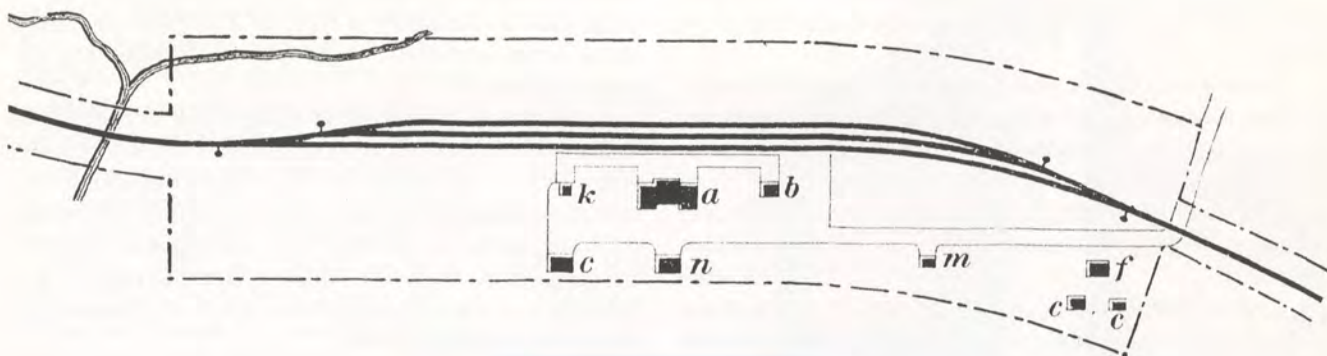


RAUTATIERAKENNUKSET

Rautatierakennusten korjausohjeet 6

Väriohjeet



Asema

Esimerkki IV luokan asemasta, Karjaa-Turku -rata, rataprofiili, 1903.

a = asemarakennus, b = tavaramakasiini, k = käymälä, c = ulkorakennus, n = kellari, f = asuinrakennus, m = sauna

Museovirasto julkaisi vuonna 1997 sarjan Rautatierakennusten korjausohjeita, joissa kerrotaan myös rakennusten historiasta ja esitellään niiden arkkitehtuuria. Sarjassa on ilmestynyt

- 1) Yleisohjeet puurakennuksille
- 2) Asemarakennus
- 3) Asemapäällikön talo
- 4) Kaksoisvahtitupa
- 5) Yksinkertainen vahtitupa

Nämä väriohjeet ovat osa tätä sarjaa. Tarkoitus on, että niitä käytetään rinnan edellämainittujen vihkojen kanssa.

Vihkoissa käsitellyt rautatierakennukset kattavat ajallisesti noin 60 vuotta (1860-1920). Sinä aikana taloja suunnitteli neljä eri arkkitehtia avustajineen. He vaikuttivat kukin vuorollaan pitkään virassaan ja suunnittelivat siten usein laajennuksia ja muutoksia omiin rakennuksiinsa.

Asema-alueiden rakennuksia varten tehtiin 1860-luvun lopulta lähtien useimmiten tyyppi- ja piirustukset. Asemat jaettiin liikenteen mukaan luokkiin, eri luokat saivat omat asemarakennuksensa ja ne taas vastaavaa arkkitehtonista ulkoasua

noudattavat asuinrakennuksensa. Asema- ja asuinrakennusten rinnalla suunnitelmiin sisältyi aina myös samanhenkiset talousrakennukset. Tämän periaatteen ulkopuolella olivat ennen kaikkea isot asemat.

Rautatierakennusten väriohjeille ominaiset piirteet ovat syntyneet eri aikakausien muoti-ilmiöiden ja teknisten mahdollisuuksien mukaisesti. Rakennusten julkisivujen väriohje perustui 1860-luvulta 1950-luvulle saakka pääosin seuraaviin maaväreihin: keltamullat, vihertävät ja ruskehtavat maavärit, punamulta. Nämä maavärit tunnetaan myös terroina ja umbrina, joiden kuumennetut tai poltetut versiot ovat säilyttäneet edellisiä ruskeampia tai punaisempia.

Erot julkisivujen värien käytössä eri ajanjaksoina syntyivät pääasiassa uusista väririnnastuksista, värijäsentelyssä tapahtuneista muutoksista sekä vaalean tai voimakkaamman värienkäytön vaihtelusta. Väriohjeiden säilymiseen tai muuttamiseen ovat vaikuttaneet suunnittelijoiden antamat ohjeet rakentajille sekä rakennusten kunnosta käytännössä vastanneiden valinnat.

LUKUOHJE

Tässä ohjevihkossa esitetyt värisävyt ovat eri aikakausien tyyppiesimerkkejä. Värisävyissä on otettu huomioon aikakauden pigmenteistä johtuvat rajoitukset värin voimakkuuden ja harmaataitoisuuden, ”puhtauden”, suhteen. Värikartoissa on esitettyjen värien ja sävyjen valikoimaa tilan takia rajoitettu.

