

LIEKSAN RAUTATIEASEMA

Rautatieaseman piirustukset ja tietoa arkkitehti Thure Adolf Hellström (30.5.1880 – 23.12.1946)



14. TOUKOKUUTA 2024

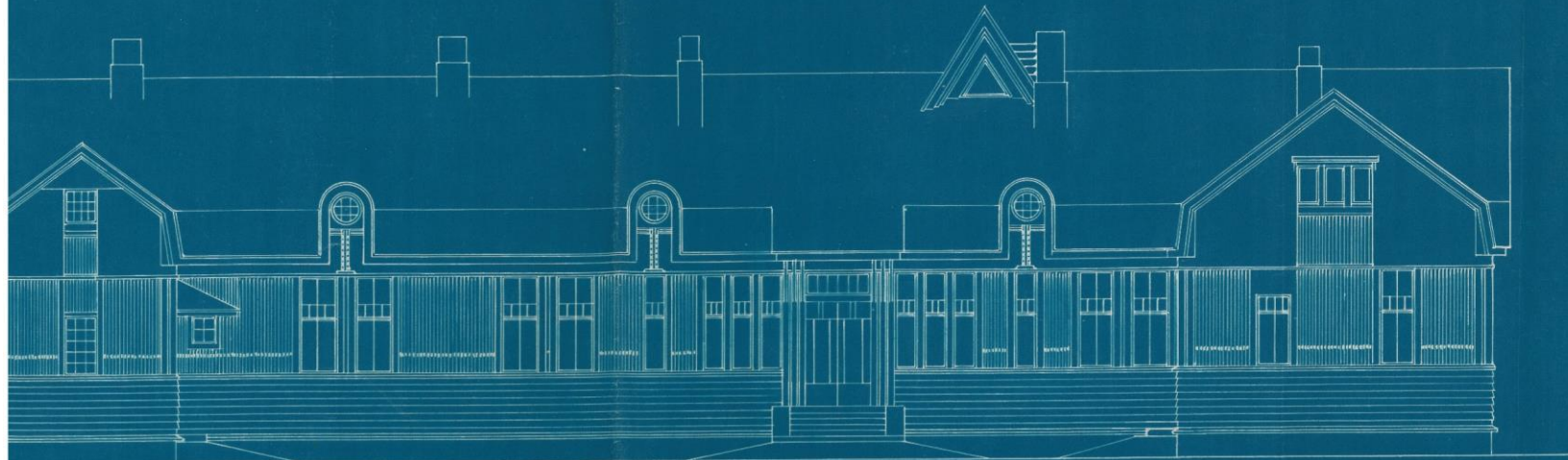
RUKAJÄRVEN SUUNNAN HISTORIAYHDISTYS RY/TJT

www.rukajarvikeskus.fi

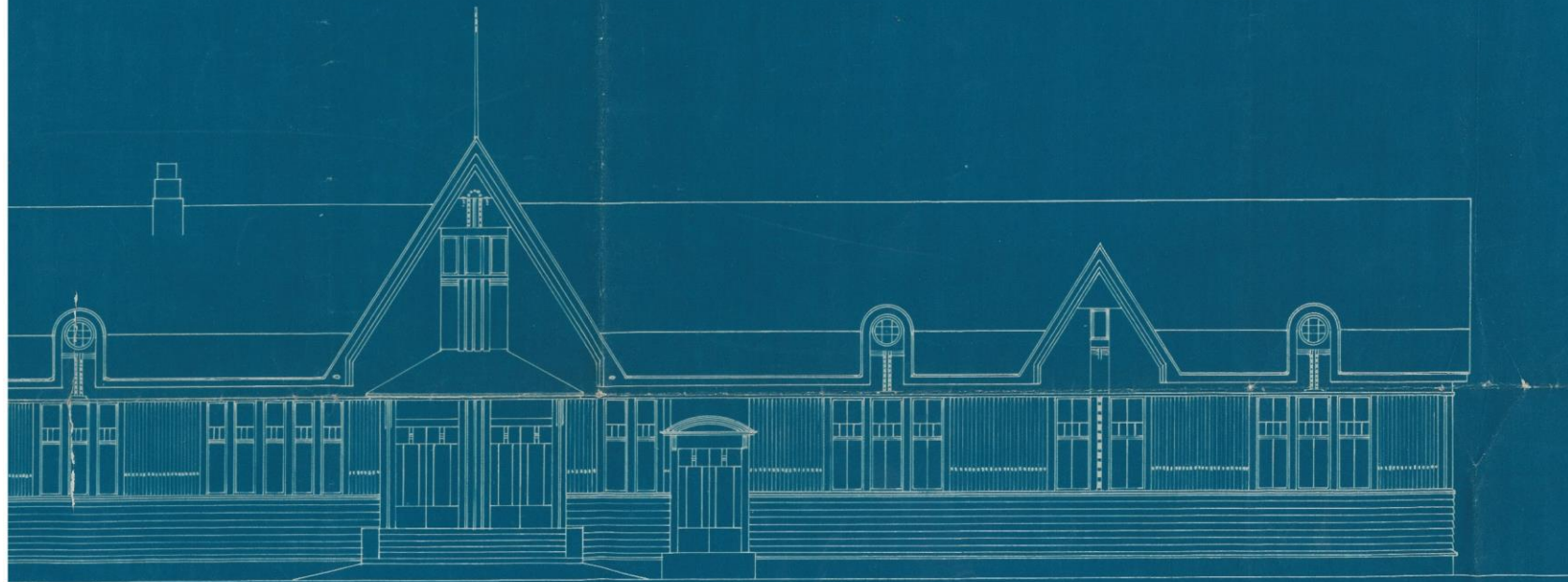


Lieksan rautatieasema

Lieksan rautatieasema Joensuu - Nurmes rataosalla. Lieksan liikennepaikka on perustettu 10.9.1910. Asemarakennus rakennettiin Thure Hellströmin suunnittelemien IV luokan aseman tyyppiinrakennusten mukaan. Kuva Finna.fi

