



# Tampereen rautatieasema ja eteläinen veturihalli

## Rakennushistoriaselvitys

lokakuu 2015

# Sisällys

## Esipuhe

### 1. Inventoinnin tarkoitus ja rajaus

### 2. Katsaus rakennushistoriaan

Tammelan ratapiha  
Eteläinen veturitalli  
Rautatieaseman julkisivukilpailu (1933–34)  
Aseman toteutus ja arkkitehtuuri  
1930-luvun jälkeiset muutokset  
Suunnittelijat

### 3. Rakennusten nykytila ja ajalliset kerrokset

Eteläinen veturitalli  
*Ulkotilat*  
*Sisätilat*  
Rautatieasema  
*Julkisivut*  
*Asemahalli ja -tunnelit*  
*Laiturialueet ja katokset*  
*Toimistotilat*  
*Asemaravintola ja torni*  
*Taloussrakennus*

### 4. Arviointi

Rakennukset kaupunkikuvassa  
*Aikatasot*  
*Näkymät*  
*Jäsentymättömät alueet ja epäpaikat*  
Historialliset ja rakennustaiteelliset erityispiirteet  
*Veturitalli*  
*Rautatieaseman julkisivut*  
*Rautatieaseman piha-alueet ja ympäröivät liikennejärjestelyt*  
*Asemahalli äänimaisemineen*  
*Torni*  
*Laiturikatos*  
Maisemalliset ja historialliset näkökulmat täydennysrakentamisessa  
*Jäsentyneet maisemat ja näkymät*  
*Yllätykselliset korostumat*  
*Veturitallin kohokohdat*  
*Asemarakennuksen kohokohdat*

Arvotarkastelu (taulukko)

Suosituksia tarkennetun rakennushistoriaselvityksen laatijalle

## Lähteet

## Esipuhe

Syksyllä 2014 Tampereen ratapihan ja asemakeskuksen tuleva kehitys sai uudet suuntaviivat, kun vuonna 2013 järjestetyn arkkitehtuurikilpailun voittajaksi valittiin ehdotus ReConnecting Tampere. Suomalaisittain poikkeuksellisen laaja kilpailualue käsittää rautateiden infrastruktuuria ja arkkitehtuuria 1800-luvun jälkipuoliskolta nykyaikaan, ja tulevaisuudessa nämä menneisyyden jäljet limityvät osaksi alueelle suunniteltua laajamittaista uudisrakentamista.

Kuten italialainen restaurointiteorian klassikko Cesare Brandi on todennut, restauroinnissa on keskeisimmillään kysymys siitä hetkestä, jona restauroinnin kohde ”tunnistetaan sen kaksijakoisessa historiallisessa ja esteettisessä olemuksessa” (“il riconoscimento dell’opera d’arte nella sua duplice polarità estetica e storica”). Nämä

sanat kiteyttävät osuvasti myös rakennushistoriallisen selvityksen keskeisimmän tehtävän: rakennetun ympäristön synty- ja kehitysvaiheiden jäljittämisen sekä niiden sisältämien esteettisten ja kulttuuristen erityispiirteiden havaitsemisen mahdollisimman kauaskatseisella ja argumentoidulla tavalla.

Rakennushistoriallisen selvitystyön luonne ja näkökulma on historiallis-esteettisistä lähtökohdista huolimatta lähes aina, kuten Tampereen rautatiealueenkin tapauksessa, lähtöisin myös käytännöllisistä tilankäyttöön ja toimintoihin liittyvistä kysymyksistä. Menneisyyden kerrostumia arvettaessa on hahmotettava myös kaupungin uusiutumisen väistämättömyys – eriaikaisten ja usein visuaalisesti moninaisten kaupunkikuvan fragmenttien ajallinen ja tilallinen

yhteiselo. Rautatiealueiden ja -arkkitehtuurin tavanomaista kaupunkirakentamista voimakkaampi sidos teknologisten ja logististen innovaatioiden historiaan asettaa niiden arvottamiselle ja uudisrakentamiselle tavanomaisesta kaupunkiympäristöstä poikkeavia haasteita. Nämä on pyritty huomiomaan etenkin tämän inventoinnin Arviointi-luvussa alueen kilpailuehdotuksen jatkosuunnittelun näkökulmiin limittyvällä tavalla.

Inventointi on toteutettu heinä-syyskuussa 2015. Lausun kiitokseni fil. yo. Irja Lehtiselle sekä arkkitehti Pirjo Huvilalle avusta rakennuspiirustusten ja muun rakennuksia koskevan aineiston jäljittämisessä.

Turussa 15.9.2015

Panu Savolainen  
FM, arkkitehti

## 1. Selvityksen tarkoitus ja rajaus

Tämän selvityksen tehtävänä on täydentää Tammelan ratapiha-alueen rakennushistoriallista selvitystyötä ja antaa suuntaviivoja historiallisen rakennuskannan arvottamiseen arkkitehtuurikilpailun pohjalta tapahtuvassa yleissuunnittelussa. Selvityksessä kuvataan kohteiden rakennushistoria, dokumentoidaan niiden nykytila sekä arvioidaan niiden arkkitehtoninen, kulttuurihistoriallinen ja kaupunkikuvallinen arvo yleissuunnittelutyössä tarvittavalla tarkkuudella. Selvitys on tilaajan toivomuksesta sisätilojen osalta yleispiirteinen ja keskittyy lähinnä asemarakennuksen julkisiin tiloihin. Selvitystä on täydennettävä tarpeen mukaan asemaa peruskorjattaessa ja asemakaavaa laadittaessa. Yksityiskohtaisemmat esitykset tarkennettun selvityksen sisällöstä on koottu tämän raportin loppuun.

Tämä selvitys käsittää vain Tampereen 1930-luvulla rakennetun rautatieaseman sekä eteläisen veturihallin rautatien toisella puolella, sillä alueen muusta rakennuskannasta on laadittu yksityiskohtainen rakennushistoriallinen selvitys vuonna 2003 (Lyytinen 2003). Pohjoinen veturihalli vuodelta 1874 on uudistettu sisätiloiltaan miltei täydellisesti vuosina 2012–2014, kun se liitettiin osaksi Tornihotellin uudisrakennusta. Näin ollen tämä selvitys käsittää asemarakennuksen ohella ainoastaan eteläisen veturihallin, josta ei ainoana rautatiealueen rakennuksista ole aiemmin laadittu vastaava selvitystä. Veturitalleista on vuonna 2001 laadittu kaupunkikuvalli-

nen selvitys (Kosunen 2001).

Rautatieasema ja veturitallit kuuluvat valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin ympäristöihin, joista Museoviraston alueita koskeissa kuvauksissa todetaan seuraavaa:

*”Tampereen rautatieasema on maailmansotien välisen ajan merkittävimpiä asemarakennushankkeita Suomessa. Asema muodostaa kaupunkikuvallisesti vaikuttavan katu-tilan päätteen ruutukaava-alueen halki kulkevalle Hämeenkadulle. Asema-alueen kulttuurihistoriallisesti merkittävimpiä rakennuksia ovat funktionalistinen asemarakennus vuodelta 1936 sekä radan itäpuolella olevat kaksi veturitallia vuosilta 1874–1930. Punatiilinen asema- ja veturitallirakennusten sarja liittyy itäpuolella olevaan Tullinaukion rakennuskantaan ja sillä on suuri kaupunkikuvallinen merkitys.”*

([http://www.rky.fi/read/asp/r\\_kohde\\_det.aspx?KOHDE\\_ID=2197](http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=2197), viitattu 12.8.2015)

Museovirasto on tehnyt asemarakennuksesta suojeluesityksen vuonna 1997, ja asemarakennus kuuluu ympäristöministeriön sopimukseen valtakunnallisesti merkittävien asema-alueiden suojelusta (YM, päätös 9.12.1998 diarionro 2/562/96).

Veturitallien ja niiden välissä sijaitsevan tornihotellin asemakaava on vuodelta 2002. Eteläinen veturitalli on määritelty yleisten ra-

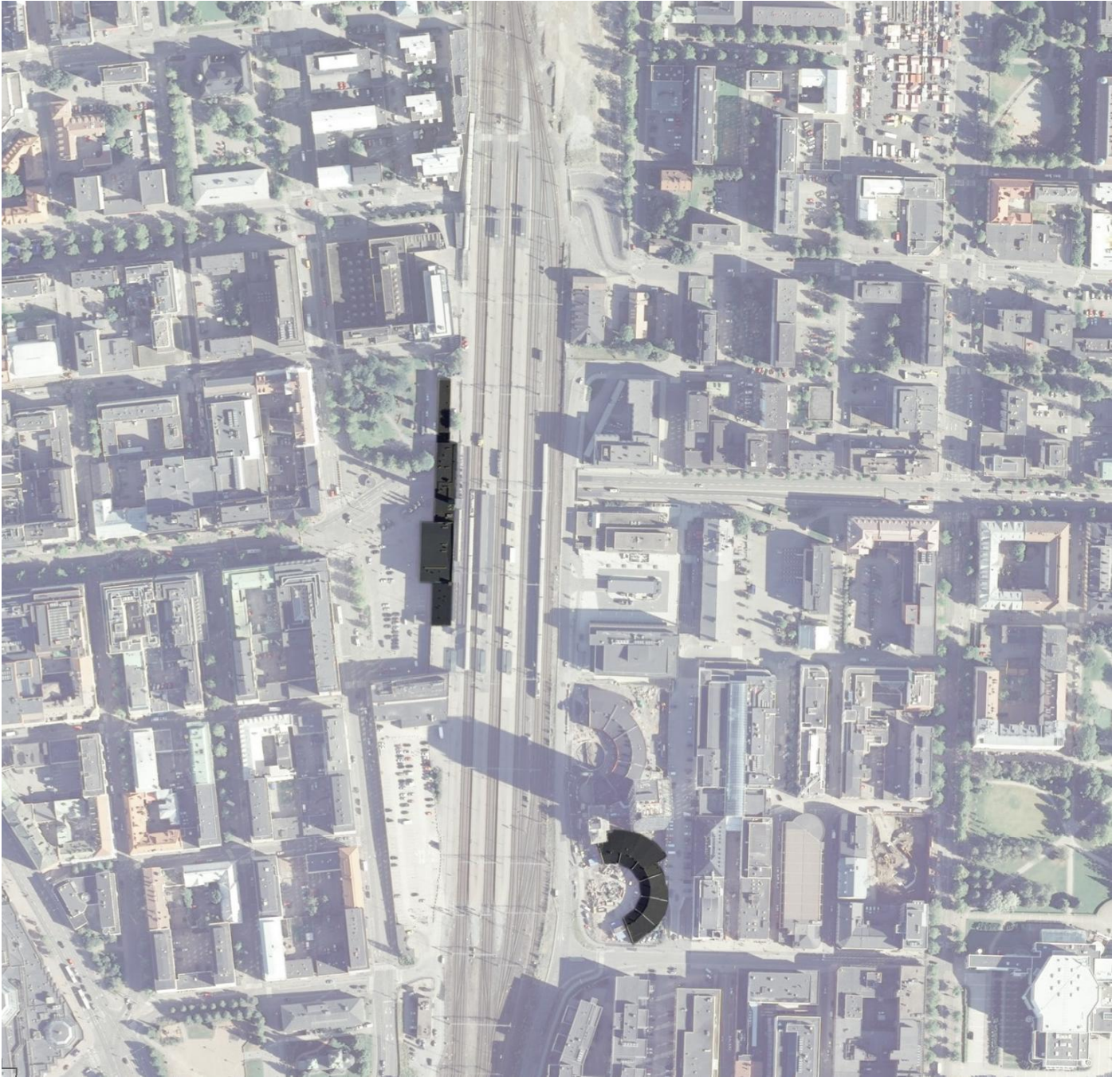
kennusten ja toimistorakennusten korttelialueeksi, jolle saa rakentaa myös liiketilaa. Veturitalli on varustettu suojelumerkinnällä sr2 (*”Kulttuurihistoriallisesti arvokas ja kaupunkikuvan säilymistä kannalta tärkeä rakennus. Rakennusta ei saa purkaa. Rakennuksessa suoritettavien korjaus- ja muutostöiden tulee olla sellaisia, että rakennuksen kulttuurihistoriallisesti arvokas ja kaupunkikuvan kannalta merkittävä luonne säilyy...”*).

Selvitys perustuu Valtionrautateiden piirustusarkiston ja Tampereen museoiden valokuva-arkiston aineistoihin, aikakauden rautatiearkkitehtuuria käsittelevään kirjallisuuteen sekä paikan päällä elokuussa 2015 toteutettuun inventointiin.

Raportti rakentuu kolmesta pääluvusta, joista ensimmäisessä kuvataan veturitallin ja asemarakennuksen rakennushistoria arkistolähteiden pohjalta. Toisessa luvussa arvioidaan rakennusten säilyneisyys ja niissä näkyvät ajalliset kerrokset. Kolmannessa luvussa syvennytään rakennusten kaupunkikuvalliseen merkitykseen sekä sellaisiin tärkeisiin erityispiirteisiin, joiden säilyttäminen ja korostaminen tulisi ottaa huomioon alueen suunnittelussa. Kolmannen luvun huomioita on tarkoituksenmukaisessa määrin kontekstoitua aiempien selvitysten näkökulmiin.

Raportti on laadittu ennen kaikkea vuonna 2014 arkkitehtuurikilpailun perusteella tehtävää yleissuunnittelua varten. Viimeis-





*Selvityksen kohteet, rautatieasema ja eteläinen veturitalli, vuoden 2014 ilmakuvassa.*

tään inventointia toteutettaessa on käynyt ilmi, että etenkin asemarakennuksen kiinteän sisustuksen ja yksityiskohtien osalta työtä on tulevaisuudessa täydennettävä laajalti. Rakennuksen tekniset ja sosiaaliset ulottuvuudet liittyvät olennaisesti sen rakennusvaiheisiin, ja tulevassa tarkentavassa selvityksessä olisi huomioitava

tämä laaja-alainen näkökulma rakennustaiteen yhteiskunnallisiin, liikeyhteellisiin ja teknisiin ulottuvuuksiin. Koska kysymyksessä on erityisen merkittävä asemarakennus ja Tampereen keskustan maa-merkki, selvitystyötä on tulevaisuudessa täydennettävä siten, että se palvelee myös asemarakennuksen mahdollista asemakaavallista

suojelua sekä ennen pitkää tehtävää peruskorjausta ja restaurointia mahdollisimman monipuolisesti.

## 2. Katsaus rakennushistoriaan

### Tammelan ratapiha

Hämeenlinna–Tampere-rata valmistui vuonna 1876, vajaa kaksi vuosikymmentä sen jälkeen kun rautateiden rakentaminen oli alkanut Suomessa. Rautatie ja sen mukanaan tuoma ratapiha asema- ja tallirakennuksineen vaikutti merkittävästi Tampereen kaupunkikuvaan ja kaupunkirakenteeseen. Vuonna 1877 radan itäpuolella sijainnut Kyttälän esikaupunki liitettiin Tampereeseen, ja kaupunkikeskustan painopisteen laajeneminen kohti itää alkoi. Tammelan kaupunginosa rakentui vuonna 1887 vahvistetun asema-kaavan perusteella.

### Eteläinen veturitalli

Eteläinen veturitalli on rakennettu kolmessa vaiheessa vuosina 1896, 1901 ja 1934. Sen pohjoispuolella sijaitseva, nykyään Tornihotelliin kuuluva veturitalli on alueella sijainneista veturitalleista vanhin, vuodelta 1874. Eteläisen veturitallin eteläpuolella sijainnut kolmas veturitalli on sittemmin purettu.

Eteläinen veturitalli edustaa Valtionrautateiden rakennuttamista veturitalleista yleisempää, ympyräkaaren muotoista tyyppiä. Vaikka veturihalleja varten laadittiin aina yksilölliset piirustukset, ne noudattivat kaikkialla jokseenkin yhdenmukaisia teknisiä ja rakenteel-

Rautatiealueen varhaisimmasta vaiheesta on jäljellä enää yksi rakennus: vuosina 2012–2014 Tornihotelliin integroitu pohjoinen veturitalli. Vuonna 1876 valmistunut puinen rautatieasema purettiin uuden aseman tieltä vuonna 1934, ja valtaosa rautatiealueen säilyneestä rakennuskannasta on peräisin 1900-luvun ensimmäiseltä puoliskolta.

Tämän selvityksen kohteena olevat asemarakennus ja eteläinen veturitalli ovat rautatiealueen keskeisimpiä rakennuksia niin kaupun-

nia periaatteita (Suomen valtion rautatiet 1862–1912, 254–257, 337–338). Valtionrautateilla oli vuoden 1910 lopussa käytössä yhteensä 78 veturitallia, joissa oli tilaa yhteensä 481 veturille (ibid, 256).

Eteläisen veturitallin kahdeksan pilttuuta käsittänyt osa rakennettiin vuonna 1896. Sitä laajennettiin eteläpuolelle neljällä pilttuulla vuonna 1901, ja uudet pilttuut tehtiin vuonna 1897 vahvistetun normaalimitan mukaisiksi (16,6) aiemman 14,9 metrin sijaan. Veturihallin suunnittelijana toimi arkkitehti K. K. Stier. Alkuperäisiä ovia ja kiinteitä rakennusosia on

kikuvan, kulttuurihistorian kuin arkkitehtuurihistoriansakin lähtökohdista. Vaikka maisema niiden ympärillä on elänyt voimakkaasti aivan viime vuosinakin, kummankin rakennuksen merkitys rautatiealueen menneisyydestä kertovana monumenttina on merkittävä niin kaupunkikuvallisen kokonaishahmon kuin yksityiskohtienkin tasolla. (Lyytinen 2003, Ratapihan pohjoispään ja Tammelan länsiosan kaupunkikuvaselvitys 2004)

vuosien saatossa muutettu ja korjattu. Alkuvaiheessa pilttuut lämmitettiin höyrykattiloilla, joita oli joka kolmannessa pilttuussa.

Veturitallin neljää pohjoisinta pilttuuta pidennettiin vuonna 1934. Samalla etelästä lukien viidenteen veturihalliin rakennettiin välipohja, ja alakerta varustettiin sosiaalitilojen. Pohjoisin veturihalli jaettiin kahteen kerrokseen, joihin sijoitettiin pukuhuoneet ja sauna vuonna 1947. Veturitallit poistettiin alkuperäisestä käytöstään 1990-luvun alussa, ja sen jälkeen niissä on sijainnut toimisto-, korjaamo- ja varastotiloja.



