

RAKENNUS 32: KONEHALLI ”RONTTILA”, VETURITALLI



KUVAUS (historia ja nykytila)

Ronttilaksi ja konehalliksi kutsuttu rakennus on suunniteltu alun perin veturihalliksi- Suunnitelmapiiirustukset ovat vuodelta 1938. Veturihallina rakennus lakkasi toimimasta viimeistään 1960-luvun taitteessa, jolloin junakuljetukset vaihdettiin rekkakuljetuksiin. Rakennuksen julkisivut ovat säilyneet lähes alkuperäisinä. Siinä on epäsymmetrinen satulakatto, kolme koko seinän korkeista pariovea, jotka ovat joko vaihdettu uusiin tai vuorattu uudelleen. Ikkunat ovat pieniruutuiset pystyikkunat ja päätykolmioissa kissanpenkit. Sisätila on yhtenäinen halli jonka ovista johtivat raiteet sisään rakennukseen. Rakennus sijaitsi radan itäpuolella osana ennen tiiviisti rakennettua varasto- ja rata-alueetta. Ympärillä olleet rakennukset sekä konehallin muuhun teollisuusalueeseen yhdistävät rakenteet on purettu ja rakennuksen sijainti tyhjän kentän keskellä vaikuttaa irralliselta.

VALOKUVAT JA PIIRUSTUKSET (myös merkittävät sisätilat)



RAKENNUSTIEDOT

Nykykäyttö	ei käytössä
Historialliset käytöt	konehalli
Suunnittelija	ei tiedossa
Valmistumisvuodet (muutosvuodet)	1938
Kerrokset	1
Pinta-ala	
Julkisivumateriaalit	Kate aaltopelti Vuoraus vuoraamaton Sokkeli betoni
Kantava rakenne	tiili
Ominaispiirteet, tyyli ja erityispiirteet	punatiilinen, yksikerroksinen, matala konehalli, epäsymmetrinen satulakatto, päädyissä kissanpenkit, alkuperäiset pieniruutuiset pystyikkunat, teollisuusalueen punatiilirakentamisen aikakausi
Säilyneisyys	rakennus on säilyttänyt alkuperäisen ilmeensä

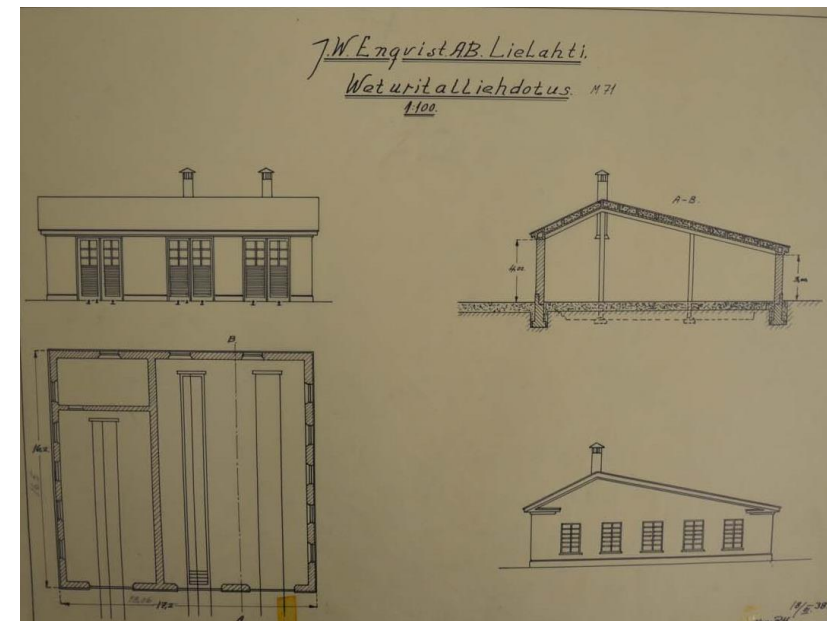
KULTTUURIHISTORIALLISET ARVOT

Arvoluokat	rakennushistorialliset arvot rakennustaiteellinen, teollisuushistoriallinen arvo
Rakennus	kaupunkikuvallinen ja maisemallinen merkitys (lähiymp. ja kaukomaisema) viimeinen jäljellä oleva rata-alueen rakennus lähes alkuperäisessä asussaan
Sisätilat	
Arvoalue	muutoksensietokyky ja säilymisen edellytykset ei siedä muutosta
suositukset	tulee säilyttää



90

Vasemmalla ylhäällä oleva valokuva on vuodelta 1965. Rata-alue on tiiviisti rakennettu, konehalli sijoittuu aivan radan tuntumaan. Alakuvassa vuodelta 1955 konehalli kuvan keskellä. Oikeanpuoleisen sivun kuva on otettu 1930-luvulla, jolloin radan varteen on rakennettu pitkät puurakenteiset rakennukset, konehallia ei vielä kuvanottohetkellä ole ollut. Kuvat Vapriikin kuva-arkisto.



