

# Pasilan veturitallit

Rakennushistoriallinen tarkastelu



Valokuv. Pia Pärepaio.

Riitta Salastie

**Pasilan veturitallit**  
**Rakennushistoriallinen selvitys**

31.05.1995

Tekijä(t) Riitta Salastie	
Nimeke Pasilan veturitallit Rakennushistoriallinen selvitys	
Sarjan nimeke Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja	
Sarjanumero 1995: 10	Julkaisuaika 31.05.95
Sivuja 33	Liitteitä -
ISBN 951-772-657-0	ISSN 0787-9024
Kieli koko teos FIN	Yhteenveto FIN
Tiivistelmä <p>Keski-Pasilan maankäytön uudelleen arvioimisen myötä kysymys Pasilan varikkoalueella olevien rakennusten kohtalosta on tullut ajankohtaiseksi. Uuden maankäytön myötä veturitallien toiminta lakkaa nykyisessä käytössään ja rakennukset vapautuvat tulevaisuudessa uuteen käyttöön. Veturitalleilla tulee olemaan ratkaiseva merkitys siinä, minkälaisen karakterin ratapiha-alue ja koko Keski-Pasila tulevaisuudessa saa. Luodaanko uusi uljas toimistokeskittymä vailla paikkaan sidottua merkityssisältöä vai säilytetäänkö veturitallit suunnitelman perusrunkona joka jo itsessään, VR:n Pasilan historiaan kiinteästi liittyvänä, sisältää kaupunkirakenteelle välttämättömän aineksen ympäristön symbolisisällöksi?</p> <p>Pasilan veturitallit on omaleimainen, tällä vuosisadealla rakentunut teollisuusympäristö, jonka erikoisasemaa kaupunkirakenteessa korostaa sen liittyminen valtionrautateiden historiaan Pasilassa. Koko Pasila syntyi aikanaan rautatien, varikon ja aseman ympärille. Rakennusryhmän merkittävyttä korostaa rakennusryhmän näyttävyys. Veturitallien ohella rautatiemiljööseen kuuluu radanlänsipuolella VR:n asuinrakennusten ryhmä sekä tiilinen asetinlaiterakennus. Tämän ryhmän hallitsevin rakennus on ns. "Toralinnan" tiilinen asuinrakennus.</p> <p>Selvityksessä julkituodut arvot liittyvät sekä rakennusten teollisuushistoriaan että Pasilan yhdyskunnan syntyyn rautateitten risteyksessä. Käytetyltä rakennustyyppiltään, volyymiltaan sekä sijainniltaan pääkaupungin pääradan varrella veturitallien rakennusryhmällä on myös huomattavaa valtakunnallista arvoa. Pasilan varikko on yksi neljästä suojelun kannalta merkittävimmästä veturitallikonaisuudesta maassamme ja varikko ja VR:n asuintalot ovat yhdessä kiistatta merkittävä teollisuus- ja paikallishistoriallisesti arvokas kokonaisuus. Suojelun perusteiden määrittelyn lisäksi selvitys tarjoaa näkökulmia rakennusten ja alueen tulevaisuuden käyttömahdollisuuksiin.</p>	
Avainsanat PASILA VETURITALLIT RATAPIHA	
Asiasanat HELSINKI KESKI-PASILA RAKENNUSSUOJELU YHDYSKUNTASUUNNITTELU	TEOLLISUUSRAKENNUKSET
UDK 711.4:504	

# SISÄLLYSLUETTELO

1 JOHDANTO	1
2 SIJAINTI	3
3 PERUSTIEDOT	4
3.1 Rautatieympäristö teollistumisaikakauden monumenttina	4
3.2 Pasilan ratapiha-alue	4
4 RAKENNUSHISTORIALLINEN SELVITYS	6
4.1 Piirustus- ja kartta-aineisto	6
4.2 Rakennushistoria	6
4.2.1 Veturitallit	6
4.2.2 Konttorirakennus	9
4.3 Veturitallien ulkoasu	12
4.3.1 Pääpiirteitä sisätiloista muutoksineen	12
4.3.2 Pääpiirteitä julkisivuista muutoksineen	12
4.4 Asuinrakennukset ja asetinlaite	16
4.4.1 Veturitie 3, "Toralinna"	22
4.4.2 Toralinnan pihapiiri, asuinrakennus no 1	22
4.4.3 Toralinnan pihapiiri, asuinrakennus no 2	24
4.4.4 Varikon päälliköiden asuintalo, asuinrakennus no 3	25
4.4.5 Asetinlaite, rakennus no 4	26
4.5 Muut Suomen veturitallirakennukset	26
5 VARIKKOALUEEN TEKNINEN KUNTO JA KÄYTTÖ	27
5.1 Rakenteiden kunto	27
5.2 Ympäristövauriot	27
5.3 Rakennusten nykyinen käyttö	28
5.4 Veturitallien tulevaisuuden käyttömahdollisuuksia	28
5.4.1 Teknillisen korkeakoulun harjoitustyö 1987	29
5.4.2 TAIK:in korjausrakentamisen kurssi 1994	29
5.5 Leppävaaran raiteitten leventämissuunnitelmat 1994	29
6 KAAVOITUSTILANNE JA LAUSUNNOT	30
6.1 Helsingin Yleiskaava 1992	30
6.2 Kaupunginmuseo	30
6.3 Museovirasto	30
7 YHTEENVETO	31
8 LÄHTEET	32



Kuva Pia Pärevalo.



Näkymiä alueelta.

Kuva Pia Pärevalo.

## 1 JOHDANTO

Keski-Pasilan maankäytön uudelleen suunnittelun myötä kysymys Pasilassa sijaitsevien veturitallien tulevaisuudesta ja kohtalosta on noussut ajankohtaiseksi. VR:n toiminnassa tapahtuvien muutosten myötä veturitallien toiminta lakkaa nykyisessä käytössään ja ne vapautuvat uuteen käyttöön.

Keski-Pasilan suunnittelun kannalta aluella sijaitsevilla veturitalleilla tulee olemaan ratkaiseva merkitys siinä, minkälaisen karaktäärin ratapiha-alue ja koko Keski-Pasila tulevaisuudessa saa. Luodaanko uusi uljas toimistokeskittymä vailla paikkaan sidottua merkityssisältöä, vai säilytetäänkö veturitallit suunnitelman perusrunkona, joka jo itsessään, VR:n Pasilan historiaan kiinteästi liittyvänä, sisältää kaupunkirakenteelle välttämättömän aineksen ympäristön symbolisisällöksi?

Yleismaailmallinen ilmiö on raskaan teollisuuden siirtyminen pois kaupunkikeskustoista tuottavampien toimintojen kuten asumisen ja julkisten ja kaupallisten palvelujen tieltä. Ajatus rakennusten suojelusta ja ympäristön kerroksellisuudesta on laajalti hyväksytty yhdeksi suunnittelua ohjavaksi perusfilosofiaksi. Ympäristön historiallinen kerrostuneisuus on myös Keski-Pasilan suunnittelussa keskeinen lähtökohta, jota ei saisi unohtaa suunnittelun teknisiä ja kaupunkirakenteellisiä valintoja tehtäessä.

Rakennussuojelu sinänsä ei ole mikään itseisarvo. Vasta sellainen suunnittelu, joka ottaa huomioon ihmisille oleelliset henkiset kysymykset, ihmisille tärkeän muistin ja mahdollisuuden aktiiviseen sosiaaliseen kanssakäymiseen toisten ihmisten kanssa, tekee ympäristön henkisellä tavalla tasapainoiseksi ja mielekkääksi. Rakennusten suojeluperusteen määrittely ja arvo syntyy ainoastaan sellaisen prosessin kautta, johon suojelun asiantuntijoiden lisäksi osallistuvat kaikki yhteisön jäsenet. Tämän selvityksen keskeisenä tavoitteena on auttaa asukkaita, kiinteistöjen omistajia ja alueen suunnittelijoita arvioimaan mikä arvo Pasilan veturitalleilla on Keski-Pasilan symboli- ja merkityssisältöjen muotoutumisessa. Näitä arvosisältöjä on vaikea luoda tyhjästä.

Pasilan veturitallit on omaleimainen, tällä vuosisadalla rakentunut teollisuusympäristö, jonka erikoisasemaa kaupunkirakenteessa korostaa sen liittyminen valtionrautateitten historiaan Pasilassa. Rakennusryhmän merkittävyttä korostaa rakennusryhmän laajuus ja eheys. Veturitallien ohella tarkasteluun sisältyy radan länsipuolella sijaitseva, rautatiemiljööseen olennaisesti kuuluva neljän asuinrakennuksen ryhmä, sekä tiilinen asetinlaiterakennus. Tätä ryhmää hallitsee pohjois-eteläsuuntaisen "Toralinnan" 154 metriä pitkä tiilinen asuinrakennus. On huomattava, että koko Pasila syntyi aikanaan rautatien, varikon ja aseman ympärille. Yhdyskuntaan kuului oleellisesti valtionrautateitten työntekijöilleen rakennuttamat asunnot. Tällä hetkellä muutamat säilytetyt puutalot Länsi-Pasilan alueella ovat ainoat jäljellä olevat esimerkit puretusta Puu-Pasilan yhdyskunnasta. Nämä puutalot ja Pasilassa vielä säilynyt rautatieläisympäristökokonaisuus täydentävät oleellisella tavalla toisiaan.

Rakennushistoriallisen selvityksen tarkoituksena on kartoittaa Pasilan varikkoalueella olevien rakennusten rakentamistapaa ja historia. Tällaisena selvitys palvelee yleisesti Helsingin teollisuusrakennusten rakennuskulttuuri-inventointia. Rakennussuojelun arvokeskustelu on viime vuosina laajentunut koskemaan paitsi arjen käyttö- rakennuksia, myös teollisuusrakennuksia ja teollisuushistoriallisesti tärkeitä laitteita. Pasilan veturitalleista käytävä säilyttämiskeskustelu liittyy oleellisella tavalla tähän keskusteluun. Ollakseen hyvä, tutkimuksen tulisi mennä asioiden pelkkää inventointia ja kirjaamista pidemmälle. Rakennushistoriallinen selvitys itsessään on jo eräänlainen suunnitelma, visio siitä, mitkä ovat alueen mahdollisuudet ja arvot ja

miten niitä voidaan tulevaisuudessa hyödyntää. Hallien säilyttämien Keski-Pasilan kaupunkirakenteen osana luo ainutlaatuisen tilaisuuden tuoda esiin VR:n merkitystä Pasilan historiassa ja samalla koko Helsingin niemen kehityksessä.

Laajemmassa kaupunkirakenteessa Keski-Pasilan maankäytön uudelleen arviointityö avaa haastavan tilaisuuden tarkastella koko Pasilan aluetta kiinnostavan ja koko Helsingille keskeisen kaupunkirakenteellisen kokonaisuuden osana, joka ulottuu Pasilasta Eläintarhan alueelle ja Töölönlahdelle saakka.

Selvityksen on tehnyt Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastossa arkkitehti Riitta Salastie. Keski-Pasila projektista työhön on osallistunut arkkitehti Ulla Korhonen-Wälämä. Työhön liittyvät kuvat on piirtänyt piirtäjä Raili Hämäläinen ja työn taittamisessa on avustanut piirtäjä Marja Saranpää. Valokuvat on työtä varten ottanut arkkitehtiopiskelija Pia Pärevalo.

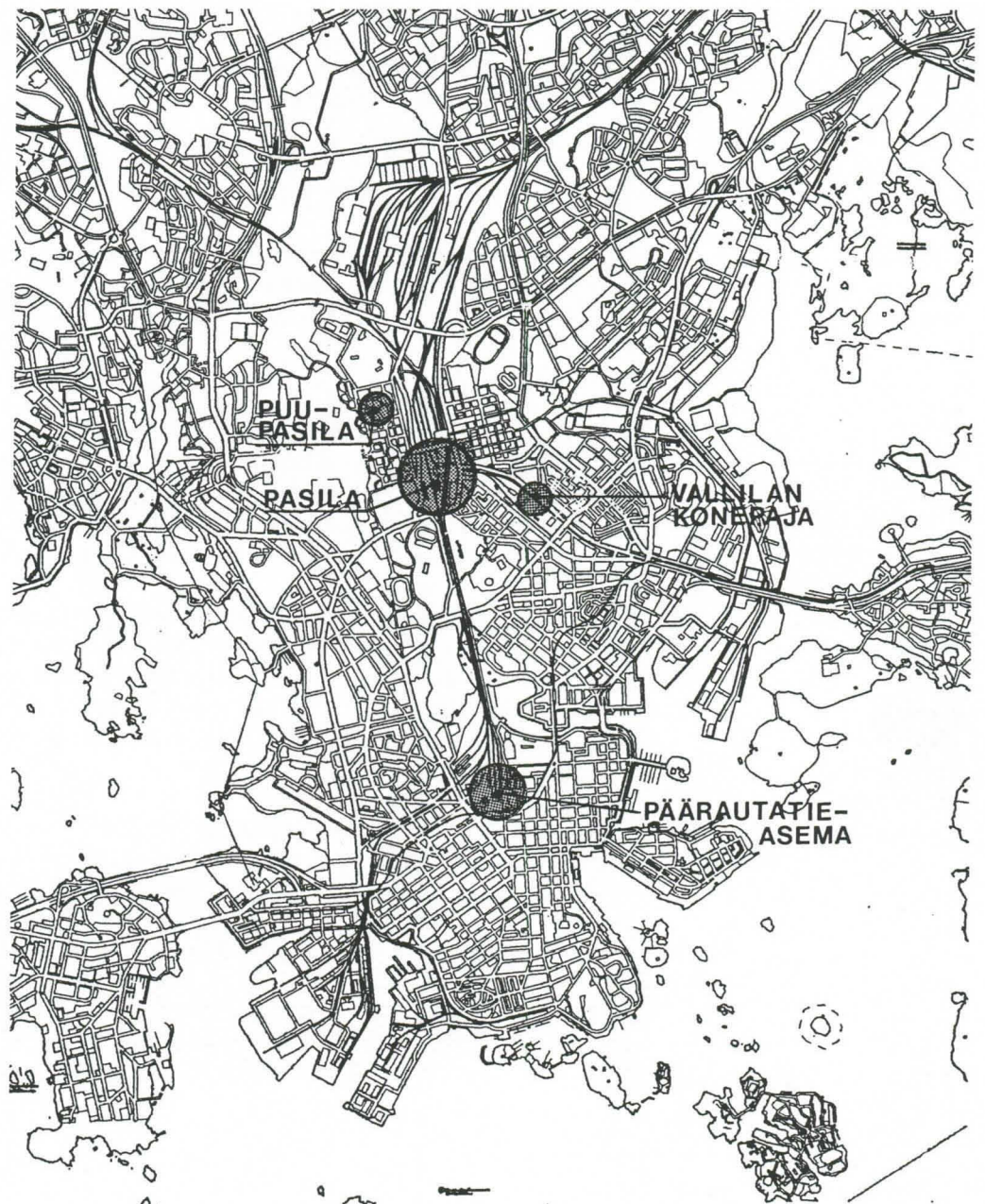


Pohjoinen veturitalli. Sisätilä.  
Kuva Pia Pärevalo.

## 2 TUTKIMUSKOHTEN SIJAINTI

Varikkoalue sijaitsee noin kolmen ja puolen kilometrin päässä ydinkeskustasta ja kävelyetäisyydellä Pasilan asemalta aseman eteläpuolella. Liikenteellisesti veturitallien alue on nykyään, uuden Pasilan aseman valmistuttua vuonna 1989, erinomaisesti saavutettavissa, mutta erillään varsinaisesta, sekä Itä- että Länsi-Pasilan korttelirakenteesta. Veturitallien hyötykerrosala on 7100 m<sup>2</sup>.

Kaupunkirakenteellisesti veturitallit ja "Toralinna" rakennusryhmä on merkittäväällä paikalla Pasilan uusien kaupunginosien sisään tulotien, valtakunnan pääradan ja aseman muodostamassa kokonaisuudessa. Laajemmassa kaupunkirakenteessa alue on osa Eläintarhan-Töölönlahden alueen laaksopainannetta, ja sen ympärille kehittyneitä urheilu- ja kulttuuritoimintojen vyöhykettä.





### 3 PERUSTIEDOT

#### 3.1 Rautatieympäristö teollistumisaikakauden monumenttina

Rautateiden merkitys oli suuri koko Suomen elinkeinoelämälle, mutta erityisen tärkeä se oli Helsingin teollistumiskehitykselle. Rautatie mahdollisti tärkeät yhteydet sisämaan raaka-ainevarastoihin ja tuotannon markkina-alueisiin. Koko rautatielaitos oli lisäksi melkoinen teollisuusyritys jo itsessään. Se oli kaupungin suurimpia työnantajia ja sen tilaukset, ratakiskot, rautatiesillat ja junavaunut työllistivät myös muita teollisuuslaitoksia (TKK 1987, 32).

Ensimmäinen valtion rautateiden konepaja sijaitsi aseman lähellä Töölönlahden eteläpuolella nykyisen päärautatieaseman ja tavaramakasiinien välillä. Konepaja käsitti puolipyöreän veturitallin ja ison kaksiosaisen työpajan. Väinö J. Tammelin on artikkelissaan "Helsingin ratapihakysymysten edelleen kehittelyä asemakaavallisia näkökohtia silmälläpitäen (Tammelin 1928, 301-319) antanut seikkaperäisen selostuksen Helsingin ratapihan kehityksen eri vaiheista vuosina 1862-1928. Höyryveturikaudella veturitallit palvelivat höyryvetureiden levähdyspaikkana, jossa suoritettiin myös vetureiden huolto ja pienet korjaukset.

