

Turun ratapiha

2020

Kulttuuriympäristöselvitys

Turku



ARK — BYROO

Tilaja: Turun Ratapihan kehitys oy

Tilajan edustajat: Sami Kettunen, toimitusjohtaja GSP Group oy

/

Konsultti: Arkkitehtitoimisto Ark-byroo oy, Kustaankatu 3, 00500 Helsinki,
info@arkbyroo.fi, www.arkbyroo.fi, +358 50 574 8710

/

Työryhmä:

Marianna Heikinheimo, TKT, arkkitehti SAFA

Tiina Mikkanen, tutkija, FM

Olli Nieminen, avustava tutkija, Tkk (ark)

Tuuli Ollikainen, taitto

Sami Heikinheimo, valokuvaus

/

Etukannen kuva: Näkymä konepajan katolta lounaaseen päin. Mikko Alanen. RM.

/

Suoritusajankohta: Joulukuu 2019 – tammikuu 2020.

Työ on luovutettu 7.2.2020

/

ISBN: 978-952-7198-73-5

/

© Arkkitehtitoimisto Ark-byroo

Asiasanat: Valtion rautatiet, 1800-luku, rautatieympäristöt, veturitallit, konepajat, Turku, Pohjola,
GSP Group Oy

Sisällys

1 JOHDANTO	2
1.1 Kohde	2
1.2 Tehtävä	4
1.3 Perustiedot	5
2. TURUN RATAPIHA-ALUEEN VAIHEET	9
2.1 Turun asema-alueen historia	9
2.2 Ratapiha-alueen kaavoitushistoria	13
2.3 Turun ratapiha-alueen ominaispiirteet ja toiminta alueella	17
2.4 Ratapihan rakennuskannan kehitys	20
2.5 Tärkeimpien rakennusten vaiheita	24
3. RAKENNUSKORTIT	29
4. ALUEEN NYKYTILA JA KAUPUNKIKUVALLINEN TARKASTELU	72
4.1 Alueen nykytilan dokumentointi ja ominaispiirteiden kuvaus	72
4.2 Alueen tarkastelu osana kaupunkiympäristöä	73
5. YHTEENVETO	79
5.1 Alueen ominaispiirteiden ja säilyneisyyden luonnehdinta	79
5.2 Turun ratapiha-alueen asema osana ympäröivää kaupunkirakennetta ja kaupunkikuvaa	80
LÄHTEET	81

1 Johdanto

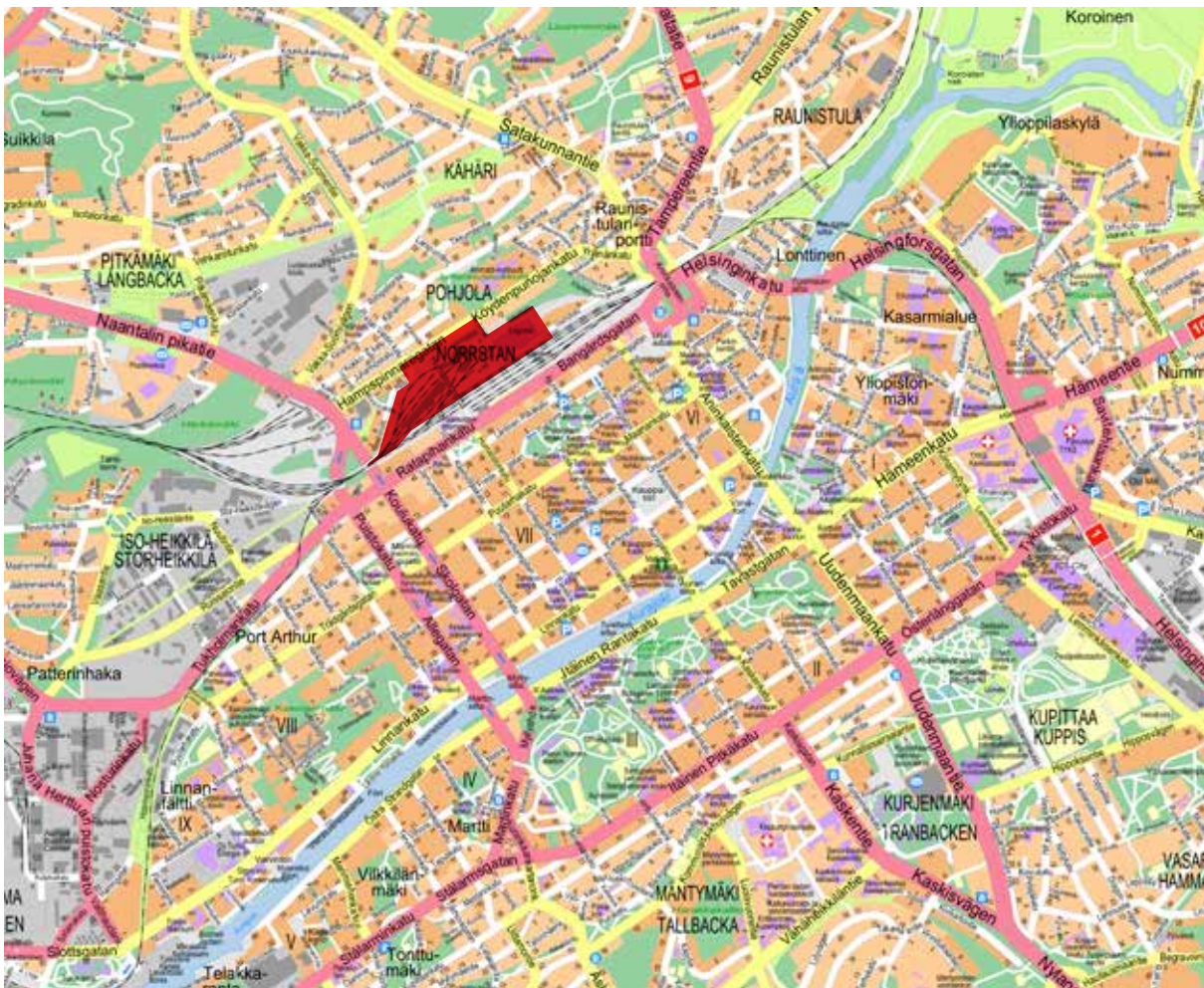
↓ Ratapiha-alue korostettuna punaisella Turun keskusta-alueen peruskartassa. MML.

1.1 Kohde

Tämän kulttuuriympäristöselvityksen kohteena on Turun rautatieaseman pohjoispuolella sijaitseva ratapiha-alue. Selvityskohteen alueella sijaitsee nykyään 11 rakennusta, jotka on rakennettu aikavälillä 1870–1980. Alue on pääosin ratapiha-aluetta sekä VR:n konepajatoiminnalta vapautuvaa varikko- ja konepaja-aluetta. Ratapiha ja aseman alue on valittu yhdeksi valtakunnallisesti merkittävistä rakennetusta kulttuuriympäristöistä (RKY).¹

Kohde sijaitsee C.L. Engelin vuonna 1828 suunnitteleman kaupungin asemakaavan pohjoispuolella. Vanhimmat rakennukset ratapihan alueella on rakennettu 1870-luvulla, kun Turun ensimmäinen rata Turun sataman ja Toijalan välille valmistui. Alue on laajentunut ja sitä on rakennettu lisää, kun Turusta on tullut risteysasema rantaradan valmistuessa vuonna 1903. Vuonna 1925 on valmistunut Turusta rannikkoa pitkin kulkeva Uudenkaupunginrata, jonka jälkeen yhteyksiä Turun satamaan on lisätty. Tekniikan kehittyessä ja raideliikenteen muuttaessa painopistettään yhä enem-

¹ Museoviraston kyppi tietokanta, http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1865.





↑ Ratapiha-alue nähtynä vuoden 1998 viistoilmakuvassa. Ratapihan rakennuskanta on pysynyt pääosin samana, etualalla näkyvää huoltohallia on laajennettu ja konepajarakennukset taempana on yhdistetty Logomo-kulttuurikeskukseksi. Pihaa reunustavia alueita on täydennysrakennettu. TKP.

män tavaraliikenteen suuntaan ratapihalla on tehty useita muutoksia rakennuskantaan, useita rakennuksia on laajennettu ja uusia rakennettu. Rata-alueen kehittymiseen on vaikuttanut merkittävästi konepajan sijoittuminen Turun ratapihalle.

Konepajatoiminnan loputtua 2003 ratapiha-alueen luonne on muuttunut merkittävästi, vanhasta konepajarakennusten ryppäystä on muodostettu Turun uusi merkittävä kulttuuritapahtuma- ja työympäristö Logomo. Samalla alueen yleisöltä suljettu luonne on muuttunut julkiseksi ratapihan koillisosassa. Luoteisosa on selvityshetkellä yhä ratapihakäytössä.

Rakennukset ja alue on tällä hetkellä neljän eri tahon omistuksessa. Vr-yhtymä omistaa alueen luoteis- ja kaakkoisosat, Liikenneviraston omistuksessa ovat raide- ja laiturialueet, Kiinteistö Oy Turun Pajakatu omistaa kiinteistöt ja maa-alueen ratapihan keskiosassa.

Ratapihan itäreunassa sijaitsee Logomon kulttuurin, taiteen ja luovan talouden keskus, jonka omistavat Hartela oy sekä Turun kaupunki.

Tämä työ käsittelee ratapiha-alueen historiaa, muutosvaiheita ja nykytilaa sekä alueen asemaa osana Turun rautatieaseman ympäristöä ja sen historiallista kehitystä. Turun asemasta ja sen ympäristössä olevista rakennuksista on tehty erillinen rakennushistoriaselvitys 2017².

Ajallisesti monikerroksisen ratapihan alue on valtakunnallisesta merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY). Alue ja sen rakennukset on suojeltu osittain tai kokonaan kaikilla kaavatasoilla ja erillisellä valtakunnallisesti merkittävien rautatieasema-aiden suojelusopimuksella.

2 Turun rautatieasema ja ympäristö, 2017.

1.2 Tehtävä

Turun ratapiha-alueen kulttuuriympäristöselvitys tehdään tilanteessa, jossa ratapihaa ollaan kehittämässä mittavan rakennushankkeen myötä. Ratapiha-alueen tulevaisuudesta on järjestetty syyskuussa 2018 päätynyt arkkitehtuurikilpailu, jonka voittivat PES-arkkitehdit ehdotuksellaan ”Luoto”. Suunnitelmassa alueelle ollaan sijoittamassa 175 000 kerrosneliömetriä erilaisia palveluita sekä asutusta. Ratapihatoiminta siirtyy hankkeen edetessä muualle Turun keskusta-alueelta. Ratapihan vanhoista rakennuksista asemakaavaluonnoksessa on esitetty säilytettäväksi entinen konepajan päärakennus eli nykyinen Logomon rakennus sekä veturitallin vanha, kehämäinen osa kääntöpöytineen ja VR:n aikaisemmassa vaiheessa myymät rakennukset veturitallin itäpuolella: vanha konepajan paja, konttori- ja varastohallirakennus, voiteluöljy- ja polttoainevarasto sekä yhä VR:lle kuuluva vanha lämpökeskus.³

Kulttuuriympäristöselvitys kohdistuu ratapiha-alueeseen lukuun ottamatta sen koillisinta osuutta, myös Turun rautatieasema sekä vanhat rautatieläisten asuintalot jäävät alueen ulkopuolelle. Selvitysalueelle sijoittuva rakennuskanta edustaa rautatietyöympäristön junien liikennöintiin ja huoltoon liittyviä käyttörakennuksia. Rakennuskannan yleispiirteistä on tehty selvitys, joka on raportissa esitetty rakennuskorttien, nykytilavalokuvien ja arkistopiirustusten muodossa. Kaavioilla on esitetty muun muassa ratapihan rakennuskannan kehityksen vaiheita. Selvityksessä perehdytään alueen nykytilan lisäksi ratapihan

arkkitehtoniseen ja toiminnalliseen historiaan sekä alueen rooliin Turun kaupunkirakenteen eri vaiheissa. Selvitys koostuu arkisto- ja kirjallisuuslähteiden pohjalta laaditusta historiaselvityksestä sekä kenttätöiden pohjalta tehdystä nykytila-analyysistä.

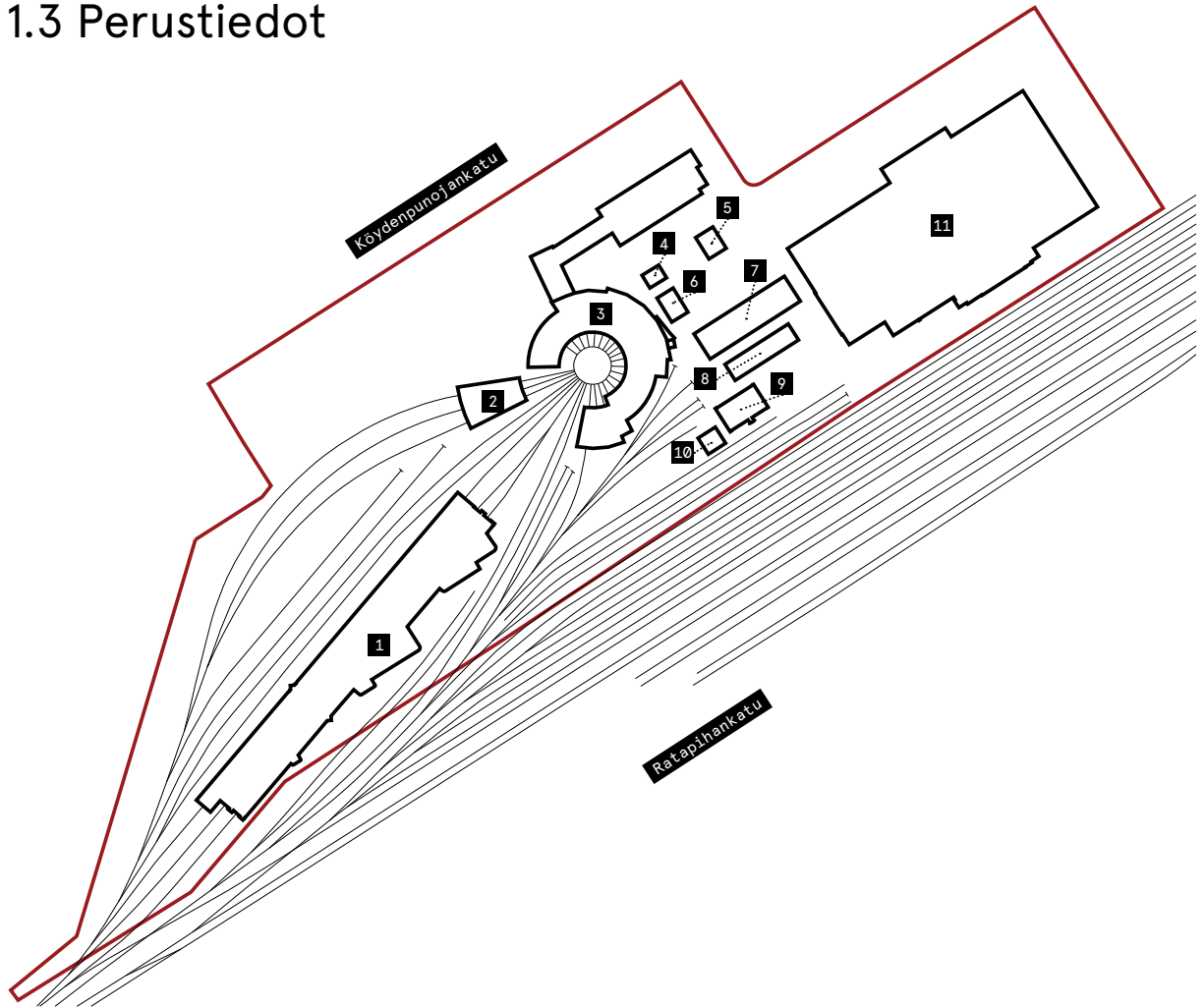
Työhön on sisällynyt arkisto- ja kirjallisuustutkimusta, kenttätöitä ja eri lähteistä peräisin olevan tiedon yhdistämistä ja analysointia. Työn kannalta tärkeimmät arkistolähteet olivat VR:n omat arkistot sekä Kansallisarkisto. Lisäpiirustuksia löytyi myös ratapihan omasta arkistosta. Kartta- ja kaava-aineisto on pääosin Turun kaupungilta. Valokuva-arkistoista merkittävin oli Rautatiemuseon arkisto. Käytetyt lähteet käyvät ilmi lähdeluettelosta ja tekstissä on käytetty alaviitteitä.

Ratapiha-alueella on suoritettu katselmus tammi-kuussa 2020, jonka muistiinpanot on kirjattu raporttiin rakennuskohtaisesti. Rakennukset ja piha-alueet on dokumentoitu myös valokuvaamalla. Valokuvien otto-paikat on merkitty pohjakaavioihin.

Selvityksen ensimmäinen kappale sisältää kohteen ja sen rakennusten perustiedot. Toisessa kappaleessa käsitellään Turun ratapiha-alueen historiaa kaavoituksen, toiminnan ja rakentamisen kannalta. Kolmannessa kappaleessa esitetään alueen nykyinen rakennuskanta rakennuskorttein sekä valokuvien ja arkistopiirustuksin. Neljäs kappale käsittelee alueen kaupunkikuvaa sekä suhdetta ympäröivään kaupunkiin. Viides luku on yhteenveto.

³ <https://www.turkuratapiha.fi/>

1.3 Perustiedot



	NIMITYS/KÄYTTÖ	RAKENNUSTUN- NUS	VALMISTUMIS- VUOSI	SUUNNITTELIJA	OMISTUS
1	Henkilövaunujen huoltohalli	1033715504	1986	Olavi Vanninen	VR
2	Dieselveturitalli	Ei tiedossa	1958	Ei tiedossa	VR
3	Veturitalli ja toimistosekä varasto- ja arkistosiivet	103371536N (veturitalli) 103371537P (varasto ja arkisto)	1876	Hugo Neuman & muita	VR
4	Voiteluöljy- ja polttoainevaraston ulkovarasto	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Ei tiedossa	Kiinteistö oy Turun Pajakatu
5	Konepajan paja	1015062771	1876	Hugo Neuman	Kiinteistö oy Turun Pajakatu
6	Voiteluöljy- ja polttoainevarasto	103371538R	1929	Ei tiedossa	Kiinteistö oy Turun Pajakatu
7	Konepajan toimisto ja peltinen varastohalli	103371539S	1901	Ei tiedossa	Kiinteistö oy Turun Pajakatu
8	Ulkovarasto	1033715493	1987	Ei tiedossa	Kiinteistö oy Turun Pajakatu
9	Lämpökeskus	103371535M	1959	Ei tiedossa	VR
10	Muuntamo	Ei tiedossa	1931	Ei tiedossa	VR
11	Konepaja	103371541U	1876	Bruno Granholm & muita	Hartela Oy & Turun kaupunki

Kohteen nimi: Turun ratapiha
Rakentaminen aloitettu: 1876
Rakennuttaja: VR
Arkkitehdit: muun muassa Hugo Neumann, Bruno Granholm
Osoite: Köydenpunojankatu 14, 20100 Turku.
Kiinteistötunnukset: 853-514-3-10, 853-71-29-8, 853-71-29-7.
Kaupunginosa: 071 POHJOLA
Kortteli: 29

LAAJUUSTIETOJA

Selvitysalueen laajuus: n. 12 ha

KÄYTTÖHISTORIA

1876–1899 Rautatieasema Turun satama–Turku-Toijala radan vaihe
1899– Risteysasema (rantarata ja 1924 lähtien lisäksi Turku-Uusikaupunki rata)
1876–2003 Turun konepaja
2011 Kulttuurin, taiteen ja luovan talouden keskus Logomo

OMISTUSHISTORIA

1870-luku Turun kaupunki luovuttaa alueen rautatiehallitukselle. Vuonna 2020 alueen rakennuksista 6 on valtion ja 5 on yksityisessä omistuksessa.

RAKENUSSUOJELU JA KAAVOITUSTILANNE

RKY

Asemarakennus sekä ratapihan rakennukset sijaitsevat Valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön alueella (RKY). Alueen kuvauksessa todetaan, että Turun rautatieasema on maailmansotien välisen ajan merkittävimpiä asemarakennushankkeita Suomessa. Turun monipuoliseen ja ajallisesti kerroksiseen rautatieympäristöön kuuluvat rautatieasemarakennus 1930 -luvulta, rautatieläisten asuinrakennuksia kahdelta vuosisadalta, sekä kaupungin 1894 rakentama asemapuisto. Lisäksi kuvauksessa on huomioitu rautateiden konepaja, joka on vanhimmilta osiltaan 1870-luvulta ja vanhimpia maassamme sekä 1870-luvulta peräisin oleva veturitalli ja entinen paja.⁴

RAUTATIESOPIMUS 1998

Turun rautatieympäristön rakennuksista asemarakennus, asemapäällikön talo, asuinrakennus, entinen paja, entinen öljyvarasto, konepaja, varasto-peltihalli sekä veturitalli kuuluvat Museoviraston, Ratahallintokeskuksen, VR-yhtymä Oy:n ja Valtion kiinteistölaitoksen

valtakunnallisesti merkittävien rautatieasema-alueiden suojelusta solmiman ”rautatiesopimuksen” piiriin. (YM:n päätös 2/562/96; 9.12.1998).⁵

MAAKUNTAKAAVA 2004

Ratapihan alue kuuluu Ympäristöministeriön 23.8.2004 vahvistamaan maakuntakaavaan, jossa ratapiha kuuluu taajamatoimintojen alueeseen. Turun maakuntaseudun maakuntakaavassa asema ympäristöineen on suojeltu rakennetun ympäristön kokonaisuutena (SR 068)⁶. Siihen on rajattu asemarakennus, rautatieläisten asuinrakennukset, rautateiden konepajan alue sekä kaupungin vuonna 1894 rakentama asemapuisto.

OSAYLEISKAAVA 2009

Alueella on voimassa ratapiha-alueen osayleiskaava, jonka kaupunginvaltuusto on hyväksynyt 28.9.2009. Ratapihalla sijaitsevan Logomon ympäristö sekä Kiinteistö Oy Turun Pajakadun omistamat kiinteistöt ja niiden ympäristöt on merkitty C-3/s merkinnällä keskustatoimintojen alueeksi. Merkinnän mukaan alueella sijaitsee valtakunnallisesti merkittävien asema-alueiden suojelusta solmitun sopimuksen (YM:n päätös 2/562/96: 9.12.1998) tarkoittamia kohteita. Kulttuurihistorian, kaupunkikuvan ja rautatieliikenteen historian kannalta arvokas rakennuskanta säilytetään. Kaavassa todetaan, että asema-kaavaa laadittaessa on varmistettava kaupunki kuvallisten arvojen ja suojeltavan rakennuskannan säilyminen. Alueen maaperää tutkittaessa ja kunnostettaessa on otettava huomioon alueen kulttuurihistorialliset arvot. Ennen toimenpiteisiin ryhtymistä on neuvoteltava museoviranomaisen kanssa. Muu osa tarkastelun kohteena olevaa ratapihaa on varustettu merkinnällä LR-1, rautatiealue: ”Alueella sijaitsee valtakunnallisesti merkittävien asema-alueiden suojelusta solmitun sopimuksen (YM:n päätös 2/562/96: 9.12.1998) tarkoittamia kohteita. Kulttuurihistorian, kaupunkikuvan ja rautatieliikenteen historian kannalta arvokas rakennuskanta säilytetään. Asemakaavaa laadittaessa on varmistettavakaupunkikuvallisten arvojen ja suojeltavan rakennuskannan säilyminen. Alueen maaperää tutkittaessa ja kunnostettaessa on otettava huomioon alueen kulttuurihistorialliset arvot. Ennen toimenpiteisiin ryhtymistä on neuvoteltava museoviranomaisen kanssa. Huoltoajo alueelle on sallittu alueeseen rajoituiltu kadulta ja C-3/s-alueelta.”⁷

⁴ Museovirasto, RKY 2009. http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1865.

⁵ Museovirasto, www.kyppi.fi. https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/rapea/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=200365

⁶ Turun kaupunkiseudun maakuntakaava. <https://www.varsinaisuus.fi/images/tiedostot/Maankaytto/2010/kaavoitus/Turunkaupunkiseutu/02araksuotur.pdf>

⁷ https://www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files/7._ratapiha-alueen_osayleiskaavakartha.pdf



ASEMAKAAVA 2004

Ratapihan alueella ovat voimassa asemakaavat 1/1897, 10/1969 ja 44/2004. Turun kaupungin ensimmäinen asemakaava on tehty Turun palon jälkeen vuonna 1828. Siihen on tehty muutoksia rautatien rakentamisen vuoksi ja uusi keisarillisen senaatin asemakaava on hyväksytty vuonna 1897. Tässä kaavassa ratapiha on merkitty kruunun laitosten alueeksi. Tämä asemakaava on osin vielä voimassa aseman Ratapihankadun puolella. Kaavaluonnoksessa 10/1969, joka on vahvistettu vuonna 1970 tehtiin muutoksia Koulukadun ja Ratapihankadun risteyksen molemmiin puolin. Rautatieläisten asuntojen alue ja osa Koulukadun länsipuolen korttelista merkittiin rautatiealueeksi ilman kaavamääräyksiä ja loput teollisuusalueeksi. Koko ratapiha-alue tuli kaavoitetuksi 2014 (44/2004 VR:n konepaja-alue) voimaan tullessa asemakaavassa. Voimassa olevissa, vuosina 1897–2005 vahvistetuissa asemakaavoissa ratapihan alue on pääosin liikennealuetta. Konepajan rakennukset on osoitettu palvelurakennusten korttelialueeksi, jolle saa sijoittaa viihde-, urheilu- ja huvipalveluja, päiväkodin, liike-, toimisto- ja työtilaa sekä toiminnan edellyttämää varastointia. Osa alueesta on merkitty asemakaavaan P-1/s merkinnällä, joka tarkoittaa valtakunnallisesti merkittävien asema-alueiden suojelusta (YM:n päätös 2/562/96: 9.12.1998) solmitun sopimuksen tarkoittamaa kohdetta, jossa alueen ja rakennusten ominaispiirteet on säilytettävä. Uuden rakennuksen tai rakennusosan suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota sen sopeuttamiseen ympäristöönsä.

