

## JOHDANTO

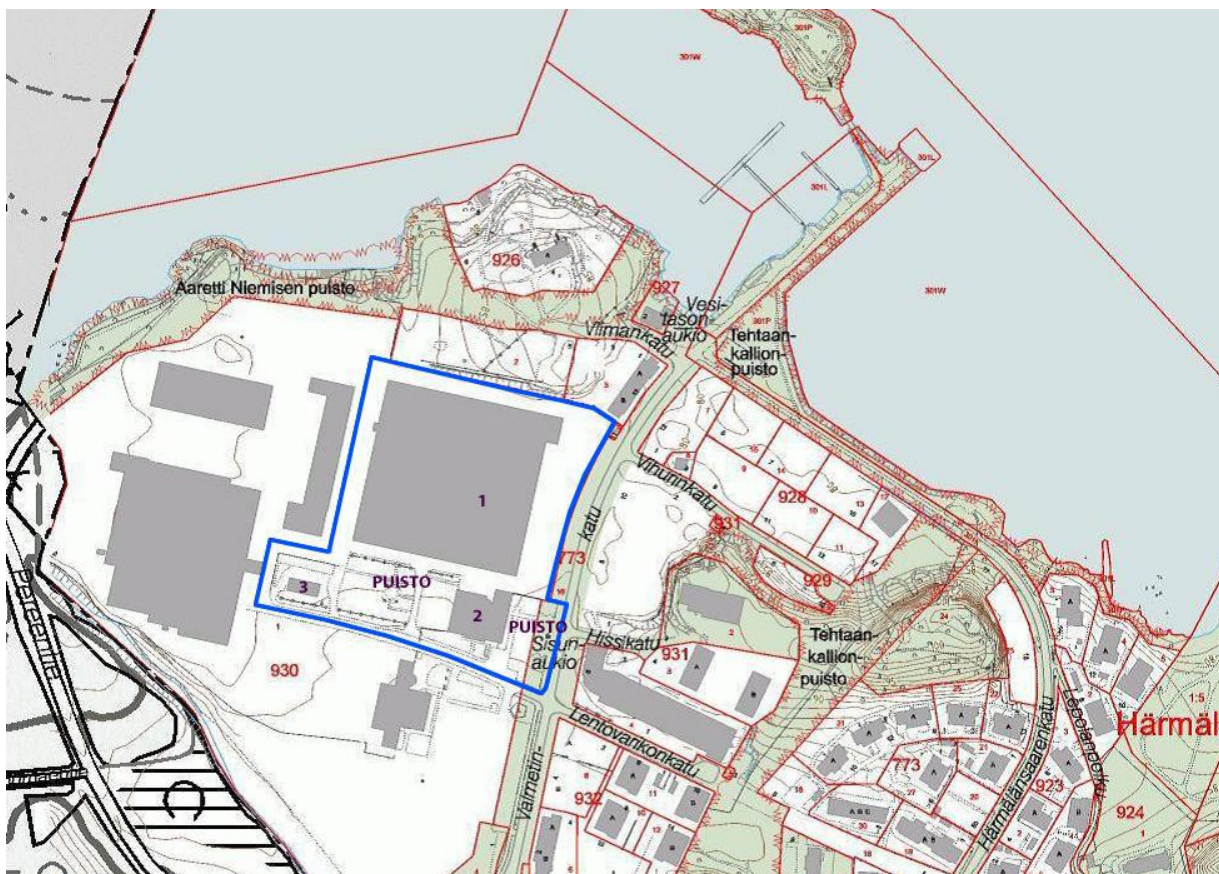
Tampereen Härmälässä, entisen Valtion lentokonetehaan tehdasalueella Pyhäjärven rannalla, on vireillä asemakaavan muutos. Suunnittelun kohteena on Skanska Oy:n omistama alue Valmetinkadun länsipuolella. Valmetinkadun itäpuolisella alueella kaavamuutos on toteutettu asemakaavamuutos vuonna 2006.

Suunnittelualueella on Cargotec-konsernin hallinnoima teollisuuskiinteistö, jossa on toimisto- ja yleisiä tiloja Cargotecin käytössä sekä tuotantotiloja eri vuokralaisten käytössä. Cargotecin toiminta tulee siirtymään vuonna 2013 uusiin tiloihin Tampereen Ruskoon. Asemakaavan muutoksessa tehdasalueen tulevaisuudeksi käytöksi suunnitellaan asuinalueita.

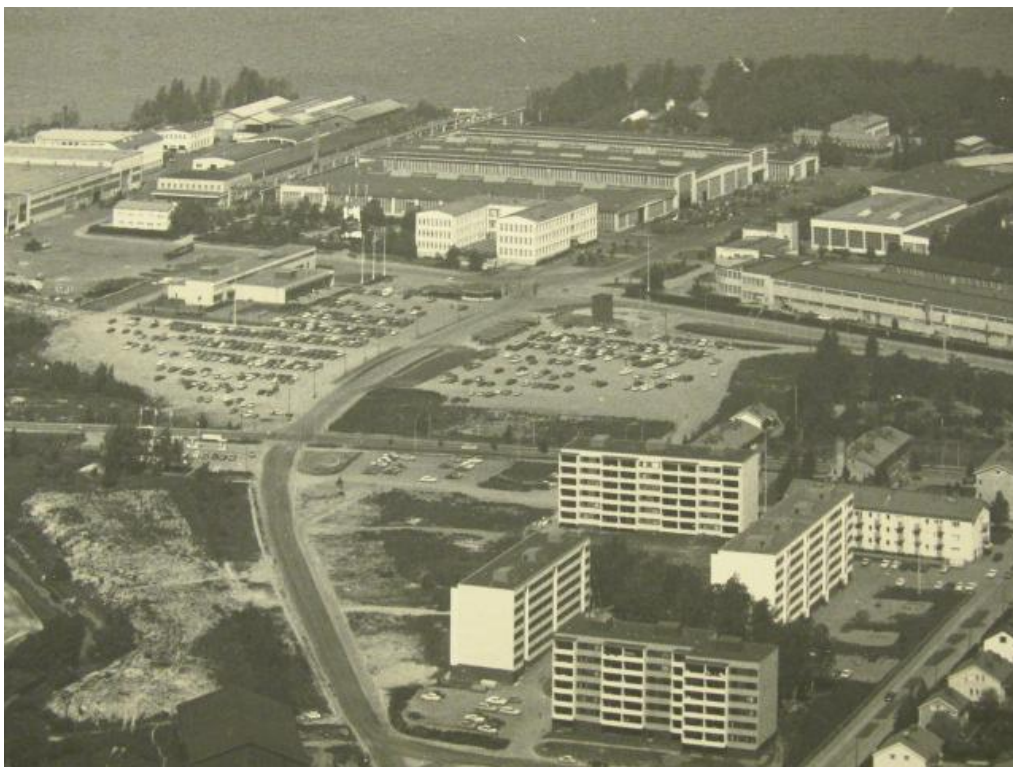
Skanska Oy:n toimeksiannosta Pirkanmaan maakuntamuseo on laatinut rakennusinventoinnin muutosalueen tehdaskiinteistön keskeisistä osista. Tilauksen mukaisesti inventointi kohdistuu kantatehtaaseen (1), hallintorakennukseen (2) ja nk. atk-taloon (3) sekä tehtaan puistoon (4). Mainitut rakennukset kuuluvat tehtaan vanhimpaan, 1930-luvulla syntyneeseen rakennuskantaan.