#### 3.2 Pasilan ratapiha- ja konepaja-alue

Helsingin ja Sörnäisten liikenne oli pakottanut jo 1870-luvun lopulla rakentamaan sivuraiteita Pasilaan. Varsinaisesti Pasilan ratapihan voidaan laskea saaneen alkunsa vuosien 1889-1890 järjestelyistä. Pasilan matkustaja-asema avattiin vuonna 1891 (VR 1937, osa II, 156).

Ruotsissa oli 1890-luvun puolivälissä pantu toimeen kansainväliset kilpailut ensin 1894 Göteborgin ja sitten vuonna 1896 Tukholman ratapiha-alueiden suunnittelusta. Näiden pohjalta kilpailut voittaneelle hampurilaiselle insinööritoimisto C.O. Gleim & Eydelle annettiin tehtäväksi laatia ratapiha-aluesuunnitelmia Suomeenkin. Gleimin ehdotus muodostikin sen pohjan, jolla Helsingin ja Pasilan ratapihojen rakentaminen ja laajentaminen tapahtui vuosina 1900-1928 (Tammelin 1928, 314).

Raideliikenteen kasvaessa vuosisadan vaihteessa ja Helsingin keskusrautatieaseman ratapihan käydessä ahtaaksi, päätettiin vuonna 1898 rautatievaunujen valmistamista ja korjaamista varten rakentaa Pasilaan erityinen konepaja<sup>1</sup>. Jo hieman aikaisemmin, vuonna 1897, oli päätetty rakentaa Pasilaan uusi veturivarikko<sup>2</sup>. Työt suoritettiin loppuun vuonna 1899, jolloin valmistui veturitallien ensimmäinen vaihe (VR 1937, osa II, 156).

Valtionrautateiden asemille rakennetut veturitallit olivat kahta tyyppiä: suorakaiteen muotoisia ja ympyränkaaren muotoisia. Suorakaiteen muotoisia veturitalleja oli muutamilla pienemmillä asemilla. Ne olivat puisia ja niissä oli tilaa yhdelle tai kahdelle veturille. Kaikki ympyränkaaren muotoiset veturitallit oli varustettu kääntölavalla, eli svengillä, joka sijaitsi 20-24 metrin päässä tallin sisäseinästä.

Myös Pasilaan rakennetut veturitallit olivat ympyräkaarityyppiä ja veturitallien pihaan kuului kääntölava. Kääntölavan avulla veturit ohjattiin ratapihan raiteilta omiin pilttuihuinsa. Pilttuiden runkosyvyudeksi vahvistettiin vuonna 1897 16,6 metriä, mutta se

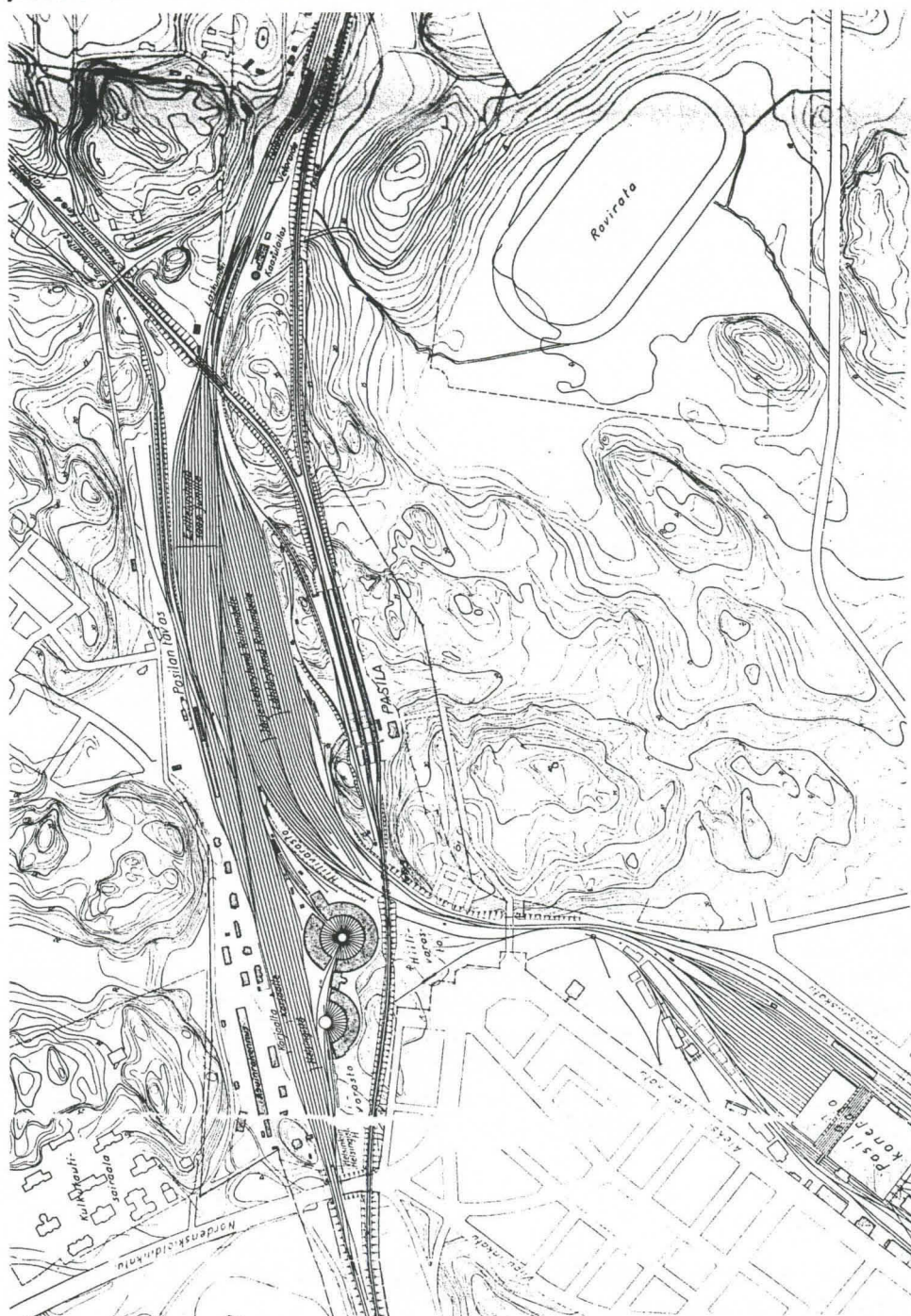
<sup>1</sup>Nykyinen Vallilan konepaja

<sup>2</sup>Veturitalleista käytetään piirustuksissa yleensä yleisnimitystä Pasilan varikko tai vanha varikko. Varikko muodostuu kaaren muotoisista veturitalleista, sekä veturitallien välissä olevasta konttorinivelosasta. Veturitallin yhden veturin kokoinen huonetilayksikkö on nimeltään pilttuu.

korotettiin vuonna 1904 17,4 m:iin, jota mittaa seurattiin sitten kaikilla uudisrakennuksilla. Myös Pasilan veturitalleissa omaksuttiin jälkimmäinen mitta. Vuodelta 1901 peräisin olevan piirustuksen mukaan veturitallien runkosyvyys oli 17.3 m (mitattuna ulkoseinien keskilinjasta keskilinjaan). Yhden pilttuun leveys kääntölavan puolella oli 5.1 ja takaseinän kohdalla 7.8 metriä.

Kaikki ympyränkaaren muotoiset veturitallit rakennettiin tiilestä. Katot olivat puusta ja niitä kannattivat I-palkit, joina käytettiin kun kyse oli VR:n rakennuksista, rautatiekiskoja. Veturitallien rakenne perustui kantaviin tiiliväliseiniin, siten että kolme pilttuuta muodosti aina yhden tilayksikön. Pilttuut olivat yhteydessä toisiinsa leveiden ja korkeudeltaan vaihtelevien tiilikaariaukkojen välityksellä. Yhdessä väliseinässä oli aina kolme korkeudeltaan vaihtelevaa kaariaukkoa.

Vuoden 1910-lopussa oli valtion rautateillä yhteensä 78 veturitallia, joissa oli tilaa yhteensä 481 veturille. Suurin veturitalli oli Pasilassa (SVR 1916, osa II, 255-256), jossa oli tilaa 38 veturille.



Kartta. Helsingin-Pasilan ratapiha v.1937.

Lähde: Valtion rautatiet 1912-1937, osa II. Liite 1.

## 4 RAKENNUSHISTORIALLINEN SELVITYS

### 4.1 Piirustus- ja kartta-aineisto

Rakennushistoriallista selvitystä varten käytiin lävitse seuraavat arkistot: Rautatiehallituksen piirustusarkisto, kaupunginarkiston ja rakennusvalvontaviraston kartta- ja piirustusarkistoa Pasilan osalta sekä täydennettynä eräillä yleiskartoilla, VR:n historiateokset, Teknillinen Aikauslehti vuosisadan vaihteesta 1930-luvun alkuun sekä kaupunginmuseon valokuva-arkisto.

Rautatiehallituksen arkiston varhaisimmat päivätyt piirustukset ovat vuodelta 1901: "Ritning till lokomotivstall i Fredriksberg". Niissä ei ole signeerausta (RhA, piir.no 55). Piirustukset käsittävät kaksi puolikaaren muotoista veturitallia ja niiden välissä olevan konttorirakennusosan. Kummassakin veturitallissa oli 24 pilttuuta. Eteläisen veturitallin pilttuista toteutetui kuitenkin aluksi vain osa, eikä eteläinen veturitalli sisällynyt lainkaan vielä ensimmäiseen rakennusvaiheeseen 1800-luvun lopulla. Sen sijaan piirustuksissa esiintyvä konttorirakennus kuului jo ensimmäiseen rakentamisvaiheeseen.

Valtaosa rautatiehallituksen arkistossa olevista piirustuksista on 1950-luvun alusta ja puolivälistä, jolloin veturitalleja korotettiin ja osissa veturitalleja runkosyvyyyttä lisättiin suurempien veturikokojen vuoksi. Viimeiset laajemmat muutos- ja korjauspiirustukset veturitalleista ovat 1970-luvun lopulta ja 1980-luvun alusta. Tässä vaiheessa alkoi myös veturitallikonaisuuden osittainen purkaminen.

### 4.2 Rakennushistoria

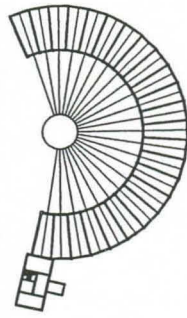
Veturitallien rakennushistoriaa on selvitetty vertaamalla olemassa olevaa piirustusaineistoa historiallisiin suunnittelukartta- ja pohjakartta aineistoihin sekä paikan päällä rakenteista ja rakennusmateriaaleista tehtyihin havaintoihin. Tärkeimpänä kirjallisena lähteenä veturitallien vaiheista on "Suomen Valtionrautatiet 1862-1912", sekä "Valtionrautatiet 1912-1937". Edellisestä käytetään edempänä lyhennystä SVR ja jälkimmäisestä VR.

Valtion rautateitten rakentamiseen ja käyttö rakennusten historiaan liittyy yleisenä piirteenä "ikuinen muutos"(Joutsalmi, 1994). Rakennukset ovat joustaneet ja niitä on muutettu muuttuvien tarpeiden ja käytännön vaatimusten mukaan, usein rajustikin. Pasilan veturitallejakin on rakennettu useassa eri vaiheessa siten, että laajimmillaan veturitallit olivat 1950-luvun alkupuolella. Tällöin pohjoinen veturitalli käsitti lähes täysympyrän ja eteläinen veturitalli puolikaaren. Vaihe näkyy mm. vuodelta 1949 peräisin olevasta asemapiirroksesta (Rakvv arkisto).

Myös tiilijulkisivut olivat 1950-luvulla vielä vuosisadan vaihteen asussaan. Alkuperäisistä julkisivuista ei löytynyt piirustusaineistoa. 1970-luvulta lähtien veturitalleja on purettu kolmessa eri vaiheessa radan sähköistämistöiden ja ratapenkan leventämistöiden takia. Pasilan veturitallien ja muillekin Suomen veturitallirakennuksille tyypillinen kaarimuoto on kuitenkin visuaalisesti niin voimakas, että se vielä nykyään kompensoi rakennuksissa tapahtuneita muutoksia ja rakennusmassojen mataluutta ja on suurmaisemaa laajalti hallitseva perusmuoto.

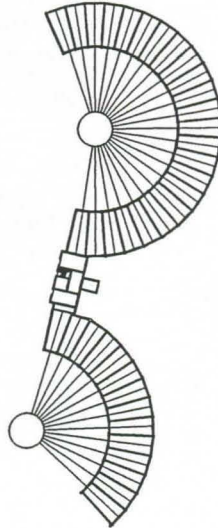
#### 4.2.1 Veturitallit

Seuraavassa käydään läpi piirustussarjan avulla veturitallien tärkeimmät vaiheet viime vuosisadan lopulta tähän päivään.



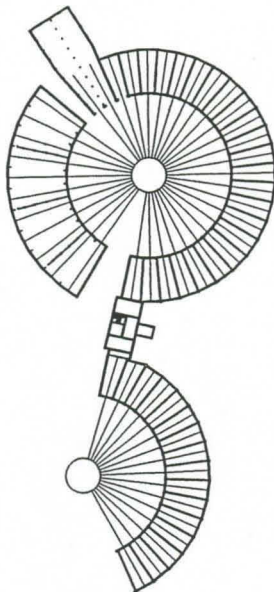
1899

Pasilan varikon ensimmäinen rakennusvaihe valmistui vuonna 1899 (SVR 1916, osa II, 508). Tällöin valmistunut veturitalli käsitti ympyrän puolikaaren ja kolmikerroksisen talous- ja konttoriosan. Veturitallissa oli tilaa 24:lle pilttuulle<sup>3</sup>.



1904

Veturitallia laajennettiin vuonna 1904 toisella, pienemmällä, ympyränkaarella, siten että kolmikerroksinen konttorirakennusosa muodosti kaaria yhdistävän nivelosan. Uudessa, eteläisessä veturitallissa, oli tilaa 14 veturille ja yhteensä kahdessa veturitallissa tilat 38 veturille (SVR 1916, osa II, 508). Tämä vaihe, jossa veturitallien pohjat muodostavat ikäänkuin kaksi avattua viuhkaa, joiden välissä on konttorirakennusnível, on julkaistu VR:n historiassa (SVR 1916, osa II, 257). Tämä vaihe näkyy myös vuodelta 1932 peräisin olevassa kartassa: "Järnvägstyrelsen's 1932 projekterade utvidgningar av bangårdarna i Helsingfors och Fredriksberg" (Kaupunginarkisto, asemakaavaosaston arkisto).



1920-l.

1920-luvun lopulla veturitalleja laajennettiin siten, että pohjoisempi veturitalli käsitti lähes täysympyrän. Laajenuksen yhteydessä vanhimpaan, pohjoisimpaan, ympyränkaaren osaan rakennettiin kahden pilttuun levyinen tiilinen uudisosa, joka sisälsi korjauspajan. Uusi läntinen veturitalli, joka käsitti yksitoista pilttuuta toteutettiin runkosyvyydeltään levempänä kuin vanhemmat tallit. Eteläisempää veturitallia pidennettiin neljän pilttuun verran siten, että se muodosti nyt lähes puoliympyrän kaaren.

Laajennussuunnitelma esiintyy ensimmäisen kerran arkkitehti Thure Hellströmin vuonna 1928 laatimassa piirustuksessa (RhA:n arkisto, piir.no 55 (6), 23.1.1928). Tammelin mainitsee artikkelissaan Pasilassa toteutettavan veturitallilaajennuksen, jonka oli määrä valmistua vuonna 1928 (Tammelin 1928, 316). Toteutuneena tämä vaihe näkyy kartasta "Helsinki-Pasilan ratapiha vuonna 1937" (VR 1937, osa II, ss. 160 ja 161 välissä oleva liite).

1950-l.

Joidenkin pohjoisten pilttuiden runkosyvyyttä pidennettiin 1950-luvulla. Ensimmäiset runkosyvyyden muutoksia koskevat piirustukset on päivätty 1949. Piirustukset on hyväksynyt arkkitehti J. Ungern (RhA). Runkosyvyyden

<sup>3</sup>Veturitallin pohjoinen ulkoseinä oli sama kuin nykyisten pilttuiden n:o 13 ja 14 välinen seinä. Seinässä on nähtävissä umpeen muurat-  
tuja ikkunoiden kaariaukkoja.

muutoksia tehtiin kahdessa osassa. Lisäksi rakennettiin pieni yksikerroksinen ulkovarasto (RhA 28.10.1954). Huomattakoon, että vastaavia runkosyvyyden muutoksia tehtiin 1950-luvulla yleisesti myös muissa Suomen veturitalleissa. Syynä oli suurentunut veturikoko. Esimerkiksi Haminassa veturitalleja laajennettiin samasta syystä vuosina 1954-55 (Pohjola 1994, 4). Pohjoisen veturitalin säilyneessä leikkauspiirustuksessa (esimerkiksi RhA:n arkisto, 55(14)) näkyvät vanhat tiiliväliseinät kaariaukkoineen. Se milloin tiiliväliseinät uusittiin betonirakenteilla ei selviä aineistosta.

1950-luvulla veturitallien julkisivuja myös korotettiin. Tämä johtui uusista korkeammista höyryveturimalleista, jotka vaativat korkeamman huoltotilan. Tiilijulkisivut jouduttiin rakentamaan käytännössä lähes uudestaan alkuperäisiä julkisivuja yksinkertaisimmilla detaljeilla mutta osin vanhoja julkisivutiiliä hyödyntäen. Julkisivujen keskeinen jäsentelyperiaate julkisivua jäsentävine korkeine oviaukkoineen kuitenkin säilyi, koska toiminta pysyi entisellään. Tämä laajoihin säännöllisen muotoisiin aukkoihin perustuva julkisivujen jäsentelyperiaate on edelleen eräs keskeinen veturitallien tiiliarkkitehtuurin piirre, jota ei tulisi lisärakentamisella tai muutostöillä turmella.

