

Arho selvityksessä vrt. Siltä



EUROOPAN YHTEISÖ
Euroopan aluekehitysrahasto

TOIJALAN VETURITALLI

RAKENNUSHISTORIALLINEN SELVITYS

24. 06. 2004



SISÄLLYSLUETTELO

1. JOHDANTO	3
2. ENSIMMÄINEN RAKENNUSVAIHE 1874 - 1876	3
3. TOINEN RAKENNUSVAIHE 1901	4
4. 1910 – 1930 - LUKUJEN MUUTOSTYÖT	4
5. 1940 – 1960 – LUKUJEN MUUTOSTYÖT	5
6. 1970 – 1980 – LUKUJEN MUUTOSTYÖT	5
7. 1986 - VETURITALLISTA VETURIMUSEOKSI	5
8. YHTEENVETO	6
PIIRUSTUKSET	
RATAPIHA-ALUE PÄÄPIIRTEISSÄÄN 1874 - 1900	7
RATAPIHA-ALUE PÄÄPIIRTEISSÄÄN 1905	8
RATAPIHA-ALUE PÄÄPIIRTEISSÄÄN 1950	9
RATAPIHA-ALUE PÄÄPIIRTEISSÄÄN 1960	10
RATAPIHA-ALUE PÄÄPIIRTEISSÄÄN NYKYTILANNE	11
VETURITALLI, RAKENNUSSVAIHEET, POHJAPIIRUSTUKSET	12
VETURITALLI, LEIKKAUS, 1. RAKENNUSVAIHE	13
VETURITALLI, JULKISIVU LÄNTEEN, 2. RAKENNUSVAIHE, VANHA VESITORNI	14
VETURITALLI, LEIKKAUS, NYKYTILANNE	15
VETURITALLI, JULKISIVUT, NYKYTILANNE	16
UUSI VESITORNI, POHJATASOT JA JULKISIVUT	17
LÄHDELUETTELO	18

TOIJALAN VETURITALLI TOIJALA

RAKENNUSHISTORIALLINEN SELVITYS

1. JOHDANTO

Hämeenlinna –Tampere –Turku –radan rakennustyöt aloitettiin alun perin yksityisin voimin kesällä 1872. Rakennustyöt alkoivat käytännössä vuoden 1874 talvella, kun valtio otti tehtävän hoitaakseen. Turkuun johtavan rataosan risteysasemaksi valittiin silloisen Akaan pitäjän Toijalan kylä. Toijalasta tuli Valtionrautateiden toiseksi vanhin risteysasema. Valinta oli kompromissi geologisesti edullisen Viialan ja Forssan teollisuuden kannattaman Sääksmäen Linnaisten välillä.

Toijalan seudulla radan rakennustyöt alkoivat vuonna 1874 ja parhaimmillaan rautatien erilaiset rakennustyöt tarjosivat työtä yli 3000 hengelle. Kaikkiaan 207 kilometriä pitkä rataosa avattiin liikenteelle 22.6.1876.¹

2. ENSIMMÄINEN RAKENNUSVAIHE 1874 – 1876

Uusi risteysasema tarvitsi suuren veturitallin perustettavan varikon tarpeisiin. Veturitallin ensimmäisen vaiheen rakentaminen aloitettiin samanaikaisesti paikkakunnan muiden rautatietöiden kanssa. Jo toteutettujen veturitallien tapaan Toijalan talli rakennettiin silloisia tyyppiirustuksia mukaillen harjakattoiseksi punatiilestä.

Veturitalli sijoittui vinoittain silloisen asemarakennuksen suhteen ratapihan toiselle puolelle ympyrän kaaren muotoon kääntöpöydän pohjoispuolelle. Kaaren muotoinen rakennus yksinkertaisesti veturien siirtoa talliin ja sieltä pois, koska pyörivä kääntöpöytä teki tarpeettomaksi monimutkaiset vaihdejärjestelyt talliin johtavalla raiteistolla. Kääntöpöytää tarvittiin tuolloin lisäksi höyryveturien etupään kääntämiseksi kulkusuuntaan.

Ensimmäisessä rakennusvaiheessa veturitalliin rakennettiin kahdeksan pilttuuta eli veturisijaa. Nämä olivat 16,7 metriä pitkiä ja riittivät hyvin sen aikaisille vetureille. Tallin korkeus oli kiskon pinnasta katon harjaan noin 10 metriä.²

Vahvistamattoman perimätiedon mukaan rakennustyössä käytetyt poltetut, käsin lyödyt savitiilet valmistettiin läheisellä Ryödin maatalon niityllä.³ Ei-kantavat ulkoseinät muurattiin tiilestä 55 – 65 cm:n vahvaisina koristeaiheiseen. Rakennuksen kantavan runkorakenteen muodostivat 50 cm:n vahvaisiksi muuratut pilttuiden väliseinät, jotka oli varustettu holvikaarisin kulkuaukoin. Vesikaton terästangoin jäykistetty puinen kantava rakenne tukeutui väliseinien varaan irtonaisena. Alkuperäisenä vesikatteena oli todennäköisesti saumattu peltikate mustana ja raakaponttialustalla. Tämän rakenneratkaisun ansiosta veturin mahdollisen höyrykattilaräjähdyksen aiheuttama paineaalto pääsi purkautumaan ylöspäin rikkomatta koko rakennusta. Myös veturien melko usein sattuneet törmäyshaverit pilttuun takaseinään eivät aiheuttaneet koko rakennuksen sortumista. Alun perin sisäpuolen seinäpinnat oli kalkittu valkoiseksi. Myöhemmin päällysteenä on käytetty sementtivellisivelyä.⁴

Tallin alkuperäinen lattiapinta tehtiin savitiilestä kalanruotokuvioon ladottuna. Jokaisen pilttuun kiskojen väliin rakennettiin noin 12 metriä pitkä huoltokäytävä, jonka molemmissa päissä on porrasaskelmat. Käytävän pohja on rakennettu hieman kaltevaksi, niin että kanavan syvyys on 1,0- 1,1 metriä. Syvennyksen pohjaleveys on 0,9 metriä ja se on tehty tiilestä muuraamalla ja levenee portaittain ylöspäin. Alavammassa päässä on poistoviemäri vuotovesille.⁵

Alkuvaiheessa höyryveturien vesihuolto hoidettiin tallissa, jossa vesisäiliöt sijaitsivat välikatto-rakenteissa.⁶

Höyryvetureiden edellyttämät savunpoistohormit sijaitsivat pilttuun etuosassa, ja ne oli varustettu veturin savupiipun päälle nostettavalla ja laskettavalla peltisellä yhdysputkella. Vesikatteen puurakenteiden ylikuumeneminen estettiin hormin alaosaan rakennetulla, hiekkatäyteisellä suojalaatikolla.

Veturien hoidon helpottamiseksi ja veturien eri osien sulana pitämiseksi talviaikana veturitalli varustettiin alun perin uunilämmityksellä ns. varaavilla tiilimuuriuuneilla, joiden paikat ovat havaittavissa tallin lattiarakenteessa.

Alkuvaiheessa Toijalan veturitallin yhteyteen ei rakennettu toimisto-osaa, päivystys- tai oleskelutilaa, vaan ne ovat todennäköisesti sijainneet erillisessä rakennuksessa.⁷

Ensimmäinen kääntöpöytä oli läpimitaltaan noin 13,7 metriä ja sen kääntäminen tapahtui miesvoimin. Kääntöpöydän molemmissa päissä oli valurautaiset reikäholkit pyöreille, puisille kääntösauvoille.

Veturitallin julkisivut tehtiin puhtaaksi muurattuna, käsinlyötyä punatiiltä käyttäen. Julkisivuis-
sa käytettiin koristeaiheita sen aikaisten tyyppiirustusten mukaisesti. Vesikatto oli alkuperäiseltä muodoltaan symmetrinen ja jaettu joka toisen väliseinän kohdalta kattopinnan yläpuolelle kohoavalla noin puolen metrin korkuisella palomuurilla. Vesikatoilla olevat savupiiput olivat vesihatulla varustettuja pyöreitä, mustia peltitorvia.

Tallin isot ovet olivat alun perin metallikehyksin vahvistettuja pieniruutuisin ikkunoin varustettuja puuvia.⁶ Ovien yläreuna oli ympyräkaaren muotoinen holvikaarimuurattuun seinäaukkoon sovitettuna. Myös veturitallin ikkunat olivat puurakenteisia ja pieniruutuisia holvikaari-ikkunoita. Suuret ikkunalliset ovet ja ikkunat valkoiseksi kalkittujen sisäseinien myötä antoivat päiväsaikaan kohtuullisen hyvän työskentelyvalaistuksen tallitiloissa. Alkuperäisenä valaistuksena tallissa käytettiin öljylamppuvalaistusta.