Julkisivun eri osien värien yhdistelemisestä on annettu tarkemmat ohjeet värimallien yhteydessä sekä esimerkki sivulla 3.

Esitetyt väritystavat ovat tiivistelmä, sillä kaikkia mahdollisia väritystapoja eri aikakausina ei voi näin lyhyesti selostaa. Suosituksen tarkoituksena on antaa tukea rakennuksen seinästä löytyvien, ehkä hyvinkin viitteenoimaisten, väripintojen tulkitsijalle. On hyvä muistaa, että värit reagoivat valoon ja ilmaan, ja muuttuvat vuosien ja vuosikymmenien myötä.

Lisätietoja lukijan omasta kohteesta, esim. asemarakennuksen tai kaksoisvahtituvan eri tyypeistä, löytyy vihkoista 1-5. Neuvoja maaleista ja maalaustavoista löytyy myös Museoviraston korjauskorteista (nrot KK 12,13).

SEINÄVÄRIN TUTKIMINEN

Väritystä valittaessa on parasta edetä niin, että ensin tutkitaan itse rakennuksen seinäpinnoista löytyvien maalikerrosten värisävyt.

- Tee se paljastamalla hiomapaperin avulla maalikerroksia julkisivun suojaisista, vähiten kuluneista pinnoista (esim. räystäiden alta pohjoisseinällä),
- tai raaputtamalla tai veistämällä varovasti esim terävän puukon kärjellä värikerrokset esiin toistensa alta.
- Voit saada toistensa alle jääneitä väripintoja esille myös maalinpoistoaineita käyttämällä.
- Tarkastele näin esille saatuja värikerroksia suurennuslasilla tai luupilla.
- Vertaa julkisivun eri osien värikerroksia ja luo vertailusta samanaikaisten kerrosten värityskartta. Merkitse värikerrokset muistiin alimmista eli vanhemmista alkaen. Pohjustuskerrokset ovat vaaleampia ja läpikuultavampia kuin pintamaalit.
- Vertaa näin saamiasi sävyjä tämän vihkon väreihin vastaavana ajanjaksona.
- Tee piirustuskopioihin väritysmalli esim. puuvärikyniä tai vesivärejä käyttäen. Tällainen malli auttaa väririnnastusten selvittämisessä.
- Rakennuksen väriksi voit valita rakentamisajankohdan mukaisen värityksen tai nyt olemassa olevan värin edellyttäen että se on arkkitehtuuriin ja ympäristöön sopiva.
- Arkistotutkimus on tärkeä ja kiinnostava tehtävä, ja samalla suuri haaste. Rautatierakentamiseen liittyvät asiakirjat (piirustusten valtaosaa lukuunottamatta) löytyvät Kansallisarkistosta tai Rautatiemuseosta Hyvinkäältä.

KATON MAALAUUS

Rautatierakennusten yleisiä kattomateriaaleja ovat huopa ja pelti, harvemmin savitiili. Myöhemmin on usein käytetty betonitiltä, joka raskautensa vuoksi ei kuitenkaan ole suositeltava. Päinvastoin sen vaihtaminen edellämaintuihin on paikallaan. Rakennusten hierarkiasta johtuen asema- ja asuinrakennuksissa suositellaan peltiä (tai huopaa) kun taas ulkorakennuksissa huopakatto on asiallinen. Peltikaton uusimisessa suositeltavin ja teknisesti paras vaihtoehto on paikalla saumattu peltikatto.

Syöksytorvia ja julkisivun mahdollisia vesipeltilistoja maalattaessa on huomioitu rakennuksen värityksen asettamat ehdot. 1800-luvulla syöksytorvet ja listapellit maalattiin yleisimmin tummanharmaiksi tai vaaleamman grafiitinharmaiksi. Näin käsiteltiin myös ulko-ovien peltikatokset ja niiden takorautaiset konsolit. 1900-luvun alun vaaleampien seinä- ja listavärien kanssa käytettiin julkisivujen yleisilmeeseen sopivia harmaataitoisia värejä.

MAALILAADUT

Rautatierakennukset on pääasiassa maalattu joko öljy- tai keittomaalilla. Höylätyllä laudalla vuoratut rakennukset maalattiin pellavaöljymaalilla ja karkealla laudalla vuoratut tai hirsipintaiset talousrakennukset keittomaalilla.

Öljymaalit sävytettiin 1960-luvulle saakka pääosin maavärijauheilla. Valkoisena käytettiin lyijyvalkoista, joka korvattiin vähitellen 1920-luvulta alkaen sinkki- tai titaanivalkoisella. Lyijyvalkoisen mahdollinen esiintyminen maalikerroksissa kannattaa ottaa huomioon työturvallisuuden vuoksi maalinpoisto- ja hiomistöitä tehtäessä.