Viimeiset korotukset tehtiin muistitiedon mukaan vuonna 1959 (haastattelu varikolla 1994). Sisätiloissa mm. eteläisissä veturipilttuissa on säilynyt sisäkattomateriaalina 1950-luvulla yleinen "toja"-levy. Alkuperäisistä tiilijulkisivujen tiilistä löytyy merkintä: "Rauhanniemi". Julkisivujen korotuksen yhteydessä muuttui myös tallien kattomuoto. Talleihin tehtiin loiva pulpettikatto. Vuosisadan vaihteen julkisivuja on säilynyt ainoastaan muutamassa pilttuussa pohjoisessa ja eteläisessä veturitallissa. Näissä osissa myös vanhat takajulkisivut ja harjakatto ovat säilyneet.

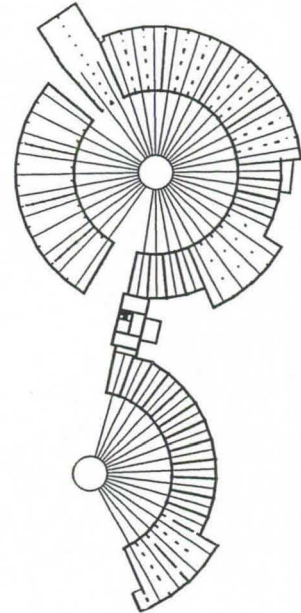
Pieni lämpökeskusrakennus ja savupiippu esiintyvät ensimmäisen kerran vuoden 1964 kartoissa. Myös konttorirakennuksen yhteyteen rakennettu ja nyttemmin purettu savupiippu näkyy 1960-luvun piirustuksissa (Rakvv:n arkisto).

1970-luvulla alkoi veturitallikonaisuuden vähittäinen purkaminen radan sähköistämisen ja sitä seuranneiden ratapenkan levennystöiden yhteydessä. Tämä tapahtui kolmessa eri vaiheessa:

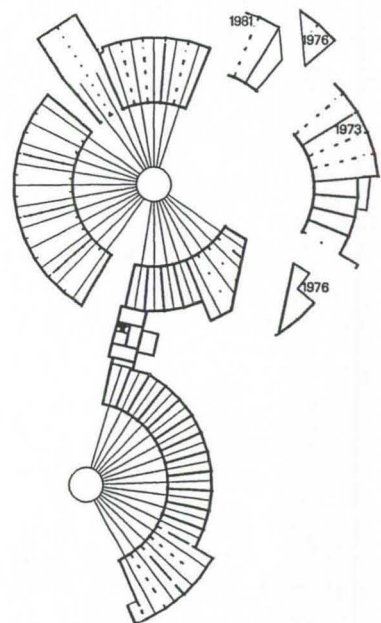
- 1970-luvun alussa pohjoisesta veturitallista purettiin huomattava osa ympyränkaarta. Purkamisen tarkka ajankohta ei selviä lähdeaineistosta, mutta purkamisen jälkeinen vaihe näkyy vuodelta 1973 peräisin olevasta asemapiirroksesta (Rakvv:n arkisto).

- 1970-luvun puolivälissä ratapenkkää levennettiin toisen kerran. Tässä yhteydessä pohjoisen veturitallin kaarevaa seinää leikattiin. Purkaminen on tapahtunut

1950-l.



1960-l.



1970-l.

vuosien 1973...1976 välisenä aikana. Vuoden 1976 asemapiirroksesta näkyy, että lämpökeskus on purettu samoin kuin konttorirakennuksen vieressä sijainnut savupiippu (Rakvv:n arkisto).

- Viimeisen kerran pohjoista veturitallia purettiin vuonna 1981 (purkulupa 9.2.1981, Rakvv:n arkisto).

#### 4.2.2 Konttorirakennus

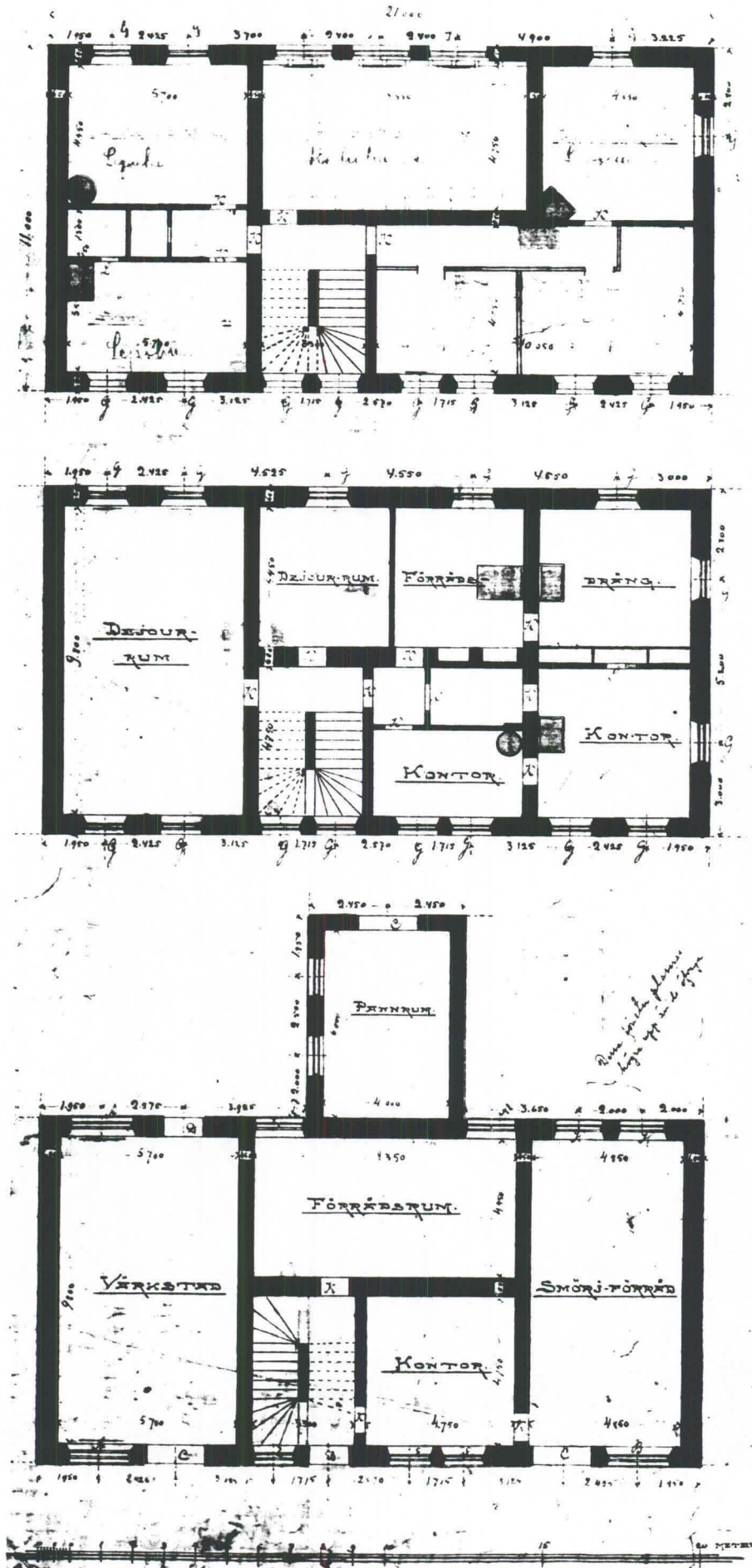
Veturitalleja yhdistävä kolmikerroksinen konttorirakennus rakennettiin vuonna 1899. Rakennus edustaa siten veturitallien vanhinta viime vuosisadan puolella syntynyttä kerrostumaa. Alunperin rakennuksessa oli varikon konttori ja sen lisäksi myös versta- ja varastotiloja. Rakennuksen ylimmässä kerroksessa oli vesisäiliö (SVR 1916, osa II, 508). Vielä nykyään veturitallien pihalla on vesijakelujärjestelmään kuulunut pumppulaite<sup>4</sup>.

Rakennuksen takana olevaa yksikerroksista ulokeosaa laajennettiin 1950-luvun alussa. Laajennukseen sijoitettiin kattilahuone (RhA:n arkisto).

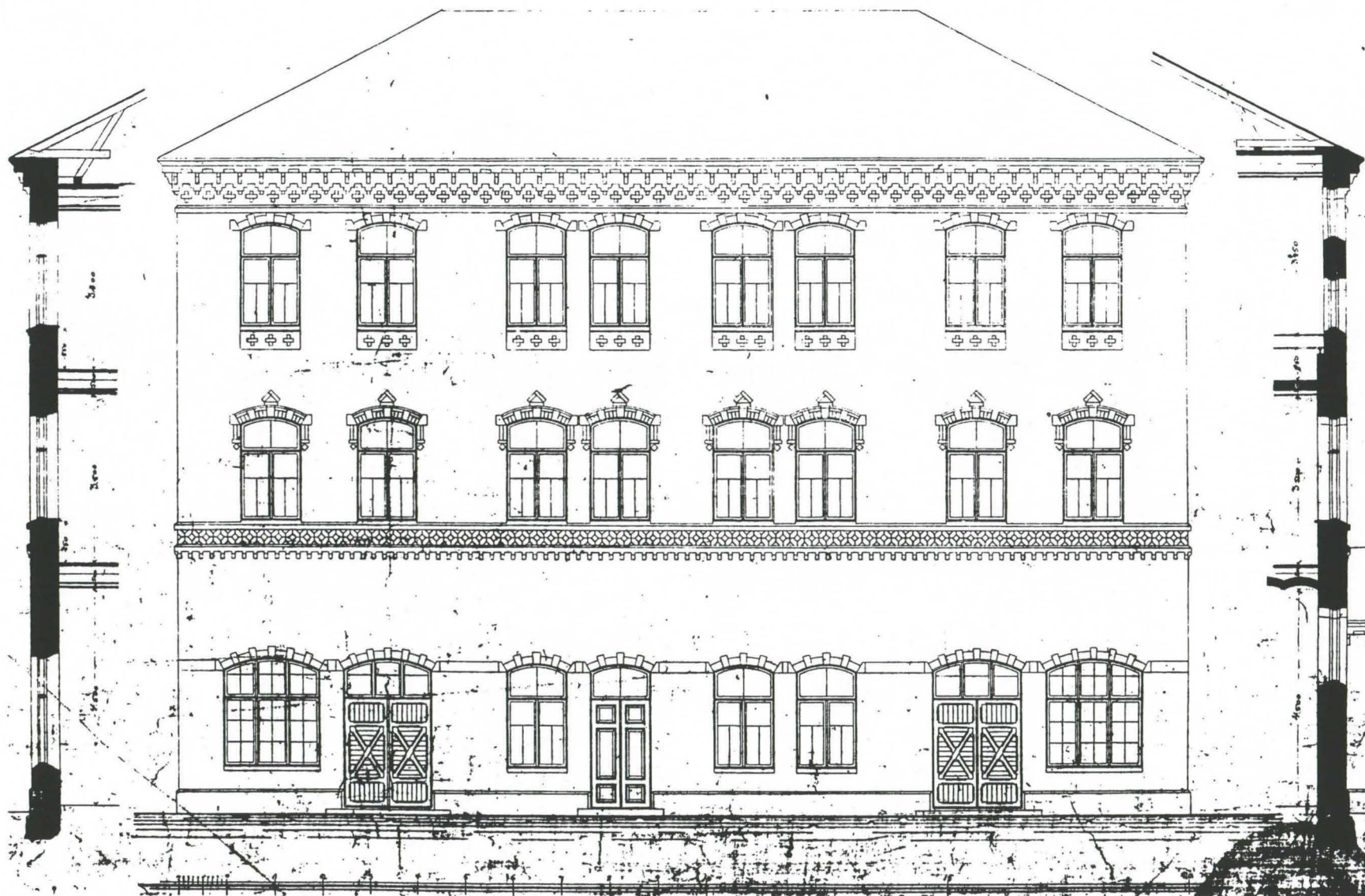


Konttorirakennus ja veturitallien päätyjulkisivut.  
Kuva Pia Pärepallo.

<sup>4</sup>Toinen pumppulaite on varikon pohjoispäässä, pohjoisen veturitallin takana.



Kontorirakennuksen pohjat 1:200. Alkuperäispiirustus.  
Lähde: Rautatiehallituksen piirustusarkisto.



Konttorirakennuksen julkisivu. Alkuperäispiirustus.  
Lähde: Rautatiehallituksen arkisto.



### 4.3 Veturitallien ulkoasu

Seuraavassa käydään läpi veturitallien ulkoasussa tapahtuneita muutoksia.

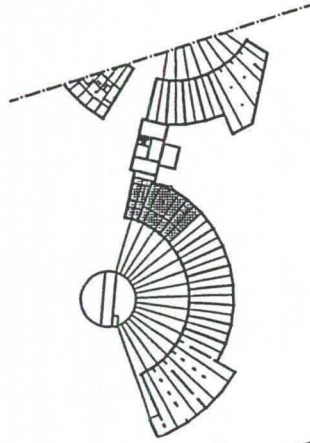
#### 4.3.1 Pääpiirteitä sisätiloista muutoksineen

Kaarevien veturitallien runkosyvyys vaihtelee noin 18 m:stä 26 m:iin. Syvimmillään sisätilat ovat läntisessä veturitallissa. Sisäkaarien puoleinen korkeus on kahdeksan metriä ja ulkokaarien 5.5 metriä.

Eteläinen veturitalli koostuu tilarakenteeltaan kolmesta erilaisesta osasta: päätypilttuut, joihin on rakennettu välipohja, pilttuut, joissa on säilynyt vanhoja tiiliväliseiniä, sekä neljä eteläisintä pilttuuta.

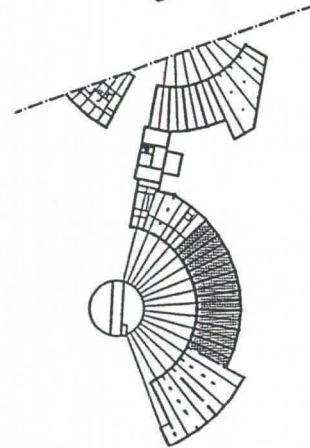
- Päätypilttuut, joihin on rakennettu välipohja

Kantavat tiiliväliseinät ovat alkuperäiset, mutta pilttuissa on myöhemmin rakennettu välipohja ja tiloja on pohjakerroksessa jaettu väliseinillä. Ullakolla on näkyvissä alkuperäisiä tiiliväliseinien kaariaukkoja, jotka välipohja nykyään katkaisee. Yhteensä neljä pilttuuta.



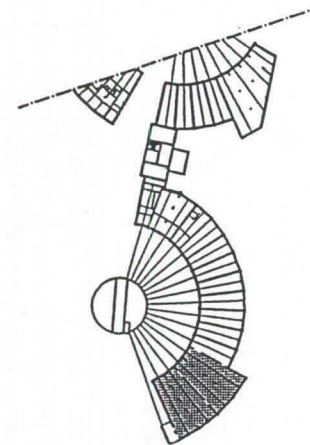
- Pilttuut, joissa on säilynyt vanhoja tiiliväliseiniä

Vanhoja kantavia tiiliväliseiniä kaariaukotuksineen on säilynyt laajalla alalla, yhteensä kahdeksassa pilttuussa. Tilasarja kertoo vakuuttavalla ja havainnollisella tavalla veturitallien alkuperäisen tilarakentamisen luonteesta.

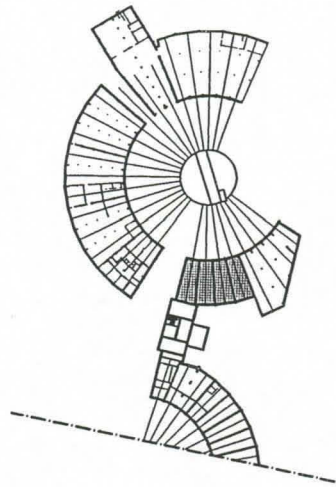


- Neljä eteläisintä päätypilttuuta

Kantavat tukirakenteet ovat betonista.

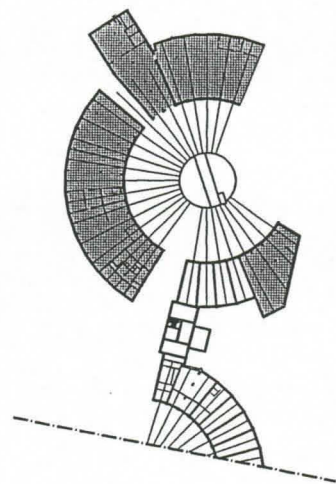


Pohjoinen veturitalli koostuu tilarakenteeltaan kahdesta tilatyyppistä: 1) pilttuut, joissa on säilynyt osia alkuperäisistä sisätiloista sekä 2) sisätilojensa osalta muutetut pilttuut.



