

RAUTATIERAKENNUKSET

Rautatierakennusten korjausohjeet 2

Asemarakennus



Vuokatin asema, Sotkamo, Lentokuva Vallas Oy, 1996.

Asemarakennus on usein asemanseudun vanhimpia rakennuksia. Siihen liittyy monenlaisia historiallisia tapahtumia: rautatien mukana paikkakunnan elinkeinot monipuolistuivat, aseman väki toi eloa kylän tai kaupungin elämään, arkkitehtuurista on otettu vaikutteita omaan taloon, varuskunta tai vankila on ehkä sijoitettu paikkakunnalle radan vuoksi, soitaan tai vaikkapa Amerikkaan on lähdetty kokoontumalla asemalle, kesälomalaiset ja muut matkustajat ovat päässeet helposti perille.

Oli historian kulku mikä tahansa, asemanseudulla ja siis myös asemarakennuksella on eri puolilla maata ainakin paikallinen kulttuurihistoriallinen merkityksensä, ja siksi on tärkeää korjata ja muuttaa sitä harkiten ja säilyttäen. Jos rakennusta ei voida käyttää alkuperäisessä tarkoituksessa, on aiheellista tarkkaan miettiä mikä toiminta säilyttää sen arvoisessaan asussa.

Tavoitteena on että asemarakennuksen alkuperäinen luonne julkisena tilana säilyy. Esimerkkejä on useita: opastuskeskus Punkaharjulla, päiväkotit Perniässä, keramiikkapaja Putikossa, kahvila Vesijärvellä, vanhojen huonekalujen entistämisen- ja myyntiliike Tuurissa, kotiteollisuuskeskus Rauhalla ja Lempäälässä.

Parhaimmillaan käyttö mukautuu rakennuksen ominaisuuksiin eikä päinvastoin. Siten säilyttämme omalla toiminnallamme paikkakunnan historiaa tulevillekin sukupolville.

Tämä vihko kertoo siitä mitä on otettava huomioon asemarakennuksen uutta käyttöä valittaessa tai muutoksia ja korjauksia tehtäessä. On myös syytä tutustua muihin Rautatierakennusten korjausohjeisiin ja Museoviraston korjauskortteihin.

ARKKITEHTUURIN KEHITYS

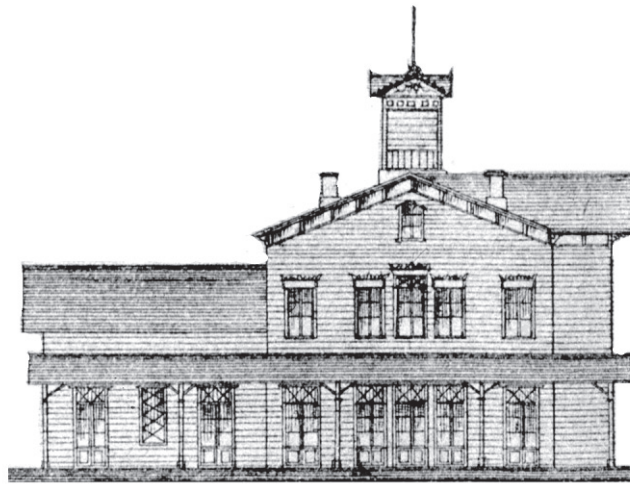
Asemarakennusten arkkitehtuuri heijastaa arkkitehtuurin ja rakentamistavan yleisiä muutoksia maassamme. Rautateillä muutokset olivat suhteellisen hitaita, sillä arkkitehdit työskentelivät virassaan usein vuosikymmeniä. Tämä merkitsi tietynlaisia vanhoillisuutta, mikä oli usein hyvästä itse rakennuksille, sillä laajennukset ja muutokset tehtiin alkuperäistä kunnioittaen, olihan suunnittelijana usein sama mies.

Tässä vihkossa käsitellään vain puisia asemarakennuksia. Esittelyssä ei ole mukana tiilisiä eikä betonirakenteisia asemia, joita rakennettiin eräitä poikkeuksia lukuunottamatta vasta 1920-luvulta lähtien.

Ensimmäisen Helsinki-Hämeenlinna - radan rakennukset suunnitteli Hämeen läänin lääninarkkitehti C.A. Edelfelt. Hän tutustui asema-arkkitehtuuriin Euroopassa ja hänen asemarakennuksensa heijastavatkin silloin yleistä, monia tyylivaikutteita sisältänyttä suuntausta, jota on vaikea luonnehtia yhdellä tyylimääritelmällä. Edelfelt suunnitteli rakennusaineeksi tiiltä, mutta joutui viime vaiheessa vaihtamaan puuhun. Hänen asemistaan ovat jäljellä Tikkurila, Järvenpää, Hyvinkää ja Turenki.

Edelfeltin avustajana oppinsa saanut Knut Nylander jatkoi suunnittelijana 1870- ja 80-luvuilla. Merkittävä muutos tapahtui 1880-luvun taitteessa kun Nylander suunnitteli Tampere-Vaasa- ja Seinäjoki-Oulu - ratojen rakennukset. Niissä hän siirtyi yksikerroksiseen suorakaiteenomaiseen runkoon, jonka julkisivut on jäsenelty pysty- ja vaakapaneelin sekä pilasterein.

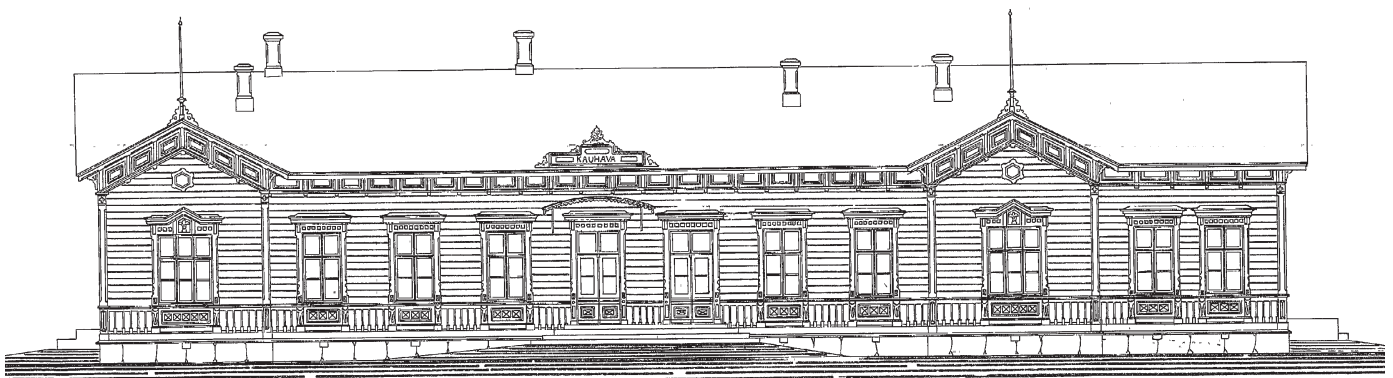
Vuosisadan loppupuolella Bruno Granholm uudisti asema-arkkitehtuuria Jyväskylän radalla. Asema- ja asuinrakennukset säilyttivät entiset pohjaratkaisut, mutta ulkoasuun tuli kansallisromanttisia, jopa mui-



Turenki, 1862, kuva rataprofiilista



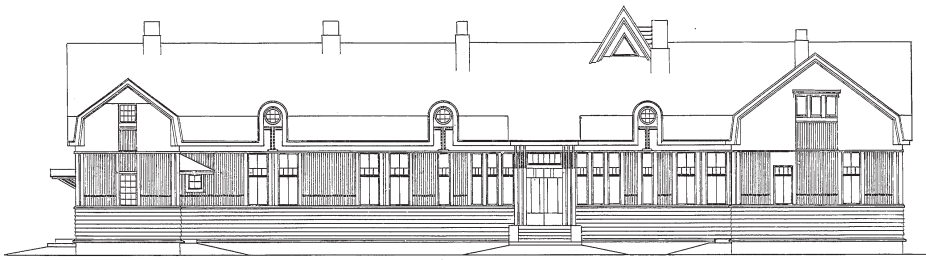
Oitti, III lk, laajennus, 1875



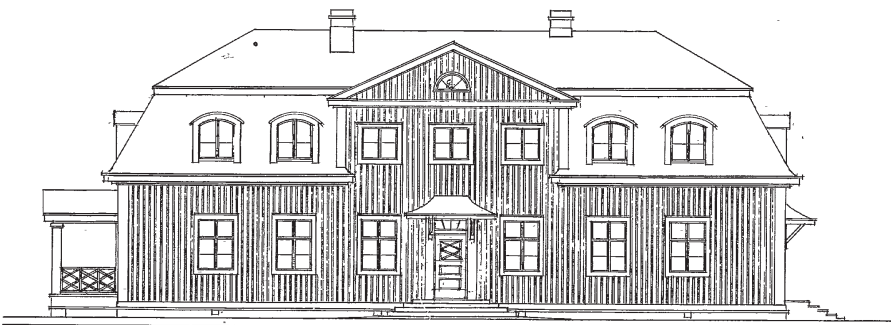
Kauhava, IV luokka ravintolalla, 1896



Asunta, V luokka, 1897



Lieksa, IV lk, 1908



Kontiomäki, III luokka, 1922

Piirustukset eivät ole samassa mittakaavassa

Eräitä Valtionrautateiden arkkitehtejä ja heidän virkavuotensa:

Edelfelt, C.A.	1857-1862
Nylander, Knut	1876-1885*
Granholm, Bruno	1892-1926
Hellström, Thure	1907-1940
Ungern, J.V.	1925-1956

**Nylander oli virassa vain kaksi vuotta, mutta hänen suunnitelmiaan on olemassa tässä mainitulta ajalta.*

naisskandinaavisia, koristeaiheita. Vaikutteiden kansainvälisyydestä kertoo, että vastaavaa muotokieltä on nähtävissä lähes samaan aikaan 1890-luvun lopulla myös Norjassa ja Ruotsissa.

Komeita, kansallisromanttisia vaikutteita heijastavia asemia rakennettiin 1900-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä: Kajaani (1904, arkk. Gustaf Nyström), Kainiainen 1908 (tekijä tuntematon, arvellaan Granholmia), Savonlinna-Elisenvaara -radan asemat Savonlinnassa ja Punkaharjulla (1908, Granholm) Niissä rakennuksen julkisivujen jäsentely, laudoituksen rytmitys, ikkunoiden koko ja ruutujako, tornit ja erkerit, kattomuoto jne. muuttuvat täysin edellisiin kausiin verrattuna.

Asemien suunnittelua kilpailutettiin harvoin, mutta vuonna 1906 järjestettiin arkkitehtikilpailu silloin rakenteilla olevien ratojen asemista. Palkinnoille sijoittuivat mm. arkkitehdit V. Keinänen, J. Eklund, B. Brunila, V. Palmqvist, H. Andersin sekä tuleva VR:n arkkitehti Thure Hällström. Kilpailutyöt ovat keskenään hyvin samanhenkisiä. Uudet asemat toteutettiin Hällströmin suunnittelemina ja hänen kautta heijastuu koko kilpailun vaikutus mm. Joensuu-Nurmes -radalla ja Seinäjoki-Kaskinen -radalla. Ulkolaudoituksen panelointi, ikkunoiden sijoittelu ja ruudutus, poikkipäätyjen koristeaiheet jne heijastavat suoralinjaisia jugend-vaikutteita.

