



Pauliina Tiusanen
Rakennuskulttuuriyö
Kivikenkä
Nuolikuja 24 D 21
36200 Kangasala
p. 040-5227 865
pauliinatiusanen@suomi24.fi

450/303/2004
23.11.04

15.10.2002

Mitt. mää

Maiseman kehityshistoria ja rakennusinventointi

RATINAN ALUE

Tampere



Ilmakuva linja-autoaseman ympäristöstä todennäköisesti 1930-luvun lopulta.

Kuva: Tampereen museot, valokuva-arkisto.

Kuvaaja: Veljekset Karhumäki Oy.

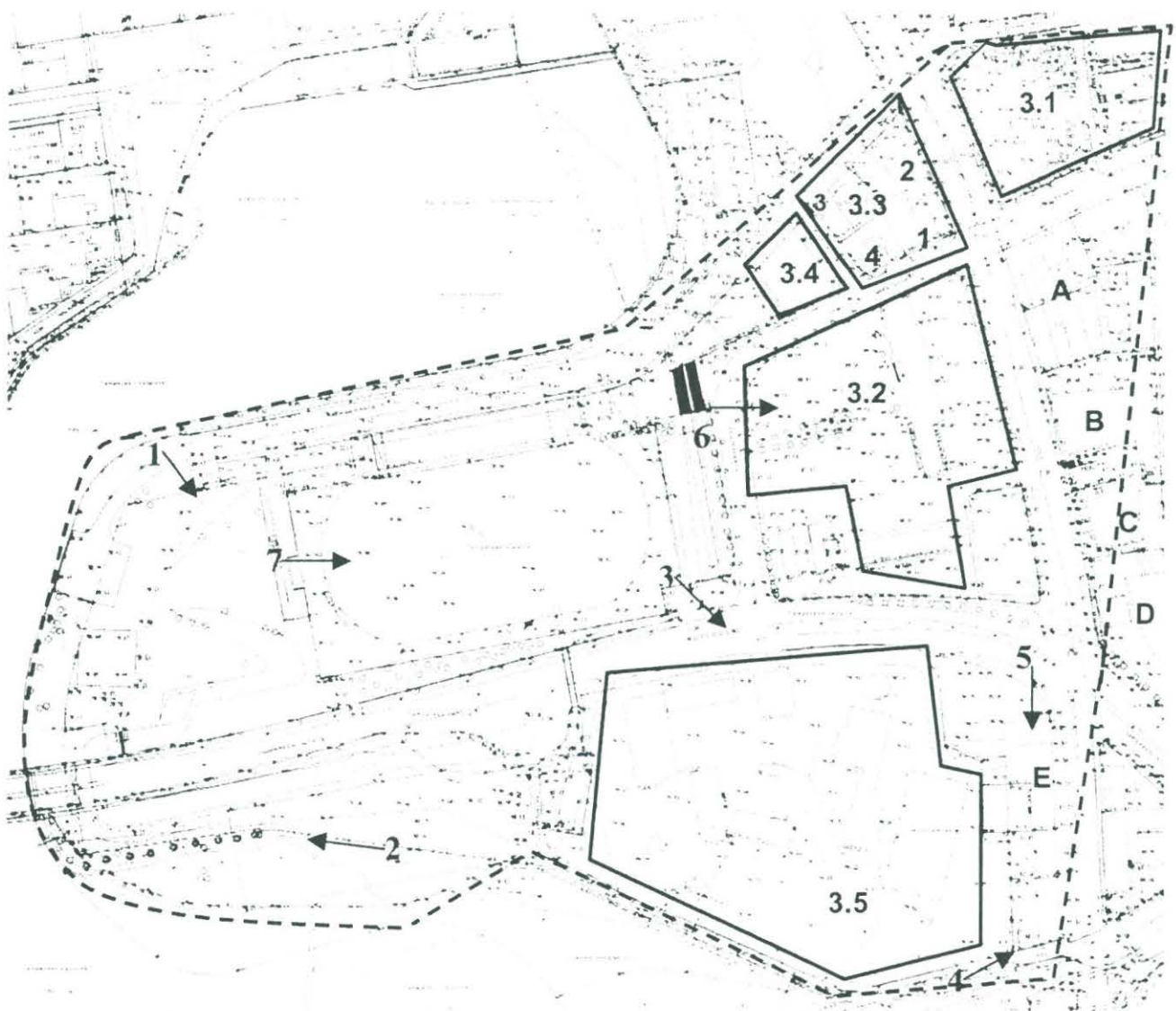
SISÄLLYSLUETTELO

1. Yleistä	2
2. Inventoitu alue	3
2.1 Historiaa	3
2.2 Nykytilanne	6
3. Osa-alueet rakennuksineen	8
3.1 Sorin aukio	8
3.2 Linja-autoasema	10
3.2.1 Linja-autoasemalle tehdyt muutokset	14
3.3 Vuoltsun kortteli	
3.3.1 Tontti 199-1	15
3.3.1.1 Rakennukseen tehdyt muutokset	16
3.3.2 Tontti 199-2	19
3.3.2.1 Rakennukseen tehdyt muutokset	22
3.3.3 Tontti 199-10	22
3.3.3.1 Rakennukseen tehdyt muutokset	23
3.3.4 Tontti 199-12	26
3.3.4.1 Rakennukseen tehdyt muutokset	27
3.4 Autotuonnin kortteli	31
3.4.1 Rakennukseen tehdyt muutokset	32
3.5 Sähkölaitoksen alue	36
4. Johtopäätös	41
LÄHTEET	44

1. Yleistä

Ratinan alueen inventointi on tehty heinä-syyskuussa 2002, alueelle laadittavan yleissuunnitelman perusselvityksenä. Työn tilaajana on ollut Tampereen kaupungin kaavoitusyksikkö. Inventoitu alue on kattanut myös osan vaikutusalueetta. Alueen rajaus ja inventoidut kohteet on merkitty alla olevaan karttaan. Lisäksi on kirjaimin osoitettu teksteissä esiintyvät kohteet ja numeroitu nykytilanteen valokuvat.

Kartat ja rakennuspiirustukset ovat Tampereen kaupungin arkistoista. Rakennuksiin tehdyt muutokset on analysoitu piirustusten perusteella. Maiseman muutoksia on karttojen lisäksi tutkittu vanhojen valokuvien perusteella. Vanhan valokuvat ovat Tampereen museoiden valokuva-arkistosta. Ne kuvat, joissa ottajaa ei ole mainittu, ovat työn tekijän. Valokuvat ja niiden käyttöoikeus on luovutettu Tampereen kaupungille.



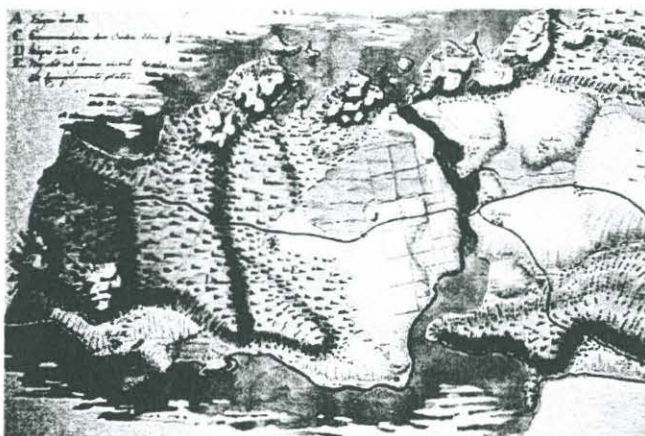
- 3.1 Sorin aukio
- 3.2 Linja-autoasema
- 3.3 Vuoltsun kortteli
- 3.4 Autotuonnin kortteli
- 3.5 Sähkölaitoksen alue

- A Hatanpään valtatie 12-14
- B Poliisitalo
- C Oikeustalo
- D Soneran toimitilat ja huoltoasema
- E Hatanpään valtatie 13-17

2. Inventoitu alue

2.1 Historiaa

Ratinanniemi on ollut alkuaan korkea hiekkaharju, joka oli osa Kalevankankaan-Pyynikin yhtenäistä, korkeaa harjujonoa. Kun Tammerkoski murtautui lävitse Näsijärvestä Pyhäjärveen, muodostui Ratinanniemi. Kivikkoisen ja kuohuvan veden yli lienee ensin menty lautalla Ratinanniemessä.



Maastokartta vuodelta 1781.

Kosken seutu oli teollisuuden sijoittumiselle oivallista paikkaa. Myös Ratinanniemeen tuli teollisuutta 1870-luvulla. Teollisuus alueella oli kuitenkin lyhytikäistä. Ensimmäinen tehdas Ratinassa oli lasitehdas, joka on ilmeisesti ollut myöskin ainoa alansa edustaja Tampereella. Sen jälkeen Ratiinaan syntyi metalliteollisuutta. Pitkäikäisimpiä oli Tampereen ensimmäinen halkotehdas. Ratinassa on ollut myös nahkatehdas, laivatelakka, kalkkitiilitehdas ja viimeisenä jäätelötehdas.

Lambert Pettersonin vuonna 1898 laatimassa kaupungin asemakaavakartassa myös Ratinan alue on saanut ruutukaavan. Alueen ainoana rakennuksena esiintyy Venäläinen kirkko eli Tampereen ortodoksinen kirkko nykyisellä Sorin aukiolla. Se on rakennettu vuosien 1896-98 aikana. Kaavassa esiintyy pääväylä nykyisen Hatanpään valtatie kohdalla ortodoksikirkolta etelään. Ensimmäisessä kaavassa esiintyy myös niemeä kiertävä kulkuväylä.



Asemakartta vuodelta 1896.

Ratina oli kuitenkin vielä komea hiekkakumpu keskellä kaupunkia 1900-luvun vaihteessa. Vuoden 1905 asemakaavassa oli suunniteltu julkisia rakennuksia ja eteläiselle rinteelle huviloita. Lisäksi oli varattu suurehko tontti höyryvoima-asemalle niemen kaakkoisosassa. Tässä kartassa Hatanpään valtatie on nykyisellä paikallaan tällä nimellä. Kaava jäi pääosiltaan toteutumatta toteutuen kuitenkin höyryvoimalan osalta, joka valmistui vuonna 1919. Vuoden 1921 asemakartassa Ratinan suunnitelmaan on lisätty julkisia rakennuksia alueen keskelle ja niemen kärkeen. Hatanpään valtatie kulkee suunnitelmassa jo nykyisellä paikallaan alueen pääkatuna. Ratiinaa pidettiin merkittävänä osana keskustaa ja siksi se onkin suunniteltu monumentaaliseen tyyliin eikä huvilakaupungiksi.



Asemakartta vuodelta 1921.

Linja-autoliikenne lisääntyi 1920-luvulla ja sitä varten perustettiin kaukoliikennettä varten itäinen asema ortodoksisen kirkon lähelle Vuolteenkadun ja Hatanpään valtatie kulmaukseen. 1920-luvun lopussa Hatanpään valtatie varten rakennettiin oman aikansa Tampereen suurin asuinkerrostalo, Hatanpään valtatie 12-14 (A).

Vuoden 1921 asemakartan jälkeen Ratina oli suunnitelman vastaisesti luovutettu soranottoalueeksi. Harjusta oli otettu soraa jo 1800-luvun lopulla teollisuuden tarpeisiin. Vähitellen harjusta oli ajettu soraa niin paljon pois, että siitä oli jäljellä enää vain reunat ja pohja paikoin vain puoli metriä Pyhäjärven pintaa ylempänä. Vuonna 1932 kaupunki katsoikin ettei alue enää ollut asuinrakentamiselle soveltuva, sillä Tammerkosken alasuvanto tulisi pitämään sen kosteana.

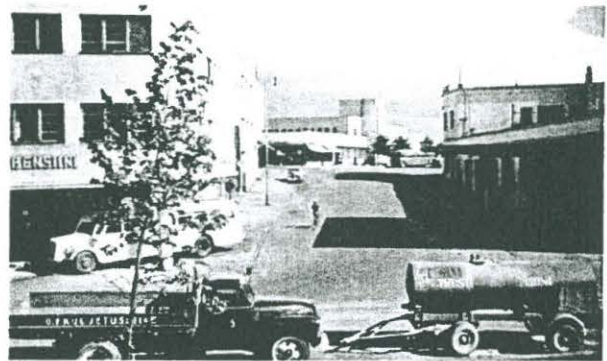


Ilmakuva Ratinasta heinäkuussa 1933. Höyryvoima-asema oli pitkään alueen maamerkki. Harju on kaivettu lähes maan tasalle, ainoastaan Ratinanniemen kärjessä ja vuolteen rannassa oli rinnettä, jossa sijaitisi asuinrakennuksia. Kuva: Tampereen museot, kuvaaja Veljekset Karhumäki Oy.

Kaupungin asemakaava-arkkitehti Eelis Kaalamo laati alueelle uuden asemakaavan vuonna 1932, jossa alue kaavoitettiin virkistyskäyttöön ja esitettiin ajatus stadionista soranottokuopan paikalle. Hatanpään valtatie ja stadionin väliin suunniteltiin tontteja asuin- ja liikekerrostaloille. Kaava oli vahvasti funktionalistinen. Stadionhanke kuitenkin lykkääntyi laman aikaan varojen puutteeseen eikä kaavaa sen osalta hyväksytty. Sen sijaan päätettiin rajoittaa soranottoa jotta

rakentaminen olisi myöhemmässä vaiheessa mahdollista. Kaavaan myös lisättiin linja-auto-asema. Soranottoaikaan pohja tasattiin talvella 1936 ja sinne sijoitettiin kunnallinen luistinrata. Kesällä siellä vieraili mm. tivoli.

Merkittävin rakennushanke 1930-luvulla oli joulukuussa 1938 valmistunut Tampereen uusi linja-auto-asema, joka edusti funktionalismia. Linja-autoaseman viereen valmistuivat samoihin aikoihin samaa tyyliä edustavat Vuoltsun ja Autotuonin korttelit, jotka käyttötarkoitukseltaan pohjautuivat autoiluun. Kortteleissa toimi mm. useita huoltoasemia.



Suvantokadun ja Ratinankujan kulma vuonna 1948. Kuva: Tampereen museot, kuva-arkisto, kuvaaja M. Pesonen.

Autoiluun liittyvää toimintaa jatkui myös Sorin aukiolla, jossa oli vanha kaukoliikenteen asema. Sorinkadun ja Vuolteenkadun kulmauksessa sijaitsevassa rakennuksessa on toiminut autokauppa.

Liikenteen ja toimintojen lisääntyessä Ratinassa muodostuivat ongelmallisiksi hankalat kulkuyhteydet erityisesti jalankulkijoille. Parannuksia kulkuyhteyksiin oli pohdittu jo pitkään ja valtuusto oli jossain vaiheessa, ilmeisesti 1920-30-luvulla päättänytkin, että hiekasta saatu raha pannaan rahastoon ja käytetään Ratinan vuolteen yli rakennettavaan siltaan. Ensimmäinen varsinainen siltasuunnitelma tehtiin vuonna 1938, jolloin se sisältyi valtakunnalliseen suunnitelmaan valtatie rakentamiseksi Tampereen eteläpuolelle. Vuonna 1939 niemen kantaosa linja-autoaseman ympärillä ja Hatanpään valtatie varrella oli uudistettu, mutta niemen kärjessä oli vanhaa, teollisuuden mukanaan tuomaa asuinrakennusta.



Tie ratinan mäelle 17.1. 1937.

Kuva: Tampereen museot, kuva-arkisto. Kuvaaja Teuvo Mäkinen.

Ratinnan kenttä oli puolustusvoimien käytössä sodan aikaan aina kevääseen 1945. Vuosina 1948-49 Tampereen kaupunki kunnosti Ratinnan kentän, jotta sitä voitaisiin käyttää vuoden 1952 olympiakisojen jalkapallo-ottelussa. Nykyinen stadion rakennettiin vuosina 1963-65.

Ratinnan sillan rakentaminen aloitettiin vuonna 1953. Sen on suunnitellut Herman Ossian Hannelius. Rakennustyön suoritti kaupungin rakennustoimiston insinööriosasto. Noin 152 metriä pitkä silta vihittiin käyttöön 19.11.1959. Kun silta saatiin valmiiksi, oli siihen johtavat tieyhteydet kuitenkin lopullista järjestelyä vaille. Esimerkiksi Hatanpään valtatie ja Viinikan ympyrästä sillalle johtavan Tampereen valtatie risteykseen oli suunniteltu suurisuuntaista eritasoristeystä, josta yhdystie olisi johtanut sillan itäpäähän. Kysymys sillan länsipään tieyhteyksien kohtalosta oli jätetty Pyynikin tiekysymyksen ratkaistavaksi. Aiheeseen liittynyt suunnittelukilpailun piti päättyä tammikuussa 1960 ja tienrakentajat jäivät odottamaan siinä esitettäviä ratkaisuja.

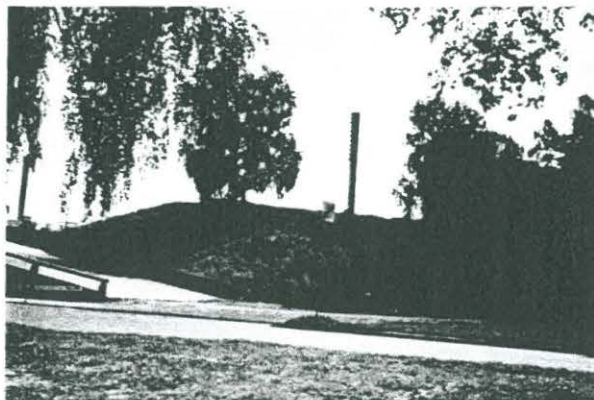
1950-luvun lopulla rakennettiin lisää autoiluun liittyviä liike- ja asuinrakennuksia osoitteeseen Hatanpään valtatie 13-17, lähelle sähkövoimalaitosta. Talossa on ollut rakennuspiirustusten ja seinässä esiintyvien mainosten perusteella mm. autokauppa, kumikorjaamo ja rengasmyymälä (E).

Sorin aukion ympäristössä jatkui autoiluun liittyvä toiminta. Ortodoksisen kirkon edustalle oli rakennettu huoltoasema ja aukio toimi parkkipaikkana.

Tavallaan liikenteeseen liittyvänä voidaan pitää myös Hatanpään valtatie varressa olevaa, Pekka Ilveskosken suunnittelemaa, vuonna 1963 rakennettua poliisitaloa (B). Pekka Ilveskoski on suunnitellut myös poliisitalon vieressä sijaitsevan oikeustalon (C), joka on rakennettu vuonna 1977.

2.2 Nykytilanne

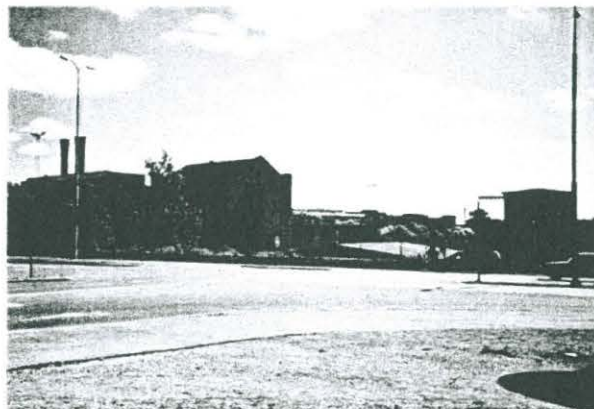
1. Ratinan stadionin ympärillä on edelleen selvästi havaittavissa harjun jäänteitä, joissa asuinrakentaminen sijaitsi aina 1950-luvulle saakka. Stadion maastoutuu hyvin entisen sorakuopan pohjalle, ainoastaan pääkatsomon katosrakennelmat ja valotornit erottuvat maamerkkimäisinä.



2. Ympäristö on puistomaista nurmialoineen. Rannoilla maasto on tasaista ja kärjen ympäri kiertää edelleen vanhimmissa kartoissakin esiintynyt tie. Nykyisin se on maantietä stadionin pohjoispuolella ja jalankulku- ja pyörätietä muualla. Ratinan päähän on rakennettu tenniskentät Paikka toimii myös esimerkiksi festivaalien järjestyspaikkana.



3. Rantaan rakennettu entinen sähkövoimalaitos on voimakkaasti laajentunut, mutta vanhin osa on selvästi havaittavissa etenkin pohjoisesta päin.



4. Sähkölaitoksen itäpuolella on 1940-50-luvuilla vähitellen rakennettu liike- ja asuinkerrostalorivi (E), jonka eteläisimmässä osassa on käytetty samaa pyöristettyä muotokieltä kuin Vuolteenkadun varrella olevissa kortteleissa. Rakennukset ovat punatiilipintaisia.