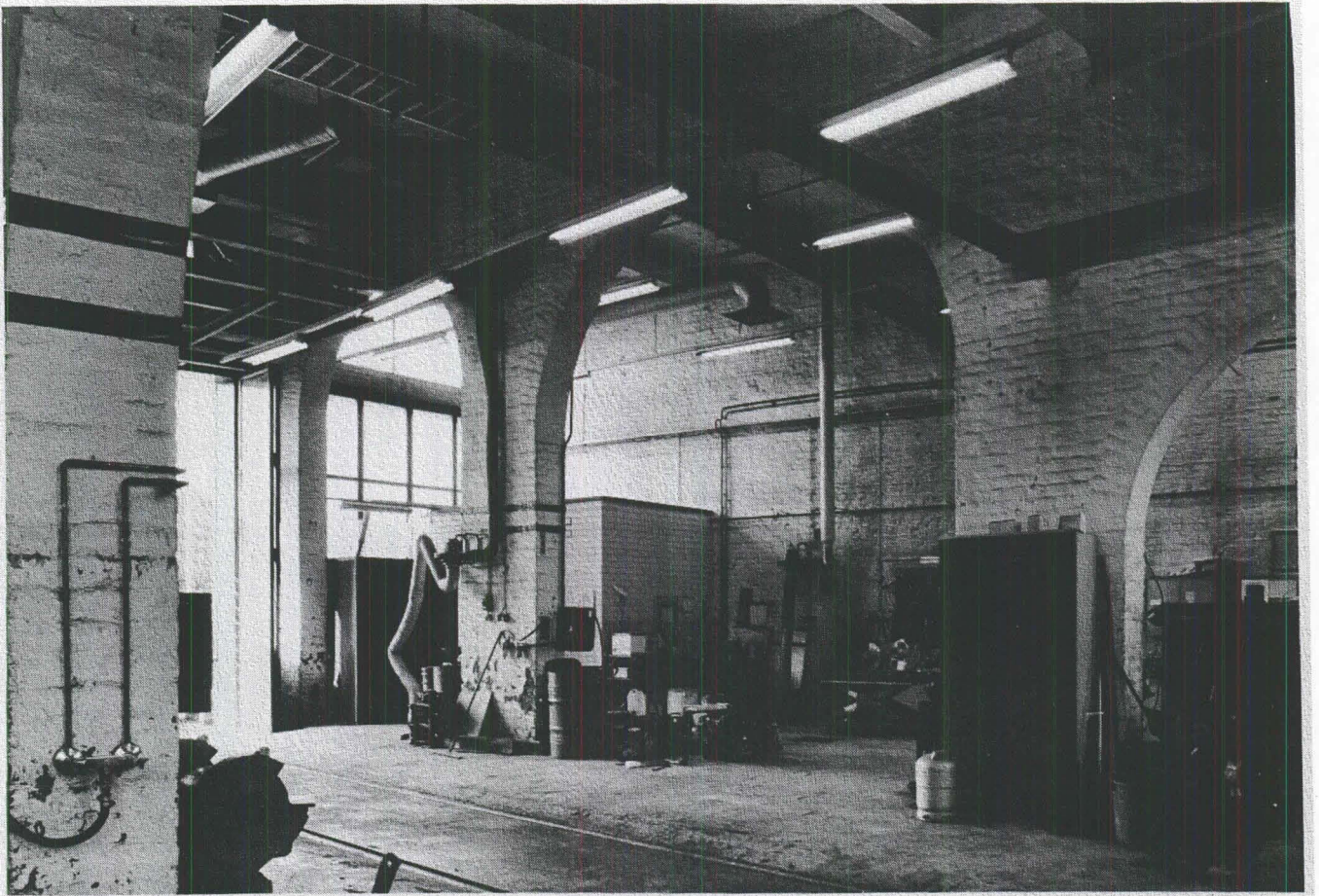
- Pilttuut, joissa on säilynyt osia alkuperäisistä sisätiloista.

1800-luvun lopulta peräisin olevia sisätiloja on säilynyt kahdessa pilttuussa. Näissä tiloissa on nähtävissä tiilikaariaukot, katon epäsymmetrinen harjakatto-muoto ja katon rautakiskopalkit. Yhtein pilttuuseen on rakennettu välipohja. Yhden pilttuun läpi kulkee raide svengipi-halta takapihalle.



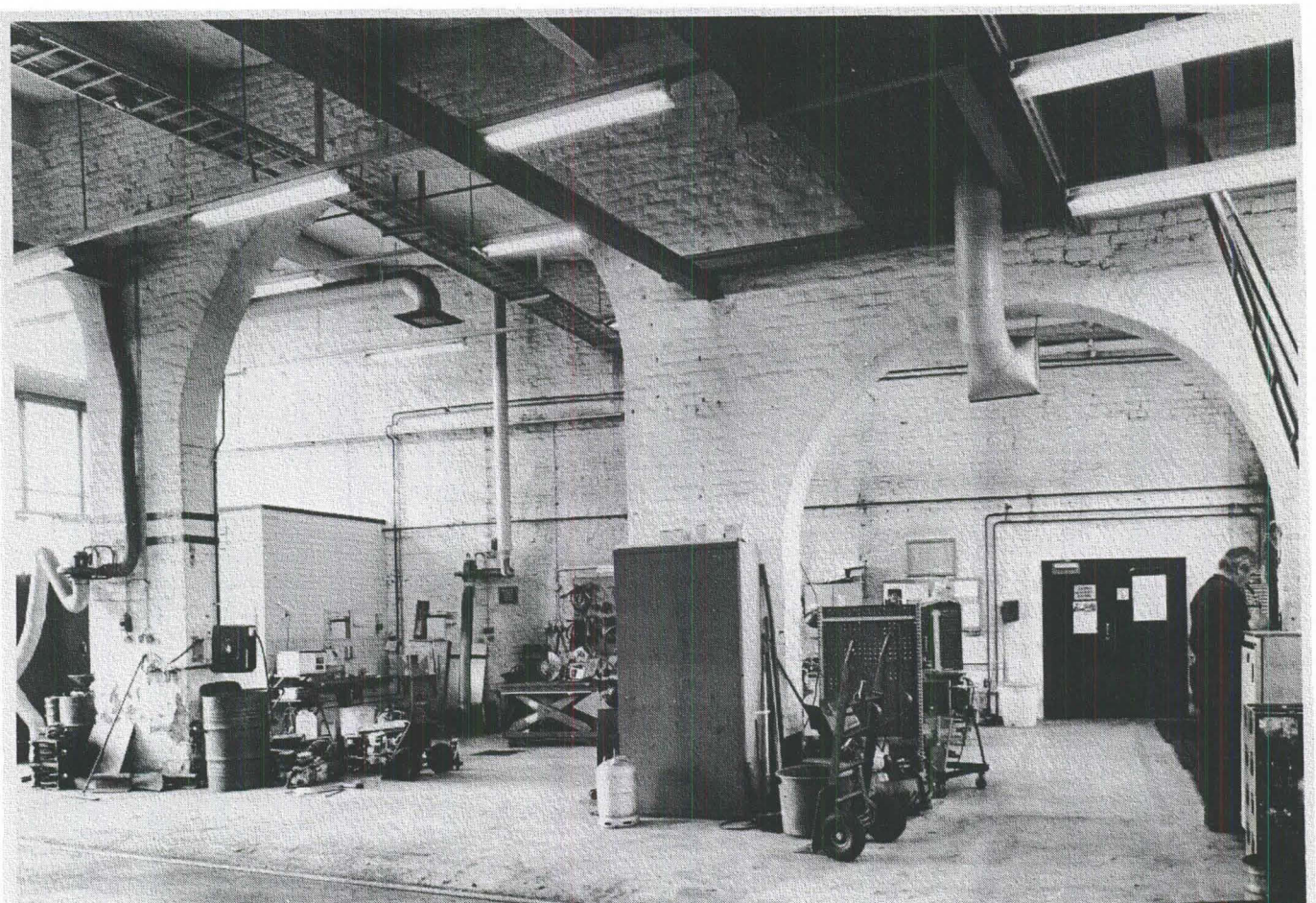
- Sisätilojensa osalta muutetut pilttuut

Sisätilojen tukirakenteet ovat betonia. Vanhat kantavattiiliväliseinät holvikaariaukkoineen on hävitetty tai tilat on alunperinkin toteutettu betonirakenteisina. Toisin kuin niissä veturitallien osissa, jossa alkuperäinen tilakaraktääri on säilynyt, sisätila on avointa korkeiden betonipilarien jäsentämää hallimaista tilaa. Läntisessä veturitallissa on opastinhuoltoa varten rakennettu välipohja rakennuksen eteläpäätyyn. Pohjoisessa veturitallissa on länsipäädyssä kaksikerroksinen huoltorakennusosa. Ikkuna-aukotuksista päätellen tila on saattanut olla alunperin yksikerroksinen.

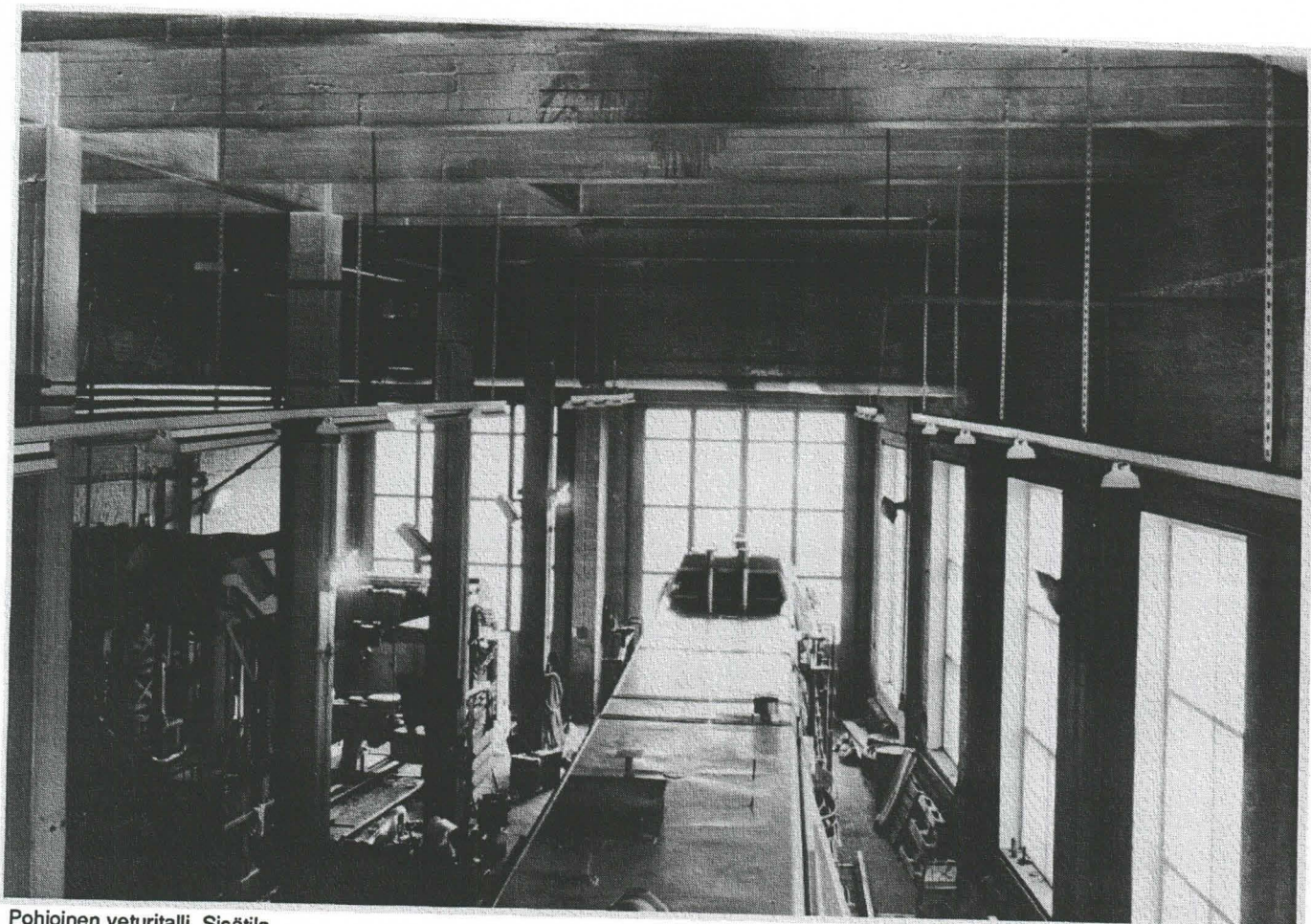


Eteläinen veturitalli. Säilyneitä tiiliväliseiniä kaariaukotuksineen.

Kuva Pia Pärevalo.

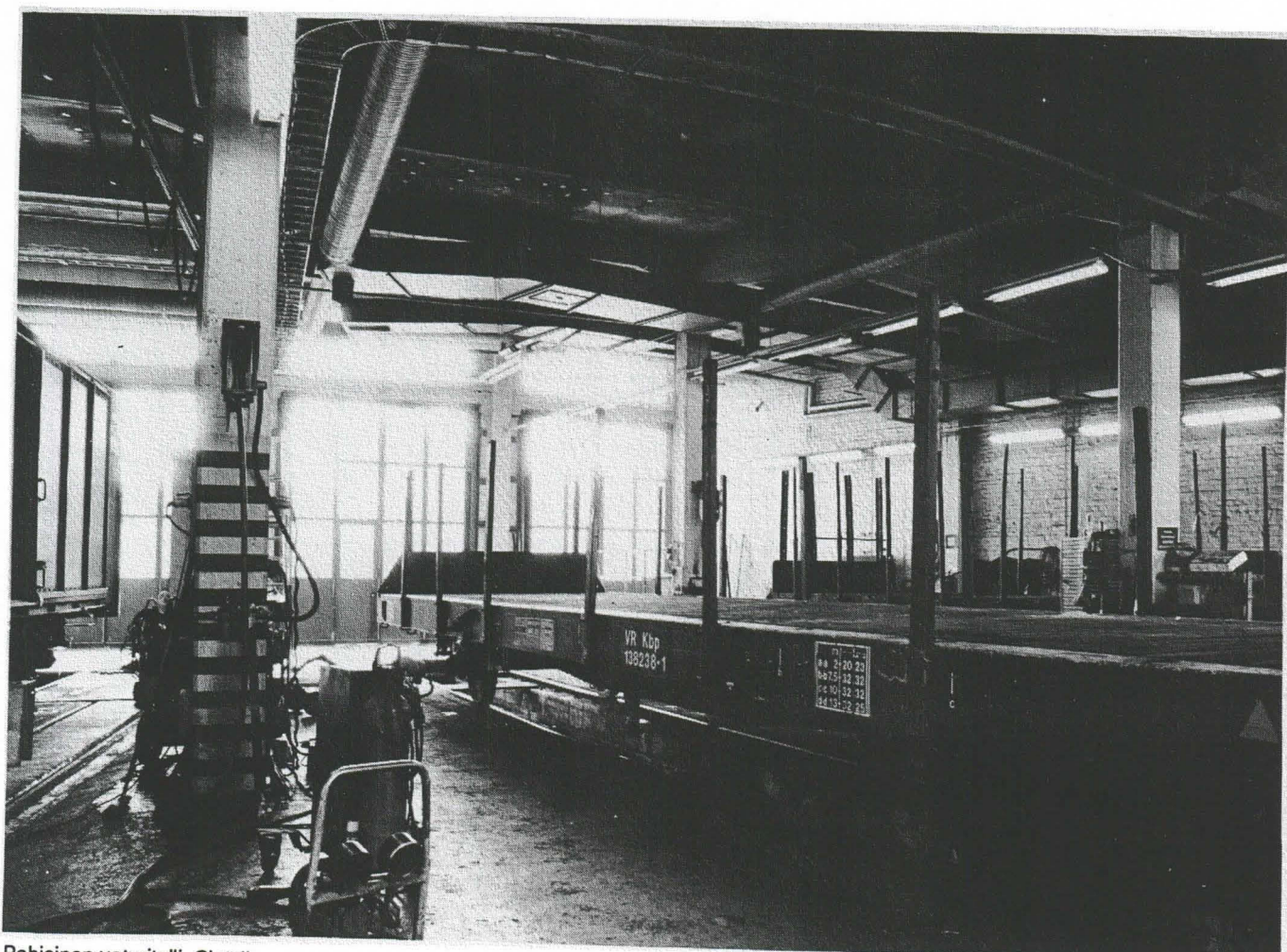


Eteläinen veturitalli. Säilyneitä tiiliväliseiniä kaariaukotuksineen.



Pohjoinen veturitalli. Sisättilä.

Kuva Pia Pärevalo.



Pohjoinen veturitalli. Sisättilä.

Kuva Pia Pärevalo.

#### 4.3.2 Pääpiirteitä julkisivuista muutoksineen

Julkisivut on jaettu viiteen kategoriaan: 1) pohjoisen veturitallin alkuperäisenä säilyneet julkisivun osat; 2) konttorirakennus ja sitä rajaavat veturitallien päätyjulkisivut; 3) eteläisen veturitallin säilyneet julkisivun osat; 4) muutetut ja korotetut julkisivut ja 5) pohjoisen veturitallin kaksikerroksinen osa

##### 1) Pohjoisen veturitallin säilyneet julkisivun osat

Kolmen pilttuun levyinen julkisivukatkelma on yhdessä konttorirakennuksen julkisivun kanssa esimerkki veturitallien ensimmäisestä rakennusvaiheesta 1800-luvun loppupuolelta. Yksikerroksisessa julkisivussa on tiiliprofilointikoristelu räystäiden alla, alkuperäiset tiilipilasterit pilttuita jakavien kantavien tiilisten väliseinien kohdalla sekä segmenttikaariset ikkuna-aukot.

Takajulkisivu on säilynyt muutoksitta. Svengin puolella oleellimmat julkisivumuutokset ovat ikkuna-aukoissa tapahtuneita muutoksia. Päätypilttuun kohdalla ikkunajäsentelyä on muutettu ilmeisesti välipohjan rakentamisen yhteydessä, jolloin ikkunan yhteyteen on rakennettu myös ovi. Kahdessa pilttuussa ikkunoiden kaariaukokohin on istutettu suorakaiteen muotoiset ovet. Tehdyt muutokset eivät kuitenkaan olennaisesti ole muuttaneet julkisivun jäsentelyperiaatetta. Julkisivuissa on luonnonkivisokkeli ja katossa huopakate.