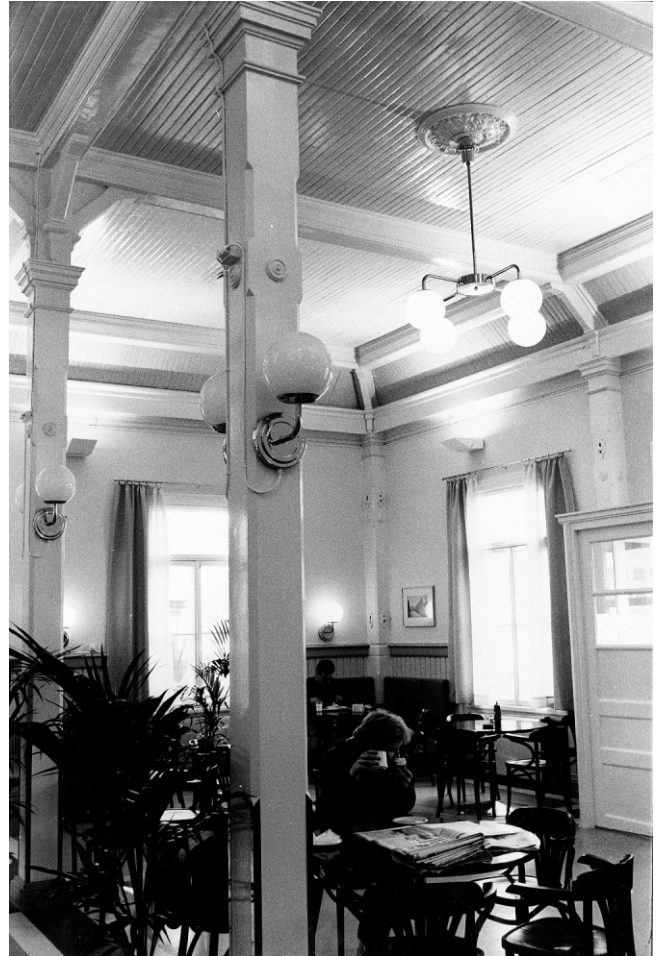
Oulu-Kajaani-, Kiuruvesi-Ylivieska- sekä Turku-Uusikaupunki -radat saivat 1920-luvulla asemansa, joita voi tyyllisesti kutsua ns. pohjoismaisen klassismin edustajiksi. Niille on ominaista korkeat, usein kattoikkunoiden koristamat jyrkät katot, pieniruutuiset ikkunat, pystyrimavuoraus ja pylväiden kannattama katos pääsisäänkäynnin yläpuolella. Suunnittelijana on useimmiten Thure Hällström, mutta myös esim. Gunnar Aspelin (Kontiomäki, Pyhäsalmi, 1922).

ASEMARAKENNUKSEN TILAT JA NIIDEN SÄILYTTÄMINEN

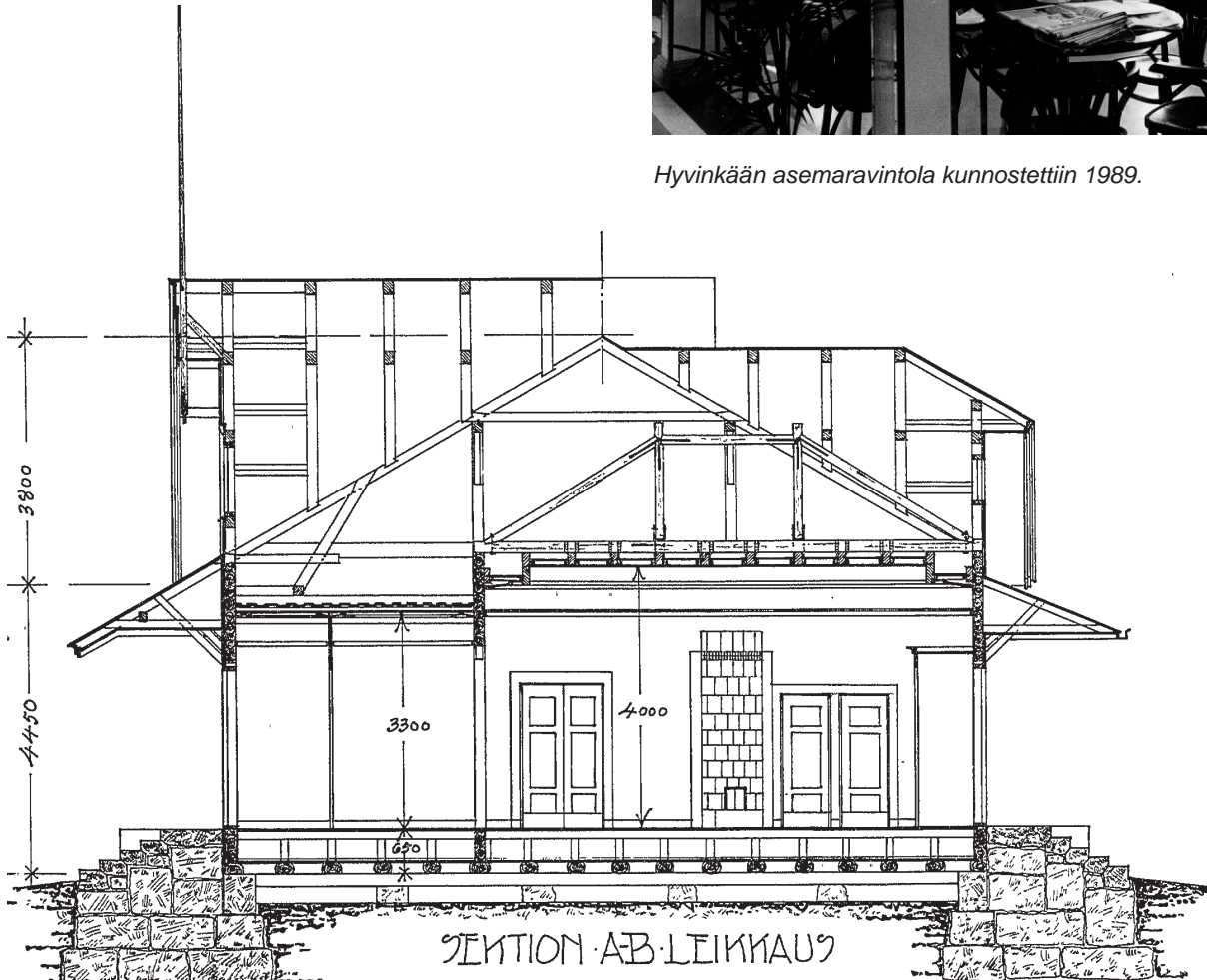
Asemat jaettiin liikenteen määrän mukaan viiteen luokkaan. Suurimmille eli I ja II luokan asemille suunniteltiin yksilölliset asemarakennukset, mutta muille luokille jo 1870-luvulta lähtien tyyppi- ja piirustusten mukaan. Aseman luokka saattoi vuosien myötä monista syistä muuttua, joten se loi vain lähtökohdan asemarakennuksen tyylin valinnalle: jatkossa rakennus muuttui ja kasvoi yksilöllisesti. Uudelle radalle ei aina tehty omia suunnitelmia, vaan samoja piirustuksia saatettiin käyttää uudelleen.

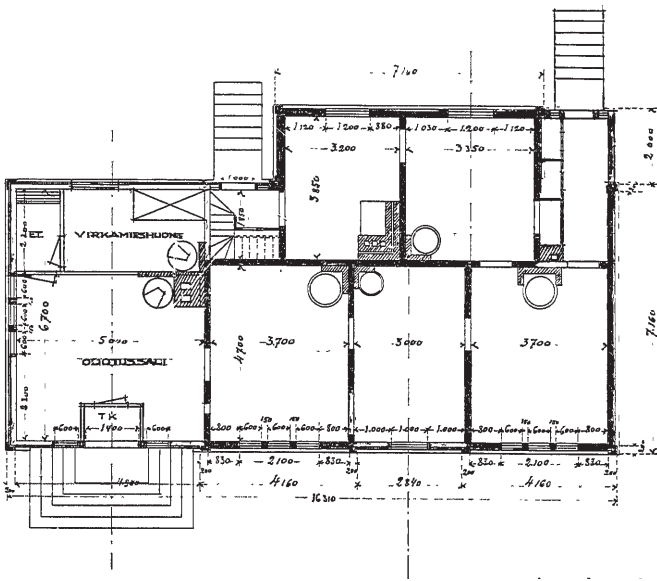
Asemarakennuksen ydin oli ja on edelleen odotussali, joita oli yksi tai kaksi (II ja III luokka) riippuen siitä minkä luokan asema oli kyseessä. Odotussaliin liittyi naisten huone ja suurimmilla asemilla eteinen. Odotussalin merkitys näkyi sen koossa: se oli suurin ja korkein huonetera koko rakennuksessa. Mutta se näkyi myös kiinteässä sisustuksessa: seiniä kiersi puolipaneeli, katto oli kaunis kasetti- tai puupaneelikatto, lipunmyyntiluukun kehys oli koristeellinen, ovet olivat kaksoisovia ja usein koristeellisempia kuin muualla rakennuksessa. Sama arvostus näkyi ravintolasalissa, jos sellainen oli asemalla. Myös värimaailma oli näissä tiloissa rikkaampi kuin muualla.

Aseman huonetilojen hierarkia näkyy mm. odotussalin korkeudessa - tässä 4 metriä verrattuna muiden huonetilojen 3,3 metriin - , paneloinnissa ja uunien komeudessa. Kurikka, IV lk, 1911.



Hyvinkään asemaravintola kunnostettiin 1989.



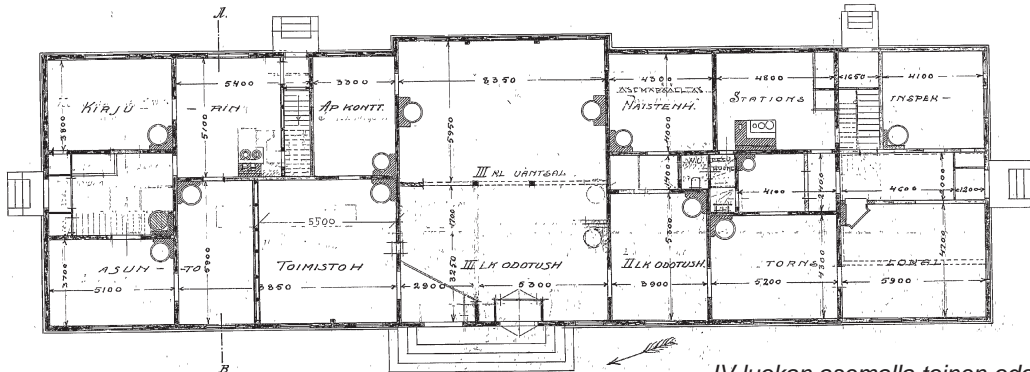


Odotussaleja oli aseman luokasta riippuen yksi tai kaksi. Ne sijaitsivat eri luokissa ja eri aikoina hieman eri osassa rakennusta. Pysäkin eli V luokan asemalla odotussali sijaitsi vuosisadan vaihteessa rakennuksen päädyssä eikä se ollut läpikulkutila. Asunta, V lk, muutospiiirustus on vuodelta 1900.

