



Euroopan rakennusperintöpäivien teemaseminaari 12.-13.5.2006

Viron rautatiemuseo, Haapsalu

Suomen Kotiseutuliitto ja Viron Muinsuskaitseammet järjestivät yhteisen Euroopan rakennusperintöpäivien teemaseminaarin, jossa luennoitsijoita oli sekä Suomesta että Virossa. Suomesta osallistujia oli 18, mukana kaksi varkauteilaistakin. Päivät olivat ohjelmaltaan monipuoliset ja mielenkiintoiset. Kaikista esitelmistä jaettiin osallistujille tiivistelmät. Ohessa niistä pääkohtia muillekin tutustuttavaksi.

Lähdön ja saapumisen paikat, dosentti Heikki Kukkonen, Suomen Kotiseutuliitto

Terminaalit oli osa suomalaista rakennusperintöä, jolla oli selkeä toiminnallinen tarkoitus. Liikennemuotojen kehitys ja liikennevälineiden muutokset ovat osaltaan olleet syynä siihen, että asematkin muuttuvat vinhaan tahtiin.

Vanhat linja-autoasemat ovat harvenneet lähes sukupuuttoon. Rautatieasemia on kohta vain risteysasemilla, ja niilläkin vanhat asemarakennukset on usein alennettu muuhun käyttöön, mm. asunnoiksi. Vanhoja matkustajasatamia on harvassa. Parakkimalliset lentoasemat ovat vain muistoja ja vesilentoasemia tuskin enää kukaan edes muistaa. Kestiekivareita on sentään joitakin säilynyt.

Ensimmäiset asemarakennukset näyttävät olevan eräs nopeimmin katoavista rakennusperintömme lajityypeistä, ja vieläpä kaikkien liikennemuotojen kohdalla. Nyt onkin kyse siitä, että edes vanhojen liikenneasemien mallikappaleita voitaisiin, ehkä vain ulkokuorina ja uusissa käyttötarkoituksissa, säästää tuleville sukupolville.

On todettava, että 'lähdön ja saapumisen paikkojen' valinta vuoden 2006 Euroopan rakennusperintöpäivien teemaksi tapahtui viime hetkellä.

Asemiin ja satamiin liittyy aina suuria inhimillisiä tunteita, eron haiketta ja kohtaamisen riemua. Lisäksi ne ovat usein olleet oman yhdyskuntansa harvoja julkisia sisätiloja ja siksi tärkeitä monenlaisen kohtaamisen paikkoina. Sen tähden asemien hävittäminen tai korvaaminen uudella ei ole ongelmattoma yhdyskuntien identiteetin ja historiallisen ympäristömuistin kannalta.

On syytä toivoa, että tämä teema innostaa myös kouluja porautumaan oman paikkakuntansa lähtö- ja saapumispaikkoihin liittyviin moniin merkityksiin.

Viron rautateiden kehitys 1870-luvulta nykypäivään, tutkija Tonu Tammearu, Viron rautatiemuseo

Ensimmäinen rautatie Virossa valmistui v. 1870 välille Gatsina-Narva-Tallinn-Paldiski. Se oli leveäraiteinen (1524 mm) yksityisrautatie. Pian junalla pääsi myös Pietariin ja Riikaan. Ensimmäinen kepeäraiteinen (750 mm) rautatie valmistui v. 1896 välille Pärnu-Valga. Myös se oli yksityisrautatie.

Ensimmäisen maailmansodan tienoilla rakennettiin lisää niin saarille kuin mantereelle ahdasraiteisia (600 ja 750 mm) rautateita armeijan tarpeisiin. Monet niistä siirtyivät myöhemmin yleiskäyttöön.

Tallinnan lähiliikennettä varten rakennettu 11 km pitkä sähkörautatie valmistui v. 1924. Dieselveturit tulivat v. 1935 höyryveturien rinnalle sekä ahdas- että leveäraiteisilla rautateilla. Viron valtionrautateiden verkosto aloitti toimintansa v. 1926. Verkostolla oli mittaa 1447 km tasavallan ensimmäisen itsenäisyyden päättyessä.

Toisen maailmansodan aikana Viron rautatiet kuuluivat Saksan rautatieverkostoon. Leveäraiteiset rautatiet rakennettiin eurooppalaiselle leveydelle, 1435 mm. Neuvostovaltion palattua rautateiden kehittäminen jatkui, ja mm. sähköistetty rautatie kasvoi 132 km:iin. Neuvostoliiton ministerineuvosto päätöksellään sulki kaikki Viron ahdasraiteiset rautatiet v. 1975.

