

VR Yhtymä Oy
Rautatiealue

Sorinkatu 6-8 Tampere

Rakennushistoriaselvitys

30.10.2007



Arkkitehtitoimisto Olli Kumpulainen
Torpantie 7A 04430 Järvenpää
puh. 09-286396

Sisältö

Hankkeen taustaa: kaavoitustilanne	s.2
Sorin alue, kiinteistötiedot	s.2
Rautatierakentamisen historia	s.3
Tampereen ratapiha-alue	s.5
Tampereen Sorin alue	s.7
Rautatiealueen Sorinkadun rakennukset	s.10
Ympäristön rakennukset	s.11
Rakennus 34/84	s.12
Rakennus 36/61	s.17
Rakennus 36/21	s.18
Rakennus 37/21	s.22
Alueen ja rakennusten merkitys rakennushistorian kannalta.	s.28
Alueen merkitys kaupunkikuvan kannalta	s.31
Liite	s.34
Kuvaluettelo	s.35
Lähteet	s.37

Tämän rakennushistoriallinen selvitys on tehty VR Yhtymä Oy:n tilauksesta. Selvityksen tarkoituksena on dokumentoida kaavoitettavaksi suunniteltua aluetta Tampereen keskustan tuntumassa, os. Sorinkatu 6-8. Selvityksen tehtävänä on arvioida Sorinkadun varrella sijaitsevien rautatierakennusten nykyistä kuntoa ja merkitystä tulevan kaavasunnittelun kannalta. Selvitys on tehty syksyllä 2007. Sen on tehnyt arkkitehti Anna-Maarit Reijonen, avustajana on ollut Ukko Kumpulainen.

Selvitys perustuu kirjallisuus- ja arkistokartoitukseen sekä paikan päällä tehtyyn inventointiin. Rautatien rakentamisen vaiheet on tässä tutkimuksessa jätetty vähemmälle, koska aiheesta on olemassa runsaasti jo aiemmin julkaistua tutkimustietoa. Tässä tutkimuksessa on keskitytty tontilla olevien rakennusten vaiheisiin ja niiden nykytilaan. Tutkimuksessa on tarkasteltu rakennusten rakennustaiteellisia ominaisuuksia suhteessa ympäröivään rakennuskantaan ja rautateiden rakentamishistoriaan. Kaupunkikuvallista selvitystä on mahdollista täydentää erillisillä selvityksillä niin haluttaessa.

Liitteinä rakennusten piirustukset ja tärkeimmät muutokset.

Järvenpäässä 31.10.2007
Anna-Maarit Reijonen

Hankkeen taustaa: kaavoitustilanne

VR Yhtymä Oy:n omistamalle rautatiealueelle Tampereen keskustan tuntumassa on vireillä asemakaavan muutos. Dno: YPA: 106/611/2007. Verkkonumero 4010094.

Suunnittelualueella on voimassa v. 1935 vahvistettu asemakaava, jossa ko. alue kuuluu rautatiealueeseen.

Tampereen kaupunginvaltuuston 4.1.1995 hyväksymän keskustan oikeusvaikutuksettoman osayleiskaavan mukaan alue on keskustatoimintojen aluetta. Alue varataan liike-, toimisto-, hallinto- ja palvelutiloille, keskustaan soveltuvalla asumisella sekä ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomille työpaikkatoiminnoille.

Keskustan oikeusvaikutteisessa liikenneosayleiskaavassa, vahvistettu 16.1.2006, korttelin pohjoispuolella kulkeva Kalevantie on kokoojkatu, jonka vartta kulkee kevyen liikenteen pääreitti. Korttelin eteläpäättä rajaava Tampereen valtatie on liikenneosayleiskaavassa pääkatu.

Kaavamutoksen tavoitteena on rakentaa keskustaan sopiva asuinkortteli. Rakennusoikeudeksi kaavaillaan n. 10 000 k-m². Pysäköinti olisi tarkoitus sijoittaa maanalaisiin tiloihin. Tontin suunnittelussa otetaan huomioon alueen sijainti kaupunkirakenteessa, alueen kaupunkikuvalinen luonne sekä kaavaa varten kartoitettavat ympäristöhäiriötekijät kuten melu-, tärinä- ja ilmanlaatu-äkökohdat.

Sorin alue, kiinteistötiedot

Tampere Sorin alue

Alueen laajuus n. 0,48 ha

837 Tampere

Tampereen kaupunki 599

Rn:o 2:17

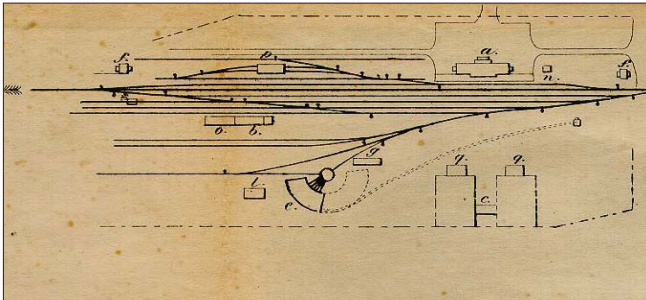
Sorinkatu 6-8



Suunnittelun kohteena oleva tontti, Rno 2:17, suuruus 0,4820 ha, on lohkottu 18.1.2001 rautatiealueesta, Rno 2:1. Rautatieliikenteelle varattu alue on pakkolunastuksella muodostettu 15.03.1877 Kytälän alueesta (837-599-2-0) sekä vesialueesta (837-876-9-0). Koko alueen laajuus on maapinta-alaltaan ollut 23,2647 ha ja vesipinta-alaltaan 8,2635 ha eli yhteensä 31,5282 ha. 10)

Rautatielaitos toteutti varhaiset ratakankkeensa erikseen nimettyjen rautatiejohtokuntien johdolla. Hankkeet toteutettiin ilman paikallisista rakentamisen ohjausta. Rakentamiseen tarvittavat maa-alueet on hankittu maakaupoin ja pakkolunastuksin. Rautatiealueet ovat olleet kaupunkialueillakin pitkään asemakaavoituksen ulkopuolella.

Rautatierakentamisen historia



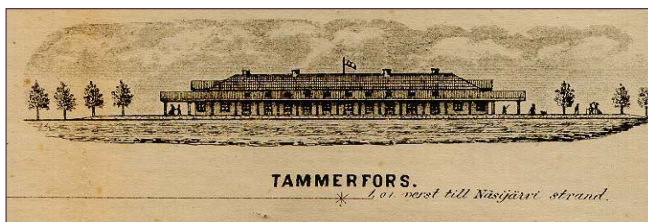
Kuva 1. Kuva Tampereen asema-alueesta radan rakentamisen ajoilta. Kuva Långprofil Öfver Åbo- T:fors Tavastehus Jernväg 1887 -kirjasta.

Kuva 2. Tampereen asema-alue arviolta v. 1939. Kuva otettu aseman tornista Vuolteenkadun sillalle ja Sorin alueelle päin. Oikealla näkyy Ortodoksinen kirkko.



Suomen ensimmäinen rautatie Helsinki-Hämeenlinna välille valmistui v. 1862. Maamme rataverkkoa kehitettäessä erityinen huomio kiinnitettiin siihen, että rataverkko olisi osa kansainvälistä yhdysliikennettä ja yhteydet etelärannikon satamiin ja vesireitteihin olisivat joustavat. Rautatieverkkoa haluttiin laajentaa niin yksityisten kuin valtionkin taholta 1800-luvun jälkipuoliskolla ensin Hankoon ja sitten myös Turun suuntaan. Jo aiemmin oli kaavailtu radan jatkamista Tampereelle ja toinen jatkosuunta oli itään Pietariin. Molempien ratojen rakentamiseksi tehtiin suunnitelmia ja asiaa käsiteltiin vuoden 1863 valtiopäivillä, mutta rataverkon laajentumishankkeet keskeytettiin keisarin päätöksellä v.1866. Uuden kenraalikuvernöörin vaikutuksesta ja katovuosien viljankuljetusten vauhdittamana työt Riihimäki-Pietari –rataosuudella aloitettiin ja rata saatiin avatuksi liikenteelle v. 1872. Tulevien ratakankkeiden hidastuessa Tampereelle ja Turkuun suuntautuvaa rataverkkoa alettiin kehittää yksityisten liikemiesten toimesta. Senaatti kuitenkin hylkäsi yksityiset ratakankkeet toinen toisensa jälkeen ja v. 1874 keisari antoikin ase-
tuksen Turun –Tampereen - Hämeenlinnan rautatien rakentamisesta valtion toimesta. Tämä rataosa saatiin varsin nopeassa tahdissa rakenteille. Työt alkoivat sekä Hämeenlinnan päässä että Turussa v. 1874. Hämeenlinna Tampere- rataosuus avattiin väliaikaiselle liikenteelle alkuvuonna 1876 ja rataosa vihittiin lopulliseen käyttöön 22.6.1876. 1)

Radan rakentamisesta vastasi edellisten rataosuuksien tapaan tarkoitusta varten nimetty rautatiejohtokunta. Johtokunta rakennutti paitsi radan, myös rataosalle kuuluvat rakennukset, sillat, siltarummut ja muut rakennelmat. Kaikista tehtiin yksityiskohtaiset suunnitelmat ja toimenpiteet merkittiin tarkasti muistiin Rautatiejohtokuntien pöytäkirjoihin.



Kuva 3. Kuva Tampereen asemasta.

Rakennukset rautatiealueilla:

Hämeenlinna-Tampere-Turku –rataosalle rakennettiin kolme II luokan asemaa Tampere, Turku ja Toijala, mitkä tehtiin erillisten, yksilöllisten piirustusten mukaisesti. Rataosan III luokan asemia olivat Parola ja Loimaa, mitkä myös toteutettiin omilla piirustuksillaan. Muut asemat tehtiin IV luokan tyyppi- ja piirustusten perusteella. Asemien rakentamisessa noudatettiin pitkälti aikaisemmilla rataosuuksilla käytettyjä tyyllisiä periaatteita. Asemien koko oli kuitenkin edellisten rataosien rakentamisen jälkeen kasvanut ja yksityiskohdat muuntuneet yksinkertaisemmiksi.

Vahvistettuja asema- aluesuunnitelmia ei ole löytynyt ennen Oulun radan rakentamista 1880-luvulla. Asema- ja ratapiha-alueet rakennettiin kuitenkin samojen sääntöjen mukaisesti heti alusta lähtien. Suurimpien kaupunkien alueilla luonnollisesti olemassa oleva kaupunkirakenne vaikutti suunnitelmien lopulliseen muotoutumiseen.

Suurin osa Suomen asemista on rakennettu radan suuntaisesti n. 10-20 metrin päähän raiteista. Asemarakennuksen lähellä oli yksi tai useampi tavaramakasiini sekä vähän kauempana asemasta vesitorni ja halkovarasto. Asemarakennusta varten sen läheisyyteen rakennettiin tarvittavat käymälät ja ulkorakennukset.

Muutoin rautatielaitos oli edelläkävijä aikansa rakentamisessa, sillä teollisuusyhteiskunnan ihanteiden mukaisesti se huolehti paitsi työntekijöistään, myös heidän asumisestaan, terveydenhuollostaan, koulutuksestaan ja vapaa-ajastaankin. Rautatiepaikkakunnilla liikennettä ja työntekijöitä palvelevien rakennusten rakentaminen on tapahtunut kulloisenkin tarpeen mukaan. Asuin-, koulu-, kerho yms. rakennuksia lisättiin henkilökunnan määrän lisääntyessä ja muuttaessa paikkakunnalle ympäröivältä maaseudulta. Tämän vuoksi myös Tampereella rautatieläisille rakennetut asuinrakennukset ovat hajallaan ympäri kaupunkia. Rakennuksia tehtiin sinne, missä maata oli edullisesti hankittavissa. Asuinrakennukset edustavat kunkin rakentamisajankohdan tyyli-ihanteita ja ovat keskenään hyvin erilaisia. Äärimmäisinä esimerkkeinä mainittakoon Hämeenkadun varrella sijaitseva uusrenessanssityylinen asuinrakennus ja puiset yhden huoneen vahtituvat, joita on rakennettu radan varteen tasaisin välimatkoin.



Kuva 4. Tampereen asema-kaava v 1896

Tampereen ratapiha-alue

Radan suunnittelussa oli alun perin otettu huomioon rautateiden jatkuminen edelleen Pohjanmaalle sekä haararadat vesireiteille, Naistenlahteen ja Mustanlahteen sekä tuleva ratayhteys Jyväskylän suuntaan. Radan linjaukseksi valikoitui Näsijärven itäpuolinen yhteys eli asema sijoittui Tammerkosken itäpuolelle Kyttälän taakse. Keskustan ulkopuoliset alueet, Kyttälä ja Tulli olivat vain osittain rakennettuja, samoin Tammela. Asemaa ympäröivä alue oli asemakaavoituksen ulkopuolella ja kasvanut ilman järjestelmällistä katu- tai rakennussuunnittelua. Rakennukset olivat pieniä, pussia asuin- ja ulkorakennuksia, jotka eivät muodostaneet selkeää korttelirakennetta.



