



NIKINMÄEN HISTORIIKKI

Verkkoversio, osa 1

2. lisätty painos 2012, julkaistaan verkossa . Kannen kuva : Rudolf Koivu.

Alkuperäinen teos julkaistiin painettuna v. 1997

NIKINMÄEN HISTORIIKKI

- ❖ 2. lisätty painos v. 2012, julkaistaan verkkoversiona, kolmena osana
- ❖ Tekstin täydentäminen Markku Järvinen
- ❖ Lay out ja kuvien käsittely Eero Niemelä
- ❖ Tekninen toteutus Eero Niemelä

© Nikinmäen Omakotiyhdistys NIKO ry 2012

NIKINMÄEN HISTORIIKKI

SISÄLLYSLUETTELO

- | | | |
|-------|-----|---------------------------------------|
| Osa 1 | 1. | Historiikin kokoaminen |
| | 2. | Kylämme - Nikinmäki |
| | 3. | Asutus |
| | 4. | Tiestö ja liikenneväylät |
| | 5. | Liikenne ja ajoneuvot |
| | 6. | Kouluolot |
| Osa 2 | 7. | Kauppaolot |
| | 8. | Yritystoiminta |
| | 9. | Palvelut |
| | 10. | Vapaa-ajan toiminta |
| | 11. | Vanhoja tiloja |
| | 12. | Vanhoja nikinmäkeläisiä |
| Osa 3 | 13. | Nikinmäen suojelukohteet |
| | 14. | Mielenkiintoisia tapahtumia / asioita |
| | 15. | Muistikuvia 1950-luvulta
Liitteitä |



Historiikin viimeistelykokous kesäkuussa 1997. Olavi Järvinen, Annikki Peltola, Markku Järvinen, Ahti Honkanen, Veikko Peltola, Kaija Salokannel, Anja Valli, Aune Kansanen sekä kameran takana Simo Ervasti.

1. Historiikin kokoaminen

Päätöksen Historiikin kokoamisesta teki Nikinmäen Omakotiyhdistyksen johtokunta elokuussa 1995. Historiikin tekemiseen muodostettiin toimituskunta, jossa olivat Markku Järvinen, Simo Ervasti, Matti Hiittu, Erkki Hintikainen ja Ensio Laaksonen. Päävastuulliseksi sisällön suhteen tuli Markku Järvinen ja valokuvien ja julkaisuasun suhteen Simo Ervasti.

Historiikin aikaperspektiivi on noin 1900 - 1970. Joissain kohdin tietoja on saatu jo 1700- ja 1800-lukujen puolelta. Jokaisen aihepiirin sisällä pyritään käsittelemään aihe aikajärjestyksessä.

Historiikin teossa ovat avustaneet useat pitkään Nikinmäessä asuneet henkilöt. Varsinaisia haastatteluja on käyty alla mainittujen henkilöiden kanssa vuoden 1997 alkupuolen aikana. Useimmat haastattelut on taltioitu.

nimi	tullut	nimi	tullut
	Nissbackaan		Nissbackaan
Gösta Backman	1922	Martti Peltola	1934
Mirjam Backman	1950	Annikki ja Veikko Peltola	1925/1933
Inkeri Blomqvist	1921	Kalle Pursiainen	1950
Tuulikki Elo	1942	Kerttu ja Erkki Roisko	1942
Ahti Honkanen	1912	Kaija Salokannel	1946
Helli ja Veli Ijäs	1955/1935	Birger Selen	1927
Aili ja Juho Janatuinen	1964	Karl Siren	1926
Olavi Järvinen	1945	Leila ja Raimo Sohkanen	1947 /1946
Aune Kansanen	1920	Tuomas Tahvola	1964
Aune Lahtinen	1947	Silja ja Erkki Tuomi	1936
Stig ja Ingvar Palmen	1950	Anja Valli	1955

Edellä mainituille henkilöille suuren suuret kiitokset. Ilman heitä koko historiikista ei olisi tullut mitään. Haastattelujen lisäksi Ahti Honkaselta on saatu kirjallista aineistoa ja kuvamateriaalia on saatu useammilta henkilöiltä.

Kiitokset myös Vantaan kaupunginmuseolle ja Elokuva-arkistolle.

Historiikki julkistettiin Nikinmäen Omakotiyhdistyksen 20-vuotisjuhlassa 14.9.1997 Jokivarren koululla. Historiikista otettiin 750 kappaleen painos, josta muutamia kappaleita lahjoitettiin ja valtaosa myytiin ovelta ovelle menetelmällä. Painos myytiin loppuun.

Historiikin täydentäminen 2011

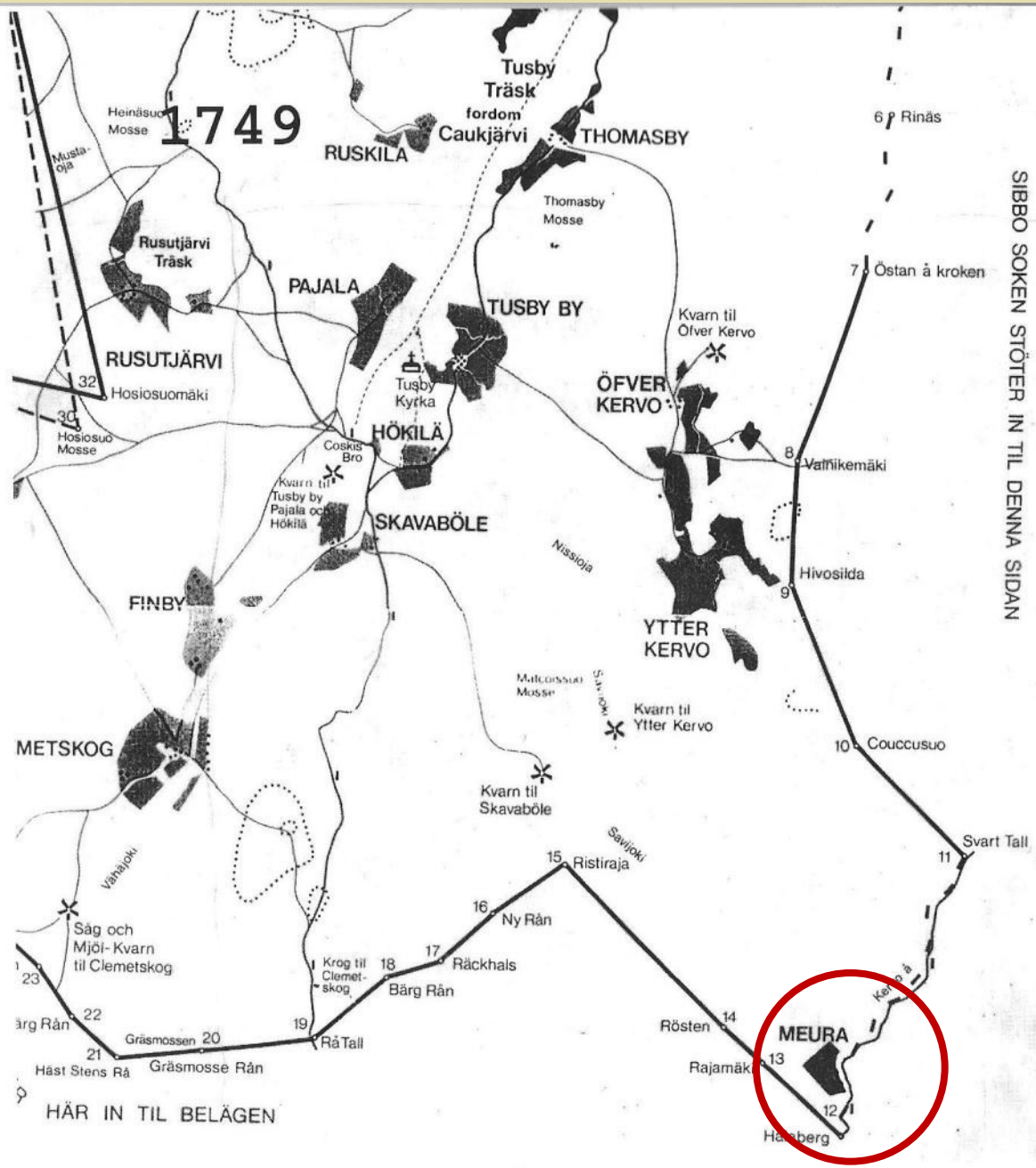
Nikinmäen asukasluku on lähes tulkoon kaksinkertaistunut siitä kun historiikki tehtiin. Historiikin painolevyt eivät ole tallessa. Historiikki on ollut loppuunmyytynä jo lähes 15 vuotta. Markku Järvisen aloitteesta Nikinmäen Omakotiyhdistyksen hallitus teki keväällä 2011 päätöksen, että Markku Järvinen täydentää historiikin niiltä osin kun uutta tietoa on saatu.

Historiikki julkaistaan Nikon Internet-sivuilla vuoden 2012 alkupuoliskon aikana muutamassa erässä. Julkaisusta vastaa Eero Niemelä.

Näin mahdollistetaan jokaiselle nikinmäkeläiselle oman kylän historiikkiin tutustuminen. Historiikkia on täydennetty monissa eri kohdissa.

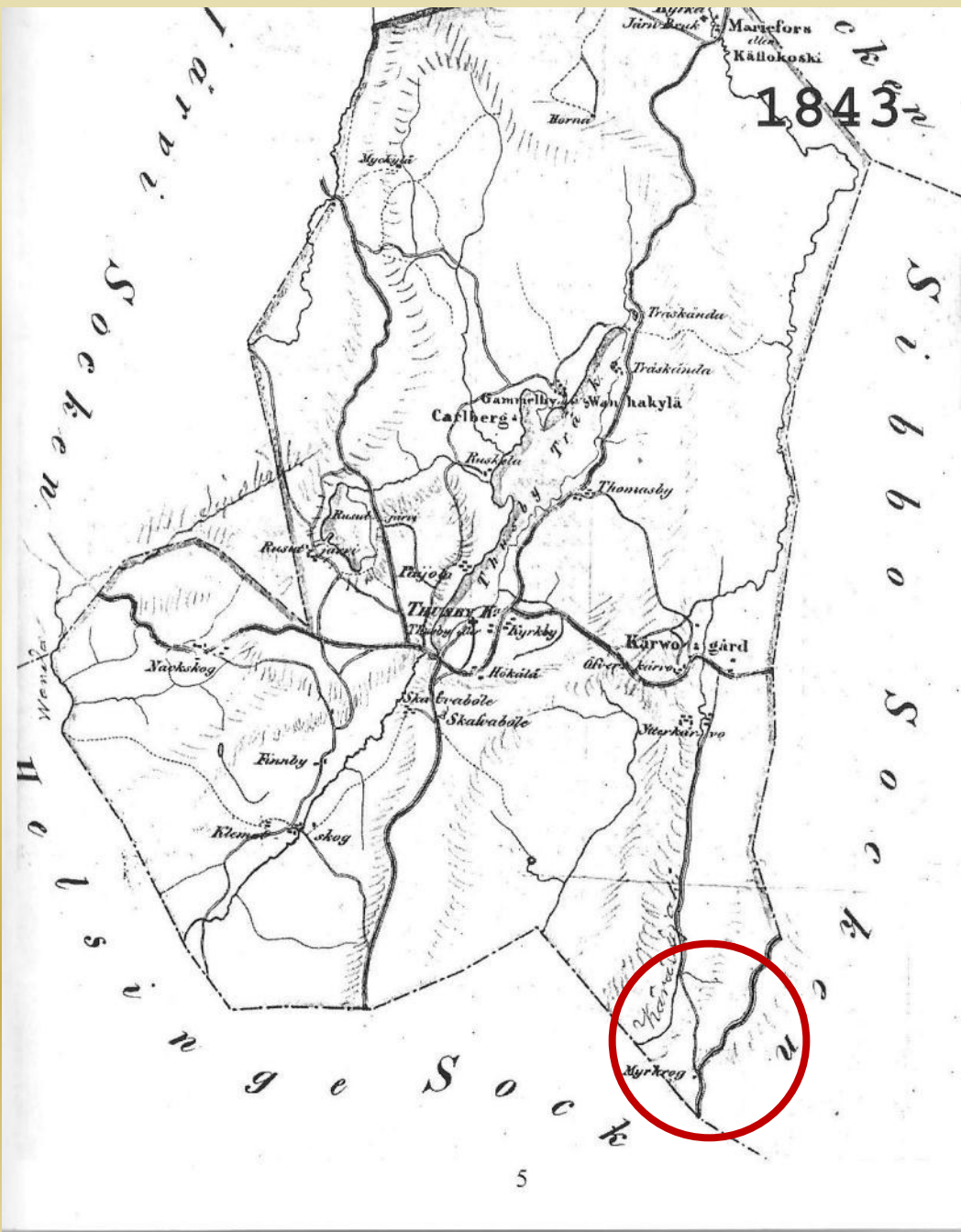
Tärkeimpänä mainittakoon Nissbackan talo ja Nissbackan kylän alkuvaiheet, joihin lisätietoa toi Taisto Saarentauksen haastattelu 13.2.1999 ja häneltä saatu kirjallinen aineisto. Saarentaus on Keravalta ja on kirjoittanut useita Keravaan liittyviä kirjoja. Yksi kirjoista on Isostajaosta Koffiin, jossa kerrotaan keravalaisten kiinteistöjen muotoutuminen kahden vuosisadan kuluessa. Lisäksi on tehty muutamia täydentäviä haastatteluja.