↑ Selvitysalueen voimassa oleva asemakaava. Ratapiha-alueen kaakkoisosassa, rautatieaseman lähistöllä on yhä voimassa vuoden 1897 asemakaava. TKP.

KAVALUONNOS

Kohde kuuluu lisäksi luonnosvaiheessa olevaan asemakaavaan Turku ratapiha (2/2018). Asemakaavan muutos on laadittu Pohjolan kaupunginosaan rautatiealueelle, kortteliin 28, korttelin 29 tontille 8 sekä Köydenpunojankadun katualueelle.⁸ Asemakaavamuutoksen tavoitteena on mahdollistaa monipuolisen elämys- ja tapahtumakeskittymän ja siihen liittyvien toimintojen sekä liikennejärjestelyiden toteuttaminen alueella. Lisäksi lisätään keskusta-alueen asuinrakentamista.⁹ Uudessa asemakaavassa ratapihan alue on osoitettu liike- ja toimistorakennusten korttelialueiksi sekä katu- ja liikennealueiksi. Köydenpunojankadun ja ratapihan väliselle alueelle on muodostettu liike- ja toimistorakennusten korttelialue (K-1). Alueella säilyvälle rautatietoiminnalle on osoitettu rautatiealue (LR-1). Rautatiealueen ja Ratapihankadun väliin jäävä alue on osoitettu liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi (K-2).¹⁰

Turun yleiskaavassa 2020 on rakennussuojelukohteina osoitettu Valtion rautatiealue 01/25, Ratapihankatu 37 ja Valtion rautatiealue 01/26, Ratapihankatu 39–41.¹¹

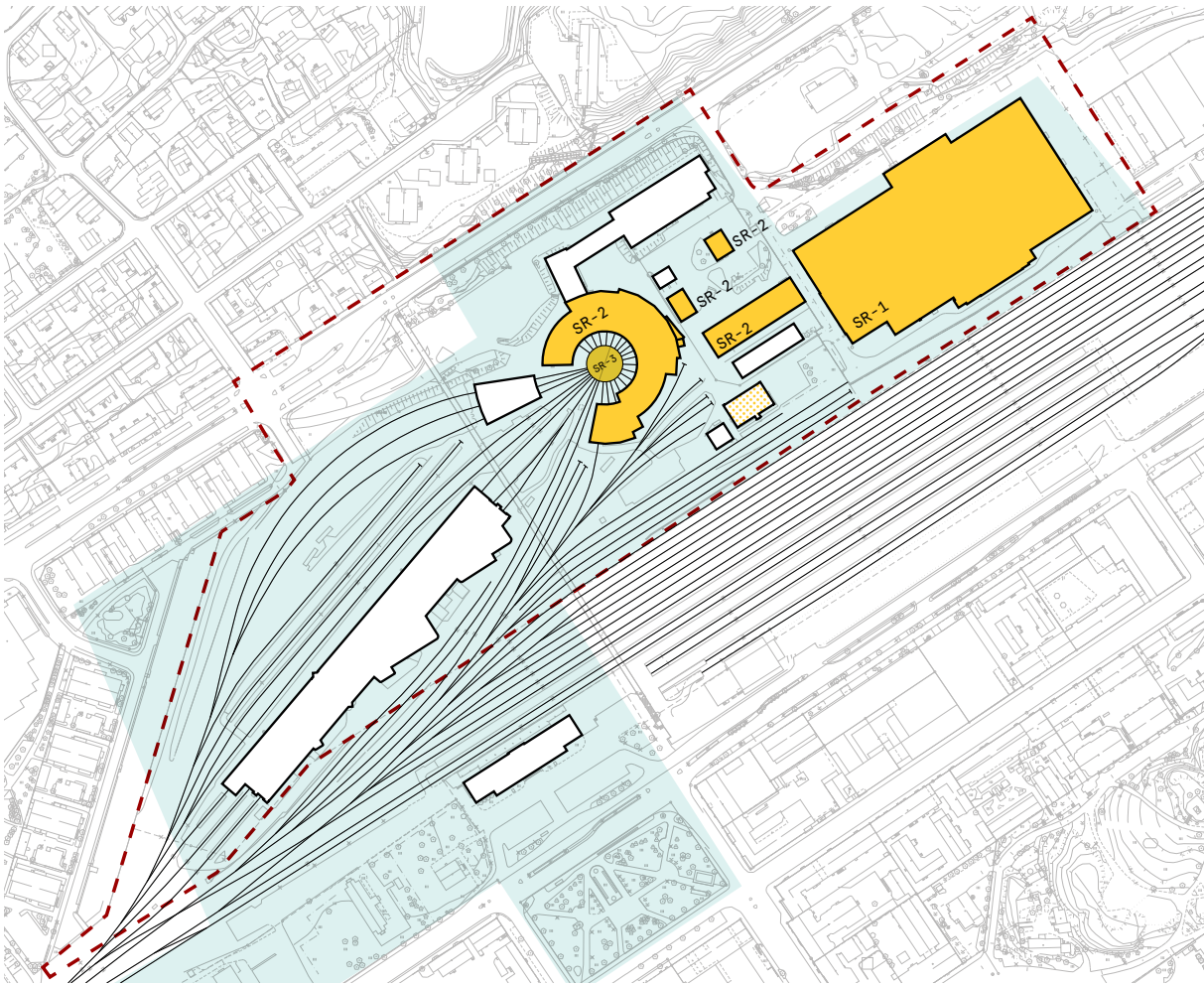
8 Turku ratapiha asemakaavanmuutos, 2018, 3.

9 Turku ratapiha asemakaavanmuutos, 2018, 3.

10 Turku ratapiha asemakaavanmuutos, 2018, 7.

11 Turun rautatieasema ja ympäristö. Rakennushistoriaselvitys 2017.

RAKENUSSUOJELU JA KAAVOITUSTILANNE (KAAVIO)



- Suojeltu maakuntakaavalla
- Suojeltu yleiskaavalla
- Valtakunnallisesti merkittävien rautatieasema-alueiden suojelusopimuksessa 1998 mainittu kohde
- Suojeltu maakuntakaavalla
- RKY-alueen rajaus
- Käsittelyalueen rajaus

ASEMAKAAVAMERKINNÄT

- SR-1 Korjaus- ja muutostyöt tulee suorittaa turmelematta rakennuksen ominaisluonnetta ja sen historiallista sekä rakennustaiteellista arvoa. Kantava runko kokonaisuutena kattorakenteineen tulee säilyttää. Konepajatekniikkaan liittyvät yksityiskohdat säilytetään fragmentteina harkinnanvaraisesti. Ilmanvaihto- ja tekniset tilat tulee sijoittaa rakennusrungon sisään (lukuun ottamatta uutta IV-konehuonetta.) Rakennus- tai toimenpidelupaa vaativista muutoksista on hankittava museoviranomaisen lausunto.
- SR-2 Korjaus- ja muutostyöt tulee suunnitella ja toteuttaa niin, että rakennuksen merkitys osana entistä konepajaa säilyy. Ilmanvaihto- ja tekniset tilat tulee sijoittaa rakennusrungon sisään. Ulkoasuun tehtävistä muutoksista on hankittava museoviranomaisen lausunto.
- SR-3 Kääntöpöytä ja sen raiteet tulee säilyttää. Korjaus- ja muutostyöt tulee suunnitella ja toteuttaa niin, että sen merkitys osana veturitalia säilyy. Ulkoasuun tehtävistä muutoksista on hankittava museoviranomaisen lausunto.

2. Turun ratapiha-alueen vaiheet

2.1 Turun asema-alueen historia

Pohjoismaiden tuhoisin kaupunkipalo vuonna 1827 tuhosi lähes kokonaan Turun keskustan. Turku oli palon syttyessä Suomen suurin kaupunki, joka jouduttiin rakentamaan uudelleen. Uuden empireasemakaavan laati C.L. Engel vuonna 1828. Kaavassa pyrittiin yhtenäisempään ja säännöllisempään kaupunkirakentamiseen, jonka tärkeimpinä tavoitteina olivat paloturvallisuus ja arkkitehtoninen yhtenäisyys. Kaavassa asemakaavan alueen kaduista tehtiin suoria ja leveitä, tonteista suuria, ja niitä erottivat lehtipuuistutuksin varustetut palokujat. Asemakaavan mukaan Nikolaintorin, Auransillan ja Tuomionkirkonsillan sekä Raatihuoneen ympäristöön sai rakentaa vain kivitaloja. Muualla puurakennusten korkeus rajattiin yhteen kerrokseen. Engel suunnitteli kauppasataman Auransillan kupeeseen ja kalastajasataman Iso-Heikkilään. Turun keskustan kaupunkirakenne perustuu edelleen Engelin piirtämään ruutukaavaan.¹²

Rautatien rakentaminen Turkuun sai aikaan ensimmäisen muutoksen Engelin asemakaavaan 1800-luvun lopulla. Vaikka Vakka-Suomen ja Varsinais-Suomen sisämaan liikenne toimi pitkälti tieverkon varassa, 1800-luvun nopea teollistuminen ja kasvava ulkomaankauppa tarvitsivat uusia yhteyksiä. Rautatien rakentamista vauhditti vuonna 1856 keisari Aleksanteri II:n sanelema uudistusohjelma, jossa haluttiin kehittää suuruhtinaskunnan kauppaa ja merenkulkua, edistää teollisuutta ja parantaa liikenneoloja. Rautateiden rakentaminen nousi yhdeksi keskeisimmistä kehityskohteista. Varsinkin Pirkanmaan kasvava teollisuus halusi parantaa kuljetusreittejään rannikon satamiin, mutta myös Turussa teollisuus kasvoi voimakkaasti ja rautatien rakentaminen oli tärkeää kasvavan tavarakuljetuskapasiteetin lisäämiseksi.¹³

Toijalasta alettiin rakentaa ratayhteyttä Turkuun ja Turun satamaan vuonna 1874, rata valmistui hyvin nopeasti ja se otettiin käyttöön jo kesäkuussa 1876.¹⁴

Ratayhteys Turusta Turun satamaan avattiin seuraavana päivänä, tällöin avattiin myös Turun ensimmäinen henkilöasema sekä tavara-asema. Rautatieasema rakennettiin Turun vuoden 1827 palon jälkeisen asemakaavan pohjoisosaan kaavoitetun keskustan ulkopuolelle. Sijainti on luonteva rautatielle, jonka päätarkoitus on ollut toimia ennen kaikkea tavaraliikenteessä sisämaan ja sataman välillä.¹⁵ Aseman alue ei siis itsessään vaatinut Engelin kaavaan muutoksia, mutta rautatie asemalta satamaan jouduttiin linjaamaan kaavoitetun alueen läpi. Lisäksi aseman puiston vuoksi Engelin piirtämiin kortteleihin jouduttiin tekemään muutos aseman edustalla. Uutta kaavaa vuonna 1870-luvun lopulla valmistelivat Edvard Backhoff ja August Ahlberg. Aluksi valtuusto päätti Backhoffin ehdotuksen mukaisesti, että satamaradan pohjoispuoli jäi pois kaava-alueesta ja sitä ei rakennettu. Myös Engelin suunnittelema kalastajasatama jäi pois asemakaavasta. Backhoffin kaavaan jouduttiin kuitenkin tekemään useita muutoksia ja muuttamaan katujen nimiä. Keisari hyväksyi valtuuston ehdotuksesta korjatun luonnoksen 20.6.1897. Tämä kaava on osin voimassa vielä Ratapihankadun puolella.¹⁶

Turusta kasvoi 1800-luvun lopulla merkittävä telakka-, tekstiili-, elintarvike- ja metalliteollisuuden keskus, lisäksi kaupungissa oli useita merkittäviä pienteollisuusyrityksiä.¹⁷ Kaupungin keskusta tiivistyi, kun tehtaita rakennettiin aluksi ruutukaava-alueen sisäpuolelle ja jokivarteen. Kaupungin vähävarainen työväestö sekä kaupunkiin maalta muuttavat alkoivat etsiä asuntoja kaupungin ulkopuolelta tiukan asuntotarjontajärjestyksen ja kalliiden tonttien vuoksi. Rautatieasema oli aivan kaupungin pohjoisrajalla, ja sen ympäristö alkoi kasvaa nopeasti. Aseman ympärille syntyivät Raunistulan, Kähärinmäen ja Port Arthurin esikaupunkialueet. Raunistulan alueelle muutti käsityöläisiä ja Turku-Toijala radan valmistuminen

¹² Jutikkala 1957, 463–464.

¹³ Nummelin 2018, 7–10, 22, Jutikkala 1957, 220–240, Zetterberg 2011, 18.

¹⁴ 22.6.1876.

¹⁵ Nummelin 2018, 7–10, 22.

¹⁶ Jutikkala 1957, 465–471.

¹⁷ Jutikkala 1957, 73–151.



↑ Ratapiha ympäristöineen ortoilmakuvassa vuodelta 1973. Turun kaupunkirakenteessa ratapiha erottaa tiheämpään rakennetun ruutukaavakeskustan lähiömäisistä pohjoisen puoleisista kaupunginosista. Ratapihan ainoa jalankulkuyhteyks on edelleen aseman itäpuolelle sijoittuva Humalistsonsilta. TKP.

toi alueelle pieniä teollisuusyrityksiä. Ratapihan pohjoispuolelle Kähärin alueelle rakennettiin tehtaita ja asuinrakennuksia työläisille. Alueella sijaitsee yhä 1870-luvulla rakennettu tulitikkutehdas ja asuunkanta koostuu edelleen pitkälti 1800-luvun lopussa ja 1900-luvun alussa rakennetuista omakotitaloista. Port Arthurin kaupunginosa rautatieaseman länsipuolella sisältyi Engelin vuonna 1828 laatimaan Turun uuteen asemakaavaan, mutta se jäi aluksi rakentamatta. Vuoden 1897 kaavassa rakentamattomia alueita jaettiin pienempiin osiin. Suurimmaksi osaksi alue kuitenkin rakennettiin vasta 1900-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä työläisten asuinalueeksi. Pohjolan alue, ratapihan pohjoispuolella pysyi pitkään laidun- ja viljelymaana, koska kaupunki piti tarkoin huolen, että sinne ei rakennettu enempää kuin mitä alueen hoitamiseksi oli tarpeen.¹⁸

Aluksi ratayhteyttä Turusta Toijalan kautta Helsinkiin pidettiin riittävänä, mutta jo vuonna 1885 aloitettiin rannikko pitkin kulkevan rantaradan suunnittelu. Päätös radasta tehtiin 1895. Rantaradan läntinen osuus eli Turun ja Karjaan välinen rataosuus avattiin 1899 ja Karjaan ja Pasilan väli 1902, rata avattiin kokonaisuudessaan liikenteelle korjaustöiden valmistuttua syyskuussa 1903.¹⁹

Uusikaupunki anoi ratayhteyttä Tampereen radalle Kokemäen kautta vuosina 1891 ja 1894. Kun ratahankkeelle ei saatu lupaa, yritti Uusikaupunki saada ratayhteyden sisämaasta satamaansa Turun kautta. Sitä perusteltiin mahdollisuutena jatkaa rantarataa rannikkoradalla, joka olisi kulkenut Turun kautta Poriin ja Raumalle. Ratasuunnitelma hylättiin useilla valtiopäivillä, kunnes suunnitelma Turusta Naantalin kautta Uuteenkaupunkiin hyväksyttiin vuonna 1909 yhden äänen enemmistöllä. Rannikkoradan rakentaminen Turusta Uuteenkaupunkiin päästiin kuitenkin aloittamaan vasta 1918 ja silloinkin ratalinjaa jouduttiin vielä muuttamaan. Rataosuus Naantaliin jouduttiin teknisistä syistä tekemään Raision kautta.

18 Jutikkala 1957, 483–499, Laakso 1980, 11–16.

19 Nummelin 2018, 9–10, Zetterberg 2011, 53.

Myös radan rakentaminen Turkuun aiheutti aluksi ongelmia päättäjille. Rautatiet olisivat halunneet loiva-kaarteisen ratalinjan Iso-Heikkilän talon eteläpuolelta, mutta kaupunki varasi alueen tulevan suursataman järjestelypihalle. Päätös viipyi ja ratalinjaa ehdittiin jo aloittaa, mutta lopulta se rakennettiin vuonna 1921 Iso-Heikkilän talon pohjoispuolelle. Ensimmäinen juna Uuteenkaupunkiin saapui elokuussa 1924, joulukuun päästiin aloittamaan radan korjausten jälkeen kesäkuussa 1925.²⁰

1900-luvun alussa Turun takamaita alettiin asuttaa järjestelmällisesti ja ensimmäisen maailmansodan jälkeen asutus lisääntyi Turun ympäristössä. Aluksi Turun ympäristön esikaupunkialueilla asutus tiivistyi ja asukkaita tuli lisää, mutta rakentamista tai asumista eivät määränneet mitkään järjestyssäännöt. Tilanne jatkui pitkään samankaltaisena. Bertel Jung laati vuonna 1922 suunnitelman kaupungin alueen laajentamiseksi länteen. Kaupungin uudeksi keskustaksi olisi muodostunut Iso-Heikkilään sijoitetun yliopiston ja Linnan alue. Tällöin myös ratapihan alue olisi kasvanut länteen. Kaavaan oli suunniteltu asuinalue myös rata-alueen pohjoispuolelle, joka oli yhä kaavoittamatta. Suunnitelma ei koskaan sellaisenaan toteutunut.²¹

Turun tärkein vientisatama oli aluksi Kanavaniemellä, jonne rakennettiin ensimmäiset raiteet 1870-luvulla, nykyisin rata on henkilöliikenteen käytössä. Turun rautateillä tavaraliikenne oli matkustajaliikennettä merkittävämpää ensimmäisillä vuosikymmenillä ja varsinkin 1920- ja 30-lukujen lopulla sataman liikenne kasvoi ulkomaankaupan vahvistuessa. Uudenkaupungin radan valmistuttua ratayhteyksiä satamaan parannettiin ja aseman ja sataman välille rakennettiin useita uusia ratalinjoja, jotka haarautuvat 1924 valmistuneesta Uudenkaupungin radasta. Yksi ratalinja vedettiin myös Pansion öljysatamaan. Lisäksi Uudenkaupungin radan varteen valmistui 1930-luvulla

20 Nummelin 2018, 9–16. 2.8.1924 ja 1.6.1925.

21 Laakso 1980, 21–21, 74–77, Yleiskaava 2033, 27.



↑ Vuoden 1949 valokuvassa näkyy myöhemmin purettu konepajan lauta-aita sekä puinen portinvartijan koppi. Taustalla näkyy veturitallin kattoa. RM.

Heikkilän ratapiha, jonne rakennettiin uusi tavara-asema raiteistoiheen.²² Liikenteen lisääntyessä kaupungissa rautatieasema ja sen itäpuolella sijainnut tavara-asema koettiin pieniksi ja epäkäytännöllisiksi. Aluksi tarkoituksena oli laajentaa asemia, mutta kalliiden kustannusten vuoksi asemat päätettiin purkaa ja rakentaa uudelleen. Tällä kertaa Turun asemarakennus suunniteltiin rakennushallituksessa ja suunnittelijoina toimivat rakennushallituksen pääjohtaja, arkkitehti Väinö Vähäkallio, sekä yliarkkitehti Martti Välikangas.²³

Turku laajeni huomattavasti vuosina 1939 ja 1944. Ratapihan pohjoispuolelle kasvaneet vanhat esikaupunkialueet, kuten Nummenmäki, Vähäheikkilä ja Raunistula liitettiin osaksi kaupunkia. Alueliitoksissa haluttiin siirtää vanha säätelemättömästi rakennettu esikaupunkialue kaupungin puolelle. Alueet saivat omat asemakaavansa 1940-luvulla. Pohjolan aluetta ohjattiin erityisin rakennusjärjestyksin.²⁴

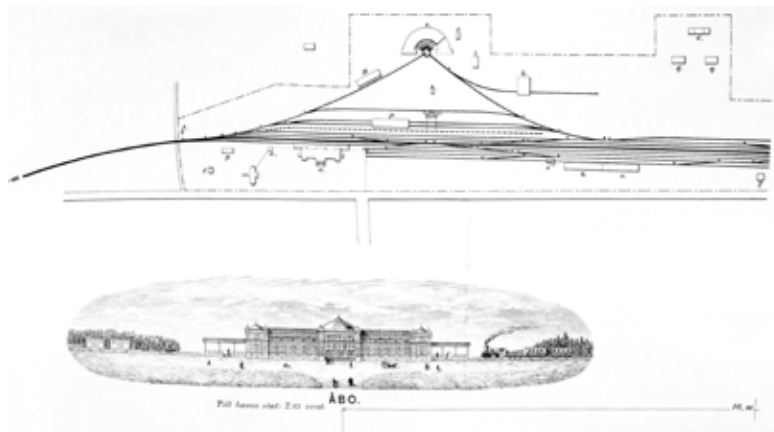
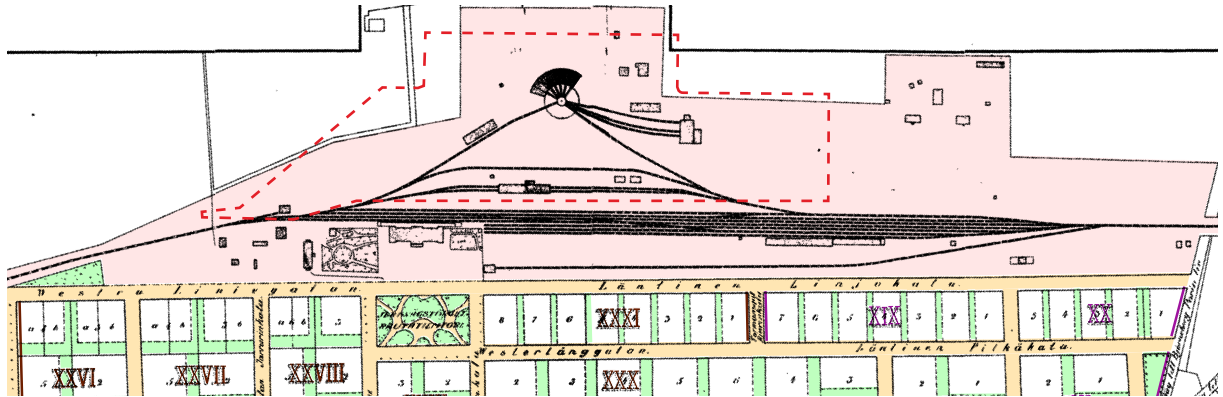
²² Laakso 1980, 311–314.

²³ Turun rautatieasema ja ympäristö RHS 2017, 57–61.

²⁴ Yleiskaava 2033, 28.

2.2 Ratapiha-alueen kaavoitushistoria

↓ Ote vuoden 1897 asemakaavasta. TK.

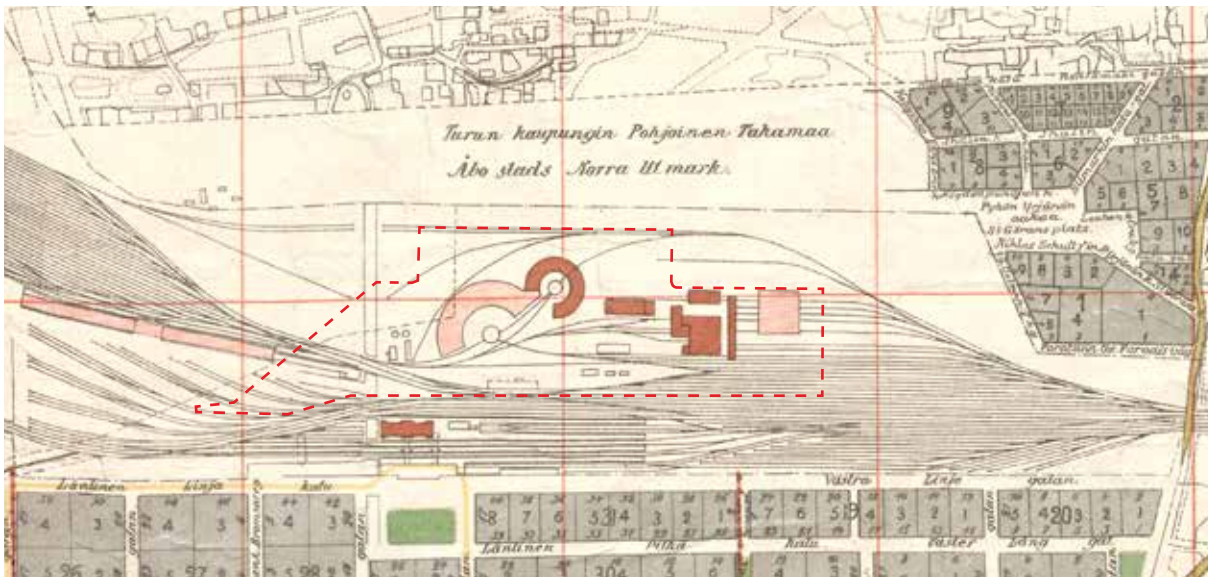


← Ratapihaprofiilipiirustus radan alkuvaiheita 1800-luvun lopusta. Alhaalla kuvattuna Turun vanha rautatieasema. RM.