Rakennuksen pohjoispäästä on purettu osa, joka oli rakennettu n. 1953 Kiito-Linja Oy:lle.



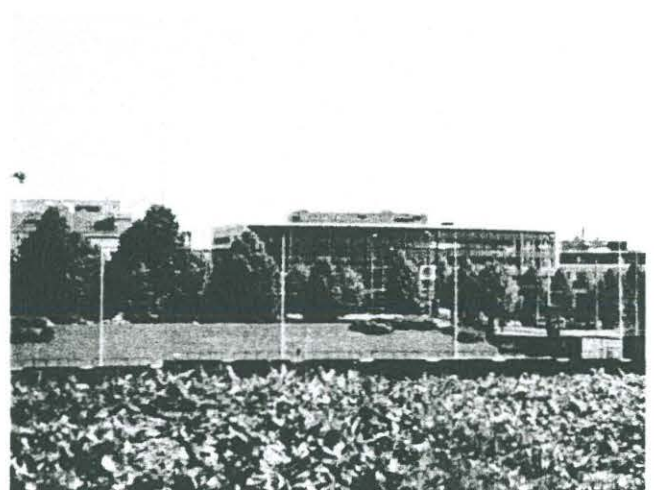
5. Muuten rakennuskompleksi on hyvin säilyttänyt ominaispiirteensä ja osittain myös alkuperäisen käyttötarkoituksensa, sillä siinä toimii edelleen esim. autokauppa, kuten alunperinkin. Kortteli on jatkanut samaa autoiluun liittyvää perinnettä, mitä on ollut linja-autoaseman lähiympäristön muissakin kortteleissa. Autoliikkeen lisäksi rakennuksessa on ollut rakennuspiirustusten ja seinässä olevien mainosten perusteella Kumi-Aitta Oy:n konttori, autohalli, kumikorjaamo ja rengasmyymälä.



6. Linja-autoasema ja sen pohjoispuolen korttelit muodostavat yhtenäisen, 1930-luvun piirteensä hyvin säilyttäneen kokonaisuuden, kuten myös vaikutusalueen vanhin, vuonna 1927 rakennettu, asuin- ja liikerakennuksena toimiva kerrostalo. Myös Sorinkadun ja Vuolteenkadun kulmauksessa sijaitseva, kuvassa näkymätön rakennus pyöristettyine kulmineen, on säilyttänyt hyvin ominaispiirteensä (kts. historia).



7. Vanhimman kerrostalon ja poliisilaitoksen jälkeen sijaitsevassa entisessä oikeustalossa on nykyisin Soneran toimitilat. Kuvassa näkyvä, Hatanpään valtatie uusimpiin rakennuksiin kuuluva rakennus on sen etelän puoleisella tontilla oleva Soneran uusi toimitalo (D).



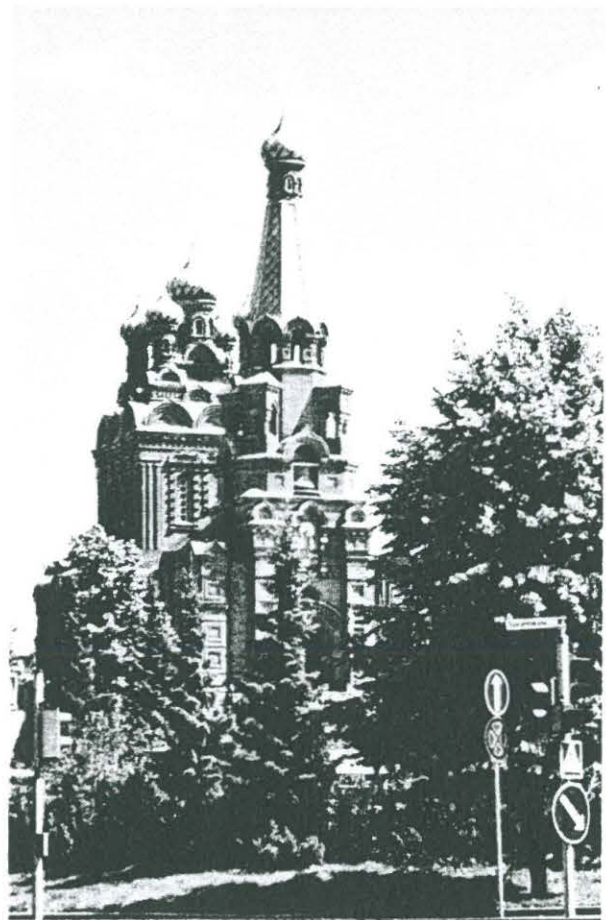
3. Osa-alueet rakennuksineen

3.1 Sorinaukio

Sorinaukio rajautuu etelässä Suvantokatuun, idässä Rautatienkatuun, etelässä Vuolteenkatuun ja lännessä Hatanpään valtatiehen. Itälaidalla on ortodoksinen kirkko ja kirkon pohjoispuolella, Suvantokadun varrella liikerakennus. Aukion läpi kulkee kävelyteitä. Keskiosan pinnoitteena on hiekoitusta, reunoilla on nurmea. Istutuksina on lähinnä puita reuna-alueilla.



Ortodoksinen kirkko (1899 T.U. Jassikov) on arkkitehtuuriltaan Suomen puhdastyylisin uusbysanttilainen kirkkorakennus. Tampereen ortodoksinen kirkko rakennettiin vuosien 1896-98 aikana. Kirkon suunnitteli armeijan arkkitehti T.U. Jassikov. Vuodesta 1903 se toimi myös varuskunnankirkkona. Tampereen taistelujen aikana 1918 kirkko kärsi pahoja vaurioita ja korjaustyö vei pitkän ajan. Vuonna 1928 kirkosta tuli Hämeenlinnan ortodoksisen seurakunnan kappelikirkko. Toisen maailmansodan jälkeen perustettiin itsenäinen Tampereen ortodoksinen seurakunta, johon kuului runsaasti Karjalasta muuttaneita siirtolaisia. Kirkko on tyyliltään lähinnä moskovalainen. Rakennuksen pohja on latinalaisen ristin muotoinen. Katolla on seitsemän kupolia seitsemän sakramentin Pyhän hengen liekkien symbolina. Kellotorni on länsipäässä ja suurin sen yhdeksästä kellosta painaa lähes 5000kg. Kirkon ikonostaasi on maalattu Pietarissa kirkon valmistumisen aikoihin. Alttarikorokkeella on keisari Aleksanteri III:n perheikoni. Kirkossa on neljä 1700-luvun lopulta olevaa ikonia, jotka on tuotu Valamon luostarista. Messinkiset kirkkoliput ja alttarin esineistö ovat myös Valamosta. Kirkko restauroitiin vuonna 1958-59.

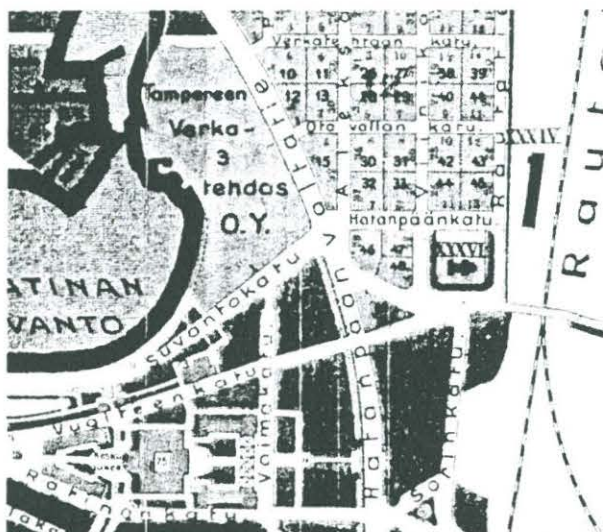


Lähde: Tampere-Seura. Tampere, työn ja taiteen kaupunki.

Tampereen kirjapaino-Oy Tamprint 1976.



Vuoden 1896 asemakartassa kirkko on erillisellä tontilla ja ympärille on ollut suunnitteilla asuinkortteleita ja länsipuolelle puistoalue. Suunnitelma ei ole toteutunut.



1920-luvun alusta Vuolteenkadulta on kulkenut poikkitie Hatanpään valtatielle nykyisen puistoalueen poikki. Tie on kulkenut lähes samassa kohtaa kuin nykyinen jalankulkutie. Tuomiokirkonkatu on jatkunut kirkon editse.

Kulmaukseen jääneelle kolmiomaisella alueella pysähtyi idästä tulevan kaukoliikenteen linja-autot. Toinen pysähtymispaikka oli Keskustorilla. Kaupunki halusi kuitenkin kaukoliinja-autot pois keskustasta ja suosi asemien perustamista. Linja-autoliiton ja bensiinintuottajien vauhdittamina, perustettiin kaksi pysäkkiä kaukoliikennettä varten: yksi Pyyrikintorille läntistä liikennettä varten ja toinen ortodoksisen kirkon edustalle nykyisen Sorin

aukion Hatanpään valtatie puoleiselle reunalle, silloisen Aleksanterinkadun, Vuolteenkadun ja Hatanpään valtatie rajoittamalle alueelle. Sekä itäiselle että läntiselle asemalle rakennettiin samanlaiset huoltamo- ja myymälärakennukset vuonna 1929. Huoltoasemaksi itäiselle asemalle tuli Shell. Itäinen kaukoliinja-asema jäi pelkäksi huoltoasemaksi uuden linja-autoaseman valmistuttua tien toiselle puolelle vuonna 1938.



Vuolteenkadun ja Sorin aukion kulma 13.12.1936. Sorinkadun kulmauksessa sijaitsevassa rakennuksessa on jatkunut Ratinan alueen funktionalistinen aatemaailma, jossa alueelle on keskittynyt autoiluun liittyvä rakentaminen ja toiminta. Kulmauksessa on toiminut autokauppa ja se noudattelee samaa pyöristettyä muutokieltä kuin muut Vuolteenkadun varrella olevat rakennukset.

Kuva: Tampereen museot, kuva-arkisto, kuvaaja Teuvo Mäkinen



Vanha asema on säilynyt aukiolla ainakin vuoteen 1964, vaikka silloin siellä oli myös uusi huoltoasema ortodoksisen kirkon edustalla. Tielinjauksetkin ovat olleet edelleen samat. Kun aseman eteläpuolelta mennyt tielinjaus suljettiin, aukio on toiminut parkkipaikkana. Kuva:

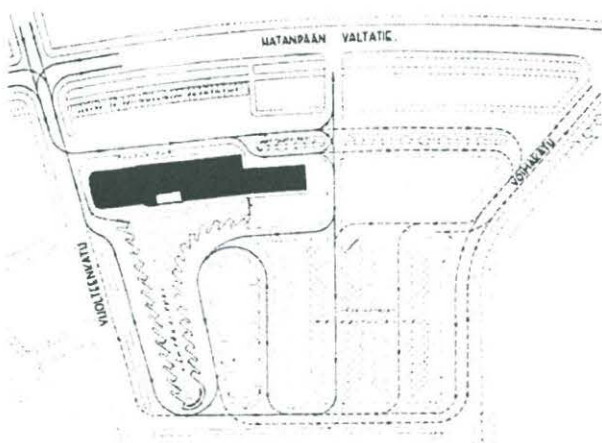
Tampereen museot, kuva-arkisto. Kuvaaja Teuvo Mäkinen.

3.2 Linja-autoasema

Hatanpään valtatie 7; kortteli XIII-198

Tultaessa 1930-luvulle, haluttiin saada kaikki bussit lähtemään yhdestä paikasta. Itäisen ja läntisen kaupungin, kaupungin sisäisten ja kaukolinjabussien lähtöpysäkkien etäisyys toisistaan nähtiin hankalana. Linja-autoliikenne myöskin kasvoi runsaasti 1930-luvun alussa. Erityisesti pakettiliikenne kasvoi ja kaukolinja-autoasemien pysäkit kävivät pieniksi. Vuosien 1934-35 aikana linja-autoaseman paikasta käytiin vilkasta keskustelua ja mahdollisia asemapaikkoja oli useita. Asema päädyttiin tekemään Ratinan, sillä siellä oli runsaasti tilaa ja edullista maata.

Asemarakennuksen ovat suunnitelleet Jaakko Laaksovirta ja kaupungin arkkitehti Bertel Strömmer. Piirustuksissa on Bertel Strömmerin nimi. Työ oli vaativa, sillä sen kokoluokan esimerkkiä linja-autoasemista ei ollut. Se valmistui joulukuussa 1938 ja oli valmistuessaan kooltaan Pohjoismaiden ja mahdollisesti jopa koko Euroopan suurin linja-autoasema. Valmistuessaan asema oli suureellinen, mutta se oli suunniteltu tulevaisuutta silmällä pitäen.



Tampereen linja-autoasema-alueen asemapiirros. Kuva: Tampereen museot, valokuva-arkisto.

Asemarakennus suunniteltiin rapattavaksi ja pidettäväksi vaaleansävyisenä, jolloin yleisvaikutelma olisi kaupunginarkkitehti Bertel Strömmerin mukaan kevyehkö "ikään

kuin autoliikenteen luonteeseen sopeutuva". Asemarakennuksen myötä Ratinasta tuli funktionalistisen ajatustavan mukaisesti autokaupunginosa.

Asema-alueen tasoittamiseen kaupunki työllisti työttömiä ja se olikin vuoden suurin työllisyystyö.

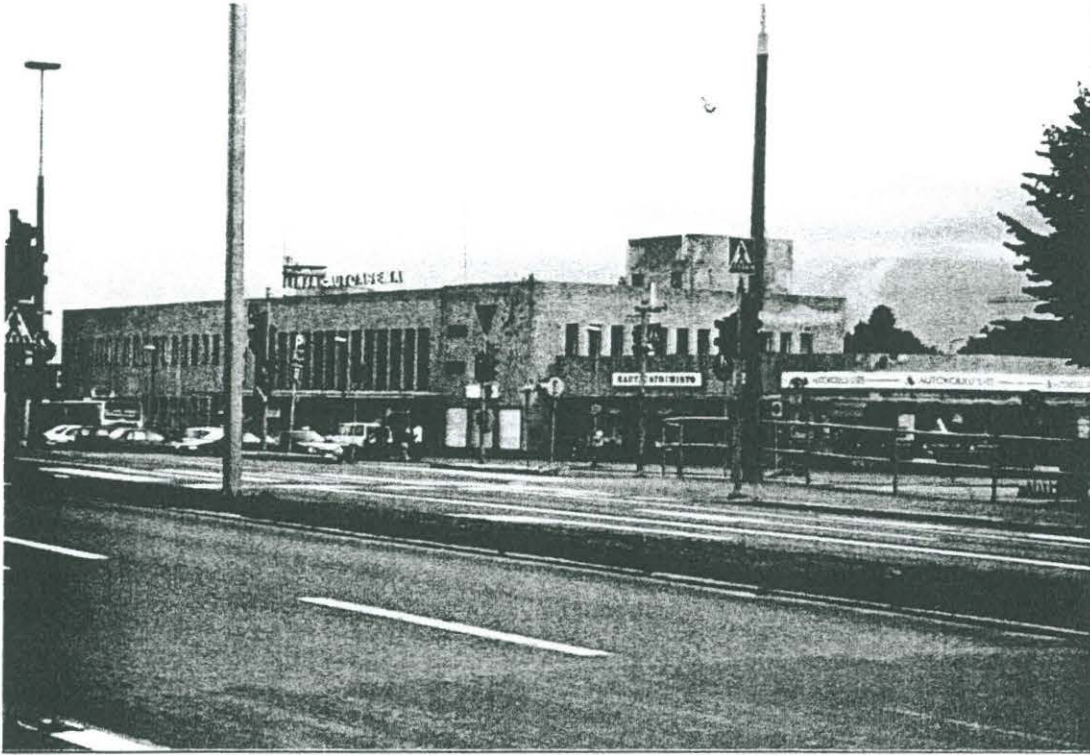


Linja-autoasema kesällä 1938. Valokuva: Tampereen museot, valokuva-arkisto.

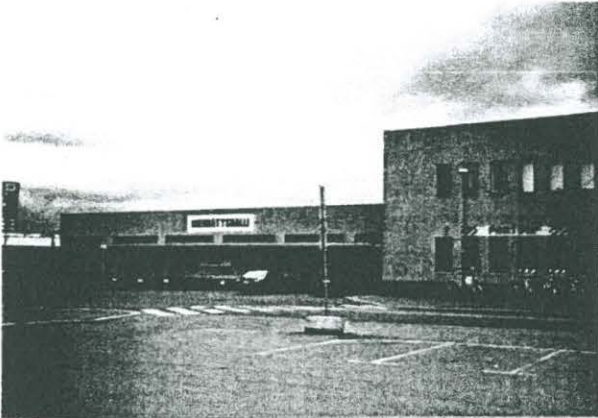


Linja-autoasema kesällä 2002.

Betonirakenteisen rakennuksen pinnoitteena on edelleen rappaus, joka on maalattu vaalean beigeiksi. Sokkeli on betonia muutoin, mutta kierrätyskeskuksen osuudella on tiilisokkeli. Lastauslaiturilla on betonipilarit. Ikkunoiden karmit ja ovet ovat ruskeat koko rakennuksessa. Tasakatto on mustaa huopaa.



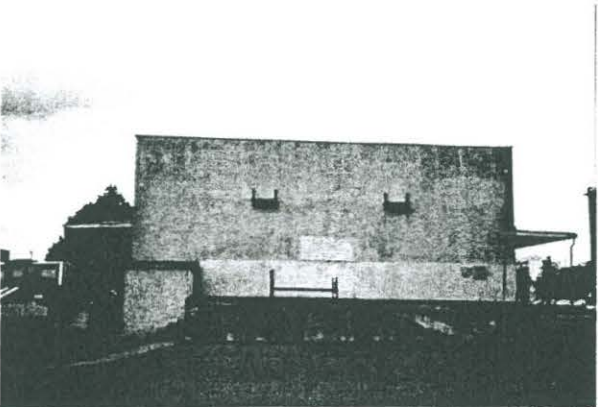
Itäsiivu.



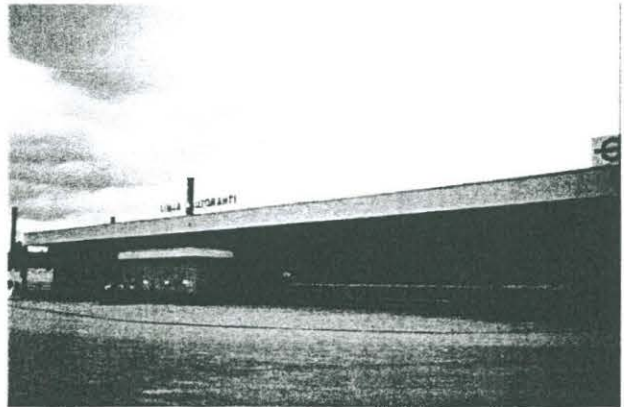
Itäsivun eteläpää.



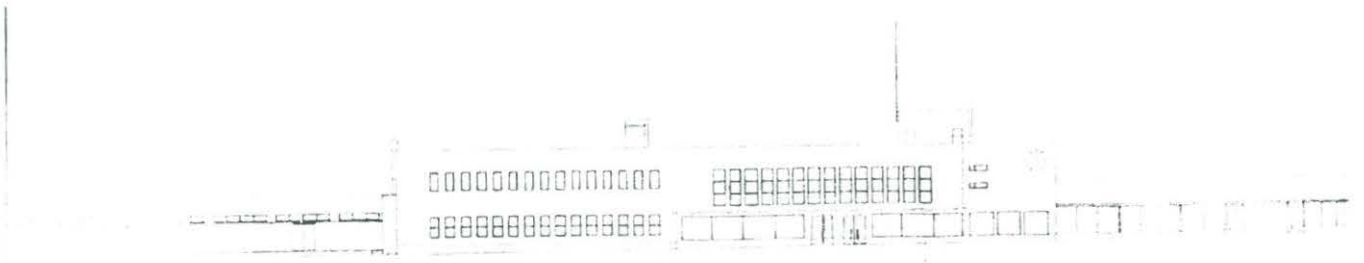
Pohjoispääty.