Piirustukset M-Realin piirustusarkisto, TKA.

RAKENNUS 8: INSINÖÖRIKONTTORI (PORTINVARTIJAN TALO)



KUVAUS (historia ja nykytila)

Rakennus sijaitsee kartanon pihaan johtavan puistokujan ja tehtaalle haarautuvan tien risteyksessä. Todennäköisesti kartanon päärakennuksen kanssa samoihin aikoihin 1890-luvulla rakennettu entinen asuinrakennus edustaa Nottbeckin aikaa ja liittyy tyyllisesti kartanon aikaisiin rakennuksiin (R1 ja R42) Sen eteläpuolelle 1910-luvulla rakennetut sellutehtaan pumppaamo ja lastauslaituri möljä liittyvät samaan maisemalliseen kokonaisuuteen ja rakennuksen historiassa myöhempään, teollisuushistorian ajanjaksoon. Tiilirunkoisen poikkipäädyllisen rakennuksen kerrotaan olleen alun perin kartanon portinvartijan asunto. Sen alkuperäiset koristeelliset julkisivupiirteet torniaiheinen ja hammaslistoineen sekä päätykolmioiden kaari-ikkunoineen ovat säilyneet. Rakennuksessa on kaksi kerrosta ja huvilamainen tilajako käsittää sekä alakerroksen salin, aulan ja kaksi kamaria että yläkerroksen aulan ja vinttihuoneet. Sisätiloissa on tehty muutoksia, kun rakennus muutettiin tehtaan konttorirakennukseksi. Kaikki lämmitysuunit on purettu. Jossakin vaiheessa alakerran eteiseen on tehty wc. Huoneiden välisiä oviaukkoja on suljettu. Muutoksista huolimatta alkuperäinen tilajako sekä vanhoja rakenteita on edelleen jäljellä. Esimerkiksi eteisestä todennäköisesti entiseen saliin johtavat peilipariovet lienevät alkuperäiset. Rakennus on päässyt hoidon laiminlyöntiin ja ilkeällä seurauksena huonoon kuntoon.

Vielä 1970-luvun kuvissa hyvin hoidettujen rakennusten ympärillä risteilee hiekkapolkuja ja kasvaa puistokasvillisuutta. Kuvissa aina 1920-luvulta lähtien näkyy myös vanhoja puita, muun muassa pumppaamon eteläpuolella ja konttorin itäpuolella kasvavat männyt. Aikojen kuluessa rakennus sitä ympäröivine alueineen on jäänyt hoitamattomaksi ja oman onnensa nojaan. Maisemallisesti se on irtaantunut alkuperäisestä yhteydestään sekä myöhemmästä yhteydestä teollisuusmiljööseen. Tämä muutosprosessi pitäisi pysäyttää ja rakennus ympäristöinen kunnostaa entiseen asuun.

VALOKUVAT JA PIIRUSTUKSET (myös merkittävät sisätilat)



RAKENNUSTIEDOT

Nykykäyttö	ei käytössä
Historialliset käytöt	insinöörikonttori, kartanon portinvartijan asunto
Suunnittelija	ei tiedossa
Valmistumisvuodet (muutosvuodet)	1890-l? (1937?)
Koko (kerrokset, pinta-ala)	1,5 krs 100 m2
Julkisivumateriaalit	Kate saumapelti Vuoraus vuoraamaton Sokkeli luonnonkiviharkko
Kantava rakenne	Betonipilari, - palkki, osittain tiili
Ominaispiirteet, tyyli ja erityispiirteet	rakennus edustaa 1890-l koristeellista, kertaustyyllistä punatiiliarkkitehtuuria, p-e-suuntaisen poikkipäädyn lappeiden kulmissa tornimaiset koristeet, samanl. kuin hautakappelissa, päädyssä kaariholvattu yläosasta pyörästetty ikkuna, itäpäädyn lappeessa aumaus, samaan päätyyn myöhemmin lisätty parveke, profiloitujen lappeiden alaosassa sahanteräläistä, ikkunoiden yläosassa tiilinen kohokuviointi,
Säilyneisyys	julkisivujen alkuperäinen tyyli säilynyt, ikkunoita rikottu ja aukot peitetty levyillä, sisätilat huonossa kunnossa, tilajako ja vanhoja peiliovia säilytetty, kerroksisuutta

KULTTUURIHISTORIALLISET ARVOT

Arvoluokat	rakennushistorialliset arvot rakennustaiteellisesti ja sosiaalhistoriallisesti arvokas, yhteneväisyyttä kartanon päärakennuksen ja hautakappelin kanssa
Rakennus	kaupunkikuvallinen ja maisemallinen merkitys (lähiymp. ja kaukomaisema) näky Näsijärven suunnasta, rakennus sijoittuu kartanon puistokujan ja tehtaalle haarautuvan tien varteen, maisemallisesti arvokas
Sisätilat	muutoksensietokyky ja säilymisen edellytykset julkisivut eivät siedä muutoksia
Arvoalue	Nottbeckin kartanomiljöö
Suosituks	tulee säilyttää sisätilat kunnostettava vanhaa kunnioittaen



Historialliset valokuvat, ilmakeku ja mustavalkoinen kuva Vapriikin kuva-arkisto.