1897

Turun ensimmäinen rautatie Turun ja Toijalan välillä valmistui 1876. Asema-alue sekä ratapihan veturitali ja konepajan rakennukset rakennettiin C.L. Engelin vuonna 1828 vahvistetun kaava-alueen reunaan, Pohjoiselle takamaalle. Alue on merkitty kaavaan punaisella värillä, eli se on ollut kruunun laitosten aluetta. Rautatientori ja asemapuisto sijoittuivat osin kaava-alueen sisälle. Asemapuisto sekä vuonna 1876 valmistunut satamaraide aiheuttivat muutoksia ensimmäiseen kaavaan, muutokset vahvistettiin vuonna 1897.

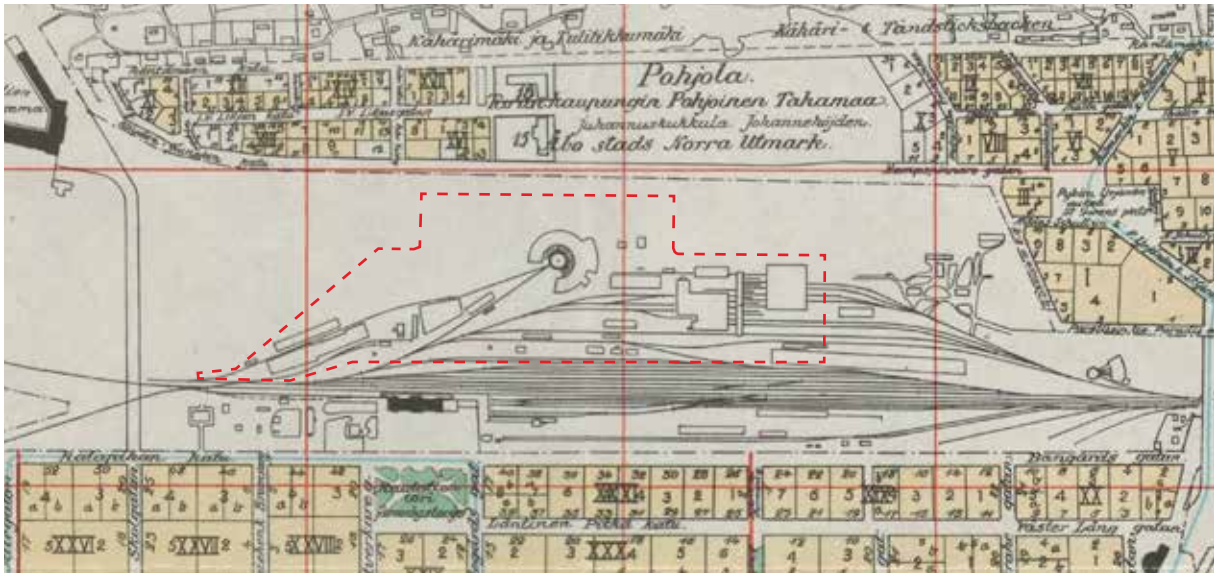
Vuoden 1897 kaavaan asemakaavoitettiin myös ratapihan alue. Kaavakartalle on merkitty raiteet ja silloiset aseman alueen ja ratapihan rakennukset.



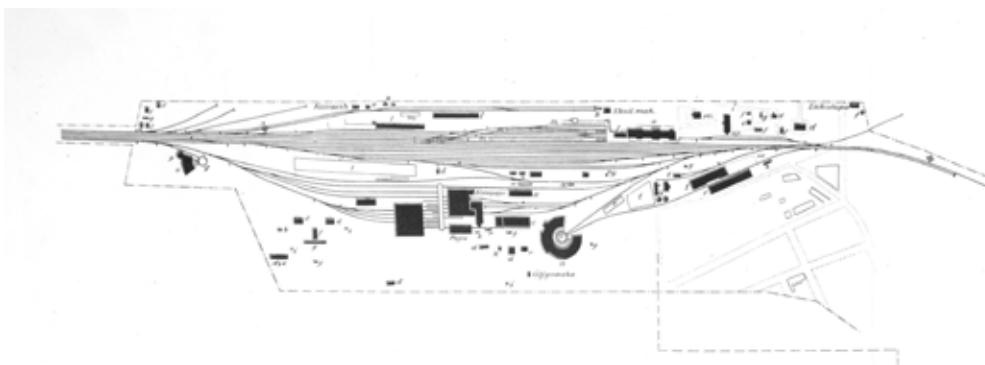
↑ Ote Bertel Jungin toteutumattomasta vuoden 1922 asemakaavasta ratapihan laajennuksille. KA.

1922

Kaupunki kasvoi nopeasti 1800-luvun lopulta lähtien ja rautatieaseman pohjoispuolelle muutti paljon työväestöä. Bertel Jung laati vuonna 1922 suunnitelman kasvavalle kaupungille, mutta sitä ei koskaan toteutettu. Uudeksi keskukseksi olisi muodostunut Linnan alue. Suunnitelmassa ratapihan aluetta on kasvatettu länteen ja satamaan on suunniteltu useita uusia raidelinjoja. Lisäksi ratapihalle on suunniteltu uusia rakennuksia, mm. veturitalli olisi saanut uuden lisäkaaren.



↑ Ote vuoden 1937 asemakaavasta. KA.

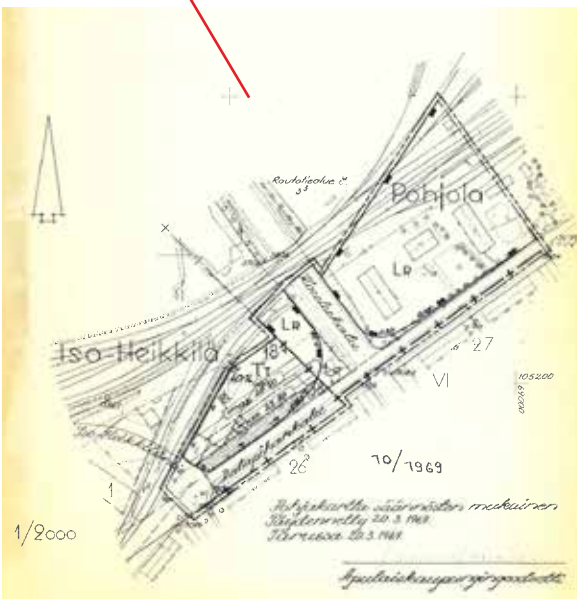
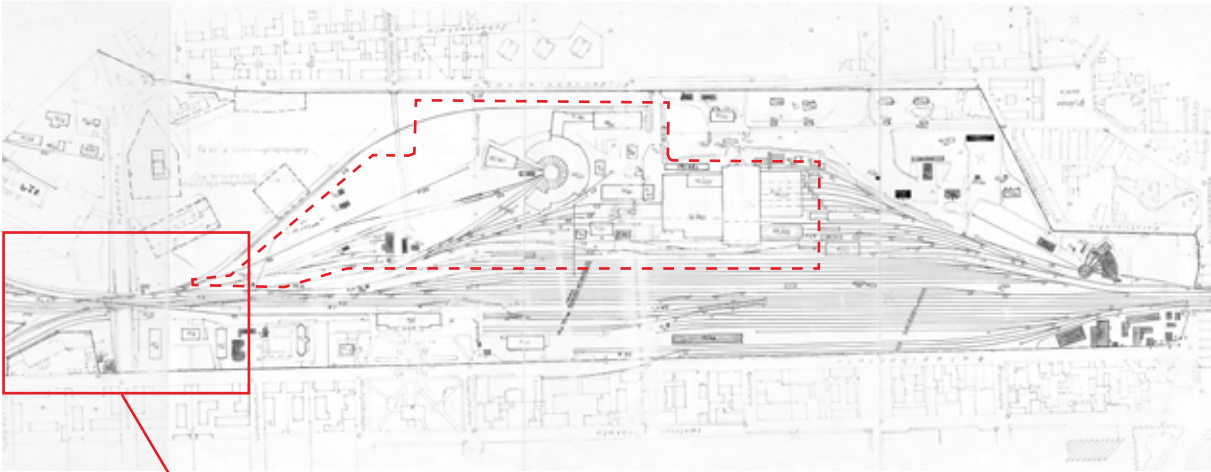


↑ Ratapihaprofilipiirustus 1920-luvun lopulta. RM.

1937

Radan pohjoispuolelle laajentunut Kähärin asuinalue on vuoden 1937 asemakaavasuunnitelmakartassa merkitty osin kaavoitetuksi kaupungin alueeksi. Port Arthurin alue on osin rakentunut ja satamaan on vedetty useita uusia ratalinjauksia Uudenkaupungin radan valmistuttua. Tässä vuoden 1937 asemakaavasuunnitelmassa Raunistulan alueelle on piirretty asemakaavasuunnitelma. Jo 1900-luvun alussa laadittiin asemakaavaa vastaava jakosuunnitelma Pohjolan kaupunginosaan, johon kuuluivat asuinkorttelit aseman luoteispuolelle. Näitä ei toteutettu, mutta alueelle rakennettiin uusi tavaraseman ratapiha ”Heikkilän ratapiha”.

Ratapihan alue on kasvanut ja laajentunut. Varsinkin konepajan rakennuksia on laajennettu.



↑ Ratapihakaavio oletettavasti 1970- tai 1980-luvulta.

↑ Vuoden 1969 asemakaava koskien ratapihan lounaiskulmaa. TK.

1969

Vuonna 1967 Pohjolan alue saa uuden asemakaavaan, jossa 1970 vahvistetaan asemakaavanmuutos Koulukadun ja Ratapihankadun risteyksen ympäristöön. Osa Koulukadun länsipuolen korttelista, sekä rautatieläisten asuntojen alueesta merkittiin rautatiealueeksi ilman kaavamääräyksiä. Loput alueesta merkittiin teollisuusalueeksi.

2004

Koko ratapiha-alue tuli kaavoitetuksi vasta 2004 (44/2004 VR:n konepaja-alue) voimaan tullessa asemakaavassa. Kaava ei kuitenkaan kattanut koko ratapiha-aluetta, jolloin Ratapihankadun puoleiselle osuudelle jäi edelleen voimaan keisarillisen senaatin asemakaava 1897.

2.3 Turun ratapiha-alueen ominaispiirteet ja toiminta alueella



↑ Konepajan koillisen puoleinen julkisivu kuvattuna vuonna 1966. Olavi Karasjoki. RM.

TURUN RATAPIHA-ALUEEN ALKUVUOSIKYMMENET

Rautateiden ja rautateihin kuuluvien rakennusten rakentaminen alkoi Suomessa 1800-luvun alkupuolella ja vilkastui vuosisadan loppua kohti. Suunnittelu ja rakentaminen oli aluksi vahvasti säätyjen ohjaamaa toimintaa. Vuosina 1857–1887 rakentamisesta vastasivat rautatieosuuksille nimetyt johtokunnat tai rautatierakennuskomiteat.²⁵ Rautatieosuuksien valmistumisen jälkeen hallinto siirtyi tie- ja vesirakennusten ylläpidolle, joka oli vastuussa valmiiden rakennusten ja ratojen kunnossapidosta ja suoritti uudisrakennustyöt. Rautatiehallitus perustettiin vuonna 1877 ja sen jälkeen valmiiden ratojen ylläpito oli heidän vastuullaan. Vuonna 1990 rautatiehallitus liikelaitostettiin Valtionrautateiksi.²⁶

Keskusjohtoisen rakentamisen vuoksi rautateiden arkkitehti on melko yhteneväistä. Tyypipiirustusten käyttö yleistyi Helsinki-Hämeenlinna ja Turku-Toijala ratoja rakennettaessa, tällöin piirustusten hankkimisesta vastasi yli-insinööri.

25 Zetterberg 2011, 98.

26 Valanto 1984, 13.

Turku-Toijala radan asemista vain Turun aseman arkkitehti tunnetaan. Ensimmäisen Turun aseman suunnitelli arkkitehti P.E.S. Degenauer, mutta hän ei tiettävästi suunnitellut rataosalle muita rakennuksia. Tyyllisten yhtäläisyyksien perusteella on ajateltu, että muut ratalinjan asemat ovat olleet Knut Nylanderin luonnostelemia. Nylander toimi rautatiehallituksessa tilapäisenä suunnittelijana vuosina 1876–78.²⁷

Asema-alueille oli tyypillistä, että ne rakennettiin kapealle kaistaleelle radan varteen. Asunnot rakennettiin samalle puolelle kuin asema ja radan toiselle puolelle rakennettiin huoltorakennukset, kuten veturitallit ja kalustusuojat.²⁸ 1870-luvulla talonrakennustoiminta kuului rautatiejohtokuntien tehtäviin, jotka vastasivat sekä suunnittelusta että rakentamisesta.²⁹ Johtokunta valitsi jo vuonna 1874 maanmittari H. Wahlroosin suunnittelemaan Turun ja Porin rautatiealueet, joihin kuului myös Turun asema-alue. Turun kaupunki antoi rautatietä varten maa-alueet ja ilmoitti purkavansa sen tiellä olevat rakennukset.

27 Valanto 1984, 13, 30

28 Zetterberg 2011, 87.

29 Valanto 1982, 5.



↑ Veturitalli kääntöpöytineen valokuvattuna vuonna 1975. RM.

Turun radan rakennusvaiheessa radanrakennusinsinööriksi määrättiin Hugo Neuman.³⁰

Tieto ratapiha-alueen varhaisimman vaiheen suunnittelijoista ei ole säilynyt; rakennuspiirustuksia ei ole tai ne ovat signeeraamattomia tai myöhempien vaiheiden muutospiirustuksia. On kuitenkin päätelty, että koska Neumannilla oli kokemusta sekä radan rakentamisesta että rakennussuunnittelusta, on todennäköistä, että hän suunnitteli osan ratapihan rakennuksista.³¹ Rakennuspiirustusten hankkiminen kuului ratainsinöörien tehtäviin ja he saattoivat laatia ne itse tai tilata ne ulkopuoliselta toimijalta.³²

1890-luvulta lähtien rautatiehallituksessa ja tie- ja vesirakennusten ylläpidossa toimi Bruno F. Granholm, jonka aikana suurin osa asemarakennuksista suunniteltiin virkamiesarkkitehtien toimesta. Asemarakennusten lisäksi tyypipiirustusten mukaan rakennettiin myös henkilökunnan asuinrakennuksia.³³

30 Kostet 1985, 68–78.

31 Kostet 1985, 68–78.

32 Valanto 1982, 5.

33 Valanto 1984, 13, 23, 30.

Turun aseman länsipuolella olevat vuonna 1875 rakennettu henkilöstön asuinrakennus sekä 1922 rakennettu asemapäällikön talo ovat rautateiden tyypipiirustusten mukaan rakennettuja.³⁴

Turun ratapihan erityispiirteenä voidaan pitää konepajaa, josta muodostui yksi Turun huomattavimmista metalliteollisuusyrityksistä. Valtion rautatiet rakensivat yhden konepajan jokaista rataosuutta kohden, ja Turku-Tampere-Hämeenlinna radan paja sijoitettiin 1800-luvun lopussa Turkuun. Konepajat kuuluivat yhdessä varikoiden kanssa rautatiehallituksen koneosaston alaisuuteen. Turun konepaja oli Suomen rautatieverkon viides, ja se osoitettiin koko viidennen konepajajakson keskuksiksi. Jaksoon kuuluivat Turun konepajan ja varikon lisäksi Tampereen, Toijalan sekä myöhemmin Porin Varikot.³⁵

Turun konepajan tehtävänä oli 1870-luvulla rautateiden liikkuvan kaluston mahdollisimman taloudellinen korjaus ja huolto. Konepajan rooli kaluston huolto-, korjaus- ja muuntotöissä korostui vuosisadan

34 Turun rautatieasema ja ympäristö, rakennushistoriaselvitys, 2017.

35 Kostet 1985, 68–70.



↑ 1986 valmistuneen henkilövaunujen huoltohallin tieltä purettiin useita pienempimittakaavaisia rakennuksia, jotka näkyvät tässä vuoden 1975 valokuvassa. RM.

lopulla, kun rataverkko kasvoi, ja liikenne lisääntyi rautateilla. Konepajalla tehtiin myös työkaluja ja erikoistuttiin veturitallien palo-ovien ja rautaporttien, lumiaurojen ja höyrypumppujen valmistamiseen. Pajalla oli huomattava työllistävä vaikutus, ja sen toimintaan kuului myös uusien työntekijöiden koulutus. Konepajan yhteyteen perustettiin 1890-luvun lopussa erillinen oppilaskoulu, joka koulutti veturi- ja korjausmiehiä.³⁶

Junaliikenteen ja varsinkin tavaraliikenteen kasvu lisäsivät ratapihan ratojen määrää moninkertaiseksi Uudenkaupungin radan rakentamisen jälkeen 1920-luvulla. Ulkomaankauppa sekä nopeasti teollistunut kaupunki tarvitsivat paljon kuljetuskapasiteettia, ja sitä haettiin ennen kaikkea raideliikenteestä. Ratapihalle rakennettiin useita uusia huoltorakennuksia kuten halkovajvoja ja hiilisäiliöitä. Sekä veturitallin että konepajan rakennuksia laajennettiin.

1900-luvun alkuvuosikymmeninä ratayhteydet vakiintuivat ja Turun ratapiha-alueella tapahtui vähän muutoksia. Tavaraliikenteen kasvu vakiinnutti Turun

aseman tärkeänä asemakaupunkina.³⁷

1950-luvulla alkoi kilpailla linja-autoliikenteen kanssa. Junat pärjäsivät kilpailussa pääosin pitkillä matkoilla, joten junayhteyksien pääkehityslinja 1950–60-luvuilla oli pikajunayhteyksien rakentaminen. Turun lähiliikenteessä yleistivät 1950-luvulla uudet kiskovaunujunat, jotka saivat lempinimen ”lättähattu”. Kun junien tekniikka muuttuu, ratapihalta voidaan purkaa useita huolto- ja varastorakennuksia.

Valtionrautateiden Turun konepaja oli Turun kulkuneuvoteollisuuden merkittävimpiä työllistäjiä sotien jälkeiset vuosikymmenet. 1950-luvulla konepaja luopui höyryvetureiden korjaamisesta ja erikoistui kiskoautojen ja rullavaunujen kunnostukseen.³⁸

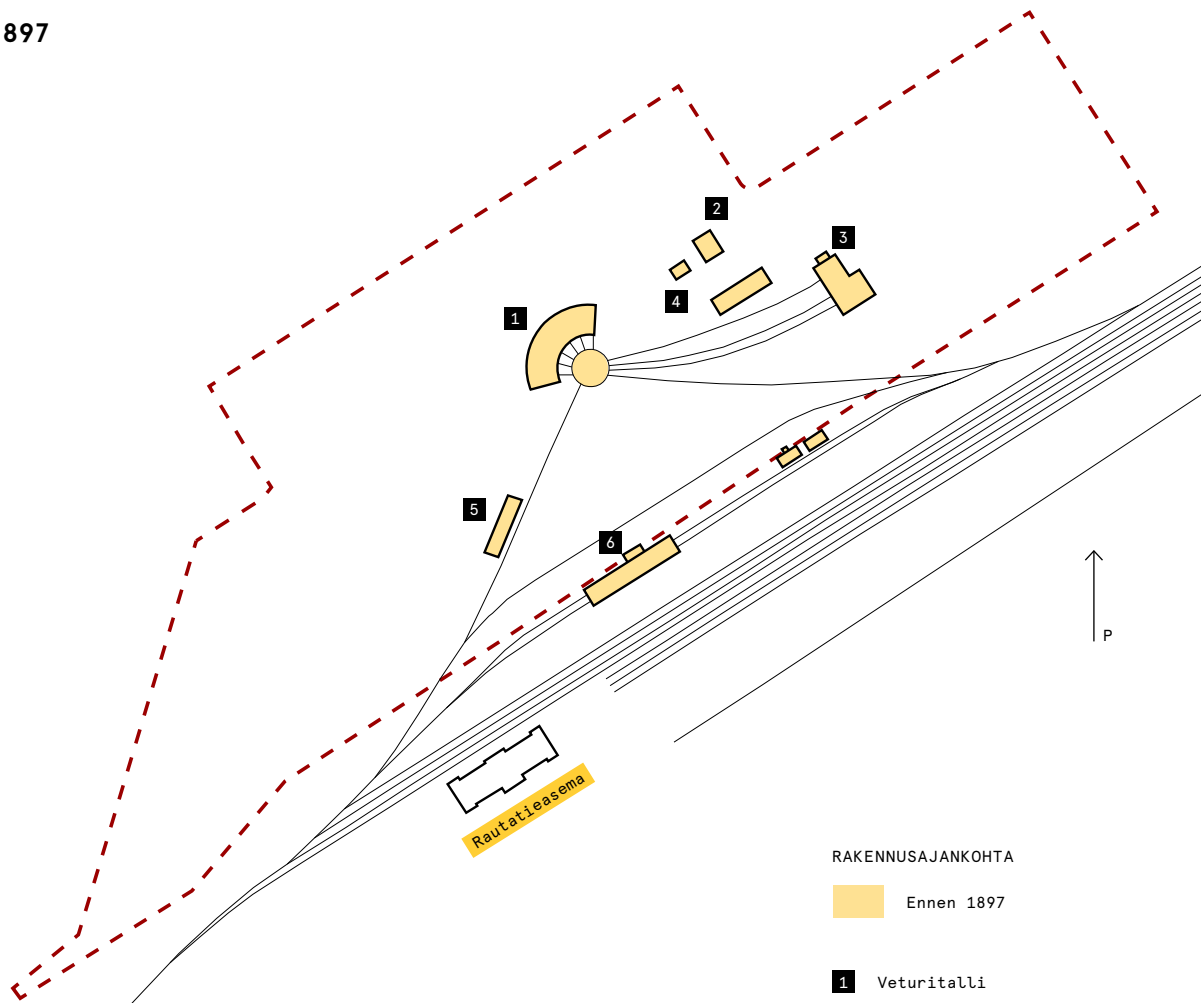
³⁶ Kostet 1985, 68–o, 79–80.

³⁷ Laakso 1980, 306–314.

³⁸ Laakso 1980, 433.

2.4 Ratapihan rakennuskannan kehitys

1897



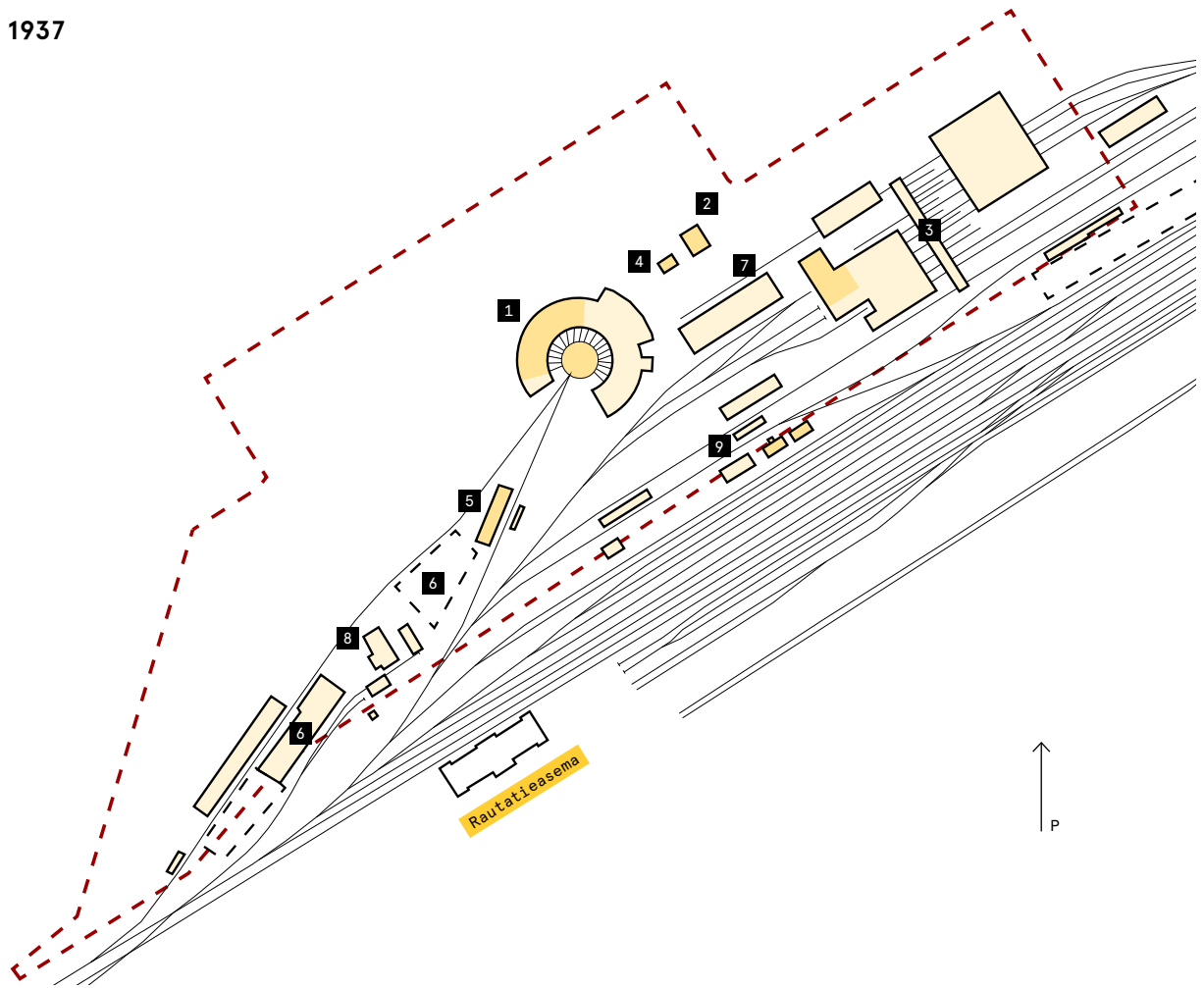
RAKENNUSAJANKOHTA

Ennen 1897

- 1 Veturitalli
- 2 Työpaja
- 3 Konepaja
- 4 Halkosuoja
- 5 Puuvaja
- 6 Vaunuvaja

HUOMIOITA

Ratapihan ensimmäisessä rakennusvaiheessa valmistuivat nykyisin paikalla olevasta rakennuskannasta veturitalli sekä konepajan työpaja. Ensimmäinen konepajarakennus oli nykyiseen verrattuna pieni sekä hirsirakenteinen. Alkuperäinen konepaja ei ole säilynyt nykyisen osana. Muut rakennukset ovat pääosin huolto- ja varastorakennuksia. Veturitallilta kaartuu varhaisessa vaiheessa vielä yksi raide koilliseen päin.