Mainittakoon vielä että tämän historiikin uuden version julkaisun aikoihin, helmikuussa 2012 (23.2.2012) historiikin tärkein tietolähde, Ahti Honkanen, täyttää 100 vuotta.

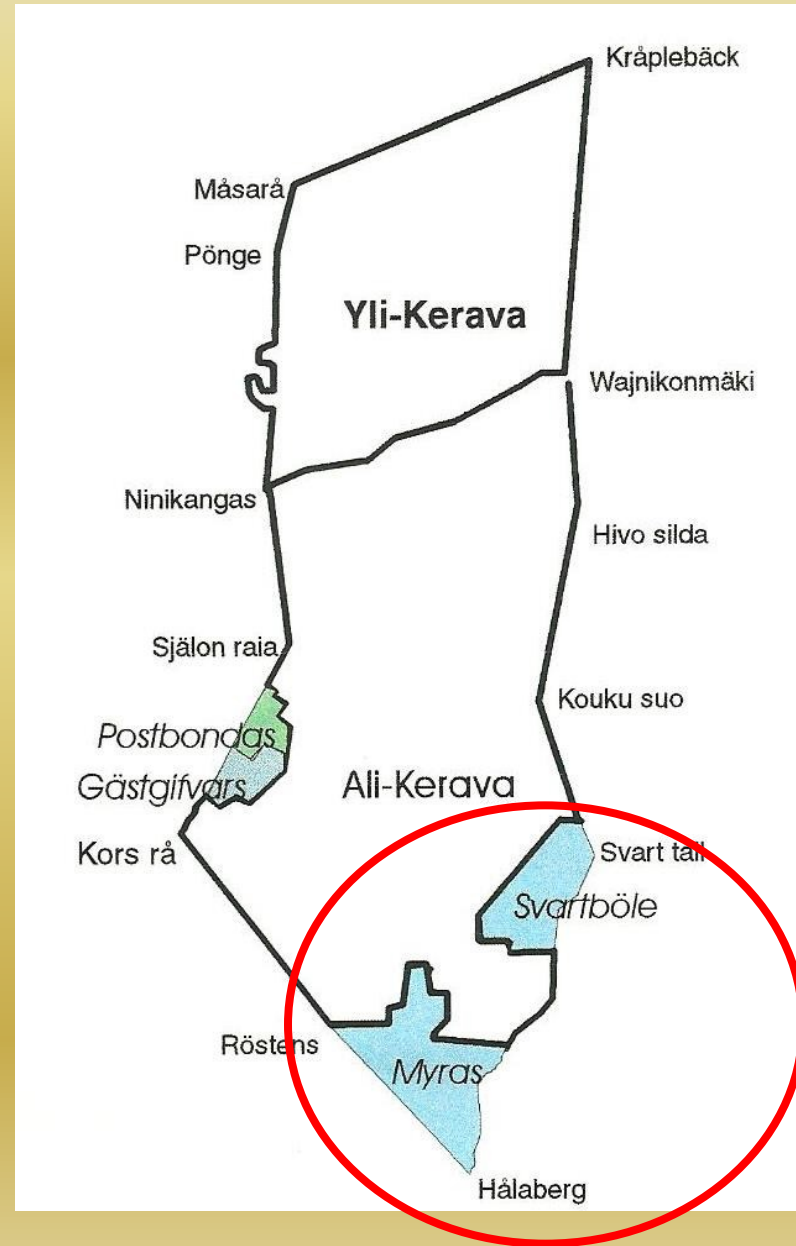


SIBBO SOKEN STÖTER IN TIL DENNA SIDAN

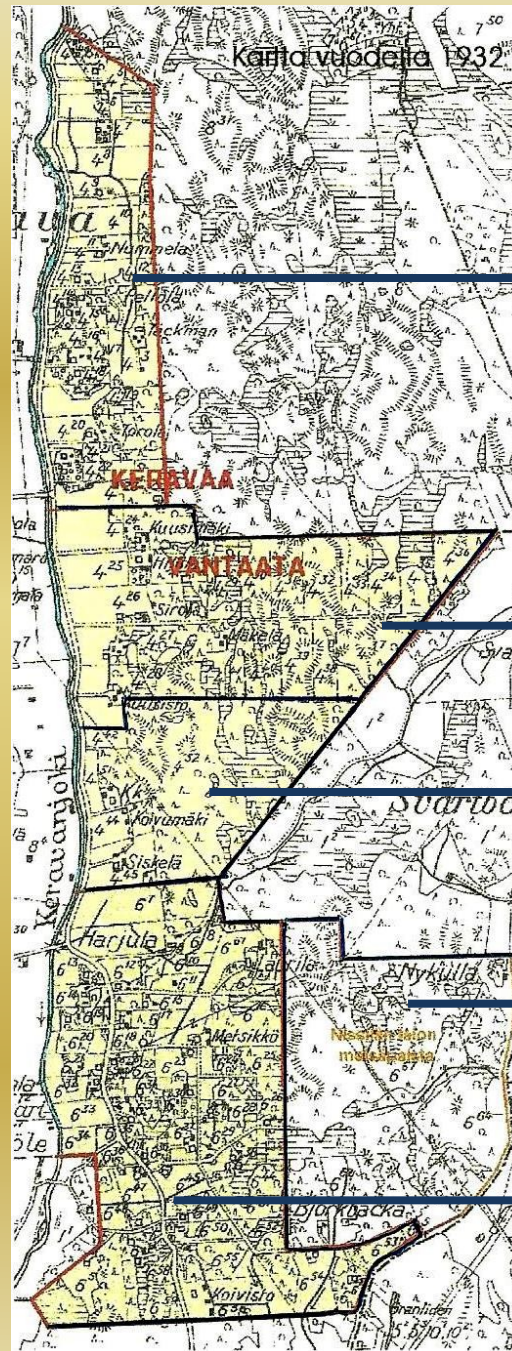
HÄR IN TIL BELÄGEN



Isonjaon aikaiset (v.1779-1780)
Tuusulan pitäjän Keravan kylät.



Nissbackan pientalotaajama syntyi 1900-luvun ensi kymmenillä kahden tilan, Täckermanin ja Nissbackan, alueille. Vuodesta 1954 alkaen nämä alueet ovat kuuluneet ensin Helsingin maalaiskuntaan, sitten Vantaan kauppalaan ja nykyisin Vantaan kaupunkiin.