3. TOINEN RAKENNUSVAIHE 1901

Tampereelta pohjoiseen johtavien ratasuuntien avaaminen liikenteelle lisäsi juna- ja vaihtotyöliikennettä Toijalan risteysasemalla 1900-luvun vaihdetta lähestyessä. Tämän seurauksena veturitallia laajennettiin vuonna 1901. Rakennuksen länsipäähän eli ratapihan puoleiseen päähän rakennettiin kolme veturisijaa ja yksi paikka rakennettiin tilanpuutteen vuoksi tallin toiseen päähän. Laajennukset tehtiin tuon ajan tyyppiirustusten mukaan ja samanaikaisesti toteutettiin Turun veturitallin laajennus kolmella pilttuulla samoilla suunnitelmissä. Tyyllillisesti vanha ja uusi osa olivat sopusoinnussa keskenään. Tosin uudet pilttuut tehtiin alkuperäisiä matalampina siten, että kiskon pinnasta mitattuna harjakorkeus oli noin 8,4 metriä. Vesikaton muoto toteutettiin epäsymmetrisenä harjakaton siten, että etulape oli tallin pituudesta noin kolmasosan ja takalape kaksikolmasosaa. Ovi- ja ikkunarakenteet olivat alkuperäisen tallin vastaavien rakenteiden mukaisia.⁸

Uudet veturisijat olivat alkuperäisiä tallisijojia matalampia, koska niissä ei tarvittu höyryveturien vesitäydennyksessä välttämättömiä vesisäiliöitä. Alkuperäisen tallin välikatossa sijainneet vesisäiliöt korvattiin uudella vesitornilla, joka rakennettiin laajennusosan läntiseen takakulmaan.⁹ Uusi vesitorni oli 14 metriä korkea, nelikerroksinen kahdeksankulmainen tiilirakennus. Sen toiseen kerrokseen tuli kuormausovi ja sivuun käännettävä nostosarana. Vesi pumpattiin tornin säiliöön vajaan kilometrin päässä olevasta pumppuhuoneesta, jossa vesi nostettiin Lontilanjoesta höyrykonekäyttöisen Worthington-merkkisen pumpun avulla. Pumppuhuone sijaitsi nykyisen Torkontien sillan kupeessa. Puiset putket kulkivat pumppuhuoneesta vesitorniin suunnilleen nykyisen Torkontien alla.¹⁰

4. 1910 – 1930 – LUKUJEN MUUTOSTYÖT

Vuoteen 1922 asti veturitallin kunnostamiseen saatiin korjausmäärärahoja mm. vuoden 1918 sisällissodan vähäisten vaurioiden korjaamiseen.

Vuonna 1921 vaihdettiin 13,7 metrin kääntöpöytä 18-metriseksi, koska veturit suurenevät kehityksen myötä ja käyttöön otettiin mm. uudet H9- ja K3- höyryveturisarjat.

Vesitornin pumppuasema sähköistettiin vuonna 1922, ja höyrykone säilytettiin edelleen varavoimanlähteenä.¹¹

Myös alkuperäiset veturisijat alkoivat olla liian lyhyitä uusille veturisarjoille. Alkuperäisen tallin osan läntisin eli tuolloin neljäs veturisija pidennettiin 25 metriseksi vuoden 1922 aikana edelleen tiilirakenteisena. Tämän rinnalla olevia veturisijojia pidennettiin 22,5 metrisiksi 1930-luvun alussa myös tiilirakenteisena.

Vetureiden kehittymisen ja suurenemisen myötä veturipilttuiden alkuperäiset kaariovet korvattiin korkeammilla yläosastaan suorilla ovilla 1930-luvulla, edelleen pieniruutuisin ikkunoin varustetuilla ovilla. Näin turvattiin riittävä valaistus päiväsaikaan tallin sisätiloissa. Tiilimuuratut holvikaari-
aukot korvattiin paikalla valetuilla betonipalkkirakenteilla.

Työskentelyolosuhteet talviaikaan paranivat, kun uunilämmitys korvattiin höyrylämmityksellä vuonna 1929. Höyrykattila sijoitettiin seitsemän vuotta aikaisemmin rakennetun veturisijan laajennuksen takanurkkaan. Samalla kertaa toteutettiin myös höyrysaunan rakentaminen tallirakennuksen sisälle. Saunaa käyttivät työntekijöiden lisäksi myös heidän perheensä. Talvi- ja jatkosodan aikana 1940-luvun alkupuolella Toijala ei joutunut pommitusten kohteeksi huolimatta keskeisestä sijainnistaan ja merkityksestään risteysasemana. Sodat estivät kuitenkin 1930-luvun jälkipuoliskolla tehdyt veturitallin laajennussuunnitelmien toteuttamisen.¹²

5. 1940 – 1960 -LUKUJEN MUUTOSTYÖT

Sotien jälkeen 1940-luvun loppupuolella veturit suurenivat, joka luonnollisesti johti muutos- ja laajentamistarpeeseen. Käyttöön otettiin pitkiä Hr1- ja Tr1-sarjojen höyryvetureita.

1940-luvun lopulla kääntöpöytä vaihdettiin 20-metriseksi näitä veturisarjoja silmälläpitäen. Alun perin miesvoimin käännettävä pöytä sähköistettiin vuonna 1951 ja sen toiseen päähän rakennettiin puurakenteinen pulpettikattainen koppi ohjauslaitteistolle. Kääntöpöydän monttu reunustettiin graniitista muotoillulla ympyräkehyksellä ja pohja varustettiin sorapinnoitteella. Itse kääntöpöytä on vahvistettu molemmilta sivuiltaan järeillä I-teräspalkkiansailla.

Jälleenrakennuskaudella raideliikenne lisääntyi voimakkaasti ja suuret höyryveturit edellyttivät tietysti tehokasta ja toimivaa vesihuoltoa. Vanha vesitorni ei enää riittänyt ja vuonna 1951 rakennettiin uusi vesitorni tallin pohjoispuolelle hieman erilleen itse tallirakennuksesta. Tornin tyyppiirustukset oli suunniteltu jo 1930-luvulla ja niiden mukaan on toteutettu mm. Sortavalan, Riihimäen, Oulun ja Pieksämäen vastaavat vesitornit. Vesitorni rakennettiin massiiviselle betonianturalle pääasiassa betonista, josta tehtiin kantavat pilarit ja kaksoisholvilaatat, myös vesisäiliöt asennettiin näiden betonipilareiden varaan. Kevyet ja täydentävät seinien osat tehtiin harmaasta kalkkiahkakkivestä muuraamalla. Ylätasanne pinnoitettiin asfalttbitumilla. Pinta on kallistettu ulospäin ulkoseinällä olevalle syöksytorvelle.¹³

Torniin asennettiin kaksi suurta, yläosastaan avointa vesisäiliötä ruostesuojamaalattuna. Vesisäiliöt nostettiin paikalleen kahdessa osassa ennen kuin yläosa muurattiin valmiiksi. Veden syöttöputket tehtiin valurautaisina. Vesi pumpattiin uuteen torniin edelleen vanhasta pumppuhuoneesta, jonne uuden tornin rakentamisen yhteydessä vaihdettiin aikaisempaa suuritehoisempi sähkökäyttöinen pumppu. Vesitornin ylätasanteelle sijoitettiin tuulipussi, joka tälläkin hetkellä on hyötykäytössä.

1930-luvulla kaavailtu laajennushanke kahden tallisijan pidentämiseksi 22,5 metrin mittaiseksi hylättiin 1950-luvulla.

Alkuperäinen harjakatto muutettiin yhdeksän itäpuolisen veturisijan osalla takaseinälle viettäväksi pulpettikatoksi 1960-luvun alkupuolella. Etuosa korotettiin ja varustettiin suurilla yläikkunoilla. Vanha vesikatto runkorakenteineen purettiin ja uuden vesikaton kantava rakenne tehtiin paikalla valetuin teräsbetonipalkein ja korkeauumaisilla I-teräspalkeilla. Näiden varaan ladottiin 12 cm:n vahuiset betonilaatat joihin kiinnitettiin laipoin 2 x 4 tuuman aluspuut vesikatteen ruodelaudoitukselle. Vesikatteen tuli musta huopakate. Ratapihan puoleisessa länsipäässä olevat kolme veturisijaa ja vanha vesitorni jäivät katon osalta uusimatta.¹⁴

Korotettuun etuosaan sijoitettujen ikkunoiden myötä voitiin helposti rikkoutuvat lasipintaiset veturisijojen ovet muuttaa lähes umpinaisiksi. Ovien yläosat verhoiltiin ulkopaneelilla ja sisäpuolelta kovalevyllä.

1960-luvun alkupuolella veturitallin sisätiloihin rakennettiin toimistohuone ja miehistösuoja. Lämmitysjärjestelmää uusittiin siten, että vanha höyrykattila korvattiin öljykattilalla ja öljysäiliötila sijoitettiin pisimpään veturipilttuuseen länsipäättyyn.¹⁵

Huonetilojen rakentaminen ja vesikaton sekä lämmitysjärjestelmän muuttaminen aiheuttivat veturitallin julkisivuihin selkeitä tyylillisiä muutoksia pulpettikaton, uusien ikkunoiden ja neljän muotoisen tiilisavupiipun myötä.

6. 1970 - ja 1980 - LUVUN MUUTOKSET

Kolme veturisijaa ja vanha vesitorni purettiin länsipäädystä vuonna 1974 laajennettavaksi aiotun ratapihan tieltä sekä työturvallisuuden että liikenneturvallisuuden vuoksi.

Jatkuvan veturikaluston kehityksen ja töiden rationalisoinnin johdosta veturitallin aktiivinen, päivittäinen käyttö hiipui 1970- ja -80 luvuilla.