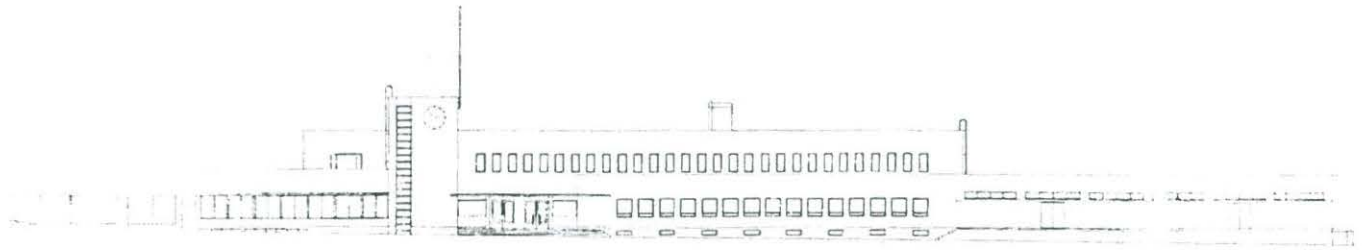
Eteläpääty.



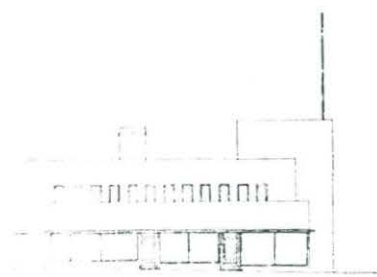
Vuonna 1984 rakennettu rahtiasema, jonka on suunnitellut Reijo Lairto.



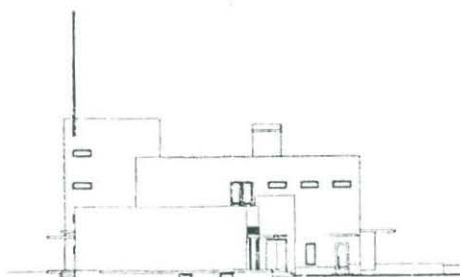
Itäsivu



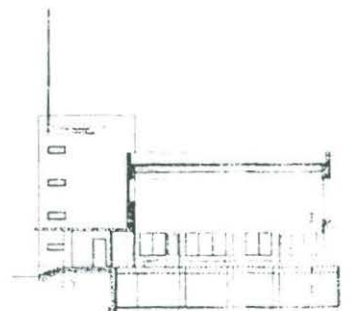
Länsisivu



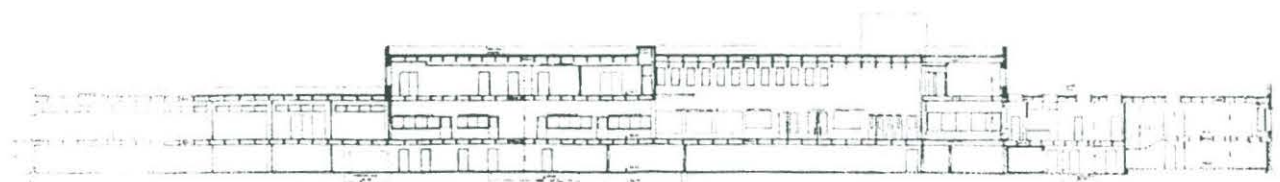
Pohjoispääty



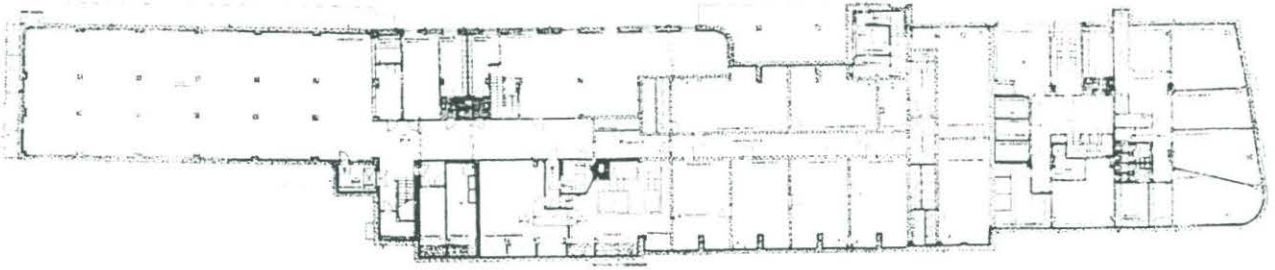
Eteläpääty



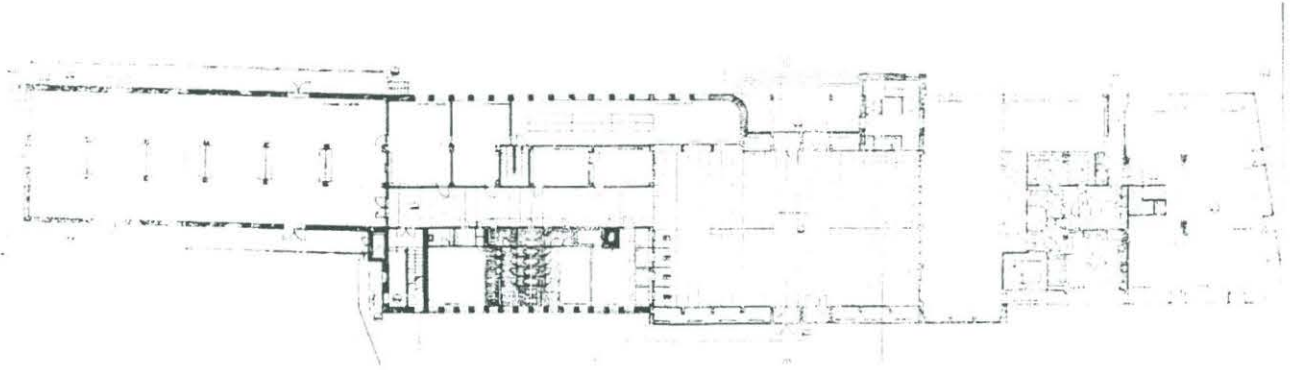
Leikkaus B-B



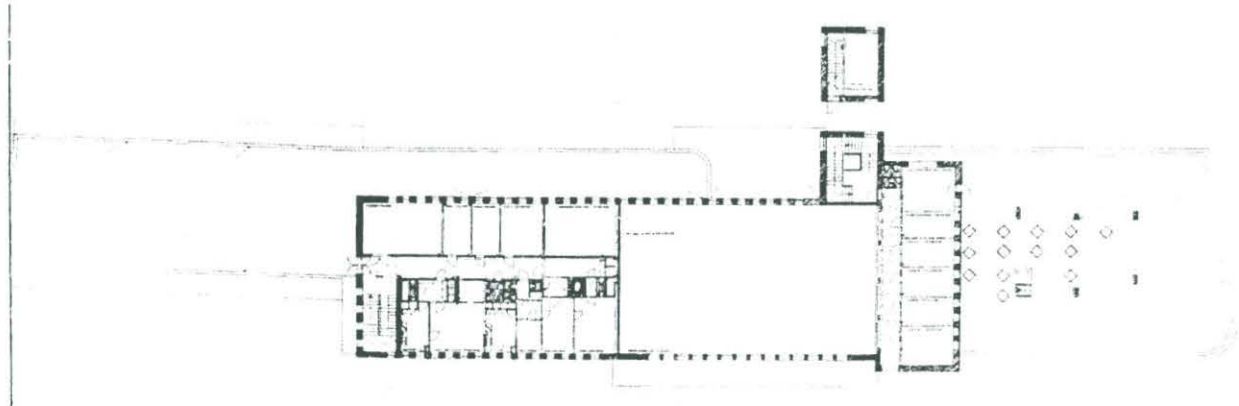
Pituusleikkaus



Kellari



1.krs



2. krs

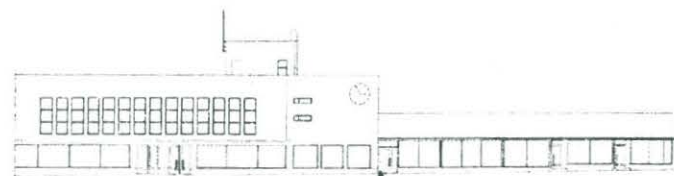
3.2.1 Linja-autoasemalle tehdyt muutokset

Sisätilat:

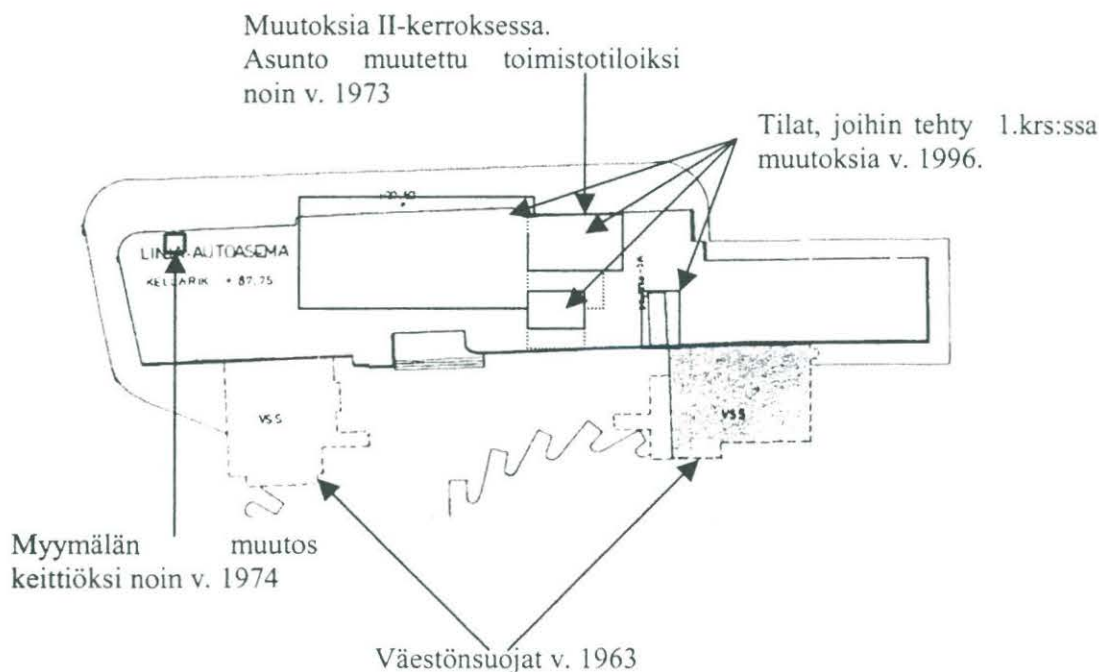
Rakennuspiirustusten perusteella, sisätiloihin ei ole tehty merkittäviä muutoksia, jotka olisivat vaikuttaneet huonejakoon. Länsisivun puolelle, kellarikerroksen "siiviksi" maan alle, on suunniteltu vuonna 1963 kaksi väestönsuojaa. Suunnitelmia on täydennetty seuraavana vuonna. Vuonna 1973 on tehty suunnitelmat asunnon muutoksesta toisessa kerroksessa toimistotiloiksi. Vuonna 1974 on ensimmäisessä kerroksessa entinen myymälä suunniteltu katukeittiöksi. Kellarikerrokseen ja väestönsuojoihin on tehty suunnitelmat tilamuutoksista vuonna 1986. Ensimmäisestä kerroksesta on suunnitelmat vuodelta 1996 muutoksesta yleisö WC:lle ja sen kassalle, tavarasäilytykselle ja henkilökunnan pukuhuoneelle, kuten myös uudelle portaalle Varaosamiesten tiloihin.

Julkisivut:

Julkisivuihin ei ole tehty mitään kovin suuria muutoksia. Muutoksia ovat aiheuttaneet lähinnä käyttötarkoituksen myötä laitettut mainoskilvet sekä yksi uusi sisäänkäynti. Nykyisen hautaustoimiston tiloihin on tehty uusi sisäänkäynti matalan osan eteläkulmaukseen n. vuonna 1995.



Uusi ovi.



3.3 Vuoltsun kortteli

Suvantokatu 6, Vuolteenkatu 11-15,
Ratinankuja 2; tontit XIII-199-1,2,10 ja 12

Kortteli on rakentunut neljästä eri osasta, joilla on ollut eri käyttötarkoitus ja kolme eri suunnittelijaa.

3.3.1 Tontti 199-1:

Rakennuksen on suunnitellut Gulfin autohuoltoasemaksi Bertel Strömmer kesäkuussa 1939. Lupa on myönnetty 28.6.1939. Kellarissa oli neljä autotallia, sosiaalitilat ja varasto. Katutasossa kaksi autohallipaikkaa, rasvaus ja pesutilat, huoltoaseman toimisto sekä mittarikenttä. Toisessa kerroksessa oli vuokrattavia toimistoja.

Kerrosala on nyt 900 kem². Tiloissa toimii mm. kierrätyskeskus ja pieneläinklinikka sekä myymälöitä katutasossa. Tampereen kaupungin sosiaali- ja terveystoimella sekä raittiustoimistolla on tiloja toisessa kerroksessa.

Pinnoitteena on harmaa roiskerappaus. Hatanpään valtatie puoleisella julkisivulla sokkeli on betonia, jossa on pesubetonipinta. Se on kuitenkin maalattu ruskeaksi. Ikkunoiden puitteet ovat valkoiset ja ovet ruskeat.

Suvantokadun puolella sokkeli on pesubetonipinnalla. Ikkunoiden puitteet ovat ylhäällä valkoiset, alhaalla ruskeat.

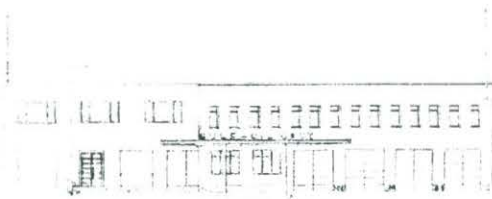
Entisen mittarikatoksen alapinta on betonia, pyörästetty reunus valkoista peltiä. Sitä kannattelee kaksi pylvästä, jotka on maalattu valkoisiksi. Pylväiden välissä on edelleen bensamittareiden alla ollut betonialusta sekä ylhäällä teräksinen teline, joka on todennäköisesti ollut letkuteline. Mittareita ei ole.

Suvantokadun puolella pihaa rajaa aita, jossa on pesubetonipinta sisäpihan puolella, Suvantokadun puolella se on päällystetty peltilevyllä. Aidan pää noudattelee samaa pyörästettyä muotokieltä, mitä rakennuksessa muutenkin on käytetty.



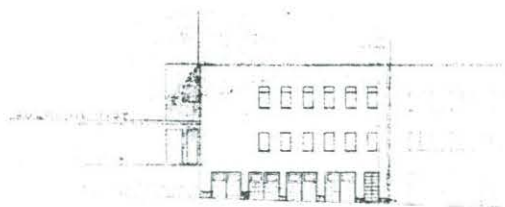
3.3.1.1 Rakennukseen tehdyt muutokset

Julkisivut:

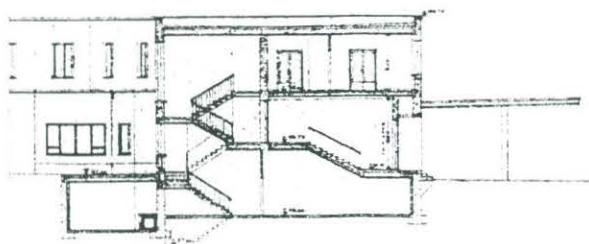


Julkisivu Hatanpään valtatielle v.1939 piirustuksissa.

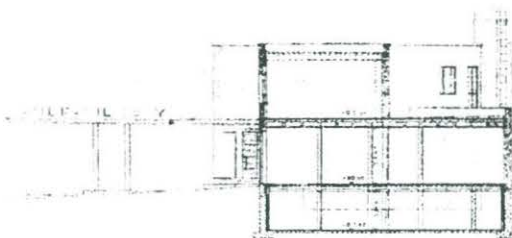
Piirustusten perusteella ensimmäiset suunnitelmat muutoksille on tehnyt vuosina 1949 ja 1955 Suomalainen Gulf Oy:n teknillinen osasto, jolloin on tehty pieniä muutoksia. Tällöin myös Hatanpään valtatie puoleinen julkisivu on kokenut muutoksia, kun katoksen alla olleen oikean puoleisen ikkunan tilalle on tehty pariovet.



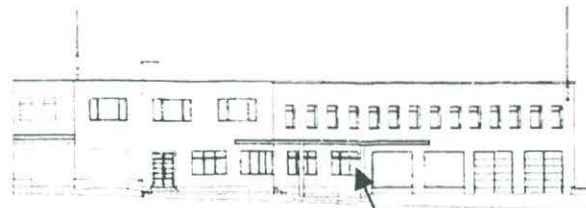
Julkisivu Suvantokadulle vuoden 1939 piirustuksissa.



Leikkaus A-A vuoden 1939 piirustuksissa.



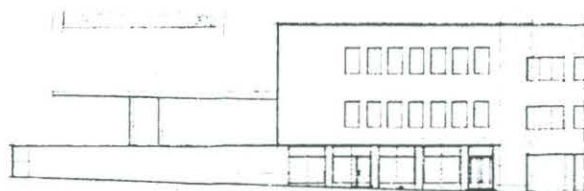
Leikkaus B-B vuoden 1939 piirustuksissa.



Julkisivu Hatanpään valtatielle vuoden 1987 piirustuksissa.

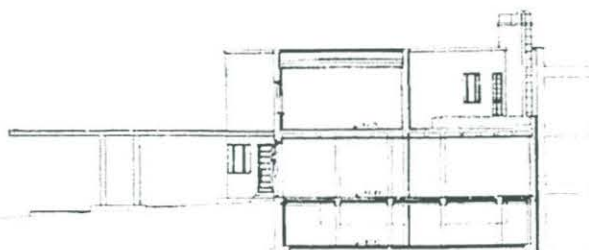
Vaihdoksia kokenut ikkuna-aukko.

Pariovia on suurennettu vuonna 1980, kun silloiselle E-huoltamolle on tehty muutoksia. Ovet on vaihdettu takaisen ikkunaksi v. 1987.



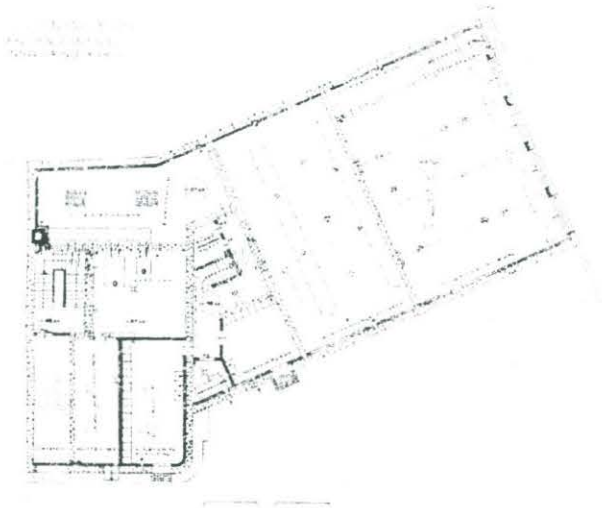
Julkisivu Suvantokadulle vuoden 1964 piirustuksissa.

Suvantokadun puoleisella julkisivulla on vaihdettu ovet ja ikkunat teräsrakenteisiin ja laitettu alumiinipelti ikkunoiden alapuolelle vuonna 1964.



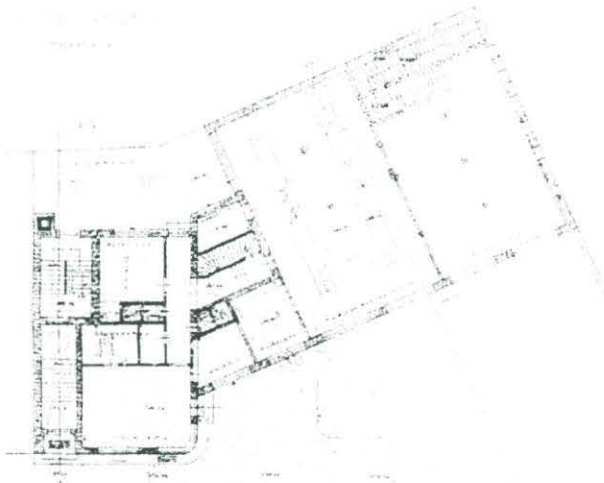
Leikkaus vuoden 1986 piirustuksissa.

