

Strömforsin Ruukki, Ruukintien pohjoisosa
Rakennushistoriaselvitykset, osa 5

Strömforsin Talli

31.1.2022



Alkusanat

Strömforsin Tallin rakennushistoriaselvitys on osa vuonna 2021 aloitettua rakennushistoriaselvitysten sarjaa, jonka Loviisan kaupunki on teettänyt Strömforsin asemakaavatyötä varten. Ruukintien pohjoispuolen selvitykset on teetetty Aie Arkkitehdeilla ja muodostavat oman kokonaisuutensa. Siihen kuuluvia vuonna 2021 selvitetäviä rakennuksia oli seitsemän: Yläpaja (osa 2), Päärakennus (osa 3), Armonlinna (osa 4), Talli (osa 5), Navetta (osa 6), Vaasanlinna (osa 7) ja Tiiliruukin aitta (Osa 8). Lisäksi kokonaisuuteen kuuluu osa yksi, taustakappale, jossa käsitellään yleisesti Strömforsin alueen rakennushistoriaa ja tyylipiirteitä.

Ruukintien eteläpuolen kokonaisuuden (Alapaja, Verkhuusi ja Savitalo sekä Saunasaari ja Harahaan varasto) selvitti arkkitehti Perttu Huhtiniemi.

Tiivistelmä

Strömforsin Talli valmistui vuoden 1805 ruukin palossa tuhoutuneen tallirakennuksen tilalle vuonna 1807. Rakennus on osa ruukinpatruuna Virginia af Forsellesin 1800-luvun alussa aloittamaa suurta rakennusuudistusta, jossa Ruukintien pohjoisosa muodostui sellaisena, kun se nykypäivänä tunnetaan. Talli on 1800-luvun rakennuksista suurimpia ja se toteutettiin ruukilla muuten harvinaisena tiilitäytteisenä korsvirkerakenteena. Tiedettävästi rakennus on ainoa ruukilla tutkimushetkeen asti säilynyt korsvirkerakennus. Muuten Talli on arkkitehtonisesti aikansa tyyli-ihanteiden mukaan toteutettu ja kuuluu selkeästi Tallinmäen mansardikattoisten valkoiseksi rapattujen rakennusten kokonaisuuteen.

Tallissa on alun perin ollut paikat noin kahdellekymmenelle hevoselle, valjashuoneelle, vierastallille sekä kärryvarastolle. Ullako on ollut rehuvarastona. Toiminta jatkui liki samanlaisena 1900-luvun alkuun, jolloin tiloja on ensimmäistä kertaa vapautettu kärryn sijaan autoille. Suuret muutokset alkoivat toisen maailmansodan ajasta. Ensin Tallia käytettiin kranaattisorvaamona sodan aikana, jolloin hevoset olivat rintamalla tai sijoitettuna viereiseen Navettaan. Sodan jälkeen traktoreiden saapuessa ruukille ja hevosten käytön vähentyessä 1950-luvulta lähtien Talli muutettiin täysin autotalleiksi ja varastotiloiksi. Tähän aikaan rakennukseen on tapahtunut eniten tunnettuja julkisivuihin liittyviä muutoksia. Seuraava muutoskausi alkoi Strömforsin elävöittämiseen tarkoitettun Ruukkiprojektin aikana. 1990-luvulla Talli sai ensimmäiset käsityöläisliikkeensä ja näyttelytilan ullakon pohjoispäätyyn. Elämiskäyttö on lisääntynyt 2000-luvulla ja viimeiset päivitykset Talliin on tehty vuonna 2015 kun näyttelytilaa on lisätty myös eteläpäätyyn.

Talli on Strömforsin keskeisimpiä rakennuksia ja ensimmäisiä, jotka Ruukintietä pitkin saapuva vierailija näkee puutarha-alueiden laidalla. Erityisesti tämä Ruukintien julkisivua pidetään tutkimuksen valossa erittäin hyvin säilyneenä ja yhdessä muun maiseman kanssa se on osa elävää 1800-luvun historiallista maisemaa. Tallinmäki on yksi ruukin toiminnan sydämistä. Tallin käyttö käsityön ja taiteen tiloina tukee sen säilymistä osana ruukin elävää kulttuurimiljöötä.

Sisältö

1. *Johdanto*
 - 1.1 *Tehtävän kuvaus ja menetelmät*
 - 1.2 *Rakennuksen perustiedot*
 - 1.3 *Kaavatilanne ja suojelu*
2. *Tausta*
 - 2.1 *Korsvirkerakenne*
 - 2.2 *Strömforsin maatalousosasto*
 - 2.3 *Tallinmäen muodostuminen ja käyttö*
3. *Rakennushistorialliset vaiheet*
 - 3.1 *Rakentaminen ja alkuperäinen käyttö*
 - 3.2 *Muutokset ennen 1950-lukua*
 - 3.3 *1960-70-luku ja autojen aika*
 - 3.4 *1980-90 -luku ja Ruukkiprojekti*
 - 3.5 *2000-luvun käyttö ja muutokset*
4. *Säilyneisyys ja kerrostumat*
 - 4.1 *Julkisivut ja rakennusosat*
 - 4.1.1 *Julkisivu itään*
 - 4.1.2 *Julkisivu länteen*
 - 4.1.3 *Julkisivu etelään*
 - 4.1.4 *Julkisivu pohjoiseen*
 - 4.1.5 *Vesikatto, kattotuolit ja välipohja*
 - 4.1.6 *Seinä rakenteet, perustukset ja lattiat*
 - 4.1.7 *Maasilta*
 - 4.1.8 *Ovet*
 - 4.1.9 *Ikkunat*
 - 4.2 *Sisätilat*
 - 4.2.1 *Pohjoispäädyn varastotila*
 - 4.2.2 *Autotallin puoti*
 - 4.2.3 *Valjashuoneen puoti*
 - 4.2.4 *Keramiikkapajan puoti*
 - 4.2.5 *Eteläpäädyn autotalli*
 - 4.2.6 *Aulagalleria*
 - 4.2.7 *Pohjoisgalleria*
 - 4.2.8 *Etelägalleria*
 - 4.2.9 *Palopoistumistie*
5. *Johtopäätökset*
6. *Lähteet ja kiitokset*

I Johdanto

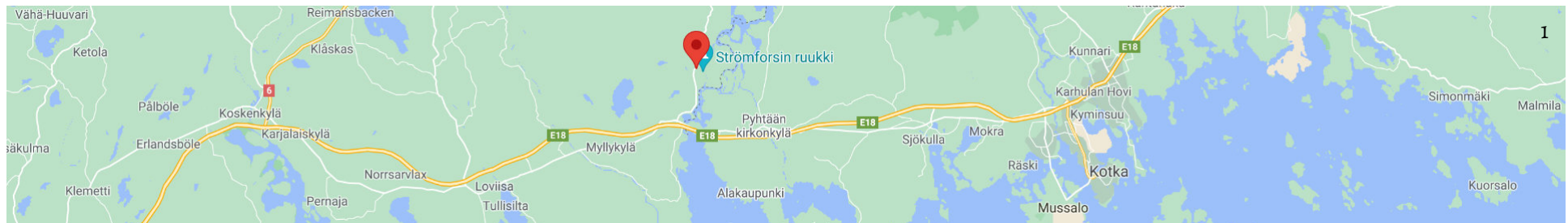
1.1 Tehtävän kuvaus ja menetelmät

Loviisan kaupungin kaupunkisuunnitteluosasto tilasi Aie Arkkitehdeilta keväällä 2021 rakennushistoriaselvityksen Strömforsin Tallista. Selvityksen tarkoituksena on kartoittaa Strömforsin uuden asemakaavan suunnittelyä varten Tallin käyttö- ja muutoshistoriaa, rakennushistoriallista arvoa ja merkitystä Strömforsin kulttuuriympäristölle.

Strömforsin Talli sijaitsee Loviisassa, Strömforsin ruukin Ruukintien pohjoispuolella, Tallinmäen aukion länsireunalla. Se on vuonna 1807 rakennettu talli- ja kärryvarasto, joka koostuu maantasokerroksesta ja korkeasta heinäullakosta. Rakennuksella on tiilitäytteinen korsvirkerunko. Nykytilassa Tallin tilat ovat käytössä ruukin käsityöläisten puoteina, näyttelytiloina ja varastoina.

Laadittu selvitys koostuu neljästä osasta. Taustaosuudessa käydään lyhyesti lävitse Strömforsin maatalousosaston historia, korsvirkeratkaisun perusominaisuuksia ja historiaa, joka auttaa arvottamaan Tallin runkoratkaisua sekä Tallinmäen kokonaisuuden muodostumisen vaiheet. Rakennushistoriakappaleessa esitellään Tallin historiaa sekä kokemia muutoksia sen valmistumishetkestä nykytilaan. Sitä seuraavassa säilyneisyys ja kerrostumat katsauksessa käydään lävitse diagrammein ja kuvin Tallin rakennusosien säilyneisyyttä ja rakennuksessa havaittavissa olevia aikakerrostumia. Viimeiseksi johtopäätökset osiossa esitetään tutkimuksen aikana syntynyt näkemys Tallin rakennushistoriallisesta ja kulttuurihistoriallisesta arvosta.

Tässä tutkimuksessa käytetyt tärkeimmät lähteet ovat vuoden 1811 Ruotsin kansallisarkiston arkistoidut palovakuutusasiakirjat; Vuonna 1939 kuvattu Trifonoffin dokumenttielokuva Strömforsin ruukista; Theodor Lindqvistin vuonna 1945 tekemä pohja- ja leikkauspiirros Tallista; 1980-luvulla tehdyt inventaariopiirustukset sekä -lausunnot; sekä ruukikilaisten haastattelut ja 28.5-1.6.2021 Talliin tehty kenttätutkimus. Tallin rakenteet on pääasiassa verhottu joko rappauksin tai levytyksin, mikä vaikeuttaa seinärakenteisiin tehtävää ajoitusta sekä arviointia. Rakennus oli kenttätutkimuksen aikana tavallisessa käytössä.



1.3 Rakennuksen perustiedot

Nimet:	<i>Talli</i>
Osoite:	<i>Ruukintie 10F</i>
Kylä:	<i>Ruotsinpyhtään ruukki</i>
Kaupunki:	<i>Loviisa</i>
Maakunta:	<i>Uusimaa</i>
Kiinteistötunnus:	<i>D12</i>
Omistaja:	<i>Loviisan kaupunki*</i>
Kerrosala:	<i>500 + 500 m².¹</i>
Huoneala:	<i>452 + 415 m².¹</i>
Kerroksia:	<i>1 + ullakko</i>
Rakennusvuosi:	<i>1807.²</i>
Rakennuttaja:	<i>Virginia af Forselles</i>
Vanha kunta:	<i>Ruotsinpyhtää</i>
Vanha pitäjä:	<i>Pyhtään pitäjä</i>
Vanha talonnumero:	<i>D14³</i>
Vanha maakunta:	<i>Itä-Uudenmaan maakunta</i>
Vanha lääni:	<i>Etelä-Suomen lääni (2009), Uudenmaan lääni (1997)</i>
Aikaisemmat omistajat:	<i>Af Forselles, A. Ahlström Oy, Strömfors Ruukkiyhtiö Oy, Ruotsinpyhtään kunta</i>

¹ LKTA, 29.5.2000

² Sirén, 1970

³ Strömfors tehdasalueen kartta 1956

* Selvityksen tekohetkellä rakennus on myynnissä.



1.3 Kaavatilanne ja suojelu

Strömforsin ruukkiyhdyiskunta kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin ympäristöihin (RKY) ja valtakunnallisesti merkittävään Kymijoen laakson maisema-alueeseen. Aluetta kaavoitettiin ensimmäistä kertaa vuonna 1965 rakennuskaavalla, joka jäi osittain toteutumattomaksi. Jo ensimmäisessä kaavassa ilmaistiin alueen rakennuskannan suojelutarve. Rakennuskaavaa on sittemmin viety eteenpäin 1990-luvulla ja osayleiskaavan työstö alkoi ennen kuntaliitosta 2000-luvulla. Asemakaavan työstäminen alueelle aloitettiin 2020-luvulla.

Talli on merkitty vuoden 1990 rakennuskaavaan SR-1 merkinnällä, jota on kuvattu seuraavasti:

”suojeltava rakennus; rakennustaiteellisesti ja kulttuurillisesti arvokas rakennus, jota ei saa purkaa. Rakennuksessa suoritettavien korjaustöiden tulee olla sellaisia, että rakennuksen ulkoasu ja mahdollisuuksien mukaan myös huonejako, rakenneratkaisut sekä sisustusdetaljit säilyvät alkuperäisen mukaisina. Museovirastolla on annettava mahdollisuus lausunnon antamiseen koskien purku- ja korjaustöitä.”
”Rakennus ympäristöineen tulee hoitaa sen kulttuurihistoriallisen arvon edellyttämällä tavalla.”

Kuva 3, RKY-alueen raja Strömforsin alueella. Talli merkitty karttaan punaisella.



2 Tausta

2.1 Korsvirkerakenne

Euroopassa korsvirke- tai hirsiristikkorakenne tunnetaan jo Rooman imperiumin ajoilta, jolloin Vitruvius esitteli rakenteen nimellä Opus Craticium Arkkitehtuurin kymmenessä kirjassa. Vitruviuksen sanat eivät kuitenkaan ole ylistäviä, vaan painottavat rakenteen paloarkuutta ja epäsiisteyttä muun muassa helposti halkeilevan rappauksen takia.¹ Esimerkkejä rakenteesta on säilynyt hautautuneena muun muassa Herculaneumissa vuodelta 79. Korsvirkerakenne ei kuitenkaan ollut roomalainen keksintö, vaan sitä on tavattu myös aikaisemmissa Välimeren kulttuureissa. Muualla maailmassa rakenne on ollut laajalti käytössä esimerkiksi Aasiassa.²

Vitruviuksen asettamasta kritiikistä huolimatta korsvirkerakenne on ollut erittäin yleinen tekniikka. Rakenne perustuu hirsiristiksoon, joka täytetään toisella materiaalilla. Yleisimpiä täytemateriaaleja ovat olleet savi, maasekoitteet, kivi ja tiili. Espanjassa korsvirkerakenteesta esiintyy myös harvinaisempaa variaatiota, jossa kehikko on tiilistä ja täyteaine maata.⁴ Täytekentät on saatettu rapata, mutta hirttä ei yleensä ole ylitetty, sillä puun kosteuslaajeneminen aiheuttaa rappauksen halkeilua. Hirsiristikon tyyli ja tiheys vaihtelee alueittain, samoin kuin rakenteiden tavoiteltu korkeus. Tekniikka on kuulunut erityisesti kansanrakentamisen piiriin, mutta



Kuva 4, Tiilitäytteinen korsvirkekaupunkitalo Malmössä Ruotissa. Kuva otettu vuonna 1964.

viimeistään 1500-luvulla rakenteen koristeelliset ominaisuudet olivat hioutuneet huippuunsa. Puuosia kaiverrettiin, täytepaneeleihin tehtiin tiilillä koristekuvioita tai ne koristeltiin rappauksin, laatoin ja kaiveruksin.²

Rakenne yhdistetään yleensä visuaalisesti Keski-Eurooppaan, jossa korsvirkerakenne oli erityisen suosittua ennen 1800-lukua ja kokonaisia korsvirketekniikalla tehtyjä kaupunginosia on säilynyt nykypäivään. Näillä alueilla Korsvirketalot on helppo tunnistaa niiden omintakeisen estetiikan vuoksi.

Pohjoismaissa rakennetta on esiintynyt keskiajan alkupuolelta. Tiilitäytteiset ristikot ovat todennäköisesti saapuneet Keski-Euroopasta tiilenvalmistuksen taidon mukana. Eniten rakennetta on esiintynyt Ruotsin ja Tanskan alueella, siinä missä Suomessa ja Norjassa pelkästä hirrestä valmistetut rakenteet ovat olleet yleisempiä. Rakenteen käytön ja aktiivisten tiilentuotantoalueiden välillä on selkeitä yhteyksiä. Myös puumateriaalin käytön rajoittaminen 1700–1800-luvulla on avannut ovia puuta säästävälle käyttävälle tehokkaalle korsvirkerakenteelle. Rakenteen perusominaisuudet ovat olleet samankaltaisia muuhun Eurooppaan nähden: tiili- tai kivijalalle on perustettu hirsikehikko, on rytmittänyt noin 80–150 sentin levyiset tiilikentät.³

Korsvirkerakenteen yleisin ongelma on rakenteen taipuminen tai vääntyminen. Rakenne on kohtalaisen joustava, mikä tekee siitä erityisen kestävä maanjäristysalueilla. Toisaalta samalla johtuen maaperämuutoksista, puuosien epäsäännöllisyydestä, rakenteen virheestä tai diagonaalisen tuen vajavuudesta, tämä jousto voi myös pitkällä aikavälillä aiheuttaa näkyviä vääntymiä rakenteessa. Eri täyttemateriaalit tarjoavat rakenteelle lisävakautta. Esimerkiksi tiilitäyte saattaa auttaa rakennusta pitämään muotonsa ja ohjaamaan kattorakenteisiin kohdistuvia voimia maahan. Useimmiten vääntymisen aiheuttaja on maanvajoaminen, ongelma perustuksissa tai surkastunut pilari.

Pohjoismaissa esiintyy jonkin verran korsvirkerakennuksia, joissa seinärakenne on rapattu kokonaisuudessaan piiloon. Näissä rakennuksissa rakenteen erottaminen yksiaineisista rungoista voi olla haastavaa, mikäli rappaus on hyväkuntoinen. Mikäli seinissä on havaittavissa vääntymiä, voi esittää epäilyksen korsvirkerakenteesta. Erityisesti eri kerroksien väliset paraabelimaiset kaartteet ovat korsvirkerakenteelle tyypillisiä.²

- 1 *Vitruvius, De Architectura, Book II, Chapter 8, paragraph 20.*
- 2 *Britannica, (n.d). Half-timber work.*
- 3 *Copani (2007)*
- 4 *Dethier (2019), s. 52*

2.2 Strömforsin maatalousosasto

Pohjoismaissa sijaitsevat rautaruukit ovat olleet historiansa alusta alkaen omavarais-yhdyskuntia, joiden tyypillinen piirre oli tuottaa itse kaikki tarvittava sekä yhteisön elämiseen, teolliseen toimintaan ja infrastruktuurin kuten rakennusten ylläpitämiseen. Maataloustoiminta ruoantuotantoa ja metsänhoitoa varten on ollut näistä prosesseista kaikista itsestään selvin. Maatiloja voitiin käyttää myös vakuutena uusia hankintoja tehtäessä. Suurin osa ruukeista ei kuitenkaan viljellyt tilojaan itse, vaan vuokrasivat ne tuotteita tai rahallista korvausta vastaan.^{1,2}

Kun Nohrström ja af Forselles ostivat Petjärven kosken ruukin Johan Creutzilta 1743-luvulla, kauppaan kuului myös Petjärven entinen säteritila, jolle oli annettu kahden ratsumiehen varustamisvelvollisuus vuonna 1695. Velvollisuutta seurasi myös varovapauksia ja oikeuksia kerätä mulilta, niin kutsuuilta aukmenttiviloilta, veroja. Aukmentteja Petjärven ratsutilalla oli yksitoista levittyneenä Vähä-Ahvenkosken, Vaahterapään saaren, Ruotsinkylän ja Lapinjärven alueelle. Ratsutilalla oli oikeus hankkia täysi omistusoikeus aukmenttiviloihinsa toimittamalla muutaman vuoden kruununveroja. Tätä oikeutta käyttämällä Strömforsin verokeruuvoima oli nelinkertaisesti 1760-luvulle tultaessa. 1800-luvulle saavuttaessa Strömforsin perilliset olivat kas-

vattaneet omistuksia ennestään.^{1,3}

Useista pienistä tiloista koostuvan kokonaisuuden luonne muuttui 1800-luvun jälkipuoliskolla, kun tilojen toimintoja yhdistettiin kolmeksi suureksi johtotilaksi: Petjärven, Jokiniemen ja Ahvion kartanoon. Petjärven tilaan liitettiin Strömforsin ruukin maataloustoiminta, Vähä-Ahvenkosken tiloja, sekä yksittäisiä tiloja Suomenkylästä, Ruotsinkylästä ja Lapinjärveltä. Jokiniemeen yhdistettiin yksi ratsutila Viirilästä.^{1,3}

1900-luvun alussa A. Ahlströmin johdosta maaomistuksia selkeytettiin ja muutamia tiloja myytiin. Ennen toista maailmansotaa Petjärven tilalle kuului 3.261 hehtaaria maata, Jokiniemelle 998 hehtaaria ja Ahviolle 853 hehtaaria. Peltoja Jokiniemellä oli eniten, Petjärven kartano taas oli erikoistunut karjankasvatukseen. Toisen maailmansodan jälkeen siirtolaisten asuttaminen vähensi Strömforsin omistamia maita ja jäljelle jäivät Petjärven tila 3.700 hehtaaria ja Jokiniemi 300 hehtaaria.^{1,3}

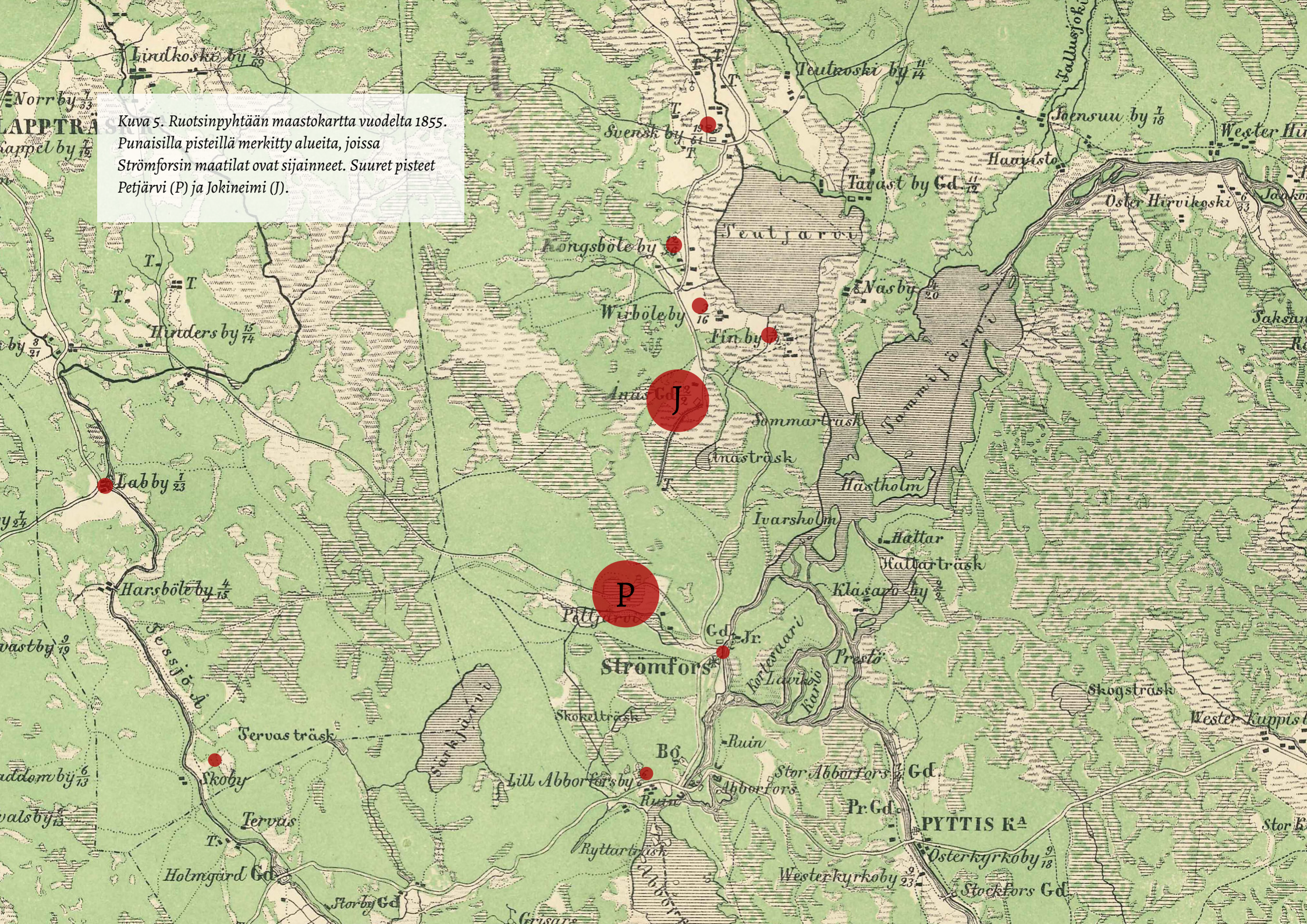
Petjärvi ja Jokiniemi olivat kuitenkin esimerkillisiä tiloja maidontuotannon, salaojituksen, puutarhaviljelyn ja karjanjalostuksen saralla. Vuonna 1920 heinä, vilja ja karjatuotteet toivat hieman yli puolen miljoonan markan tulot. Tiloilla oli sota-aikojen välissä yhteensä noin 250 lehmää sekä 65 hevosta jaettuna Petjärven tilalle (16), Jokiniemeen (16)

ja Strömforsin ruukille (20). Tiloilla toimi lisäksi pitäjän ensimmäiset meijerit.³ Maatalousosasto tarjosi työpaikan 1900-luvun alussa noin 400 henkilölle ruukin ulkopuolella.^{3,4}

Strömforsin ruukilla maataloustoiminnasta oli suurtilojen toimintaan verrattuna pientä ja pääasiassa tuki ruukkiyhteisön suoria tarpeita. Ruukilla järjestäytyneet toiminta näkyi selviten Tallinmäellä, jonne oli 1800-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä rakennettu uusi suuri navetta ja talli. Ruukilla karjanpitoa merkityksellisempää oli hevosten läsnäolo. Kun tarkastellaan aikaisempaa ennen sota-aikaa edeltänyttä tilojen hevosmäärää, voidaan huomata Strömforsilla olleen hevosia merkittävästi muita enemmän. Tämä on johtunut ruukin teollisuustoiminnan vaatimasta kuljetustyön määrästä. 1920-luvulla hevosten lukumäärä on mitä todennäköisimmin jo ollut pienempi kuin 1800-luvulla, jolloin vuonna 1905 perustettu rautatie ei vielä ollut keventämässä työnsarkaa. Hevosten merkitys ruukilla väheni vasta 1960-luvun jälkeen, kun traktorit syrjäyttivät hevoset. Samoihin aikoihin Tallinmäen rakennukset alkoivat siirtyä pois maatalouskäytöstä varastoiksi ja autotalleiksi.¹

Tallin ja Navetan länsipuolelle jäi Strömforsin ruukin puutarha, jonka juuret juontavat 1800-luvulle. Vuoden 1908 suunnitelmassa

Kuva 5. Ruotsinpyhtään maastokartta vuodelta 1855. Punaisilla pisteillä merkitty alueita, joissa Strömforsin maatilat ovat sijainneet. Suuret pisteet Petjärvi (P) ja Jokineimi (J).



ruukille puutarhaan on merkitty kellari- sekä kasvihuonerakennukset ja niitty Tallin länsipuolelle. Puutarhassa viljeltiin 1900-luvun alussa kaalia ja mansikoita, Savitalon edessä pellolla turnipsia, porkkanoita ja nauriita. Lisäksi oli päärynä- ja omenapuita. Välirauhan aikana puutarhaan rakennettiin uusi suuri kasvihuone, joka näkyy vuoden 1956 kartassa. Siellä kasvatettiin tomaatteja, avomaankurkkuja sekä tulppaaneja ja hyasintteja Helsinkiin vietäviin joulukukkakoreihin. Lämmittimenä

toimi puretun rautatien toimettomaksi jäänyt veturi. Puutarhaa kutsuttiin arjessa Oranssiksi ruotsin orangeri sanan mukaan.³

1950-lukua lähestyttäessä Strömforsin vanha teollisuus koki viimeiset hetkensä ja ruukin elämä muuttui kun A. Ahlström perusti muovitehtaan kylälle vuonna 1947. Alkoi uudenlaisten elinkeinojen aika, sillä pian Strömfors muuttui Ahlströmin sivuosaisesta tuotantopaikkakunnasta yhdeksi yhtiön merkittävimmistä.¹ 1960-luvulla maatalosaston kartanoiden kirjanpito

yhdistettiin ja osasto nimettiin Strömforsin maatalousosastoksi. Kokonaisuuteen kuuluvat vanhat Strömforsin Petjärven ja Jokiniemen kartanot, sekä A. Ahlströmin 1900-luvun alussa hankkima Karhula.^{1,3}

Loppuvuosisataa sävyttävät maataloustoiminnan kaventaminen pienissä erissä. Vuonna 1969 maidon ja vehnän markkinointiin liittyvän lainsäädännön aiheuttamien hankaluuksien mukaan A. Ahlström päätti lopettaa karjanhoidon kokonaan. Vuonna 1970 Strömforsin 67 lehmää myytiin teuraaksi. Henkilökunta väheni 1960-luvun 40 henkilöstä kymmeneen.¹ Puutarhan toiminta päättyi vuonna 1970 ja työntekijät siirrettiin töihin muovitehtaalalle.² 1990-luvulla Jokiniemen ja Petjärven pellot vuokrattiin ja kartanot myytiin pian sen jälkeen. A. Ahlströmin haltuun on kuitenkin jäänyt vielä pieniä pelto- ja metsäalueita Strömforsin tehtaan ympäristössä.³



Kuva 6, Ruukin puutarha mahdollisesti Tallin vellikellosta kuvattuna 1960-luvun alussa. Keskellä 1940-41 rakennettu iso kasvihuone, taustalla kellari ja vanha kasvihuone. Etualalla vasemmalla lämmityslaitteena käytetty pässi.