1951 rakennettu vesitorni tuli tarpeettomaksi höyryveturien käytön päättyttyä lopullisesti 1975. Varikkotoiminta siirrettiin Toijalasta Tampereelle 1980-luvun puoliväliin tultaessa ja rataosastokin lopetti tallin käyttämisen 1990-luvulle tultaessa.¹⁶

7. 1986 - VETURITALLISTA VETURIMUSEOKSI

Varikkotoiminnan päättyttyä veturitallissa Valtionrautatiet vuokrasi rakennuksen Toijalan kaupungille museokäyttöön vuonna 1986. Museotoimintaa ylläpitävät Toijalan kaupunki ja Museoveturiseura ry.

Miehistösuojasta muodostettiin museon kirjasto, veturitallin esimiehen toimistosta museon toimisto. Tallin sisälle on rakennettu yleisön wc-tilat ja itäisin veturisija toimii museon varikkotilana, jossa museovetureita entisöidään ja kunnostetaan.

Lattia uusittiin puuhierrettynä betonipintana itäpään kolmessa veturisijassa vuonna 1986. Rakennuksessa ei ole tällä hetkellä lämmitystä lukuun ottamatta toimisto- ja kirjastotilaa, joissa on sähköpatterilämmitys.

Muille rakennusosille veturitalirakennuksessa ja vesitornissa ei ole viime aikoina tehty laajempia korjaus- tai huoltotoimenpiteitä. Tallirakennus on julkisivu- ja vesikattorakenteissa kärsinyt puutteellisesta varustelusta johtuen vesivahinkoja. Vesitorni on käyttämättömänä ja huoltamattomana kärsinyt ulkoisesti ilkivallasta ja rakenteellisesti sääoloista. Museokäytön kannalta myös ulkotilojen kunnostamiselle ja järjestelylle on tarvetta.

8.

YHTEENVETO

Toijalan asema veturitalleineen ja ratapihoineen rakennettiin alun perin noin puoli kilometriä pitäjän keskustasta pohjoiseen Toijalan ja Pätsiniemen kylän rajalle rautatiehallituksen toteutusperiaatteiden mukaisesti. Asutus keskittyi kuitenkin nopeasti aseman seutuille ja kuntakeskuksen kasvaessa rautatie jakoi Toijalan kahtia. Täten asemanseudusta on koko olemassaolonsa ajan muodostunut leimaa-antava ja hallitseva piirre kaupungin keskustarakenteelle. Kuten Suomen rautatiearkkitehtuurille yleensä, myös veturitallien ja niihin liittyvien vesitornien osalta on ominaista huomattava yhtenäisyys. Tämä selittyy paljolti siitä, että toteuttajana oli valtiollinen rautatielaitos ja sen keskusjohtoinen rakentaminen. Koska rautateiden rakentaminen kaiken kaikkiaan on ollut mittava taloudellinen ponnistus, rakennustaiteelliset näkökohdat eivät ole kehityksen alkuvaiheessa olleet sellaisessa asemassa kuin tänä päivänä. Rakennuskustannusten pitäminen kohtuullisena on kaikkina aikoina esiin tullut vaatimus. Rakennushankkeiden toteuttaminen taloudellisesti edullisesti johti jo varhaisessa vaiheessa ns. tyyppiirustusten käyttöön.¹⁷

Toijalan veturitalli edustaa rakentamisajankohdalleen ominaista rakennusmallia. Samalla arkityyppillä on rakennettu veturipaikkojen lukumäärän vaihdeltaessa mm. Lahden (1870), Myllymäen, Oulun, Tornion ja Savonlinnan (1908) veturitallit. Kuvaavaa rakentamiselle on myös 1901 valmistunut nelipiiltuinen laajennus vesitorneineen, joka toteutettiin yhtä aikaa samoilla piirustuksilla varioiden Turun veturitallin kanssa.¹⁸

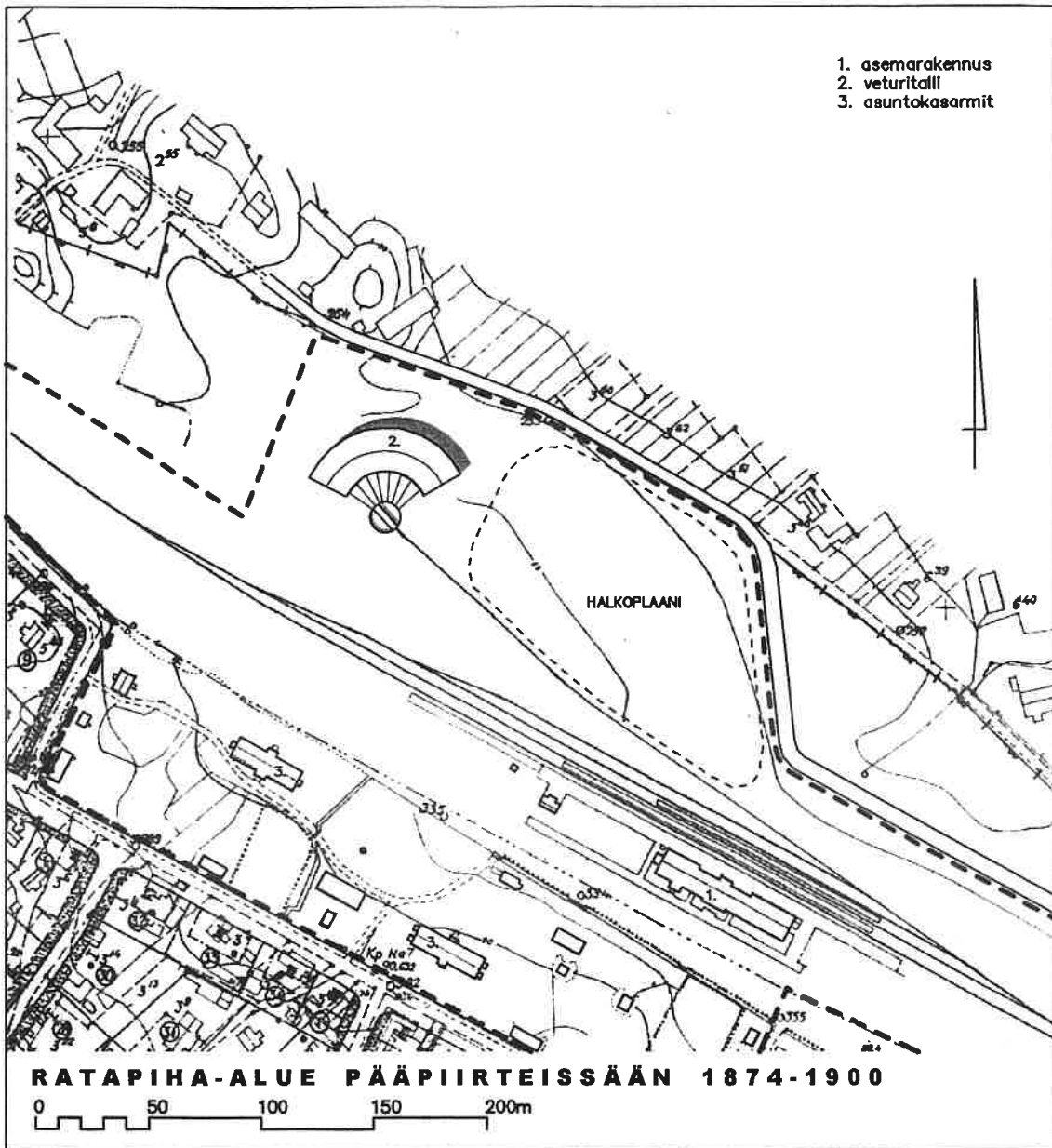
Tyylillisesti alkuperäistä veturitallirakennusta voidaan luonnehtia muotokieleltään klassisen goottilaishenkiseksi kuitenkin yksinkertaistettuna. Toisin kuin asemarakennukset, joista suurin osa aina 1920-luvulle asti rakennettiin puurakenteisina lamasalvostekniikalla, veturitallit rakennettiin alun alkaen tiilirakennuksina mitä ilmeisemmin paloturvallisuussyistä.

