Hämeenlinnan rautatieasema

Tavastehus järnvägstation

RAKENNUSHISTORIASELVITYS

VR GROUP

Kuvat:
Etu- ja takakansi: Hämeenlinnan asema 1964.
Suomen Rautatiemuseo, SRMA
Tuhoutunut asema 1918, Hämeenlinnan kaupunginmuseon arkisto, HKA.
2017 kuvat Jari Heiskanen, Laura Uimonen.

HÄMEENLINNAN RAUTATIEASEMAN
RAKENNUSHISTORIASELVITYS 2017
Tilaaja: VR GROUP OY
Tekijä: Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy 31.10. 2017

Sisältö

Johdanto

TEHTÄVÄN KUVAUS JA SELVITYKSEN SISÄLTÖ 6

HÄMEENLINNANRAUTATIEASEMAN YLEINEN KUVAUS JA SUOJELUTILANNE 9

Rakennushistoria

RAUTATIE HÄMEENLINNAAN 14

ASEMAN HIDAS MATKA OSAKSI KAUPUNKIA 18

1862 ENSIMMÄINEN ASEMA 30

1921 UUSI RAUTATIEASEMA 38

ASEMAN ARKKITEHTUURISTA,RAKENNUSTAVOISTA JA RAKENTEISTA 45

ASEMAT SUOMESSA, TILAT, KÄYTTÖ JA MUUTOKSET 53

ASEMARAKENNUKSEN SISÄTILAT JA HUONEJAKO 62

I KERROS 63

II KERROS 85

KELLARI- JA VINTTITILAT 91

RAKENNUKSEN SISÄTILOJEN MUUTOKSET, SÄILYNEISYYS JA ARVOT 93

ASEMAN JULKISIVUT JA YMPÄRISTÖ 102

VAUNUVAJA JA PESUTUPA- JA SAUNARAKENNUS 108

Yhteenveto

SÄILYNEISYYS 121

SUOSITUKSET 123

Lähteet

KIRJALLISUUS JA ARKISTOT 125

Johdanto

Tehtävän kuvaus ja selvityksen sisältö

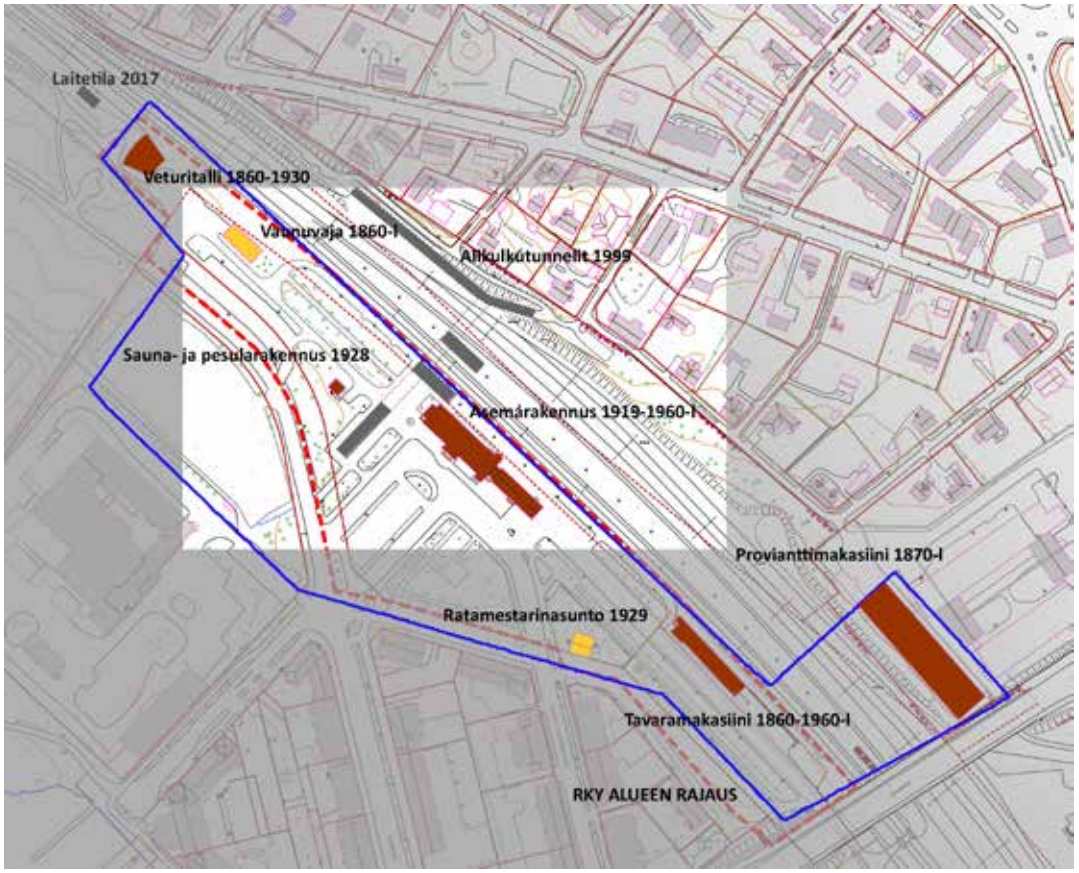
Tehtävän kuvaus

Rakennushistoriaselvitys esittelee Hämeenlinnan rautatieaseman (1921) ja rautatien rakennuksiin kuuluvat, aseman puistoon sijoittuvat tiilisen sauna- ja pesularakennuksen (1924) sekä puurakenteisen vaunuvajan (1862) rakennushistorian ja nykytilanteen tulevaa käyttöä ja muutoksia varten. Raportti on koostettu syksyllä 2017.

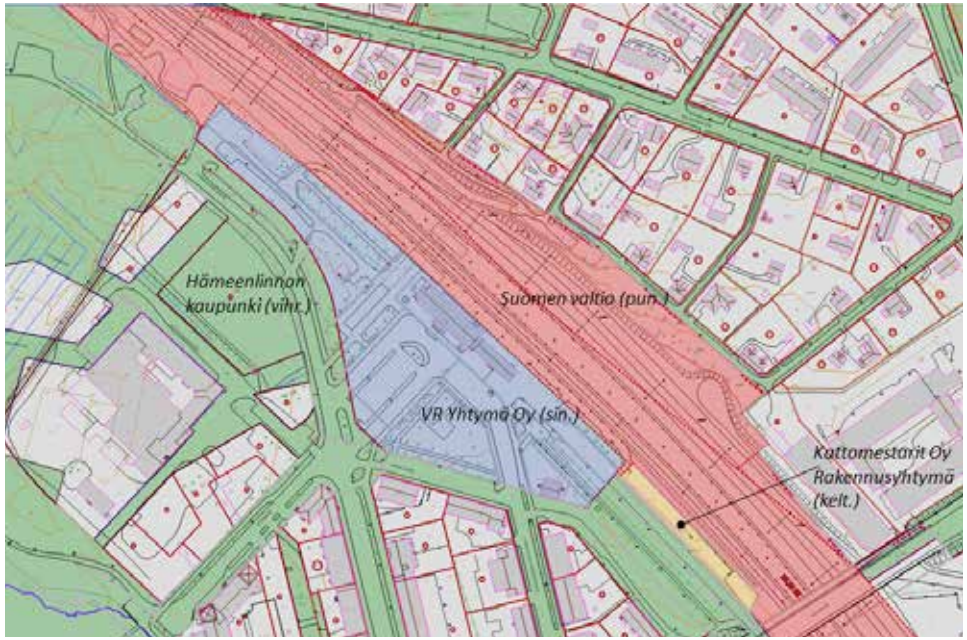
Työ on tehty arkistolähteitä, kirjallisuutta ja rakennuksia paikan päällä tutkien. Selvityskohde on rajautunut tilaajan, VR Group Oy:n hallinnoimiin rakennuksiin. Asema-alueen muu rakennuskanta ja osa puistoalueista ovat yksityisessä tai kaupungin omistuksessa. Työn rinnalla on toteutettu Hämeenlinnan kaupungin tilaaman laajemman asema-alueen puistohistorian ja kasvillisuuden selvitys, joka julkaistaan omana raporttinaan. VR:n puolelta työtä on ohjannut arkkitehti Pirjo Huvila. Rakennushistoriallisen selvityksen ovat tehneet Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy:n tutkijat rakennustutkija Jari Heiskanen (FM) ja arkkitehti Laura Uimonen.

Asema-alue ja ympäristö ovat muutoksessa. Asemarakennus on edelleen avoin asema odotus- ja ravintolatiloineen. Muut tilat ovat tilapäisesti tyhjillään tai muutettu VR:n sosiaalitiloiksi. Toisen kerroksen asemapäälikön ja virkailijoiden entiset virka- ja henkilökunta-asunnot ovat asuinkäytössä, joskin ulkopuolisille vuokrattuina. Aseman Pohjoispuistoon rajautuvien entisten teollisuus- ja varikkotonttien muuttaminen kerrostaloalueeksi käynnistyi keväällä 2017 maanrakennustöillä.

Edellisen sivun kuva aukiolta
1930-luvulta Louhi-orkesterin vierailu.
HKA.



RKY rajaus sinisellä, puistoselvityksen alue punaisella katkoviivalla.
Pohjakartta Hämeenlinnan kaupunki.



Maanomistuskartta: Hämeenlinnan kaupunki 2017.

Rautatiealue lunastettiin Hätilän virkatalon maista 1850-luvulla. Ratapihaa laajennettiin 1898 itäsivulta lunastamalla kapea kaistale Hätilän maista. Valtionrautatien suunnittelema ja rakentama asema-alue käsitti 1800-luvun jälkipuoliskolla rautatien henkilö- ja tavaraliikenteen palvelu- ja teknisten rakennusten ja rakenteiden lisäksi asemapuiston, sataman, henkilökunnan asuntoja, puutarhoja ja talousrakennuksia.

Rautatien ja yleisemmin yhteiskunnan muuttuneessa, teknistyvässä, supistuneesssa ja keskittyneessä toimintakulttuurissa VR on luopunut 1900-luvun jälkipuoliskolla ydintoimintojen ulkopuolelle sijoittuvista ja tarpeetomiksi käyneistä rakennuksista ja maa-alueista. VR jaettiin 1990-luvulla eri osa-alueista huolehtiviksi osakeyhtiöiksi.

Asema-alueen uusia toimioita ovat Kattomestarit –yritys, jonka tarpeisiin, toimitila- ja varastointiin, on erotettu tontti asema-alueen eteäosasta, sen tontilla on 1860-luvulla valmistunut rautatien tavaramakasiini. Sen länsipuolella aseman puistoihin kuuluva Pitkäpuisto kuuluu pääosin nykyisin Hämeenlinnan kapungille. Kaupungin omistuksessa on lisäksi Hämeentien loppupään varrella kapea kaistale aseman puistoaluetta.

Selvityksen rakenne

Selvityksessä esitellään ensin Hämeenlinnaa rautatiekaupunkina, ensimmäistä asemarakennusta sekä asema-alueen hidasta, edelleen jatkuvaa kasvua osaksi Hämeenlinnan kaupunkirakennetta. Sen jälkeen käsitellään uuden asemarakennuksen rakentaminen, sen rakennustavat ja arkkitehtuuri ja tilojen alkuperäinen käyttö.

Asemarakennuksen muutosvaiheet käydään läpi vuosikymmenittäin, lisäksi muutoskohdat, arvot ja tilasarjat esitellään teemakarttoina. Huonetilojen historia ja nykytila esitellään huoneittain. Huoneet arvotetaan ja niiden säilyneisyys ja muutoksensietokyky arvioidaan.

Lopussa olevassa yhteenvedossa pohditaan asemarakennuksen historiallista merkitystä, ominaispiirteitä ja säilyneisyyttä osana rautatieympäristöä sekä kaupunkitilaa. Viimeisenä esitellään käytetyt lähteet.

Selvityksessä käytetyt lähteet

Keskeisenä lähdeaineistona selvityksessä oli VR:n arkiston ja Suomen Rautatiemuseon piirustusmateriaali. Aseman suunnittelijan, arkkitehti Thure Helströmin 1918 allekirjoittamista ja Sigurd Schultzin piirtämistä piirustusmateriaaleista ovat säilyneet kellarin-, ensimmäisen ja toisen kerroksen julkisivu-, pohja- ja leikkauspiirustukset sekä runsaasti detaljipiirustuksia. Ensimmäisestä asemasta ovat säilyneet C.A. Edelfeltin signeeraamat julkisivu- ja pohjapiirrokset aseman rakennuksista Suomen rautatiemuseossa ja Kansallisarkistossa.

Muutospiirustuksia on säilynyt joka vuosikymmeneltä aina 1940-luvulta lähtien. Muutospiirustusten pohjana on käytetty pitkään alkuperäisistä tehtyjä kopioita, joihin on tehty useita eriaikaisia muutosmerkintöjä tai muutokset on tehty alkuperäiseen piirustukseen. Kaikkien muutosten suunnitteluaikaa ei piirustuskopioista ei aina pysty näkemään. Selvittämättä jääneet muutokset ovat vähäisiä ja ajoitettavissa vuosikymmenen tarkkuudella, mikä on katsottu riittäväksi tarkkuudeksi.

Aseman detaljipiirustuksia on säilynyt rakennusvaiheesta vuosilta 1918 ja 1919. Myöhempiä detaljipiirustuksia ovat 1940-, 1960-, 1980- ja 1990-luvun muutokset, jotka käsittävät lähinnä ovi- ja lipunmyyntitiskien piirustuksia. VR:n arkistossa on säilynyt lisäksi luettelo vuoden 1921 aseman rakennusmateriaaleista ja niiden toimittajista.

Vanhoja valokuvia on saatu Suomen rautatiemuseon, Hämeenlinnan kaupungin museon, Museoviraston ja Hotelli- ja ravintomuseon kuvakokoelmista.

Sisätiloja koskeva piirustus- ja kuva-aineisto oli vähäistä. Sisätilojen alkuperäinen asu, kalustus ja värimaailma jäi selvittämättä piirustusten ja valokuvien niukkuuden vuoksi. Työhön ei sisältynyt väripintojen selvittämistä.

Hämeenlinnan rautatieaseman yleinen kuvaus ja suojelutilanne

Hätilän virkatalon rantapellot ja -niityt

Suomen ensimmäisen rataosuuden pääteaseman muodostaneet Hämeenlinnan ratapiha, asema-alue ja sen pohjoispuolelle sijoittunut tavarasatama jäivät 1850-luvulla alkaneissa rakennustöissä Hämeenlinnan kaupungin ja Vanajaveden itäpuolelle.Asema-alue sijoittui Vanajan pitäjään kuuluvan Hätilän virkatalon, entisen kruununkartanon pellolle. Vanajaveden ohella Hätilän talon rantapellot ja niityt erottivatkin kaupunkia ja rautatietä aina 1910-luvulle saakka.

Ennen kaupunkiin liittämistä aseman ympäristö muodosti Vanajan maaseutupitäjän vapaasti, Hätilän virkatalon ehdoilla kehittyvän taajaman. Kaupunkiin asema ja sen edusta liitettiin 1910-luvulla ja koko Vanajan pitäjä vuonna 1948. Aseman edustalle asemakaavoitettiin kaupungin toimesta vuonna 1917 pääosin asuinkortteleita, mutta käytännössä armeija ja teollisuus, joiden käyttö oli alkanut jo 1870-luvulla leimasivat asemanseutua aina 1900-luvun jälkipuoliskolle saakka. Asemanseudun asuinrakentaminen on kasvanut merkittävästi vasta 2010-luvulla vanhojen teollisuus- ja varastoalueiden muuttuessa nyt kerrostalokortteliksi.

Hämeenlinnan aseman ensimmäinen, yksilöllisesti suunniteltu ja suurikokoinen asemarakennus valmistui vuonna 1862. Pääteaseman status poistui jo 1876 kun rataa jatkettiin Tampereelle ja Turkuun. Rautatien viiteen eri luokkaan jakautuvassa luokituksessa Hämeenlinnan asemasta tuli II luokan asema. Ensimmiseen luokkaan kuuluivat alukset vain Helsinki ja Pietari sekä myöhemmin tärkeimmät risteys- ja kaupunkiasemat kohosivat samaan luokkaan. Suomen itsenäistymisen yhteydessä käydyssä sisällissodassa keväällä 1918 asemarakennus ja lähimmät asuin- ja varastorakennukset vaurioituivat niin pahoin, että ne jouduttiin purkamaan. Uusi, nykyinen asemarakennus valmistui 1919 ja otettiin käyttöön 1921.

Ajan tuomat muutokset asemarakennuksessa

Hämeenlinnan asemarakennus otettiin käyttöön 96 vuotta sitten. Tänä aikana yhteiskunta, liikenne ja tekniikka ja matkustajamäärät ovat muuttuneet merkittävästi. Rakennushetken hierakinen sääty-yhteiskunta, aseman yhdyskunta ja höyryveturit, ovat vaihtunut moderniin, postmoderniin sähköistettyyn ja automatisoituvaan maailmaan. Muutokset ovat vaikuttaneet tilatarpeisiin ja niiden ajoitus kertoo rakennushistorian ohella yhteiskunnan historiasta.

Tiettyä pysyvyyttä asemassa on edelleen. Julkisivuissa lähes sadan vuoden historia näkyy vain vähäisessä määrin. 1930- ja 1960-luvun laajennukset ja 1980-luvun tulipalon korjaukset julkisivuissa ovat noudattaneet alkuperäisen arkkitehtuurin linjoja.

Sisällä yleisötilojen muutoksissa on otettu huomioon alkuperäinen arkkitehtuuri, ravintola- ja henkilökunnan puolella ajan muutokset noudattavat enemmän muutoshetken materiaaleja ja sisätilasuunnittelua.

Sisätilojen alkuperäinen jako ravintola-, odotus-, lipunmyynti-, toimisto- ja asuintiloiksi on muutoksista huolimatta pääpiirteissään säilynyt ja nähtävissä, joskin kesällä 2017 aktiivisessa käytössä ovat enää ravintolapalvelut, asuintilat ja osittain odotustilat. VR:n käytössä on enää makasiiniosaan myöhemmin rakennetut sosiaalitilat sekä 1960-luvun tekniseen kehitykseen ja murrokseen liittyvä reletila. Lipunmyynti, joka tarvitsi alkuaan useita huonetiloja, siirtyi 2017 kokonaisuudessaan automaatteihin ja mobiilipalveluihin. VR ei muuttuneessa toimintaympäristössä enää tarvitse tiloja ja rakennus on osin vajaakäytössä.