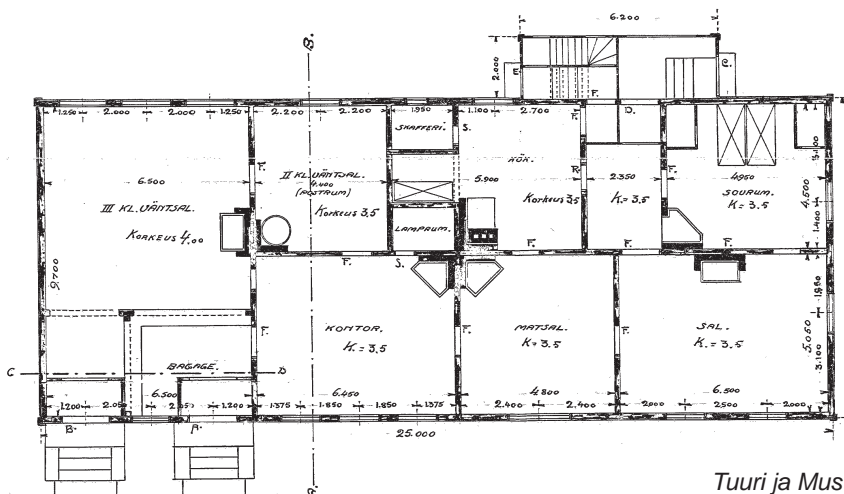
Konttori- ja matkatavaratilat, posti- ja lennätinhuone sekä asemapäällikön huone olivat toimistotiloja. Asemapäällikön asuntoon kuului 3-4 huonetta, keittiö ja aputilat. Tilojen koko ja eri osien yhdistyminen vaihteli aseman luokan mukaan.

Asemarakennus oli suunniteltu nimenomaan yleisötilaksi ja yleisöpalveluhuoneet ovat luonteeltaan julkisia tiloja. Ne ovat usein läpikulkuhuoneita: jokaisella seinällä on ovi tai ikkuna eikä mitoitus perustu nykyisiin (työpöydän, sohvaa tai sängyn) mitoituskorkeuksiin. Tästä johtuen asemarakennus ei vastaa käyttöominaisuuksiltaan nykyaikaista rakennusta. Pohjaratkaisu ei ehkä sovellu yksityiskäyttöön.

Uuden käytön valinta vaikuttaa asemarakennuksen säilymiseen. Siksi on tärkeää, että käyttö mukautuu olemassaoleviin tiloihin eikä suuria saleja pilkota tai huonekorkeutta madalleta. Odotussalin ja ravintolasalin kiinteä sisustus (lattia ja lattialistat, seinä- ja kattopaneelit, ovet ja ikkunat) on myös syytä säilyttää ja hyödyntää niitä sisätilojen viihtyisyyttä luovina elementteinä. Jos muutoksia on tehtävä, ne keskitetään vähempiarvoisiin sivutiloihin. Myöhempien vuosikymmenien levytykset ja kattojen madallukset kannattaa purkaa, sillä usein niiden alta löytää alkuperäisiä kattoja, ovia ja seinäpintoja.



IV luokan asemalla toinen odotussali oli keskellä ja toinen, pienempi sen vieressä. Kauhava, IV lk. Tämäkin vuodelta 1903 oleva pohja on muutospiiirustus.



Tuuri ja Mustasaari (Korsholm), V lk, 1908

SUOJELU JA SÄILYTTÄMINEN

Osa asemarakennuksista kuuluu valtakunnallisesti arvokaiden asema-alueiden säilyttämiseen tähtäävän sopimuksen piiriin. Sopimus jossa on Ratahallintokeskuksen, VR-yhtymän ja Valtion kiinteistölaitoksen (myöh. Kapiteeli Oy) lisäksi mukana ympäristöministeriö ja Museovirasto, pyrkii sen liitteenä olevan luettelon osoittamien asema-alueiden historiallisen luonteen säilyttämiseen vanhaa säilyttäen ja mahdolliset uudet tarpeet siihen sovittaen. Sopimus on uudenlainen tapa saavuttaa rakennussuojelun päämäärät ilman rakennussuojelulakia. Jos Museovirasto katsoo että luettelossa oleva rakennus tai alue muuttuu uhanalaiseksi, voi se esittää kohteen suojelua rakennussuojelulla.

Jos asemarakennuksen - tai muun rautatierakennuksen - omistaja haluaa saada talonsa suojelluksi, hän voi tehdä rakennussuojelulain mukaisen suojeluesityksen alueelliselle ympäristökeskukselle. Esityksen liitteenä on oltava kuvia rakennuksen nykyisestä kunnosta, sijaintikartta, kiinteistörekisteriote sekä jäljennös lainhuutorekisteristä.

Muutama asemarakennus on jo suojeltu rakennussuojelulla, asetuksella valtion omistamien rakennusten suojelusta (as. 480/85) tai asemakaavalla (esim. Helsingin päärautatieasema, Punkaharjun asema, eräät Otalammen asema-alueen rakennukset; Vuokatin, Kankaanpään ja Riihimäen asema-alueen asuin- ja talousrakennukset).

Kaavoitus

Asemarakennus voi sijaita joko kaavoitetulla tai kaavoitamattomalla alueella. Kaavoitetulla alueella asemarakennus sijaitsee - harvoja poikkeuksia lukuunottamatta - rautatieliikenteelle varatulla alueella (LR). Kaavaotteen ja -määräykset voi tilata kaupunkisuunnitteluvirastosta tai kunnan teknisestä toimistosta.

Kun alue ja sillä olevat rakennukset eivät enää palvele rautatieliikennettä ja rakennukset on tarkoitus ottaa muuhun käyttöön tulee kaavan laatiminen tai muuttaminen ajankohtaiseksi. Kaavoitukseen ja käyttötarkoituksen muutokseen liittyvät asiat kannattaa kuitenkin selvittää etukäteen kunnan ao. viranomaiselta, koska esim. liikenteen aiheuttama melu tai maaperän saasteet saattavat estää asumisen aluella.

Kaavassa merkitään suojeltu rakennus yleensä merkinnällä "sr" ja suojeltu alue "-/s". Kaavan merkinnät ja niiden sisältö selitetään kaavamääräyksissä.

Maa-alueen myynti tai vuokraus

Asemarakennus sijaitsee useimmiten lunastusyksikön alueella.

Kiinteistön kauppa

Mikäli rakennuksen hankinnan yhteydessä ostetaan myös maa-alue, on ostajan haettava lainhuuto kiinteistölle, joka useimmiten on määräala lunastusyksiköstä tai kokonainen lunastusyksikkö. Lohkomistoimitus, jolla luovutettu määräala erotetaan omaksi kiinteistöksi, tulee vireille ilman eri

hakemusta määräalan lainhuudon myöntämisen jälkeen. Määräalan muodostaminen itsenäiseksi kiinteistöksi edellyttää kuitenkin, että kiinteistönmuodostamislain mukaiset lohkomisedellytykset ovat olemassa. Asia kannattaa pyrkiä selvittämään etukäteen maanmittaustoimistosta tai asemakaava-alueella kiinteistöinsinööriltä.

Maanvuokrasopimus

Mikäli rakennus ostetaan ja maa-alue vuokrataan vuokrasopimuksella, jossa on vapaa siirto-oikeus, vuokraoikeus on kirjattava. Vuokraoikeuden kirjaaminen ei vaikuta kiinteistöjaotukseen.

Avustukset

Kulttuurihistoriallisesti arvokkaalle rakennukselle voi anoa korjausavustusta alueellisesta ympäristökeskuksesta tai entistämisyavustusta Museovirastosta. Lähtökohtana on että omistaja vastaa peruskorjauksen luontoisista menoista; avustusta myönnetään lähinnä säilyttämiseen liittyville erityistoimenpiteille, ja ratkaisut harkitaan aina tapauskohtaisesti.

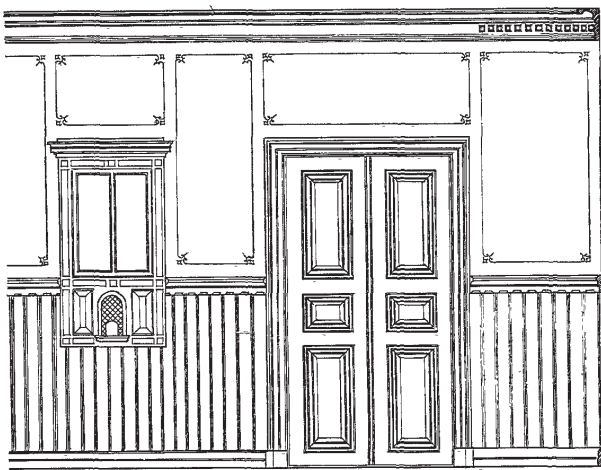
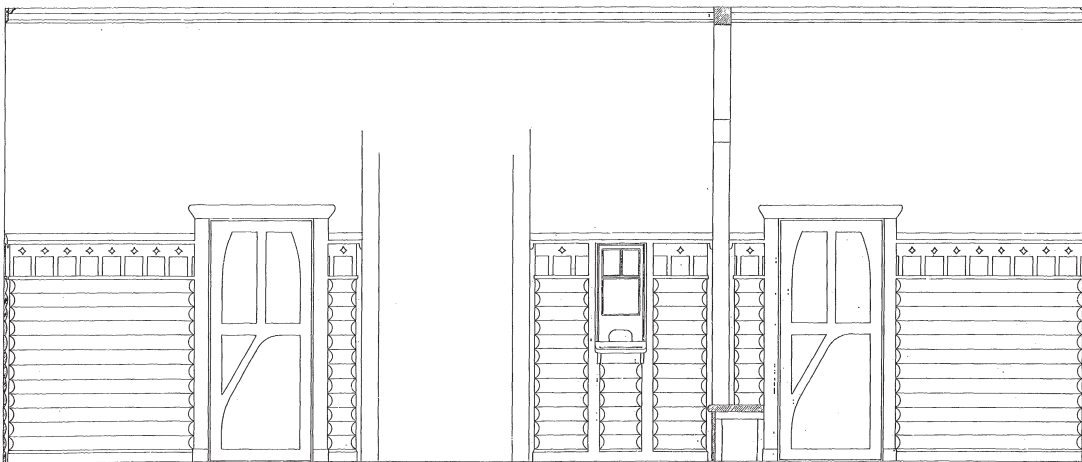
Ympäristöministeriö, opetusministeriö ja maakuntien liitot jakavat myös avustuksia ja tukea kunnille, kuntaliitoille, rekisteröidyille yhdistyksille ja yhteisöille kulttuurihistoriallisesti arvokkaan kohteen korjaukseen, kunnostamiseen ja uudelleenkäytön edistämiseen. Tarkempia tietoja saa asianomaisista laitoksista.