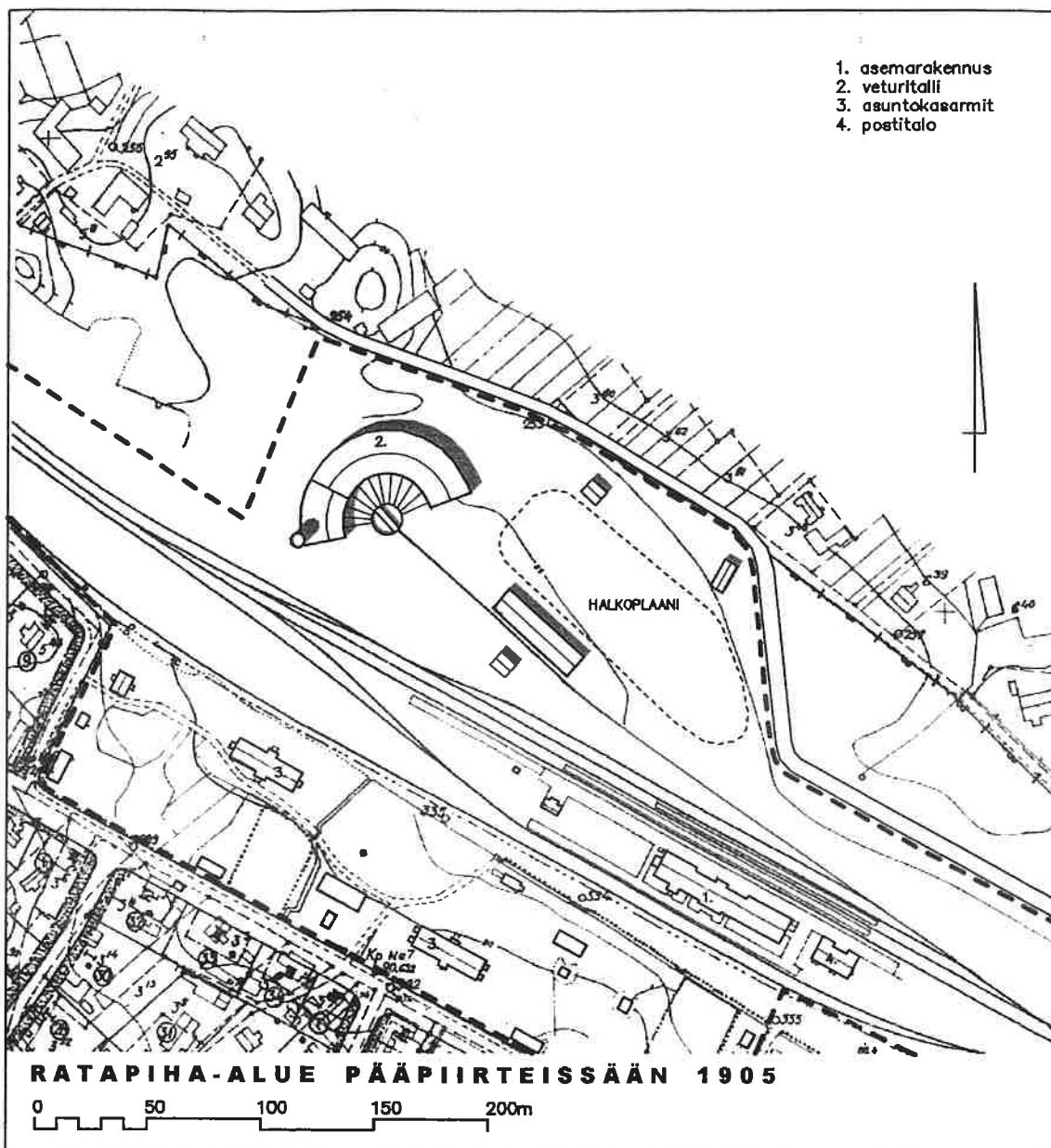
1950-luvulla veturitallin yhteyteen rakennettu uusi vesitorni on tyylillisesti funktionalismia, toiminnallisista lähtökohdistaan ratkaistuna. Erillinen betoni- ja kalkkihiiekkavirakenteinen vesitorni on myös toteutettu ns. tyyppiirustuksilla ja kuten aiemmin todettu, vastaavanlaisia on toteutettu myös muilla paikkakunnilla.

Aikaa myöten Toijalan veturitallin ulkoasu mureni tyylillisesti veturien muuttuessa ja suurentuessa, jolloin toiminnalliset ja rakentamistaloudelliset vaatimukset muovasivat eri vuosikymmeninä mm. rakennuksen kokonaishahmoa ja yksityiskohtia erilaisten laajennusten myötä, kattomuotoa harjakatosta pulpettikatoksi ja tallin isot, yläosastaan kaarevat ovet muutettiin korotuksen seurauksena suorakaidemuotoon.

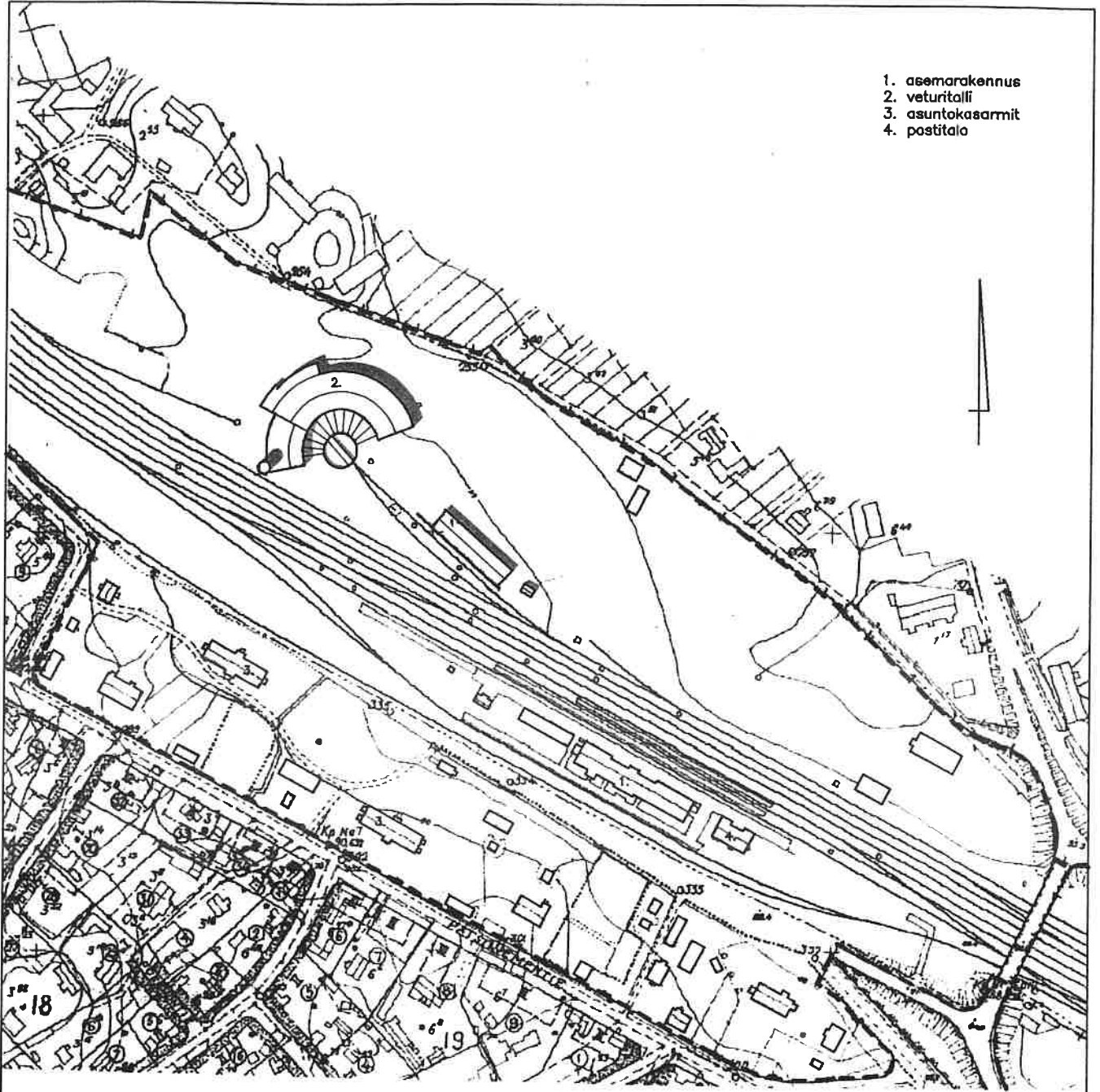
Siinä missä veturitallirakennus on nykyasussaan julkisivujen osalta tyylillisesti epäyhtenäinen, vesitorni on ulkonäöltään säilynyt alkuperäisenä, joskin kunnoltaan rapistuneena.

Kulttuurihistoriallisesti arvioiden veturitalli ja vesitorni ovat Toijalan ratapiha-alueella viimeiset jäljellä olevat yhdyssiteet 1800- ja 1900-lukujen höyryveturiaikakauteen. Sen lisäksi että rakennukset ovat yhdysside 1857 alkaneeseen Suomen rautatielaitoksen alkuhistoriaan ja merkittävä osatekijä Akaan seudun kehityskaareissa, ne ovat tulevaisuudessakin huomionarvoisen ja omaleimainen maamerkki Toijalan kaupunkikuvassa.