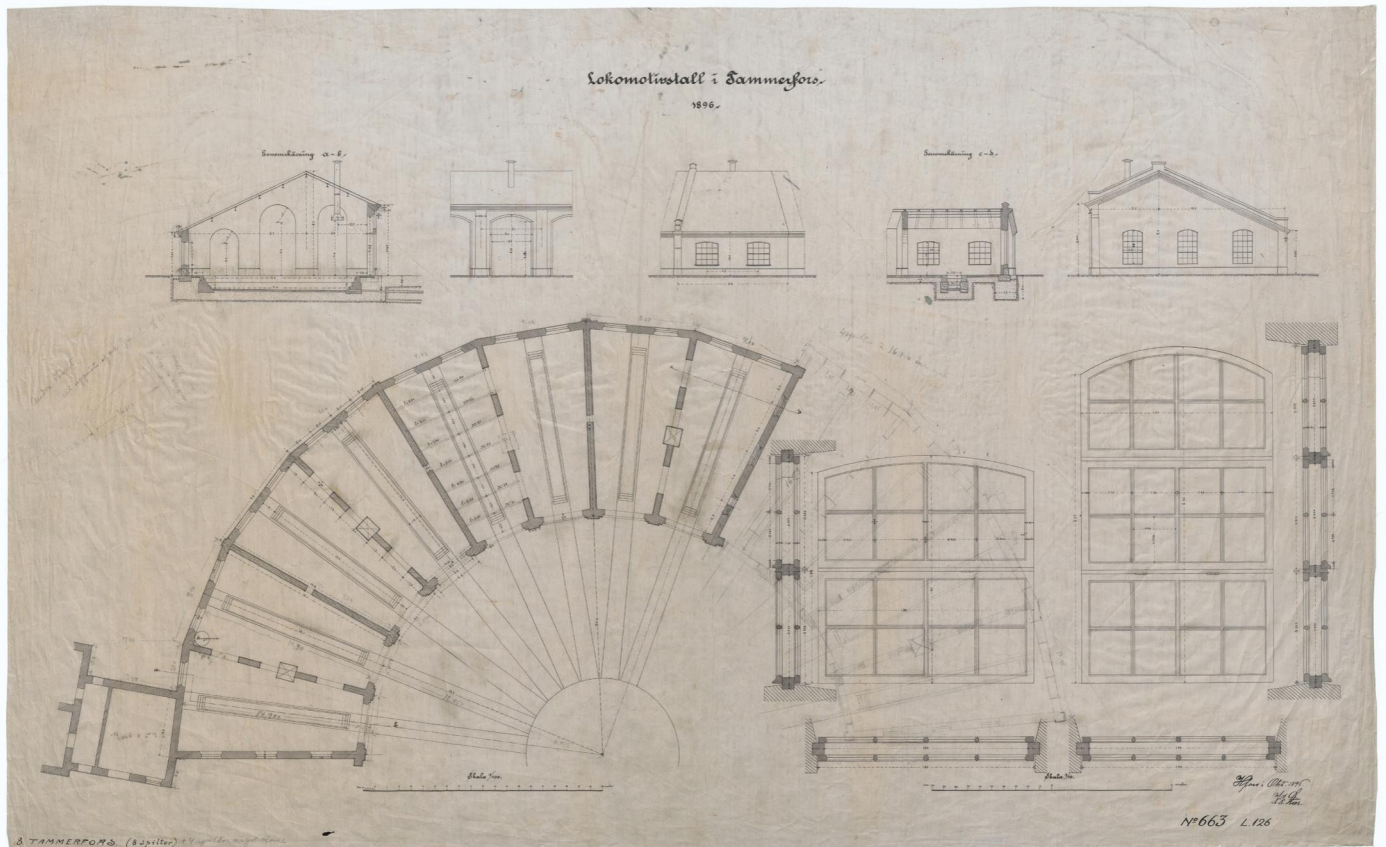


*Tammelan ratapiha kuvattuna eteläisen veturitallin pihalta kohti rautatieasemaa. Kuva: Panu Savolainen.*

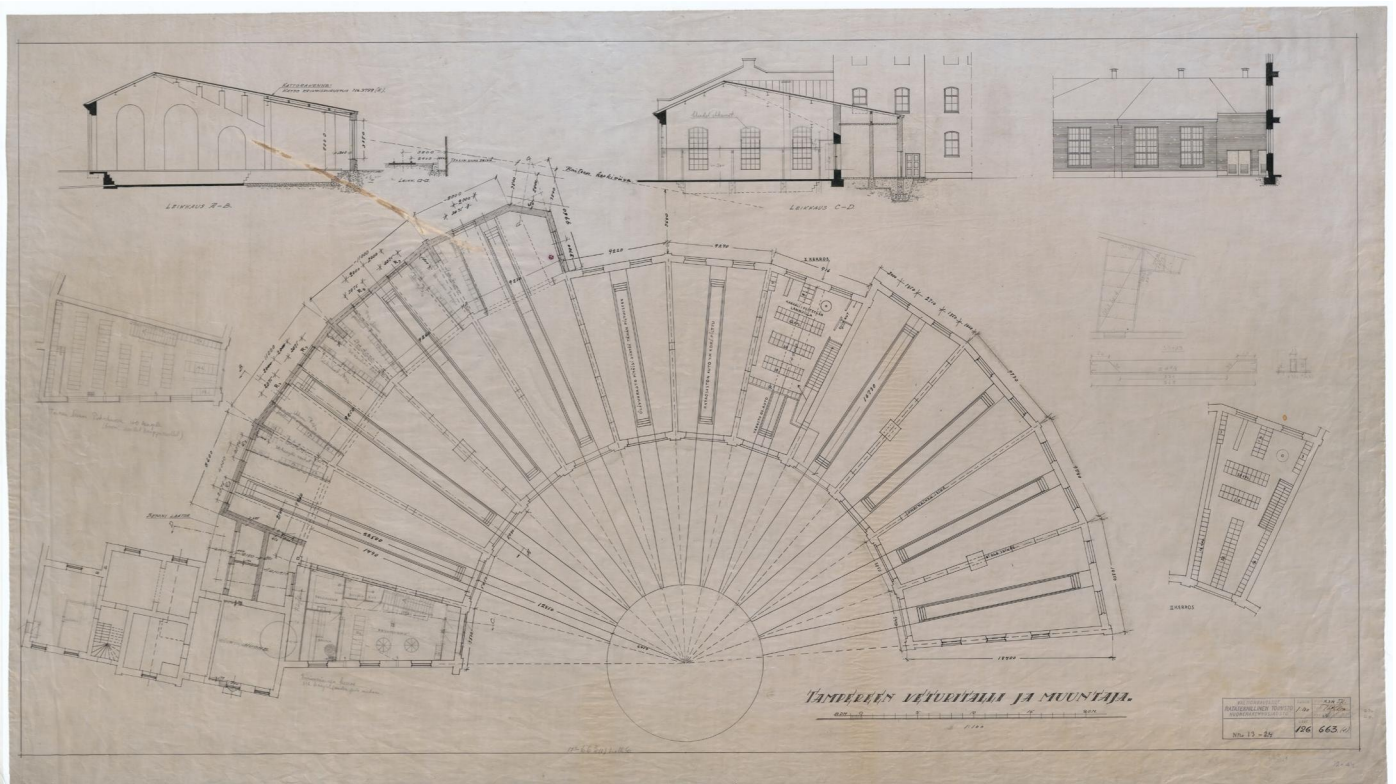


*Eteläinen veturitalli nykytilassaan. Kuva: Panu Savolainen.*





Eteläisen veturitallin piirustus vuodelta 1896. Viisi vuotta myöhemmin rakennetut neljä eteläistä pilttuuta on lisätty samaan piirustukseen himmeällä. Kansallisarkisto.



Eteläisen veturitallin muutospirustus vuodelta 1934, jolloin neljää pohjoista pilttuuta pidennettiin ja viides pilttuu etelästä laskien muutettiin pukuhuonetiloksi ja jaettiin kahteen kerrokseen. Samaa piirustukseen on lisätty pohjoisimpaan pilttuuseen vuonna 1947 tehdyt muutokset. Kansallisarkisto.

## Asemarakennuksen julkisivukilpailu (1933–34)

Tampereen uuden asemarakennuksen suunnittelun taustalla olivat 1930-luvun alussa valmistuneet ratapihan uudistukset. Helsingin rautatieaseman tapaan (1904) siitä järjestettiin keväällä 1933 arkkitehtuurikilpailu. Julkisivukilpailu ("Fasadtävlan") oli oheistettu rautatiehallituksessa laaditulla pohjapiirroksella sekä periaateleikkauksella. Pohjapiirrokseseen sallittiin muutoksia, mutta asemalaitureiden sijainti toisen kerroksen tasolla sekä koko rakennuksen korkeinen asemahalli kuuluivat kilpailuohjelman vaatimukseen (Arkkitehti 2/1934, 25, Valanto 1984, 75).

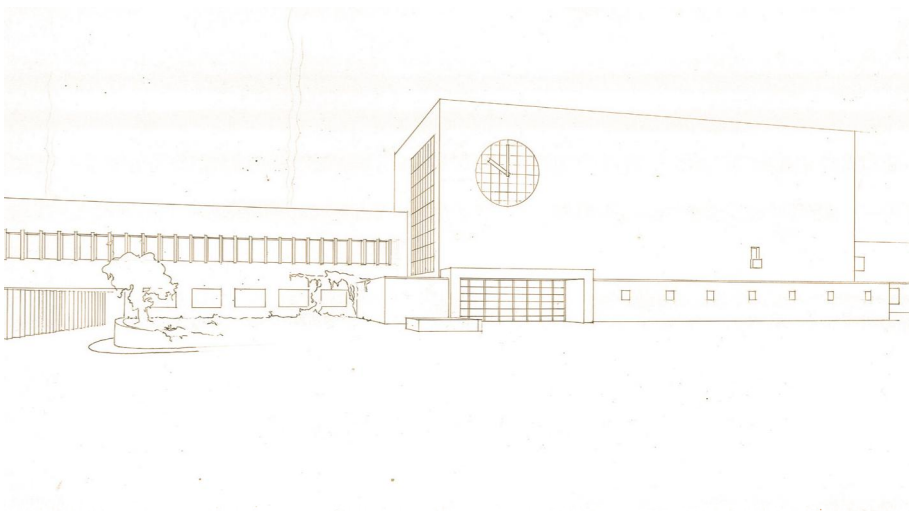
Kilpailuehdotuksia saapui kaikkiaan 67 kappaletta, joista valtaosa oli funktionalistisia. Kilpailun ratkaisu julkistettiin Arkkitehti-lehden numerossa 2/1934. Ensimmäistä palkintoa ei jaettu,

ja toimeksiannon sai lopulta lunnastukseen yltänyt kaksikko Otto Flodin ja Eero Seppälä ehdotuksellaan "Kruckenberg". Flodin ja Seppälän ehdotuksessa ei ollut tornia, ja selostuksessaan he myös korostivat pyrkimystään ratkaista kilpailuohjelma ilman tornia. Lyhentääkseen välimatkaa asemalaitureilta odotushalliin he olivat myös muokanneet kilpailuohjelman pohjakaavaa suhteellisen paljon. Lautakunta totesi Flodin ja Seppälän ehdotuksesta seuraavaa:

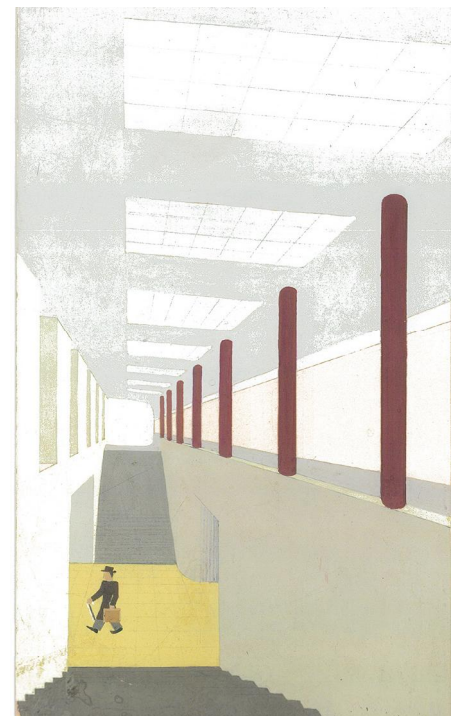
*"Erittäin mielenkiintoinen ja omalaatuinen yritys luoda asematalosta massavaikutukseen perustuva, ilman tornia oleva monumntaalirakennus Hämeenkadun päätökseksi. Rakennus on kaunis ja rakennustaiteellisesti vaikuttava, myöskin ravintola-siipirakennus on onnistuneesti ratkaistu. Esteettisessä pyrkimyksessä aikaan-*

*saada ehjäpintainen kuutio, jonka Hämeenkadulle kääntyvää sivua hallitsee yksinomaan sisäänkäytäväaukko kellotauluineen, on tekijä kuitenkin mennyt liian pitkälle ja rakennuksen tarkoitukselle vie raaseen henkeen. Tästä pyrkimyksestä johtuen on tekijä joutunut erinäisiin vaikeuksiin pohjaratkaisussa, mikä tekee ehdotuksen hyväksikäyttämisen sellaisenaan mahdottomaksi. Ehdotuksessa piilee kuitenkin ote, jota kehittämällä ja pohjasovituksessa esiintyviä heikkouksia korjaamalla mahdollisesti voidaan kehittää tyydyttävä ratkaisu." (Arkkitehti 2/1934, 28).*

Puutteista huolimatta palkintolautakunta lunasti Flodin ja Seppälän ehdotukseen 6000 markalla ja asetti sen jatkosuunnittelun pohjaksi.



*Otto Flodin ja Eero Seppälän kilpailuehdotus "Kruckenbergin" perspektiivipiirroksat. Pääjulkisivun opaalilasista kellotaulusta he joutuivat sittemmin luopumaan, mutta asemalaiturien katosrakenteissa arkkitehdit pääsivät toteuttamaan jopa kilpailuehdotustaan innovatiivisempia rakenteellisia ratkaisuja. Valtionrautatien piirustusarkisto.*



## Aseman toteutus ja arkkitehtuuri

Arkkitehtuurikilpailun ratkettua tammikuussa 1934 Flodin ja Seppälä laativat lopullisen suunnitelman pääpiirustukset kevään 1934 aikana. Heidän toukokuussa pääväämissään ja rautatiehallituksen kesäkuussa hyväksymissä piirustuksissa suunnitelma oli kokenut useita muutoksia.

Tuomaristossa epäilyksiä herättänyt pohjakaava oli muutettu tehokkaammaksi ja rakennuksen runkosyvyyttä kasvatettu. Lisäksi suunnitelmaan oli lisätty lähes kaikissa muissa kilpailuehdotuksissa ollut torni. Kaupunkikuvalliselta kannalta merkittävä muutos oli tornin lisäämisen ohella asemahallin suuren ikkunan siirto pohjoisseinältä länsiseinälle, jonne Flodin ja Seppälä olivat kilpailuehdotuksessaan esittäneet suurta, opaalilasilla peitettyä valaistua kellotaulua. Lisäksi laitureiden puolelle suunnitellut neljännesympyräkaaren muotoiset sisäänkäynnit ja ikkunaseinät oli korvattu yhtenäisellä rapatulla julkisivulla.

Kun valmis asemarakennus julkaistiin Arkkitehti-lehdessä, Flodin ja Seppälä piikittelivät ilmeisen

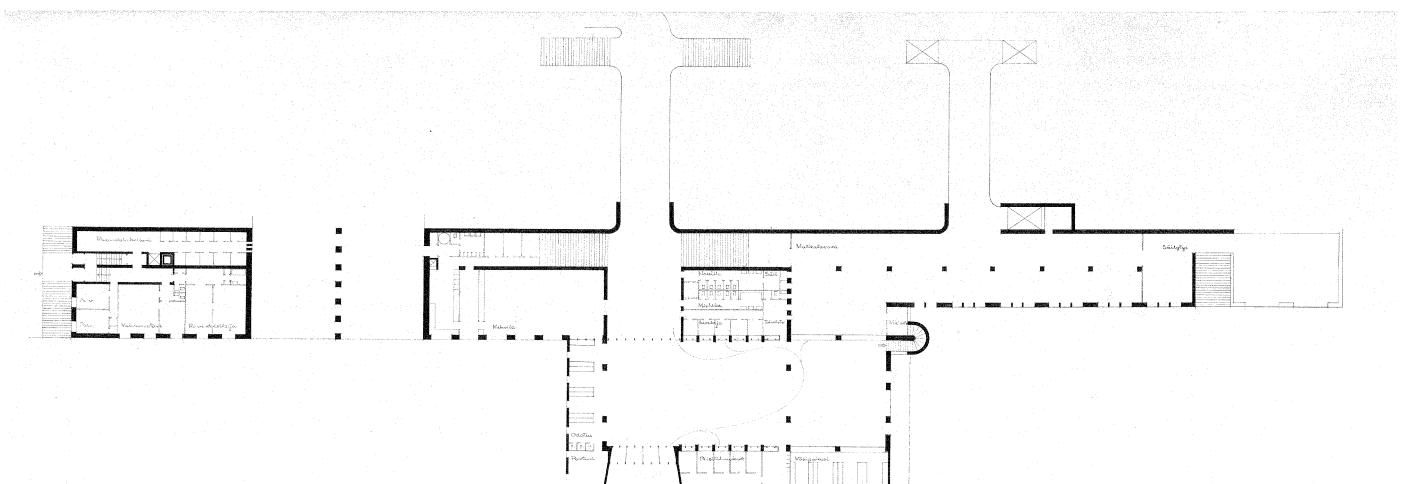
ärsyntyneinä erityisesti rautatiehallituksen vaatimaa tornia, jota he pilkkasivat ”tornikkeeksi”:

*”Luonnoksemme ratkaisu perustui pohjasovituksen uudestijärjestykseen, jossa eri tarkoituksiin varatut ja eri korkeuksia vaativat tilat määräsivät rakennuksen luonteen. Keskushalli tuli tällöin muodostamaan kohokohdan, ja ohjelmassa edellytetty torni oli keinotekoisena jätetty pois. Lopullisissa piirustuksissa tehtiin rautatiehallituksen vaatimat asialliset muutokset pohjiin ja siinä yhteydessä myös muutamia sellaisia muutoksia, joista allekirjoittaneet ovat eri mieltä, kuten keskushallin valaistuksen muuttaminen ja rakennuksen varustaminen ’tornikkeella’ eräiden piirien tyydyttämiseksi. ...” (Arkkitehti 7/1937, 97)*

Aseman rakennustyöt alkoivat vanhan aseman purkamisella kesällä 1934, ja loppukesästä saatettiin aloittaa uuden aseman perustustyöt. Asema rakennettiin kolmessa vaiheessa edeten etelästä kohti pohjoista. Ensimmäinen valmistui asemahalli ja sen eteläpuolinen toimistosiiپی loppuvuodesta 1935.

Vuoden 1936 keväällä aloitettiin toinen rakennusvaihe, joka käsitti alikulkutunnelin, asemaravintolan ja tornin. Toinen rakennusvaihe valmistui loppuvuodesta 1936. Kolmas rakennusvaihe, aseman pohjoisosassa sijainnut autohalli ja talousrakennus, valmistui vuonna 1938. Toisin kuin useissa julkaisuissa esitetään, asemarakennuksen eteläsiipeä ei korotettu Flodin ja Seppälän suunnitelmien mukaan vuonna 1937, vaan korotus tehtiin vasta vuonna 1948. (Tiedot rakentamisen etenemisestä perustuvat Tampereen museoiden valokuva-arkiston rakennusvaiheessa olevaa asemaa kuvaavien valokuvien päiväyksiin).

Asemarakennuksen toimintoja on sittemmin muutettu laajalti. Alkuaan katutasossa oli asemahallin etelälaidalla lipunmyyntitiskit ja pohjoislaidalla kahvila. Asematunnelin sisäänkäynnin molemmin puolin olivat, rautateiden kirja-kauppa, parturi ja asemakonttori. Katutason eteläinen osa oli matkatavaratilaa, ja eteläpuoleinen tunneli oli varattu matkatavaroiden kuljettamiseen laitureille. Katutunnelin pohjoispuolisessa

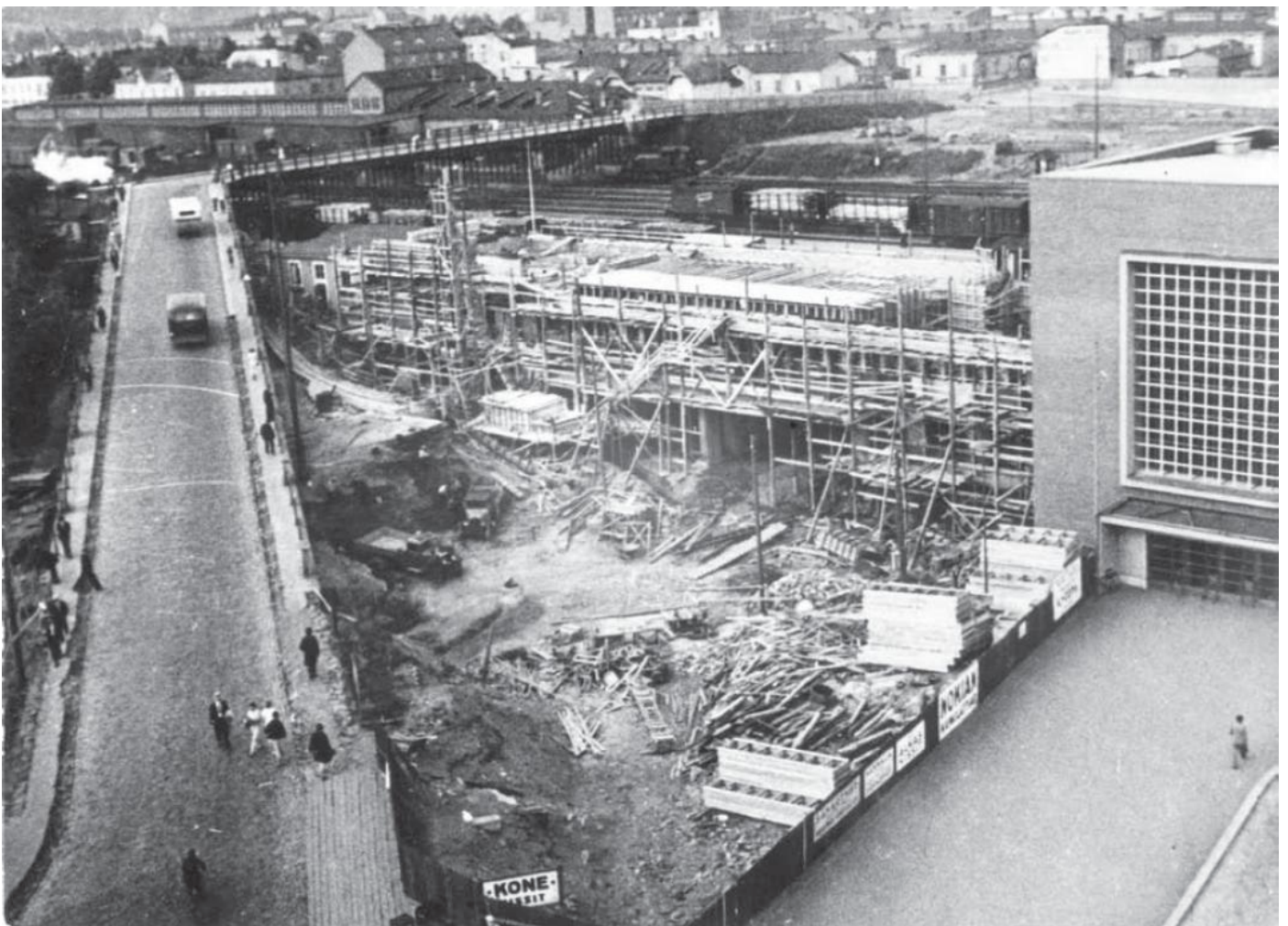


*Kilpailuehdotuksen katutasokerroksen (asemahallin lattiataso) pohjapiirros. Seppälä ja Flodin joutuivat työpiirustusvaiheessa tekemään palkintolautakunnan vaatimia parannuksia tilaratkaisuihinsa. Valtionrautatiedien piirustusarkisto.*





*Tampereen vanha rautatieasema (valmistunut 1876) juuri ennen purkamistaan marraskuun lopussa 1933. Kuva on otettu rautatien ylittäneeltä puurakenteiselta sillalta, jonka korvaaminen alikululla oli yksi vuoden 1933 arkkitehtuurikilpailun vaatimuksista. Tampereen museoiden kuva-arkisto.*



*Aseman julkisivukilpailun yksi tärkeimmistä tavoitteista oli ratapihan ylittäneen sillan korvaaminen alikululla. Kuvassa vanha silta ja rakenteilla oleva toinen rakennusvaihe, asemaravintola sen allittavine alikulkutunneleineen kesällä 1936. Tampereen museoiden kuva-arkisto.*

osassa oli maantasossa autohalli, kellaritilaa sekä ravintolahenkilökunnan asuntoja.