Tavaraliikennettä varten valmistui erillinen tavara-asema vuonna 1957 Viipurin sillan eteläpuolelle. Rautatie-aseman julkisivussa muutokset näkyvät lähinnä rakennuksen matalan siipiosan, entisen pikatavaramakasiinin jatkamisella 1938 sekä edelleen 1965 reletilalla. Laajennukset kertovat matkustaja- ja tavaraliikenteen kasvusta sekä muutoksesta siirryttäessä höyryvetureista ensin dieselvetureihin ja edelleen sähköjuniin. Laajennukset on kuitenkin toteutettu tarkasti alkuperäistä osaa jäljentäen. Ratapihan puolelta julkisivusta on poistettu matkatavarahuoneeseen johtava oviaukko sekä lisätty uusi oviaukko pikatavaramakasiinin odotushuoneeseen.

Tieliikenne nousee autoistumisen myötä junan kilpailijaksi 1920-luvulta alkaen, joskin maailmansota, sotakorvaukset ja tieverkon kehittymättömyys jarruttavat kehitystä aina 1950-luvulle saakka.

Rautateillä matkustajamäärien väheneminen alkaa tieliikenteen ja elintason kasvaessa uudelleen 1960-luvulla. Myöhemmin tekniikan kehittyminen on antanut mahdollisuuden vähentää lipunmyynnistä vastaavaa henkilökuntaa. Tietokoneet tulevat lipunmyyntiin 1990-luvun alkupuolella ja ensimmäinen lippuautomaatti sijoitetaan julkisivuun 1990-luvulla. Nykyisin aseman lipunmyynnin hoitavat kaksi automaattia keskushallissa ja kolmas ulkona sisäänkäynnin tuntumassa. Henkilökohtainen lipunmyynti lopetettiin keväällä 2017, jolloin rakennuksesta vapautui kaksi suurta, yhteen kytkettyä huonetilaa.

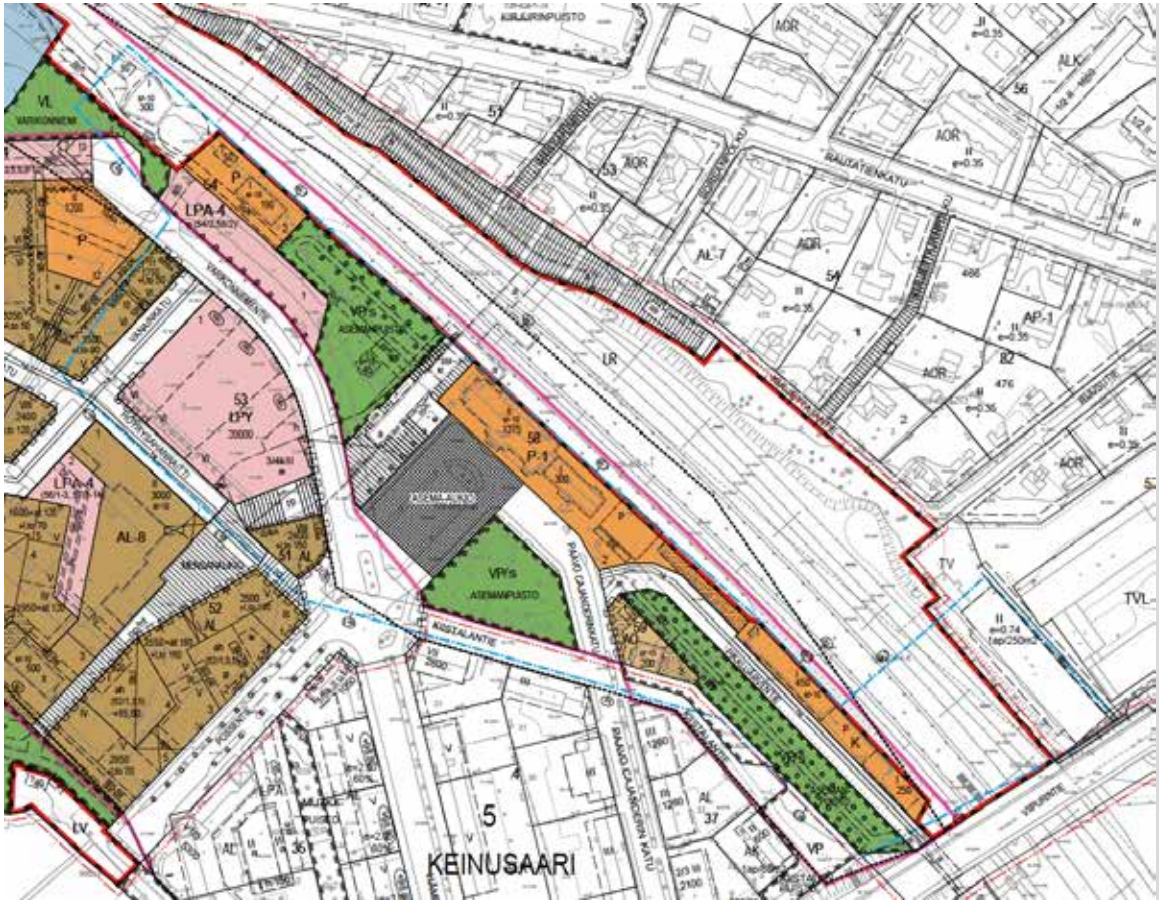
Aseman tiloista toisen kerroksen asunnot ja ensimmäisen kerroksen keittiö ja ravintolapalvelut ovat edelleen vanhalla paikalla ja alkuperäisessä käytössä, ja vuokrattuina yksityisille. Ensimmäisen kerroksen tiloista väliaikaisesti tyhjillään ovat entiset lipunmyynnin, matkatavaroiden, toimistojen ja niiden odotustilat. Pikatavaramakasiineista alkuperäinen, vuonna 1921 valmistunut osa on jaettu toimisto- ja sosiaalitiloiksi, ja vuoden 1936 laajennusosa on tyhjillään. Makasiinin 1965 suunniteltu reletila on edelleen käytössä. Aseman päärakennuksen kellarissa oli alun perin puu- ja ruokavarastot sekä lämmityshuone, jotka nykyisin lvis- ja varastotiloina.

Asemarakennuksen suojelutilanne

Hämeenlinnan asemarakennus puistoineen kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin ympäristöihin (RKY 2010) sekä sopimukseen valtakunnallisesti merkittävien asema-alueiden suojelusta (Rautatiesopimus 1998). VR Yhtymä Oy:n ja Museoviraston välillä tehdyssä sopimuksessa suojeltuja rakennuksia on vain asemarakennus, ilman makasiiniosaa sekä puinen vaunuvaja ja tiilimakasiini, jossa nykyisin toimii Kattomestarit –yritys.

Asemarakennuksella, vaunuliiterillä ja saunarakennuksella on kaikilla vuonna 2016 hyväksytyssä Asemanrannan asemakaavassa suojelumerkintä sr-10, samoin veturitallilla ja ratamestarin talolla. Asemarakennus on suojeltu, joskin asemakaavan suojelurajauksen ulkopuolelle on jätetty rakennukseen liittyvä siipiosa, entinen pikatavaramakasiini.

Alkuperäiseen asemaan kuulunutta lyhyttä siipiosaa on jatkettu 1930- ja 1960-luvulla alkuperäisen julkisivujäsentelyn mukaisesti. Sen vanhin osa kuuluu alkuperäiseen rakennussuunnitelmaan. Suojelun tulisi jatkossa kattaa makasiini kokonaisuudessaan. Asema-alue, rakennukset ja puisto ovat osa vuonna 2002 perustettua Kansallista kaupunkipuistoa.



Asemanrannan asemakaava 2016. RKY rajaus sinisellä. Asema-alueen länsikulma, Varikonnimentien, Höyrysahanraitin ja Vanainkadun rajama kortteli ei ole kuulunut varsinaiseen rautatien alueeseen. Aseman lounaispuoli liitettiin kaupunkiin 1910-luvulla ja kortteeliin osoitettiin ensimmäisessä kaavassa teollisuutta. Korttelin teollisuusrakentaminen jäi vähäiseksi, lähinnä varastokäytössä olleen korttelin rakentamista edustivat lähinnä Mensa Oy:n kaksi parakkia, jotka purettiin 1980-luvulla. Sen jälkeen kortteli on toiminut parkkipaikkana. Uudessa kaavassa kortteliin on sijoitettu pysäköintitalo.

Seuraavan sivun kuva: Uusi asema radalle 1919, HKA.

Rakennushistoria

Hämeen linna ja läänin pääkaupunki

Hämeenlinnassa rautatie ja asema sijoittuivat 1860-luvulla kaupungin ruutukaavan ja rajan itäpuolelle. Asema-alue kuului tällöin Vanajan pitäjään ja sen Hätilän, entisen linnan latokartanon, myöhemmän kruununkartanon maihin. Eteläpäässä kapean ja suojaisan Vanajaveden rannalle sijoittuvan alueen asutushistoria ja -maisema ovat merkittävät. Laaja, aina Pohjanlahteen ulottuva, Kokemäenjoen vesistöön kuuluva Vanajaveden laakso on ollut solmukohta aina esihistorialliselta ajalta lähtien. Aseman viereisessä Varikonniemessä oli merkittävää asutusta jo pronssi- ja rautakaudella, jota jatkoi historiallisella ajalla laakson tiheä kylä- ja kartanoasutus sekä salmen toisella puolella oleva Ruotsin vallan vahvistumista edustava Hämeen linna, jonka rakennustyöt alkoivat 1200-luvulla.

Aseman puolta hallitsi linnan kartano, Hätilän kylän taloista keskiajalla yhdistetty Hätilän kruununkartano. Ruotsin vallan enemmän hallinnollista keskusta edustavan linnan kulmalla kohtasivat lisäksi Turun ja Viipurin hallintokeskuksiin, linnoihin johtavat historialliset, todennäköisesti jo esihistorian puolella käytössä olleet Hämeen Härkätie ja Viipurintie. Viipurintien linjaus on Vanajaveden ylityksessä muuttunut aikojen saatossa, aseman tuntumassa oleva nykyinen linjaus on 1790-luvulta kun kaupunki siirrettiin ja ensimmäinen uuden kaupungin silta valmistui. Tätä ennen tie kulki asema-alueen halki ja ylitti vesistön Varikonniemestä vanhempi ylityspaikka oli Aulangolla, rautatiesillan paikkeilla.

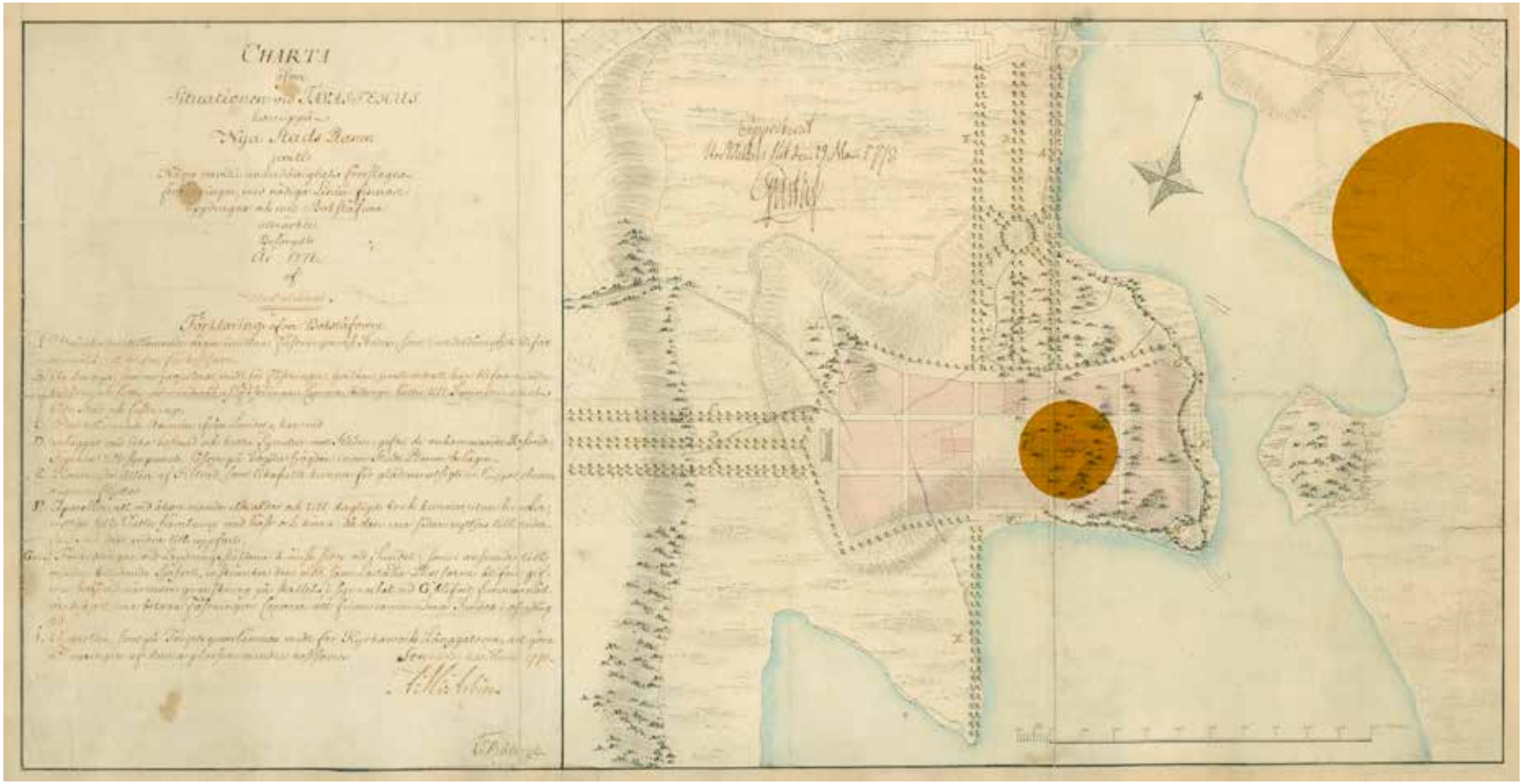
Rautatien pääteasema jatkoi ja vahvisti 1860-luvulla tätä vanhaa asutuksen ja maa- ja vesiliikenteen solmukohtaa. -Hämeenlinnan kaupungin, läänin pääkaupungin ohella rautatien oli tärkeää päästä kiinni suuriin sisävesiin, joita edusti laajempaan Kokemäenjoen vesistöön kuuluva Vanajavesi. Hätilän virkatalon pelloille rakennetussa pääteaseman ympäristössä yhdistyivät läänin pääkaupunki, kohtuullinen satamapaikka ja edelleen maantieliikenteen pääväyliä edustava Viipuritie.

Hämeenlinnan 1640-luvulla linnan kupeeseen, sen pohjoispuolelle perustettu kaupunki siirretään 1770-luvulla nykyiselle paikalleen, linnan eteläpuolella olevalle saarimaiselle kumpareelle. Nykyisen kaupungin paikalla oli aikaisemmin Saarioinen, yksi linnan kolmesta kartanosta. Kaupungista tulee siirron yhteydessä samalla Uudenmaan ja Hämeen läänin pääkaupunki. Vanajaveden ja vetisten niittyjen rajaamien linnan ja uuden kaupungin puolustusvarustukset uudistetaan.

Puistoakseleiden halkoman, maaston vuoksi omaperäisen ruutuasemakaavan laatii Axel Arbin. Venäjän vallan alkaessa 1809 kaupunki menettää ensin läänin pääkaupungin statuksen, joskin se palautuu jo 1831. Kaupunki lähes tuhoutuu tulipalossa 1830. Uuden empirekaavan laatii C.L. Engel, jossa korostuvat edelleen paloturvallisuutta lisäävät puistot ja kortteleiden tonttien väliset istutukset, palokujat.

Tulipalon jälkeen Hämeenlinna saa Engelin suunnittelemat empireä ja uutta tsaarinvaltaa edustavat lääninsairaalan, viljamakasiinin ja maaherran talon, linnan ja kirkon jälkeen ensimmäiset kivitalot. Edustavien julkisten rakennusten ohella puistojen merkitys osana kaupunkirakennetta vahvistuu ja toteutuu kun residenssikaupungin maaherraksi siirtyy 1840-luvulla Otto von Rehbinder. Hänen toimesta rakennetaan mm. kaupunginpuisto Parkki. Muita puistoja hänen ajaltaan ovat Pinellanpuisto ja lääninsairaalan puisto. Julkisen rakentamisen ja puistojen yhdistelmällä olikin vahva rooli kaupungissa jo rautatien tullessa kaupungin tuntumaan.

Rautatie Hämeenlinnaan



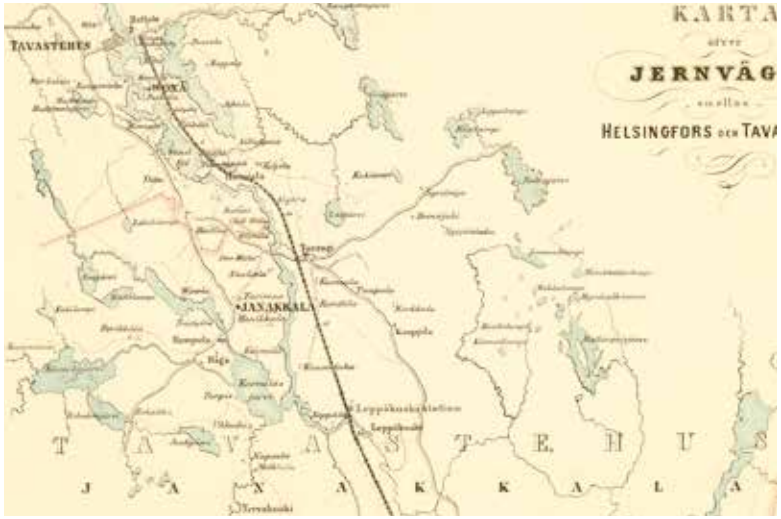
Hämeenlinnan asemakaava, Axel Magnus von Arbin 1778. HKA. Asema-alueen tuleva sijainti idässä ja kirkko ruutukaavan ytimessä ruskealla.