1 Sirén, (1970, sivut 29-32, 72.

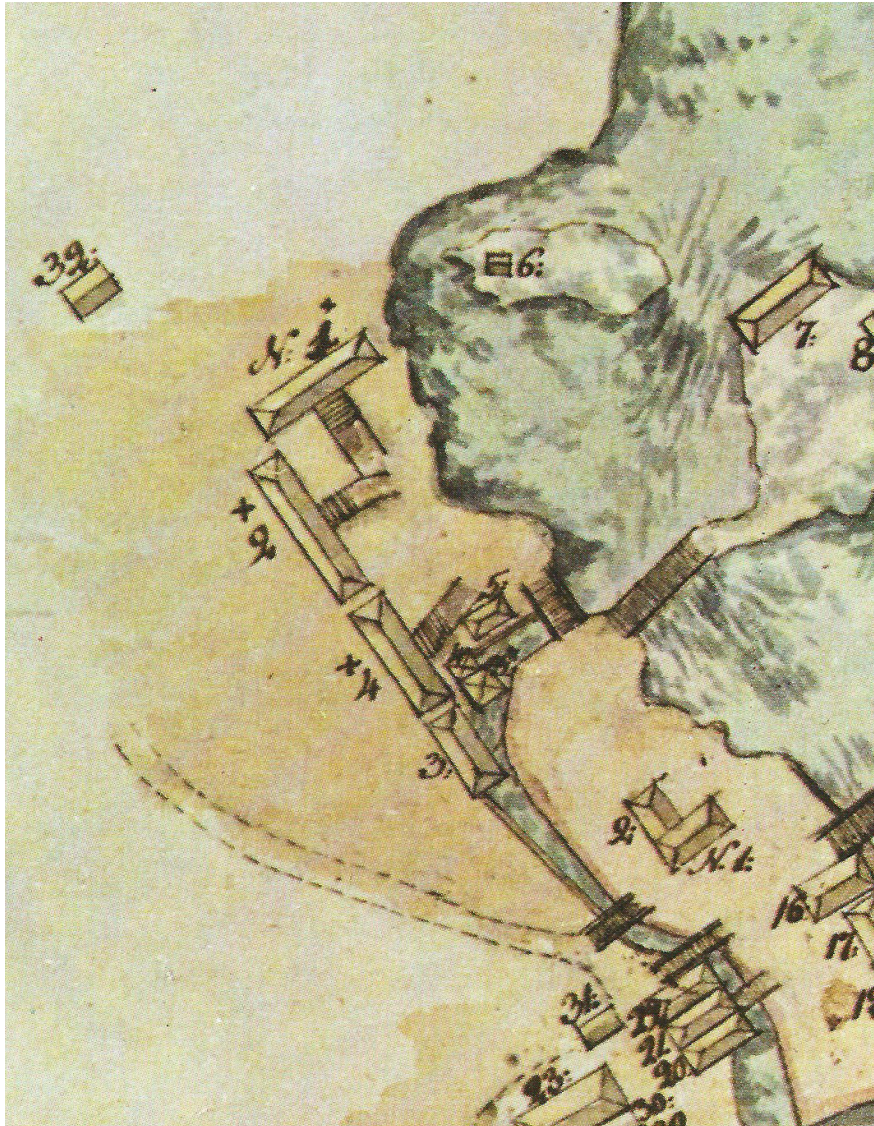
2 Koskinen, R. (2013)

3 Rautakorpi H., Yms. (2008), sivu 169-176.

4 Aho, (1907) sivut 337, 352

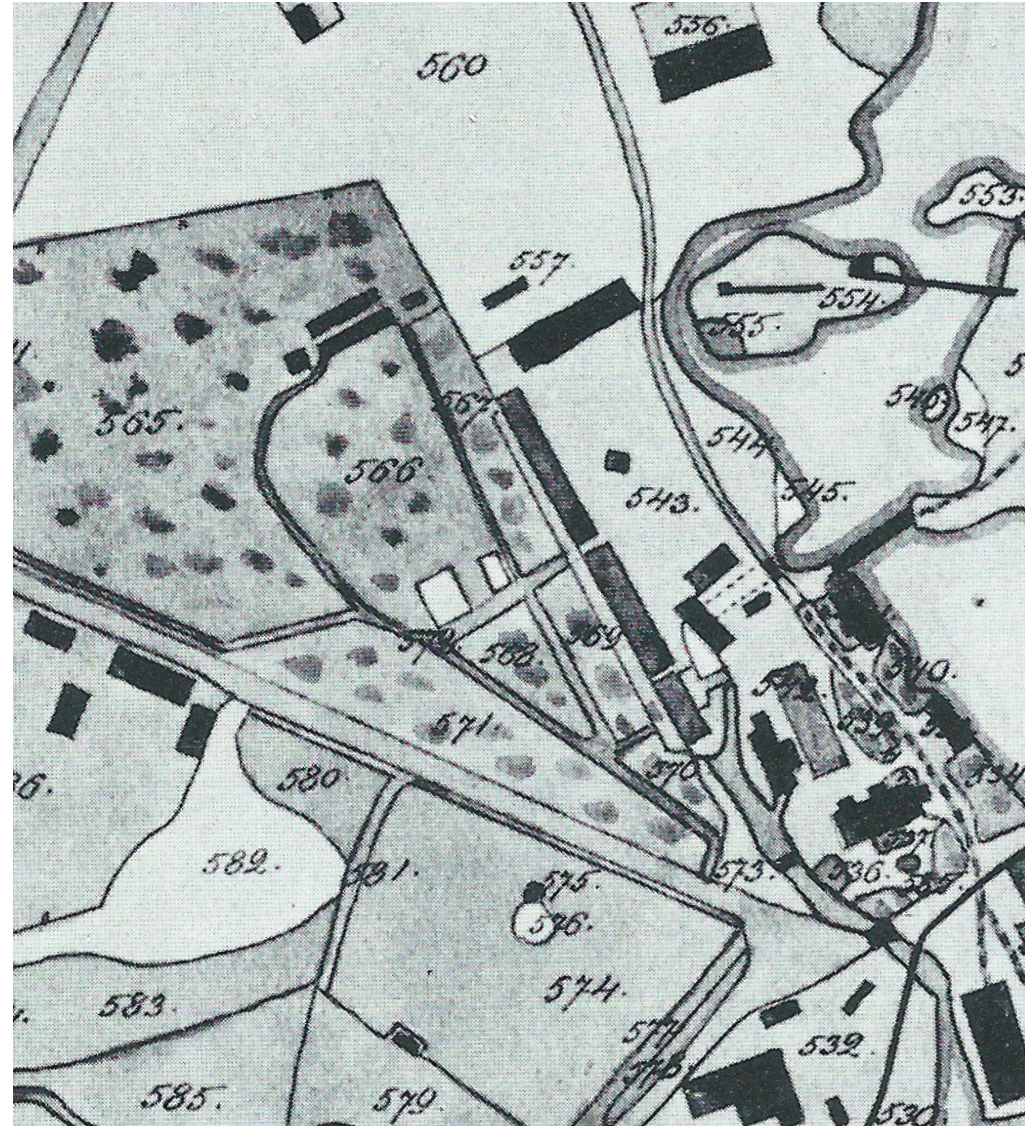


Kuva 7, Ilmakuva Strömforsin ruukista 1900-luvun alkupuolelta. Puutarhassa ei ole vielä uutta kasvihuonetta, eikä Tallin julkisivuihin ole tehty uusia autotallin ovia.
1. Talli; 2. Navetta; 3. Tiilikuivaamo; 4. Puutarha; 5. Vaakahuone; 6. Armonlinna; 7. Tiiliruukin aitta; 8. Manufaktuuripaja; 9. Panimo/Vaasanlinna; 10. Päärakennus.



Kuva 8, 1809, Kartta palovakuutusasiakirjoja varten.

N1+: Navetta; +2: Talli, +4: tiilikuivaamo, 3: Vaasanlinna/panimo, 5: tiiliuuni, 4-3+: savimylly.



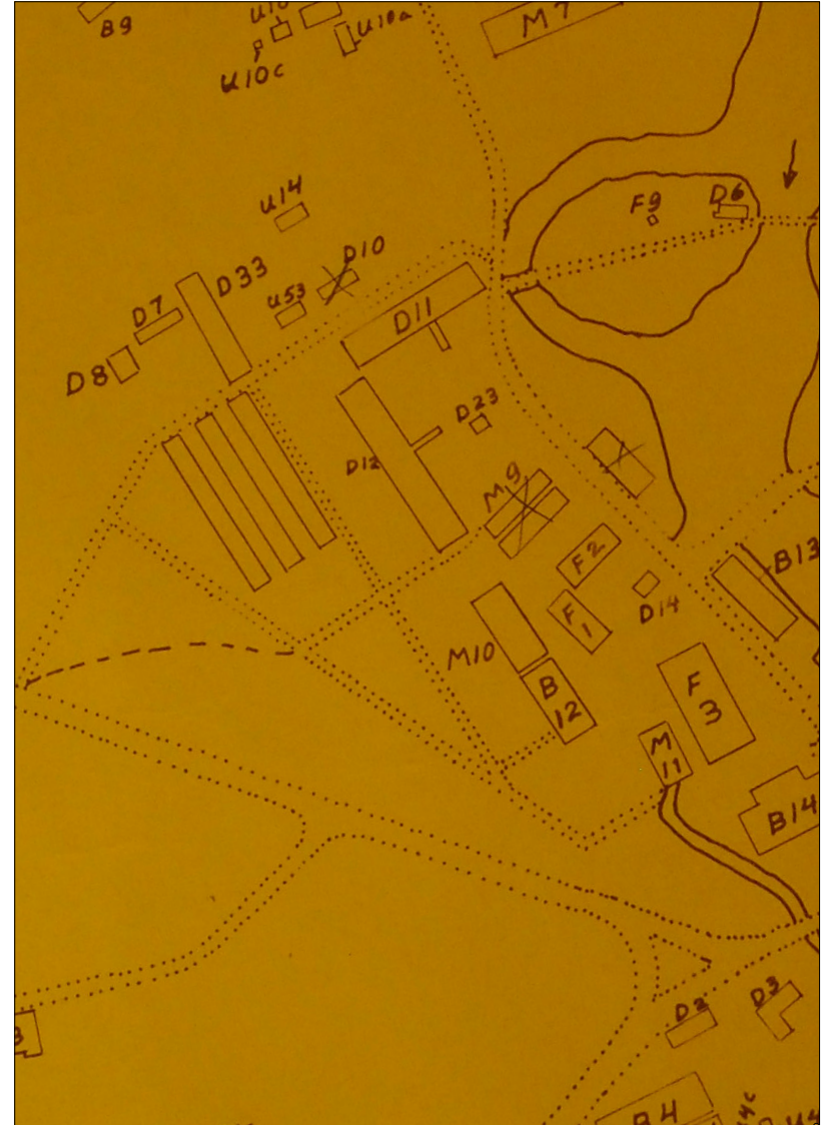
Kuva 9, 1910, Kartta Strömforsin Ruukista.

Puutarha on piirretty paikoilleen Tallinmäen länsipuolelle. Tallinmäen maasillat eivät näy kartassa, mutta vaakahuone ja uudet tiiliruukin rakennukset on piirretty paikoilleen.



Kuva 10, 1941, ilmakuva.

Tallinmäellä näkyvät mansardikattoiset maatalousrakennukset ja niiden kainaloon jäävän tiiliruukin lisääntyneet katokset. Puutarhassa ei ole vielä suurta kasvihuonetta.



Kuva 11, 1956, Strömforsin tehdasalueen kartta.

Puutarhan uudet rakennukset on piirretty paikoilleen. Kartassa on esitetty myös ajatuksia rakennusten purkamisesta.

2.3 Tallinmäen muodostuminen ja käyttö

Strömforsin Ruukki on muodostunut keskeisen ruukinkadun sijaan eräänlaisiksi toimintokeskittymiksi Kymijoen läntisen haaran ja siitä uurrettujen kanavien varrelle. Strömforsin aktiivisen kehittämisen aikana 1750-luvulta 1850-luvulle ruukin maataloustoiminta kattoi useita tiloja nykyisen Ruotsinpyhtään ympäristössä. Omavaraisuus oli olennainen osa rautaruukkitoimintaa 1700- ja 1800-luvuilla. Maataloustoiminta näkyi myös ruukissa puutarhan ja ympäröivien peltojen viljelynä, sekä maatalaeläinten hoitona. Tallinmäki, näiden maataloustoimintojen keskittymä, on muodostunut Ruukinkadun, päärakennuksen ja entisen tiiliruukinkanavan pohjoispuolelle.

Ensimmäiset viitteet Strömforsin Tallinmäen rakennuskannasta ovat 1800-luvun alussa piirretyt kartat. Vuoden 1832 palovakuutusasiakirjoissa esitetty piirros on kartoista varmasti vakuutuskirjojen hetkeä dokumentoiva. Muut kartat ovat todennäköisesti luonteeltaan suunnitelman omaisia, sillä useat niistä on päivätty ennen Tallinmäen 1800-luvun alun rakennusten valmistumista, mutta esittävät silti myös uudet rakennukset. Tallinmäki on esitetty jo ensimmäisissä kartoissa kokonaisuutena, jollaisena se on Tallin ja Navetan osalta säilynyt tähän päivään asti, mutta alueen historiasta kertovissa kirjoissa mainitaan Tallinmäellä sijainneen navetta ja

tallirakennus myös ennen 1800-lukua. Tarkkaa kuvausta ei ole säilynyt, mutta todennäköisesti vanhat rakennukset sijaitsivat nykyisten paikalla ja ne oli rakennettu 1750-luvun tienoilla, kun Nohrström ja Forselles kehittivät ruukkia aktiivisesti. Nohrström muutti ensimmäisenä ruukinpatruuna Strömforsiin ja tarve ruukinkartanolle tavallisesti kuuluville talousrakennuksille syntyi.^{1,2}

Kun nykyiset talli- ja navettarakennukset rakennettiin vuosina 1806 ja 1809, Tallinmäen kokonaisuutta rajasi etelässä tiiliruukki, joka oli perustettu 1740–50-luvulla. Myös tiiliruukin rakennuksia uusittiin 1800-luvun alussa ja kokonaisuuteen lisättiin suurieleinen tiilikuivaamo, joka sijoittui uusitun tallin ja panimorakennuksen (nykyinen Vaasanlinna) väliin. Yhdessä nämä kolme valkoiseksi rapattua mansardikattoista rakennusta muodostivat selkärangan ruukin pohjoispuolen rakennuskannalle. Rangan itäpuolelle jäi tiiliruukki, 1892 puretun päärakennuksen piha ja Tallinmäki. Länsipuolelle jäi ruukin puutarha ja peltomaita. Tallinmäen aukiolla Tallin edessä sijaitsi 1800-luvun arviolta 1950-luvun tienoille asti vaakahuone, jota käytettiin rautatuotteiden punnitsemiseen.

Tallinmäellä maataloustoiminta oli vielä oleellinen osa rakennusten käyttöä 1900-luvun alussa. 1920-luvulla tehtaan tallissa oli 20



Kuva 12, Vaakahuone Tallinmäellä. Kuva 1900-luvun puolivälistä.

hevosta, joita käytettiin erilaisiin maatalous- ja kuljetustöihin.¹ Navetassa oli lehmä ja sikoja. Ensimmäiset muutokset tulivat toisen maailmansodan mukana. Tallista tehtiin kranaattisorvaamo ja sen suojaksi Tallinmäkeä rajattiin piikkilangalla ja vartija valvoi työntekijöiden kulkua. Sodan ajaksi ruukille jääneet hevoset siirrettiin Navettaan. Välirauhan aikana Tallinmäen länsipuolelle puutarhaan rakennettiin lämmitetty kasvihuone.²

Sodan jälkeen Tallinmäen kokonaisuus on muuttunut erilaisten rakennusten purkamisen myötä. Tiiliruukki purettiin ja kanava täytettiin 1950-luvulla osana perinteisen teollisuuden alasajoa uuden keinohartsitehtaan siirryttyä Strömforsiin. Tiilikuivaamon tilalle on rakennettu pieni autotalli 1900-luvulla, joka palvelee nykyään Vaasanlinnan asukkaita. Puutarha

kasvihuoneineen lopetti toimintansa 1970-luvulla ja rakennukset purettiin. Vaakahuone, jonka kivijalan jäljet näkyvät vielä Tallinmäellä, on myös purettu sotien jälkeen.^{1,2}

Jäljelle jääneiden rakennusten käyttötarkoitus muuttui keinohartsitehtaan perustamisen jälkeen. Maataloustoiminta lakkasi vähitellen kokonaan, kun autot korvasivat hevoskuljetukset ja Ahlström luopui maanviljelystä Strömforsissa. Tyhjiksi jääneet Navetta ja Tallirakennukset siirrettiin varastokäyttöön ja autotalleiksi. Tallimäki ei kuitenkaan koskaan jäänyt täysin vaille käyttöä, vaan se toimi välillä paikkana ruukin sisäisille tapahtumille.^{1,2}

Seuraavat muutokset Tallinmäen käyttöön tapahtuivat 1980-luvun Ruukin elävöittämisprojektin yhteydessä, jolloin Tallin ja Navetan tiloja alettiin muuttaa vähitellen käsityöläisten käyttöön ja 2000-luvulla Tallinmäelle rakennettiin pieni esiintymislava vanhan tiiliruukin rakennusten kohdalle. Tallinmäestä on sittemmin tullut ruukin tapahtumien sydän ja aukiolla järjestetään erilaisia festivaaleja sekä muuta elämystoimintaa.³

¹ Sirén (1971)

² Rautakorpi H., yms. (2008).

³ MV/KYP, 11.9.1995



Kuvassa 13a, Näkymä panimon edestä kohti pohjoista, tiilikuivaamon maasillan alitse.



Kuva 13c, Tallinmäen saappaanheittokilpailu, vuonna 1978.



Kuva 13b, Näkymä Navetalta kohti tiiliruukin rakennuksia. (KAVI, Trifonoff, 1939)

3 Rakennushistorialliset vaiheet

3.1 Rakentaminen ja alkuperäinen käyttö

Strömforsin Talli rakennettiin vuonna 1807 korvaamaan vuonna 1805 tulipalossa tuhoutuneen tallirakennuksen.¹ Aikaisemmasta tallirakennuksesta ei tämän tutkimuksen aikana löytynyt tietoa. Myös nykyisen Tallin alkuperäinen muoto ja erityisesti 1800-luvun käyttö on kirjallisten lähteiden varassa. Rakennuksen suunnittelija ei ole tiedossa, eikä siitä ole löytynyt piirroksia 1800-luvulta. Rakennustöistä oli vastuussa mitä todennäköisimmin Virginia af Forsellesin luottorakennusmestari Anders Saxen sekä ruukin muurarimestari Anders Ström, jotka mainitaan vuoden 1832 palovakuutusasiakirjoissa.² On hyvin todennäköistä, ettei Tallilla ollut erikseen suunnittelevaa nimekästä arkkitehtiä, vaan se on syntynyt vielä 1800-luvun alulle tyyppillisesti rakennusalan ammattilaisten yhteistyössä 1700-luvun mallikirjojen typologioita ja yleisiä tyyliohjeita soveltaen.

Ensimmäistä kertaa Tallia kuvataan vuoden 1809 palovakuutusasiakirjassa, jossa kerrotaan Virginia af Forsellesin rakennuttamista lisärakennuksista sitten vuoden 1806 inventaarion. Tallista kerrotaan seuraavasti:

Korsvirkerakenteella tehty Talli on valmistunut vuonna 1807. Tiilitäytteiset seinät ovat 12 tuumaa (n. 30 cm) paksut ja tehty 1 ¼ kyynärän (80 cm) korkuisen kivijalan päälle. Rakennus on kokonai-

suudessaan 87 kyynärää (52,2 m) pitkä, 16,5 kyynärää leveä (9,9 m) ja räystäskorkeus on 5 kyynärää (3 m). Tilat on jaettu talleihin ja vaunuvarastoon. Pohjoispäädyn tallissa on 36 kyynärää (21,6 m) pitkä, vaunuhuone eteläpäädyssä 33 kyynärää (19,8 m) pitkä ja niiden välissä niin kutsuttu vierastalli 18 kyynärää (10,8 m) pitkä. Tilat on varustettu asianmukaisesti pilttuin, portein ja seimin.

Vesikattorakenteessa on hirsiset kattotuolit, hyvä aluslaudoitus ja mäntypaanukate. Vesirännejä on yhteensä 174 kyynärää (104,4 m), joita tukee 39 kappaletta rännikoukkuja. Koko rakennuksessa on yhteensä 16 ikkunaa ja kolme suurta kaksoisovea tai porttia. 13 kappaletta pienempiä ikkunoita alemmassa kerroksessa. Ikkunat on varustettu karmeihin ja heloihin. Kolme kappaletta ikkunoita rehuullakolla, varustettu karmeihin ja heloihin. Kaksiosainen suuri ovi (Talliin), 3,5 kyynärää (2,1 m) korkea ja 3 kyynärää (1,8 m) leveä, joka on varusteltu rautasaranoilla, taittopuomilukolla (fällbomslås), kolmella salvalla ja öljyväriellä. Suurempi portti vaunuvarastoon, 4 kyynärää ja 2 tuumaa korkea (noin 2,45 m) ja 4 kyynärää, 2 tuumaa leveä, varustettu vanhoilla karmeilla ja rautasaranoilla, taittopuomilukolla ja kolmella salvalla. Yksi ovi tallien välissä. Korkeus 3 kyynärää ja 11 tuumaa (n. 1,85 m) ja leveys 2 kyynärää, 14 tuumaa (1,23 m). Ovi kaksiosainen, rautasaranoilla ja lukolla varustettu. Viimeisenä ovi vintille, tehty kahdesta

osasta, ¾ kyynärää korkea ja 3,5 kyynärää leveä (2,1 m). Varustettu rautasaranoilla ja lukolla ja rautasalvalla.

Rehu-ullakko on koko rakennuksen laajuinen ilman tilajakoa. Ullakolle johtaa pitkä porras, joka on tehty hirsistä ja laudoista. Ullakon lattialaudat ovat huonommista laudoista kuin muualla talossa. Ullakolta on laudoista ja nauloista tehtyt rehu-luukut. Välipohjarakenteessa on 66 kappaletta palkkeja. Talleissa alakatto on paneloitu. Pohjoispäädyn tallissa on 14 pilttuuta, joiden rakenteet on tehty hienommista laudoista ja paremmista mäntypilareista. Molempien tallien lattiat ovat lankuista. Vaunuvarastossa on lankkulattia huonommista lankuista. Alapohjarakenteessa on 60 suurta mäntyhirsipalkkia.

Kentätutkimuksen aikana otetuista mitoista voidaan päätellä Tallin olevan kooltaan samanlainen kuin vuonna 1809. Myös peruspiirteet kuten koko rakennuksen kokoinen ullakko ja räystäskorkeus ovat kuvauksen mukaiset ja ovien kuvaukset vastaavat vuonna 1945 tehdyn mittauspiirustuksen ovien mittoja. Myös rakennusrunko on yhä pääosin korsvirkerakenteinen ja perustettu luonnonkivijalalle.

Näiden Tallin rakenteeseen liittyvien huomioiden jälkeen on pohdittava hetken sen Strömforsin rakennuskantaa ajatellen harvinaista rakenneratkaisua, korsvirketekniikkaa.

Virginian uudistuksissa Strömforsin rakennettiin 1800-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä useiden pienempien talusrakennusten lisäksi viisi suurta uudisrakennusta, joista kaksi, Talli ja panimo, toteutettiin korsvirkerakenteella ja kaikki muut toisistaan eriävin metodein. Näistä kahdesta Panimo, nykyinen Vaasanlinna, valmistui ensin vuonna 1806 ja Talli vain vuosi sen jälkeen.