Sisätilat:



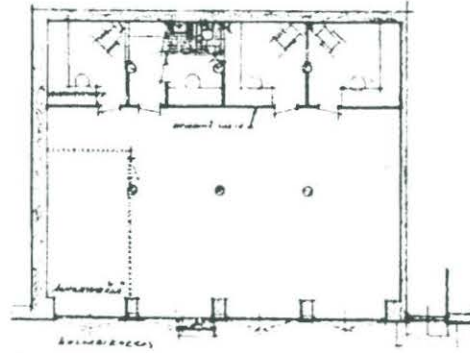
Kellarikerros vuoden 1939 piirustuksissa.

Kellarikerroksessa on ollut kaksi varastoa, kattilahuone, miesten ja naisten pukuhuoneet, polttoainevarasto, tilat sähkökojeille ja kompressorille, huoltohallin alustaa sekä neljä autotallia joihin on ollut ovet Suvantokadun puolelta.



Katutaso vuoden 1939 piirustuksissa.

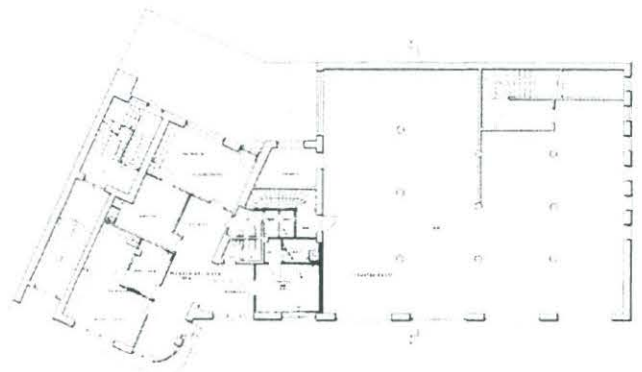
Katutasossa on ollut toimisto, ruokailuhuone, varasto- ja työhuoneet, pesu- ja rasvaushalli sekä autohalli.



Suvantokadun puoleinen osa kellarikerroksesta vuoden 1964 piirustuksissa.

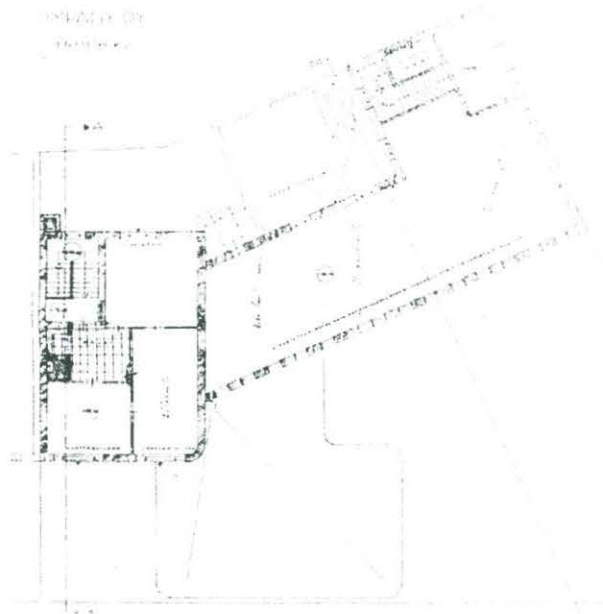
Kellarikerroksen kulmaukseen on suunnitelmat automyymälästä vuodelta 1964.

Viimeisimmät muutospiirustukset ovat vuosilta 1985-86. Tällöin on Hatanpään valtatie puoleisessa osassa tehty muutoksia ensimmäiseen ja toiseen kerrokseen. Muutoksessa on lähinnä lisätty väliseiniä. Vanhoihin kantaviin väliseiniin ei ole juuri tehty muutoksia.



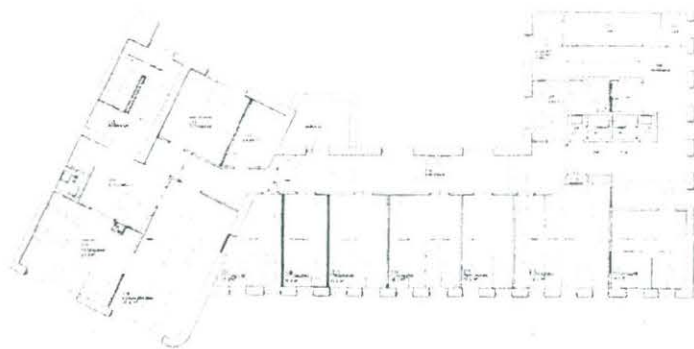
Katutaso vuoden 1986 piirustuksissa.

Ensimmäiset muutokset katutasoon on tehty vuonna 1980 kun toimistotiloja on muutettu jakavilla seinillä. Vuonna 1986 toimistotilat on muutettu eläinlääkärin vastaanottotiloiksi ja autohalli ja huoltotilat on otettu liikuntaviraston käyttöön.



II Kerros vuoden 1939 piirustuksissa.

Toisessa kerroksessa on ollut kaksi konttorihuonetta, toimistohuone ja varaus konttorihuoneista.



II kerros vuoden 1986 piirustuksissa.

Toisessa kerroksessa tilat on muutettu nuorisokeskuksen käyttöön ja sinne on tehty lisää toimistotiloja entisiin konttoritiloihin.

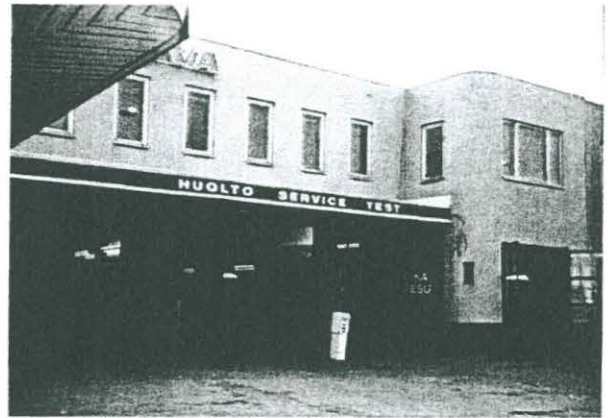
3.3.2 Tontti 199-2

Rakennuksen on suunnitellut Bertel Strömmer Esson autohuoltoasemaksi tammikuussa 1939. Lupa on myönnetty 19.4.1939. Siinä oli kellarissa autohalli, sosiaalitilat ja varasto, katutasossa myymälä, konttori, rasvaus- ja pesutilat, sosiaalitilat sekä mittarikenttä. Toisessa kerroksessa oli vuokrattavia toimistotiloja.

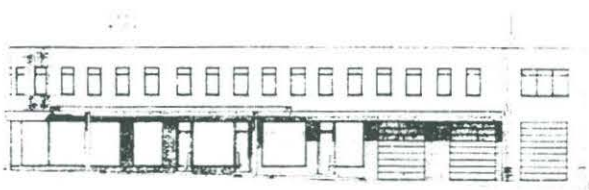
Nykyisin Esson tiloissa toimii kahvila ja Rengascenterin myymälä pyöristetystä osasta. Kahvilan tiloissa on 1970-luvun tunnelma kalusteista johtuen. Muissa katutason tiloissa on autokorjaamo, jossa on kaksi monttua ja pesuhalli. Toisessa kerroksessa on Rengascenterin ja Laakakuvan toimitiloja.

Katutason seinäpinnoitteena on tummanruskea klinkkeri-laatta. Mainoskylttejä/tekstejä varten varattu alue on punaista muovia. Toisen kerroksen seinäpinnoitteena on revitty rappaus, joka on maalattu vaalean beigeiksi, mikä on hiukan harmahtava.

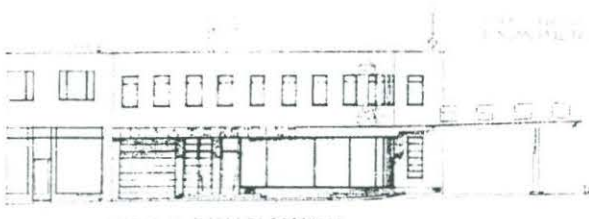
Bensapumput on poistettu, mutta niiden katos on edelleen olemassa. Katoksen puupinnat ovat valkoiset, reunus kovalevyä.



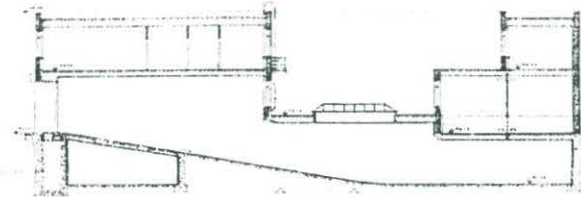
Alkuperäiset piirustukset



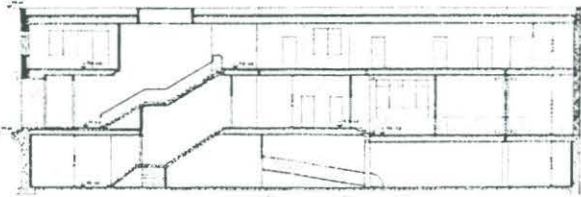
Julkisivu Hatanpään valtatielle.



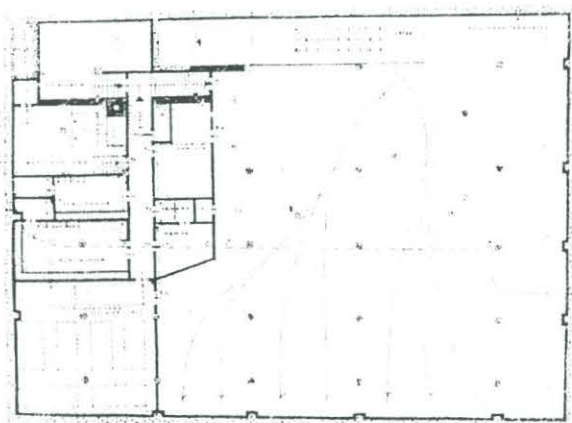
Julkisivu Vuolteenkadulle.



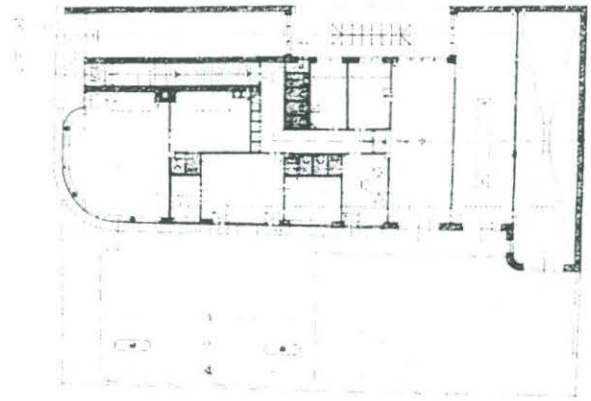
Leikkaus A-A



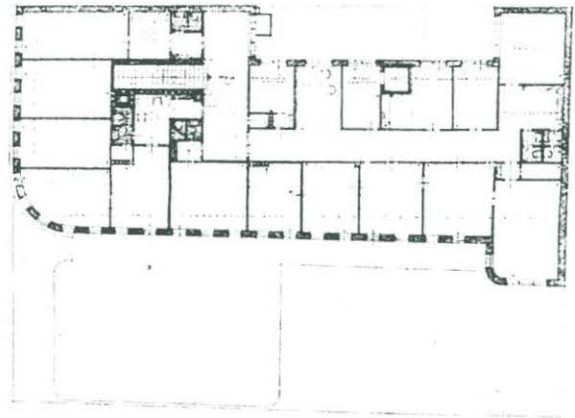
Leikkaus B-B



Kellari



Katutaso



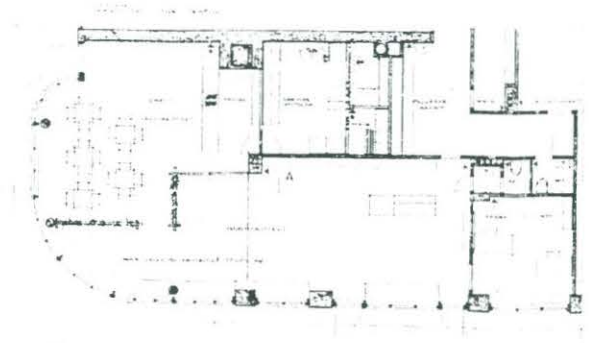
II kerros

3.3.2.1 Rakennukseen tehdyt muutokset

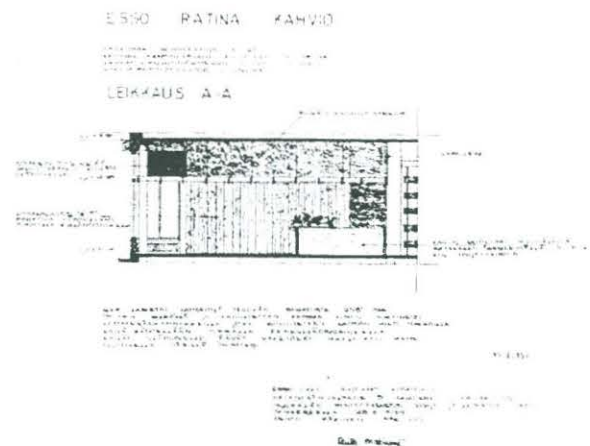
Rakennukseen ei ole tehty mitään julkisivuja muuttavia muutoksia ja sisätiloihinkin tehdyt muutokset ovat vähäisiä.

Vuonna 1969 on pyöreässä kulmassa myymälästä erotettu matalalla "hirsiseinällä", joka ei todennäköisesti ole ollut kiinteä, kahvion tilat. Varasto on muutettu kahvion tarjoilu- ja aputiloiksi. Aputiloiksi on otettu myös entinen ruokahuone. Renkaiden paikkaushuoneesta on tehty varasto ja pukuhuone. Pohjassa näkyy myös muita muutoksia, kuten toimitus- ja konttorihuoneen yhdistäminen yhdeksi tilaksi heti pääsisäänkäynnin jälkeen. Osa konttorihuoneesta on yhdistetty kuljettajien huoneeseen ja tästä on tehty kassa- ja toimistohuone.

Suurimmat muutokset on siis tehty vuoden 1969 paikkeilla. Tämän jälkeen rakennukseen on tehty ainoastaan palavan nesteen varasto pesutilan takanurkkaan vuonna 1991 Esso AB:lle.



Pohjapiirros katutasan muutoksista myymälään.



Leikkaus "hirsiseinästä".

3.3.3 Tontti 199-10

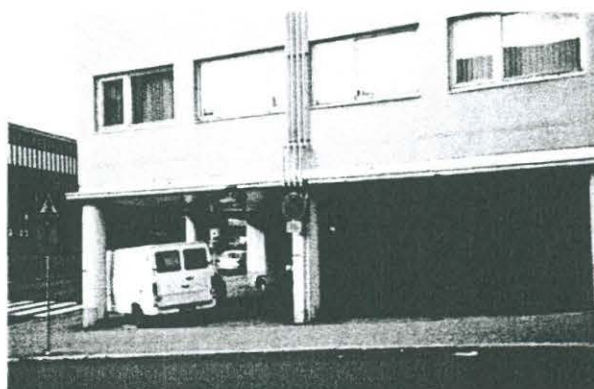
Rakennuksen on suunnitellut TB:lle Heikki Tiitolan rakennustoimisto joulukuussa 1938. Lupa on myönnetty 28.12.1938.

Pohjakerroksessa on ollut myymälä, autohalli ja mittarisyvennys, ensimmäisessä kerroksessa autohalli ja rengaskorjaamo, sekä toisessa kerroksessa autohalli ja kaksi asuntoa.

Nykyisin katutasossa on kampaamo, TB-huoltamoiden autovuokraamo Leppänen Ky, KTK ry:n tilat, Tampereen kaupungin liikuntatoimen tiloja sekä Unicefin myymälä.

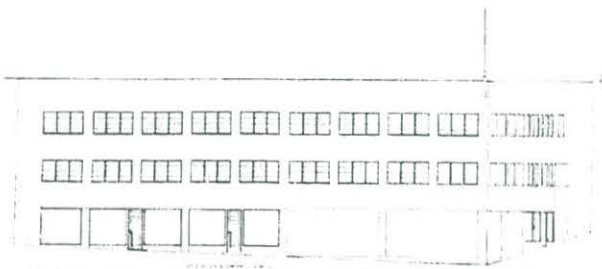
Rakennuksen pinnoitteena on revitty rappaus. Se on maalattu vaalean beigeiksi, joka on hiukan harmahtava. Katoksen alla seinäpinta on pientä klinkkerilaattaa, väritykseltään yläosissa vaalea kellertävä beige ja alaosissa, perustusten korkeudella harmahtava beige. Katosta kannattaa neljä pyöreää pilaria, joissa on pinnoitteena sama vaalea laatta. Katoksen alapinta on valkoista lautajäljitelmäpeltiä. Katoksen alla on kahdet pariovet, joiden välissä on puolipyöreät pilarit.

Katutason ikkunoiden puitteet ovat ruskeat, ylempien kerrosten valkoiset. Ovista osa on valkoisia, osa ruskeita.

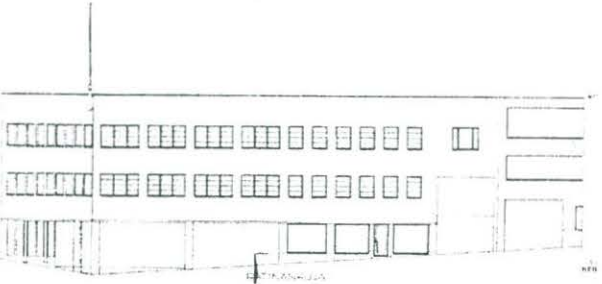


3.3.3.1 Rakennukseen tehdyt muutokset

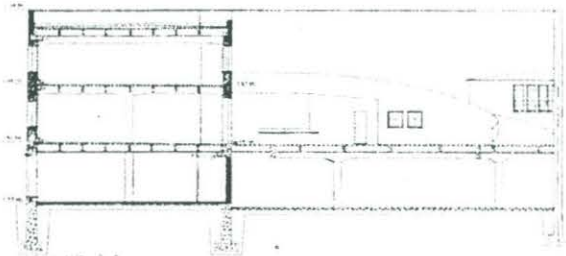
Julkisivut:



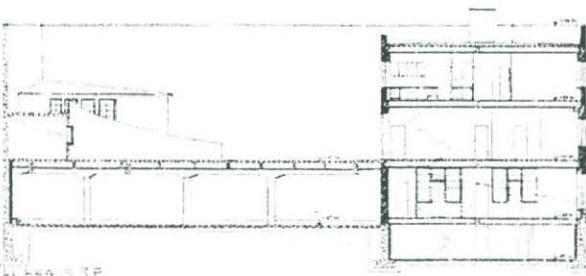
Julkisivu Suvantokadulle v. 1938 piirustuksissa.



Julkisivu Ratinankujalle v. 1938 piirustuksissa.



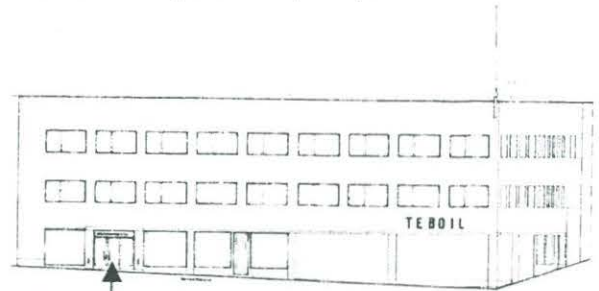
Leikkaus A-A vuoden 1938 piirustuksissa.



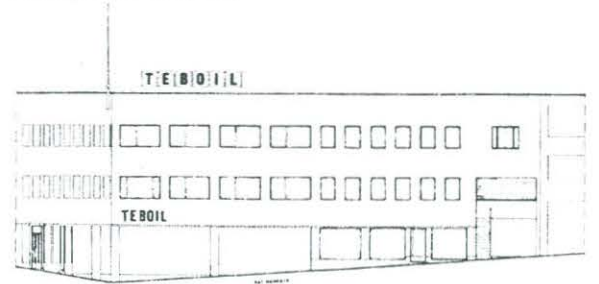
Leikkaus B-B vuoden 1938 piirustuksissa.

Vuonna 1984 on Tampereen kaupungin liikuntavirasto varten Suvantokadun vasemman puoleista oviaukkoa suurennettu. Samaisissa piirustuksissa molempien julkisivujen ikkuna-aukot ovat samankokoiset ja muotoiset kuin alkuperäisissä

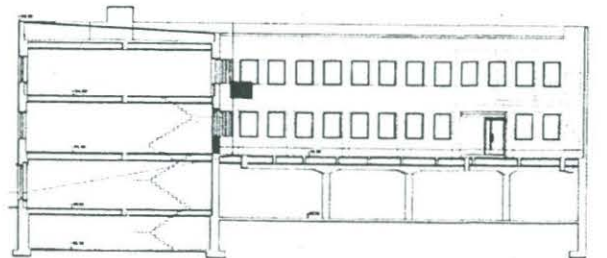
piirustuksissa, mutta ikkunajaotus on erilainen. Vuonna 1989 on TB-huoltamon mainoskilvet uusittu mutta kylttejä ei ole enää. Tällöin on laitettu katoksen alapuolen seinäpintojen ja pilareiden klinkkerit sekä katoksen alapuolinen pellitys.