Vanhan arvokkaan rakennuksen käypä arvo

Vanhan, arvokkaan rakennuksen taloudellista arvoa on usein hyvin vaikea määritellä. Pankin tai vakuutusyhtiön taivonomainen laskutapa ei aina osu yhteen omistajan näkemyksen kanssa.

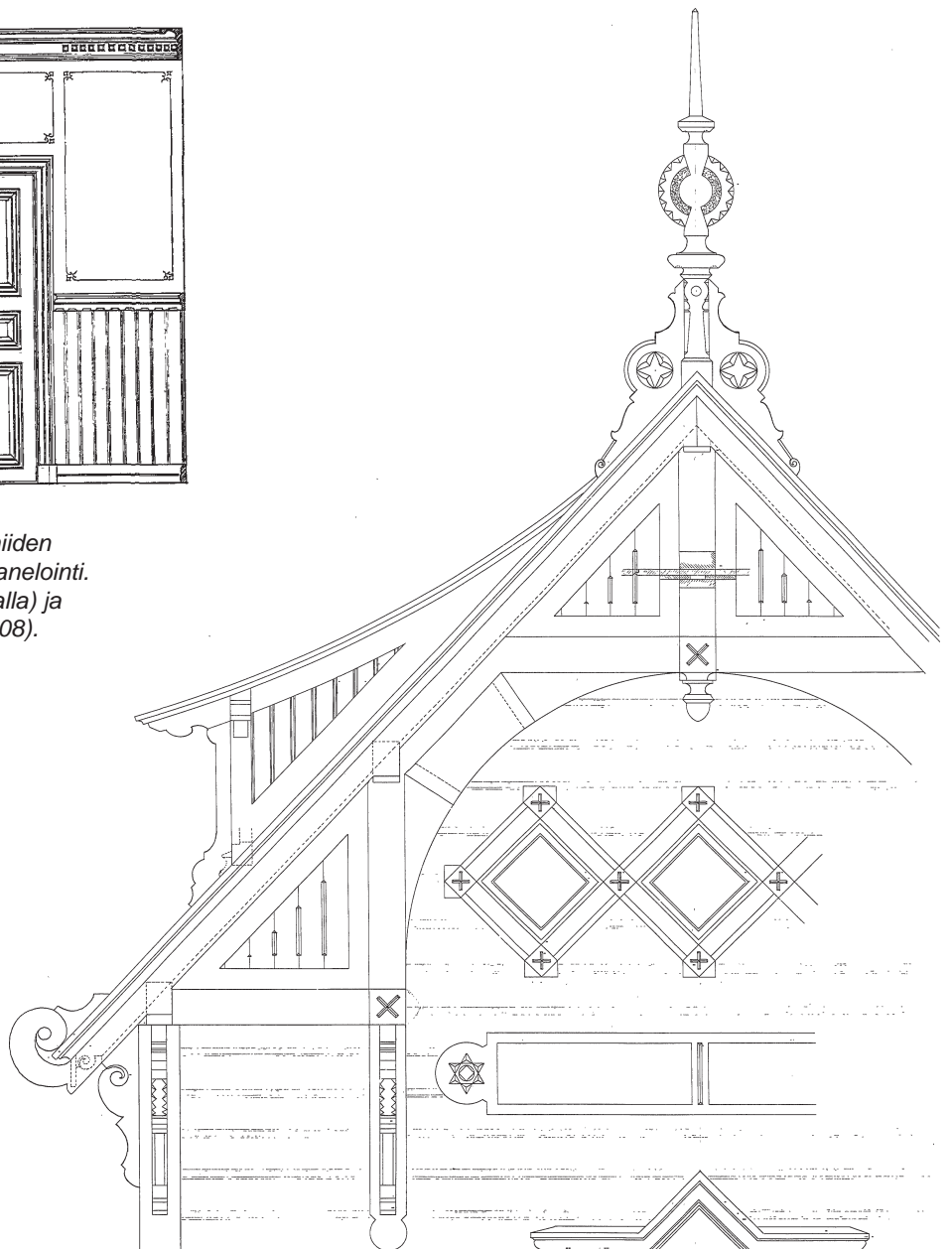
Vakuutusyhtiöt eivät myönnä asemarakennukselle täysarvovakuutusta, vaan omistajan on neuvoteltava sopiva vakuutusarvo vakuutusyhtiön kanssa. Kulttuurihistoriallisesti arvokkaalla rakennuksella on ns. käyvän arvon tai rakennuksen teknisen arvon lisäksi lisäarvoa, jonka tulkitseminen voi vakuutusyhtiön näkökulmasta tuottaa eri tuloksen kuin omistaja on ajatellut. Pankit eivät huomioi arvioissaan rakennusmateriaalin laatua, detaljien kauneutta tai huoneiden ilmavuutta.

Kunnostuksen ja korjauksen jälkeen rakennuksen tekninen arvo muuttuu, ja vakuutus on silloin syytä arvioida uudestaan.



Odotussaleille on antanut juhlavuutta niiden huonekorkeuden lisäksi mm. seinien panelointi. Piirroksissa panelointia 1880 -luvulta (alla) ja vuosisadan alusta Töysän Turista (1908).

Asemarakennusten arkkitehtuuri on korkealuokkaista ja taitavat ammattimiehet ovat rakentaneet talot rikkaine yksityiskohtineen. Ulkoseiniin on luotu vaihtelua erityyppisillä laudoituksilla, ikkunoiden ja ovien piellilautojen koristeileikkauksilla, räystäslautojen koristeilla ja korkealle kohoavilla spiiroilla. Kuvassa Kangasalan ja Vainikkalan asemarakennusten pääty vuodelta 1898.



KORJAUS- JA MUUTOSTYÖT

Vanhaan rakennukseen kannattaa tutustua hyvin ennen muutostöiden aloittamista. Jos aikataulu ja muut olosuhteet sallivat, on hyvä asua korjattavassa talossa ennen kuin ryhtyy muuttamaan huonejärjestystä tai siirtämään seinä. Usein huomaa että omia tapojaan tai asenteitaan muuttamalla säästää rahaa ja samalla rakennus säilyttää paremmin historiallisen luonteensa. Tekninen arvio rakennuksen kunnosta kannattaa myös laadittua hyvissä ajoin ennen suunnittelun alkua.

Ammattitaitoisen suunnittelijan palkkaaminen on aina paikallaan, sillä suunnittelun lisäksi hän osaa kysyä viranomaisilta oikeita asioita ja siten ehkäistä ongelmien syntyä. Rakennusvalvontaviranomaisilta kannattaa ottaa selvää mihin muutoksiin tarvitaan lupa.

Dokumentointi

On rakennus suojeltu tai ei, aina on aiheellista tallentaa lähtötilanne ennen korjauksia ja muutoksia. Asemarakennuksen pohja- ja julkisivupiirrosten kopiot voi useimmiten lunastaa rakennuksen (nykyiseltä) omistajalta. Jos piirustukset eivät vastaa nykytilannetta, merkitään niihin poikkeamat. Varmemman tuloksen saa kun arkkitehti mittaa rakennuksen ja laatii mittapiirustukset.

Valokuvin ja tekstein tallennetaan tiedot materiaaleista, vaurioista jne. Korjaustyön aikana myöhemmin rakennettuja väliseiniä, alaslaskettuja kattoja, uusia komeroita tms purettaessa voi löytyä vanhempia rakennuksen osia, jotka myös kuvataan. Huolellinen omistaja tekee saman työn myös talon tultua valmiiksi, ja näin hänellä on työkirja seuraavaa, ehkä 10 vuoden päähän ajoittuvaa korjausta varten. Muistiinpanot ovat silloin kullan arvoisia ja sen lisäksi ne tallentavat lähihistoriaa asukkaille ja ehkä laajemmallekin yleisölle.

Tarkempia ohjeita dokumentoinnille ja oman rakennuksen historian tallentamiselle voi etsiä Museoviraston julkaisemasta kirjasta "Valtion rakennuserinnön vaaliminen". Se on nimestään huolimatta sopiva teos opastamaan myös muiden kuin valtion omistamien rakennusten korjaamisessa.

Sokkeli ja sen korjaus

Rautatierakennusten korkea, hyvin tehty graniittisokkeli on sekä komea katsella että teknisesti toimiva. Graniitti ei betonin lailla ime kosteutta eikä toimi sammaleen kasvualustana. Se on ainoita todella huoltovapaita materiaalejamme. Jos sokkelikivet ovat talon nurkissa ja kantavien väliseinien risteyskohdissa kutakuinkin suorat, ei sokkeliä kannata ruveta oikomaan eikä siirtämään kiviä.

Graniittisokkelin takana on ryömintätila, jonka tuuletus on tärkeämpää kuin sen tiiviys (tuuletusluukut on pidettävä auki). Saumojen laastin laatu on pääosin ulkonäköseikka, mutta jos saumoja kuitenkin halutaan korjata, on käytettävä mahdollisimman kalkkipitoista laastia. Mitä enemmän sementtiä laasti sisältää, sitä kovempaa ja hauraampaa se on ja sitä huonommin se mukautuu kivien routaliikkeitään. Kalkkilaastin lämmin valkoinen tai harmaa väri sopii myös asemarakennuksen perinteiseen värikyseen paremmin kuin sementtilaastin sävy.

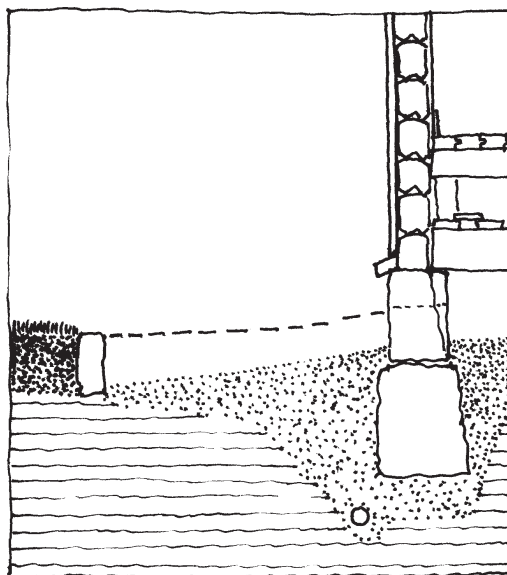
TURVALLISUUS

Rata-alueen läheisyys saattaa synnyttää vaaratilanteita sekä rakennusaikana että myöhemmin. Sähköistetyillä radoilla on kaivinkoneita käytettäessä varottava radan sähköjohtinta. Oy VR-Rata Ab antaa tietoa turvaetäisyyksistä. Sen kanssa voi myös neuvotella sähkönsäätötoimista tarvittaessa.