Nyt laadittu rakennusinventointi täydentää ja syventää alueesta aiemmin tehtyjä selvityksiä. Inventoinnissa eritellään tutkittujen rakennusten kulttuurihistorialliset arvot ja ominaispiirteet ja sekä esitetään ne alueen arvokkaat piirteet, joita säilyttämällä suunnittelualueen muutoksesta tulee hallittua. Alueen jatkosuunnittelun ja rakennusten kunnostussuunnitelmien pohjaksi esitetään toimenpidesuosituksia.

Inventointi toteutettiin neljän viikon aikana touko- kesäkuussa 2012. Työ koostui esitöistä ja kenttäkäynneistä kohteessa sekä analysointi- ja raportointivaiheesta. Inventoinnin ja raportoinnin on tehnyt projektitutkija, FM Anna Lyyra-Seppänen ja työn ohjaajana on toiminut tutkija Miinu Mäkelä. Inventointitiedot on tallennettu Tampereen museoiden Siirikulttuuriympäristötietokantaan. Lisäksi kohdetiedot liitetään Tampereen kaupungin paikkatietojärjestelmään. Työn tilaajalle toimitetaan tutkimuksen yhteenvetoraportti ja valokuvat. Alkuperäinen inventointiaineisto on Pirkanmaan maakuntamuseolla, jolla on oikeudet aineistoon. Raportin valokuvat ovat inventoinnin tekijän, ellei toisin mainita.



Tutkimusalueen rajaus ja inventoidut rakennukset. 1 Kantatehdas, 2 Hallintorakennus, 3 Atk-talo, 4 Puisto. Tontin kiinteistötunnus 837-301-930-1. POHJAKUVA Tampereen kaupunki



Ilmakuva tehdasalueesta 1970-luvun lopulta, jolloin toiminta oli laajimmillaan. KUVA Cargotec Finland Oy

## 1 KOHTEEN HISTORIALLINEN TAUSTA

### 1.1 Härmälän alueen kehitys

Härmälänrannan alue on vanhaa peltoviljelyseutua. Vanhin mainittu tila on Härmälän yksinäistila, joka sijaitsi ranta-alueella Härmälänojan tuntumassa. Tila liitettiin Hatanpään kartanoon vuonna 1759, ja se siirtyi kartanon mukana Tampereen kaupungin omistukseen vuonna 1913 kaupungin ostaessa suurkanon maat.

1800-luvun loppupuolelta lähtien Pyhäjärven rantaan muodostui huvila-alue. Metsäinen rantakaistale houkutteli kaupungin porvareita kesänviettoon kaupungin ulkopuolelle. Härmälänojan ja Vihilahden väliselle alueelle nousi yhteensä 12 huvilaa. Näistä kaksi, Fontellin huvila ja Sandbergin huvila, pakkolunastettiin valtiolle vuonna 1932 tulevan lentokonetehtaan tonttia varten.

Fontellin (myöhemmin Grönbladin) huvila purettiin ja korvattiin funkistyyllisellä tehtaan johtajan asunnolla vuonna 1938. Taloon kuulunut jugendhenkinen sauna rakennus aivan Pyhäjärven rannassa remontoitiin myöhemmin Valmetin edustustiloiksi. Sandbergin (myöhemmin Koison) huvila toimi tehtaan henkilökunnan asuinrakennuksena 1960-luvulle saakka, jolloin se purettiin.



Ote Nordmanin – Borgenströmin kartasta vuodelta 1894. Härmälän tila oikealla kallion kupeessa, Fontellin ja Sandbergin huvilat (Fontell isommalla niemellä kuvan keskellä, Sandberg pienemmällä niemellä vasemmalla.) Niemekkeiden välinen Härmälänlahti on sittemmin täytetty. LÄHDE: Hilden 1993.

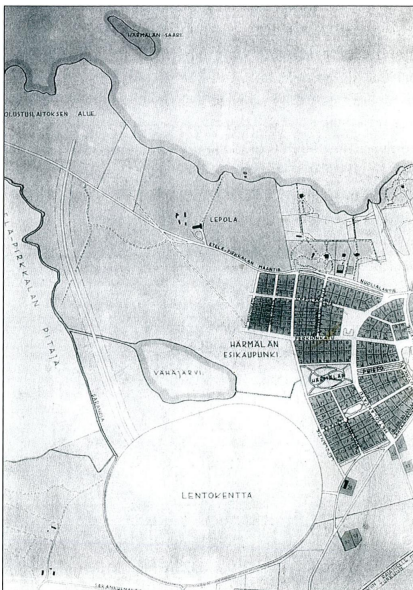


Härmälä on yksi Tampereen ensimmäisistä esikaupungeista. Alueen historiassa toteutuvat monet esikaupunkiasutuksen kehityspiirteet ja keskeiset ideat. 1900-luvun alusta alkaen kaupungin rajan tuntumaan alkoi syntyä työväestön asuinpaikkoja. Alue oli otollinen asutuksen laajenemiselle: lähellä kaupungin tehtaita, vanhan Lempäälän maantien varressa. Lisäksi alueella oli tuottoisaa maata kotitarveviljelyyn.

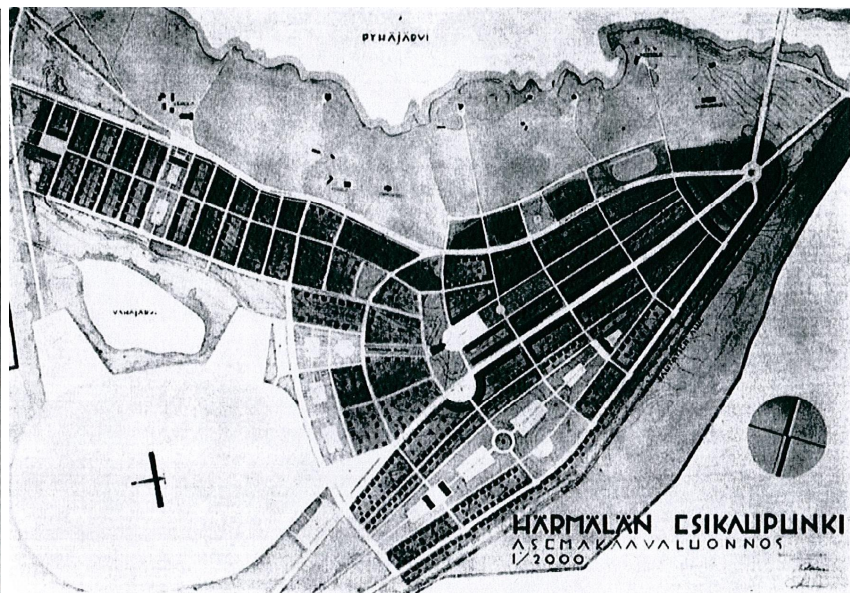
Härmälä liitettiin Tampereeseen 1920-luvun alussa. Vuonna 1925 laadittiin asemakaava, joka painottui omakotitontteihin puutarhakaupunkihengessä. Vanhan Pyhäjärven alapuolelle johtavan maantien (Etelä-Pirkkalan maantie, nykyinen Nuolialantie) pohjoispuoli jäi metsäiseksi puistovyöhykkeeksi, johon sijoitettiin muutamia julkisia rakennuksia.