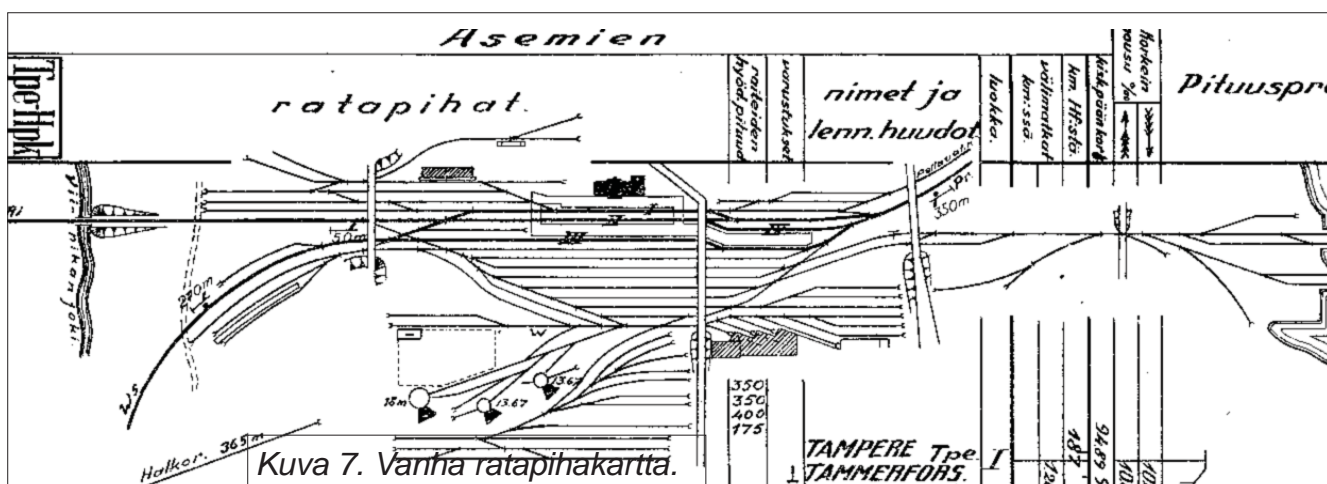
Kuva 5. Kyttälän vanha puutaloaluetta



Kuva 6. Tampereen vanha asema

Ratapihaa varten varattiin rakentamaton alue, joka ulottui Viinikanojasta Naistenlahteen saakka. Ratkaisun vuoksi Tampereen asema jäi kaupungin ulkopuolelle. Tämä vaikutti osaltaan siihen, että kaupunki hankki varsin pian omistukseensa Kyttälän maat ja Hämeenkatu avattiin suoraan sillalta asemalle. Kyttälän alueiden liittämisen jälkeen kaupunki alkoi nopeasti kehittyä moneen suuntaan.

Satamarataa Mustanlahteen ei kuitenkaan koskaan rakennettu ja liikenne Naistenlahteenkin jäi oletettua vähäisemmäksi. Vanhojen satamien ja rautatien välinen yhteys hoidettiin pääasiassa hevoskyydillä. Vaikka ratapiha rakennettiin pääosin rakentamattomalle alueelle, vanhat tieyhteydet oli säilytettävä. Messukylään ja muualle Hämeeseen menevä liikenne johdettiin rautatien yli johtavan Sorin sillan kautta itään Kalevankankaalle. Sorin ja Vuohenojan ylikulkusiltojen väliin rakennettiin 1890-luvulla uusi tie, nykyinen Kalevantie. Toinen ylityspaikka oli heti asemarakennuksen pohjoispuolella, nykyisen Itsenäisyydenkadun kohdalla. Myöhemmin rakennettiin vielä kolmas ylityspaikka, ns. Erkkilän silta asemalta pohjoiseen.6)



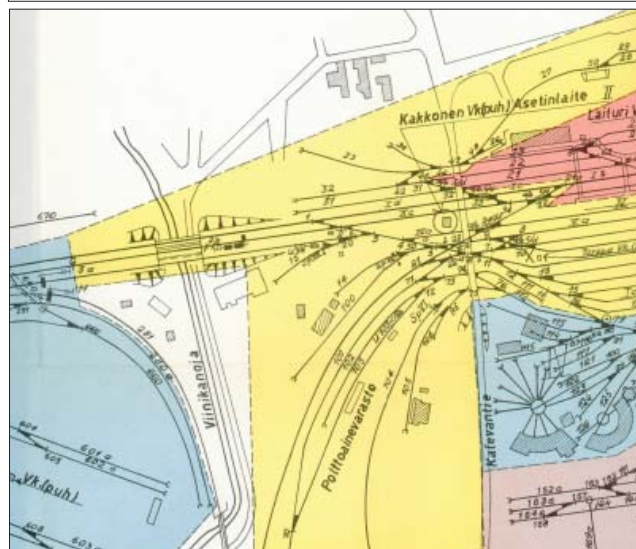
Kuva 7. Vanha ratapihakartta.

Ratapihalla tehtiin varsin suuria maansiirto- ja louhintatöitä, jotta liikenteen vaatima riittävän iso ratapiha saatiin muodostetuksi. Ratapihan leveydeksi saatiin n. 500 m kaivamalla ja kuljettamalla pois maata yli 34000 m³. Ratapihan kaakkoiskulmaan tehtiin kaupungin toimesta pakahuone v. 1883, joka muuttui myöhemmin tullikamariksi. Uusi tullikamari rakennettiin v.1901 radan itäpuolelle asemaa vastapäätä. Lisäksi ratapiha-alueella oli vanhastaan halkosuoja ja veturitalli. 6) Sorinkadun päätteeksi rautatieasemaa etelästä lähestyttäessä rakennettiin Tampereen ortodoksisen seurakunnan toimesta ortodoksinen kirkko v. 1898.

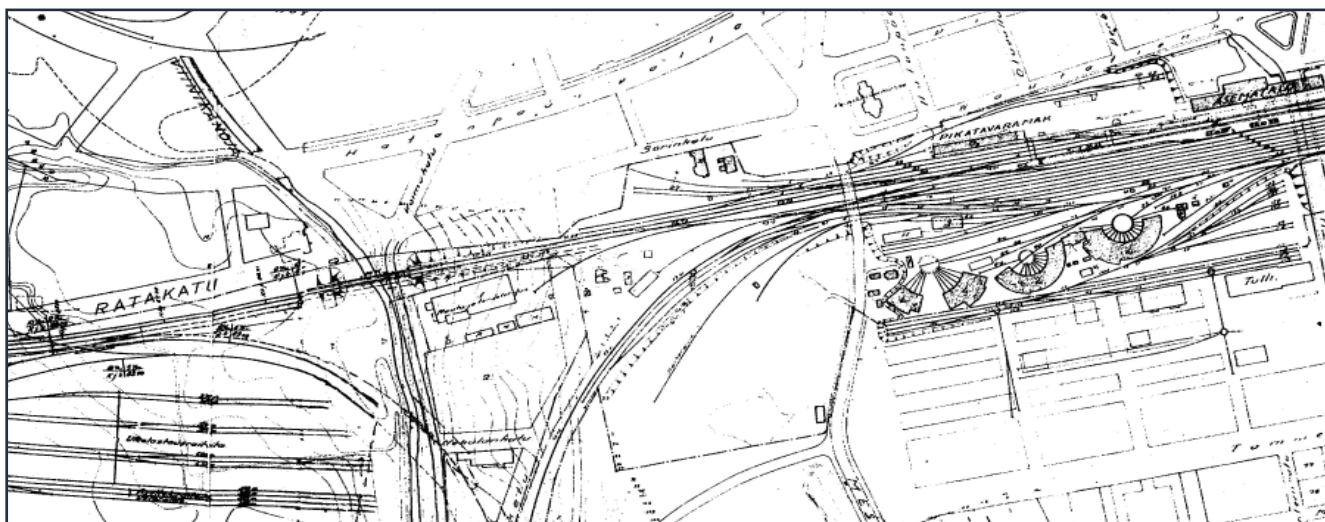
Kuva 8. Vanha ratapihakartta v. 1944



Kuva 9. Vanha ratapihakartta v. 1959



Paineet Tampereen ratapihan laajentamiseksi kasvoivat rataverkon laajentuessa ja liikenteen kasvaessa. Suomen Valtionrautateiden historiikissa 1912-1937 esitetään Hatanpään-ehdotuksen nimellä esitetty ratapihan laajennusehdotus.3) Rataverkkoa on jo jatkettu pohjoisessa Porin ja idässä Vaasan suuntaan ja Helsinkiin johtava rata on tässä vaiheessa kaksiraiteinen Sääksmäen asemalta lähtien. Tässä suunnitelmassa on jo toteutunut Tampereen uusi asemarakennus ja sen vaatimat tie- ja alikulkujärjestelyt, pikatavara-asema on aseman eteläpuolella ja uusi tavaramakasiini radan itäpuolella asemaa vastapäätä. Rakentamatta tässä vaiheessa vielä olivat ns. uusi tavara-asema ja sen vaatima järjestelyratapiha jotka on toutettu Viinikan ratapihan nimellä 1950-luvulla. 5)



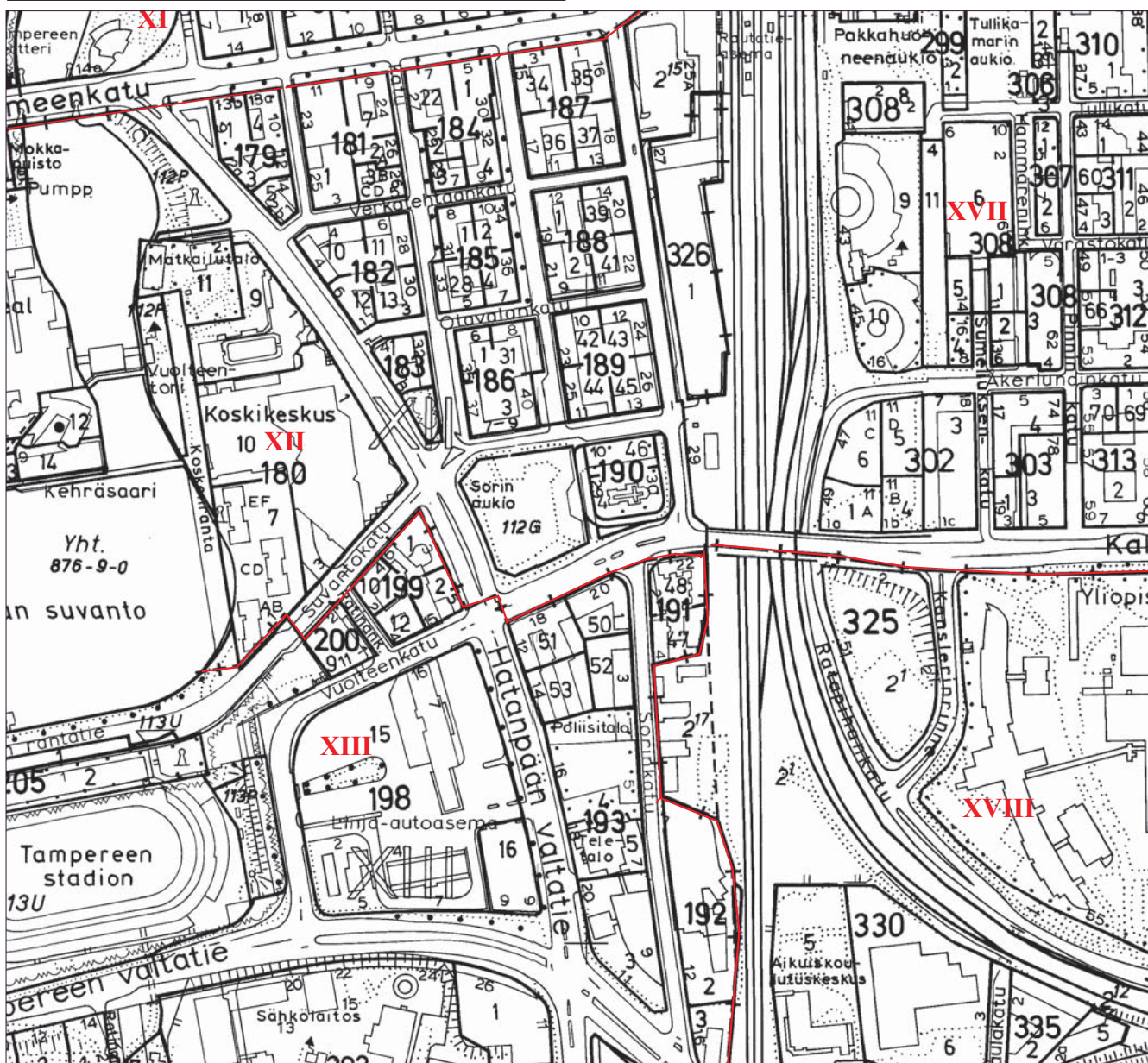
Kuva 10. Rautateiden ratapihojen täydennyssuunnitelmissa ratapihan eteläistä aluetta on nimitetty Hatanpään järjestelyratapihaksi.