##### 2) Konttorirakennus ja sitä rajaavat veturitallien päätyjulkisivut

Punatiilijulkisivuja jäsentävät segmenttikaariset ikkunat ja profiloitunut vinoneliöaiheiset koristeelliset tiilifriisit ensimmäisen ja toisen kerroksen välillä ja räystäään alla. Rakennuksen ensimmäinen kerros on korkeampi kuin kaksi ylempää kerrosta. Jäsentelyperiaatetta tapaa uusrenesanssityylisissä rakennuksissa. Ensimmäisen kerroksen korkeus on yksitoista metriä ja toisen ja kolmannen kerroksen korkeus, kummankin, seitsemän metriä.

Ikkunat on ryhmitelty keskiakselin suhteen symmetrisesti pareittain siten, että julkisivun keskiakselin molemmiin puoliin olevat ikkunat muodostavat tiiviimmin ryhmitellyt parit (2+2). Ensimmäisen kerroksen laidoilla olevat ikkunaparit ovat julkisivujen muita ikkunoita leveämmät. Toisen ikkunaparin yhteydessä on ovi. Piirustuksissa esiintyy ovi myös pohjoisemman ikkunaparin kohdalla. Tätä poikkeamaa lukuunottamatta pääjulkisivun jäsentelyä ei ole oleellisesti muutettu. Porrashuone ja porrashuoneen ovi on alkuperäisellä paikalla.

Rakennuksen takajulkisivussa on tehty ikkuna- ja parvekemuutos. Muutospiirustus on vuodelta 1952 (RhA:n arkisto, piirustusno 55(15)). Laajennusosan julkisivussa on tiili- ja sementtipaikkausta umpeenmuuratun ikkuna-aukon kohdalla. Uusien aukkojen tiiliholvi on alkuperäistä yksinkertaisempi. Laajennus on harjakattoinen, siinä on luonnonkivisokkeli ja katossa huopakate.

Konttorirakennusta rajaavat sen kummallakin sivulla veturitallien voimakkaan epäsymmetriset päätyjulkisivut. Tällaisia epäsymmetrisiä julkisivuja esiintyy myös muissa Suomen veturitalleissa kuten esimerkiksi Oulun veturitallisuunnitelmassa (Valanto 1982, 11). Ilmeisesti julkisivujen suunnittelussa käytettiin kaikkialla samoja tyyppipiirustuksia. Julkisivujen yläosassa on neljästä vinoneliöstä koostuva tiiliornamentti ja räystäiden alla koristeellinen tiiliprofilointi. Ikkunat ovat pieniruutuiset ja ikkunapuitteet puiset.

Oleellimmat muutokset ovat ikkuna- ja oviaukoissa. Kummassakin julkisivussa on ensimmäisen ja toisen kerroksen ikkunoita muutettu todennäköisesti välipohjan rakentamisen yhteydessä. Julkisivuissa näkyy tiilipaikkausta. Kummassakin päädyssä on

nykyisin myös sisäänkäynti. Eteläisen päätyjulkisivun ja konttorirakennuksen välissä on yksikerroksinen portiikkiniel.

### 3) Eteläisen veturitallin säilyneet julkisivun osat

Neljä päätypilttuuta ovat ainoa säilynyt katkelma siitä miltä eteläisen veturitallin julkisivu on alunperin näyttänyt. Julkisivu on jäsenneilty tiilipilasterein kantavien tiiliväliseinien kohdalla ja pilastereiden välisissä kentissä on segmenttikaariset ikkuna-aukot. Räystäiden alla oleva koristeellinen tiiliprofilointi on samanlainen kuin pohjoisessa veturitallissakin.

Ilmeisesti välipohjan rakentamisen yhteydessä alkuperäiset tallinovat on muutettu tiilipilastereiden jäsentämiksi ikkuna-aukoiksi. Suuret ikkunat ovat kaariaukotetut ja niissä on pieniruutuiset ikkunat. Ovien saranat ovat jäljellä.

1 1/2-kerroksista takajulkisivua jakaa horisontaalisti tiilifriisi, jonka yläpuoli on jäsenneilty matalin suorakaiteen muotoisin ikkunoin. Ikkunat on todennäköisesti rakennettu välipohjan rakentamisen yhteydessä. Ikkunoiden yläpuolella oleva tiiliholvaus poikkeaa muusta julkisivussa käytetystä tiilityypistä. Rakennuksessa on epäsymmetrinen harjakatto ja huopakate. Julkisivussa on luonnonkivisokkeli.

### 4) Korotetut julkisivut

Suurin osa veturitallien julkisivuista on veturitallien korotusvaiheesta 1950-luvulta. Lähes kaikki julkisivut on käytännössä uudelleen rakennettu. Julkisivujen jäsentely perustuu suuriin oviaukkoihin sekä ovien yläpuolelle sijoitettuihin suorakaiteen muotoisiin ikkunoihin.

Pieniruutuisten ikkunoiden puitteet ovat puusta. Uudet teräsprofiiliovet ovat pääosin 1980-luvulla tehdystä korjauksesta. Osa ovista muutettiin jo 1970-luvun lopulla, jolloin osa läntistä veturitallia muutettiin opastinmestarin työtiloiksi.

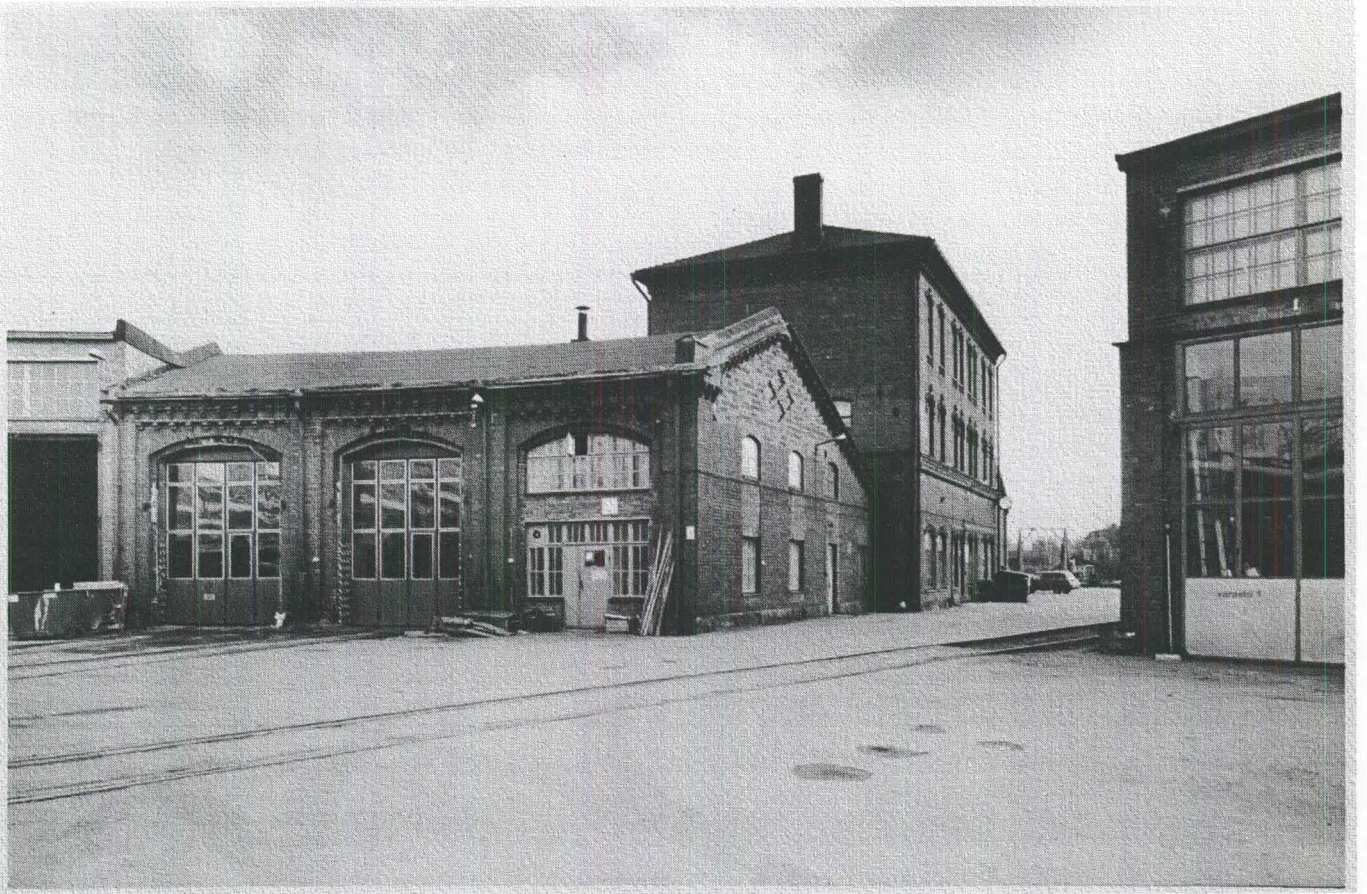
Läntisen veturitallin julkisivut ovat huomattavasti muita korkeammat ja myös julkisivujen yläosassa olevat ikkunat ovat kookkaammat kuin muissa korotetuissa julkisivuissa. Julkisivun tiilipilasterien vaakasuora koristeaihe esiintyy vain tässä julkisivussa. Päätyyn on puhkottu oviaukko opastinhuollon tiloja varten.

Osassa pohjoisen veturitallin pilttuita ei ole lainkaan tiilipilasterijakoa svengin puolella. Eteläisen veturitallin julkisivuun on käytetty osin tiiliä, jotka ovat peräisin alkupe- räisestä julkisivusta. Osassa julkisivua on betonisokkeli.

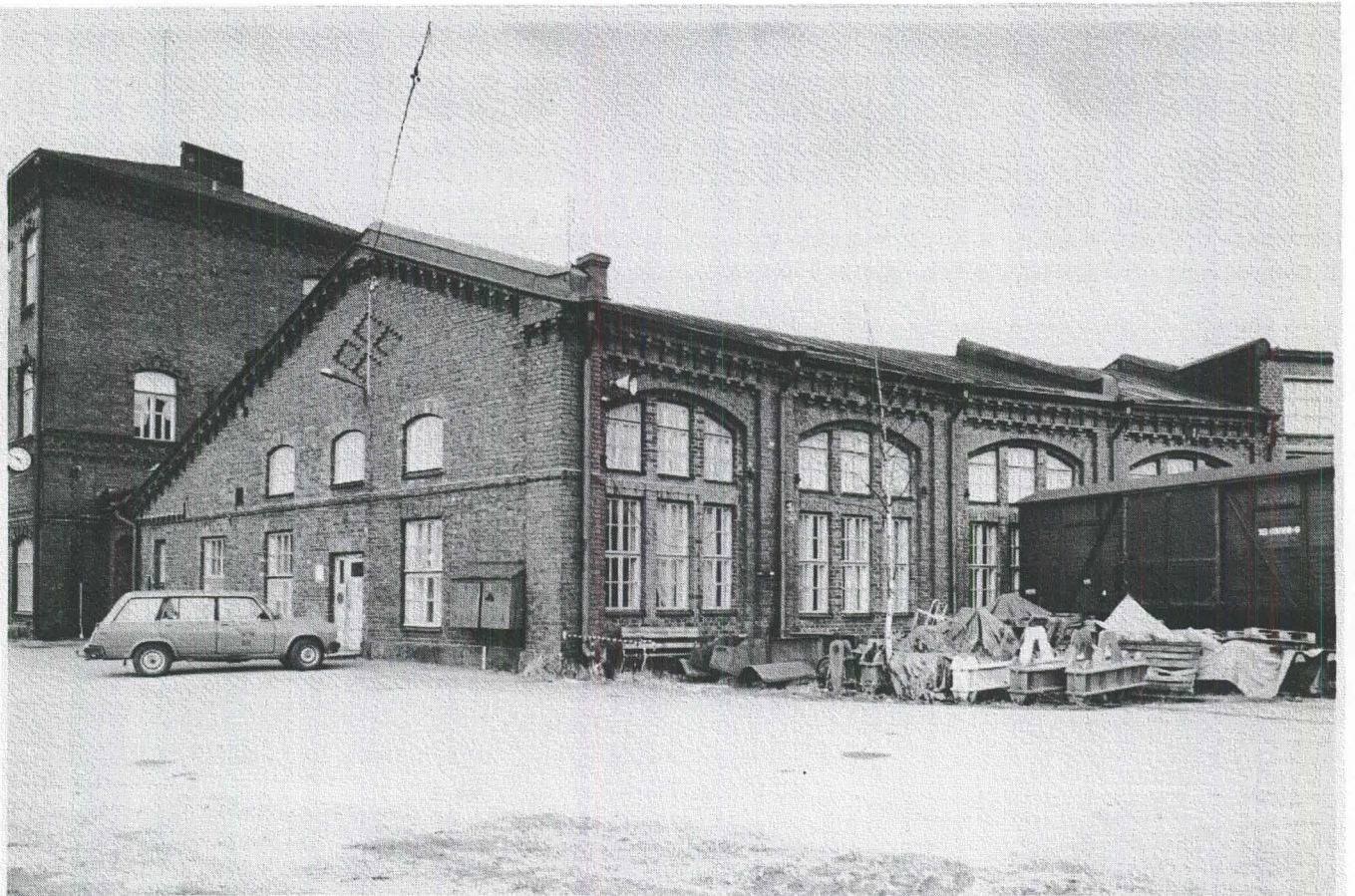
Takajulkisivuissa on sekä segmenttikaaren että suorakaiteen muotoisia ikkunoita. Viimeksimainituissa on joko suora betonipalkki tai tiiliholvaus. Ikkunat ovat pieniruutuiset ja ikkunapuitteet puuta. Julkisivut jakaantuvat kantavien väliseinien kohdalla tiilipilasterien jakamiin kenttiin. Yksi kenttä on aina yhden pilttuun levyinen.

### 5) Kaksikerroksinen osa

Julkisivut on jäsenneilty puolen kiven tiilipilasterein ja räystäään alla olevalla tiiliprofi- loinnilla. Takapäädyssä ja pitkissä julkisivuissa on muutoksia. Välipohjan raken- tamisen yhteydessä on rakennettu toisen kerroksen tiloille tarpeelliset ikkunat. Ikkunoiden kohdalla on tiilipaikkausta. Alkuperäinen julkisivujäsentely on nähtävissä läntisen pitkän julkisivun eteläpäässä. Ikkunat ovat korkeat suorakaiteen muotoiset ja niiden yläosassa on tiiliholvaus. Etujulkisivussa on uudet teräsrakenteiset huolto-ovet (RHA:n arkisto 1981). Rakennuksessa on luonnonkivisokkeli, musta huopakatto ja tiilisavupiiput.



Kuva Pia Pärevalo.



Säilyneitä julkisivun osia. Pohjoinen ja eteläinen veturitalli.

Kuva Pia Pärevalo.



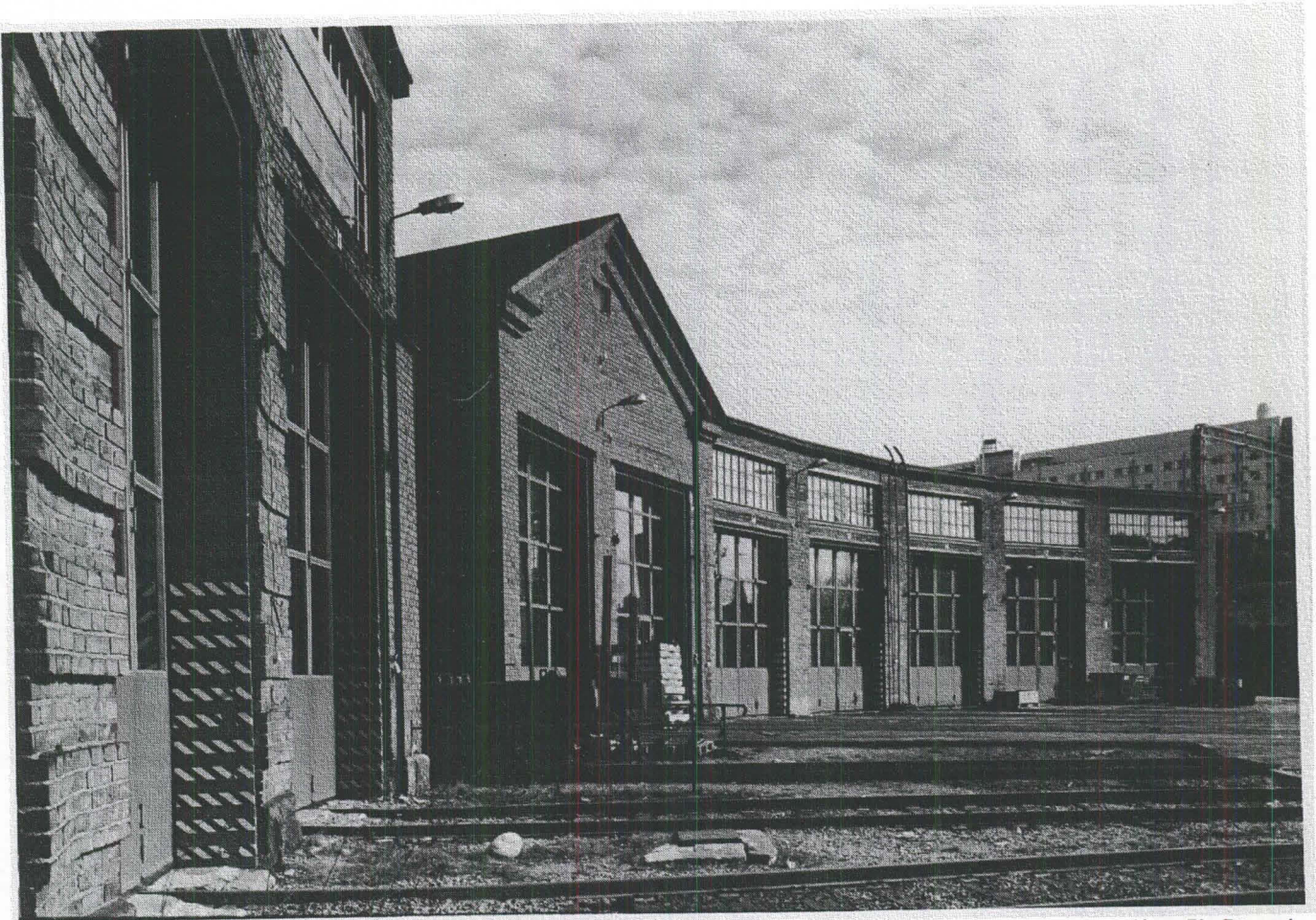
Kuva Pia Pärevalo.