Täckermanin talon
Keravalle jäänyt osa

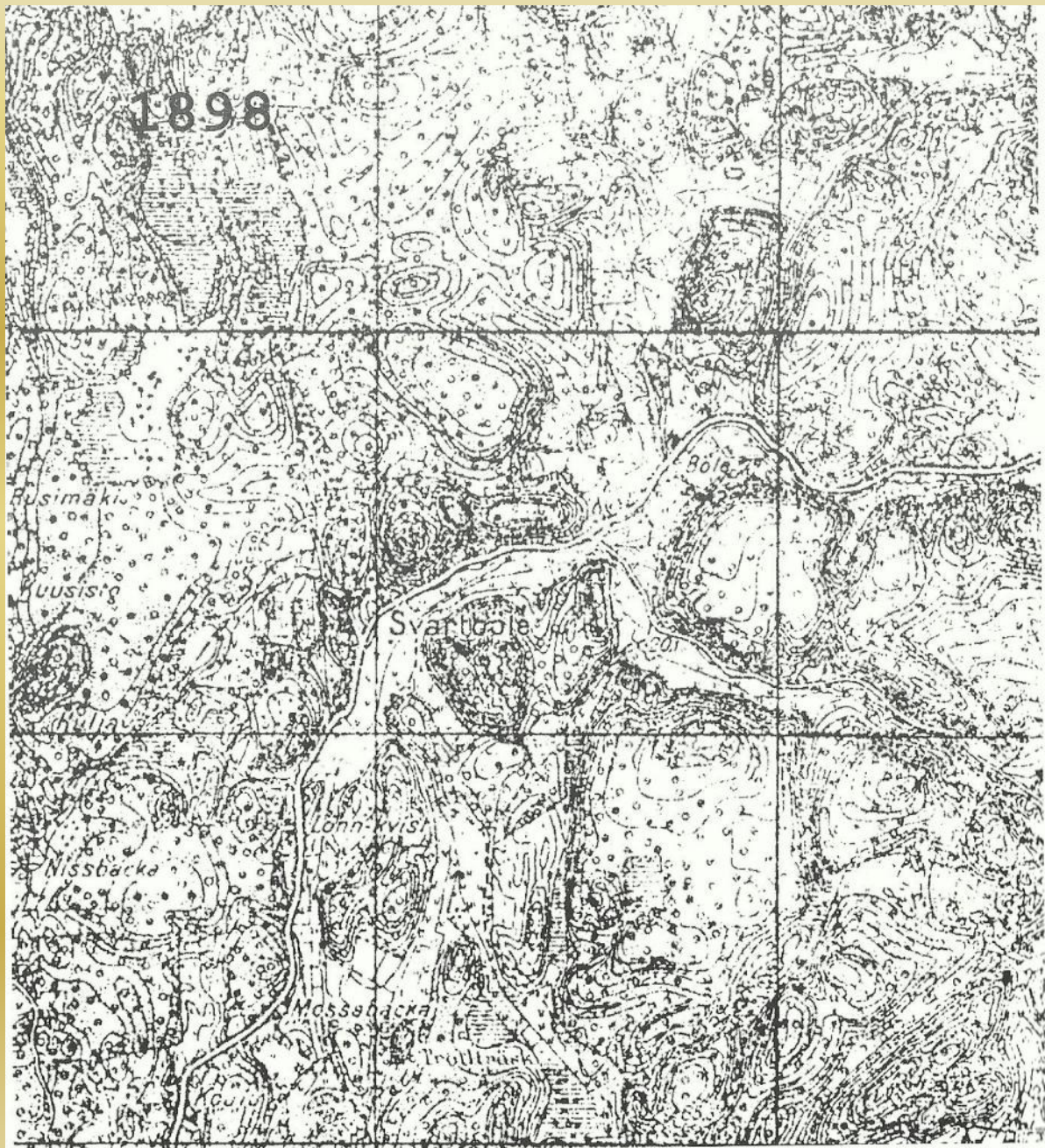
Täckermanin talo

Hakalan talon
metsäpalsta

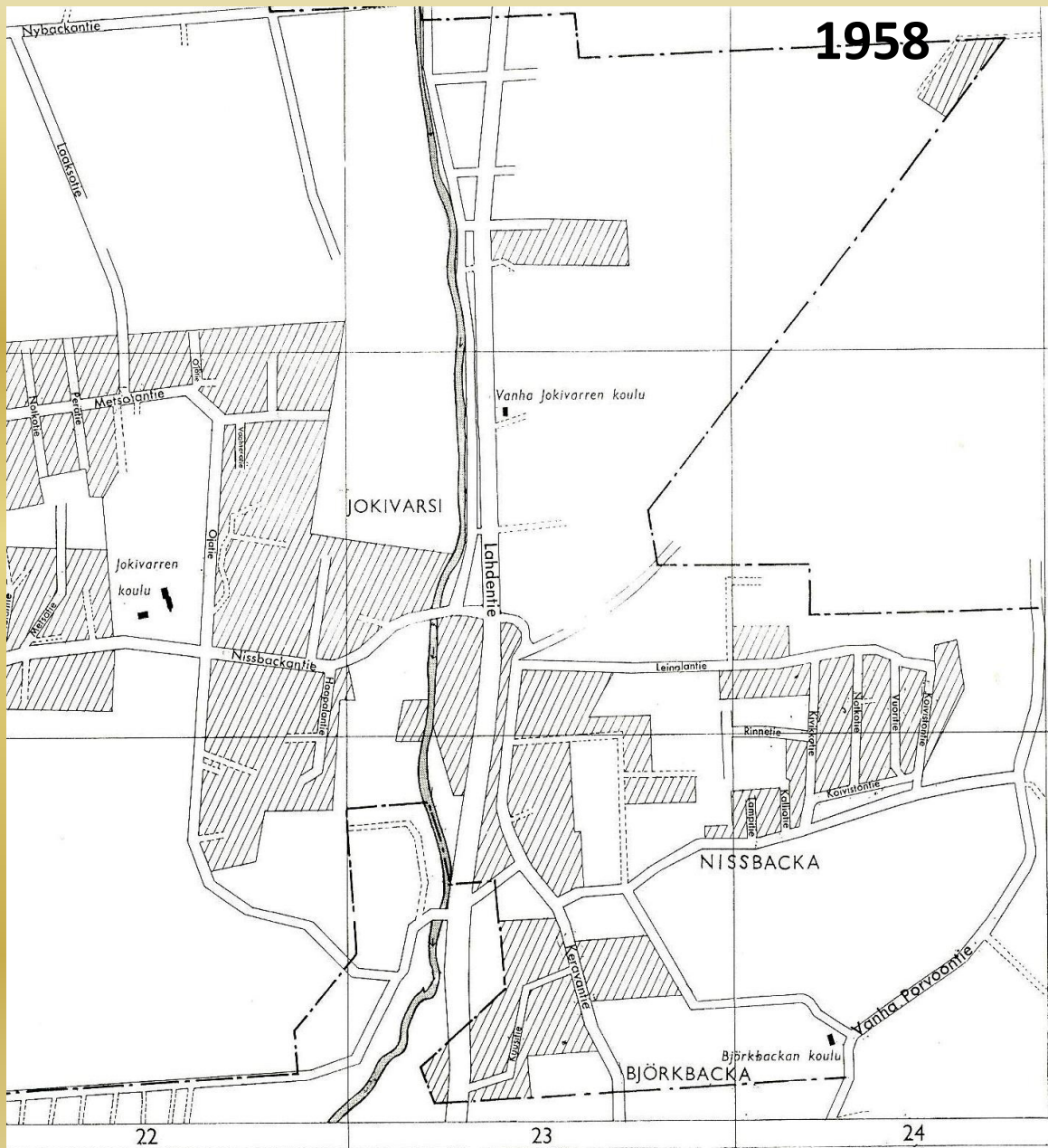
Nissilän talon
metsäpalsta

Nissbackan talo

1898



1958





Vanha torppa. Sijainti tuntematon.

2. Kylämme – Nikinmäki (Nissbacka = Nikinmäki)

Kylämme kuuluminen eri kuntiin

Ali-Keravan ja Yli-Keravan kylät mainitaan asiakirjoissa jo 1500-luvulta lähtien. Nissbacka kuuluu Ali-Keravan kylään. Kylät kuuluivat Sipooseen 1400- ja 1500-luvuilla. Ne liitettiin Tuusulan pitäjään 1643. Isojako (1779-1780) kirjasi ensimmäisen kerran kyläraajat ja kulmapisteet varustettiin kivipyykeillä. Ali-Keravan kylään kirjattiin tuolloin mukaan kuuluviksi eteläisimpänä Myraksen talo ja läntisimpänä Svartbölen talo. 1800-luvun puolivälissä tehtiin Tuusulan ja Sipoon välillä aluesiirtoja. Myraksen ja Svartbölen talot liitettiin Sipooseen.

Helsinki-Hämeenlinna rautatien rakentaminen 1860-luvulla sai aikaan Keravan taajaman kehittymisen. Sinne muodostuivat omat palvelut, joita käytettiin laajemminkin kuin vain keravalaisten toimesta. 1.1.1924 Tuusulan pitäjän Yli- Keravan ja Ali- Keravan kylistä muodostettiin Keravan kauppala. Korson asemanseutu kasvoi myös junaradan ansiosta. Korson ongelma oli, että se jakautui hankalasti kolmen kunnan kesken; Keravan, Tuusulan ja Helsingin maalaiskunnan.

Korson alueen kehittämiseen ei löytynyt rahaa keneltäkään. Useiden selvitysten ja kirjelmien jälkeen vuonna 1953 valtioneuvosto teki päätöksen, että vuoden 1954 alusta Keravan kauppalaan kuuluneet Korson ja Nissbackan alueet sekä Tuusulan kuntaan kuuluneet Vierumäen ja Fallbackan (Vallinoja) alueet siirretään kuuluviksi Helsingin maalaiskuntaan.

Nissbackan syntyyn vaikuttavia asioita on useita. On useita keravalaisia taloja joilla on ollut maita Nissbackassa. Oli Isojako, joka kirjasi maat ja oli Uusjako, joka kokosi talojen hajallaan olevia maapalasia suuremmiksi kokonaisuuksiksi ja oli leskirouva Backman, joka osaltaan kokosi Nissbackaamme.

Nissilän talo

Erittäin vahvasti Nissbackan syntyyn on vaikuttanut Nissilän talo, joka on kuulunut Ali- Keravan kylään. Ensimmäiset maakirjat tuntevat Nissilän talon 1500-luvun puolivälissä. Talon talouskeskus oli Keravalla. Isojaossa talon maat jäivät hankalasti moniin palasiin. Vuonna 1788 eli hetimmiten isojaon jälkeen talo jakaantui kahtia veljesten kesken.

Tuomas Samulinpoika Nissilä piti päätalon eli Nissilän. Velipoika Erkki Samulinpoika ryhtyi isännöimään toista puolikasta, jota alettiin nimittää Nissbackaksi. Erkille tehtiin talo vielä Keravalle. Reilut 100 vuotta myöhemmin, uusjaossa, maat ryhmiteltiin suuremmiksi kokonaisuuksiksi.

Tällöin Nissilä jäi Ali-Keravan pohjoisosaan ja siihen kuului lisäksi metsäpalsta Ali-Keravan eteläosasta (tämä on osa nykyistä Etelä-Nikinmäkeä). Nissilän talon isännöisyys pysyi suvussa. Nissbackan talon maat olivat kokonaan Nissbackassa ja myös talon talouskeskus määrättiin siirtyväksi Nissbackaan eli 8 kilometriä Keravalta etelään, ns. Jokivarteen. (Tästä syntyy jatkossa valtaosa Etelä-Nikinmäkeä). Nissbackan talo myytiin 1800-luvulla moneen kertaan ja sillä oli lukuisia lyhytaikaisia omistajia. Vuonna 1890 talon osti espoolainen leskirouva Eda Elisabeth Backman.

Täckermanin talo

Täckermanin talo oli niin ikään Ali- Keravalla. Senkin ensimmäiset maakirjat tuntevat 1500-luvun puolivälistä lähtien. Vuonna 1765 talo jaettiin kahtia veljesten Juho ja Henrik Henrikinpoikien kesken. Isossa jaossa taloon kuului kymmenkunta palstaa jotka olivat hankalasti erillään toisistaan.

Sata vuotta ison jaon jälkeen, uusjaossa, Täckermanin maakirjatalon tilukset koottiin kolmeksi suurlohkoksi. Toista talon puolikasta alettiin kutsua Täckmaniksi. Täckmanille piti hakea oma paikka talouskeskukselle. Täckman määrättiin siirtymään 3 kilometriä Keravan keskustasta etelään. Täckmanin talolla oli 1800-luvulla useita omistajia. Vuonna 1866 talon ostivat veljekset Adolf Fredrik ja Karl Gustaf Paulin, jotka pitivät taloa 30 vuotta. Adolf Fredrik kuoli huhtikuussa 1895 ja Karl Gustaf kuoli saman vuoden joulukuussa. Juuri ennen kuolemaansa Karl Gustaf myi talon leskirouva Eda Elisabeth Backmanille, joka oli jo 5 vuotta aiemmin ostanut Nissbackan talon.

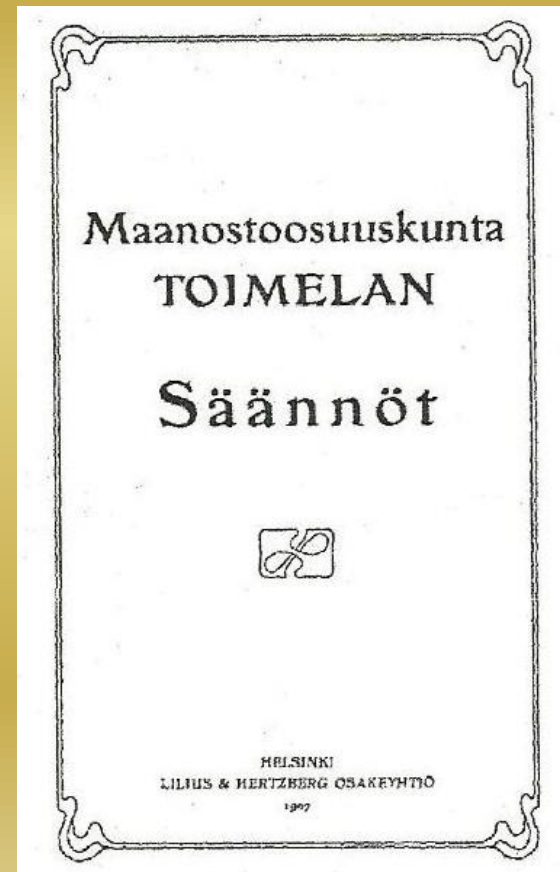
Nissbackan talo

Rouva Backman tuntuu olleen enemmänkin liikenainen kuin maatalon emäntä. Hänellä oli aikomus perustaa tiilitehdas Nissbackan talon maille lähelle Björkbackaa. Aikomus ei kuitenkaan onnistunut. Hän rakennutti kuitenkin Nissbackan talon talouskeskuksen eli päärakennuksen ja ulkorakennuksia, tallin ja navetan.

Varsinaista maanviljelyä rouva Backman ei juurikaan harrastanut. Päärakennus on edelleen asumiskäytössä. Rouva Backman myi molemmat tilat 1898 pojalleen Erik Henrik Backmanille, joka yhdisti ne yhdeksi tilaksi, jolle sai lainhuudon 1898.

Erik Henrik Backman myi Nissbackan talon äitinsä sisaren miehelle, helsinkiläiselle kirkkoherra Ludvig Bengelsdorffille vuonna 1899. Bengelsdorff ajautui konkurssiin.

Sitä seuranneesta pakkohuutokaupasta vuonna 1905 tilan osti asianajaja Axel Alander ja myi sen välittömästi eteenpäin työnjohtaja Kustaa Hellbergille. Hellberg kuului muutaman miehen muodostamaan ryhmään, jotka olivat jo aiemmin perustaneet osuuskunnan ja nyt ryhdyttiin tositoimiin. Toimintaideana oli hankkia rakennuskelpoista maata, palstoittaa se ja luovuttaa osuuskunnan osakkaille palstat vähittäismaksulla. Liikeidea oli puhtaasti ideologinen – saada osakkaille oma koti kohtuulliseen hintaan.



Osuuskunnan puuhamiehet olivat helsinkiläisiä miehiä. Hellberg myi osuuskunnalle vuonna 1907 Nissbackan talon maat, yhteensä 228 hehtaaria. Aiemman Täckmanin talon maista tuli 39 palstaa ja alkuperäisen Nissbackan talon alueesta 53 palstaa eli yhteensä lähes 100 palstaa. Tonttien koot vaihtelivat 1,2:sta hehtaarista 7:ään hehtaariin. Osuuskunnan nimi oli Toimela. Osuuskunta toimi tehokkaasti. Aivan kaikkia palstoja ei saatu myytyä, joten loput palstoista myytiin huutokaupalla.