Toinen kerros sijaitsi laituritasossa. Se käsitti sekä aseman julkisia tiloja että toimistotilaa. Laiturialueeseen rajautuvia tiloja olivat etelästä lukien posti, junanlähettäjien toimisto, vahtimestarin toimisto, junamiehistön tilat, naisten odotushuone ("naistenhuone"), odotushuoneet sekä asemaravintola keittiöineen. Asema-aukion puolella sijaitsivat lennätin, asemakassa sekä asemapäällikön toimisto, josta oli käynti pääjulkisivun sirolle parvekkeelle.

Korkean asemahallin sivuilla olevassa kolmannessa ja neljännessä kerroksessa oli rautatiehallinnon toimistotilaa sekä muun muassa lennätinmekaanikkojen huone, puhelinkeskus sekä liikenneosaston henkilökunnan opetus- ja luentuhuone. Neljännen kerroksen toimistotiloiksi varattuja alueita ei alkuaan tarvittu, ja ne sisustettiin käyttöön väliseinin vasta vuonna 1942. Kellarikerroksessa oli teknisiä tiloja sekä varastotilaa.

Rakennuksen julkisivut verhottiin erikoisvalmisteisilla, poikkeuksellisen ohuilla julkisivutiilillä lukuun ottamatta laiturialueen ensimmäistä kerrosta, joka valaistuksen

tehostamiseksi rapattiin ja maalattiin. Julkisivutiilet ja leveä, tiilenlevyinen saumaus ovat olennainen osa aseman julkisivuilmettä.

Betoninen torni jätettiin rappamatta ja siveltiin kivennäisvärillä. Puhdasvalupintainen torni oli 1930-luvun puolivälissä poikkeuksellisen moderni ratkaisu.

Rakennuksen puhdaslinjainen tiilifunktionalismi käsitti kaksi rakenteellista yksityiskohtaa, jotka olivat ajan oloissa rakenteellisesti ja arkkitehtonisesti innovatiivisia. Näihin kahteen myös Flodin ja Seppälä tarttuivat Arkkitehti-lehden artikkelissaan (7/1937, 102). Asemahallin sisäkaton 14 metrin jännevälillä kattanut rautabetonilaatta oli vain 8 senttimetriä paksu lukuun ottamatta haitarimaisesti taitetun laatan vahvistettuja särmämiä. Yhtä lailla huomiota herättävä rakenteellinen yksityiskohta oli päälaiturikatoksesta, jota arkkitehdit kehittivät kilpailuehdotustaan hienostuneemmaksi. Kolmilapaisen teräsbetonilaatan paksuus oli vain 7 cm, ja sitä kannattelivat katoksen muotoa seuraavat palkit. Kenties tietoisesti arkkitehdit sivuuttivat ylenkatsomansa asematornin betonirakenteet, jotka olisi etenkin tornin huipulla olevan lipan osalta voinut yhtä hyvin nostaa kolmanneksi rakenteellisesti innovatiiviseksi detaljiksi. Rakenteiden osalta on mainittava myös lujuuslaskelmat laatineet ratainsinöörit Arvi Peitsara ja Tauno Rynnänen rautatiehallinnon sillanrakennusosastolta (ibid.).

Flodinilla ja Seppälällä oli selkeä työnjako, sillä Flodinilta ti-



*Asemahallin lattian betonivalu  
10.7.1935. Tampereen  
museoiden kuva-arkisto.*



lattiin julkisivut kun taas Seppälä palkattiin kilpailun jälkeen Valtionrautateille, jolloin hänelle lankesi kaikkien muiden työpiirustusten laatiminen. Etenkin keväältä 1935 on säilynyt useita Eero Seppälän laatimia viehättävää yksityiskohtaisia detaljipiirustuksia. Nämä käsittävät detaljeja aina lippuluukkujen eterniittilevyjen sijoittelusta kassalaatikoiden periaatepiirustuksiin, asemaravintolan makeis- ja tupakkakaappiin sekä ikkunaverhojen kiinnitysdetaljeihin. Flodin ja Seppälä loivat asemarakennukselle myös oman kirjasintyyppin, jota käytettiin opasteissa ja esimerkiksi ovien reliefikirjasimissa. Asematunnelissa oli katossa kiskojen varassa liukuvat opastetaulut, joista alaslaskettavin kirjasimin ja numeroin osoitettiin junien lähtöajat ja -paikat.

Sisätilojen pinnoissa kiinnitettiin erityistä huomiota kestävyteen.

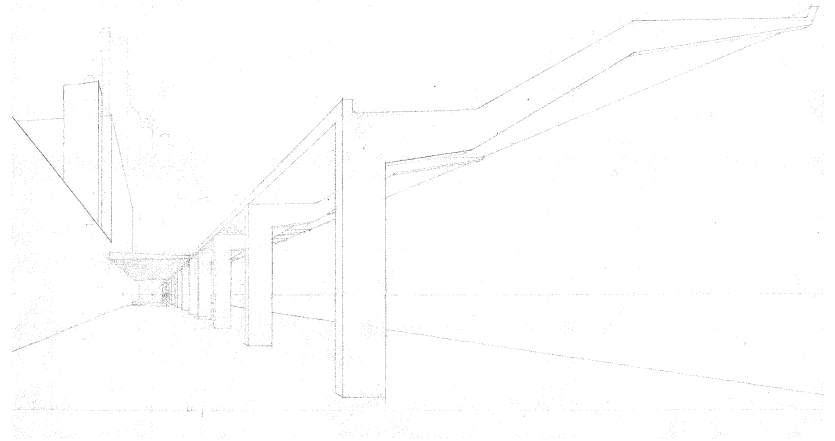
*Eero Seppälän työpiirustusvaiheen perspektiivipiirustus päälaiturikatoksesta. Valtionrautatien piirustusarkisto.*

Kaikkein vilkkaimman jalankululiikenteen tilat – keskushalli, tunneli ja alakahvila – päällystettiin graniittisepelimosaikeilla, jonka katsottiin kestäväksi saatavilla olleista materiaaleista raskasta kulutusta parhaiten. Matkatavaratiloissa käytettiin duromiittia ja asemaravintolassa tammista sauvaparkettia. Rakennuksen toimisto- ja taustatiloissa käytettiin linoleumia ja kumimattoa.

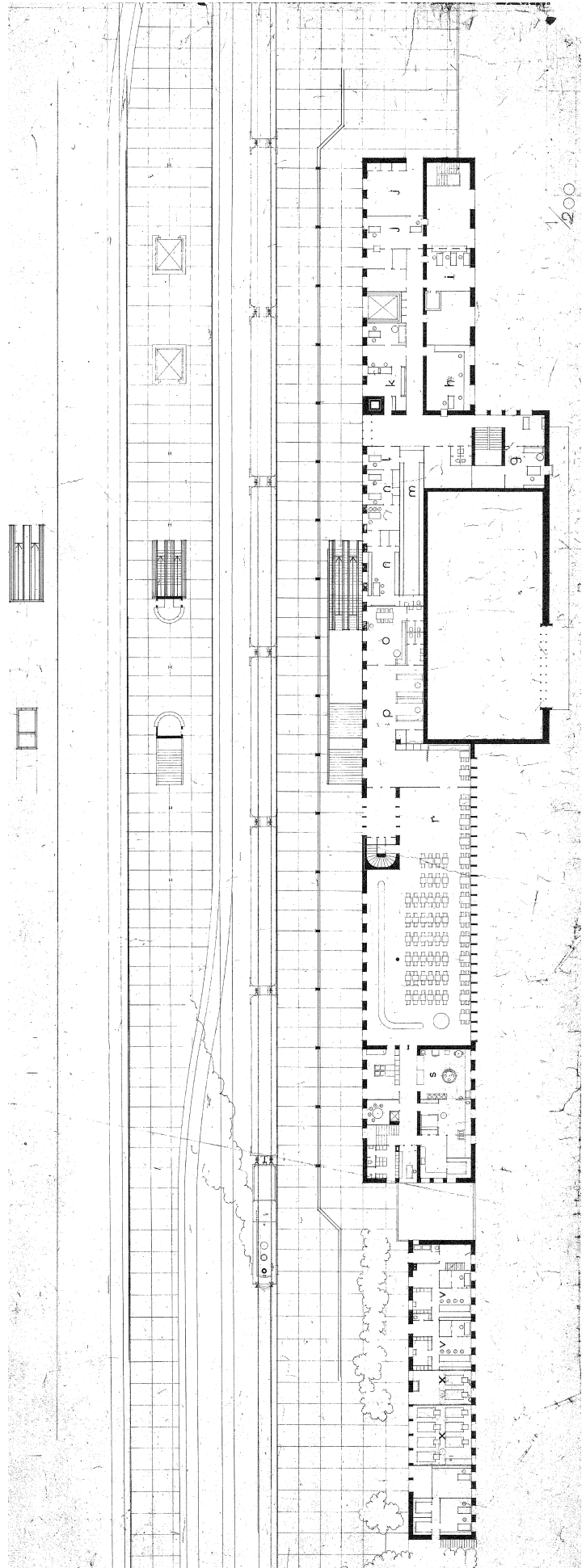
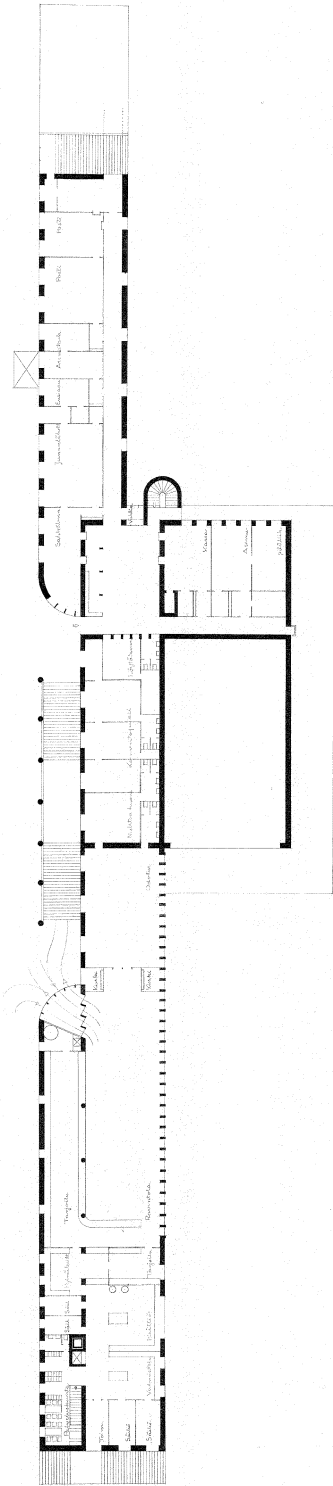
Tampereen rautatieasema on lähes samanaikainen kuin Jaakko Laaksovirran ja Bertel Strömmerin suunnittelema, vuonna 1938 valmistunut Tampereen funktionalistista tyyliä edustava linja-autoasema.

Tampereen rautatieasema on monumentaalisuudessaan sekä kau-

punkikuvalliselta asemaltaan poikkeuksellinen verrattuna maamme muihin vastaavan aikakauden asemarakennuksiin. Porin, Riihimäen ja Kuopion asemat, jotka suunniteltiin rautatiehallituksessa vuosina 1933–35, edustavat siirtymävaihetta funktionalismiin. Turun aseman (1940) ohella ne ovat kuitenkin mittasuhteiltaan vaatimattomia ja toiminnallisilta ratkaisuiltaan perinteisiä suhteutettuna Tampereen aseman funktionalistiin liikennejärjestelyihin ja monumentaaliseen kaupunkikuvalliseen ilmeeseen.



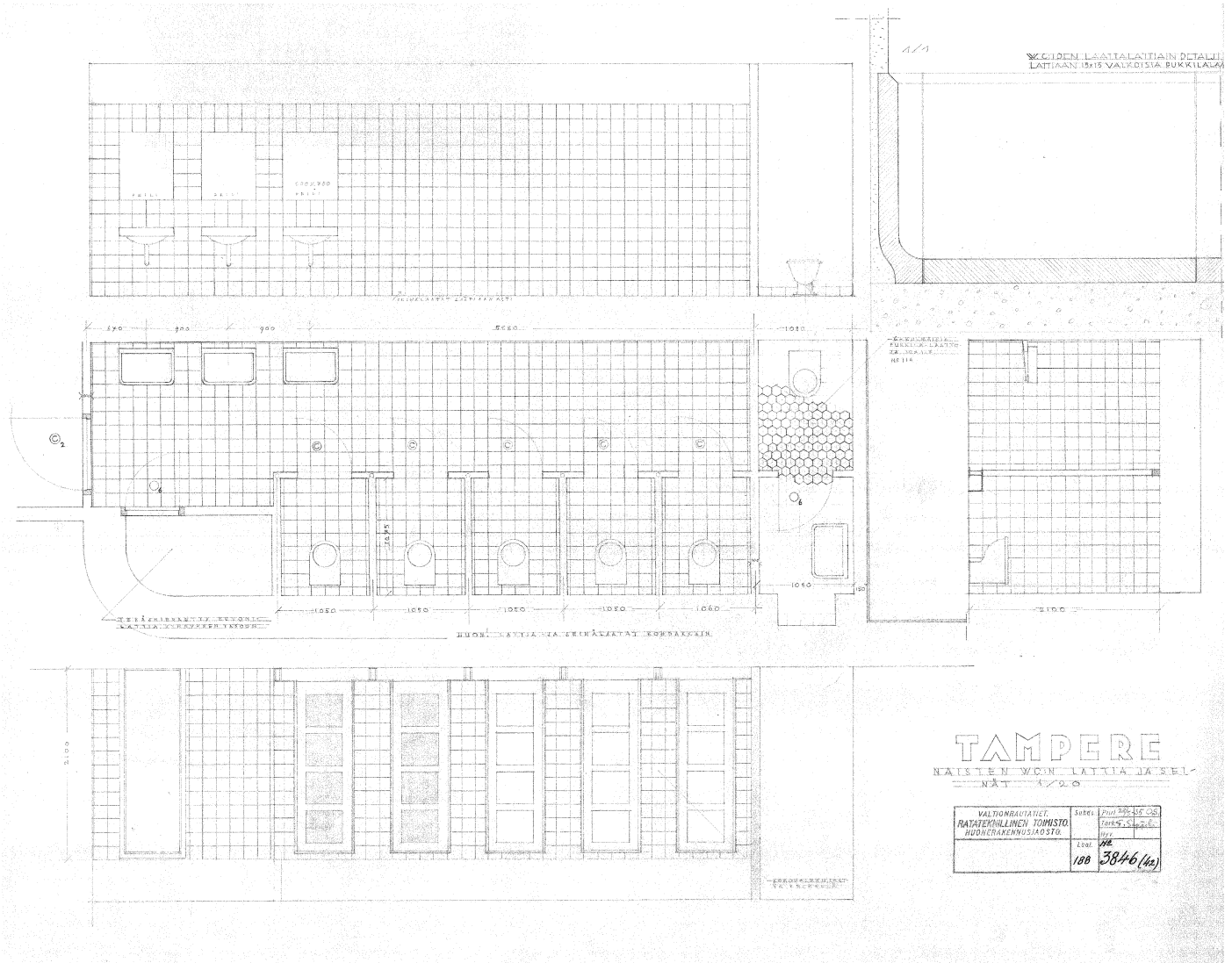
*Päälaituri kuvattuna asemarakennuksen ensimmäisen vaiheen valmistuttua 20.6.1936. Tampereen museoiden kuvaarkisto.*



*Laiturikerroksen kilpailuehdotus (vas.) ja toteutettu ratkaisu. Toteutusvaiheessa Flodin ja Seppälä joutuivat tehostamaan tilankäyttöä sekä poistamaan julkisivuista siroja ja kaarevia julkisivuratkaisuja. Kaarevien nurkkien teemaa käytettiin kuitenkin asemahallin ja asematunnelin kulmissa. Arkkitehdeille epämieluisin muutos oli heidän tarpeettomana pitämänsä tornin lisääminen suunnitelmaan. Valtionrautatiedien piirustusarkisto.*







Rautatieaseman naisten wc:n työpiirustus. Julkisten wc:eiden sijoittaminen asematunnelin kulmauksiin oli poikkeuksellinen ratkaisu, joka kuvastaa yhtenä detaljina asemarakennuksen funktionalismia ja rohkeaa toimintojen sijoittelua. Valtionrautateiden keskusarkisto.



Lippuluukut sijaitsivat alun perin asemahallin eteläseinässä, ja lipputoimisto siirrettiin nykyiselle paikalleen 1980-luvulla. Kuvassa lippuluukut rautatielakon aikaan 2.3.1963. Tampereen museoiden kuva-arkisto.



*Vastavalmistunut asemarakennus kuvattuna 8.2.1937. Tampereen museoiden kuva-arkisto.*



*Talvisodan pommitusten tuhoja 13.1.1940 Tampereen rautatieasemalla. Tampereen museoiden kuva-arkisto.*





## 1930-luvun jälkeiset muutokset

Lukuun ottamatta 13.1.1940 ta-  
pahtuneiden pommitusten tuhojen  
korjausta ensimmäinen laaja muu-  
tos asemarakennukseen toteutet-  
tiin vasta vuonna 1948. Tuolloin  
asemarakennuksen eteläistä toi-  
mistosiipeä korotettiin kerroksella  
arkkitehti Jarl Ungernin vuonna  
1947 laatimien suunnitelmien  
mukaan. Julkisivut noudattivat  
siinä määrin samaa kaavaa kuin  
vuonna 1935 valmistuneet kaksi  
alempaa kerrosta, ettei korotus ole  
julkisivusta havaittavissa erillisenä  
rakennusvaiheena.

Asemarakennukseen tehtiin vain  
vähäisiä muutoksia 1950–70-lu-  
vuilla. Toiminnallisesti merkittä-  
vin muutos koski kellarikerroksen  
tehokkaampaa käyttöönottoa. Sin-  
ne sijoitettiin 1950-luvun lopulta  
alkaen erilaisia aputiloja ja arkis-  
tohuoneita sekä työntekijöiden  
puku- ja ruokailutiloja. Muutoksia  
kellaritiloihin toteutettiin vuosina  
1958, 1963 ja 1973.

asemaravintolaan tehtiin vähäi-  
siä sisutuksen muutoksia vuonna  
1951 ja neljännen kerroksen toi-  
mistotilojen väliseiniä muutettiin  
vuonna 1953. Sisätilamuutoksia  
tehtiin myös kolmannen kerrok-  
sen toimistotiloihin vuonna 1958.  
Vuonna 1962 sekä katutason mat-  
katavaratilojen että laituritason  
toimistokerroksen toimintoja ja  
väliseiniä muutettiin vähäisessä  
määrin.