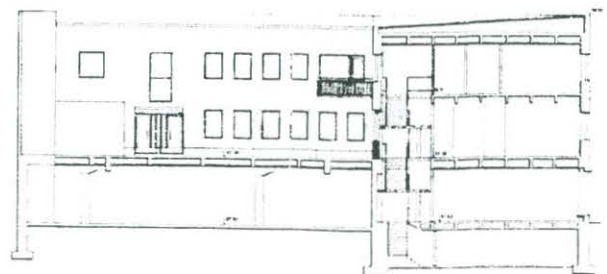
Julkisivu Suvantokadulle ja muutettu ovi vuoden 1984 piirustuksissa.



Julkisivu Ratinankujalle vuoden 1984 piirustuksissa.



Leikkaus A-A vuoden 1984 piirustuksissa.



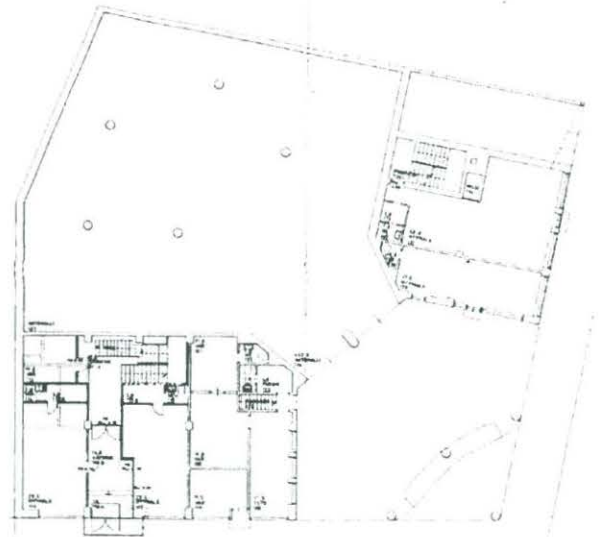
Leikkaus B-B

Sisätilat



Pohjakerros

Pohjakerroksessa on ollut autohalli, kaksi myymälää Suvantokadun puolella sekä kaksi myymälää ja kaksi konttoria Ratinankujan puolella.



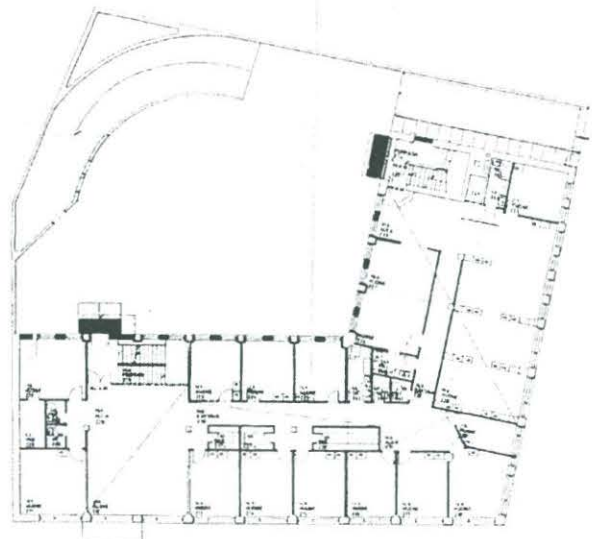
Pohjakerros (1.krs) vuoden 1984 piirustuksissa.

Pohjakerroksessa (1.krs) on Suvantokadun puoleisiin myymälätiloihin tehty varasto, WC- ja pukutiloja sekä porrashuone. Ratinankujan puoleisella on konttorien ja virkistysruooneen seinät poistettu ja myymälöistä tehty suurempia. Autohalliin ei ole tehty muutoksia.



I kerros

Ensimmäisessä kerroksessa on ollut ylösajo II kerrokseen, autohalli, rengaskorjaamo, konttori, patterien vastaanotto, pukuhuone, latauskoneisto, lataushuone, patterityöhuone sekä pesuhuone ja WC.



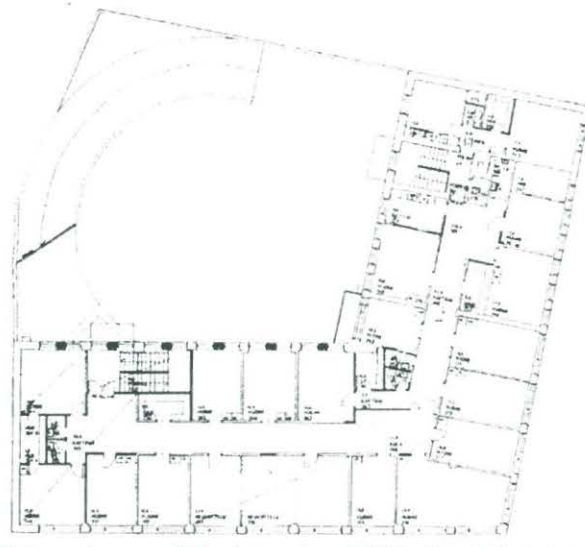
Ensimmäinen kerros (2.krs) vuoden 1984 piirustuksissa.

Ensimmäisen kerroksen (2.krs) autohalli on muutettu väliseinillä pieniksi huoneiksi ja aulaksi, jonne johtaa uudet portaat. Lisäksi sinne on rakennettu WC:t ja muutama varasto. Rengaskorjaamon tilat on myös muutettu huonetiloiksi. Sinne johtaa entiset portaat.



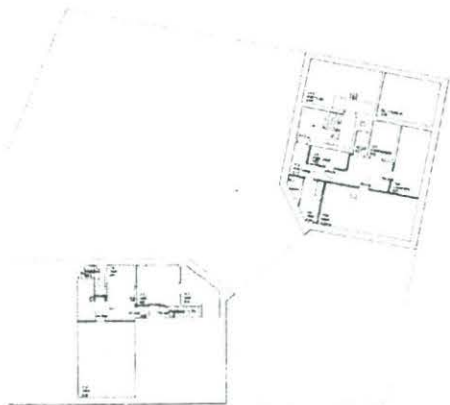
II kerros

Toisessa kerroksessa on ollut osa ylösajoluiskan loppupää toiseen kerrokseen, autohalli ja kaksi asuinhuoneistoa; 1h, keittiö ja alkovi sekä 2h, keittiö, palvelijan alkovi ja ruokailuhuone.



Toinen kerros (3.krs) vuoden 1984 piirustuksissa.

Toisessa kerroksessa (3.krs) ensimmäiset muutokset ovat piirustusten perusteella vuodelta 1963. Pienempään asuinhuoneistoon on rakennettu kahvio ja toimistotiloja sekä autohallin eteläpään toimisto ja arkisto. Vuonna 1967 on autohalliin suunniteltu vielä lisää toimisto- ja arkistotiloja. Vuonna 1975 näistä arkistotiloista on suunniteltu toimistotiloja. Viimeisimmät muutokset ovat vuodelta 1984, jolloin loputkin autohallin tiloista on otettu muuhun käyttöön ja sinne on tehty väliseinillä huoneita esim. neuvottelukäyttöön sekä WC:t. Asuinhuoneistosta on kahvio poistunut ja keskelle on tullut käytävä ja aula, joiden molemmin puolin on huoneita. Isomman huoneiston keittiö on entisellä paikallaan pienempänä.



Kellarikerros vuoden 1984 piirustuksissa.

Kellarikerrokseen, jota ei ole alkuperäisissä piirustuksissa, on rakennettu varastotiloja, hissien konehuone, öljysäiliö ja sähköpääkaappi vuonna 1984.

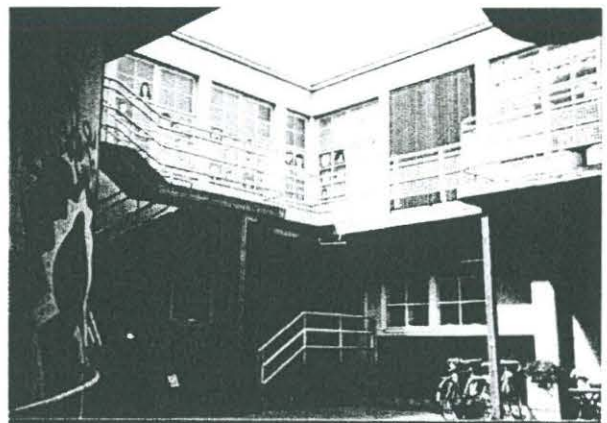
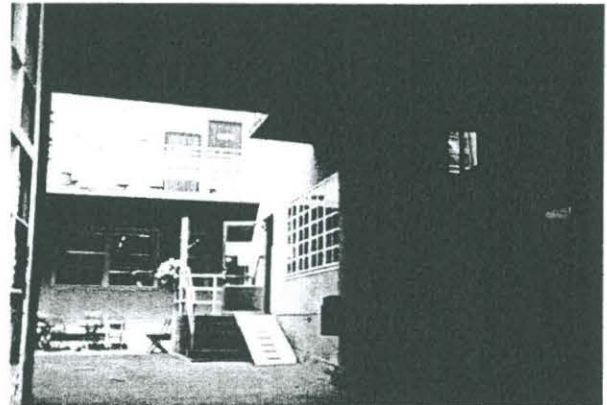
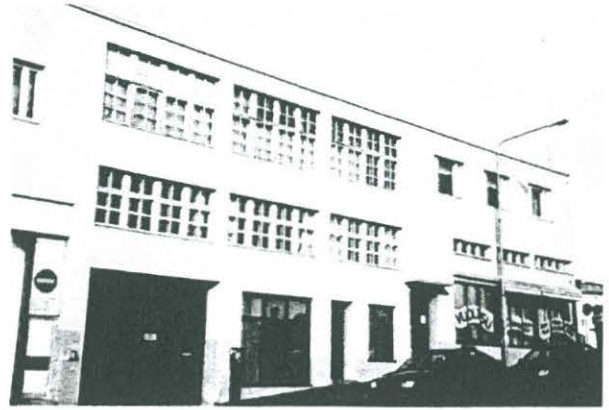
3.3.4 Tontti 199-12

Rakennuksen on suunnitellut Veikko Kallio syyskuussa 1938. Lupa on myönnetty 16.11.1938. Siinä on ollut kellarissa autosuoja ja varastoja sekä polttoainevarastot, kaksi pesutupaa ja kellareita, ensimmäisessä kerroksessa kolme myymälää, kolme konttoria, kaksi työhuonetta ja varastoja, välikerroksessa on ollut varastotiloja ja toisessa kerroksessa neljä asuntoa, konttori, työhuone varasto ja sosiaalityötiloja.

Nykyisin rakennuksessa toimii nuorisokeskus Vuoltsu toimintapajoinen ja kahviloineen.

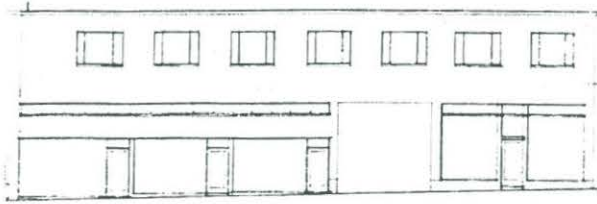
Rakennus on tasakattoinen. Seinäpinnoitteena on revitty rappaus ja väritään vaalea se on vaalea beige, joka on hiukan harmahtava. Ikkunoiden puitteet ovat ylhäällä valkoiset, alhaalla tummanruskeat kuten myös ovetkin.

Sisäpihan sisäänkäynti on Vuolteenkadun puolelta. Sisäpihan puolella yksi seinäkulma noudattelee samaa pyöristettyä muotokieltä kuin korttelin muissakin rakennusosissa on käytetty.

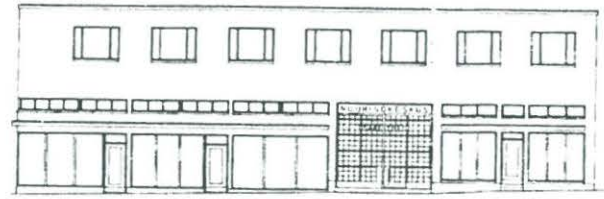


3.3.4.1 Rakennukseen tehdyt muutokset

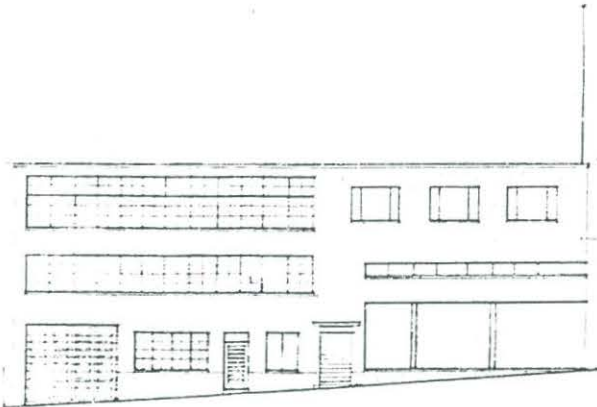
Julkisivut:



Julkisivu Vuolteenkadulle v. 1938 piirustuksissa.



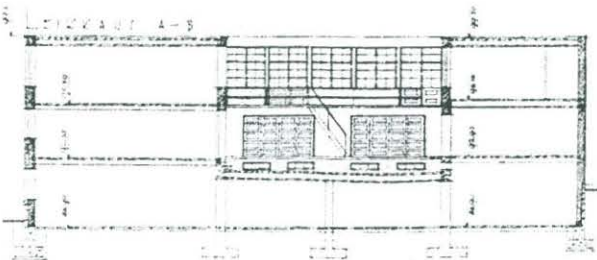
Julkisivu Vuolteenkadulle vuoden 1986 piirustuksissa. Alakerran ikkunajakoa on muutettu ja portin päälle laitettu nimikilpi. Portti on samanlainen kuin vuoden 1940 piirustuksissa.



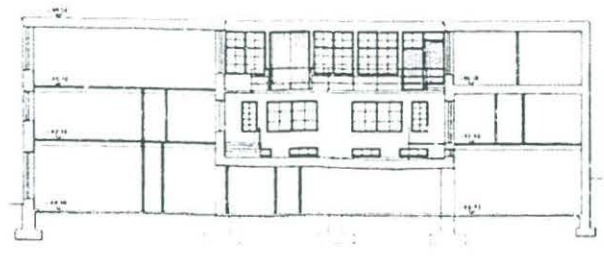
Julkisivu Ratinankujalle v. 1938 piirustuksissa.



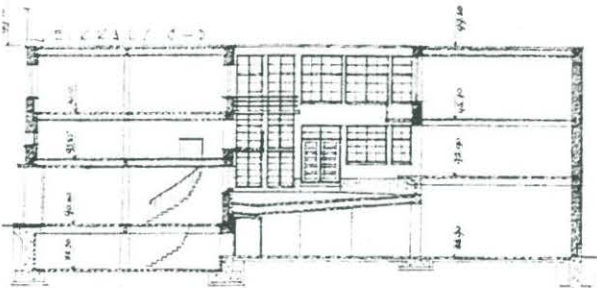
Julkisivu Ratinankujalle vuoden 1986 piirustuksissa. Alakerran ikkunajakoa ja kellarin ovi on muutettu ja ovikatokseen laitettu nimikilpi.



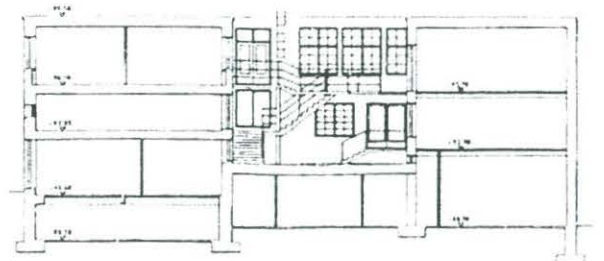
Leikkaus A-B v. 1938 piirustuksissa.



Leikkaus A-A v. 1983 piirustuksissa.



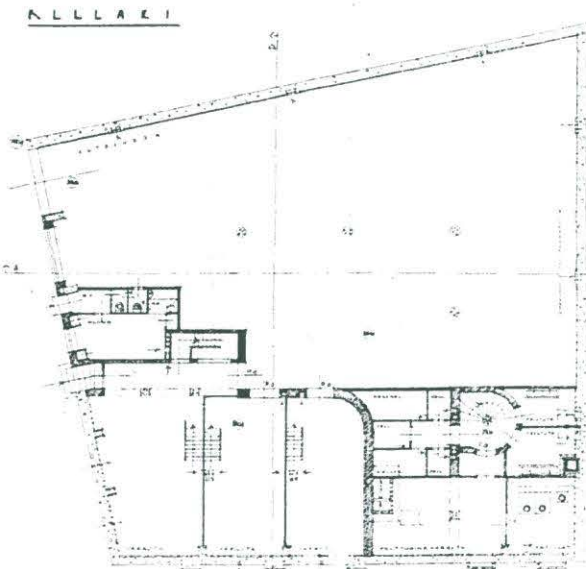
Leikkaus C-D v. 1938 piirustuksissa.



Leikkaus B-B v. 1983 piirustuksissa.

Sisätilat:

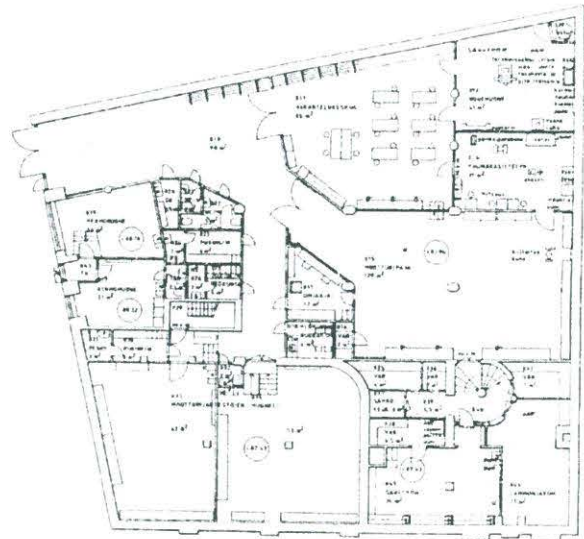
Sisätiloihin on tehty eniten muutoksia 1980-luvulla, kun tilat on muutettu kirjakahvilayhdistyksen ja Tampereen ylioppilasteatterin käyttöön. Muutoksia on tehty koko vuosikymmenen ajan. Vuonna 1980 on kahvilatilaan valettu uusi betonilattia, sisäpihalle rakennettu puurakenteinen esiintymislava, porraskäytävän oveen laitettu rautalankalasiovi pääpoistumistielle ja tehty varapoistumistie parven kautta. Vuonna 1983 on rakennettu väliaikaisiksi äänieristys porttiin ja kate esiintymislavan päälle. Vanhat rakenteet ovat säilyneet ennallaan. Viimeisimmät muutokset ovat vuosilta 1984 ja 1986, jolloin on tehty rakennusaikaisia muutoksia. Tämän jälkeen ei ole tehty lupia vaatineita toimenpiteitä.



Kellarikerros vuoden 1938 piirustusten mukaan.

Kellarikerroksessa on ollut autosuoja, yksiö keittokomerolla ja varastoja, joihin on ollut sisäänkäynti Ratinankujan puolelta, varastoihin myös sisäkautta. Vuolteenkadun puolella on ollut polttoainevarastot ja kattilahuone, kaksi pesutupaa sekä kellareita, joihin on ollut sisäänkäynti kierreportaita pitkin sisäkautta.