Niinpä kaikki palstat saatiin myytyä ja lyhennysmaksujen keruu suoritettiin onnistuneesti. Osuuskunta Toimela purettiin 1914, jolloin kaikkien ostajien osalta maksut oli maksettu loppuun. Yhdyskuntasuunnittelua Toimela ei kuitenkaan tehnyt. Ei varattu mitään yhteisiä alueita eikä teitä suunniteltu vaan ne syntyivät pakonomaisesti tonttien rajoja pitkin.

Jatkossa tämä tietenkin on hankaloittanut Nikinmäen yhdyskuntakehittämistä. Samankaltaisia maanosto-/myyntiosuuskuntia oli Suomessa 1900-luvun alussa useita. Mm. Keravalla oli vähän ennen Toimelaa osuuskunta, jolla Skugsterin tilan maat myytiin.

Nissilän talon metsäpalsta (ulkometsä)

Nissbackan talon maiden lisäksi Etelä-Nikinmäkeen kuuluu myös Nissilän talon metsäpalsta, joka oli kooltaan 72 hehtaaria. Siellä oli 1900-luvun alkupuolella kaksi torppaa. Kumpikin torppari lunasti 1920-luvun alussa torppansa omakseen. Karl Johan Forsström lunasti itselleen 12,2 hehtaarin tilan Björkbacka (saman niminen kuin ruotsalaisen koulun tontti) ja Karl Frederik Lönnqvist 21,5 hehtaarin tilan nimeltään Nykulla. Loppuosan, 38,3 hehtaaria silloiset Nissilän omistajat Kalle ja Martta Nissilä myivät 1928 tamperelaiselle johtajalle, Arthur Lönnqvistille.

Hakalan talon metsäpalsta

Neljäntenä palasena Nissbackaan kuuluu keravalaisen Hakalan talon metsäpalsta, joka oli kooltaan pienempi kuin Nissilän talon metsäpalsta. Hakalan talon metsäpalsta sijaitsi Nissbackan talon ja Teckmanin talon maiden välissä.

Se ei kuulunut Nissbackan talon maihin eikä siten ollut mukana Osuuskunta Toimelassa. Mm Jokivarren puukoulun tontti on ostettu Hakalan talon metsäpalstan maista.

Nissbackan eli Nikinmäen nimiasioista

Kuten rakkaalla lapsella myös mukavalla kylällä on monta nimeä. Vuosien saatossa kylämme on tuntenut monta eri nimeä. Suomennettu Nikinmäki-nimi on tuoreempi kuin tämän historiikin aikajänteen loppukohta. Muutama sana vielä nykyisestä kunnastamme, Vantaasta. Seurakunnallisesti Helsingin pitäjän seurakunta erotettiin itsenäiseksi kirkkoherrakunnaksi Sipoosta jo 1300-luvun lopulla nimellä Vantaan pitäjä.

Myöhemmin se on ollut Helsingin kaupungin aineksina ja muodostettu eri kirkkoherrakunnaksi 1867. Siitä on erotettu kauppalat Kulosaari, Huopalahti ja Oulunkylä. Suuressa alueliitoksessa 1946 liitettiin Helsingin maalaiskunnasta suuri osa Helsinkiin. Tuolloin suuren kunnan kuntakeskus kunnantaloineen sijaitsi Malmilla.

Korson aseman seutu (mukaan luettuna nykyinen Nikinmäki) ja ns. Keravan Hyrylä liitettiin Helsingin maalaiskuntaan vuoden 1954 alussa. Tästä Keravaan kuulumisestamme seuraa, että vuonna 1958 vahvistettu alueemme rakennuskaavan aluenimi on Korson Ali-Keravan kylä. Keravan kauppala erotettiin Tuusulasta muodostamalla vuonna 1924 Ali- ja Yli- Keravan kylistä Keravan kauppala. Oma kylämme kuului tuolloin Ali- Keravan kylän eteläosaan. Keravalla on edelleen Ali- Kerava.

1960-luvun puolivälissä ns. Johanssonin komitea mietti Helsingin seutua, mm. kunnanrajojen järkipäristämisestä. Jos tuon komitean ehdotukset olisivat menneet läpi, alueemme sahalaitaraja Sipoon kanssa olisi suoristettu tietä tai jokea pitkin niin, että kylämme olisi liitetty Sipooseen - taas. Edellä on jo alueeseemme liittynyt nimiä Sipoo, Helsingin pitäjä, Helsingin maalaiskunta, Tuusula (-1923), Kerava (1923 - 1954), Alikerava, Korso, Jokivarsi.

Kerrotaan, että 1940-luvun alussa agronomi Artto olisi ensimmäisenä ehdottanut nimen suomennosta ja että nimenomaan Nikinmäki olisi oivallinen suomennos. Asia ei kuitenkaan edennyt. Sen sijaan Nissbacka nimen rinnalle tuli käyttöön Jokivarsi 1950-luvulla.

Erittäin yleinen postiosoite kylällemme 1950-luvulla oli Korso, Jokivarsi. Pohjoispuoleltamme, Keravalta, löytyy yhä Jokivarsi. Koulupiirien ja koulujen nimissä Jokivarsi on ollut ainoana käytössä jo 1900-luvun alusta lähtien.

Suomenkielinen nimi, Nikinmäki, tuli kylämme nimeksi käyttöön vasta 1970-luvulla ja virallistui saman tien. Nykyisellään Jokivarsi on Lahdenväylän ja Keravanjoen välinen alue. Oman kylämme nimenä väikkyä yhä Jokivarsi monien puheessa.

Tässä historiikissa käytämme kylämme nimenä sekä Nissbackaa että Nikinmäkeä. Myös Myras on joissain yhteyksissä ollut alueemme nimi. Se periytyy alueemme kuulumisesta Sipooseen. Alueeseemme rajoittuva Sipoon läntinen osa on nimeltään Myras, joka on antanut nimensä puhelinjakoalueeseemme = 874 6xxx.

Ennen Siwaa oli lyhyen ajan Säästäri, jota ennen oli lähes ikimuistoisesti Elanto. Kylämme Elanto oli koko olemassa olonsa ajan puhelinluettelossa Elanto, Myyras. Helsingin maalaiskunnasta tuli 1970-luvun alussa ensiksi Vantaan kauppala ja sitten Vantaan kaupunki.

Nyt olemme kaupunginosaluettelossa Nikinmäki, joka kuuluu itäisimpänä osana Korson suuralueeseen. Vaalipiirijaossa Jokivarsi ja Nikinmäki olivat jonkin aikaa yhdistetty mutta nyt on eriytetty. Nikinmäkemme - Nissbacka - on kaksi korvakeetta Keravanjoesta itään.

3. Asutus

Vuosisadan alussa Nissbackassa ei ollut kovin paljon asutusta. Etelässä oli Myyraksen kartano, johon kuului yli 600 ha maata. Pohjoiseen päin mentäessä tuli seuraavaksi Nissbackan talo (lähellä Vuokkotien ja Kimalaisentien kulmaa). Talo on rakennettu 1895-97. Tilaan kuului 2 torppaa, Karhurinne niminen torppa (Pauli Lahtisen talo myöhemmin) sekä Kantolan torppa, jonka vierelle rouva Backman rakennutti Nissbackan talon. Taloa vastapäätä (nyk Kimalaisentien toiselle puolelle) rakennettiin muita talousrakennuksia.

Niin ikään Myyraksen taloon kuuluva Talaksen torppa (Elon talo myöhemmin) oli joen itäpuolella. Joen länsipuolella oli keravalaisen Inkilän talon 2 torppaa Hasala ja Maarukka (myöhemmin Honkanen ja Palenius) sekä keravalaisen Jokimiehen talon 2 torppaa (Olenius ja Salmela). Hiukan pohjoisempaan oli vielä keravalaisen Jurvalan talon torppa Haapala.

Osuuskunta Toimelan suorittama Nissbackan palstoitus ja myynti olivat varsinainen piristysruiske Nissbackan asutukselle. Suuri osa ostajista oli Helsingissä töissä käyviä ihmisiä, ammattimiehiä, jotka rakensivat asuintalon ostamalleen tontille.

1930-luvun alussa, vaikka asutusta oli jo jonkin verran, oli lapsia Nissbackassa erittäin vähän ja leikkikavereita piti hakea pitkän matkan (kilometrienkin) päästä.

Koko Nissbackan rakentamisen ajan aina 1950-luvulle asti hyvin usein rakentaminen tapahtui siten, että ensin tehtiin nopeasti pieni parakki ja tämän jälkeen kaikki resurssit huomioiden paikan päällä varsinainen talo. Joskus aikaa kului useitakin vuosia.

Valtaosa nissbackalaisista on ollut koko 1900-luvun vakituisia asukkaita. Kuitenkin aina 1920-luvusta lähtien kylässämme on ollut myös kesäasukkaita, jotka talven ovat Helsingissä ja kesän täällä maalla.

Vanhat rakennukset

Backmannin talo (Sulola) nyk osoite Pistiäisentie 8

Flaamingin talo (sitten Koiviston talo) nyk osoite Pistiäisenpolku 5

*Hanhikosken talo (sitten Harjulan, sitten Himbergin) nyk osoite Turilaantie 4

Nissbackan talo nyk osoite Kimalaisentie 15

Kansasen talo nyk osoite Mehiläisentie 24

*Karhurinne (sitten Salminen, sitten Lahtinen) nyk osoite Perhotie 45

Kiikerin talo nyk osoite Muurahaisentie 11

Koivumäen koulu

Krugerin talo nyk osoite Kimalaisentie 5

*Leinalan talo Nikinmäen koulun paikalla

Oksasen talo Sipoontie

Sirenin talo Haukitie

*Tuomen talo Harrikuja

Makarovitsin / Sohkasen / Vuorenmaan talo nyk osoite Sääskeitie 11

*Talo on purettu (vielä 1997 talo oli olemassa)

Maan hinta

Tiedot maan hinnan kehittämisestä eivät ole täysin yksiselitteisiä, mutta suuntaa antavia varmasti.

	mk/m ² vuoden 1997 rahassa
1906	0,02 mk
1920	0,50 mk
1930	1,00 mk
1940	0,10 mk
1950	0,50 mk
1955	2 mk
1960	5 mk
1970	7-10 mk

4. Tiestö ja liikenneväylät

Alkuaikoina yleisin ja luonnollisin liikkumistapa kylällämme ja sieltä muualle on ollut kävely jopa niin, että täältä käveltiin 4 - 6 km matka Korsoon junalle päivittäin. Työmatka junalla Korsosta Helsinkiin kesti vielä 1930-luvulla tunnin. Näin ollen työmatkaan kului päivässä 4 tuntia, josta usein puolet kävelyä. Lähes jokainen Helsingissä töissä käyvä nissbackalainen käytti aina vuoteen 1948 asti junaa. Junalle meni aamuisin ja sieltä tuli iltaisin samat ihmiset. Jo kaukaa menijät tunsivat toisensa, talvella jopa kelkan, suksien tai askelten jäljistä saattoi tunnistaa toisen junalle menneen.

Pyöräilyäkin arvostettiin 1930-luvulla suuresti. Mm. Korson asemalla oli junan käyttäjille lukolliset polkupyöräkopit, joihin pyörän voi jättää suojaan Helsingissä käynnin ajaksi. Nykyistä Myyraksen kautta kulkevaa Vanhaa Porvoontietä kulki bussiliikenne Helsinkiin. Bussilippu vaan oli tuntuvasti kalliimpi kuin junalippu. Ja toisaalta kävely tai polkupyöräily oli ilmaista. Kuvaavaa on 1920-luvulla Frans Backmannin tokaisu ”Käveltävä se on Helsinkiin, kun ei ole rahaa matkalippuun”. Raha oli tiukkaakin tiukemmassa.