Tampereen Sorin alue

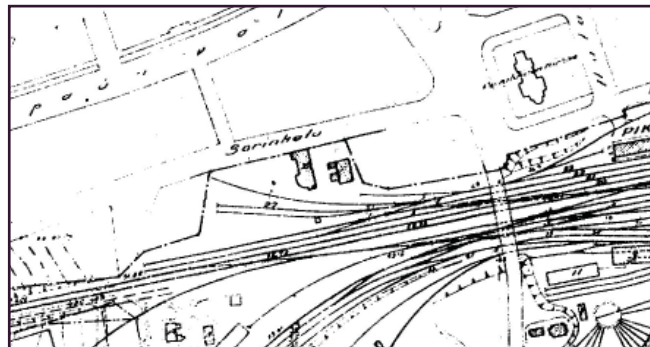
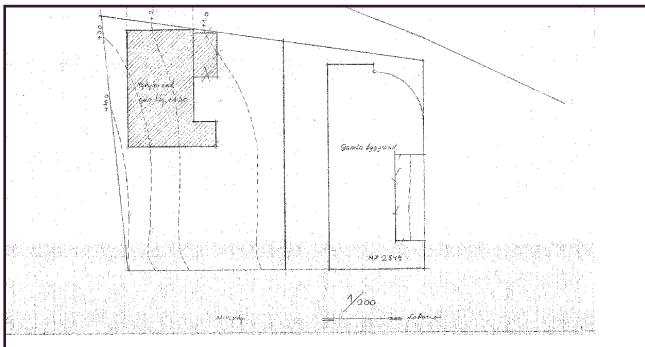
Tampereen Sorin alue kuuluu Tampere-nimiseen XVIII-kaupunginosaan. Kaupunginosa sijaitsee pääasiassa radan itäpuolella, suunnittelun kohteena oleva Sorinkatu 6-8 ratapiha-alueineen sijaitsee ratalinjauksen itäpuolella. Alue sijaitsee noin 1 km kaakkoon kaupungin keskustasta. Aluetta rajaavat Vuolteenkatuun rajoittuva Kiinteistö Oy Sorinkatu 4 pohjoisessa, Sorinkatu lännessä, rautatiealue idässä ja Uusi Poliisitalo etelässä.

Sorin alue sijaitsee lähellä kaupungin keskusta-aluetta ja ympäristössä on paljon virastoja, toimistoja ja asuinrakennuksia eri aikakausilta. Eteläpuolella on ns. uusi Poliisitalo, joka on rakennettu v. 1993. Alueen itäpuolella on rautatiealue, johon kaavamuutoksen kohteena oleva alue on kuulunut. Radan itäpuolella ratapihan toisella puolella sijaitsevat Aikuiskoulutuskeskus ja Tampereen Yliopisto, kauempana lännessä on Tampereen linja-autoasema etelään johtavan Hatanpään valtatie toisella puolella.

Kuva 11. Sorin alue ja kaupunginosat



Sorin alueella on ollut muutamia pistoraiteita etupäässä teollisuuden tarpeisiin. Myös kaasulaitoksen Sorinahteen tehtaille kuljetukset on hoidettu suoraan pistoraiteilta. Varhemmissa suunnitelmissa on esitetty varauksena myös toteutumaton haararaide luultavasti teollisuuslaitoksille Ratinan rannassa.



Kuva 12 ja 13. Asemapiirros Sorin kadun varrella olevasta rautatiealueesta. Asemapiirros piirustukseen N:o 2461. VR:n piirustusarkisto



Kuva 14 ja 15. Sorinkadun pohjoispään ympäristöä ympäristöä 1800-luvun lopulla. Ortodoksisikirkko hallitsi jo tuolloin ympäristöään.

Rautatien rakentamisen aikoina Sorinkadun alue oli kaavoittamatonta puutalomiljöötä. Aluetta hallitsi Ortodoksisikirkko, joka rakennettiin v. 1898. Maantieyhteydet etelään ja Messukylään kulki-
vat lähesten rautatieyhteyksien kautta.

Rautateiltä vuokratulle alueelle rakennettiin AGA:n kaasutehdas, joka aloitti toimintansa v. 1920. Varhemmissa asemankaavan pohjakartoissa 1930-luvulla Sorin rautatiealueella on jo kaksi rakennusta, 1950-luvulla tontti on rakennettu nykyiseen mallinsa. 5). Sorinkadun varrella rakennusten välillä on sijainnut betoninen karbidiallas. Karbidia käytettiin kaasulaitoksissa asetyleenin valmistukseen. Kaasulaitokset sijoitettiin mieluusti ratapihojen läheisyyteen, koska kuljetuksia oli paljon ja ne vaativat huolellisuutta ja perehtyneisyyttä asiaan. Rto:n huoltorakennus toteutettiin tontille v. 1950, jolloin rakennettiin huolto- ja asuinrakennus 3. eli Tampereen ratapiiriin käyttöön.

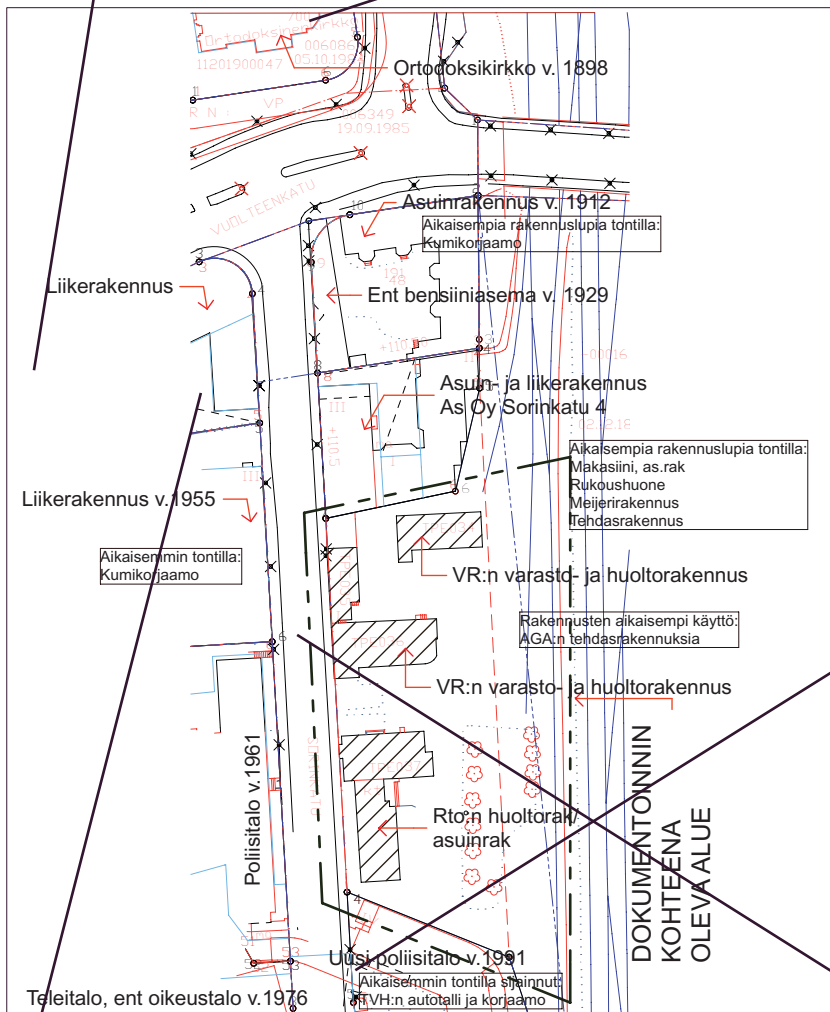
Tampereen Sorin alue



Linja-autoasema



Ortodoksikirkko Vuolteenkadulta



Uusi poliisitalo

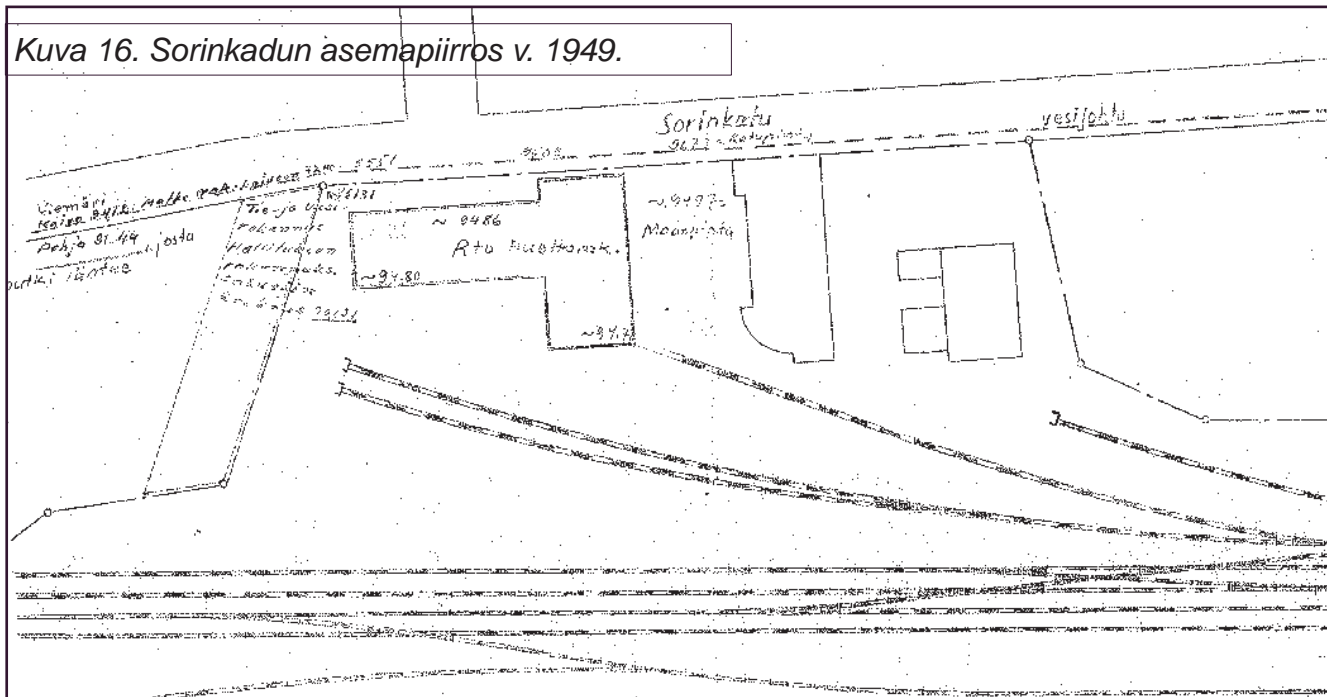
Näkymä Sorinkadulta



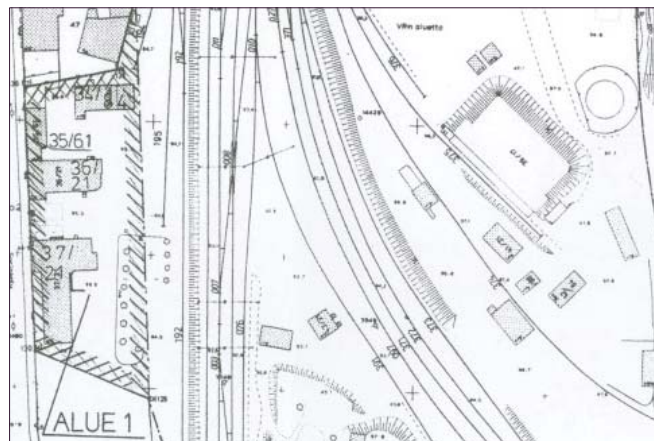
Liiketaloja Sorinkadun länsipuolella

Rautatiealueen Sorinkadun rakennukset

Kuva 16. Sorinkadun asemapiirros v. 1949.



Kuva 17. Sorinalue t. 51/XIII katolta kaakkoon n.1935. Kuva Museokeskus Vapriikki.