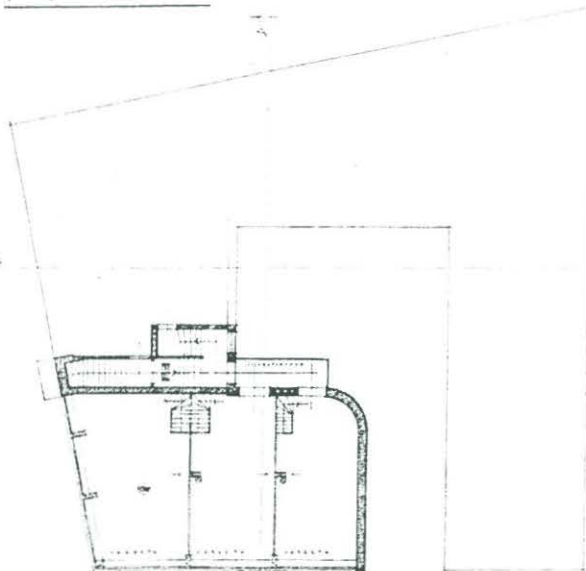
Vuoden 1986 piirustusten perusteella, kellarikerroksessa on autosuojan tiloihin tehty askartelukeskus, jossa on mm. huoneet kuumakäsittelyille ja puutöille sekä moottoripaja. Sisäänkäynti on edelleen Ratinankujan kautta. Varastoista on purettu kaksi väliseinää ja tehty kolmesta varastosta kaksi moottorijärjestöjen huonetta yhdellä väliseinällä. Yksiö on laajentunut kerhuhuoneeksi ja ympärille on rakennettu toinen kerhuhuone, sekä sosiaalituloja. Entiseen eteiseen on suunniteltu myös sosiaalituloja ja Ratinankujan puolelta johtanut rappu on poistunut.



Kellarikerros vuoden 1986 piirustusten mukaan.

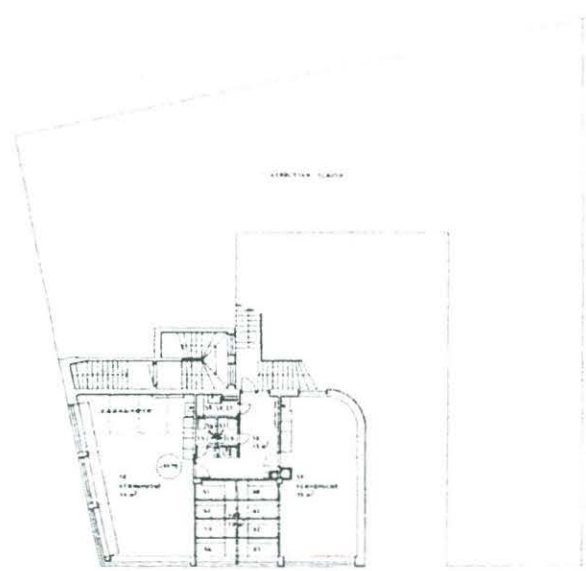
Vanhoja, hyvin säilyneitä elementtejä ovat mm. kierreportaat sekä kaareva seinäpinta. Myös pesutupien, kellareiden, polttoainevarastojen ja kattilahuoneen väliseinät ovat melko hyvin säilyneet.

Lähinnä tiloihin on tehty lisää väliseiniä.



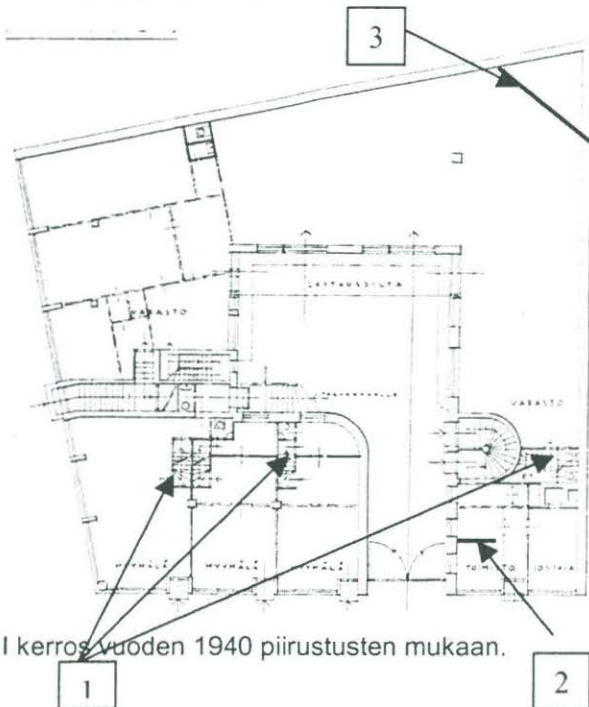
Välikerros vuoden 1938 piirustusten mukaan.

Välikerroksessa on ollut kolme varastoa ja lastausparveke. Sisäänkäynti on ollut Ratinankujalta sekä sisäkautta.



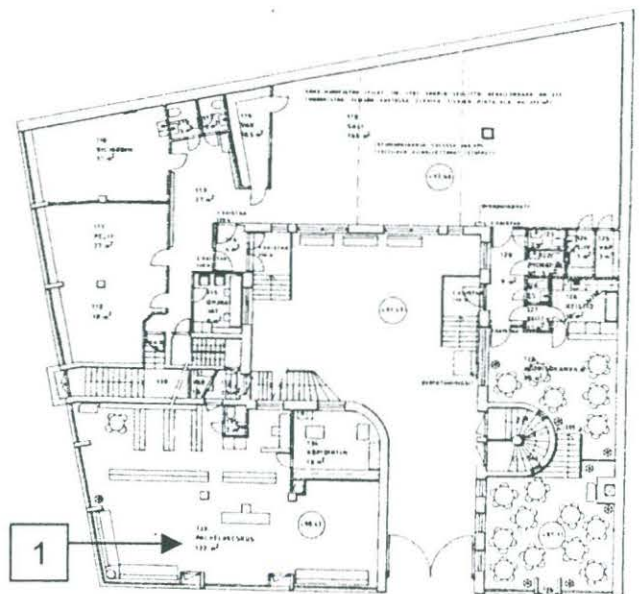
Välikerros vuoden 1986 piirustusten mukaan.

Vuoden 1986 piirustusten perusteella keskimäinen varasto on jaettu pienemmiksi varastotiloiksi ja kahdesta muusta on tehty kerhohuoneet. Lastausparvekkeelle on tehty rappuset, muut raput ovat alkuperäiset.



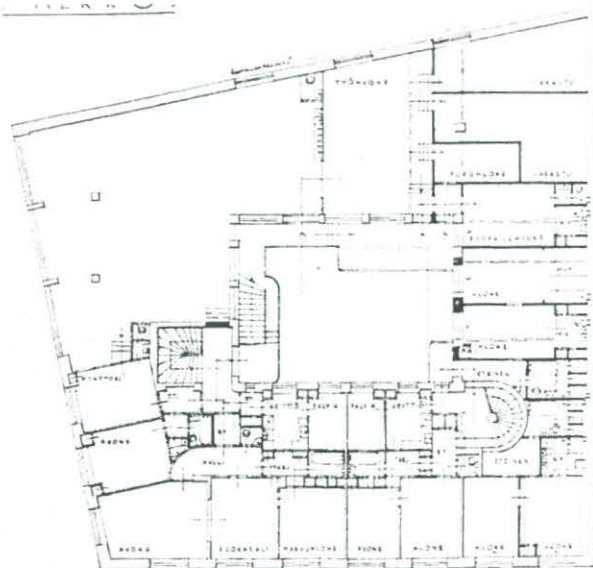
I kerros vuoden 1940 piirustusten mukaan.

Vuoden 1938 piirustusten mukaan 1.krs:ssa on ollut myymälä-, työhuone- ja konttoritiloja. Muutoksia on tehty heti v.1940 Veikko Kallion suunnitelmien mukaan siten, että myymälöihin ja eteiseen johtavat raput on muutettu kierreportaiksi (1) ja toimistosta, joka alun perin oli suunniteltu konttoriksi, on poistettu matala lasiseinä (2). Lisäksi varaston nurkasta on poistettu pienempi kolmiomainen varastohuone (3). Sisäpihalla on uudet raput.



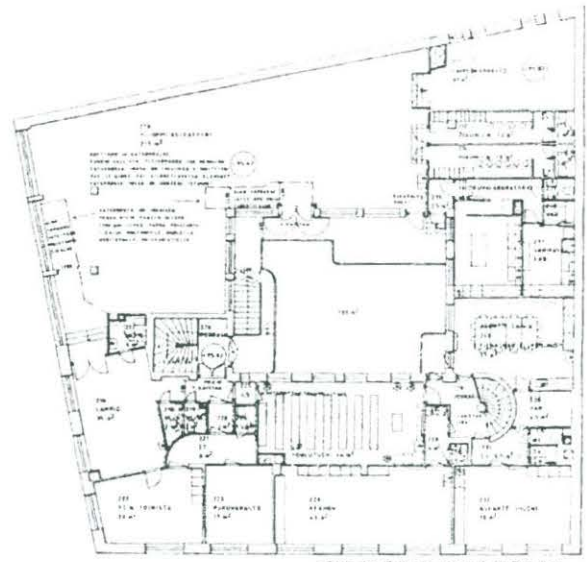
I kerros vuoden 1986 piirustusten mukaan.

Myymälätiloista on purettu väliseinät ja tehty palvelukeskuksen tila kopiointihuoneineen (1). Ratinankujan puoleisista varastoista on tehty pelihuoneita ja osa muusta varastotilasta on otettu nuorisokahvilan ja sen keittiön tiloiksi. Entisestä johtajan toimistosta on tehty nuorisokahvila. Nuorisokahvilaan on tehty eri suunnasta johtavat raput.



II kerros vuoden 1940 piirustusten mukaan.

Toisessa kerroksessa on ollut vuoden 1940 piirustuksissa neljä asuinhuoneistoa, työhuone, konttori ja varastoja.



II kerros vuoden 1986 mukaan.

Toisessa kerroksessa on ylioppilasteatterin näyttämö- ja katsomo sekä pukuhuoneet ym. teatterin käyttöön tarvittavaa tilaa. Lisäksi myös siellä on kerho- ja askartelutiloja. Muutamia väliseiniä on poistettu, jolloin huoneista on saatu suurempia, mutta esim. rappuihin ja entisen hallin, nykyisen eteisen tiloihin sekä kahteen huoneeseen ja WC:hen ei ole tullut muutoksia seinärakenteisiin.

3.4 Autotuonnin kortteli

Suvantokatu 2; tontti XIII-200-9

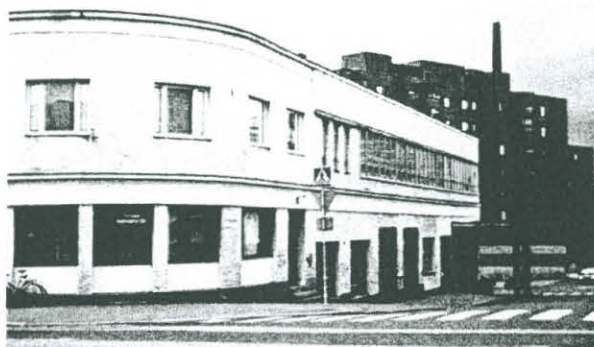
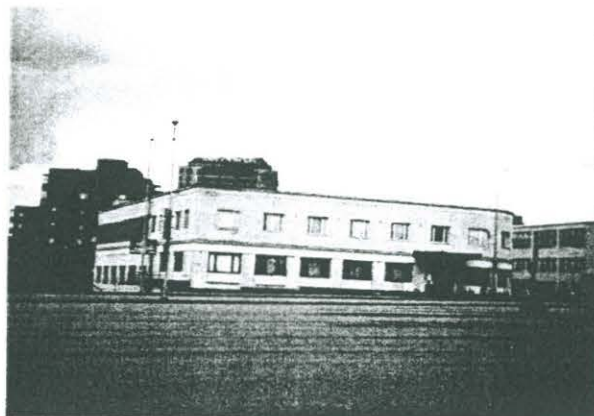
Rakennuksen on suunnitellut Veikko Kallio toukokuussa 1937 Tampereen Autotuonti Oy:lle, joka on myynyt mm. Buickia ja Chevroletia. Alun perin Vuolteenkadun puoleinen osa on ollut kaksikerroksinen ja toisessa kerroksessa on ollut kolme asuntoa. Muu osa on ollut yksikerroksista Autotuonnin halli-, korjaamo- ja myymälätiloja. Ratinankujalle päin on suunniteltu katos myöhemmin kuin rakennus, mutta senkin suunnitelmapiirustukset ovat vuodelta 1937.

Nykyisin rakennuksessa on tilat mm. työttömien työpajalle ja AA-ryhmälle.

Rakennuksen Vuolteenkadun puoleinen kulma on pyöristetty, noudatellen alueen tyyliä. Tasakattoisen rakennuksen seinäpinnoitteena on harjattu rappaus. Väritään se on vaalean kellertävä. Betonisokkeli on ruskea. Ikkunoiden puitteiden väri vaihtelee. Suurin osa ensimmäisen kerroksen ikkunoista on kuitenkin vaalean ruskeita. Toisen kerroksen ikkunat ovat valkoisia ja todennäköisesti alkuperäiset.

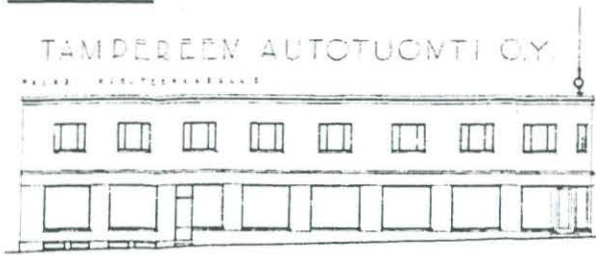
Ratinankujalle päin on entinen mittarikatos, joka noudattelee samaa pyöreätä muotokieltä kuin alueella on käytetty. Katosta kannattelee kaksi pyöreää betonipilaria.

Vuolteenkadulta on rakennuksen vierestä raput alas, jotka näkyvät jo alkuperäisissä piirustuksissa.



3.4.1 Rakennukseen tehdyt muutokset

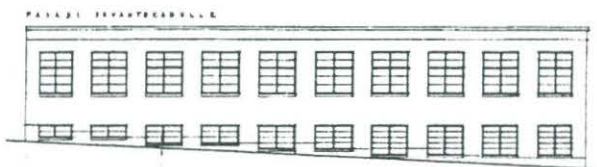
Julkisivut:



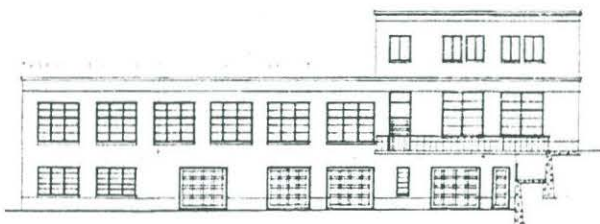
Julkisivu Vuolteenkadulle v. 1937 piirustuksissa.



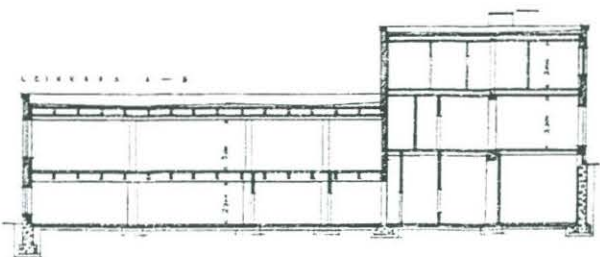
Julkisivu Ratinankujalle v. 1937 piirustuksissa.



Julkisivu Suvantokadulle v. 1937 piirustuksissa.

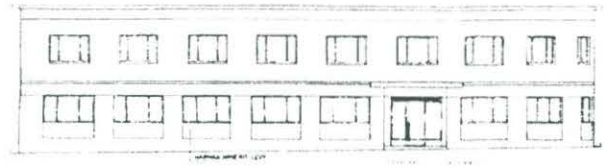


Julkisivu länteen v. 1937 piirustuksissa.



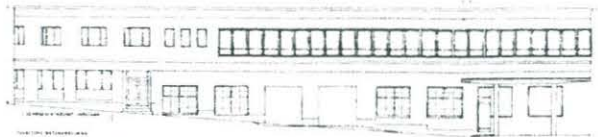
Leikkaus A-B v. 1937 piirustuksissa.

Ensimmäiset muutokset on suunnitellut Veikko Kallio v.1961, jolloin toinen kerros on rakennettu täyteen. Lisäosan ikkunajako poikkeaa aikaisemmasta.

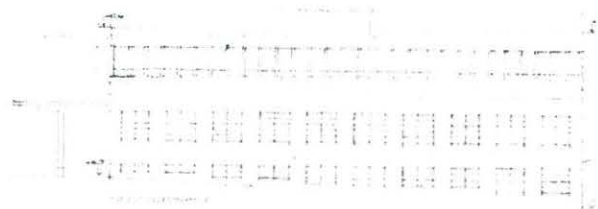


Julkisivu Vuolteenkadulle v 1980 piirustuksissa.

Vuonna 1980 Vuolteenkadun puoleisen julkisivun ensimmäisen kerroksen ikkunat on uusittu ja niiden alle laitettu harmaat mineriitti-levyt. Sisäänkäynti on vaihtunut kulmasta keskeemmälle julkisivua.



Julkisivu Ratinankujalle v 1980 piirustuksissa.



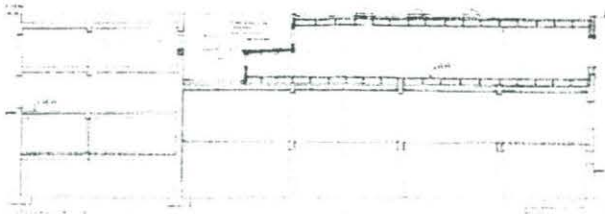
Julkisivu Suvantokadulle v. 1961 piirustuksissa.



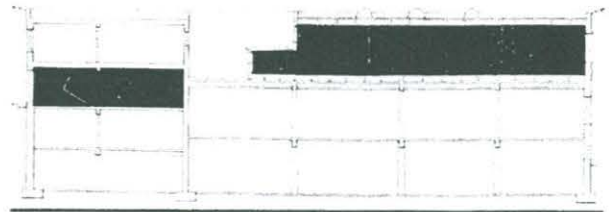
Julkisivu länteen v. 1961 piirustuksissa. Suvantokadun puoleiseen kulmaan on tehty uusi sisäänkäynti.



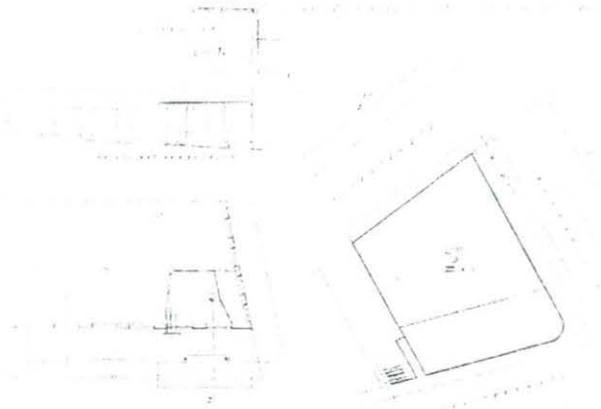
Leikkaus B-B vuoden 1961 piirustuksissa.



Leikkaus A-A v.1961 piirustuksissa.

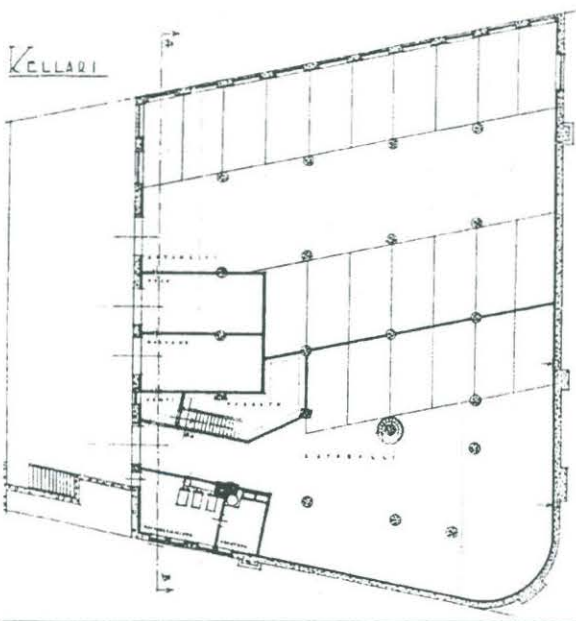


Leikkaus A-A vuoden 1980 piirustuksissa.