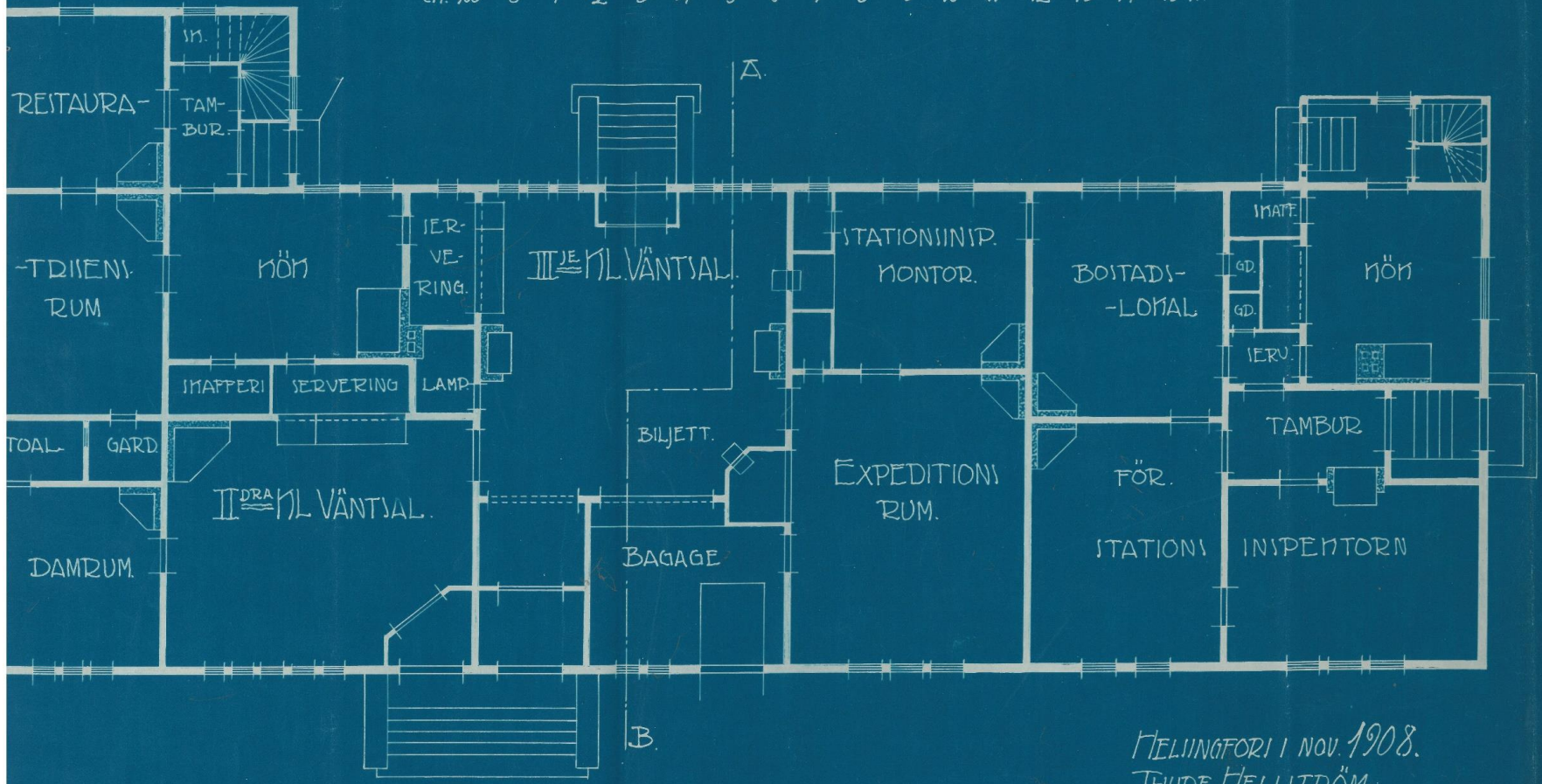


FASAD MOT GÄRDEN
FÄVAADI PIHAANPÄIN



FASAD MOT BANAN

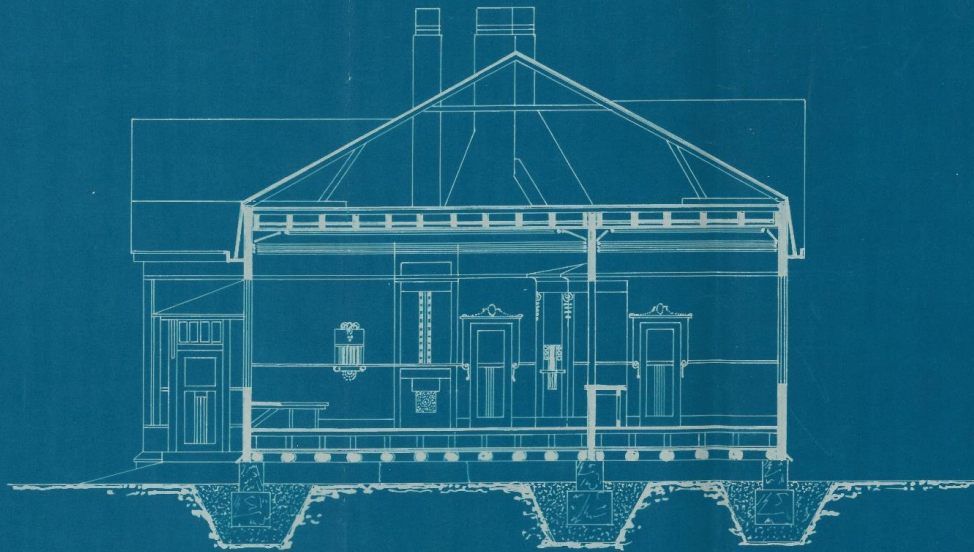
FÄRAD MOT BANAN
 FÄRADI-RATAANPÄIN



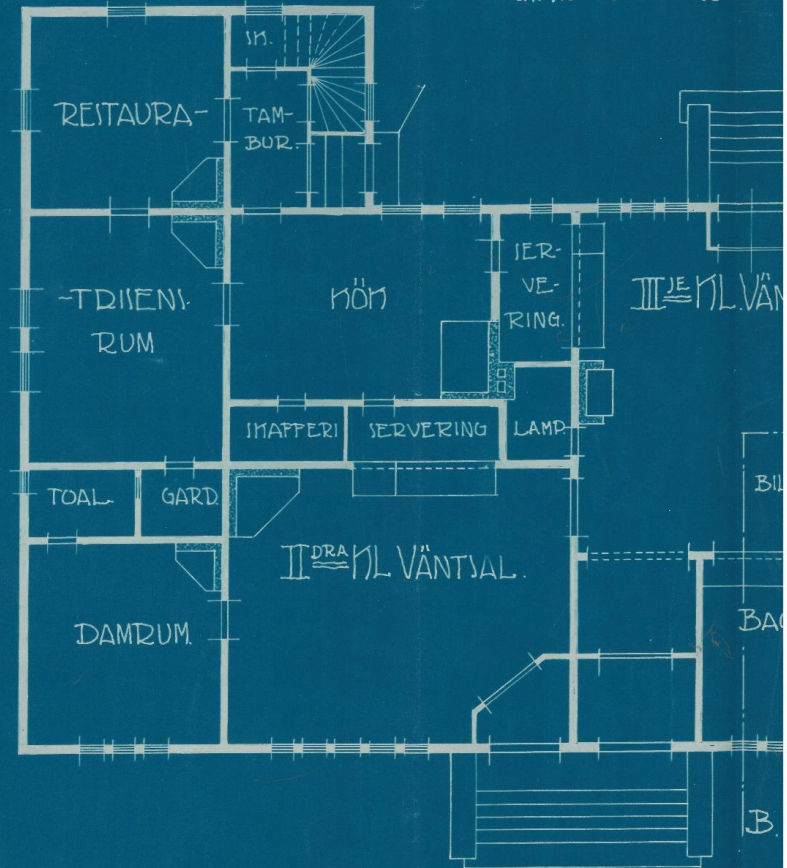
HELSINGFÖR I NOV. 1908.
 THURE HELLSTRÖM.

Thure Hellström
 Arkitekt.

MÄRN. A-B.