Vanhin kulkuväylä Nissbackassa on luonnollisestikin ollut Keravan joki. Pienten koskiensa takia se on veneväylänä huono. Veneitä ei ole nähty juuri koskaan ja kanoottejakin hyvin harvoin. Puutavaraa siinä on kuitenkin uitettu paljon, varsinkin viime vuosisadalla. Viimeisin huomattavampi uitto tapahtui 1936, jolloin n 6000 kuutiometriä paperipuuta uitettiin merelle.

Vantaanjoen vesistö on saanut ensimmäisen lainvoimaisen uittosäännön jo 1890-luvun lopulla, mutta se ei käsittänyt Keravanjokea. Myös Keravanjoen käsittävä uittosääntö sai lainvoiman 1938. Uittosääntö jäi merkityksettömäksi, koska uitot olivat jo loppuneet. Virallisesti uittosääntö kumottiin 1960-luvulla. Kun nyt 1980- ja 90-luvun vaihteen tienoilla Keravanjokea ruopattiin Sipoontien ja Lahdenväylän välillä, joen pohjasta löytyi runsaasti uppotukkeja. Tämäkin tukee käsitystä, että uittoa on aikoinaan ollut.

Tulvat ovat nousseet aika-ajoin Keravanjoen rantapelloille, Sipoon Peltomyyrien alueen talojen sisälle ja Peltolan Pajan korjaamotiloihinkin. Useana vuonna pahimpaan tulva-aikaan vene oli ainoa mahdollinen kulkuväline alavilla mailla joen vierellä.

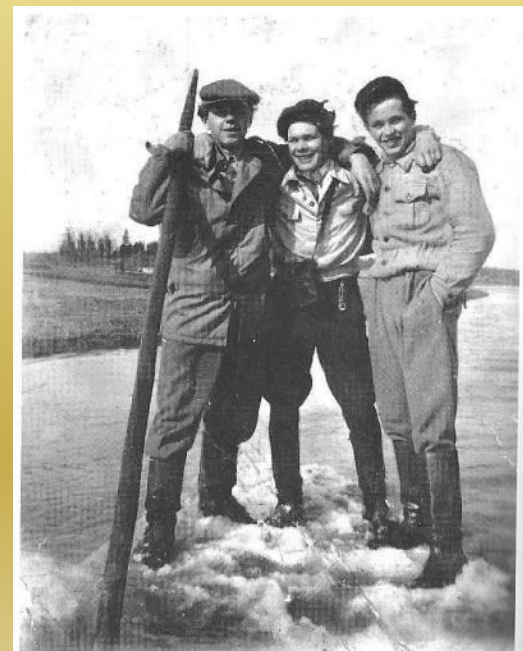


Suurin virtaama Hanalan mittauspaikalla on vuosijakson 1941 ... 1980 aikana sattunut keväällä 1966, jolloin ylin virtaama oli 63 m³/s. Joen keskivirtaama on noin 3 m³/s. Tavanomaista kuivempina kausina on virtaama pysynyt alle 0,5 m³/s useiden viikkojen ajan ja pienimmillään on virtaama ollut jopa alle 0,1 m³/s. Suurimmillaan on virtaama ollut yli 630-kertainen verrattuna kuivimpaan aikaan. Tulvista löytyy myös merkintä vuodelta 1780, jolloin ei kuulemma kelvannut selitykseksi muutamien alikeravalaisten poisjääntiin Pohjanmaan rykmentin kyydityksistä se, että miehet eivät päässeet Keravanjoen yli tulvimisen vuoksi. Kuuden hopeataalerin sakko tuli rangaistukseksi.

Kalastuksen lisäksi Keravanjoki on ollut kohdallamme hyvä rapujoki. Ensimmäisen maailmansodan jälkeen jokeen tuli rapurutto, joka vei ravut. 1930-luvulla jokeen istutettiin jälleen rapuja ja 1930-luvun loppupuolella saatiin hyvää satoa. Jälleen tuli rapurutto, joka tuhosi kannan.



Samoin piisameja joessa on aikanaan riittänyt aina pyydystämiseen asti. Varsin suosittu uimapaikka joki oli aina 1950-luvun loppupuolelle saakka, jolloin joki alkoi saastua yläjuoksulle syntyneen teollisuuden ja maatalouden lannoitteiden vaikutuksesta. Etenkin Korsoon menevän sillan vieressä lapset pitivät uintikarkeloita.



Kielletyissä leikeissä Raimo Sohkanan, Erkki Tuomi ja Pauli Uusikumpu.1940-luvulla.

Talviaikaan, kun joen vartta Keravalle tie oli liukas ja heikosti aurattu, vieraili joessa lähes vuosittain autoja kokeilemassa jään kestävyyttä. Keväällä jäiden lähdön aikaan, vanhempien ankarasti kieltämä jäälautoilla seikkailu ja ”jäälauttaruuhkien purku” oli kouluikäisille pojille kiintoisa harrastus. Moni niissä touhuissa putasi, joskus vakavin seurauksin.

Tämän vuosisadan kuluessa Keravanjoki on vaatinut myös uhriensa. Moniin perheisiin on suruviesti joen ja veden tunteettomasta otteesta tullut. Valtaosin tapaukset ovat olleet vahinkoja, mutta mukaan mahtuu myös itse aiheutettuja.

Nikinmäen perustiestö muodostui kolmesta tärkeästä väylästä: 1) Keravalta Helsinkiin menevän tien Nikinmäki-osuus (väli Peltolan paja - Myyras) 2) Nikinmäestä Korsoon menevä tie (Nissbackan tie) 3) Peltolan Pajalta Korsoon menevä tie (Nybackan tie).

Joen suunnassa pohjoiseen tiestö on parantunut vasta sotien jälkeen. Keravanjoen rantaa myötäillen löytyy vielä vanha tien pohja, joka siellä täällä on enää vain kevyelle liikenteelle varattuna ja toisaalla autoliikenne on sallittu vain pihoihin. Nykyinen tie 140, Lahdentie valmistui useamman vuoden työskentelyn jälkeen 1950-luvun lopulla valtatieksi 4 ja 5 sekä E4:ksi.

Tämä oli jälleen yksi Nissbackan vitamiiniruiskeista, virstanpylväs, joka ponnahdutti paikkakunnalle uutta asutusta, nosti maan hintaa ja alkoi tuoda paikkakunnalle teollisuutta. 1960-luvulla alueemme lapset joutuivat menemään ilman kevyen liikenteen väyliä ja ilman suojateitä valtatie yli. Jokivarren uusi kouluhan valmistui 1958 toiselle puolelle valtatieä; koulutie oli vaarallinen. Näillä alueemme pääväylillä oli tuolloin vain yksi katuvalo, Jokivarren Esson risteyksessä.

Nykyisistä urbaaneista tieoloista voidaan mennä asiakirjojen avulla aina päivämäärään 29.5.1839, jolloin varamaanmittari G. Å. Jakell jakoi Myyraksen ja Keravan välisen tien kylätienä kunnossapidettäväksi talojen toimesta, kullekin osuutensa mukaan. Muuta suurempaa riitaa jaossa ei nähtävästi tullut kuin Keravanjoen sillan rakentaminen.

Nybackan silloinen isäntä ei siihen halunnut osallistua millään ehdolla. Eräät toiset isännät olisivat suostuneet vapauttamaan hänet velvollisuudesta. Kuitenkin sillä ehdolla, että Nybackan isäntä rakentaa omalla kustannuksellaan lautan ja käyttää sitä sillan sijasta. Lopulliseksi päätökseksi tuli, että myös Nybackan isäntä osallistuu sillan rakentamiseen ja kunnossapitoon.



Jokivarren puusilta sai väistyä nykyaikaisen terässillan tieltä. Kuva vuodelta 1950

Keravan - Myyraksen tie oli tämän vuosisadan alun edelleen talojen kunnossapidettävänä. Tie oli verraten hyvässä kunnossa, vaikkakin kapea, ainoastaan 6 kyynärää eli 3,6 m leveä.

Talojen lopetettua tien kunnossapidon vuonna 1917 tie oli melkein hoidotta vuoteen 1933, jolloin Keravan kauppala alkoi rakentaa tietä nykyiseen muotoonsa. Rakentaminen tehtiin työttömyystöinä. Tietöissä oli parhaaseen aikaan 100 työntekijää. Tie tehtiin Keravalta Korson - Nissbackantien yhtymäkohtaan asti. Tästä Myyrakseen, 2,2 km loppuosan tiehanke oli myös vireillä, mutta viivästyi moneen otteeseen. Tämä loppupätkä valmistui 1940. Koko Ali-Keravan tie siirtyi useiden anomusten jälkeen valtion välittömään hoitoon 1.12.1948. Tiekunta purettiin 30.4.1950.

Nissbackan tie - tie Korsoon - alkoi muovautua 1890-luvulla. Korsoon oli tullut rautatien seisake. Nissbackan tilan omistaja rouva Backman ryhtyi puuhaamaan tietä Korsoon voidakseen lähettää maidot Korson asemalle, josta ne edelleen junalla kuljetettaisiin Helsinkiin. Leskirouva Backman palkkasi tien rakentajaksi paikkakuntalaisen miehen.

Tiealueen raivaus suoritettiin 1895. Koska mitään erityisempiä tienrakennuskoneita ei ollut eikä liioin räjäytysaineita, tuli tiestä erittäin koukeroinen, kaikki kalliot, isommat kivet ja kosteikot kiertävä. Nissbackan sillan hirret otettiin aina pois tulvan ajaksi. Vuonna 1899 laitettiin sillan kansi käsisahalla sahatuista lankuista.

Talviaikaan tietä ei aurattu lainkaan. Vanhan sillan aikaan aina 1940-luvun loppupuolelle asti Nissbackassa oli vain muutama auto. Kerrotaan, että kun joku autolla ylitti sillan, niin hän varmuudeksi avasi auton oven ennen sillan ylitystä, että pääsee helpommin ulos, jos silta sattuu peittämään.

1940-luvun lopulla virisi ajatus rakentaa uusi silta Keravanjoen yli ja samalla päätettiin oikaista pahimmat mutkat tiestä.

Työt aloitettiin joulukuussa 1948. Työhön tuli katkoja valuuttavaikeuksien vuoksi. Niitä jatkettiin kesällä 1950. Sillalla voitiin aloittaa liikenne syyskuussa 1950. Sillan rauta- ja puutyöt olivat Veljekset Peltolan eli Peltolan Pajan käsialaa ja suurimman osan autokuljetuksista hoiti Heimo Honkanen.

Sillan rakennuskustannukset olivat 3 miljoonaa markkaa. Valtiolta saatiin avustusta 2 miljoonaa, Keravan kauppalalta 300 000 , Sipoolta 20 000. Tieosakkaille jäi maksettavaa reilut 600 000 markkaa. Vanha puusilta myytiin huutokaupalla.

Nissbackantien tiimoilta on käyty lukuisia riitoja ja kahnauksia. Hyvin kuvaava on 1930-luvun alkupuolella jälleen kerran haukutun ja poisotkitun tiehoitokunnan jäsenen, K. R. Sainion lausumat sanat ”Emme tarvitse parempaa tietä, tarvitsemme vain pitempivartisia saappaita”.

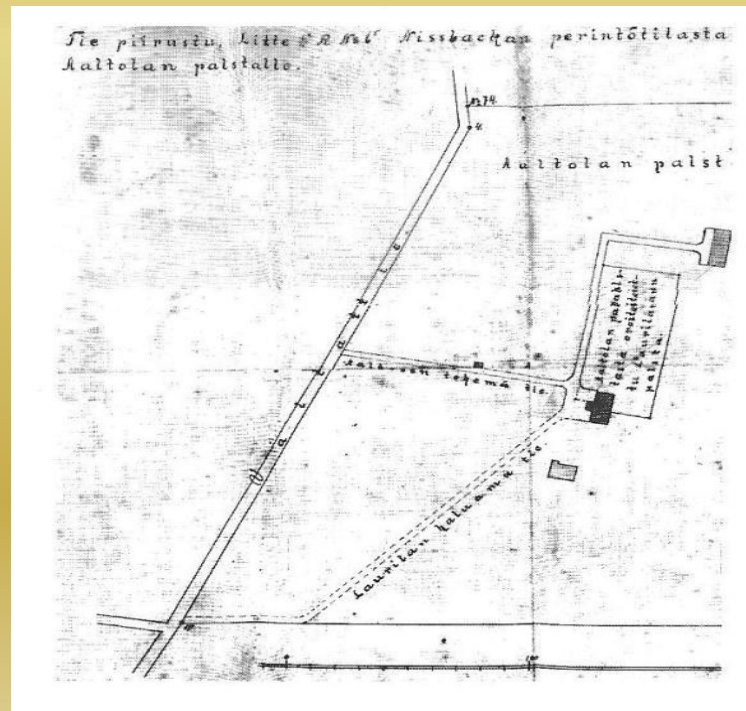
Edellä on kuvattu tieoloja kylämme ulkopuolelle suuntautuneen liikenteen osalta. Sisäiset Nikinmäen tiekunnat saivat alkunsa vasta 1950-luvulla. Ensimmäinen tiekunta perustettiin Keravantieltä (nyk. Kimalaisentie) lähtevän yksityisen Koivistontien (nyk. Pistiäisentie ja -polku - Korennontie - Sinisiiventie - Heinäsirkantie) ylläpitämiseksi 19.4.1956 ja toinen tiekunta Leinalantielle (Perhotie - Paarmarinne) 27.8.1957.