RAKENNUS 9: PUMPPAAMO, PUMPPUASEMA



KUVAUS (historia ja nykytila)

Vuonna 1914 Birger Federley suunnittelema pumppaamo on Lielahden sellutehtaan ensimmäisiä teollisuusrakennuksia. Yksikerroksinen, punatiilirunkoinen, kaarikattoinen teollisuuden tekniikkarakennus on julkisivuiltaan edelleen 1913- 1930-luvun aikaisessa asussa mutta huonokuntoinen. Rakennuksen käyttö pumppaamona loppui 1930-luvulla, kun vettä alettiin ottaa puuputkea myöten Jänislahdesta. Rakennukseen tehtiin ilmeisesti tuolloin (?) sen alkuperäistä tyyliä mukaileva jatkos sekä uuteen päätyyn korkea savupiippu. Pumppaamon koneisto/ laitteisto on ehkä purettu jo noihin aikoihin ja altaan päälle tehty lattia. Pumppaamotoiminnan loputtua rakennus muutettiin varastoksi. Ilmeisesti 1970-luvun taitteen paikkeilla rakennus muutettiin tehtaan työntekijöiden sosiaalitaloksi ja huoltorakennukseksi. Seinät levytettiin lastulevyin ja interiöörit muutettiin aikakauden tyyliksi. Julkisivut säilytettiin muuten ennallaan mutta ovia vaihdettiin ajanmukaisiin. Vuoden 1973 sekä 1920–1930-lukujen ilmakuvista näkyy että pumppaamo sekä portinvartijan asuinrakennus muodostavat oman aluekokonaisuutensa, niihin asti ulottuva kartanonpuisto on hyvin hoidettu, rakennusten välillä ja ympäristössä kulkee hiekkapolkuverkostoa. Pumppaamon koillisnurkassa oli vielä tuolloin pieni rakennus, joka on 1970-luvun jälkeen purettu. Rakennuksen eteläpuolella kasvaa vanha mänty, joka näkyy samanlaisena jo 1900-luvun alun valokuvissa.

VALOKUVAT JA PIIRUSTUKSET (myös merkittävät sisätilat)