Rata-alueella on myös tavallista enemmän maanalaisia kaapeleita. Niiden tarkka sijainti on aina selvitettävä ennen kaivuutöiden alkua. RHK:n piirustusarkistosta voi löytyä sähkö- ja LVI-piirustuksia, joista näkee mitkä johdot on suunniteltu. Rata-alueen ulkopuolisten johtojen ja putkien paikat selviävät paikallisesta sähkölaitoksesta tai kunnan vesilaitoksesta. Käytännössä johdot voivat olla eri paikoissa kuin piirustuksissa, mutta maastotutkimuksen avulla voi päätellä niiden sijainnin.

Alueella olevista vesi- ja viemärijohtoista huolimatta joutunee rakennuksen ostaja hankkimaan oman vesi-, viemäri- ja sähköliittymän. Nykyiseltä omistajalta voi tiedustella kuka on alueen isännöitsijä. Hän puolestaan voi tietää kuka urakoitsija on kaivanut johdot ja putket maahan. Ellei sijainti selvi näistä lähteistä, voi kääntyä erikois-LVI-liikkeen puoleen, joka selvittää kaapeleiden ja putkien tarkat paikat.

Talon sisäisiä vesijohtoja tehtäessä on työmenetelmät vaaralliset myös paloturvallisuus huomioonottaen. Jos putkitöitä on tehtävä ahtaissa tiloissa, on harkittava muovivesijohtojen ja puristusliittimien käyttöä juotettujen kuparijohtojen tilalla. Koska se lisää kustannuksia, on siitä sovittava etukäteen putkiurakoitsijan kanssa. On myös hyvä muistaa, että puurakennus on aina tulenarka!



Piirros: Kasper Järnefelt

Sadevesien poisjohtamiseen on kiinnitettävä erityistä huomiota, jotta perustukset pysyvät kuivina. Maanpinnan alentaminen rakennuksen vierestä on usein sekä rakennuksen ulkonäön että pintavesien poisjohtamisen kannalta hyvä ratkaisu. Maanpinta on muotoiltava harkiten siten että vesi valuu joka puolella pois päin sokkelista ja edelleen hallitusti sadevesiviemäriin tai kunnostettujen avo-ojien kautta maastoon.

Katto ja katokset

Katto on perustusten ohella rakennuksen säilymisen kannalta sen tärkein osa ja siksi sen korjaaminen on ensimmäinen tehtävä. Usein paikalliset korjaukset riittävät, esim. räystäspuun ja muutaman alimman kattolaudan vaihto ja lahonneiden osien korjaaminen vanhan mallin mukaan. Tärkeitä paikkoja tarkistaa ovat jiiri (kahden kattolapteen sisätaite), savupiipun läpivienti ja syöksytorvi.

Katon pintamateriaalin elinikä on lyhyempi kuin rakennuksen rungon. Alkuperäisiä katemateriaaleja ovat olleet pelti ja tiili, jonka alla on ollut huopa. Peltikatto on yleensä pysynytkin peltikattona, mutta savitiilet ovat saattaneet vaihtua betonitiiliksi. Kaikilta katoilta, mutta erityisesti tiilikatolta, on sammal ja roskat poistettava säännöllisesti.

Nykyään suositellaan katon pintamateriaaliksi konesaumattua peltiä. Se on hyvä vaihtoehto, jos kattomateriaali täytyy uusida.

Sadevesikourut tehtiin ennen kiinteäksi osaksi vesikatetta, ja niitä kutsuttiin jalkaränneiksi. Jalkarännejä tukivat alun perin kulmaraudat. Kolmiosieron ympärille rakennettuja jalkakouruja alettiin käyttää 1930-luvulla. Mikäli kulmarautoja käytetään on niitä oltava vähintään 15 cm välein ettei lumi riko kourua.

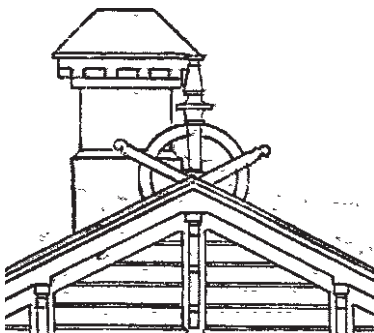
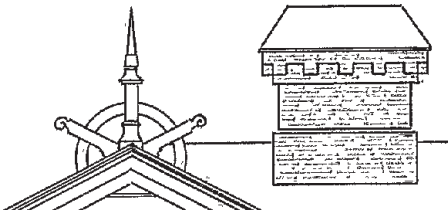
Ks. Museoviraston korjauskortit:

Peltikaton korjaus (nro 5)

Tiilikaton korjaus (nro 6)

Piiput

Asemarakennuksen huolittelulle ulkoasulle on ominaista eri materiaalien välisten siirtymien harkittu ja taidokas toteutus. Ikkunoiden vuorilaudat, räystäään koristeellisuus ja sokkelin jyrkkyys korostavat kahden rakennusosan liittymistä yhteen toisin kuin nykyarkkitehtuurissa, jossa saumat usein pyritään tekemään mahdollisimman huomaamattomiksi. Savupiippujen koristeellinen, levitetty yläosa on samaa muotokieltä kuin julkisivu ja rakennuksen ilmeen kannalta onkin savupiipun muodon ja materiaalien säilyttäminen tärkeää.



Aaltopeltikatos teräskannakkein. Katolta putoava lumi ja jää on vaurioittanut peltiä. Kaarevan, profiloidun pellin korjaamiseen tarvitaan ammattimestä.



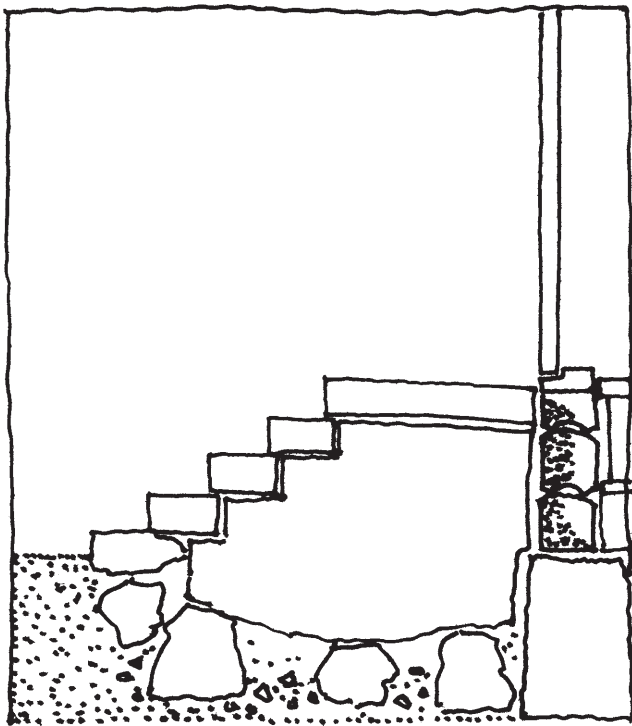
Portaiden yläpuolella on usein katos. Puurakenteinen, peltikatteinen katostyyppi on kestävä kun taas taottujen teräskannakkeiden varassa oleva peltikatos vaurioituu helpommin katolta putoavan jään ja lumen vaikutuksesta.

Asemarakennusten piippuja 1890-luvulta ja 1900-luvun alusta.

Ulkoportaat ja luiskat

Graniittiset portaat ovat komeat ja kestävä, mutta käytön ja roudan jäljiltä ehkä vinossa. Tähän ei tarvitse puuttua, ellei porrastasanne oven edessä vietä taloon päin ja valuta vettä seinää vasten, tai vaurio ei haittaa turvallista liikkumista. Silloin seinähirret portaan takana ovat usein lahonneet ja ne on vaihdettava ehjiin. Portaiden perustuksina on käytetty karkeasti hakattuja kiviä tai louhetta, joiden alla on sorakerros. Rakenne on vettä läpäisevä ja routimaton (edellyttäen että pintavedet johdetaan pois).

Asemarakennuksen pääportaan kivet on kaikilta näkyviltä sivuiltaan siistiksi hakatut, sivuportaat joskus vähän yksinkertaisemmin muotoiltu. Porras on koottu latomalla ja laasti, mikäli sitä on ollut, vain estää veden pääsyn portaan alle. Jos portaat ladotaan uudelleen, on varmistuttava perusmaan routimattomuudesta. Useimmiten on hyväksi vaihtaa maa soraksi. Routaeristys on tavallisesti parannus olemassa olevaan tilanteeseen.



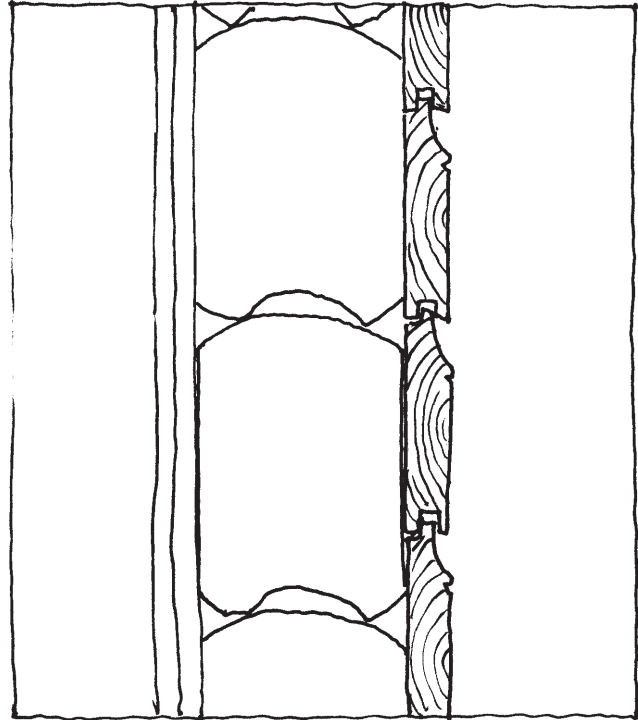
Piirros: Kasper Järnefelt

Roudan vaikutuksesta kallistunut ulkoporras.

Liikuntaesteisen on vaikea päästä vanhaan asemarakennukseen. Siinä on korkea sokkeli ja kapeita ovia. Uudesta käytöstä riippuen voi harkita miten liikuntaesteiset otetaan huomioon ja miten ratkaisun annetaan vaikuttaa rakennuksen ulkonäköön. Viime vuosikymmeninä on rakennettu erilaisia luiskia, joskus betonirakenteena suoraan ulkovuoraulautaa vasten. Tällaiset betoniluiskat lahottavat takanaan olevaa puuta. Ne pitää purkaa ja korvata tuulettuvalla luiskarakenteella tai ohjata kulku sopivan sivuoven kautta.

Julkisivulaudoitus

Julkisivujen laudoitus on nykyisestä käytännöstä poiketen naulattu kiinni suoraan hirsiseinään, siis ilman tuuletusrakoa. Laudan paksuus on vanhimmissa rakennuksissa jopa 45 mm, nuoremmassa yleensä 25-32 mm.