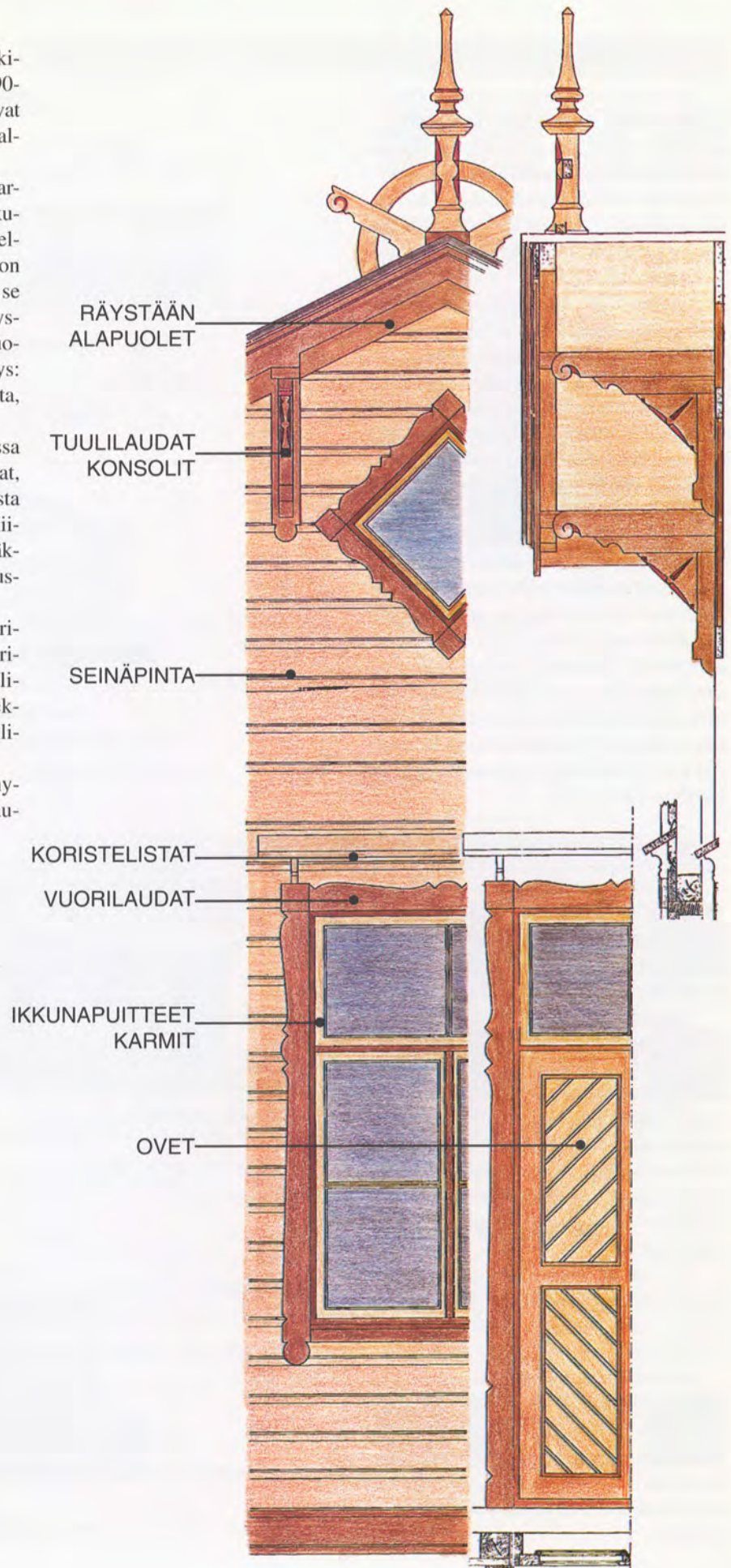
Vieressä oleva kuva rakennuksen julkisivun osista ja niiden profiilista on 1890-luvun rakennuksesta, mutta nimitykset ovat samoja muinakin aikakausina. Vain detallojen muodot vaihtelevat.

Useimmissa rautatierakennuksissa, varsinkin asemissa ja asuintaloissa, oli alkuperäisessä muodossaan runsaasti koristeellisia yksityiskohtia. Suurin osa niistä on kadonnut, ja tänä päivänä on onnellinen se jonka talossa ne vielä ovat jäljellä. Väritysohjeita valitessa on syytä ottaa huomioon myös yksityiskohtien säilyneisyys: alkuperäisväriä ei ole syytä palata, elleivät yksityiskohtat ole paikallaan.

Maalaa seinään ensin mallipinta, jossa kaikki julkisivun värisävyt (seinät, listat, ikkuna jne) ovat oikeilla paikoillaan. Vasta mallialueen avulla näet ovatko sävyt ja niiden keskinäiset suhteet kohdallaan. Hyväksyttyä suunnitelmaa paikkakuntasi rakennusvalvojalla.

Tutkiessasi tämän väritysohjeen värimalleja (Tikkurilan Monicolor Nova-värikartta) varmista sävy tehtaan tai maalikaupan värikartasta, sillä kirjapainotekniikka ei välttämättä toista värejä täsmällisesti.