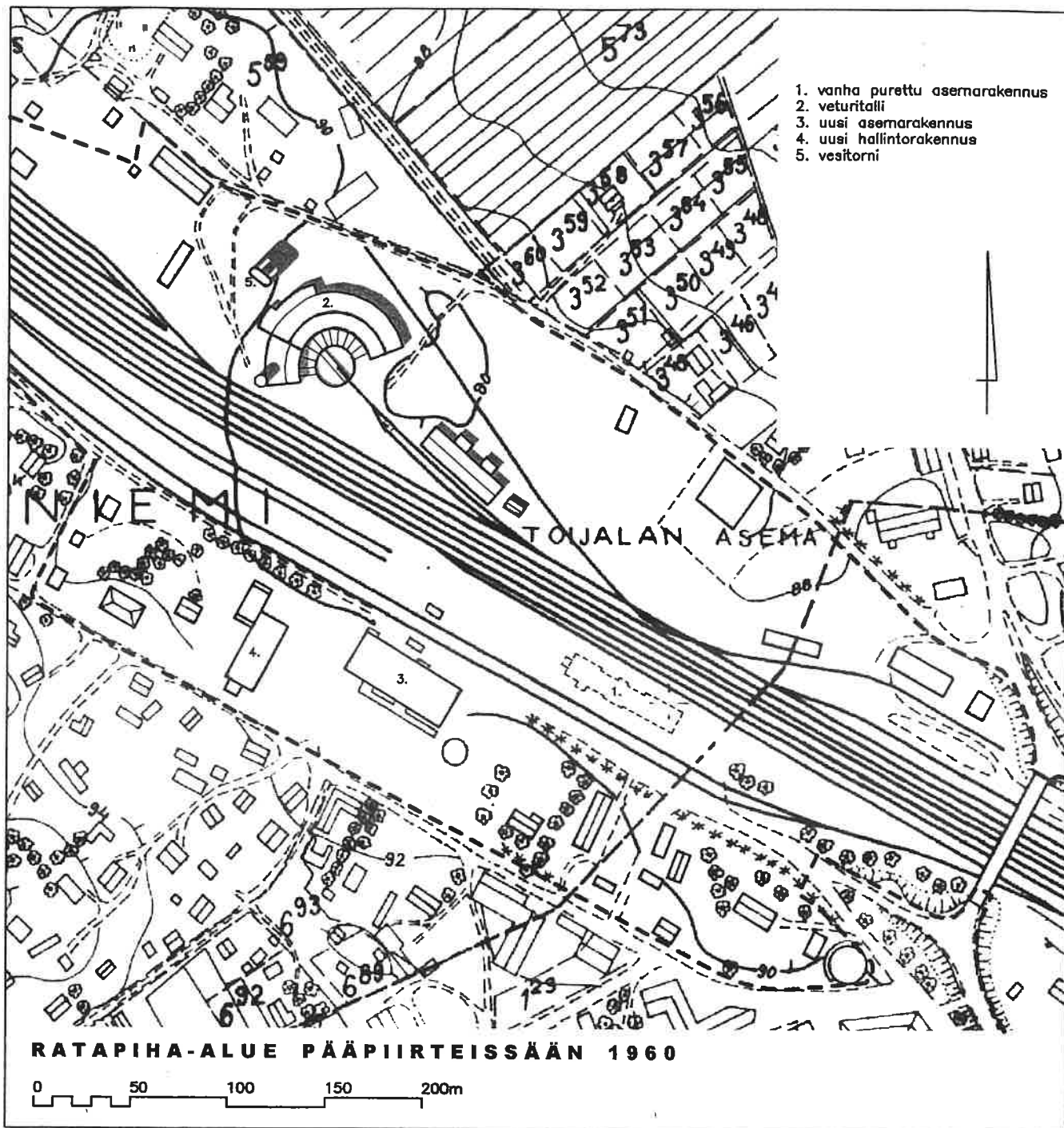


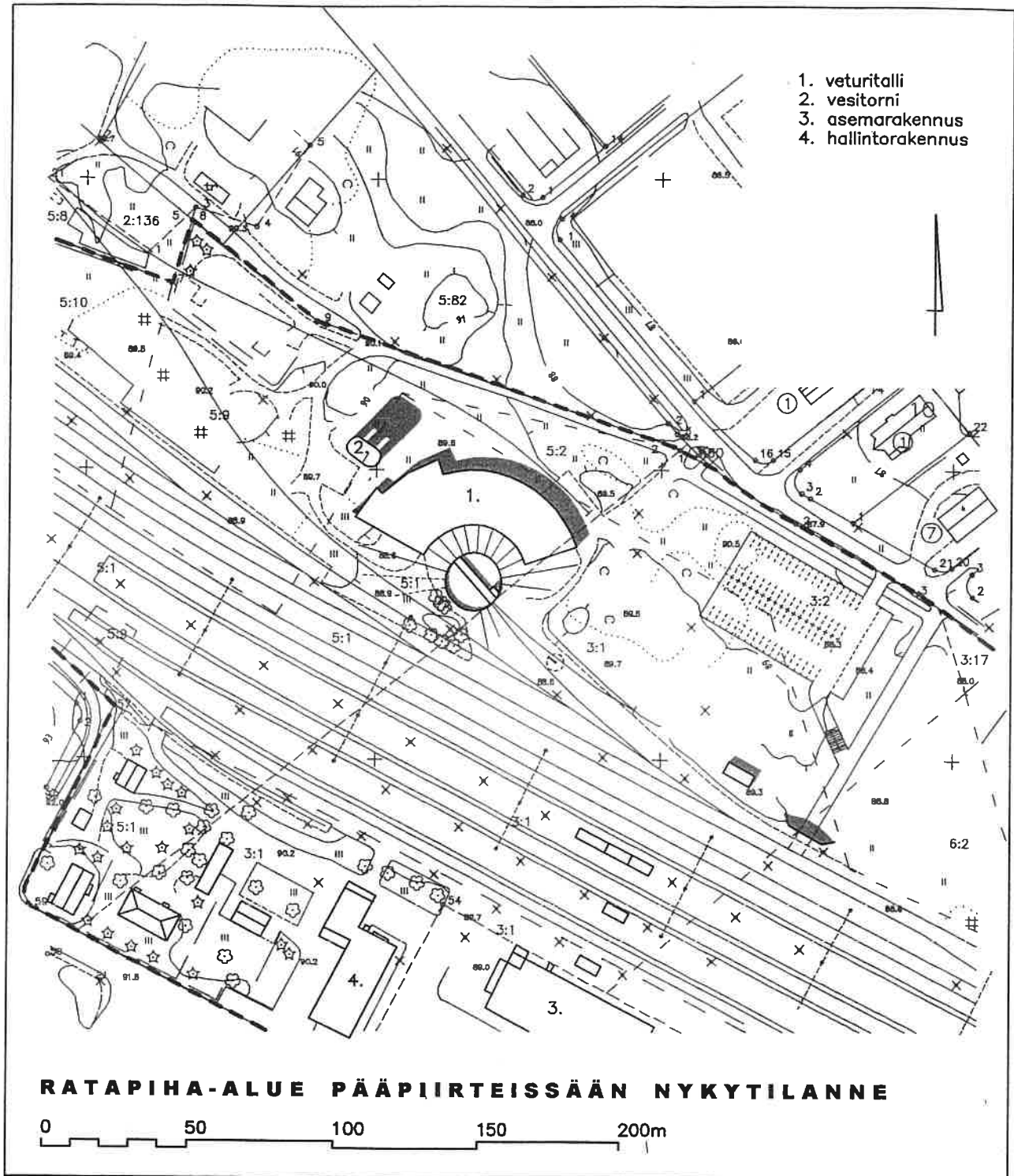
1. asemarakennus
2. veturitalli
3. asuntokaarnit
4. postitalo