RAKENNUSAJANKOHTA

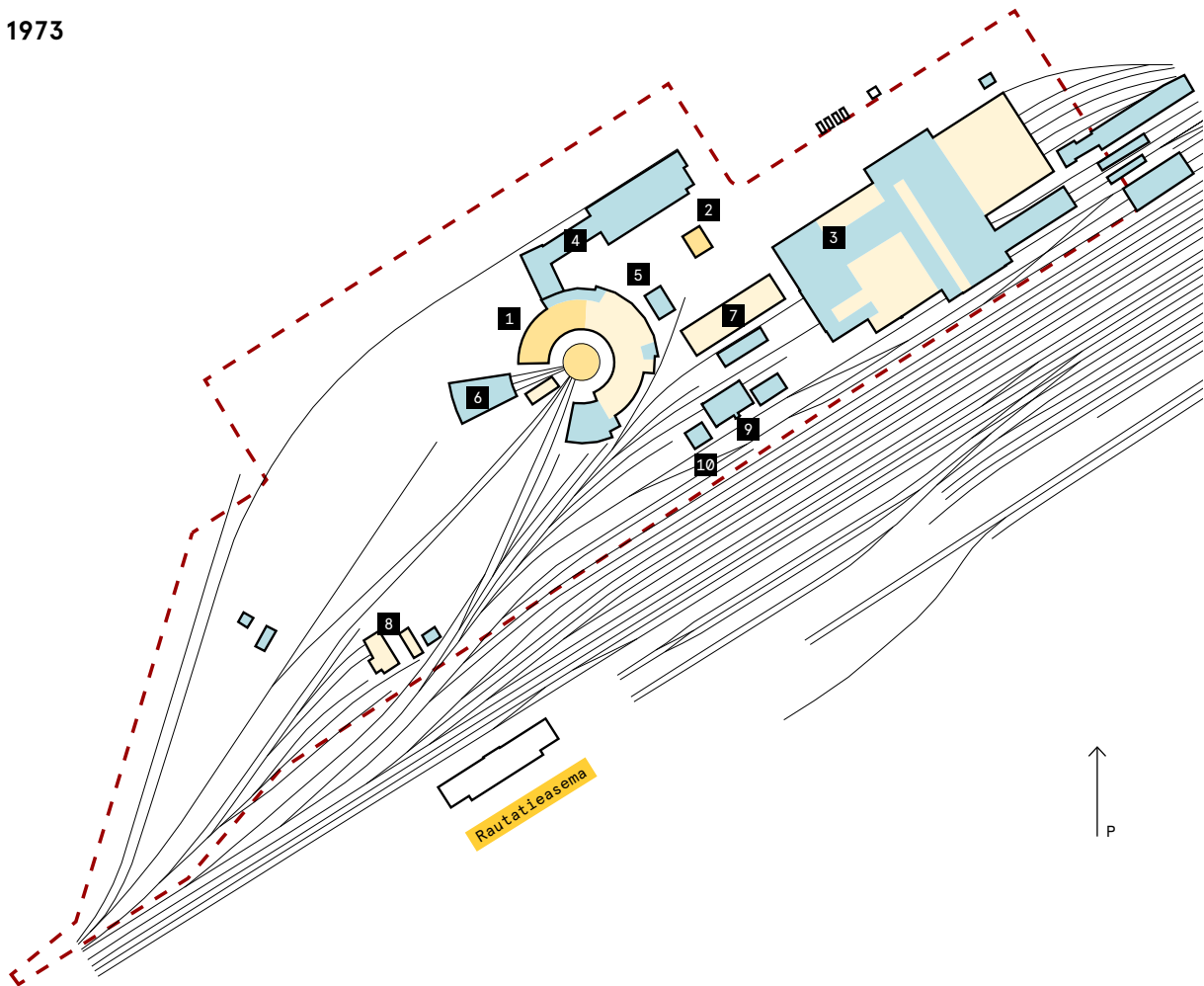
Ennen 1897

1897–1937

HUOMIOITA

1930-luvun lopun tilanteessa ratapihan rakennuskanta on lisääntynyt merkittävästi. Veturitallia on laajennettu noin 270-asteiseksi ja koilliseen kääntyvä raide on poistettu. Konepajan koko on moninkertaistunut ja se toimii tässä vaiheessa useamman erillisen rakennusmassan suojissa, konepajaan liittyy myös pitkänomaisen kiinteä nostinlaite. Ratapihaa leimaavaat suuret höyryvetureiden vaatimat hiilivarastot. Alueella on yhä lukuisia varasto- ja muita apurakennuksia.

- 1** Veturitalli
- 2** Työpaja
- 3** Konepaja
- 4** Halkosuoja
- 5** Puuvaja
- 6** Hiilisäiliö
- 7** Konepajan konttori ja varastohalli
- 8** Asemarakennus
- 9** Varastoja



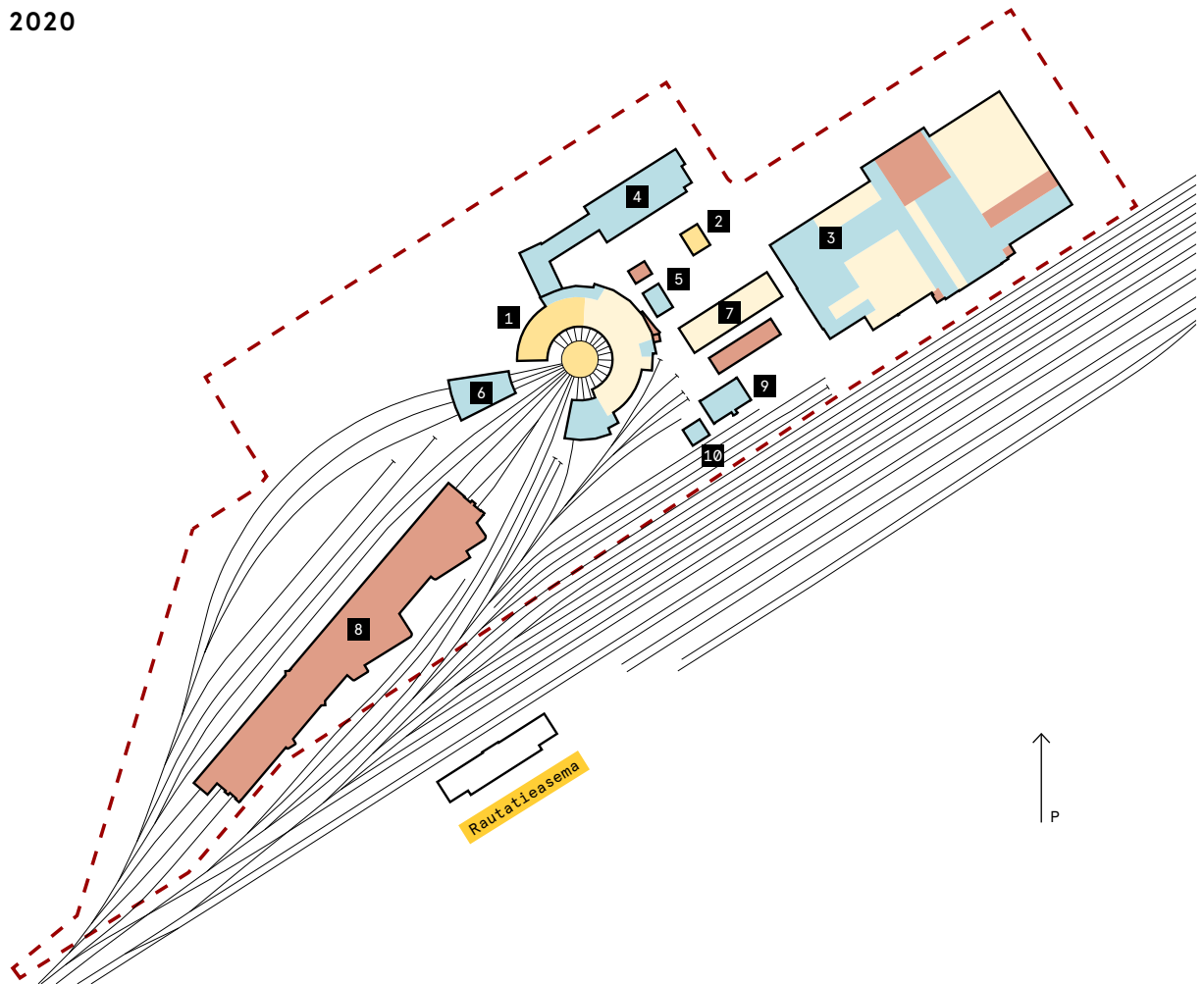
RAKENNUSAJANKOHTA

- Ennen 1897
- 1897-1937
- 1937-1973

- 1 Veturitalli
- 2 Työpaja
- 3 Konepaja
- 4 Konttori, varasto- ja arkistosiivet
- 5 Öljyvarasto
- 6 Dieselveturitalli
- 7 Konepajan konttori ja varastohalli
- 8 Asemarakennus
- 9 Lämpökeskus
- 10 Muuntamo

HUOMIOITA

1970-luvulla kookkaat hiilivarastot ovat hävinneet ratapihalta höyryvetureiden käytöstä poistumisen myötä. Uudenlaiset dieselmoottoriveturit ovat saaneet oman veturitallinsa vanhan veturitallin vierelle. Konepajan rakennukset on yhdistetty yhdeksi suureksi teollisuusrakennukseksi. Konepajan vanhin hirsinen osa on tässä vaiheessa jo hävitetty. Veturitallia on sekä laajennettu etelään että pienennetty uudestaan vanhoja pilttuita purkamalla lännestä. Tallin pohjoispuolelle on rakennettu uudet konttori-, varasto- ja arkistosiivet. Pienten apurakennusten määrä on vähentynyt. Uusi asemarakennus on korvannut vanhan.



RAKENNUSAJANKOHTA

- Ennen 1897
- 1898–1937
- 1937–1973
- 1974–

- 1 Veturitalli
- 2 Työpaja
- 3 Logomo
- 4 Konttori, varasto- ja arkistosiivet
- 5 Öljyvarasto
- 6 Dieselveturitalli
- 7 Konepajan konttori ja varastohalli
- 8 Henkilövaunujen huoltohalli
- 9 Lämpökeskus
- 10 Muuntamo

HUOMIOITA

Nykytilanteessa rakennuskanta on vähentynyt 1970-luvun tilanteesta. Lounaisosan pienempiä rakennuksia on purettu 1980-luvulla rakennetun henkilövaunujen huoltohallin tieltä. Konepaja on käynyt läpi muutoksen kulttuurikeskus Logomoksi. Uusia rakennuksia ei huoltohallin lisäksi ole tullut lukuun ottamatta peltisiä varastokatoksia veturitallin itäpuolella. Rakennusten ja koko alueen käyttötarkoitukset ovat muuttuneet merkittävästi. Konepajatoiminta on loppunut ja vanhoja apurakennuksia on myyty yksityisille toimijoille. Alue on muutosvaiheessa.

2.5 Tärkeimpien rakennusten vaiheita

VETURITALLI

Veturitallin ensimmäinen osa valmistui vuonna 1876. Se rakennettiin aluksi 9-pilttuiseksi ja siihen on johdettu raiteet molemmista suunnista. Veturitalli on kaarimainen, kuten useimmilla merkittävillä asemilla. Kaaren keskustassa on kääntöpöytä. Runkorakennuksen arkkitehtuuri on tyypillistä 1800-luvun lopun rata-alueiden tiiliarkkitehtuuria ja vastaavanlaisia on rakennettu eri puolille Suomea. Pilttuissa on harjakatto ja niitä tukevat sekä erottavat sisäpuolella holvikäärret. Julkisivua elävöittävät muun muassa räystäslinjan koristemuuraukset.

Veturitallia on muutettu useita kertoja. Ensimmäinen jatke talliin on tehty jo 1899, jolloin talliin lisättiin 6 pilttuuta. Seuraava jatke on tehty jo vuonna 1901 lisäämällä talliin vielä 4 pilttuuta. Veturitalli on tässä vaiheessa muodostanut miltei umpinaisen pihan, joka on avautunut länteen. Itäänpäin lähtevät raiteet, jotka ovat johtaneet mm. konepajalle on poistettu.

1920-luvulla veturitalliin on tehty useita lisäyksiä purkamalla pilttuiden takaseiniä ja laajentamalla pilttuuta. Lisäksi veturitallia laajennettiin kolmella uudella pilttuulla.

Runkorakennuksen pohjoispuolelle on 1950-luvun lopulla lisätty erillinen toimistosiiپی, jota on jatkettu varasto- ja arkistorakennuksella 1960-luvun alussa.

MAALAUSHALLI/ VAUNUVAJA

Rautatieasemaa vastapäätä valmistui 1876 hirsinen maalaushalli, jonka molemmissa päissä oli lautarakenteiset vaunuhuoltohallit. Rakennuksen koko oli 60 x 10 metriä. Sen sisällä oli kaksi raideparia. Halli oli jaettu kolmeen erilliseen osastoon. Maalausosasto sijaitsi hallin keskellä, noin 17 metriä pitkässä huoneessa maalattiin uudet ja korjatut vaunut. Rakennuksen sivustalla oli noin 2,4 x 4,2 metrin kokoinen vaunumestarin työhuone sekä 2,4 x 4,5 metrin kokoinen maalaus-paja. 27,8 metrin kokoinen vaununhuolto- ja korjaushalli sijaitsi maalaushallin eteläpäässä ja pohjoispäässä 15,2 metriä pitkä voiteluhalli. Vuonna 1880 halliin rakennettiin neljä tiiliuunia ja tiloista tuli lämpimiä.

Rakennus on purettu jo ennen 1930-lukua, sitä ei ole merkitty enää uudenkaupunginradan rataprofiiliin.

DIESELVETURITALLI

Höyryvetureiden tilaaminen lopetettiin 1955 ja viimeiset höyryveturit valmistuivat 1957. Suomessa siirryttiin aluksi dieselvetureihin ja 1950-luvulla nopeisiin moottorihoitajiin. Suomessa otettiin käyttöön malli, jossa oli erillinen veturi, jotta se voitiin ajaa talveksi talliin. Kalustoa uusittiin myös tilaamalla liikenteeseen kevyitä moottorivaunuja eli kiskoautoja. Näitä ”lättähatusi” kutsuttuja vaunuja huollettiin Turun ratapihalla. 1950-luvulla rakennetussa dieselveturitallissa on kolme suorakaiteen mallista pilttuuta, jotka avautuvat viuhkamaisesti. Rakennuksessa on loiva harjakatto. Kääntöpöydän puoleista julkisivua hallitsevat kolme suurta punaiseksi maalattua teräslasiovea. Pitkällä julkisivulla betonipilareiden ja palkkien väliin jäävät julkisivunosat on täytetty joko ikkunoin tai aaltopellein.

HENKILÖVAUNUJEN HUOLTOHALLI

Olavi Vannisen vuonna 1986 valmistunut huoltohalli on alueen viimeisimpiä rakennuksia. Alkuperäinen halliossa on valmistunut 1980-luvulla ja se pitää sisällään kaksi huoltoraidetta. Vanhan hallin luoteispuolelle on 2000-luvun alussa lisätty toinen halli, joka käsittää yhden huoltoraiteen. Pohjamuodoltaan hallit ovat pitkiä ja käytävämäisiä, sisätilat ovat korkeita ja avaria.

RATAPIHAN ITÄOSA, KONEPAJAN RAKENNUKSET

Turun ratapihan itäosan rakennuskanta on muotoutunut konepajan kehittymisen ja laajentumisen mukaan. Aluksi ratapihan alueen ja konepajan alueen kehittyminen on ollut melko yhtenäistä, mutta kummankin kasvaessa molemmille on rakennettu omia toimisto- ja huoltorakennuksia.

Konepajan rakentaminen aloitettiin jo vuonna 1875, ja rakennukset valmistuivat 1876. Veturien ja vaunujen huolto- ja korjaustöitä varten rakennettiin korjausverstas, jonka oli ilmeisesti suunnitellut Turun



↑↑ Yhtä veturitallin pohjoispuolen pilttuista laajennettiin korkealla huoltohallilla konttori- ja varastosiiven rakentamisen yhteydessä 1950-luvulla. Kuva on vuodelta 1961. Olavi Karasjoki. RM.

↑ Konepajan 1930-luvun lopun hallitilat olivat teräsrakenteisia. Kuva on vuodelta 1961. Olavi Karasjoki. RM.



↑ Bruno Granholmin suunnittelema 1800-luvun lopun konepajan laajennus. Kuva on otettu vuonna 1966 ennen rakennuksen yhdistämistä koillisen puoleisiin pajarakennuksiin. Olavi Karasjoki. RM.

radan rakennusvaiheen radanrakennusinsinööri Hugo Neuman. Verstaan toinen pää oli rakennettu veturien huoltotilaksi ja rakennuksen sisään oli rakennettu kaksi raideparia. Toiseen päähän oli sijoitettu metalliverstas. Rakennus oli hirsinen, satulakattoinen rakennus, joka oli vuorattu pystylaudoituksella ja maalattu punaiseksi. Vuorilaudat olivat valkoisia. Sen koko oli 25,5 x 16,7 metriä ja sen pitkällä sivulla oli kaksi suurta pariovea ja yhdeksän suurta 32-ruutuista ikkunaa, joista 6 muodosti pari-ikkunat. Korjausverstaan länsipäähän oli rakennettu pieni tiilirakennus, johon oli sijoitettu höyrykone. Vuonna 1887 verstaan taakse rakennettiin lisärakennus, joka oli kooltaan ja rakennustavaltaan samanlainen kuin ensimmäinen rakennus. Tämä korjausverstaan laajennusosa purettiin pois jo 1897.

Uusi korjausverstas tuli välttämättömäksi rataverkon kasvaessa Turun ympäristössä. Uuden pajan suunnitteli Bruno Granholm, rakentaminen aloitettiin 1897 ja se valmistui 1899. Verstas rakennettiin vanhan verstaan uudistusosan paikalle ja yhdistettiin vanhaan korjausverstaaseen. Verstashallin koko oli noin 46,2 x 37,7 metriä, ja se oli rakennettu puhtaaksi muuratusta tiilestä. Hallin sisäkorkeus oli 16 metriä. Halli oli basilikamainen verstashalli, jonka pitkällä sivulla oli kuusi segmenttikaarista pariovea, joiden väleissä oli tiilipilasterit.

Jokaisen parioven yläpuolella oli kolme segmenttikaarista ikkunaa. Rakennuksen päädyissä oli neljä segmenttikaarista ikkunaa, jotka olivat muodoltaan samanlaiset kuin pitkien sivujen pariovet.

Ikkunoiden yläpuolella oli samanlaiset ikkunarivit kuin rakennuksen pitkällä sivulla. Päätykolmiossa oli lisäksi kolmen ikkunan ryhmä. Päätyihin oli lisäksi muurattu sekä harjalle että nurkkiin porraskoristeet. Katto oli melko jyrkkä satulakatto, jossa oli kattoikkunoita ja tuuletusaukot. Verstas sijoitettiin ratapihalle raiteisiin nähden poikittain. Junien sisäänajo tapahtui rakennuksen pitkältä sivulta. Pajan itäpuolella oli kaluston liikuttelua varten rakennettu traverssiraiide. Samalla kertaa korjausverstaan viereen rakennettiin uusi paja. Paja oli puhtaaksi muurattua tiiltä ja sen koko oli 42,2 x 15,7 metriä. Rakennuksen pitkällä sivulla oli kuusi pilastereiden erottamaa ikkunaa ja pariovi. Pilastereihin oli sijoitettu paja-ahjojen savuhormit. Rakennuksessa oli loiva satulakatto ja räystäslistassa tiilimuuraus. Paja jakautui kahteen osastoon. Toisella puolella korjattiin veturikattiloita, ja siellä oli kaksi ahjoa. Toinen osa oli pajana. Myöhemmin rakennus toimi veturimoottoreiden koekäyttöhallina. Korjauspajan viereen oli sijoitettu tiilinen konehuone, jossa sijaitsivat höyryasema, jolla tuotettiin käyttövoimaa koneille sekä sähköasema, josta saatiin rakennuksen valaistus. Konehuoneen koko oli 8,7 x 9 metriä.

KONEPAJAN TOIMISTO

Toimisto toimi alun perin varikon konttorirakennuksessa, mutta vuonna 1901 konepajalle valmistui toimisto- ja varastorakennus korjausverstaan viereen. Konttorissa oli kuusi työhuonetta. Myös toimistorakennus



↑ Dieselveturitalli kuvattuna oletettavasti paikoin valmistumisen-
sa 1950-luvun lopulla jälkeen. Rakennuksen julkisivuja on sittemmin
muutettu, esimerkiksi lasitiilet on korvattu tavanomaisilla ikkunapin-
noilla. Kuvan oikeassa laidassa on nähtävissä myös veturitallin pää-
tyosa, joka aluksi erotettiin itse veturitallista pilttuilla purkamalla ja
sittemmin purettiin kokonaan. Olavi Kaurasjoki. RM.

oli puhtaaksi muurattua tiiltä. Toimistorakennuksen jatkeeksi on rakennettu pellistä 50 metriä pitkä ja 17,2 metriä leveä varastohalli varaosien ja tarvikkeiden säilytystä varten. Varastoon on tehty kapearaiteinen kuljetusraide varaosien siirtämisen helpottamiseksi.

PAJA

Ratapiha-alueelle valmistui vuonna 1876 paja, joka rakennettiin konepaja-alueen länsilaidalle. Paja rakennettiin tiilestä ja se oli aluksi 14,7 metriä pitkä ja 10,6 metriä leveä. Molemmilla sivuilla oli kolme 15-ruutuisia segmenttikaarista ikkunaa. Sisäänkäynti oli radanpuoleisessa päädyssä. Paja oli satulakattoinen, ja sen räystäslista oli koristemuurattu. Pajan katto oli katettu asfalttihuovalla. Rakennus oli jaettu aluksi kahteen suureen huoneeseen, joista taaempi pajana toimiva (pohj.puolella oleva) oli 8,4 x 10,6 metriä. Huoneessa oli neljä ahjoa; kaksi huoneen nurkissa ja kaksi väliseinän keskivaiheilla. Etummaisen huoneen koko oli 4,6 x 10,6 metriä ja siinä toimi työkalukorjaamo ja viilaaamo, jotka muutettiin metallivalimoksi jo vuonna 1877. Vuonna 1899 pajarakennus muutettiin työntekijöiden osuuskuntaruokalaksi.

Uuden ruokalan valmistuttua 1924, rakennus muutettiin konepajan oppilaskouluksi. Oppilaskouluna toimiessaan rakennuksen pohjaratkaisua on muutettu hieman, pohjoisen puoleinen suurempi tila on jaettu kahteen pienempään huoneeseen ja etelän puoleista kapeaa huonetta on jaettu edelleen kevyin väliseinän useisiin pienempiin tiloihin. Myös pajan ahjot on tällöin purettu. Ulkoarkkitehtuuri on vielä tässä vaiheessa pysynyt ennallaan. Uudenkaupunginradan profiilikartassa rakennus on merkitty asuinrakennukseksi. Rautatieläiset luopuivat omista kouluistaan 1920-luvulla, kun oppivelvollisuuslaki tuli voimaan. Vuonna 1962 rakennus on muokattu terveyskeskuskäyttöön, tätä käyttöä se on palvellut aina 2000-luvulle asti. Rakennuksen kylmä vintti on jossain vaiheessa muokattu lämmitetyksi asunnoksi, ja siihen on lisätty ikkunat. Nykyasussa myös pääkerroksen ikkunat on muutettu. Nykyiset ikkunat ovat suorakaiteen mallisia ja neliruutuisia, ne on kehystetty valkoisilla rappauskentillä. Ikkuna-aukon alkuperäinen kaariholvaus on yhä näkyvillä julkisivussa. Nykyinen vesikatto on tiilinen.



↑ Turun konepajan korjaushallitila valokuvattuna vuonna 1961. Olavi Karasjoki. RM.