1800-luvun alussa, mahdollisesti uuden rakennuskannan suunnitteluprosessin aikana Vaasanlinnan itäpuolella sijaitsevan tiiliruukin laitteistoa uudistettiin ja tuotantokapasiteetti kasvoi. Tiiltä alettiin käyttämään myös ruukin sisäisiin hankkeisiin, eikä vain ulosmyytäväksi. Tuotannon tehostaminen oli mahdollisesti suorassa yhteydessä alkavien rakennushankkeiden kanssa, eikä tiilestä rakennusmateriaalina ollut puutetta. Se voi olla yksi syy korsvirkerakenteeseen, joka on yleisempi alueilla, joissa tiilestä ei ole pulaa, mutta puuta halutaan säästää. Se jättää silti vielä kysymyksiä siitä, miksei Tallia ja Vaasanlinna rakennettu massiivitiilirakenteisena kuten Navetta niiden jälkeen vuonna 1809.^{2,3}

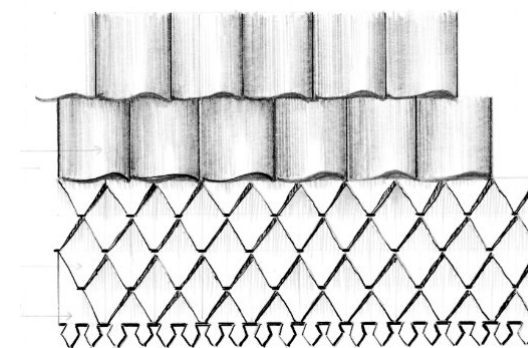
Kuten aikaisemmassa taustakappaleessa 2.2 todettiin, korsvirkeratkaisu vaikuttaa olleen Suomen alueella harvinaisempi ja Pohjoismaiden alueella enemmän suosittu Ruotsissa. Kuten muissakin vaikutteissa, ei

olisi poikkeuksellista, että Virginian tahdosta Ruotsissa suosittuja tekniikkoja olisi testattu Strömforsissa. Korsvirkeytyille tyypillistä olisi kuitenkin ollut jättää hirsiristikko visuaalisesti näkyviin, mutta Tallin seinät on oletettu olevan umpeen rapatut jo 1800-luvun alussa. Tämä yksityiskohta herättää pohtimaan, oliko rakenteellinen ratkaisu sittenkään niin määrätietoinen laina Ruotsista vaan jonkinlainen siirtymävaihe Strömforsin rakennushistoriassa hirsirakenteista massiivitiilirakenteisiin. Eri-laisten rakenneratkaisujen kokeilua tukee myös samoihin aikoihin tehty savitalo Krouvinmäki ja tiilikuivaamo, joka toteutettiin tiiliarkadikaarin. Rakenteiden kokeilu selittäisi miksi Vaasanlinnan ja Tallin jälkeen rakennettu Navetta toteutettiin jo toisella rakenteella. Tässä tutkimuksessa ei löytynyt aiempaa suomalaisesta korsvirkerakentamisesta tehtyä tutkimusaineistoa, miksi tämän tutkimuksen piirissä ei voida esittää suoraa väittämiä siitä kuinka harvinainen Tallin alkuperäinen toteutus oli Suomessa ajalleen. Strömforsin kontekstissa Talli on kuitenkin ainoa säilynyt tiilitäytteen korsvirkerakenne.

Suurempia rakenteita pohdittaessa täytyy huomioida myös palovakuutuksessa mainittu katemateriaali, mäntypaanu. Paanukate ei ole ollut kovin yleinen ratkaisu maatalousrakennukselle 1800-luvun alussa, vaan lautakate olisi

ollut yleisempi vaihtoehto. Paanukatteesta on kuitenkin myös myöhempiä todisteita vuoden 1945 Tallin mittauspiirustuksissa joihin Theodor Lindqvist on tehnyt merkintöjä kattorakenteesta (sivulla 22). Niissä kuvataan ylempällä lappeella olevan kattotiiliä, joiden alla on puusuomuksia ja alemman lappeen olevan päreistä.

Kun tarkastellaan rakennuksen sisätilojen kuvausta verrattuna kenttätutkimuksen mitauksiin, voidaan todeta kuvauksessa mainittujen seinien olevan yhä paikoillaan, mutta sittemmin tilaan on tehty myös uusia jakoja.



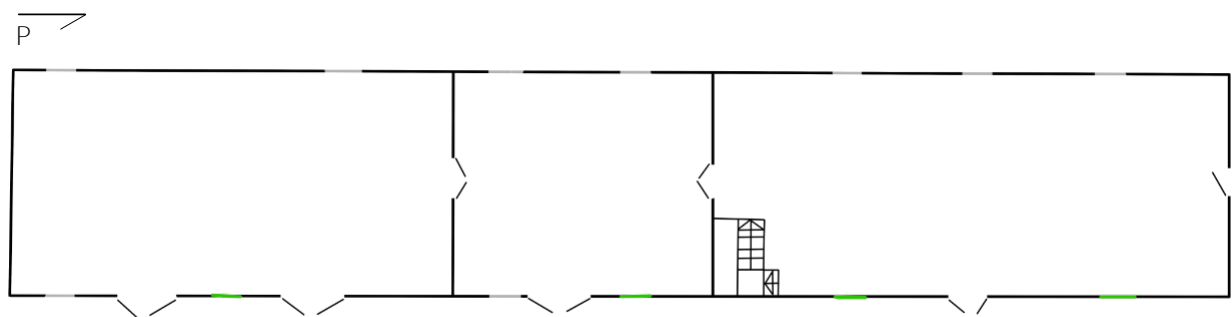
Kuva 14, Ote Lindqvistin tiilikuivaamon piirustuksesta, jonka kattodetaljiin hän viittaa Tallin mittauspiirroksessa.

Alkuperäisessä kuvauksessa Talli on ollut jaettuna kolmeen tilaan: kahteen talliin ja vaunuvaajaan. Ovikuvauksessa esitellään kaksi maantasokerroksen ovityyppiä ja numeroiden tulkinnasta riippuen ovia voidaan lukea olleen yhteensä neljä (kumpaakin tyyppiä kaksi) tai vain kaksi kappaletta. Verrattuna Lindqvistin mittauspiirroksen ovien mittoihin, pienempää ovea vaikuttaisi olevan vain yksi, siinä missä suurempaa ovea olisi ollut kolme kappaletta. Näiden havaintojen perusteella voitaisiin olettaa ainakin itäjulkisivun pohjoisimman oven olevan alkuperäisessä paikalla (ja alkuperäisen kokoinen vielä vuonna 1945) ja ainakin yhden entisen vaunuvaraston oven olevan

alkuperäisellä paikalla (nykytilassa itäjulkisivun eteläpäädyn matalammat ovet). Vierastalliin johtanut ovi on tästä huolimatta epäilemättä ollut myös olemassa omana sisäänkäyntinään, ja myöhempi Trifonoffin elokuvan tarkastelu paljastaa oven olleen muita pienempi ja mittauspiirroksessa mahdollisesti sattuneen virhe. Itäjulkisivun ovien lisäksi vuoden 1945 pohjapiirroksessa on yksi yksilehtinen ulko-ovi pohjoispäädyssä, joista ei ole mainintaa palovakuutusasiakirjoissa, mutta sen olemassaolo on ollut tallin toiminnan kannalta hyvin oleellinen, miksi sen voidaan silti olettaa olleen osa alkuperäistä kokoonpanoa. Sisäovia mainitaan olleen vain yksi, kaksilehtinen ovi

tallitilojen välillä. Mitat täsmäävät vielä vuonna 1945 kyseisessä paikassa olleen oven mittoihin.

Muissa merkinnöissä mielenkiintoista on Navetan palovakuutusasiakirjoihin verrattuna ullakolle johtavan maasillan maininnan puuttuminen, sekä ettei ikkunoiden puitejaosta tai mitoista ole mainittu sen tarkemmin. Navetassa on mainittu ikkunoiden olevan kuusi-ruutuisia, mutta molempien rakennusten nykytilassa sekä vanhimmissa kuvissa ikkunat ovat kahdeksanruutuisia tai neljään ruutuun ja kolmioihin jaettuun ylimpään ruudukkoon jaettuja. Ikkunoiden lukumäärä itsessään ei vastaa nykytilaa, jossa maantasokerroksessa on ollut vuonna 1945 ikkunoita 17 kappaletta kuvauksen 13 ikkunan sijaan. Ullakolla vakuutuksessa mainitaan kolme suurta ikkunaa, mikä aiheuttaa pohdintoja mistä ikkunoista kuvauksessa on kyse. Nykytilassa ullakolla on yhdeksän mansardiin avattua ikkunaa ja yksi ikkuna eteläpäädyssä. Piirrosaineiston mukaan myös pohjoispäädyssä on ollut yksin ikkuna. Palovakuutusasiakirjalla on saatettu tarkoittaa päätyyn jääneitä kahta ikkunaa (kuten esimerkiksi Navetan tapauksessa on ollut), mutta yhden ylimääräisen ikkunan kohtalo jää silloin tuntemattomaksi. Toinen vaihtoehto olisi, että kolme ikkunaa olisivat länsijulkisivun mansardiin puhkaistut



Kuva 15, Diagrammihahmotelma Tallin alkuperäisestä tilajaosta ja aukotuksista. Länsijulkisivulla on tehty tutkimuksen mukaan vähiten muutoksia, joten sen aukotus saattaa olla alkuperäinen. Sen sijaan itäjulkisivun aukotus saattaa olla muuttunut. Vihreällä merkitty mahdolliset ikkunanpaikat itäjulkisivulle, jos se olisi alkuperäisessä tilassa ollut symmetrinen länsijulkisivun kanssa.

3.2 Muutokset ennen 1950-lukua.

keskimmäiset kolme ikkunaa, jotka erottuvat ryhmänä muista länsijulkisivun ullakkoikkunoista. Lähtökohtaisesti ullakkoikkunoita pidetään kuitenkin myöhäisempänä lisäyksenä 1800-luvulla, sillä Navetankin aineiston mukaan niitä ei ole alkuperäistilassa ollut.

Viimeisenä lyhyt pohdinta Navetan arkkitehtonisesta tyylistä ja sen mahdollisesta alkuperäisyydestä. Talli edustaa tyyliään kustavilaista klassismia ja on eleiltään hyvin 1700-luvun mallikirjojen linjojen kaltainen. Julkisivut ovat olleet alusta asti rapattu valkoisiksi. Vanhoista valokuvista voidaan huomata, että julkisivut ovat olleet aikaisemmin hieman koristellumpia ikkunoiden osalta, joiden päällä on ollut yksinkertainen kehysaihe. Samanlaiset koristeet on ollut myös aikalaisrakennuksissa Krouvissa ja Navetassa, joista Krouvissa ne ovat yhä jäljellä. Paljon huomiota Tallin olemuksessa saa sen hillitysti molemmista päädyistä aumattu mansardikatto, jonka päädyt on viimeistelty tylpiksi schröderiläiseen tyyliin. Kattotyypin oli kehittänyt Fagervikin ruukin rakennuksia suunnitellut Turun kaupunginarkkitehti Christian Friedrich Schröder (1722–1789), jonka tulkinnat Tukholman kaupunginarkkitehti Carl Hårlemanin (1700–1753) näkemyksistä asettivat suunnan 1800-luvun suomalaiselle kartanoarkkitehtuurille.⁴ Navetan palovakuutusasiakirjan

kuvaamat kuusiruutuiset ikkunat olisivat myös olleet hyvin 1700-luvun loppuvaiheen ihanneiden mukaiset. Virginia af Forselles oli hyvin tietoinen muotivaihteista ja voidaan hyvin olettaa Tallin arkkitehtonisen ilmeen olevan vähintäänkin lähellä alkuperäistä.

Aikaisemman alkuperäisyyttä päättelevän luvun ja erityisesti Lindqvistin mittauspiirustuksen perusteella voidaan huomata, että Talliin on tehty muutoksia jo oletettavasti 1800-luvulla, vuosisatojen vaihteessa ja/tai vielä 1900-luvun alussa. Lyhyesti kerrattuna Strömforsissa näinä kausina tapahtuneet muutokset olivat ruukin siirtyminen Virginialta tämän pojanpojalle (1850-luku), ruukin taloudelliset vaikeudet, jotka seurasivat raudanhinnan alatilasta ja lopulta johtivat ruukin konkurssiin (1870-luku), kaupat joiden seurauksena Antti Ahlström ostaa Strömforsin (1880-luku), saha-teollisuuden panostaminen ja ruukin uusi nousu (1800-1900-lukujen vaihde), sodat ja niiden tuomat pula-ajat ja erityistarpeet (1910-1930-luku), sekä viimeisenä vanhasta teollisuudesta luopuminen ja uuden muovitehtaan perustaminen (1940-50-luku).^{1,2}

Kuten aikaisemmin todettiin, vuosisadan vaihteesta on säilynyt vain vähän lähteitä ja lähes kaikki varhaisiin muutoksiin liittyvä on pääteltävä myöhempien vuosikymmenien valokuvien, tarinoiden sekä piirrosten pohjalta. Varhaisin Tallista säilynyt kuvallinen dokumentointi on vuonna 1939 kuvattu Trifonoffin dokumenttielokuva, jossa Talli näkyy osana Tallinmäen kokonaisuutta. Dokumentti on kuvattu juuri maailmansodan loppumisen jälkeen. Siinä Tallilla vaikuttaa olevan päreillä

- 1 RA, 1809/1811, bild 63-65; Sirén, 1971, s. 17–19; Idström, 1950, s. 7–8.
- 2 Härö, 2001, s. 217; RA, 1832, bild 52, 58.
- 3 Sirén, 1971, s. 38
- 4 Koskinen, r. (2013), s. 12-27, 55-56.

katettu mansardikatto, ullak-koikkunat itäpuolella, valkoiseksi rapattu jul-kisivu, sekä ikkuna-aukot ja ovet kuten Lind-qvistin piirroksessa. Ikkunoiden päällä on kaariaiheet ja ne vaikuttavat olevan yhtä mo-neen ruutuun jaettu kuin nykypäivänä. Nyky-tilasta poiketen ovissa on pystypaneelin sijaan vinopanelointi (kuva 21, sivu 26), jota on käytetty joissakin ruukin 1800-luvun alun ovissa. Dokumenttielokuvassa huomio kiinnit-tyy sillan alle jäävään oveen, sillä ovella näkyy

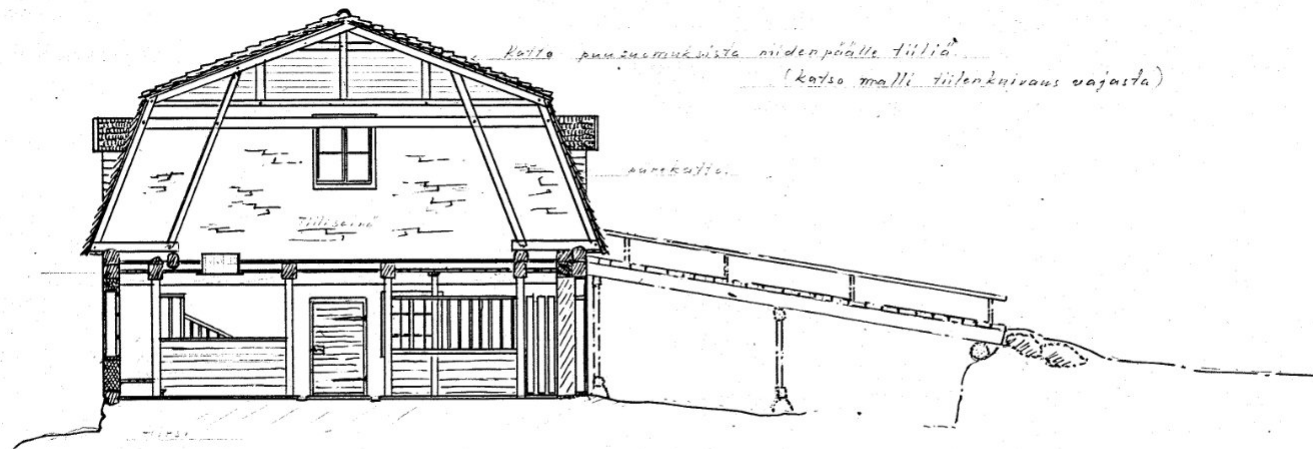
olevan samanlainen ikkunallinen yläosa, kuin Navetan puusepän verstaan ovissa sekä Yläpajan itäjulkisivun ovissa, joiden oletetaan olevan 1900-luvun alusta. Eteläpäädyn ullakko-osuus vaikuttaa olevan osittain lautainen päätellen sen hienoisesta värierosta maantaso-kerroksen sävyyn. Katolla ei näy muita esimerkiksi ilmanvaihtoon liittyviä laitteita, mikä yhtenä piirteenä erottaa Tallin Navetasta.

Kun näitä havaintoja verrataan Lindqvistin piirroksen ja ruukkilaisten kertomuksiin,

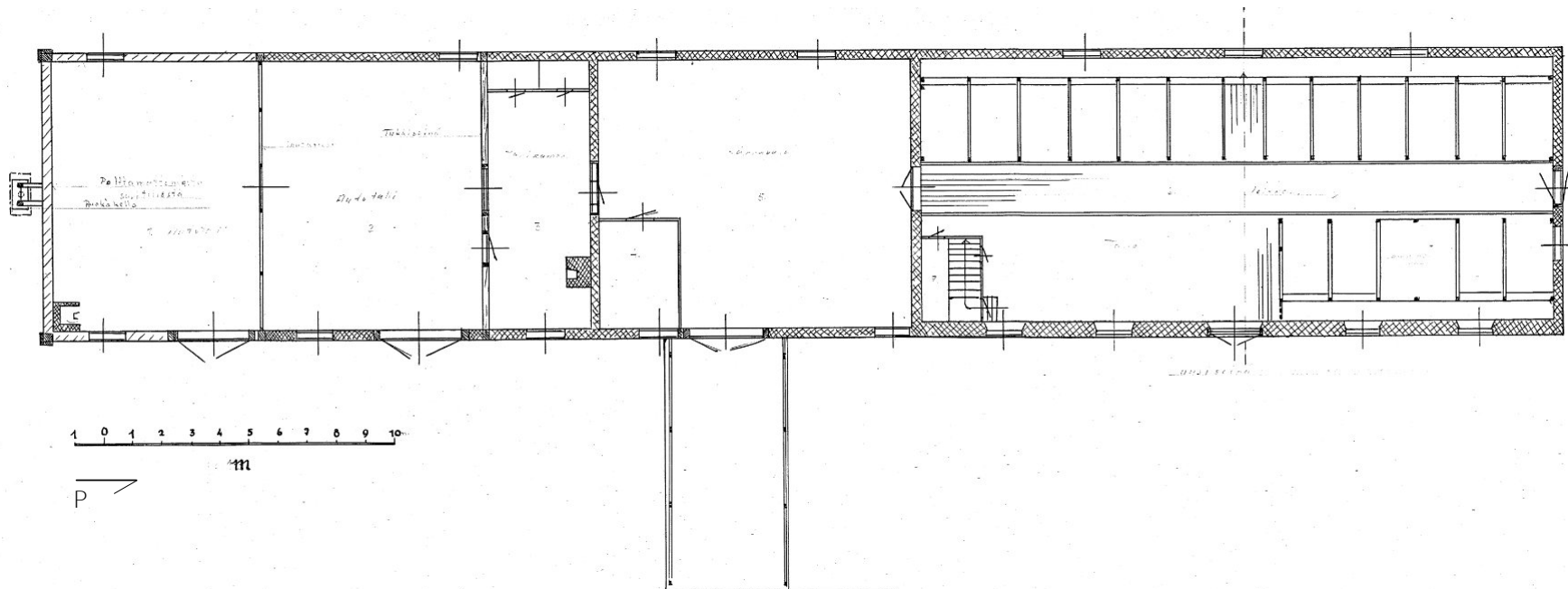
hahmottuu parempi kuva Tallinmäen ja Tallin toiminnasta vuosisadan vaihteessa. Verrattuna viereiseen Navettaan, Tallin käyttö jatkui hyvin pitkälle 1900-luvulle samankaltaisena. Hevos-ten merkitys ruukilla ei vähentynyt ennen kuin vasta 1940-luvulta eteenpäin, millä perustein on mahdollista olettaa, ettei Tallin käytössä tapahtunut merkittäviä muutoksia ennen. Lindqvistin vuoden 1945 pohjapiirros varmis-taa osittain tämän oletuksen, sillä hevosilla on yhä merkittävä osuus Tallista. Tilat ovat tästä



Kuva 16. Hetki Trifonoffin dokumentista. Tallin julkisivu itään. Ikkunoiden päällä on koristeaiheet ja kaikki ovet ovat vielä samassa tasossa. Sillan alle jäävällä ovella on ikkunallinen yläosa. Oven ympärillä on valkoiseksi maalatusta hirrestä tehty kehysaihe.



Länsitalli... rakennuspa sama
kuin talipoma ja pesutuvassa.



Kuva 17. Lindqvistin mittauspiirustukset vuodelta 1945.

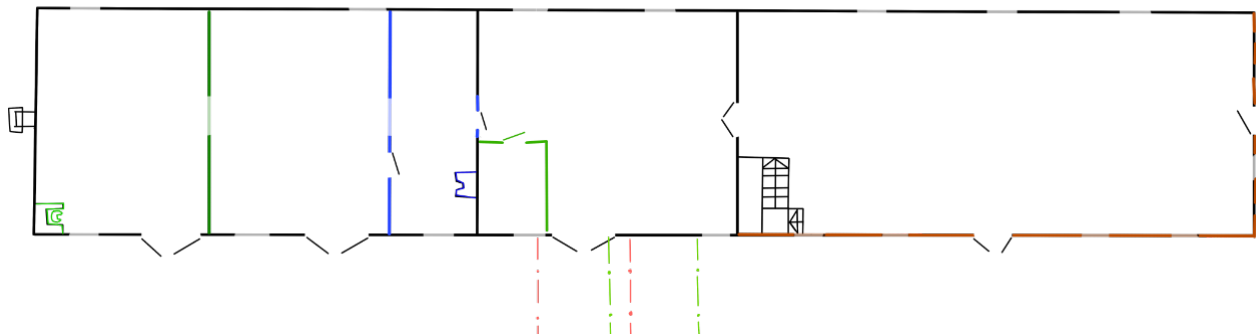
huolimatta myös monipuolistuneet. Tarkastellaan seuraavaksi millä aikakausilla ja mistä syistä Lindqvistin piirroksessa esitetyn muutokset todennäköisesti tapahtuivat.

Sisätilojen muutoksista todennäköisesti varhaisin on valjashuoneen tai ”Tallikamarin” (Lindqvistin merkintä) lisäys entisen vierastallin eteläpuolelle. On itsessään mielenkiintoista, mikäli Tallin alkuperäisessä kokonaisuudessa ei ollut varustehuonetta, sillä varusteiden säilöminen ja hoito on ollut merkittävä osa hevosten kanssa toimimista. Lindqvistin piirros esittää valjashuoneessa tulisijan, mikä vahvistaa epäilyä, ettei tilaa ollut vielä palovakuutusasiakirjojen aikana. Muiden rakennusten vakuutuksissa tulisijat on merkitty tarkkuudella, miksi olisi kummallista, että Tallissa ne olisi jätetty huomiotta.

Valjashuoneen raja-alue eteläpäädyn kääntävältä on tehty Lindqvistin piirroksen mukaan ”Tukkiseinällä”, jossa on piirroksen mukaan ollut myös ikkuna. Kenties lämmönvarastoinnista johtuvista syistä vaunuvajaa ja vierastallia erottanut kaksoisovi on osittain täytetty puurakentein ja vaihdettu pienemmäksi yksilehtiseksi oveksi. Koska aikaisempia tarkempia kuvauksia ikkunoiden sijainnista ei ole löytynyt, jää avoimeksi, onko valjashuoneen itäpuolen ikkuna lisätty tilan rajaushetkellä, vai kuuluuko se alkuperäiseen kokonaisuuteen. Ruukkilainen Jari Excell muistelee valjashuonetta 1950-luvulla ja kertoo työmiehien lämmittelevän siellä valjaiden ripustamisen jälkeen.³

Seuraavaksi tapahtuneet muutokset ovat todennäköisesti seuranneet toisiaan lyhyem-

mällä aikavälillä 1800–1900-lukujen vaihteessa ja erityisesti 1900-luvun alussa. Niistä ensimmäisenä otetaan käsittelyyn Tallin itäjulkisivun pohjoispääty, johon Lindqvist on kirjannut piirroksessaan ”Uusi seinä”. Kun tarkastellaan seinän paksuutta ja ikkuna-aukkojen muotoa, rakenne erottuu myös näillä kriteereillä muista Tallin seinistä. Rakenteesta puuttuu hirsirakenteet kokonaan itäseinällä, pohjoisseinällä hirret ovat karsinapaalujen tapaan ulkoseinärakenteen sisäpuolella. Ikkunat on viistetty samalla tavalla kuin Navetan massiivitiili-seinissä. Näihin havaintoihin pohjaten seinä on mahdollisesti kokonaan korvattu massiivitiilirakenteella. Tätä ei kuitenkaan voida varmaksi sanoa ilman tarkempia avaustutkimuksia. Kenttätutkimuksessa silmin havaittavaa on muutosalueella rakennuksen kiertävä betonisokkeli, jota muualla rakennuksessa ei ole. Sisältä pohjoisseinää katsottuna voidaan huomata betonivalun olevan osittain luonnonkivi-perustuksen päällä. Tutkimuksessa ei selvinnyt miksi tai tarkalleen, milloin seinärakennetta on korjattu näin suuresti. Korjaus on todennäköisimmin tehty A. Ahlströmin ostettua ruukin vuoden 1890-luvun jälkeen, mutta ennen 1940-lukua, jolloin Lindqvistin piirros on tehty. Tänä aikana ainoa merkittävä käytön muutos, joka Tallissa tunnetaan, on toisen maailmansodan aikana Talliin tehty kranaattisorvaamo.² Hevoset oli sorvaamon toiminta-aikana siirretty Navettaan tai lähetetty rintamalle, joten voi olla, että sorvaamo toimi nimeen omaan



Kuva 18, Diagrammihahmotelma Tallin tilajaon muutoksista ennen 1950-lukua. Sinisellä merkitty 1800-luvun puolella tapahtuneiksi oletetut lisäykset. Ruskealla merkitty koilliskulman uudelleenrakennettu osuus, jonka arvellaan ajoittuvan 1800-luvun lopulle tai 1900-luvun alkuun. Vihreällä merkitty 1900-luvun alussa tapahtuneiksi oletetut lisäykset. Ikkuna-aukkojen sijainnin 1945 piirroksen mukaan. Pistekatkoviivalla (pun) maasillan mittavirhe.