Härmälän kaupunginosan kehitykselle lentokonetehtaan tulo oli merkittävä sysäys. Se tarjosi kaivattua teollisuustyötä 1930-luvun lamavuosien keskellä. Työttömyys koetteli erityisesti Härmälää, jossa sekatyömiesten ja rakennustyöläisten osuus oli korkea. Vuonna 1936 lentokonetehtaalla työskenteli yli 600 ihmistä. Jatkosodan alla vuonna 1941 työvoiman määrä oli noussut 1700:ään. Lentokonetehtaan myötä asutusalueen tuntumaan perustettiin muutakin teollisuutta.

Härmälän omakotialue laajeni länteen vuonna 1935. Toisen maailmansodan jälkeinen asuntopula näkyi myös vilkkaana rakentamisena Härmälässä.



Ote Härmälän asemakaavasta 1932, alhaalla lentokenttä. KUVA Uolamo 2004



Eelis Kaalamon yleissuunnitelma 1935 esiteltiin Arkkitehti-lehdessä 6/1935. KUVA Inventointiraportti 2002.

## 1.2 Lentokonetehtas saapuu kaupunkiin

Ilmavoimien lentokonetehtas oli toiminut vuodesta 1921 Suomenlinnassa ja Helsingin Santahaminassa. Vuonna 1923 laitoksen nimeksi tuli Valtion lentokonetehtas ja se siirtyi ilmavoimilta puolustusministeriön alaisuuteen.

Uuden lentokonetehtaan rakentamisesta Härmälään päätettiin vuonna 1931. Strategisista syistä lentokonetuotanto haluttiin siirtää sisämaahan. Sijoitusvaihtoehtona oli aluksi

Hattulan Parola, mutta Tampereen tarjous johti lopulta rakentamiseen. Kokonaisuuteen kuuluivat lentokonetehdas, lentokenttä ja ilmailuvarikko. Lentokonetehtaan rakennustyöt käynnistyivät 1934, ja vuoden 1936 loppupuolella valmistuivat ensimmäiset lentokoneet. Tehtaan vihkiäisiä vietettiin helmikuussa 1937.



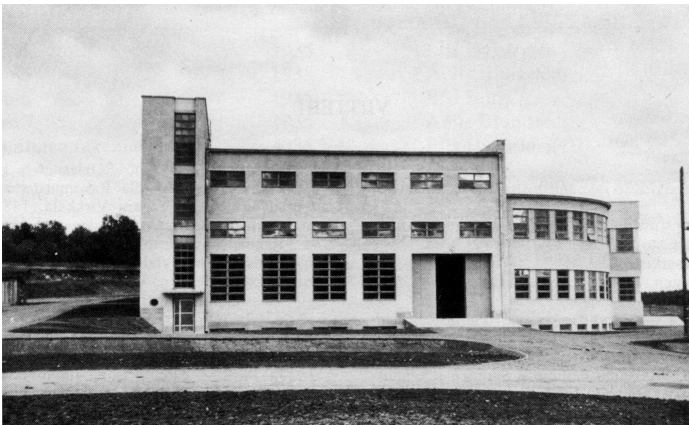
Vastavalmistunut tehdasalue lännestä. Etualalla puolustushallinnon rakennuksia. KUVA Vapriikin kuva-arkisto.



Vihkiäisjuhla 25.2.1937 uudessa kokoonpano- eli pihahallissa. KUVA E.M. Staf, Vapriikin kuva-arkisto

Lentokonetehdasta varten – yhtenä hankkeen ehtona – rakennetun Härmälän lentokentän rakennustyöt alkoivat vuonna 1932 ja se valmistui vuonna 1936. Kenttä palveli tehtaan koelentotoimintaa mutta toimi myös kansainvälisenä lentokenttänä ja sotilaskenttänä. Sotavuosina kenttä oli puolustusvoimien käytössä. Säännöllisen reittiliikenteen aikana Härmälästä kasvoi Suomen toiseksi vilkkain lentokenttä. Virallinen lentokenttätoiminta päättyi 1979, kun Pirkkalan lentoasema avattiin; muu ilmailuliikenne jatkui 1982 saakka.

Ilmailuvarikko valmistui vuonna 1936. Puolustusministeriön alainen laitos toimi tiiviissä yhteistyössä lentokonetehtaan kanssa. Ilmailuvarikko toimitti huoltoa ja varaosia niin ilmavoimille kuin siviili-ilmailulle. Toiminta päättyi 1970-luvulla, jonka jälkeen rakennus toimi Valmet Otiksen hissitehtaana ja myöhemmin varaosa- ja huoltokeskuksena. Viimeistelyä ja hyvin säilynyttä functionalismia edustava ilmailuvarikko on kunnostettu edellisen asemakaavamuutoksen yhteydessä vuonna 2009 ja toimii nykyisin liiketilana.



Ilmailuvarikko vuonna 1936. Suunnittelija Herbert Holmberg. KUVA Puolustusministeriö, teoksesta Mäkinen 1991.



Ilmailuvarikko nykyasussaan. Vasemmalla säilytetty pihahallin piippu.





Härmälän lentokenttä 1941. Lentoasemarakenus on edelleen olemassa omakotiasutuksen keskellä. KUVA Veljekset Karhumäki Oy, Vapriikin kuva-arkisto.

### 1.3 Ilmailun ja teollisuuden liitto

Maailmanpoliittinen tilanne 1930-luvun loppupuolella oli kireä. Valtiot varautuivat uuteen sotaan, jossa lentokoneilla nähtiin olevan keskeinen merkitys. Nopeasti kehittyneistä ilmavoimista tulikin 1930-luvulla strategisesti merkittävin aselaji, jonka kehittämiseen tarvittiin paljon uusia rakennushankkeita. Suomessakin siirryttiin maalentokoneisiin 1930-luvun kuluessa, kun vesitasot oli todettu teknisesti vanhanaikaisiksi. Maailmansotien välisenä aikana maassamme perustettiin 7 lentokenttää sekä Kauhavan ilmasotakoulu.

Ylipäätään ilmaperspektiivi oli uusi näkökulma maisemaan niin sodankäynnissä kuin siviilijattelussa. Kaupunkisuunnittelussa vaikuttivat passiivisen ilmasuojelun tarpeet: rakennukset sijoitettiin väljästi maastoon, rakennettiin väestönsuojat ja huomioitiin rakennusten naamiointimahdollisuudet. Taiteessa ja mainonnassa lentokoneet olivat suosittua kuvastoa. Esimerkiksi Italian futurismi poimi vaikutteita lentokonemuotoilusta. Mussolinin ja Hitlerin estetiikassa ilmavoimien aiheet olivat keskeisesti esillä. Lentäjäsankareita hyödynnettiin propagandassa.

Strategisista syistä Valtion lentokonetehtaan toimintaa hajautettiin talvi- ja jatkosodan aikana: moottorikorjaamo sijoitettiin Kokkolaan, puutyöosasto Kymäkoskelle ja varastoja Viialaan ja Pirkkalaan. Tampereen seudulla alkoi moottorivalmistus Siuron Linnavuoreen louhituissa tiloissa sekä Vuoresvuoren tunneleissa. Talvisodan jälkeen Veljekset Karhumäen tehdasrakennus Kuorevedellä siirtyi Valtion lentokonetehtaan käyttöön.