Perinteisten maalien valmistajia on nykyään useita. Lisätietoja saat maalikaupoista ja korjauskeskuksista.



VUODET 1860-1890

Suomen ensimmäinen rautatie Helsingin ja Hämeenlinnan välille valmistui vuonna 1862, mutta tältä ajanjaksolta ovat sen lisäksi tärkeimmät etelä-pohjoisradat: Riihimäki-Pietari, Hanko-Hyvinkää, Hämeenlinna-Tampere-Turku, 1870-luku Tampere-Vaasa, Seinäjoki-Oulu, Kouvolaa-Kuopio, 1880-luku.

Ensimmäiset rautatierakennukset suunnitteli silloinen Hämeen läänin lääninarkkitehti C.A. Edelfelt. Hän oli saanut koulutuksensa Intendentinkonttorin oppilaana, mutta tutustui rautatietä varten eurooppalaisiin esimerkkeihin. Hänen suunnitelmilleen rakennuksille oli luonteenomaista huvilarakentamiselle tyypilliset monimuotoiset katot, ikkunat ja kuistit sekä koristeelliset.

Rakennustyylien vaihtuminen rautateillä noudatti pääpiirteissään yleisiä suunnanmuutoksia arkkitehtuurissa ja eri tyylipiirteet elivät myös rinnan. Silti varsinkin tärkeimmissä rakennustyypeissä, asemissa, asemapäällikön taloissa ja kaksoisvahtituvissa, tyylipiirteet ovat selvästi kulloisenkin aikakauden vallitsevan tyylin mukaisia. Arkkitehti määritteli myös rakennuksissa käytetyn väriskaalan.

VÄRITYSPERIAATTEET

Vanhimmissa rakennuksissa eli 1860- ja -70-luvuilla noudatettiin vielä osittain klassista väritysohjetta, jossa arkkitehtuuria jäsentävät osat - listoitukset yms. - maalattiin seinäväriä vaaleammiksi.

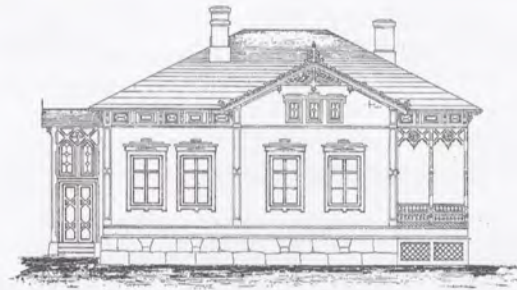
Ajanjakson loppupuolella, 1880- ja 90-luvuilla, uusrenessanssin periaatteiden vaikutuksesta maalattiin listoitukset ja niihin liittyvät jäsentelyt peruspintaa tummemmiksi. Värien käytön uusiutuminen saattoi seurata rakennustyylin muutosta muutaman vuoden viiveellä. Erot aiempiin värisävyihin olivat usein pieniä, koska jatkuvasti käytettiin lähes samoja, maaperästä saatavia värijuuhteita.

Asema- ja asuinrakennusten julkisivuissa käytettiin 3-4 värisävyä. Yksinkertaisessa vahtituvassa ja ulkorakennuksissa riitti kaksi sävyä.

Kattomateriaalina oli käytössä laaja valikoima aikakauden kateaineita: ns. mustapeltiä, joka maalattiin rautamönjällä punaiseksi, tervattiin kivihiilitervalla mustanruskeaksi tai siveltiin bitumilla. Vaihtoehtoina olivat huopakate erivärisine sirotteineen tai pärekate.



Asema, Riihimäki-Pietari-rata, muutospäivitys 1917



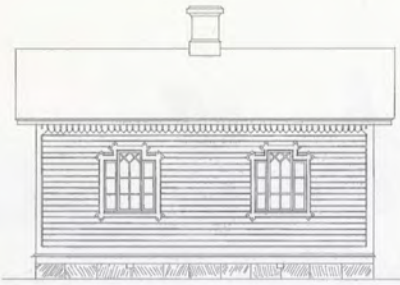
Asemapäällikön talo, Loimijoki



Asema, Vaasan rata, 1880-luku



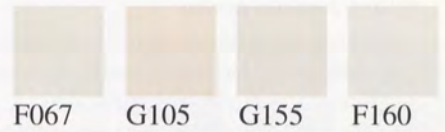
Asemapäällikön talo, Karjalan rata



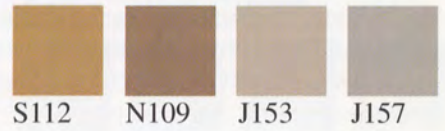
Kaksoisvahtitupa, Vaasan rata

VUODET 1860 -1875

SEINÄPINTA

VUORILAUDAT,
KORISTELISTATIKKUNAPUITTEET,
KARMIT

OVET

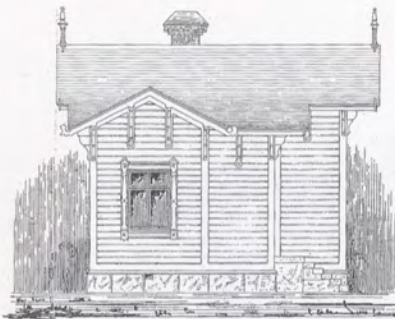


TUULILAUDAT, KONSOLIT

taitettu valkoinen

RÄYSTÄÄN ALAPUOLET

taitettu valkoinen

KOROSTEVÄRI
(ovet, ikkunapuitteet)laseeraus tai ootraus
tammen sävyyn

Yksinkertainen vahtitupa, 1898

VUODET 1875 -1890

SEINÄPINTA

VUORILAUDAT
KORISTELISTAT
(usein seinävärin tummennoksia)