Kuva 19. Maalaus Tallista vuodelta 1929. Tallin rinnalla etelään näkyvät tiilikuivaamo ja panimo (Vaasanlinna). Etualalla Strömforsin puutarha.



Kuva 20. Valokuva 1900-luvun alusta, otettu Ruukintieltä itään. Tallin ikkunoiden yläpuolella länsisivulla erottuvat vielä koristeaiheet. Tuntematon kuvaaja.

Tallin pohjoispäädyssä. Sodan jälkeen hevoset palasivat Talliin ja niitä oli vielä kuusitoista.⁵ Tiedossa ei ole, että rakennukseen olisi sattunut minkäänlaista vahinkoa sodan aikana, joka olisi voinut vaatia korjausta. Lyhyesti voidaan vielä todeta, että muutoksesta johdun, on hyvin mahdollista, etteivät tämän seinän osalta ikkuna-aukot ole alkuperäisillä paikoillaan.

Seuraava käsiteltävä muutos liittyy eteläpäätyyn ja entiseen vaunuvarastoon. Sen lisäksi, että Lindqvistin piirroksessa vaunuvarastosta on lohkaistu tilaa valjashuoneelle, jäljelle jäävä tila on jaettu kahteen lautaseinällä, jonka keskelle on piirretty ikkuna. Rakenne on rannakaranteinen ja merkittävästi kevyempi kuin valjashuoneen uusi seinä. Lindqvist on nimenyt tilat autotalleiksi, mikä antaa selkeän vihjeen muutoksen ajoituksesta. Ensimmäiset autot tulivat ruukille 1900-luvun alkupuolella, mutta kyse oli vielä tiukasti ylellisyystuotteesta. Trifonoffin elokuvassa nähdään tehtaan johtajan auto ja tämän ajaja vuonna 1939. Näin voitaisiin olettaa vaunuvaraston muutoksen autotalleiksi tapahtuneen 1900-luvun alussa, mahdollisesti 1920- tai 30-luvulla. Tässä yhteydessä pitää myös mainita Lindqvistin piirroksen eteläpäädyn merkinnästä, jossa on erikseen kirjattu eteläpäädyn seinät olevan ”polttamattomasta tiilestä”. Autotalleista eteläisempään on myös piirretty tulisija. Sen piippu esiintyy jo Trifonoffin dokumentissa vuonna 1939. Syy sen rakentamiselle ei selvin-

nyt tutkimuksessa, mutta ainakaan 1950-luvun tienoilla se ei liittynyt autonkuljettajan mukavuuteen, sillä ruukkilaiset kertovat autonajajan viettävän aikaa valjashuoneessa.³

Autotallimuutoksessa vaunuvarastokäyttö ei kuitenkaan vielä siirretty pois rakennuksesta, vaan entinen vierastalli on Lindqvistin piirroksessa merkitty puolestaan vaunuvarastoksi. Tilan kaakkoiskulmaan on myös lisätty tila, jota ei ole erikseen nimetty. Muuttumattomin tila on pohjoispäädyn varsinainen talli, joka voisi pääosin olla palovakuutusasiakirjojen esittämällä tavalla. Eroavaisuuksia on pilttuiden määrä, joita on neljäntoista sijaan kuusitoista sekä lammaskarsina.

Viimeisenä Lindqvistin piirroksesta on huomautettava, että piirroksessa on kaksi mittausvirhettä ja muutama kysymyksiä herättävä merkintä. Piirroksen merkitty maasilta on noin kaksi metriä liikaa etelässä. Tämä on erikoista, sillä piirrosta tarkasti katsomalla voidaan nähdä sillan oikealla paikalla olevan myös haalealla kenties kumitettuja merkintöjä. Maasillan siirtäminen olisi kuitenkin niin epätodennäköistä, että tämä voidaan helposti lukea virheeksi. Samassa kohtaa myös karryvajaksi nimettyyn tilaan vievien kaksoisovien ja ikkunan sijainnissa on todennäköisesti sattunut mittausvirhe. Vuoden 1939, kuusi vuotta ennen mittauspiirustuksia, kuvatussa Trifonoffin filmissä oven ja ikkunan väliin jaa merkittävä tila ja ovi on merkittävästi kapeampi kuin muut pariovet (kapeampi mitta vastaisi

palovakuutusasiakirjojen kuvausta). Mittauspiirroksessa ikkuna on kuitenkin piirretty kiinni oveen ja oven leveys on sama kuin vaunuvaraston ovien. Muilta osin mittauspiirroksen mitat vastaavat nykytilaa niiltä osin kuin julkisivu on säilynyt sen hetkisessä tilassa tutkimushetkeen asti. On vaikea sanoa, miksi mittauspiirroksessa on esitetty tilanne näin ja ilman pintarakenteiden avaamista ei luonnollisesti voida myöskään varmaksi sanoa, että oven tilanteessa kyse on mittavirheestä. Yksi mahdollinen syy on vuotta 1945 edeltänyt sota-tila, jonka aikana Talli oli ollut kranaattisorvaamokäytössä. Merja Härö kirjoittaa Tallinmäellä olleen piikkilanka-aitaa ja kulun sorvaamoon olleen tiukasti valvottua.² On mahdollista, että mittaushetkellä Lindqvistillä ei ole ollut täyttä pääsyä kaikkiin rakennuksen osiin ja osa mitoista on tehty olettamalla tai pohjaamalla muuhun, mahdollisesti vanhempaan aineistoon tai valokuviin, joita ei taas tässä tutkimuksessa ole käytössä. Yleensä oletuskohdat merkitään katkoviivalla mittauspiirroksiin, mitä tässä tapauksessa ei kaikesta huolimatta ole tehty.

Lindqvistin leikkauspiirroksista on nostettava esiin, että piirroksen on erikseen merkitty pohjoispäädyn olevan tiiliseinää aumaan asti. Tämä eroaa nykytilasta ja saattaa olla Tallin alkuperäisrakenteen mukainen. Pohjoisseinään on myös piirretty ullakkoikkuna.

Viimeisenä yksityiskohtana huomattakoon, että pohjapiirroksessa länsisivulle ei ole piir-



Kuva 21. Valokuva tehtaan johtajan autosta ja kuljettajasta Tallin edessä. Kuva otettu 1900-1930-luvulla. Julkisivun ikkunakoristeet näkyvät kuvassa hyvin, samoin vesikateon pärekate ja entiseen vaunuvarastoon johtavien ovien vinopanelointi. Julkisivussa on myös tuloilmaputkia, joita ei enää nykytilassa ole jäljellä.

retty julkisivuun följareita, jotka vuoden 1929 maalauksen perusteella julkisivussa on kuitenkin mittauspiirroksen aikana jo olleet. Följareita ei nykytilassa (v. 2021) ole muualla kuin länsipuolella. Ilman rakenneavauksia on vaikea arvioida niiden ajoitusta, mutta valokuvamateriaalin perusteella ne olisivat viimeistään 1800-luvun lopulta.



- 1 RA, 1811, bild 63–65;
- 2 Härö, 2001, s. 214–17; RA, 1832, bild 52, 58.
- 3 Excell, J. & S. (2021), haastattelu.

Kuva 22. Hetki Trifonoffin dokumentista. Tallin eteläpääty. Piippu ja vellikello ovat jo paikoillaan. Taustalla tiilikuivaamo.

3.3 1950-70-luku ja autojen aika

Vuosisadan vaihteessa A. Ahlströmin 1900-luvun alkupuoliskolla aloittamat muutokset, teknologian kehitys ja lopulta ruukin teollisissa toiminnoista luopuminen alkoivat heijastumaan Strömforsiin ruukkiyhdyksuntaan laajemmin 1940–50-luvulla. Vanhan teollisuuden muodot eivät enää kannattaneet vanhentuneiden metodien vuoksi ja vuonna 1947 A. Ahlström Oy perusti uuden muovitehtaan ruukin itäpuolelle. Uudella teollisuudella oli eri vaateet ja erityisesti varastotilaa sekä talleja kuljetusautoille tarvittiin. Näistä tapahtumista alkoivat Tallin nykyasuun eniten vaikuttavimmat muutokset.

Strömforsiin saatiin ensimmäiset traktorit 1960-luvulla ja vähitellen hevosten käyttö ruukin töissä väheni. Samoihin aikoihin tehtaan kuljetuksiin hankittiin suurempia autoja ja Tallin itäjulkisivuun tehtiin ensimmäisiä tunnettuja merkittäviä muutoksia. Myös sisätilat otettiin uuteen käyttöön, kun jäljelle jääneet viimeiset neljä hevosta siirrettiin navetan pätyyn tehtyyn uuteen tallitilaan.¹

Muutokset näkyvät ensimmäistä kertaa kuvissa 23 ja 24. Kuvat on otettu vuonna 1965. Kuva 23 on otettu luoteesta puutarhalta päin kohti Tallia. Kuva on ensimmäinen, jossa näkyy selkeä muutos Lindqvistin piirroksen verrattuna. Pohjoispäädystä on kadonnut molemmat ikkunat ja oviaukko. Tilan käyttö



Kuva 23. Vuonna 1965 otettu kuva Tallin pohjoispäädystä. Päätty on jo laudoitettu ja ikkunat ja ovi purettu. Tallille johtaa rakennelma, joka liittyy puutarhan kasvihuoneen toimintaan. Sen tarkempaa käyttöä ei saatu selville.



Kuva 24. 1960-luvulla otettu kuva Tallinmäestä. Tallin eteläpääty on kuvassa lautarakenteionen. Eniten vasemmalla Vaasanlinnan uusi autotalli, joka on tehty tiilikuivaamon tilalle.

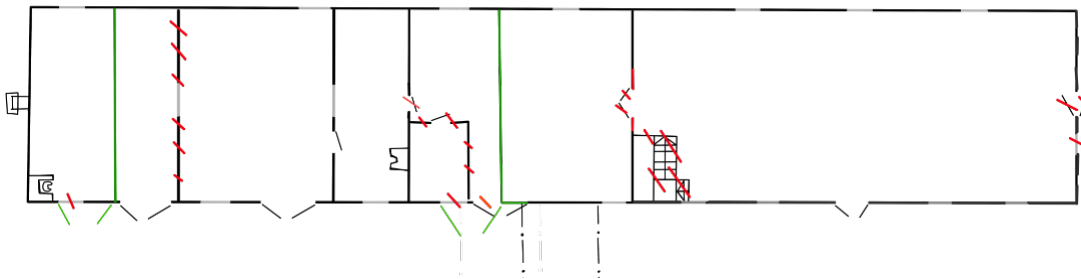
tallina on kuvan ottohetkellä jo päättynyt, sillä Tallin uloskäynti kohti lantatunkiota on poistettu ja avattu sen sijaan Navetan päätyyn. Kuvassa Tallin pohjoispääty on lautaverhoilu mansardin korkeudelta, vaikka aikaisemmissa kuvissa se vaikuttaa olleen ylös asti rapattu ja Lindqvistin leikkauksessa merkitty muuratuksi. Tutkimuksessa ei päästy avaamaan päädyn pintarakenteita ja varmistaa onko pääty yhä muurattu aumaan asti, mutta mikäli se olisi, lautaverhoilu olisi hyvin epätodennäköinen. Naapurissa olevalla Navetalla toinen pääty (läntinen) on tällä hetkellä muurattu aumaan asti ja toinen (itäinen) on mansardin korkeudelta lautainen. Tallin eteläpääty on 1960-luvun kuvassa (kuva 24) lautarakenteinen, mutta siitä ei ole tutkimuksen aikana löytynyt tarpeeksi tarkkoja valokuvia, joilla voitaisiin todeta sen olleen muurattu aikaisemmin. On olemassa mahdollisuus, että aumaan asti muurattuja päätyjä olisi purettu ennen 1960-lukua. Viimeisenä kuvassa 23 voidaan kiinnittää huomiota kattoon ja länsijulkisivuun.

Kuvassa kattokate on päreistä. Kuvakulman vuoksi ei voida sanoa, onko yläosa Lindqvistin kuvaileman mukaan tiilestä. Länsijulkisivu on yhä aikaisempien kuvien ja piirroksen mukainen.

Toisessa samana kuvauspäivänä otetussa kuvassa 24 Tallinmäkeä kuvataan etelästä. Kuvan vasemmassa laidassa on asunnoiksi muutetun panimon uusi autotalli, joka rakennettiin romahtaneen tiilikuivaamon tilalle 1950-luvun lopulla. Kuva on ensimmäinen, jossa nähdään länsijulkisivuun ilmestyneen uusia kaksoisovia. Ne kuuluvat 1960-luvulla hankittujen uusien kuorma-autojen talleille.¹ Ovien tieltä poistettiin kaksi ikkunaa. Uudet kuorma-autot olivat merkittävästi vanhoja korkeampia ja niitä varten Talliin tehtyjä uusia autotalleja kaivettiin syvemmiksi.¹ Talleihin johdettiin ajoliuskat, joka aiheutti julkisivun perustuslinjan muuttumisen polveilevammaksi. Myös itäjulkisivun ennen talliosaan johtaneita kaksoisovia suurennettiin samassa muutoksessa. Tarkkaa vuotta muutokselle ei

selvinnyt tässä tutkimuksessa, mutta valokuvat 23 ja 24 ajoittavat työn aivan 1950-luvun loppuun tai 1960-luvun alkuun.²

Sisätiloissa muutokset tarkoittivat tilajakojen uudelleen järjestämistä. Viimeistään tässä vaiheessa uusia väliseiniä tehtiin kuorma-autojen autotallien ja varastotilojen tarpeiden mukaan. Tässä vaiheessa johtajan auton autotalli on säilynyt vielä entisellään, mutta eteläisin tila on jaettu kahtia, miksi uusi sisäänkäynti tuli tarpeeseen. Valjashuoneen tila jaettiin kahtia, mutta sen itä-länsisuuntaiset seinät säilyivät paikoillaan. Entinen vierastalli jaettiin kuorma-auton autotalliksi ja varastotilaksi, joka taas yhdistettiin pohjoispäädyn entiseen tallitilaan purkamalla vanhaa kärryvaraston ja tallin välistä seinää osittain. Koko pohjoisosa muutettiin uuden muovitehtaan varastotilaksi. Portaat ullakolle on purettu viimeistään tässä vaiheessa.² Myös ullakolle tehtiin tässä vaiheessa muutoksia ja ullakon pohjoispuoli rajattiin umpinaiseksi varastotilaksi. Ullakon ikkunat jätettiin paikoilleen länsi- ja itäsivuilla, mutta pohjoispäädyssä ikkuna poistettiin. Eteläosa ullakosta annettiin olla entisellään ja se toimi lautavarastona. Päätyjen lautaverhoukset ja muurattun rakenteen muutokset saattavat liittyä ullakon käyttömuutoksiin.^{2,3}



Kuva 25. Diagrammi Tallin tilajaosta 1950-60-luvun alussa. Punaisella purettu osat, vihreällä lisätyt.

1 Excell, J. & S. (2021), haastattelu.

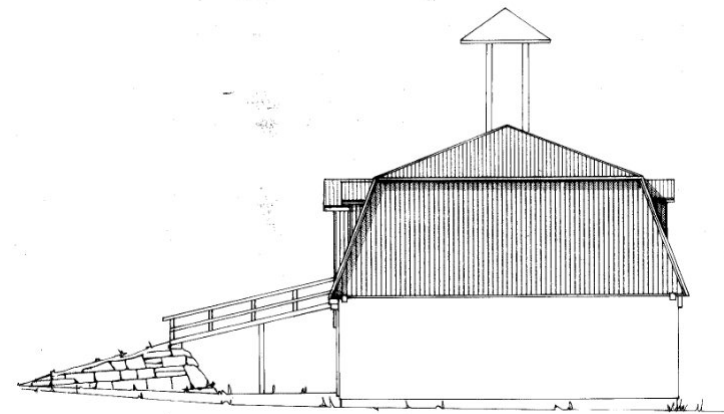
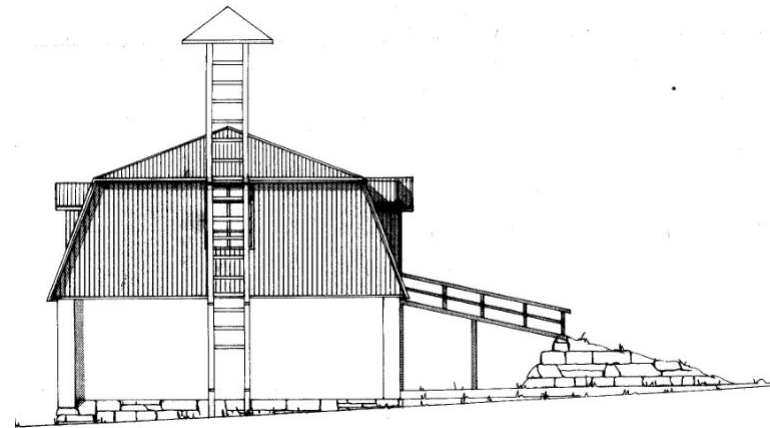
2 LKTA, 27.4.1987; LKTA, 12.2.1992-2;

3 LKTA, 25.04.1987

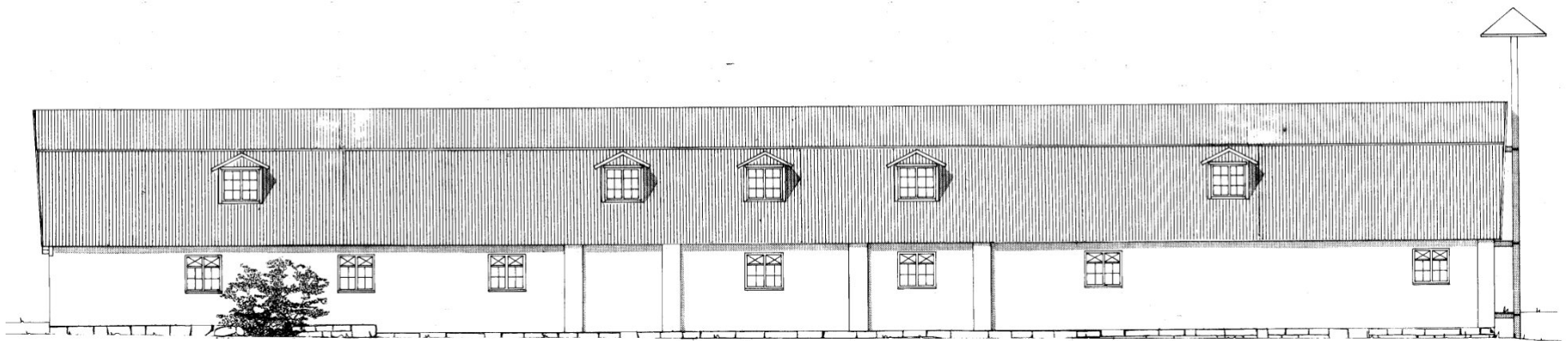
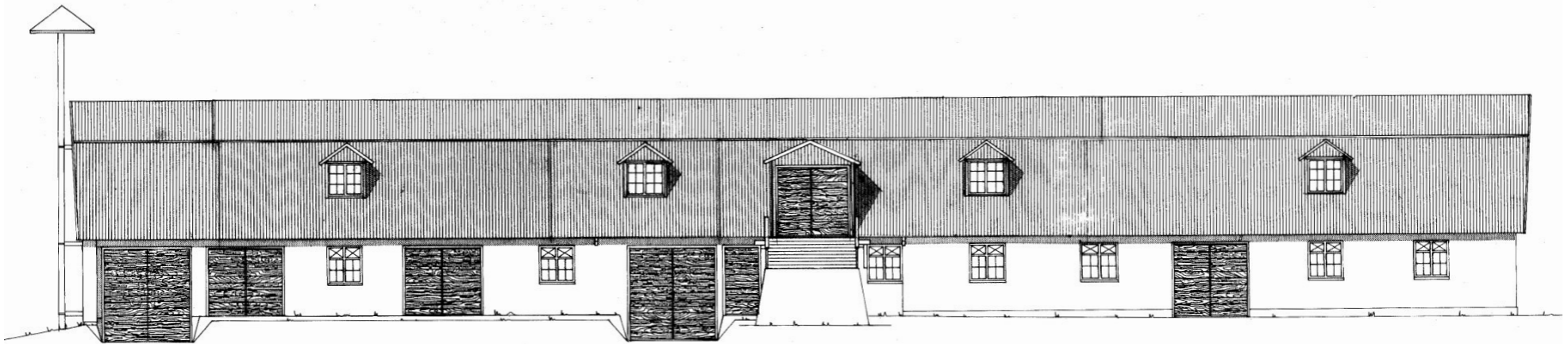
3.4 1980-90-luku ja Ruukkiprojekti

1980-luvulla Strömforsissa käynnistyi kunnostushankkeita, joihin liittyi sekä asuinrakennusten kunnostusta että vanhojen tuotantorakennusten käytön uudelleenarviointia. Aluksi projektiin tehtiin inventointia rakennuskannan kunnosta ja mahdollisista korjausvaatimuksista sekä ideointia mihin tarkoituksiin rakennuksia voisi käyttää. Tämän niin kutsutun Ruukkiprojektin yhteydessä RH-Suunnittelu toteutti Tallin inventaariotutkimuksen vuonna 1987 ja teki rakennuksesta pääpiirustukset. Ne ovat Lindqvistin mittauspiirroksen jälkeen seuraavat Tallista tämän tutkimuksen aikana löytyneet piirrokset.

Tallin kohdalla kiinteistön inventointiarviossa kirjataan Tallissa olleen kaksi autotallia, yksi huone ja varasto, iso varastotila maantasossa ja ullakolla sekä ”käyttöullakko”, että ikkunaton ullakkovarasto. Rakennuksessa kirjataan olevan luonnonkiviperustus, joka on osittain valettu päälle betonilla. Seinistä on sanottu niiden olevan noin 300 mm paksuiset kantavat tiiliseinät hirsikehikolla. Vesikattokatteeksi on merkitty Onduline-terasohutlevykate ja varustelusta on kirjattu rakennuksessa olevan sähköt, mutta ilman lämmitystä lukuun ottamatta huonetilan sähkölämmitystä. Kokonaisuuden kunnossa kiinnitetään huomiota eteläpäädyn kallistumaan, ulkoseinärappauksen huonoon kuntoon, pohjoisosan väli-

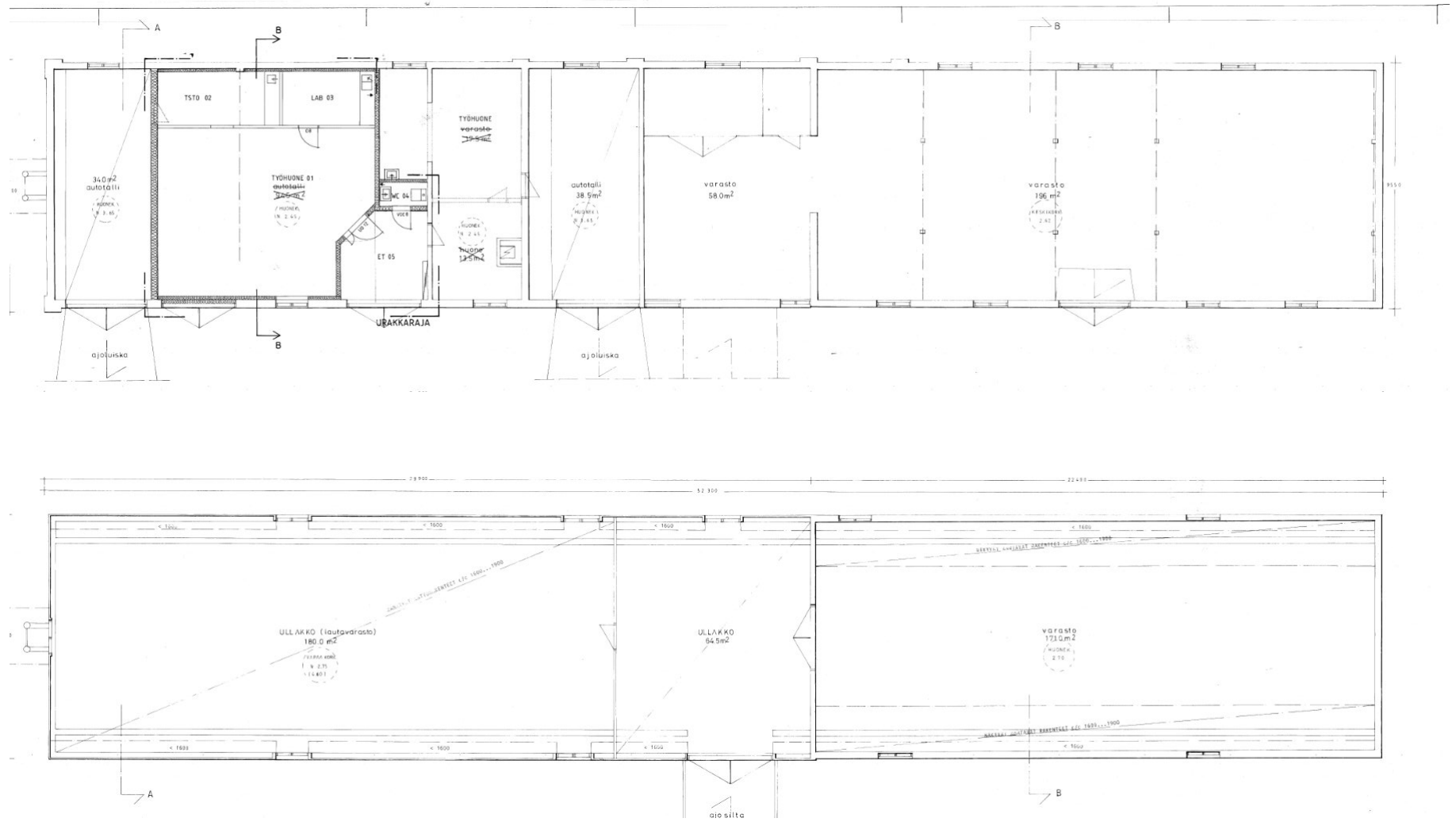


Kuva 26. Tallin lyhyet julkisivut. HRH-Suunnittelu, 1987.



Kuva 27. Tallin pitkät julkisivut, HRH-Suunnittelu, 1987.

P



Kuva 29, Tallin pohjapiirrokset vuodelta 1992.

Tässä tutkimuksessa löytyneissä 1980-luvun piirustussarjassa ei löytynyt pohjapiirrosta. Sen sijaan sarjan mukana oli vuoden 1992 pohjapiirros, joka on Veli-Matti Kaivolan tekemä muutospiirros 1987 tehdyn pääpiirroksen päälle. Muutospiirros koskee ainoastaan rajattua aluetta eteläpäädyistä, miksi piirrosta voidaan muilta osin käyttää ongelmitta yhdessä inventaariokuvauksen kanssa 1987 tilanteen ymmärtämiseen. Tässä voidaan heti huomata, että vuoden 1987 piirrokset eivät olleet pelkästään inventoivia luonteeltaan, vaan niissä on esitetty myös korjauksia. Valjashuoneen 1960-luvulla lisätty väliseinä on merkitty poistettavaksi ja osa johtajan autotallia on liitetty tilan jatkeeksi purkamalla valjashuoneen eteläseinää ja rakentamalla autotallin puolelle uusia linjauksia.