Helsinki-Hämeenlinna rautatie 1862

Rautatie nähtiin senaatissa laivaliikenteen ja kanavarakentamisen vaihtoehtona ja kilpailijana, mutta lopulta vesistöreitit päätettiin yhdistää rautatein. Saimaan kanava oli valmistunut vuonna 1856 ja sen jälkeen valmistuneet kanavat tehtiin yleensä täydentämään rautatieyhteyksiä. Rautatie ei ollut ainoastaan valtion johdon kysymys, vaan keskeinen mahdollisuus kehittää alueen teollisuutta ja kauppaa, joka koski niin Hämeenlinnan kuin Tampereenkin kehittymistä. Paikallisen talouden ja kulttuurin ohella rautatie palveli viimekädessä myös valtakuntaa yhdistäessään suurruhtinaskunnan kiinteämmin keisarikuntaan. Suomen toinen rataosuus Riihimäki-Pietari valmistui 1870.

Myös maanpuolustus ts. Pietarin puolustus vaikutti ratojen suunnitteluun aina tsaarinvallan loppuun saakka. Rautatie vahvisti Hämeenlinnan asemaa varuskuntakaupunkina. Armeijan rooli näkyi asemalla nopeasti erillaisina varastorakennuksina, joista näkyvimpänä on nykypäviin säilynyt, 1870-luvulla rakennettu suuri tiilimakasiini. Myöhemmin Suomen armeija jatkoi aseman ympäristön käyttöä ja rakennustoimintaa. Hämeenlinnan maistraatti kokoontui 7.3.1852 yksityisen rautatieyhtiöhankkeen äärelle. Tilan omistajat ja kauppiaat seudulta, Tervakosken ruukki mukaan lukien, jättivät keisarille ratahankeanomuksen.

Läänin kuvernööri Rehbinder liitti hakemukseen omat perustelunsa radan tarpeesta hyvinvoinnin, kulttuurin ja teollisuuden kehittymiseksi. 21.5.1853 Tampereen maistraatti jätti oman anomuksensa radan jatkamisesta Hämeenlinnasta Tampereelle tukien Hämeenlinnalaisten hanketta. Anomuksen takana olivat Finlayson & Co Oy, Frenckell & Son Oy sekä tehtaanomistaja Anders Tennberg.



Hämeenlinna, pääteasema 1850-luvulla
Karta öfver jernvägen emellan Helsingfors och Tavastehus.
Julkaistu painettuna: Helsingfors (F. Liewendal), 1857. HKA

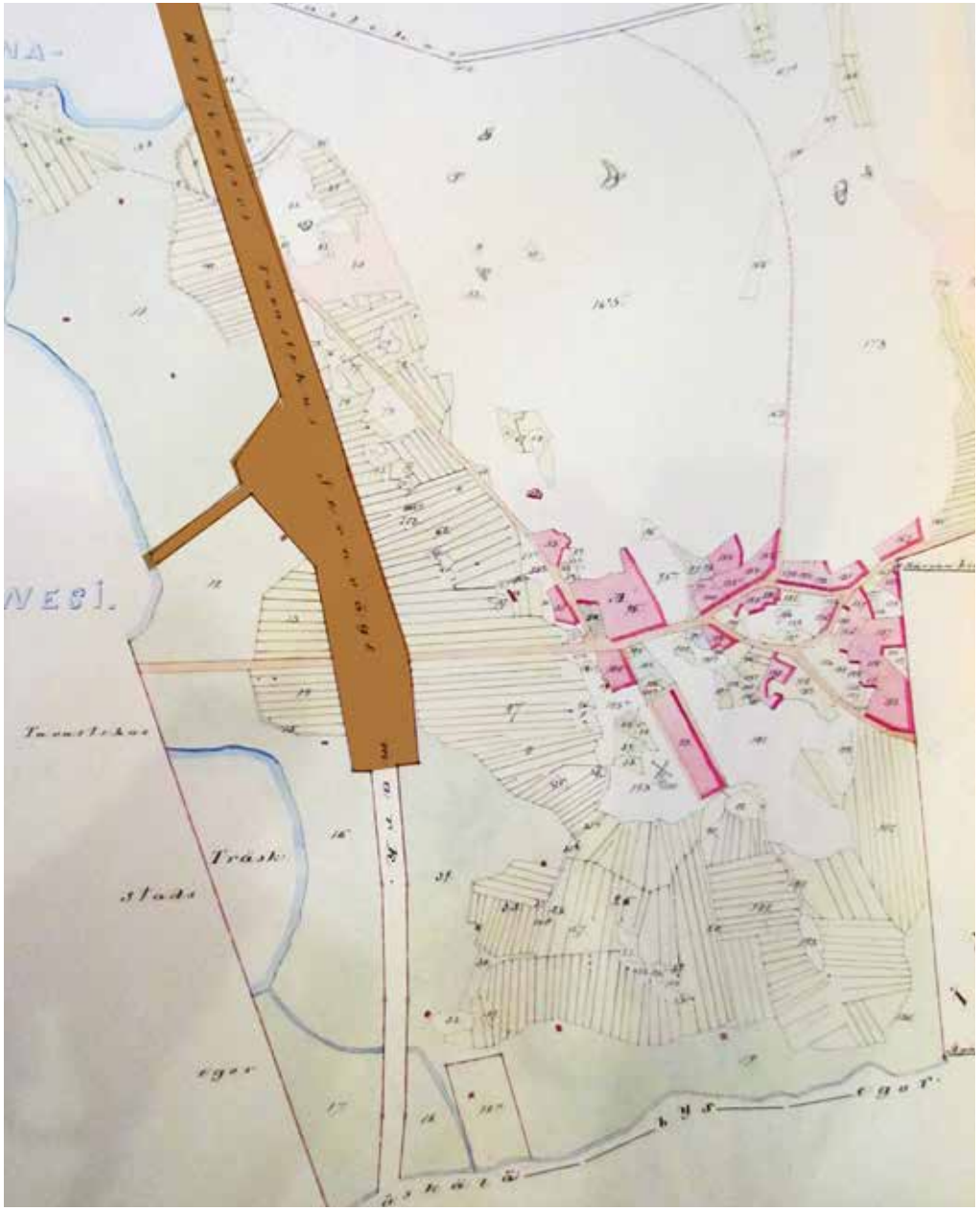
Ratahanke kuitenkin viivästyi korkeiden kustannusten, vähäisen asukasmäärän ja kokemuksen puutteen vuoksi. Myös talonpojat että säätytilalliset jättivät anomuksensa ratahankkeesta vuonna 1856.Aleksanteri II teki päätöksen Helsinki-Hämeenlinna radan rakentamisesta vuonna 1856 ja työtä valvomaan perustettiin erityinen rautatiejohtokunta 1857. Suurruhtinaskunnan rataverkkosuunnitelman oli laatinut J.V. Snellman samana vuonna. Suunnitelma toteutuikin pääpiirteissään 1800-luvun loppuun mennessä.

Snellmannin suunnitelmassa vanha hallinnon,puolustuksen, liikenteen ja vesistön solmukohta Hämeenlinna olisi ollut risteysasema, josta lähtivät radat neljään suuntaan, Helsingin lisäksi Pietariin, Turkuun ja Tampereelle. Tämä saattoi vaikuttaa pääteasema -statuksen lisäksi siihen, että Hämeenlinnan ensimmäinen asema rakennettiin tiilestä ja monumentaaliseksi.

Koska rautatie oli Suomen ensimmäinen ja rautatieorganisaatiota tai myöhemmin yleiseksi tulleita tyyppipiirustuksia ei tällöin vielä ollut, vastuu radan asemarakennusten suunnittelusta annettiin Hämeen lääninarkkitehti Carl Albert Edelfeltille. Edelfelt oli ennen lääninarkkitehdin tehtäväänsä työskennellyt Ernst Lohrmannin alaisena indententinkonttorissa. Edelfelt palasi suunnittelijaksi yleisten rakennusten ylihallitukseksi muutettuun valtion virastoon vuonna 1865 ja yleni sen ylitirehtööriksi Lohrmannin jälkeen vuonna 1867. Edelfelt vastasi koko rataosuuden asemien suunnittelusta. Suunnitelmat sisältävät tyyppipiirustukset pääte- ja väliasemiksi. Edelfelt suunnitteli Hämeenlinnan aseman kanssa rinnakkain Helsingin, Tikkurilan, Hyvinkään ja Turengin asemarakennukset ja näihin vaihtoehtoisia ehdotuksia sekä mahdollisesti myös Järvenpään aseman. Uusrenessanssia edustavat rakennukset ovatkin piirteiltään hyvin saman tyyppiset, Hämeenlinnassa kaupungin tuntumaan sijoittuva pääteasemana on suurempi, osin kolmikerroksinen ja tornillinen.

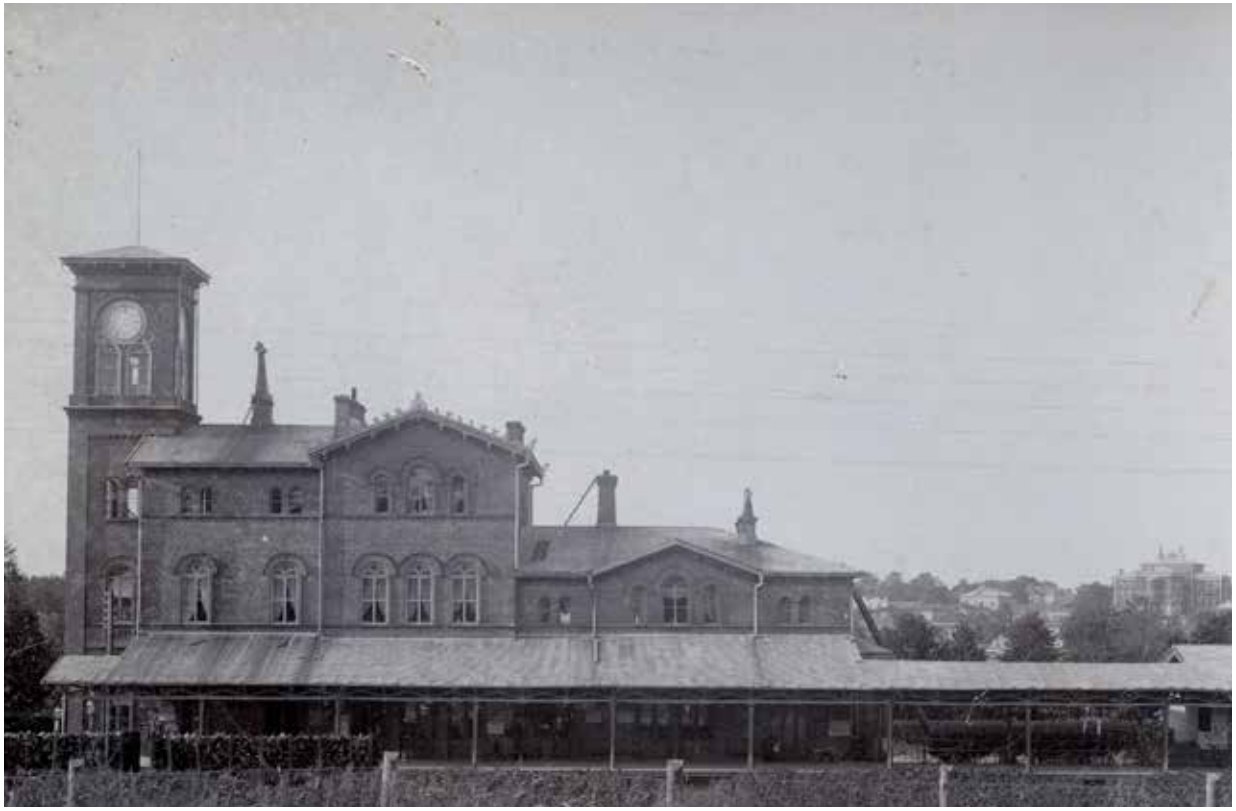
Pääteasemat, Helsinki ja Hämeenlinna, muurattiin tiilestä. Väliasemista tiilirakennus oli tarkoitettu Tikkurilaan ja Turenkiin, mutta vain Pietarin radan risteysasemaksi valittu Tikkurila toteutui tiilirakennuksena. Tikkurilan tiiliasema ja Turengin puurakenteinen asema ovatkin ainoat säilyneet alkuperäiset asemat radan varrella. Hämeenlinnassa rautatie ja asema sijoitetaan kaupungin ja Vanajaveden itäpuolelle. Sijainti määräytyi todennäköisesti maaston, maaperän ja sopivan Vanajaveden äärellä olevan sopivan satamapaikan vuoksi. Rata ja asema sijoittuivat rinteen alaosaan, virkatalon pellon reunaan.

Aseman länsipuolelle jäävä ranta-alue oli vielä tällöin vetistä, niittyvaltaista vesijättöaluetta, joka oli lisääntynyt kun Vanajaveden pintaa laskettiin 1850-luvulla. Vesistön ohella ratapihan eteläpäähän jäi Viipurintie, yksi kaupungin ja ruhtinaskunnan pääteistä. Rata jatkui aseman jälkeen Vanajaveden rantaan, pieneen lahdenpohjukkaan, johon rakennetaan aseman laituri, Sairion sisävesisatama. Tällöin toteutui radan tavoite rannikon, pääkaupungin sekä sisämaan vesistöjen yhdistämisestä yhtenäiseksi kuljetusreitiksi. Ennen radan jatkamista Tampereelle vuonna 1877 Sairiosta kehittyi vähitellen merkittävä Vanajaveden rantojen kehittyvän teollisuuden tavaraliikenteen sisävesisatama, jonka merkitys väheni Tampereen ja Turun ratojen valmistuttua. Sairion tavarasatamaa käytti mm. Valkeakosken tehtaat aina 1920-luvulle, jolloin valmistui lähemmäksi Valkeakoskea Toijalan satamarata ja laituri. Oman ratayhteyden Valkeakoski sai 1938.



1868 asema-alue ruskealla. Rata ja asema-alue ulottuivat Vanajaveden rantaan, höyryveturien vedentarpeen ja aseman satamien vuoksi. Asema-aluetta leikkaa etelässä Viipurintie. Vanajan pitäjän keskusta ja keskiaikainen kirkko jäävät asemaan ja Hätilään nähden kauemmaksi, vesistön eteläosiin. Vanajan toinen pitäjänkeskusta alkoi syntyä Hätilän virkatalon maille, Viipurintien varteen jo Hämeenlinnan kaupungin siirron jälkeen. Virkatalon maat sijatsivat lähellä, kaupunkiin johtavan päätien varrella. Kartanon pihapiiri oli Viipurintien ja Varikonniemeen johtaneen tien risteyksessä. Sen itäpuolella näkyy muuta asutusta, joka keskittyi tällöin Hätilässä vielä ylös mäelle, rannat säilyivät niittyinä ja peltoina. Aseman ja höyrysahan perustamisen jälkeen asutus keskittyi myös radan ja aseman itäpuolelle. Kartta: Vanajan pitäjä, Hätilä kaptens boställes egor 1868. Kansallisarkisto.

Aseman hidas matka osaksi kaupunkia



Hämeenlinnaa kirkontornista itään v. 1894. Matalan puukaupungin taustalla näkyy Vanajaveden takana alavat rantapellot ja Hämeenlinnan asemarakennus, puisto ja venäjän armeijan tiilimakasiini. Viipurinsillan päässä näkyvässä puistomaisessa saaressa oli Lääninsairaalan ja viljamakasiinien ohella tällöin rakenteilla suurikokoinen verkatehdas. Sen lähemmäksi kaupunki ei päässyt asema-alueen teollistamisessa. HKA.

Kuva asemalta kohti kaupunki 1900-luvun alussa. Kuvaaja Fritz Schultz. HKA.

Hätilän kruununkartanon rinnepeltojen ja vetisten rantaniittyjen rajapintaan sijoittunut rautatiealue ja sen suurikokoinen, tornilla varustettu asemarakennus jäivät kaupunkiin nähden pitkäksi aikaa erilliseksi kokonaisuudeksi, yhdeksi Vanajaveden laakson avoimien rantojen pelto- ja vesistömaiseman maamerkiksi.

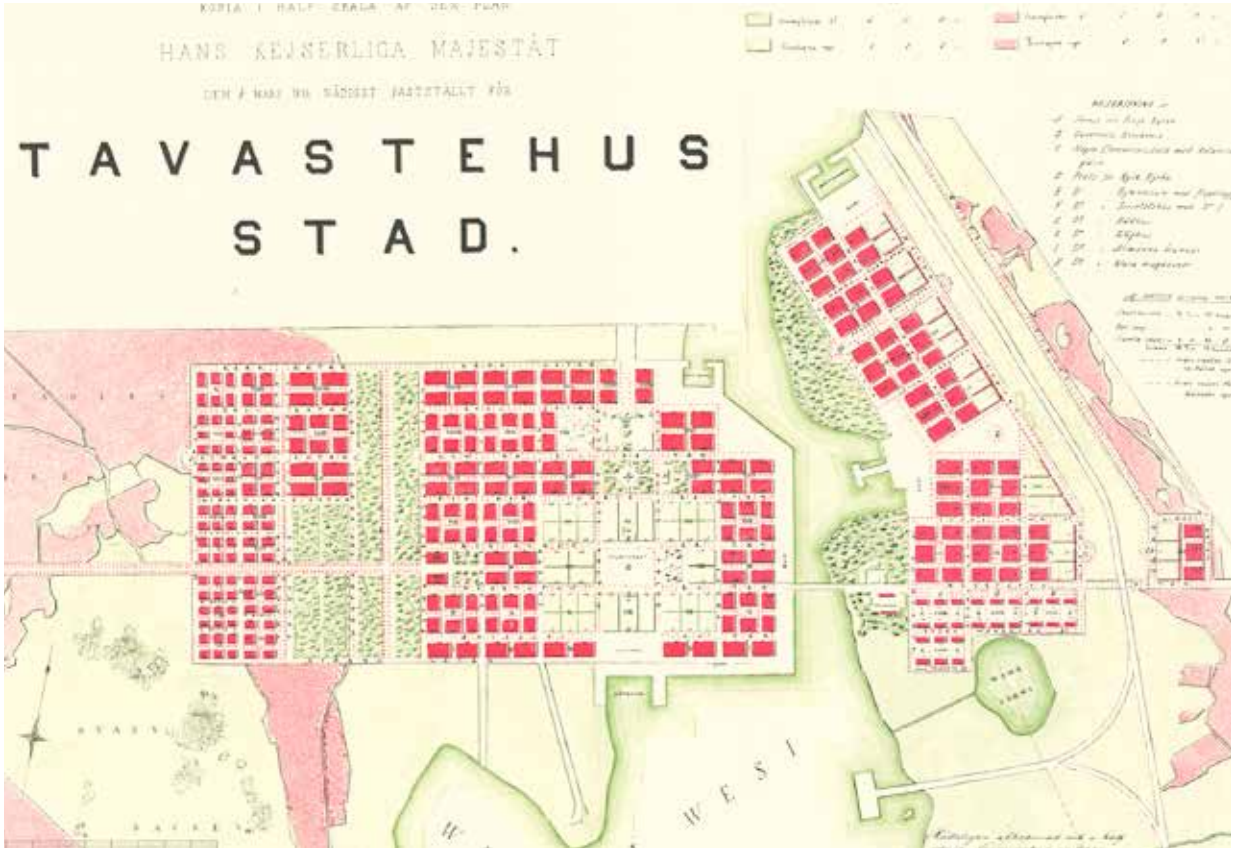
Vanajanveden maisemaa hallitsivat aina 1900-luvun alkupuolelle saakka korkealle matalasta puutalokaupungista kohoavat kirkko, linna ja asemarakennus. Neljäs kaupunkirakennetta hallitseva kiintopiste oli Hämeenlinnan kolmikerroksinen 1888 valmistunut ja uusrenesanssia edustava lyseorakennus.