CM. 100 0 1 2 3



Tarvittava uunin tehoisa lämpöpinta

Huoneen pinta m ²	Puurakennuksissa.									Kivirakennuksissa.											
	1 kerr. rak.			2 kerr. rakenn.			1 kerr. rak.			2 kerr. rakenn.			3 kerr. rakenn.								
	I kerros.			I kerros			II kerros.			I kerros			II kerros			I kerros					
	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3			
12	3.8	6.5	7.5	2.5	5.0	6.0	3.3	6.0	7.0	6.5	10.0	11.7	3.5	7.0	8.5	5.4	8.5	9.5	3.5	7.0	8.5
20	5.2	8.3	9.7	3.5	6.3	7.5	4.5	7.5	9.2	8.5	13.0	15.0	5.0	9.0	11.0	7.3	11.0	12.5	5.0	9.0	11.0
25	6.0	9.2	11.0	4.2	7.0	8.5	5.5	8.3	10.5	9.6	14.5	17.5	5.8	10.0	12.5	8.3	12.4	14.5	5.8	10.0	12.5
50	9.0	13.0	15.0	6.0	9.6	12.0	7.5	11.4	14.5	13.0	20.0	24.0	8.5	13.5	16.5	12.0	17.5	20.0	8.5	13.5	16.5
100	12.5	18.0	21.5	8.2	12.2	17.0	10.5	15.5	20.5	18.5	28.0	36.0	12.0	19.0	23.0	17.0	25.5	29.0	12.0	19.0	23.0

Huom. 1) Tehoisalla lämpöpinnalla tarkoitetaan sitä lämpöä, joka kuumennollisesti ja jota huoneen ilma voi koskettaa. Tätä ei lasketa sitä osaa uunista, joka on suuluukkujen alapuolella. Sitä vastoin uunin tehoisa lämpöpinta lasketaan lämpöpinnaksi.

2) Muuratulla tai rapatulla pinnalla tehdyt uunit ovat samanaarvoisia kuin kaakeleilla verpotut uunit. Feltivaippaiset uunit ovat jonkun verran suuremman lämmönantamiskoeffisientin omaavat.

3) Jos huone vaatisi suuremman lämpöpinnan, kuin 12-15 m² on edullisempää käyttää kaksiuunista tarpeellisen lämpöpinnan saavuttamiseksi.

4) Näissä laskelmissa on huoneen korkeutena pidetty 3.00 m.

Yläemäs.

Tarvittava uunin tehoisa lämpöpinta m²


Huoneen pinta m ²	Puurakennuksissa.									Kivirakennuksissa.											
	1 kerr. rak.			2 kerr. rakenn.			1 kerr. rak.			2 kerr. rakenn.			3 kerr. rakennuksissa.								
	I kerros.			I kerros			II kerros.			I kerros			II kerros			III kerros					
	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3			
12	3.8	6.5	7.5	2.5	5.0	6.0	3.3	6.0	7.0	6.5	10.0	11.7	3.5	7.0	8.5	5.4	8.5	9.5	3.5	7.0	8.5
20	5.2	8.3	9.7	3.5	6.3	7.5	4.5	7.5	9.2	8.5	13.0	15.0	5.0	9.0	11.0	7.3	11.0	12.5	5.0	9.0	11.0
25	6.0	9.2	11.0	4.2	7.0	8.5	5.5	8.3	10.5	9.6	14.5	17.5	5.8	10.0	12.5	8.3	12.4	14.5	5.8	10.0	12.5
50	9.0	13.0	15.0	6.0	9.6	12.0	7.5	11.4	14.5	13.0	20.0	24.0	8.5	13.5	16.5	12.0	17.5	20.0	8.5	13.5	16.5
100	12.5	18.0	21.5	8.2	12.2	17.0	10.5	15.5	20.5	18.5	28.0	36.0	12.0	19.0	23.0	17.0	25.5	29.0	12.0	19.0	23.0

lämpöpinnalla tarkoitetaan sitä pintaa, joka kuumennollisesti ja jota huoneen ilmavirta vapaasti voi koskettaa. Tätä ei lasketa sitä osaa uunista, joka on suuluukkujen alapuolella. Sitä vastoin uunin tehoisa lämpöpinta lasketaan lämpöpinnaksi.

2) Muuratulla tai rapatulla pinnalla tehdyt uunit ovat samanaarvoisia kuin kaakeleilla verpotut uunit. Feltivaippaiset uunit ovat jonkun verran suuremman lämmönantamiskoeffisientin omaavat.

3) Jos huone vaatisi suuremman lämpöpinnan, kuin 12-15 m² on edullisempää käyttää kaksiuunista tarpeellisen lämpöpinnan saavuttamiseksi.

4) Näissä laskelmissa on huoneen korkeutena pidetty 3.00 m.

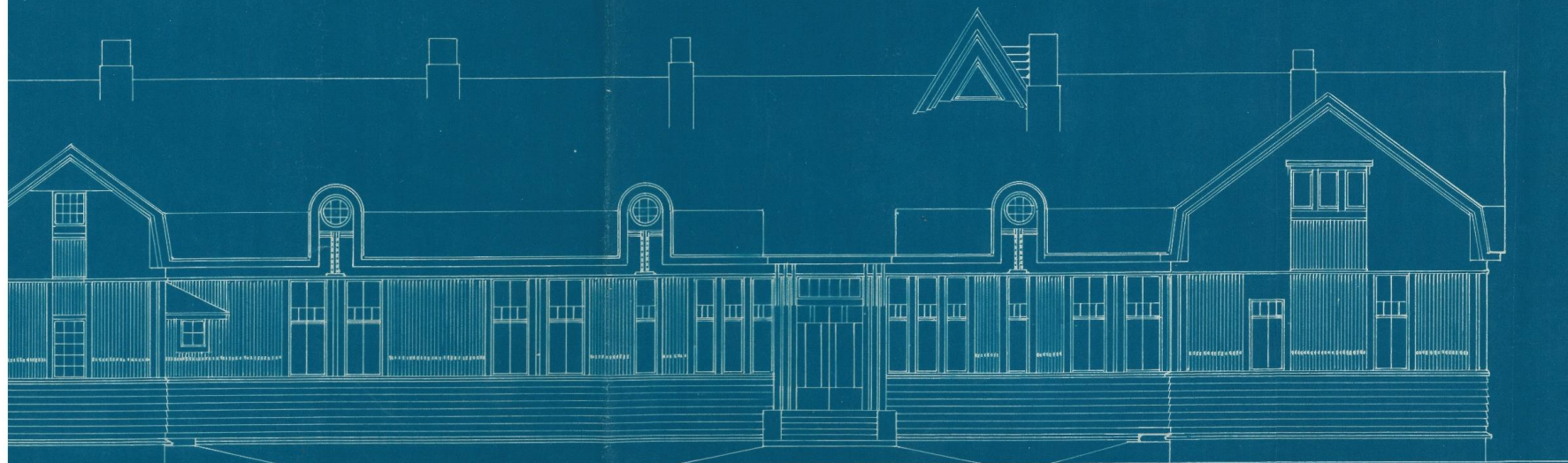
Hen 18/11 - 41.


