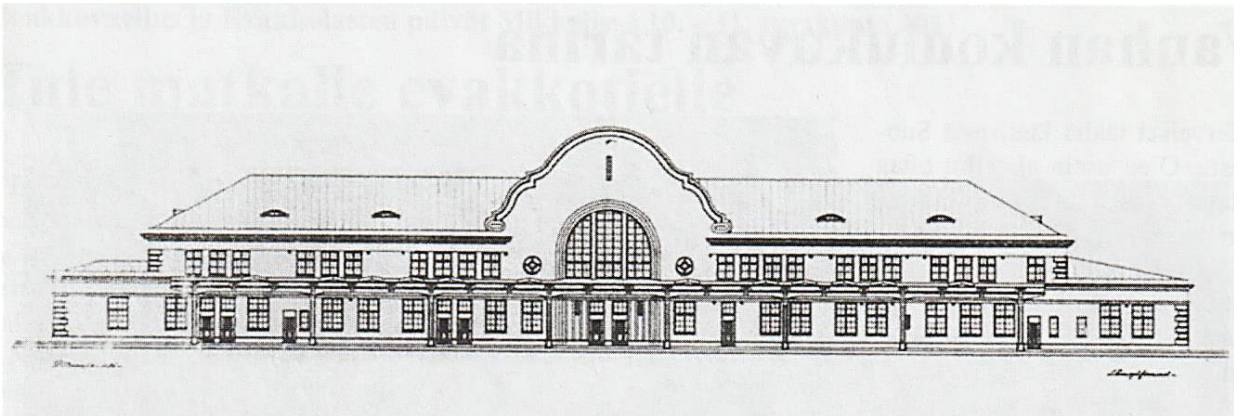


## Pienen pitäjän suuri asema



Raudun asema oli kirkon ohella tunnetuin paikkakunnan rakennus. Siitä on kirjoitettu paljon ja liikkeellä on ollut runsaasti myös valokuvia. Näissä kaikissa on myös ollut virheellisiä tietoja. Muistitieto voi tuntua kaikkein luotettavimmalta, mutta näin ei aina ole. Tässäkin kirjoituksessa voi olla väärää yksityiskohtia, joita lukijoilla ja seuraavilla sukupolvilla on täysi oikeus oikaista. Kirjoittajan tiedot perustuvat paljolti hänen 40 vuotiseen työuraansa ja harrastukseensa rautatiehistorian parissa VR:llä.

### Suuret odotukset

Raudun pitäjän tai rautatiehistoriaa tuntemattomia valokuva asemarakennuksesta hämmästyttää. Miksi Raudussa on voinut olla noin suuri ja komea asema?

Kysymys on aiheellinen, koska Rautu oli luovutetun Karjalan kunnista vain ”pienempää keskikokoa” lainataksemme automaailmasta tuttua käsitettä. Asukkaita oli vajaat 6 000 ennen talvisodan syttymistä eikä kunnassa ollut esimerkiksi huomattavaa teollisuutta tai muuta valtakunnallisesti merkittävää, toimintaa. Lisäksi Rautu oli radan pääteasema.

Selitys löytyy historiasta ja niistä kaavailuista, jotka eivät toteutuneet. Tai toteutuivat vain osittain. Suomen vielä kuullessa Venäjän yhteyteen halusivat venäläiset lähinnä sotilasstrategisista syistä saada toisen rautatieyhteyden Pietarista Suomeen Viipurin ja Kouvolan kautta kulkevan radan lisäksi. Tällä kertaa itäisen Kannaksen halki ja edelleen Sisä-Suomen halki Pohjanmaalle.

Tuo rata rakennettiin monien vaiheiden jälkeen, vaikka suomalaiset eivät sen syntyvaiheen yksityiskohdista pitäneet. Lyhyesti sanottuna venäläiset pakottivat suomalaiset

rakentamaan radan suomenpuoleisen osuuden. Suomalaiset pitivät tällaista loukkauksena omaa autonomiansa kohtaan. Suuri isäntä pani Suomen hallintokoneiston seinän ja tapetin väliin.

Kun sitten radan rakentaminen oli tosiasia, suomalaiset luonnollisesti pyrkivät kaikin tavoin saamaa radasta hyödyn itselleen. Ratayhteys oli tervetullut ainakin niillä seuduilla, joiden kautta se kulki.