ÖLJYKELLARI

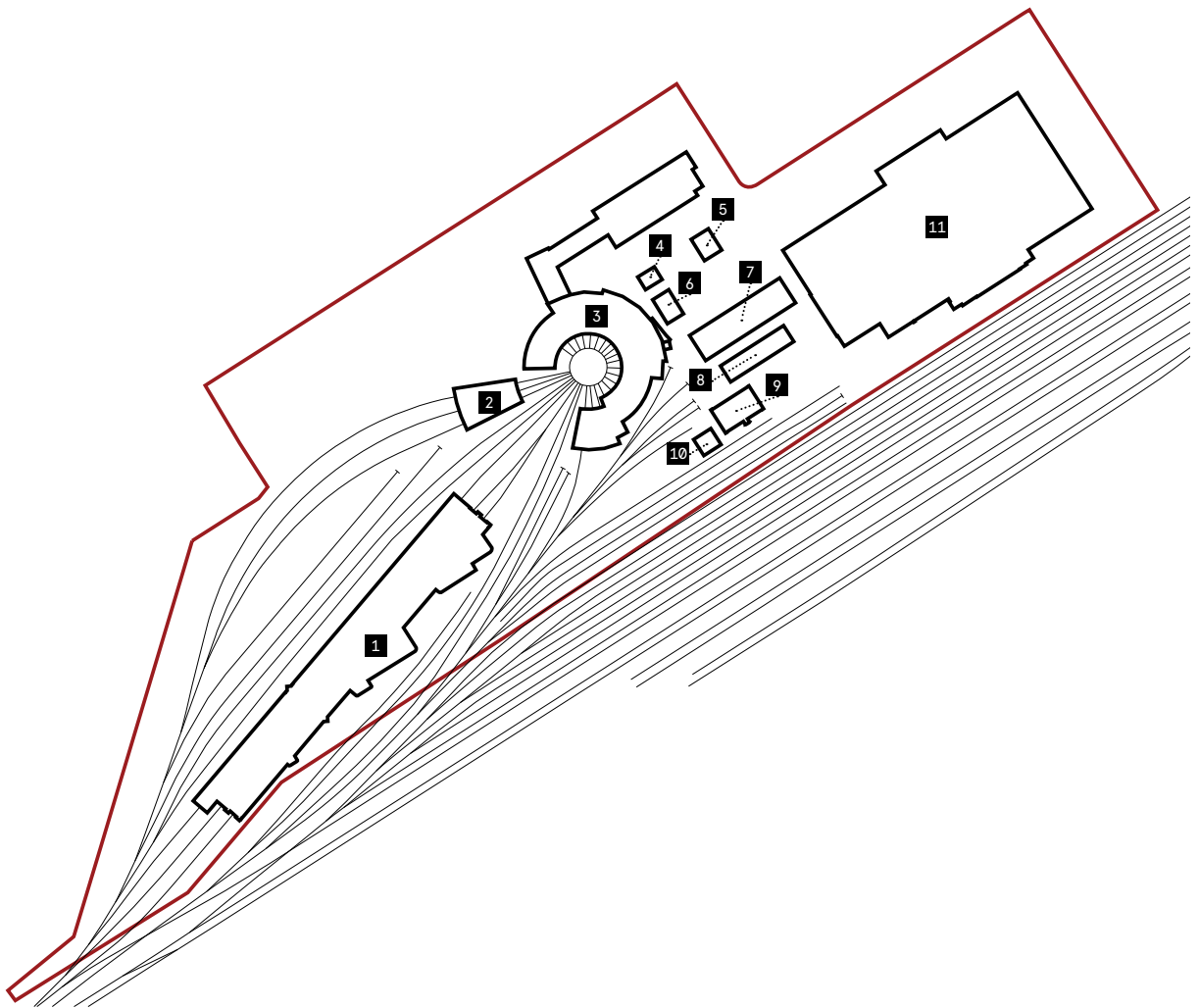
Korjauspajan viereen valmistui vuonna 1876 tiilinen öljykellari. Sen koko oli 8,2 x 5,5 metriä.

KONEPAJAN KAASULAITOS

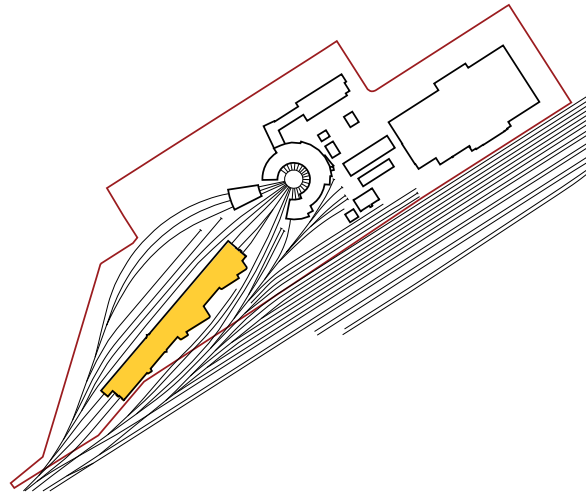
Kaasulaitos valmistui vuonna 1900 asemarakennusta vastapäätä radan toiselle puolelle. Rakennus on ollut puhtaaksi muurattua tiiltä ja sen koko oli 13,6 x 10 metriä. Kaasulaitos on vielä vuoden 1968 kartassa. Nykyään alueella on Henkilövaunujen huoltohalli, joka on rakennettu vuonna 1986.

3. Rakennuskortit

Rakennuskorteissa on esitetty tammikuussa 2020 suoritettujen kenttäkatselmusten yhteydessä tehdyt havainnot rakennuksista ja niiden nykytilasta. Havaintoja on tuettu katselmusten yhteydessä otetuilla valokuvilla sekä arkistopiirustuksilla. Rakennusten numerointi sekä sijainti ratapihalla on esitetty alla olevassa kaaviossa.



HENKILÖVAUNUJEN HUOLTOHALLI



RAKENNUSVUOSI

1986

NYKYINEN KÄYTTÖTARKOITUS

Henkilövaunujen
huoltohalli

RAKENNUTTAJA

VR

SUUNNITTELIJA

Olavi Vanninen

KESKEISET MUUTOSVAIHEET

Pihasuunnitelma 1988

Sisätilamuutoksia 1993

Pihasuunnitelma 1994

Laajennus, muita muutoksia 2003

ARKKITEHTUURIN LUONNEHDINTA

Suurikokoinen henkilövaunujen huoltohalli on rakennettu kahdessa suuremmissa osassa. Alkuperäinen halliosa on valmistunut 1980-luvulla ja se pitää sisällään kaksi huoltoraideetta. Vanhan hallin luoteispuolelle on 2000-luvun alussa lisätty toinen halli, joka käsittää yhden huoltoraiteen. Pohjamuodoltaan hallit ovat pitkiä ja käytävämäisiä, sisätila on korkea ja avara.

Rakennuksen ulkoarkkitehtuuri on punatiilivaltaista, ratapihaympäristöön sovittuvaa teollisuusalueiden käyttöarkkitehtuuria. Julkisivujen käsittelyssä on myös pieniä postmodernismin piirteitä esimerkiksi pyöreiden koristeikkunoiden kolmioerkkereiden muodossa.

Rakennuksen sisäarkkitehtuuria hallitsevat kaksi pitkää ja korkeaa huoltohallia. Vanhempi, 1980-luvun

halli on kaksiraiteinen ja pituussuuntaisella kattolyhdyllä valaistu. Raiteiden yhteydessä on huoltomontut. Kaakkoissivulla on päämassasta erkanevia työ- ja aputiloja. 2000-luvun alussa lisätty huoltohalli on yksiraiteinen ja myös sisätilaltaan yhtenäinen.

KÄYTTÖHISTORIA

Huoltohalli on ollut junien huoltokäytössä alusta alkaen.

KAUPUNKITILA

Huoltohalli on käsiteltävän ratapiha-alueen rakennuksista suurikokoisin. Sen pitkä, kapea ja suhteessa matalahko massa muodostaa jakavan, seinämäisen elementin ratapiha-alueen vähemmässä käytössä olevaan lounaisosaan.

SUOJELUTILANNE

- RKY

JOHTOPÄÄTÖKSIÄ

Huoltohalli on arkkitehtuuriltaan arkinen käyttörakennus. Se on sijoitettu ratakiskojen väliin ja suunniteltu ratapihaympäristön ehdoilla. Erityisesti alkuperäisessä, 1980-luvulla valmistuneessa osassa on nähtävissä muutamia viitteitä aikaa leimanneeseen postmoderniin arkkitehtuuriin.

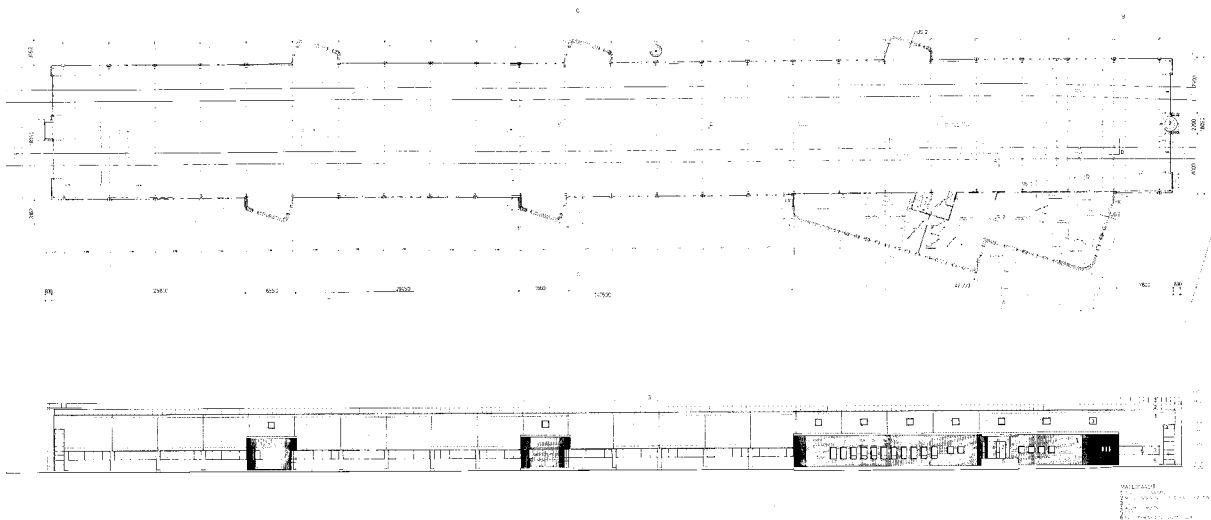


↑↑ Henkilövaunujen huoltohallin pitkänomais- ta sisätilaa valaisee ylhäältä kolmiomainen kattolyhty.

↑ Julkisivusommitelmassa on nähtävillä postmodernismiin viittaavia ympyrä- ja kolmioaiheita.



← Huoltohalli on teräsrakenteinen. Kiskot on nostettu pilareille lattiakuopassa huollon helpottamiseksi. Kuvassa myöhemmässä vaiheessa rakennettu pohjoisen puoleinen lisähalli.



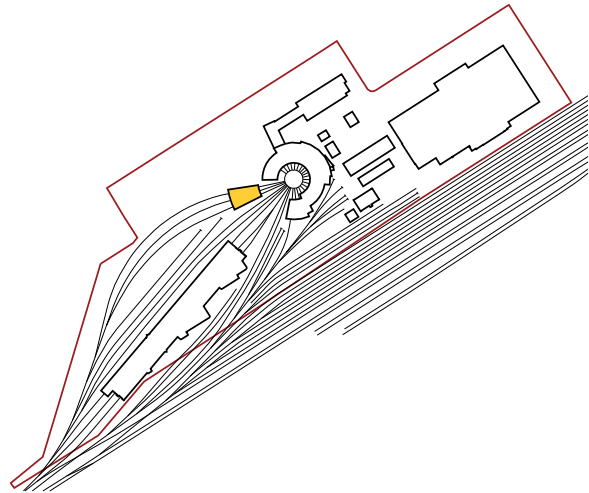
↑ Henkilövaunujen huoltohallin pohja- sekä julkisivupiirustukset vuodelta 1985. Suunnittelijana Olavi Vanninen. VR.



↑↑ Huoltohallin pitkät julkisivut ovat punatiilipintaisia.

↑ Halliin liittyvät aputilat on sijoitettu päämassasta ulkoneviin, kulumistaan pyöristettyihin siivekkeisiin.

VETURITALLI



RAKENNUSVUOSI

1958

NYKYINEN KÄYTTÖTARKOITUS

Yksi pilttuu vuokrattu ilmeisesti varastokäyttöön

RAKENNUTTAJA

VR

KESKEISET MUUTOSVAIHEET

Pihasuunnitelma 1988

Sisätilamuutoksia 1993

Pihasuunnitelma 1994

Laajennus, muita muutoksia 2003

ARKKITEHTUURIN LUONNEHDINTA

1950-luvun veturitallissa on kolme suorakaiteen mallista pilttuuta, jotka avautuvat viuhkamaisesti. Rakennuksessa on loiva harjakatto. Kääntöpöydän puoleista julkisivua hallitsevat kolme suurta ja punaiseksi maalattua teräslasiovea. Pitkällä julkisivulla betonipilareiden ja palkkien väliin jäävät julkisivunosat on täytetty joko ikkunoin tai aaltopellein. Julkisivun alaosassa on matala punatiilinen vyöhyke. Sisätila on vanhoja veturitalleja valoisampi.

Samantyyppistä julkisivusomittelua on käytetty myös muissa VR:n veturitalleissa ympäri Suomea.

KÄYTTÖHISTORIA

Veturitalli on rakennettu uudempien dieselvetureiden ("lättähattu") huoltokäyttöön.

KAUPUNKITILA

Uusi veturitalli sijoittuu vanhan veturitallin ympyräkaaren jatkeeksi, joskin se on sijoitettu irallisena segmenttinään vanhasta hallista taemmas. Talli sijoittuu vanhan veturitallin sekä vaunujen huoltohallin väliin. Kaupunkikuvassa se jää vanhan veturitallin varjoon.

SUOJELUTILANNE

- RKY

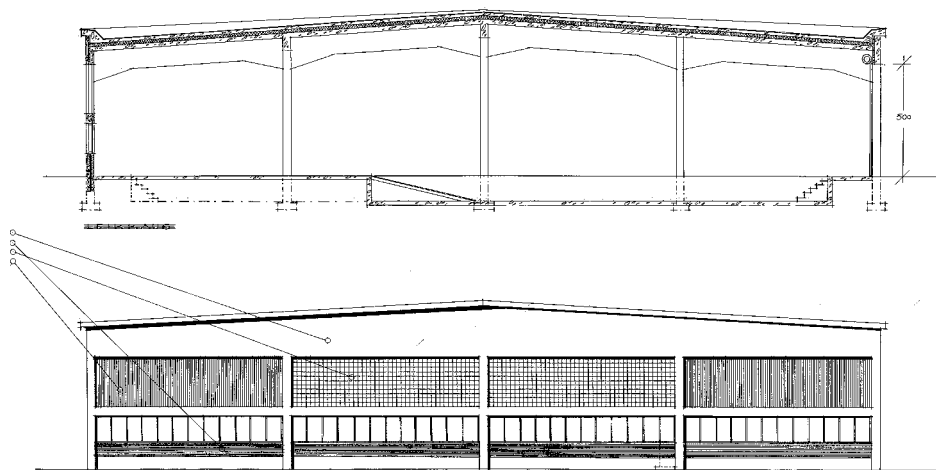
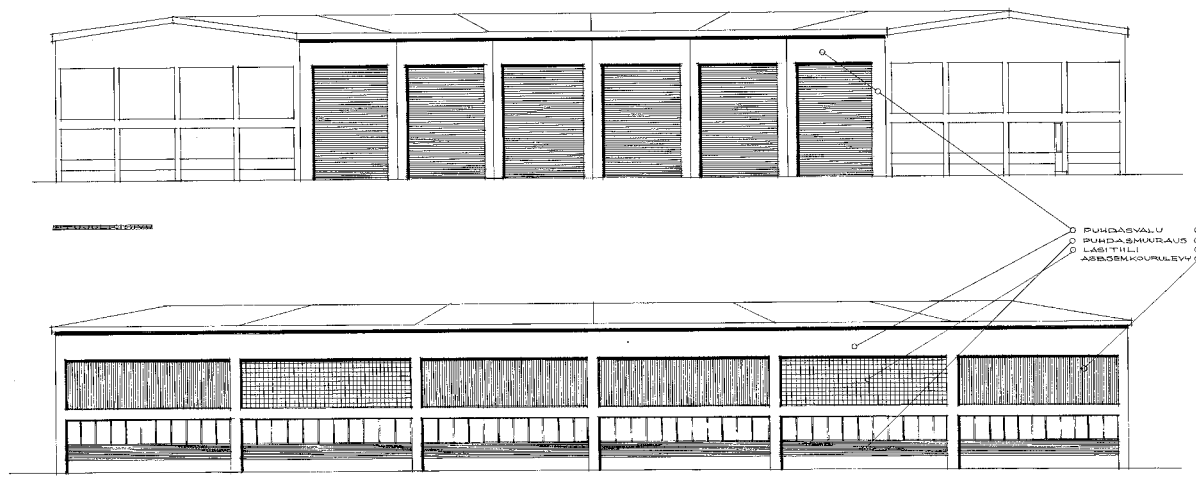
JOHTOPÄÄTÖKSIÄ

Rakennus on ajalleen tyypillinen VR:n veturitallirakennus. Ulkoasultaan ja sisätiloiltaan se on hyvin säilynyt. Samantyyppinen ja samoihin aikoihin rakennettu veturitallirakennus löytyi aikoinaan ainakin Pieksämäen ratapihalta.



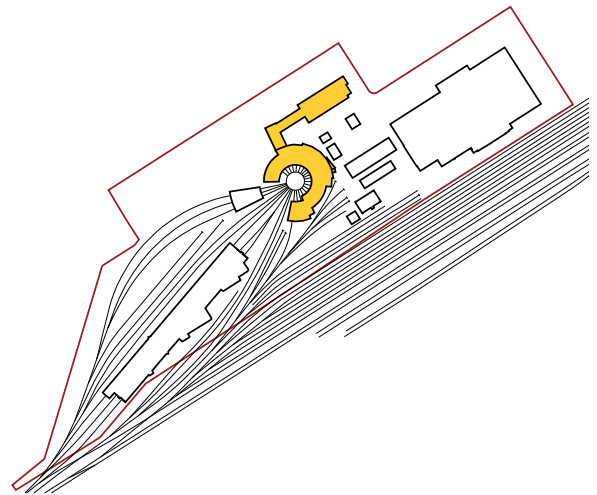
↑↑ Veturitallin julkisivussa on käytetty nauhaikunoita betonirungon rytmittämissä välisentissä.

↑ Veturitallin sisätila on yhtenäistä ja valoisa. Ulos vuokrattu kolmas pilttuu on erotettu muista kahdesta vanerilevyin.



↑ Vuonna 1958 päivytyissä piirustuksissa dieselveturitaliin on kaavailtu kolmea lisäpilttuuta. Muutosta ei koskaan toteutettu. VR.

VETURITALLI



RAKENNUSVUOSI

1876

NYKYINEN KÄYTTÖTARKOITUS

Osa pilttuista vuokrattu VR:n ulkopuoliseen käyttöön, osa muun muassa varasto- tai autokorjaamokäytössä.

RAKENNUTTAJA

VR

SUUNNITTELIJA

mm. Hugo Neuman

RAKENNUSNUMERO

RS026

KESKEISET MUUTOSVAIHEET

Laajennus 1899

Laajennus 1926

Toimistosiiپی 1957/59

Uusi huoltokouru? 1961

Julkisivumuutos 1982

Muutos 1985

Sisätilamuutos 1990

ARKKITEHTUURIN LUONNEHDINTA

Veturitallin 3/4-ympyrän muotoinen runkorakennus sekä kääntöpöytä on valmistunut 1800-luvun lopulta alkaen useassa osassa. Nykyisin pilttuuta on 20. Pilttuuta on myös pidennetty eri rakennusvaiheissa. Runkorakennuksen pohjoispuolelle on 1950-luvun lopulla lisätty erillinen toimistosiiپی jota on jatkettu varasto- ja arkistorakennuksella 1960-luvun alussa. Vanhiman osan pilttuuta on myös purettu hallin länsiosasta diesel-vetureiden erillisen veturitallin tieltä.

Nykyisin länsipuolen pilttuista yksi on muokattu toimistotiloiksi.

Runkorakennuksen arkkitehtuuri on tyypillistä 1800-luvun lopun ratapiha-alueiden tiiliarkkitehtuuria. Vastaaventyypisiä veturitalleja on rakennettu eri puolille Suomea. Pilttuissa on harjakatto ja niitä tukevat sekä erottavat sisäpuolella holvikaaret. Julkisivua elävöittävät muun muassa räystäslinjan koristemuutaukset. Veturitalleille tyypillisesti rakennus on valmistunut lukuisissa vaiheissa käyttötarpeita mukailien. Uudemmat pilttuut on pääosin pyritty sovittamaan vanhaan arkkitehtuuriin. Poikkeuksen muodostavat ieteläpuolen kolme uudempaa pilttuuta, jotka on sijoitettu vanhasta julkisivulinjasta erilleen.

Sisätilat eivät nykyisin ole veturitallikäytössä, vaan niitä on muokattu erilaisiin tarpeisiin. Osa pilttuista yhdistyvät toisiinsa avoimien holvikaarien välityksellä kun taas osa on umpinaisia. Pilttuiden kattoa on laskettu alas myöhemmässä vaiheessa, alkuperäiset kattotuolit ovat pääosin puurakenteisia, mutta myös teräsrakenteita on joissain paikoin käytetty. Vesikatto on saumapeltiä.

KÄYTTÖHISTORIA

Rakennettu veturitalliksi, talli oli alun perin 9-pilttunen. Nykyisin osa pilttuista on VR:n muussa käytössä ja osa on vuokrattu muille toimijoille. Veturitallikäytössä pilttuuta ei enää ole.

KAUPUNKITILA

Vanha veturitalli on kohtuullisen kookas ja muodoltaan poikkeava elementti ratapihan kaupunkikuvassa. Pyöreän kääntöpöyrän ympärille kietotutuva rakennuskokonaisuus on huomattavan monessa vaiheessa toteutettu ja sen kerrostumat näkyvät rakennuksen

polveilevassa ja monimutkaisessa pohjamuodossa sekä julkisivujen vaihtelevassa ilmeessä. Tallien pohjoisosaan liittyvät omina kokonaisuuksinaan 1950–60-luvuilla lisätyt selkeään suorakaidemuotoiset konttori- ja varastosiivet.

SUOJELUTILANNE

- RKY
- Maakuntakaavassa 2004 suojeltu kohde (SR068)
- Yleiskaavassa 2004 suojeltu kohde (LR-1)
- Valtakunnallisesti merkittävien rautatieasemaalueiden suojelusopimuksessa mainittu kohde.

JOHTOPÄÄTÖKSIÄ

Veturitalli on tyyppilinen, ajallisesti monikerroksinen VR:n veturitallirakennus. Sen vanhimmat osat ovat peräisin 1870-luvulla ja ne edustavat hyvin tuon ajan tiilirakenteista ratapiha-arkkitehtuuria. Rakennuksessa on säilynyt hyvin useiden aikakausien ominaispiirteitä ja se on historiallisesti ilmaisuvoimainen rakennus. Veturitallin 1950- ja 1960-luvuilla tehdyt lisäosat erottuvat tallista omana toiminnallisena sekä arkkitehtonisena kokonaisuutenaan. Tallin sisätilat ovat korkeita ja holvikaarin erotetut, kaartuvat pilttuut ovat tilallisesti kiinnostavia.



↑ Varasto- ja arkistorakennus on rakennettu 1960-luvulla 1950-luvun lopussa valmistuneen konttorisiiven jatkeeksi.



↑↑ Varastorakennuksen sisätila on avaraa ja muunneltavaa työtilaa.

↑ 1950-luvun lopussa valmistunut toimistosii-
pi yhdistyy suoraan veturitalliin.



↑↑ Yhtä pohjoispuolen pilttuista on jatkettu pohjoiseen päin avaralla korjaushallilla. Halli on peräisin 1950-luvun lopun muutosvaiheesta, ja se yhdistyy uusiin konttoreihin.

↑ Veturitalin keskelle sijoittuva kääntöpöytä toimii yhä, vaikka talleissa ei enää kulje vetureita.



- ↑ Isoa osaa pilttuista on myöhemmässä vaiheessa pidennetty. Laajennukset liittyivät yleisesti käytössä olleen veturikaluston koon muutoksiin.



↑ Veturitalin vanhimmasta osasta on purettu kaksi pilttuuta kiskojen ulottamiseksi uudelle, kuvassa taka-alalla näkyvälle dieselveturitalille. Vanhan veturitalin reunimmainen pilttuu on muunnettu toimistotiloiksi ja sen päätyjulkisivu on rakennettu uusiksi vanhaa arkkitehtuuria mukaillen.

← Vanhimmissa pilttuissa on näkyvillä muun muassa vanhaa, kalanruotokuvioista tiililattiaa.