RITNING TILL STATIONSHUS Å LIENSA
PIRUSTUS AEMARAHENNUNSESSI LIENSAN AEMALL



FAIA
FAIA

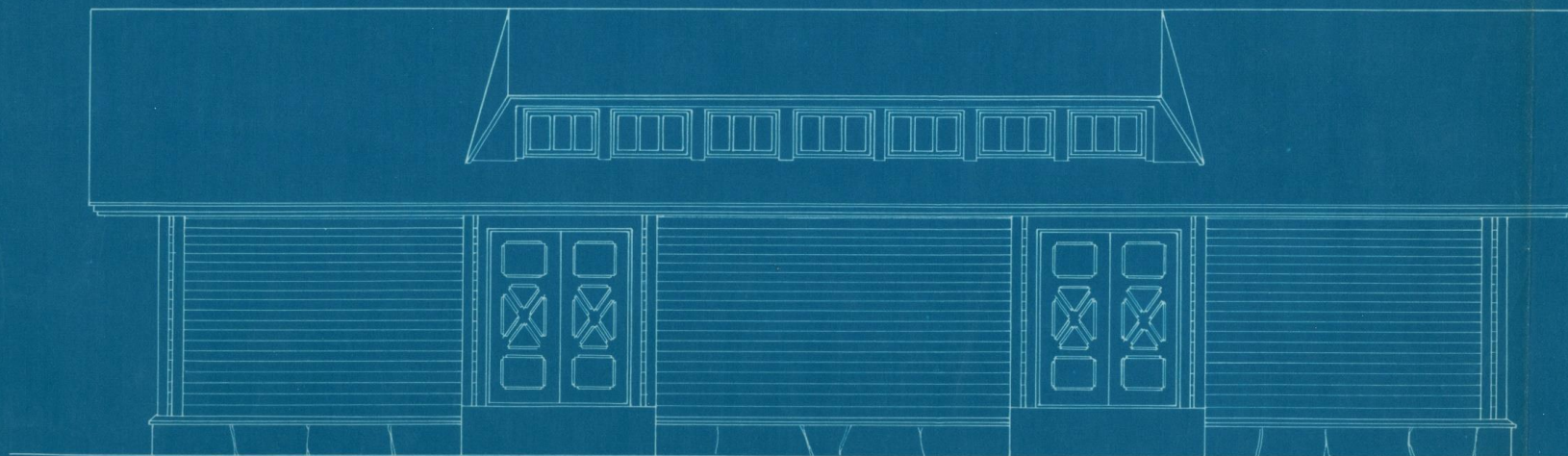
TILL STATIONSHUS Å LIENSA
ANNONSENSI LIENSAN ÄIEMALLE



FASAD MOT GÄRDEN
FÄVAADI PIHAANPÄIN

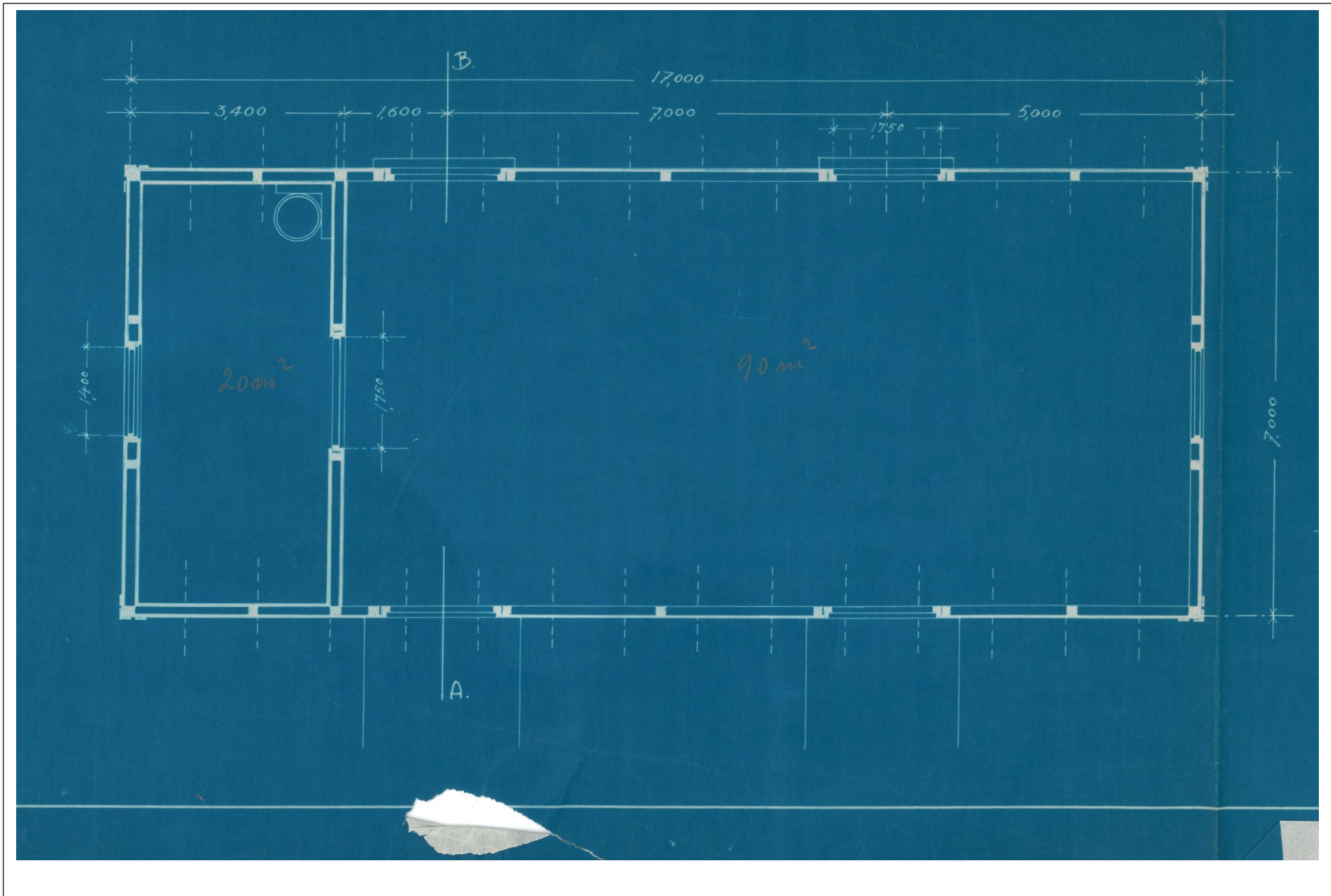
Joensuu-Nurmes banan.

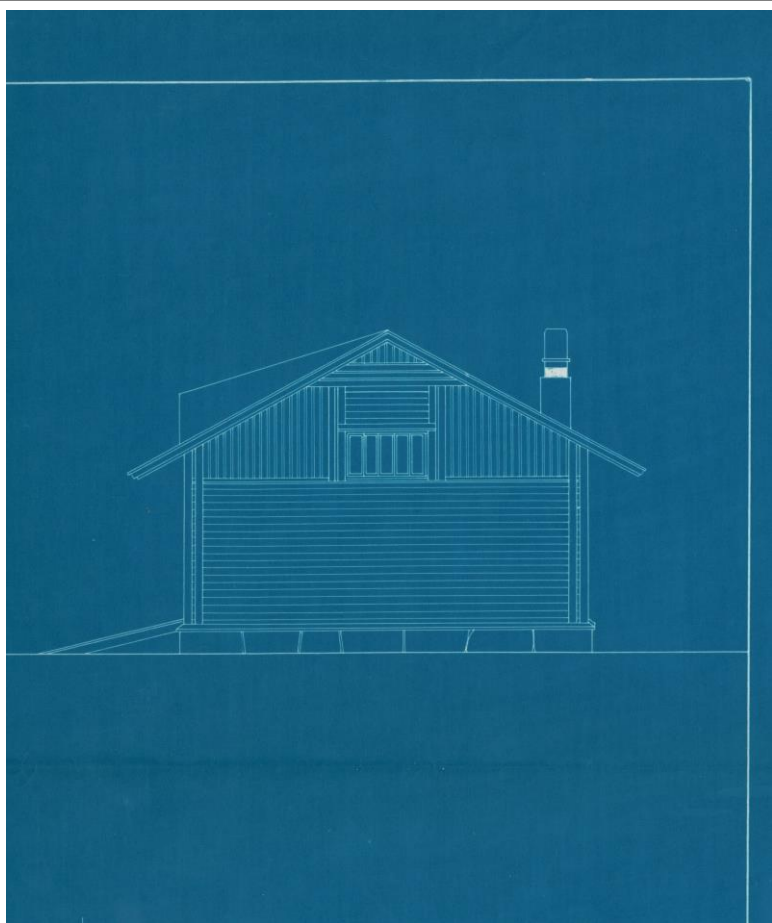
RIITNING TILL GODSMAGASIN FÖR LIEKSA STATION
PIIRUSTUS TAVARAMAGASIINIIN LIEKSA ASEMALLE.