Vuonna 1992 tehty muutostyö on selkeästi Ruukkiprojektin jatkumoa, sillä siinä muunnetaan myös Talliin työhuonetiloja, joissa aloitti 1990-luvulla keramiikkayrittäjä. Muutoksessa tilaan lisättiin eristystä, ilmeisesti vessa, sekä useampi vesipiste. Lisäeristystä tehdessä entinen eteläisin autotallin pariovi jäi käyttämättömäksi, mutta sitä ei poistettu vaan ainoastaan aukko tukittiin. Tutkimuksessa ei selvinnyt onko urakkaan kuuluva eteistila vasikkaovineen rajattu vasta 1992 korjaustyössä vai jo aikaisemmin vuoden 1987 töissä. Tässä kohtaa on hyvä huomauttaa, että ovi eteistilasta entiseen valjashuoneeseen on oletettavasti jo 1800-luvulta.



Kuva 30. Talli 1980-luvun lopusta tai 1990-luvun alusta. Rakennuksilla on Onduline-kate.

Härö Arkkitehtien vuonna 2000 tekemässä inventaariossa selviää, että muita korjaustöitä ei toteutettu 1980–90-luvulla huolimatta RH-Suunnittelun tekemästä pikaista korjaustarvetta puoltavasta inventaariolausunnosta. Härö Arkkitehtien inventaariossa kirjataan Tallin ullakolle vuonna 1991 perustetun näyttelytilan kesäkäyttöön, jonka pinta-ala vastaa pohjoisosan ullakkotilaa.² Härö Arkkitehtien tekemässä keskipitkän tähtäyksen korjaussuunnitelmassa vuonna 2000 tehdään jatkohuomioita RH-Suunnittelun inventaarioon. Talli on mainittu rakennusten joukossa, joiden vauriot on kirjattu pahentuneen kriittiselle tasolle. Vesikatoista kirjattiin, että ne uusittiin vesivuodon takia Museoviraston luvalla tilapäisiksi aaltopeltisiksi suojakatteiksi. Työssä ei kustannussyistä ollut mahdollista korjata muita rakenteita.³

Tallin käyttö vaihtui siis 1980–90-luvulla vähitellen kohti Ruukkiprojektin mukaista elämystoimintaa ja 90-luvulla Talli sai ensimmäiset käsityöläisensä ja näyttelytilan ullakolle. Tästä huolimatta rakennus säilyi vielä pääosin varasto- ja autotallikäytössä

1 LKTA, 25.04.1987

2 LKTA, 29.5.2000

3 LKTA, 30.10.2000

3.5 2000-luvun käyttö ja muutokset

Tallinmäki on Strömforsin elämystoiminnan toinen sydän. 1980-luvulla alkanut tapahtumatoiminta on vahvistunut 2000-luvulla ja muun muassa suosittu Bluesgrass -jazz festivaali järjestetään Ruukissa kerran vuodessa. Tallinmäelle on rakennettu esiintymislava entisen tiilitehtaan paikalle ja Tallissa sekä Nave-tassa tapahtuva elämystoiminta takaa rakennuksille vierailijoita erityisesti kesäisin.

Vaikka 1900-luvun puolella Talli oli kahdesta rakennuksesta vähemmän käytetty, 2000-luvulla tilanne on kääntynyt toisin päin. Ullakon näyttelytilaa on laajennettu myös eteläpuolelle vuonna 2015 ja sen lisäksi myös aulasta on tehty oma pieni galleriansa. Näyttelyt jatkuvat läpi kesän ja ovat erittäin suosittuja. Maantasokerrokseen on tullut yksi uusi puoti keskimmäisen entisen kuorma-autotallin paikalle ja pohjoispäädyssä varaston tiloissa toimi rakennusapteekkiyrittäjä vielä 2000-luvun alussa. Sen jälkeen siinä on pidetty pop-up-tyylisiä tapahtumia.

Vuonna 1992 tehdyssä keramiikkapaja on 2010-luvun lopulla muutettu kirpputoritilaksi ja samalla länsijulkisivulle on lisätty yksi uusi ikkuna. Ikkunan lisäyksen tarkka ajoitus ei selvinnyt tämän tutkimuksen aikana, mutta lisäys on tehty kokonaisuutta silmällä pitäen ja rakennuksen tyyliä kunnioittaen. Viimeisenä lisäyksenä on tehty kaksi palopoistumistietä

ullakolta. Tutkimuksessa tarkat lisäysajat eivät selvinneet, mutta todennäköisesti ensin on tehty pohjoispäädyn poistumistie suoraan ulkoportaita pitkin ulos 1990–2010-lukujen välisenä aikana ja myöhemmin 2010-luvulla eteläiseen näyttelytilan eteläpäättyyn on rakennettu palopoistumistie, joka laskeutuu eteläpäädyn entiseen autotalliin ja sitä kautta ulos.

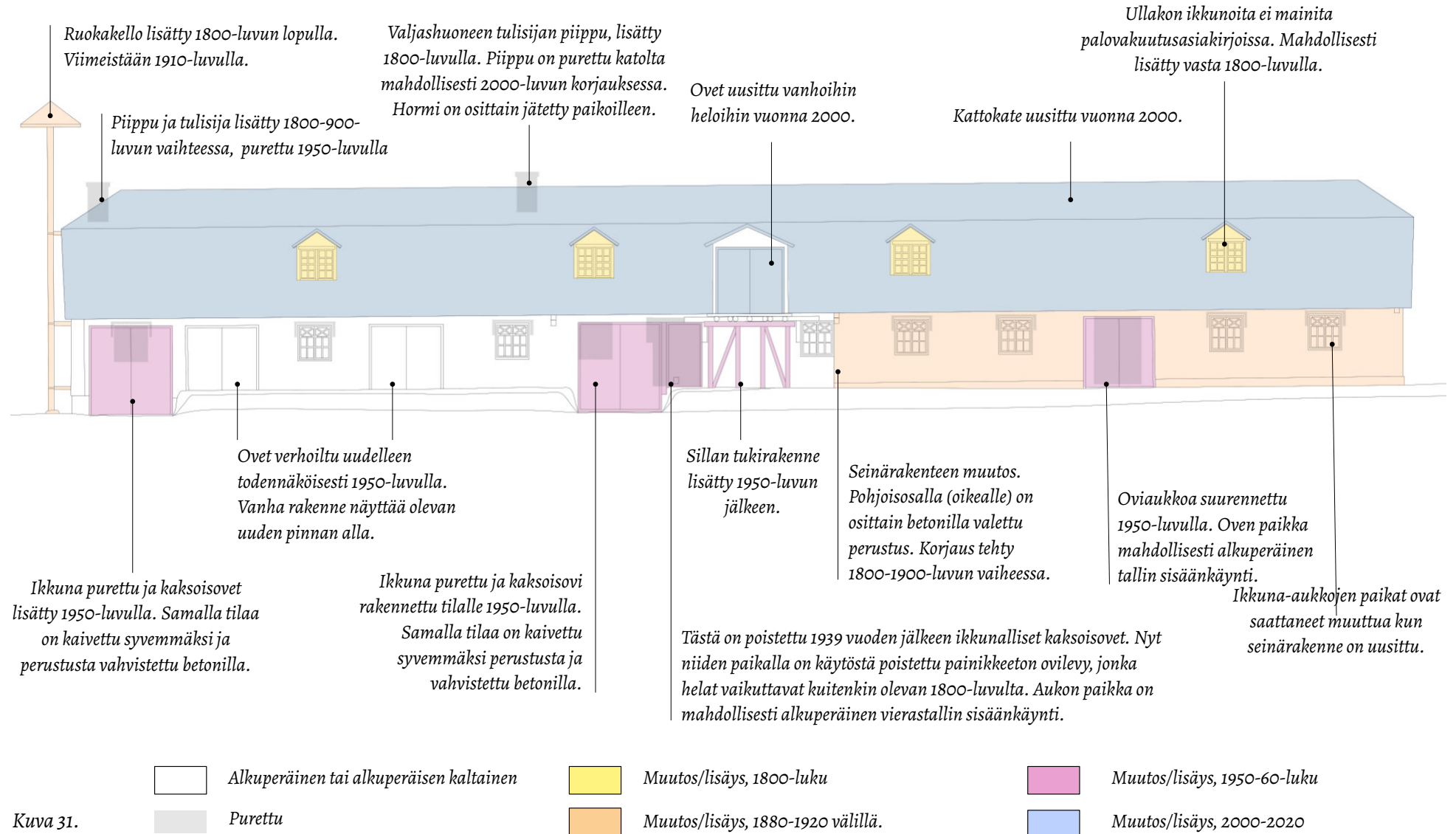
MV/KYP, 11.9.1995

Kauppalehti (16.10.2000).

Helsingin Sanomat (4.1.1993).

4 Säilyneisyys ja kerrostumat

4.1 Julkisivut ja rakennusosat



Kuva 31.

4.1.1 Julkisivu itään



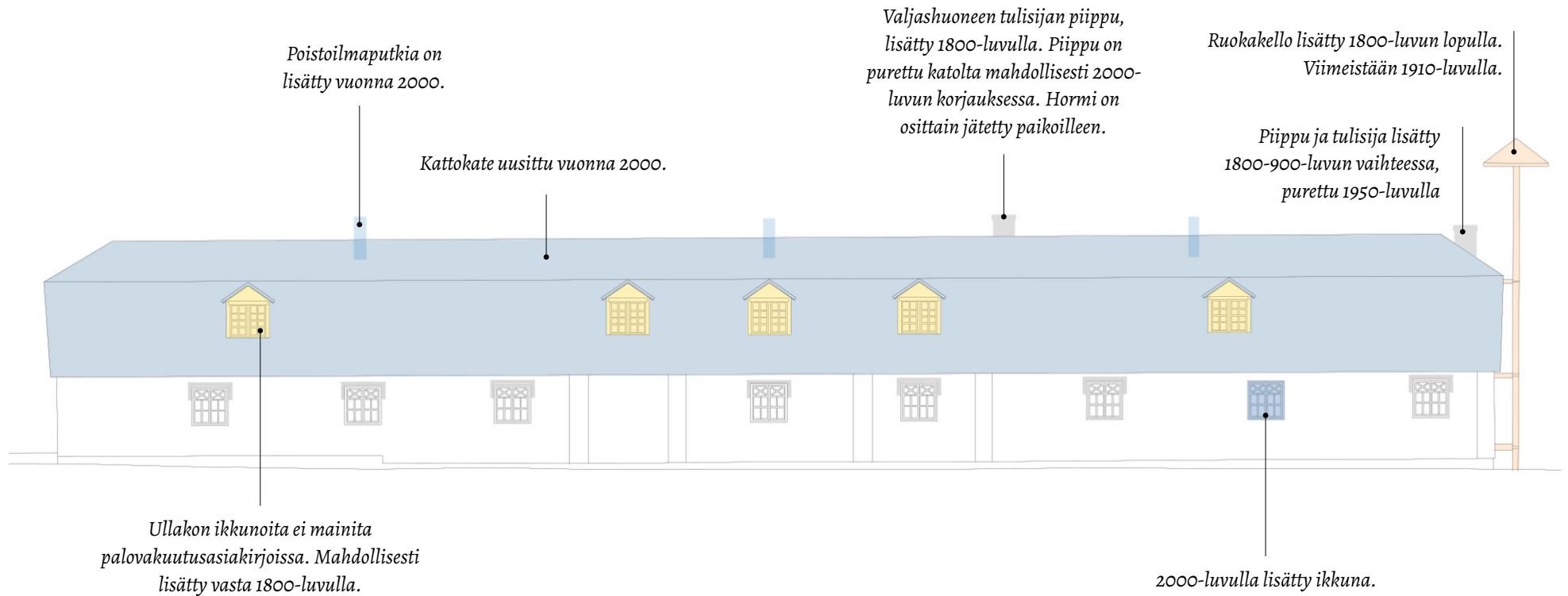
Tallin itäjulkisivu on kokenut aikojen saatossa eniten muutoksia, joista ajoittuvat 1800-luvulle. Tallin julkisivua jakaa suurin piirtein keskeltä heinäullakolle johtava silta. Ullakkoikkunat on todennäköisesti lisätty 1800-luvulla, sillä niistä ei ole mainintaa alkuperäisissä palovakuutusasiakirjoissa. Ikkunoiden jako mansardissa on symmetrinen ja aikaisemmin jokaista ullakkoikkunaa on vastannut myös ikkuna maantasokerroksessa. Nykytilassa itäjulkisivulla on maantasokerroksessa seitsemän ikkunaa ja viisi pariovea. Erityisesti sillan pohjoispuolelle jäävien ikkunoiden paikat ovat saattaneet vielä 1800-luvulla muuttua alkuperäisestä, kun tallin osa


seinää on uusittu kokonaan. Uusittu seinä erottuu erityisesti betonisoskelilla. Ikkunoiden päällä ei ole säilynyt jälkiä koristeaiheesta, joka niiden yllä on valokuvien mukaan ollut vielä ennen 1960-lukua.


Todennäköisesti alkuperäisillä paikoilla Tallissa on kolme ovea: pohjoisin entinen tallin ovi, joka on tosin uusittu ja laajennettu 1950–60-luvulla; sekä kaksi pienempää pariovea eteläpäädyssä (entiset vaunuvajan ovet). 1950–60-luvulla fasadiin on lisätty kaksi suurempaa ovea kuorma-autotalleille. Autosuojien uudesta syvyydestä johtuen perustuslinja polveilee erityisesti sillan eteläpuolella. Perustuksen luonnonkivilatomus on paikoitellen


näkyvässä, mutta pääasiassa perustus on maan alla.

Itäjulkisivuun vaikuttaa merkittävästi vuonna 2000 toteutettu vihreän aaltopeltikateen asennus. Samalla myös ullakon puuovet uusittiin vanhoihin heloihin. Lähteiden mukaan alkuperäinen katto on ollut saman muotoinen, mutta katettu mäntypaanuin. 1900-luvun alussa kate on ratkaistu tiili-päre-katteella ja 1900-luvun lopussa Ondulinelevytyksellä. Katon varusteista vesirännit ovat kadonneet lähes kokonaan, sekä molemmat 1800-luvulla lisätyt piiput on poistettu.




 Alkuperäinen tai alkuperäisen kaltainen

 Muutos/lisäys, 1800-luku

 Muutos/lisäys, 1950-60-luku

Kuva 33.

 Purettu

 Muutos/lisäys, 1880-1920 välillä.

 Muutos/lisäys, 2000-2020

4.1.2 Julkisivu länteen

34.



Länsijulkisivu puutarhaa ja Ruukintietä kohti on säilynyt erittäin hyvin. Lähteiden valossa kattokatteen korjaus vuonna 2000 on julkisivun suurin muutos. Dokumentoinnin valossa ainoa aukotuksen muutos vaikuttaisi olevan yhden uuden ikkunan lisäys, joka on toteutettu ilmeisesti 2000-luvulla. Lisäys on nopealta katsomalta lähes huomaamaton, sillä ikkuna on toteutettu muiden tyyliin ja lisätty

julkisivuun kokonaisuuden symmetrisyyttä silmällä pitäen. Länsijulkisivu vaikuttaa olleen epäsymmetrinen maantasokerroksen ikkunoiden osalta, eikä kaikkia ullakkoikkunoita kohden ole ollut vastinparia. Julkisivua rytmittää keskeltä neljä följaria, joita muilla julkisivuilla ei ole. Ne on mahdollisesti lisätty 1800-luvulla, mutta ovat saattaneet kuulua alkuperäiseen ratkaisuun. Länsisivulla luonnonkiviperustus

on näkyvillä parhaiten hieman puutarhaan viettämän maanpinnan vuoksi.

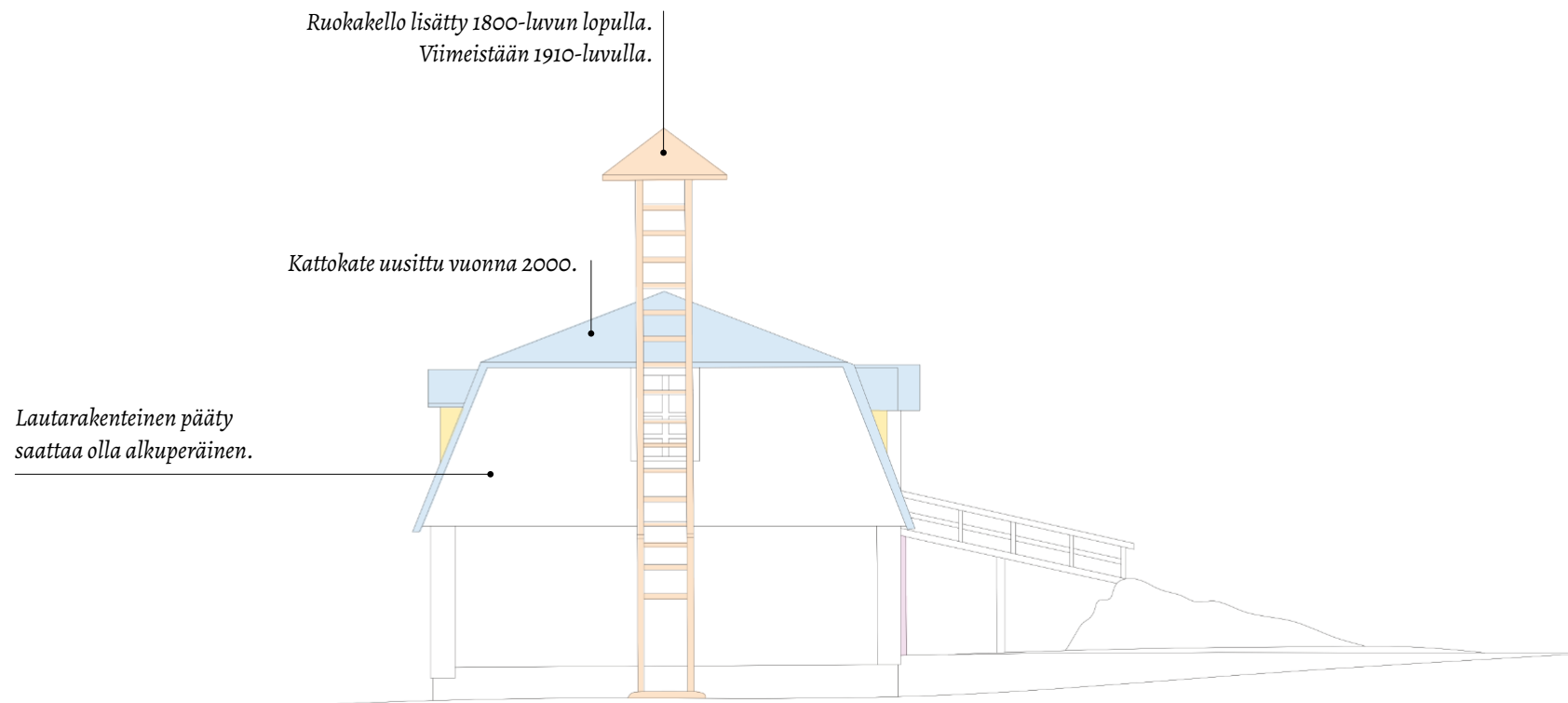
4.1.3 Julkisivu etelään

Tutkimuksen valossa Tallin eteläpääty on julkisivuista parhaiten säilynyt. Eteläpääty on alun perin ollut vain muutaman metrin päässä tiilikuivaamon pohjoispäädystä. Vanhoista kuvista käy ilmi, että Tallin perustustaso on ollut tiilikuivaamo korkeammalla. Nykyään korkeuseroa tonteilla ei juurikaan ole.






Mikäli päädyn lautarakenne on alkuperäinen, pääty voi kattokatteen muutosta lukuun ottamatta olla alkuperäisen kaltainen. Lautapääty on ilmeisesti ollut valkoiseksi maalattu. Päädyssä ei ole aukotuksia maantasokerroksessa, ainoastaan yksi ikkuna ullakolla lähes kiinni räystäslinjassa. Sen lisäksi päätyyn on kiinnitetty myös vellikello rakenteineen. Vellikello on näkyvillä kaikissa vanhoissa valokuvissa, joita rakennuksesta on esitetty. Alkuperäisessä palovakuutusasiakirjassa sitä ei tästä huolimatta mainita. On mahdollista, että kello on lisätty 1800-luvulla tai viimeistään 1900-luvun alussa. Julkisivun itäreunaan on kiinnitetty peltinen sähkökaappi ilmeisesti 2010-luvulla.

Rakennuksen päädyssä luonnonkiviperustus on selkeästi näkyvillä. Pohjoispäädystä sen erottaa myös reunoihin jäävät pilasterit, joiden sisäistä rakennetta ei päästy tutkimuksen aikana tarkastelemaan. Rakenteen oletetaan olevan vanhempi kuin pohjoisjulkisivun ratkaisu.





Kuva 36.

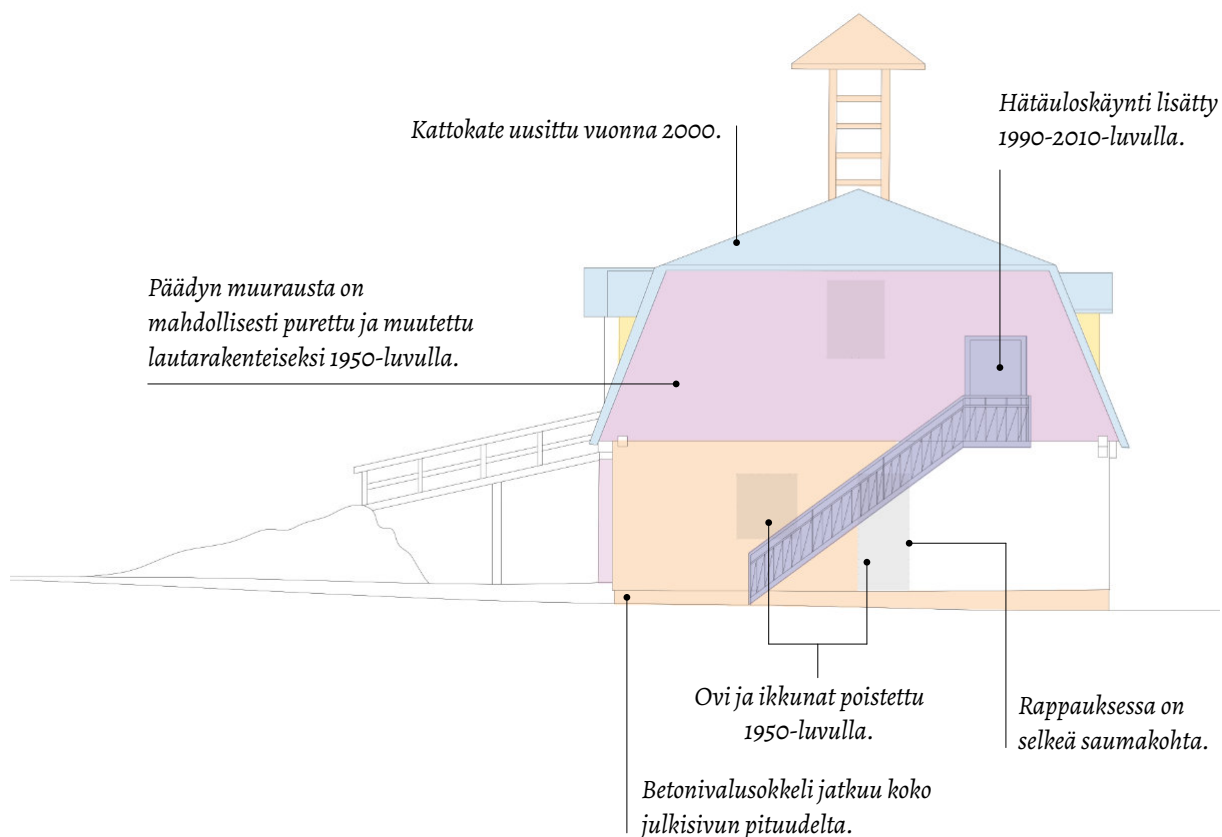
	Alkuperäinen tai alkuperäisen kaltainen		Muutos/lisäys, 1800-luku		Muutos/lisäys, 1880-1920 välillä.		Muutos/lisäys, 2000-2020
	Purettu						

4.1.4 Julkisivu pohjoiseen

Tallin pohjoispääty on kokenut useita muutoksia historiansa aikana. Alun perin julkisivuun on kuulunut yksi uloskäynti maantasokerroksessa, mahdollisesti ikkuna sen itäpuolella ja yksi ikkuna ullakolla. Kaikki edellä mainitut on poistettu käytöstä ja täytetty viimeistään 1950-luvulla. Samaan aikakauteen liittyy päädyn ullakko-osan lautarakenne. Vielä vuoden 1945 piirroksessa pääty on merkitty olevan muurattu aina aumaan asti. Lautaverhousta ei päästy tutkimuksessa avaamaan rakenteen tarkempaa tarkastelua varten.

Julkisivussa mielenkiintoinen kohta on sen betonisokkeli, joka jatkuu itäjulkisivulta kulman yli pohjoisjulkisivun lävitse aina julkisivun länsireunaan asti. Länsijulkisivun sokkeli on kokonaisuudessaan luonnonkivistä. Lindqvistin mittauspiirroksessa ainoastaan itäseinän osa on merkitty uudeksi seinäksi, mutta erityisesti betonisokkelista ja julkisivussa näkyvästä halkeamasta voisi päätellä, että vähintään osa pohjoisjulkisivua on korjattu tiilirakenteiseksi samaan aikaan, kun itäjulkisivua on korjattu vuosien 1880–1920 välissä.

Viimeisimmät lisäykset ovat palopoistumistie ja siihen liittyvä uloskäynti ullakolta, joka on lisätty 1990-luvun käyttömuutoksen jälkeen. Tällöin varastosta tehtiin näyttelytila. Viimeisenä on vuonna 2000 tehty kattokatteen muutos.



Kuva 37.

- Alkuperäinen tai alkuperäisen kaltainen
- Purettu
- Muutos/lisäys, 1800-luku
- Muutos/lisäys, 1880-1920 välillä.