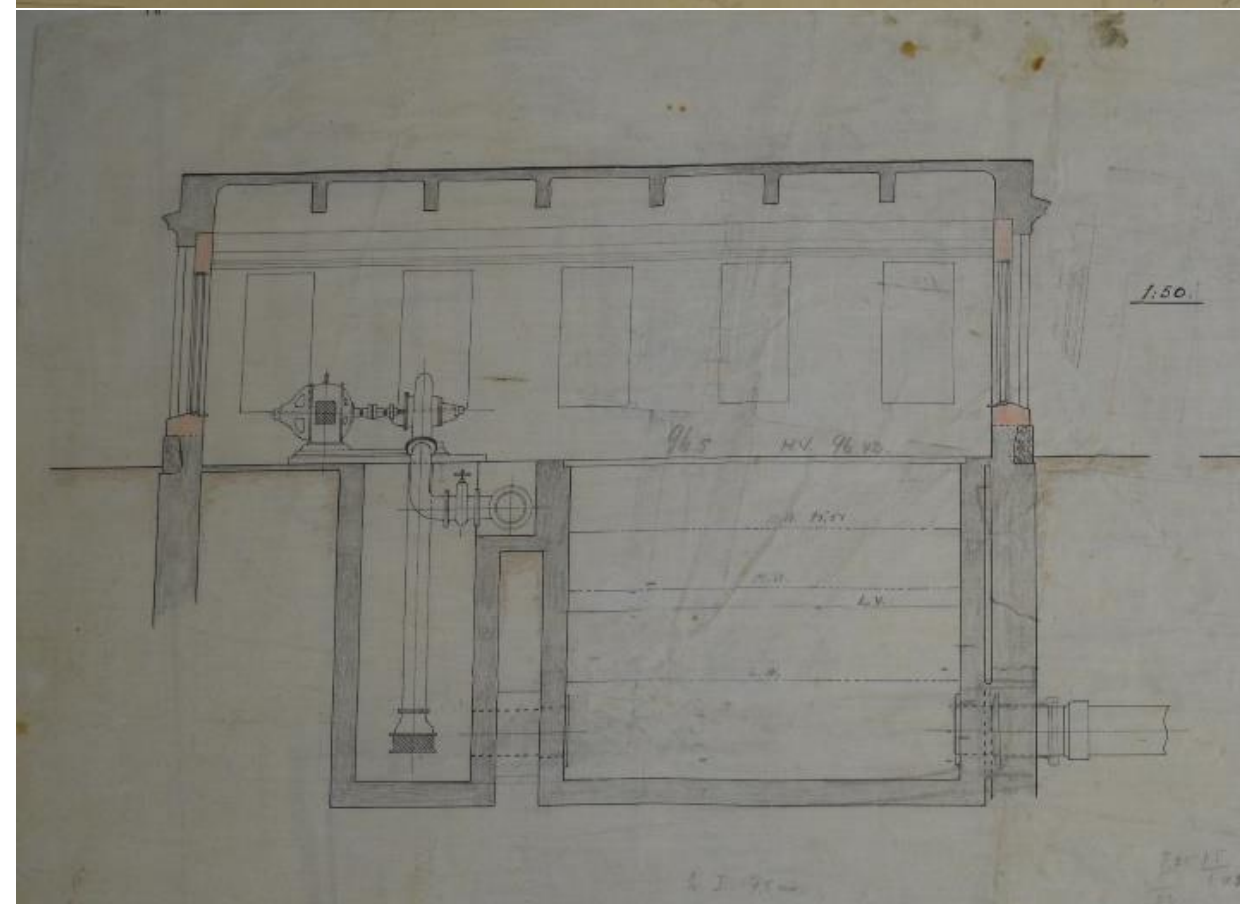
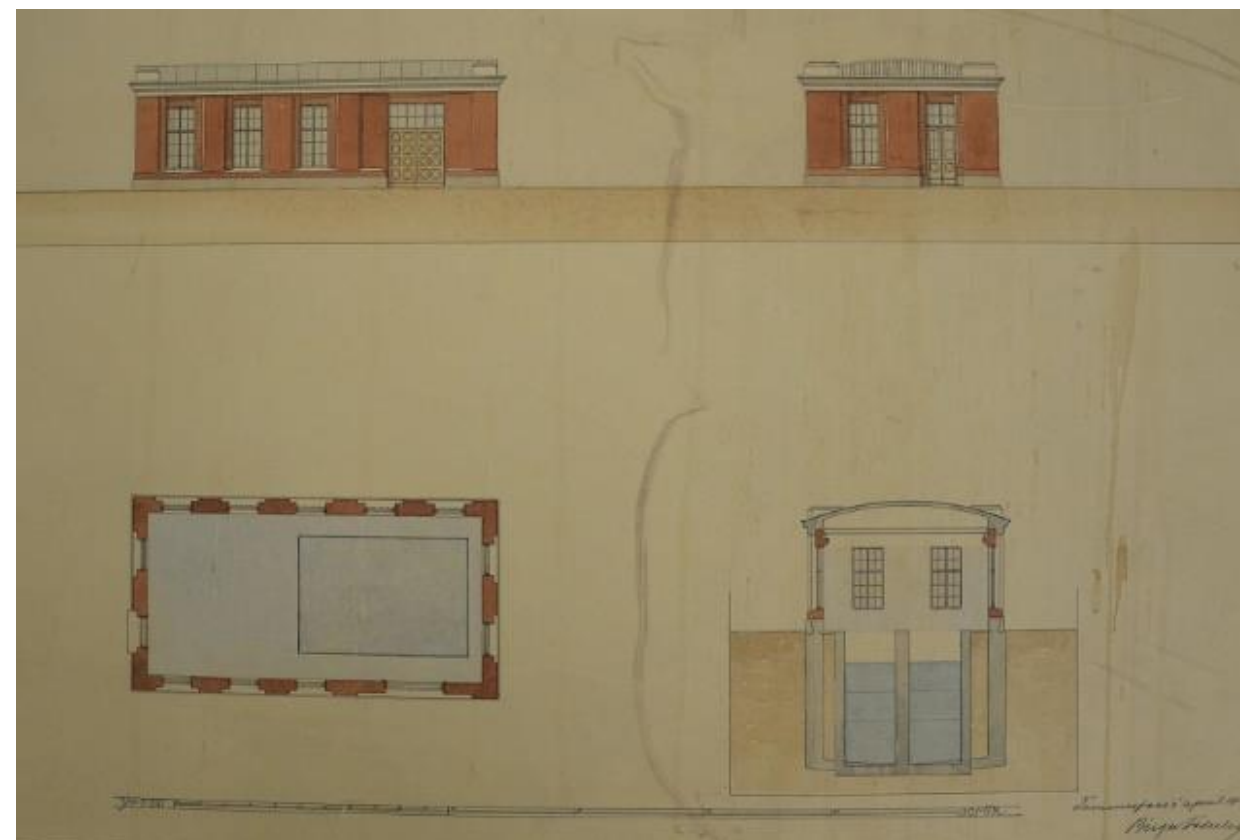