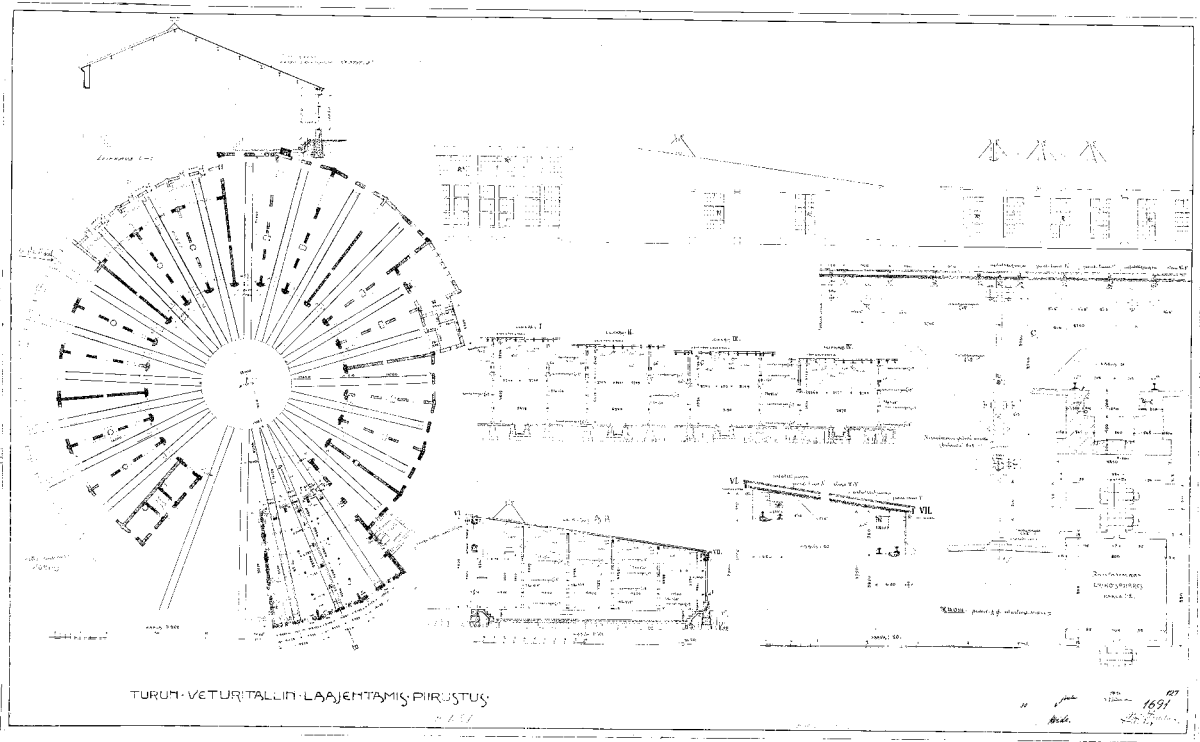


↑ Pilttuiden sisäkattoja on laskettu myöhemmässä vaiheessa. Puisten sisäkattojen yläpuolella jäävät vanhat kattotuolit.



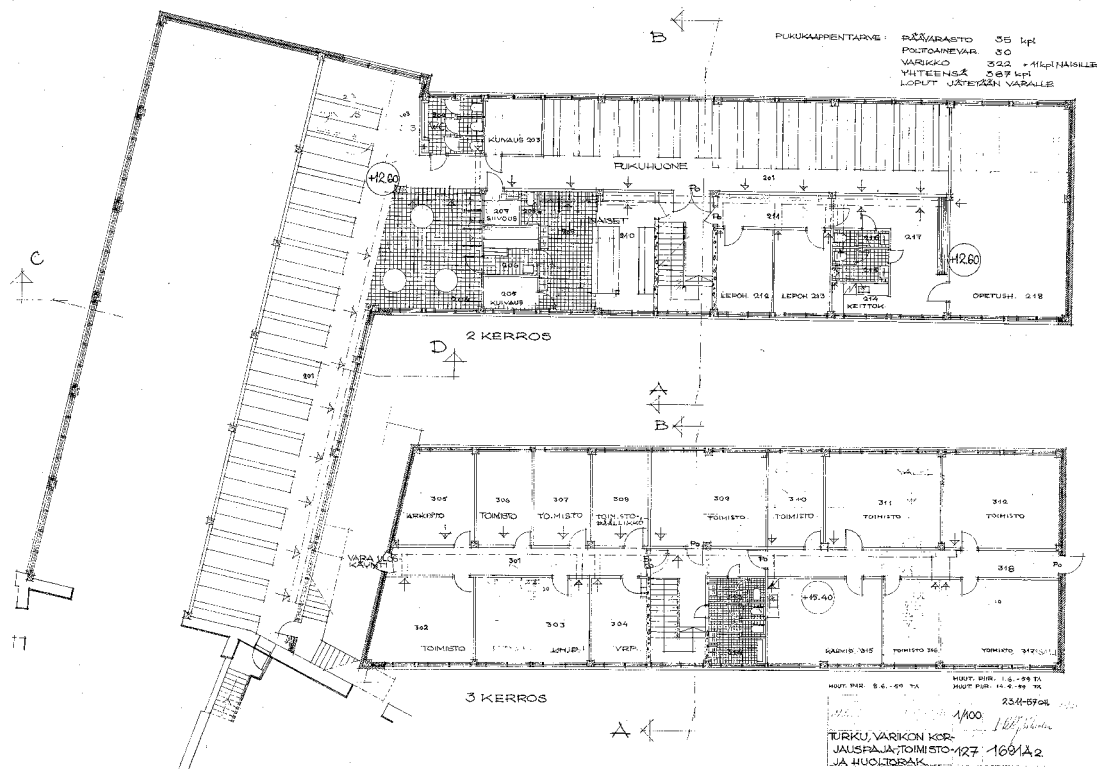
↑↑ Veturitallin vanhimpien osien tiilijulkisivuis-
sa on käytetty kaariholvauksia sekä erityyppi-
isiä koristemuurauksia räystäslinjan alla.

↑ Veturitallin takaosaa kuvattuna idän puolel-
ta. Rakennus on hahmoltaan monimuotoi-
nen rykelmä eri vaiheissa tehtyjä laajen-
nuksia.



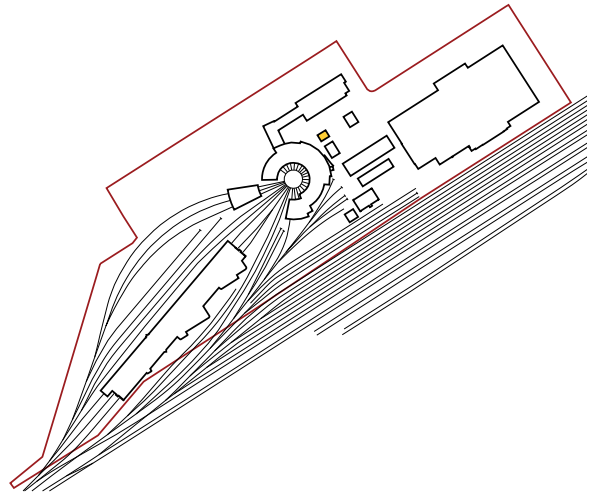
↑↑ Muutospiirustus vuodelta 1926 koskee veturitallin pohjoisosaan lisättyjä pilttuuta. VR.

↑ Veturitallin osittainen pohjapiirros vuodelta 1944. Piirustuksessa ovat yhä näkyvillä dieselitallin tieltä puretut läntiset pilttuut. VR.



↑ Veturitalin toimisto- ja huoltorakennuksen pohjapiirustukset on päivätty 1959. VR.

VOITELUÖLJY- JA POLTTOAINEVARASTON ULKOKATOS



NYKYINEN KÄYTTÖTARKOITUS

Varastokatos

ARKKITEHTUURIN LUONNEHDINTA

Lämmittämätön, kevytrakenteinen teräskatos varastokäyttöön.

KÄYTTÖHISTORIA

Kylmä, kevytrakenteinen varastokatos.

KAUPUNKITILA

Varastokatos on rakennettu tiiviisti polttoainevaraston yhteyteen. Se peittää osittain yhden sen tiilisistä julkisivuista. Muuten varastokatoksen kaupunkikuvallinen arvo on vähäinen.

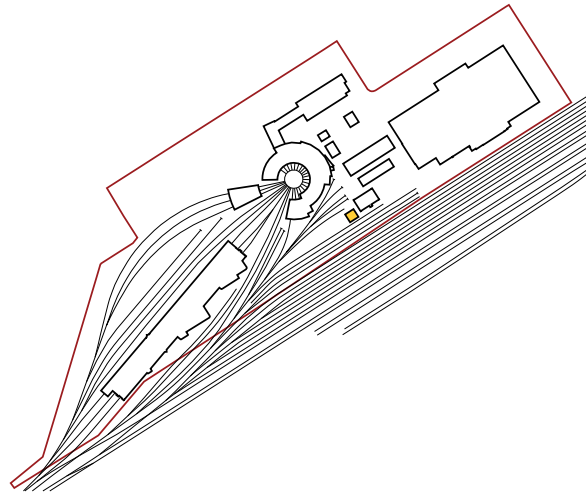
SUOJELUTILANNE

- RKY

JOHTOPÄÄTÖKSIÄ

Pieni peltikatos on kevytrakenteinen käyttörakennus ja sillä ei ole erillistä merkitystä kokonaisuuden osana.

ENTINEN KONEPAJAN PAJA



RAKENNUSVUOSI

1876

NYKYINEN KÄYTTÖTARKOITUS

Rakennuksessa tehdään muutostöitä, yläkerroksessa on työtilaa.

RAKENNUTTAJA

VR

SUUNNITTELIJA

Hugo Neuman

RAKENNUSTUNNISTE

RS004

ARKKITEHTUURIN LUONNEHDINTA

Vanha paja on alun perin yksikerroksinen, harjakattoinen ja muodoltaan noppamainen tiilirakennus. Vintti on jossain vaiheessa muokattu lämmitetyksi asuintilaksi. Julkisivussa korostuvat valkoisin rappauskehysin koristetut symmetrisesti asetellut ikkunat. Ikkunat on ylitetty holvikaarin. Räystäslinjaa kiertävät koriste-muuraukset. Sokkeli on luonnonkiveä.

Ikkunoiden valkoiset kehykset ovat myöhempi lisäys. Alkuperäiset ikkunat ovat olleen yläreunaltaan kaarevat ja pieniruutuiset. Myös vintin ikkuna on uusi. Harjakatto on tiilinen ja katolla on savupiippuja. Alkuperäisessä pajatilassa on ollut neljä ahjoa, jotka on myöhemmin purettu.

1800-luvun lopun arkkitehtuurin yleisilme on säilynyt rakennuksen ulkomuodossa kohtuullisen hyvin. Sisätila on selvityshetkellä työmaana, alapohja on purettu mutta vanha huonejärjestys on vielä nähtävissä. Myös sisätilassa on säilynyt useita historiallisia fragmentteja.

KÄYTTÖHISTORIA

Uusi paja on valmistunut 1899, jonka jälkeen vanha paja on toiminut ruokalana, konepajan oppilaskoulu-tiloina ja terveydenhoitokeskuksena.

KAUPUNKITILA

Vanhan pajarakennuksen edustava tiilijulkisivu avautuu kohtalaisen näkyvästi Logomolle johtavan pääkulkuvaulan varrelle. Rakennuksen julkisivut ovat säilyttäneet alkuperäistä ilmettään ja rakennuksen kaupunkikuvallinen painoarvo on pieneen kokoon nähden suuri.

SUOJELUTILANNE

- RKY
- Maakuntakaavassa 2004 suojeltu kohde (SR068)
- Yleiskaavassa 2004 suojeltu kohde (C-3)
- Asemakaavassa 44/2004 suojeltu kohde.
- Valtakunnallisesti merkittävien rautatieasema-alueiden suojelusopimuksessa mainittu kohde 1998.

JOHTOPÄÄTÖKSIÄ

Vanhalla pajarakennuksella on historiansa aikana ollut moninaisia rooleja ratapihan arjessa. Se liittyy toiminnaltaan kiinteästi ratapihan vaiheisiin. Rakennus on kohtalaisen hyvin säilynyt, kaupunkikuvassa näkyvä sekä Liittyy toiminnaltaan kiinteästi ratapihan vaiheisiin.



↑↑ Vanhan pajan päätyjulkisivun sisäänkäynti sekä vintin ikkuna ovat peräisin myöhemmistä muutosvaiheista. Pitkän julkisivun ikkunajako on alkuperäinen, mutta ikkunatyyppi on muuttunut. Myös valkoinen keuhysaihe on myöhempi lisäys.

↑ Talon vinttiin on rakennettu lämmitettyä asuintilaa.



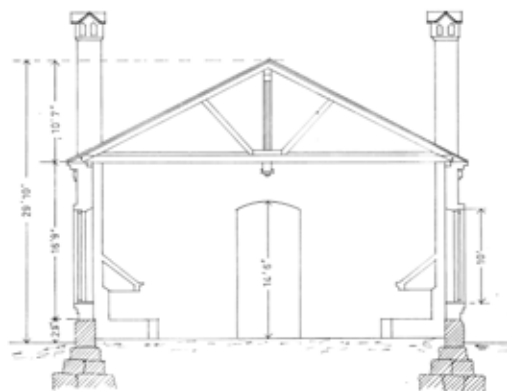
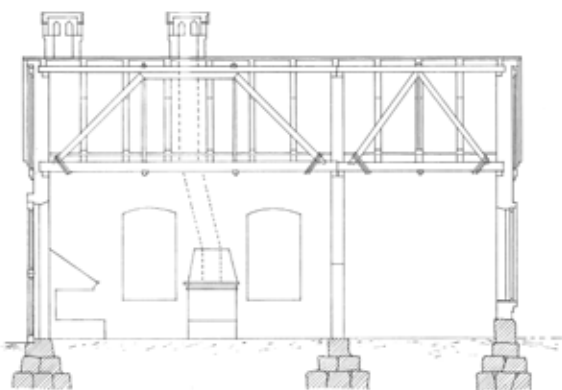
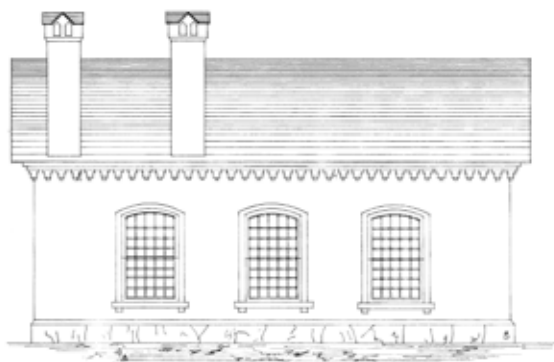
← Rakennuksen muutos- ja entisöintityöt ovat kesken. Kuva myöhemmin lisätystä vintin portaasta.



← Ahjoja uudelleenrakennetaan sen vanhalle paikalle.

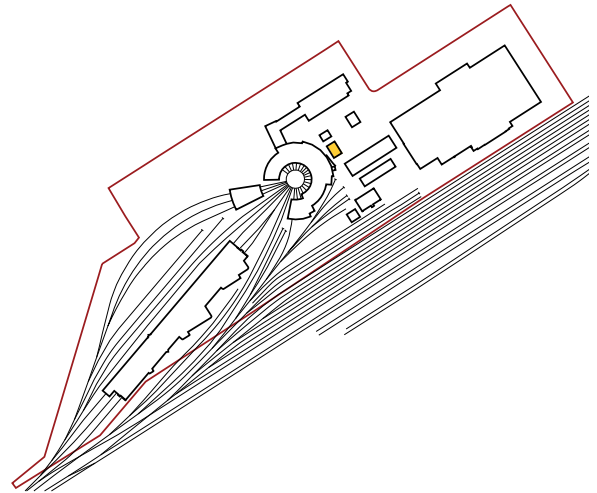
↓ Pienehkö rakennus sijoittuu Logomoon vievän pääväylän varrelle ja on suhteellisen näkyvä elementti ratapihan kaupunkikuvassa.





↑ Vuonna 1968 päivättyssä piirustuksessa parajakennus on esitetty vanhassa, mahdollisesti alkuperäisessä asussaan. Rakennus ei 1960-luvun lopulla ole ollut kuvaa vastaavassa tilassa. Ratapihan arkisto.

ENTINEN VOITELUÖLJY- JA POLTTOAINEVARASTO



RAKENNUSVUOSI

1929

NYKYINEN KÄYTTÖTARKOITUS

Rakennus on ollut viimeksi ravintolakäytössä.

RAKENNUTTAJA

VR

SUUNNITTELIJA

T.A.

RAKENNUSTUNNISTE

RS029

ARKKITEHTUURIN LUONNEHDINTA

Muodoltaan noppamaisessa tiilirakennuksessa on korkea harjakatto. Päätyjen räystäslinjaa elävöittää diagonaaliset koristemuuraukset. Muilta osin rakennus edustaa korutonta punatiilistä ratapiha-arkkitehtuuria. Ikkunat ovat suorakulmaisia.

Sisätilat ovat pääosin uusittuja ravintolakäytön yhteydessä. Joitain vanhaan käyttöön viittaavia fragmentteja on sisätilassa säilynyt, esimerkiksi vanha nostinlaitteisto kattokiskoineen. Myös teräksinen kierreporras on vanha. Sisätilan jäsentely viestii yhä vanhasta varastokäytöstä.

KÄYTTÖHISTORIA

Varastorakennus on myöhemmin ollut muun muassa ravintolakäytössä.

KAUPUNKITILA

Vanha polttoainevarasto sijoittuu veturitallin kupeeseen, sen edustalla on pieni istutusten rajaama piha-alue.

Rakennuksen yhden julkisivun peittää osittain uudempi varastokatos. Pienikokoinen rakennus jää kaupunkikuvassa kohtuullisen huomaamattomaksi.

SUOJELUTILANNE

- RKY
- Maakuntakaavassa 2004 suojeltu kohde (SR068)
- Yleiskaavassa 2004 suojeltu kohde (C-3)
- Asemakaavassa 44/2004 suojeltu kohde (P-1/s).
- Valtakunnallisesti merkittävien rautatieasemaalueiden suojelusopimuksessa mainittu kohde 1998.

Valtakunnallisesti merkittävien rautatieasemaalueiden suojelusopimuksessa mainittu kohde.

JOHTOPÄÄTÖKSIÄ

Vanha varastorakennus on ulkoasultaan hyvin säilynyt. Sisätiloja on muokattu ravintolakäyttöön mutta myös niissä on säilynyt alkuperäisiä piirteitä, kuten nostokoneita ja rautaportaat. Arkkitehtuuriltaan se on aikansa arkinen ratapihan käyttörakennus.



↑↑ Polttoainevaraston pohjoisjulkisivun eteen on rakennettu uusi varastokatos.

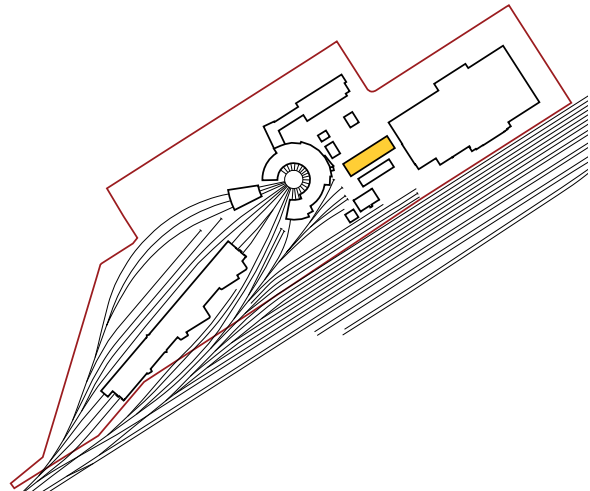
↑ Varastorakennuksen kuluneita teollisuus-käytöstä viestiviä pintoja on hyödynnetty ravintolasisustuksessa.



↑ Polttoainevaraston sisätilaa on muokattu ravintolakäyttöön. Tehdyt muutokset ovat kuitenkin pitkälti pinnallisia.

← Toisessa kerroksessa on katossa jäljellä vanha nostinlaite. Kevyet väliseinät lienevät pääosin myöhempiä lisäyksiä.

KONEPAJAN TOIMISTO JA PELTINEN VARASTOHALLI



RAKENNUSVUOSI

1901

NYKYINEN KÄYTTÖTARKOITUS

Tiiliosan toisessa kerroksessa levytystudio, alakerroksessa työpajatilaa. Peltiosa on varastotilaa.

RAKENNUTTAJA

VR

RAKENNUSTUNNISTE

RSoo6

ARKKITEHTUURIN LUONNEHDINTA

Kaksiosainen rakennus muodostuu lämmitetystä, kaksikerroksisesta tiilitalosta sekä siihen kiinteästi liittyvästä teräsrakenteisesta ja kylmästä kaarihallista. Kaarihallin sisään on myös rakennettu tiilirakennukseen yhdistyviä lämpimiä toimistotiloja. Tiilirakennus edustaa ratapiha-alueella toistuvaa 1800- ja 1900-lukujen vaihteen tiilivaltaista arkkitehtuuria harjakattoineen ja räystäslinjan koristemuurauksineen. Alakerroksen ikkunoita ylittävät kaariholvaukset. Yläkerroksen päädyissä on käytetty koristeellisia salmiakkiruutukunoita. Yläkerrokseen vievän ulkoisen teräsportaan yhteydessä on säilynyt vanha hinauslaite.

Teräsrakenteinen kaarihalli edustaa hyvin varhaista teräsrakentamista Suomessa. Pituussuuntaista kaarihallia rytmittävät kaksi poikkilaivaa. Hallin ikkunat ovat suorakaiteen mallisia ja pieniruutuisia. Lämmitettyyn halliosaan on tehty myöhemmin uudet ikkunat sekä sisäänkäynti. Teräshalli on sisätiloiltaan lämmittämätön ja kevytrakenteinen. Hallin sisätila on tiilirakennukseen yhdistyviä lämmitettyjä tiloja lukuun ottamatta yhtenäistä hallitilaa.

KÄYTTÖHISTORIA

Tiilinen osa on alun perin toiminut konepajan ja koneosaston konttorirakennuksena. peltinen kaarihalliosa tarkoitettiin varaosien ja tarvikkeiden varastointiin. Rakennuksen tiilisen osan pohjakerroksessa on nykyisin työpajatilaa. Yläkerroksessa toimii äänitysstudio. Kaarihalliosa on varastokäytössä.

KAUPUNKITILA

Suuren, kahdesta erityyppisestä osasta koostuvan rakennuksen kaksikerroksinen tiiliosa sijoittuu aivan Logomolle vievän pääväylän varteen. Suurempi peltinen kaarihalliosa sijoittuu tiiliosan taakse. Rakennus on yksi ratapihan keskiosan kookkaimpia ja kokonsa lisäksi se erottuu kaupunkikuvassa peltisen kaarihallin ympäröivästä rakennuskannasta poikkeavan muodon sekä materiaalin vuoksi.

SUOJELUTILANNE

- RKY
- Maakuntakaavassa 2004 suojeltu kohde (SRo68).
- Yleiskaavassa 2004 suojeltu kohde (C-3).
- Asemakaavassa 44/2004 suojeltu kohde (P-1/s).
- Valtakunnallisesti merkittävien rautatieasemaalueiden suojelusopimuksessa mainittu kohde 1998.

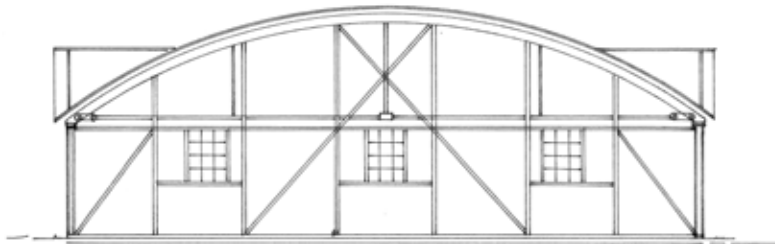
JOHTOPÄÄTÖKSIÄ

Ulkoasultaan erittäin hyvin säilynyt kaksiosainen rakennus edustaa kaarihalliosaltaan hyvin varhaista teräsrakentamista Suomessa. Myös tiiliosa on edustava esimerkki 1800-luvun loppupuolen ratapiharakennuksista.



↑↑ Arkkitehtuuriltaan ja rakennustekniikaltaan toisistaan täysin poikkeavat kaarihalli sekä tiilinen konttorirakennus rakennettiin samaan aikaan kiinteänä kokonaisuutena. Räystäään alla on näyttävät koriste-muuraukset. Ulkopuolista teräsporrasta pitkin nouseaan yläkerroksen levytystudioon.

↑ Toinen kerros on muokattu levytystudioksi. Vanhoja pintoja on osittain verhottu uudelleen, mutta myös alkuperäistä tiilipintaa on esillä.



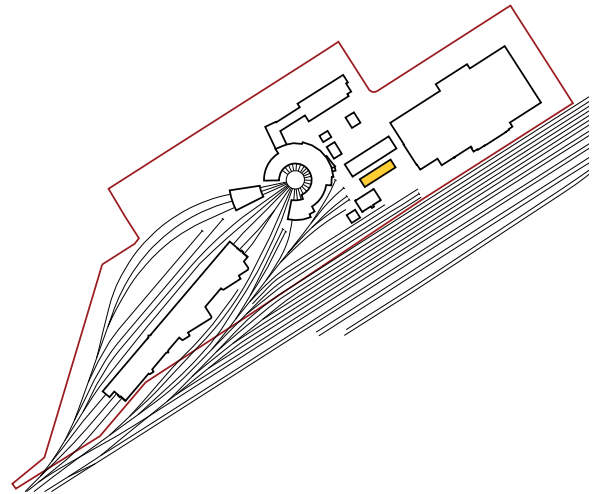
↑ Peltisessä kaarihallissa on kaksi poikkiläivää, joihin sijoittuvat sen pääsisäänkäynnit. Vanhat ikkunat ovat pieniruutuisia.

← 1963 päivityssä leikkauspiirustuksessa on esitetty kaarihalli teräsrakenteineen. Rata-pihan arkisto.



← Kaarihallin teräsrakenteet ovat alkuperäisiä. Arkkitehtuuri on hyvin säilynyttä.

VARASTO



NYKYINEN KÄYTTÖTARKOITUS

Varasto

ARKKITEHTUURIN LUONNEHDINTA

Teräsrakenteinen, kylmä varastohalli. Julkisivut ovat punaista aaltopeltiä ja rakennuksessa on harjakatto.

KAUPUNKITILA

Suurikokoinen ja umpinainen varastohalli on kaupunkikuvassa kohtalaisen näkyvä elementti. Sijainniltaan sitä on vedetty viereisen tiilirakennuksen julkisivulinjasta taaksepäin eikä se rajaa täten Logomolle vievää kulkureittiä samalla tavalla.