- Muutos/lisäys, 1950-60-luku
- Muutos/lisäys, 1990-luku
- Muutos/lisäys, 2000-2020



4.1.5 Vesikatto, kattotuolit ja välipohja

Tallin nykyinen vesikatto on kattotuolien osalta pääosin 1800-luvulta, mutta säilyttäviä korjauksia yksittäisiin osiin on tehty todennäköisesti 1950-luvulla sekä tiedettävästi vuoden 1990–200-lukujen korjauksessa. Nykyinen vesikate, vihreä aaltopelti, on vuodelta 2000. Ratkaisu on toteutettu Museoviraston erikoisluvalla väliaikaiskorjauksena. Ullakolta tarkasteltuna vaikuttaa siltä, ettei vanhaa pärekerrosta ole säilytetty kattorakenteessa. Jäänteitä vanhoista paanuista tai kattotiilistäkään ei löytynyt tutkimuksessa. Pohjoispäädyn yläpohjaa ei päästy tutkimaan tarkemmin ja voi olla, että sieltä löytyisi vielä jäänteitä. Osassa kattotuoleista on lovia, jotka voivat viitata aikaisempiin poistettuihin rakenneosiin. Kattotuolien osat on pääosin kiinnitetty puuliitoksien ja -tapein, mutta myös takorautanauvoja on käytetty. Pohjoisgallerian puolelta näkyvän aluslaudoituksen ikä ei selvinnyt tutkimuksessa. Puumateriaalin väristä päätellen on mahdollista, ettei sitä uusittu 2000-luvulla. Sitä edellinen uusiminen on tapahtunut 1970–80-luvulla, kun kate vaihdettiin Onduline-levyiksi. Aluslaudoitus saattaa olla muutosta vanhempi.

Tallin välipohja on pääosin eristämätön. Rakennuksen osista välipohjan kannattajien ja valtavasojen kunto on huolettanut eniten aikaisempien kuntoinventaarioiden tekijöitä.



Kuva 39. Pohjoispäädyn tilan laudasta rakennettujen varastohäkkien kohdalta alakattoverhousta on purettu. Kuvassa näkyy yläpuolella olevan etelägallerian lattialaudoitus sekä pitkittäinen alapohjavasa. Rakennetta on lisätuettu laudalla.

Välipohjan rakenne ei ole avoimesti näkyvillä rakennuksessa lukuun ottamatta pohjoisen varaston muutamaa kohtaa, josta alakattoverhousta (pääosin puukuitulevy) on purettu. Näissä osissa nähdään, että rakennetta on pyritty vahvistamaan mahdollisesti 1990–2000-luvun korjauksessa. Keramiikkapajaksi vuonna 1992 muutettuun tilaan on tehty lisäeristystä, joka alakaton asbestivaroitusmerkistä päätellen on sisältänyt myös paloeristeiden lisäämistä.

Ullakolla välipohjan rakenne on kauttaaltaan lankkulattian peitossa. Pohjoisen näyttelytilan lankkulattia on 1800-luvulta, eteläisen osan korotettu osa on tehty 2010-luvulla.

Pohjoisessa näyttelytila, entinen varasto, on erikseen erotettu muusta ullakkotilasta. Tarkkaa syytä muutokseen ei tunneta, sillä samalla eteläpäädyn varasto erotettiin myös väliseinällä, mutta tilaa ei kokonaisuudessaan kotoitettu muusta kokonaisuudesta. Rakennetta voitiin tarkastella vain pintapuolisesti pohjoisen näyttelytilan sisältä, sekä Aulagalleriasta. Rakenne vaikuttaa olevan eristämätön. Lisäykset on tehty kattotuolien ja jalaspuiden ympärille koskematta rakenteellisiin osiin.



Kuva 40. Aulagallerian länsiseinä. Rakenteessa kulkee satunnaisia diagonaalitukia.



Kuva 41. Etelägallerian koilliskulma. Kattotuoleissa on polveilevasti ratkaistuja vahvistuksia eri aikakausilta.

4.1.6 Seinärakenteet, perustukset ja lattiat

Tallin ulkoseinät ovat korsvirkerakenteiset: niissä on kantava hirsirunko ja tiilistä tehty täyte. Seinät on tehty luonnonkiviperustukselle. Pohjoispäädystä löytyy myös 1800–1900-luvun vaihteessa vanhaa rakennetta korvaavaa kantavaa tiilimuurausta, joka on tehty betonivalun päälle. Betonivalu on tehty osittain luonnonkiviperustuksen päälle, mikä käy ilmi erityisesti pohjoisseinää sisältä tarkasteltaessa. Kaikki ulkoseinät on viimeistely valkoisella rappauksella, joka on alun perin ollut kalkkirappaus, mutta vuoden 1950 jälkeen korjauksiin on käytetty myös sementtirappausa. Rappaus on erityisesti rakenteiden saumakohdista halkeillut pahasti ja näistä kohdista rakennetta on voitu tutkia tarkemmin. Länsijulkisivulla seinän vahvistukseksi on tehty neljä fõljaria, joiden on arvioitu olevan kuva-aineiston perusteella 1800-luvulta.

Sisäseinärakenteissa on merkittävästi enemmän eroavaisuuksia. Tiedettävästi rakennuksessa on kaksi alkuperäistä seinää, jotka on toteutettu tiilirakenteisena. Muut seinät vaihtelevat lähteiden mukaan hirsiseinästä rankarakenteeseen, mutta koska lähes kaikki Tallin sisäpinnat on verhoiltu kuitulevyllä tai rapattu piiloon, ei sisärakenteista voida antaa kovin laajaa lausuntoa. Kantava hirsikehikko on paikoitellen näkyvissä rakennuksen sisätiloissa.



Kuva 42. Eteläpäädyn hirsiosissa on jäljellä tikutusta, joka voi olla jäänteitä rappauksesta. Kulmassa vaikuttaisi olevan jäljellä villaeristettä.



Kuva 43. Itäseinässä kantavaa hirsipilaria ei ole tällä kohtaa rapattu piiloon.



Kuva 44. Lattia Aulagalleriasta etelägalleriaan. Etelägallerian lattia on vuodelta 2015.



Kuva 45. Itäjulkisivu, kohta jossa uudempi tiiliseinä ja betonisokkeli kohtaa aikaisemman korsvirkerakenteen.

Ullakolla eteläpäädyn hirsirakenteessa on jäljellä puutikutus, joka viittaisi seinän olleen joskus rappauksella viimeistelty. On mahdollista, että päädyt ovat olleet hirsikehikon lomista ylös asti muuratut ja viimeistelty valkoisella rappauksella. Ratkaisu itsessään olisi kuitenkin erikoinen, sillä tiedettävästi kyseessä on aina ollut rehu-ullakko, eikä Lindqvistin pohjoispäädyn tiilirakennetta kuvaavassa leikkauspiirroksessa ole mainintaa rappauksesta. Pohjoispäädyn rakennetta ei päästy tarkastelemaan gallerian lautaverhouksen vuoksi.

Tallin tilat on lähteiden mukaan pääasiassa perustettu suoraan maapohjalle. Alkuperäisessä ratkaisussa rakennuksessa on ollut kaikissa tiloissa laualattiat, mutta nykytilassa suurimmassa osassa tiloista on betonivalulattia. Talli sijoittuu lievästi länteen viettävälle maalle, joka voisi jättää rakennuksen länsipuolelle ryömintätilaa, mutta tutkimuksen aikana alapohjaa ei päästy tarkastelemaan alapuolelta. Keramiikkapajan kohdalla alapohjaan on asennettu lisäeriste ja valettu uusi betonilaatta vuonna 1992 vanhan betonivalun päälle. Valjashuoneessa on muovimatto mahdollisesti 2000-luvulta, tilan tarkempi alapohjarakenne ei ole tiedossa. Autotalliin tehdyssä puodissa on betonilattia, joka saattaa olla peräisin 1950-luvulta tai uusittu sen jälkeen.



Kuva 46. Pohjoispääty sisältä. Betoni on valettu osittain luonnonkivilatomuksen päälle. Tila on nyt todennäköisesti syvempi kuin se oli tallina toimiessaan.



Kuva 47. Koilliskulma. Perustuksen betonivalu näkyy ulkopuolella.



Kuva 48. Lounaiskulma. Betonisokkeli kohtaa luonnonkiviperustuksen länsijulkisivulle siirryttäessä. Länsipuolella rappauksen lomasta pilkottaa teräksinen lista ja pultteja, jotka ulottuvat rakenteen läpi.



Kuva 49. Tallin lounaiskulma. Perustus on ulkopuolelta tällä kohtaa luonnonkivilatomusta. Sisällä samalla kohtaa näkyy ainoastaan 1950-luvulla lisätty betonivalu (kuvat 80 ja 81, sivut 75 ja 76)

4.1.7 Maasilta

Ullakolle johtava silta alkaa ensin maa-kivilatomuksena ja jatkuu puurakenteisena. Rakenne koostuu seitsemästä pyöröhirrestä, jotka lepäävät itäpäädyssä luonnonkivillä sekä keskeltä että seinän vierestä pyöröhirsistä rakennetuilla kannatinkehikoilla. Kannakekohtien jalashirret ovat osittain maan sisällä. Valokuvista päätellen silta itsessään on säilynyt hyvin samanlaisena, mutta rakenteen seinällä oleva tuki on lisätty 1960-luvun jälkeen. Kaiteita on uusittu mahdollisesti vuonna 2000 puumateriaalin iästä päätellen.

Sillan liittyminen seinään on erikoinen kohta, sillä kummallakin puolella siltaa on hirsinen, muotoiltu, valkoiseksi maalattu kannatin osa, joka on kiinnitetty vetorausdalla tai muulla terässidoksella sisäpuolella näkyvään kantavaan hirsipilariin. Vanhoissa valokuvissa vastaava muotoiltu hirsikehyks on ollut vanhan vierastallin oven kummallakin reunalla. Sillan kannattimista eteläinen voisi olla osa oven alkuperäistä kehystä. Sama rakenne on siis kannatellut siltaa ja kehystänyt vierastallin oven. Tutkimushetkellä kehyksellä ei ole enää kantavia ominaisuuksia ja se on pahasti lahonnut.



Kuva 50. Ullakolle johtava silta. Kaksoisovet on vuonna 2000 uusittu vanhoihin saranoihin.



Kuva 51, Sillan tukirakenne seinän vierellä on lisätty 1950-luvun jälkeen. Aikaisemmin silta on nojannut valkoisella maalattuun hirsirakenteeseen, jonka kautta voimat on ohjattu kantavaan hirsirunkoon.

4.1.8 Ovet

Tallilla on nykytilassa viisi sisäänkäyntiä maantasossa, jotka kaikki sijaitsevat sen itä-julkisivulla ja johtavat eri tiloihin. Sisäänkäynneistä kaksi on lisätty 1950-luvulla. Ne erottuvat muista selkeästi suuremman korkeuden vuoksi. Muuten nopealta katsomalta ovia voisi olettaa aikalaisiksi, sillä ne on kaikki viimeistely samalla vaakasuuntaisella kapealla tummaksi käsitellyllä paneeloinnilla. Syvemmässä tarkastelussa voidaan huomata, että osa ovista on vain verhottu uudelleen ja niissä näyttää olevan jäljellä niiden vanhempi runko. Nopein tapa erottaa vanhemmat ovet, on tarkastella heloja, sillä vanhat ovet on varustettu pitkällä rautasarannoilla, jotka tyyllisesti voivat olla 1800-luvulta. Kaikissa ovissa on jälkiä lukkojen ja vetimien muutoksista.

Tutkimuksessa arvoitukseksi jäi keskimäisen autotallin ovien rinnalla oleva sydämenpääsaranoilla varustettu ovi, jota ei esiinny vanhoissa valokuvissa. Sen paikalla on valokuvien mukaan ollut vierastallin pariovet, joiden päällä on ollut ikkuna. Itsessään ikkunallisen oven alkuperäisyydestä ei ole tietoa, se on saattanut olla lisäys 1800–1900-luvun vaihteesta, jolloin vastavia ovia on ilmestynyt muuallekin ruukkiin. Ovilevy on mahdollisesti jokin vanhemmista puretuista sisätilojen ovista tai pohjoispäädyn ulkoovi, joka on siirretty tälle paikalle aukon tukkeeksi 1950-luvulla. Sisäpuolelta kohta on levytetty umpeen.



Kuva 52. Entinen eteläinen vaunuvajan ovi. Ovi veisi nykyään entiseen keramiikkapajaan, mutta se on poistettu käytöstä vuonna 1992. Oven opäädystä voi nähdä nykyisen verhouksen alle jäävän vanhemman paneelikerroksen ja lukkomekanismin.



Kuva 53. Itäjulkisivun pohjoispääty. Kuvassa vasemmalla 1950-60-luvulla tehty uusi autotallin ovi, joka johtaa suurelle kuorma-autolle laskettuun suojaan. Oikealla vanha vaunuvajan ovi, joka palveli käytössä ilmeisesti 1990-luvun alkuun. Oikean puoleisessa ovesa on ruukin 1800-luvun oville tyypilliset pitkät saranat. Näissä vanhimpien saranoiden sydämenpäämuotoa ei ole.



Kuva 54. Entinen valjashuoneen pohjoisempi ovi. Nyt ovi johtaa valjashuoneen ja entisen keramiikkapajan eteiseen. Aiemmin 1900-luvulla se oli tehtaan johtajan autotallin ovi. Oveen on tehty tuuletusaukko.



Kuva 55. Entinen valjashuoneeseen etelästä johtava ovi. Ovi on todennäköisesti 1800-luvulta.



Kuva 56. Pohjoisen 1950-60-luvulla lisätyn autotallin kaksoisovet. Tällä paikalla on ollut ikkuna ja osittain entisen vierastallin pariovet. Oven yllä näkyy hitsirakennetta, josta osa voi liittyä aikaisempiin aukotuksiin (kts kuva 21).



Kuva 57. Pariovien viereen jäävä ovilevy, jossa ei ole vedintä. Tätä ovea ei esiinny 1930-luvun dokumentissa. Sisäpuolelta kohta on levytetty.



Kuva 58. Entisen tallin, tutkimushetkellä pohjoisvaraston pariövet. Alkuperäistä aukkoa on suurennettu 1950-luvulla, jolloin nämä ovet on asennettu. Seinärakenne on 1900-luvun alusta.

4.1.9 Ikkunat

Tallin ikkunat ovat kaksipuitteisia puuikkunoita, joissa kummassakin puitteessa on neljä ruutua ja yläosassa vinoruutuaihe. Puitteet on koottu puunauloin. Ikkunoissa ei ole vuorilautoja tai peltejä. Ikkunat ovat olleet kaksinkertaisia, mutta nykytilassa useista ikkunoista puuttuu sisempi ikkuna. Ikkunat ovat saranattomia lukuun ottamatta 2000-luvulla lisättyä ikkunaa. Osassa ikkunoista on pienet hakaset, joilla ne ovat paikoillaan ja tuuletettaessa koko ikkuna on otettu pois paikoiltaan. Osassa ikkunoista yksi ruutu on korvattu vanerilla ja tuuletusräppänällä.

Ikkunat istuvat seinärakenteeseen eri puolella rakennusta eri tavoin. Suurin ero on 1800–1900-luvun vaihteessa korjatun tiilimuuriseinään ja korsvirkeseniin tehtyjen aukkojen ero, sillä tiilimuuriseinä on merkittävästi muita seinä paksumpi muodostaen syvät ikkunalaudat. Ikkunat ovat tästä huolimatta saman mallin mukaan tehty. Talliosassa seinien rappaus on tuotu karmien korkeudelle, kun taas esimerkiksi entisessä kärryvarastossa rappaus päättyy ennen karmia.

Ullakkoikkunat eroavat hieman maantasokerroksen ikkunoista. Ikkunat ovat yksinkertaisia puuikkunoita, kaksipuitteisia ja kahdeksan ruutuisia. Ullakon päätyikkuna etelässä on kiinnitetty karmiin sormihaoin, muita ikkunoita on myös naulattu karmeihin. Ullakkoikkunoilla on vuorilistat.



Kuva 59. Oikealla 2000-luvulla lisätty ikkuna, vasemmalla ikkuna 1800-luvulta. Ullakon ikkunalla on vuorilistat.



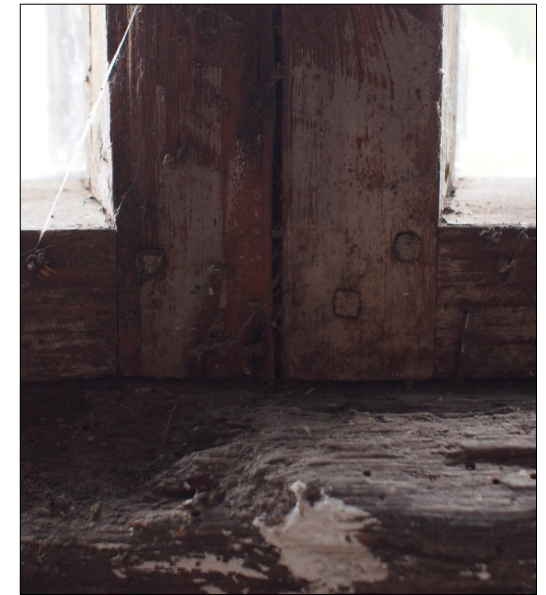
Kuva 60. Itäjulkisivun ikkuna pohjoisreunalta. Tämä ikkuna on korjattu todennäköisesti 1980-2020.



Kuva 61. Itäseinän rakenne on muita seiniä syvämpi ja luo selkeän ikkunalaudan sisäpuolelle. Tästä ikkunasta puuttuu sisätuplat.



Kuva 62. Länsiseinän rakenne on kapeampi. Tämän ikkunan kohdalla sisärappaus päättyy ennen karmia.



Kuva 63. Vanhojen ikkunoiden puitteet on koottu puunauloin.



Kuva 64. Tässä länsiseinän ikkunassa on toinen sisätupla jäljellä.
Toisen ikkunan alin ruutu on korvattu ilmanvaihtoaukolla.



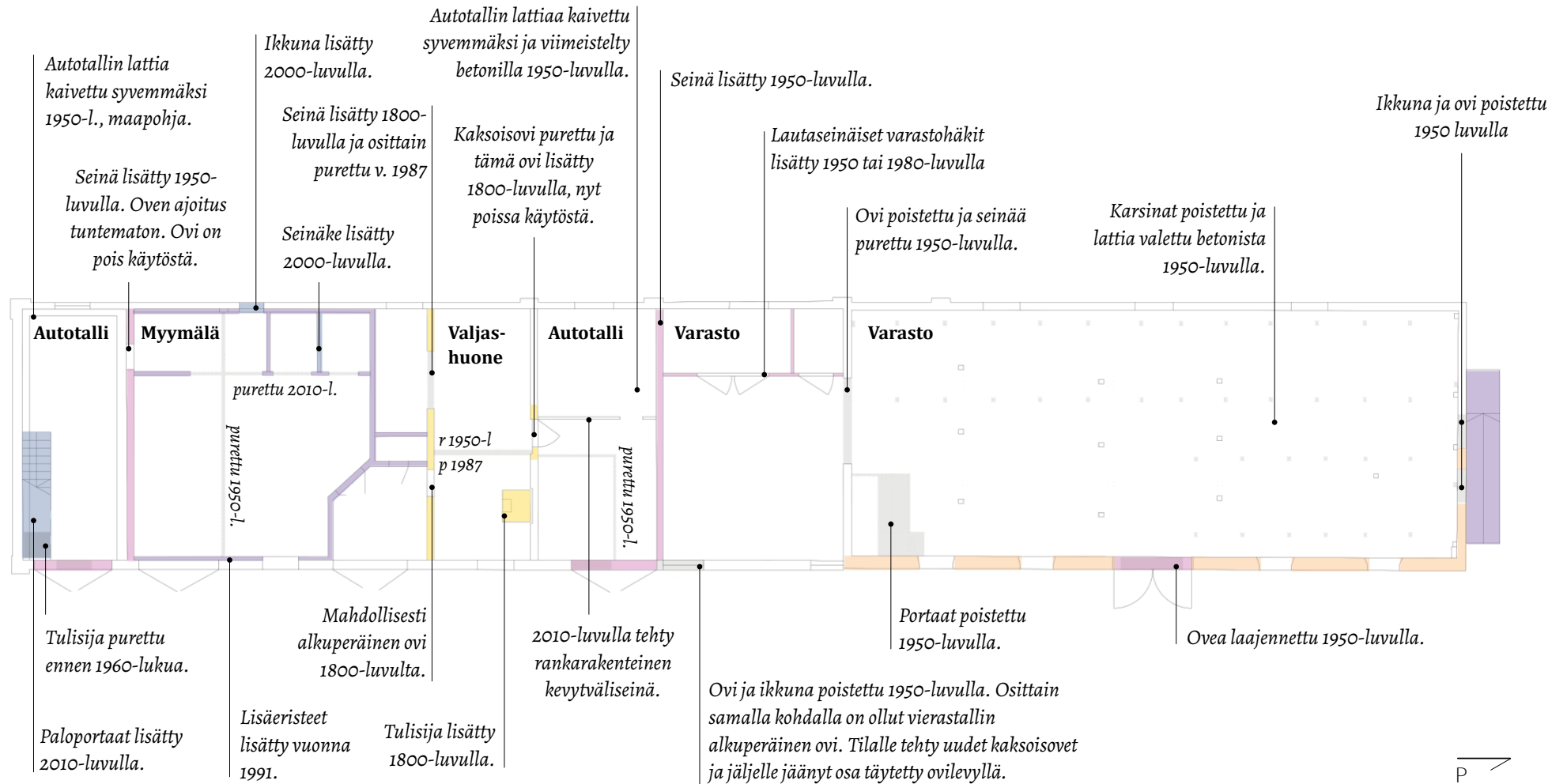
Kuva 65. Entinen tehtaan johtajan autotallin ikkuna. Rappaus ulottuu vain karmiin ja myös hirsipilari on jätetty esiin.



Kuva 66. Ullakon eteläpäädyn ikkuna on kiinnitetty karmeihin sormihaoin.

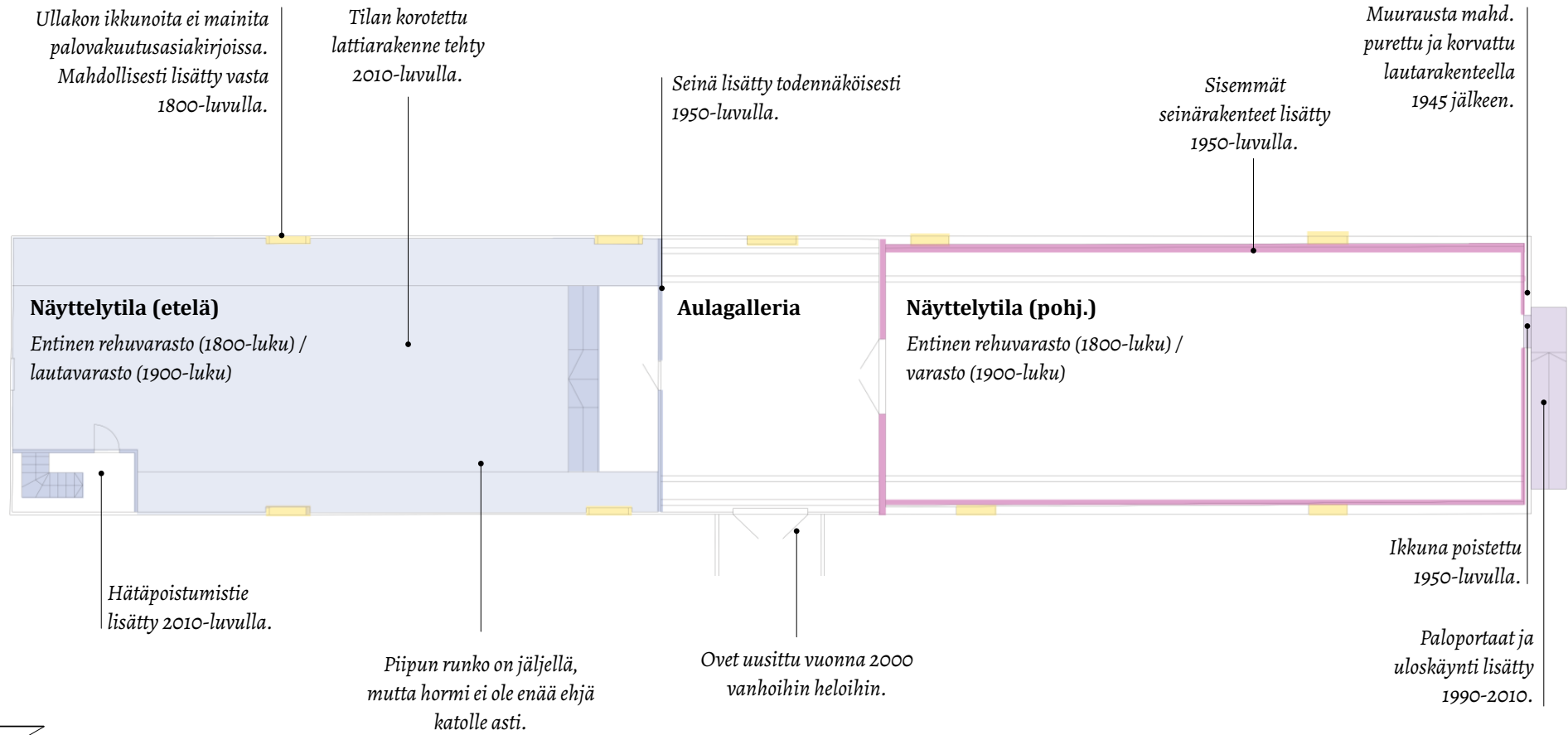
4.2 Sisätilat

Maantasokerros



Kuva 67.





P

Kuva 68.

	Alkuperäinen tai alkuperäisen kaltainen		Muutos/lisäys, 1800-luku		Muutos/lisäys, 1950-60-luku		Muutos/lisäys, 2000-2020
	Purettu		Muutos/lisäys, 1880-1920 välillä		Muutos/lisäys, 1990-luku		

4.2.1 Pohjoispäädyn varastotila

Tallin pohjoispääty on yhdistelmä entisestä tallista ja palasesta vanhaa vierastallia/kärryvarastoa. Tila toimi tutkimushetkellä lähinnä varastona, mutta siellä on järjestetty myös myyjäisiä talvella. Varastoon käydään itäjulkisivun pohjoisimmista pariovista, joiden jälkeen laskeudutaan luiskaa muutaman kymmentä senttiä alas lattiakorkeuteen. Lattia on valettu betonista, joka on halkeillut ja tehnyt pinnan polveilevaksi. Tilaa rytmittää muutama hajanainen oloisesti sijoitettu puupilari, jotka kannattelevat itä-länsisuuntaisia välipohjava-soja. Lindqvistin piirustuksien mukaan pilari on vielä 1945 kulkenut etelä-pohjoisuuntaisten vasojen myötäisesti, mutta tästä järjestyksestä ei ole nykytilassa viitteitä lukuun ottamatta pohjoispäätyä, jossa ainakin yksi pilari osuu oikealle kohdalle. Pitkittäisvasat eivät ole näkyvissä tilassa, sillä alakatto on verhoiltu puukuitulevyllä, jolla on koteloitu myös itä-pohjoissuuntaiset vasat. Palovakuutusasiakirjojen mukaan alakatto on ollut pane-loitu 1800-luvulla.