Piirros: Kasper Järnefelt

Ulkolaudoitus tulee laittaa sydänpuoli ulospäin, muutoin se haristuu kupertuessaan.

Alimmat laudat on miltei aina uusittu kun talo on jossakin vaiheessa 'kengitetty', ts. alin hirsikerta tai osia siitä on vaihdettu. Alimmat hirsikerrat on joissakin tapauksissa teravattu. Niiden ja laudoituksen välissä on saattanut olla vesieristys tuohesta, kappaleet kalansuomujen tapaan limittäin kiinnitettynä. Koska rakennuksessa ei näin ole tuuletusrakoa, on peittomaalaus tehtävä pellavaöljymaalilla, joka päästää kosteuden lävitse.

Laudoitus on useimmiten mitoitukseltaan nykyisestä poikkeavaa ja uusittaessa se on tilattava vanhan mallin mukaan sahalta, pienemmät määrät puusepältä. Sahauksessa ja höyläyksessä tulee sydänpuun aina olla ulospäin.

Seinälauta on aiemmin ollut kuusta tai mäntyä, mutta nykyään suositetaan kuusta jossa maalin sanotaan pysyvän paremmin. Tippalista ja muut erityisesti kosteudelle alttiit osat ovat aina olleet tiheäsyistä männyn sydänpuuta (=puun punertava osuus rungon keskellä), sillä siinä on pihkaa luonnon 'lahonestoaineena'. Sitä kannattaa nykyäänkin käyttää sillä painekyllästetyssä puussa ei pysy maali. Pellitetty tippalista taas tuo mieleen modernin omakotitalon.

Ennen päätöstä uusia puisia rakenteita on aina syytä tehdä kuntotarkastus esim. kokeilemalla puukon kärjellä onko vanha puu todella pehmennyt. Usein vain puun pinta on rapistunut ja silloin kaapiminen tai hiominen ennen maalausta riittää. Vanha rakenne voidaan korjata joko paikkaamalla tai uusia siitä vaurioitunut osa. Uusiminen on perusteltua vain silloin kun mitään muuta ei ole tehtävissä. Korjatun ikkunan kestoikä on yhtä pitkä kuin uuden.

*Ks. Museoviraston korjauskortit:
Ulkolaudoituksen korjaus (nro 3)
Hirsitalon rungon korjaus (nro 16).*

Ikkunat, ovet

Rautatierakennusten laadukas rakentamistapa näkyy asemarakennuksen ikkunoissa ja ovissa sekä niiden tavanomaisista huomattavasti koristeellisemmissä vuorilaudoissa. Niitä saattaa olla jäljellä alkuperäisinä rakennuksen pohjois- ja itäpuolella kun taas etelä- ja länsipuolella ne on usein jouduttu vaihtamaan.

Ikkunat ja ovet ovat rakennuksen ulkonäön kannalta ensisijaisen tärkeitä, ne koetaan läheltä, niihin kosketaan. Jos ne ovat vaurioituneet, on halvin ja suositeltavin vaihtoehto korjata ne. Ellei tämä ole mahdollista, voi puusepällä teettää uudet samanlaiset. Useimmiten ikkunan vaurio on alapuitteissa joka uusitaan tarvittaessa. Muovi-, alumiini-, tai mui-

den ikkunoiden käyttö ei ole suositeltavaa, sillä rakennuksen ulkonäkö ja historiallinen arvo kärsivät siitä huomattavasti.

Eri aikakausien asemarakennusten ikkunoiden ja ovien detaljeja esitellään Rautatierakennusten korjausvihko nro1:ssä.

*Ks. Museoviraston korjauskortit:
Ikkunoiden korjaus (nro 8)
Ovien korjaus (nro 9).*

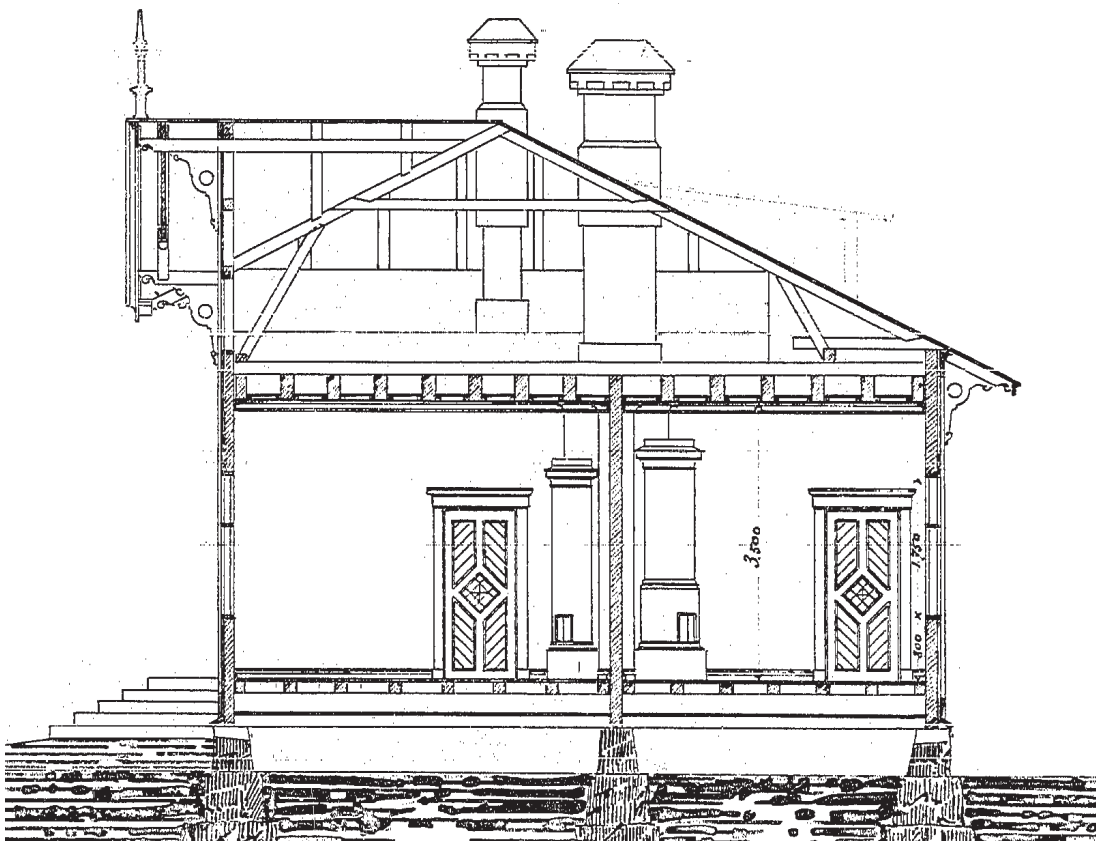
Lisälämmöneristys

Suosittelavinta on parantaa yläpohjan lämmöneristystä ullakolla. Entisten eristeiden päälle voi lisätä selluvillaa tai vastaavaa eristettä. Ulkoseinien lämmöneristystä parannettaessa käytetään enimmillään 2x12 mm huokoista puukuitulevyä, seinän sisäpintaan kiinnitettynä ilman eri runkoa tai erityistä oikaisua. Muovikalvoa ei tarvita. Tiiviitä maaleja, viinyli- tai muita tiiviitä tapetteja ei pidä käyttää.

*Ks. Museoviraston korjauskortti:
Lämmöneristysten parantaminen (nro 2)*

Ullakko

Hirsirakenteisessa asemarakennuksessa on aina ullakko. Siellä saattaa olla kesähuone tai kaksi, mutta muutoin se ei ole ollut asuinkäytössä. Teknisesti tämä onkin paras ratkaisu ja selittää osaltaan sen, että asemarakennukset ovat säilyneet



Asemarakennuksen leikkauspiirustus, Asunta, V Ii, 1896

niin hyvin. Pienet vuoto- tai kondenssivesiongelmät eivät haittaa kun ullakon ilmatila on suuri ja eristeet pääsevät kuumumaan välillä.

Ullakon käyttö huonetilana houkuttelee. Sitä rajoittaa kuitenkin eräät sekä tekniset että rakennuksen ulkonäköön liittyvät seikat:

- tavallisimmin käytetyn ns. ruotsalaisen kattotuolin poikkipuu on usein 1,8-2 metrin korkeudessa ja räystäiden lähellä pystypuut rajoittavat tilankäyttöä,

- sekä ulkoseinille että katon harjan tuntumaan on jätettävä reilusti esteetöntä tuuletuvaa tilaa,

- vesikaton aluslaudoituksen alapuolella tulee olla vähintään 10 cm tuuletusrako ja sen jälkeen nykynormien mukaan noin 25 cm lämmöneristettä. Tämä madaltaa ja pienentää huomattavasti tilaa joka kylmässä ullakossa rajoittuu katon laudoitukseen,

- jos osa ullakosta lämpöeristetään, on varmistettava koko ullakkotilan tuuletuksen riittävyys,

- ikkunoita on vain päädyissä. Lisäikkunoiden tulee ulkonäköystistä olla pienehköjä. Ne tulee suunnata ja suunnitella siten että ne eivät oleellisesti muuta rakennuksen olemusta. Lappeen suuntaiset kattoikkunat ovat liian moderneja. Niiden sijaan olisi käytettävä "kattolyhtyjä".

Edellä mainitut seikat vähentävät käytettävissä olevaa tilaa niin paljon että saavutettava hyöty jää kustannuksiin verrattuna pieneksi. Mitään yleistä kieltoa tai yleispätevää ratkaisumallia ei ullakon käyttöön kuitenkaan ole, vaan asia on ratkaistava tapauskohtaisesti.

Lämmitys ja ilmanvaihto

Asemarakennuksen huonekorkeus on suuri, jopa neljä metriä. Se vaikuttaa lämmitykseen ja ilmanvaihtoon. Hyvää on iso ilmamäärä, lämmityksen ja ilmanvaihdon kuormitus huiput tasaantuvat. Samalla tietysti lämmitettäviä kuutioita on paljon.

Uunilämmitys

Vanhat kaakeliuunit tai peltipintaiset tiiliuunit perustuvat säteilylämpöön, ts. uunin laajahko pinta säteilee lämpöä. Lämpösäteilyn osuessa ihmiseen ilman lämpötilan ei tarvitse olla yhtä suuri kuin lämmitettäessä pienemmällä, pinnaltaan kuumemmilla pattereilla. Toisaalta lämpö jakautuu huoneessa laajalle ja lämpötila vaihtelee lämmitysjakson aikana. Oikein ajoitetulla polttamisella voidaan lämmöstä nauttia illalla.

Unia lämmitettäessä syntyy luonnostaan ilmavirtauksia kun palamisilma menee piipusta ulos. Siitä syntyvä alipaine imee huoneeseen ulkoilmaa ja ilma vaihtuu tehokkaasti lämmityksen aikana.