Ilmakuva Pyhäjärven suunnasta, 1930-luku. Merkitty alue oli tunnuksenpuolustusministeriön käytössä. Asuinrakennus merkitty pisteellä (atk-talo, inventoitu rakennus nro 3). POHJAKUVA Cargotec

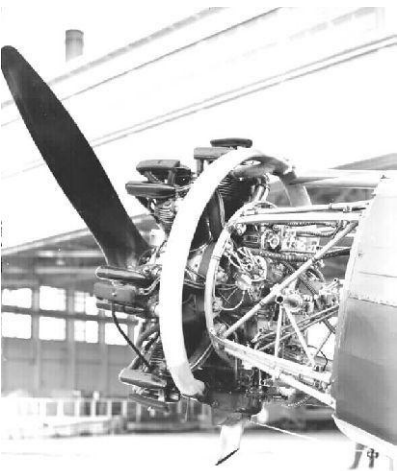


Valtion lentokonetehdään pyöreän tunnuksen pohjana oli Suomen ilmavoimien hakaristi. KUV Uolamo 2004.

Lentokonetehdään tehdasalueenrakennuskanta oli monipuolinen käsittäen kaikki valmistuksessa tarvittavat vaiheet valimosta koelaitokseen. Härmälän tehtaalle rakennettiin muun muassa Suomen ensimmäinen tuulitunneli vuonna 1939.

Aluksi Härmälän tehtaalla valmistettiin sotilaskoneita ulkomaisilla valmistuslisensseillä. Tyyppejä olivat esimerkiksi hollantilainen Fokker CX-tiedustelukone ja englantilainen Bristol Blenheim-pommikone. Valtion lentokonetehdas suunnitteli ja valmisti pian myös omia koneita. Yhtiön Tampereen-tehtaalla valmistettiin 1930- ja 1940-luvulla koulukoneita Paarma, Tuisku sekä hävittäjiä Humu, Myrsky ja Pyörremyrsky. Ensimmäinen Tampereella suunniteltu kone oli harjoitushävittäjä Pyry.

Lentokonetehdas aloitti oman hävittäjäkoneen suunnittelun ennen talvisotaa kesällä 1939. Myrsky-konetyypin prototyyppi valmistui 1941, ja koneita rakennettiin kaikkiaan 51. Valmetilla suunniteltiin 1940-luvun myös matkustajalentokoneen valmistusta, mutta hanke ei toteutunut.



Tuiskun moottori ja puupotkuri puretun pihahallin edustalla. KUVA E.M. Staf

PIRKANMAAN MAAKUNTAMUSEO 2012



Kantatehtaan viilaamo 1937.

KUVA Aamulehti, Vapriikin kuva-arkisto.

## 1.4 Tuotannon muutokset sodan jälkeen

Valtion lentokonetehdas siirtyi toisen maailmansodan jälkeen vuonna 1946 puolustusministeriöltä kauppaja teollisuusministeriön alaisuuteen ja osaksi Valtion metallitehdas -yhtymää Valmetia vuonna 1951.

Toisen maailmansodan jälkeen lentokonevalmistusta ajettiin alas muutamiksi vuosiksi. Ilmailutuotteet eivät kuuluneet sotakorvauksiin, eikä valtiolta tullut juuri tilauksia. Härmälän tehtaalla lähinnä huollettiin ilmavoimien koneet.

Lentokoneiden valmistus Härmälän tehtaalla päättyi kokonaan vuonna 1967, jolloin tuotanto siirrettiin Kuorevedelle. Valtionyhtiöiden yksityistämisen myötä Valmet pilkkottiin 1980-luvulta lähtien. Vuodesta 1996 Valmetin lentokoneiteollisuus jatkui valtiollisessa Patria-konernissa. Entiset lentokonetehtaan rakennukset siirtyivät Sisu Terminal Systems Oy:lle ja edelleen alueen nykyiselle yritykselle Kalmar Industriesille, joka kuuluu Cargotec-konserniin.

Vuonna 1944 Valmet Oy alkoi valmistaa lentokonetehtaan tiloissa vetureita, aluksi osia Tampellalle ja myöhemmin kokonaan omia dieselvetureita. Kiskokaluston tuotanto Härmälän tehtaalla oli monipuolista. Valmistusohjelmaan kuuluivat raitiovaunut, sähköjunat, moottori- ja lättähatut eli kiskobussit. Erikoistuotteita olivat muun muassa vankivaunut ja presidentin vaunu. 1980-luvulla Härmälässä valmistettiin Helsingin uudet metrojunat sekä IC-sarjan vanhempia junia yhdessä Pasilan konepajan kanssa. Kiskokaluston tuotanto päättyi vuonna 1991.

Sotakorvausten vaatimuksesta uuteen tuotantosuuntaan kuului myös trukkeja, siirtovaunuja ja erilaisia mittareita. Hienomekaaninen osasto valmisti hissejä.

Yksi sotakorvaustuotteista kehitetty pitkäaikainen menestystuote on pyörillä kulkeva satamakonttien siirtolaite, nk. konttilukki. Alun perin puutavaran siirtoon suunniteltu laite teki kansainvälisen läpimurron 1970-luvulla. Sitten konttilukista tuli Kalmar Industriesin päätuote. Lukkien tarvitsema laaja koekäyttöalue onkin yksi syy siihen, että Cargotec on siirtämässä toimintansa Härmälästä Ruskoon.



Valmiita vetureita kantatehtaan A-hallissa 1951.  
KUVA Vapriikin kuva-arkisto.



Trukki lähdössä tehtaan portista 1963.  
KUVA Aamulehti, Vapriikin kuva-arkisto.





Varhaisia lautatarha-autoja eli lukkeja 1947.  
KUVA Vapriikin kuva-arkisto



Ensimmäiset testimetrot valmistuivat 1971.  
Asentaja työssään kantatehtaan edustalla.  
KUVA Aamulehti, Vapriikin kuva-arkisto.

#### 1.4 Puolustuslaitoksen rakennustuotanto ja funktionalismi

Pääosa tehdasalueen rakennuskannasta on rakennettu puolustusministeriön toimesta. Alueen merkitystä tulee tarkastella paikallisen kulttuuriympäristön lisäksi osana Suomen puolustusvoimien mittavaa rakennustuotantoa 1930-luvulla. Puolustusministeriön alainen rakennustuotanto oli merkittävä ilmiö niin alueellisesti, määrällisesti kuin laadullisestikin.

Puolustusvoimien rakennustuotannon yksi tärkeimpiä tavoitteita oli taloudellisuus. Rakennustarve oli valtava, lyhyessä ajassa oli kehitettävä kasarmeja, eri aselajien tarvitsemia tiloja ja hallinnollisia rakennuksia. Taloudellisuuden vaatimukseen vaikutti myös 1930-luvun lamakausi. Puolustusministeriössä päädyttiinkin käyttämään hyväksi standardisoituja rakennusosia ja tyyppiirustuksia samaan tapaan kuin myöhemmin toisen maailmansodan jälkeisenä jälleenrakennusaikana. Sotilasarkkitehtuuriin ovat vaikuttaneet tiettyjen rakennusten, kuten sairaalan, asuinrakennuksen ja teknillisen rakennuksen, systematisointi. 1930-luvulla lentoasemat kenttineen ja konehalleineen muodostivat uuden merkittävän rakennustyyppin. Vaikutteita saatiin myös ulkomailta. Esimerkiksi Saksan ilmavoimissa kasarmeille ja lentokonehalleille oli omat tyyppirakennuksensa.

Puolustusministeriön rakennustoimisto oli 1930-luvulla yksi Suomen toiseksi suurin suunnittelutoimisto heti rakennushallituksen jälkeen. Vuosittain toimistossa työskenteli parhaimmillaan 14 arkkitehtiä. Puolustusministeriön rakennustoimisto oli luonteeltaan suunnittelukollektiivi, jossa arkkitehdit osallistuivat toistensa työhön ja yksittäisen suunnittelijan kädenjälki ei välttämättä identifioitunut selkeästi.