Kaupungin harvoja kivirakennuksia olivat lisäksi 1830- ja 1840-luvulla rakennetut, kaksikerroksiset lääninsairaala, viljamakasiini ja maaherran residenssi. Asema-alue sai vahvistusta 1870-luvulla valmistuneesta, kaksikerroksisesta Venäjän armeijan muonavarastoksi rakennetusta makasiinistä radan itäpuolella. Tiili alkoi yleistyä teollisuus- ja kaupunkirakentamisessa hitaasti vasta 1890-luvulla. Asemanseudun teollistumista jatkoi 1870-luvun höyrysahan jälkeen 1890-luvulla Keinusaareen, kaupungin rajalle perustettu Verkatehdas. Kaupunki kaavaili jo 1800-luvun alkupuolella, kaupungin hitaasta kasvusta huolimatta kasvavansa tulevina vuosina Vanajaveden itäpuolelle, Hätilän virkatalon, Vanajan pitäjän maille. Suunta oli luonnollinen, kaupungin päätie, historiallinen Viipurintie kulki Hätilän tilusten halki kaupunkiin.

Postikortti 1800-luvun lopulta, kulkenut 1899. Kuvassa asema itäpuolelta, taustalla näkyy kaupunki, kiintopisteenä on kirkontorni ja kuvan oikeassa reunassa Hämeenlinnan lyseo. Painettu Hämeenlinnassa A. Alopaeus. Suomen Rautatiemuseo.

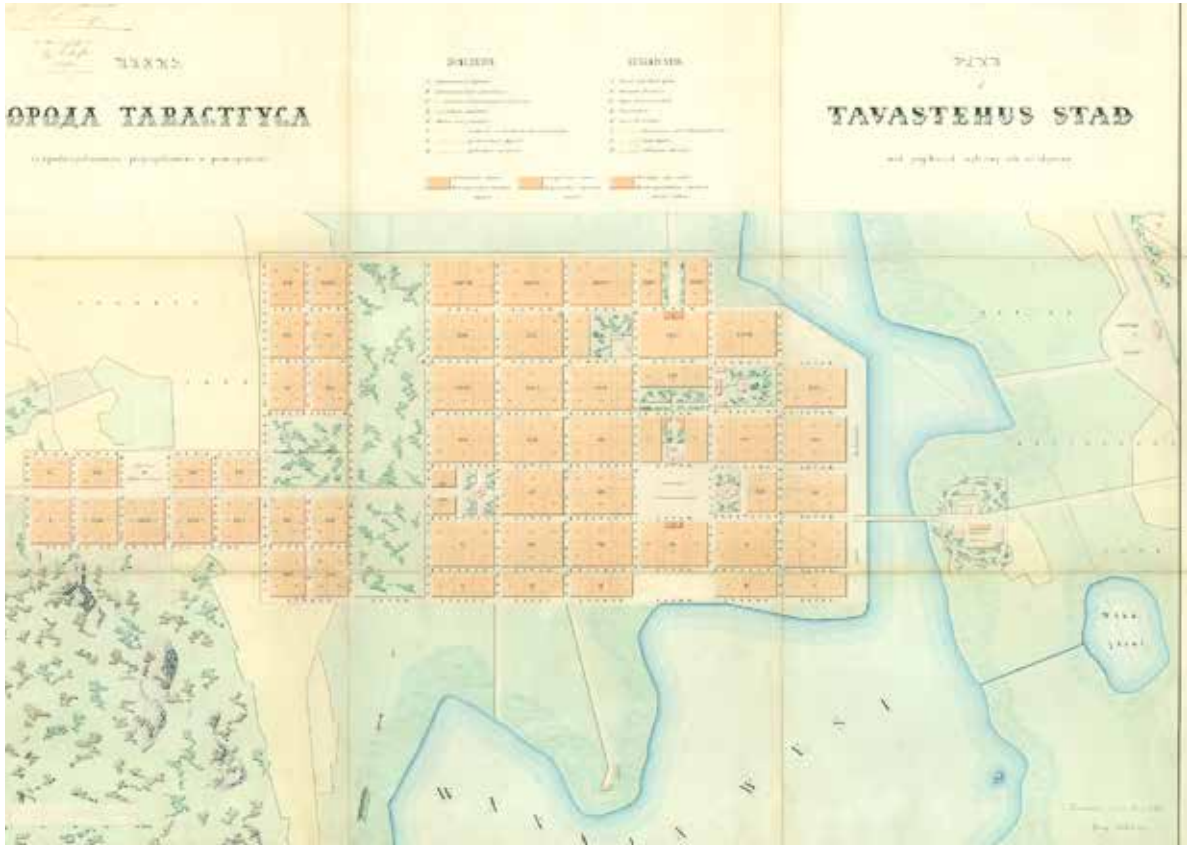
Vuoden 1831 tuhoisa tulipalo tarjosi kuitenkin tilaisuuden muokata kaupunkirakennetta ja laajennussuunnitelmat jäivät kaupungin jälleenrakennuksen jalkoihin.

Vuonna 1858 saadaan vahvistettua lääninarkkitehti, rautatien rakennusten suunnittelijan C. A. Edelfeltin laatima asemakaava, jossa kaupungin ja aseman välinen alue on jo merkitty asuinkortteleiksi. Aluetta ei kuitenkaan saada rahanpuutteen ja vastustuksen vuoksi lunastettua kaupungille. Edelfelt laajensi kaupunkia vanhojen ruutukaavakortteleiden itä- ja länsipuolelle kaupunkiin tulevien pääteiden, Turun ja Viipurintien suunnassa. Tulevan, itse suunnittelemansa rautatieaseman ympäristöön hän kaavoitti asuinkortteleita ja niiden eteläpuolelle, Viipurintien varteen makasiinitontteja. Alavat ja tulvaherkät rannat on merkitty puistoksi, osaksi niiden huonon rakennettavuuden vuoksi.



1858 Lääninarkkitehti C. Albert Edelfeltin laatima Hämeenlinnan toteutumaton asemakaava. HKA. Lydia.

Georg Wilenius laati uuden kaavaehdotuksen vuonna 1867, jonka senaatti hyväksyi 1872. Siinä välitila jää edelleen Hätilän niityiksi. Vanajan pitäjään, Hätilän kartanon maille rakennettu asema jää syrjään kaupungista, joskin kaupungin pääteihin kuuluvan Viipurintien varrelle. Kaupunki saa ensimmäiset katuvalot pian aseman valmistumisen jälkeen, joskin nekään eivät ulotu asemalle saakka. Kaupunki kasvoi 1800-luvulla länteen, Myllymäen ja Poltinahon alueille, jotka olivat kaupungin rajojen sisäpuolella ja mäkialueina paremmin rakennettavissa. Idässä kaupunkiin kuului vain sillan päässä oleva Keinusaari, jossa olivat ensin kaupungin puolustusvarustukset ja tulli sekä venäjän vallan aikana lääninsairaala, viljamakasiinit ja puistoja.

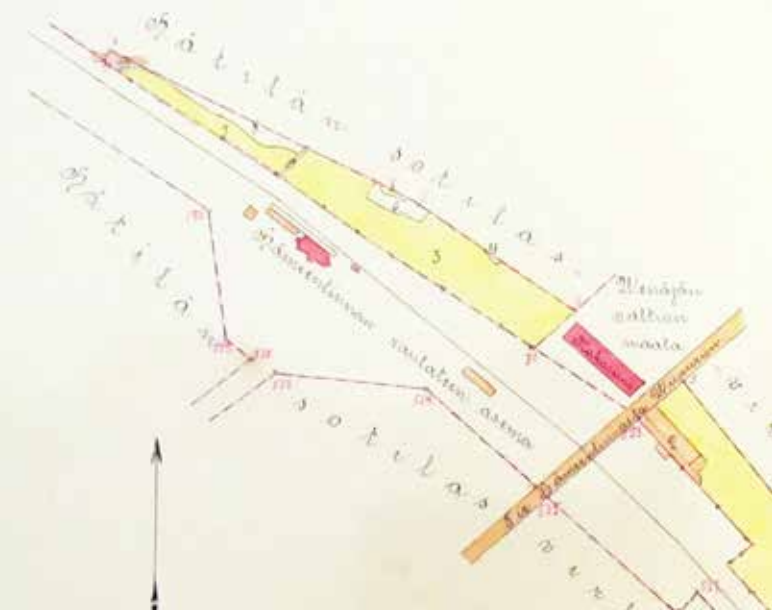


Kartta: 1872 hyväksytty Läänin rakennuskonttorin konduktöörin Georg Wileniuksen kaava ennen Kiistalan liitosta. HKA.

Rautatie, asema ja uusi kaupunginosa 1850-luvun suunnitelmissa

Hämeenlinnan kaupunki jäi Vanajaveden ja rajan taakse, mutta Vanajan pitäjässä asema alkoi vetään puoleensa lisää asutusta ja teollisuutta. Kartanon ja aseman ympärille kehittyi taajaväkinen yhdyskunta, Hämeenlinnan rajantakainen esikaupunki, josta kehittyi 1800-luvun jälkipuolisikolla Vanajan pitäjän uusi keskusta. Hämeenlinnan höyrysaha perustetaan aseman ja Sairion sataman viereen vuonna 1873. Asutus keskittyi radan itäpuolelle, viljelyyn huonosti kelpaavalle harjanteelle. Ranta-alueet, vanhat vesijättömaat olivat niittyinä ja peltoina.

Kaupungin kehitykselle Hätilän kartanon haluttomuus luovuttaa maata asemalta estää vuosikymmeniä asemanseudun kehittämisen osana kaupunkia. Käytännössä kaupungin voimavarat ja kiinnostus alkavat kasvaa merkittävästi vasta 1880- ja 1890-luvulla kun kaupunkiin syntyy teollisuuslaitoksia. Asemien ja rautateiden merkitys kasvaa 1800-luvun lopulla pääratojen levitessä koko maahan. Hämeenlinnassa rataliikenteen kasvu näkyy ratapihan laajentamisena. Hätilän virkatalosta lunastetaan vuonna 1898 kapea kaistale aseman itäpuolelta ratapihan laajennukseen. 1890-luvulla kasvava ja teollistuva Hämeenlinnan kaupunki yritti maavaihdoilla saada aseman ja kaupungin väliset ranta-alueet haltuun, jolloin niihin olisi voitu sijoittaa teollisuutta. Valtiovalta ei kuitenkaan ollut suostuvainen vaihtoon ja senaatti hylkäsi 1900 –luvun alussa jo sovitun lunastuksen. Vuosikymmeniä kestäneen prosessin jälkeen senaatti antoi vuonna 1907 luvan kaupungille pakkolunastaa Hätilän maita rautatien varrelta.



Valtiorautatiet pakkolunasti 1898 ratapihan pohjoispuolelta Hätilän peltomaata (keltainen väri) rautatien käyttöön. Rautatien ohella Venäjän armeija oli pakkolunastanut tontin makasiinille, ns. Sotilasjyvävaraston tontti Viipurintien varrelta. Sitä vastaapäätä oli kauppiaiden Skogsterin ja Sairion makasiini (2), jotka lunastettiin osaksi rata-aluetta. Lähde: Kartta Suomen valtiorautateille Hätilän sotilasvirkatalon maista luovutetuista tiluksista, J. Tarhanen 1898. Kiinteistötietojärjestelmä, MML.

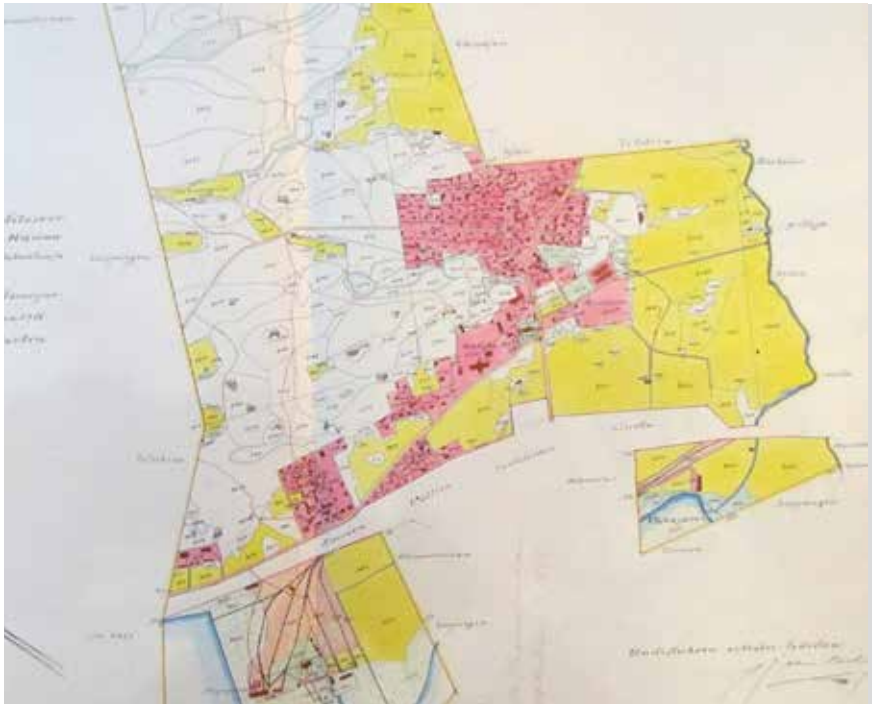
Pakkolunastuksen paperit ja kartat saatiin laadittua 1907, mutta kesti vielä vuosikymmen ennen kuin kaupunki sai alueen haltuunsa. Lähde: Hämeenlinnan kaupungin alue 3:11, Komissiomaamittari Sarlin 1907, kiinteistötietojärjestelmä, MML.

Hätilän kruununkartanon vuokraaja, höyrysahan omistaja, maan johtavia teolllisuusmiehiä edustava J.W. Enqvist valitti päätöksestä. Lunastusasia siirtyy aina vuoteen 1913, jolloin lääninhallitus tekee päätöksen kaupungin eduksi. Samana vuonna arkkitehtitoimisto Jung & Bomansson laatii uuden kaupunginosan asemakaavan, joka saa nimen Kiistala, muistuttaen hyvin alueen omistuksen pitkästä kamppailusta.

Alue saadaan lunastettua vuonna 1916 ja asemakaavan toteuttaminen voitiin aloittaa. 1850-luvulla kaavailtu suunnitelma kaupungin kasvusta asemalle toteutui vihdoin 1910-luvulla kun asema ja ranta-alueet liitetään Hämeenlinnan kaupunkiin. Hämeenlinnan uuden rautatieaseman rakennustyöt osuvat samaan aikaan, joten Edefeltin suunnitelma rautatiestä ja kaupungisosasta toteutuu 1910-luvulla.

Hämeenlinnan uuden asemarakennuksen rakennustyöt alkavat 1918 ja asemarakennus rakentuu samaan aikaan kaavoitettuun Kiistalan kaupunginosaan, jossa keskipisteeksi, katuverkon solmukohdaksi muodostuu aseman edusta. Asemakaavassa kaupungista, Viipurintieltä suuntautuu asemalle uusi pääkatu, Hämeentie, joka syrjäyttää vanhemman rataa seuranneen asemalle vieneen tielinjan. Uusi asema liitetään uuden kaupunginosan vesi- ja viemäriverkkoon. Radan itäpuoli jää Vanajan pitäjään ja virkatalon omistukseen. Aseman itäpuolella, nykyisessä Asemantaka –nimisessä kaupunginosassa näkyy edelleen Hätilän puolen vapaus, tontinmuodostusta ohjaa enemmän olemassa oleva tiestö ja maaston rakennuskelpoisuus.

Hätilän virkatalon maille nousseen asutuksen ensimmäinen rakennuskaava laaditaan 1937. Kaupunkiin Hätilä ja Vanajan pitäjä liitetään 1948.