Aiempiä vuosikymmeniä suurem-  
pia uudistuksia aseman sisätiloissa  
toteutettiin vuosina 1988–90,  
suunnittelijoina Valtionrautateiden  
arkkitehti Esa Perttu sekä ulko-  
puolinen konsultti Erkki Karvala.  
Laajimmat muutokset koskivat  
katutason tilajärjestelyjä sekä ase-  
matunnelia, joka johdettiin toisel-  
le puolen rataa. Samalla entisen  
kahvilatilan paikalle avattiin uusi  
jalankulkutunneli. Lipputoimis-  
ton paikka siirrettiin asemahallin

itäreunalle ja väliseiniä siirtoja  
toteutettiin myös katutason liike-  
tiloissa.

Suurin 1980-luvun jälkeinen ra-  
kennustoimenpide on toteutettu  
aseman katutasokerroksen etelä-  
osassa, jota laajennettiin vanhan  
eteläsiiven eteläpuolelle. Tälle  
kohtaa avattiin radan allittava mat-  
kakeskustunneli vuonna 2008,  
jotta laitureille olisi saatu esteet-  
tön reitti hisseineen. Suurimmat  
1930-luvun jälkeiset muutostyöt  
rakennuksessa liittyvätkin katuta-  
sokerroksen jatkuviin uudelleen-  
järjestelyihin. Matkustajatilojen ja  
asematoimintojen uudistuminen  
on edellyttänyt tilojen toimivuu-  
den jatkuvaa päivitystä asemara-  
kennuksen kahdeksan vuosikym-  
menen aikana.



*Rautatieaseman eteläsiiven  
korotus kuvattuna 13.7.1948.  
Tampereen museoiden kuva-  
arkisto.*





## Suunnittelijat

### Otto Flodin

Otto Flodin (1903–1969) kirjoitti ylioppilaaksi Viipurista ja valmistui arkkitehdiksi Teknillisestä korkeakoulusta vuonna 1927. Hän työskenteli uransa alussa muun muassa opettajansa Armas Lindgrenin toimistossa ja osallistui Turun tuomiokirkon restauroinnin suunnitteluun.

Flodin teki opintomatkan Saksaan ja Italiaan vuonna 1932, juuri ennen Tampereen rautatieaseman arkkitehtuurikilpailua. Flodin työskenteli 1930-luvulla muun muassa Kaarlo Borgin toimistossa, rakennushallituksessa, puolustusministeriössä sekä Helsingin kiinteistötoimiston asemakaavaosastolla.

Flodin kiinnostus erilaisiin rakennustyypeihin oli laajaa, ja 1930-luku oli hänen kokeellisinta aikaansa erilaisten suunnittelu-tehtävien parissa. Hän sai Pohjoismaisten rakennuspäivien insuliittihuvilakilpailun ensimmäisen palkinnon vuonna 1932 ja osallistui myös Lastenlinnan (1938–46) suunnitteluun.

Flodin keskittyi 1930-luvun jälkeen lähinnä aluesuunnitteluun ja toimi vuosina 1947–68 Helsingin Seutukaavaliiton ensimmäisenä johtajana. Hänen uransa painoittuikin miltei kokonaan aluesuunnitteluun, eikä Flodinille ehtinyt muutamien rakennussuunnitelmien myötä kehittyä monien muiden vuosisadan alun arkkitehtien tapaista tunnusomaista rakennustaiteellista tyyliä.

(Suomen arkkitehtimuseon arkkitehtiesittely: <http://www.mfa.fi/arkkitehtiesittely?apid=16264503>, viitattu 12.8.2015)

### Eero Seppälä

Eero Seppälä (1902–1941) valmistui arkkitehdiksi Teknillisestä korkeakoulusta vuonna 1932. Hän työskenteli opiskeluaikoinaan muun muassa Kaarlo Borgin toimistossa, mistä tuleva yhteistyö Flodinin kanssa mahdollisesti sai alkunsa. Seppälä työskenteli 1920–30-lukujen taitteessa myös Hilding Ekelundin toimistossa.

Seppälä siirtyi Tampereen rautatieaseman lunastuksen jälkeen Rautatiehallituksen rakennusosaston arkkitehdiksi. Hän kuoli jatkosodassa Hiitolassa kesällä 1941.

(Wikipedia, viitattu 12.8.2015)

### Jarl Ungern

Jarl Ungern (1888–1974) toimi Rautatiehallituksen rakennusosaston arkkitehtina vuosina 1925–1956. Hän suunnitteli Tampereen rautatieaseman muutosten lisäksi useita muista funktionalistisia asemia, muun muassa Hangon ja Kuopion asemat.

(VR:n arkkitehteja: [http://www.riihimakiseura.fi/index.php?option=com\\_content&view=article&id=138&Itemid=186](http://www.riihimakiseura.fi/index.php?option=com_content&view=article&id=138&Itemid=186), viitattu 12.8.2015)



*Aseman rakennustyömaa 13.3.1935. Työpiirustuksista ja toteutusvaiheen muutoksista vastasi ennen kaikkea Eero Seppälä, kun Otto Flodin oli mukana lähinnä suunnittelun alkuvaiheessa, ja hänen vastuullaan olivat etenkin julkisivut. Tampereen museoiden kuva-arkisto.*

### 3. Rakennusten nykytila ja ajalliset kerrokset

#### Eteläinen veturitalli

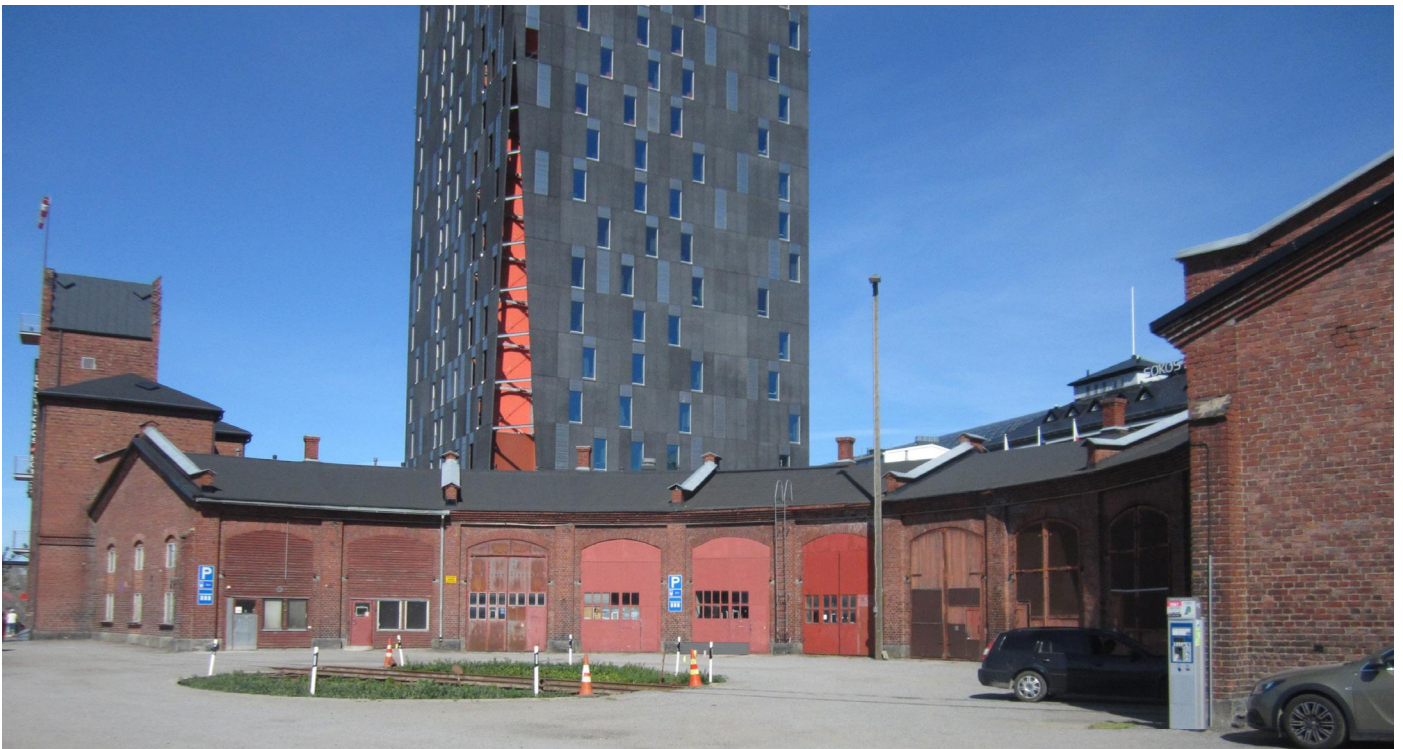
##### *Ulkotilat*

Eteläisen veturitallin julkisivut ovat säilyneet pääosin 1800-luvun lopun ja 1900-luvun alun asuunsa. Rakennuksen ikkunat on peitetty ja aukot osin myös lämmöneristetty. Pilttuiden ovet ovat lähes kaikki erilaisia, sillä niitä on uusittu muun muassa puhkomalla kulkuaukkoja ja poistamalla ja lisäämällä ikkuna-aukkoja. Alkuperäisiä ovirakenteita saranoineen on jäljellä muutamassa ovelossa. Kahdesta pohjoisimmasta pilttuusta tallinovat on korvattu puisilla seinärakenteilla vuonna 1947 toteutetussa uudistuksessa.

Veturitallin kontreforit, räystäät ja vesikaton yläpuolelle nousevat palokatkojen seinänharjat ja piiput ovat veturitallin arkkitehtuurin hienostuneimpia piirteitä. Kontreforien yläpintaa suojaaneet pellitykset, samoin kuin peltiset ikkunapenkit ovat suurelta osin ruostuneita ja osin puuttuvat kokonaan. Tiilirakenteet ovat kohdallisessa kunnossa, ja räystäistä putoilleita tiiliä on paikoin jouduttu korvaamaan uusilla. Julkisivujen suurimmat ongelmat ovat itäpuolella, missä räystäsrakenteista nousee kasvillisuutta. Lisäksi pidennettyjen pilttuiden takaseinistä on nähtävissä laajamittaista pakkasrapautumista.

sä on nähtävissä laajamittaista pakkasrapautumista.

Veturitallin edustalla olevan kääntöpöydän rakennushistoriaa ei historiallisten valokuvien puuttuessa ollut mahdollista jäljittää. Kääntöpöydän rakenteista on jäljellä maanalaisia osia, jotka on suojattu kiinteällä puukannella.



*Eteläinen veturitalli elokuussa 2015 kuvattuna etelästä. Taustalla vuonna 2014 valmistunut tornihotelli, jonka aulatilaa muodostaa pohjoinen veturitalli. Valokuva: Panu Savolainen.*





*Veturitallin pohjoisessa länsiseinässä ikkunat ovat peräisin vuonna 1947 toteutetusta muutoksesta, jolloin pilttuu jaettiin kanteen kerrokseen. Valokuva: Panu Savolainen.*



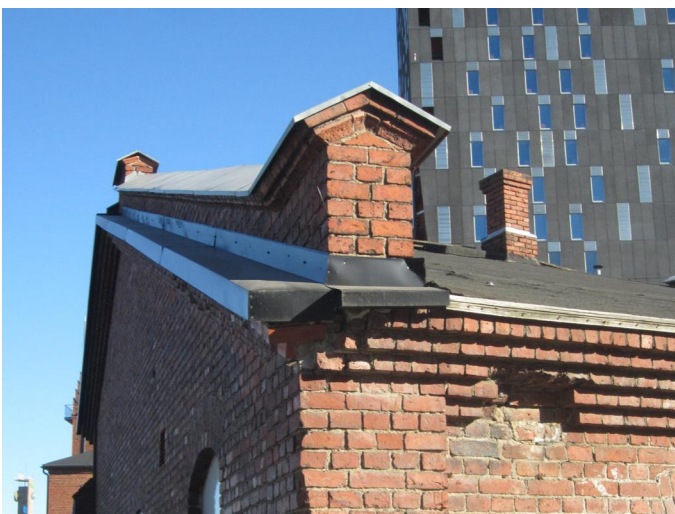
*Veturitallin eteläisessä länsiseinässä ikkunat ovat säilyneet alkuperäisinä, mutta lämmöneristyssyistä ne on sittemmin laitettu umpeen. Valokuva: Panu Savolainen.*



*Kahden pilttuun ovesa on yhä jäljellä alkuperäisiä saranoita. Valokuva: Panu Savolainen.*



*Eteläisen julkisivun ikkunapellitykset ovat lähes hävinneet korroosion myötä. Valokuva: Panu Savolainen.*



*Veturitallin lounaisnurkan räystääs on päässyt vaurioitumaan ja sitä on korjattu aavistuksen huolimattomasti. Valokuvat: Panu Savolainen.*







*Veturitallin tiilijulkisivut ovat pääosin hyvässä kunnossa, mutta auringonvalolta peittyvässä koillisessa julkisivussa on nähtävissä vakavaa pakkasrapautumista. Valokuva: Panu Savolainen.*

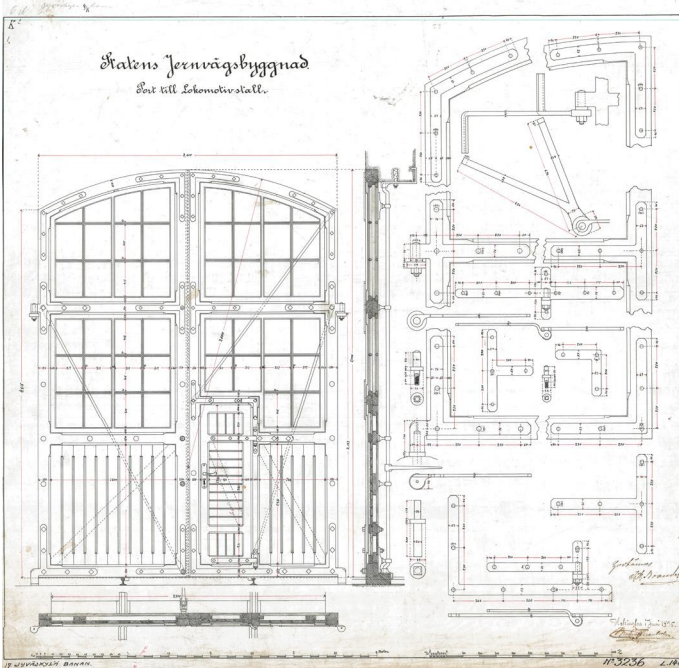


*Länsipuolen täystäässä kattorakenteisiin on päässyt juuriutumaan useita koivuja, joiden juurastot tuhoavat räystäiden ja muurinharjojen rakenteita nopeasti. Valokuva: Panu Savolainen.*



*Länsijulkisivussa räystäiden ja muurinharjojen viehättävä ja rakennukselle omaleimainen detajjiikka on näkyvissä parhaiten, ja se on säilynyt suhteellisen hyvässä kunnossa. Kontreforin harjaa suojannut pellitys on ruostunut pois ja tilanne edellyttää nopeaa uudelleensuojaamista. Valokuva: Panu Savolainen.*





*Kahdentoista pilttuun ovissa hahmottuvat viehättävästi jokaisen pilttuun hieman eriävän käyttötarkoituksen edellyttämät, vähitellen kerrostuneet muutokset. Alkuperäisen ovipiirustuksen mukaisessa asussaan ei ole yksikään ovi ja lähimpänä alkuperäistä asua on etelästä laskien viidenneen pilttuun ovi (keskimmäinen rivi oik.). Valokuvat: Panu Savolainen. Ovipiirros: Kansallisarkisto.*



## Sisätilat

Ainoastaan viiteen pilttuuseen kahdestatoista oli mahdollista järjestää sisäänpääsy. Dokumentoidut pilttuut olivat viisi eteläisintä, joista pohjoisin kuuluu alkuperäiseen vuoden 1896 rakennusvaiheeseen ja loput vuoden 1901 laajennukseen. Pilttuiden sisätiloissa hahmottuu hyvin 1990-luvun alkuun asti jatkunut käyttöveturitalleina, vaikka valtaosa kiinteästä sisustuksesta onkin peräisin 1900-luvun alkupuolelta. Pilttuiden lattiamateriaalit ovat sekä tiiltä että betonia. Merkittävimmät muutokset liittyvät pilttuiden välillä sijainneiden kaariaukkojen umpeen muuraamiseen sekä etelästä lukien viidenteen pilttuuseen, johon on 1930-luvun puolivälissä rakennettu puinen välipohja ja kaksi suihkukomeroa. Ikkunat ja ovet ovat pitkälti varhaisimmista rakennusvaiheista, joskin ne ovat päässeet suurelta osin erittäin huonoon kuntoon.



*Eteläisimmän pilttuun länsiseinän ikkunat on peitetty lämmöneristeillä. Valokuva: Panu Savolainen.*



*Etelästä lukien toisen pilttuun sisäänkäyntejä ja ikkunoita. Ikkunat ovat 1900-luvun alusta. Useimmissa pilttuissa on yhä jäljellä raiteet. Valokuvat: Panu Savolainen.*



*Etelästä lukien ensimmäisen pilttuun seinässä (vas.) ja viidennen pilttuun toisessa kerroksessa näkyvät alkuaan avoimet ja myöhemmin umpeen muuratut kaariaukot. Valokuvat: Panu Savolainen.*



*Sadan vuodet noki peittää useiden veturitallien rakenteita, erityisesti sisäkattoa. Valokuva: Panu Savolainen.*



*Etelästä lukien viidenteen pilttuuseen vuonna 1934 rakennetut suihkukopit. Valokuva: Panu Savolainen.*



## Rautatieasema

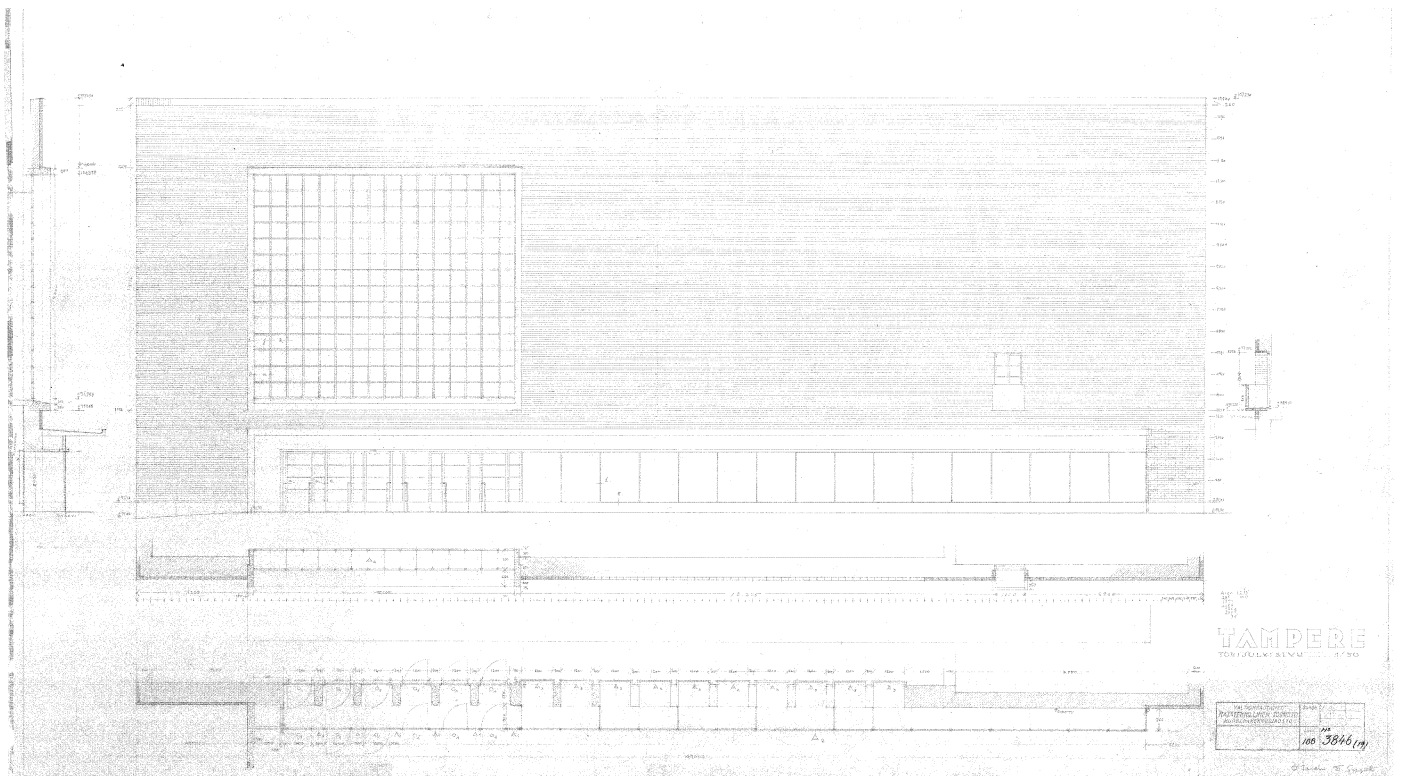
### Julkisivut

Aseman julkisivuihin ei ovia ja ikkunoita lukuun ottamatta ole tehty juurikaan muutoksia 1930-luvun ja vuosina 1947–48 toteutetun eteläsiiven korotuksen jälkeen. Sen jälkeisiä muutoksia on ainoastaan eteläisimmän siiven oivissa ja ikkunoissa.