Rakennusten käyttötarkoitustunnukset :
 (vanha VR:n järjestelmä, luokitustunnuksen loppuosa)
 21 Asuinrakennukset
 61 Varsinaiset varistorakennukset
 84 Työhuoneet

Rakennusten numerointi ja luokitus:

Tunnus	Raknro	Piir n:o	Laatikko	Käyttötark.	Rak.vuosi	Huom
34/84	TPE034	2449	L137	ent. kaasulaitos		ostettu rak
35/61	TPE035	Ei piir		varasto		
36/21	TPE036	2549	L137	as.rak /tsto/ versta		ost. Agalta
37/21	TPE037	2461,4081	L144	as.rak /sos. rak/ versta	1949-56	

Ympäristön rakennukset

Tärkeimmät rakentamista koskevat toimenpiteet Sorinkadun ympäristössä: 9)

1. XII-190-4: Ortodoksinen kirkko v.1898, muutospäivitys v. 1958
2. XIII-191-47: makasiini ja asuinhuone v. 1907, rukoushuone v. 1911, meijerirakennus v. 1922, tehdasrakennus v. 1927, Kiinteistö Oy Sorinkatu muutoksia v. 1989-2000
3. XIII-191-48: asuinrakennus (Sorinahde) v. 1912, bensiinijakeluasema v.1929, ku mitorjaamo v. 1946
4. XIII-192-2: autotalli ja korjaamo v. 1949, uusi poliisitalo (hallintorakennus) v. 1991
5. XIII-192-3: toimitalo v. 1949
6. XIII-193-50: lisärakentamista Autotarvike Oy v. 1958
7. XIII-193-51: muutoksia v. 1947 eteenpäin (As oy Hatanpään valtatie 12)
8. XIII-193-52: Kumitarvike Oy v. 1955
9. XIII-193-53: asuinrakennus v. 1927
10. XIII-193-5: oikeustalo v. 1976 nyk. teletalo
11. XIII-193-4: poliisitalo v. 1961
12. XIII-193-3: autohuoltorakennus v. 1958, toimistorakennus v. 1999
13. Tampereen kaupunki- RN:O 2:17, VR:n huoltorakennus v. 1950

Kuva 18. Alueen eteläpäässä, nykyisen poliisitalon paikalla on ollut Tie- ja Vesirakennushallituksen punatiilinen verstasrakennus, joka puretti uuden poliisitalon tieltä 1980-luvulla. Kuva Museokeskus Vapriikki.



Kuva 19 ja 20. Sorinkadun pohjoispään rakennuksia. Vasemmalla Kiinteistö Oy Sorinkatu 4 tontilla 47. Oikealla asuinrakennus v. lta 1912 tontilla 48.



Rakennus 34/84 (Piirustus n:o 2449)



Kuva 21. Vanha AGA:n kaasutehdas. Rakennuksen yksityiskohdat ja vanhan rakennuksen hahmo selvästi havaittavissa. Oikealla myöhemmin tehty laajennus.

*Kuvat 22 ja 23.
Sorinkatu v.1982. Kuvat Mu-
seokeskus Vapriikki.*



Rautatiealueen tämä osa rakennuksineen on ollut vuokrattuna AGA:n kaasulaitokselle. Siinä on sijainnut AGA:n kaasutehdas, joka aloitti toimintansa Helsingin jälkeen toisena Suomessa v. 1920. Toinen tiilirakennuksista on tehty ennen vuotta 1926, jolloin käynnistettiin Sorinahteen happitehdas. Kaasun kulutus kasvoi jatkuvasti, sillä asetyleenitehtaan ja happitehtaan tuotantokykyä lisättiin vielä 1930-luvulla. Vuosikymmenen loppuun mennessä uusi kaasulaitos rakennettiin Nekalaan ja Sorinahteen tehtaan toiminta lopetettiin v. 1941. AGA:n kaasulaitoksen siirryttyä pois Sorin alueelta rakennukset on lunastettu VR:n käyttöön vuonna 1949. Tällöin alueelle on kaavailtu Rto:n huoltorakennusta.

Kuva 24. Sorinkatu nykyään. Lähiympäristö on lähes muuttumaton Sorikadulta katsottuna.



AGA:n historia Tampereella Sorin alueella:

1920	Tampereen Sorinahteen asetyleenitehdas pantiin käyntiin	10 m ³ /h
1926	Tampereen Sorinahteen happitehdas pantiin käyntiin	15 m ³ /h
1934	Tampereen asetyleenitehtaan tuotantokyky kaksinkertaistettiin	20 m ³ /h
1937	Tampereen happitehtaan tuotantokykyä lisättiin	20 m ³ /h
1939	Tampereen Nekalan happitehdas pantiin käyntiin. Sorinahteen tehtaan toiminta lopetettiin.	

Siirryttyään kaasulaitokselta VR:n käyttöön rakennukset ovat kokeneet monia muutoksia. Vanhoja rakennusosia on vain vähän jäljellä. Rakennuksien jakaminen välipohjalla kahteen kerrokseen on tehty toiminnallisista lähtökohdista rakennuksen julkisivuja ja alkuperäisiä tiloja huomioimatta. Ulkoasu on jokseenkin säilynyt, 1949 tehty laajennus erottuu vanhasta rakennuksesta muotokielenä ja mitoituksensa perusteella selvästi.



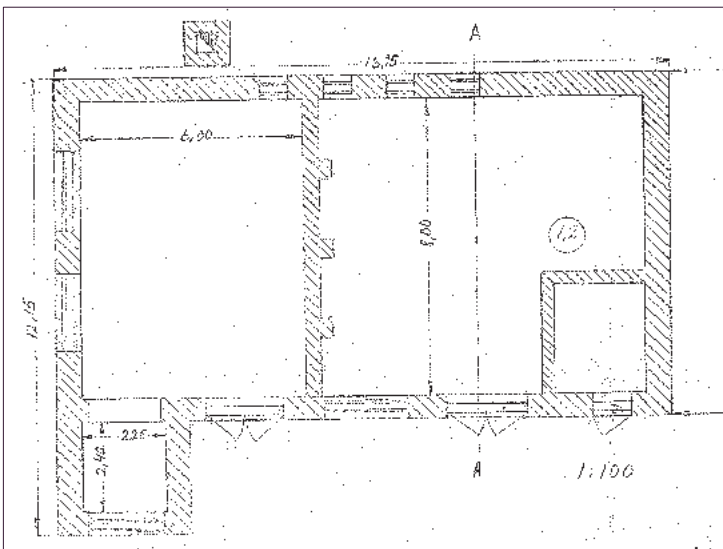
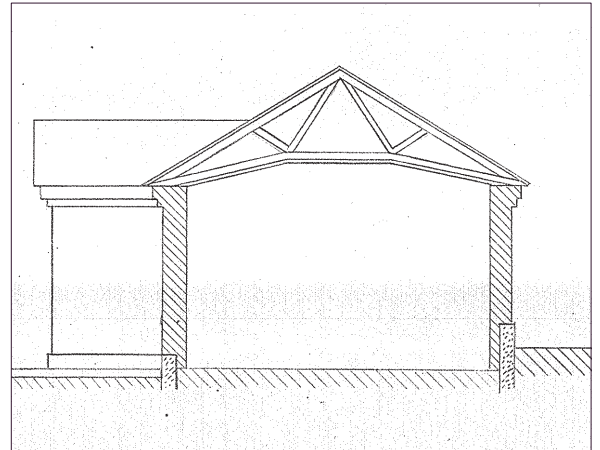
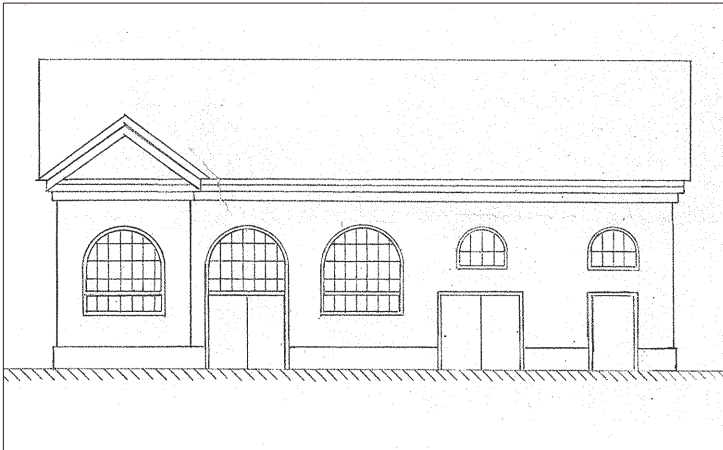
Kuva 25. Vanha kaasutehdas. Myöhemmin rakennettu muutos näkyy selvästi.



Kuva 26. Vanha kaasutehdas radalta päin. Laajennus radalle päin tehty v. 1949.



Kuva 27. Sorinkadun miljööttä pohjoiseen. Takana asuin- ja liikekiinteistö Kiinteistö Oy Sorinkatu 4.



Kuva 28. Vanha kaasutehdas. Rakennuksen lähinnä alkuperäistä olevat pohja- ja julkisivupiirustukset.

Kuva 29. VR:n muutospiirustukset entiseen kaasutehtaaseen. Rakennuksen ulko- ja sisätilat kokeneet suuria muutoksia omistajan ja käytön muutuksessa. Kuva VR:n piirustusarkisto.

Rakennus TPE034, Sori varastorakennus

Osoite: Sorinkatu

Lopullinen valmistumisvuosi: ?

Tilavuus: 1356

Kerrosala: 280

Piirustus: 2449, L137

Omistaja: VR Yhtymä Oy

Entinen käyttö: AGAn kaasutehdas, VR:n paja

Käyttäjä: yksityiset vuokralaiset ja toiminimet

Kerrosluvu: alkujaan 1-kerroksinen, myöhemmin 2-kerroksinen

Materiaalit:

Julkisivut punatiili

Runko: muurattu täystiilirakenne, maanvarainen laatta

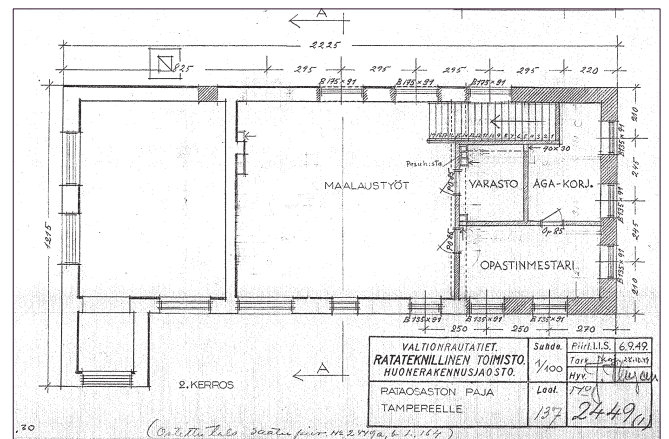
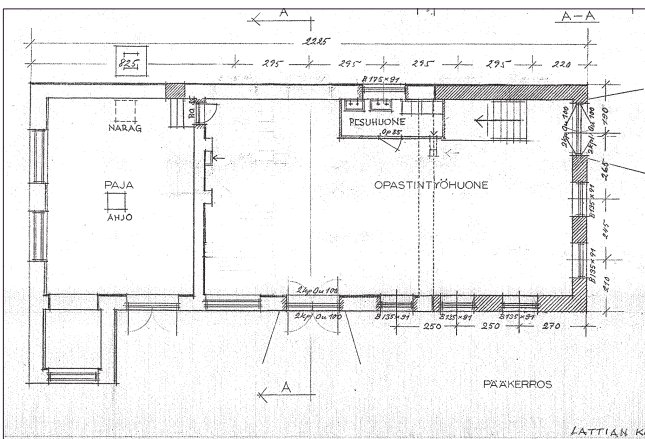
Vesikatto: harjakatto, pelti

Piiput: pellitetty

Ovet ja ikkunat: puuta, maalatut

Sadevesijärjestelmä olemassa

Täydentävät rakenteet: talotikkaat

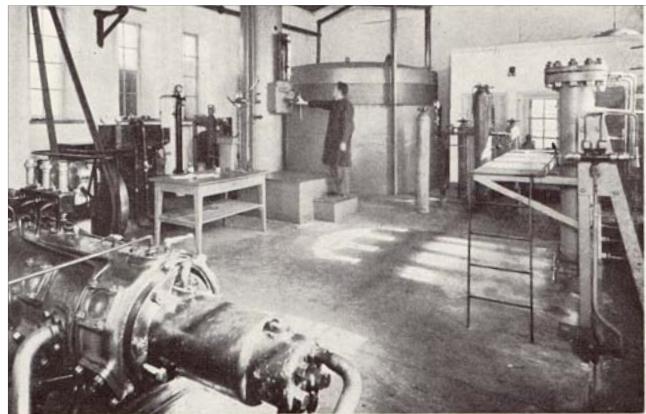


Rakennus on ollut AGA:n kaasulaitoksen käytössä ja siirtynyt sitten myöhemmin VR:n hallintaan. Alun perin rakennuksessa on ollut kaksi erillistä huonetilaa ja eteinen. Kaasukello on sijainnut rakennuksen radan puoleisessa päädyssä ja se on siitä myöhemmin purettu. Etäisyys lähimpään raiteeseen on ollut n. 12,8-14,5 metriä.

Rakennus on harjakattoinen punatiilinen pajarakennus. Sisätilojen korkeus on n. 5 metriä ja rakennuksessa on pyörökaariset, korkeat pieniruutuiset ikkunat ja pariovet.



Kuvat 30. Vanha AGA:n kaasutehdas etelästä katsottuna.



Kuvat 31. Vanha AGA:n kaasutehdas. Tehtaan sisätiloja. Kuvat AGA:n arkisto.



Kuvat 32-34. Vanha kaasutehdas, detaljeja.