Koivistontien ja Leinalantien tiekunnat yhdistyivät myöhemmin. Vuokkotien asuttaminen johti tiekunnan perustamiseen 30.5.1963. Itse Vuokkotien tiekunnan perustava kokous oli ollut jo 25.9.1960. Tässä perustavassa kokouksessa olivat rouva H. Ekroos ja herrat V.Laakso, V. Peltola, V. Tyynelä, V. Ikonen, E. Viinikainen ja T. Kansanen. Hoitokunnan ensimmäinen puheenjohtaja oli Veikko Peltola ja rahastonhoitaja Onni Riipinen.

Osa näistä herroista ovat edelleen aktiivisesti olleet mukana näinä päivinäkin tiekuntansa talkoissa. Tiekuunnan perustavassa kokouksessa päätettiin teettää ilmoitustaulu Ikosen asunnon kohdalle. Tämä ilmoitustaulu Surviaisenkuja 3:ssa täyttää kohta 40 vuotta ja toimii yhä.

Samoin periaattein ovat syntyneet Viholaisentien, Äyriäisentien - Siiratien, Lahnatien ja Siikatien tiekunnat. Viime mainittu oli aiemmin kahdessa osassa, mutta ne yhdistyivät myöhemmin yhdeksi tiekunnaksi.

Nikinmäen tiet on alun alkaen rakennettu yksin tai talkoovoimin lapiolinjalla. Niinpä ei sovi ihmetellä, jos niillä esiintyy routavaurioita. Vaikka Nikinmäkeen (Korson Ali-Keravan kylään) vahvistettiin rakennuskaava jo vuonna 1958, vasta 1996 Vantaan kaupunki on (valtaosin) ottanut huolehtiakseen tiestöstämme.



Tiepiirustus Nissbackan perintötilasta Aaltolan palstalle

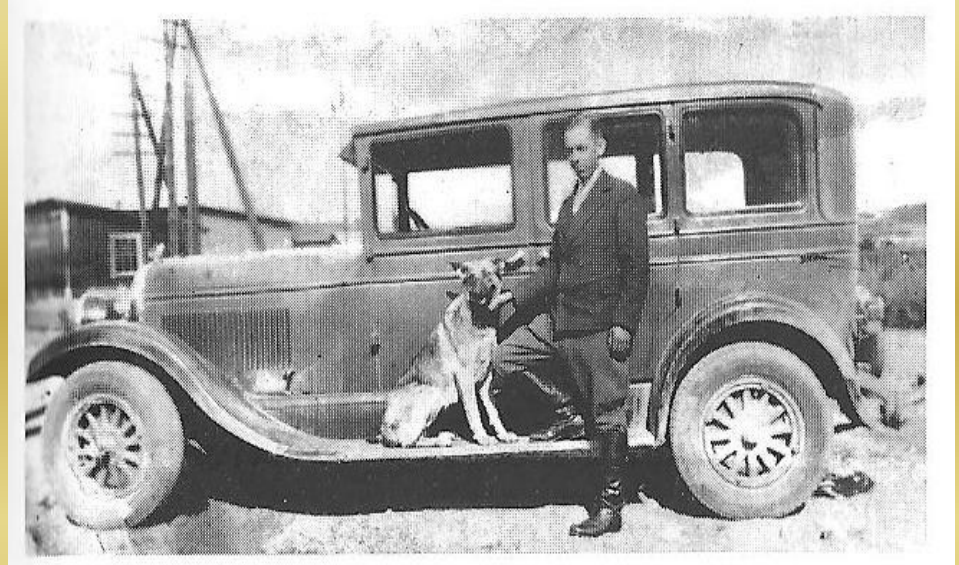
5. Liikenne ja ajoneuvot

Viime vuosisadan lopulla kuljettiin hevoskyydillä tai jalkaisin. Vielä 1940-luvulla osa nissbackalaisista maanviljelijöistä kuljetti tuotteitaan hevospelillä Helsinkiin myytäväksi. Matka tehtiin kerran tai kaksi kertaa viikossa ja matkaan kului 3-4 tuntia. Kerrotaan viime vuosisadan lopulla ja tämän vuosisadan alussa hevospelejä torille mennessään ryöstetyn. Suosittu ryöstöpaikka oli Kuninkaanmäki. Ensimmäisen koneellisen kulkuneuvon, polkupyörän hankki Nissbackassa Erik Backman v. 1895.

1920-luvuilla polkupyörä oli vielä melkoisen harvinainen ja jos sellainen oli, sitä vaalittiin tarkasti. Eräskin isäntä oli 1920-luvulla hankkinut uuden pyörän. Poika kävi Tuusulassa rippikoulun. Matka oli 14 kilometriä. Poika olisi mielellään matkan pyörällä taittanut. Isäntä oli sitä mieltä, että ei pojalle raaski pyörää antaa, koska se saattaa hajota. Poika käveli rippikouluun.

1930-luvulla polkupyörä alkoi yleistyä. Vuonna 1950 polkupyörä, joillakin useampia, oli miltei joka perheessä. Ensimmäisen kerran auto paikkakuntalaisen kuljettamana nähtiin v. 1909. Silloin Kalervolan omistaja Siven, joka toimi Talbergin autonkuljettajana Helsingissä, kävi joskus kotonaan isäntänsä autolla.

Ensimmäinen autonomistaja paikkakunnalla oli rakennusmestari A. Ijäs, joka osti Ford-merkkisen auton v. 1923. Autojen lukumäärä kehittyi suotuisasti siten, että v. 1950 paikkakunnalla oli jo 6 henkilöautoa, 4 pakettiautoa ja 7 kuorma-autoa.



Lisäksi kesäasukkailla oli 3 henkilöautoa. Henkilövuokra-autoliikennettä harjoitti Hj Eskelin vuosina 1927 -1934. Se lopetettiin kannattamattomana. Säännöllinen linja-autoliikenne Nissbackan sillalta Korson kautta Helsinkiin aloitettiin v. 1931 liikennöitsijä Lehdon toimesta. Liikenne loppui jo marraskuussa 1932, kun Lehdon yhtiöltä loppuivat rahat auton vähittäismaksuerien suorituksiin. Liikennettä harjoitettiin siis vain kaksi kesäkautta. Kesällä 1936 V.J Huttunen alkoi tuoda lauantai-iltaislinja-autollaan ihmisiä Helsingistä em. reittiä ja sunnuntai-iltaislinja-autolla Helsinkiin. Liikennöinti lopetettiin kannattamattomana syksyllä 1937.

Linja-autoliikenne Keravalta Nissbackan kautta Helsinkiin aloitettiin v. 1941 siirtoväkeen kuuluvan liikennöitsijä Ruuskasen toimesta. Liikennöinti kesti vain 2-3 viikkoa, kun hänen linja-autonsa joutui puolustuslaitoksen käyttöön. Auton käyttö aina 1940-luvun loppupuolelle asti Nissbackassa ajoittui kesäaikaan. Talvisin teitä ei aurattu eikä niillä siten päässyt ajamaan. Talven autot olivat talviteloilla vajoissa. Ainoa aurattu tie oli Helsinki - Porvoo tie.



Liikennöitsijä Uuno O. Järvinen

Uuno Järvinen ajoi 1930-luvun lopulla ja 1940-luvulla Liikenne Oy:n linja-autoa, mutta halusi itsenäiseksi yrittäjäksi. Hän anoi liikennelupia Helsinki - Kerava välille muutamaan otteeseen. Kerrotaan, että alussa Valtion Rautatiet olisi vastustanut lupien myöntämistä. Kolmannella anomuskerralla luvat myönnettiin. Järvinen osti vanhan linja-auton, jota hän Peltolan Pajan kanssa muutaman kuukauden kunnosti. Säännöllinen linja-autoliikenne Helsinki - Kerava -välillä Järvisen linja-autolla alkoi 1948. Alussa päivittäisiä edestakaisia vuoroja oli vain kaksi, toinen meni Helsinkiin aamulla klo 7 ja toinen iltapäivällä.

Näihin vuoroihin piti matkustamiset sovittaa. Linja-auto oli niin harvinainen asia, että sen ohimenoa alkuaikoina keräännyttiin varta vasten katsomaan. Kahtena ensimmäisen vuonna linja-auto veti talvella toisinaan puista lumiauraa perässään Nissbackasta Keravalle asti. Auraa säilytettiin Sianravinto Oy:n pihalla.



Kaija Salokannel nousemassa Järvisen linja-autoon v. 1949

Pahojen tulvienkin aikana linja-autovuorot tuli yleensä hoidettua. Joku seiso i auton etuovella ja tunnusteli puukepillä tienreunaa. Liikennekaluston korjauspaikka oli Peltolan Paja. Remontit piti monesti tehdä yöaikaan, koska ylimääräisiä autoja ei ollut. Paikkakuntalaisten kertoman mukaan liikenne hoidettiin tunnollisesti ja kaikki vuorot ajettiin. Järvinen hoiti liikennöintiä vuoteen 1959 asti. Kerrotaan, että ruuhkavuoroilla Järvisellä oli useita busseja. Huippu kerrotaan olleen viisi bussia samalla vuorolla lauantain sesongissa.

Hän aloitti myös Korsosta Nissbackan kautta Helsinkiin säännöllisen liikennöinnin 1950-luvulla. Esimerkiksi v. 1950 Järvinen hoiti sunnuntaisin jo 11 edestakaista vuoroa Helsingin ja Keravan välillä.

Ikimuistoinen tapaus, ainakin pojille oli se, kun Korson linjalle tuli Järvisen ensimmäinen tylppänokkainen upouusi bussi vuonna 1956. Bussi oli Volvo-merkkinen ja se oli kertakaikkisen upea.

U.O. Järvinen ajoi vihreä-punaraitaisilla busseillaan myös itse vuoroja monien vuosien ajan. Hänen lisäksi monet muut pitkäaikaiset kuljettajat, kuten Pilvola, Koivisto, Moilanen ovat jääneet nissbackalaisten mieliin.

Lähilinjat Oy

Lähilinjat Oy on perustettu 1957. Omistajina olivat liikennöitsijät Hans Forssblom ja A. E. Koskinen Sipoosta. Toimitusjohtaja oli Hans Forssblom. Lähilinjat ryhtyi jatkamaan Uuno Järvisen ajamia linjoja 1959. Muutaman vuoden kuluttua Koskinen luopui osakkuudesta ja yhtiö siirtyi Forssblomille.

Kerava- ja Korsolinjojen lisäksi Lähilinjat ajoi Rajakylästä ja Pornaisista Helsinkiin. Vuonna 1964 Lähilinjoilla oli n 30 bussia ja henkilökuntaa lähes 60. Enimmillään Lähilinjojen bussimäärä kohosi myöhemmin 60:een. Alussa Lähilinjojen varikko oli Vanhassa Kaupungissa Helsingissä, josta se siirtyi 1967 Vallilaan Helsinkiin ja 1994 Keravalle. Nykyisin (1997) toimitusjohtaja on Antti Jokinen, joka tuli Lähilinjojen palvelukseen 1964.