Uunilämmityksellä on viihtyvyyden lisäksi monta hyvää puolta jotka tekevät siitä arvokkaan lämmön lähteen. Uunien korjaus ja tuuletusluukkujen palauttaminen käyttökuntoon, täydentävään sähkölämmitykseen yhdistettynä, on usein hyvä ja edullinen vaihtoehto asuinkäytössä. Muulloin on tapauskohtaisesti tutkittava vaadittavan ilmanvaihdon taso.

Jos kaakeliuuniin halutaan asentaa sähkövastus, tulee se tehdä niin että kaakeleita ei rikota. Tällainen mahdollisuus on esim. sijoitus tuhkaluukkuun, jolloin porauksia ei tarvitse tehdä kaakelin läpi.

Venttiilit

Usein asemarakennuksen huoneita on madallettu (modernisoitu) alakatolla 1970-luvulla. Alakaton yläpuolelle jääneet tuloilmaventtiilit on saatettu peittää huolellisesti. Ne on syytä korjata käyttökuntoon. Toimivilla venttiileillä voi lämpötilaa ja ilmanvaihtoa säätää lämmitystavasta riippumatta.

Liittymät

Asemarakennusta (tai muuta asema-alueen rakennusta) myydessään tai vuokratessaan RHK ja VR-yhtymä sopivat uuden omistajan kanssa sähkö-, vesi- ja viemäriverkkoliittymistä, mistä tehdään merkinnät kauppakirjaan tai vuokrasopimukseen.

MÄRKÄTILAT

Märkätilan sijoittaminen vanhaan rakennukseen ja sen eristämisongelmat ovat usein ongelmallisia. Usein kaihdetaan lisäämästä betonivalua hirsirakennukseen, mikä kuitenkin hyvin suunniteltuna ja huolellisesti toteutettuna voi toimia oivallisesti kuten tässä arkkitehti Kasper Järnefeltin suunnitelmassa. Tämän vaihtoehdon edellytyksenä on että - kuten rautatierakennuksissa on asian laita - rakennuksen alapohja on riittävän korkea ja siinä on tilaa, johon uusi rakenne voidaan upottaa.

Rakennuslevy saattaa olla märkätiloissa välttämätön esim. kaakeloinnin alustana. Tällöin koko märkätila on rakennettava siten että se muodostaa itsessään jäykän "kopin", joka liitetään materiaalien liikkeet huomioiden ja tuuletettuna muuhun rakennukseen. Mahdolliset liikkeet eivät tällöin liikuta levyjä toisiinsa nähden vaan koko kopia, jolloin saumat pysyvät ehjinä.

Rakentamismääräyskokoelman kosteudeneristämistä koskevat määräykset (C2) on hiljattain uusittu. Ympäristöministeriö on myös julkaissut oppaan, joka sisältää täydentävää teknistä aineistoa. Määräykset koskevat uudisrakentamista, mutta ohjeisiin kannattaa tutustua ja soveltaa niitä vanhaan rakennukseen.

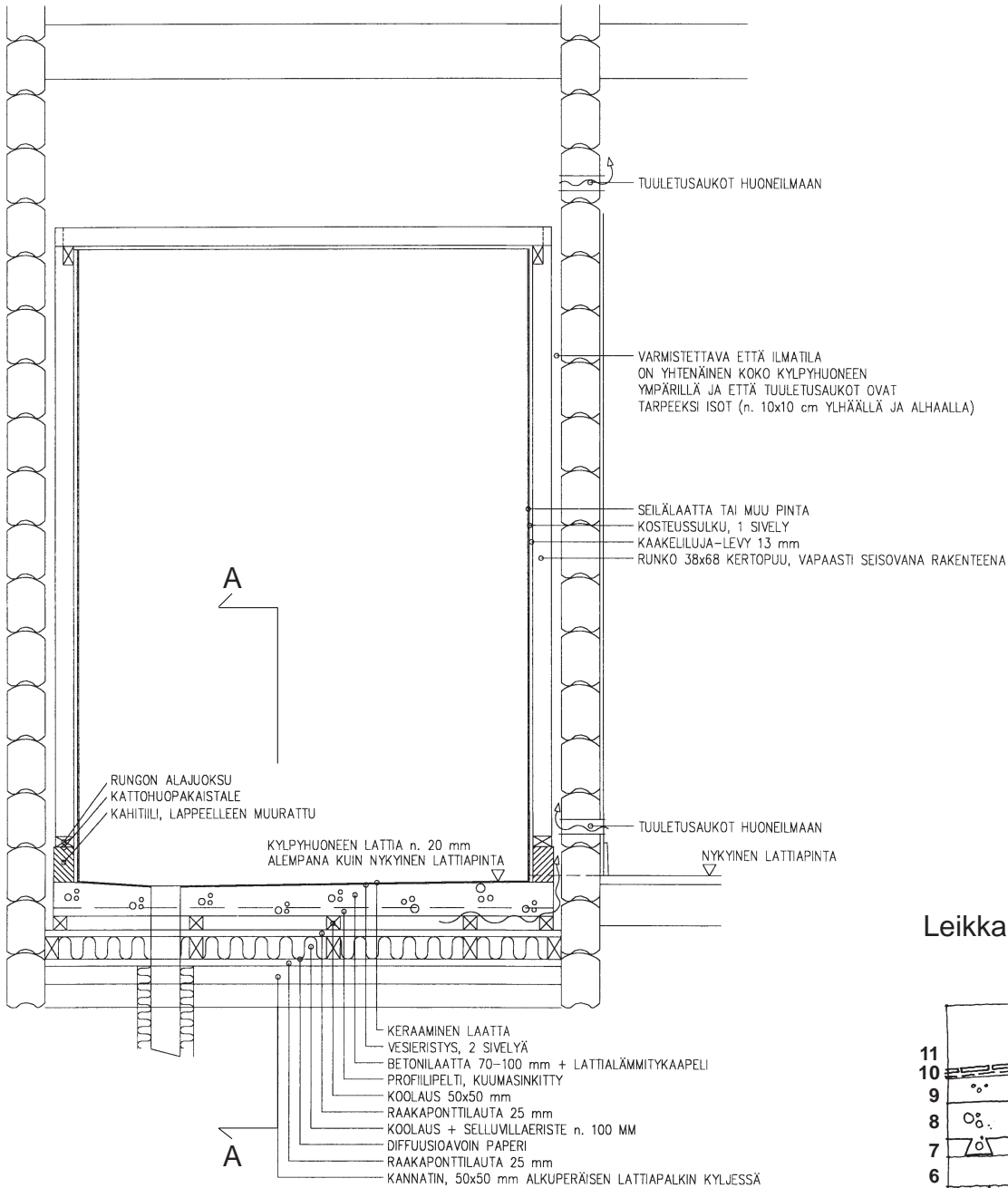
Kts myös

Rautatierakennukset, korjausohjeet nro 1

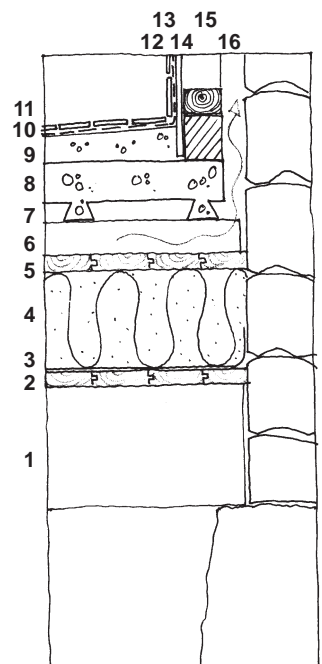
Museoviraston korjauskortti: Kosteiden tilojen rakentaminen (nro 11)

Panu Kaila: Talotohtori

MÄRKÄTILAN RAKENNESUUNNITELMA



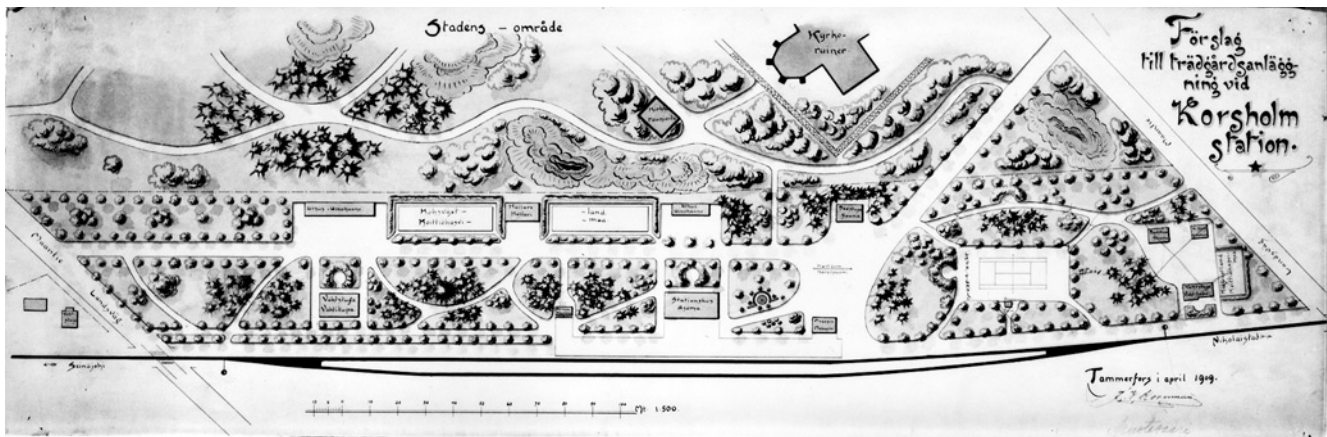
Leikkaus A - A



Märkätilan osaleikkaus:

- | | |
|--|---|
| 1 Lattiakannattajat | 10 Vesieriste, nurkissa ja ja saumoissa harso |
| 2 Ponttilauta, 25 mm | 11 Keraaminen lattia-laatta |
| 3 Diffuusioavoin (vesihöyryn läpäisevä) paperi | 12 Keraaminen seinä-laatta |
| 4 Selluvillaeristys, 150 mm | 13 Vesieristys |
| 5 Ponttilauta, 25 mm | 14 Kaakeli-luja-levy |
| 6 Koolaus, 50x50 mm | 15 Kertopuu-runko, kiinnitetty hirsiseinään pystysuuntaisen liikkeen sallivilla kiinnikkeillä |
| 7 Liittolaatta-pelti | 16 Ilmarako, vähintään 30 mm |
| 8 Betoni, väh. 60 mm | 17 Vanha hirsiseinä |
| 9 Pintavalu ja sähköinen lattialämmitys | |

Suunnitelma: Kasper Järnefelt, 1998



PIHA-ALUE

Asemarakennus on asema-alueen sydän. Sen molemmin puolin radan suunnassa sijaitsivat tavaramakasiini ja yleisökäymälä, joista viimeainittua on säilynyt vain muutama esimerkki. Pihan puolella sijaitsivat asemarakennuksen talousrakennus ja kellari. Asuinalue talousrakennuksineen oli usein puukujanteen molemmin puolin. Aseman väki käytti koko alueen yhteistä saunaa.