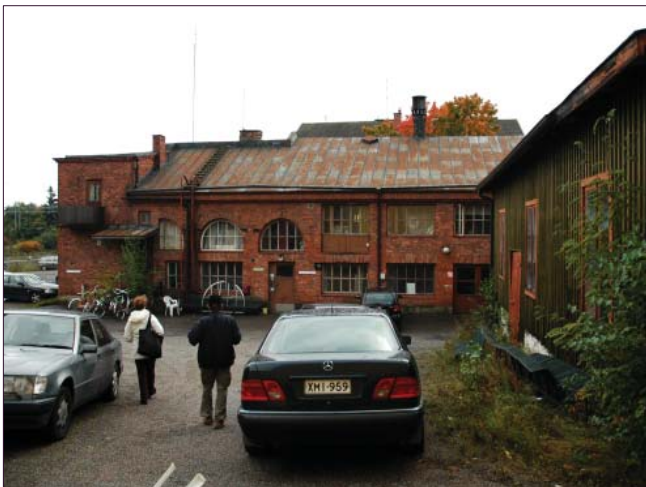
Kuvat 35-38. Rakennuksen ensimmäisen ja toisen kerroksen sisätiloja nykykäytössään. Alakerrassa on orkesterin harjoitustiloja, varastotiloja ja yläkerrassa Taidekoulu Radan työ- ja harrastustiloja.

VR:n käyttöön siirryttyään 1940-luvun lopulla rakennuksessa on toiminut rata-alueen puuverstas ja varasto. Rakennusta on laajennettu 6.9.1949 tehtyjen piirustusten mukaisesti. Rakennusta on jatkettu radan suuntaan n. 6 metriä ja vanha korkea tila jaettu betonisella välipohjalla kahteen kerrokseen. Ensimmäisessä kerroksessa on sijainnut opastintyöhuone ja myöhemmin rakennettu henkilökunnan pesuhuone. Sorinkadun puoleisessa päädyssä on ollut tulityötila ahjoineen. Toisessa kerroksessa on ollut maalauspuja ja opastinmestarin työhuone. Myöhemmin, 1970-luvun lopulla alakertaan siirrettiin rata-alueen putkiverstas viereisestä rakennuksesta. 1980-luvun puolivälissä Rautateiden 3.ratapiiri siirtyi Tampereen rautatieaseman tiloihin aseman pohjoispuolelle. Tällöin tiilirakennuksen tilat vuokrattiin ulkopuolisille käyttäjille. Tällä hetkellä tilat ovat VR:n harrasteryhmien käytössä, kuvataidekerhon, psoriasisyhdistyksen ja rautatiesoittajien harjoitus- ja työtiloina. Osa on vuokrattu yksityisille varastotiloiksi.

Rakennus 35/61 (Piirustus n:o -)

Tiilisen kaasutehtaan pohjoissivulla Sorinkadun varrella on tiilistä rakennettu uloke, öljyvarasto, joka on tällä hetkellä tyhjiään. Se on rakennettu punatiilistä vanhan pajarakennuksen kylkeen ilmeisesti muutostöiden yhteydessä 1940-luvulla.

Kaasulaitoksen karbidialtaan paikalle on tehty 1-kerroksinen puinen siipirakennus 60-luvun lopussa. Rakennus on toiminut Rto:n varastotiloina. Tällä hetkellä se on tyhjiään. Puurakenteisen kylmävaraston ja viereisen tontin asuinrakennuksen As Oy Sorinkatu 4:n välille on rakennettu avoin katos rata-alueen autoja varten. Sekin on tällä hetkellä vailla käyttöä. Kylmävarasto on tällä hetkellä varsin huonossa kunnossa.



Kuva 39. Sorin vanhat rakennukset ovat tällä hetkellä satunnaisten vuokralaisten käytössä

Kuva 40. Vanha öljysäiliötila Sorinkadun varrella. Ympäristö on hoitamaton ja rappeutunut VR:n työtilojen muuton jälkeen.



Rakennus TPE035
 Osoite: Sorinkatu
 Lopullinen valmistumisvuosi:
 Tilavuus: 2199
 Kerrosala: 674
 Piirustus: -
 Omistaja: VR Yhtymä Oy
 Entinen käyttö: varasto
 Käyttäjä: yksityiset toiminimet
 Kerrosluku: 1-kerroksinen
 Materiaalit:
 Julkisivut pystylaudointu, vihreä
 Runko: eristämätön puurunko
 Vesikatto: harjakatto, huopa?
 Piiput: -
 Ovet ja ikkunat: puuta, kuultokäsitellyt
 Sadevesijärjestelmä olemassa
 Täydentävät rakenteet:

Rakennus 36/21 (Piirustus n:o 2549)

Toinen Sorin alueen punatiilirakennuksista on ilmeisesti toiminut kaasulaitoksen käytössä tehdasrakennuksena. Se on ollut vastaavanlainen 1-kerroksinen pajarakennus kuin viereinenkin punatiilirakennus. Alkuperäisiä piirustuksia rakennuksesta ei ole löytynyt. Tässäkin rakennuksessa on vastaavat pieniruutuiset pyörökaari-ikkunat ja detaljointi on samanlaista molemmissa rakennuksissa.



Rakennus on vanha AGA:n kaasulaitoksen tehdasrakennus. Myöhemmin 3. Ratapiirin toimisto muutti ko. rakennukseen. Radan puoleiseen pätyyn tuli toimistotiloja, 1.kerroksessa oli sosiaalitiloja ja neuvottelutilat. 2. kerroksessa entinen puusepäntila muutettiin toimistoiksi rataesimiehille, mittamiehille sekä tukikohdaksi luottamusmiehille ja siivoojille. Nykyisin tilat on vuokrattu yksityiselle ja käyttö satunnaista.

Kuva 42. Vanha happitehdas. Valokuva AGA:n arkisto



Kuva 41. 3. ratapiirin toimistorakennus pohjoisesta katsottuna. Rakennus on ilmeisesti myös toiminut kaasutehtaana ennen siirtymistään VR:n käyttöön.

Kuva 43. Ratapiirin toimistorakennuksen myöhemmin tehty pyöreäkulmainen laajennus. Tässä osassa on joskus ollut myös asuinhuoneistoja.



VR:n yhtiöittämisen jälkeen toiminta on siirtynyt pikku hiljaa muihin tiloihin, osa rautatieasemalle ja osa Perkiön varikon läheisyyteen valmistuneisiin uudistiloihin. Rakennuksia hallinnoi VR Yhtymä Oy Länsi-Suomen Kiinteistöalue. Tilat on vuokrattu yksityiselle henkilölle, joka vuoraa niitä edelleen erilaisille käyttäjille. Sorinkadun varrella olevat neuvottelutilat ovat käytökielossa home-epäilyjen vuoksi.

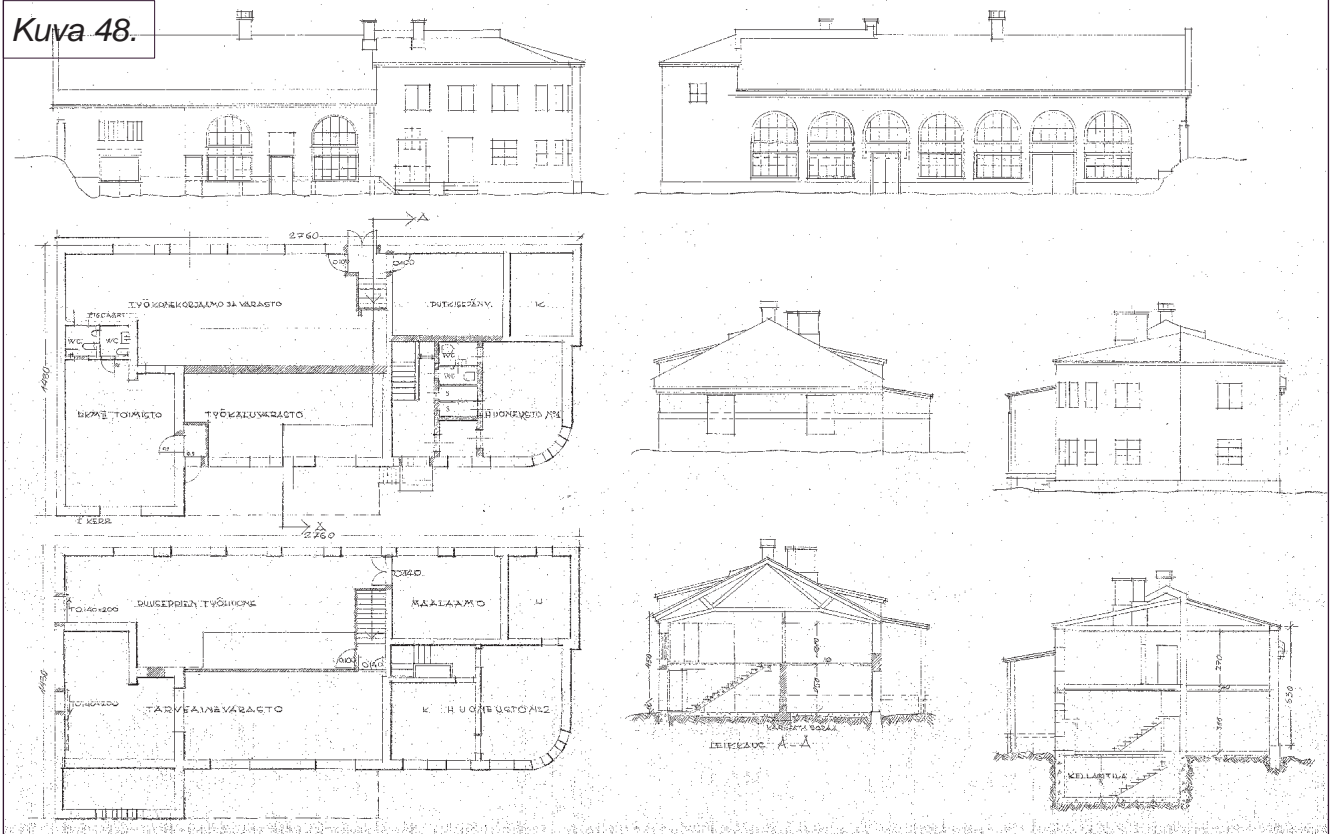


Kuva 44-46. Tampereen ratapiirin eli 3. ratapiirin entinen toimistorakennus. Etualalla myöhemmin rakennettu laajennus, jossa on ollut asuin- ja toimistotiloja.



Kuva 47. Vanhojen tehdasrakennusten muodostama miljöö on tällä hetkellä varsin huonossa kunnossa.

Kuva 48.



Kaasulaitokselta vapauduttuaan tilat saatiin VR:n ratapiirin käyttöön. Muutospirustusten, 27.11.1951 mukaan rakennuksessa on sijainnut putkiverstas sekä työkonekorjaamo ja varasto. Rakennuksessa on ollut myös RKM:n toimistotila. Lisäksi sekä 1. että 2. kerroksessa on ollut huoneen ja keittiön asunto. 2.kerroksessa on ollut, ainakin suunnitelmien mukaan, puusepän versta ja tarvikevarasto sekä maalaamo.

Rakennus TPE036
Osoite: Sorinkatu
Lopullinen valmistumisvuosi: ?
Tilavuus: 427
Kerrosala: 109
Pirustus: 2549, L137
Omistaja: VR Yhtymä Oy
Käyttäjä: yksityiset vuokralaiset ja toiminimet
Kerrosluke: 2-kerroksinen
Materiaalit:
Julkisivut puhtaaksimuurattu punatiili
Runko: muurattu täystiilirakenne, rossiala-
pohja
Vesikatto: harjakatto, sinkitty pelti, musta
Piiput: pellitetyt
Ovet ja ikkunat: puuta, maalatut
Sadevesijärjestelmä olemassa
Täydentävät rakenteet: graniittiset ulkopor-
taat, talotikkaat

Kuva 49. Vanha ratapiirin toimisto-ovi.



Sisätilat ovat kokeneet suuria muutoksia muuttuessaan kaasulaitoksen tiloista toimisto- ja verastiloiksi. Varsinkin 2.kerroksen tiloja on ”kopitettu” ja välipohjia on rakennettu korkeisiin sisätiloihin. Lisäksi nykyinen toisarvoinen käyttö on entisestään huonontanut rakennuksen yleisilmettä.

Rakennusten nykyiset vuokralaiset:

Rakennus 34/84 (160034)
Pirkka-Hämeen Psoriasisryhmä
Hämeen Hihnakuulutus Oy
Taidekerho Rata ry
Asennus- ja rakennuspalvelu Jussi Ikävalko
T:mi Heimo Höynälä
Jouko Kangasmäki

Rakennus 36/21 (160036)
T:mi Heimo Höynälä

Rakennus 37/21 (160037)
Sorinkatu 6-8 vuokralaiset (9 henkilöä tai
toiminimeä)
T:mi Hannu Yli-Hietanen
Aarre Kangas

Kuva 50. Rakennuksen sisätiloissa on tehty paljon muutoksia. Tilat ovat tällä hetkellä vuokratuna ulkopuolisille käyttäjille ja ne ovat toisarvoisessa käytössä.