Helsinki – Porvoo liikenne

Jo 1920-luvulla on Helsingin ja Porvoon välillä ollut linja-autoyhteys, joka kulki Myyraksen kautta. Vuoroja meni vain pari päivässä. 1930-luvulla päivittäisiä vuoroja oli useita. Liikennettä harjoitti ainakin seuraavat kolme liikennöitsijää, Närrgård-Kjällman, Granqvist ja Hennriksson, jotka ajoivat Sipoo-Porvoo alueelle.

Niinikään Loviisan ja Kotkan linja-autot ajoivat samaa tietä. Nämä pitkän matkan linja-autot olivat selvästi parempia ja laadukkaampia. Jos halusi tuulahduksen ylellisestä kulkuneuvosta, niin tuli valittua tällainen linja-auto.

Linja-autoissa ei suinkaan ollut yhteislippujärjestelmää eikä alkuaikoina minkäänlaista kuukausilippukäytäntöä, vaan matka maksettiin aina rahalla ja maksettiin vasta autosta poistuttaessa. 1930-luvullakin kukin liikennöitsijä ajoi vain 1-2 vuoroa päivässä.

Linja-auton maksu oli jonkin verran kalliimpi kuin junassa ja toisaalta yhden liikennöitsijän vuoroja oli hyvin vähän päivittäin. Näistä syistä linja-auton käyttö oli alku-aikoina vähäistä.

Autoilija Heimo Honkanen

Heimo ajoi armeijassa ollessaan ammattikortin. Armeijan jälkeen hän oli kuorma-autonkuljettajana huonekaluliikkeessä. Oma yrittäjäyys alkoi kiinnostaa. Ammattimaisen kuorma-autoliikenteen harjoittamisen aloitti Heimo Honkanen v. 1945. Ensimmäinen auto oli puukaasulla toimiva. Aamulla kului pari tuntia valmisteluihin että päästiin liikkeelle. Auto oli kovin vanha jo ostettaessa. Heimo Honkanen ja Veikko Peltola purkivat, korjasivat ja kokosivat toimivan ajoneuvon.

Heimon ensimmäinen vakioasiakas oli Sianravinto Oy, jolle haettiin helsinkiläisistä ravintoloista ruuantähteitä. Parina ensimmäisenä talvena auton sijoituspaikkana talviaikaan oli Sianravinto Oy:n pihamaa, koska lunta oli paljon ja auraukset huonolla tolalla.

Alkuaikoina Heimo Honkasen kuorma-auto oli tärkeä tekijä niin nissbackalaisille puutarhureille tuotteiden Helsinkiin kuljettamisessa kuin myös omakotitalojen rakentajille, joille hän toi sorat ja rakennustarvikkeet. Niin ikään alkuaajoista lähtien lumen auraus on ollut tärkeä tehtävä Heimon kuorma-autolle.

Vuonna 1950 Heimo osti huutokaupasta rautaisen lumiauran. Peltolan Paja teki auran kiinnittämismekanismit kuorma-autoon. 1950-luvulla kuorma-autojen määrä nousi kahteen

Samaten Honkanen hankki traktorikalustoa lumiauroineen, lumilinkoineen ja etukuormaajineen. Vuosikymmenien ajan Heimo Honkanen oli Nikinmäen pääasiallisin tieaurauksien suorittaja. Heimo Honkasella oli palveluksessaan kaksi autonkuljettajaa. Heimo jatkoi liikenteen harjoittajana eläkeikään asti, jolloin yritys siirtyi Heimon pojalle Heikille.

Rautatie on ollut vuosisadan alussa tärkein kulkuväylä. Junia kulki useampia päivässä. Juna alkoi pysähtyä Korson seisakkeella 1889.



Kipinä-kerho Honkasten kuorma-autolla retkellä

Rautatie

Rautatie on ollut vuosisadan alussa tärkein kulkuväylä. Junia kulki useampia päivässä. Juna alkoi pysähtyä Korson seisakkeella 1889.

6. Kouluolot

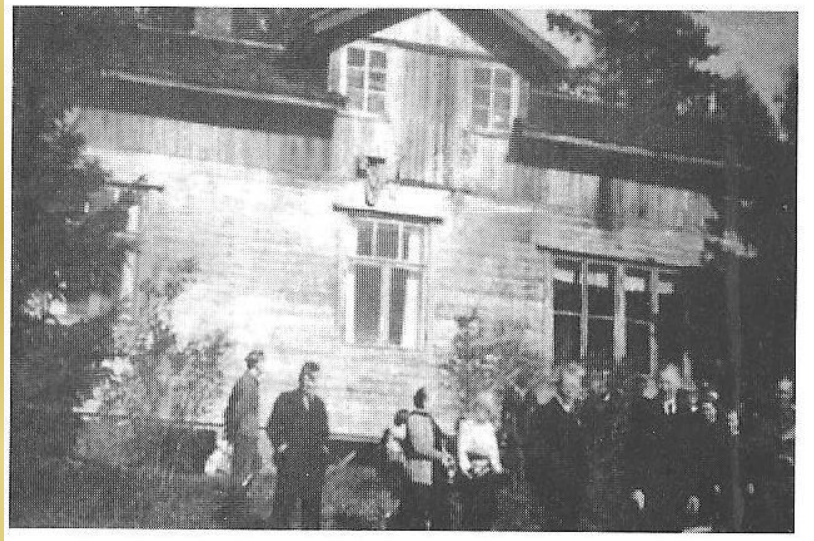
Nissbackan talo

Nissbackan talon maiden jaon jälkeen n. 1910 Nissbackan talossa toimi jonkin aikaa koulu, jossa oppilaiden vanhemmat kustansivat opettajan palkan. Opettajan oli Frederika Kuuva, joka tämän jälkeen teki pitkän opettajauran Korson alueella. 1912-1915 jatkettiin yksityisvaroilla ylläpidettyä koulua. Paikkana oli Nissbackan talo tai Tuomen huvila lähellä vanhaa puukoulua.



Sirenin talo

1917 yksityisten puuhaama kansakoulu alkoi Sirenin talossa (nyk. Silakkakujalla). Hankkeen alkuunpanijoita olivat kirjakauppias Vainio ja Ali-Keravan koulun opettaja A. Heinonen.



Tuusulan kunnanvaltuustolta anottiin Korson koulupiirin jakamista kahtia. Jokivarren koulupiiri perustettiin joulukuussa 1917. Koulupiirin nimi oli Ali-Keravan kylän, Tuusulan pitäjän, Jokivarren koulupiiri. Rakennettavaa koulua varten ostettiin tontti Hakalan talosta. Kansalaissota viivytti koulun siirtymistä kunnalle.

Lukuvuoden 1918-1919 koulu toimi vuokratiloissa K. Tuomisen luona ja 1919-1922 Sirenin talossa. Talossa olivat luokat 3-6. Opettajana oli Maiju Peltonen. Alakoulu, luokat 1-2 käytiin Korsossa.

Jo tuolloin koulun johtokunnan kokouksissa käsiteltiin normaaleja juoksevia asioita. Esimerkkinä mainittakoon maaliskuun 9. päivänä 1919 pidetty koulun johtokunnan kokous, jonka pöytäkirja kertoo kokouksessa käsitellyn koulukeittolan toimintaa, koulutarvikkeiden ilmaisjakelua ja lahjapalkkioiden jakamista ansioituneille oppilaille.



Laskettelun riemua Leinalanmäessä.

Laskettelun riemua Leinalan mäessä

Jokivarren ”vanha” puukoulu (Vanhan Lahdentien varrella)

Tuusulan kunta kävi jo 1918 neuvotteluja rakennettavaa koulua varten Hakalan talon omistajan kanssa, jolla oli metsäpalsta sopivasti keskellä Nissbackaa. Kauppaa käytiin pari vuotta ja alkuun kunta piti Johan Hakalan pyytämää hintaa aivan liian korkeana. Yhteisymmärrys hinnan suhteen lopulta löytyi ja 1920 kunta päätti ostaa tontin (4:51), joka erotettiin metsäpalstasta. Jokivarren ”vanha” kansakoulu valmistui lokakuussa 1922. Koulun piirustukset oli laatinut kouluneuvos Aarno Salervo.



Koulun juhlalliset vihkiäiset pidettiin joulukuun alussa ja vihkiäispuheen piti rovasti Vaarantaus. Tupa oli täynnä kuin nuijittuna eli tapahtuma oli todella huomattava. Oppilaita koulussa oli tuolloin vajaat 30. Koulu oli kahden opettajan koulu. Yläluokkia opetti Maiju Peltonen ja alakoulua aluksi Katri Vuorisalo ja hänen jälkeensä Elsa Hyyryläinen ja Sirkka Laine. 1920-luvun lopulla oppilasmäärä väheni n 15:een ja koulusta tuli ns. supistettu koulu, jossa oppilaat kävivät koulua vain osan vuotta. Eli koulussa oli vain yksi opettaja.



Hän piti syksyllä ja keväällä alakoululaisille koulua ja niiden välillä yläkoululaisille. Koulu oli supistettu koulu aina vuoteen 1946 asti ja opettajana toimi koko ajan Maiju Peltonen. Koulun yläkerrassa oli kahden opettajaperheen asunnot. Kerrotaan, että Maiju Peltosen aikana oli jonain vuonna ollut niin paha tulva, että lapset eivät päässeet kotiin koulupäivän jälkeen, vaan yöpyivät koulussa. Vuonna 1946 koulun oppilasmäärä oli jälleen noussut ja koulu määritettiin kahden opettajan kouluksi. Maiju Peltonen jäi eläkkeelle ja toimiin haettiin mieluusti opettajapariskuntaa. Salokanteleen opettajapariskunta, Seppo ja Kaija valittiin ja he tulivat Nissbackaan elokuun alussa 1946.



Samalla koulu laajeni kahden luokkahuoneen opinahjoksi. Toisessa luokkahuoneessa, rouva Salokanteleella oli luokat 1-3 ja toisessa Sepolla luokat 4 -7. Oppilaita oli yhteensä kolmisenkymmentä. Oppilaat tulivat laajalta alueelta; pohjoisessa läheltä Keravaa olivat etäisimmät, etelässä Myyraksesta ja lännessä Metsolantieltä. Jatkoluokkia, luokat 8-9, samaiset opettajat pitivät kahtena iltana viikossa, useimmiten kolme tuntia kerrallaan. Salokanteleiden tuloon asti jatkoluokat oli käyty Keravalla. Koulun mainioon henkilökuntaan kuuluivat vuodesta 1946 lähtien opettajapariskunnan lisäksi keittäjä-siivooja Ritva Peltonen (opettaja Peltosen tytär) sekä myöhemmin Annikki Huovinen. Sen jälkeen Aili Lehtonen (myöh. Kolehmainen).



Koulun oppilasmäärä kääntyi selvään nousuun 1940-luvun loppupuolella. 1950-luvun alussa jouduttiin ottamaan ”puukoululla” iltavuoro käyttöön. Opettajaksi tuli Greta Kinnunen. Voimistelutunneilla Keravan joki oli hyötykäytössä. Talvisin luistelu ja jääpelipaikkana; railot olivat ainoa hankaluus.

Loppukesästä koulun alkaessa joessa käytiin uimassa. Siinä yhteydessä moni nissbackalainen lapsi on saanut uimataitonsa. Neljännen luokan todistukseen tuli maininta uimataidosta.

Retkiä koulun ulkopuolelle tehtiin harvaksen. Kuusijärvellä ja lähimetsissä vietettiin muutama kerta. Muistettavimpia olivat Helsinkiin, Yrjönkadun uimahalliin tehdyt retket.

Koulussa oli oma keittäjä/siivooja. Joka päivä lämmin ruoka tarjottiin ja syötiin luokkahuoneessa. Koska koulussa oli vain kaksi luokkaa, ne toimivat samalla myös voimistelusalina ja puutöiden salina.

Oppilasmäärä kasvoi edelleen ja 1956 jouduttiin 2 luokkaa sijoittamaan Korsoon, vanhaan puukouluun. Opettajiksi tulivat Anja Valli ja Elsa Elo. Kevät- ja joulujuhlien lisäksi koululla vietettiin itsenäisyyspäivä- ja kalevalanpäiväjuhlat sisäisinä tilaisuuksina sekä julkisena tilaisuutena äitienpäivät juhlavine ohjelmineen. Niin ikään vanhalla koululla vietettiin jumalanpalveluksia pari kertaa vuoteen. Rovasti Karhu Keravalta oli pappina.