Aseman ympärille muodostui asemapuisto, joka on ollut luonteeltaan kaikille, sekä asukkaille että matkustajille, yhteistä aluetta. Puisto rakenne myötäili asema-alueen pitkäomaista muotoa jota korosti usein radan myötäinen lehmusrivistö.

Puiston rakenne, samoin kuin puusto ja muut istutukset, vaativat jatkuvaa hoitoa ja vaalimista. Puita, pensaita ja nurmikoita on leikattava, vanhoja puita korvattava uusilla, vesakot poistettava jne. Puiston rakennetta ei kannata myöskään tuhota sopimattomaan paikkaan sijoitetulla uudisrakennuksella.

Asemapuistoista ja niiden hoidosta saa parhaan tiedon VR-yhtymän puutarhureilta Nuppulinnasta.

Sadevedet ja salaojitus

Rautatierakennukset sijaitsivat luonteensa mukaisesti radan vieressä ja siksi niiden perustusolosuhteet eivät aina ole olleet parhaat mahdolliset. Radan perustuksia on myös paranneltu ja korotettu. Hiekoitus, pihatytöt, nurmikon kasvu ja maatumien nostavat maan pintaa, ja alkuperäiset avo-ojat ovat nykyään vain painanteita. Junien aiheuttama värinä on saattanut myös vajottaa rakennusta jonkin verran, vaikkakin perustuksia tehtäessä värinä on otettu huomioon. Satavuotiaan rakennuksen alkuperäinen pihataso voi olla 20-50 cm nykyisen alapuolella.

Sadevesien poisjohtamiseen on kiinnitettävä erityistä huomiota korjauksen yhteydessä, jotta perustukset pysyvät kuivina. Maanpinta on muotoiltava harkiten siten, että vesi valuu joka puolella pois päin sokkelista ja edelleen hallitusti sadevesiviemäriin tai kunnostettujen avo-ojien kautta maastoon. Näillä edellytyksillä maanpinnan alentaminen rakennuksen vierestä saattaa olla sekä ulkonäön että pintavesien poisjohtamisen kannalta hyvä ratkaisu. Kunnostettuina ja raivattuina avo-ojat toimivat sadevesijärjestelmän osana samalla kun

Puutarhasuunnitelmasta käy hyvin ilmi minkälaista rakennetta puutarhuri on ajatellut asemapuistolle. Varsinainen puisto puineen on radan ja asuinrakennusten läheisyydessä. Talousrakennukset on sijoitettu rivistöön alueen taka-maastoon missä on myös paikka kasvimaalle. - Korsholman aseman puutarhasuunnitelma vuodelta 1908.

ne erottavat asema-alueen ympäristöstään ja jäsentävät aluetta.

Salaojituksen lisäämistä pitää harkita tarkoin, usein riittää että palautetaan pintavesien alkuperäinen valumissuunta. Samalla esim. ovien edustalta saattaa löytyä alkuperäistä nupukiveystä tai muuta rakennuksen henkeen sopivaa pintarakennetta.

Talousrakennukset

Kylmät ulkorakennukset ovat pääosin laudoitettuja rannakaranteisia taloja, lämpiminä pidetyt navetta ja sauna hirttä. Lautarakenteita voi täydentää sisäpuolelta kun muistaa tehdä tuuletusraon ulkolaudoitusta vasten.

Savupiiput, mikäli ne ovat säilyneet, ovat sekä ulkonäöllisesti että teknisesti tärkeitä.

Vanhat ulkorakennukset ovat melkein poikkeuksetta mitoiltaan sellaisia, ettei niihin voi sisustaa autotallia. Autotallin järkevät mitat ovat: leveys 3,5 m ja pituus 5,5m. Tarvittava ovileveys 2-2,5 m ei useimmiten sovi vanhan ulkorakennuksen mittasuhteisiin. Usein paras ratkaisu onkin rakentaa uusi talli joka noudattaa aseman muiden ulkorakennusten sijoitteluideaa ja ehkä ulkonäköäkin.

Maakellari

Maakellari on ollut aikanaan tärkeä viileä säilytystila. Se on jatkuvasti kostea ja siksi sen kattorakenteet on syytä tarkastaa huolellisesti. Mikäli katto on muurattu teräskiskojaan varaan matalin holvein, on kiskojaan ruostumisaste tarkoin tutkittava. Jos kiskot ovat kunnossa, on myös muuraus normaalisti kunnossa. Jos ne ovat pahasti ruostuneet, täytyy katto turvallisuussyistä joko tukea tai rakentaa kokonaan uudelleen. Tiilikaton päällä on joko maata tai, joissakin tapauksissa, pieni ullakko ja normaali puurakenteinen katto jolloin on huolehdittava kattorakenteiden tuuletuksesta. Jos tuuletus on pitemmän ajan ollut estynyt, voi seurauksena olla puuosien lahoaminen.



Täsmällisyys on rautatieliikenteen ehdoton edellytys ja aseman kelloa voi pitää koko toiminnan symbolina. Jos vanha kello on säilynyt, on se ilo silmälle, samoin vanhat valaisimet.

Muurattuja osia korjatessa on käytettävä kalkkipitoista laastia ja mieluiten vanhoja tiiliä. Perinteisen tiiliseinän elävä ilme syntyy tiilen vaihtelevasta laadusta. Uudet teollisesti tuotetut tiilet ovat tasalaatuisia ja niistä muurattu seinä on ilmeeltään kuollut. Vanhasta purkutiilestä on kalkkilaasti helppo irrottaa painepesurilla.

Sauna

Lähes joka asema-alueelta löytyy erillinen sauna. Jos vanhaa hyvää yhteissaunaperinnettä ei voida jatkaa, on uuden saunan paikka etsittävä talusrakennusten rivistöstä. Saunaa ei asema-alueella pidä rakentaa asemarakennukseen (eikä muihinkaan asuinrakennuksiin) sekä tilajaon säilyttämisen vuoksi että kosteusriskien välttämiseksi.

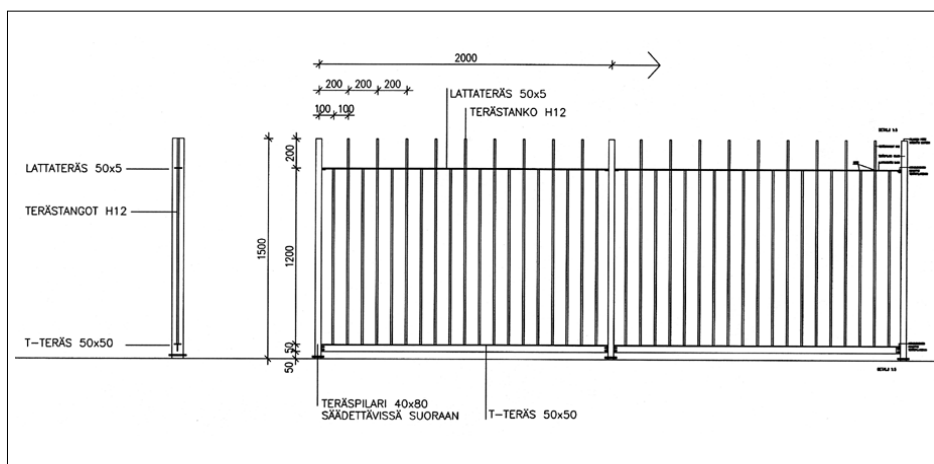
Aidat, meluaidat

Asemarakennuksen historiallisen luonteen vuoksi ainakin sen näköyhteys rataan on syytä säilyttää. Nykyaikana vaaditaan kuitenkin usein turvallisuussyistä aita radan ja rakennuk-

sen välille. Juna saattaa ohittaa aseman kovaa vauhtia ja koska täyshitsatut kiskot ovat huomattavasti vähentäneet junan ääntä, sen tuloa voi olla vaikea kuulla ja havaita.

Turvallisuus, hinta ja ulkonäkö saattavat olla keskenään ristiriidassa kun suunnitellaan turva- ja meluaitoja. Asemarakennuksen lähellä aidan tulisi olla edustavampi, mielellään teräsrakenteinen, kun se kauempana voi olla hinnaltaan edullisempi, esim. verkkoaita. Aidan korkeuden on oltava vähintään 1,2 m. Suoja-aidan on myös oltava sellainen, ettei se houkuttelee kiipeämään rata-alueelle.

Joissakin tapauksissa saatetaan tarvita meluestettä. Meluaidat ovat usein korkeita ja tylyn näköisiä ja käytännössä ne aina rumentavat ympäristöään. Määräyksistä kannattaa yrittää neuvotella kunnan viranomaisten kanssa, mutta joskus meluaitaa tarvitaan, ei pihan puolella olevan asumuksen vuoksi vaan pihalla oleskelun vuoksi. Meluaidan suunnittelussa kannattaa aina kääntyä asiantuntijan puoleen, sillä väärin suunniteltu melueste ei toimi ja saattaa jopa pahentaa tilannetta.



Yksi vaihtoehto asemarakennuksen ja radan väliseksi aidaksi. Tärkeää on että aita on riittävän korkea ja ilmeeltään yksinkertainen, mutta huoliteltu. Piirros on lainattu alustavista suunnitelmista Huopalahden aseman aidaksi.

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 rakennustyypeihin. 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 1-19) käytetään yhdessä rautatierakennusten ohjeiden kanssa.

JULKAISIJA

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

TEKIJÄT

arkkitehti Kasper Järnefelt
arkkitehti Anna-Maarit Reijonen
taittaja Merja Hänninen-Paasio

Museoviraston työryhmä:
tutkija Sinikka Joutsalmi
suunnittelija Seija Linnanmäki
arkkitehti Martti Jokinen

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

ISBN 951-616-021-2 (koko teos, nid)
ISBN 951-616-090-5 (koko teos, PDF)
ISBN 951-616-024-7 (osa 2, nid)
ISBN 951-616-092-1 (osa 2, PDF)
1999, 2003

ISBN 951-616-090-5 (koko teos, PDF)
ISBN 951-616-092-1 (osa 2, PDF) 2003

MUSEOVIRASTON KORJAUSKORTIT

Yleiskortti	KK 1
Lämmöneristyksen parantaminen	KK 2
Ulkolaudoituksen korjaus	KK 3
Huopakaton korjaus	KK 4
Peltikaton korjaus	KK 5
Tiilikaton korjaus	KK 6
Peltikaton maalaus	KK 7
Ikkunoiden korjaus	KK 8
Ovien korjaus	KK 9
Kuistin korjaus	KK 10
Kosteiden tilojen rakentaminen	KK 11
Keittomaali	KK 12
Öljymaali	KK 13
Tulisijat	KK 14
Puukaupunkien pihat ja aidat	KK 15
Hirsitalon rungon korjaus	KK 16
Hirsirakennusten siirto	KK 17
Pinkopahvi	KK 18
Pärekatto	KK 19

Tämä vihko on tehty yhteistyössä ympäristöministeriön kanssa.



MUSEOVIRASTO