Rakennus 37/21 (Piirustus n:o 2461)

Rakennus on tehty alun perin 3.ratapiirin eli Tampereen ratapiirin Rataosaston huolto- ja tukikohtarakennukseksi. Rakennuksen ensimmäiset löydetty piirustukset on päivätty 9.11.1949 ja tarkastettu 3.5.1950. Kyseessä on ehdotus III. Piirustukset ovat Rautateiden Huonerakennusjaoston päällikön Ungernin hyväksymät.

Rakennuksessa on yhdistetty huolto- ja asuinrakennus. Rakennuksen asunto-osa on alun perin kaksikerroksinen ja siinä on lisäksi kellari. Kaksikerroksista asuinrakennusta laajennettiin jo muutaman vuoden kuluttua valmistumisesta. Muutospiirustukset on päivätty 24.11.1949 ja hyväksytty 29.9.1955. Näissä piirustuksissa rakennuksen asunto-osaan rakennettiin vielä 3. asuinkerros. Uusi kerros on tehty noudattaen olemassa olevaa rakennustapaa.



Kuva 51. Sorinkadun Rto:n huolto- ja asuinrakennus. Vasemmalla on yksikerroksinen huoltorakennus, jossa sijaitsee autohuoltotiloja ja sosiaalitylöitä. Oikealla alunperin 2-kerroksinen, sittemmin korotettu asuinrakennusosa. Rakennus on täystiilinen rapattu rakennus, jossa on tiilikatto ja puiset parvekkeet.

Rakennus on säilynyt lähes alkuperäisessä asussaan. Ulko- tai sisätiloissa on tehty vain vähäisiä muutoksia. Huolto- ja sosiaalitylit ovat miltei alkuperäiset, joitakin kevytrakenteisia väliseiniä on rakennettu ja miesten sosiaalityloihin on rakennettu 1980-luvulla sauna. 1.kerroksessa sijaitseva ruoka- ja kokoustila on ollut VARK:in eli valtion ruokalatoiminnan käytössä 1980-luvulla. Silloin rakennukseen tehtiin myös jakelu/kuumennuskeittiö, joka on ollut alkuperäisissäkin suunnitelmissa, mutta jota ei ilmeisesti ole alkuvaiheessa rakennettu. Huoneistoissa on tehty pienimuotoisia korjaustöitä lähinnä vuokralaisten vaihtuessa. Kalusteita on uusittu, pintamateriaaleja vaihdettu ja muutamaan asuntoon on tehty suihkut. Päätyhuoneistossa reunimmainen ikkunarivi on laitettu sisäpuolelta umpeen uuden Poliisitalon suuntaan.

Suunnitelmissa esiintyy kaksi vaihtoehtoa asuinhuoneistojen osalta. Asuinrakennus on toteutettu v:n 1955 päivättyjen piirustusten perusteella.

Kuva 52: Sorinkadun asuinrakennus on malliesimerkki 1950-luvun rakentamisesta.

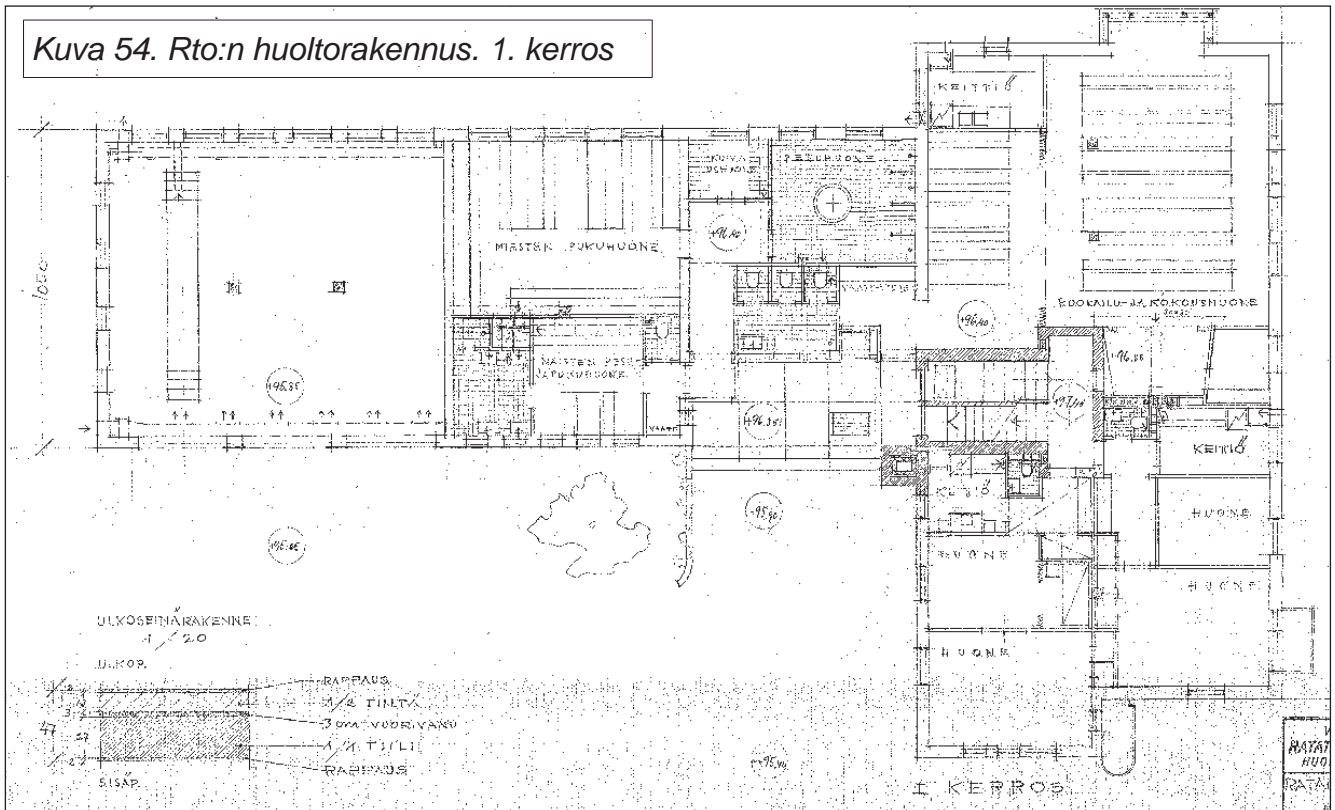


Rakennus TPE037
 Osoite: Sorinkatu 6
 Lopullinen valmistumisvuosi: 1956
 Tilavuus: 4573
 Kerrosala: 1111
 Piirustus: 2461, L144
 Omistaja: VR Yhtymä Oy
 Käyttäjä: Asuinkäytössä, yksityiset vuokralaiset ja toiminimet
 Kerrosluku: 3-kerroksinen
 Materiaalit:
 Julkisivut rapattu tiili, keltainen
 Runko: muurattu täystiilirakenne, rossialapohja
 Vesikatto: harjakatto, tiili
 Piiput: pellitetyt
 Ovet ja ikkunat: puuta, maalatut
 Sadevesijärjestelmä olemassa
 Täydentävät rakenteet: betoniset ulkoportaat, talotikkaat



Kuva 53: Sorinkadun asuinrakennus radalta päin katsottuna. Kolmas asuinkerros on rakennettu muutama vuosi valmistumisen jälkeen.

Kuva 54. Rto:n huoltorakennus. 1. kerros

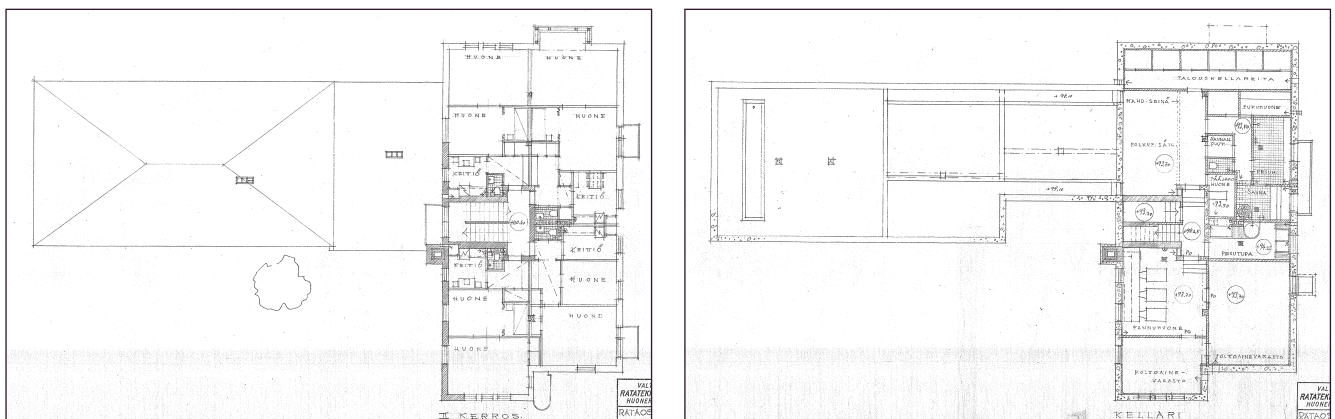


Kellarissa on rakennuksen teknisiä tiloja, lähinnä asuntojen käytössä olevia varasto- ja säilytystiloja, sauna- ja pesuhuonetilat sekä pesutupa.

Ensimmäisessä kerroksessa on huoltotoimintaa palvelevia tiloja kuten auto- ja huoltotallit, sosiaalitalat sekä henkilökunnan ruokala- ja kokoustila. Lisäksi kerroksessa on kaksi 2H+K asuntoa.

Toinen kerros on pelkästään asuinkäytössä. Se on yksiportainen kerrostalo, jossa on neljä 2H+K asuntoa/kerros. Jokaisessa asunnossa on oma wc-tila ja yhtä asuntoa lukuun ottamatta myös pieni parveke. Huonekorkeus huoltotiloissa on 2,5-3,5 m ja asuinkerroksessa 2,7 m. Julkisivut ovat rapatut, katto on tiiltä ja parvekkeet ovat puuta.

Kuva 55. Rto:n huoltorakennus. kellarikerros ja asuinkerros



Rakennuksessa on pyritty toteuttamaan sosiaalista rakentamista ja terveys- ja hygieniavaatimuksia uusien sodanjälkeisten tavoitteiden mukaisesti. Asuntoihin tuli juokseva vesi ja niissä oli asuntokohtaiset wc-tilat, keittiöt ja erilliset ruokailutilat. Useimmissa asunnoissa oli myös parvekkeet.

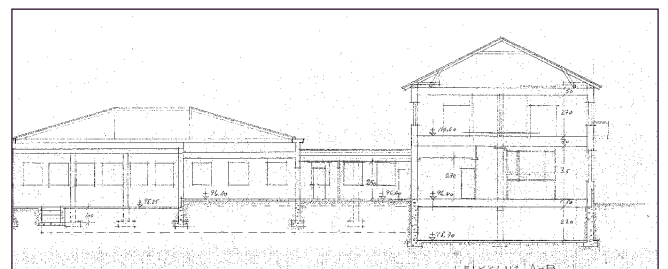
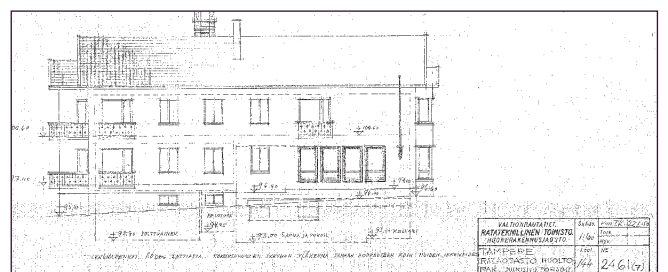
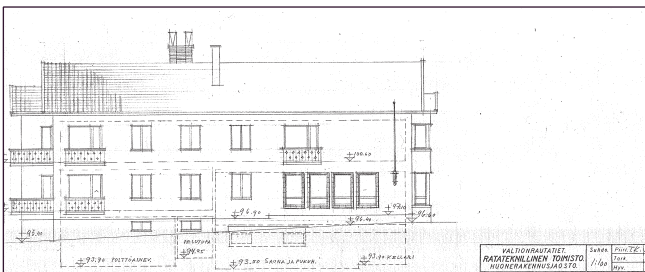
Asunnot on alun perin tehty VR:n henkilökunnan työsuhteasunnoiksi. Myöhemmin asuntoja on vuokrattu rautateiden henkilökunnalle, nuorille ja perheille sosiaalisin perustein. Rautatieasunnot Oy:n perustamisen jälkeen tämä asuinrakennus jäi kuitenkin VR:n hallintaan. Myöhemmin asuntoja on vuokrattu myös VR:n henkilökunnan ulkopuolisille asukkaille. Asukkaiden vaihtuvuus on pieni, sillä vuokra on pysynyt alhaisena yleiseen vuokratasoon nähden ja sijainti on oivallinen keskellä kaupunkia.