Tilan eteläosassa on tiilinen väliseinä, joka on aikaisemmin ollut tallin eteläinen päätyseinä, josta on parioven kautta käyty vierastalliin. Seinä on rapattu valkoiseksi kauttaaltaan ja sitä on purettu noin kolmen metrin



Kuva 69. Varastotila pohjoiseen. Betonilattia on valettu todennäköisesti 1950-luvulla. Päätyseinän hirsistä eniten oikealla oleva noudattaa Lindqvistin 1945 vuoden pitkittäisvasojen mukaista linjaa. Pohjoisseinän länsinurkassa on vetorausosia.



Kuva 70. Varastotila koilliseen. Lyhyet alakttovasat on koteloitu kuitulevyllä alakattoverhouksen tavoin. Vasoja kannattelee hirsipalkkeja, joiden ikä vaihtelee. Itäseinä on varaston kohdalla merkittävästi muita seinärakenteita paksumpi.

matkalta 1950-luvulla. Eleellä on saatu yhdistettyä osa entistä vierastallia nykyiseen varastotilaan. Tässä osassa on yksi ikkuna kummallakin seinällä. Itäseinällä korsvirkerakenteesta näkyy selkeästi yksi hirsikehikon kantava palkki, jonka yläosassa on puupala ja pultti. Ne ovat osa rakennetta, joka on aikaisemmin kannatellut ullakkorampin päätyä. Itäseinän rapattu osio loppuu noin metriä ennen eteläseinää. Tällä osalla seinä on verhoiltu kuitulevyllä. Sen toisella puolella on arvoitukseksi jäänyt ovilevy (kuvassa 57). Myös koko eteläseinä on verhottu kuitulevyllä. Seinän kaakkoisnurkassa rakennetta on purettu hieman, mikä paljastaa seinän rankarakenteiseksi ja eristetyksi purulla. Tilan länsireunalla on kaksi laudasta rakennettua häkkivarastoa.



Kuva 71. Entinen talliosaa ja vierastallia erottanut muurattu seinä. Aukko on avattu 1950-luvulla. Oikealla näkyvät taaempaan tilaan tehdyt lautaseinäiset varastohäkit.



Kuva 72, Pohjoisvaraston eteläosa, osa entistä vierastallia. Itäseinän uusittu massiivitiilirakenne loppuu väliseinään ja tämän tilan itäseinä (ikkunaseinä) on korsvirkerakenteinen. Seinän oikeassa nurkassa olevan levytyksen takana on sillan alle jäävä täyteovilevy.

4.2.2 Autotallin puoti

Autotallin puoti on entisen vierastallin eteläpuolisko. Se rajattiin pohjoisosastaan 1950-luvulla, jolloin tilaa myös kaivettiin syvemmäksi korkeampaa kuorma-autoa varten. Koska tila on viereisiä tiloja matalamassa lattiakorossa, sen molemmilla reunoilla on pienet betoniset reunukset. Myös länsireunalla on pieni betoninen uloke, joka on todennäköisesti syntynyt, kun perustusta on tuettu syvennyksen yhteydessä. Lattia on viimeistelty betonivalulla, joka on paljon paremmassa kunnossa kuin pohjoispäädyn. Voi olla, että valu on tehty tähän tilaan vasta 1980-luvulla ja ennen sitä se on ollut maalattialla kuten eteläpäädyn vastaava autotalli tutkimushetkellä.

Tutkimushetkellä tilassa toimii käsityöläistuotteita myyvä puodinpitäjä. Tila on puotitoimintaa varten jaettu kahtia kevyellä rankarakenteisella seinäkkeellä, jolloin puodinpitäjälle syntyy tilan länsipuolelle työtila. Seinäke on lisätty vuoden 2017 jälkeen. Tilan pohjoisseinä on rankarakenteinen, purueristeinen ja puodin puolelta viimeistelty valkoiseksi maalatulla kuitulevyllä. Tällä seinällä betonireunus on piilotettu valkoisen lautaaiheen sisään, joka toimii hyllynä. Itäseinä on pääosin puodin suuria kaksoisovia, mutta eteläreunassa pilkottaa vähän matkaa valkoiseksi rapattua seinää. Eteläseinä on tilan ker-

rostunein. Sen näkyvin vanha elementti on vanha vaakaneloitu ovi, joka on todennäköisesti 1800-luvulta. Ovi on johtanut vierastallista valjashuoneeseen. Seinä on muuten pyritty viimeistelemään yhtenäiseksi valkoiseksi maalaamalla, mutta siitä erottuu erilaisia materiaalikerrostumia, ainakin puukuitulevyä sekä valkoista rappausta mahdollisesti tiiliseinällä. Niiden tarkempaa ajoitusta ei ollut tämän tutkimuksen sisällä mahdollista tehdä. Myös eteläseinällä lattiakorkojen vaihtelusta johtuva reunus on koteloitu piiloon valkoisella laudoituksella. Puodin katto on valkoiseksi maalattua kuitulevyä, jossa risteilee sähköjohtoja.



Kuva 73. Yksityiskohta entiseen valjashuoneeseen johtaneen oven vetimistä ja heloista



Kuva 74. Entinen pohjoinen kuorma-autotalli, nykyinen puoti kohti länttä. Tilaan on tehty kevytrakenteinen väliseinä erottamaan myymälätilaa ja työtilaa. Lähes kaikki pinnat on viimeistelty valkoisella kuitulevyllä. Vasemmalla näkyy vanha ovi, joka on johtanut valjashuoneeseen. Korokkeet oikealla ja vasemmalla johtuvat tilan poikkeuksellisesta syvyydestä.

4.2.3 Valjashuoneen puoti

Valjashuoneen puoti on entisen kärryvajan pohjoispäädyssä, johon on lähteiden mukaan tehty valjashuone 1800-luvulla. Tilaan käydään nykyään itäjulkisivun keskivaiheilta, ovista, jotka johtivat alun perin kärryvajaan 1800-luvulla ja 1900-luvun alusta tehtaan johtajan autotalliin. Ovista saavutaan ensin eteiseen, joka jakaantuu kolmeen tilaan, valjashuoneen puotiin, vessaan ja entiseen keramiikkapajaan. Valjashuoneen ovi jää pohjoiseen. Tilaan on otettu osittain laajennukseksi pieni osa viereistä entistä kärryvarastoa/autotallia 1980-luvulla, mutta pääosin tila on 1800-luvun käytön mukaiseksi oletettu.

Tilan kaksi merkittävintä osaa menneestä ovat tulisija ja sisäänkäyntiovi. Nykyisen tulisijan rakennusaika ei käynyt ilmi tutkimuksessa, mutta tyylin perusteella on 1800-luvulta. Kun Tallin käyttö 1900-luvulla koki muutoksia, olisi ollut uuden käytön huomioon ottaen epätodennäköistä, että vastaavaa yksityiskohtaista tulisijaa olisi rakennettu sinne silloin, mikä tukee ajoitusta 1800-luvulle. 1980-luvun piirroksissa tulisijan sisään on merkitty sähkösymboli, joten takan sisällä on mahdollisesti ollut sähköinen lämmitin. Valjashuone on mahdollisesti toiminut yhden kammarin asuinpaikkana 1950-luvulla, mutta vastaavassa



Kuva 75. Entisen valjashuoneen tulisija. Kuva kohti pohjoisainää.

käytössä yksinkertaisempikin tulisija olisi ajanut asian. Tutkimushetkellä tulisijan piippu on osittain purettu.

Toinen jäännös on puodin ovi, jossa on 1800-luvun alkupuolella suosittu vinopanelointi. (kuva 21, sivu 26). Ovi on heloista ja tyylistä päätellen mahdollisesti 1800-luvulta. Oven kautta on käyty valjashuoneesta kärryvaajaan ja myöhemmin johtajan autotalliin.

Tilan pohjoisena on yhteinen viereisen Autotallin puodin kanssa ja tällä seinällä on Autotallin puolella vanha ovi. Ovesta tai aukosta ei kuitenkaan Valjashuoneen puolella on merkinä vain syvennys seinässä, joka on verhoiltu valkoisella kuitulevyllä. Muilta osin seinä on valkoiseksi rapattu. Itäseinä on päällystetty tapetilla. Lattiarakennetta ei päästy tutkimaan muovimattoa pidemmälle. Alakatto on verhottu valkoisella kuitulevyllä, johon on asennettu valaisimia.



Kuva 76. Eteistila entisen keramiikkapajan (vas) ja valjashuoneen (oik) välillä. Tilasta on kulkua myös puodinpitäjien vessatilaan (keskellä). Tila on luotu todennäköisesti vuoden 1992 korjauksessa, jossa keramiikkapaja on rakennettu.

4.2.4 Keramiikkapajan puoti

Entiseen keramiikkapajaan käydään samojen pariovien kautta kuin Valjashuoneen puotiin, mutta eteisestä astutaan sisään vasikallisesta puuovesta. Tutkimushetkellä tila oli kirpputorikäytössä. Sitä ennen tilassa on toiminut keramiikkayrittäjä, jota ennen tila on ollut tehtaan johtajan autotalli. Autotalleja erottaneesta seinän paikasta on jäljellä itälänsisuunnassa kulkeva alakattovasa.

Tilaan on vuonna 1992 lisätty eristystä seiiniin, jonka yhteydessä tilaan suoraan johtaneet autotallin ovet (kuva 52) on poistettu käytöstä. 1990-luvulla on myös lisätty väliseiniä, joista osia ja ovia on purettu 2000-luvulla. 2000-luvulla on myös lisätty ikkuna länsijulkisivuun. Nykytilanteessa tilaan liittyy avonainen myyntitila, johon yhdistyy pieni takatila, josta on aikaisemmin johtanut ovi eteläiseen autotalliin, mutta jota ei tutkimushetkellä käytetä. Kaksi aikaisemmin suljettua likaista työtilaa on avattu myymälän varastoiksi ja rajattu pois katseelta verhoilla.

Tilaan on 1990-luvulla valettu uusi betonilattia vanhan betonivalun päälle, joka on päällystetty muovimatolla. Seinät ovat valkoista kipsilevyä myymälän puolella ja keltaista kipsilevyä takatilan puolella. Alakatto on valkoista kuitulevyä. Katossa on asbestin varoitusmerkintä näkyvillä olevan alakattovasan eteläpuolella.



Kuva 77. Entinen keramiikkapaja, tutkimushetkellä kirpputori. Oikealla eteistila, vasemmalla entiset likaiset työtilat, joiden seiiniä on purettu 2000-luvulla. Tiloista pohjoisempi on jo 2000-luvun alussa ollut avoinna asiakkaille pienenä myymälänä.



Kuva 78. Entisen keramiikkapajan länsiseinä ja 2000-luvulla lisätty ikkuna. Alakattovasa liittyy todennäköisesti poistettuun väliseinään, koska se ei ole tavallinen osa muuta laipiorakennetta.



Kuva 79. Ovi eteläpään autotalliin. Nykyhetkellä ovi ei ole käytössä.

4.2.5 Eteläpäädyn autotalli

Eteläpäädyn autotalli on alun perin ollut osa kärryvajaa. Se koki ensimmäisen suuremman muutoksen 1950-luvulla, kun tilaa kaivettiin jo 1960-luvulla syvemmäksi kuorma-autoa varten ja viimeistään tämän muutoksen yhteydestä tulisi tilan koilliskulmasta on poistettu. Tilaa reunustaa kolmelta seinämältä betoninen reunus, jolla on ratkaistu rakenteellisesti tilan uusi syvyys. Ulkopuolelta perustus on kohdalla luonnonkivilatomusta.

Tutkimushetkellä tila toimii ullakon etelägallerian hätäpoistumistien osana. Portaat on lisätty tilaan 2010-luvulla. Tilan pohjoisseinään on mahdollisesti tehty muutoksia 1990-luvulla. Itäseinä on pääasiassa kokonaan autotallin kaksoisovea. Eteläseinä on yksi Tallin mielenkiintoisimmista, sillä Lindqvist on merkinnyt piirroksiin sen olevan polttamatonta savitiiltä. Seinä on molemmin puolin rapattu valkoiseksi, mutta pienten rappeutumien kautta rakennetta voi vähän tarkastella. Seinä vaikuttaa noudattavan pääosin korsvirkerakennetta ja tiililatomus on tehty hirren päälle. Tiili murentuu todella helposti ja on sävyltään hyvin vaaleaa, joka voisi viitata sen olevan polttamatonta. Seinän rappauksessa on selkeä aikakausi ero kahden rappauskerran välillä. Vanhemmalta vaikutta-vassa osassa on nimikirjaimia ja vuosilukuja viitaten sodan aikaisiin vuosiin 1939–40. Nimikirjoitusten syy tai tekijä ei selvinnyt tutkimuksessa.



Kuva 80. Eteläpäädyn autotalli länteen. Palopoistumisportaat on lisätty todennäköisesti vuonna 2015.



Kuva 81. Autotalli luoteeseen. Eteläseinän rappaukseen on tehty puumerkintöjä toisen maailmansodan aikana. Ne saattavat liittyä tapahtumiin jolloin Talli oli kranaattisorvaamo käytössä. Osa kirjoituksista on hävinnyt rappauskorjauksen alle.



Kuva 82. Näkymä Aulagallerissa kohti pohjoista ja Pohjoisgallerian kotelomaista rakennetta.

4.2.6 Aulagalleria

Noustessa ullakolle vierailija saapuu ensin niin kutsuttuun Aulagalleriaan. Tila on noin 7 x 8 metriä suuri ja sen alueelle jää neljä katto-tuolia. Suoraan vastapäätä ovista on länsisivun keskimäinen kattoikkuna, jota ympäröivät siniset vuorilaudat. Vuorilautojen värin ajoitusta ei pystytty tekemään tämän tutkimuksen aikana. Kattoikkuna itsessään on mahdollisesti lisäys 1800-luvulta. Tilasta pohjoiseen jää tutkimushetkellä Vinttigalleria ja etelään Galleria V2. Aulagalleriasta näkee hyvin pohjoiseen jäävän gallerian kotelomaisen rakenteen yläpuolelle. Eteläistä galleriaa ei ole samalla tavalla rakennettu, vaan ainoastaan kevyt seinä erottaa Aulagallerian etelägalleriasta. Tilassa on pohjois-eteläsuuntaiset lattiaankurit, joissa on runsaasti pieniä piste-mäisiä jälkiä. Niiden syntyhistoria ei ole tiedossa.



Kuva 83. Aulagallerian länsiseinä. Ikkunan vuorilaudat on maalattu sinisiksi.

4.2.7 Pohjoisgalleria

Pohjoisgalleriaan käydään Aulagallerian kautta kaksoisovista. Tila rakennettiin 1950-luvulla muusta ullakosta erotelluksi varastoksi. Varaston tarkempi käyttötarkoitus ei selvinnyt tutkimuksesta, mikä olisi selittänyt kotelo-maisen rakenteen tarpeen. Vasta 1990-luvulla tila otettiin näyttelykäyttöön. Paloturvallisuuteen liittyvä uloskäynti galleriatilan pohjoispäädystä on lisätty 1990–2010-luvulla.

Gallerian lattia on samaa aikakautta kuin Aulagallerian ja mahdollisesti 1800-luvulta. Pohjoisgallerian kaakkoiskulmassa lattiassa on jäljet paikasta, josta vielä Lindqvistin 1945 piirroksen merkityt portaat ovat nousseet ullakolle. Seinärakenteet on tehty kattotuolien ympärille ja ne aiheuttavat luonnollisen etäisyyden teoksen ja katselijan välille. Seinä ja kattorakennetta ei tämän tutkimuksen aikana päästy tarkastelemaan syvemmin. Pinnat on sisältä viimeistelty valkoiseksi maalatulla laudalla. Pohjoisgallerian ylle jäävään tilaan voi nähdä Aulagallerian puolelta. Tutkimuksessa ei selvinnyt onko tilaa pyritty eristämään jollain tavalla. Tutkimushetkellä näyttelytila on ainoastaan kesäkäytössä



Kuva 84. Pohjoisgallerian kaakkoiskulma. Lattiassa on jäljet kohdasta, josta portaat ovat aikaisemmin nousseet.



Kuva 85. Pohjoisgalleria pohjoiseen. Vasemmalla takaseinällä näkyy 1990-2000-luvulla tehty palopoistumistien ovi.



Kuva 86. Etelägalleria lounaaseen. Vuonna 2015 tehty lattiarakenne on merkittävästi aikaisempaa lattiarakennetta korkeammalla.

4.2.8 Etelägalleria

Etelägalleriaan käydään Aulagallerian kautta kaksoisovista, jotka on vuoden 1987 piirustuksista päätellen suurennettu nykyiseen kokoonsa vasta 2000-luvulla. Aikaisemmassa piirroksessa on merkitty vain yksilehtinen ovi. Seinärakenne eroaa Pohjoisgallerian rakenteesta ja seinä on viimeistelty lautaverhouksen sijaan maalatulla vanerilla.

Pohjoisgalleriassa kattotuolit näkyvät lähes kokonaisina. Tähän tilaan on vuonna 2015 tehty uusi lattiarakenne, joka peittää osittain kattotuolien konttirakenteen. Tilaan saavuttaessa nouseaan muutama porras näyttelytilan tasoon. Pohjoisgalleriaan verrattuna valaistustilanne on erilainen, sillä tilassa ullakkoikkunoita ei ole peitetty ja luonnonvaloa pääsee tilaan kolmesta ilmansuunnasta. Tilaa ympäröivä rakenne on ainoastaan Tallin vesikatto, jonka ruodelaudoitukset ja paikoitellen myös aaltopeltikate näkyy aluslaidoituksen välistä.

Tilan eteläpäädyssä voidaan tarkastella päädyn lautarakennetta sisältäpäin. Nykytilassa seinässä on ainoastaan ulkoinen lautaverhous ja sitä tukeva hirsi-lautaranka. Hirsissä on jäljellä tikutus, joka viittaisi seinän olleen joskus rapattu.

Etelägallerian pohjoispäädyn itäreunalla on entisen valjashuoneen tulisijan piipun jäänteet. Piippu on katkaistu vuonna 2000 uuden vesikatteen asentamisen yhteydessä.



Kuva 87. Eteläinen näyttelytila kaakkoon. Käytöstä poistetun tulisijan piipun jäänteet. Uusi lattiarakenne kiertää vanhoja rakenneosia.



Kuva 88. Eteläinen näyttelytila etelään. Kaakkoiskulmassa on hätäpoistumistieportaille rakennettu erillistila.

4.2.9 Palopoistumistie

Etelägallerian poistumistie on ratkaistu säästären julkisivu uudelta aukotukselta, millä on vältetty pohjoispäädyn kaltainen uusi kerrostuma. Etelägallerian kaakkoiskulmaan on rakennettu pieni rankarakenteinen vanerilla verhottu erillistila, josta laskeutuvat portaat alapuolella olevaan eteläpäädyn autotalliin. Rakenne on toteutettu laudalla ja vanerilla, kajoamatta juuri ympäröiviin rakenteisiin. Portaiden aukon kohdalla on aikaisemmin kulkenut eteläpäädyn piippu, joka on ilmeisesti purettu jo 1950-luvulla. Voi olla, että portaiden rakennushetkellä samalla kohdalla on siis ollut vielä jonkinlainen aukko, mutta laajennustakin on tehty.



5 Johtopäätökset

Rakennushistoria lyhyesti

Strömforsin Talli valmistui osana Strömforsin pohjoisosan Tallinmäen kokonaisuutta vuonna 1807 aikaisemmin tulipalossa palaneen tallirakennuksen tilalle. Rakennushanke oli Strömforsin vuorineuvoksettaren Virginia af Forsellesin johtama ja osana Strömforsin suurempaa rakennuskannan uusimista vuosina 1800–1810. Valmistuessaan rakennuksessa oli kaksi tallia sekä ruukin omille hevosille että vierailijoiden hevosille, suuri kärryvarasto ja koko rakennuksen kokoinen rehu-ullakko. Rakennus oli toteutettu luonnonkivijalalle ruukin ensimmäisenä näin suuren kokoluokan korsvirkerakennuksena ja siinä oli muiden Tallinmäen rakennusten tapaan tylppäpäinen mansardikatto, joka oli katettu mäntypanuun.

Tutkimuksen mukaan Tallin käyttö säilyi lähes muuttumattomana aina 1900-luvun alkupuolelle asti. 1800-luvulla kärryvarastosta on todennäköisesti otettu tilaa valjashuoneelle, sekä mahdollisesti muurattu koilliskulman seinärakennetta uudelleen, mitkä saattavat olla ainoat selkeät rakennukseen toteutetut varhaiset muutokset. 1900-luvun alussa sotien aikana rakennuksen käyttö alkoi vähitellen vaihtua, kun osa kärryvarastot otettiin autotalleiksi ruukin ensimmäisille henkilöautoille ja vierastalli muutettiin kärryvarastoksi. Toisen maailmansodan aikana Tallissa toimi pom-

misorvaamo, jonka ei tiedetä aiheuttaneet selkeitä muutoksia tiloihin. Vuosisadan alkupuolella paanukate oli muutettu tiili-pärekatteeksi.

1940-luvulta lähtien uuden muovitehtaan tarpeet alkoivat muuttamaan ruukin rakennuskannalle esitettyjä vaateita. 1950–60-luvulle tultaessa jäljelle jääneet hevoset siirrettiin Navetan puolelle ja Talliin tehtiin uusia syvempiä autotalleja sekä muutettiin vanha pohjoispäädyn talli muovitehtaan varastoksi. Ullakko muutettiin myös varastoksi.

Seuraavan kerran Talli koki muutoksia 1980-luvulta lähtien, kun Strömforsin elävöittämiseen tähtäävän Ruukkiprojektin aikana Tallinmäen rakennuksille pyrittiin löytämään uutta käyttöä. Sekä Talli että Navetta otettiin käsityöläisten käyttöön sekä taiteen tiloiksi. Tallille se tarkoitti ullakon pohjoispuolen muuttamista galleriatilaksi. Osana kunnostusta myös vesikattousitettiin, tällä kertaa Onduline-katteella. 1990-luvulla tehtiin uudistus vanhaan johtajan autotalliin ja tila muunnettiin keramiikkapajaksi.

Viimeiset muutokset on tehty 2000–2010-luvulla, kun Tallin länsijulkisivuun on puhkaisu yksi uusi ikkuna entisen keramiikkapajan kohdalle ja ullakon eteläpäätykin kunnostettiin näyttelykäyttöön mahdollistaen kolmen erillisen taiteilijan toimimisen Tallissa samaan

aikaan. Kumpaankin päätyyn lisättiin palo-poistumistiet. Huonoon kuntoon päässyt vesikate uusittiin Museoviraston erikoisluvalla vihreällä peltikatteella. Tutkimushetkellä Tallissa toimi gallerioiden lisäksi kolme puotiyrittäjää, osa rakennuksesta oli pelkässä varastokäytössä.

Rakennushistorialliset arvot ja merkitys

Tämän tutkimuksen aikana kerätyn tiedon perusteella Strömforsin Tallin säilyneisyydestä, arkkitehtuurista, arvoista ja merkityksestä voidaan lausua seuraavaa:

Talli on **ominaisuonteensa** hyvin **säilyttänyt** entinen hevostalli ja kääryvarasto, jonka on rakennuttanut Tallinmäen aukion länsilaidalle Strömforsin **henkilöhistoriassa merkittävä** vuorineuvoksetar Virginia af Forselles. Valmistuttuaan rakennus nautti **aikalaisarvostusta**, joka käy ilmi muun muassa vuoden 1809/1811 palovakuutusasiakirjan kuvauksesta.

Rakennuksen luonnonkiviperustus ja korsvirkerunko vaikuttaisivat tutkimuksen mukaan olevan pääasiassa säilyneet rakennushetken mukaisena. Rakennus on tutkimuksen valossa Suomessa kohtalaisen **harvinainen** ja Talli on Strömforsin 1800-luvun alun rakennuksista ainoa, jolla korsvirkerunko on säilynyt. Rungon tiilitäyte on Strömforsin omaa tuotantoa. Myös palovakuutusasiakirjoissa mainittu **paanukate** on ollut ajallaan maatalousrakennukselle **epätavallinen**, mikä korostaa Tallinmäen rakennusten erityisasetmaa verrattuna tavallisiin maatalousrakennuksiin. Rakennusrungosta selkeästi poikkeaa ainoastaan itäjulkisivun pohjoisreuna sekä osa pohjoispäädyistä, jotka on ilmeisesti muurattu kokonaan tiilestä 1800-luvun lopussa tai 1900-luvun alussa. Myös Tallin alkuperäiseen

ilmanvaihtojärjestelmään on tehty muutoksia 1900-luvun alusta lähtien, mikä kattaa muun muassa maantasokerroksen tuloilmaventtiilien poiston sekä tulisijojen käytöstä poistamisen. Valjashuoneen tulisija on poistosta huolimatta säilytetty, vaikka sen piippua on osittain purettu.

Tallissa on **säilynyt** paljon **rakenteita ja rakennusosia**, joiden ajoitus voidaan sijoittaa 1800-luvulle, ellei aivan rakennushetken asti. Muun muassa kattotuoleissa, ikkunoissa, ovissa ja erityisesti ovien saranoissa on paljon vanhoja osia. Tallin maantasokerroksen kahdeksanruutuiset ikkunat ovat todennäköisesti vaihdettu alkuperäisten kuusiruutuisten tilalle 1800-luvulla. Muutoksen jälkeen **ikkunoita on korjattu säilyttävästi** ja niille voidaan jo iän perusteella antaa merkittävää arvoa osana Tallin kokonaisuutta, vaikka ne eivät palovakuutusasiakirjojen mukaan välttämättä ole alkuperäiset. Myös Tallin länsijulkisivulle teetetty uusi ikkuna on **yhteneväinen** muiden ikkunoiden kanssa. Rakennusosista Tallin **ovissa** on paljon **kerroksellisuutta**. Sisätiloista voidaan löytää ovia, jotka ovat oletettavasti 1800-luvulta, mutta myös ulko-ovia on ilmeisesti 1950-luvulla korjattu jättämällä alkuperäinen oven runko uuden verhouksen alle. Tämä saattaa mahdollistaa **palauttavan korjauksen** haluttaessa. 1950-luvulla on lisätty

täysin uusia suuria kuorma-autotallien ovia, jotka eroavat muista selkeästi saranoiden osalta.