IKKUNAPUITTEET, KARMIT

olivat vaalennoksia seinäsävyistä

OVET

seurasivat listaväritystä

TUULILAUDAT, KONSOLIT

seurasivat listaväritystä

RÄYSTÄÄN ALAPUOLET

seinävärin vaalennoksia

KOROSTEVÄRI
(koristeuurrokset ja viisteet)

HUOM.

Oheiset värinumerot ovat Tikku-
rilan Monicolor Nova -värikartasta.
Värit ovat niin lähellä todellisuutta
kuin painoteknisesti on mahdollista.
Tarkista sävy maalikaupan kartasta.

VUODET 1890-1910

Pietariin ulottuvan pääradan ja pohjois-etelä -suuntaisten tärkeiden ratojen jälkeen vuosina 1890-1910 rakennettiin eräitä pitkiä ja useita lyhyempiä rataosuuksia: Helsinki-Turku, 1895-1903 Tampere-Pori ja Joensuu-Viipuri, 1890-luku

Keuruu-Jyväskylä-Suolahti, 1895-97 Kuopio-Iisalmi-Kajaani, Oulu-Tornio, Kemi-Rovaniemi ja Joensuu-Nurmes, 1900 molemmin puolin

Selkeän uusrenessanssi-vaiheen rinnalla etsittiin rakentamisessa uusia muotoja, joista esimerkkinä ns. sveitsiläistyyli ja Skandinaviasta vaikutteita saanut ”lohikäärmytyyli”. Näiden vaikutus ajoittuu Suomessa 1870-90 -luvulle ja alkaa rautatierakennuksissa Keuruu - Jyväskylä - Suolahti -radalla.

Sveitsiläistyyliissä rakennukset saivat usein tumman, läpikuultavan värikäsittelyn. Pellavaöljystä, vernissasta ja värijauheista sekoitetut kuultomaalit olivat parhaimmillaankin vain puolipeittäviä ja ne jättivät puun eloisuuden esille. Aikaa myöten, puun tummuessa ja vernissan kellastuessa, ne muuttuivat kuitenkin synkiksi.

Lohikäärmytyyliissä käytettiin usein puna- ja keltamultaa seinämaalina pigmenttinä. Listat ja muut arkkitehtuuria jäsenöivät osat käsiteltiin vastaavasti keltaisiksi tai punaisiksi.

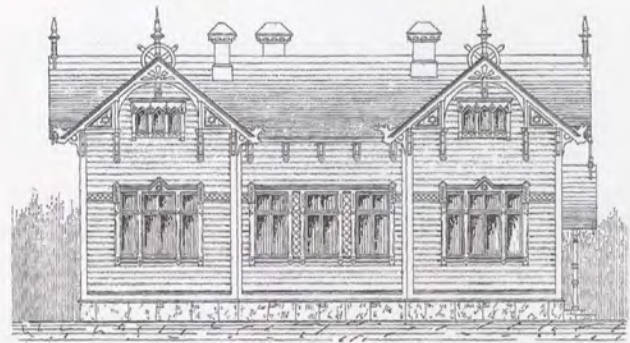
Rakennuskauden jälkipuolella, vuosikymmen vaihteessa, uudeksi valtatyyliksi nousi kotimaisista puurakentamisen lähtökohdista syntynyt jugend. Rakennusten väriytyös oli alkuvuosina voimakkaampaa, mutta pelkistyi vähitellen ja muuttui vaaleammaksi. Tämän ajan arkkitehtuurissa korostavat osat saattoivat olla vaaleampia tai tummempia kuin seinäpinta - suunnittelijasta ja kohteesta riippuen.

1910-luvulle siirryttäessä julkisivujen koristeellisuus väheni. Julkisivuja jäsenöivien rakennusosien väri läheni seinäväriä.

Aikaisempien kattomateriaalien rinnalle tuli galvanoitu pelti. Sinkitty pelti maalattiin öljymaalilla mustaksi, tumman harmaaksi, tumman punaiseksi tai kauden lopupuolella myös vihreäksi.