Eero Seppälän suunnittelemia pronssiovia on jäljellä enää neljä kappaletta, ja ne sijaitsevat asemaravintolan laiturialueelle johdettavassa sisäänkäynnissä. Muualla asemarakennuksessa ulko-ovet on vaihdettu 1980-luvun lopun peruskorjaukset yhteydessä ja pää-ovet myös 2000-luvulla.



*Rautatieaseman julkisivut ovat säilyneet erittäin hyvin 1930-luvun asussaan samalla kun kaupunkikuva on uusiutunut voimakkaasti aivan viime aikoina. Tornihotellin ja rautatieaseman sommitelmallinen yhteiselo tuottaa tietyistä kuvakulmista jopa koomisia näkymiä. Valokuva: Panu Savolainen.*



*Rautatieaseman pääjulkisivun työpiirustus 1:50 vuodelta 1934. Valtionrautateiden piirustusarkisto.*

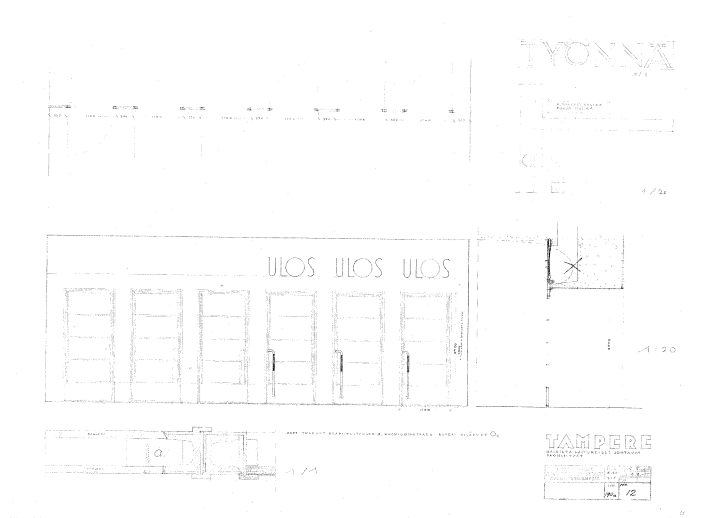




Rautatieaseman julkisivumateriaalien nelijako tiili–rappaus–klinkkeri–betoni (sekä länsijulkisivun koristeosien terastirappaus) on alkuperäinen, ja se noudatti käytännöllisiä lähtökohtia. Laiturialueen valkoisen julkisivun oli tarkoitus parantaa katoksen alaisen alueen valaistusta. Valokuvat: Panu Savolainen.



Eteläisen siiven läntisen julkisivun ikkunoissa ja ovissa 1930-luvun jälkeiset muutokset (2008) ovat näkyvimmin esillä. Muutokset johtuvat julkisten tilojen esteettömyysvaatimuksista. Valokuvat: Panu Savolainen.



Alkuperäiset pronssiovet asemaravintolan laiturinpuoleisissa ovissa. Oikealla Eero Seppälän laatima työpiirustus aseman pronssiovista. Valokuva: Panu Savolainen. Piirustus: Valtionrautateiden piirustusarkisto.





*Asemaravintolan aukotusta ja asemahallin  
ikkunaa artikuloiva terastirappaus on  
säilynyt alkuperäisenä kauttaaltaan.  
Valokuva: Panu Savolainen.*



*Asemaa varten tehdyistä  
erikoisvalmisteisista tiilistä koostuva  
julkisivu on säilynyt alkuperäisenä.  
Valokuva: Panu Savolainen.*

## Asemahalli ja -tunnelit

Asemahalliin tehdyt uudistukset liittyvät matkustajaliikenteen ja -logistiikan muutoksiin. Hengeltään ja tiloiltaan asemahalli on säilyttänyt alkuperäisen asunsa jopa pintamateriaaleja myöten. Hallin lattialaatat toteutettiin suunniteltujen 20 x 20 cm laattojen sijaan 70 x 70 cm laatoista. Alkuperäisinä säilyneet laatat on hiottu vuoden 2008 peruskorjauksen yhteydessä (suullinen tieto: Pirjo Huvila). Pääjulkisivun näyteikkunat ovat nekin alkuperäisessä asussaan Seppälän detaljipiirustuksissa olevaa ”norsunluunväristä” linoleumia myöten.

Merkittävimmät asemahalliin tehdyt korjaukset ovat 1980-luvun lopulta, jolloin lipputoimisto siirrettiin nykyiselle paikalleen ja entisten lippuluukkujen paikalle sisustettiin kahvila. 1930-luvun valokuviissa hahmottava avara hallitila on kuitenkin täytynyt kahviloiden ja kioskien kiinteällä sisustuksella. Silmiinpistävin ero kahdeksankymmenen vuoden takaisin valokuvaan liittyykin mainonnan ja kaupallisten tilojen visuaalisten ärsykkeiden lisääntymiseen.

Asemahallin eteläinen käytävä – entinen matkatavarahalli – on matkustajaliikenteen käytäntöjen muuttuessa uusittu lähes täysin. Aseman sisätilojen tunnusomainen arkkitehtuuri on kuitenkin yhä hahmotettavissa mosaiikkibetonilaatoista koostuvan alkuperäisen lattian ja entistä matkatavaratiskiä rajanneen pylväikön ansiosta. Tällä alueella tehtiin suuria sisätilamuutoksia niin 1960- kuin 1980-luvullakin, ja viimeisimmässä vuonna 2008 valmistuneessa uudistuksessa eteläsiivessä sijainneet portaikot ja väliseinät erotetut toimistot purettiin matkakeskustunneliin johtavan sisäänkäynnin tieltä esteetömyysvaatimusten vuoksi. Asematunnelin yleisö-wc:t

ovat säilyneet alkuperäisellä paikallaan tunnelin laituritasolle nousevan portaikon pyöristetyissä kulmauksissa.

Asemahallin vuonna 2008 valmistuneissa uudistustöissä on käytetty Flodinin ja Seppälän asemaa varten kehittämää kirjasintyyppiä, jota ei alkuperäisenä ole säilynyt missään aseman sisätiloissa. Vuoden 2008 peruskorjauksen yhteydessä myös asemahallin alkuperäisiä väripintoja tutkittiin ja pinnat pyrittiin palauttamaan mahdollisimman lähelle koristeemaalari Eino Kaurian alkuperäistä suunnitelmaa.

Asemahallin valaisimet on 1950-luvulla vaihdettu Paavo Tynelein suunnittelemiin valaisimiin.



*Alun perin rautatiekirjakaupan ja parturin liiketilanurkkaus on sittemmin yhdistetty yhdeksi liiketilaksi. Valokuva: Panu Savolainen*



*Asemahallin pintamateriaalit ovat peräisin 1930-luvulta. Valokuva: Panu Savolainen.*



*Lattiamateriaalin vaihdos osoittaa yhä matkatavaratiskin alkuperäisen sijainnin eteläsiiven käytävällä. Valokuva: Panu Savolainen*

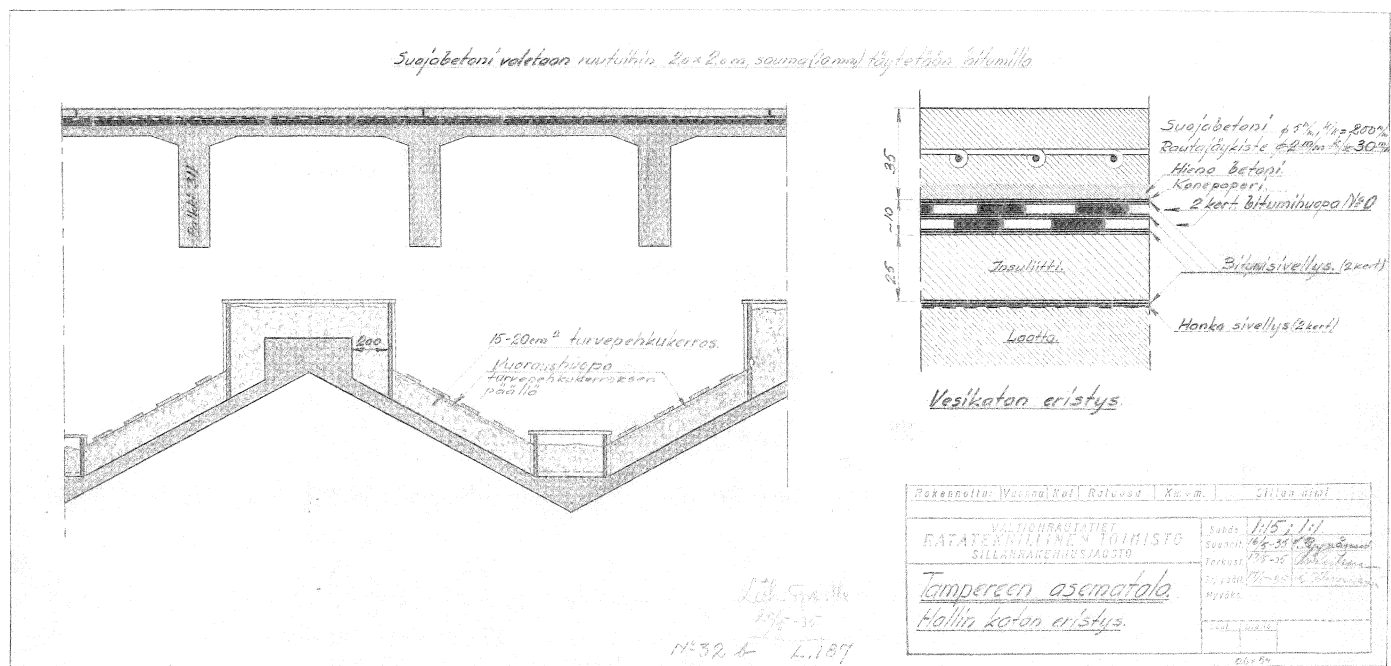




Näyteikkunoiden detajjiikka on alkuperäistä piirustuksissa määrättyä ikkunapenkkinen "norsunluunväristä linoleumia" myöten Valokuva: Panu Savolainen.

Paavo Tynellin suunnittelemat 1950-luvun valaisimet asemahallissa. Valokuva: Panu Savolainen.





Asemahallin sisäkaton työpiirustus. 14 metrin jännevälillä kannattelee särmien palkkeja lukuun ottamatta vain kahdeksan senttimetriä paksu betonilaatta. Valtionrautateiden piirustusarkisto.

Asemahallin tilavaikutelmassa lattiamateriaali ja tasaiset vaaleat tyhjät seinäpinnat ovat olennaisia. Opastintauluja, valaisimia ja mainoksia lukuun ottamatta asemahalli on säilynyt 30-luvun asussaan. Hallin arkkitehtuurin kohokohta – vähintään rakenneteknisesti – on taitteinen sisäkatto, jonka rakenne oli aikanaan poikkeuksellinen betonirakenne. Hallin nykyinen värimaailma perustuu vuonna 2008 tehtyihin väritutkimuksiin, joiden perusteella värit pyrittiin palauttamaan mahdollisimman lähelle alkuperäistä. Valokuva: Panu Savolainen.





*Päälaiturin ja alikulkutunnelin betonirakenteet, lasikatteet ja klinkkeriseinät ovat pieniä yksityiskohtia kuten kaiteiden paikkauksia lukuun ottamatta alkuperäisellään. Asematunnelin ja päälaiturin yhdistävä portaikko on aseman arkkitehtuurin kohokohtia. Yleisö-wc:t ovat yhä alkuperäisellä paikallaan alikulkutunnelin pyöristetyissä kulmissa, joskin niiden sisustus on uusittu, viimeksi 2000-luvulla. Valokuvat: Panu Savolainen.*

*Paikka paikoin asematunnelin seinien klinkkerit ovat irtoilleet. Valokuva: Panu Savolainen.*



*Asemahallin graniittisepe- limosaiikkilaatoista koottu lattia jatkuu yhtenäisenä asemahallista asematunneliin. Valokuva: Panu Savolainen.*





## Laiturialueet ja katokset

Laiturialueet ja -katokset ovat yhä pitkälti 1930-luvun asussaan. Suurin ero liittyy rakenteellisesti kiinnostavaan päälaiturikatokseen, jonka huonokuntoinen betonilaatta purettiin vuonna 2007 ja korvattiin puupalkeista ja vanerista koostuvalla väliaikaisratkaisulla (Tampereen henkilöratapihan muutos, yleissuunnitelma, raportti 18.6.2010, s. 11). Katoksen alkuperäinen kolmitaitteinen muoto on kuitenkin yhä hahmotettavissa jäljelle jätettyjen kannatinpalkkien avulla. Päälaiturille nousevaa portaikkoa valaiseva katoksen ikkuna-aukko on ikkunalaseineen 1930-luvun asussaan.

Välilaiturikatoksen niittiteräsrakenteet ovat niin ikään säilyttäneet alkuperäisen asunsa. Välilaiturilla sijainnut kioskki on sittemmin purettu, mutta käytöstä poistettu matkatavarahissin rakennus on yhä jäljellä.



Välilaiturikatoksen kantavana rakenteena olevat pulttatut teräspalkit ovat kauttaaltaan jäljellä. Valokuva: Panu Savolainen.



Rakenteellisesti innovatiivisen päälaiturikatoksen alkuperäisestä muodosta saa yhä käsityksen, vaikka palkkien välejä kattanut ohut betonilaatta onkin purettu huonokuntoisena vuonna 2007 ja korvattu puurakenteilla. Myös katoksen reunaan on leikattu ATU-määräysten (Aukean Tilan Ulottuma) vuoksi. Katoksen palauttaminen alkuperäistä jäljittelevään asuun olisi suotavaa tulevaisuuden peruskorjauksissa. Valokuvat: Panu Savolainen.





## Toimistotilat

Inventoinnissa dokumentoitiin toimistokerrosten käytävätilat mutta ei yksittäisiä huoneita. Toimistotiloja on vuosien varrella peruskorjattu laajalti, ja ainoat 1930- ja 40-luvun rakennusvaiheesta säilyneet piirteet ovat porraskäytävä, patterit sekä muutamat toimistuhuoneiden ovet. Laiturialueelta toimistotiloihin johtava sisääntulo-halli on uusittu vastikään, ja ylemmissä kerroksissa on nähtävissä useassa eri vaiheessa toteutettuja pienehköjä muutoksia.



*Toimistotiloihin laiturialueelta johtava sisääntuloaula kuuluu asemarakennuksen harvoin täydellisesti uusittuihin julkisiin tai puolijulkisiin tiloihin. Valokuva: Panu Savolainen.*



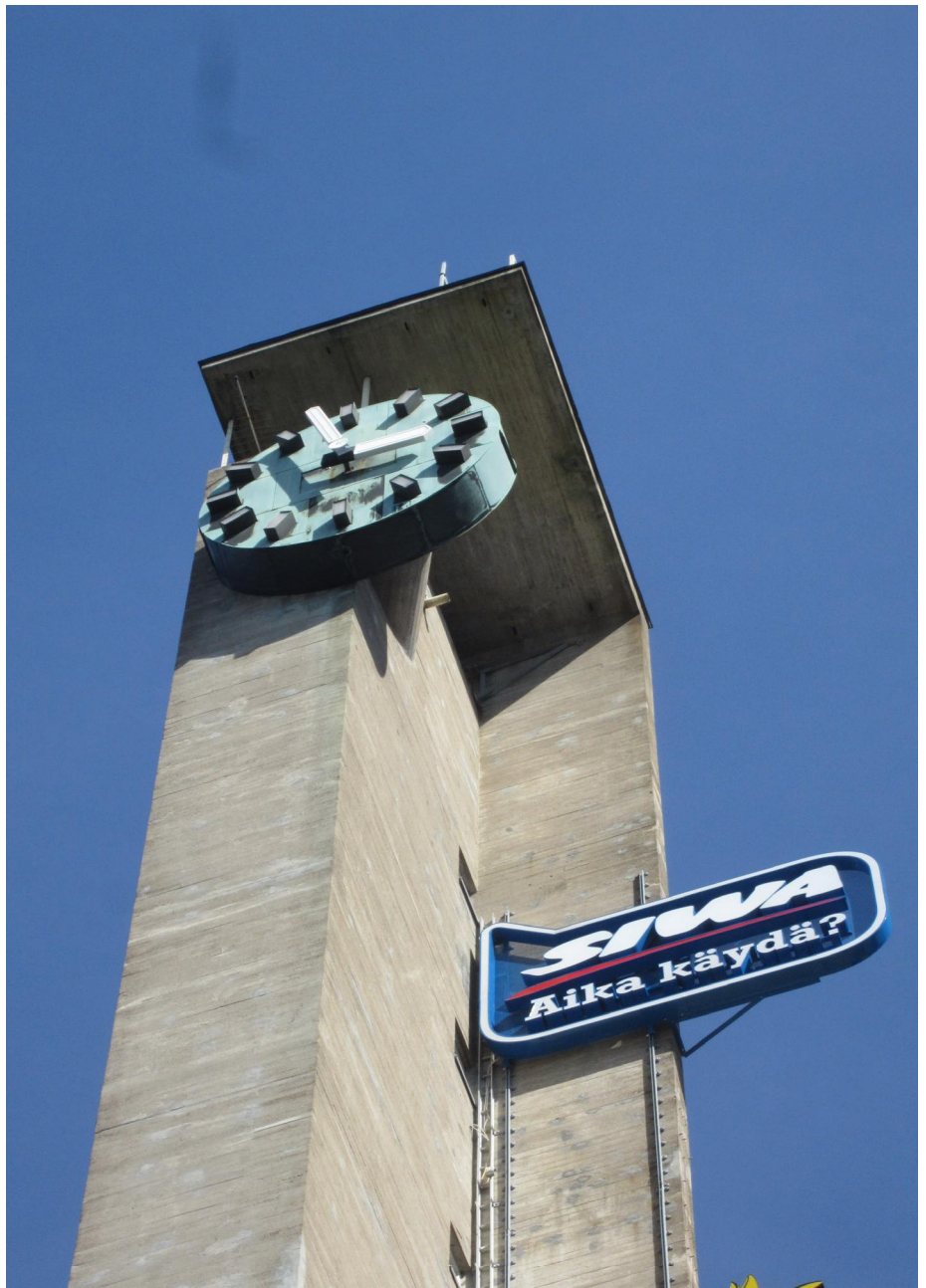
*Toimistotilojen portaikko ja käytävätasanteet ovat 1930–40-lukujen asussaan lattiamateriaaleja ja kaiteita myöten. Muutoin toimistotiloja hallitsevat eri-ikäiset peruskorjaukset, joista valtaosa on viime vuosikymmeniltä. Oikealla neljännen kerroksen toimistotiloihin johtava porrastasanne. Valokuvat: Panu Savolainen.*



## Asemaravintola ja torni

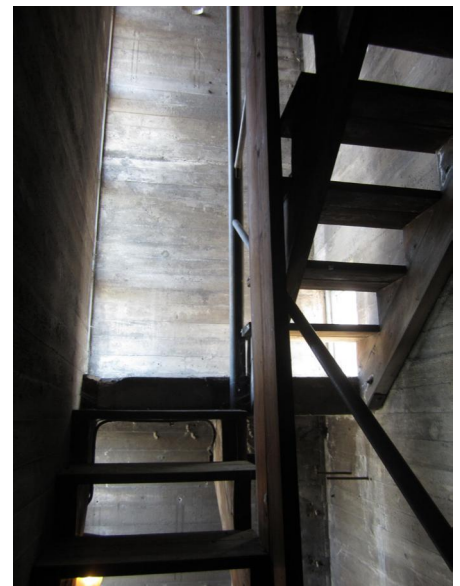
Asemaravintolan sisätilat on vuosien varrella uusittu läntistä ikkunarivistöä lukuun ottamatta. Asemaravintolan keittiö- ja huoltotilat eivät kuuluneet inventoinnin piiriin. Ne sijaitsevat kuitenkin samoissa tiloissa kuin alkuaan, joskin sisäiset tilajärjestelyt ovat muuttuneet merkittävästi. Asemaravintolan alapuolella on alkuaan sijainnut myös työntekijöiden asuntoja.

Tornin puhdasvalupinta, ikkunat, kattolippa ja kellotaulut ovat kautaltaan 1930-luvun asussaan.