Talli on **olennaisimmilta ulkoisilta piirteiltään** sekä mittasuhteiltaan säilynyt **rakentamishetken kaltaisena**. Rakennus edustaa tyyliltään niukkaa **kustavilaista klassismia**, johon on yhdistetty 1700-luvulla kartanosuunnittelussa suosion saavuttanutta mansardikaton tylppäpäistä tulkintaa. Muuten hyvin yksieleiseen julkisivuestetiikkaan ovat kuuluneet hillityt kaariaiheet ikkunoiden yläpuolella. Suurin osa näkyvistä tehdyistä muutoksista kuten nykyinen vesikattokate ja ovilevyjen uudelleenverhous on toteutettu niin, että ne **voidaan palauttaa** alkuperäisen kaltaisiksi haluttaessa. Julkisivujen **arvokasta kerroksellisuutta**, joka kertoo rakennuksen käyttötarkoituksen muutoksesta ruukin historiassa, ovat itäjulkisivun kuorma-autotallien suuret kaksoisovet. Muita muutoksia ovat olleet pohjoisjulkisivun aukotuksen sulkeminen sekä paloportaan rakennus. **Erityisarvo** on länsijulkisivun **säilyminen**, jonka voidaan todeta olevan tutkimuksen valossa lähes muuttumaton. Ainoa siihen tehty ikkunalisäys on isotutettu paikalleen kokonaisuasetelmaa harkiten eikä se erotu 1800-luvun ikkunoiden sarjasta.

Suurimmat Tallin kokemat muutokset ovat



näkyvissä sisätiloissa. **Nykyisestä tilajaosta** on yhä erotettavissa **alkuperäiset tiiliset sisäseinät**, jotka ovat jakaneet tallit sekä kärryvaraston. Muut väliseinät tuovat **rakenteellisia kerrostumia** 1800-luvulta aina 2000-luvulle asti. Tallissa on säilynyt sisäseiniä, jotka on verhoiltu valkoisella kalkki- tai sementtilaastirappauksella. Rappausviimeistelyn oletetaan olevan rakennuksen alkuperäinen verhoustapa. **Erityisarvona** täytyy mainita Tallin eteläinen autotalli, jonka rappauksissa on **säilynyt** toisen maailmansodan aikaisia **puumerkkejä** ajalta, jolloin rakennus toimi pommisorvaamona. Suurin osa sekä vanhoista että uusista väli seinärakenteista on verhottu valkoisella kuitulevyllä. Levytyksiä on tehty 1950-luvulta 2000-luvulle asti. Myös laipiot on pääosin viimeistely kuitulevyllä. Monimutkaistuneen tilajaon lisäksi toinen suuri muutos sisätiloissa on ollut alkuperäisten lautalattioiden purku ja betonilattioiden valu 1950-luvulla. Valulatioissa itsessään on kerrostumia ainakin 1950- ja 1990-luvulta.

Talli on osa **valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä**, jonka rakennuskanta ei pääosin ole kokenut muutoksia vuoden 1892 jälkeen. Strömforsin ruukki muodostuu yhden suoran ruukintien varrella sijaitsevien toimintojen sijaan useiden toimintaaukioiden kokonaisuudesta, joista

Pohdinta

Tallinmäen aukio on yksi ruukin historian **ärkeimmistä**. Tallilla on **merkittävä osa** aukion **muodostuksessa**, mutta erityisen merkittävä on sen **maisemallinen arvo** rakennuksen länsipuolella sijaitsevalle entisen puutarhan maisemalle, joka nähdään Ruukintieltä katsottaessa. Tiiliruukin purkua lukuun ottamatta **maisema** voidaan nähdä **lähes täysin muuttumattomana** Tallinmäen rakentumishetkestä, mikä tekee Tallista arvokkaan osan ruukin miljöötä.

Talliin voidaan liittää myös **kulttuurihistoriallista arvoa**, sillä sen muutoksissa on nähtävissä ruukkiyhdyksunnan kehittyminen omavaraistaloudesta ja hevosvoimin toimivasta 1800-luvun alun työyhteiskunnasta kohti autojen ensimmäistä tuleamista sekä uuden muovitehtaan vallankumousta sekä hiljennemistä, jotka lopulta johtivat rakennuksen käytön muutokseen kohti nykyisiä taiteen tiloja ja elämyksiä. Tallin valjashuone on ollut ruukin työntekijöille sosiaalinen paikka sen rakentamishetkestä aina 1960-luvulle asti. Talli on myös todistanut Toisen maailmansodan vaikutuksen ruukilla, vaikkei sota ole suuresti näkynyt muussa rakennuskannassa.

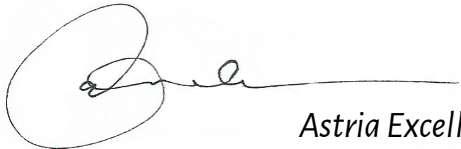
Talli on tutkimuksen valossa ruukin rakennuskokonaisuudelle hyvin merkityksellinen ja sen säilymistä tulisi vaalia. Tutkimuksessa löydettyissä rakennusinventaarioissa 1980-, 2000-, ja 2010-luvulla todetaan rakennuksen vaativan korjausta akuutisti. Tiedettävästi menneiden kahdenkymmenen vuoden aikana korjaukset ovat tästä huolimatta olleet vain pieniä ja säilyttäviä. Näiden havaintojen pohjalta suositellaan Tallin korjaustoimenpiteiden valmistelun aloitusta mahdollisuuksien mukaan lähitulevaisuudessa.

Tämän tutkimuksen aikana suurin osa Tallin rakenteista oli verhottu joko levytyksin ja rappauksin, mikä esti erityisesti korsvirkerungon syvemmän tarkastelun. Ottaen huomioon rungon erityislaatuisuuden, seuraavan peruskorjauksen yhteydessä olisi hyvä tehdä tarkempia tutkimuksia hirsirakenteen toimintaperiaatteelle sekä selvittää tarkemmin avaus-tutkimuksen kohtia, joissa alkuperäiseksi oletettu runko liittyy uudempiin rakennusosiin tai perustuksia on vahvistettu betonilla.

Tulevaisuudessa olisi hyvä harkita Tallin vesikattomateriaalin valintaa pitkän tähtäimen säilyvyyden sekä rakennuksen alkuperäisen ominaisluonteen kannalta. Nykyinen vihreä peltikate on asennettu Museoviraston luvalla väliaikaisena korjauksena, mutta ohjetta sopivasta kattokatteesta ei ole erikseen annettu.

Alkuperäinen vesikattokate olisi paanusuomus, mutta mikäli sen toteuttaminen olisi hankalaa, myös tiilikatetta voisi harkita ottaen huomioon ympäröivät rakennukset sekä 1900-luvun alun vesikateratkaisun.

Tallin sisätilojen korjauksessa suositellaan kiinnittämään huomiota rakennuksessa alun perin käytetyille materiaaleille ja välttämään korjauksia vierain materiaalein. Esimerkiksi 1900-luvun lopussa tehdyt rappauskorjaukset sementtillaastilla ovat vaurioittaneet ympäröivää vanhempaa kalkkirappausa. Tulevissa korjauksissa rappaukset suositellaan tehtävän kalkkilaastilla osakorjauksien osalta tai esimerkiksi savilaastilla koko seinän kattavissa korjauksissa. Lattioiden halkeilleiden betoni-laattojen poistoa ja palautusta puurakenteelle tulisi harkita.



Astria Excell

6 Lähteet

Arkistolähteet

Kansallinen audiovisuaalinen instituutti,
Helsinki. (KAVI)

Videokokoelma.

Dahlström (1954). Rautakaudesta muovikauteen. Lyhyt dokumentti, Suomi. C. E. Dahlström; A. Ahlström Osakeyhtiö, Suomi-Filmi Oy.
Trifonoff (1939). Strömfors Bruk. Lyhyt dokumentti, Suomi. N. Trifonoff.

Loviisan kaupungin tilapalveluiden arkisto,
Loviisa. (LKTA)

Ruukki -projekti, rakennuskannan inventaatiopiirustukset.

(4.11.1945). Mittauspiirustus, Talli, pohjapiirros ja leikkaus. Lindqvist Theodor.
(19.4.1996). Ruotsinpyhtään Ruukkiprojektin vaiheita. (25.4.1987). Kiinteistön inventointiarviot. Talli. HRH-Suunnittelu Ky.
(27.4.1987). Talli / D12. Julkisivut. HRH-Suunnittelu Ky.
(12.02.1992). Talli / varastorakennus. Leikkaukset. Muutospiirros. Veli-Matti Kaivola.

(12.02.1992-2). Talli / Varastorakennus. Pohjapiirustus. Muutospiirros. Veli-Matti Kaivola. (19.04.1996). Ruotsinpyhtään Ruukkiprojektin vaiheita. (29.5.2000). Ruukin keskeisen rakennuskannan inventointi. Härö Arkkitehti Oy.
(31.10.2000-a). Strömforsin Ruukin rakennusten kunnostus. Keskipitkän tähtäyksen korjaussuunnitelma. Härö Arkkitehti Oy.
(31.10.2000-b). Strömforsin Ruukin rakennusten kunnostus. Loppuraportti. Härö Arkkitehti Oy.

Maanmittauslaitoksen arkisto, Helsinki. (MML)

Digitoitu karttakokoelma.

(1803). Kartta Isojakoa varten, karttaosa 6/11, G.W.Kraemer.

Museovirasto, Kulttuuriympäristöpalvelut, lähiarkisto. (MV/KYP)

Strömforsin ruukin Yläpajan restaurointia koskeva aineisto.

(13.8.1968). Perinnenauhat 1968, haastattelut, A. Ahlström Oy.

(14.6.1991). Haastattelututkimus, Ruotsinpyhtään Yläpaja ruukin entiset työntekijät. Haastattelijoina Merja Härö, Lasse T. Minkkinen ja Sami Roos / Kasnio&Härö Arkkitehdit Ky.
(29.10.1993). Ruotsinpyhtään Ruukkialue Oy - Strömfors Bruksmiljö Ab.
(3.2.1994-a). Yläpajan ympäristö eri aikoina, kaaviokuva, tutkimus Heste oy/Sten Björkman; Piirros Härö Arkkitehti Oy.
(17.6.1994). Lehdistö tiedote, Strömforsin Ruukin Yläpajan korjaus Pajamuseoksi. Ruotsinpyhtään Ruukkialue Oy; Museovirasto.
(11.9.1995). Ruotsinpyhtään Ruukkiprojekti -hankeselvitys ja toimintasuunnitelma.
(30.9.1996). Ruukin alueen vesirakenteiden kunnostus. Yleissuunnitelma ja toimenpiteiden periaatteet. Härö Arkkitehti Oy; Uudenmaan Ympäristökeskus.
(30.5.2000). Strömforsin Ruukin Ekomuseo -suunnitelma, Inventoinnit. Härö Arkkitehti Oy.

Museovirasto, Arkisto ja arkeologiset kokoelmat. (MV/RHO)

Kulttuuriympäristön piirustuskokoelma

(n.d). Mittauspiirustus. Theodor Lindqvist. Strömforsin ruukki, asemapiirros, 1:500.

(1945a). Mittauspiirustus. Theodor Lindqvist. Strömforsin ruukki, talli VII, pohja, leikkaus. KYP701030013.

(1945b). Theodor Lindqvist. Strömforsin ruukki. Asuinrakennus V. Pohja, leikkaus, ovi, räystäslista. KYP701030012.

(1945c). Theodor Lindqvist. Strömforsin ruukki. Tiilikuivaamo VI. Pohja, leikkaus, kattodetalji. KYP701030011.

(10.3.1997). Strömforsin ruukin entisten tuotantorakennusten kunnostus. Helinä Koskinen.

Museovirasto, Arkisto ja arkeologiset kokoelmat. (MV)

Historiaosaston kuvakokoelma. (HK)

(1965). 82651- 82695. Valokuvaaja, Welin, valokuvia Strömforsista.

Suomen Elinkeinoelämän keskusarkisto, Mikkelin. (ELKA)

Ahlström Strömforsin tehtaiden arkisto, järjstelemätön.

(1803). Charta ovfer Strömfors bruk, Petierfvi och Abborfors, 1:4000.

(1956). Strömfors - Tehdasalueen kartta 1:2000. A.Ahlström Oy. Vuodelta 1956.

(16.8.1966). Strömforsin Ruukin rakennuskaava, hyväksytty 1968.

Svenska Riksarkivet. (RA)

Brandförsäkringsverket.

(1809/1811). Brandförsäkring nr 15911, bild 73-76.

Brandförsäkringsverket volym 08001-08050, https://sok.riksarkivet.se/bildvisning/BRFV_08001-08050

(1811). Brandförsäkring nr 15911, bild 73-76. Brandförsäkringsverket volym 08251-08300, https://sok.riksarkivet.se/bildvisning/BRFV_08251-08300_073

(1832). Brandförsäkring nr 15911, bild 52-58. Brandförsäkringsverket volym 15901-15950, https://sok.riksarkivet.se/bildvisning/BRFV_15901-15950_001

Haastattelut

Excell, J & Excell, S. (26.7.2021). Ruukkilaiset Jari Excell ja Sirpa Excell. Muistelmia Tallinmäestä ja puutarhasta.

Painamattomat lähteet

Björkman, S. (1994). Strömforsin Ruukin Yläpaja - Rakennus- ja Laitehistoriallinen selvitys, tutkimustilanne toukokuu 1994. Museovirasto.

Copani, P. (2007). Timber-Frame Buildings in Scandinavia: High deformation prevent the system from collapse. ICOMOS IWC, symposium XVI, Florence, Venice and Vicenza.

Excell, A (2020). Ruotsinpyhtään letkumakasiini - rakennushistoriaselvitys. Aalto-yliopisto. Espoo.

Lappalainen (1989). Ruotsinpyhtään ruukin vanhojen rakennusten uudelleen käyttö - rakennusten inventointi. Museovirasto.

Puustjärvi, E. (2008). Kymmenen tarinaa kivistä - Kiven monta perinteistä käyttötarkoitusta. Maa- ja kotitalousnaiset; Mikkeli.

SYKE (1992). Arvokkaat maisema-alueet. Maisema-aluetyöryhmän mietintö osa 2. Sivut 27-29: Kymijoen laakso. Helsinki 1992.

Painetut lähteet

Allardt, A. (1923). Strömfors socken. Helsingfors: Söderström.

Bonsdorff, M. & Winterhalter, K. (2016). Jokioisten kartanon rakenushistoriaselvitys. Arkkitehtitoimisto Okulus. Senaatti-kiinteistöt.

Dethier, J. (2020). The Art of Earth Architecture. Thames&Hudson.

Härö, M. (2000). Strömforsin Ruukki - Yläpaja. Strömforsin ekomuseo Ruotsinpyhtäällä; Ruotsinpyhtään Ruukkialue Oy; Loviisa.

Härö, M. (2001). Viinanpolttimo, navetta ja Herrojen sauna - rakennusten kohtaloita Strömforsin ruukissa Ruotsinpyhtäällä. Sivut 209-218. Teoksessa Niskanen, A., Pakkala, P. & Sundman, M. (toim). Antipasto misto: Vilhelm Helander 60. Vilhelm Helander-toimitus-kunta; Helsinki.

Idström, T. & Wiias, O. (1950). Strömforsin tehtaat sanoin ja kuvin. Loviisan Uusi Kirjapaino Oy.

Kuokkanen, R. & Leiponen, K. (1981). Suomen Tiiliteollisuuden historia. Suomen Tiiliteollisuusliitto R.y; Tiilikeskus Oy; Helsinki.

Koskinen, R. (2013). Suomalainen kartano - Kustavilaisen ajan säätyläiselämää. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Mattila, M. (2009). Kivinavetat - Fin VERNADOC 2009 - Kivinavettakinkerit. Ruoveden sivistystoimi; Suomen ICOMOS - Kansanrakentamisen komitea; Ruoveden kunta.

Marttila, J. (2014). Työ teollistumisen ja arjen rajapintana: Strömforsin ja Ramnäsin rautaruukkiyhdistykset 1880-1950. Väistökirja, Jyväskylän yliopisto.

Oksanen, E. & Sarvas, A. (1991). Vanha Pyhtää: Pyhtään ja Ruotsinpyhtään historia vuoteen 1743. Pyhtään kunta; Ruotsinpyhtään kunta.

Rautakorpi H., Enström, A, Nuorisoseura Wiiri ry (2008). Ruotsinpyhtää Strömfors 1743-2009. Ruotsinpyhtää, Loviisa.

Sirén, O. (1971). Strömfors: Tehdas ja tehdasyhdyskunta 1695-1970. Ruotsinpyhtää: A. Ahlström, Strömforsin tehdas.

Vilkuna, A. (1960). Suomalaisen karjasuojan vaihteita. Sivut 1-270. Teoksessa Vilkuna, K & Itkonen T. I (toim.). Kansantieteellinen arkisto 14. Suomen Muinaismuistoyhdistys; Helsinki.

Lehdet ja digitaaliset lähteet

Vitruvius, M. (n.d). De Architectura, Book II.

Wijnblad, Carl (1755). Ritningar på fyratio wåningshus af sten, och trettio af träd, samt åtskilliga lusthus m.m. för högloflige ridderskapet och adelen samt andra ståndspersoner på landet ; Ytterligare tilökning af ritningar på wåningshus

Britannica, T. Editors of Encyclopaedia (n.d). Half-timber work. Vierailtu 15.8.2021. / <https://www.britannica.com/technology/half-timber-work>

Helsingin Sanomat (4.1.1993). Ruotsinpyhtään ruukkialue elpyy. Vanhat peruseruukkilaisetkin ovat vihdoin alkaneet arvostaa asuinseutuaan. Vierailtu 01.08.2021 / <https://www.hs.fi/kotimaa/art-2000003202339.html>

Helsingin Sanomat (21.3.2000). Ruotsinpyhtään Ruukin kunnostus valmistuu. Vierailtu 01.08.2021. / <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000003870954.html>

Jouni Jäppinen -kotisivut (n.d). Taiteilija ja kultaseppä Jouni Jäppisen kotisivut. Vierailtu 11.5.2021. / <https://jouni.jappinen.fi/>

Kauppalehti (16.10.2000). Strömforsin ruukki uuteen uskoon. Vierailtu 01.08.2021 / <https://www-kauppalehti-fi.libproxy.aalto.fi/uutiset/stromforsin-ruukki-uuteen-uskoon/>

Kauppalehti (6.5.2014). Strömfors lopettaa Ruotsinpyhtäällä. Vierailtu 01.08.2021 / <https://www-kauppalehti-fi.libproxy.aalto.fi/uutiset/stromfors-lopettaa-ruotsinpyhtaalla/>

Kauppalehti (n.d). Yrityshaku. Ruotsinpyhtään Ruukkiyhtiö oy, Yritystiedot. Vierailtu 16.12.2021.

Loviisan Sanomat (20.2.2020). Ruukin elpyminen jatkuu. Vierailtu 11.5.2021 / <https://www.loviisansanomat.fi/paakirjoitus-mielipide/1278075>

Kupintekijän Facebook -sivu (n.d). Vierailtu 25.9.2021 / <https://www.facebook.com/Kupintekij%C3%A4-739833969359983>

RKY, Strömforsin ruukkiyhdykskunta. Vierailtu 11.5.2021 / http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=918

Taloussanomat (12.1.1999). Ahlström selkeyttää toimintojaan. Vierailtu 01.08.2020 / <https://www.is.fi/taloussanomat/art-2000001298579.html>

Strömforsin virallinen matkailusivusto. / Vierailtu 11.5.2021 / <https://stromforsinruukki.com/>

YLE Uutiset (3.11.2015). Tehdas lopetti – tilalle tulee hyvinvointipuisto. Vierailtu 01.08.2021 / <https://yle.fi/uutiset/3-8427439>

Kuvalähteet

AE = Astria Excell

Kansikuva, Valokuva Tallinmäen rakennuksista 1900-luvun alussa. Kuvaaja tuntematon. Varkauden museot, Ivar Ekströmin kokoelma. Finna-tietokanta.

Kuva 1 (s.1), Ruukin sijainti, Google Maps.

Kuva 2 (s.2), Talli kesällä 2021. AE.

Kuva 3 (s.3), Tallin sijainti ja RKY suojelualue. RKY. http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=918.

Kuva 4 (s.5), Kvarteret Stjärnan i Malmö, 1964-65. Valokuvaaja tuntematon. Malmön museo IWA foto. Europeana -tietokanta.

Kuva 5 (s. 8), Kartta Ruotsinpyhtään alueesta vuonna 1855. Doria-tietokanta. Kalmbergin kartasto.

Kuva 6 (s. 9), Valokuva ruukin puutarhasta 1960-luvun alussa. Kuvaaja tuntematon. Kirjasta Ruotsinpyhtää Strömfors 1743-2009, sivu 175. Rautakorpi H., Enström, A, Nuorisoseura Wiiri ry (2008).

Kuva 7 (s. 10), Ilmakuva Strömforsin Ruukista 1900-luvun alkupuolella. Päärakennuksen yksityinen arkisto.

Kuva 8 (s. 11), Palovakuutusasiakirjojen kartta vuodelta 1809. (RA, 1809/1811)

Kuva 9 (s. 11), Kartta Strömforsin ruukista vuodelta 1910. Kirjasta Strömfors - Tehdas ja Yhdyskunta. (Sirén, 1971).

Kuva 10 (s. 12), Ilmakuva Strömforsin ruukista vuodelta 1941. paikkatietoikkuna.fi

Kuva 11 (s. 12), Strömforsin tehdasalueen

kartta vuodelta 1956. (ELKA, 1956.)

Kuva 12 (s. 13), Tallinmäki ja vaakahuone 1900-luvun alkupuolelta. Salli M. Yksityisarkisto.

Kuva 13a-b (s. 14), Otteita Trifonoffin dokumentista. (KAVI, Trifonoff, 1939)

Kuva 13c (s. 14), Saappaanheittokilpailu Tallinmäellä 1978. Excellien yksityinen arkisto.

Kuva 14 (s. 18), Ote Lindqvistin tiilikuivaamon mittauspiirustuksesta vuodelta 1945. (MV/RHO, 1945)

Kuva 15 (s. 19), Diagrammiluonnos Tallin pohjapiirroksista palovakuutusasiakirjan pohjalta. AE.

Kuva 16 (s. 21), Hetki Trifonoffin dokumenttielokuvasta. (KAVI, Trifonoff, 1939)

Kuva 17 (s. 19), Strömforsin ruukki, talli VII, pohja, leikkaus. Mittauspiirustus. Theodor Lindqvist. 1945. (MV/RHO, 1945a)

Kuva 18 (s. 23), Diagrammiluonnos Tallin pohjapiirroksista muutoksista ennen 1910-lukua. AE.

Kuva 19 (s. 24), Maalaus Tallinmäen rakennuksista vuodelta 1929. Excellien yksityisarkisto.

Kuva 20 (s. 24), Valokuva Tallinmäen rakennuksista 1900-luvun alussa. Kuvaaja tuntematon. Varkauden museot, Ivar Ekströmin kokoelma. Finna-tietokanta.

Kuva 21 (s. 26), Valokuva tehtaan johtajan autosta ja kuljettajasta Tallin edessä. Valokuvaaja tuntematon. Vanharuotsinpyhtaa.fi

Kuva 22 (s. 27), Hetki Trifonoffin dokumenttielokuvasta. (KAVI, Trifonoff, 1939)

Kuva 23 (s. 28), Vuonna 1965 otettu valokuva Tallin pohjoispäädystä. Kuvaaja Welin. Vanharuotsinpyhtaa.fi.

Kuva 24 (s. 29), Vuonna 1965 otettu valokuva Tallinmäestä. Kuvaaja Welin. Vanharuotsinpyhtaa.fi.

Kuva 25 (s. 30), Diagrammiluonnos Tallin pohjapiirroksista muutoksista ennen 1950-lukua. AE.

Kuva 26 (s. 31), Tallin lyhyet julkisivut. HRH-Suunnittelu, 1987. (LKTA, 27.4.1987)

Kuva 27 (s. 32), Tallin pitkät julkisivut, HRH_Suunnittelu, 1987. (LKTA, 27.4.1987)

Kuva 28 (s. 33), Tallin leikkaukset. Veli-Matti Kaivola, 1992. (LKTA, 12.02.1992).

Kuva 29 (s. 34), Tallin pohjapiirroksista. Veli-Matti Kaivola, 1992. (LKTA, 12.02.1992-2)

Kuva 30 (s. 35), Valokuva Tallista ja Navetasta 1980-1990-luvulla. Valokuvaaja Peltonen Karim. Finna-tietokanta.

Kuva 31 (s. 39), Diagrammi Navetan säilyneisyydestä ja kerrostumista. Itäjulkisivu. Pohjana HRH-Suunnittelun julkisivupiirroksista ja kenttämittaukset. AE.

Kuva 32 (s. 40), Talli kesällä 2021. AE.

Kuva 33 (s. 41), Diagrammi Navetan säilyneisyydestä ja kerrostumista. Länsijulkisivu. Pohjana HRH-Suunnittelun julkisivupiirroksista ja kenttämittaukset. AE.

Kuva 34 (s. 42), Talli kesällä 2021. AE.

Kuva 35 (s. 43), Talli kesällä 2021. AE.

Kiitokset

Kiitokset erityisesti Ulrika Rosendahlille, joka auttoi puhtaaksikirjoittamaan Ruotsin kansallisarkiston palovakuutusasiakirjoja.

Kiitos Sirpa ja Jari Excellille, jotka jakoivat muistelmiaan ja tarinoitaan Tallinmäestä ja Tallista.

Kiitos Tallin vuokralaiset, jotka mahdollistitte kenttätutkimuksen tekemisen oman arkenne keskellä.

Kuva 36 (s. 44), Diagrammi Navetan säilyneisyydestä ja kerrostumista.

Eteläjulkisivu. Pohjana HRH-Suunnittelun julkisivupiirrokset ja kenttämittaukset. AE.

Kuva 37 (s. 45), Diagrammi Navetan säilyneisyydestä ja kerrostumista.

Pohjoisjulkisivu. Pohjana HRH-Suunnittelun julkisivupiirrokset ja kenttämittaukset. AE.

Kuva 38 (s. 46), Talli kesällä 2021. AE.

Kuvat 39-66 (s. 47-62), Kenttätutkimusvalokuvia Tallista kesältä 2021. AE

Kuva 67 (s. 63), Diagrammi Navetan säilyneisyydestä ja kerrostumista.

Maantasokerros. Pohjana Veli-Matti Kaivolan pohjapiirros ja kenttämittaukset. AE.

Kuva 68 (s. 64), Diagrammi Navetan säilyneisyydestä ja kerrostumista.

Ullakkokerros. Pohjana Veli-Matti Kaivolan pohjapiirros ja kenttämittaukset. AE.

Kuvat 69-89 (s. 65-84), Kenttätutkimusvalokuvia Tallista kesältä 2021. AE.

Kuva 90 (s. 89), Ote maalauksesta Tallinmäen rakennuksista vuodelta 1929. Excellien yksityisarkisto.