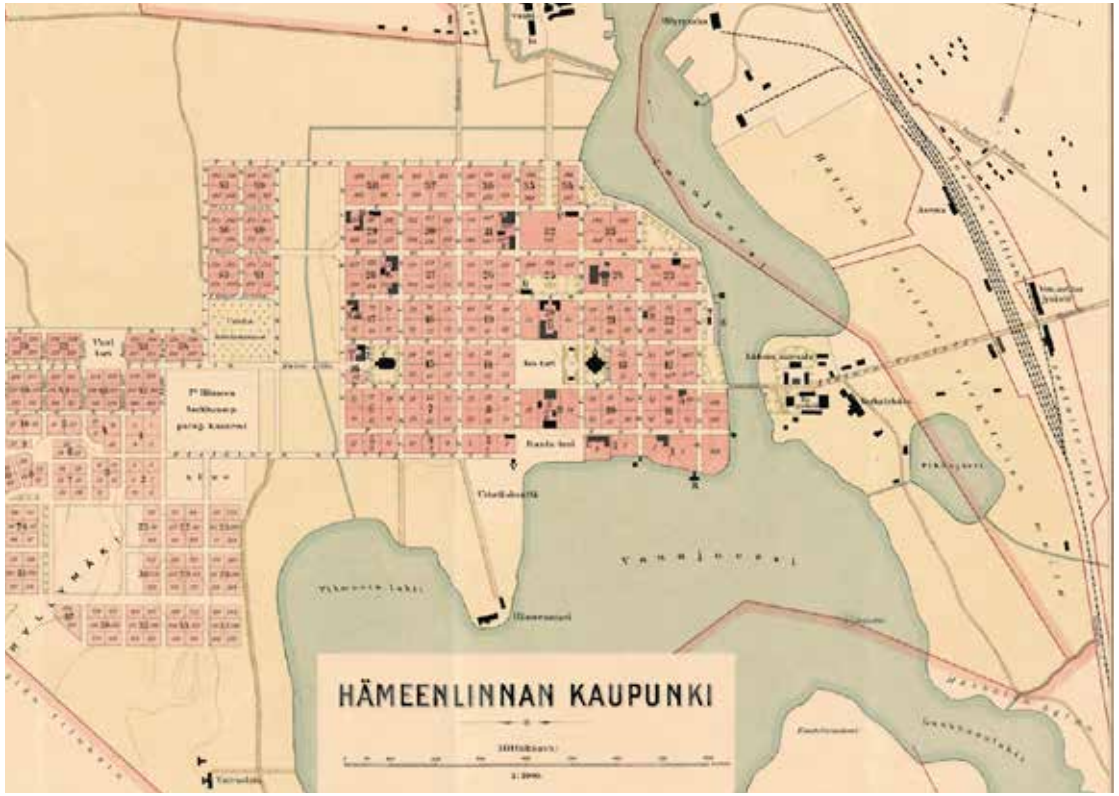


Lunastuksen toteutuessa laadittiin Hätilän virkatalon maista kartta, jossa näkyy hyvin aseman ympäristöön syntynyt asutus 1916. Hätilän maista erotettu Kiistala ja rautatie ja asema-alue on jätetty tilan maita esittävästä kartasta pois. Hätilän maille lohkotutut tontit sijoittuvat vanhojen tielinjojen varsille, peltoalueita vältellen. Hätilässä asemakylä syntyi vanhan Varikkoniemeen vieneen tielinjan varteen, peltojen väliin jääville kuivemmille alueille. Rantaan sijoittuu höyrysahan alue, osa asemakylästä oli sahan asutusta. Kartta: Tiluskartta Hätiän kapteenin yksinäissotilasvirkatalon kaikista tiluksista 1916, maanmittari John Sarlin, KA.

Kaupunki kasvaa itään

Kaupunginosaan tuli erityyppisiä kortteleita. Asemalle johtavan uuden päätien, Hämeentien varren korttelit III ja IV sekä V varattiin asuinrakentamiselle, teollisuudelle varattiin korttelit I ja VI, kaupungin tarpeita varten varattiin asemalta kortteli IX. Aittakortteleita olivat Itävalkaman ja sen rautatien pistoraiteen varrella olevat II ja X , jotka merkittiin aittatonteiksi, joka viitannee makasiini- ja varastokäyttöön. Kortteleihin VII ja VIII oli mahdollista sijoittaa teollisuutta ja aittoja.

Aseman itäpuolelle, Vanajan pitäjässä virkatalon maille kasvanut asema- ja sahakylän asutus käsitti lähinnä pienrakentamista. Ensimmäinen rakennusjärjestys saatiin Hätilän alueelle vasta 1937. Rakennusjärjestys nojautui vanhaan tapaan olemassaolevaan asutukseen, tielinjoihin ja maaston rakennettavuuteen. Alueelle tuli lähinnä iso- ja puutarhatontteja. Hätilä ja Vanajan pitäjä liitettiin kaupunkiin 1948, jolloin laadittiin ensimmäinen asemakaava, joka säilytti olemassa olevat olot. Puutarhamaisuus säilyi pääosin 1970 laaditussa uudessa asemakaavassa. Tehokkuutta lisättiin pääkatujen varsilla, jolloin puutalot korvautuivat kerrostaloilla. Hätilän asemanseutu, nykyinen Asemantaka –niminen kaupunginosa on säilynyt rakennuskannan uudistumisesta huolimatta puutalovaltaisena.



Lunastuksen toteutuessa laadittiin Hätilän virkatalon maista kartta 1912. Maanmittari J. F. Sevónin piirtämä Hämeenlinnan kaupungin kartta perustuu vuoden lääninarkkitehti Alfred Cawénin 1887 asemakaavaan. Sevón täydensi sitä kuitenkin tällä välillä valmistuneilla rakennuksilla ja puistoilla, mm. ortodoksisella sotilaskirkolla, verkatehtaalla ja Kunnallissaunalla sekä Toripuistolla ja sen paviljongeilla. Tällöin 60 vuotta täyttänyt asema jäi edelleen kaupungin rajan ulkopuolelle, Hätilän virkatalon rantapeltojen taakse. Aseman sekä höyrysahan pienasutus keskittyi radan itäpuolen rinteeseen.

Kiistalan hidas kasvu osaksi kaupunkia 1916-2017

1870-luvulla aloittaneen teollisuuden ja armeijan vaikutus oli Kiistalassa edelleen vahva, 1940-luvulla puolustusvoimilla oli entisessä armeijan viljamakasiinisssa vaatevarikko sekä varustevarikko höyrysahan vieressä Varikonniemellä sekä kolmas alue asema-alueen kaakkoispuolella. Puolustusteollisuutta edustava Oy Sotilassäilyke Ab, myöhemmin Mensa Oy aloittaa 1926 asema-aukion kulmalla. Rautatien ja teollisuuden vaikutusta kaupunginosassa lisäävät aluetta halkovat pistoraiteet.

Aseman edustan asuinkortteleihin rakennetaan 1920-luvulla muutamia puisia, yksikerroksisia asuintaloja, kivirakentamista edustaa Mensan tehtaan ohella vain asema-aukion reunalle rakennettu kaksikerroksinen rautatiehotelli. Kiistalan kaavan tielinjatkin toteutuvat hitaasti, vanhoja reittejä edustaa rantaan ja Mensan tehtaalle johtava reitti, Possentie, joka kuului asema-alueeseen sen perustamisesta lähtien. Hämeentie raivataan 1920-luvulla, mutta P. Cajanderinkatu vasta noin 10 vuotta myöhemmin.

Pietarissa 1917 vahvistettu asemakaava oli suppeampi ja siinä Viipurintie erotti asuinkorttelit ja teollisuus ja varastokorttelit. Asema ja kaupunki yhdistetään kaavassa asemalle suuntautuvilla puistokaduilla. Suomen itsenäistyttyä kaavaa laajennettiin, jolloin teollisuuden ja armeijan rooli kasvoi asemalla.

Kiistalan asemakaavan muutospiirustuksen rautatiellä 1920 tehty kopio. Alkuperäistä Kiistalan asemakaava-aluetta laajennettiin teolllisuus ja makasiinikortteleilla ja asuinkortteleihin tehtiin pieniä muutoksia. Asema-alueen ja kaupunginosan suunnittelu eteni samaan aikaan ja korttelit ja asema muodostavat kokonaisuuden. Asemalle tuli nyt uusi tielinja, joka päättyi aseman eteen suunniteltuun aukioon. Uusi asema-aukio jakoi puiston kahteen osaan. Eteläpuoli, johon nojasivat asuinkorttelit jäi edustustavammaksi puistoksi, aukion pohjoispuoleen, joka oli aikaisemmin puiston takaosaa, talousrakennusten aluetta Helström sijoitti aluksi henkilökunnan asuntoja, suunnitelma ei toteutunut vaan pienempään puisto-osaan sijoittui vanhaan tapaan henkilökunnan talousrakennuksia ja mm. putka. Pohjoispuolen puiston naapuriksi tuli kaavassa teollisuuskorttelit, joita vahvisti vielä viereinen saha-alue. Kaavassa rantaan, Itävalkamaan johdetaan teollisuuden tarpeisiin pistoraide, joka sivuaa Keinusaareen 1895 perustettua Verkatehdasta. VR:n arkisto.

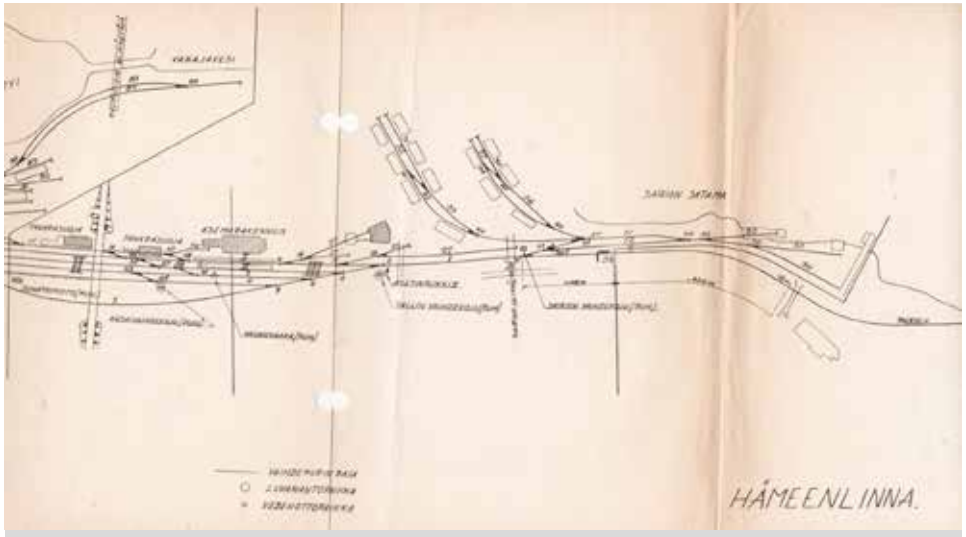
Hämeentien loppupää kääntyi aikaisemmin kulkemaan asema-aukion jälkeen Mensan tehtaan vierestä, nykyinen asemapuiston reunaa seuraava linjaus suunniteltiin 1972 asemakaavassa ja toteutuu samalla vuosikymmenellä.

Tielinjauksen muutos poistaa aseman aukiolta liikenneympyrän ja tekee aukiosta epäsymmetrisen. Toinen asema-aluetta rajannut ja alkuperäiseen asemakaavaan sisältynyt Kiistalantien toteutuu osittain vasta 1960-luvulla ja lopullisesti vasta 1900-luvun lopulla. 1910-luvun asemakaavassa Hämeentien ja Cajanderinkadun välisen suurkorttelin nykyiset monikerroksiset kerrostalot, suuri umpikortteli, toteutuu pääosin vasta 1950-luvulla, jolloin asemalle saapuminen on Hämeentien puistokatua pitkin kaupunkimainen, joskin vain kiila tehdasalueen keskellä.

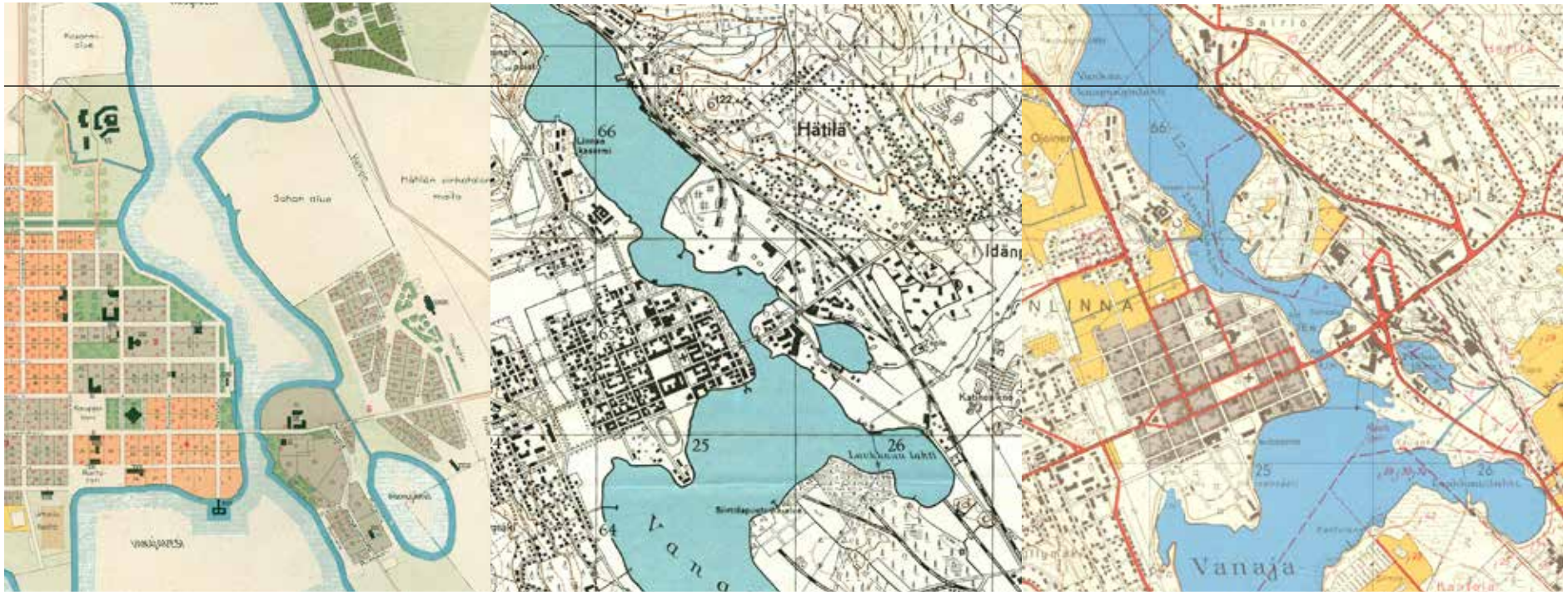
Hätilän rantapelloista pieni osa sinnittelee varikon ja tehtaan välissä aina 1960-luvulle, jonka jälkeen alue alkaa metsittyä. Varustevarikko lopettaa toimintansa 1987 ja Mensa Oy 1990-luvun jälkipuoliskolla. Varikkoalueen ja Mensan tehtaan tontin muuttaminen asuinkerrostalojen tontiksi alkaa 2017.

Hitaasti ja epätasaisesti kehittynyttä asemaympäristöä ympäröi rakennuskerrostumat 1800-luvulta aina nykypäivään saakka. Asemarakennus ja -alue ovat osa Kiistalan 1910-luvulla suunniteltua kaupunginosaa. Aseman itäpuolella, nykyisen Asemantaan alueella on nähtävissä rakennuskannan uudistumisesta huolimatta vielä Hätilän virkatalon maille rakentunutta puutaloasutusta ns. asema- tai sahakylä. Länsipuolella Kiistalan kaupunginosan asuinkorttelit toteutuivat hitaasti, nykyiset on rakennettu 1950-luvulla, osin vasta 1970-luvulla kun elementtikerrostalot korvasivat yksittäiset 1920-luvun puutalot.

Hämeenlinnan asema-alue ja rataverkko 1940- tai 1950-luvulla. Sairion tavarasatama kuului alkuperäiseen suunnitelmaan. Teollisuusradat Itävalkamaan Vanajaveden rantaan ja Mensan tehtaalle rakennetaan 1910-luvun jälkeen ja armeijan varikon pistoraiteet 1940-luvulla.



Asemanseutua valokuvassa 1930-luvun alusta kirkontornista. Kaavan asuin- ja teollisuuskortteleista on toteutunut muutamia puutaloja ja mensan tehdas. Aseman ja Mensan tehtaan ohella Kiistalassa kaupunkimaista kivirakentamista edusti pitkään vain 1929 valmistunut asemahotelli. HKA.



Asema-aukion näkymässä kaupunkiin päin sijaitsee kaksikerroksinen klassismia edustava arkkitehti Arvo Hännisen suunnittelema ja Asunto-Osakeyhtiö Possen 1928-29 rakennettu rautatiehotelli, matkustajakoti Vanaja, joka on säilynyt asuintalona. Varhaisempaa matalaa ja puurakentamista edustaa yksittäinen asuinrakennus asemapuiston, puukujanteen reunalla.

Kiistalan teollisuus- ja varastokorttelit alkoivat muuttua vasta 1980-luvulla kun teollisuus- ja armeija alkavat väistyivät alueelta.

Kiistalan asemakaavaa korjaillaan pienin muutoksin 1940-, 1950-, 1960- ja 1980-luvulla, mutta vasta 2010-luvun kaava tuo merkittäviä muutoksia, jolloin Kiistalan teollisuuskorttelit ja armeijan varikkoalue muutetaan asuinkäyttöön. Tätä ennen muutosta edusti lähinnä 1980-luvulla rakennettu Sokos Hotelli Vaakuna, joka rakennettiin rannan, aseman henkiösataman viereiselle varasto- ja teollisuustontille.

Kaavakarttojen pohjalta laaditut asemakartat antavat kuvan tavoitteista, todellisuus oli usein vaatimattomampi kuten keskellä oleva kaksikymmentä vuotta nuorempi topografikartta osoittaa. Asuinkorttelit ovat toteutuneet vain osittain ja rakentaminenkin oli matalaa puutalorakentamista.

Hämeenlinnan asemakartta 1926, HKA.
Topografikartta 213109, 1946
ja peruskartta 1961, MML.