Kaija Salokannel veti naisvoimistelua muutaman vuoden koulun tiloissa. Voimistelun jälkeen halukkaille oli tarjolla sauna.

Jokivarren uusi koulu

Jokivarren uusi kansakoulu valmistui osin 1957 lopulla. Sen on suunnitellut arkkitehti Nortomaa. Koulu oli moderni opinahjo, siellä oli reilusti tilaa; kirjasto, suuri liikuntasali suihkuineen, oma tilava keittola ja ruokasali. Kolme luokkaa kävi uudessa koulussa kevätlukukauden 1958. Saman vuoden syksyllä käytiin jo uudessa koulussa kokonaan, 6 luokan voimin. Opettajien lisäksi koulun siisteydestä ja järjestyksestä huolehti erinomaisen tunnollinen talonmiespariskunta Klemettinen, Veikko ja Hanna, jotka asuivat koulun yhteydessä olevassa asunnossa.



Jokivarren koulun 4. lk vuonna 1958

Opetuskäytön lisäksi koulu oli laajasti muussakin käytössä erilaisiin liikuntaharrastuksiin ja kerhokokouksiin. Liikuntasalin ainoa vapaa ilta oli sunnuntai, jolloin opettajat kävivät toisinaan harjoittamassa liikuntaa, lähinnä lentopalloa. Ennen Korson kirkon valmistumista koululla pidettiin myös jumalanpalveluksia. Äänestyspaikkana koulu on ollut alusta lähtien. Koulussa piti olla tilaa useammaksikin vuodeksi, mutta toisin kävi. Oppilasmäärä oli n. 180. Jo seuraavana lukuvuonna olivat kaikki luokat kirjastoa myöten käytössä.



Tunnelmia opettajainhuoneesta vuodelta 1958

Koulurakennuksen viereen valmistui kuudelle opettajalle asuinrakennus samaan aikaan. Oppilasmäärä jatkoi rajua kasvua. Hetken päästä vanha Jokivarren koulu molempine luokkahuoneineen otettiin käyttöön. Lukuvuonna 1965-1966 koulussa oli 247 oppilasta ja 8 opettajaa. Muuta henkilökuntaa oli 2 keittäjää, 3 siivoojaa sekä talonmies-vahtimestari. Koulun johtokuntaan kuului tähän aikaan Hjalmar Lahtinen, Kaija Lampinen, Heimo Honkanen, Aune Kokkonen, Osmo Rauta ja Yrjö Suorsa.



Vanhalla koululla vuonna 1967

Sitten otettiin käyttöön Koivumäen vanha ”ruotsalainen koulu” , jossa oli kaksi luokkahuonetta.

Lopulta Mikkolasta vuokrattiin yhden kerrostalon kellarit luokkatilaksi 1960-luvun lopulla kolmea luokkaa varten. Mikkolan koulun valmistuminen ratkaisi jossain määrin tilaongelmia. Suurimmillaan Jokivarren koulussa oli 15 opettajaa ja oppilaita noin 450.

Hurjasta kasvusta kertoo sekin, että yhtenä vuonna Anja Vallin luokalle tuli syksyllä 47 oppilasta ja koska edelleen oppilaita tuli lisää, otettiin kesken vuoden uusi luokka käyttöön. Seppo Salokannel toimi Jokivarren koulun johtajana 1960-luvun loppupuolelle, 1966 asti, jolloin hänen seuraajakseen tuli Raimo Pöri.

1960-luvulla Helsingin maalaiskunnan koulujen välisissä kilpailuissa, sekä henkisen alueen että eri urheilulajien kohdalla Jokivarren koulu menestyi erinomaisesti.

Björkbackan koulu ("ruotsalainen koulu"), Palmenin kaupan lähellä



Börkbackan koulu vuonna 1900. Oikealla seisoo Edvin Cavonius puolisonsa kanssa . Eturivissä tuleva professori Cavonius sisar sylissään.

Ensimmäinen aikakirjoihin kirjattu ehdotus kansakoulun perustamisesta seudulle löytyy Svenska Folkskola Vännerien pitämän kokouksen pöytäkirjasta 17.12.1895. Pastori Bengelsdorff sai tehtäväksi ryhtyä toimenpiteisiin koulun perustamiseksi. Selvitys tapahtui Nissbackan talon omistajan, leskirouva Backmannin avustuksella. Seuraavan vuoden alussa koulu päätettiin perustaa.

Koulun johtokunnan kokoonpanoksi ehdotettiin rouva Backman, Korson aseman päällikkö Saxelin sekä Svartbölen talon isäntä Sele'n. Koulun paikka oli löytynyt, mutta kauppajärjestelyihin kului aikaa, jolloin rouva Backman luovutti huoneiston koulun käyttöön ja koulun pito alkoi maaliskuussa 1896. Opettajana oli neiti Österberg. V. 1897 kaupat maasta ja siinä olevasta torpasta saatiin tehdyksi. Puutavarat saatiin lahjoituksena.

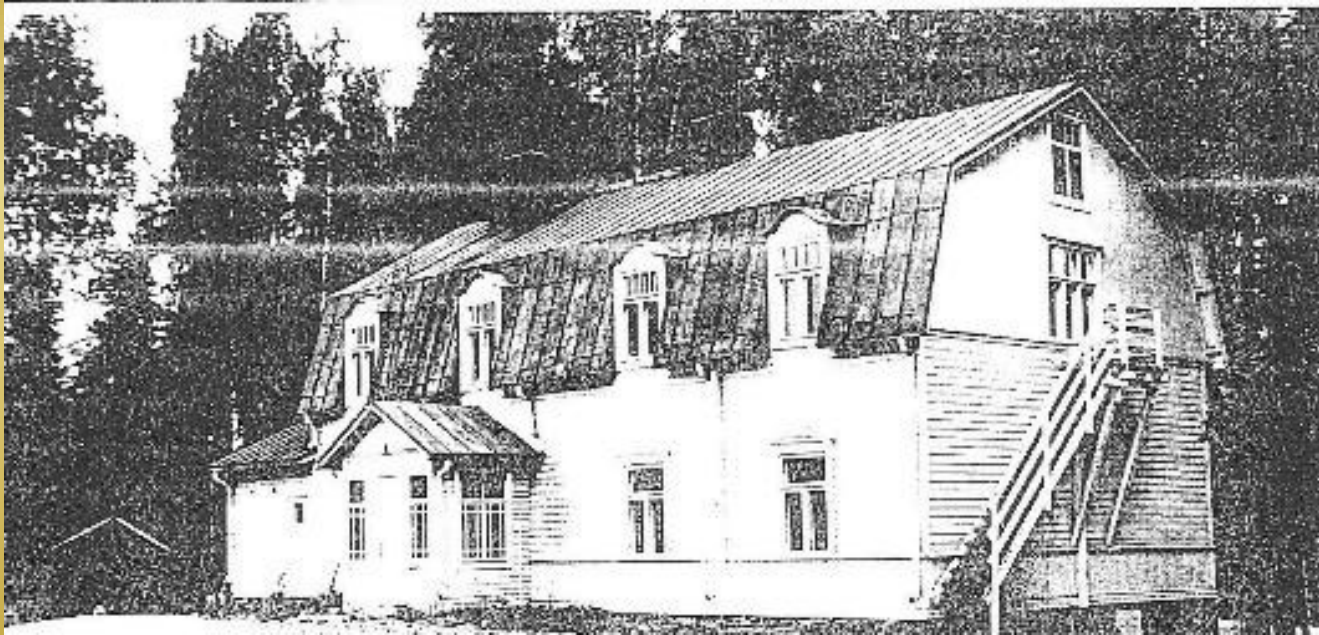
Ensimmäisenä lukuvuotena koulussa kävi kunnioitettavat määrä oppilaita, 48 oppilasta. Varsinainen koulu rakennettiin samana vuonna ja vihkiäiset pidettiin marraskuun toisena päivänä 1897. Alkuaan koulu rakennettiin yksikerroksiseksi. Vuonna 1916 kouluun rakennettiin toinen kerros.

Koulu oli tarkoitettu ruotsinkielisen opetuksen kouluksi. Koulun valmistuttua ensimmäinen opettaja oli Ottilia Löfmann. Ensimmäisenä oppilaana itseään mainosti kuulemma tässäkin historiikissa useissa yhteyksissä mainittu Franz Backman. Hän aloitti samaan aikaan kun koulu aloitti ja hänen sukunimensä tuli aakkosissa ensimmäisenä. Syyslukukauden 1898 alusta Edvin Cavonius tuli koulun opettajaksi ja samalla johtajaksi ja hän toimi tehtävässä aina eläkeikänsä asti, vuoteen 1944. Muiden perusteiden lisäksi yhtenä tärkeimmistä Cavoniuksen valinnassa oli hänen erinomaiset käsityöarvosanansa. Kerrotaan, että Cavonius olisi tehnyt henkilökohtaisesti pulpetteja koulukäyttöön.

Cavoniuksen nuorin tytär tuli aikanaan myös saman koulun opettajaksi. Koulussa kävi oppilaita hyvin laajalta alueelta; Sipoosta, Korsosta, Rekolasta, Helsingin pitäjältä sekä tietenkin Nissbackasta.

Koulussa oli yläkerran rakentamisen jälkeen kaksi luokkahuonetta, toinen alakerrassa, toinen yläkerrassa. Jo 1920-luvulla opetusta annettiin molemmissa luokissa. Björkbackan koulussa ei supistettua opetusta ollut.

Tästä syystä useat suomenkieliset lapset Nissbackasta kävivät ruotsalaisen koulun. Näin sai käydä koulussa koko kouluvuoden. 1930-luvulla koulun oppilasmäärä oli kahdenkymmenen seutuvilla.



Björkbackan (Koivumäen) koulu v. 1952. Talon päädyssä olevia paloportaita ei nykyään ole.

Björkbacka högre folkskola i Tusby socken.

TERMINSBETYG

för eleven å II klassen.

Harry Richard Selenin

Lärterminen 189-1900

Uppförande 4
Ordning och uppmärksamhet 4
Framsteg 4

Varit frånvarande a) med anmäldt förfall 25 timmar,
b) utan " " " "

Anmärkningar:

*Uppflyttas
till III klassen*

Tusby, den 2 juni 189-1900

Lärarinnas: *A. E. Savonius*

- Anm. 1.** Siffran 4 botecknar vitsordet **god.**
" 3 " " **nöjaktig.**
" 2 " " **försvarlig.**
" 1 " " **icke tillfredsställande.**

Anm. 2. Detta betyg bör i början af nästa termin, som viddager den 1 Oktober 189-1900 återhämtas, försedt med faders eller målsmans påteckning, utvisande, att det blifvit honom företedt.

Richard Selenin todistus vuodelta 1900 Björkbackan koulusta

R. Selenin

Koululla oli oma kirjasto, josta koululaiset saivat kerran viikossa lainata lukemista. Kirjastoa hoitamaan nimettiin joku oppilaista. Vuonna 1964 koulu siirtyi kunnan haltuun.



Björkbackan koulun oppilaita vuonna 1938

Kuvassa jäsenkortti opettaja Cavoniuksen perustamaan yhdistykseen, jonka tarkoituksena oli kerätä rahastoa koulun oppilaiden jatko- opintoja varten.



Jatkokoulutus

1900-luvun alussa lähin oppikoulu oli Helsingissä. Todellista sisua vaadittiin niiltä harvoilta nissbackalaisilta lapsilta, jotka tuolloin oppikoulua kävivät. Kerrotaan sisukkaimpien, mm Edvin Cavoniuksen vanhimman pojan, Gösta Cavoniuksen, käyneen polkupyörällä Helsingissä lähipitäen koko oppikoulun ajan.

Keravalle perustettiin oppikoulu 1921. Kerava olikin yleisin nissbackalaisten oppikoulu aina Korson oppikoulun avaamiseen asti. Korson yhteiskoulu käynnistyi 1957.

Ammatilliseen koulutukseen mentiin Helsinkiin.