Puolustusministeriön palveluksessa työskenteli myös lukuisia naisarkkitehtejä, kuten Elsa Arokallio, Elsi Borg, Martta Martikainen-Ypyä, Irma Paasikallio ja Märtha Lilius-Tallroth. Naiset pätevoityivät suurten kokonaisuuksien, kasarmien ja asemakaavojen suunnittelussa. Koska naisarkkitehdit eivät olleet suorittaneet asepalvelusta, heitä ei voitu kiinnittää virkoihin vaan he toimivat ylimääräisinä työntekijöinä.

Puolustusvoimien 1930-luvun rakentamisessa hyödynnettiin merkittävästi aikakauden uusinta arkkitehtuurikehitystä, funktionalismia. Tyylin kansainvälisiä vaikutteita sovitettiin suomalaisiin oloihin. Syntyi helposti tunnistettavaa, tiettyyn aikaan ja rakennustarpeeseen nivoutuvaa rakennuskantaa. Funktionalismin terveellisyyttä korostaneet tavoitteet – aurinko, valo ja ilma – otettiin käyttöön myös yhteiskunnallista tervehkisyttä kuvaamaan.



Valoa riitti piirustussalissa hallintorakennuksen päädyssä 1940. Tila on edelleen olemassa. KUVA Aamulehti, Vapriikin kuva-arkisto



Plastiset kattopalkit leimaavat kantatehtaan muotoja. Viilaamo rakennusvaiheessa. KUVA Vapriikin kuva-arkisto.

Puolustusvoimien tuottamaa funktionalistista rakennusperintöä on tutkimuksissa kutsuttu valkoiseksi funkikseksi. Kauden leimaa-antavia piirteitä olivat pitkänomaiset, niukasti detaljoidut linjat ja vaaleaksi rapatut julkisivut. Yksinkertainen vaikutelma viesti puhtaudesta ja luotettavuudesta. Valkoisen funkiksen tunnettuja rakennuksia ovat

**PIRKANMAAN MAAKUNTAMUSEO 2012**

esimerkiksi Santahaminan kadettikoulu ja autokomppanian kasarmi Taivallahdella, jotka molemmat kuuluvat Museoviraston luokittelemiin valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin (RKY 2009).

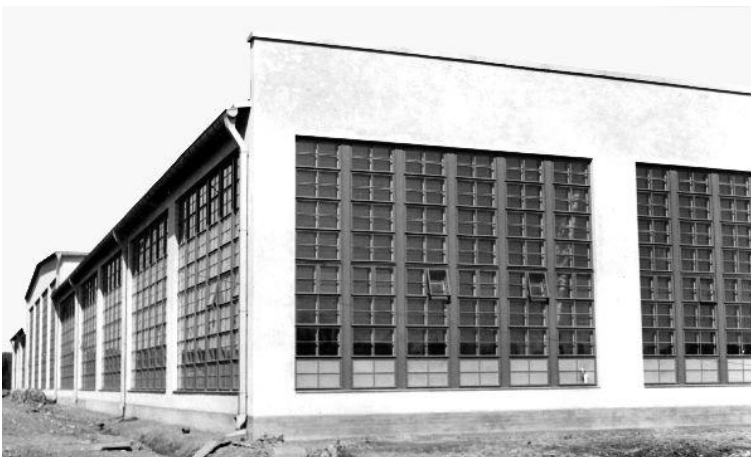
Funktionalistisen rakentamisen aalto istui erinomaisesti puolustusvoimien tarpeisiin. Hankelistalla oli runsaasti erilaisia, moderneja rakennustyyppisiä: asemia, varikoita, erilaisia varasto- ja tuotantokeskittymiä. Edistyksellisellä ja virtaviivaisella arkkitehtuurilla rakennettiin kuvaa nykyaikaisesta maasta ja sen uusinta tekniikkaa hyödyntävästä puolustuslaitoksesta. Itsenäisessä maassa oli tärkeää myös tehdä ero edellisen vuosisadan ja vieraan vallan aikana syntyneisiin punatiilisiin kasarmimiljöisiin.

### 1.5 Prosessin ehdoilla

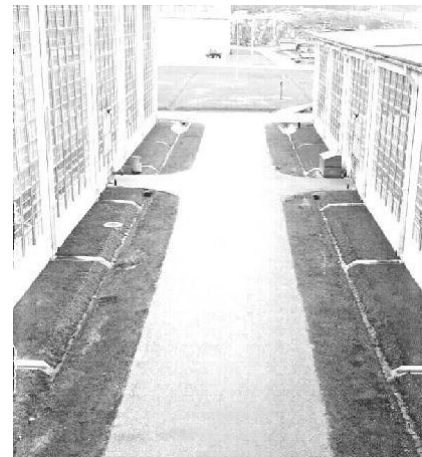
Funktionalismin ideologiaan kuuluu keskeisesti eri toimintojen analysointi ja erottaminen omiksi alueikseen ja tiloikseen. Samaa ajatusmallia on sovellettu teollisuuden arkkitehtuurissa. Toimintojen erottelu ja sijoittaminen rationaalisesti toisiinsa nähden ovat ohjanneet suunnittelua sisältä käsin niin, että rakennus on muotoutunut tuotantoprosessin ympärille ja sen ehdoilla.

Härmälän lentokonetehtaan kantatehtaassa teollisen prosessin mukainen suunnittelu näkyy erityisen selvästi. Hallin alkuperäinen E-kirjaimen muoto valopihoinen mahdollisti maksimaalisen valonsaannin. Tuotantotilat olivat yksinkertaisen muotoisia suorakaiteita, joissa työstettävien kappaleiden käsittely kävi mahdollisimman sujuvasti ja tilankäyttö oli tehokasta. Tarvittavien koneiden sijoittelua tilaan oli oletettavasti hahmoteltu jo suunnitteluvaiheessa.

Kantatehtaan pilari-palkki -rakenne suunniteltiin lujaksi, jopa ilmahyökkäyksen kestäväksi. Pommituksen sattuessa suuret ikkunapinnat tasaisivat paineaaltoa niin, että runkorakenne jäisi ehjäksi.