Rata alkoi Pietarista, kulki itäisen Kannaksen poikki Raudun ja Käkisalmen kautta Hiitolaan, sieltä Elisenvaaraan ja Savonlinnaan, edelleen Pieksämäelle ja Jyväskylään, josta yhteys oli Haapamäen kautta Vaasaan. Melkoinen projekti, joka valmistui Suomen itsenäistymisen aikoihin ja palveli monella tavalla maan talouselämää ja kansalaisten matkustustarvetta. Todella tärkeä se oli talvi- ja jatkosodan aikana.

Raudussa rata tunnettiin yleisesti Raasulin ratana, koska se ylitti Suomen rajan juuri Raudun pitäjän Raasulin kylän kohdalla.

Juuri kun rata valmistui, yhteys katkaistiin itsenäistyneen Suomen ja Venäjän väliltä molempien maiden keskinäisen epäluottamuksen seurauksena. Itse radasta ei tässä sen enempää, vaan siitä on erikseen toinen kirjoitus.

Raudun aseman olisi siis pitänyt tulla raja-asemaksi Keisarillisen Venäjän ja Suomen suuriruhtinaskunnan välillä ja rakennustenkin piti olla sen mukaisia. Suomen itsenäistymisestä johtuvaa asioiden muutosta ei radan suunnittelu- ja rakentamisvaiheessa osattu ottaa huomioon.

Liikennemäärien odotettiin luonnollisesti nousevan merkittäviin lukuihin. Asemarakennuksen koko oli perusteltua sikäläkin, että asemalla tulisi olemaan monenlaisia toimintoja aina tullia myöten. Rajalle asemaa ei tehtäisi, vaan kaikki toiminnot hoidettaisiin kymmenisen kilometrin päähän pitäjän keskustaarakennettavalla asemalla. Järkevä päätös jopa nykykatsannossa.

## **Aseman sijainti ja ympäristö**

Asema ratapihoineen sijaitsi noin 2,5 km länsilounaaseen raudun kirkolta. Asema-alueen koko oli n. 100 hehtaaria. Maaperä oli vaihtelevaa ja osin suoperäistä, joten kuivaustöitäkin oli jouduttu tekemään.

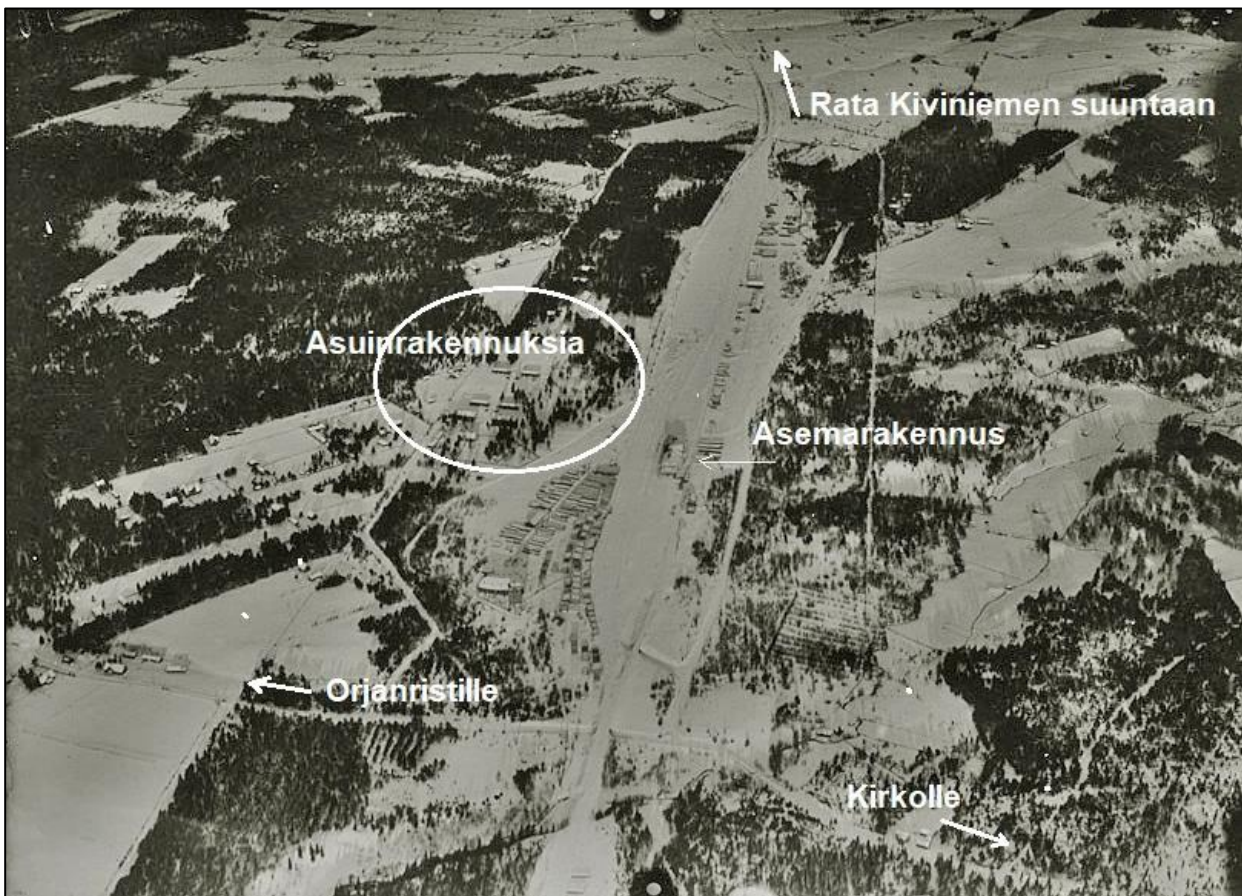
Ratapiha oli pääraiteen (pääraiteeksi sanotaan rautatieterminologiassa sitä raidetta, joka tulee asemalle ja jatkaa suoraan sieltä edelleen.) mukaan jokseenkin eteläkaakko - pohjoisluode suuntainen. Pohjoisen puolella oli suunta Vuokselle Kiviniemeen ja etelän puolella vastaavasti Venäjän rajalle Raasuliin.