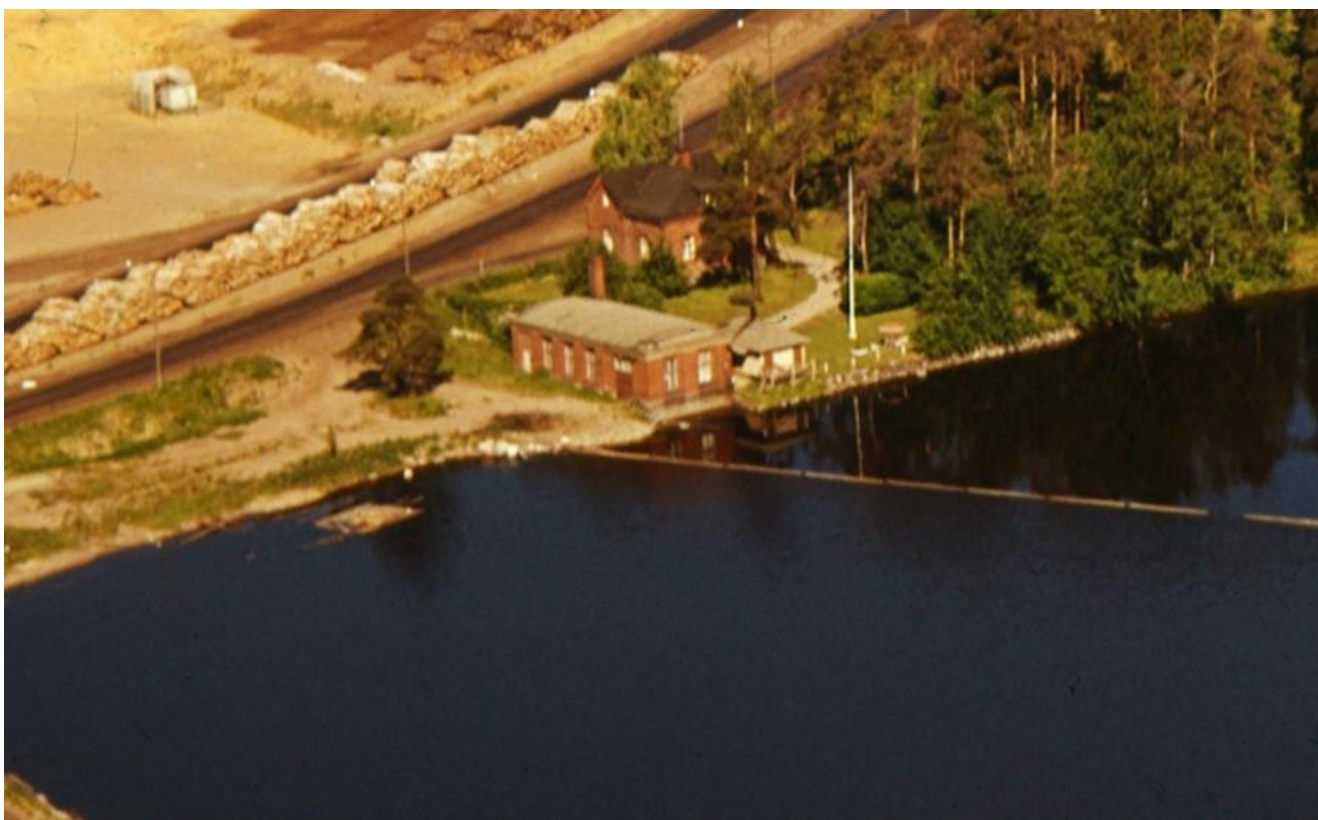