RATAPIHA-ALUE PÄÄPIIRTEISSÄÄN 1950

0 50 100 150 200m

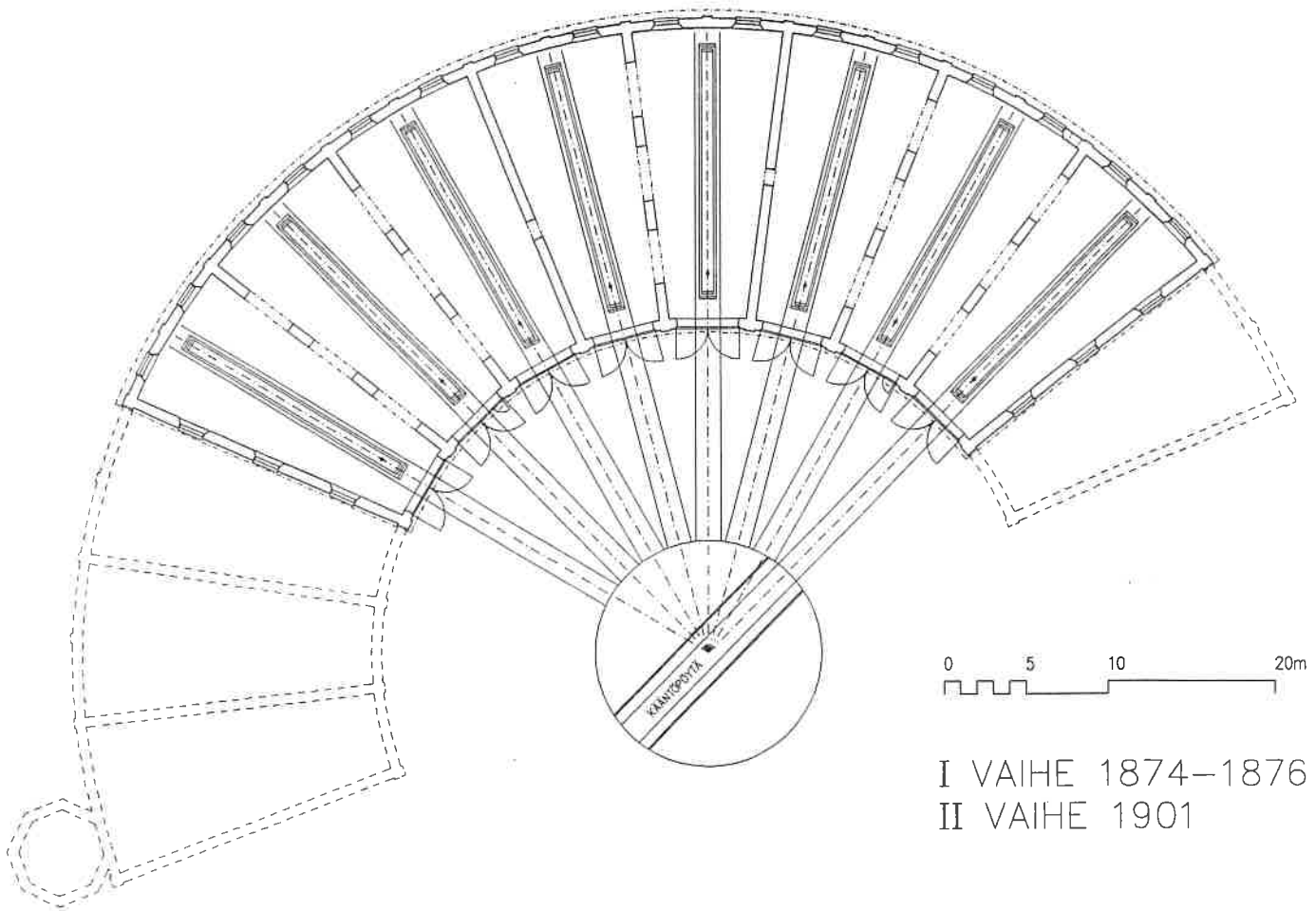




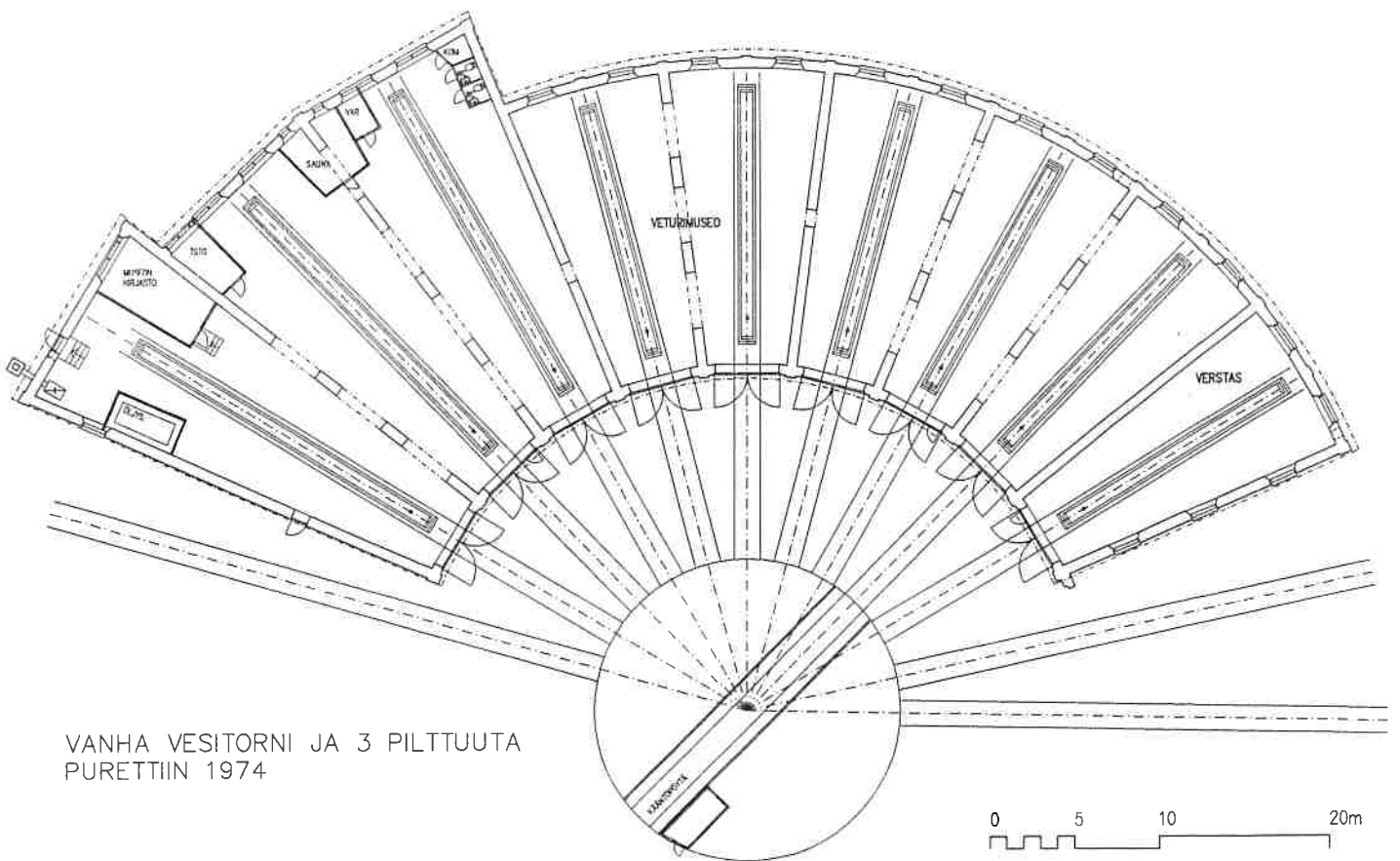
- 1. veturitalli
- 2. vesitorni
- 3. asemarakennus
- 4. hallintorakennus