Ratapihalla oli alun perin viisi raidetta asemarakennuksen läntisellä puolella. Aseman itäisellä puolella oli tavara- ja sotilasraide. Tällaista järjestelyä, jossa aseman raiteet sijoittuvat molemmille puolille asemarakennusta, kutsutaan keskuslaituriasemaksi. Tämän kirjoittaja ei tiedä nykyisin kuin yhden sellaisen, Kaipiaisien aseman Kouvolasta itään Lappeenrannan suuntaan. Lisäksi oli lyhyt pistoraide veturitalille ratapihan länsipuolella. (Pienenä yksityiskohtana mainittakoon tässä, että raiteesta käytetään joskus erheellisesti nimitystä "raidepari". Se on huonoa sanomalehtikieltä. Raide on kahdesta kiskosta eli kiskoparista

muodostunut.) Ratapihan kokonaispituus oli runsaan kilometrin luokkaa, mikä oli riittävä tarkoitukseensa Raudussa.

Veturitalli oli tarkoitettu vain vetureiden säilyttämistä varten. Se ei siis ollut veturivarikko, jossa olisi tehty huolto- ja korjaustöitä. Talli oli rakennettu kymmenkunnalle veturille. Käytännössä niitä ei ollut siellä kahta enempää, koska valokuvassa näkyy tallin edessä veturin kääntöpöydältä johtavan vai kaksi raidetta talliin. Tosin ei ollut tarvettakaan enempään.

Veturitallille johtavan raiteen vieressä olivat myös höyryvetureiden vedenotto- ja halkojen täydennyspaikat. Höyryveturit kun kulkiessaan söivät halkoja ja joivat vettä, molempia hyvin runsaasti. Halkovarasto oli sen vuoksi suuri.



*Raudun asemanseutu 6.2.1934. Kuvapohja: Ilmavoimat*

Välittömästi ratapihan läntisellä puolella olivat rautatiehenkilökunnan asuinrakennukset. Kaksikerroksia puurakennuksia oli neljä, joissa kussakin oli kahdeksan asuntoa. Yhteensä siis 32 asuntoa. Näitä taloja kutsuttiin kasarmeiksi. Jokseenkin asemarakennusta vastapäätä olevaa kahta kutsuttiin alakasarmeiksi ja hieman pohjoisempana olevaa yläkasarmeiksi. Yläkasarmit olivat karvan verran korkeammalla loivassa rinteessä. Alakasarmeista toinen purettiin ennen sotaa ja kuljetettiin Pieksämäelle rautatieläisten asunnoiksi. Se on vielä nykyisinkin siellä pystyssä ulkoa katsoen tyydyttäväkuntoisen näköisenä. Ilmeisesti ei kuitenkaan enää rautatieläisten asuintalona.