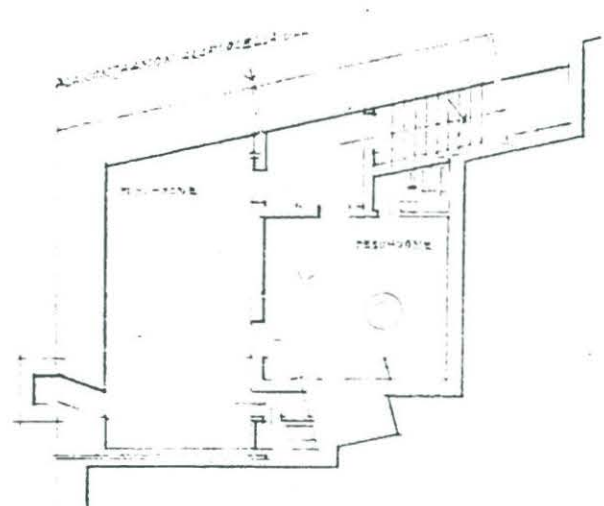
Mittarikatoksen piirustukset v. 1937.

Sisätilat:



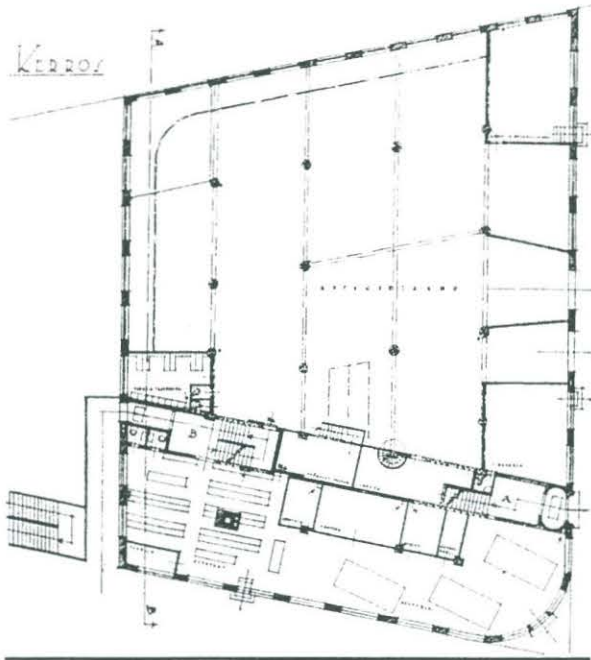
Kellari v. 1937 piirustuksissa.

Kellarikerroksessa on ollut autohalli sekä stadionin puoleisella julkisivulla autojen pesu- ja rasvaushuoneet, varasto, vahdin huone, keskuslämmityshuone ja pesutupa.



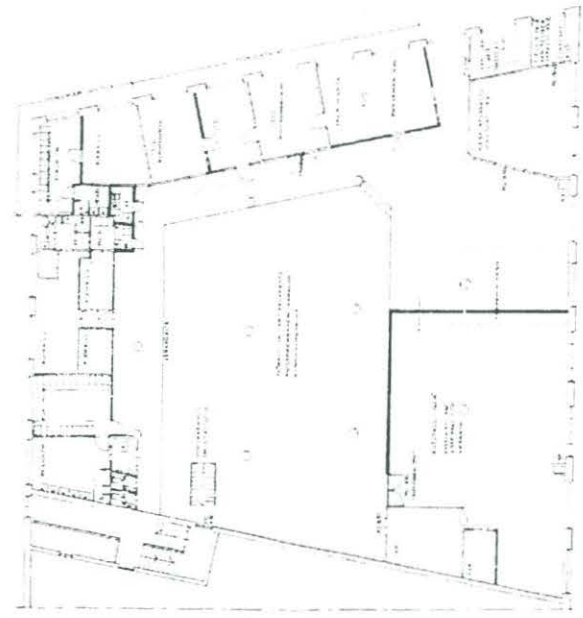
Osa kellarikerrosta v. 1961 piirustuksissa.

Kellarikerrokseen ei ole tehty muita merkittäviä muutoksia, ei ainakaan luvanvaraisia, kuin korotuksen yhteydessä tehty muutos väestönsuojaan. Piirustuksia muista muutoksista ei ole.



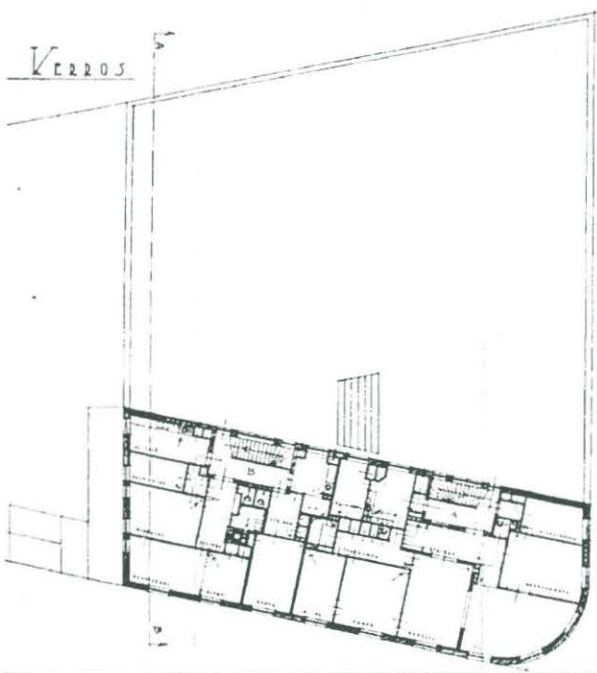
I kerros v. 1937 piirustuksissa.

Ensimmäisessä kerroksessa on ollut Vuolteenkadun puolella autojen näyttelytila pyöreässä kulmauksessa, konttori, myyjien huone, varaosahuone, puku- ja pesuhuone, työkalumestarin huone ja varasto sekä myymälä Ratinankujan puolella. Yksikerroksinen osa on ollut autokorjaamo. Ratinankujan ja Suvantokadun kulmauksessa on ollut kahvi- ja ruokahuone.



Suvantokadun puoleinen osa ensimmäisestä kerroksesta v. 1983 piirustuksissa.

Suvantokadun puoleinen pää ensimmäisestä kerroksesta on muutettu puistonpenkkien varastointi-, pesu- ja maalaustiloiksi v. 1980. Tällöin on tehty uusia väliseiniä. Vuonna 1983 tilat on muutettu työkalu- ja tarvikevarastoiksi, entinen varasto autotalliksi, penkkien pesupaikka ja maalaustilat poistettu sekä tehty korjaustiloista miesten pukuhuone. Pienkonevarastoon on tehty palavien nesteiden varastot.



II kerros v. 1937 piirustuksissa.

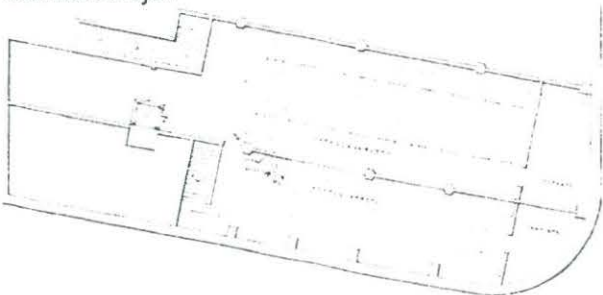
Toisessa kerroksessa on ollut kolme asuntoa. Pyöreässä kulmassa on ollut sali, jonka Ratinankujan puolella herranhuone ja Vuolteenkadun puolella ruokasali. Tässä kulma-asunnossa on ollut kuusi huonetta, keittiö ja palvelijanhuone. Keskimmaisessä asunnossa on ollut huone, keittiö ja alkovi ja stadionin puoleisessa asunnossa olo- ja makuuhuoneet sekä alkovi ja keittiö + palvelijanhuone.



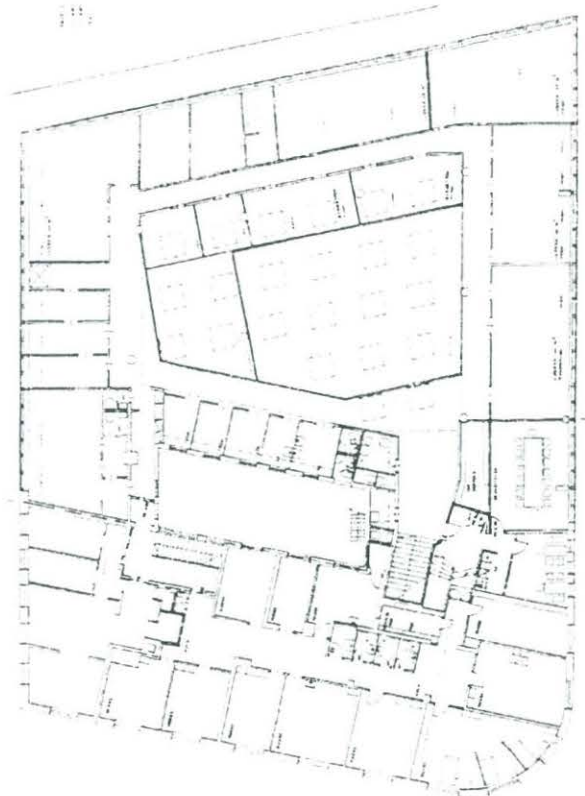
Toinen kerros v. 1961 piirustuksissa.

Vuonna 1961 tehtyjen suunnitelmien mukaan rakennusta on korotettu rakentamalla ylin kerros täyteen. Tällöin toisessa kerroksessa on ollut edelleen asuinhuoneistot ja täydennysosaan on tehty toimistoja, arkisto, varasto, kahvinurkkaus ja kaksi huonetta. Keskellä on ollut kattoikkunoilla varustettu näyttelyhalli sekä sen ja tuuletuspihan välissä automyyjien aitiot.

Vuonna 1963 toimitusjohtajan asunto pyöreässä kulmassa on muutettu toimistotiloiksi kuten myös stadionin puoleinen asunto. Pienemmästä asunnosta johtajan asunnon vieressä, on tullut talonmiehen asunto. Talonmiehen asunto on muutettu kuitenkin jo vuonna 1964 toimistotiloiksi, jolloin koko osa. on ollut toimistotiloja.



Välikerros v. 1961 piirustuksissa.



II kerros v. 1987 piirustuksissa.

1970-luvulla Suvantokadun puoleiseen päähän on tehty tilat Tampereen yliopistolle. Vuonna 1987 näihin tiloihin on tehty tilamuutoksia, kun tilat ovat siirtyneet Tampereen kodinhoitajaopistolle. Viimeisimmäksi jääneessä muutoksessa on purettu joitakin väliseiniä, tiivistetty ikkunoita, paikattu lattiapäällysteitä, paikkamaalattu maalauksia ja päällystetty uuden WC:n seinät seinämuovilla. Ilmastointia ja sähköistystä on täydennetty.

Vuoden 1961 piirustuksissa on Vuolteenkadun puolelle suunniteltu myöskin välikerros, jossa on ollut kaksi varaosavarastoa, varasto ja arkisto.

3.5 Sähkölaitoksen alue

Sähkön tuotanto alueella on alkanut 1919, jolloin ensimmäinen höyryvoima-asema saatiin käyntiin. Ajatus höyryvoima-aseman rakentamisesta oli esitetty jo 1900-luvun vaihteessa, koska vesivoima ei riittänyt vähävetisinä talvina. Keskustelua aseman sijoittamisesta käytiin, mutta lopulta päädyttiin Ratinaan, josta oli mm. helppo vetää pistoraide rautateille. Osa alueesta laitettiin käyttökuntoon täyttömaalla.

Kaupunginvaltuusto päätti höyryvoima-aseman (1) rakentamisesta 1916 ja sen suunnitteli kaupunginarkkitehti Lambert Pettersson. Rakennustyöt aloitettiin kiireellä keväällä 1917. Laitehankintojen aikataulun petettyä, muuraustyöt keskeytettiin, mutta aloitettiin uudelleen syyskesällä. Piirustusten perusteella on Lambert Pettersson hyväksynyt perustukset v.1917 ja Bertel Strömmer muuraustyöt v.1918. Muuraustyöt oli keskeytettävä sisällissodan puhjettua 28.1.1918. Sisällissodan tauottua insinööri Svanström kävi tiedustelemassa sähkötarvikkeita Saksassa. Saksan luhistuttua laitehankinnat siirtyivät ja näin myös höyryvoimalaitoksen käyttöönotto näytti siirtyvän tulevaisuuteen. Vaikka ulkomaiset laitehankinnat olivat jumissa, höyryvoimalaitoksen rakentamista jatkettiin. Tavoitteena oli saada laitos toimimaan vuoden 1919 syysvalaistuskauten alkaessa, mutta tuotanto voitiin aloittaa vasta aivan vuoden lopulla. Voimalaitosrakennus ja sen 80,5 metriä korkea savupiippu valmistuivat ajoissa, mutta koneet ja laitteet saatiin paikalle myöhässä.

Lopputarkastus on pidetty v. 1919. Voimalaitos oli osittain kaksi, osittain kolmikerroksinen. Höyrykattilat, joita oli kaksi, oli valmistanut suomalainen Kone- ja Siltarakennus. Kattiloissa poltettiin puuta, mutta ne oli mahdollista muuttaa myös

kivihiilikäyttöisiksi. Tuhka valui suoraan alakerrassa oleviin vaunuihin ja vietiin pois. Konehallin keskellä oli turbogeneraattori. Turbiinihuoneen vieressä oli suurjänniteosasto ja alapuolella mittalaitteet. Valvontalaitteet olivat parvekkeella konehallin yläosassa. (Anttila Olavi: Valoa, voimaa, vaurautta. Tampereen sähkölaitos 1888-1988, s.120-124).

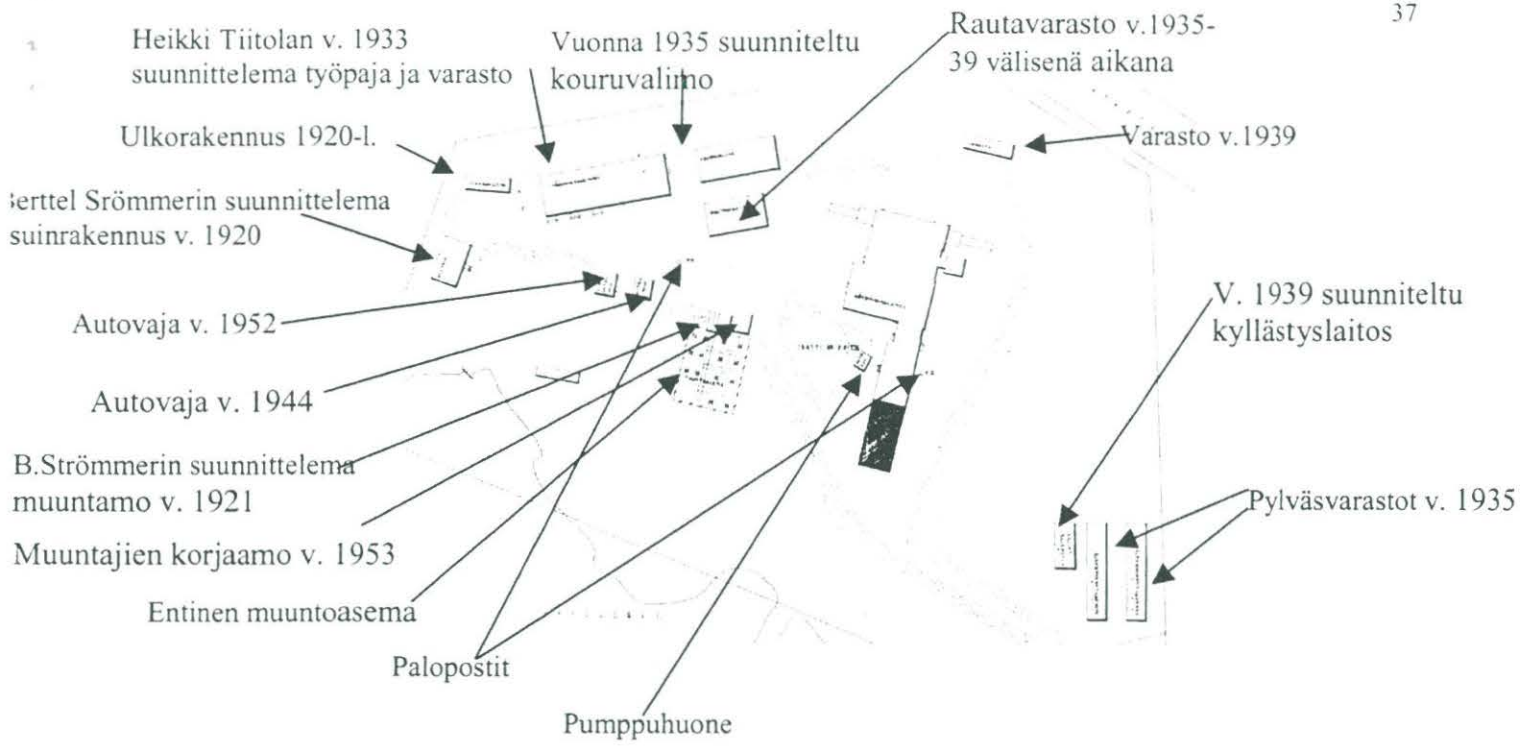
Höyryvoima-asemaa on laajennettu (2) v. 1938 Bertel Strömmerin suunnitelmien mukaan ja 1956 Seppo Rihlaman kaupungin arkkitehtiosastolla tekemien piirustusten mukaan (3). Vanhan osan länsipuolelle on rakennettu porrashuone (4) v.1974.

Tontilla on ollut Bertel Strömmerin v. 1919 suunnittelema mansardikattoinen asuinrakennus. Lupa on myönnetty v.1920. Bertel Strömmer on suunnitellut myöskin v. 1921 muuntamon.

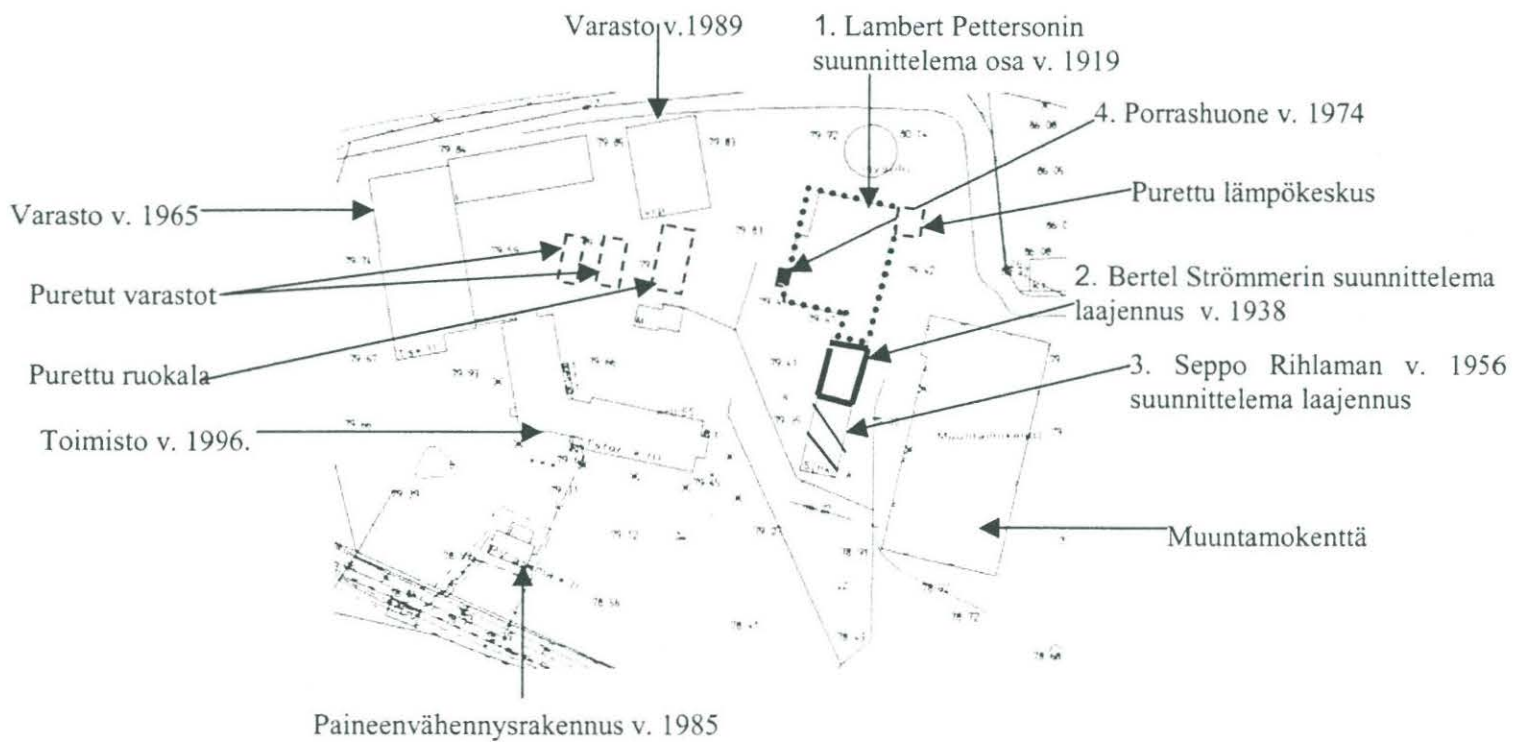
Heikki Tiitola on suunnitellut v. 1933 työpajan ja varaston. Vuonna 1935 on suunniteltu uudisrakennuksena kouruvalimo ja pylvästyöpaja. Vuodelta 1939 on suunnitelmat rakentaa kyllästyslaitos ja laajentaa tehdasta.