RAKENNUSTIEDOT

Nykykäyttö	ei käytössä
Historialliset käytöt	teollisuus, prosessin vesihuolto, sosiaalitalat
Suunnittelija	Birger Federley
Valmistumisvuodet (muutosvuodet)	1914 (1930-l, 1970-l)
Kerrokset	1 krs
Pinta-ala	113 m ²
Julkisivumateriaalit	Kate Bitumikermi Vuoraus vuoraamaton Sokkeli luonnonkiviharkko, betonivahvistus
Kantava rakenne	Betonipilari, tiili
Ominaispiirteet, tyyli ja erityispiirteet	yksikerroksinen punatiilinen teollisuuden tekniikkarakennus, kaareva katto katettu bitumikermillä, lappeiden alla kiertää betoniset paksut profiililistat, kummallakin sivulla sekä päädyissä lähes seinän korkuiset kapeat, ristipuitteiset pystyikkunat syvennyksiin sijoitettuina
Säilyneisyys	rakennus säilynyt julkisivuiltaan lähes alkuperäisenä, yksityiskohtia muutettu, ovia vaihdettu uudempiin, jatkos 1930-l alkuperäisen tyylin mukaan, huonokuntoinen

KULTTUURIHISTORIALLISET ARVOT

Arvoluokat		rakennushistorialliset arvot rakennustaiteellinen, teollisuushistoriallinen ja sosiaalhistoriallinen arvo
Rakennus		kaupunkikuvallinen ja maisemallinen merkitys (lähiympäristö ja kaukomaisema) Rannassa sijaitseva matala rakennus näkyy Näsijärven puolelta, Federley suunnittelema teollisuusrakennus, maisemallisesti arvokas
Sisätilat		
Arvoalue	Nottbeckin kartanomiljö	muutoksensietokyky ja säilymisen edellytykset ei siedä muutosta, kunnostus välttämätöntä säilymisen turvaamiseksi
Suosituks	tulee säilyttää	rakennuksen sekä sen ympäristön palauttava kunnostus



Vsemman sivun yläkuvassa pumppaamo ja portinvartijanasuinrakennus vuoden 1973 ilmakuvassa. Sen alla valokuva 1920-1930-lukujen tietämillä. Kummassakin kuvassa näkyy edelleen osittain jäljellä olevaa puustoa sekä nyt jo maisemasta kadonnutta tieverkostoa. Kuvat Vapriikin kuva-arkisto. Oikealla ylhäällä pumppaamon suunnitelmapiiirustus vuodelta 1914 ja myöhemmin laadittu muutospiirustus. Lähde: M-Realin piirustusarkisto, TKA.

RAKENNUS 43: MÖLJÄ, LASTAUSLAITURI



KUVAUS (historia ja nykytila)

Möljä (engl. mole) on yleisesti käytetty, erityisesti satamalaituria tarkoittava nimitys. Möljälle johdettiin myös usein satamaraiteet. Lielahden teollisuusalueella kulkenut sisäisen raideliikenteen rata on vanhan asemakartan perusteella ulottunut laiturin päähän asti ainakin vuodesta 1920 lähtien. Laiturusuunnitelma ja sen rakentamiseen liittyvä kustannusarvio on päivätty helmikuulla 1913. Suunnittelijaksi on merkitty J.V. Leinonen. Vaihtoehdoksi n:o 2 nimetyssä paperissa laituriin arveltiin tarvittavan mm. 1850 paalua, poikkitukiin ja pituuskannattajiksi 1200 parrua sekä 2000 kg pultteja. Niiden kiinnittämiseen arvioitiin kuluvan 25 sukeltajapäivää. Uitetun puun varastointiin tarvittu kenttä oli rannalla laiturin lähetyvillä. Vuosikymmenten aikana laituria muutettiin ja lisärakennettiin, mm. levennettiin vuosikymmenten aikana maavalleilla. Uittotukkien nippunosturi rakennettiin betonipilarien varaan 1900-luvun puolivälin tietämillä. Pilareista osa on vielä jäljellä. Laituri jäi pois käytöstä Näsijärven uittojen lakattua 1990-luvulle mennessä. Alue kiinnittyy osaksi puun varastointikentän, pumppaamon ja entisen portinvartijan asuinrakennuksen muodostamaa aluekokonaisuutta. Niitä maisemallisesti yhdistävät rakenteet ovat hävinneet ympäristöstä ja laituri vaikuttaa varsin irralliselta kaukana nykyisen teollisuusalueen keskuksesta.

VALOKUVAT JA PIIRUSTUKSET (myös merkittävät sisätilat)



RAKENNUSTIEDOT

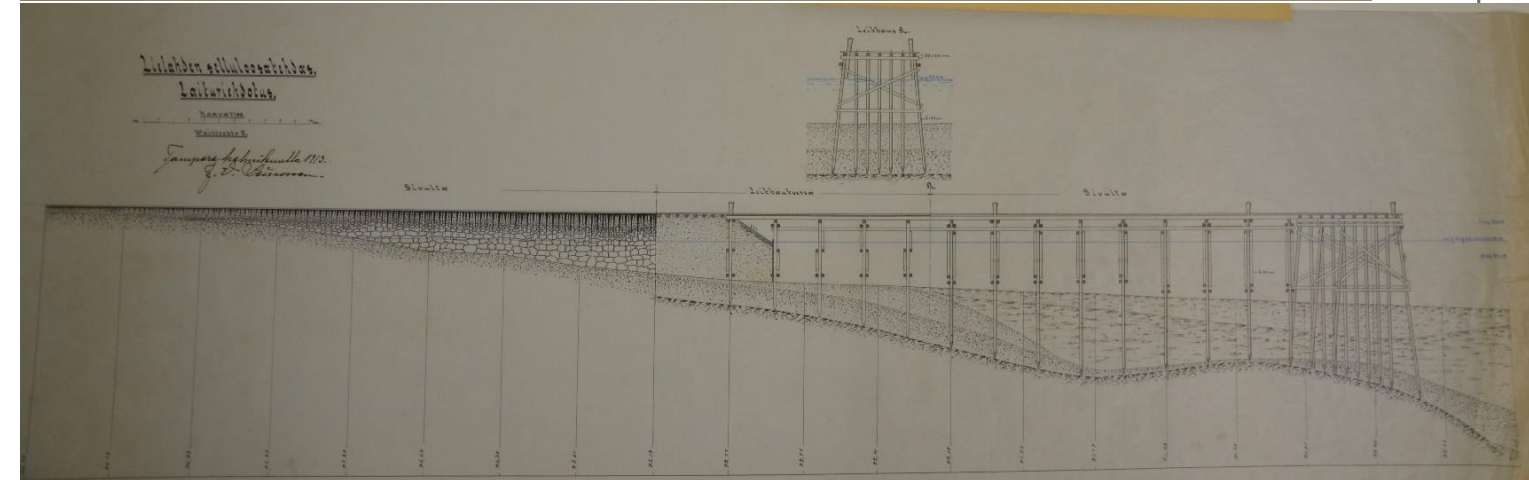
Nykykäyttö	ei käytössä
Historialliset käytöt	teollisuussataman lastauslaituri, puun nosto vedestä
Suunnittelija	J.V. Leinonen
Valmistumisvuodet (muutosvuodet)	1913? (1960-l)
Kerrokset	
Pinta-ala	
Julkisivumateriaalit	Kate Vuoraus Sokkeli
Kantava rakenne	puupaalu
Ominaispiirteet, tyyli ja erityispiirteet	
Säilyneisyys	osittain säilynyt