Asema, Turku-Karjaa -rata, 1894



Asemapäällikön talo, 1896



Asema, V luokka, 1908



Pysäkki, Turku-Karjaa-rata, 1894



Asemapäällikön talo, 1906

VUODET 1890 -1900

SEINÄPINTA

VUORILAUDAT,
KORISTELISTAT

(sävy-sävyyn seinäväriä voimakkaampia värejä tai sopivia eri maavärien rinnastuksia samalla periaatteella)

IKKUNAPUITTEET,
KARMIT

OVET



TUULILAUDAT, KONSOLIT

seurasivat koristelistojen väritystä

RÄYSTÄÄN ALAPUOLET

yleensä seinäsävy

KOROSTEVÄRI

(koristeuurokset ja viisteet)



VUODET 1900 - 1910

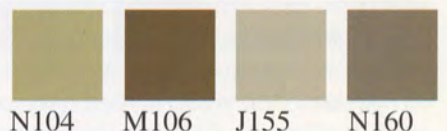
SEINÄPINTA

VUORILAUDAT,
KORISTELISTAT

IKKUNAPUITTEET, KARMIT

seurasivat koristelistojen väritystä

OVET



TUULILAUDAT, KONSOLIT

seurasivat koristelistojen väritystä

RÄYSTÄÄN ALAPUOLET

taitettu valkoinen tai seinäsävyn vaalennos

KOROSTEVÄRI

(koristesyvennykset)

harvemmin käytetty

HUOM.

Oheiset värinumerot ovat Tikkurilan Monicolor Nova -värikartasta. Värit ovat niin lähellä todellisuutta kuin painoteknisesti on mahdollista. Tarkista sävy maalikaupan kartasta.

VUODET 1910-1930

Rautateiden rakentamisen vauhti laantui 1910-luvun jälkeen. Tässä jaksossa käsiteltävinä vuosikymmeninä rakennettiin uusia asemia eräille vanhoille rataosuuksille sekä mm. seuraavat radat:

Seinäjoki-Kristiinankaupunki-Kaskinen, 1909-13

Pieksämäki-Savonlinna, 1911-14

Jyväskylä-Pieksämäki, 1913-19

Rakennukset ovat ulkoiselta ilmeeltään suoraviivaisempia aiempiin vuosikymmeniin verrattuna. Usein julkisivuihin voimakkaimmin vaikuttaa aukotuksen sijoittelu ja saumarimallinen pystyvuoraus joka vyöhykkeittäin vaihtelee vaakalaudoituksen kanssa pysty- ja vaakapanelointina. Molemmat piirteet poikkeavat edellisen kauden rakennuksista.

1910-luvulle siirryttäessä rakennusten julkisivujen koristeellisuus vähenee. Jugendin jälkipuolen vaaleaa väritystä käytetään edelleen, arkkitehtuuria jäsenöivät osat saatettiin maalata lähes samanvärisiksi kuin seinäpinnat.

1920-lukua lähestyttäessä arkkitehtuuri käyttää klassistisia vaikutteita julkisivujen jäsentelyssä ja vähäisissä koristeaiheissa. Aiemmalle vaalealle kaudelle syntyi vasta-vaikutus: rakennuksissa käytettiin jälleen voimakkaampia värejä.

Keltamullan keltaiset ja punamullan punaiset julkisivut ilmestyivät ratamaisemaan. Myös ruskeat ja muutkin murretut maavärisävyt ovat mahdollisia.

Värien käytön uusiutuminen saattoi seurata muutaman vuoden viiveellä rakennustyylin muutosta. Erot aiempiin värisävyihin olivat usein pieniä. Rakennusten käyttötarkoituksesta ja arkkitehtuurista johtuen rikkaammin koristelluissa julkisivuissa käytettiin useampia värejä, yleensä kuitenkin vain 2-3 sävyä.

Käytössä oli monia katemateriaaleja ja niiden käsittelytapoja: ns musta pelti ja sinkitty pelti, jotka ruostesuojattiin ensin punaisella rauta- tai lyijymönjällä. Tämän jälkeen pelti siveltiin pintamaalilla mustaksi, grafiitin harmaaksi, ruskean tai tumman punaiseksi tai vihreäksi. Peltikattoja maalattiin joskus myös hopeanvärisellä maalilla. Huopakatoissa oli sirtteena samoja sävyjä kuin aiemminkin ja lisäksi otettiin käyttöön vihreä sirote.



Asema, Pieksämäki-Savonlinna -rata, 1913



Asuinrakennus, 1915



Asema, Vuokatti, 1925



Asemapäällikön talo, 1910



Kaksoisvahtitupa, 1926

VUODET 1910 -1920

SEINÄPINTA



V100 V104 H106 V159

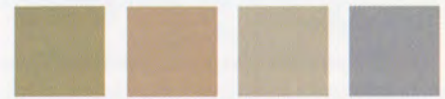
VUORILAUDAT,
KORISTELISTAT

J068 S111 F157 V160

IKKUNAPUITTEET, KARMIT

yleensä valkoisia

OVET



N104 S109 S154 S164

TUULILAUDAT, KONSOLIT

yleensä taitettu valkoinen

RÄYSTÄÄN ALAPUOLET

vaaleat

KOROSTEVÄRI

oli vain harvoin käytössä

VUODET 1920 -1930

SEINÄPINTA



N083 K107 L120 J160

VUORILAUDAT
KORISTELISTAT

F068 F107 F155 F160

IKKUNAPUITTEET, KARMIT



G068 N068 S112 G200

OVET



Y054 N068 F155 F160

TUULILAUDAT, KONSOLIT

seurasivat listavärityoestä

RÄYSTÄÄN ALAPUOLET

vaaleat

KOROSTEVÄRI

vaihtelee, usein taustapintaa
vaaleampi

HUOM.