FASAD MOT BANAN
FASAADI RATAAN PÄIN.



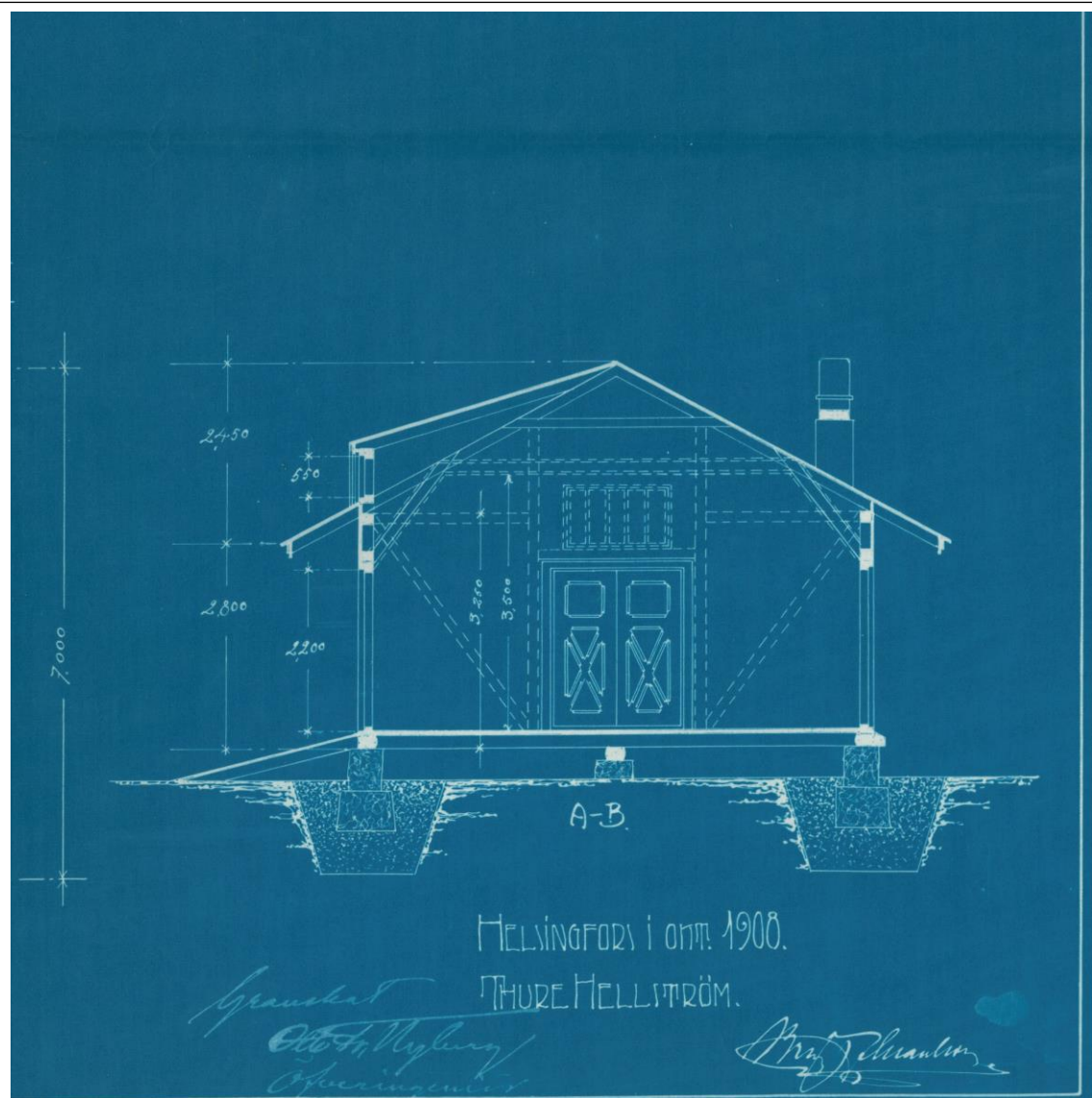




Lieksan rautatieaseman piirustukset saatu cd-levykkeellä
Päivi Putkoselta 14.5.2024/SR/TT.

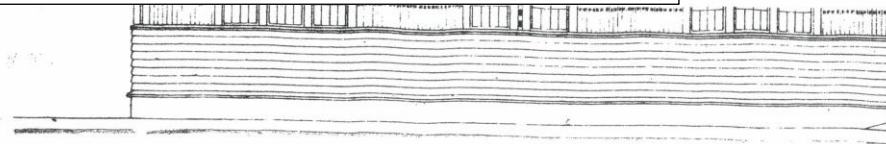
Tiedostot: lieksa01_a, lieksa01_b, lieksa02, lieksa03_a,
lieksa03_b, lieksa03_c, lieksa03_d, lieksa04_a, lieksa04_b,
lieksa04_c, lieksa04_d, lieksa04_e, lieksa04_f, lieksa05_a,
lieksa05_b, lieksa05_c, lieksa05_d, lieksa05_e, lieksa05_f, eli
19 tiedostoa.

Skannaukset Arto Räsänen 2012.

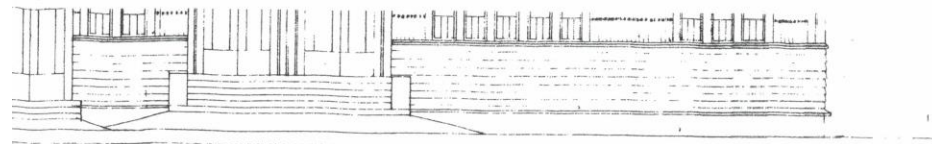


Lieksan rautatieasema

Pohjapiirros (Päivi Putkoselta 14.5.2024/TT/SR)