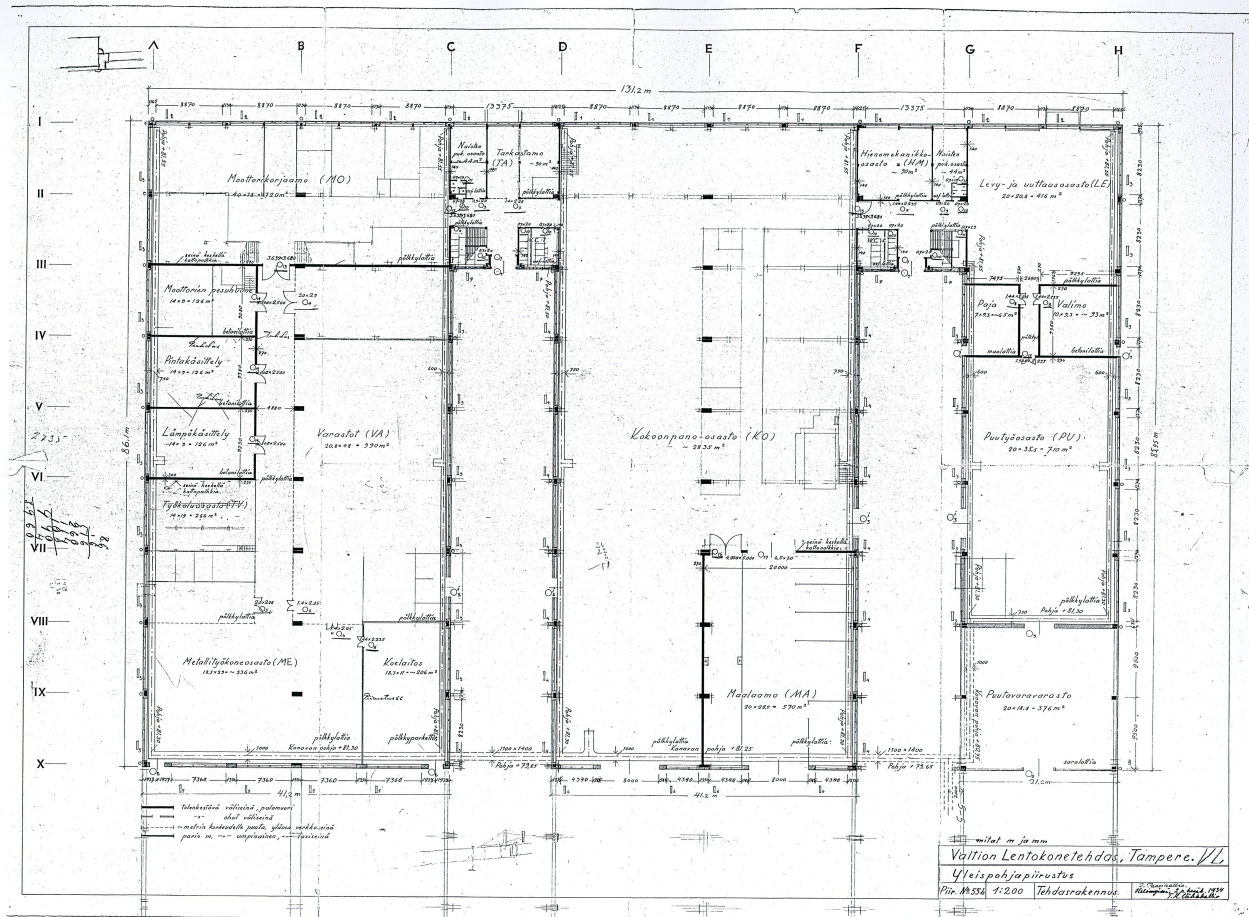
Kantatehtaan julkisivu on muodostunut lähes kauttaaltaan isoista ikkunapinnoista. KUVA Vapriikin kuva-arkisto.



Näkymä kantatehtaan sakaroiden väliseen valopihan. KUVA E.M. Staf, Vapriikin kuva-arkisto

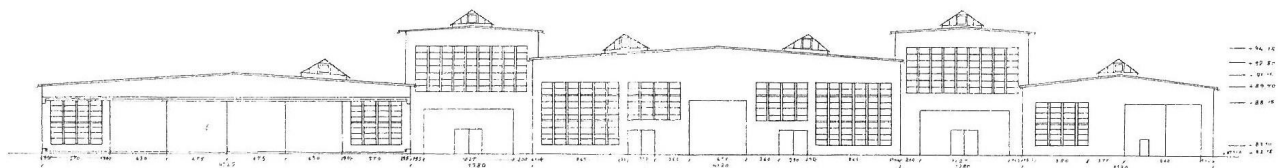


Kantatehtaan ensimmäisistä piirustuksista käy ilmi, miten kaikki lentokoneen osavalmistukseen tarvittava löytyi saman katon alta. Pohjoiseen sakaraan sijoitettiin esivalmistusta eli levy- ja puutyöosasto sekä pieni paja ja valimo. Eteläinen halli oli työstöä, moottoriasennusta ja pintakäsittelyä varten. Keskimäinen, korkein sakara oli varattu kokoonpanolle; kärjessä sijaitsi maalaamo.



Valtion lentokonetehtas, Tampere. Yleispohjapiirustus. I. Paasikallio ja T.R. Vähäkallio 2.6.1934. KUVA Cargotec.

Kantatehtaassa myöhemmin toteutetut muutokset kertovat niin ikään tuotantoprosessin mukaisesta suunnittelutehtävistä. Uutta tilaa rakennettiin vanhan jatkoksi rationaalisesti tuotannon vaatimusten muuttuessa. Tuotannon reunaehdot, kuten energian hinta, vaikuttivat alkuperäisten ratkaisujen muutoksiin.



Kantatehtaan itäjulkisivu laajennusten jälkeen 1956. KUVA Puolustusministeriön rakennuslaitoksen piirustusarkisto, kopio KA & Koivikko Engineering.

Koneiden lopullinen kokoonpano ja lentokuntoon saattaminen tapahtui kantatehtaan itäpuolella sijainneessa kokoonpanohallissa, nk. pihahallissa, joka rakennettiin vuonna 1936 ja laajennettiin vuonna 1964. Pihahalli purettiin vuonna 2006 lämpökeskuksen piippua ja siihen liittyvää huoltorakennusta lukuun ottamatta.

Pulpettimallisen pihahallin etuseinä oli kokonaan avattavissa, ja koneet voitiin rullata kiitoradalle koelentoa varten. Kiitorata johti tehdashallien välistä pohjoiseen, osittain Pyhäjärven päälle Härmälänsaaren kupeeseen. Pengerretty rata on säilynyt maastossa ja on nykyisin väylänä Härmälänsaareen ja venelaitureille. Lentokonetehtaan oma kiitorata on tärkeä muistomerkki, joka kertoo sotatarviketeollisuuden vaiheista ja tehdasalueen kokonaisvaltaisesta suunnittelusta.



Kokoonpano- eli pihahalli kuului tehtaan funktionalistiseen rakennuskantaan. KUVA E.M. Staf, Vapriikin kuva-arkisto.



Koelentoja varten tehdasalueelta johti kiitorata Pyhäjärven päälle. KUVA E.M. Staf, VApriikin kuva-arkisto

## 1.6 Edustavaa teollisuusrakentamista ja viheralueita

1900-luvun alkupuolella kaupunkikeskustojen liepeille syntyneet tehdasympäristöt ovat kiinnostava rakennushistoriallinen tekijä kaupunkikuvassa. Kuten lentokonetehtas Härmälässä, uudet teollisuuskompleksit perustettiin usein esikaupunkien yhteyteen entiselle viljelysmaalle. Tehdasyhdyskunnat liittyivät ympäröivään kaupunkirakenteeseen vaikka muodostivatkin maisemassa itsenäisen, tuotannon ympärille kehittyneen kokonaisuuden. Edellisen vuosisadan eristäytyneet tehdasmiljööt – omavaraiset ruukkiyhteisöt maaseudun keskellä tai kaupungeiksi kaupungin sisään rakennetut muurien suojaamat tekstiilitehtaat – kehittyivät kohti avoimempaa ja näkyvämpää teollisuusrakentamista.

Tehdasalueitten funktionalistinen, tehtäväorientoitunut suunnittelu ulottui myös ulkoisiin näkymiin. Tehtaan pääsisäänkäynnillä ja konttorirakennuksella oli merkittävä tehtävä yhtiön käyntikorttina ulospäin. Myös keskeiset tuotantorakennukset suunniteltiin arkkitehtonisesti yhtenäiseksi kokonaisuudeksi, kuvaamaan teknisesti ja taidollisesti yliveraista tuotantoprosessia. Uudenaikaisella ja virtaviivaisella rakentamisella haluttiin viestiä yhtiön vauraudesta ja tuotteliaisuudesta.