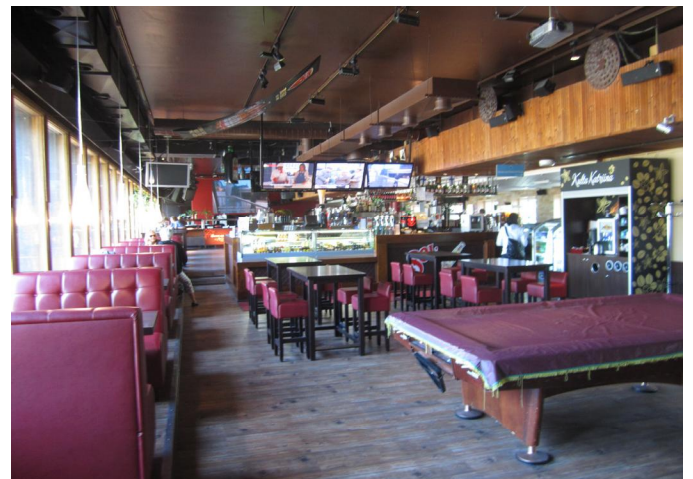
## Torni ulkoa ja sisältä.

Puhdasvalupintainen torni on yksi Tampereen keskeisistä maamerkeistä, ja sen kahdeksan vuosikymmentä samanlaisena säilynyttä ulkoasua muuttavat ainoastaan mainosgrafiikan ja kaupallisen elämän nopearytmiset käänteet. Tornin sisätilat käsittävät vain kellon konehuoneeseen ja ylätasanteelle johtavan kapean portaikon. Valokuvat: Panu Savolainen.





*Asemaravintolan alkuperäinen myyntitiski kuvattuna 1930-luvun puolivälissä. Ravintolan alkuperäinen sisustus on sittemmin hävitetty, mutta 1930-luvun tilajaon ja hengen sisällyttäminen ravintolan tulevien peruskorjausten yhdeksi lähtökohdaksi on mahdollista. Ravintolan alkuperäisen sisustuksen tarkempi jäljittäminen on yksi tulevaisuudessa laadittavan tarkennetun rakenushistoriaselvityksen tehtävistä. Valokuva: Suomen rautatiemuseon kuva-arkisto.*



*Asemaravintola vuosina 1937 ja 2015. Asemaravintoloiden liiketoiminnan tarkoituksen ja profiilin muutos ilmenee kuvaparista havainnollisesti. Koristetaiteilija Eino Kaurian laatima junahälytysseinä sijaitsi vuoden 1937 valokuvassa näkyvällä takaseinällä (maalattu paikalleen vasta valokuvan ottamisen jälkeen). Valokuvat: Tampereen miesoiden kuva-arkisto ja Panu Savolainen.*



## Taloussrakennus

Asemarakennuksen pohjoispuolinen taloussrakennus on asemarakennuskokonaisuuden alkuperäisimpänä säilynyt osa. 1930-luvun arkkitehti on siinä jäljellä ikkunoita ja ovia myöten. Lisäksi rakennus on säilynyt alkuperäisessä käyttötarkoituksessaan.

Puiston tasossa sijaitsevat seitsemän autotallia koko rakennuksen leveydellä. Toisessa kerroksessa päälaiturin tasolla ovat alkuun sijainneet akkumulaattorivaunujen tallit. Taloussrakennuksen pohjoisosassa on ollut sosiaalitiloja, muun muassa pukuhuoneita sekä eteläosassa vaunusiivoojien ja -huoltajien taukotiloja.

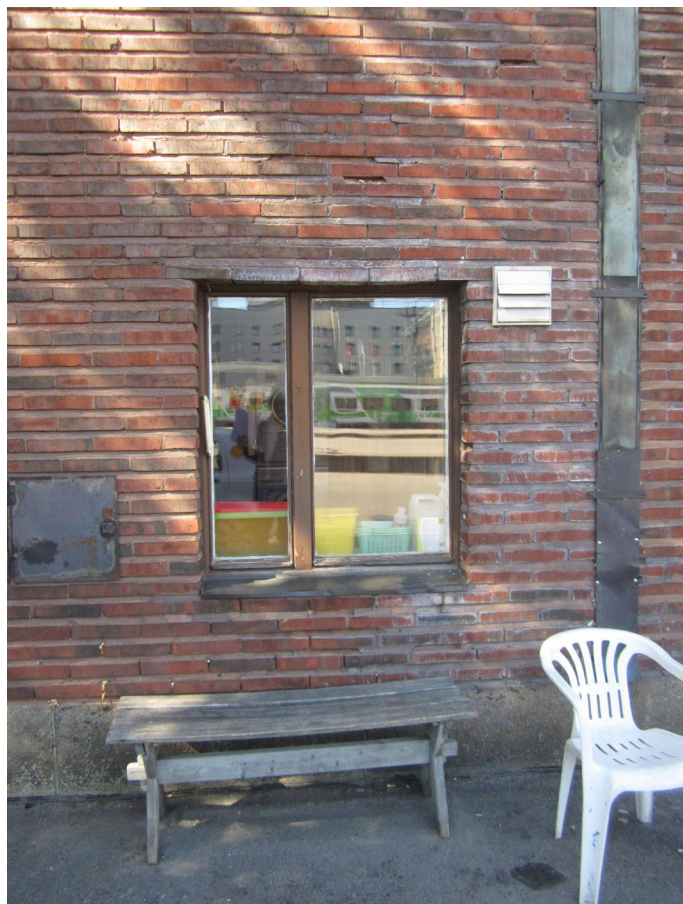
Rakennuksen sisätilojen käyttö on luonnollisesti mukautunut kahdeksassa vuosikymmenessä rautatietekniikan ja henkilöstöprofiilin muuttuessa. Pääpiirteittäin sisätilojen nykykäyttö kuitenkin vastaa alkuperäistä käyttöä tauko- ja varastotiloina. Sen osalta, mitä rakennukseen oli mahdollista päästä sisään, myös sisätilojen alkuperäistä delta-jiikkua kuten ovia, on säilynyt, ja sisätilat ovat joitain mahdollisia muutoksia lukuunottamatta alkuperäisen tilajaon mukaisia.



*Vuosina 1937–38 rakennettu taloussrakennus – ”kolmas rakennusvaihe” – kuvattuna lounaasta. Julkisivuiltaan alkuperäisessä asussa oleva taloussrakennus toimii alkuperäisessä käyttötarkoituksessaan. Valokuva: Panu Savolainen.*



*Taloussrakennuksen laiturialueen puoleista julkisivua. Valokuvat: Panu Savolainen.*





## 4. Arviointi

### Rakennukset kaupunkikuvassa

#### *Aikatasot*

Veturitallit edustavat Tammelan ratapihan vanhinta rautatiearkkitehtuurin kerrostumaa. Eteläisen veturitallin merkitys on pohjoiseen vastinpariinsa verrattuna korostunut, sillä se sijaitsee eteläpuolelta avaralla näkymäsuunnalla ja on yhä yksityiskohtiltaan yli sadan vuoden aikana kerrostuneessa asussaan toisin kuin vastikään hotellin aulatiloiksi peruskorjattu pohjoinen veturitalli.

Eteläisen veturitallin ulkomuoto hahmottuu kaukaa katsottuna yhä 1800- ja 1900-lukujen taitteen asussaan. Rakennuksen vuosittainen käyttö veturitallina ja tämän toiminnan tuottamat ajalliset kerrokset näkyvät rakennuksessa vasta yksityiskohtien tasolla.

Rautatieaseman arkkitehtuurissa 1930-luvun funktionalismi on yhä näkyvästi esillä, joskin myöhemmät uudistukset ja ennen kaikkea myymälöiden 80 vuodessa lisääntynyt graafinen häly syövät etenkin sisätiloissa alkuperäisen pelkistetyn sisustuksen intentiota. Toisaalta liiketoiminnan ja liikennelogistiikan muutokset kuuluvat rakennuksen elinkaareen, ja kokonaisuutena rakennuksen tilaratkaisut ovat kestäneet hyvin kahdeksan vuosikymmenen aikana tapahtuneita vaikeasti ennakoitavia muutoksia.

#### *Näkymät*

Eteläisen veturitallin ympäristö on muuttunut sadassa vuodessa miltei täydellisesti. Ainoa 1900-luvun alkuun verrattuna samankaltaisena avautuva suunta on avoin ratapiha-alue, ja muutoin rakennuksen välitön ympäristö on täytynyt eri-ikäisistä uudisrakennuksista lähinnä 1900-luvun lopulla ja 2000-luvun alussa.

Rautatieasema on veturitallista täydellisesti poiketen sijoitettu harmitusti tiettyjen näkymäakselien ja -suuntien mukaiseen asetelmaan, eikä sen välitön lähiympäristö ole merkittävästi muuttunut kahdeksassa vuosikymmenessä. Rautatieaseman itäinen julkisivu ja veturitalli peittyvät useasta suunnasta katsottuna ratapihan ajolankojen ja muun tekniikan sekä pysähtyneiden junien taakse.



*Veturitalli ratapihan maisemassa. Ratapihan toiselta puolen tai sillalta ei avarasta maisemasta huolimatta juuri avaudu esteetöntä näkymää veturitallille, sillä ajolangat ja -pylväät sekä pysähtyneet junat peittävät näkymälinjan suurelta osin. Valokuva: Panu Savolainen.*



*Veturitalli ratapihan toiselta puolelta, aseman eteläpuoliselta alueelta katsottuna. Juuri muualta veturitallille ei avaudu näkymää, jossa rakennus hahmottuisi kokonaisuudessaan. Valokuva: Panu Savolainen.*



*Veturitallin kattojen ja räystäiden yksityiskohdat näkyvät hienosti itäpuoliselta pysäköintikannelta, vaikka rakennus kokonaisuutena jääkin pimentyyn. Valokuva: Panu Savolainen.*



*Veturitalli aluetta valtaavan korkean rakennuskannan lomassa. Valokuva: Panu Savolainen.*



*Kaupunkikuvaa hallitseva aseman torni Pakkahuoneenaukiolta nähtynä. Valokuva: Panu Savolainen.*



*Torni ajolankojen ja junien sävyttämässä näkymässään rautatien toiselta puolelta katsottuna. Valokuva: Panu Savolainen.*



## Jäsentymättömät alueet ja epäpaikat

Eteläisen veturihallin ympäristö on poikkeuksellisen havainnollinen esimerkki jäsentymättömästä kaupunkitilasta, jossa rakennusten väliset suhteet ja alueet vaikuttavat muotoutuneen lähes sattuman oikusta. Viimeisin lisäys, veturitallin pohjoispuolinen tornihotelli, viistää eteläisen veturitallin pohjoista julkisivua harkitsemattomasti, ja ennen kaikkea veturitallien ja niiden länsipuolella sijaitsevan pysäköintilaitoksen välinen alue

on epämääräistä, osittain kasvillisuuden valtaamaa joutomaata. Veturitallin 1900-luvun lopulle asti toissijainen merkitys ratatekniikan ja -varastoinnin rakennuksena näkyykin myös aivan viime vuosina tehdyissä liikennesuunnittelun ja asemakaavoituksen ratkaisuisissa.

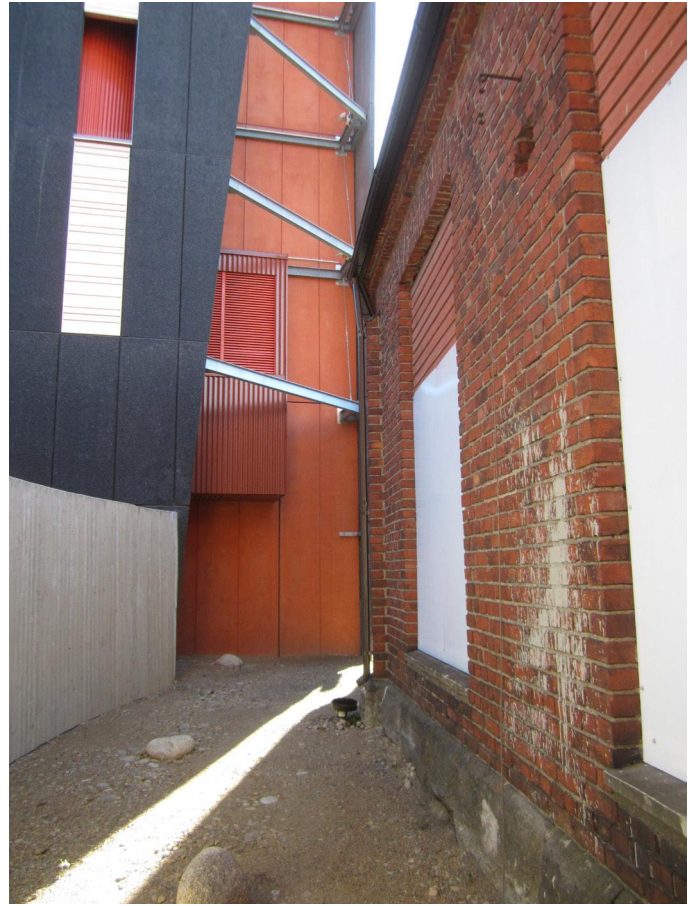
Rautatieaseman intentionaalinen monumentaalisuus ei kaikilta osin hahmotu aseman välittömien ulkotilojen toiminnoissa. Asema-aukion julkisivun tiloista esimerkiksi entisen asemakahvilan terassi on käyttämätöntä joutomaata (jos-

kaan raskaan liikenteen kupeessa sijaitseva terassi ei sovellu ainakaan alkuperäiseen käyttöönsä). Asema-aukion pysäköintialue ja puutteelliset ja vaikeasti hahmotuvat kävelyreitit ovat niin ikään tilallisesti ja toiminnallisesti ongelmallisia. Asema-aukion ja Hämeenkadun risteyksen suunnalla on tuskin lainkaan pysähtymisen paikkoja, josta aseman jylhä pääjulkisivu hahmottuisi siinä häiriötömyydessä, joka hallitsee vielä 1960-luvun valokuvia.



*Veturitallin ympärille jääneitä jäsentymättömiä alueita. Tornihotellin, veturitallin ja pysäköintihallin välinen käyttämätön "tasku" (vas.) suorastaan houkuttelee keksimään sopivia käyttötarkoituksia. Valokuvat: Panu Savolainen.*





*Veturitallin ja tornihotellin väliin jäävä vajaan metrin sola. Rakennusten kohtaamisessa on jyrkän kontrastista ja kommunikatoimatonta rosoisuutta, jonka ehkä hyvällä tahdolla voi mieltää tietoisesti suunnitelluksi. Valokuvat: Panu Savolainen.*



*Ratapihan alittava ajoneuvotunneli on osa alkuperäistä suunnitelmaa. Asemaravintolan sijainti liikenneväylän päällä, rata- ja autoliikenteen välissä kuuluu aseman funktionalistisen arkkitehtuurin keskeisiin piirteisiin. Liikennemäärien kasvu on kuitenkin tehnyt sen reunoista hyljeksittyä joutomaata, ja esimerkiksi kvaaderikivin rajattu entinen asemakahvilan terassi on vastikään jäänyt vaille käyttöä. Valokuvat: Panu Savolainen.*



## Historialliset ja rakennustaiteelliset erityispiirteet

### Veturitalli

Eteläisen veturitallin arkkitehtuuri perustuu Valtionrautateiden kaikkialla maassa soveltamaan rakennustyyppiin. Veturitallin historiallinen arvo liittyy ennen kaikkea sen ikäarvoon Tammelan ratapihan rautatiearkkitehtuurin vanhimman kerrostuman ainoana edustajana (yhdessä pohjoisen veturitallin kanssa) sekä rakennuksen kertovuuteen. Kertovuudella tarkoitetaan tässä tapauksessa rakennuksen ulkoisen hahmon voimaa viestiä katsojalle sen alkuperäisestä käyttötarkoituksesta ja merkityksestä osana alueen historiaa.

Veturitallin arkkitehtuurihistorialliset arvot liittyvät ennen kaikkea rakennuksen tiiliarkkitehtuuriin ja detajliikan sekä tilajakojen autentisuuteen. Etenkin räystäiden ja katonharjojen sekä alkuperäisen aukotuksen sijainti on rakennuksen rakennustaiteellisten arvojen säilymisen kannalta olennaista.



*Eteläisen veturitallin historiallinen kerrostuneisuus ja kertovuus on tällä hetkellä huipussaan. Rakennus ei ole peruskorjattavissa siten, ettei sen historiallinen kertovuus kärsisi. Näköyhteys rautatiealueelle sekä mahdollisimman rikas ja erilainen säilytettävä detajliikka säilyttäisivät parhaiten rakennuksen kykyä kertoa historiastaan omine muureineen. Valokuva: Panu Savolainen.*



*Pohjoisen veturitallin (vas.) kaksikymmentä vuotta varhaisempi arkkitehtuuri eroaa selvästi eteläisen veturitallin pelkistetyimmästä tiiliornamentiikasta. Pohjoisen veturitallin keskellä säilytetty vetureiden kääntövaihe (oik.) avittaa katsojaa hahmottamaan rakennuksen aikaisemman käyttötarkoituksen. Rajusti uudistetussa sisätiloissa (tornihotellin aulassa) elokuussa 2015 oleskelleista henkilöistä kuitenkin vain noin puolet osasi nopean gallupin perusteella kertoa olevansa entisessä veturitallissa. Valokuvat: Panu Savolainen.*



## Rautatieaseman julkisivut

Rautatieaseman pelkistetty tiilifunktionalismi tuo mieleen esimerkiksi Väinö Vähäkallion vastaavan aikakauden työt. Yleisesti 1930-luvun funktionalismin tunnusmerkiksi miellettyjen valkoisten, rapattujen seinäpintojen rinnalla tiili oli lopulta suhteellisen yleinen julkisivumateriaali mainittuna aikana. Aseman ohut, erikoisvalmisteinen tiili on kuitenkin poikkeuksellinen luku suomalaisessa tiilifunktionalismissa.

Asemahallin ikkunaa ja ja asemaravintolan ikkunarivistöä reunustavat, terastirapatut rakenteet ovat näyteikkunakatoksen ohella ainoat ulkonemat tasaisesta tiilipinnasta. Betoninen näyteikkunakatos luo julkisivuun horisontaalivaihtelua korostavan yhtenäisen elementin. Asemapäällikön huoneesta aukeava parveke tuo massiiviseen julkisivuun jopa aavistuksen humoristista hienostuneisuutta.

Muut julkisivumateriaalit – valkoiseksi maalattu rappaus päälaiturin puoleisessa julkisivussa, klinkkeri sekä kivennäisvärillä sivelty betoni – ovat näkyvissä vain laiturialueilta lukuun ottamatta tornia.

Julkisivujen kokonaisuuden rakennustaiteellinen arvo on edellä mainitusta epäsuhdasta huolimatta huomattava, ja se tulisi säilyttää myös laiturialueiden osalta siinäkin tapauksessa, että laitureiden puoleinen julkisivu muuttuu tulevaisuudessa kannen alaiseksi sisätilaksi.

*Tampereen rautatieaseman pääjulkisivu kesällä 1936 ja elokuussa 2015, jolloin näyteikkunajulkisivu oli paketissa korjausten vuoksi. Miltei täysin 1930-luvun asussaan säilynyttä asema-arkkitehtuuria ympäröi kaupunkitilan lisääntynyt ajoneuvoliikenne ja mainosten ja opasteiden häly. Valokuvat: Tampereen museoiden kuva-arkisto ja Panu Savolainen.*





## *Rautatieaseman piha-alueet ja ympäröivät liikennejärjestelyt*

Rautatieaseman kietoutuminen eritasoisiin liikennevyliin ja liikenteellisiin ratkaisuihin on yksi sen keskeisistä funktionalistisista piirteistä.

Aseman valmistumisaikaisista valokuvista saa käsityksen siitä, miten Asema-aukion liikenne- ja tilasuunnittelu limittyi aseman tilallisiin toimintoihin.

Ravintolan ja talousrakennuksen edustasta tehtiin puistoa, kun asemahallin edustaa hallitsi autoliikenteelle ja pysäköinnille varattu tila. Valokuvissa huomio kiinnittyy myös ajoratoja reunustaviin leveisiin jalkakäytäviin, jotka luovat avaruuden tuntua kävellessä hahmottuvaan aukiotilaan.

Liikenteen ja pysäköinnin tilajäsentelyt noudattavat yhä pääpiirteittäin 1930-luvun ratkaisuja lukuun ottamatta Itsenäisyydenkadun levennystä ja vuosien varrella liikennemerkeistä ja pysäköinti-infrastukruutista täyttynyttä aukiotilaa.

Asema-aukion poikkeuksellisen epäonnistuneena tilaratkaisuna on mainittava maanalaisen pysäköintilaitoksen porrasmuoto asemarakennuksen eteläsiiven edustalla (edellisen sivun valokuva). Sen töksähtävä ja ympäristöönsä nähden harkitsematon ulkomuoto häiritsee myös aseman julkisivuvaikutelmaa lounaasta tarkasteltuna.