KULTTUURIHISTORIALLISET ARVOT

Arvoluokat	rakennushistorialliset arvot teollisuushistoriallinen ja maisemahistoriallinen arvo
Rakennus	kaupunkikuvallinen ja maisemallinen merkitys (lähiympäristö ja kaukomaisema) satama-alueen keskeinen maamerkki, vanha möljä on maisemallisesti arvokas osana teollisuusalueen rakennettua ympäristöä
Sisätilat	
Arvoalue	muutoksensietokyky ja säilymisen edellytykset kestää vähäisiä muutoksia ja kunnostusta
Suosituks	tulee säilyttää teolliseen toimintaan liittyvät piirteet ja yhteys teollisuusmaisemaan säilytettävä

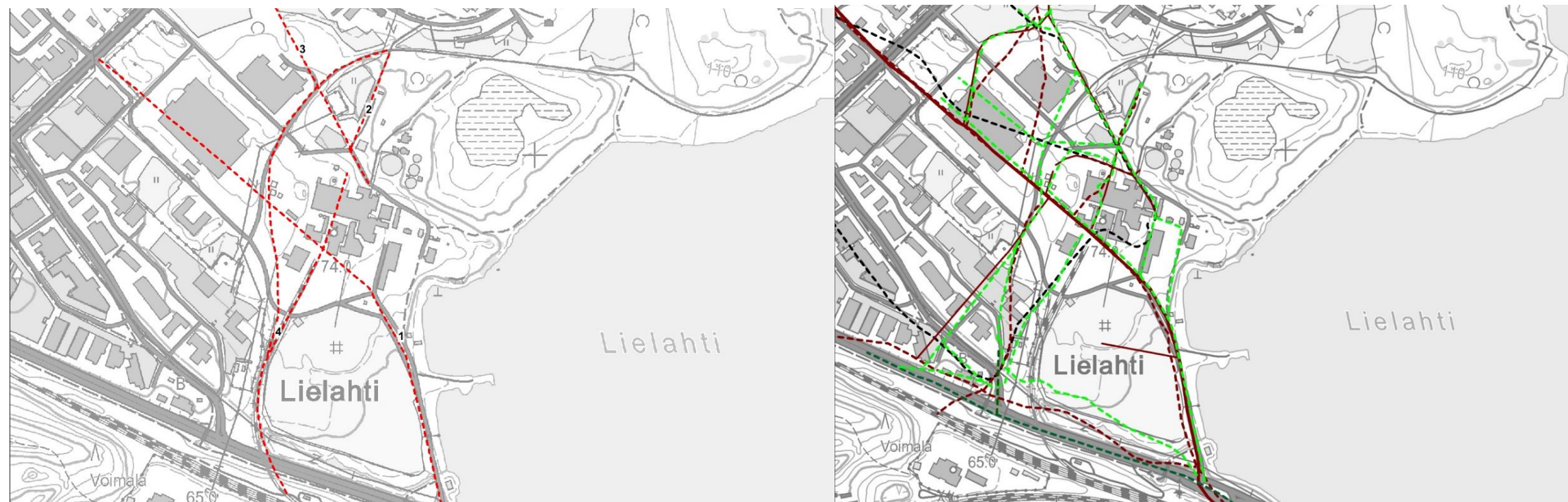


36



Vasemmalla ylhäällä ote ilmakuvasta 1960-luvulla, alla vuonna 1973 kun laituri vielä oli käytössä. Oikealla puolella ylhäällä asemakartta vuodelta 1920 ja alla laiturin suunnitelma vuodelta 1913. Kuvat Vapriikin kuva-arkisto. Piirustukset: M-Realin piirustusarkisto, TKA.