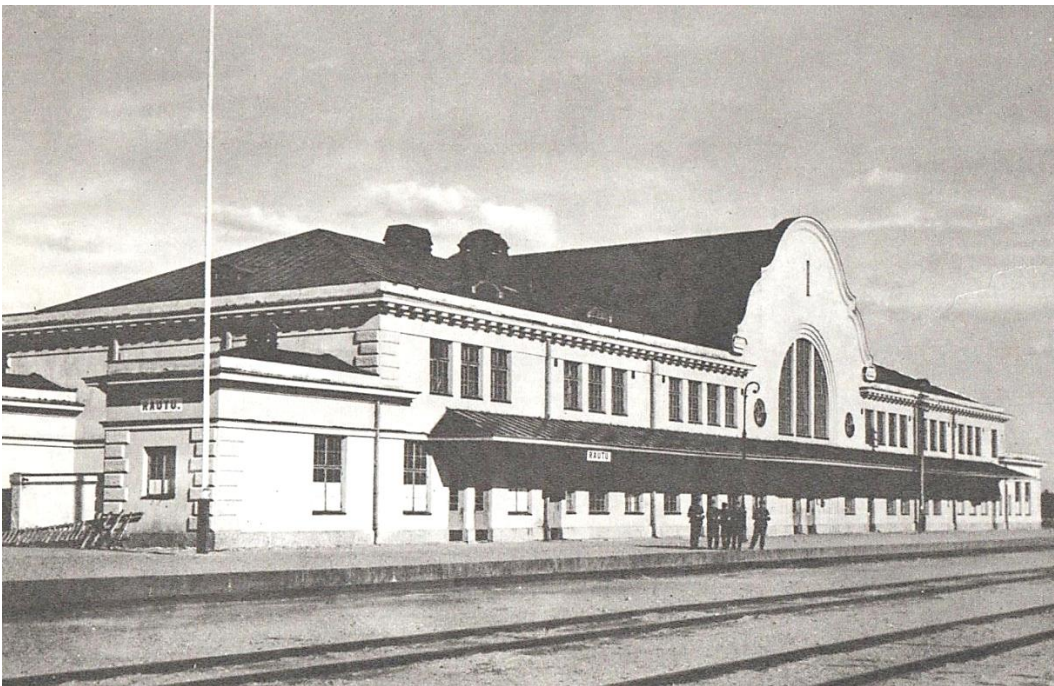


Em. kerrostalojen pihapiiriin kuuluivat lisäksi niiden ulkorakennukset. Näiden lisäksi oli vielä neljä paritaloa. Aasukkaiden yhteiskäyttöön oli rakennettu vielä sauna-, pesutupa- ja leipomorakennus.

Näistä Raudun asemaseudun rakennusten lukumäärästä on hieman toisistaan poikkeavia tietoja johtuen siitä, minkä vuoden tilannetta on tarkasteltu.

Kun Raudun raja-aseman toiminta ei sitten muodostunut niin monipuoliseksi ja suureksi kuin oli kaavailtu, kaikkiin asuntoihin ei riittänyt rautateiden omaa väkeä. Asuntoja vuokrattiin muille valtion laitoksille ja kunnalle. Asemalla toimivat nimismiehen toimisto, terveystiimi, suojeluskunnan ja Kannaksen rajavartioston komppanian esikunnat.

Mainittujen rakennusten eteläpuolella oli Raudun sahan laaja taapelialue. Ratapihan pohjoisosassa sen itäpuolella olivat Raudun ja Metsäpirtin Osuuskauppojen varastot.



*Asema oli ehkä Raudun tunnetuin rakennus ja arkkitehdin mestarilaukaus. Kuva: Karjala Muistojen Maa.*

## Asemarakennus

Aseman syntyvaiheista ei ole jäänyt paljoa tietoa jälkipolville. Arkistoistakin löytyy melko vähän tietoa. Yhtä ja toista kuitenkin tiedetään.

Asemarakennuksen suunnitteli rautatiehallituksen arkkitehti **Thure Hellström** (1857-1930). Hän oli rautateiden palveluksessa vuodesta 1907 lähtien.

Hellströmin suunnittelema asema on lukuisa määrä. Suurin niistä on tällä hetkellä Hämeenlinnan asema, mutta hänen nimensä mainitaan myös Kuopion, Lahden, Porin, Riihimäen ja Tampereen asemien yhteydessä. Lisäksi on paljon pieniä linja-asemia pitkin rataverkkoa. Monet asemat valmistuivat vasta Hellströmin kuoleman jälkeen. Rajan taakse jäi Koiviston melko kookas asema, joka ehti tuhoutua jatkosodassa.