Viron uudelleen itsenäistyessä v. 1991 yleiskäytössä oli 1026 km rautatietä. Tilanne oli sekava, ja on sitä edelleenkin. Useita rataosuuksia on lakkautettu, ja 'kiskot käärityt rullalle' rahoituksen ja resurssien puutteen vuoksi. Rautatieverkostolla on kaksi eri haltijaa ja useita tavara- ja matkustajakuljetusoperaattoreita. Valtio on nyt kiinnostunut valtiollistamisesta. Kiinnostuneita ovat myös monet suojeluvirastot. Viron rautateiden tulevaisuus on arvoitus.

Viron rautateiden rakennusperinnön tila ja tulevaisuuden visioita, Viron Museoviraston vt. johtaja Riin Alatalu

Keväällä 2004 kaksi Viron taideakatemian opiskelijaa teki perusteellista rautatiearkkitehtuurin investointia, ja he laativat samalla tietokortit kaikista asemarakennuksista. He esittivät 151:n rakennuksen suojelunalaiseksi asettamista 91:llä rautatieasema-alueella. Kyseisiä rakennuksia omistavat kunnat, kolme rautatieyhtiötä, talous- ja viestintäministeriö, yritykset ja yksityiset henkilöt. Ilman käyttöä näistä rakennuksista, siis tyhjillään, on 40 rakennusta.

Omistajilta kysyttiin heidän mielipidettään rakennusten säilyttämisestä. Vastauksista 56 oli myönteisiä, 22 kielteisiä, jotkut olivat epävarmoja ja jotkut eivät ole vastanneet lainkaan kyselyyn. Keskustelu on kuitenkin aloitettu. Vain yksi WC-rakennus on purettu kuluneiden kahden vuoden aikana.

Nykyisin valtiollisen rakennus-suojelun kohteena on 23:n rautatieaseman rakennukset. Valtiollinen suojelu antaa oikeuden hakea apurahoja huolto- ja korjaustöihin. Rajoittavana tekijänä on, että ennen kunnostustöiden aloittamista on haettava Museovirastolta rakennus-suojelun erityisehdot. Suunnitelmiensa laatimisessa ja restaurointitöiden toteuttamisessa täytyy käyttää rakennus-suojelun toimintaluvan omaavia yrityksiä. Oma ongelman-



Dosentti Heikki Kukkonen ja järjestösihteeri Juhani Railo Suomen Kotiseutuliitosta sekä arkkitehti Kirsti Kovanen ja tutkija Martti Koponen tutustumassa vanhaan rautatieasemaan.

sa on myös siinä, että koko Virossa vallitsee asiantuntevan työvoiman pula. Toivomme, että tilanne lähivuosina normalisoituu ja että entistäjän ammatti muuttuu jälleen arvostetuksi ammatiksi.

Nykyisin valtiollisen rakennus-suojelun kohteena on 23:n eri rautatieaseman rakennukset. Museovirasto haluaa kohottaa rautatieperinteen arvoa. Se toivoo tämän vuoden Euroopan rakennusperintöpäivien teeman osaltaan vaikuttavan siihen ja lisäävän avointa keskustelua. Kunnilla oli monenlaisia ehdotuksia asemien uusiokäyttöä varten. Siihen tarvitaan rahaa, mutta ennen kaikkea hyviä ideoita ja paikallista aloitteellisuutta. Vuonna 2006 Museovirasto julkaisee Suomen rautatierakennuksien huolto-ohjeiden malleihin perustuvat omat huolto-ohjeensa.

Suomen rautatierakennuksien rakennusperintö, arkkitehti Pirjo Huvila, VR-Yhtymä Oy:n arkkitehtiryhmä

Suomen rautatiearkkitehtuurille on ominaista yhtenäisyys, mikä on seurausta valtiollisesta rautatietaloksesta ja keskusjohtoisesta rakentamisesta. Valtionrautateilla on ollut oma rakennuttamis- ja suunnitteluorganisaatio jo vuodesta 1860 lähtien. Asemamiljöön sisälsi paitsi asemarakennuksen, myös alueen muut rakennukset (asemapäällikön ja työntekijöiden asuintalot, saunan, talous- ja varistorakennukset, tavara-asemat, ulkokuoneet, veturitalin jne.) sekä ympäröivän rautatiepuistoalueen, johon istutukset tuotiin omalta keskuspuutarhalta, ja josta vastasi oma puutarhuri.