Kuva 56 ja 57. Sorinkatu 6-8 Sorinkadulle päin on muuttunut varsin vähän. Muutokset ovat tapehtuneet lähinnä kadun eteläpäässä ja länsireunalla. Vasemman puoleinen kuva Museo-keskus Vapriikki

Rautatiet on rakennuttanut asuinrakennuksia henkilökuntansa käyttöön. Alkuvuosien kiivaan rakentamisen jälkeinen nousukausi koettiin 1940-luvun lopulla, jolloin jälleenrakennuksen ja sotakorvausten aiheuttamat toimenpiteet lisäsivät työpaikkoja ja aiheuttivat kasvavaa kuljetustarvetta. Sen jälkeen työsuhteasumisen asema ja rakentamisen määrä on vuosi vuodelta vähentynyt.

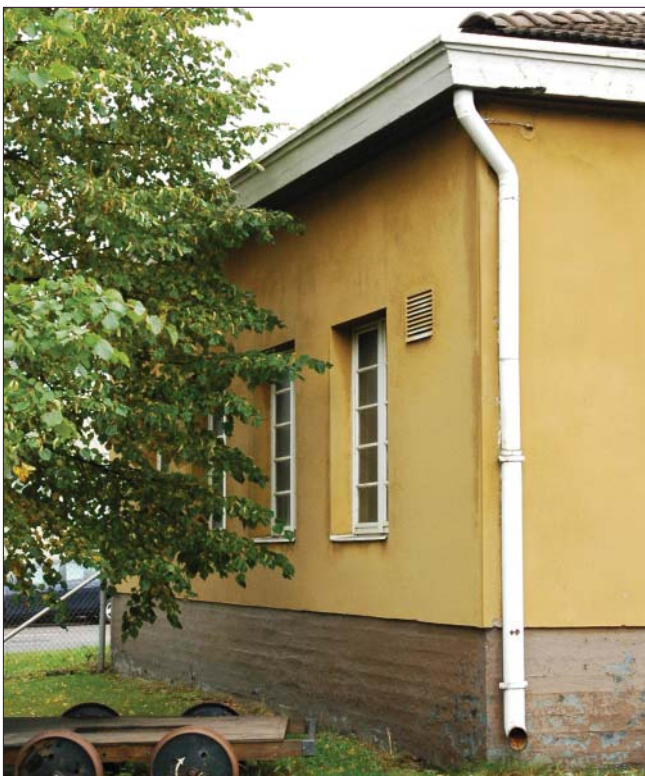
Kuva 58. Rto:n huoltorakennus, julkisivuja leikkaus





Kuva 59. Sorinkadun asuinrakennuksen parvekkeita radalle päin.

Kuva 60. Yksityiskohtia Sorinkadun Rto:n huoltorakennuksen ulkotiloista. Materiaaleiltaan rakennus on säilynyt miltei muuttumattomana nykypäiviin saakka.





Kuvat 61-64. Rton huoltorakennuksen sosiaalitiloja.

Kuvat 65 ja 66. Rakennuksen ensimmäisessä kerroksessa sijaitseva kokous- ja kerhotila.



Alueen ja rakennusten merkitys rakennushistorian kannalta

Ympäristö

Miljööltään Sorinkadun dokumentoitavan alueen ympäristö muodostaa monimuotoisen, vaihtelevan miljöön, missä on kerrostumia useilta aikajaksolta. Alueelta löytyy joitakin vanhoja rakennuksia kuten tontin n:o 48 puinen asuinrakennus, joka on rakennettu jo v. 1912. Vanhojen rakennusten puu- ja tiilirakentamisen perinne ja inhimillinen mittakaava rikastavat kaupunkikuvaa. Vaihtelevat näkymät, aukiot ja kasvillisuus tuovat oman miellyttävän lisänsä ympäristöön.

Rakennusten kunto vaihtelee alueella merkittävästi. Osa rakennuksista rappeutuu kunnollisen käytön puutteessa, osa odottaa purkamistaan huonokuntoisina. Alueelle rakennetut uudet rakennukset ovat korkealaatuisia ja luonnollisesti hyvässä kunnossa, joskin ne ovat mittakaavaltaan erilaisia kuin alueen vanha miljöö.

Alueella on vihreyttä ja puita vaikkakaan ei varsinaista puistoaluetta Sorin aukiota lukuunottamatta.

Kuva 67 ja 68. Vaihtelevaa ympäristöä Sorinkadun vaiheilla. Sorin alue ratapihalta katsottuna ja inhimillistä mittakaavaa kadun itäpuolella.



Kuva 69. Vanha puutalo tontilla 48. Etualalla Sorin aukio.





Kuva 70 ja 71. Maisemaa Sorinkadun pohjoispäästä.

Sorinkadun varrella on sijainnut pääasiassa pienimuotoista paja- ja verstasteollisuutta, nykyisin myös liike- ja toimistoroneja. Rakennukset ovat eri ikäisiä ja materiaaleiltaan vaihtelevia. Osa rakennuksista on rapattuja, osa punatiilisiä, joukossa on puijiakin rakennuksia. Kadun pohjoispään rakennukset ovat vielä ainakin osittain umpikortteleita, eteläpään uuden rakentamisen sijoitus tonteilla on vapaampaa.

Ortodoksikirkko on hallinnut ympäristöään rakentamisestaan lähtien v. 1898. Nyt ympäristöön on tullut uutta rakentamista ja alueen luonne on muuttunut. Ortodoksikirkon sijainti Sorinkadun päätepisteessä etelästä lähestyttäessä ja sen sijainti mäen korkeimmalla laella on säilyttänyt sen kuitenkin vielä alueen maamerkinä.

Sorin alueen rakennuskannan ikä on vaihteleva. Siellä on käyttötarkoitukseltaan erilaista rakentamista kuten pienteollisuus-, toimisto-, varasto- ja liiketilaa. Asuinrakennuksia alueella on, mutta vähemmän. Julkinen rakentaminen keskittyy radan länsipuolelle.



*Kuva 72. Vanha huoltoasema tontilla 48.
Kuva 73. Sorinkatua etelään katsottuna.*



Rakennukset

Sorin rautatiealueen vanhat rakennukset muodostavat keskenään epäyhtenäisen rakennusryhmän. Yhteydet rautateiden rakennuskulttuuriin ovat satunnaiset tai hävinneet, myös alueelle johtaneet sivu- ja pistoraiteet on purettu. Rakennuskulttuurin juuret löytyvät pikemminkin teollisuusrakentamisesta kuin rautateiden perinteisestä typpi- tai erikoisrakentamisesta.

Sorin alueen punatiilirakennukset liittyvät kaasulaitoksen toimintaan Tampereella. Molemmat punatiiliset tehdasrakennukset yhdessä Tie- ja vesirakennushallituksen vanhan rakennuksen kanssa ovat muodostaneet massoiltaan ja materiaaleiltaan yhtenäisen pienteollisuusmiljöön. Rakennukset oli sijoitettu pääty radalle päin ja alueelle on johtanut pistoraiteita tai -raiteita. Punatiilisinä julkisivuineen, peltikattoineen, pyörökaari-ikkunoineen ja yksityiskohtineen rakennukset ovat alun perin edustaneet pienteollisuusrakentamisen vuosisadan vaihteen koristeellista rakentamistyyliä. Myöhemmin rakennuksissa on kuitenkin tehty korjauksia, jotka ovat hävittäneet niiden alkuperäiset sisätilat ja osittain myös ulkoasun. Nykyisin miljöön on varsin huonossa kunnossa ja käyttö toisarvoista. Rautatierakennukset tällä alueella eivät kuulu valtakunnalliseen rautatiealueiden suojelusopimukseen (YM, päätös 9.12.1998 dnro 2/562/96).

Rto:n huolto- ja asuinrakennus sitä vastoin on kokenut vain vähän muutoksia. Erityisesti ulkoasu on säilynyt ja sisätiloissakin on tehty vain pieniä korjauksia. Merkittävin rakennusta koskeva muutos tehtiin jo muutama vuosi rakennuksen valmistumisen jälkeen, kun 2-kerroksiseen asuinrakennukseen rakennettiin lisää kolmas asuin kerros. Rakennus on verrattain hyväkuntoinen. Sen käyttö, yhdistetty huolto- ja asuinrakennus, ei ole ollut tyypillinen VR:n rakennushistoriassa. Rakennusmassaltaan ja detaljoinniltaan asuinrakennus poikkeaa ympäristöstään, vastaavia muita rakennuksia ei ole lähistöllä tai ne ovat hävinneet aikojen kuluessa. Rto:n huolto- ja asuinrakennus edustaa ajalleen luonteenomaista rakentamistapaa.



Kuva 74 ja 75. Ratapihamaisemaa etelään ja pohjoiseen



Alueen merkitys kaupunkikuvan kannalta

Ratapiha-alue

Rautatie ja ratapiha-alue on kaupunkikuvassa voimakkaasti vaikuttava elementti. Rautateiden rakentamiseen liittyy paitsi radat ja raiteisto, myös rautatietä ylittävät sillat ja aluetta rajaava aita. Lisäksi oman visuaalisen lisänsä tuovat etupäässä sähköistyksestä johtuvat tekniset laitteet ja rakennelmat, lisänä vielä opastimet, valaisinpylväät ja muu tekniikka. Ratapiha-alue poikkeaa ympäröivästä kaupunkirakenteesta selvästi.

Rautatien muodostama maisema avautuu pääasiassa ratapihan ja raiteiston suunnassa silloilta ja ratapihan vieressä kulkevilta liikenne- ja huoltoväyliltä. Erityisasemassa ovat radan ylitys- ja alituskohdat.

Tärkeää on myös kaupunkitilan kokeminen lähestyttäessä junalla asemaa. Rautatiemaisema tulisi kokea visuaalisesti merkittävänä myös junasta käsin. Sorin alueen kohdalla kaupunkikuva on epäyhtenäinen ja jäsentymätön. Korttelitila on pääosin avoin, jota uuden poliistalon vino rakennusmassa kuitenkin hallitsee. Tontilla 47 oleva asuinkiinteistö muodostaa suljetun korttelirakenteen myös radan puolelta. Vaikutelma ratapihan vaikutusalueella on laakea, mitä lisää vielä Jyväskylään johtavan radan haaratumiskohta ja ratapihan itäpuolen korttelialueen 325 toimiminen paikoitusalueena. Rataosan tällä kohdalla ei ole suuria maastoleikkauksia eikä pengerryksiä vaan raiteisto kulkee lähes piha-alueiden tasossa. Ratapihaa ympäröivän aidan vieressä kulkee päällystämätön tie, joka lienee toiminut rautatiealueen huoltotienä. Sorinkatu 6-8- kohdalla lehmusrivistö rajaa näkymää radalta päin katsottaessa.



Kuva 76. Sorinkadun mijöötä ratapihalta katsottuna.

Kuva 77. Sorinkadun vanhaa ja uudempaa mijöötä. Etualalla Kinnteistö Oy Sorinkatu 4:n laajennus.



Kuva 78. Raiteet ja ratapiha on voimakkaasti aluetta halkaiseva elementti kaupunkikuvassa.



Katu ja ympäristö

Rautatiealueen, radan, ratapihan ja Rautateiden rakennusten vaikutus Tampereen kaupunkikuvassa on merkittävä. Rautatiearkkitehtuuri keskittyy Tampereella pitkälti rautatieaseman ja sen lähellä sijaitsevien rakennusten ympäristöön. Veturitallit ja tavara-asema yhdessä asemarakennuksen kanssa muodostavat rakennustaiteellisesti ja paikallishistoriallisesti merkittävän rautatiealuekokonaisuuden.

Ratapiha-alueen itäpuoli Vuolteenkadun eteläpuolella ei ole kuulunut kiinteästi varsinaiseen rautatiealueeseen. Lähinnä dokumentoitavaa aluetta oleva pikatavaramakasiini Vuolteenkadun pohjoispuolella on purettu ja Sorin alue on jäänyt irralliseksi rautatiealueen osaksi. Ympäristössä on kuitenkin sijainnut muutakin pienimuotoista paja- ja verstasteollisuutta, mikä on nykyisin osittain hävinnyt liikerakentamisen tieltä.

Katumaisemassa Sorinkatu 6-8 asema on alistuva. Etelästä lähestyttäessä huomio kiinnittyy etupäässä Poliisitaloon ja Sorinkatua ylittävään siltaan, sitten Ortodoksikirkkoon kadun päätteenä. Avoin korttelirakenne Sorinkadun puolelta rajoittaa tiiviin katutilan muodostumista. Rakennukset sijaitsevat pääty kadulle päin ja tontti on rajattu katutilasta kylmään varastoon liittyvällä peltiseinämällä.