Tehdasrakennukset juhvalaistuksessa 1937, kuvattuna ilmailuvarikon katolta.  
KUVA E.M. Staf, Vapriikin kuva-arkisto

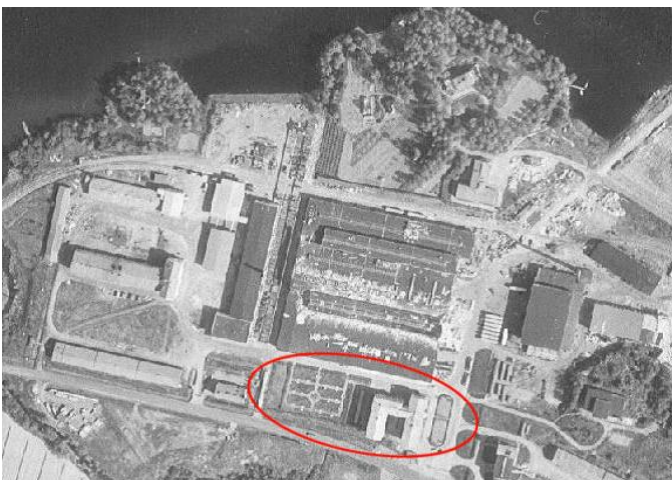


Hallintorakennus alkuperäisessä muodossaan 1936. Pääsisäänkäynti ja toisen kerroksen parvekenäköala korostuvat. KUVA Kanninen, teoksesta Mäkinen 1987.

1900-luvun alkupuolella julkiset viherympäristöt lisääntyivät kaupunkimaisemassa. Esikaupunkien keskeisiksi aiheiksi suunniteltiin puistokujia, vesi- ja istutusalueita. Puisto sai oman sijansa korttelirakenteessa ilman, että sen suoranaisesti täytyi liittyä julkiseen hallintorakennukseen, kirkkoon tai laitokseen. Esimerkiksi Tampereen Viinikassa, Rantaperkiössä ja Härmälässä puistoalueet kuuluivat olennaisina elementteinä uuteen kaupunkikuvaan.

Puutarhataiteen demokratisoituminen näkyi myös teollisuusympäristöissä. Tehtaiden yhteyteen suunnitellut puistot eivät olleet enää johtajan asuinrakennusta ympäröiviä yksityispuutarhoja, vaan edustavia etupihoja, jotka samalla palvelivat työntekijöiden virkistytymistä. Kaupungin viheralueiden lailla tehtaanpuistot oli tarkoitettu edistämään hyvinvointia. Lentokonetehtaan puistoon on alusta lähtien sijoitettu istumapenkkejä, joten puiston on oletettu toimivan virkistyspaikkana esimerkiksi ruokatunnilla.

Yhtä lailla lentokonetehtaan puistolla on ollut edustustehtävä, mihin viittaa puiston geometrinen muotoilu symmetrisine käytävineen. Hallintorakennuksen itäpuolelle, pääsisäänkäynnin eteen muotoiltu soikion muotoinen nurmialue on toiminut funktionalistisen yksinkertaisesti muotoiltuna käyntikorttina johdattamassa tulijan tehdasalueelle.



Hallintorakennuksen ympärille muotoiltu puisto vuoden 1956 ilmakuvassa.



Pääsisäänkäynnin edustan nurmialueet mainoskuvan kehyksenä 1980-luvun puolivälissä.



POHJAKUVA: Tampereen kaupunkikehitys, paikkatiedot.

KUVA Vapriikin kuva-arkisto.



Hallintorakennuksen pääsisäänkäynti nykyasussaan.



Tehtaan puistoa nykyasussaan. Alkuperäiset käytävälinjat ovat hahmotettavissa ja vanha lajisto säilynyt. Suihkulähteen paikalla on istutuksia.



Tehdasalue liittyy kaupunkirakenteeseen. Linja-autojen ja trolley bus -linjan nro 1 päätepysäkki oli Valmetin tehtaan portilla. Töistä lähtö vuonna 1948.

KUVA Jussi Kangas, Vapriikin kuva-arkisto.

## 2 YHTEENVETO – TEOLLISUUDEN RAKENNUSPERINTÖÄ

### 2.1 Kohteen kulttuurihistorialliset arvot

Rakennusinventoinnissa tutkittu kohde, entisen lentokonetehtaan kantatehtaan ympäristö Härmälänrannassa, muodostaa monitasoisen kokonaisuuden, johon kiinnittyy useita arvotekijöitä. Kantatehdas (rakennus 1), hallintorakennus (2), atk-talo (3) ja tehtaan puisto (4) ovat tehdasalueen vanhimpia säilyneitä osia. Alkuperäisessä ympäristössään ja käyttötarkoituksessaan säilyneiden rakennusten alkuperäinen muoto on säilynyt tai edelleen helposti hahmotettavissa.

Rakennusinventoinnin arvoluokituksessa inventoidut kohteet on arvotettu seuraavasti:

Kantatehdas	luokka 1	Säilytettävä. Rakennusteknisesti ja historiallisesti arvokas. Merkittävää teollisuuden rakennusperintöä.
Hallintorakennus	luokka 1	Säilytettävä. Arkkitehtonisesti ja maisemallisesti arvokas. Merkittävää teollisuuden rakennusperintöä.
Atk-talo	luokka 3	Arvokas osana historiallista tehdasaluetta. Säilyttäminen ei välttämätöntä.
Puisto	luokka 2	Säilytettävä. Maisemallisesti ja historiallisesti arvokas. Merkittävä osa historiallista tehdasaluetta.

#### Rakennushistorialliset arvot

Kaikki kolme rakennusta edustavat kertovasti funktionalistista arkkitehtuuria. Arkkitehtoninen arvo perustuu lineaariseen massoitteeluun, ikkunapinnan ja seinäpilareiden vuorotteluun sekä loivaan kattolinjaan. Yksityiskohdista tärkeitä ovat kapeat räystäät sekä eleettömän juhlat sisäänkäynnit ja parvekkeet, Sisätiloissa on hyvin säilyneitä porrastiloja, käytäviä, väliovia ja ikkunaväliseiniä.

Hallintorakennuksessa ja atk-talossa on muutosten myötä myös jälleenrakennuskauden piirteitä, mutta funktionalismin tavoitteet toteutuvat selkeästi rakennusten perushahmossa. Kantatehtaan julkisivussa muutokset ovat häivyttäneet rakennuksen alkuperäistä ideaa, mutta suuriin ikkunapintoihin perustuva ilmava olemus on mahdollista palauttaa.

Rakennusteknisesti rakennukset kuvaavat rakennusaikansa. Hallintorakennus ja atk-talo ovat paikalla muurattuja tiilitaloja betonivälipohjilla. Ratkaisu oli asuin- ja toimistorakentamiselle tyypillinen.

Kantatehtaan rakennushistoriallinen arvo perustuu sen vahvaan rakennustekniseen arvoon. Teräsbetonista valettu pilari – palkki -järjestelmä mahdollistaa pitkät ja korkeat, avoimet hallitilat. Betonirakenteiden muotoilu on yhtenäistä, omaleimaiseksi tunnistettavaa teollisuusestetiikkaa. Kantatehtaan alkuperäisenä säilynyt rakenneratkaisu kertoo autenttisesti teollisuusrakentamisen mittakaavasta ja materiaaleista.