Raudun aseman toisena suunnittelijana oli arkkitehti **Jarl Ungern**. Tämän kirjoittajalla ei ole tietoa, missä Ungern työskenteli Raudun aseman suunnittelun aikana, koska hän tuli rautatiehallituksen arkkitehdiksi vasta 1925. Oli mahdollisesti tie- ja vesirakennusten ylihallituksen palveluksessa. Hän lienee suunnitellut asemamiljöössä olevia muita rakennuksia.

Aseman rakennustyöt alkoivat todennäköisesti 1916. Työssä kerrotaan olleen jopa satoja työläisiä. Rakennus alkoi noista nopeasti. Kesken rakentamista syttyi tammikuun lopulla 1918 vapaussota. Raudun taistelujen aikana käytiin aseman omistuksesta raivokas taistelu, joka päättyi 5.4.1918 punaisen puolen täydelliseen tappioon. Taistelun aikana syttyi asemalla tulipalo, joka yhdessä muun taistelun kanssa vaurioitti keskeneräisiä rakennelmia. Sodan päätyttyä asema rakennettiin kuitenkin valmiiksi alkuperäisten piirustusten mukaisesti. Osa muista palaneista rakennuksista jäi kuitenkin rakentamatta, kun uudessa tilanteessa ne eivät enää olleet välttämättömiä.

Asemasta tuli todella suuri. Suomen Rautatiemuseossa olevien piirustusten mukaisesti sen pituus oli 85 metriä ja leveys 19.2 metriä. Joissakin tietolähteissä mainitaan hieman toisenlaisia mittoja, mutta ne ovat samaa suuruusluokkaa. Aseman sanottiin olleen Suomen kolmanneksi suurin Helsingin ja Viipurin jälkeen. Tyyliään se edusti lähinnä jugendia, joka oli varsin yleinen tyyliuuntaus julkisissa rakennuksissa siihen aikaan. Asemarakennuksen sanottiin jopa olleen komeudessaan ristiriidassa ympärillä olleen yksinkertaisen, jopa alakuloisen ympäristön kanssa.

Raudun ja Helsingin asemat olivat lähes samanikäisiä, vaikka Helsingin asemaa aloitettiin rakentaa kymmenkunta vuotta aikaisemmin kuin Raudun asemaa. Ne valmistuivat lähes samanaikaisesti.

Seinät oli muurattu tiilestä, jonka päällä oli vaalea, hieman kellertävä rappaus. Kattona oli peltikatto. Aseman lännenpuoleinen fasadi eli julkisivu ja idänpuoleinen fasadi olivat lähes identtiset. Eroa oli ikkunoiden määrässä ja siinä, että itäpuolella oli keskihallin kohdalla ulkoseinässä muusta tasosta ulospäin työntyvä pieni ulkonema. Länsipuolen seinä oli suora.

Molemmilla pitkillä sivuilla oli seinään rakennettu lähes koko aseman pituinen sadekatos. Yksityiskohta, jota tuskin millään muulla asemalla maassamme oli. Katos lienee suunniteltu erillisenä melko myöhään päätellen sitä koskevan piirustuksen päiväyksestä.

## Sisätilat

Aseman kummankin puolen pääovista sisään mentäessä aukeni keskushalli. Se oli verrat suuri ja korkea. Hallin vastakkaisten ulko-ovien väli oli noin 17 metriä ja leveyttä oli 13 metriä. Halli ei ollut aivan säännöllisen suunnikkaan muotoinen, joten sen pinta-ala oli hieman vähemmän kuin mitä tulee edellä mainitut mitat kerrottuna keskenään. Joka tapauksessa suuruusluokkaa 200 neliömetriä, eli huppean omakotitalon verran. Hallin molemmilla puolilla olivat suuret kaari-ikkunat, jotka ovat leimaa antavat aseman valokuvissakin. Hallin suurin korkeus lattiasta kaariholvin korkeimpaan kohtaan oli 12 metriä. Se on jokseenkin asuinkerrostalon neljä kerrosta.

Lipunmyyntitila oli keskushallin idänpuolisista ovista sisään tultaessa heti vasemmalla. Elossa ei liene ketään, jotka muistaisivat hyvin hallin, mutta piirustuksista päätellen

asemahalli antoi jotenkin kuulumaisen ja raskaan vaikutelman. Ei siis myöhemmälle functionalismille tyypillistä ilmavaa ja kevyttä vaikutelmaa.