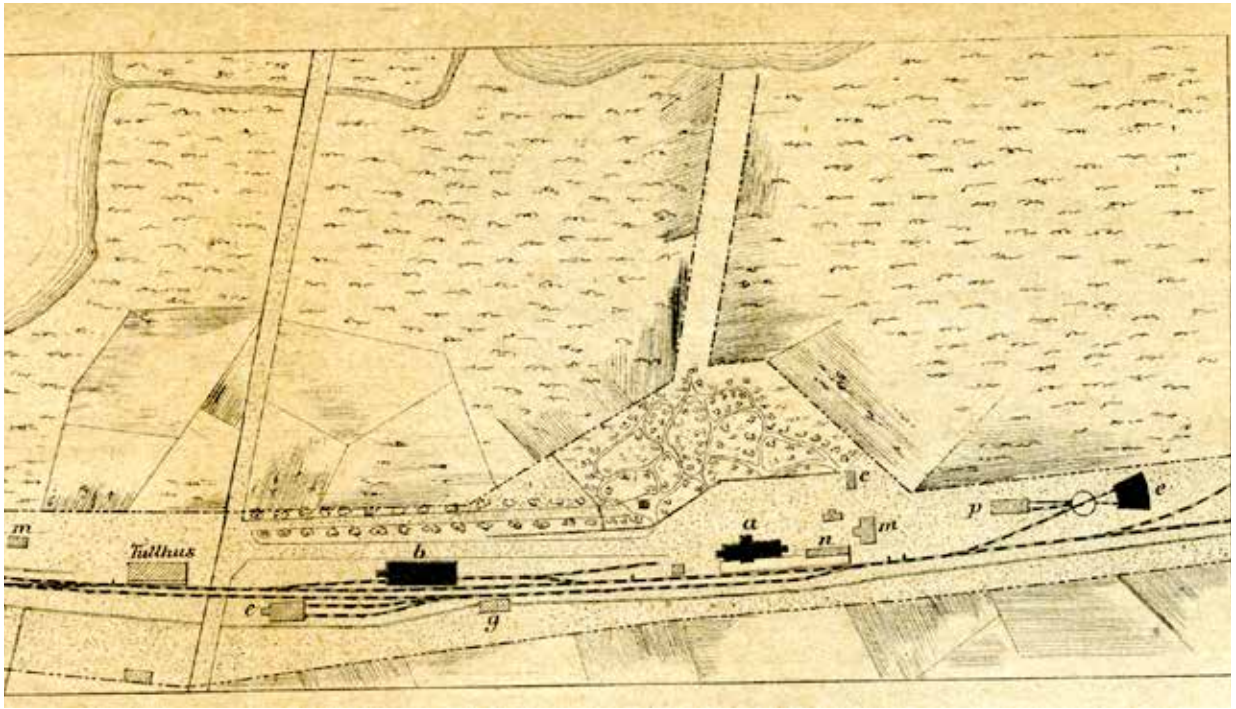
Asema 1900-luvun alussa etelästä kuvattuna. HKA.

Ensimmäinen asema 1862

C. A. Edelfelt suunnitteli Hämeenlinnan aseman osana ensimmäisen ratalinjan asemia 1850-luvun lopulla. Edelfelt oli suorittanut tutkinnon maanmittauksessa keisarillisessa yliopistossa Helsingissä 1842. Edelfelt oli valittu Hämeenläänin arkkitehdiksi 1855, ja hänellä oli kokemusta valtion suunnittelu tehtävistä ja hän oli tehnyt opinto- ja häämatkat Pietariin, Italiaan ja Ranskaan 1940-50-luvun vaihteessa sekä Englantiin 1859, jossa Paddingtonin asema oli juuri valmistunut (Valanto 1982, 1984).

Asemien suunnittelua valvoi rautatiejohtokunta kuten radan rakentamistakin ja suunnitelmia muutettiin useaan otteeseen mm. tiilen huonon saatavuuden vuoksi. Hämeenlinnan ja Tikkurilan asemat päätettiin kuitenkin lopulta toteuttaa tiilestä. Asema-alueille suunniteltiin myös ulkorakennukset, veturitalli, vaunuliiteri, asuinrakennuksia ja radan varrelle vahtituvat.

Ensimmäisen aseman aikaisesta rakennuskannasta ovat säilyneet punatiiliset veturitalli ja tavaramakasiini sekä puinen vaunuvaja.



Varhaisin säilynyt asema-alueen kuvaus on rataprofiilikartasta 1881. Suomen Rautatiemuseo.

1.3. 1861 Sanomalehti Hämäläinen. Asemarakennus on walmis ensimmäisen huonekerran puoliväliin ja talli- ja navettarakennuksille lasketaan perustusta. Valmiina on pakarirakennus (kartassa m-merkintä). Tavaramakasiini sekä rautatiewaunuin säilyhuone ovat vielä rakentamatta ja että waunuin säilyhuone, joka alkuaan harkittiin rakentaa kivestä, on päätetty puusta tehtäväksi.

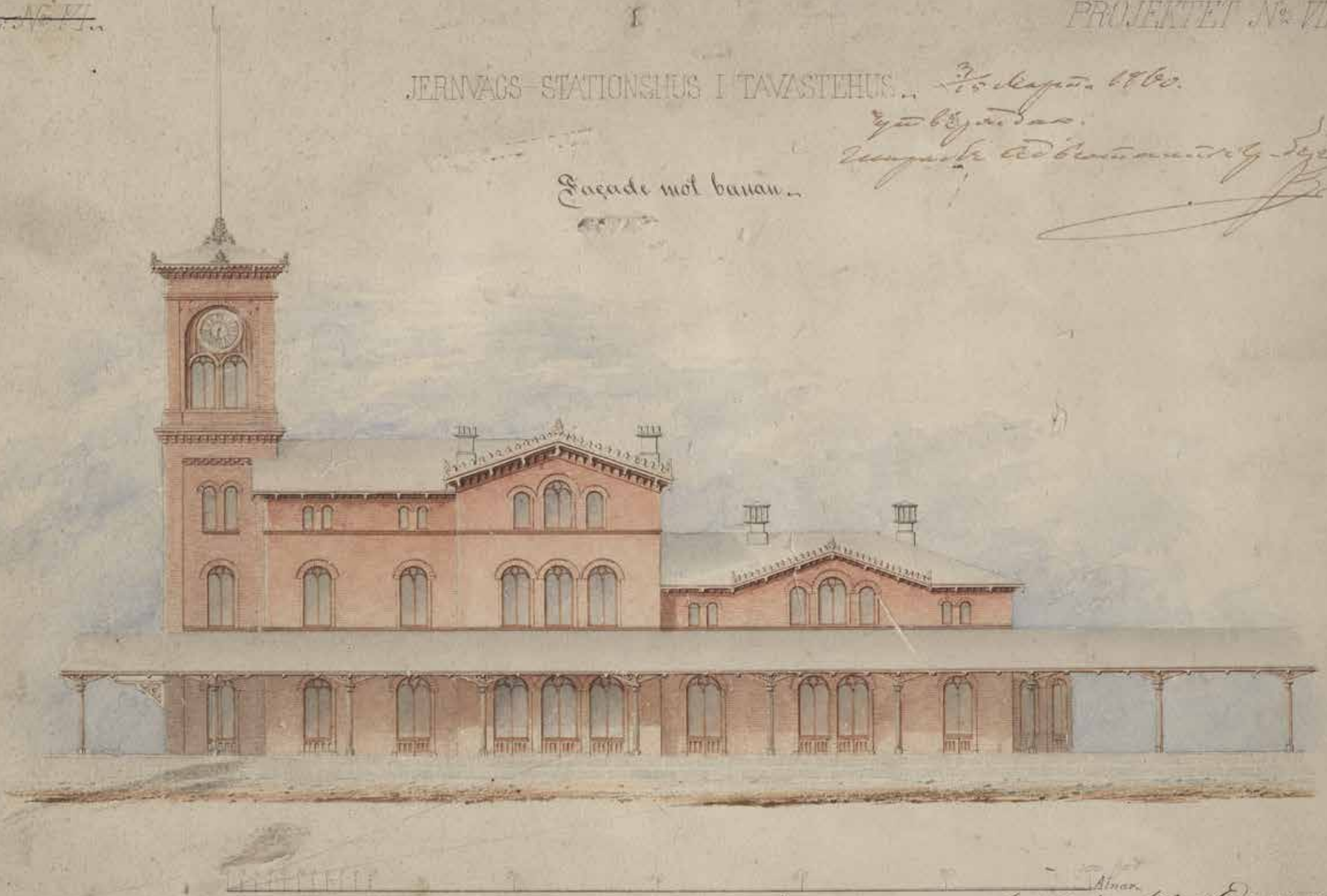
~~N:o VI~~

I

PROJEKTET N:o VII

JERNVÄGS-STATIONSHUS I TAVASTEHUS.

Fasade mot banan.



Arkitekt Albert Edelfelt

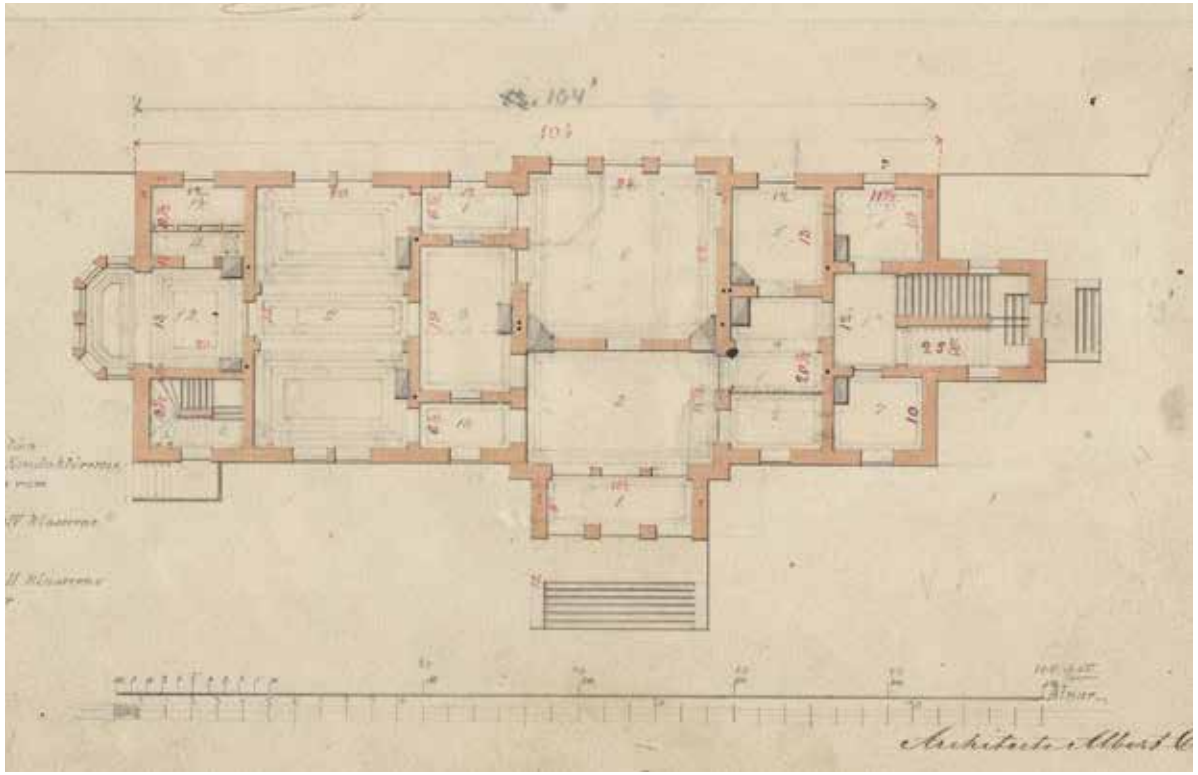
Ensimmäisen aseman arkkitehtuuri

Hämeenlinnan aseman arkkitehtuurissa näkyy saksalaisen pyörökaarityylin, Rundbogenstilin vaikutus. Asemassa Edelfelt yhdisteli erikorkuisia rakennusmassoja, joista matalimmassa odotustilan päätyä merkitsevät julkisivussa koristeelliset pyörökaarella yhteensidotut ikkunat ja katon räystäskoristeltu poikkipääty. Kukin rakennusmassa noudattaa symmetriaa, vaikka massoittelussa symmetria on rikottu ja osilla on oma keskinäinen hierarkiansa.

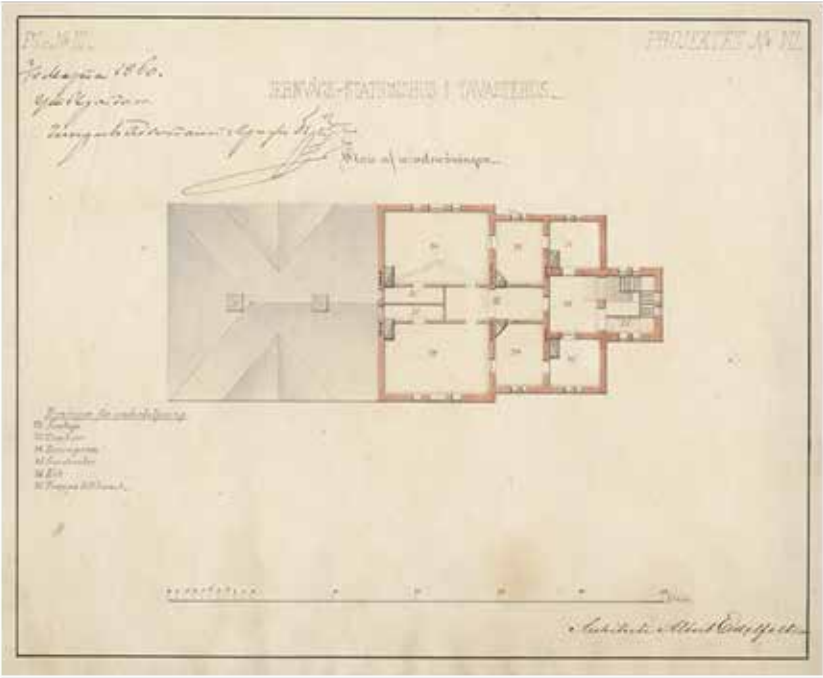
Pääsisäänkäynti sijaitsi piha-aukion puolella, jossa eteinen oli sijoitettu julkisivun keskelle kolmikerroksiseen osaan. Rungosta ulosvedetylle kuistille johtivat raput kolmelta taholta. Sivuraput on lisätty pohjapiirroksen Kansallisarkistossa sijaitsevaan versioon. Toisessa kerroksessa sijaitsi asemapäällikön asunto, jonka arvokkuutta lisäsi kuistin päälle sijoitettu parveke.

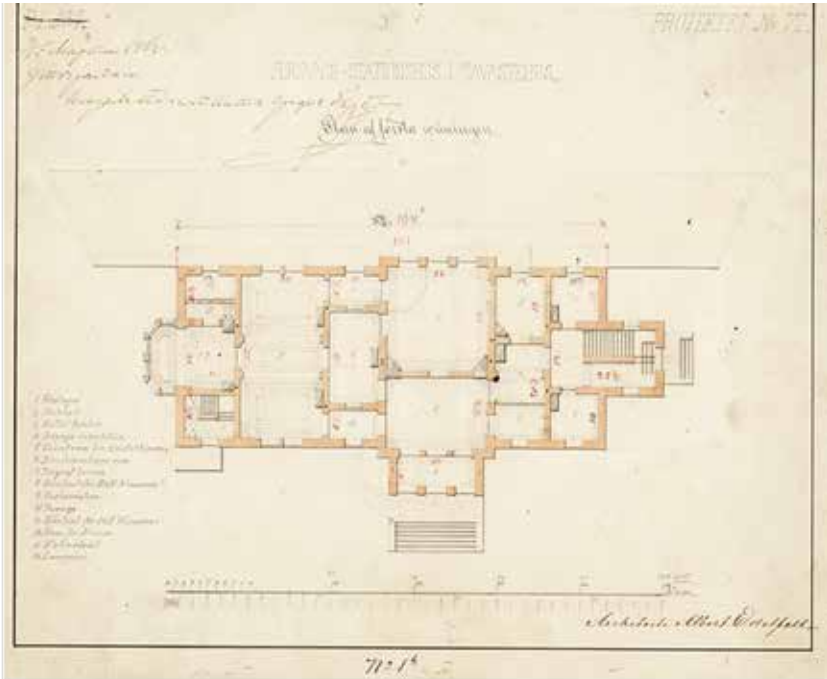
Eteinen johti varsinaiseen vestibuuliin, ja edelleen suureen odotusaulaan. Poikkipäädyin korostettu keskilaivamainen osa yhdistyi pienempiin tiloihin, jotka palvelivat radan toimintaa ja päädyn tornissa sijaitsivat raput ylempiin kerroksiin, jossa sijaitsi muun henkilökunnan ja palvelusväen huoneet.

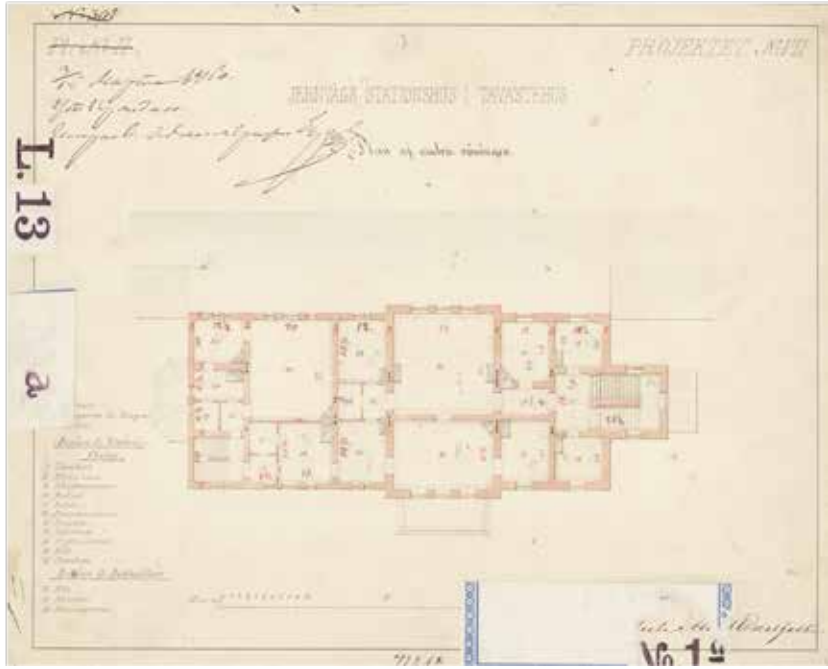
C. A. Edelfeltin 1860 signeeraama julkisivupiirros, Suomen Rautatiemuseon arkisto. Suunnitelmista on säilynyt Suomen rautatiemuseon arkistossa sarja laveerattuja, erittäin tarkkoja yksityiskohtaisia piirroksia aseman radanpuoleisesta julkisivusta sekä pohjapiirrokset, pakarirakennuksen julkisivu ja pohja. Sarjaan kuuluu samaan tyyliin esittettynä suunnitelmia väliasemien tyyppipiirroksiksi. Piirrokset ovat Edelfeltin signeeraamia 1860. Näiden lisäksi on säilynyt Kansallisarkistossa ja Suomen Rautatiemuseossa tussipiirroksia ja lyijykynäskissejä, jotka on todennäköisesti tehty planssien rinnalla.