LIITEKARTTA 17	HISTORIALLISET TIELINJAT	Tiet, reitit: 1763, 1910, 1938
-----------------------	---------------------------------	---------------------------------------



Kartta vasemmalla: Historialliset tielinjat, 1. Teivaalantien linjaus (kylätie 1700-l) 2. Tielinja Lielahden-Niemi (kylätie 1700-l) 3. Tehtaan ja yhdyskunnan yhdystie (1910-l – 1980-l) 4. Tehtaan ja sahan pistoraide (1910-l)

Kartta oikealla, vanhat tielinjat 1763, 1910, 1938 nykykartalla: Ruskea katkoviiva = tielinjat 1763. Ruskea kokoviiva = tielinjat 1910. Vihreä katkoviiva = tielinjat 1938. Musta katkoviiva = kartan 1890-luvun kapearaiteinen rautatie. Tummanvihreä katkoviiva = rakenteilla ja suunnitteilla olevat tiet 1938.

HISTORIA	KUVAUS	MERKITYS
<p>Tielinjat kertovat aikakaudesta ja tarpeista. 1700-luvun kylä- ja maatalousyhteiskunnassa reitit yhdistivät kylä, peltoja, niittyjä, vesistöjä, solmukohtana oli yleensä verkon keskellä oleva kylä. 1700-luvulla reitit yhdistivät Lielahden Teivaalaan ja Niemen kylään sekä Epilänharjun eteläpuolisiin alueisiin. 1900-luvun vaihteessa keskustaksi muodostui kartano, johon mm. tielinja 3 suuntautui. Tehdaskaudella tie 3 oli päätienä tehtaan ja yhdyskunnan välillä. Tehdasajan tärkeitä, tavarankuljetuksen reittejä olivat rautatiet, normaaliraiteinen ja tehtaan sisäinen kapearaiteinen.</p>	<p>Historiallisiksi tielinjoiksi ovat valittu kylän, kartanon ja teollisuuden kannalta keskeiset, historiallisia elementtejä yhdistävät reitit. Arvot ovat linjauksissa, ei rakenteissa. Maastossa valitut reitit ovat säilyneet osittain tai vähintään niistä on säilynyt jälkiä uudempina tielinjoina.</p> <p>Teivaalantie (1) on vanhin Lielahden alueen paikallisista tielinjoista. Vanhasta, Pohjanmaalle ja Turkuun johtaneesta maantiestä erkaantunut tielinja yhdisti jo 1700-luvulla Lielahden ja Teivaalan kylät. Tielinja muodosti kartanon pihapiirin etelärajan 1890-luvulla. Tielinjan alkupää on nähtävissä tehtaan varastoalueen tienä sekä pieneltä osin kylätontin kohdalla. Tie katkaistiin 1900-l puolivälissä ja 1970-luvulla sen länsipää jäi Takon uusien tehdasrakennusten alle.</p> <p>Lielahden ja Niemen kylä 1700-luvulla yhdistänyt kylätie (2) kulki Ollinojanlahden rantaniityn reunaan. Tehdasaikana tie yhdisti tehtaan ja yhtiölle kuuluneen Niemen kartanon sekä sahan.</p> <p>Tehtaan ja yhdyskunnan yhteystie (3) on syntynyt ilmeisesti 1800-luvulla kartanon rakentamisen yhteydessä. Linjausta seurasi mm. kartanon kapearaiteinen rautatielinja. Tehdasaikana tie yhdisti tehdasalueen ja yhdyskunnan ollen käytössä aina 1980-luvulle saakka. Tien hallitseva asema näkyy hyvin Federleyn yleiskaavasuunnitelmassa. Tien varrelle, sen risteyskseen oli suunnitelmissa tarkoitus rakentaa yhdyskunnan kivinen keskusta toreineen. Keskusta ei toteutunut, risteyksessä oli vain Federleyn suunnittelema, 1930-l rakennettu kokoontumistila, Kerhola.</p> <p>Lielahden pistoraiteet (4) yhdistivät 1910-luvulla sellutehtaan ja Niemen sahan valtakunnan rataverkkoon. Pistoraiteet päättyivät tehtaan varastotilojen yhteyteen. Vasta 1980-luvulla tieliikenne syrjäytti radan keskeisen aseman. Historiallisiksi on valittu vanhimmat linjaukset, jotka tehtaan osalta näkyvät korkeana penkereenä ja sahan osalta teollisuusalueen tielinjana.</p>	<p>Ilmiöt: tiehistoria 1763,1910,1938</p> <p>Toimenpidesuosituks: Reitit ja niiden säilyneet osat tulisi säilyttää maisemassa näkyvinä elementteinä, tielinjoina. Kadonneiden osien palauttamista olisi hyvä harkita.</p> <p>Herkkyyks ja muutoksensietokyky: Kestää muutoksia.</p>