Asema-aukion uudistuksissa liikennemuotojen ja -määrien muutokset sanelevat tietyt välttämättömyydet. Tulevassa yleisuunnittelussa huomiota voisi kiinnittää esimerkiksi alkuperäisen liikennesuunnitelman muotoikielen ilmaisemiseen viitteellisinä muistumina, vaikka aukio päätettäisiin rauhoittaa autoliikenteeltä.



*Aseman länsipuolen liikennejärjestelyjä 1930-luvun puolivälin valokuvissa. Valokuvat: Tampereen museoiden kuva-arkisto.*

## Asemahalli äänimaisemineen

Asemahalli on rakennuksen sisätiloista sekä historialliselta että rakennustaiteelliselta kannalta erityinen. Sen arvot liittyvät sekä rakennusteknisiin ja arkkitehtoniisiin yksityiskohtiin, kuten sisäkattoon ja pääjulkisivun lasi-ikkunaan ja näyteikkunarivistöön yksittäisinä kohteina, että yhtä lailla ehjänä ja monelta osin materiaalisesti autenttisenä säilyneeseen kokonaisuuteen.

Asemahallin akustiikka ja äänimaailma on suomalaisittain Helsingin rautatieaseman ohella ainutlaatuinen. Äänimaiseman säilymiseen vaikuttavat toisaalta tilojen pintamateriaalit, mutta myös tiloihin sijoitettavilla toiminnoilla ja irtokalusteilla ynnä muilla siirrettävillä esineillä on tähän vaikutuksensa. Asemahallin arkkitehtuurisessa kokemuksessa tulisi asemahallin tiloja uudistettaessa kiinnittää huomiota myös kuuloaistiin ja ääneen yhtenä tilan kokemisen osa-alueena.



*Asemahalli elokuussa 2015. Asemahallin olemuksessa on kaksi aikatasoa: funktionalistisen arkkitehtuurin miltei pysähtynyt aika, johon kauppaliikkeiden, mainosten ja ihmisten hetkellinen liike luo nopearytmisen aikataason. Tilan kovat pinnat heijastavat viehättävästi aseman kuulutuksia, puheensorinaa, kivilattiaa vasten laahaavia matkalaukkuja ja satunnaisia kahvikuppien ja juomalasien kilahduksia. Tässä tilassa voi sanoa, että arkkitehtuurilla on myös ääni. Valokuva: Panu Savolainen.*



*Entisen asemakahvilan tilaan 1980-luvun lopulla tehty asematunnelin laajennus. Asematunnelin värilliset klinkkeriseinät hukkuvat mainoskylltien visuaaliseen ilotulitukseen. Valokuva: Panu Savolainen.*



## Aseman torni

Tornin eroa muun asemarakennuksen arkkitehtuuriin korostaa sen valupintainen julkisivu sekä kaupunkihorisontin ylitse kohoava, kaus näkyvä hahmo.

Puhdasvalupintainen torni oli 1930-luvun puolivälissä poikkeuksellisen moderni ratkaisu, eikä säilyneistä kilpailuehdotuksista yksikään ehdottanut tällaista ratkaisua (mukaanlukien Flodin ja Seppälän oma ehdotus, jossa tornia ei ollut). Lähimpänä toteutunutta tornia on Hilding Ekelundin ehdotuksen ”tempo” modernistinen torni valomainoksineen. Valtaosassa kilpailuehdotuksista torni oli suunniteltu leveäksi ja raskaaksi tiilipinnoitteiseksi massaksi, ja toteutunut torni on ajankohtaan nähden eurooppalaisittainkin huomionarvoinen asematorni.

Tornin omalaatuinen ja tunnistettava arkkitehtonin muoto tekee siitä asemarakennuksen visuaalisesti mieleenpainuvan symbolin. Tämä herkkä arkkitehtoninen vaikutelma perutuu monoliittista betonimassaa artikuloiviin detaljeihin, etenkin kellotauluun ja rakenteen päättävään leveään lippaan. Lännenpuoleisen kellotaulun merkitys kaikkine detaljeineen on tässä vaikutelmassa erityisen tärkeä.

Tornin kapearunkoinen, siro rakenne tukeutuu itäpuoliseen jäykistävään levymäiseen pintaan. Tornin länsipuolen julkisivu suurine kuparipintaisine kellotauluineen ja betonilippoineen toimii Hämeenkadun näkymällisenä päätteenä, ja sitä voi hyvällä syyllä pitää tornin pääjulkisivuna.

Tornin eteläpuolen tasaisesta pinnasta kohoava, kellon koneistoa väistävä kupera uloke kuvastaa rakennuksessa kaikkialla pilkahtelevaa ehdollistumista rakenteellisille seikoille, yhtä aseman funktionalismia ilmentävää piirrettä. Eteläpuolelta tornin huipulle asetetut tukiasemat ja antennit häiritsevät



*Torni Itsenäisyydenpuistosta. Erityisesti luoteesta (kuvassa) mutta myös lännestä ja lounaasta nähtynä tornin rakenteellinen oivaltavuus ja ohuen massan vaikutelma pääsee oikeuksiinsa. Valokuva: Panu Savolainen.*

kokonaisvaikutelmaa kenties eniten, mutta tällainen infrastruktuuri on toisaalta tulkittava tornin käyttötarkoituksen ja arkkitehtonisen olemuksen yhdeksi ulottuvuudeksi.

Itäpuolinen julkisivu – itsenäisyydenkadun päate – on tornin julkisivuista massiivisin, mitä itäpuolta noin puolet pinenmpi kellotaulu vielä korostaa.

Koillisesta katsottuna tornin mas-

sivista muotoa keventää hienostuneesti ylhäältä alas kulkeva ikkunanauha, joka näyttää siltä kuin se jakaisi tornin massan kahteen kevyempään osaan. Tästä näkökulmasta myös kapeneva lippa tulee korostuneimmin esiin.

Tornin arkkitehtonisesti oivaltavana ja kaupunkikuvallisesti olennaisena piirteenä täytyykin pitää sen eri ilmansuuntiin aukeavia erilaisia visuaalisia vaikutelmia. Ne on



*Tornin puhtasvalupinta on keskeinen osa sen aikanaan hyvin modernia ilmettä. Kupera kellokoneistoa väistävä osa on tornin ainoa kaareva arkkitehtoninen elementti kellotaulujen ohella. Lippaa kannattavat rautatangot ovat valokuvien perusteella alkuperäisiä, vaikkei niitä pääpiirustuksissa ollutkaan. Valokuva: Panu Savolainen.*

*Kaakkoinen julkisivu, josta tornin rakenteellinen periaate ja erilaisten julkisivuilmeiden yhdistelmä hahmottuu parhaiten. Valokuva: Panu Savolainen.*

vieläpä saavutettu yksinkertaisella keinolla, joka perustuu pystysuuntaisesti jäykistävään rakenteeseen. Tornin arkkitehtuurissa yhdistyvät yksinkertaisella ja kauniilla tavalla rakenteellinen periaate, maamerkin suuntaa merkitsevä tehtävä sekä uuden funktionalistisen arkkitehtuurin ideologia. Torni kantaa 1100-luvun Italiaan juontuvaa kellotornien muotokielen perinnettä samalla kun se puhtasvalupintoineen, mainosvaloineen ja rakenteellisine yksityiskohtineen huokuu funktionalistisen arkkitehtuurin ohjelmajulistusta.

Tornin rakennustaiteellinen arvo on olennainen ja aseman arkki-

tehtuurin kokonaisuuden kannalta ratkaiseva siitä huolimatta, ettei se kuulunut arkkitehtien alkupe-  
räiseen suunnitelmaan. Sen rakennustaiteellisesti mahdollisia esikuvia on löydetty sekä 1930-luvun Saksasta että Italiasta, maista joihin Flodin oli tehnyt opintomatkan juuri ennen osallistumista Tampereen aseman suunnitteluun.

Tornin jatkuvasti vaihtuvat mainosvalot luovat viehättävää vaihtelua sen muutoin pelkistettyyn ulkomuotoon. Tulevaisuudessa tornin runko tulee mahdollisesti osaksi kilpailuehdotuksessa olevaa kate-  
tun aukion pintaa. Tornin merkitys osana muutoin uudisrakennuksis-

ta koostuvaa aukiotilaa tuleekin huomioida suunnitelmassa huolellisesti.

E erityisen tärkeää on huomioida tornin kaupunkikuvallinen asema siten, että tornin erilaiset näky-  
mäsuunnat säilyvät tai korostuvat. Onnistuneella suunnittelulla tornin kaupunkikuvallinen asema voi hahmottua nykyistä paremmin, vaikka aluetta täydennysrakennettaisiin voimakkaastikin.





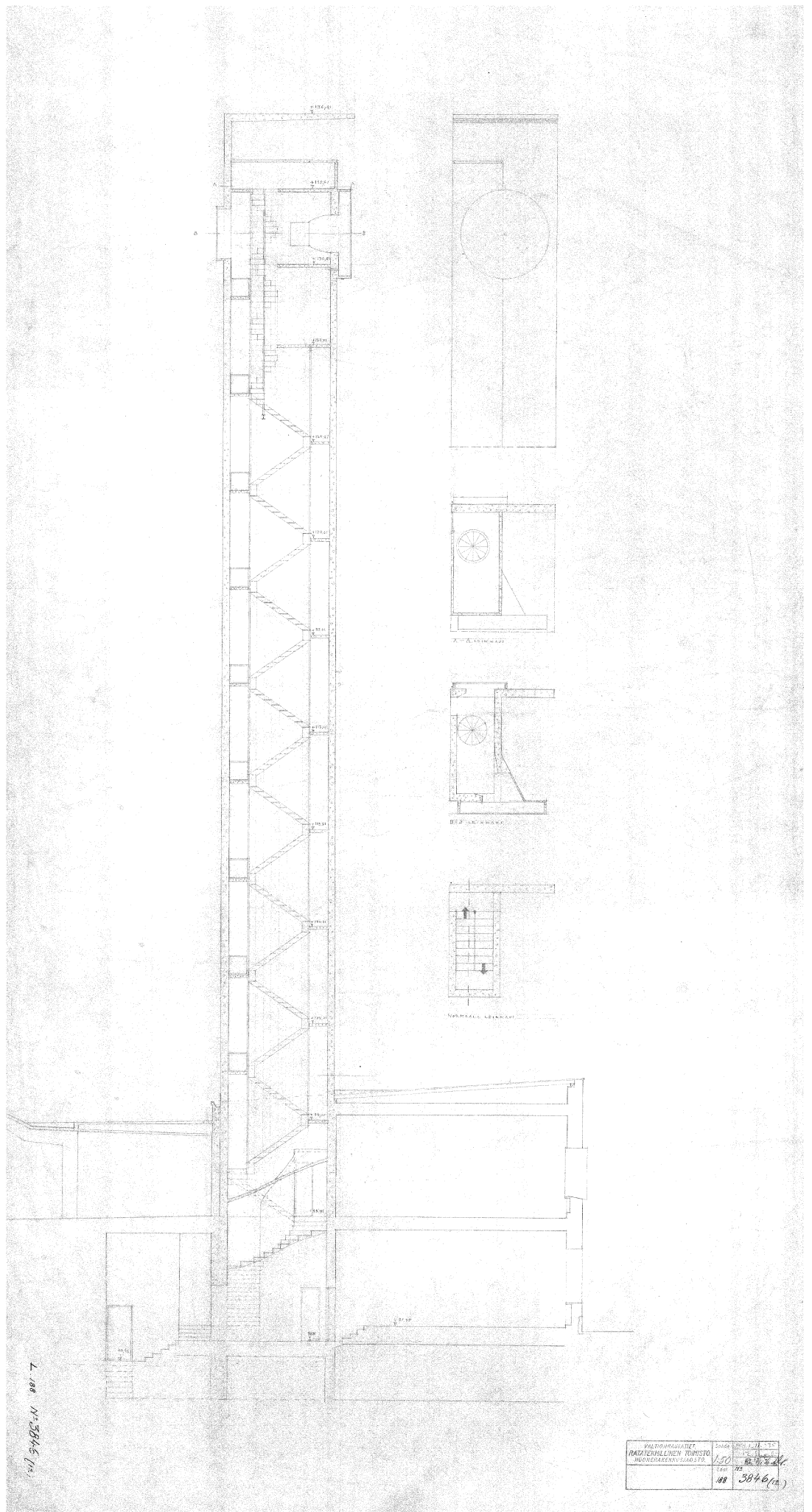
*Torni iltavalaistuksessa maaliskuussa 1959.  
Tampereen museoiden kuva-arkisto.*



*Torni kuvattuna itsenäisyydenpuistosta elokuussa  
2015. Valokuva: Panu Savolainen.*



*Tornin olemukseen ovat  
alusta alkaen kuuluneet  
mainokset, joiden  
satunnaisesti vaihteleva  
muotokieli värittää  
kiehtovasti tornin muutoin  
pelkistettyä olemusta.  
Valokuva vuodelta 1960.  
Tampereen museoiden kuva-  
arkisto.*



Rautatieaseman  
tornin työpiirustus  
vuodelta 1935.  
Valtionrautateiden  
piirustusarkisto.



## Laiturikatoks

Rautatieaseman arkkitehtuurin maisemalliset kiintopisteet ovat Hämeenkadun puoleinen kuutiomainen julkisivu suurine ikkunoineen, päälaiturikatoks ja torni. Laiturikatoksen osittainen purkaminen vuonna 2007 on tehnyt rakenteesta väliaikaiselta näyttävän kokonaisuuden, ja vaikutelmaa tehostavat betonipalkkien kolhut ja pienet korroosiovauriot.

Laiturikatoks on kuitenkin mahdollista kunnostaa alkuperäistä mukailevaan asuun (lukuun ottamatta lipan reunaa, joka on säilytettävä nykyisessä kavennetussa mitassa ATU-vaatimusten vuoksi), ja katoksen rakenne olisi syytä säilyttää siinäkin tapauksessa, että nykyinen ratapihataso katetaan kilpailuehdotuksen mukaisesti. Laiturikatoksen kolmitaitteinen muoto on ajankohtaansa nähden poikkeuksellinen betonirakenne, jolle en ole onnistunut löytää selkeää vastinetta tai esikuvaa muualta.

Laiturikatoksen pääportaikkoon yläikkunoista aukeava valo on yksi katoksen arkkitehtuurin olennainen piirre. Sen merkitys hahmotuu jo siinäkin, miten kilpailuehdotuksen perspektiivipiirros (s.9) esitti nimenomaan laiturialueen tätä kohtaa. Tulevassa kattamisessa onkin selvitettävä erityisen huolellisesti myös laiturialueen valaitukseen liittyviä tekijöitä siltä kannalta, että niihin voidaan sisällyttää mahdollisiman laajasti myös alkuperäisen suunnitelman ideoita.



*Kunniavartiosto tervehtimässä Kyösti Kallion ruumissaattoa päälaiturikatoksen alla 22.12.1940. Tampereen museoiden kuva-arkisto.*



*Mies nukkumassa päälaiturin penkillä rautatielakon aikaan 3.5.1950. Tärkeä osa laiturikatoksen arkkitehtuuria on yläikkunoista portaikkoon lankeava valo. Tampereen museoiden kuva-arkisto.*

## Maisemalliset ja historialliset näkökulmat täydennysrakentamisessa

### *Jäsentyneet maisemat ja näkymät*

Veturitallin ja rautatieaseman kaupunkikuvallista asemaa on tarkasteltava erilaisista lähtökohdista. Siinä missä asemarakennuksen arkkitehtuuri on pitkälti lähtöisin harkituista näkymäsuunnista ja artikuloinneista, veturitallin sijoittelua ovat määränneet lähinnä rautatieliikenteen logistiset näkökohdat. Kun asemarakennusta ympäröivä katutila ja osin rakennuskantakin on säilynyt samankaltaisena 1930-luvulta, veturitallia ympäröivä kaupunkimaisema on sadassa vuodessa ehtinyt muuttua monta kertaa.

Veturitallin arkkitehtuuri ja maisemallinen sijainti sallii varsin laajat mahdollisuudet muodostaa rakennuksen ympärille tietoisesti uudisrakentamisen ehdoilla avautuvia kiinnostavia näkymäsuuntia. Veturitallin tämänhetkinen jokseenkin harkitsematon sijainti suhteessa länsipuoliseen pysäköintihalliin voitaneen alueen tulevassa suunnittelussa ratkaista rakennuksen välittömän ympäristön kannalta edullisemmin siten, että kaikkien julkisivut pääsevät nykyistä paremmin esiin.

Aseman torni on näkymällisenä päätepisteenä sekä Hämeenkadulle että Itsenäisyydenkadulle. Aseman välitöntä ympäristöä lukuun ottamatta se on rautatieaseman ainoa kauas näkyvä osa. Tornin merkitys maamerkinä ja kahden pitkän katunäkymän päätepisteenä tulisi huomioida alueen uudisrakennuksia suunniteltaessa.

*Torni itsenäisyydenkadun päätepisteenä sekä ratapihan ajolankojen ja pysähtyneiden junien ylitse näkyvänä aseman maamerkinä ratapihan toiselta puolen nähtynä. Valokuvat: Panu Savolainen.*



*Rakenteilla oleva torni kuvattuna Hämeenkadulta 20.6.1936. Matalan rakennuskannan keskellä torni oli tältä suunnalta katsottuna huomattavasti tärkeämpi maamerkki kuin nykyään. Tampereen museoiden kuva-arkisto.*





## *Yllätykselliset korostumat*

Tultaessa idästä Åkerlundinkatua pitkin eteläinen veturitalli vanhoine tiilijulkisivuineen ja rautatielaitteineen muodostaa voimakkaan maisemallisen vaikutelman merkkinä ratapiha-alueelle saapumisesta. Tätä visuaalista vaikutelmaa ja rakennuksen näkyvyyttä ja historiallista kertovuutta tästä suunnasta lähestyttäessä voisi alueen tulevassa rakentamisessa edelleen korostaa.

Veturitalille jo nyt avautuvat solamaiset näkymät, joissa veturitalli on nähtävissä kaukaa tietyistä harkituista näkymäsuunnista, ovat myös olennaisia, kun tulevaisuuden täydennysrakentaminen tulee peittämään näkymät tällä hetkellä avoimen ratapihan yli.



*Veturitalille avautuva solamainen näkymä Kalevantieltä. Valokuva: Panu Savolainen.*

*Eteläinen veturitalli Åkerlundinkadun suunnalta saavuttaessa. Rakennus hukkuu tällä hetkellä pysäköintitalon liikennejärjestelyjen taakse, mutta oikealle käännettäessä sen puolipyöreä ja yksityiskohdiltaan rikas pihajulkisivu herättää ajatuksiinsa vaipuneenkin kulkijan huomion. Valokuvat: Panu Savolainen.*





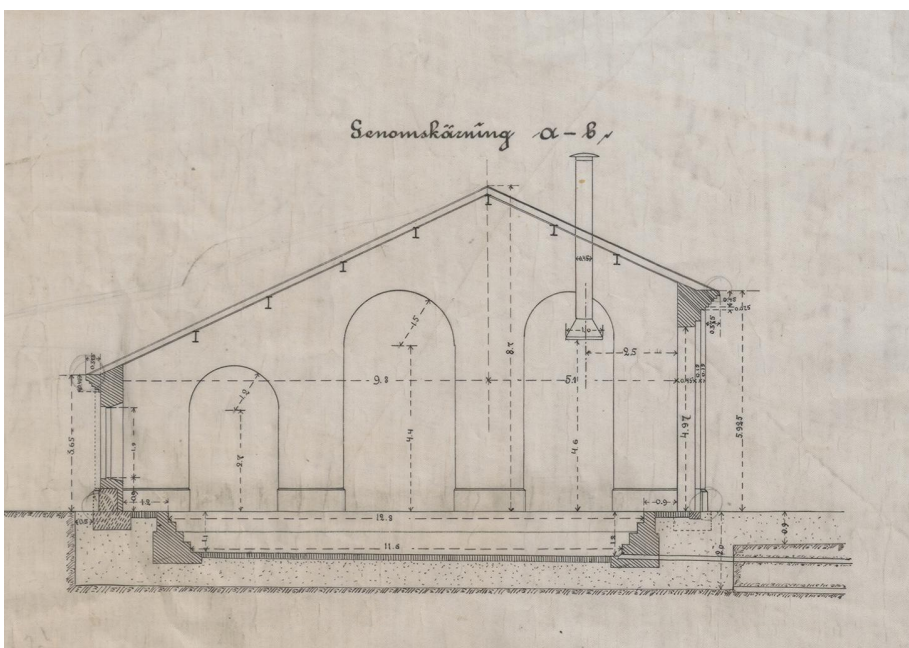
## Veturitallin kohokohdat

Eteläisen veturitallin ulkotilojen ja julkisivujen keskeiset historiallista ja tilallista vaikutelmaa luovat tekijät ovat puoliympyrän muotoinen tallipiha ja tiilirakentein muurattu detaliikka niin seiniä tukevilla rakennusosissa, räystäissä ja vesikaton yli nousevissa muurinharjoissa. Rakennuksen alkuperäisen käyttötarkoituksen hahmottamisessa tallipihan keskellä oleva kääntövaihe sekä rautatiekiskojen ja -laitteiden fragmentit ovat olennaisia. Mikäli ratapihan ja veturitallin välinen tila- ja näköyhteys katkeaa tulevassa täydennysrakentamisessa, rautatieteknologian jäänteiden säilyttäminen sopiviksi katsotuissa paikoissa on erityisen tärkeää rakennuksen historiallisen kertovuuden vaalimisen kannalta.