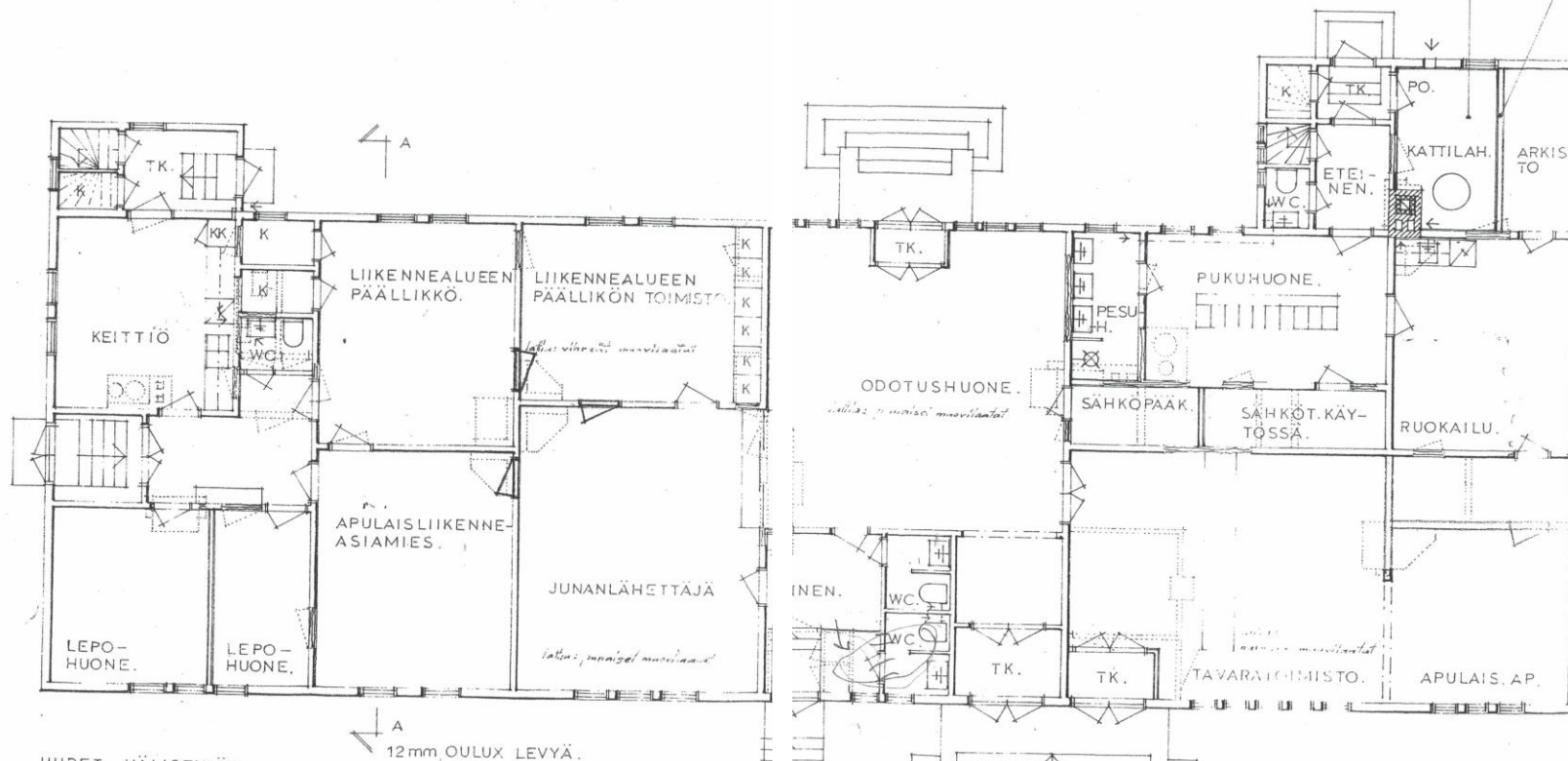


JULKISIVU LOUNAASEEN.

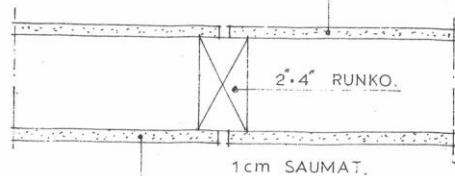


KATTILAHUONEESEEN BETONILATTIA.
SEINÄT JA KATTO VERHOTAAN PALOVIERANOMAI-
MÄÄRÄYSTEN MUKAISESTI. ESIM. 11mm MIHIN B

LAUTASLINA.



UUDET VÄLISEINÄT



12mm OULUX LEVY.

Arkkitehti Thure Hellström

Thure Adolf Hellström (30. toukokuuta 1880 Koiviston maalaiskunta – 23. joulukuuta 1946 Helsinki)^[1] oli suomalainen arkkitehti, joka tunnetaan suunnittelemistaan rautatieasemista.

Hellström valmistui arkkitehdiksi Polyteknillisestä opistosta vuonna 1905. Hän työskenteli Tie- ja vesirakennusten ylihallituksessa vuosina 1907–1918 suunnitellen myös rautatieasemia sekä Rautatiehallituksessa 1918–1940, josta rataosaston huonerakennustoimiston esimiehenä 1927–1940. Hellström suunnitteli kymmeniä rautatieasemia jugendtyylistä funktionalismiin.^{[2][3]} Ivalosta Jäämeren rannalle Petsamoon rakennetun maantien varrelle hän suunnitteli 1910-luvulla majataloja ja 1920-luvun lopulla matkailumajoja.^[2]

Vuonna 1906 Hellström voitti rakenteilla olevien ratojen asemista järjestetyn arkkitehtikilpailun, jonka jälkeen kymmeniä rautatieasemia toteutettiin hänen suunnitelmiensa mukaisesti rataosilla Kemi–Rovaniemi, Joensuu–Nurmes, Seinäjoki–Kaskinen, Perälä–Kristiinankaupunki, Pieksämäki–Savonlinna ja Jyväskylä–Pieksämäki. Hellströmin varhaiskauden asemarakennukset edustivat jugend-tyylisuuntausta.^[3]

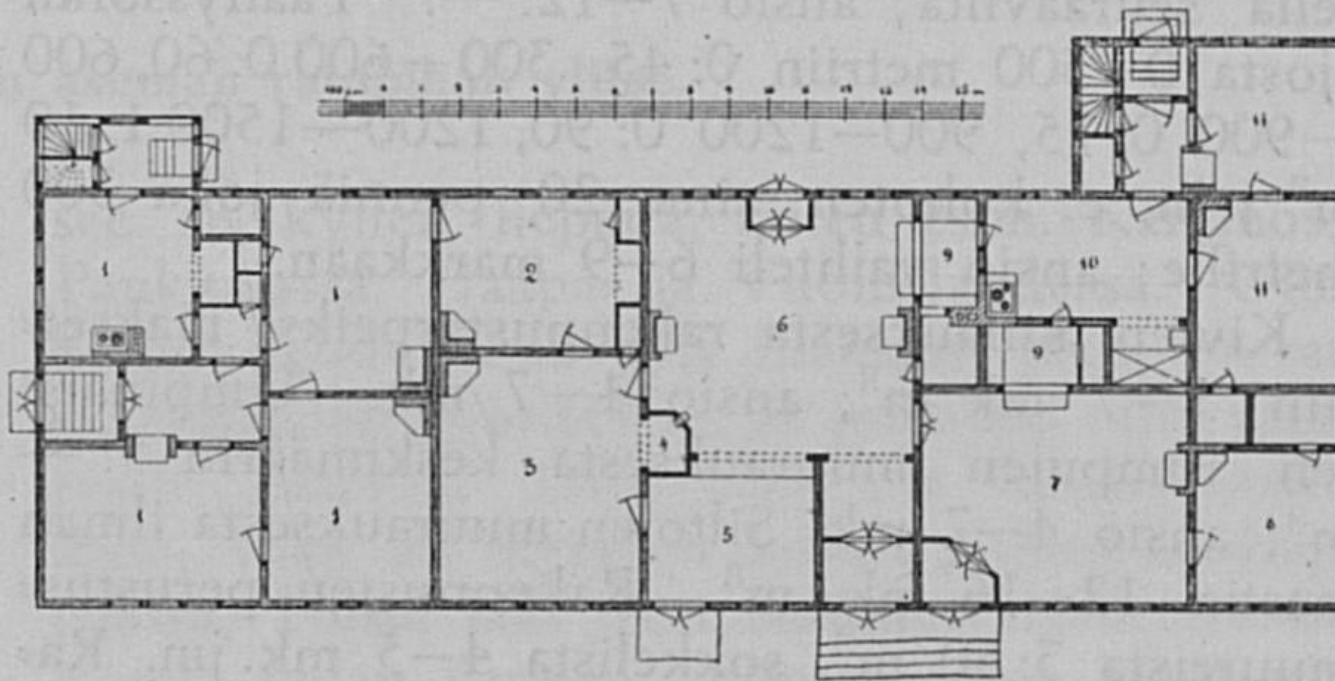
Hellström on todennäköisesti suunnitellut myös 1920-luvulla valmistuneiden rataosien uusklassistiset asemarakennukset. Lisäksi hän on tehnyt tyyppiirustukset, joita on käytetty rakennettaessa pysäkkirakennuksia rataosille Oulu–Kontiomäki, Joensuu–Varkaus sekä Pori–Haapamäki Myöhemmin 1930-luvulla Hellström suunnitteli suurempia asemarakennuksia, kuten Hämeenlinnan, Malmin, Kuopion, Riihimäen, Porin ja Lahden rautatieasemat.