Keskushalli jakoi aseman toimitilat siten, että tultaessa länsipuolen laiturilta hallin vasemmalla eli pohjoispuolella oli 3. luokan odotussali ja sen takana 2. luokan odotussali. Merkille pantavaa on, että tuohon aikaan matkustajat eroteltiin näinkin. Tästä käytännöstä luovuttiin kuitenkin pian. Näillä odotussaleillakin oli kokoa melkoisesti: 2. luokan salilla lähes 150 neliometriä ja 3. luokan salilla vajaa 120 neliometriä. Nekin omakotitalon verran. Molempien salien korkeus käsitti sekä pohjakerroksen että toisen kerroksen hallien korkeuden ollessa 6.6 metriä.

Hallien välissä olivat asemaravintolan tilat. Ravintolakaan ei ollut aivan pieni, sillä sen suurimmat mitat olivat 6 x 10,5 metriä. Ala ei kuitenkaan ollut ihan ”kantti kertaa kantti”, josta syystä sen todellinen pinta-ala jäi alle 60 neliömetrin.

Keskushallin vastakkaisella eli oikealla eteläpuolella olivat tilat mm. tilat tullitoiminnoille (olivat ratamestari käytössä), matkatavaratoiminnoille, kiitotavaramakasiinille, asemapäällikölle, junanlähettäjälle ja postitoimistolle. Tullin tilakorkeus ulottui keskushallin ja odotussalien tapaan toiseen kerrokseen.

Muualla toisessa kerroksessa oli toimistotiloja sekä ”päivähuoneita” muualta tulevalle vuorotyön vuoksi lepoa tarvitsevalle rautatiehenkilökunnalle.

Kellarissa olivat keskuslämmitys, halkovarasto, ravintolan keittiö, kylmäkellari ja pesutupa. Lisäksi oli piirustuksissa nimeämätöntä käyttötilaa.

Asemalla ei ollut sähkövaloa, sillä maaseudun sähköistys ei ennen sotaa ollut itsestään selvyyttä. Joissakin paikoissa oli pikku generaattoreilla toimivia sähköjärjestelmiä, muttei tietävästi asemalla. Oletettavasti pimeään vuodenaikaan aseman tiloissa leijui valopetrolin eli kirassin haju. Sen sijaan vesijohto- ja viemärisysteemi oli kohtuullisen kattava.

## **Maaseutuaseman arkea**

Kuten todettu, Raudun asemasta tuli paikkakunnan kokoon nähden ylisuuri. Asemarakennuksen koko olisi riittänyt, vaikka Raudun väkiluku olisi ollut kymmenkertainen.

Siitä huolimatta, että rata jatkui asemalta muutaman kilometrin Raasulin suuntaan, Rautu oli käytännössä radan pääteasema. Läpikulkuliikennettä ei ollut. Pienenä paikkakuntana Rautu ei itse synnyttänyt kovinkaan suurta liikennetarvetta.

Vuosien 1938 ja 1939 Valtionrautateiden aikataulukirjan mukaan Rautuun tuli ja sieltä lähti kolme henkilöjunaa vuorokaudessa Käkisalmen kautta Hiitolaan, josta olivat yhteydet edelleen muulle rataverkolle. Junat olivat tiheästi pysähtyviä paikallisjunia. Kahdessa junassa oli postivaunu. Aamujuna lähti klo 6.55. Sen vuoropari oli saapunut Rautuun jo edellisiltana klo 18.38. Päiväjuna lähti klo 11.30 ja se oli saapunut Rautuun klo 11.10. Kääntöaikaa jäi vain veturin vaihdon verran junan toiseen päähän. Iltajuna lähti klo 16.10 tultuaan Rautuun klo 13.30.

Asemalla oli postikonttori hoitajineen. Postia kulki tuohon aikaan runsaasti ja sen kulku oli hyvin järjestetty päinvastoin kuin nykyaikana. Asemaravintolan hoitaja asui asemarakennuksessa. Ravintolan toiminta oli pienimuotoista ainakin sille varattuihin tiloihin verrattuna.

Tavaraliikennettä oli keskimäärin yksi edestakainen juna vuorokaudessa. Asemalla lastattiin puutavaraa, jota vietiin Waldhofin tehtaalle Käkisalmeen tai vientisatamiin Uuraaseen, Koivistolle ja Kotkaan. Sumpulan, Raudun ja Liippuan sahoilta lähti sahatavaraa vientitoimituksiin. Paljon puhutut Raudun porsaat kuljetettiin henkilöjuniin liitetyissä tavaravauvuissa.

Maataloustuotteista tärkeimmät olivat Valiolle lähetetyt maitotuotteet, jotka myös kuljetettiin henkilöjunalla. Aseman eteläpäässä oli maidon vastaanottamo, jonka oli rakentanut ja omisti Raudun maidonmyyntiosuuskunta. Se ei ollut mikä tahansa maitolaituri, vaan tiilirakennus, jossa olivat vastaanottohuone, pesula, vastaanottajan asunto ja varasto.