Korkeuserot Sorinkadulla ovat huomattavat. Katu on tällä kohtaa n. 3 m ratapiha-alueen ja n. 13 m Sorinkadun eteläpään yläpuolella. Vuolteenkadun ja Sorinkadun alkupään tasoeroa on n. 15 metriä.

Sorin alueella eri ikäisten rakennusten massat, hoitamattomat ratapiha-alueen reunustat ja piha-alueen toimiminen luvattomana paikoitustilana vähentävät sen laadullista merkittävyyttä kaupunkitilan merkittävänä osana.



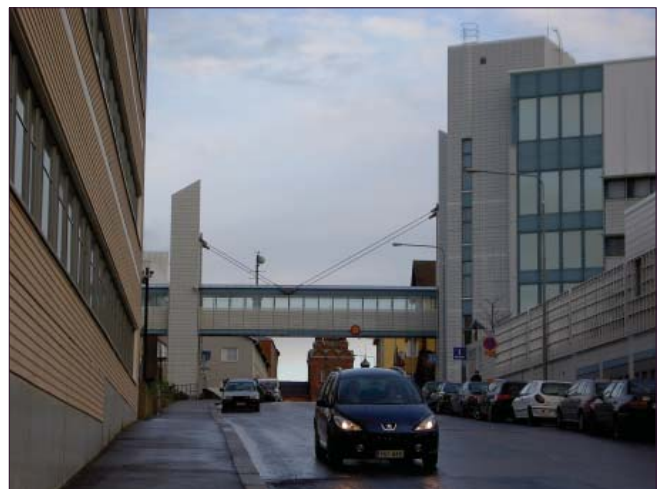
*Kuva 79. Rto:n huoltorakennus Sorinkadulta
Kuva 80. Vanhaa tiilimiljöötä.*



Kuva 81. Rto:n huoltorakennus Sorinkadun eteläpäästä.



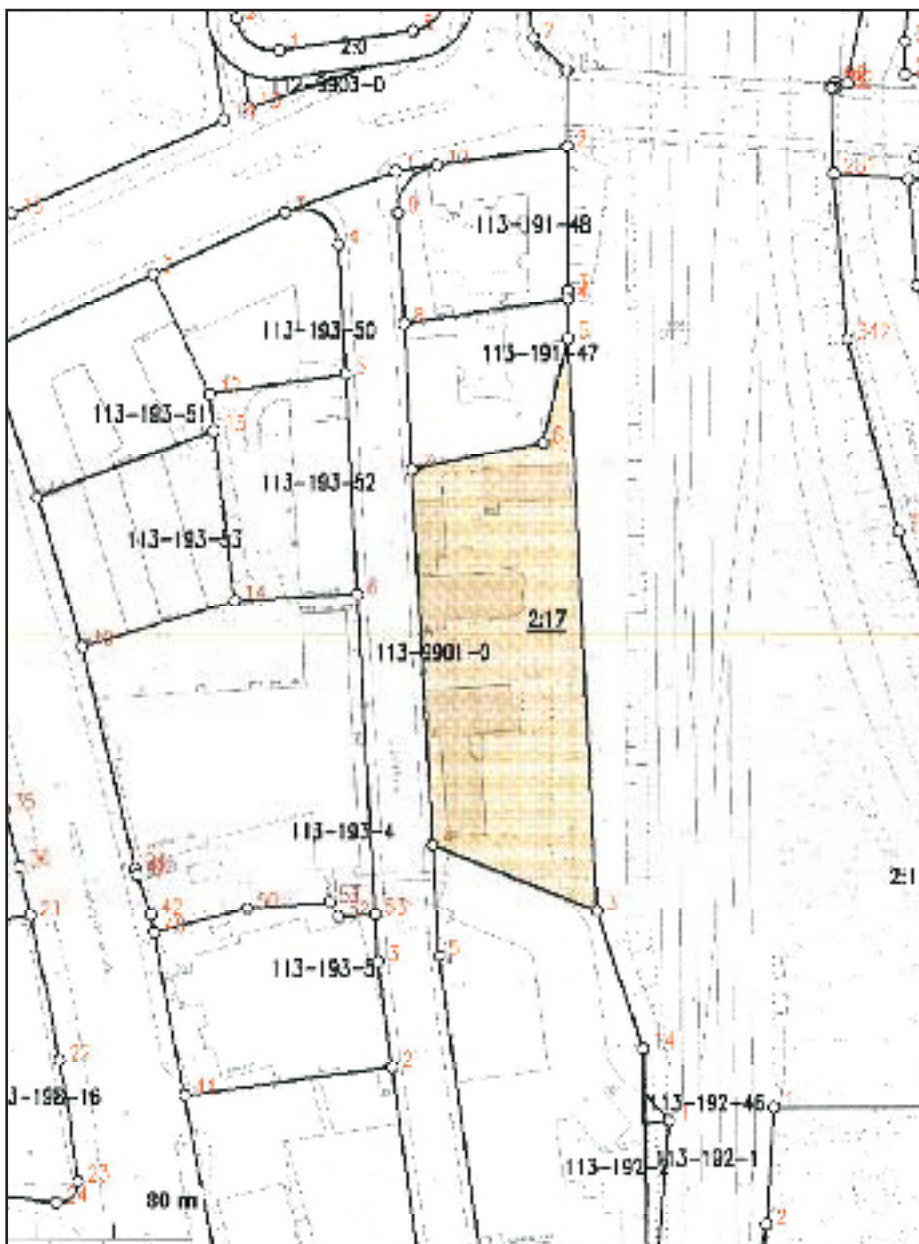
Osa vanhoista rakennuksista on jo hävinnyt ympäristöstä viimeistään 1990-luvulla. Jo uuden poliisitalon rakentaminen 1990-luvun alussa on ratkaisevasti muuttanut alueen miljöötä ja sen jälkeen syntyneet muut liike- ja toimistorakennukset ovat jatkaneet tätä suuntausta. Myös alueen mittakaava on muuttunut uuden rakentamisen myötä. Aikaisemmin ortodoksikirkko oli ympäristöään hallitseva, korkea rakennus, mutta nyt toimistotornit ja liikerakennukset ovat pikku hiljaa vallanneet sen aseman. Uusien liikenneväylien ja rakennusmassojen mittakaava poikkeaa ratkaisevasti vanhan miljöönn mittakaavasta: Rakennukset ovat korkeampia, rakennusmassat suurempia, tiet leveämpiä ja julkisivujen aukotus monotooninen verrattuna vaihteluevaan vanhaan ympäristöön ja rakennuksiin.



*Kuva 82. Vuolteenkadun silta ortodoksikirkolle päin. Tiestön mittakaava on muuttunut.
Kuva 83. Yliopiston campusalue ratapihan toisella puolella. Etualalla paikoitusta ratapihan reunalla.
Kuva 84 ja 85. Sorinkadun eteläpään uutta rakentamista.*



LIITE 1



Maanmittauslaitoksen kiinteistörekisterikartta alueesta
Kiinteistörekisteriote 13.9.2007/ 837-599-2-17
Mittakaava 1:2 000

KUALUETTELO:

Jos kuvaa ei ole mainittu, se on Ukko kumpulaisen tai tekijän.

Kuva 1. Kuva Tampereen asema-alueesta radan rakentamisen ajoilta. Kuva Långprofil Öfver Åbo- T:fors Tavastehus Jernväg 1887 -kirjasta. VR:n kirjasto.

Kuva 2. Tampereen asema-alue arviolta v. 1939. Kuva otettu aseman tornista Vuolteenkadun sillalle ja Sorin alueelle päin. Oikealla näkyy Ortodoksinen kirkko. Kuva Museokeskus Vaprikki.

Kuva 3. Kuva Tampereen asemasta. Kuva Långprofil Öfver Åbo- T:fors Tavastehus Jernväg 1887 -kirjasta. VR:n kirjasto.

Kuva 4. Tampereen asema-kaava v 1896. Tampereen kaupunki Kaavoitusosasto.

Kuva 5. Kyttälän vanhaa puutaloaluetta. Kuva Rautatiemuseo.

Kuva 7. Vanha ratapihakartta. Asemien ratapihat ja pituusprofiilit. VR:n kirjasto.

Kuva 6. Tampereen vanha asema. Kuva Museokeskus Vaprikki.

Kuva 8. Vanha ratapihakartta v. 1944. Tampereen ratapihojen liikennöimissäännöt. Helsinki 1948. Rautatiemuseo.

Kuva 9. Vanha ratapihakartta v. 1959. Tampereen ratapihojen liikennöimissäännöt. Rautatiemuseo.

Kuva 10. Rautateiden ratapihojen täydennyssuunnitelmissa ratapihan eteläistä aluetta on nimitetty Hatanpään järjestelyratapihaksi. Suomen valtionrautatiet 1912-1937 Historiallis-teknillis-taloudellinen kertomus osa II Helsinki. VR:n kirjasto.

Kuva 11. Sorin alue ja kaupunginosat. Tampereen kaupunki Mittausosasto.

Kuva 12 ja 13. Asemapiirros Sorin kadun varrella olevasta rautatiealueesta. Asemapiirros piirustukseen N:o 2461. VR:n piirustusarkisto.

Kuva 14 ja 15. Sorinkadun pohjoispään ympäristöä ympäristöä 1800-luvun lopulla. Ortodoksikirkko hallitsi jo tuolloin ympäristöään. Kuva Museokeskus Vaprikki.

Kuva 16. Sorinkadun asemapiirros v. 1949. VR:n piirustusarkisto.

Kuva 17. Sorinalue t. 51/XIII katolta kaakkoon n. v. 1935. Kuva Museokeskus Vaprikki.

Kuva 18. Alueen eteläpäässä, nykyisen poliisitalon paikalla on ollut Tie- ja Vesirakennushallituksen punatiilinen autotalli- ja verstasrakennus, joka on rakennettu v. 1949 ja purettu Uuden poliisitalon tieltä 1980-luvulla. Kuva Museokeskus Vaprikki.

Kuva 22 ja 23. Sorinkatu v.1982. Kuvat Museokeskus Vapriikki.

Kuva 28. Vanha kaasutehdas. Rakennuksen lähinnä alkuperäistä olevat pohja- ja julkisivupiirustukset. VR:n piirustusarkisto.

Kuva 29. VR:n muutospiirustukset entiseen kaasutehtaaseen. Rakennuksen ulko- ja sisätilat kokeneet suuria muutoksia omistajan ja käytön muuttuessa. Kuva VR:n piirustusarkisto.

Kuva 31. Vanha AGA:n kaasutehdas. Tehtaan sisätiloja. Kuvat AGA:n arkisto.

Kuva 42. Vanha happitehdas. Valokuva AGA:n arkisto

Kuva 48. Tampereen ratapiirin eli 3. ratapiirin piirustuksia. VR:n piirustusarkisto.

Kuva 54. Rto:n huoltorakennus. 1. kerros. VR:n piirustusarkisto.

Kuva 55. Rto:n huoltorakennus. kellarikerros ja asuinkerros. VR:n piirustusarkisto.

Kuva 56. Sorinkatu 6-8 Sorinkadulle päin on muuttunut varsin vähän. Muutokset ovat tapehtuneet lähinnä kadun eteläpäässä ja länsireunalla. Vasemman puoleinen kuva Museokeskus Vapriikki.

Kuva 58. Rto:n huoltorakennus, julkisivuja leikkaus. VR:n piirustusarkisto.

LÄHTEET:

- 1) Suomen valtionrautatiet 1862-1912 Historiallis-teknillis-taloudellinen kertomus osa II Helsinki 1912
- 2) Suomen valtionrautatiet 1862-1912 Historiallis-teknillis-taloudellinen kertomus osa I Helsinki 1912
- 3) Asemien ratapihat ja pituusprofiili, kohta Riihimäki-Tampere. VR:n kirjasto.
- 4) Långprofil öfver Åbo-T:fors-Tavastehus Jernväg. VR:n kirjasto.
- 5) Suomen valtionrautatiet 1912-1937 Historiallis-teknillis-taloudellinen kertomus osa II Helsinki , kuva no 4
- 6) Viljo Rasila: Tampereen historia 2.
- 7) Oy AGA Ab 1917-1967, historiikki Gunnar Waselius
- 8) Tampereen tavara-asema, Rakennushistoriaselvitys, Arkkitehtitoimisto Hanna Lyytinen ky 17.12.2003
- 9) Tampereen kaupunki, Rakennusvalvonnan arkisto
- 10) Maanmittauslaitos. Kiinteistörekisteriote 13.9.2007/837-599-2-17. LIITE 1

Jari Niemelä: Tiilestä tehty Tampere. Tampere-seura 2006.

Ojanen, Laakso, Kallio: Vanha Tampere I 1900-luvulle tultaessa. Tampere-seura. 1985.

Rautateiden arkkitehtuuri. Suomen rakennustaiteen museo. 1984

Tekniikan Tampere. Tampereen Teknillinen seura. 1993.

Mikko Uola: Tampere-silloin, eilen...Tampere 1977.

Sirkka Valanto: Suomen Rautatieasemat vuosina 1857-1920. 1982