Arkkitehti Thure Hellströmin suunnittelemia rautatieasemia:

- Uimaharjun rautatieasema, 1908
- **Lieksan rautatieasema, 1908**
- Nurmeksen rautatieasema, 1908
- Koivun rautatieasema, 1908
- Kauhajoen rautatieasema, 1911
- Kristiinankaupungin rautatieasema, 1913
- Koiviston rautatieasema 1915^[4]
- Merstolan rautatieasema, 1918
- Hämeenlinnan rautatieasema, 1921
- Ylitornion rautatieasema, 1927
- Kuopion rautatieasema, 1934
- Malmin rautatieasema, 1934
- Riihimäen rautatieasema, 1935
- Lahden rautatieasema, 1935
- Porin rautatieasema, 1937
- Valkeakosken rautatieasema, 1938
- Niemisjärven rautatieasema, 1918

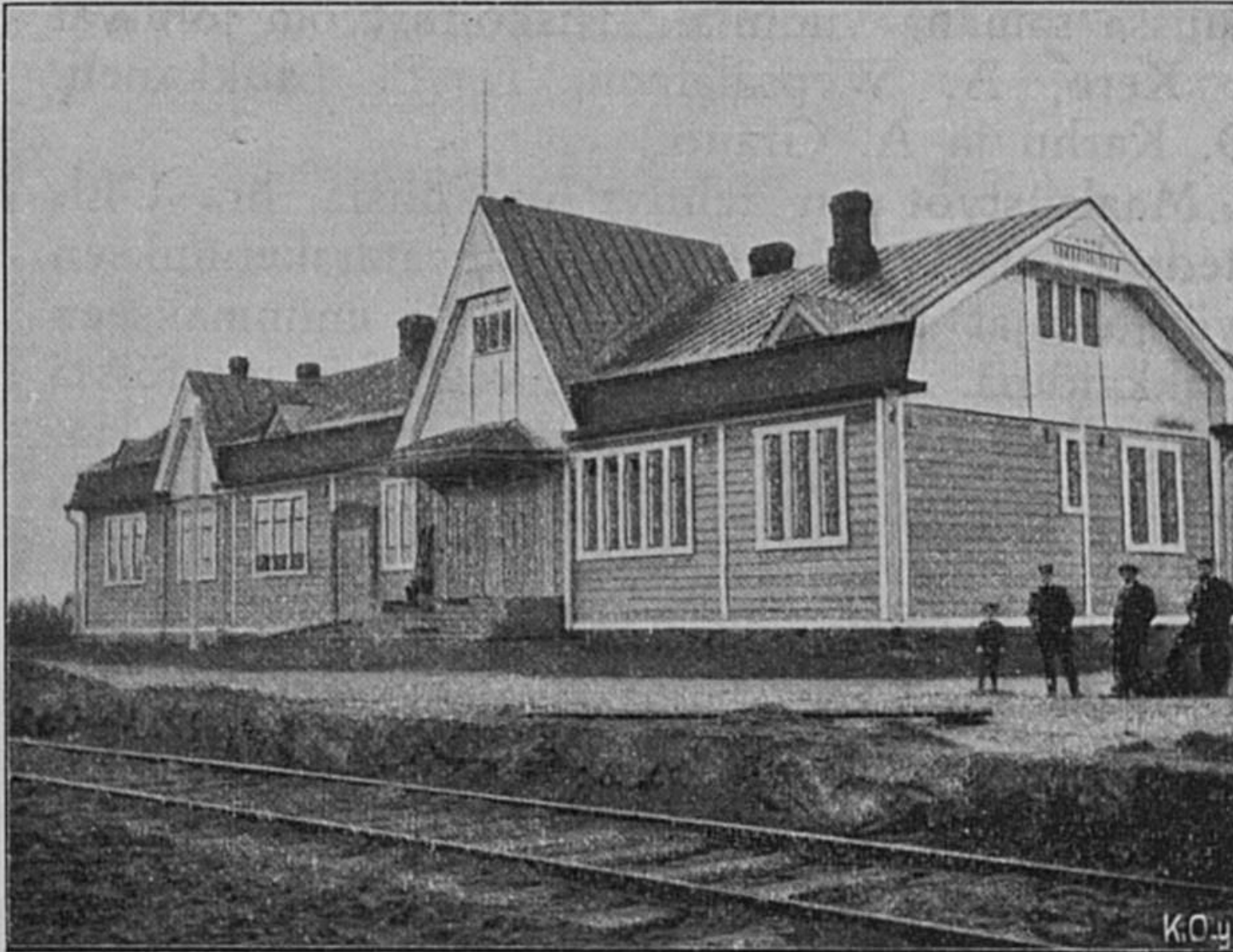
Teksti lainattu Wikipediasta – lisätty Lieksan ja Nurmeksen rautatieasemat

Lieksan asema.



Lieksan aseman pohjapiirros.

1 Asemapäällikön huoneet. 2 Asemapäällikön työhuone. 3 Toimistohuone. 4 Pilettimyymälä. 5 Matkatavaratoimisto. 6 III l. odotussali. 7 II l. odotussali. 8 Naisten huone. 9 Tarjoiluhuoneita. 10 Keittiö. 11 Ravintoloitsijan asuinhuoneita



Lieksan asema.

Ilmari Juutilainen syntyi ilmeisesti Vernerin ja Edla Kauppisen kotona huone nro. 11.

Huone on rautatieaseman eteläisessä päädyssä kuvassa oikean puoleiset ikkunat.

Lieksan rautatieaseman valokuva julkaista Rakennustaito lehdessä v. 1910 nro 10. Lainaus: "Asemarakennus on salvettu talvella 1909 (1901 ilm. kirjoitusvirhe) valmistustyöt suoritettu kesällä samana vuonna.

Vast. mest. Lieksassa on toiminut A. Hypèn, apul. J. Littunen, K.A. Riihonen, T. Torniainen. I. Honkanen ja Kaisko.

Lieksan aseman kolmannen luokan odotussalissa on myöskin yksi "Lux" lamppu.