Raudun asemalta Raasulin suuntaan olevassa Nuijalan pikkukylässä kuormattiin raaka-puuta. Paikka oli lähellä nykyistä Igoran vapaa-ajan keskusta.

Rautuun tuotiin junalla lähinnä kotitalouksien kulutustavaroita, rakennus- ja maataloustarvikkeita sekä lannoitteita, jotka purettiin kauppaliikkeiden varastoihin.

Vaikka edellä selostettu liikenne tuntuu ensilukemalta vakaalta, sitä se ei ollut kustannustehokkaan rautatieliikenteen hoidon kannalta. Rautatieliikenteen olemus vaatii huomattavia kiinteitä kustannuksia, jotka eivät muutu samassa suhteessa liikenteestä aiheutuvien muuttuvien kustannusten kanssa. Kolme henkilöjuna- ja yksi tavarajunapari päivässä ovat aivan liian vähän raskaan perustoiminnan ylläpitämiseksi, varsinkaan kun nuo junat eivät olleet kovin pitkiä, toisin sanoen niissä ei ollut kovin paljon kuljetettavaa. Niinpä Raudussa alkoi jo 1930-luvulla vaikuttaa ilmiö, joka tuli tunnetuksi muualla maassa sotien jälkeen. Ryhdyttiin etsimään tapoja hoitaa olemassa olevat toiminnot kustannustehokkaammin. Ensiksi Rautu jätettiin ilman sieltä käsin toimivia veturimiehiä. Tullille varatuissa tiloissa ollut ratamestarin toimipaikka siirrettiin muualle. Tällaiset toimet merkitsivät VR:n palkkalistoilla olevan väen vähenemistä Raudussa. Se mukana asuntoja vapautui vuokrataviksi VR:n ulkopuolisille tai siirrettäviksi kokonaan muualle, kuten edellä on viitattu.

Rautu ei rautatiepaikkana ollut kehittyvä. Ehkä tuota vaikutelmaa ruokki sekin, että alun perinkin asemalle jäi käyttämätöntä tilaa. Arvattavaksi jää, millaiseksi Raudun asema ja sen liikenne olisivat kehittyneet, jos sotaa ei olisi tullut.

Raudun asemalla ehti sen olemassa olon aikana palvella kolme asemapäällikköä. Heistä viimeinen oli **Simo Paukkunen**.



*Raudun viimeinen asemapäällikkö Simo Paukkunen (s. 1885). Hän oli aikaisemmin Tyrisevän asemapäällikönä Terijoella. Kuva lienee virkapuvusta päätellen vähintään jo noilta ajoilta.*

Viimeisen suuren palvelun rautatie asemineen teki syksyllä myöhään 1939 Ylimääräisen harjoituksen (YH) aikaan, kun seudun irtaimistoa ja maan satoa evakuoitiin muualle.

## Aseman tuhoutuminen

Asemarakennus tuhoutui kirkon tapaan suomalaisten räjäyttämänä talvisodan alussa suojajoukkojen vetäytyessä Raudusta. Päivämäärästä liikkuu eri tietoja, mutta ne eivät heitä kuin yhdellä päivällä, eikä sillä ole merkitystä. Maahantunkeutuja käyttöön ei jätetty mitään sellaisia rakennuksia, jotka olisivat sitä hyödyttäneet.

Asemarakennus jäi kuitenkin jonkin verran ehjemmäksi kuin mitä valokuvat siitä jatkosodan alussa näyttävät. Tammikuun 22. päivältä 1940 on Raudun asemaseutua esittävä suomalaisten lentotiedustelukuva. Siinä kuvassa voi havaita suurenuslasia käyttäen asemarakennuksen oleva jotakuinkin kokonaan pystyssä. Kuva on otettu idän puolelta. Kattorakennelmat näyttävät olevan suurimmaksi osaksi jäljellä, samoin seinän sadekatos. Toki ne ovat vaurioituneita, ja vielä vaikeampi on päätellä, miltä asema maan tasalta näytti.

Talvisodan aikana suomalaiset pommittivat tiedustelulennon yhteydessä asemaa yhden kerran muutamalla pikkupommilla. Se oli häirintäpommitusta. Edes osuessaan ne eivät olisi asemaa sellaiseksi voineet muuttaa, jollainen se oli suomalaisten valloitettua Raudun jatkosodassa syyskuussa 1941.