Säilyneitä takajulkisivun osia. Pohjoinen ja eteläinen veturitalli.

Kuva Pia Pärevalo.





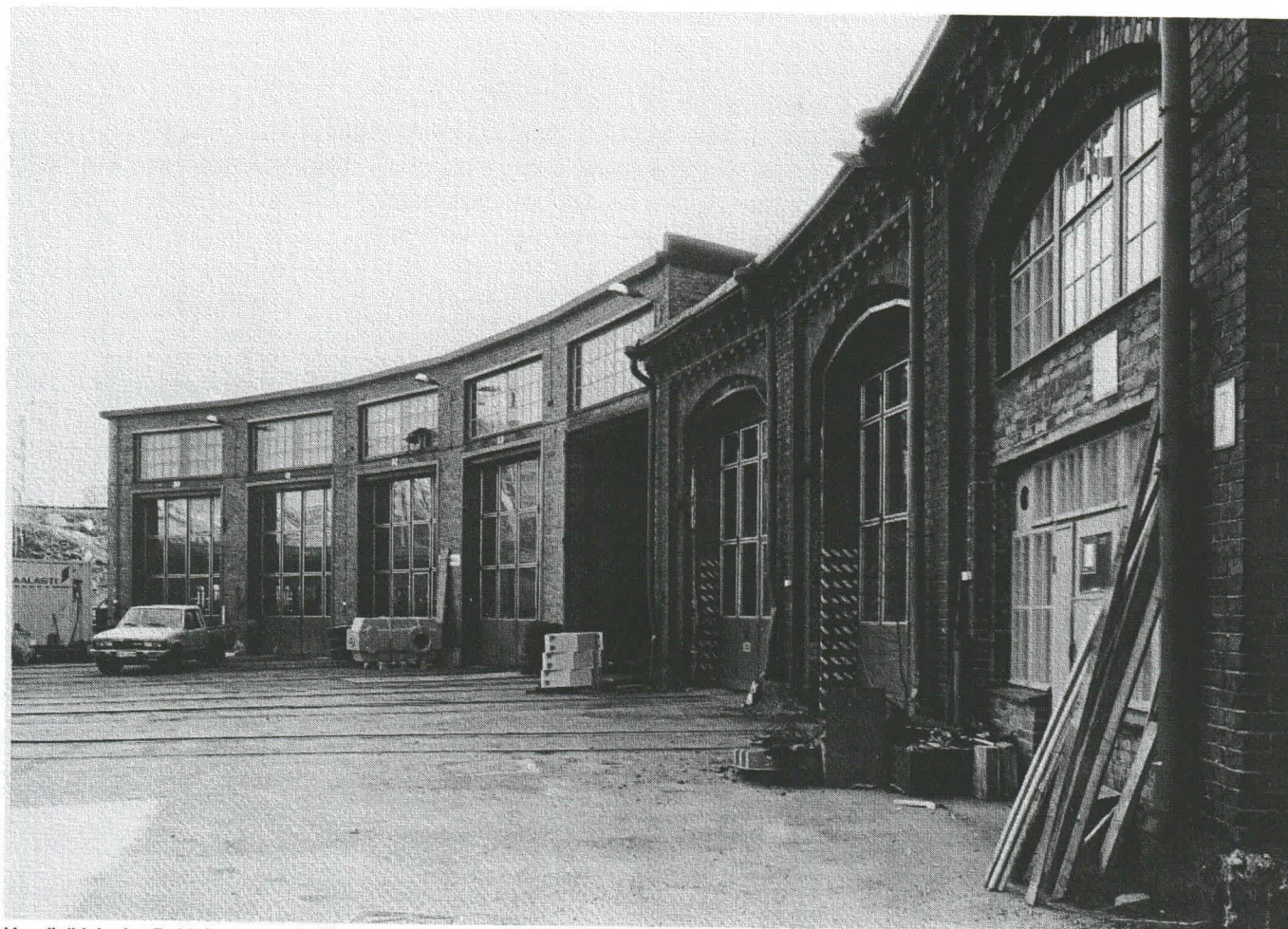
Kaarijulkisivuja. Pohjoinen veturitalli.

Kuva Pia Pärevalo.



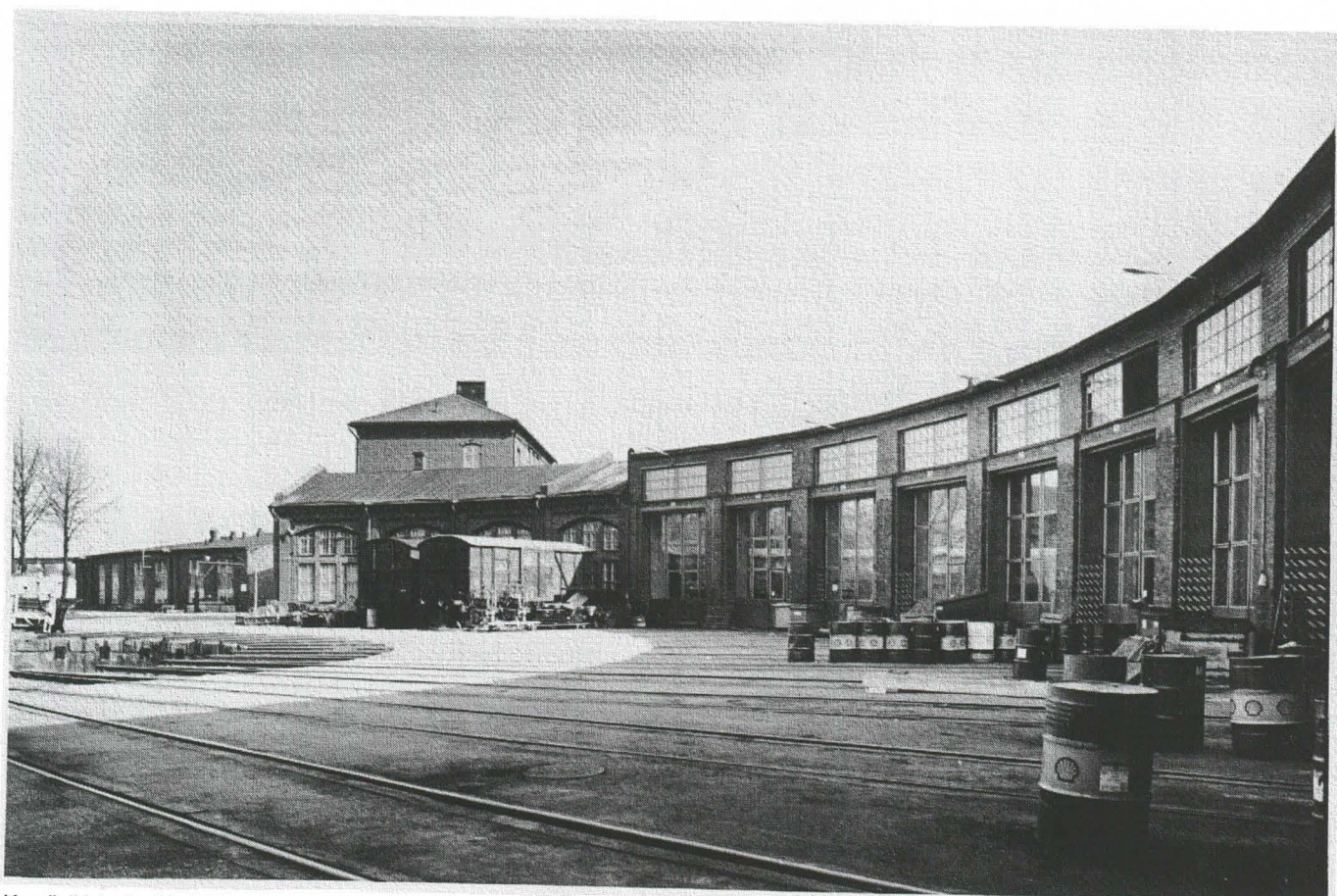
Kaarijulkisivuja. Pohjoinen veturitalli.

Kuva Pia Pärevalo.



Kaarijulkisivuja. Pohjoinen veturitalli.

Kuva Pia Pärevalo.



Kaarijulkisivuja. Eteläinen veturitalli.

Kuva Pia Pärevalo.

## 4.4 Asuinrakennukset ja asetinlaite

### 4.4.1 Veturitie 3, "Toralinna"

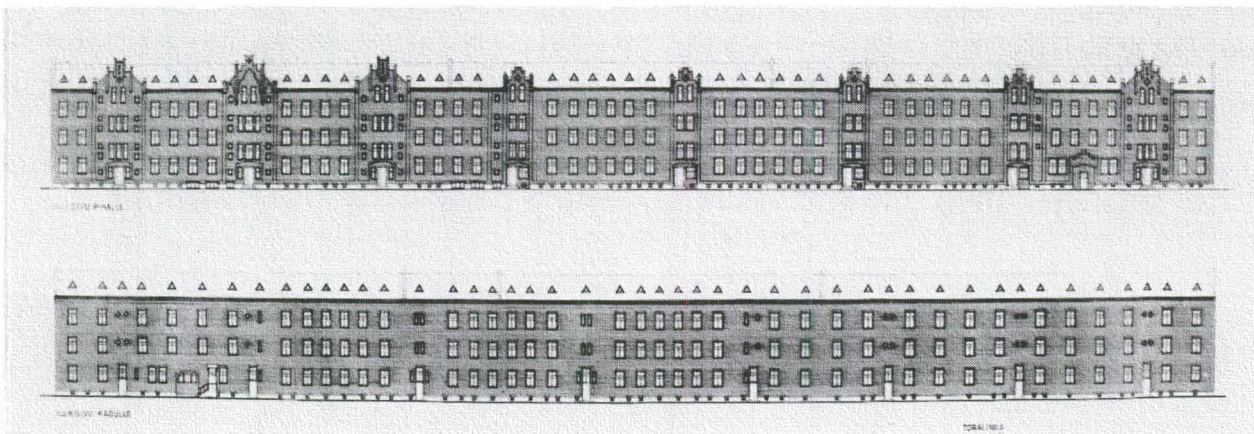
Rautatiemaisemaa radan länsipuolella hallitseva pitkä tiilinen asuinrakennus "Toralinna" on rakennettu kahdessa vaiheessa. Piirustukset on vuonna 1899 laatinut VR:llä työskennellyt arkkitehti Bruno Granholm (RhA:n arkisto, piir.no 43, L.97). Piirustuksissa rakennuksen keskellä rakennuksen pituussuuntaan kulkee kantava tiilimuuri, jossa on aukotus porrashuoneiden kohdalla. Huoneistotyyppinä on yhden huoneen ja keittiön sekä kahden huoneen ja keittiön asunto. Rakennuksen runkosyvyys on 12.5 m.

Rakennusta on jatkettu samaan tyyliin kolmen pohjoisimman porrashuoneen verran myöhemmin, ilmeisesti 1900-luvun alkuvuosina. Piirustukset ovat päiväämättä eikä niitä ole signeerattu (RhA:n arkisto, piir.no 44, L.97). Huoneistotyyppit ovat sama kuin vanhemmassa osassa. Ensimmäiseen kerrokseen oli sijoitettu myös maitokauppa ja sekatavarakauppa, sekä niiden huoltoja varten suunniteltu varastokäytävä.

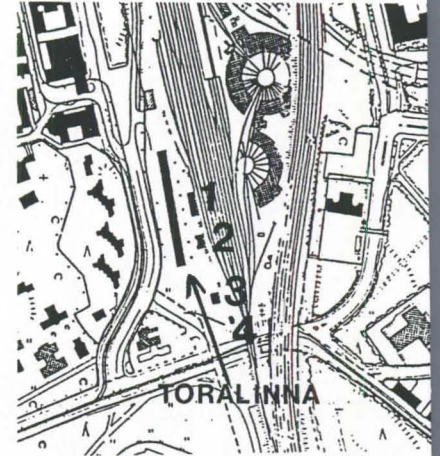
Kolmikerroksisen rakennuksen pääjulkisivu on radan puoleinen julkisivu eli pihajulkisivu. Pitkää epäsymmetristä punatiilijulkisivua jäsentävät porrashuoneiden englantilaista linna-arkkitehtuuria muistuttavat koristeelliset päätyaiheet, joissa on suippo-kaarria sekä porrastettuja tiilipäätyaiheita. Rakennuksen jatko-osa on tehty samaan tyyliin. Kadunpuoleinen julkisivu on vaatimattomampi.

Pitkänä linnamaisena rakennustyyppinä ja koristeelliselta tiiliprofiloinniltaan Toralinna oli sekä rakentamisajankohtanaan että sen jälkeenkin poikkeuksellinen maassamme, jolle sopiva vertailukohta olisi lähinnä Pietarin rautatieläisten asuinikasarmi (Joutsalmi 1994). Suomessa vastaavanlaisia rakennustyyppisiä ovat mm. samoihin aikoihin toteutetut armeijan rakennukset. 1970-luvulla rakennus oli usean vuoden tyhjiällä ja sitä uhkasi purkaminen. Nyttemmin rakennus on kunnostettu VVO:n asunnoiksi. Pihapiirissa on lehmusrivi ja kaksi puista VR:n asuinrakennusta. Rakennus pihapiireineen on hyvinhoidettu ja näyttävä kokonaisuus. Pihapiirin pohjoispuolelta on vuosien saatossa purettu useita asuinrakennuksia. Toralinnan sauna- ja pesutuparakennus, jossa V.I.Leninin kerrotaan käyneen saunassa, purettiin Veturitien levennyksen tieltä (Hakkarainen 1993).

Toralinna. Julkisivut 1:1000.



Lähde: Pasilan ja Vallilan rautatieympäristöjen kehittämissuunnitelma. TKK. Arkkitetuurin historian laitos 1/1987.

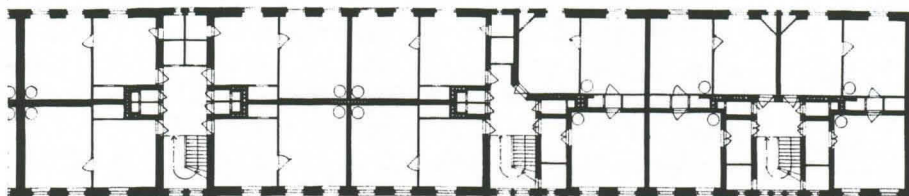


Asemapiirros

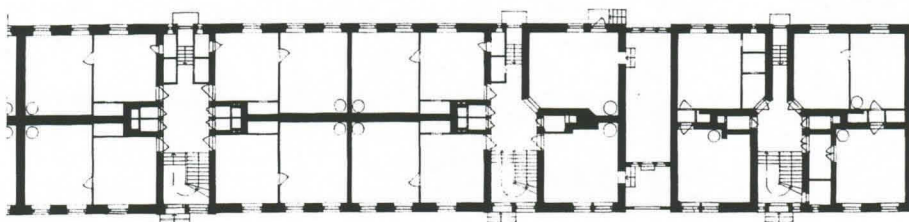


Toralinnan pihapiiri. Kuva Pia Pärevalo.

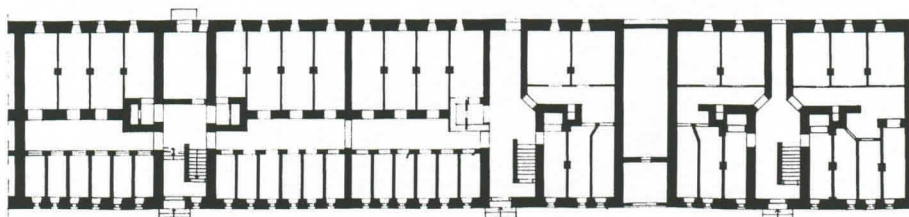
POHJAPIIRROS



2. KERROS



1. KERROS



KELLARI

TORALINNA

Toralinna. Pohjat 1:500.

Lähde: Pasilan ja Vallilan rautatieympäristöjen kehittämissuunnitelma.  
TKK. Arkkitehtuurin historian laitos 1/1987.

#### 4.4.2 Toralinnan pihapiiri, asuinrakennus no 1

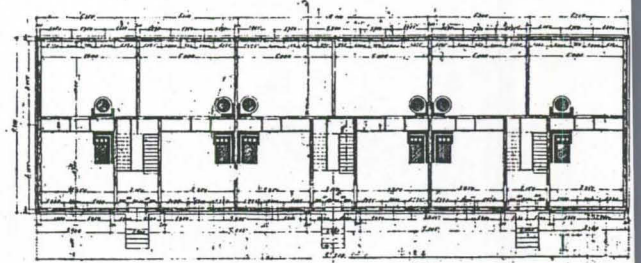
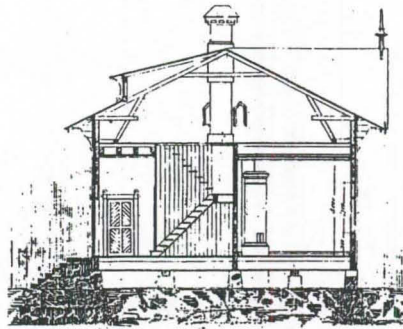


Kuva Ulla Korhonen-Wälkä.