Vuoden 1944 suunnitelmien mukaan on rakennettu autovaja ja vuonna 1952 toinen. 1953 muuntajakorjaamo muuntajan kylkeen ja 1965 varasto.

Vuonna 1981 piirretty lämpökeskus on purettu. 1983 on suunniteltu ruokala, 1985 paineenvähennysasema, 1985 varastorakennus, 1989 teräselementti varastorakennus, 1996 väestönsuoja sekä toimistorakennus uudisrakennuksena. Toimistorakennukseen on tehty tilamuutoksia 1997. Vuonna 1998 on tehty tila-, julkisivu- ja LVI-muutoksia varasto- ja korjaamorakennukseen.

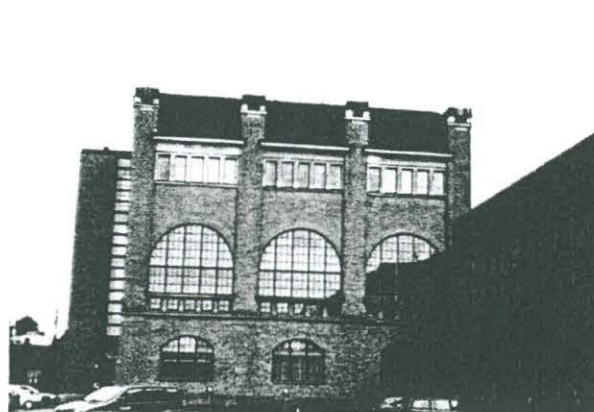


Asemapiirros vuodelta 1956

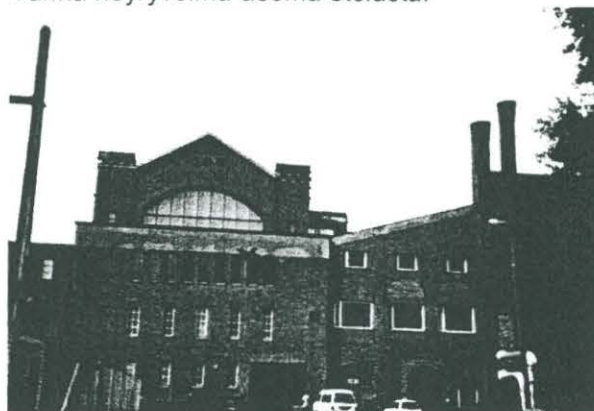


Asemapiirros vuodelta 2002.

1. Höyryvoima-asema on kokenut muutoksia, mutta vanhin osa on edelleen helposti havaittavissa. Rakennusosassa on lohkottu kivijalka muutoin, mutta länsipäädystä on betoni. Rakennus on punatiilinen. Ikkunoiden puitteet ovat ruskeat kuten myös ovet. Vuonna 1963 on tehty muutoksia, joissa on mm. poistettu piippu. Konehalleihin 1. ja 2. kerroksissa on tehty muutoksia v. 1969. Vuonna 1983 on muutettu julkisivuja, mm. vaihdettu ikkunoita ja ovia sekä tehty joitakin sisätilamuutoksia. Sisätilat on muutettu kokonaan nykyaikaisiksi pari vuotta sitten ja niissä on toimisto-, sosiaali-, ja verstaatioita sekä kaukolämmön valvomohuone. Korkea osa eli pohjoispäätty on vanha turbiinitila. Siinä kivijalkaa ei näy, vaan osa on maan tasosta lähtien tiiltä. Päätty on uusittu, siinä on uusi tiili ja uudet pariovet. Alakerroksessa on edelleen kattilahuoneet, Ylös on rakennettu luentosali. Katteena on musta huopa.



Vanha höyryvoima-asema etelästä.



Vanha höyryvoima-asema idästä.

2. Bertel Strömmerin suunnittelemassa laajennuksessa on lohkottu kivijalka ja se on punaisesta tiilestä, kuten vanhinkin osa. Tiili on kuitenkin selvästi uudempaa. Ikkunat ovat pystysuuntaiset, alhaalla kolmeen osaan, ylhäällä 2 X kolmeen osaan jaetut. Itäpuolen sisäänkäynnin, C-rapun ympärillä on "kiviholvi".
3. Myös Seppo Rihlaman suunnittelema osa on punatiilinen, mutta perustus on betonia. Ikkunoissa on sama jaotus kuin edellisessä, mutta ne ovat leveämmät.



Laajennukset kaakosta.

4. Vanhimman osan länsipuolelle on vuoden 1974 suunnitelmien mukaan rakennettu porrashuone, jossa on betonisokkeli. Se on punaisesta tiilestä, ovet ja ikkunat ovat ruskeat.



Lännen puoleinen julkisivu ja porrashuone.

5. Rakennus on entinen muuntaja ja muuntajakorjaamo, joka on rakennettu 1953. Muuntajakorjaamo on muutettu puutyöpajaksi ja työkaluvarastoksi 1978. Molemmissa on nykyisin puutyöhuone. Entisessä muuntajassa on osittain lohkottu kivijalka, osittain betonisokkeli tai sitten kivijalka on rapattu. Punatiilisessä rakennuksessa on vaalean siniset ikkunoiden puitteet ja ovet sekä muut puuosat. Entisessä korjaamossa on betonisokkeli, punainen tiili sekä uudet vaakatasoiset ikkunat.



Muuntaja oikealla korkea rakennus, korjaamo sen edessä. Vasemmassa reunassa ja taustalla uusi toimistorakennus.

6. Rakennus on alun perin ollut työpaja. Sen on suunnitellut Heikki Tiitola v.1933. Sen lännen puoleiseen päätyyn on tehty muutoksia v.1949. Sen kanssa kulmittain on rakennettu vuonna 1965 suunniteltu varasto. Rakennukset ovat kiinni toisissaan. 1970-luvulla ne ovat olleet toimisto-, varasto- ja työhuonetiloina, jonka jälkeen pelkkänä varastona. Nykyisin niissä on korjaamo.

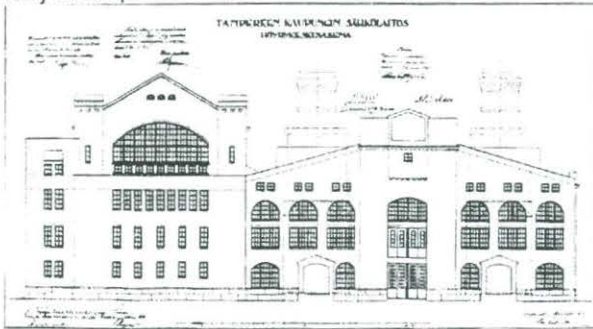
Vanhassa työpajassa on lohkottu kivijalka, se on punatiilinen ja siinä on harjakatto, jossa on musta saumattu peltikate. Katolla on neljä pyöreää lunetti-ikkunaa. Ikkunoiden puitteet ovat valkoiset, ovet harmaat.

Uudemmassa osassa on betonisokkeli, nykyaikainen tehdasvalmisteinen punatiili, valkoiset ikkunoiden puitteet ja harmaat ovet.

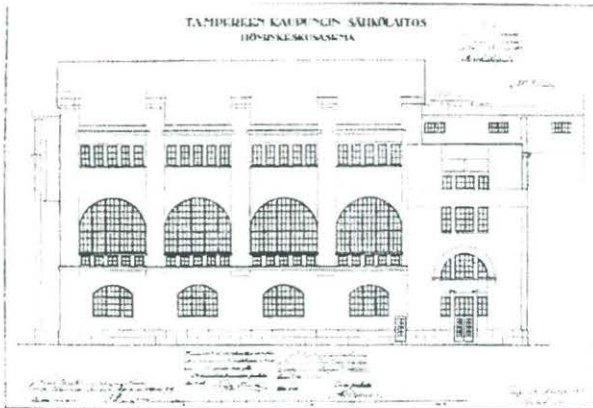


Entinen työpaja, nykyinen varasto oikealla. Taustalla 1965 suunniteltu varasto, nykyinen varasto.

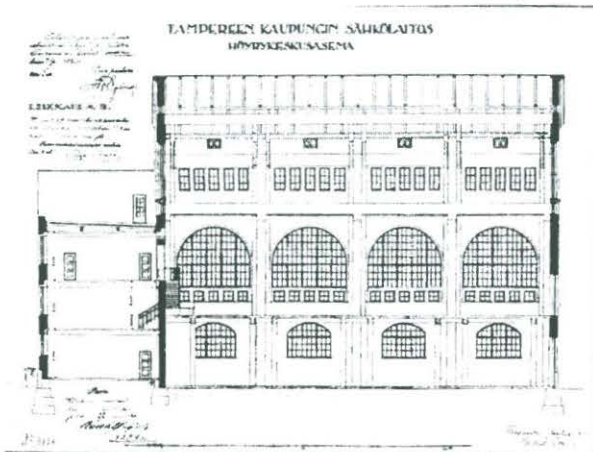
Höyryvoima-aseman toteutumattomat laajennuspiirustukset vuodelta 1919.



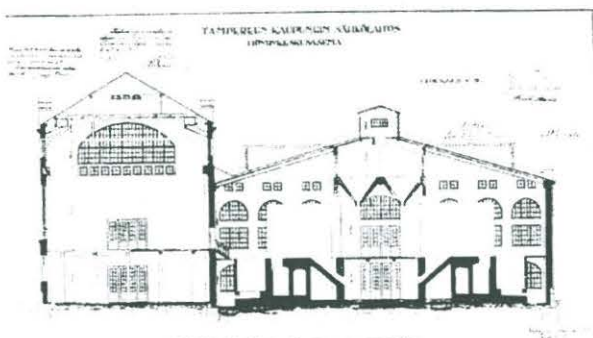
Julkisivu itään.



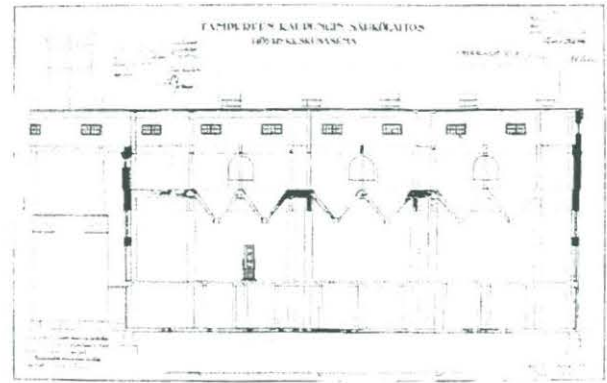
Julkisivu etelään.



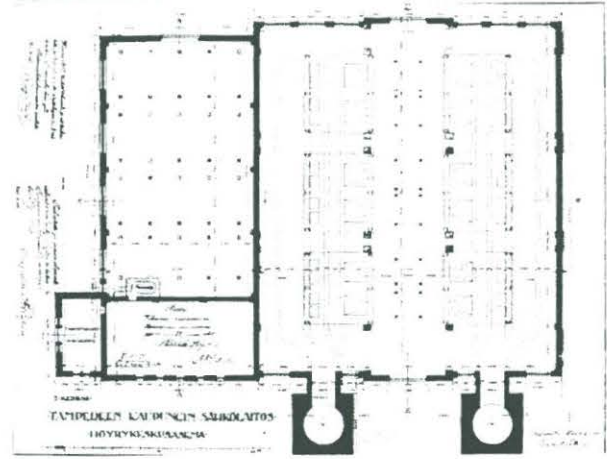
Leikkaus A-B



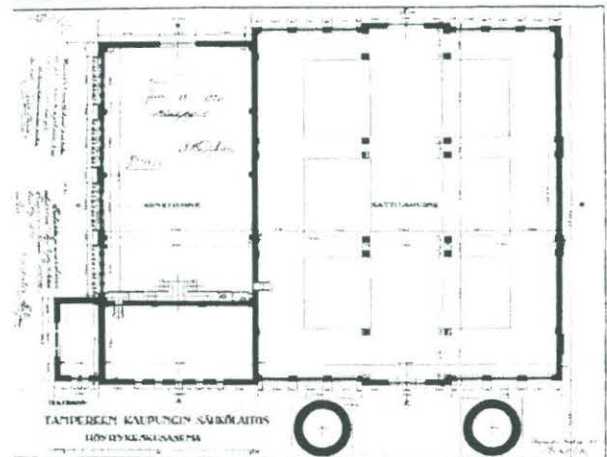
Leikkaus C-D



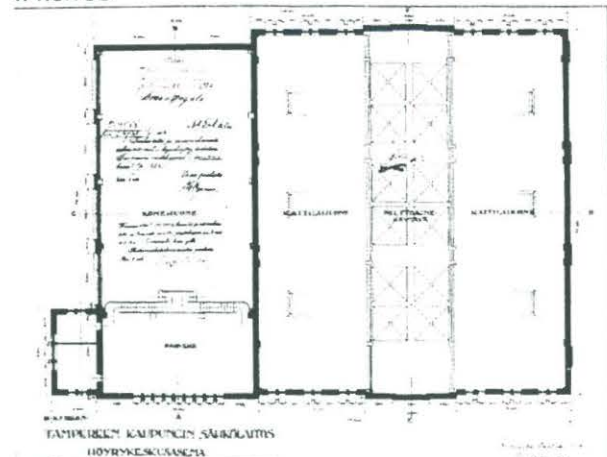
Leikkaus E-F



I kerros



II kerros



III kerros

4. Johtopäätös

Ratinan varhaisimmasta historiasta harjuna, teollisuuden ympäristönä sekä asuinalueena on enää varsin vähän jäljellä.

Vahvimmin esiin on noussut alueen muotoutuminen kaupunkilaisten virkistys- ja vapaa-ajan viettoalueeksi sekä aikakauden hengen mukaisesti alueen muotoutuminen liikenteen alueeksi. Tämä kehitys jatkui aina 1950-luvulle saakka, jolloin Hatanpään valtatieen varteen, lähelle höyryvoima-asemaa, rakennettiin liikenteeseen liittyviä rakennuksia. Myös Sorinkadun ja Vuolteenkadun kulmauksessa on ollut liikenteeseen liittyviä rakennuksia, joten niitä on ollut melko laajalti.

Tästä ominaispiirteestä on alkuperäisiä toimintoja enää vähän jäljellä, mutta kyseisen ajankohdan tarkoitukseen rakennetut rakennukset ovat inventoidulla alueella Sorin aukiolla olleita lukuun ottamatta kaikki säilyneet. Rakennukset ovat myöskin hyvin säilyttäneet ominaispiirteensä julkisivujensa osalta eivätkä sisätilatkaan ole kokeneet niin suuria muutoksia, etteikö niiden alkuperäisten ominaisuuksien palauttaminen ainakin osittain olisi mahdollista.

4.1 Sorin aukio

Aukio on ollut kirkkoa lukuunottamatta rakentamaton aina 1900-luvun alkuun saakka. Kirkon viereiselle tontille, Suvantokadun varteen on rakennettu liike/asuinrakennus ilmeisesti 1900-luvun alussa. Samalla paikalla on liikerakennus nykyisinkin.

Tämän jälkeen aukiolla sijainneita rakennuksia ovat olleet Bertel Srtömmerin suunnittelema kaukolinja-asema, sekä huoltamoasemarakennus kirkon länsipuolella.

Alueen keskeinen ominaispiirre on kuitenkin ollut avoimen tilan ja kirkkorakennuksen muodostama kokonaisuus. Muut rakennukset aukiolla ovat olleet vain lyhyen aikaa.

Aukion luonne avoimena tilana tulisi edelleen säilyttää. Sakraalisen luonteen vuoksi, on

tärkeää säilyttää kirkon ympärillä avointa tilaa.

4.2 Linja-autoasema

Linja-autoasema on säilyttänyt erittäin hyvin ominaispiirteensä. Rakennuksen julkisivut ovat lähes alkuperäisessä asussaan. Sisätiloihin tehdyt muutokset eivät ole muuttaneet sen luonnetta niin paljon, etteikö Alkuperäinen funktionalismin henki olisi havaittavissa. Ainoastaan alkuperäiset linja-autojen pysäkkikorokkeet ovat poistuneet.

Linja-autoasema tulisikin suojella kaavassa mahdollisimman vahvasti. Myös linja-autoliikenteen vaatima avoin ja väljä pihalue tulisi huomioida suojelussa alueen historiallisen luonteen säilyttämiseksi.

4.3 Vuoltsun kortteli

Kortteliin on alun perin keskittynyt monipuolisesti autoiluun liittyvää liikerakentamista. Näistä toiminnoista on jäljellä vielä autojen vuokraustoimintaa, rengasmyyntiä sekä yksi huoltamo.

Rakennukset ovat julkisivuiltaan, mittarikatoksia myöten, säilyttäneet luonteensa. Sisätiloihin on tehty nykyisiä toimintoja tukevia muutoksia, mutta myös erittäin paljon vanhaa rakennetta on jäljellä. Esimerkiksi parkkihallin palauttaminen entiseen käyttötarkoitukseensa olisi mahdollista.

4.4 Autotuonnin kortteli

Autotuonnin kortteli on lähes vuoden 1961 asussaan julkisivujen osalta. Sisätilat ovat kokeneet joitakin muutoksia ja rakennuksen käyttötarkoitus on kokonaan muuttunut.

Mitkään muutokset eivät kuitenkaan ole muuttaneet rakennuksen funktionalistista henkeä. Rakennus on tärkeä osana kokonaisuutta ja rajaa katutilaa kauniisti muodostaen urbaanin kaupunkiympäristön.

4.5 Sähkölaitoksen alue

Sähkölaitoksen historia on merkittävä osa Tampereen historiaa. Sähkön tuotanto alueella on alkanut vuonna 1919, koska vesivoima ei riittänyt vähävetisinä talvina. Laitos on ollut Tampereella ensimmäisiä höyryvoimalla toimivia. Vanhimpien rakennusten säilyminen kertomassa Tampereen sähköntuotannon sekä Ratinan alueen teollisuushistoriasta on tärkeää. Alueen nykyisestä rakennuskannasta on selvästi havaittavissa vanhimmat rakenteet, joita ovat entinen höyryvoima-asema laajennuksineen, muuntamorakennus sekä Heikki Tiitolan vuonna 1933 suunnittelema työpaja ja varastorakennus.

Höyryvoima-aseman vanhat rakennukset ovat ainoat säilyneet Ratinan teollisuusrakennukset.

LÄHTEET

Anttila Olavi; Valoa, voimaa, vaurautta. Tampereen kaupungin sähkölaitos 1888.1988.Karisto Oy:n kirjapaino, Hämeenlinna 1993.

Tampereen kaupunki, historia internet-sivuilla. Kirjoittajia: Hokka Jenni, Keskinen Jouni, Minkovitsch Sari, Niemi Leena, Nurmio Kirsi ja Tenhunen Mira.

Tampereen kaupunki; Tampereen Ratinan yleinen aatekilpailu 2.10.2000-15.2.2001. Kirjapaino Öhriling 2000.

Tampereen kaupungin rakennusvalvonnan arkistot.

Tampereen museot, valokuva-arkisto.

Tampereen rakennuskulttuuri, maisemat ja luonnonsuojelu. Tampereen Keskuspaino 1986.

Tampere-Seuran julkaisuja nro 50; Vanha Tampere 1900-luvulle tultaessa. Tampereen Keskuspaino 1985.

Tampere-Seuran julkaisuja nro 48; Tampere. Tampereen Kirjapaino Oy Tamprint 1981.

Tampere-Seura; Tammerkoski-lehti, vuosi 1938, numero 2, sivut 45-47.

Tampere-Seura; Tammerkoski-lehti, vuosi 1939, numero 1, sivut21-23.

Tampere-Seura; Tammerkoski-lehti, vuosi 1942, numero 2, sivut 27-28.