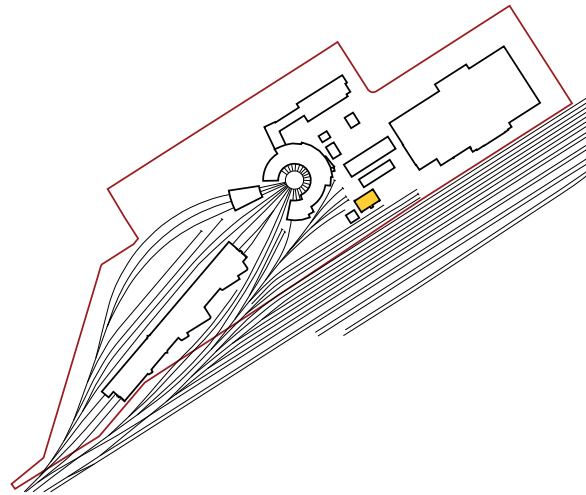
SUOJELUTILANNE

- RKY

JOHTOPÄÄTÖKSIÄ

Peltinen varastohalli on kevytrakenteinen käyttörakennus eikä sillä ole erityistä merkitystä kokonaisuuden osana.

SOSIAALI JA TOIMISTORAKENNUS (ENTINEN)



RAKENNUSVUOSI

1959

NYKYINEN KÄYTTÖTARKOITUS

Toimisto- ja sosiaalituloina

RAKENNUTTAJA

VR

RAKENNUSNUMERO

RS009

KESKEISET MUUTOSVAIHEET

Rakennus on muunnettu toimistotiloiksi vuonna 2003.

ARKKITEHTUURIN LUONNEHDINTA

Noppamainen punatiilinen rakennus on valmistunut 1950-luvun lopulla varikon lämpökeskukseksi. Sen julkisivut ovat kauttaaltaan punatiiltä ja siinä on taitettu pulpettikatto. 2000-luvun alussa rakennus on muutettu toimisto- ja sosiaalituloiksi, samassa yhteydessä julkisivujen aukotus on muuttunut ja rakennuksen kaakkoispuolella sijainnut korkea savupiippu on purettu jo ennen käyttötarkoituksen muutosta.

Rakennuksen sisätilojen arkkitehtuuri on lähes kauttaaltaan peräisin 2000-luvun alun muutosvaiheesta. Talon toimiessa lämpökeskukseksi sisätila on ollut pääosin yhtenäistä hallitilaa, sisätila on myös ollut kokonaan yhdessä tasossa. Toinen kerros on lisätty muutosvaiheessa. Nykyinen sisätila on ajalleen tyyppillistä ja arkista toimistoarkkitehtuuria. Vanhat, kaarevamuotoiset pilari-palkit ovat yhä näkyvissä toisen kerroksen sisätiloissa.

KÄYTTÖHISTORIA

Lämpökeskukseksi rakennettu talo on muokattu toimisto- ja sosiaalituloiksi 2000-luvun alussa.

KAUPUNKITILA

Ratapihan kaupunkikuvassa pienehkö vanha lämpökeskusrakennus jää hieman syrjäiseksi. Se on alun perin sijoitettu raan varteen ja ehkäpä käyttötarkoituksensa vuoksi tarkoituksella syrjään muista rakennuksista. Purettu savupiippu on ollut huomattava vertikaalinen elementti muilta osin matalarakenteisella ratapihalla.

SUOJELUTILANNE

- RKY
- Maakuntakaavassa 2004 suojeltu kohde (SR068).

JOHTOPÄÄTÖKSIÄ

Vanha lämpökeskus on ulkoisesti hyvin säilynyt, sisältään täysin uudistettu rakennus. Sen näkyvin osa eli maamerkimäinen savupiippu on purettu 2000-luvun alussa ja nykyisellä ratapihalla rakennus jää hieman syrjään.



← Alun perin yksikerroksinen ja korkea sisätila on jaettu välipohjalla kahteen kerrokseen 2000-luvun alussa. Kuvassa rakennuksen uusi pääporras.

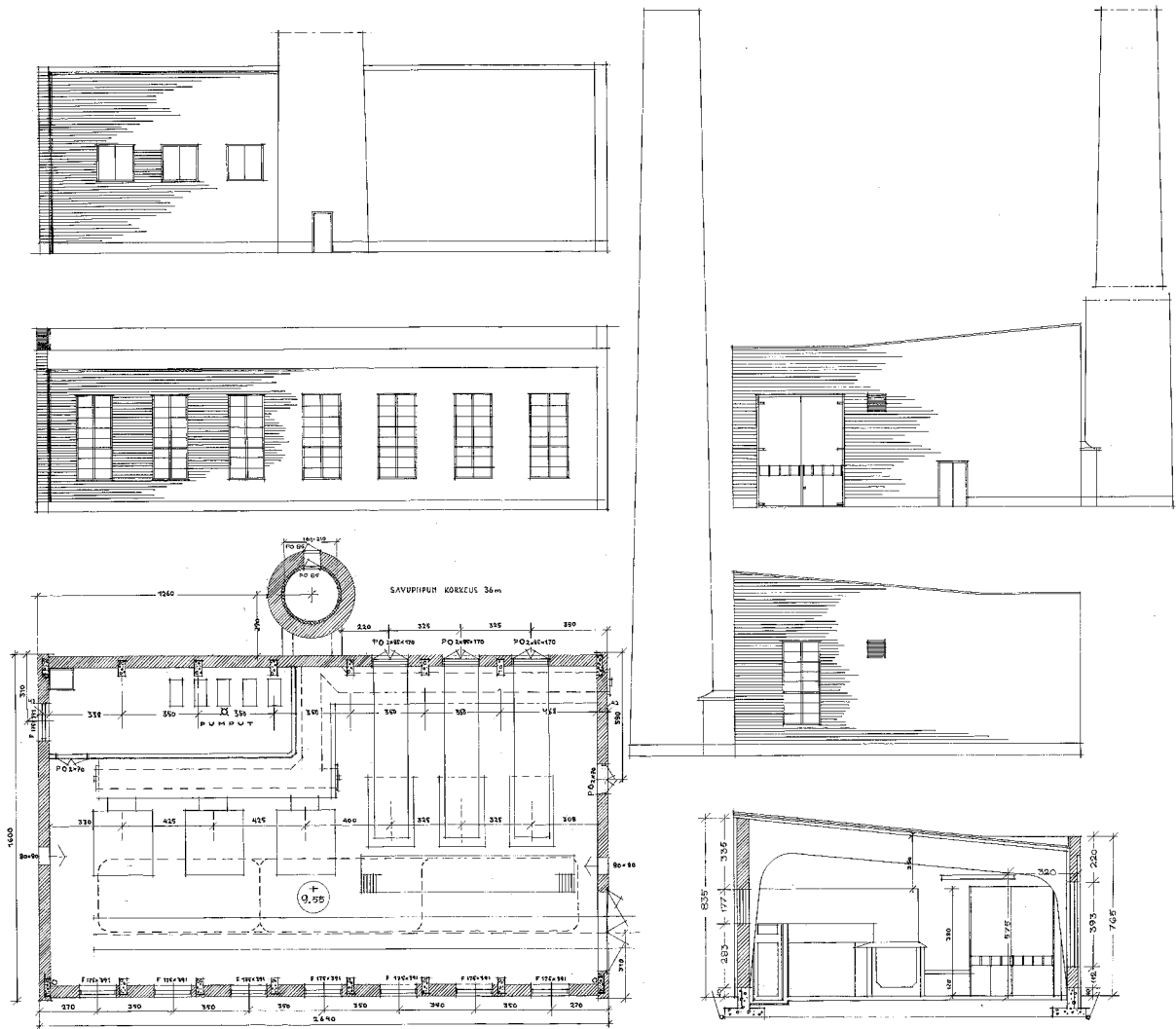


← Lämpökeskuksen vanhat betoniset kattopalkit ja pilarit ovat yhä nähtävissä.



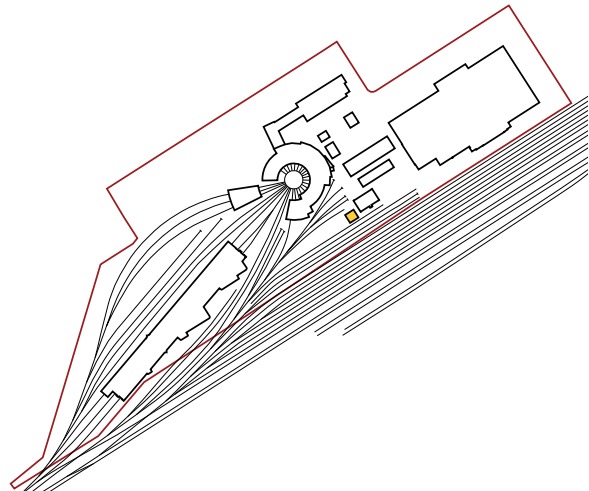
↑↑ Lämpökeskuksen puretun savupiipun paikka on merkitty pihakiveyksillä sekä kaarevalla penkillä.

↑ Rakennuksen kattomuoto on taitteinen pulpettikatto. Ikkunajako on pääosin alkuperäinen lukuun ottamatta päätyjulkisivujen korkeaa, keskeltä umpinaista ikkunakenttää.



↑ 1950-luvun lopun muutospirustuksessa lämpökeskus on esitetty alkuperäisessä asussaan. VR.

MUUNTAMORAKENNUS



RAKENNUSVUOSI

1931

RAKENNUTTAJA

VR

SUUNNITTELIJA

K. Palo

ARKKITEHTUURIN LUONNEHDINTA

Pieni, noppamainen muuntamoraakennus on julkisivuiltaan muista ratapihan rakennuksista poiketen rapattu ja valkoiseksi maalattu. Rakennuksessa on harjakatto sekä neljä riviin asettuvaa savupiippua. Symmetrisesti sommiteltuja julkisivuja jäsentävät lukuisat ovet sekä neljä savupiippua katolla. Sisätiloissa on musta korkkimatto sekä keltaiseksi maalatut, rapatut seinät.

KÄYTTÖHISTORIA

Muuntamo

KAUPUNKITILA

Muuntamo on pienikokoinen ja sijoittuu radan varseen, hieman syrjään muista ratapihan toiminnoista. Kaupunkikuvassa se erottuu edukseen muusta rakennuskannasta poikkeavalla vaalealla värityksellään.

SUOJELUTILANNE

- RKY

JOHTOPÄÄTÖKSIÄ

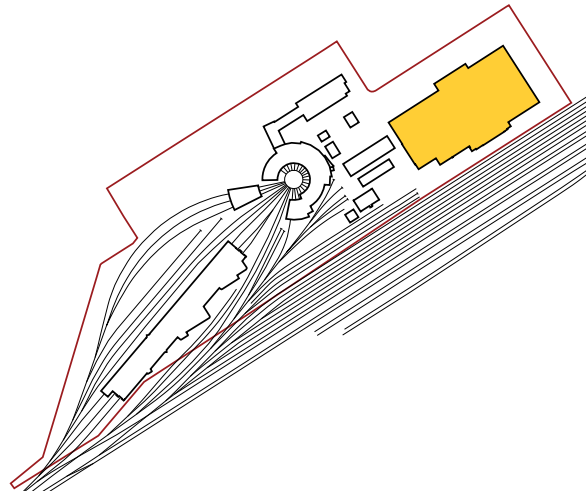
Pienikokoinen muuntamoraakennus erottuu ratapihalla vaalealla värityksellään. Rakennus on säilynyt hyvin alkuperäisasussaan. Se on toimintansa kannalta luonteeltaan toisarvoinen mutta myös arkkitehtuuriltaan harkittu ja sopusuhtainen, kuvastaa rooliaan kokonaisuuden osana.



↑↑ Pienen rakennuksen julkisivusommittelu on sopusuhastaista ja symmetriaan nojaavaa.

↑ Rakennus on yhä muuntamokäytössä. Sisäseinät on maalattu sinapinkeltaisella.

ENTINEN KONEPAJAN PÄÄRAKENNUS (LOGOMO)



RAKENNUSVUOSI

1876

NYKYINEN KÄYTTÖTARKOITUS

Kulttuuri- ja monitoimirakennus

RAKENNUTTAJA

VR

SUUNNITTELIJA

mm. Bruno Granholm

RAKENNUSTUNNISTE

RS010

BRUTTOALA

27 000 m²

KESKEISET MUUTOSVAIHEET

Muutettu kulttuurikeskuskäyttöön 2011 (Pekka Vapaa-
vuori, Johan Roman, Mika Väisänen, Esa Virtanen)
Lisätoimitiloja 2013 (Gullsten-Inkinen)

ARKKITEHTUURIN LUONNEHDINTA

Logomo koostuu useasta eri vaiheesta tehdystä konepa-
jarakennuksesta, jotka vaihteittain on yhdistetty yhdeksi
suureksi rakennukseksi. Lisäksi käyttömuutoksen yhtey-
dessä rakennus on saanut uusimman, 2010-luvun kerros-
tumansa. Arkkitehtuuri ilmentää tehokkaasti tätä kerrok-
sellsuutta. Julkisivujen historialliset fragmentit on pyritty
säilyttämään sellaisinaan ja rakennuksen uusimpaan
osaan, eli keskilinjaan on tuotu moderneja elementtejä.

Sisätiloissa uusi arkkitehtuuri on usein vanhaa
näkyvämmän esillä, mutta myös sisätiloissa vanhoja,
erityisesti alkuperäiseen konepajakäyttöön viittaavia fra-

gmenttejä on pyritty säilyttämään. Vanhasta arkkiteh-
tuurista on säilynyt erityisesti rakenteellisia osia, kuten
näyttäviä kattotuoleja ja pilareita. Uudet osat erottuvat
vanhasti selkeän nykyaikaisella muotokielellään.

Logomon päätilana on muunneltava konserttisali
jonka lisäksi rakennus tarjoaa muita esitys- ja studi-
otiloja. Lisäksi rakennuksessa on muun muassa kaksi
toimistosiipeä sekä lounasravintola ja baari.

KÄYTTÖHISTORIA

Konepaja on rakennettu useammassa vaiheessa ja
2010-luvun alussa se on muokattu kulttuurikeskus- ja
työtilakäyttöön.

KAUPUNKITILA

Nykyinen Logomo on ratapihan suurin rakennus. Koko-
naismassaltaan valtaisa Logomo pilkkoutuu visuaalises-
ti pienempiin, eri aikakausia ja tyyliisuuntia edustaviin
osasiin. Se sijoittuu selvitetävän ratapiha-alueen koillis-
päätyyn. Logomo on koko ratapiha-alueen hallitsevin
kaupunkikuvallinen elementti ja tänä päivänä alueen
vilkkaimmassa käytössä oleva rakennus.

SUOJELUTILANNE

- RKY
- Maakuntakaavassa 2004 suojeltu kohde (SR068).
- Yleiskaavassa 2004 suojeltu kohde (C-3).
- Asemakaavassa 44/2004 suojeltu kohde (P-1/s).
- Valtakunnallisesti merkittävien rautatieasemaaluei-
den suojelusopimuksessa mainittu kohde 1998.

JOHTOPÄÄTÖKSIÄ

Logomo on nykyisen ratapihan toiminnallinen paino-
piste ja alueen näkyvin kaupunkikuvallinen elementti.
Suurikokoisen rakennuksen arkkitehtuurissa on yhdis-



↑↑ Koristeellinen tiilijulkisivu rakennuksen eteläosassa on peräisin Bruno Granholmin 1890-luvun lopulla suunnittelemasta konepajan osasta.

↑ Keskiosa on rakennusryppään uusia kerrostumaa. Julkisivuarkkitehtuuriltaan se on selkeästi moderni.



↑ Koillispäädyn ko-
meat, porrastetut
tiilijulkisivut ovat
peräisin 1920-lu-
vun alusta.

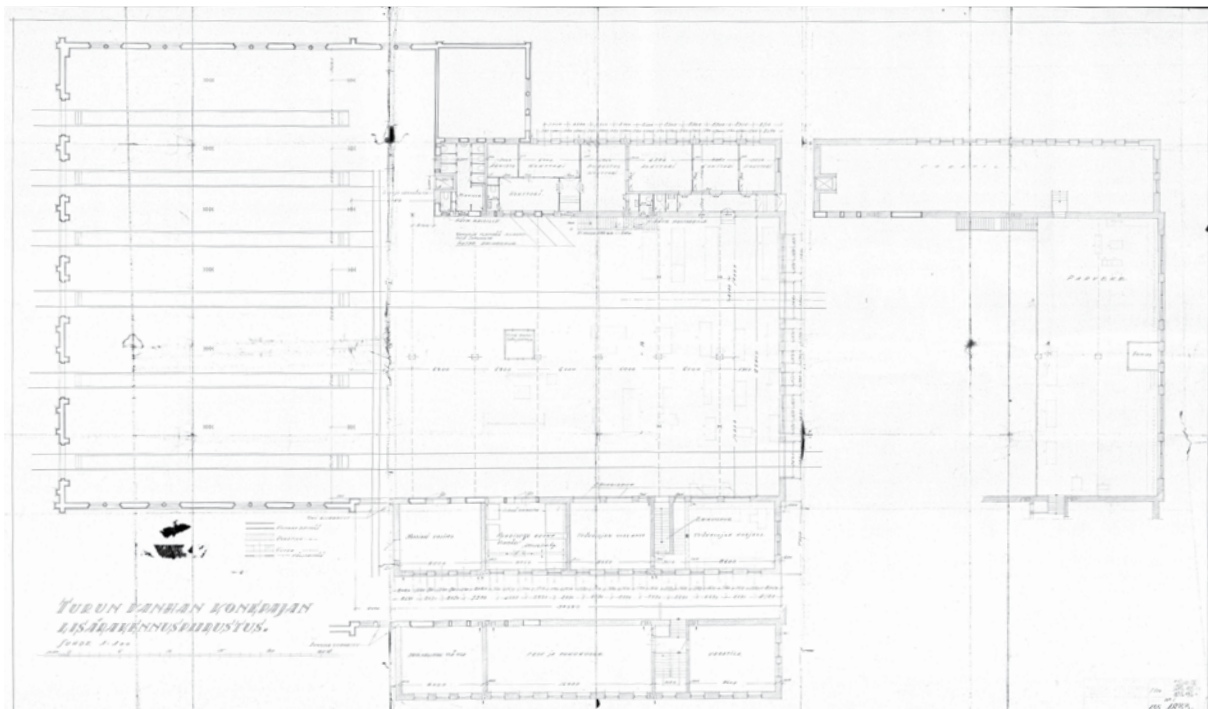
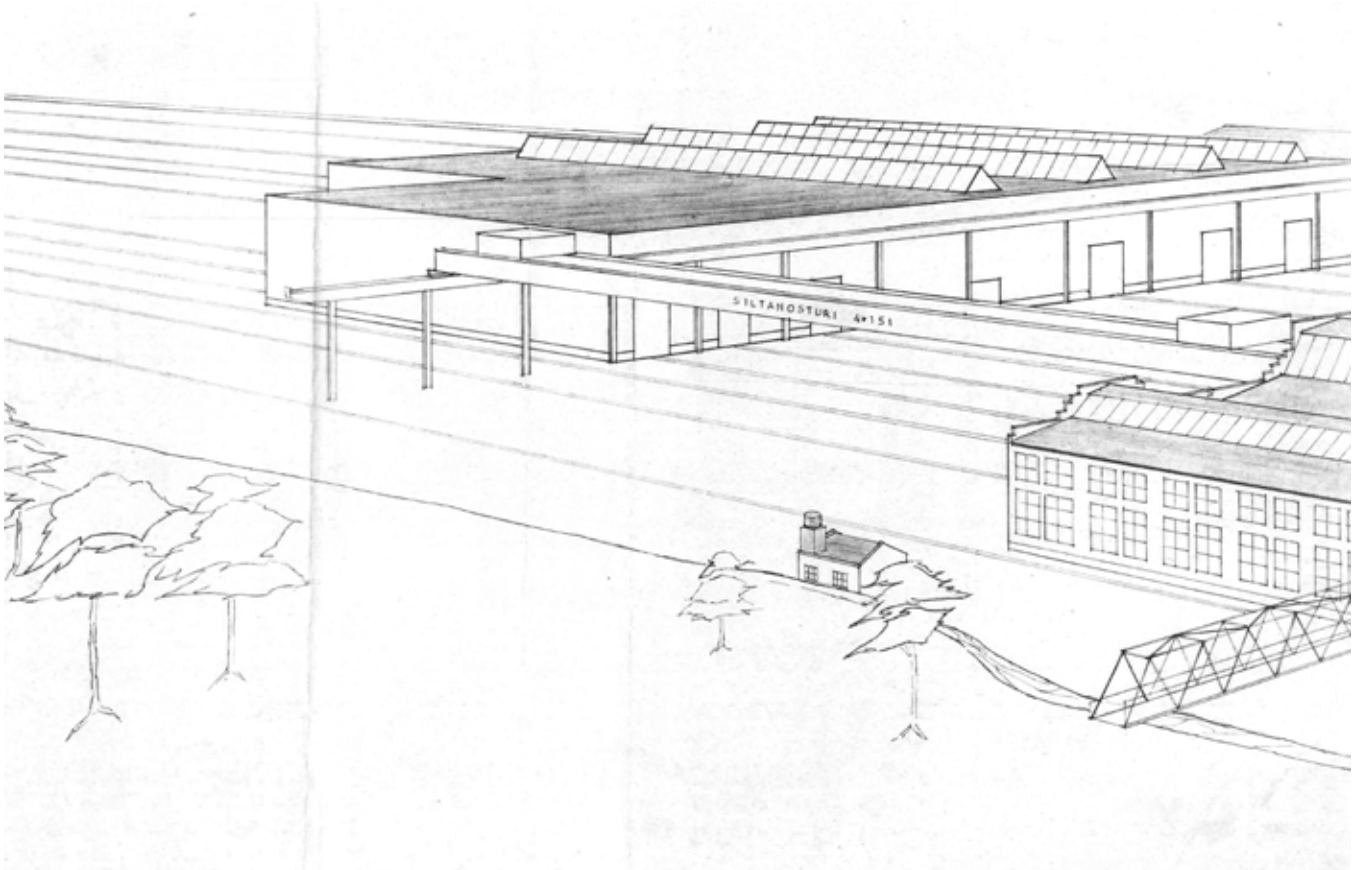
← Aavaa hallitilaa on jäsenneily ilmeikkäästi
toimisto- ja työtilakäyttöön. Vanhat teräs-
palkit ja -pilarit on säilytetty uuden arkkitehtuurin rinnalla.



← Logomon lounasravintola sijoittuu rakennuksen koillispäättyyn. Tila on korkea ja avara.

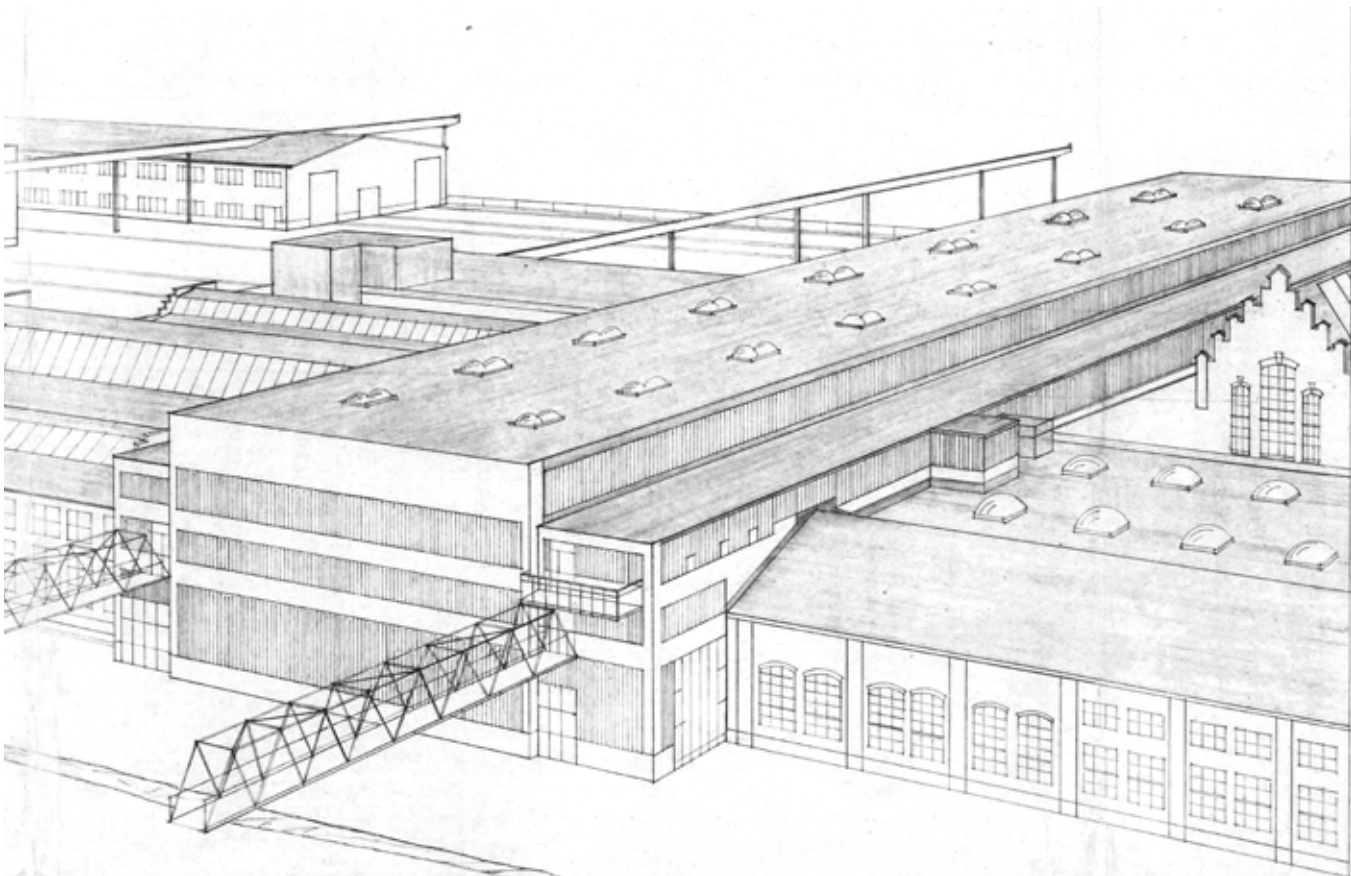
↓ Keskuksen päätila on rakennuksen keskivaiheille asettuva Logomo-sali. Salia rajaa liikuteltava portaikko- ja seinärakennelma, jolla salin kokoa voidaan muokata tarpeen mukaisesti.