Lieksan asemaravintola ja rautatieasema

Vasemmalta alkaen asemaravintola, kioski ja Lieksan rautatieasema Joensuu - Nurmes rataosalla. Lieksan liikennepaikka on perustettu 10.9.1910. Asemarakennus rakennettiin Thure Hellströmin suunnitteleminen IV luokan aseman tyyppiin rakennustusten mukaan.

Ote kirjasta Illu Lentomestari Illu Juutilainen, Jukka Piipponen: kappaleesta ”Valkoinen richthofen” s. 11

Eino Ilmari Juutilainen syntyi 21.helmikuuta 1914 Lieksan rautatieaseman kiinteistössä perheen toisena lapsena. Perheen muodostivat isä, Tuomas Juutilainen, joka oli ammatiltaan konduktööri, äiti Helmi Sofia os. Kauppinen ja Ilmarin kymmenen vuotta vanhempi veli Aarne Edward. Myöhemmin syntyi vielä nuorempi sisko Irja. Isä oli kotoisin Pohjois-Karjalasta ja äiti Hankasalmeilta, molemmat maanviljelijäperheistä.

Eino Ilmarin synnyinpaikan kohdalle rautatieaseman puistoon on pystytetty panssariestekivi, johon on kiinnitetty metallinen muistolaatta. Perhe oli hänen syntymänsä aikoihin käymässä Lieksassa isän enojen luona vierailulla.

Olot rautatieläisperheessä muodostuivat vaikeiksi, kun isä Tuomas sairastui sokeritautiin ja sen seurauksena hänen molemmat jalkansa jouduttiin amputoimaan. Äidin täytyi ottaa vastuu perheen elatuksesta. Juutilaiset pitivät Sortavalan rautatieasemalla kioskia. Sieltä matkalainen sai ostettua matkaeväiksi tai junaa odotellessaan välipalaksi vaikkapa pumpernikkeleitä, munkkeja ja tikkunekkuja, jotka kaikki maksoivat 25 penniä kappaleelta.

Muistio Olavi Juutilainen (Ilmarin poika s. 10.4.1942) Tenho Tikkanen 17.8.2024:

Kauppinen Vernerin ja puoliso Edla asuivat Lieksan rautatieasemalla. Vernerin Kauppinen oli veturien ja rautateiden erikoismies, veturikorjaamon työnjohtaja. Hän korjasi rikkoutuneita vetureita ja jos juna meni raiteiltaan, hän johti junien nostamisen takaisin raiteille.

Olavi Juutilainen kertoi tarinan veljestään Tapiosta, kun he menivät äidin kanssa kylään Kauppisille, jolloin he asuivat Kotkassa. Neekeriä sanottiin tuolloin neekeriksi. Vernerin ja Edlan luona hän näki ensi kerran pikimustan miehen Kotkan satamassa. Tapio oli valkotukka. Neekeri katsoi äitiä saako koettaa pojan tukkaa? Äiti nyökkäsi hyväksyvästi, neekeri silitteli Tapion tukkaa. Tapio säikähti ja työnsi kakat housuun, kun neekeri silitti hänen tukkaa. Tapio oli 30 vuotta ilmavoimissa Finnairin jälkeen.

Veli Ilmari kuoli 53-vuotiaana. Olavi kertoi harrastaneensa purjelentämistä ja kivunneensa koneella ??? korkealle.

Olavin haastattelu löytyy YouTubesta ”Isäni Illu ja äitini Anni”.

Kysymykseen millainen hänen isänsä syntymähuone on ollut Olavi vastasi, vaatimaton. Huoneessa on ollut varmaankin keittiönpöytä, on ollut sänky, aukivedettävä seslonki, mutta hyvin vaatimattomasti kalustettu, pappa Juutilainen Tuomas isoisä syntynyt konduktööri, ja asuivat Sortavalassa.

Isä Illun isoäiti oli mustasukkainen. Helmi Sofia ei hyväksynyt Aarnen vaimoa eikä Anni äitiäkään.??

Äiti Mäkinen räätäli, ei liittynyt suojeluskuntaan eikä punakaartiin äiti syntyi 1916 ja Illu 1914,

Lyhyt elokuva ”Isäni Illu ja äitini Anni” kertoo Olavin tarinan yksityiskohtia myöten.

Olavi Juutilainen: puh. 050-3230635, sp: olavi.juutilainen42@gmail.com

Tapio Juutilainen: Puh. 050-5571517, sp: tapio.juutilainen@saunalahti.fi



Lieksan asemaravintola ja rautatieasema

Vasemmalta alkaen asemaravintola, kioski ja Lieksan rautatieasema Joensuu - Nurmes rataosalla. Lieksan liikennepaikka on perustettu 10.9.1910. Asemarakennus rakennettiin Thure Hellströmin suunnittelemien IV luokan aseman tyyppiin rakennusten mukaan. Rautatiemuseo 23.8.1971. Kuvaaja Tapio Keränen. Resiina-lehti (<http://www.vaunut.org/kuva/141528?liikp1=932>).



Kansalaisjuhla 70 vuotta aselevosta. Veteraanit saapuivat Lieksaan 5.9.2014. Asemalla oli heitä vastaanottamassa arviolta yli 1000 henkilöä. Pääjuhla Lieksan kirkossa. Kuva Antero Huttunen.



Thure Henriksson

Rukajärven suunnan historyyhdistys ry
 Lieksan rautatieasema
 Muistio Tenho Tikkanen 2.6.2024

Kirjoituksia Helsingin Sanomissa.

- HS 22.12.1908 Esitys Lieksa kauppalaksi
- HS 24.10.1909 Väliaikainen liikenne alkaa 8.11.1909, asemapäällikkö K. J. Salokallio
- HS 24.10.1909 Väliaikainen liikenne alkaa 8.11.1909 klo 6 a.p. saapuu Joensuu klo 10.30
- HS 26.10.1909 Kuulutus liikenteen aloittamisesta 8.11.1909
- HS 6.11.1909 Väliaikaisen liikenteen aloittaminen
- HS 9.11.1909 Joensuun-Lieksan rataosa avattu väliaikaiselle liikenteelle. Mitään juhlallisuuksia ei tapahtunut. Ainoastaan joku asema oli liputettu. Väkeä asemilla ja matkustajia junissa oli paljon
- HS 9.6.1910 Kuopion läänin kuvernöörin lausunto Lieksan kylän muodostamisesta kauppalaksi
- HS 8.9.1910 Väliaikaisen liikenteen aloittaminen
- HS 8.9.1910 Joensuun-Lieksan radan liikenteelle luovuttaminen 8.-9.9.1910
- HS 11.9.1910 "Rautatieasemalta Helsingistä Lieksaan on 728 km." Näin olemme päässeet Lieksaan" (Mitattu tuolloin Viipurin kautta)
- HS 11.9.1910 Joensuu - Lieksa 10.9.1910 luovutettu yleiselle liikenteelle
- HS 14.9.1910 Varsinainen yleinen liikenne alkoi 10.9.1910
- HS 15.10.1911 Junien kulku
- HS 15.10.1911 Kuvia Lieksa - Nurmes
- HS 15.10.1911 Joensuu - Nurmes kokonaisuudessaan valmis
- HS 17.10.1911 Joensuun - Nurmeksen rataa vihkimässä
- HS 17.10.1911 Junien kulku

HS 24.10.1909

HS 8.11.1909 (julkaistu 9.11.1909)



<https://digi.kansalliskirjasto.fi/sanomalehti/titles/0355-2047?display=THUMB&year=1909>