Kantatehtaassa toteutuu teollisuusrakentamisen ja funktionalismin tavoitteleva tarkoituksenmukaisuus. Tuotantoprosessin määrittämät ratkaisut ovat edelleen hahmotettavissa rakennuksen ilmiössä.

Hallintorakennus viestii vanhemmalle teollisuusrakentamiselle ominaisesta edustavuuden vaatimuksesta. Jyhkeä, linnamainen muoto on toiminut luotettavuuden ja vaurauden symbolina yhtiölle.

Puisto hallintorakennuksen vieressä toimii tehdaskokonaisuuden vihreänä porttina, työntekijöiden virkistyspaikkana ja tehtaan edustavana käyntikorttina. Puistossa on piirteitä sekä klassisesta muotopuutarhasta että englantilaisesta metsäpuistosta. Piirteiltään kohtalaisesti säilynyt tehdaspuisto kuvaa teollisuusrakentamisen kokonaisvaltaista suunnittelua.

### Historialliset arvot

Tutkittu kantatehtaan ympäristön kokonaisuus ilmentää autenttisella tavalla suomalaista teollisuushistoriaa. Uusi teollisuudenala, lentokoneiden valmistus, kehitti perinteistä konepajateollisuutta kohti monipuolista hienomekaanista ja teknistä osaamista. Painopiste siirtyi Härmälän tehtaan aikana ulkomaisesta lisenssivalmistuksesta kotimaiseen suunnitteluun.

Valtion lentokonetehtas oli tiiviisti sidoksissa Suomen ilmavoimiin. Osa tehdasalueesta oli vuoteen 1944 asti puolustusministeriön hallussa. Ilmavoimiin, 1930-luvun nousevaan aselajiin, panostettiin maanlaajuisesti. Yhdessä koelentoradan ja ilmailuvarikon kanssa lentokonetehtaalla on arvoa myös osana maamme (sotilas)ilmailun historiaa. Suomalaisen ilmailun historia on verraten lyhyt eikä siitä ole juurikaan säilynyt yhtenäisiä kokonaisuuksia rakennetussa ympäristössä.

Lentokonetehtaan kiinteistö oli tärkeä osa puolustusministeriön mittavaa rakennustoimintaa. Kaikkien tutkittujen rakennusten suunnittelijoina oli naisarkkitehtejä, jotka olivat merkittävä suunnittelijaresurssi puolustushallinnossa. Tehdasrakennukset toteuttivat funktionalismin ja puolustusvoimien yhteneviä päämääriä: tarkoituksenmukaisuutta, taloudellisuutta ja nykyaikaisuutta.

Toisen maailmansodan jälkeen tuotanto Härmälän tehtaalla monipuolistui, kun pääartikkeleiksi tulivat rautatiekalusto ja erilaiset kuljettimet. Valmetin aikainen tuotanto liitti Härmälän tehtaan osaksi Suomen rautateiden kehitystä 1990-luvulle saakka. Sotakorvausajan tuotekehittely synnytti pitkäkestoisia innovaatioita, kuten satamien konttilukin. Konttilukkien tuotantohaarasta tuli sittemmin osa merkittävää vientiteollisuutta.

### Ympäristöarvot

Maisemallisesti hallintorakennus, kantatehdas, atk-talo ja puisto sijaitsevat tehdasalueen ytimessä. Erityisesti hallintorakennus, puisto ja kantatehdas muodostavat kiinteän korttelin, jossa ovat läsnä tehdasmiljöön keskeiset tekijät: tuotanto, konttori ja viheralue.

Suhteessa ympäröivään maisemaan hallintorakennus on tärkeä kiintopiste itään ja etelään avautuvalla, rakenteilla olevalla asuinalueella. Kantatehtaan monimuotoinen itäjulkisivu muodostaa merkittävän seinämän kohti Pyhäjärvelle kaartuvaa Valmetinkatua. Puistotila jatkuu kiveyksien ja tierakentamisen kautta kohti alueen itäpuolista ilmailuvarikon taloa, joka kuuluu samaan funktionalistiseen rakennusperintöön. Yhdessä kantatehtaan ja hallintorakennuksen kanssa muodostuu selkeästi tunnistettava teollisen historian monumentti uudistuvan kaupunkirakenteen keskellä.



## 2.2 Toimenpidesuosituksukset

Inventoidussa rakennuskokonaisuudessa teollisuusrakentamisen perintö on säilynyt hyvin julkisivujen, rakennusmassojen ja sisätilojen suhteen. Muutoksia kokeneet osat eivät ratkaisevasti heikennä kokonaisuuden säilyneisyyttä ja rakennushistoriallisia arvoja. Joiltakin osin alkuperäisiä ratkaisuja on myös mahdollista palauttaa.

### Kantatehdas

- Pilari – palkki -rakenne tulisi säilyttää keskeisenä rakenneratkaisuna
- Rakennusmassaa on mahdollista avata ja osin palauttaa alkuperäistä sakaramuotoa
- Julkisivujen suurten ikkunapintojen idea funktionalistisen vaakaikkunan mitoitusta hyödyntäen on mahdollista palauttaa
- Sisätilojen teollinen mittakaava tulisi säilyttää ja huomioida hallin läpi avautuvat tilasarjat
- Tehdashalliin on mahdollista rakentaa välipohjia; tilajaottelujen ei tule kokonaan peittää alkuperäistä pilari- palkki -järjestelmää
- Kattopalkit säilytettävä näkyvissä
- 1930-luvun betoniportaikat säilytettävä
- Eteläinen ja läntinen julkisivu säilytettävä rajaamaan korttelimaisemaa tehdasalueelle päin
- Itäisen julkisivun ilmettä on syytä yksinkertaistaa ja parantaa sen näkyvyyttä

### Hallintorakennus

- Kookas U-muotoinen rakennusrunko (rakennettu 1936, 1938 ja 1944) säilytettävä
- Ikkunoiden aukotus säilytettävä. Ikkunamalli palautettavissa funktioimitoitusta vastaavaksi (vrt. ilmailuvarikko)
- Kattokulma pidettävä loivana
- Julkisivujen väriasiu pidettävä vaaleana, rappauspinta mahdollisimman sileä
- Itäisen pääsisäänkäynnin ja pohjoisen sisäänkäynnin muotoilut säilytettävä, ulko-ovet materiaaliltaan tyylinmukaisia
- Pohjoispäädyn parveke säilytettävä
- Sisätilojen yhdistävä U-käytävä, 1930-luvun portaikat sekä eteläpäätyjen avoimet salitilat säilytettävä
- Sisätilojen yksityiskohdista kulmien pyöritykset, pylvää, ikkunaväliseinät ja ovien yläpuoliset ikkunat on syytä säilyttää
- Sisäpihan katettu osa (rakennettu 1960) sietää muutoksia

### Atk-talo

- Rakennus sietää muutoksia julkisivujen ja ensimmäisen kerroksen sisätilojen osalta
- Toisen kerroksen asuntomainen huonejärjestys on syytä säilyttää
- Porraskäytävät on syytä säilyttää

### Puisto

- Symmetrinen käytävämuotoilu säilytettävä
- Leveä poikittaistie tulisi integroida paremmin käytävärakenteeseen
- Lajisto on syytä pitää kookkaana ja puistomaisena
- Puistoa kiertävät lehmusrivit säilytettävä
- Käytävät säilytettävä hiekkapintaisina
- Vesiaihe mahdollista palauttaa suihkulähteen paikalle