Tämän kirjoittajalla ei ole tietoa siitä, milloin ja kenen suorittamana aseman täystuho tapahtui, mutta se tiedetään, että jatkosodan aikana suomalaiset ottivat varsinkin tiiliainesta muuhun hyötykäyttöön.

Asema ehti palvella suomalaisia melko tarkalleen 20 vuotta.

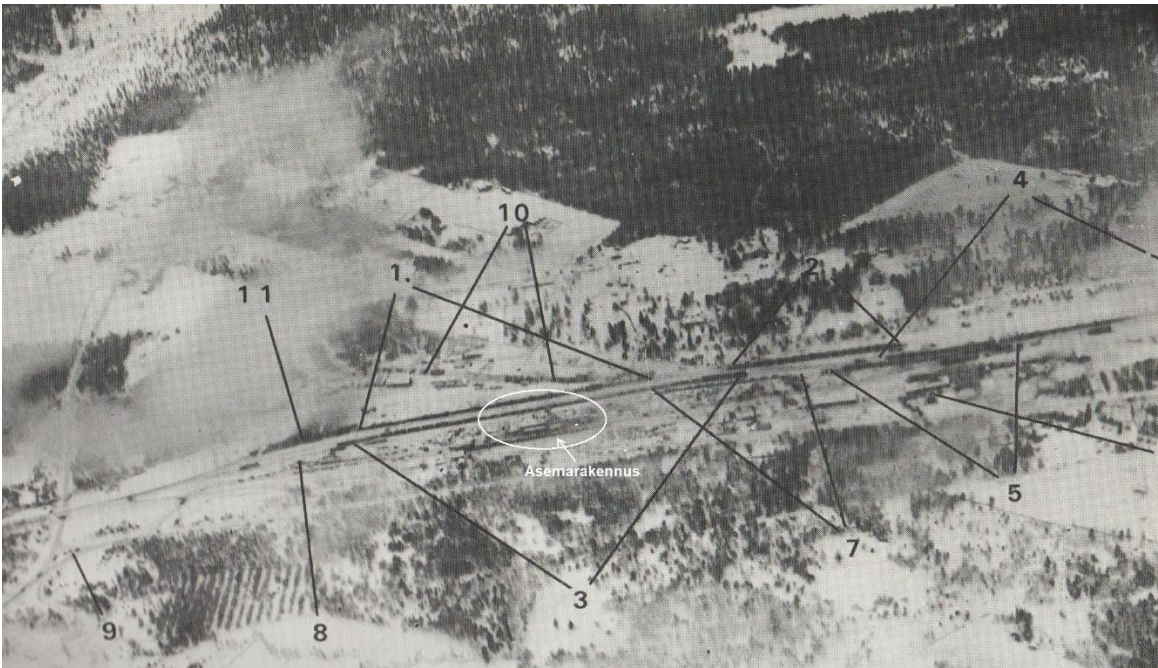




*Tuhoutunut Raudun asema 1918. Kuva: Ratatiemuseo.*



*Takaisinvallattu Raudun asema, tai mitä siitä oli jäljellä 3.9.1941. SA-kuva.*



*Ilmakuva Raudun asema-alueesta 22.1.1940 klo 10.40. Ilmavoimien kuvatulkinta:*

*nro 1: 25 tavaravaunua ja veturi, nro 2: 20 tavaravaunua, nro 3: 13 ja 20 tavaravaunua,  
nro 4: 50 tavaravaunua, nro 5: 18 tavaravaunua. nro 6: 12 panssarivaunua  
nro 7: 17 panssarivaunua, nro 8: 50 panssarivaunua, nro 9: 7 panssarivaunua  
nro 10: komppania jalkaväkeä, nro 11: kranaatinheitinjälkiä.*

*Asemarakennus on numero 3:n sektoriviivojen keskellä rengastettuna.*

## Lähdeaineistoa

Valtiorautatiet 1912-1937. Osat I-II. VR:n 75 -vuotishistoria. Helsinki 1937.

Talvisodan historia, osa 2. Sotatieteen laitos 1978.

Risto Pajari: Talvisota ilmassa. WSOY 1971.

Raudun historia. Pieksämäki 1965

Entinen Rautu. Pieksämäki 1950.

Aimo Tiainen: Keetomuksia Raudun asemalta. Pilot-kustannus, Tampere 2006.

Suomen Rautatiemuseossa Hyvinkäällä säilytettävä piirustus- ja kuva-aineisto Raudun asemasta.

Karjala Muistojen Maa. Toim. Olavi Paavolainen WSOY 1965. Neljäs painos.