Rautatiet yhdistivät Suomessa toisaalta maakunnan keskuspaikkoja ja toisaalta sisävesialueet rannikko-kaupunkien satamiin. Ensimmäinen rata, Helsinki-Hämeenlinna,

valmistui v. 1862. Pääosa rautatieverkostosta valmistui vuoteen 1940 mennessä.

Rautatieasemat oli jaettu viiteen luokkaan liikennepaikan vilkkouden ja matkustajamäärien perusteella. Helsinki, Viipuri, Pietari, Turku ja Tampere olivat 1-luokan asemia. Lisäksi oli vielä pysäkkejä ja laitureita. Suurimmat asemat olivat kivirakenteisia, mutta valtaosa asemista oli puisia ja hirsirunkoisia. Myöhemmin asemien laajentuessa puurakennuksien tilalle nousi kivirakennuksia.

Myös asemarakennukset, kuten junavaunutkin, oli jaettu eri luokkiin. Matkustajavaunuissa oli aluksi kolme luokkaa, mutta vielä 1950-luvulla oli kaksi luokkaa. Odotustiloissa oli lisäksi Helsingissä, Turussa, Lappeenrannassa ja Pietarissa erillinen odotustila 'korkea-arvoisille vieraille', keisarille ja myöhemmin presidentille.

Suomen merkittävimpiä rautatiearkkitehtejä ovat olleet mm. Carl Albert Edelfelt, Knut Nylander, Bruno F. Granholm, Eliel Saarinen ja Thure Hellström.

Sodan aikana tuhoutui satoja asemarakennuksia, ja näiden tilalle rakennettiin 200 uutta rakennusta. Kouvolan keskusliikenneasema valmistui v. 1960. Tämän jälkeen asemarakennuksiin on yhdistetty muitakin liiketiloja, kuten linja-autoasema ja posti. Nyt 2000-luvulla on ruvettu rakentamaan matkakeskuksia, jossa samalla alueella on rautatie- ja linja-autoliikenteen lisäksi taksi. Uusissa asemarakennuksissa on tilat kaikille operaattoreille. Lisäksi monet niistä toimivat kauppakeskuksina.

Suomen Valtionrautatiet rakensi vuosina 1860-1960 yli 5000 rakennusta, joista asemia oli n. 600. VR-Yhtymä Oy omistaa n. 80 asemaa sekä konepajat ja varikkoalueet, yhteensä n. 420

rakennusta. Museovirasto on investoinut rautatierakennukset, ja nykyomistajien kanssa tehtiin suojelusopimus v. 1998. Se käsittää n. 80 asema-alueita ja yli 800 rautatierakennusta. Museoviraston toimesta on laadittu Rautatierakennusten korjauskorttisarja, jossa on perustietoja rakennushistoriasta ja neuvoja korjaajille.

Monet asemat ovat saaneet tarpeettomiksi jäätyään uusiokäytön mm. museoina, verstaina ja asunoina.

Saimaan vesiliikenteestä, tutkija Martti Koponen, Savonlinnan maakuntamuseo

Saimaa on Euroopan neljänneksi suurin järvi, ja sillä on rantaviivaa n. kolmannes maapallon ympärysmästä.

Saimaa on ollut tärkeä kulkuväylä tuhansia vuosia. Rautatiet 1800-1900-lukujen vaihteissa ja 1920-luvulla alkanut linja-autoliikenne heikensivät vesiliikenteen asemaa.

'Mustan kullan', tervan, kuljetus vilkastutti vesiliikennettä 1500-luvulla. Sitä varten rakennettiin isoja veneitä, joilla terva kuljetettiin Lappeenrannan tervamarkkinoille. Tervan kuljetuksen syrjäytti 1700-luvulla vesisahojen tuotteiden kuljetus, jota varten kehitettiin erityinen purjelotja.

Ensimmäinen höyrylaiva, Puhoksen patruunan siipiratahinaaja Ilmarinen, aloitti liikennöintinsä Saimaalla v. 1833. Höyrylaivaliikenne oli vuosikymmeniä vähäistä. Tuottoisaa oli erityisesti kuopiolaisien harjoittama voikauppa Pietariin.

Halkokauppa Pietariin vilkastui 1900-luvun alussa. Jälleen kehitettiin oma alustyyppi kuljetuksia varten. Se oli höyrylotja eli tervahöyry. Liikenteessä oli 1920-luvulla yli 200 tervahöyryä.

Kuva: Juhani Ollikainen