RATAPIHA-ALUE PÄÄPIIRTEISSÄÄN NYKYTILANNE

0 50 100 150 200m



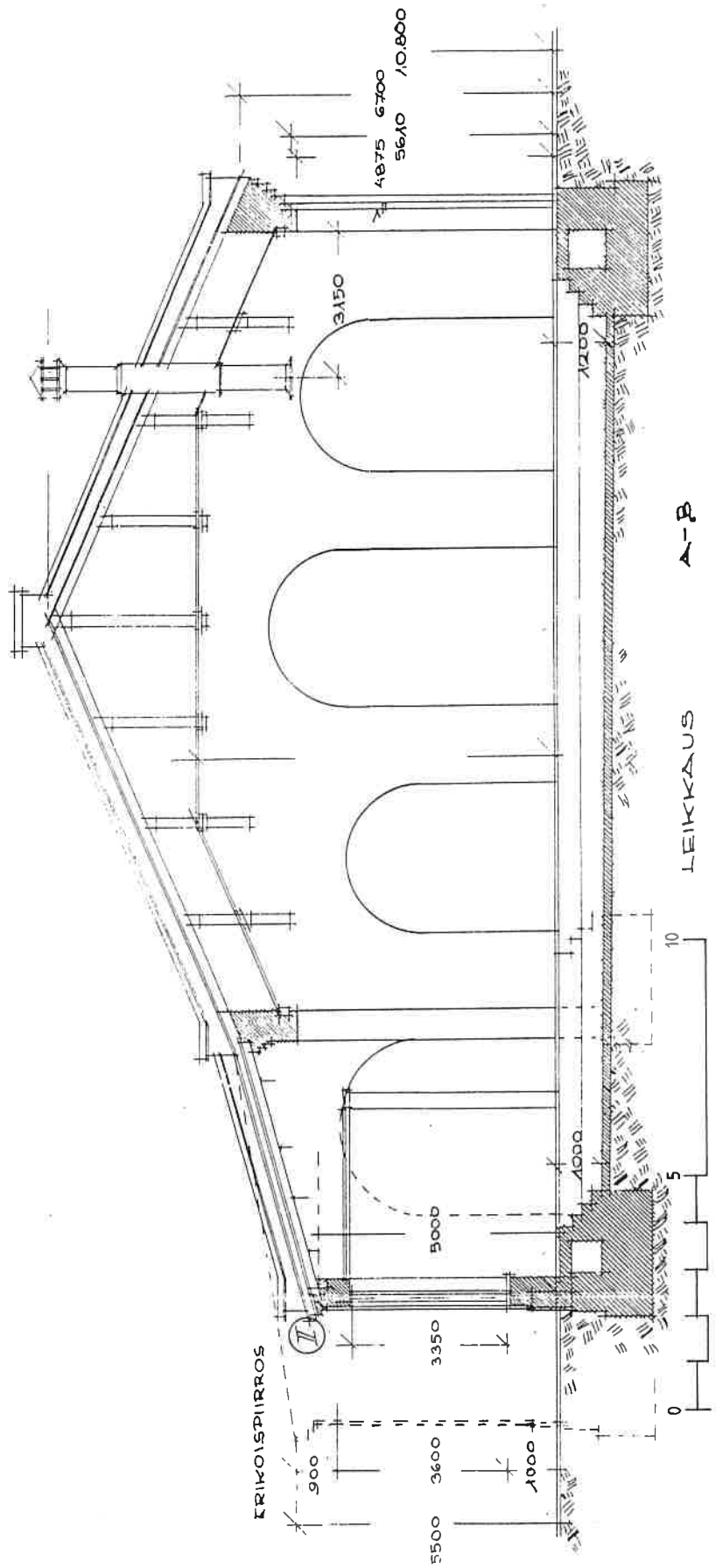
I VAIHE 1874–1876
II VAIHE 1901



VANHA VESITORNI JA 3 PILTTUUTA
PURETTIIN 1974

NYKYTILANNE

VETURITALLI, RAKENUSSVAIHEET, POHJAPIIRUSTUKSET

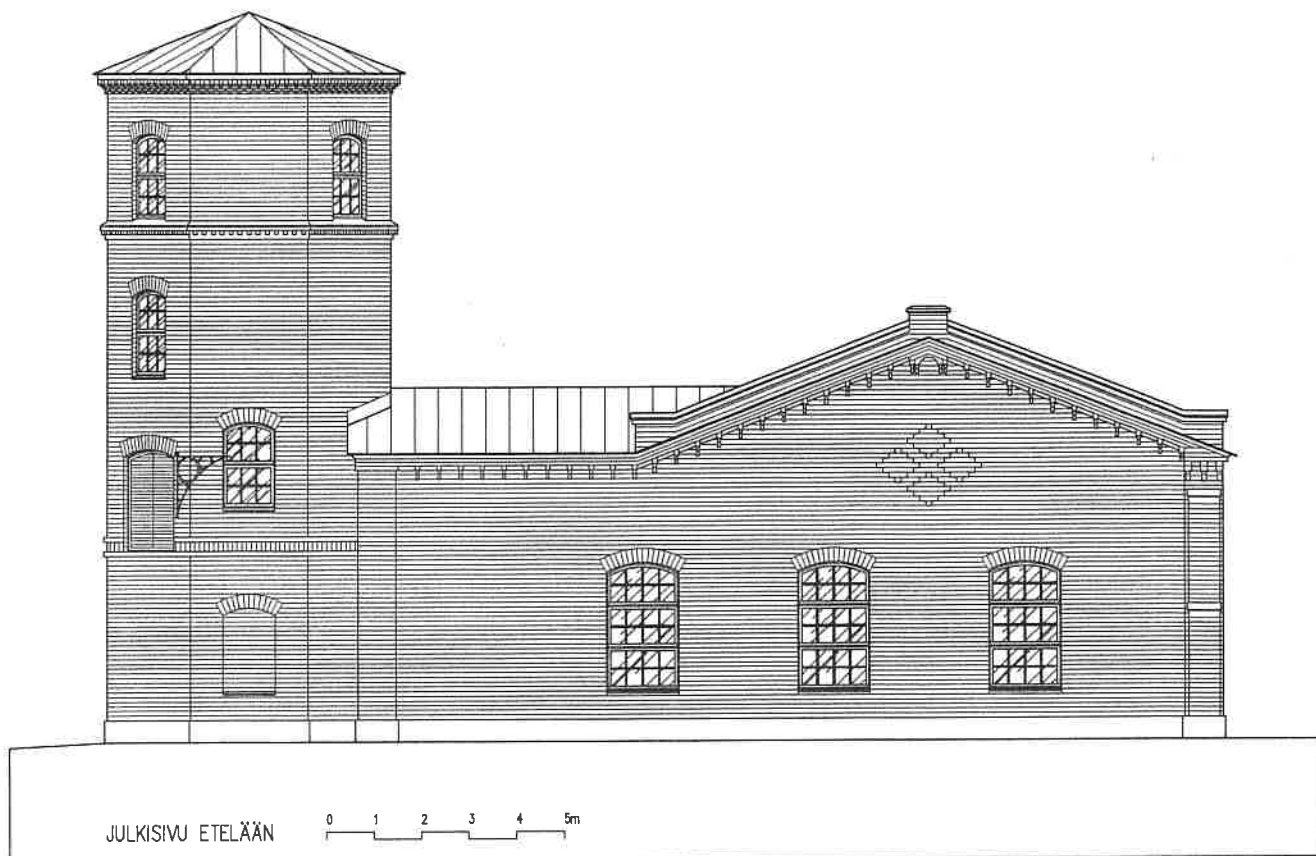


1930-luvulla suunniteltu laajennus, jota ei toteutettu

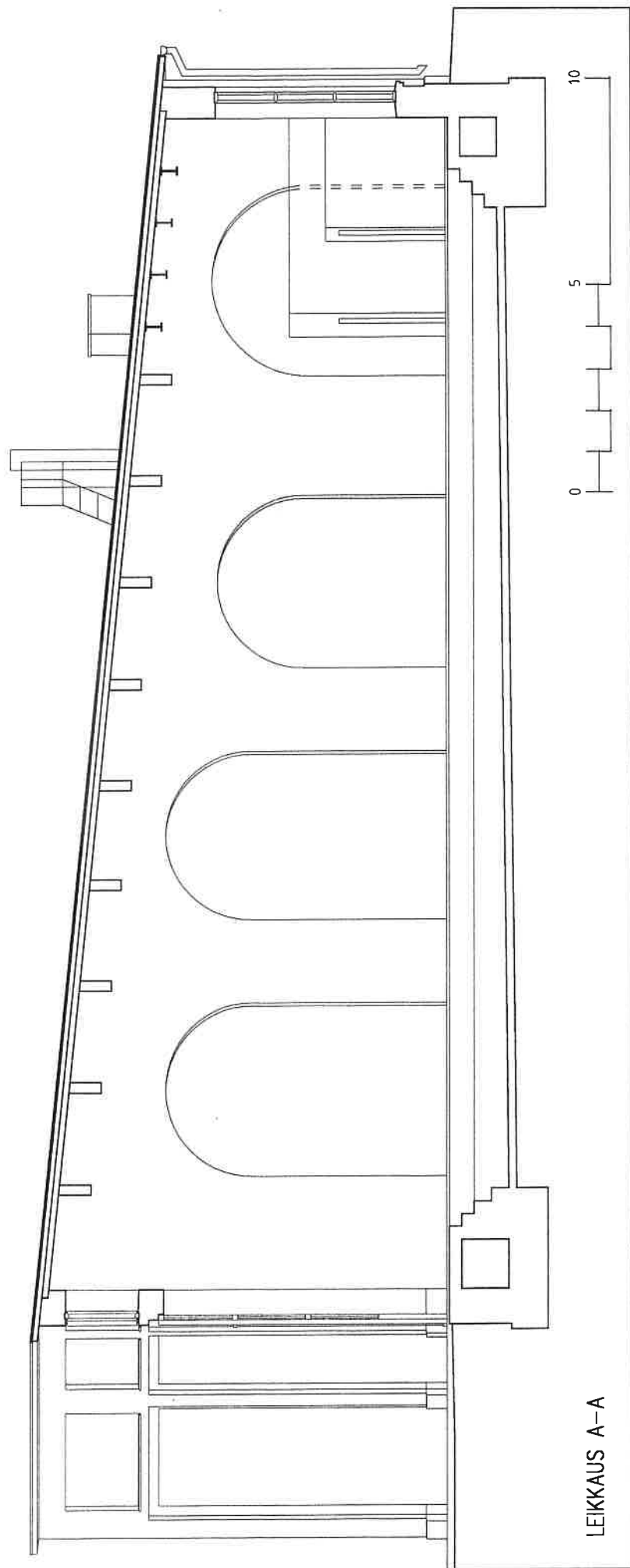
1. rakennusvaihe

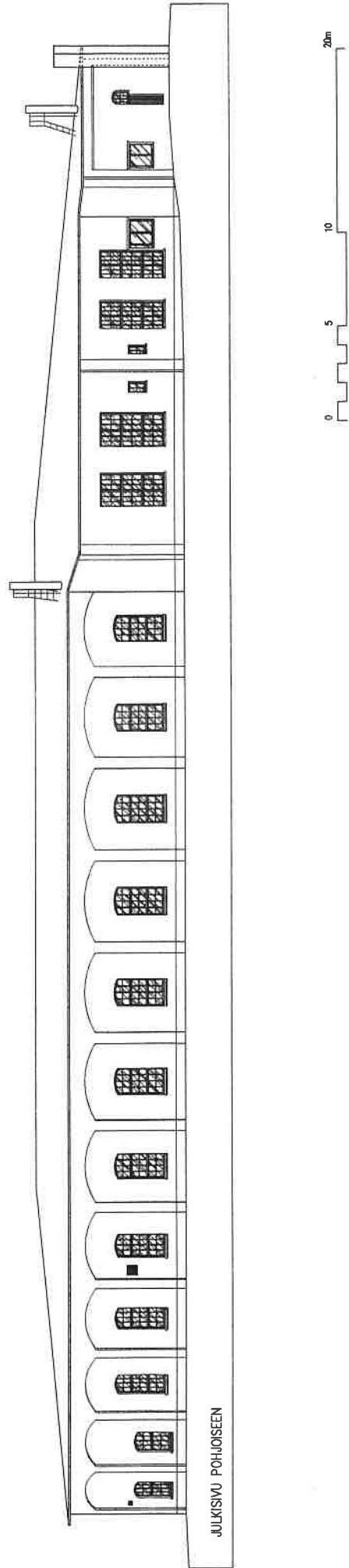
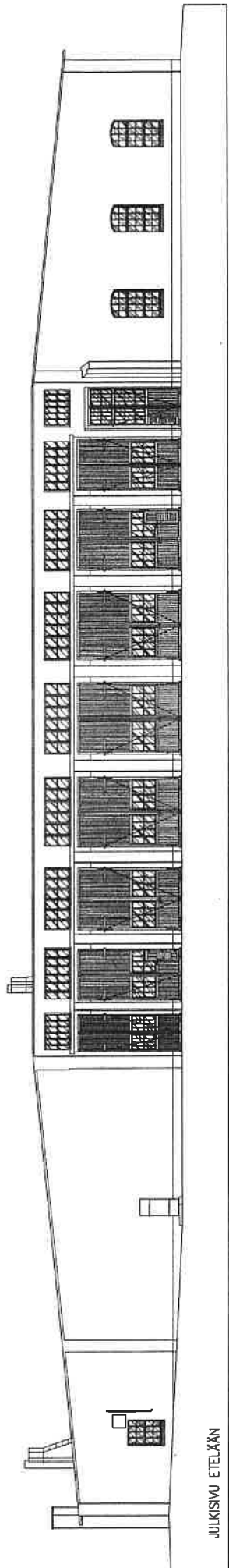
LEIKKAUS A-B