Toralinnan pihapiirissä sijaitsevasta kahdesta asuinrakennuksesta pohjoisempi rakennettu arkkitehti Bruno Granholmin laatimien piirustusten mukaan vuonna 1890. Kysymyksessä on VR:n varhainen vuokrakasarmien tyyppiin kuuluva, jonka mukaan on ilmeisesti rakennettu asuintaloja eri paikkakunnille. Piirustuksen marginaalissa on maininta Haapamäestä ja Jyväskylästä.

Hirsirunkoisen rakennuksen keskellä kulkee rakennuksen pituussuuntaan kantava seinä, jonka yhteyteen on sijoitettu rakennuksen palomuurit. Huoneistotyyppinä on yhden huoneen ja keittiön asunto siten että kahdella asunnolla on aina yhteinen porashuone (RhA:n arkisto, piir.no 47, L.95). Nykyään rakennuksessa on kolme huoneen ja keittiön asuntoa, joilla kullakin on oma sisäänkäynti pihan puolelta.

Rakennus, joka on vanhin pihapiirin rakennuksista, on yksikerroksinen. "Nikkarityyppisessä" puujulkisivussa on koristeltuja puuleikkauksia ikkuna- ja ovikehyksissä ja kauniisti muotoillut kattopalkkien kannattajat. Rakennuksen radan puoleinen julkisivu on jäsennelty kahdella päätyaiheella.



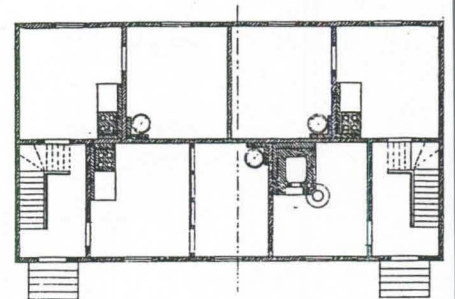
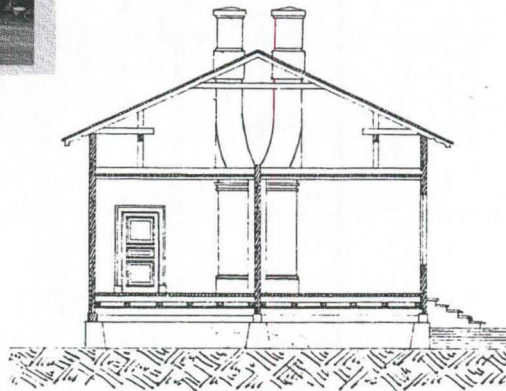
Asuinrakennus no 1. Leikkaus ja pohja. Alkuperäispiirustus.  
Lähde: Rautatiehallituksen piirustusarkisto.

#### 4.4.3 Toralinnan pihapiiri, asuinrakennus no 2



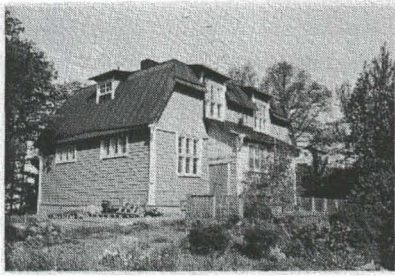
Kuva Ulla Korhonen-Wälkä.

Pihapiirin eteläisempi hirsirakenteinen asuinrakennus on yksikerroksinen, punaiseksi maalattu ja siinä on kaksi porrasta. Piirustuksista puuttuu päiväys ja allekirjoitus (RhA:n arkisto, piir.no 46, L.91). Rakennuksessa oli alunperin kolme yhden huoneen ja keittiön asuntoa sekä pesu- ja leivintupa. Myöhemmin leivin- ja pesutupa muutettiin asuintiloiksi, siten että rakennukseen tuli myös yksi isompi, kahden huoneen ja keittiön asunto (RhA:n arkisto, piir.no 46, L.91, 1958).



Asuinrakennus no 2. Leikkaus ja pohja. Alkuperäispiirustus.  
Lähde: Rautatiehallituksen piirustusarkisto.

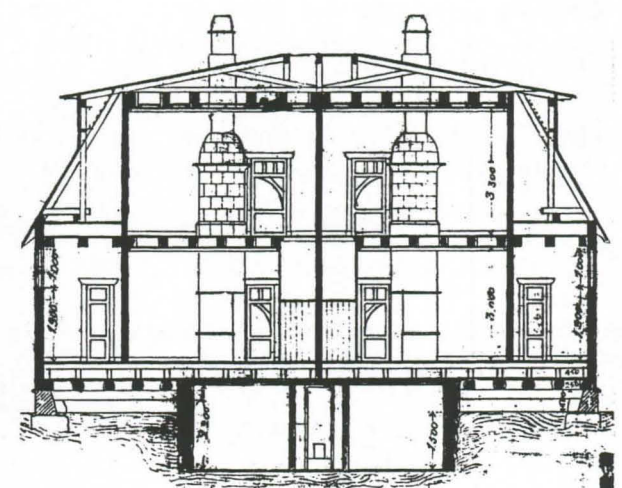
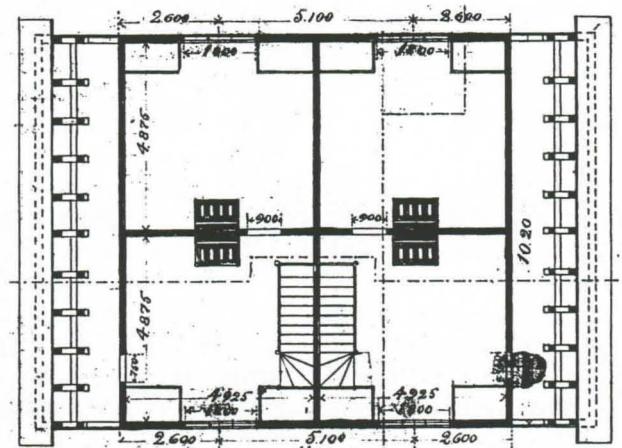
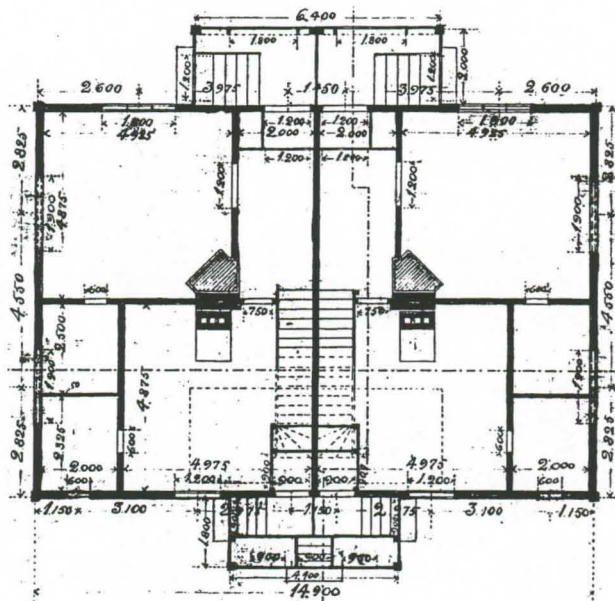
## 4.4.4 Varikon päälliköiden asuintalo, asuinrakennus no 3



Kuva Timo Lepistö.

Pasilan ratapihan lounaispuolisella mäennyppylällä sijaitseva puurakenteinen huvila on alunperin rakennettu kahden varikon päällikön asuintaloksi. Piirustukset on laatinut arkkitehti Bruno Granholm ja ne on päivätty 6.6.1908 (RHA:n arkisto piir.no 45, L.90). Varikon päälliköiden asuintalo oli ensimmäinen ns. "englantilaisen järjestelmän" mukaan rakennettu VR:n asuinrakennus (Hakkarainen 1993). Sanonta viittaa siihen, että asunnot oli sijoitettu rivitalotyypisest siten, että kumpaankin asuntoon kuului oma sisäinen porras.

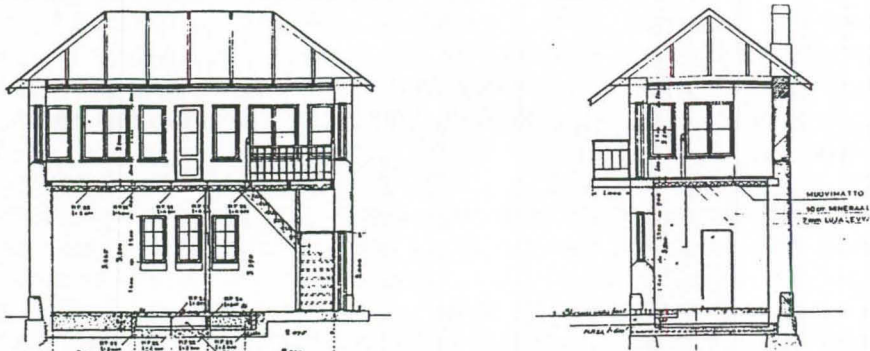
Symmetrisen paritalon asunnot ovat kaksikerroksisia siten, että yläkerrassa sijaitsevat makuuhuoneet. Rakennuksessa on kuistit radan ja pihan puoleisessa julkisivussa. Toisessa, länsijulkisivun eteläpuoleisessa kuistissa, on myöhemmin tehty kylpyhuone. Huvilan ulkoarkkitehtuurissa on jugend-leima, joka näkyy mm. koristeellisessa ikkuna- ja vuorilaudoituksessa. Sisätiloissa jugend-arkkitehtuurin ilme näkyy sekä tilaratkaisussa että ovien ja ikkunoiden yksityiskohdissa. Rakennus on hyvässä kunnossa ja siinä on edelleen kaksi VR:n työsuhteasuntoa.



Asuinrakennus no 3. Varikon päälliköiden asuintalo.  
Pohjat, leikkaus ja julkisivu radalle. Alkuperäispiirustus.  
Lähde: Rautatiehallituksen piirustusarkisto.

#### 4.4.5 Asetinlaite, rakennus no 4

Tiilinen asetinlaite, joka sijaitsee varikkoalueen eteläosassa, on rakennettu vuonna 1911. Rakennus on kaksikerroksinen.



Rakennus no 4. Asetinlaite. Leikkaukset. Alkuperäispiirustus.  
Lähde: Rautatiehallituksen piirustusarkisto.

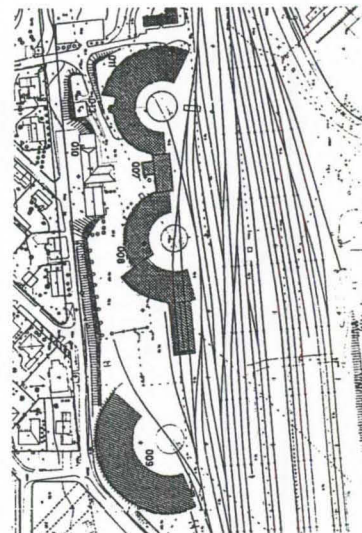


Kuva Timo Lepistö.

#### 4.5 Muut Suomen veturitallirakennukset

Sirkka Valannon laatimassa Suomen rautatieasemia koskevassa inventoinnissa todetaan, että Pasilan asema-alue veturitalleineen ja muine rakennuksineen muodostaa "mielenkiintoisen kohteen, joka vaatii tarkempia tutkimuksia" (Valanto 1982, 27).

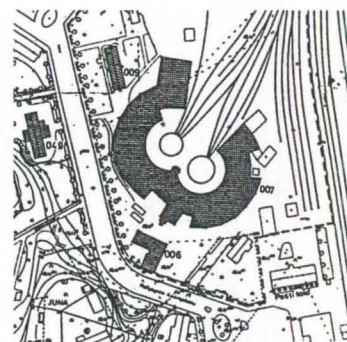
Pasilan veturitallien lisäksi on vastaavanlaisia tiilisiä veturitallirakennuksia säilynyt maassamme usealla paikkakunnalla. Merkittävimmät ja laajimmat kokonaisuudet ovat Kouvolassa, Tampereella, Kontiomäellä, Turussa ja Riihimäellä. Riihimäellä kaksi puolilympyränkaaren muotoista tallia on kytketty rinnakkain, siten että ne muodostavat kyljellään olevaa lukua kolme muistuttavan kuvion. Kouvolassa esiintyy sama kytkytyyppi kuin Pasilassakin. Toisin sanoen, veturitallit on kytketty peräkkäin siten että niiden välissä on konttorinivel. Kaksi pienempää, mutta merkittävästi rautatiemiljööseen liittyvää kokonaisuutta ovat Kuopion ja Karjaan veturitallirakennukset. Pieksämäen arkkitehtonisesti vaatimattomampi veturitallikokonaisuus on purku-uhan alainen. Yksittäisiä, pienempiä veturitalleja on useallakin Suomen rautatiepaikkakunnalla, mutta ne eivät miljöörarvoiltaan ole verrattavissa edellä mainittuihin kokonaisuuksiin.



Kouvola.

Museoviraston tutkijan mukaan (Joutsalmi 1994) Pasilan veturitallikokonaisuuden valtakunnallista merkittävyyttä ja arvoa korostaa

- 1) **Käytetty rakennustyyppi.** Verrattuna muihin Suomen veturitallirakennuksiin Pasilan veturitallit ovat arkkitehtuuriltaan huomattavan näyttävät.
- 2) **Volyymi laajuutensa vuoksi.** Pasilan veturitallit olivat aikanaan Suomen suurin veturitallikokonaisuus ja ovat sitä edelleen.
- 3) **Sijainti pääkaupungin pääraiteen varrella.**



Riihimäki.

## 5 VARIKKOALUEEN TEKNINEN KUNTO JA KÄYTTÖ

Veturitalleissa suoritettiin laajahko peruskorjaus 1970-lopulla. Suunnittelijana oli arkkitehtitoimisto Matti Wuorio. Toisen kerran veturitalleja korjattiin ja muutettiin 1980-luvun alussa, jolloin muutostyöt laati arkkitehti O. Lehtonen VR:n suunnitteluosastolla. Tällöin mm. pohjoisen veturitallin tavaravaunukorjaamo peruskorjattiin.

Toralinna on peruskorjattu vuonna 1987. Peruskorjauksen suunnittelijana oli arkkitehti Kosti Kuronen. Toralinnan pihapiirissä olevat kaksi puista asuinrakennusta on peruskorjattu vuonna 1987. Myös alueen kolmas puinen asuinrakennus on peruskorjattu ja hyväkuntoinen.

### 5.1 Rakenteiden kunto

Rakennukset ja rakenteet ovat pääosin teknisesti hyväkuntoiset. Rakennuksissa ei päällisin puolin näy pahoja painumia eikä halkeamia ja rakennusten luonnonkiviperustus on hyvä. Osa luonnonkivisokkelia on peruskorjauksissa ja julkisivuja uudelleen rakennettaessa päällystetty betonisokkelilla. Taikin korjausrakentamisen kurssin yhteydessä vuonna 1994 tehtiin rakennuksista silmämääräinen kuntoarvio. Kuntoarviossa todettiin mm. seuraavaa:

- Rakennusten rungot ovat hyväkuntoisia.
- Rakennusten julkisivut ovat hyväkuntoisia tiilijulkisivuja. Merkittävin havaittu vaurio oli konttoriosan tiilijulkisivussa oleva suurehko halkeama, jonka alkuperä olisi syytä selvittää.
- Suurin osa ikkunoista on ulkopuolelta hyväkuntoisia. Osassa suuria ikkunoita on sisälaseina hyväkuntoisia lämpölaseielementtejä. Etelään-/lounaaseen päin olevista ikkunoista osa on huonokuntoisia. Näitä on noin 30% kaikista ikkunoista. Arviolta puolet niistä on uusittava. Tiloihin johtavat ovet ovat suurelta osin hyväkuntoisia.
- Vesikatoissa esiintyy vesivuotoja vuosittain. Katoilla olevat tiilipiiput ovat melko rapautuneita ja kunnostuksen tarpeessa.
- Pohjoisen veturitallin pohjoisnurkalla on täyttömaa selvästi korkeammalla tasolla kuin hallin lattiataso. Ympäristön korkeusasemaa olisi syytä alentaa, jotta vältetään seinän kosteusvaurioita.

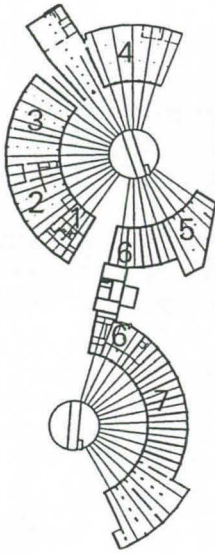
### 5.2 Ympäristöhaitat

Kiskotetuissa veturitalleissa lattia on voimakkaasti kallistettu. Lattiassa on lähes koko rungon pituudelta huoltomonttuja. Lattia ja erityisesti huoltomontut ovat öljyn likaamia ja tiloissa on voimakas koneöljyn tuoksu. Huoltomonttujen rakenteista on syytä tehdä tarkemmat tutkimukset öljyn maaperään imeytymisestä ja selvittää mitkä ovat ympäristön likaantumisen terveysvaikutukset. Myös ulkotiloissa saattaa olla maahan valunutta koneöljyä ja muita ympäristöä likaavia aineita.



