](http://www.vanhakartta.fi), Jyväskylän yliopiston julkaisuarkisto.
- 1760, Satakunta, <https://jyx.jyu.fi/handle/123456789/21364>
- 1634-46, MHA A 1 228-229 Öffwer Satagundes Haredht Åriuessi Sochn [Säynäjoki, Yliskylä]. <http://digi.narc.fi/digi/slistaus.ka?ay=199131>
- 1634-46, [Öffuer Satagundes Häredht Åriwessi Sochn \[Orivesi\]. \(MHA A 1 232-233\)](#) <http://digi.narc.fi/digi/slistaus.ka?ay=1991331776->
- 1653, Hämeen kihlakunnan kartta, Schröder, Lars, <https://jyx.jyu.fi/handle/123456789/22223>, <http://urn.fi/URN:NBN:fi:jyu-200910284283>
- 1805, [Rekognosointikartat 1776-1805](#), Pirkkala, Jyväskylän yliopisto, Jyväskylän yliopiston julkaisuarkisto. C Public domain.
- 1855-56, Kalmbergin kartasto RIII 7 ja 8, Kalmberg, G.A. Jyväskylän yliopisto, Jyväskylän yliopiston julkaisuarkisto. C Public domain.
- 1842, Pitäjänkartta Orivesi lehti 2141 04, 2141 07.
- 1861, Hämeen lääni, [Lindeström, A. W.](#), <http://urn.fi/URN:NBN:fi:jyu-200908183599>, Jyväskylän yliopisto, Jyväskylän yliopiston julkaisuarkisto. C Public domain.
- 1914, Oriveden ja Juupajoen pitäjien kartta, Maanmittauksen ylihallitus, Koulutarpeiden keskusliike osakeyhtiö. Timo Meriluoto, <https://timomeriluoto.kapsi.fi/KARTAT/Pit%C3%A4j%C3%A4nkartat/Erillisi%C3%A4%20pit%C3%A4j%C3%A4nkarttoja/Oriveden%20ja%20Juupajoen%20pit%C3%A4j%C3%A4t%201:50.000%201914.jpg>
- [Ilmakuvakartta 1947-53. https://timomeriluoto.kapsi.fi/KARTAT/Ilmakuvakartat/Ilmakuvakartta%201:10.000%20Orivesi%20as.%201947-1953%20%288+0%29.jpg](https://timomeriluoto.kapsi.fi/KARTAT/Ilmakuvakartat/Ilmakuvakartta%201:10.000%20Orivesi%20as.%201947-1953%20%288+0%29.jpg)
- Uudistuskartat ja -asiakirjat / HÄMEEN LÄÄNI / Orivesi Kansallisarkisto
- 1909, H50:16/80-81 Valtionrautatiet; N:ot 4 ja 11 Oriveden kylässä: valtion rautateiden tarpeeksi pakkoluovutetusta alueesta kartta ja asiakirjat, KA.
- 1921, H55:5/23-28 Pappilankylä; N:o 2 Laitamo, RN:o 2:1-27, lohkominen, KA.
- 1952, H120:12/7-20 Pappilankylä; RN:ot 1:1, 1:4, 1:72, 2:27, 2:83, 4:110 ja 4:135 lohottu 1:1, 1:149, 2:111-114, 2:118-121, 2:124-145, 2:148-150 ja 8:1-68, rajakartta (1952) Saarelainen, P.
- 1924, H55:5/1-9 Pappilankylä; N:o 1 Pappila: tiluskartta, karttaselitys ja pöytäkirja
- H55:5/29-44 Pappilankylä; Pappilan kirkkoherran virkatalo N:o 1, RN:o 1:72 ja 4:1-33, vuokra-alueiden järjestely (1924), Berlin, J. A.



*H55:5/10-17 Pappilankylä; N:o 1 Pappila, RN:o 1:8-10, halkomiskartta ja asiakirjat*

*H55:5/23-28 Pappilankylä; N:o 2 Laitamo, RN:o 2:1-27, lohkominen*

*1924 H55:5/29-44 Pappilankylä; Pappilan kirkkoherran virkatalo N:o 1, RN:o 1:72 ja 4:1-33, vuokra-alueiden järjestely, Härmälä, J. A.*

*H120:12/7-20 Pappilankylä; RN:ot 1:1, 1:4, 1:72, 2:27, 2:83, 4:110 ja 4:135 lohottu 1:1, 1:149, 2:111-114, 2:118-121, 2:124-145, 2:148-150 ja 8:1-68, rajakartta*

*Peruskartat 2021 ja 1953, <http://vanhatpainetutkartat.maanmittauslaitos.fi/MML>.*

*Pitäjäkartaston karttalehdet 2141 06 + 09Ia, 07 Ia, Maanmittaushallituksen historiallinen kartta-aineisto*

*Suomen taloudellinen kartta 1:100000 = Finlands ekonomiska karta 1:100000 - Lehti = Blad 5:5, Orivesi (Tampere) Kansalliskirjasto, Doria. <https://www.doria.fi/handle/10024/115859>*