Oheiset värinumerot ovat Tikkurilan Monicolor Nova -värikartasta. Värityt ovat niin lähellä todellisuutta kuin painoteknisesti on mahdollista. Tarkista sävy maalikaupan kartasta.

ULKORAKENNUKSET

Eri työntekijäryhmillä oli rautateillä amatillisen ja sosiaalisen hierarkian mukaan erityyppiset asuintalot. Kaikilla oli kuitenkin omat talousrakennuksensa tai osuus sellaisiin: navetta, aitta, puuliiteri, kellari ja käymälä. Sauna ja siihen liitetty leivin- ja pesutupa oli yleensä koko asema-alueen yhteinen.

Muutokset ulkorakennusten maalaamisessa olivat vähäisempiä ja hitaampia kuin muissa rakennuksissa. Jos talousrakennukset oli vuorattu samaan tapaan kuin muut pihapiirin talot, käytettiin niissä myös samansukuisia värejä.

Hirsipintaiset tai sahalaudalla vuoratut rakennukset maalattiin pitkään punaisella tai keltaisella keittomaalilla. Öljymaalilla käytettiin vain höylälaudalla vuoratuissa ulkorakennuksissa. Niissä käytettiin myös värijaottelussa samoja periaatteita kuin asuinrakennuksissa, mutta värien määrä oli pienempi ja jaottelu yksinkertaisempi.

KEITTOMAALIEN KAUSI

Punamullalla maalatuissa rakennuksissa, joissa on nurkkavuorilaudat ja ikkunoihin ympäröivät listoitukset, käytettiin ulkoasun viimeistelyyn hieman taitettua valkoista sivelyä tai keltamultaa. Ovet maalattiin tai tervattiin useimmiten mustiksi, tumman harmaiksi, okran keltaisiksi tai ruskeaa umbraa käyttäen.

Keltamultaa käytettiin myös ulkorakennusten julkisivuissa yhdistettynä valkoisiin tai ruskeanpunaisiin vuorilautoihin. Ovet käsiteltiin seinäpintaa tummemmiksi, tavallisesti punaruskeiksi tai tummanharmaiksi.

VUODET 1890-1910

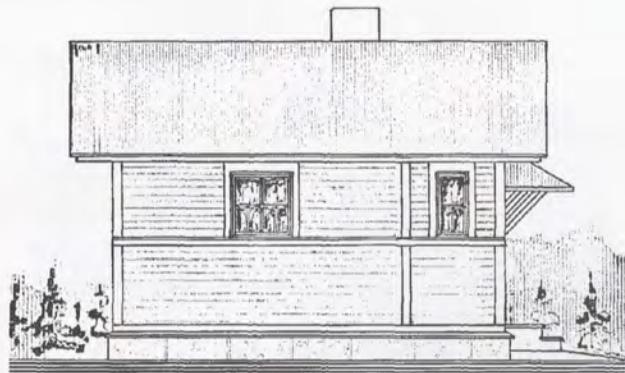
Yksinkertaisemmat kohteet maalattiin edelleen puna- tai keltamultamaalilla. Uudet ulkorakennukset saatettiin maalata myös vaaleammilla väreillä tai kokonaan harmaan eri sävyillä.

VUODET 1910-1930

Vanhat maalaustavat ja -värit olivat edelleen käytössä. Keitto- eli lietemaalista valmistettiin nyt myös vaaleita sävyjä, joita käytettiin uudisrakennuksissa. Osasta rakennuksia jätettiin värijäsentely kokonaan pois ja ne maalattiin yksivärisiksi.