Veturitallin säilyttämisen suurin haaste on uusien toimintojen sijoittaminen rakennukseen säilyttäen sille tunnusomainen sisätilajäsentely. Joka toisen tallin välillä on alkuaan ollut avoimet kaariaukot, jotka on sittemmin muurattu umpeen. Sisätilojen tulevassa käytössä tilavaikutelman avartamiseen tulisi ensisijaisena keinona ottaa näiden kaariaukkojen avaaminen ja vasta sen jälkeen soveltaa muita keinoja.



*Räystäiden, kontreforien ja muurinharjojen tiiliprofiloinnit ovat veturitallin arkkitehtuurille yhtä olennaisia kuin rakennuksen kokonaishahmo. Valokuvat: Panu Savolainen.*



*Pilttuuta yhdistäneet kaariaukot vuoden 1896 leikkauspiirustuksessa. Sittemmin umpeen muurattujen aukkojen avaamisen tulisi olla ensisijainen tilallinen keino rakennuksen käytettävyyden parantamisessa ja uuden käyttötarkoituksen suunnittelussa. Kansallisarkisto.*



## Asemarakennuksen kohokohdat

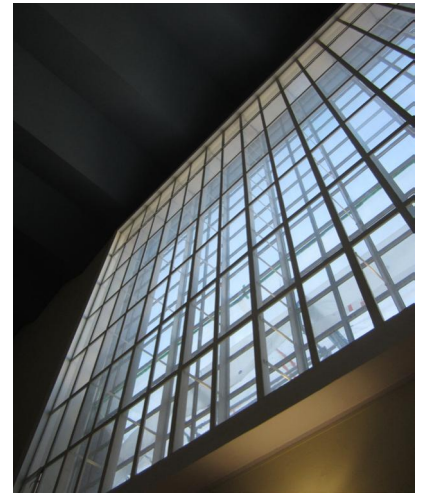
Asemarakennuksen keskeiset kohokohdat liittyvät tämän inventoinnin raamituksen näkökulmasta lähinnä ulkotiloihin ja asemarakennuksen kaupunkikuvalliseen asemaan. Voittaneen kilpailuehdotuksen ratkaisujen näkökulmasta on olennaista suhteuttaa suunnitelman yksityiskohdat huolellisesti etenkin aseman torniin ja laiturikatokseen, joista jälkimmäinen tulee suunnitelman toteutuessa muodostamaan osan katettua laiturialuetta.

Aseman ratapihanpuoleinen julkisivu ei tälläkään hetkellä ole hahmotettavissa kokonaisuutena juuristään katselukulmasta, eikä tämä ollut myöskään arkkitehtien alkuperäinen tarkoitus. Toisin kuin aseman läntinen julkisivu, jonka on tarkoitus muodostaa kaukaa katsottava, ratapihaa ja kaupunkitilaa rajaava monumentti, ratapihan puoleinen julkisivu on ennemminkin laiturialueen pitkittäisessä suunnassa koettava tilasarja. Täähän tilasarjaan kuuluvat olennaisena osana laiturikatokseksi ja julkisivun neljä erilaista pintamateriaalia (tiili, rappaus, klinkkeri, betoni) sekä

asematunneliin kahdesta suunnasta laskeutuva portaikko. Kilpailuehdotuksessa esitetty katettu suunnitelma on mahdollista integroida onnistuneesti tähän alkuperäiseen laituritason tilan henkeen.

Arkkitehtonisista yksityiskohdista torni, päälaiturikatokseksi sekä asema-aukion puoleinen julkisivu ovat tulevassa suunnittelussa tärkeimmät huomioitavat osa-alueet. Niiden alkuperäisessä asussaan säilynyt arkkitehtuuri pintamateriaaleineen sekä näkymällinen ja kaupunkikuvallinen asema tulisi säilyttää ja liittää oivaltavasti uudisrakentamiseen ja uuteen kaupunkimaisemaan.

Aseman sisätiloista etenkin asemahalli on kansallisesti poikkeuksellisen merkittävä sisätila. Kuten tämän inventoinnin raamituksessa ja esipuheessa on todettu, aseman peruskorjaus ja restaurointi tulee kuitenkin edellyttämään tätä työtä yksityiskohtaisemman inventoinnin. Tulevassa selvityksessä myös asemarakennuksen koristetaiteilija Eino Kaurian suunnittelema värimaailma tulee ottaa erityistarasteluun.



*Aseman sisätilojen osalta on tulevaisuudessa tarpeen toteuttaa yksityiskohtaisempi selvitys. Valokuvat: Panu Savolainen.*



*Päälaiturikatoksen ja ratapihan vastaiseen julkisivun tilasarjaan tulee kiinnittää erityistä huomiota kilpailuehdotuksen mukaisessa kattamissuunnitelmassa. 1930-luvun laiturin tilasarja ja paikan henki on mahdollista liittää onnistuneesti uusiin tilajärjestelyihin. Tässä on syytä huomioida myös laiturikatoksen aukotuksen ja luonnonvalo. Valokuvat: Panu Savolainen.*

## Veturitallin arvotekijät

Arvotekijä	Ilmeneminen rakennuksessa	Merkitys ja voimakkuus
<b>Arkkitehtuuri (toiminnallisuus)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Etupihan, kääntöpöydän, infrastrukturin ja itse tiilirakennuksen välinen yhteys rakennuksen käyttötarkoituksen ilmentäjänä</li> <li>• Tallien väliset rakenteet ja aukotukset alkuperäisen käyttötarkoituksen osoittajina</li> <li>• Myöhemmät muutokset sosiaalitylöiksi ja varastoiksi</li> </ul>	Veturitallin arkkitehtuurissa on runsaasti tallella sen toimintaa kuvastavaa kertovuutta. Rakennuksen tilajäsentelyt ilmentävät yhä hyvin 1800-luvun lopun ja 1900-luvun alun rautatiearkkitehtuuria. Rakennuksen käyttötarkoitus ja toiminnallinen logiikka on hahmotettavissa ja ymmärrettävissä materiaalisuuden itsensä kertomana.
<b>Arkkitehtuuri (rakennusosat, materiaalit ja rakenteet)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kääntöpöydän rakenteet ja talleihin johtavat raiteet</li> <li>• Tiilijulkisivut, kontreforit, palokatkojen muurinharjat ja räystäiden tiilidetallijikka (1800-luvun lopun rautatiearkkitehtuuri)</li> <li>• Ovet ja ovirakenteet sekä oviaukkojen muodot</li> <li>• Ikkunoiden paikat, aukkojen muodot ja alkuperäisinä säilyneet ikkunat</li> </ul>	Veturitallin detaljiikka on säilynyt hyvin pitkälti alkuperäisessä asussaan. Detaljiikalla on sekä denotatiivinen merkitys rakennuksen käyttötarkoituksen osoittajana että konnotatiivinen merkitys erityisesti 1800-luvun lopun ja 1900-luvun alun arkkitehtuurin historian, etenkin rautatiearkkitehtuurin esimerkkinä.
<b>Kaupunkikuvallinen asema</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rikkonainen ja irrallinen sijainti diakronisessa kaupunkikuvassa</li> <li>• Näkymällinen yhteys rautatiehen ja muihin rautatiealueen rakennuksiin</li> <li>• Rakennuksen välitön ympäristö on uusiutunut jatkuvasti etenkin viimeisen kolmen vuosikymmenen aikana, ja ympäröivät rakennukset liittyvät veturitalliin satunnaisesti ja suunnittelemattomin tavoin.</li> </ul>	Veturitalli sijaitsee maisemallisesti keskeisessä paikassa. Erilaiset näkymäsuunnat veturitalleille ja -talleilta määrittävät detaljeiltaan rikkaan ja muodoltaan poikkeuksellisen rakennuksen asemaa kaupunkimaisemassa. Infrasturtuurirakennuksen ”kaupunkikuvallinen kontekstittomuus” on jo alkuaan ollut osa miltei samanlaisen kaikille ratapihoille lähes samankaltaisena toteutettua rakennustyyppiä. Tämä antaa luovia vapauksia täydennysrakentamisen näkymälinjoille ja tilalliselle oivaltavuudelle, joskin näkymäyhteys rautatiehen olisi suotavaa säilyttää.
<b>Historiallinen konteksti</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Paikallinen ja valtakunnallinen arvo osana Tampereen rautatiealueen historiaa ja Suomen rautatieliikenteen historiaa</li> <li>• Liikenneinfrasturktuurien materiaaliset jäljet (myös asemaa ympäröivät tilat)</li> <li>• Tyylihistoriallinen konteksti osana 1900-luvun taitteen rautatiearkkitehtuuria</li> <li>• Historiakulttuuri, rakennuksen käyttäjät ja suuri yleisö</li> </ul>	Veturitallin historiallinen merkitys painottuu ennen kaikkea sen asemaan osana kaupunkikuvan ja rautatieliikenteen paikallista ja valtakunnallista historiaa. Historiakulttuurisena kohteena rakennuksen arvo on ennen kaikkea uusien käyttötarkoitusten, rakennuksen ja sitä ympäröivien tilojen julkisuusasteen sekä historiallisen kertovuuden yhtäaikaisessa toteutumisessa.



## Asemarakennuksen arvotekijät

Arvotekijä	Ilmeneminen rakennuksessa	Merkitys ja voimakkuus
<b>Arkkitehtuuri (toiminnallisuus)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Asemarakennuksen suhde liikenneväyliin ja asema-aukioon</li> <li>• Asemaravintolan sijainti liikenneväylän päällä</li> <li>• Yleisö-wc:eiden sijainti</li> <li>• Laiturialue ja sille johtava portaikko</li> <li>• Asemahalli keskeisenä tilana ja paikana myös toimintojen suhteen (kaupat, lipunmyynti)</li> <li>• Talousrakennus käyttötarkoituksineen</li> </ul>	Asemarakennuksen toiminnalliset piirteet ilmentävät funktionalistista arkkitehtuuria monitasoisesti – niin koko rakennuksen asemoinnissa liikenneväylien risteykseen, sisätilojen välisissä suhteissakin. Rakennuksen merkitys Suomen asemarakentamisen ensimmäisenä täysipainosena funktionalistisena kohteena on keskeinen. Asema on myös kansainvälisessä kontekstissa kiinnostava ja omaleimainen rakennus.
<b>Arkkitehtuuri (rakennusosat, materiaalit ja rakenteet)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pääjulkisivun jäsentely ja sen elementtien välinen suhde (pääikkuna, näyteikkunat katoksineen ja asemapäällikön huoneen parveke)</li> <li>• Alikulkutunnelin rakenteet ja sen yläpuolella sijaitseva ravintolan julkisivu</li> <li>• Erikoisvalmisteiset julkisivutiilet</li> <li>• Puhdasvalupintainen torni ja kuparinen kellotaulu</li> <li>• Laiturikatot ja laituriportaikko yläkunoineen, laiturialueen puoleisen julkisivun vaalea rappaus</li> <li>• Terastirappaus korosteena</li> <li>• Asemahallin katto ja sisäjulkisivut näyteikkunoineen</li> </ul>	Rakennusmateriaalit, julkisivujen käsittely ja detajliikka muodostavat harmonisen ja tasapainoisen komposition. Julkisivumateriaalien vaihtuminen sijoittuu rakennusmassojen ja tilasarjojen saumakohtiin. Erilaisten pintakäsittelyjen yhdistäminen ja erilaisten rakennusosien limittyminen yhdeksi rakenteiden kudelmaksi on funktionalistiselta kannalta poikkeuksellinen (joskaan ei ainutlaatuinen) ja merkittävä, vaalittava piirre. Erityisesti erikoisvalmisteinen tiili on aseman funktionalismin omaleimainen ainesosa, joka luo asemarakennuksen länsipuolisen julkisivuilmeen. Tornin merkitys rakenteellisena muotona on tyyllisesti poikkeuksellisen merkittävä. Laiturikatot edustaa aikakaudelleen innovatiivista betonin käyttöä ja ilmaisee edustavimmin rakennuksen funktionalismin rakenteellista edelläkävijyyttä.
<b>Kaupunkikuvallinen asema</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kellotornin korkeusasema, suhde ympäröivään rakennuskantaan sekä erilaiset näkymäsuunnat</li> <li>• Kellotorni Itsenäisyydenkadun ja Hämeenkadun päätteinä</li> <li>• Aseman monumentaalinen länsijulkisivu Hämeenkadun päätteellä sekä näkymät lounaasta ja luoteesta saavuttaessa</li> </ul>	Rautatieasema on ympäristössään keskeisin rakennus ja maisemallisesti hallitseva monumentti. Tornin merkitys kaupunkikuvallisena kiintopisteenä on olennainen ja liittyy myös tornin omaleimaiseen rakenteeseen ja erilaisiin näkymäsuuntiin.
<b>Historiallinen konteksti</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Paikallinen ja valtakunnallinen arvo osana Tampereen rautatiealueen historiaa ja Suomen rautatieliikenteen historiaa</li> <li>• Liikenneinfrastruktuurien materiaaliset jäljet (myös asemaa ympäröivät tilat)</li> <li>• Asemarakennus funktionalistista tyyliä määrittävänä arkkitehtuurihistoriallisena kohteena</li> <li>• Asemahalli äänimaiseman materiaalisena historiana</li> <li>• Historiakulttuuri, aseman käyttäjät ja suuri yleisö</li> </ul>	Asemarakennuksen merkitys historiallisena lähteenä, kohteena ja suuren yleisön historiaa rakentavana (historiakulttuurisena) paikana perustuu sen tilojen kertovuuteen niin niiden toiminnan kuin ulkomuodonkin kannalta. Asemarakennuksen historialliset arvot ovat merkittäviä niin paikallisella kuin laajemmalla tasolla, etenkin siinä miten rakennus asettuu funktionalistiseen tyylikäsitteistöön ja määrittää sitä. Keskeisenä monumenttina rakennuksen painoarvo materiaalisena muistin ja merkitysten paikkana on huomionarvoinen.

## Suosituksia tarkennetun rakennushistoriaselvityksen laatijalle

Kuten edellä käy ilmi, asemarakennuksen rakennushistoriaselvitystä on vastaisuudessa tarkennettava ja syvennettävä asemakaavatyön ja peruskorjauksen edellyttämin vaatimuksin. Seuraavassa on esitetty selvitystä tehtäessä ilmi tulleita asioita suosituksiksi tämän selvityksen laatijalle.

### 1. Alkuperäisaineistot

Selvitystä tarkennettaessa tulisi kartoittaa seikkaperäisesti Suomen arkkitehtuurimuseon ja Suomen rautatiemuseon arkistot sekä Tampereen kaupunginarkistossa säilytettäviä lähteitä. Erityisesti tulisi kiinnittää huomiota arkkitehtien työskentelyyn, mahdolliseen säilyneeseen kirjeenvaihtoon sekä kaikilta osin sellaiseen aineistoon, joka valottaa asemarakennuksen tyylillisten ja teknisten ratkaisujen syntyä sekä kilpailua edeltävässä vaiheessa, kilpailutöiden jatkojalostuksessa että aseman toteutuksessa. Lisäksi olisi käytävä läpi 1930-luvun puolivälin sanomalehdet asemarakennukset aikalaisvastaanoton näkökulmasta.

### 2. Historiallinen ja arkkitehtuurihistoriallinen konteksti

Selvitystä tehtäessä olisi otettava huomioon aikakauden liikenne- ja infrastruktuuriratkaisut osana asemarakennushanketta. Lisäksi asemarakennusta olisi käytettävissä olevan kirjallisuuden ja mahdollisesti kansainvälisten lehtiaineistojen valossa suhteutettava aikakauden asema-arkkitehtuuriin. Toteutetun ehdotuksen suhde muihin kilpailuehdotuksiin olisi myös analysoitava kattavasti siltä osin kuin ehdotukset ovat säilyneet VR:n ja arkkitehtuurimuseon kokoelmissa.

### 3. Itsenäiset aihealueet

Joitain yksityiskohtaisempia aihealueita, jotka tulisi sisällyttää selvitykseen, on lueteltu seuraavassa:

- koristetaiteilija Eino Kaurian työskentely ja merkitys asemarakennuksen suunnittelussa (sekä kilpailuvaihe että toteutus)
- suurkatossuunnitelma (1980-luku)
- Veturitallin kääntöpöydän rakenne ja säilyneisyys

### 4. Inventointityö

Inventointityö tulee toteuttaa huonetasolla koko rakennuksessa ja detaljirtasolla aseman julkisissa tiloissa. Myös värianalyysit (siltä osin kun niitä ei ole tehty ja dokumentoitu vuonna 2008) olisi syytä sisällyttää selvitykseen. Inventointityön tuloksia tulisi mahdollisuuksien mukaan esittää mahdollisimman laajasti menyt–nykyinen-kuvaparein. Säilyneisyyskaaviot tulisi laatia jokaisesta kerroksesta erikseen pohjapiirrostoplaalla. Aseman välittömästä ympäristöstä ja kaupunkikuvallisista tekijöistä tulisi lisäksi laatia erilliset kartta- ja asemapiirostason tarkastelut.

### 5. Arviointi

Arvioinnissa tulisi kiinnittää huomiota sekä kansallisiin että ylijarjaisiin arkkitehtuurihistoriallisiin konteksteihin. Lisäksi arviointi tulisi toteuttaa deltatason huomioiden sen osalta kuin tarkennettu rakennushistoriallinen tarkastelu ja inventointi sitä vaatii. Arvioinnin tuloksia olisi suotavaa tekstin lisäksi pelkistää mahdollisimman havainnollisiksi ja yksiselitteisiksi kartoiksi, kaavioiksi ja taulukoiksi.

### 6. Tiedollinen saavutettavuus ja yleisöarvot

Tarkennettua selvitystä aloitettaessa tulisi huomioida ja varata tarpeellinen aika siihen, että aineistoista voidaan toteuttaa yleisöjulkaisu. Tiedolliseen saavutettavuuteen tulisi kiinnittää korostettua huomiota siinäkin tapauksessa, että asemasta laaditaan pelkkä raportti.



## Lähteet

### *Alkuperäislähteet*

Kansallisarkisto

Museokeskus Vapriikki,  
Tampereen museoiden kuva-  
arkisto

VR-yhtymä Oy, kiinteistöyksikkö,  
Arkkitehtipiirustusarkisto,  
Helsinki

Arkkitehti-lehden vuosikerrat  
1934 ja 1937

### *Kirjallisuus ja julkaisemattomat raportit*

Brandi, Cesare. Teoria del  
restauro. Milano 1963.

Jutikkala, Eino. Tampereen  
historia 3. Tampere 1979.

Kosunen, Lasse. Tampereen  
veturitallit. kaupunkikuvallinen  
selvitys. Arkkitehtitoimisto Lasse  
Kosunen 2001.

Lyytinen, Hanna. Tampereen  
tavara-asema ja muut VR:n  
rakennukset Itsenäisyydenkadun  
pohjoispuolella,  
rakennushistoriaselvitys.  
Arkkitehtitoimisto Hanna Lyytinen  
2003.

Peitsara Arvi, 1937. Tampereen  
asema. Erillispainos Teknisestä  
aikakauslehdestä 1937/3

Ratapihan pohjoispään  
ja Tammelan länsiosan  
kaupunkikuvanselvitys.  
Tampereen kaupungin  
kaavoitusyksikkö 2004.

Suomen valtion rautatiet 1862–  
1912. Historiallis-teknillis-  
taloudellinen kertomus. helsinki  
1916.

Tampereen henkilöratapihan  
muutos. Yleissuunnitelma.  
16.8.2010.

Tampereen kaupungin  
rakennuskulttuuri. Tampereen  
kaupunki 1998.

Tampereen ratapihan  
veturitallien kunto- ja  
käyttökelpoisuusarviointi.  
A-insinöörit 2001.

Valanto, Sirkka. Suomen  
rautatieasemat vuosina  
1857–1920. Museoviraston  
rakennushistorian osaston  
julkaisuja n:o 11, 1/1982.

Valanto, Sirkka. Rautateiden  
arkkitehtuuri – Asemarakennuksia  
1857–1941. Suomen  
rakennustaiteen museo 1984.