C. A. Edelfeltin 1860 signeeraama 1. kerroksen pohjapiirros. Suomen Rautatiemuseon arkisto.





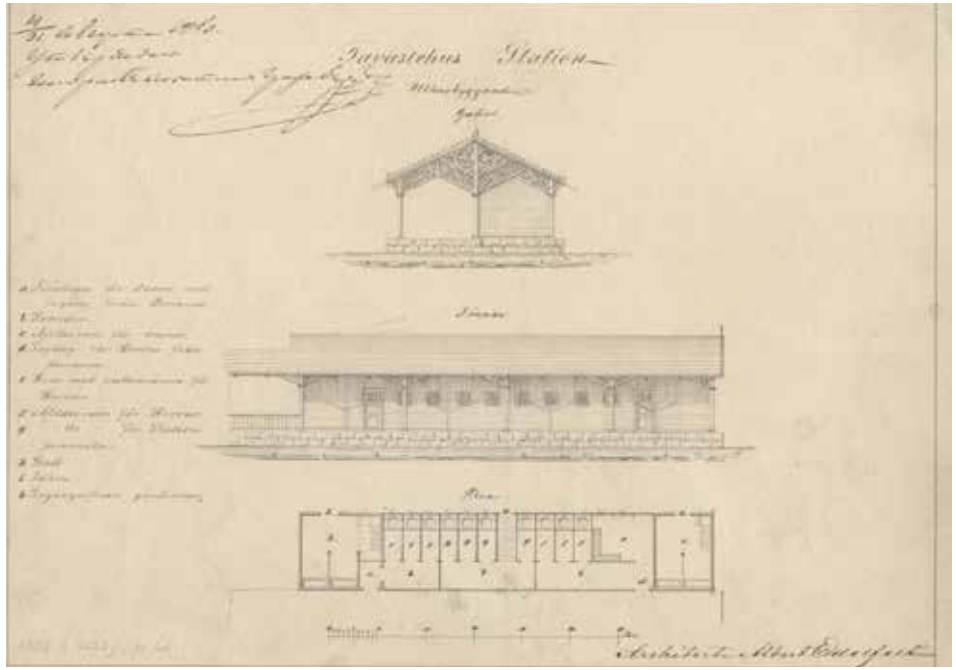


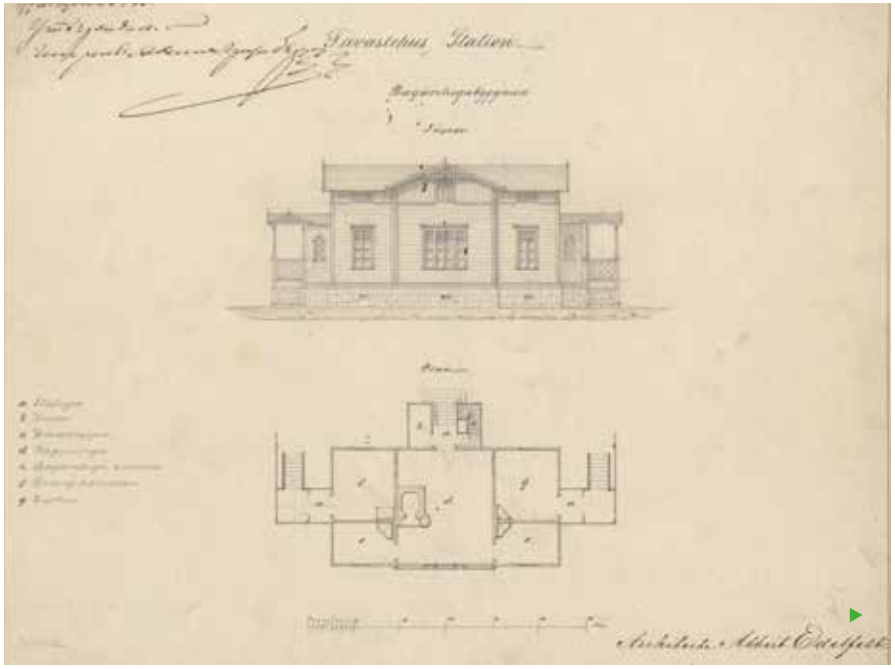
Carl Albert Edelfeltin signeeraamat Hämeenlinnan pohjapiirrokset 1860, Suomen Rautatiemuseon arkisto.
Puinen pikatavaramakasiini rakennettiin todennäköisesti vasta 1900-luvun alussa.
Postikortit HKA ja Suomen Rautatiemuseo.

Vertailu Tikkurilan säilyneen ja Hämeenlinnan ensimmäisen aseman välillä. Keskellä postikortti ensimmäisestä Hämeenlinnan asemasta aukion puolelta, joka on julkaistu postikorttina (Knackstedt & Näther Hamburg n. 1890). Vasemmalla Tikkurilan aseman eteläpääty ja oikealla asema pihan puolelta 2017. Tikkurilan asemassa Edelfelt käytti samantapaisia tyypiteltyjä rakennusosia kuin Hämeenlinnassakin.

Edelfeltin ensimmäiselle rataosuudelle suunnittelemat rautatierakenn Hämeenlinnan asema rakennusvaiheessa kesällä 1919, Suomen Rautatiemuseon arkisto. usten tyyppipiirrokset aloittivat käytännön, jossa tyyppikuvia muokkaamalla rakennettiin koko Suomen alueelle yhtenäinen rautatiearkkitehtuuri. Käytäntö jatkui useiden vuosikymmenten ajan.

Hämeenlinnan tuhoutuneen ensimmäisen aseman kokoa ja tyylipiirteitä voi verrata Tikkurilan säilyneeseen asemarakennukseen, joka vastaa mittasuhteiltaan Hämeenlinnan aseman keskiosaa ja kuvaa hyvin miten Edelfelt yhdisteli arkkitehtuurissaan rakennusmassoja eräänlaisina tyyppiosina. Molemmissa toistuvat hieman rungosta ulostyönnetty kapeahko päätylaiva, ikkunasommittelu, kerroksia osoittava jaottelu julkisivussa sekä puiset räystäsdetaljit.





Ulkorakennus käymälöineen oli osa laiturikatosta. Pakarirakennus oli virkamiesten asuinrakennus. 1860. A. Edelfelt Suomen Rautatiemuseon arkisto.

Kuva ensimmäisen aseman tornista. Etualalla näkyy virkamiesten asuinrakennuksen ja talouspihan ulkorakennusten kattoja sekä vaunuvaja ja veturitalli. Pellon takana näkyy höyrysahan rakennuksia ja varastoja, Vanajaveden rannassa Sairion satama sekä oikealla sahan asuinkasarmi.

Kuva julkaistu: Hämeenlinnan kaupungin historia 1875 – 1944 Y.S.Koskimies, k .85.

1918 tuhoutunut ensimmäinen asema.
HKA.

Uusi rautatieasema 1921

Asemarakennuksen suunnittelu, materiaalit ja detaljit

Hämeenlinnan uuden aseman suunnitteli Thure Hellström 1918-1919. Asema otettiin käyttöön 1921. Hellström valmistui Polyteknillisestä korkeakoulusta Helsingistä arkkitehdiksi 1905 ja suunnitteli rautatieasemia 1907-1940 ensin tie- ja vesihallituksessa 1918 asti, sitten rautatiehallituksessa ja lopulta vuosina 1927-1940 rataosaston huonerakennustoimiston esimiehenä.

Hämeenlinnan ensimmäinen asema oli tuhoutunut Suomen itsenäistymisen yhteydessä käydyssä sisällissodassa. Sodassa Etelä-Suomi ja Hämeenlinna jäivät aluksi punaisen puolen haltuun. Kaupungin valtasivat huhtikuussa 1918 valkoista puolta tukevat, Hangossa maihinnousseet saksalaiset apujoukot. Valtauksen yhteydessä saksalaisten tulitus räjäytti ratapihalla olleen punaisten ammusjunan, jolloin asemarakennus vaurioitui räjähdyksessä ja sen aiheuttaneessa tulipalossa.

Vaihtoehtoisesti räjähdystä on pidetty punaisen puolen tekona. Seuranneessa tulipalossa tuhoutui lisäksi asuinrakennuksia ja asemanedustalla sijainnut pumppuasema. Asemarakennuksen korvasi asema-alueen eteläpäässä, Viipurintien varressa ollut tullitalo, josta tehtiin väliaikainen asema vuosiksi 1918-1921. Uuden aseman ensimmäiset asema- ja pohjapiirustukset valmistuivat jo heinäkuussa ja viimeiset marraskuussa 1918.

Suuria muutoksia piirustuksissa ei ole. Lähinnä muutokset keskittyvät keskushallin laiturinpuoleisen tuulikaappiin, josta jälkimmäisissä piirustuksissa poistettiin toisen luokan ravintolan wc-tila. Myöhemmissä piirustuksissa wc on paikallaan, joten on oletettava että wc rakennettiin kuitenkin jo ensimmäisessä vaiheessa. Aseman detaljipiirustukset ovat pääosin vuodelta 1919. Rakentaminen alkoi materiaalitoimituksista päätelleen jo loppukesästä 1918.

Asema aukion puolelta kesällä 1919 ja suunnitelmien nimiö. HKA ja Suomen Rautatiemuseon arkisto. Hämeenlinnaa suunnitellessaan Hellström toimi pääarkkitehti Bruno Granholmin alaisena. Hämeenlinnan asema suunniteltiin Suomen Valtionrautatien rataosastolla, suunnittelijana, allekirjoittajana oli Thure Hellström ja pääosin piirtämisestä vastasi Sigurd Schultz. Piirustukset hyväksyi Rataosaton johtaja Sven Arvid Saladin Grunér.

Hämeenlinnan uusi asema 1921. HKA.

Ajanpuutteen tai säästöjen vuoksi rakennuksen suunnittelun lähtökohtana käytettiin Hellströmin muutamaa vuotta laatimia asemapiirustuksia, joiden pohjalta rakennettiin maailmansodan aikana Karjalan kannaksen Koivistoon (1916) ja Rautuun (1917) valmistuneet asemarakennukset. Hämeenlinna oli toisen luokan asema, joten erityisesti sitä varten ei ehkä katsottu tarvittavan yksilöllisiä piirustuksia. Esikuvien lähtökohta ei ollut kuitenkaan vähäinen, kauppalaksi 1920-luvulla korotettu Koivisto oli historiallinen ja hyvin merkittävä syväsatama Suomenlahden rannalla. Koivisto yhdistettiin ensimmäisen maailmansodan vuosina pääratan Terijoki-Koivisto ratayhteydellä ja edelleen Viipuriin 1920-luvulla.

Rautu oli sotavuosina aloitetun Hiitolan ja Pietarin välisen radan raja-asema, jota kaavailtiin yhdeksi Suomen suurruhtinaskunnan ja Venäjän keisarikunnan suureksi tulli- ja raja-asemaksi.

Rakenteilla ollut ratayhteys olisi muodostanut oikoradan Pietarista Vaasan radalle. Keväällä 1918 hanke oli vielä keskeneräinen ja Raudun puolivalmiilla asema-alueella käytiin Pietarin läheisyydestä johtuen yksi suurimmista suomalaisten valkoisten ja venäläisten välisestä taisteluista Suomen sisällissodassa.

Suomen itsenäistyttyä raja sulkeutui ja Venäjän puolen rataosuus jäi rakentamatta, jolloin taisteluissa vaurioitunut Raudun asema-alue jäi pääteasemaksi suljetulle ja levottomalle rajaseudulle. Suunnitteluhetkellä Raudun ja Koiviston tiilestä muuratut, suurikokoiset asemarakennukset olivat Suomen autonomisen suurruhtinaskunnan itärajan julkisia rakennuksia, joiden haluttiin olevan edustavia. Molemmat asemarakennukset tuhoutuivat jatkosodassa.

Koiviston ja Raudun asemarakennukset poikkeavat toisistaan, yhteistä niille on rakennuksen keskelle sijoittuva keskushalli, jonka poikkipäädyt hallitsevat pitkiä julkisivuja. Raudun aseman ulkoasu on klassisempi aumakaton, rappauksen, ikkuna-aukkojen ja nurkkien pilastereiden vaikutuksesta. Koiviston ja Hämeenlinnan asemassa barokkivaikutteet vahvistuvat mansardikaton ja kaari-ikkunoiden vaikutuksesta.

Koiviston asema vasemmalla 1939, kuvaaja Kalle Mannonen, Karjalan liiton kokoelma, HK 19451228:6.7 Museovirasto, Finna.

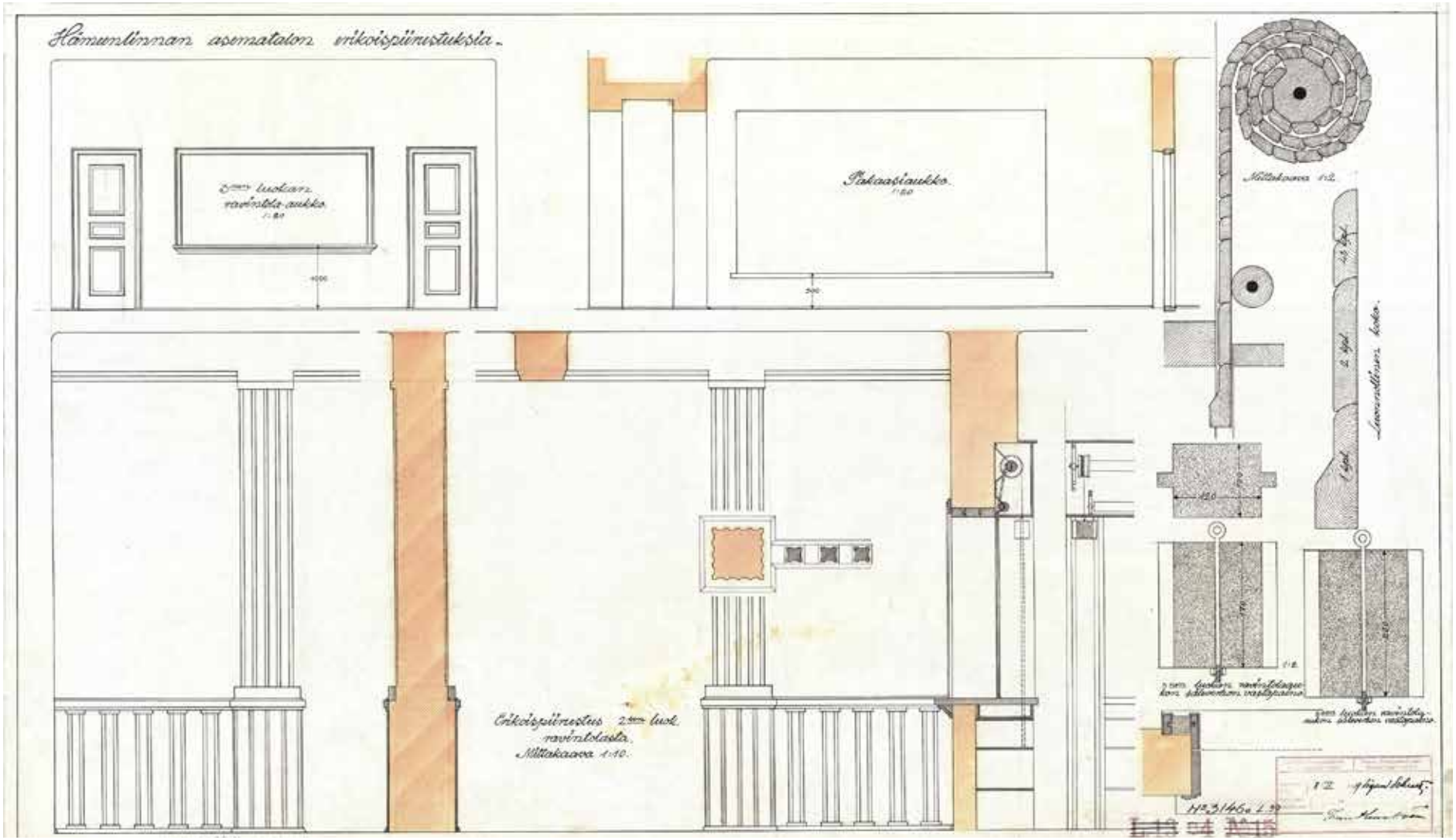
Raudun rautatieasema oikealla 1920-l, kuvaaja I. Jortikka, Karjalan liiton kokoelma, HK 19451228:35.14 Museovirasto, Finna.

Uuden asemarakennuksen rakennusmateriaaleja hankittiin Hämeenlinnasta ja lähiympäristöstä. Sementtiä saatiin n. 1000 astiaa sotasaalisvarastosta. Rakennuksen punatiilet tulivat Rauhaniemen tiilitehtaalta sekä rautatien varastosta Jokelasta. Lisäksi hyödynnettiin n. 60 000 tiiltä vaurioituneesta vanhasta asemasta. Puutavaraa hankittiin vieressä olevasta Hämeenlinnan höyrysahalta sekä O.Y. Saidanlahden sahalta. Muurauksessa tarvittava kalkki oli Paraisilta. Kattotiilet toimitti Finska Lux Aktibolag ja kattohuopaa Finska Takfilt. Lämmityslaitteet, pannut ja radiaattorit toimitti Högfors. Keskushallin lattiaan käytettiin samaan aikaan purettavan Helsingin vanhan aseman permantolaattoja.