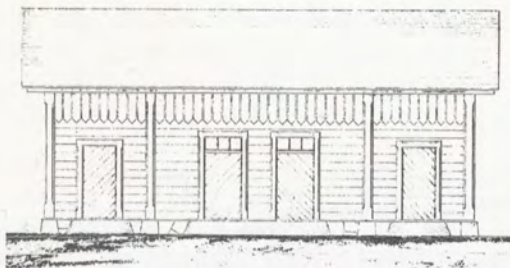
Sauna ja leivintupa, 1889



Sauna ja leipomotupa, 1908



Sauna ja pesutupa, 1921



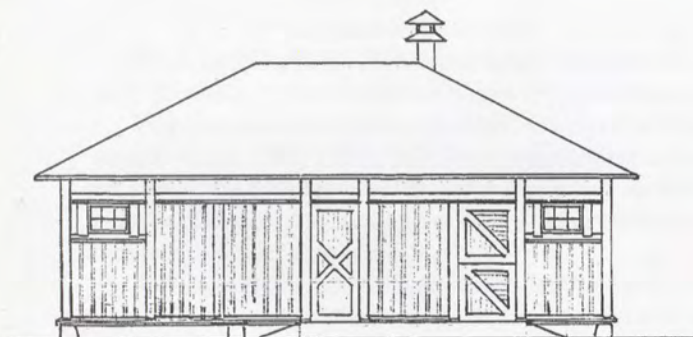
Kaksoisvahtituvan ulkorakennus, 1880



Kaksoisvahtituvan ulkorakennus, 1896



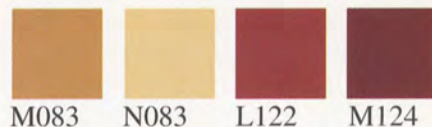
Kaksoisvahtituvan ulkorakennus, 1900



Aseman ulkorakennus, 1910

ULKORAKENNUKSET

SEINÄPINTA

VUORILAUDAT,
KORISTELISTATIKKUNAPUITTEET,
KARMIT

OVET



TUULILAUDAT, KONSOLIT

kuten vuorilaudat ja koristelistat

RÄYSTÄÄN ALAPUOLET

joko lista- tai seinäväri

RAKENNUSPIIRUSTUKSET

VR:n ja Ratahallintokeskuksen piirustusarkisto:
VR Yhtymä Oy:n hallintorakennus, 4. krs.
Vilhonkatu 13, 00100 Helsinki
Puh: 09-7071

RAUTATIERAKENNUSPERINNÖSTÄ
HUOLEHTIMINEN JA VASTUUALUEET

OMISTAJAT: VR Yhtymä Oy, Ratahallintokeskus,
Valtion kiinteistölaitos, Yksityiset omistajat

Isännöinti
Kunnossapito
Suunnittelu
Rakennuttaminen

MUSEOVIRASTO
Korjausohjeet
Neuvonta

MAAKUNTAMUSEOT, ALUEARKKITEHDIT
Tutkimus
Neuvonta

KUNTA Rakennusvalvonta
Rakentamismääräysten noudattaminen
Palotarkastus, nuohous
Korjausneuvonta

KORJAUSKORTIN KÄYTTÄJÄLLE

Museovirasto on valmistanut rautatierakennuksia koskevat korjausohjeet kesällä 1997. Ne on tarkoitettu rakennusten omistajien käyttöön helpottamaan vanhojen rakennusten kunnossapitoa ja korjausta. Ohjeista voi olla myös hyötyä joillekin rautateiden historiasta, kulttuurihistoriasta tai muuten vanhoista rakennuksista kiinnostuneille.

Korjausohjeiden ensimmäisessä osassa on käsitelty rautatierakentamista yleensä sekä sellaisia korjausohjeita, jotka ovat sovellettavissa mihin hirsirakenteiseen rautatierakennustyyppiin hyvänsä. Vihkossa on lisäksi tietoa korjausraken-

tamisessa käytettävistä materiaaleista sekä ohjeita antavista viranomaisista.

Muissa osissa keskitytään yksityiskohtaisemmin eri rakennustyyppihin. Kaksoisvahtituvat ovat aseman jälkeen yleisin rautatierakennustyyppi, joten niiden sisä- ja ulkopuolista korjausta on selvitelty omassa vihkossaan. Lisäksi ovat ohjeet asemapäällikön talon ja vahtituvan korjaamista varten.

Tarkoituksena on, että Museoviraston laatimia korjauskortteja (KK 1-23) käytetään yhdessä rautatierakennusten ohjeiden kanssa.

JULKAISIJA

Museovirasto
Rakennushistorian osasto
PL 187, 00171 Helsinki
Puh: 09 - 4050 378

MUSEOVIRASTON KORJAUSKORTIT

Peltikaton maalaus	KK 7
Keittomaali	KK 12
Öljymaali	KK 13

TEKIJÄT

rakennuskonservaattori Pentti Pietarila
taittaja Merja Hänninen-Paasio

Museoviraston työryhmä:
tutkija Sinikka Joutsalmi
suunnittelija Seija Linnanmäki
arkkitehti Martti Jokinen
arkkitehti Anna-Maarit Reijonen

Ohjaava työryhmä:
Ratahallintokeskus: Simo Kariluoma
Oy VR-Yhtymä Ab: Pirjo Huvila
Valtion Kiinteistölaitos: Auli Karjalainen, Asko Toppinen

Vanhojen puurakennusten maalaukseen sopivista perinteisistä maalityypeistä saa lisätietoja maalikaupoista, korjauskeskuksista ja maakuntamuseoista.

Museovirasto ja Tikkurila Paints Oy ovat toteuttaneet tämän vihkon yhteistyössä.

ISBN 951-616-021-2 (koko teos)
ISBN 951-616-028-X (osa 6)
1998


MUSEOVIRASTO