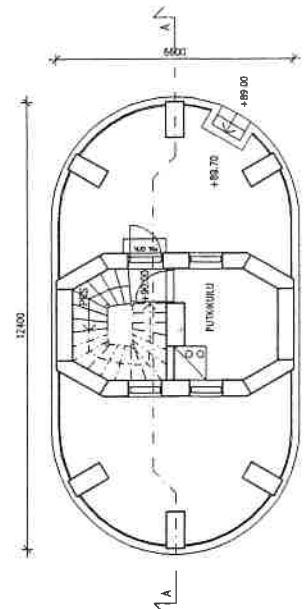
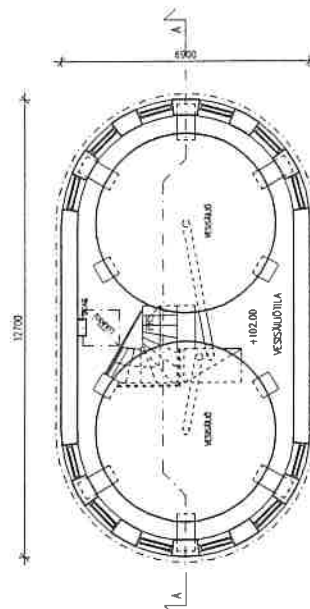
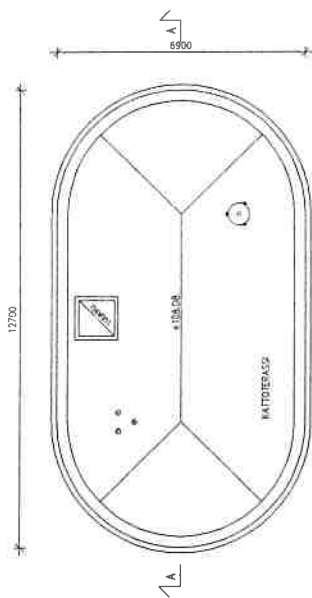
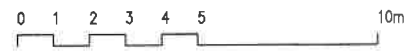
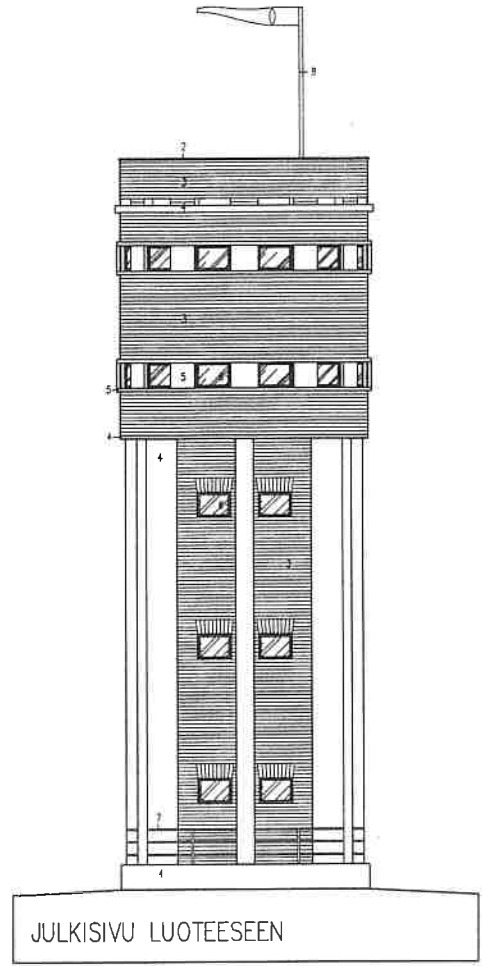
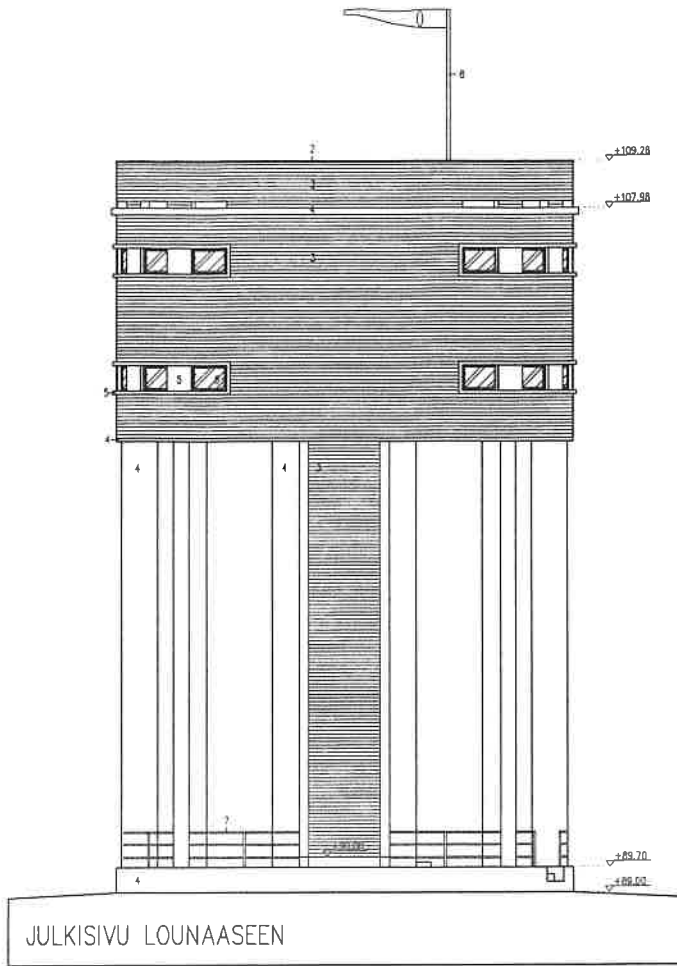
VETURITALLI, LEIKKAUS, 1. RAKENNUSVAIHE



VETURITALLI, JULKISIVU LÄNTEEN, 2. RAKENNUSVAIHE, VANHA VESITORNI







UUSI VESITORNI, POHJATASOT JA JULKISIVUT

LÄHDELUETTELO

Lähdeviitteet

1. Akaan historia II, 1954
2. Raskas sekajuna, 1997
3. Raskas sekajuna, 1997
4. Raskas sekajuna, 1997
5. Junat 4 / 1992
6. Resiina 3 / 1998
7. Raskas sekajuna, 1997
8. Raskas sekajuna, 1997
9. Rakennuspiirustukset / Toijalan kaupunki,
10. Suomen virallinen tilasto XX, 1901
11. Suomen virallinen tilasto XX, 1917-22
12. Suomen virallinen tilasto XX, 1929
13. Rakennuspiirustukset / Toijalan kaupunki,
14. Rakennuspiirustukset / Toijalan kaupunki, 1938 / 1951
15. Rakennuspiirustukset / Toijalan kaupunki,
16. Valtionrautatiet 1962 – 1987, 1987
17. Rautateiden arkkitehtuuri, asemarakennuksia 1857 – 1941, 1984
18. Akaan historia II, 1954

Lähteet

Painamattomat lähteet

Veturimuseon arkisto, Toijala
Rakennuspiirustukset / Toijalan kaupunki
Rakennuspiirustukset / Ratahallintokeskus

Painetut lähteet

Raskas sekajuna rautatiehistoriallisia katsauksia meiltä ja muualta,
Toimittanut Juuso Hyvärinen / Ilkka Tuominen: Toijalan veturitalli
Veturimuseo, Toijala, ISBN 952-90-8754-3, Toijala 1997
Junat 4 / 1992
Resiina 3 / 1998
Rautatiehallituksen kertomus 1945-1951
Suomen virallinen tilasto XX: Rautatietilasto 1901; 1917 – 1922; 1929
Lok. öfversigt – Vetur. kateshdus 1901 – 1910
Keränen, Tapio: Veturitallit, Junat 4/1992. Rauma 1992.
Suvanto, Pekka: Akaan historia II, Vammala 1954.
Valtionrautatiet 1962 – 1987. Toimittanut Pöhlö, Eljas. Helsinki 1987.
Suomen rakennustaiteen museo:
Rautateiden arkkitehtuuri, asemarakennuksia 1857 – 1941, 1984
ISBN 951-9229-35-3, Helsinki 1984

Valokuvat

Kannen ratapihanäkymä: Rafael Lundell, Veturimuseo, Toijala
Asemanäkymä: Akaan historia II
Ilmakuva: Eino Järvinen, Veturimuseo, Toijala
Vanha vesitorni: Veturimuseo, Toijala