↑↑ Perspektiivipiirustuksessa vuodelta 1980 konepaja näkyy ulkoasussaan ennen Logomon aikaa. Piirustuksessa rakennusta katsotaan luoteesta käsin. Ratapihan arkisto.

↑ Pohjapiirustuksessa on esitetty konepajan 1938 valmistunut laajennus. Piirustus on päivätty 1933. VR.



4. Alueen nykytila ja kaupunkikuvallinen tarkastelu

4.1 Alueen nykytilan dokumentointi ja ominaispiirteiden kuvaus

Nykytilassa ratapiha on käytön kannalta jakautunut kahtia julkiseen puoleen koillisessa ja toistaiseksi yhä rautatiekäytössä säilyneeseen, yleisöltä suljettuun puoleen lounaassa. Lounaisen osan pihajärjestelyyn ovat vaikuttaneet myöhemmät kiinteistöjaot.

Ratapiha-alueen ja konepajan apurakennukset on alkuperäisessä sommitelmassa keskitetty ratapihan keskivaiheille. Nykytilassa suurin osa apurakennuksista on myyty pois VR:n omistuksesta, eivätkä ne enää liity ratapihan toimintaan. Konepajatoiminnan loputtua myös konepajan apurakennusten tarve on vähentynyt. Apurakennusten ympäröimää keskuspihaa on jaettu istutuksin sekä varastokatoksin. Nykytilassaan pihaa-alueen käyttö rajoittuu läpikulkuun ja pysäköintiin. Rakennusten väliin jäävä piha-alue on pirstaleista ja paikoin istutusten elävöittämää. Kaupunkikuvallisesti yhtenäisen rakennusryhmän muodostavat tämän ratapihan osan 1800-luvun lopun punatiilirakennukset.

Ratapihan rakennuskanta on pääosin matalaa, yksi- tai kaksikerroksista. Näkyvänä poikkeuksena on konepaja. Vallitseva julkisivumateriaali on puhtaaksi-muurattu punatiili. Julkisivuiltaan poikkeavat lähinnä 1950-luvun jälkeiset rakennukset sekä pieni muunto-mo. Ratapihan rakennuskanta on sijoiteltu alueelle kiskojen ehdoilla. Raiteiden pääasiallinen suunta on

lounaasta koilliseen ja pihan lounaisosassa kiskoja on myös suunnattu pohjoiseen veturitallille. Selvitysalueen koillisosassa ei enää ole käytössä olevia kiskoja. Myös rakennukset ovat täten keskittyneet koillisosaan.

Ratapihan lounaisosan täyttävät ratakiskot sekä niiden keskelle saarekemaisesti sijoitettu pitkänomainen henkilövaunujen huoltohalli. Alue on ainoastaan ratapihatyöntekijöiden käytössä, eikä piha-alueilla ratakiskojen vuoksi ole jalankulkijan kannalta toiminnallista luonnetta. Muurimainen huoltohalli muodostaa alueelle tilaa jakavan elementin. Ratapiha-alueen ja sen kiskojen visuaalisena ja toiminnallisena päätepiirteenä koillisessa on veturitallin ympäröimä pyöreä sisäpiha kääntöpöytineen. Yhä toimiva, joskin lähes käyttämätön kääntöpöytä hallitsee pihaa. Sen luota lähtevät säteittäin kiskot tallin pilttuisiin, joskin osa kiskoista on poistettu jo käytöstä täyttämällä ne asfaltilla.

Logomon yhteyteen on piha-aluetta pyritty avamaan sen eteläpuolelle. Alue jää kuitenkin kiskojen läheisyyden vuoksi kapeaksi ja on selvityksen ajankohtana muutostöihin liittyvien väliaikaisrakenteiden rajaama. Logomon pohjoinen puoli on omistettu pysäköinnille.

4.2 Alueen tarkastelu osana kaupunkiympäristöä

Turun pohjoisen keskusta-alueen osana ratapiha-alue erottuu omaksi, ulkopuolisilta suljetuksi ympäristökseen. Ratapiha-alue asettuu kiilamaisesti Heikkilän kaupunginosan sekä pohjoisen keskustan väliin. Juna-yhteys asemineen ja ratapihoineen on linjattu jo rakentuneeseen kaupunkiin, jolloin asema-alue on sijoitettu keskustan ja silloisen ruutukaava-alueen ulkopuolelle. Ratapiha-alue on aidattu ja kulkuyhteydet sen sisälle ovat rajallisia. Toiminnallisesti ratapiha on oma itsenäinen työympäristönsä, jonka toiminnot eivät suoraan liity muuhun kaupunkirakenteeseen, ja jota käyttävät ainoastaan ratapihan työntekijät. Yhteys muuhun kaupunkiin on luotu ainoastaan ratapiha-alueen koillisosan eli Logomon osalta. Uusi kulttuurikeskus yhdistyy Pohjolan kaupunginosaan pohjoisen puolelta, yhteys etelään ja kaupungin varsinaiseen keskusta-alueeseen on selvityshetkellä vielä rakenteilla.

Ratapiha-alue sijoittuu kuta kuinkin koillis-lou-naissuuntaisesti Turun vanhan ruutukaavan mukaisesti. Ratapihan erottaa pohjoisen puoleisesta kaupungista leveä rautatiekiskojen rivi. Sen kaakkoislaittaa reunustaa Ratapihankatu. Ratapihankadun ja ratapihan väliin sijoittuu lännen puolella pieni puistomainen VR:n vanhoja puisia asuintaloja sisältävä kortteli. Korttelin itäpuolella on itse päärautatieasema sekä sen itäpuolella vanha pikatavara-asema. Asemarakennus korostuu kaupunkitilassa sen edessä olevan asemapuiston sekä sen katulinjasta pohjoiseen päin sisenneen julkisivun keinoin.

Ratapihankadun rautatieaseman itäpuoleisen osan ratapihaa vasten asettuva katujulkisivu on mittakaavaltaan samankokoisten, eri aikakausina rakennettujen kiverrostalojen hallitsema. Kerrostalojen välissä on säilynyt myös joitain vanhempia yksikerroksisia puutaloja. Rautatieaseman läntisen puolen julkisivulinjan mittakaava poikkeaa merkittävästi itäisestä puolesta. Heti aseman länsipuolella alkaa Port Arthurin kaupunginosan hyvin säilynyt 1800- ja 1900-lukujen vaihteen yksikerroksisten puutalojen rivistö.

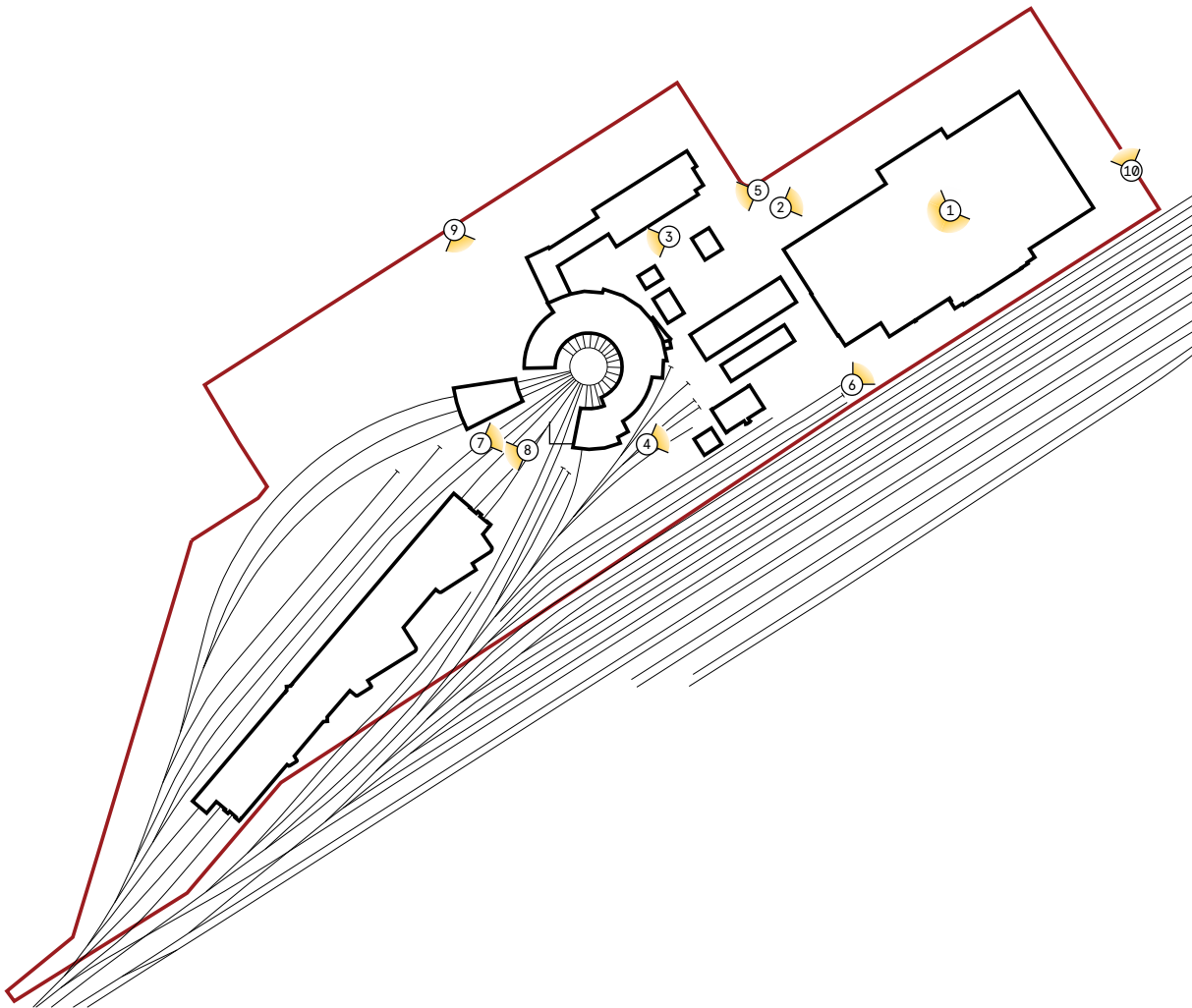
Ratapihan pohjoispuoli on myöhemmin rakentunutta kaupunkia, ja se poikkeaa eteläpuolen säännöllisestä empireruutukaavasta. Ratapihan kiskojen kaarevaa muotoa seuraa aluetta lännessä rajaava kaksikerroksinen pysäköintirakennus, joka liittyy sen länsipuolisiin 2000-luvun asuinkerrostaloihin. Talojen punatiilijulkisivut heijastelevat ratapihan tiiliarkkitehtuuria. Uudempien kerrostalojen pohjoispuolelle sijoittuu pienimittakaavainen, pääosin 1920–40-lukujen välillä muodostunut puutaloalue. Näiden koillispuoleista maisemaa hallitsee puistomainen Juhannuskukkula sekä sen juurelle rakennetut mittakaavaltaan huomattavasti kookkaammat 1950-luvun lopun asuinkerrostalot.

↓ Ratapiha kuvattuna Logomon katolta lounaaseen päin. Konepajan useat rakennusvaiheet näkyvät erityisen havainnollisesti rakennuksen kattomuodoissa.



Logomon koillispuolelle taas on vastikään, 2010-luvun lopussa valmistunut uusi punatiilisten asuinkerrostalojen alue. Kerrostalojen pohjoispuoli on yhä metsikömmäistä.

Ratapiha-alueen ympäristö on pitkälti asuntopainotteista. Turun varsinainen keskusta-alue sijoittuu kauemmas etelään, lähemmäs Aurajokea. Ratapiha on ympäröivään kaupunkiin nähden sulkeutunut ympäristö. Sen ylittäminen jalankulkijana on kohtuullisen vaivalloista ja se jakaa kaupungin kahteen luonteeltaan erilaiseen osaan. Ratapihan eteläpuoli on keskusta-alueen luonteista kaupunkimaisemaa, kun taas pohjoispuoli on tunnelmaltaan lähiömäistä. Ratapihan koillisosaa on pyritty avaamaan ympäröivään kaupunkiin konepajan muututtua julkiseksi kulttuurikeskus Logomoksi, mutta pyrkimykset vaikuttavat yhä keskeneräisiltä. Kulkuyhteyttä Logomoon keskustan puolelta ollaan kirjoitushetkellä vasta avaamassa kulkusillan muodossa.



②



③



↑↑ Logomon pohjoisen puoleinen pihatila on pysäköintikäytössä. Vanha konepajan kulkusilta on säilynyt paikallaan.

↑ Veturitaliin 1950- ja 1960-luvuilla lisätyt konttori-, varasto- ja arkisto-osat muodostavat tallin koillispuolelle oman pihansa.

④



← Ratapihan 1800-luvun lopun rakennusryhmää kuvattuna henkilövaunujen huoltohaltilta päin.

⑤



← Ratapihan 1800-luvun lopun rakennusryhmää kuvattuna henkilövaunujen huoltohaltilta päin.

⑥



← Logomo-rakennuksen sisäänkäynnit on suunnattu sen kaakon puoleiselle pihalle. Piha-alueen erottaa kaupungista ratakiskot ja tässä vaiheessa se ei luontevasti yhdisty kaupunkiin.

⑦



⑧



↑↑ Vanha veturitalli sekä 1950-luvun lopun dieselveturitalli lounaasta päin nähtynä.

↑ Ratapihan lounaisin osa on pääosin raiteiden hallitsemää.

9



10



↑↑ Veturitalli nähtynä pohjoisen puolelta Köydenpunojankadulta. Kuvassa vasemmalla näkyy veturitallin huoltohallilaaajennus ja oikealla dieselveturitalli.

↑ Logomon koillispuolinen piha on pysäköintikäytössä. Uusi asuinkerrostalo peilaa vanhan arkkitehtuurin punatiilipintoja ja massoitteita.

5. Yhteenveto

5.1 Alueen ominaispiirteiden ja säilyneisyyden luonnehdinta

Turun ratapiha-alue on tyypillinen Suomen rautatieliikenteen alkuaikoina perustettu ja runsaan kerroksellinen ratapiha-alue. Sen suunnittelua ovat ensisijaisesti ohjanneet käytännön tarpeet esteettisten pyrkimysten sijaan. Arkkitehtuuri on rautatien ehdoilla rakennuttanut. Rakennuskantaa on myös lisätty ja purettu kulloisenkin tarpeen mukaan. Esimerkiksi veturien sähköistymisen myötä kookkaat hiilivaraston purettiin 1900-luvun puolivaiheilla.

Ratapiha-alue rajautuu selkeästi ja sijoittuu Turun ruutukaavoitetun keskusta-alueen pohjoispuolelle sekä myöhemmin rakennetun Pohjolan sekä Kährinmäen asuntoalueiden väliin kiilamaisesti. Alue on lisäksi rajattu aidoin. Alueen lounais- ja koillisosia on alettu täydennysrakentamaan asuinkerrostaloilla. Ratapiha-alueen eteläpuolelle sijoittuvat Turun päärautatieasema asemapuistoinen sekä vanhoine rautatieläisten asuintaloinen. Ratapihan raja seuraa aidattuna Ratapihankadun linjaa.

Turun ratapihan historia sai alkunsa 1870-luvulla, jolloin ensimmäinen rautatie vedettiin Turkuun saakka. Asema-alue sijoitettiin luontevasti olemassa olevan Engelin ruutukaava-alueen pohjoispuolelle, ja ainoastaan satamaan johtavan yksiraiteisen radan johtaminen satamaan edellytti ruutukaavokortteleiden rikkomista nykyisen Tukholmankadun mukaisesti. Ratapiha on nykypäivään asti säilyttänyt sijaintinsa ja kokonsa kuta kuinkin vuoden 1897 asemakaavan mukaisena. Ratapihan varhaisimpiin rakennuksiin kuuluvat yhdeksänpilttuinen veturitalli sekä konepajan pajarakennus, jotka ovat säilyneet tähän päivään asti. Myös konepajan varhaisimmat osat ovat samalta ajalta, joskin rakennuksen ensimmäiset hirsirakenteiset osat eivät ole säilyneet. Varhaisvaiheiden arkkitehteinä ovat toimineet ainakin Hugo Neumann sekä Bruno Granholm. Ratapihan alkuperäisiin toimintoihin luokitui junaliikenteen perustarpeiden lisäksi huolto- ja uudisrakennustoiminnasta vastaava konepaja, alueella on myös alusta lähtien ollut henkilöliikenteen lisäksi oma laituritavaraliikenteelle. Kääntöpöydällisessä veturitallissa on säilytetty ja kunnostettu veturikalustoa.

Uusia rakennuksia on tarpeen mukaan lisätty ja erityisesti veturitallia ja konepajaa on laajennettu monessa vaiheessa läpi 1900-luvun. Konkreettisimmin alueen kerrostuneisuus onkin nähtävissä näissä rakennuksissa. Ratapihan rakennuskantaa on myös monissa vaiheissa kadonnut, esimerkiksi 1980-luvun suuren henkilövaunun huoltohallin alta. Myös veturitallista on purettu pala vanhinta osaa ratakiskojen tieltä.

Alueen arkkitehtonisesti arvokkaimman kokonaisuuden muodostavat 1800-luvun lopulla aloitettu veturitalli sekä sen idän puolelle ryhmitetyt ratapihan apurakennukset. Arkkitehtuurin ominaispiirteet, kuten punatiiliset julkisivut koristemuurauksineen ja holvauksineen, harjakatot kreneloituine ja porrastettuine päätyineen sekä vaihtelevat mittakaavat ovat kohtuullisen hyvin säilyneitä ja 1800-luvun lopun ratapihaympäristölle tyypillisiä. Valtionrautateiden rataympäristöille on eri vaiheissa ollut leimallista tyyppiirustusten käyttö. Turun rakennuksista ainakin veturitallissa on selkeää yhdenmukaisuutta muualta Suomesta löytyviin saman ajan veturitalleihin. Myös 1950-luvun lopun dieselveturitallin kaltaisia rakennuksia löytyy eri puolilta Suomea. Muiden ratapiharakennusten osalta alkuperäispiirustuksia ei ollut käytettävissä tarpeeksi niiden määrittämiseksi joko tyyppi- tai paikalle suunnitelluiksi. Turun ensimmäinen asematalo oli rakennusajankohdalleen poikkeuksellisesti paikalle suunniteltu ja toinen poikkeuksellisesti rakennushallituksen suunnittelema rautatiehallituksen omien suunnittelijoiden sijaan. Ratkaisu heijastelee ehkä Turun aseman korostettua merkitystä rataverkossa. Turun ratapihan vertailu muihin Suomen vanhoihin ratapihoihin olisikin mahdollinen jatkotutkimusaihe.

Turun ratapihalla on erityinen painoarvo Valtionrautateiden historiassa suuren konepajansa vuoksi. Turun asema oli myös yksi Suomen varhaisimpien rautateiden tärkeimmistä asemista muun muassa satamayhteyden vuoksi.

5.2 Turun ratapiha-alueen asema osana ympäröivää kaupunkirakennetta ja kaupunkikuvaa

Ratapiha-alue on rautatieläisten työympäristönä ja aktiivisena liikennealueena ollut ympäröivältä kaupungilta suljettu alue. Ainoastaan matkustajajunien laiturit aseman yhteydessä ovat olleet yleisön käytössä. Viimeaikaisten ja lähitulevaisuuden muutoshankkeiden myötä alue pyritään yhdistämään aktiiviseksi osaksi Turun kaupunkia. Ratapiha myös erottaa Turun keskustamaisen kaupunkialueen lähiömäisestä kaupungin pohjoispuolesta. Ympäröivässä kaupungissa ratapiha näkyy lähinnä suljettuna, avarana rata-alueena. Pääosin matalat ja alueen keskivaiheille sijoittuvat rakennukset eivät näy merkittävästi kaupungin kaduille, mutta alueen sisällä ne muodostavat kerroksellista kyläkuvaa. Alueen pääsee jalkaisin ylittämään Humaliston kävelysillan välityksellä, muutoin ratapiha on kierrettävä joko koillisesta tai lounaasta. Logomon osalta yhteys kaupunkiin on jo avattu, mutta toistaiseksi ainoastaan pohjoisen puolelta. Rakennus ei nykytilassaan vielä yhdisty kaupunkiin luontevasti.

Toiminnallisesti ratapiha on liittynyt kaupunkiin tärkeänä teollisena työympäristönä. VR:n konepajatoiminnan loputtua 2000-luvun alkuvuosina Turussa sen rakennukset myytiin pääosin yksityistoimijalle ja niistä alettiin yhteistyössä Turun kaupungin kanssa muokata uutta ja elävää kulttuuri- ja työpaikkakeskittymää. Nyt alkava muutosvaihe ratapihalla jatkaa samaa kehityslinjaa. Turun konepaja oli toimiessaan yksi kaupungin merkittävimmistä teollisuusyrityksistä, nykyisin Logomo taas voidaan lukea yhdeksi Suomen merkittävistä kulttuuritoiminnan ympäristöistä. Kokonaisuutena ratapiha muodostaa oleellisen osan Turun teollisuus- ja kehityshistoriaa.

Lähteet

ARKISTOLÄHTEET

Kansallisarkisto (KA)

Ratahallintokeskus, rautatiearkistojen piirustusarkisto.

Turun ratapiha-alueet (1940–1987)

Turun ratapiha-alueet (1969–1989)

Turun varaston rakennusasiakirjat (1951–1987)

Saapuneet rautatiekartat (Ha:4)

Rautatiehallituksen ja Turun liikennealueen arkisto.

Turku (1949–1986) henkilövaunujen huoltohalli 1974–1987.

Maanmittaushallituksen uudistusarkisto.

Turun asemakaavakartta 1937.

Ratapihan arkisto

Rakennuspiirustuksia

Rautatiemuseo (RM)

Valokuvia

Turku – Tampere – Hämeenlinna radan pituusprofiili

Turun - Uudenkaupungin ja Raision - Naantalin radan pituusprofiili

Turun karttapalvelu (TKP)

Vanhat ja nykytilaiset ortoilmakuvat, kartat.

Turun kaupungin arkisto (TKA)

asemakaavat 1/1897, 10/1969

VR:n arkistot (VR)

Vanhoja rakennuspiirustuksia

MUUT LÄHTEET

FCG arkkitehdit/FCG Suunnittelu ja tekniikka oy, 2018. *Turku ratapiha, Asemakaavamuutoksen selostus*. Turku: Kaupunkiympäristötoimiala, kaupunkisuunnittelu ja maaomistus, kaavoitus.

Jutikkala, Eino, 1957. *Turun kaupungin historia 1856–1917*. Toinen nide. Turku. Turun kaupunki.

Järvinen, Kari, Nieminen, Merja, Pennanen, Päivi, 2017. *Turun rautatieasema ja ympäristö, rakennushistoriaselvitys*. Helsinki: VR Group, Kiinteistöyksikkö.

www.kyppi.fi; https://www.kyppi.fi/palveluikkuna/rapea/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=200365. [Haettu 7.1.2020]

Kostet, Juhani, 1983. *Vr Turun konepajan toiminnan alkuvaiheet*. Aboa: Turun maakuntamuseo, vuosikirja 1983, 47. Turku: Turun maakuntamuseo.

Laakso, Ville, 1980. *Turun kaupungin historia 1918–1970*. Turku: Turun kaupunki.

Nummelin, Markku, 2008. *Rantarata*. Helsinki: Laaksonen.

Nummelin, Markku, 2018. *Turun-Naantalin-Uudenkaupungin rautatie: Varsinais-Suomen oma rautatie*. Helsinki: Laaksonen.

Turun kaupunki. Asemakaava 44/2004. <http://ympto.turku.fi/ymbakaavi/sivut/Kaavoitus/sivut/Asemakaavoitus/sivut/Asemakaavat.php?content=Kaavahaku>. [Haettu 6.1.2020]

Turun kaupunkiseudun maakuntakaava.

<https://www.varsinais-suomi.fi/images/tiedostot/Maankaytto/2010/kaavoitus/Turunkaupunkiseutu/02araksuotur.pdf>. [Haettu 7.1.2020]

Turku ratapiha, asemakaavanmuutos, 2018. Kaupunkiympäristötoimiala, kaavoitus.

Turun ratapiha. [verkossa] luettavissa osoitteessa <https://www.turkuratapiha.fi/> [Haettu 17.12.2019]

Valanto, Sirkka, 1982. *Suomen rautatieasemat vuosina 1857–1920*. Helsinki. Museovirasto, Rakennushistorian osasto. Julkaisuja n:o 11 1/1982.

Yleiskaava 2035. Lähtökohdat ja tavoitteet. Ympäristötoimiala, kaupunkisuunnittelu, yleiskaavayksikkö 28.05.2013. <https://docplayer.fi/42859010-Yleiskaava-lahtokohdat-ja-tavoitteet-ym-paristotoimiala-kaupunkisuunnittelu-yleiskaavayksikko.html>. Luettu 3.1.2020.

Zetterberg, Seppo 2011. *Yhteisellä matkalla: VR 150 vuotta*. Helsinki: Werner Söderström Osakeyhtiö.