### 5.3 Rakennusten nykyinen käyttö

- 1 VARASTO- JA TOIMISTOTILOJA
- 2 OPASTINHUOLTO
- 3 RADANHUOLTO KALUSTOA
- 4 TAVARAVAUNU-KORJAAMO
- 5 VUOKRATTU
- 6 SOSIAALI- JA VIRKISTYSTILOJA
- 7 TYÖMAARUOKALA



Veturitallien nykyinen käyttö on osoitettu oheisessa kartassa. Konttorirakennuksen toinen ja kolmas kerros ovat tyhjinä Valtion rautateitten Helsingin rautatiepiirin koulutustilojen siirryttyä pääkonttorin tiloihin. Alueen asuinrakennukset ovat asuinkäytössä.

### 5.4 Veturitallien tulevaisuuden käyttömahdollisuuksista

Pasilan veturitallit ovat perusrakenteeltaan selkeitä ja ne on helppo muuttaa erilaisiksi tiloiksi kokonaisuuden kärsimättä. Pääosa tiloista on 100-150m<sup>2</sup> suuruisia veturien korjaushalleja. Hallien runkosyvytydet vaihtelevat 17-25 metriä ja pulpettikattoisten hallien korkeus 5-7.5 metriä. Koska veturitallit koostuvat usean rakennuksen ryhmästä, voi niissä samanaikaisesti olla useita yrityksiä tai eriluonteista toimintaa. Tilarakenteeltaan joustavina veturitallit ovat tulevaisuudessa muutettavissa paitsi teollisuuteen myös muuhun yritys- ja palvelukäyttöön. Myös arkkitehtoniset korjausperiaatteet voivat vaihdella. Veturitallien tilalliset ja arkkitehtoniset arvot painottuvat erityisesti niihin kohtiin, joissa vanhat kantavat tiiliväliseinät ovat epäsymmetrisine tiilikaariaukkoineen säilyneet ja pilttuut avautuvat näyttäväksi sisätilasarjoiksi. Näihin kuuluu ennen kaikkea eteläisen veturitallin tilasarja. Tähän osaan tulisi sijoittaa toimintoja, jotka tarvitsevat suuria toisiinsa liitettäviä tiloja. Alkuperäisen tilallisen luonteen säilyttämiseksi on tärkeää, että alkuperäiset tilayksiköt erikorkuisine holvikaariaukkoineen ja rungon poikittaissuuntaisine tiiliväliseinineen säilyvät eheinä ja että tiloja ei rikota pitkittäissuuntaisilla käytäväjärjestelmillä.

Pilttuiden korkeus mahdollistaa keveiden parvityyppisten tilojen rakentamisen aina yhden tilayksikön eli pilttuun sisällä. Uudet rakenteet tulisi kuitenkin irrottaa olevista rakenteista niin että muutokset ovat selkeästi näkyvissä, ja että alkuperäinen tilavaihtelu säilyy eheänä. Muut, rationaalisin ja yksinkertaisin teräsbetonirakentein toteutetut sisätilat ovat ilmeeltään teollisia ja antavat väljemmät mahdollisuudet tulevaisuudessa sisätilojen rajummillekin muutoksille. Rakenteet ja ulkoseinät tarjoavat tällöin lähinnä kuoren, jonne toiminnat ja niitä myötäilevä arkkitehtuuri ja rakenneratkaisut voivat sijoittua. Ilmapiiiriä voidaan säilyttää jos kaikkea ajan myötä tullutta patinaa ei tarvitse hävittää. Toimintojen taitavalla valinnalla ja tilojen luonne huomioon ottaen voidaan vanhimpia osia säilyttää lähes muuttumattomina. Muutosta sietävissä osissa voi taas näkyä reilu uudisrakentamisen jälki. Näihin kuuluvat varsinkin ne veturitallien osat, joista vanhat tiiliväliseinät on purettu, ja jotka on käytännössä uudelleen rakennettu. Näissä osissa korostuvat ennen kaikkea rakennusten kaupunkikuvalliset arvot. Keskirakennus eli konttori on tilankäytön luonteeltaan sopiva toimistoluokka- tai vastaavaan käyttöön.

Oman lisänsä ulkotilojen käyttöön antavat veturitallien puolipyöreät pihatilarajat ja keskirakennuksen taakse syntyvä vanhojen tallijulkisivujen reunustama piha. Eteläisen veturitallin edessä oleva kaareutuva pihatila-aukio avautuu länteen ja sopii erinomaisesti osaksi puistoa tai muuta julkista tilaa. Kaarevista tiloista muodostuvan

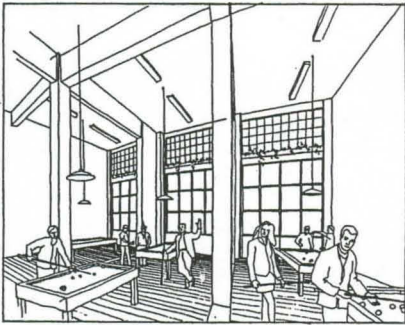
aukiotilasrjan näyttävä aihe on konttorirakennuksen tiilijulkisivu sitä rajaavine veturitallien epäsymmetrisine päätyjulkisivuineen. Pihatiloissa kääntölavojen ympäröivät kuopat, joiden kehämuuri on graniittia, ovat rakennusten ulkoarkkitehtuuria täydentävä aihe, joka antaa hienoja lähtökohtia mahdollisen puiston tai julkisen aukion suunnittelulle. Kääntölavojen ohella alueella säilyneet vesipumput ovat säilyttämisen arvoiset esimerkkinä alueen teollisuushistoriasta.

Mikäli Keski-Pasilan suunnittelussa tulevaisuudessa päädytään koko alaratapihan poistoon, veturitalleja ympäröivä maantaso on hyödynnettävissä aivan toisella tavalla kuin nykyisin. Tällainen tilanne mahdollistaisi veturitallien alueen liittymisen aikaisempaa luontevammin osaksi Eläintarhan-Töölölahden muodostamaa kaupunkikokonaisuutta ja antaisi mahdollisuuden hyödyntää koko alueen käyttöä laajempaan kaupunkialueella palvelevia toimintoja ajatellen.

Toralinna ja sen pihapiirissä olevat puiset rakennukset on suunniteltu ja rakennettu asuinrakennuksiksi. Rakennusryhmä muodostaa mittakaavaltaan miellyttävän miljöö, jolle tulevaisuudessakin luontevin käyttö on asuinkäyttö. Pihapiirin pohjoisosassa, josta on purettu rakennuksia, on mahdollisuus pihapiirin täydentämiseen. Pihapiirin jatkoksi voidaan muodostaa kokonainen puutalorivi eheyttämään pihatilaa. Kysymykseen tulevat esimerkiksi vanhat, muualla kaupungin alueella purettaviksi tuomitut hirsitalot.

#### 5.4.1 Teknillisen korkeakoulun harjoitustyö 1987

TKK:n arkkitehtuurin historian laitoksella on vuosina 1985-86 tehty ryhmätyö, jossa selvitettiin Pasilan rautatieympäristön fyysisiä ulottuvuuksia ja havainnollistettiin sen rakennushistoriallisia arvoja sekä esitettiin käyttösuunnitelma koko alueelle siten, että rakennushistoriallisia arvoja voidaan suojella ja säilyttää. Selvityksessä todetaan mm. että "ratapiha-alue muodostaa Pasilassa kaupunkirakenteellisesti monipuolisen ja tärkeän vyöhykkeen...suurmuotona se on tärkeä vapaa-alue kahden tiiviin kaupunginosan välissä. Historiallisena dokumenttina vaunuhallien, ratapihan ja Toralinnan alue on vielä ehjä kokonaisuus"(TKK 1987, 65). Selvityksessä esitetään vaunuhalleja valtionrautateiden ammattikoulutuskeskukseksi.



#### 5.4.2 TAIK:in korjausrakentamiskurssi 1994

Taideteollisen korkeakoulun koulutuskeskuksen järjestämällä korjausrakentamisen kurssilla vuonna 1994 veturitallien tiloihin ideoitiin toimintoja, joissa tilojen erityisominaisuudet voidaan hyödyntää mahdollisimman pienin muutoksilla. Tällaisia toimintoja ovat mm. autojen ja veneiden kunnostus, orkesteribändien harjoitustilat, erilaiset liikuntatilat ja retkeilymajatilat. Suuret pihatilat sopivat erilaisten ulkoilmatilaisuuksien järjestämiseen.

#### 5.5 Leppävaaran raiteitten leventämissuunnitelmat 1994

Leppävaaran lisäraiteitten teknisessä yleissuunnitelmassa 19.4.1994 rata-alueella levitetään kahden raideparin verran länteen. Lähes koko pohjoinen talli, keskirakennus ja osa eteläisestä tallista säilyvät. Kuitenkin läntisemmän uuden raiteen ja erityisesti maaluisen takia suurin osa eteläisestä tallista ja osa pohjoista tallia olisi purettava. Rakentamalla esitetyn maaluisen tilalle tukimuuri, purkaminen voitaisiin minimoida. Kaikkein arvokkaimpien sisätilojen osalta eteläisissä veturitalleissa selvittäisiin vain vähäisillä muutoksilla.

## 6 KAAVOITUSTILANNE JA LAUSUNNOT

### 6.1 Helsingin Yleiskaava 1992

Helsingin Yleiskaava 1992:ssa (Kvsto 9.12.1992) Keski-Pasilan alue on merkitty keskustatoimintojen alueeksi. Alueelle saa rakentaa tiloja hallinnon, kaupan, palvelujen, asumisen ja virkistyksen sekä alueelle tarpeellisen yhdyskuntateknisen huollon ja liikenteen käyttöön. Veturitallien ympäristö sisältyy yleiskaavan kulttuurihistoriallisesti arvokkaisiin alueisiin. Tietoja rakennuksista on esitetty yleiskaavan toteuttamissuunnitelmaan sisältyvässä rakennussuojelun liiteosassa.

### 6.2 Kaupunginmuseo

Kaupunginmuseon selvityksessä, joka käsittää kaikki kantakaupungin teollisuusympäristöt, pidetään Pasilan varikkoalueen rakennusryhmää "teollisuushistoriallisesti arvokkaana ja Toralinnaa rakennushistoriallisesti ja arkkitehtonisesti arvokkaana rakennuksena"(kaupunginmuseo 1993).

Kaupunginmuseon 17.10.1994 antamassa lausunnossa todetaan, että veturitalleilla ja VR:n asuintaloilla on erittäin suuri paikallinen merkitys nimenomaan Pasilan ja rautateiden historiaan liittyvinä rakennusmuistomerkkeinä ja että Pasilan varikko ja VR:n asuintalot yhdessä ovat kiistatta merkittävä kulttuurihistoriallisesti arvokas kokonaisuus.

### 6.3 Museovirasto

Museovirasto on viraston pyynnöstä 24.10.1990 antanut varikkoalueesta lausuntonsa. Lausuntoon liitteenä oli museoviraston tekemä luonnos Pasilan asema-alueesta suojeluesitystä varten, joka koskee asetuksen 480/85 mukaisia rakennuksia. Ehdotus koskee asetinlaitetta, kolmea puista asuinrakennusta, konttori- ja varastorakennusta ja veturitalleja. Museovirasto esittää, että asemakaavassa otetaan huomioon esityksen sisältämät suojelunäkökohdat. Lisäksi museovirasto pitää tärkeänä, että Toralinna, jota asetus valtion omistamien rakennusten suojelusta ei koske, saatetaan pihaisutuksineen asemakaavasuojelun piiriin.

## 7 YHTEENVETO

Pasilan veturitallien merkitys on tärkeä sekä Helsingin teollistamisvaiheen että Valtion rautateitten historian ja rakentamistoiminnan monumenttina. Teollistuminen oli ensisijainen edellytys koko nykyisen Suur-Helsingin syntymiselle ja veturitallien muodostama alue on Helsingin taaksejääneen teollistumisvaiheen vaikuttava muistomerkki. Huomattakoon, että teollistumisaikakauden 1860-1950 tyyppillisin pienimuotoinen tehdasympäristö on huomattavalta osaltaan jo kadonnut Helsingistä. Valtion rautateitten historiassa veturitallit ovat eräs keskeinen esimerkki rautateitten vuosisadan vaihteessa harjoittamasta teollisuusrakentamisesta, joka, vaikka olikin luonteeltaan vaatimatonta ja tekniikaltaan ja arkkitehtoniselta muotoilultaan kehittämätöntä, perustui selkeisiin tyyppiratkaisuihin, joiden pohjalta syntyivät monet maamme rautatieympäristöille luonteenomaiset rakennustyytit näyttävine hallitilasarjoineen.

Myöhemmin tehdyt muutostyöt ja purkamiset vaikka ovatkin muuttaneet veturitallien alkuperäistä ilmettä varsinkin sisätilojen osalta, eivät ole oleellisesti muuttaneet veturitallien perusluonnetta. Veturitallit vaikka osin purettunakin muodostavat ehjän ja aidon miljöö, jollaisen arvo on aina paljon yksittäisten rakennusten arvoa suurempi. Tällä hetkellä Pasilan veturitallit ovat merkittävä rakennus- ja teollisuushistoriallinen kokonaisuus, jolla on myös kiistatonta valtakunnallista arvoa. Veturitallien lisäksi Pasilan rautatiemiljööseen kuuluu olennaisen osana Toralinna, tiilinen asetinlaite ja kolmen puisen asuinrakennuksen muodostama ryhmä. Toralinna ja puiset asuinrakennukset ovat yhdessä Länsi-Pasilassa säilytettyjen puisten rakennusten kanssa tällä hetkellä ainoat jäljellä olevat muistomerkit Pasilan esikaupungin vanhimmasta asutusvaiheesta.

Pasilan varikon suojelun perusteina tuodaan tässä selvityksessä julki paitsi rakennusten historiaan sisältyvät arvot, myös rakennusten monipuoliset kaupunkikuvalliset, käyttö- ja toiminnalliset arvot ei pelkästään Pasilaa vaan laajempaan Eläintarhan-Töölönlahden kaupunkialuetta ajatellen.

## 8 LÄHTEET

Hackzell Kaija, Viertotietä itään ja länteen. Helsingin vanhoja kortteleita 3. Sanoma Oy 1988.

Hakkarainen Helena, Pasila - työväen esikaupunki. Helsingin kaupunginmuseon vuosikirja Narinkka 1985.

Hakkarainen Helena, Teollisuusalueiden inventointitutkimus. Helsingin kaupunginmuseo. Julkaisematon.

Harjunpää A., Kajaste P., Laakkonen J., Lyytikäinen E., Pasilan Veturitallit - Uuskäyttö ideointi. TAIK Koulutuskeskus. Korjausrakentamiskurssi 1994.

Helsingin yleiskaava 1992. Selostus. Kvsto 9.12.1992. Kaupunginkanslian julkaisusarja A 31/1992.

Helsingin yleiskaava 1992. Toteuttamissuunnitelma. Liite Rakennussuojelu. Kaupunginkanslian julkaisusarja A 11/1992.

[Korhonen-Wälmä U.], Pasilan veturitalli. Perustietoja veturitalleista ja veturitallit Leppävaaran lisäraiteitten suunnittelussa. Kaupunkisuunnitteluvirasto. Pasila-projekti 19.8.1994

Pasilan ja Vallilan rautatieympäristöjen kehittämissuunnitelma. TKK. Arkkitehtuurin historian laitos. 1/1987

Pohjola Vesa, Haminan vanha veturitalli. Käyttö- ja kehittämissuunnitelma. Diplomityö. Teknillinen korkeakoulu, Arkkitehtiosasto 1994.

Suomen Valtionrautatiet 1862-1912, osat I-II. Helsinki 1916.

Tammelin Väinö, J., "Helsingin ratapihakysymysten edelleenkehittelyä asemakaavallisia näkökohtia silmälläpitäen", Teknillinen Aikakauslehti no 4, 1928.

Teknillinen Aikakauslehti -1929.

Tekniska Föreningens i Finland Förhandlingar no 2 1927 ja no 2 1929

Valanto Sirkka, Suomen Rautatieasemat vuosina 1857-1920. Museovirasto. Rakennushistorian osasto. Julkaisu no 11, 1/1982.

Valtionrautatiet 1912-1937, osat I-II. Helsinki 1937.

### Arkistot

Helsingin kaupunginmuseo (HKM), kuva-arkisto.

Helsingin kaupunki, kaupunginarkisto (HKA), kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosaston arkisto

Helsingin kaupunki, kaupunginarkisto (HKA), kiinteistöviraston kaupunkimittaosaston arkisto

Helsingin kaupunki, rakennusvalvontaviraston (Rakvv) arkisto.

Rautatiehallituksen arkisto (RhA), piirustuskokoelma.

### Haastattelut

Sinikka Joutsalmi, tutkija, Museovirasto

Haastattelut VR:n varikolla



Pohjoinen veturitalli. Sisätily.  
Kuva Pia Pärepaio.

JULKAISUJA

Sarjassa ovat aiemmin ilmestyneet seuraavat julkaisut:

- |         |  |
|---------|--|
| 1995: 1 | Kamppi kauppakeskuksena  |
| 1995: 2 | Liikenteen kehitys Helsingissä vuonna 1994                               |
| 1995: 3 | Länsi-Jollaksen kaakkoisosan rakentamistapamääräykset                    |
| 1995: 4 | Kauppatorin kokonaissuunnitelma  |
| 1995: 5 | Kestävään Helsinkiin<br>Kaupunkirakenne - Liikenne - Energia - Elinkaari |
| 1995: 6 | Kontulan asuinrakennusten kunto ja korjauskustannukset                   |
| 1995: 7 | Kaavoitus- ja liikennesuunnitteluohjelma vuosille 1995-2000              |
| 1995: 8 | Liikenteen sujuvuus Helsingissä vuonna 1995                              |
| 1995: 9 | Liikenneonnettomuudet Helsingissä vuonna 1994                            |

ISSN 0787-9024  
ISBN 951-772-657-0