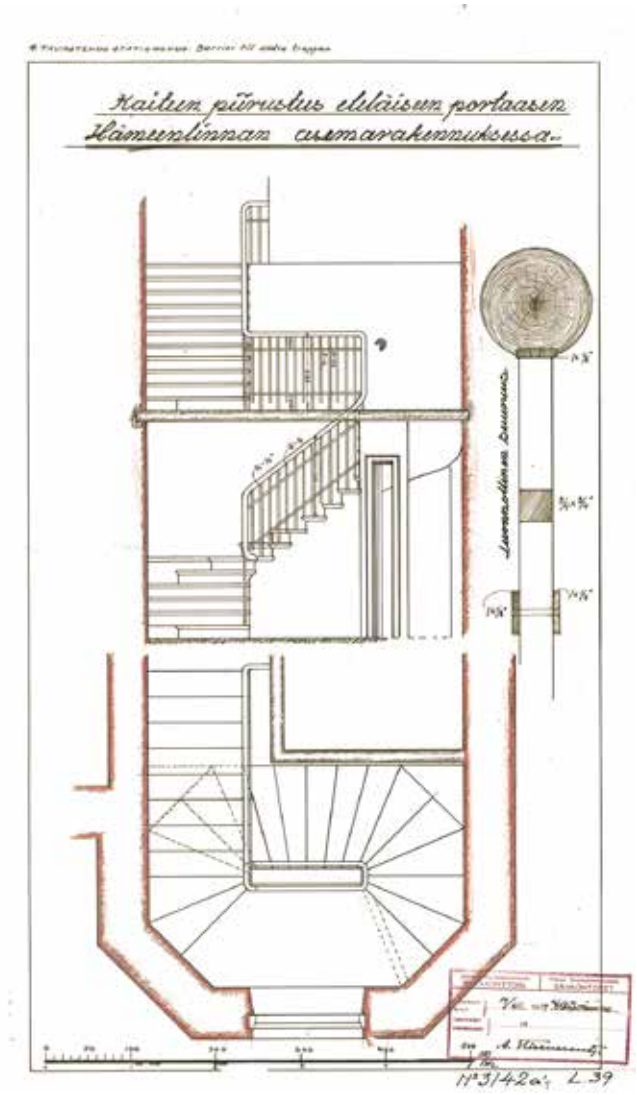
Runkorakenteiden materiaalitoimitukset ja työt ajoittuvat ajalle 27.8.1918 - 11.9.1919. Asema olikin julkisivuiltaan valmis syksyllä 1919. Rakennustyöt siirtyvät sisätiloihin, useat sisätilojen detaljipiirustukset on laadittu vuoden 1919 aikana. Aseman käyttöönottovuodeksi on merkitty 1921.

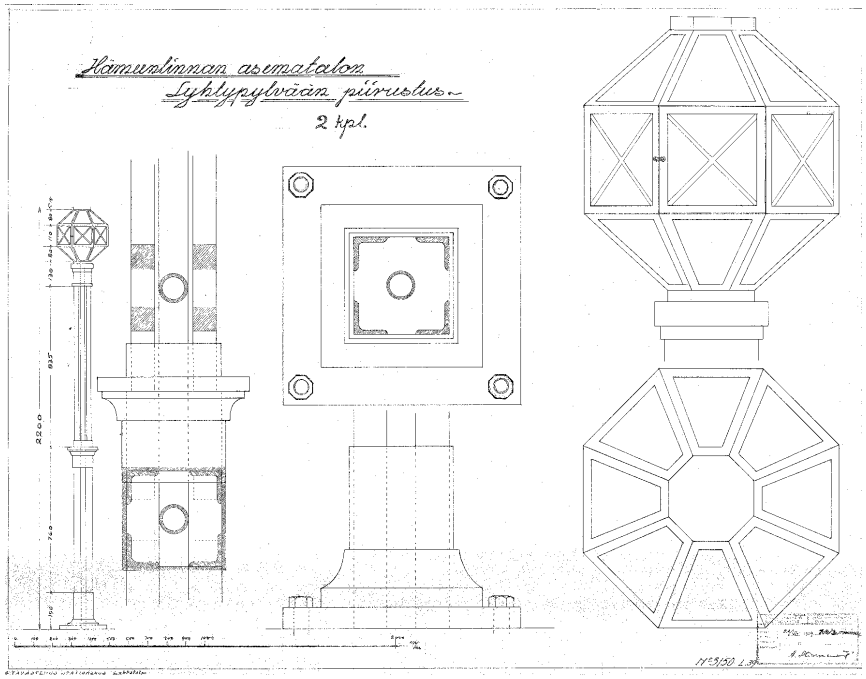
Hämeenlinnan asemaan lisättiin pikatavaramakasiini eteläpäätyyn jo alkuperäisessä piirroksessa vuonna 1918, jotka tehtiin Koiviston aseman piirustuksia hyväksi käyttäen. Hämeenlinnan asemarakennusta varten laadittiin omat piirustuksensa ja sekä runsaasti yksityiskohtaisia erikoispiirustuksia räystäskatoista, rappukäytävistä, kolmannen luokan ravintola-aukoista, palveluluukuista, sisätilan pylväistä, patterin suojuksista sekä tarkka ikkuna- ja ovikaavio.

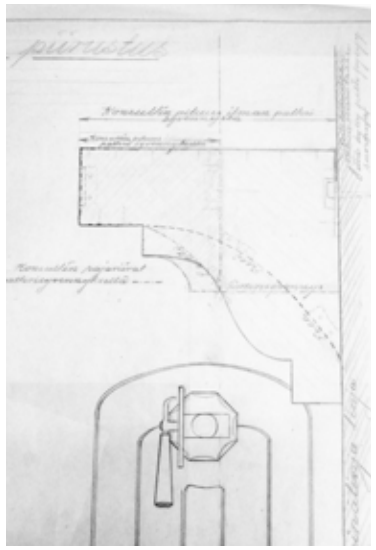
Hämeenlinnan aseman julkisivudetaljit 8.11.1918,
allekirjoitus Thure Hellström,
piirtäjä Sigurd Schultz. VR:n arkisto.



Pakaasiaukkojen detaljipiirustus.
VR:n arkisto.





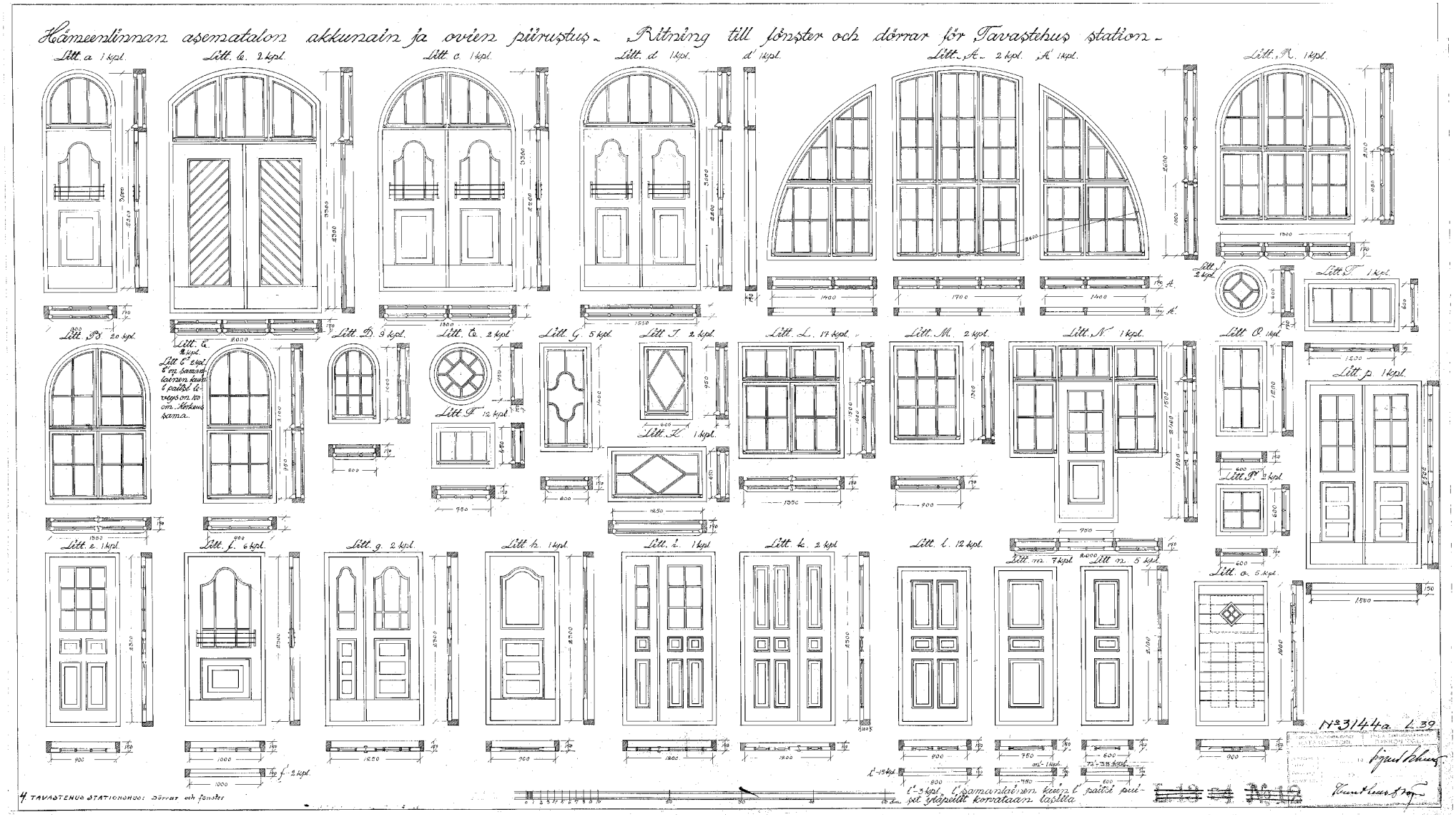


Patterikonsolien detaljipiirustus. Asuntohin suunniteltiin radiaattoreiden päälle omat suojukset, joita on osin säilynyt asemapäällikön asunnossa.

Aseman pääsisäänkäynnin valaisimien erikoispiirustus.

Kaiteen detaljipiirustus asemapäällikön asunnon rappukäytävään. VR:n arkisto.

Hämeenlinnan aseman ovi- ja ikkunamallit,
allekirjoitus Thure Hellström,
piirtäjä Sigurd Schultz. VR:n arkisto.



Suomen Valtionrautatiet, Ratakonttori, allekirjoitus Thure Hellström 16.9.1918, piirtänyt Sigurd Schultz, VR:n arkisto.

Aseman arkkitehtuurista, rakennustavoista ja rakenteista

Aseman suunnitelmat ovat Hellströmin hyväksymiä, piirtäjänä Sigurd Schultz. Suhteessa vanhaan tuhoutuneeseen asemaan uutta asemaa siirrettiin kauemmaksi radasta, jolla varauduttiin ratapihan laajentumiseen.

Hämeenlinnan asemarakennus edustaa tyyliltään 1900-luvun alun kansallisromanttisen jugendtyylin jälkeen seurannutta siirtymävaihetta, jossa historiallisia tyylipiirteitä, erityisesti barokkia, renessanssia ja klassimia yhdisteltiin. Tämä Pohjois-Euroopassa vaikuttanut 1910 –luvun historismi jäi sotavuosien vuoksi lyhyeksi aikakaudeksi ja sen syrjäytti nopeasti 1920-luvulla klassimi.

Hämeenlinnan asemarakennus on tyylin hyvä edustaja. Aseman ominaispiirteitä ovat symmetrian ja taitekaton ohella julkisivua hallitseva poikkipääty, puolipyöreä ikkuna, poikkipäädyn kaariaiheet sekä tiililadonnan koristeaiheet. Poikkipääty, volyymiltaan kokonaisuutta hallitseva mansardikatto ja yhtenäinen punatiili materiaalina sekä julkisivuissa, katossa, että laajennusosissa muodostavat edelleen eheän kokonaisuuden.

Punatiilellä on toteutettu kaari-ikkunat, ikkuna-aukkojen profiilit sekä räystään hammaslista. Aseman pulpettikatoksien valkoisiksi maalatuissa kannattajissa on käytetty puuta, ajalle tyypillisiä ristikkorakenteita ja kulmaviisteitä.

Aseman julkisivujen arkkitehtoninen kokonaisuus on säilynyt erityisen hyvin. Aseman pienempää, nivelosalla yhdistettyä pikatavaramakasiiniä on laajennettu 1938, sekä 1965, jolloin rakennettuun päätyosaan sijoittui reletila.

Ennen reletilaa päädyssä sijaitsi 1944 rakennettu puurakenteinen pyöräsuoja, joka purettiin viimeisen jatko-osan tieltä. Säilyneiden jatko-osien julkisivut noudattavat tarkasti vanhan osan jäsentelyä ja tiilikoristeluja.

Rakennuksen materiaaleja ja kattomuotoa ei ole muutettu, suuriosa ikkunoista on alkuperäisiä tai vanhalla mallilla tehtyjä ja 1984 pohjoispäädyn palon jälkeen tehdyt korjaukset on sovitettu taiten vanhaan asuun. Julkisivujen aukotus on säilynyt lähes muuttumattomana lukuun ottamatta laituripuolella matkatavarahuoneen oven muuttamista ikkunaksi sekä pikatavaramakasiinin odotushuoneen ovea laiturille. Ulko-ovissa on enemmän vaihtelua, alkuperäisiä tai alkuperäistä muistuttavia ovia on säilynyt vain muutamia.

Aseman tärkein tila on tilasuhteiltaan ja pääosin materiaaleiltaan säilynyt keskushalli. Puolipyöreä ikkuna ja sitä korostava päätyratkaisu koristeineen on kokorakennuksen keskeisen ilmeen elementti. Puolipyöreä pääty rautatieaseman tunnusmerkkinä toistui jo uuden Helsingin sekä Viipurin rautatieaseman kilpailuehdotuksissa Sigurd Frosteruksella, Eliel Saarisella, Armas Lindgrenillä ja Usko Nyströmillä 1904-1905. Molemmat asemat valmistuivat vasta 1910-luvun lopulla, joten ne olivat ajankohtaisia esikuvia myös Hämeenlinnan aseman suunnittelun aikana.

Punatiilistä kokonaisuutta on tuettu käyttämällä alueen laituri -ja edusta-alueen pinnoituksessa punertavia pintoja, punagraniittisia noppa- ja reunuskiviä sekä betonilaattoja, jotka tuovat oman aikansa kerroksen alueelle. Ajallinen kerroksellisuus syntyy asemarakennuksessa kyltttien, kellojen ja muiden yksityiskohtien kuten lipunmyyntiautomaattien muutoksina.

Valokuvat eri vuosikymmeniltä osoittavat miten aidat, laituri- ja alikulkujen katokset, kyltit, näyttötaulut, kuulutuslaitteet, kellot, valaisimet, penkit, ilmalämpöpumput ja ratapihan tekniset laitteet kertovat kunkin ajan kerroksesta.

1919

1921

1952

2017

1955

1952

2017

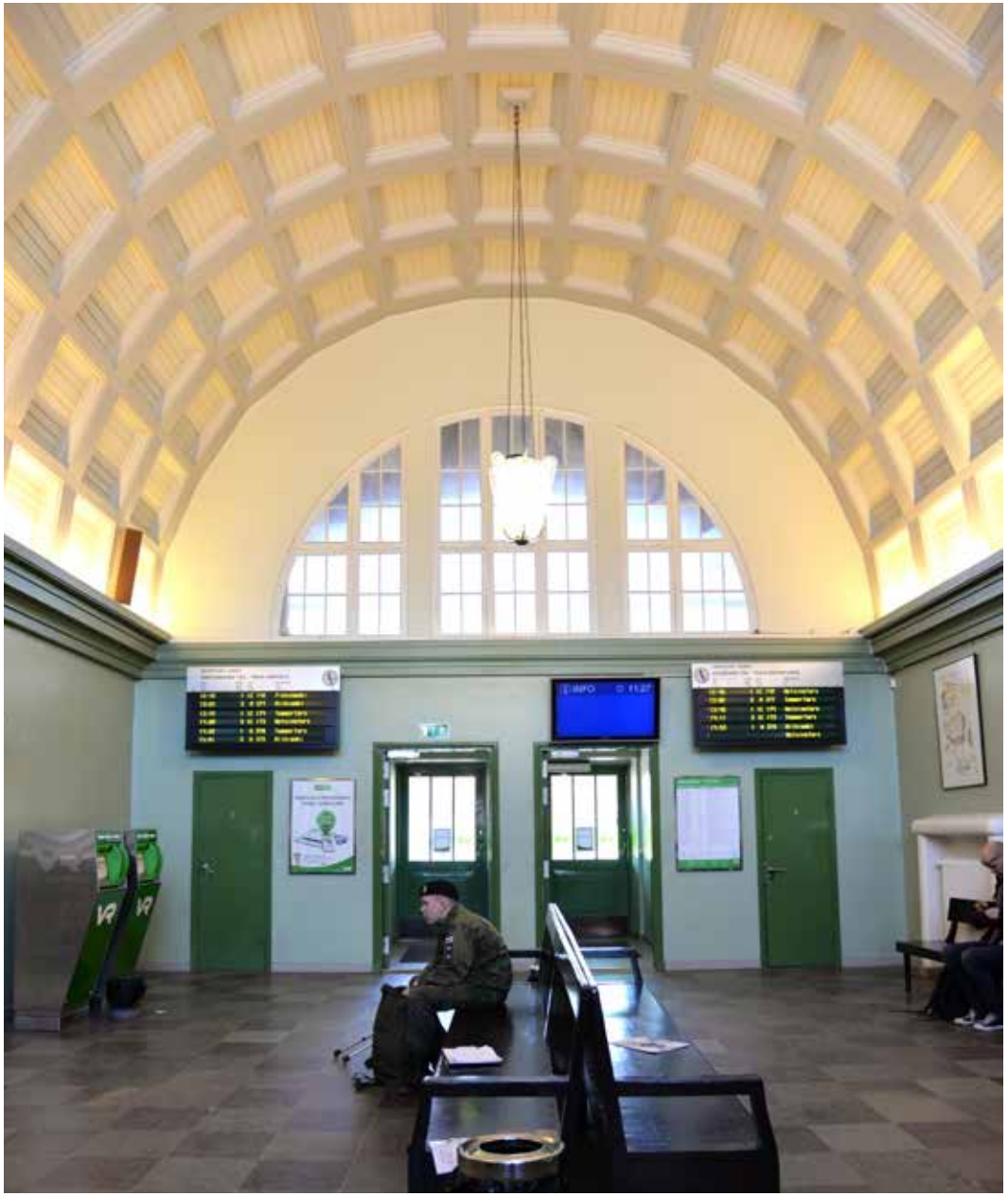
Kuvakooste vaiheista 1919-2017. Pikatavaramakasiinia on jatkettu usealla vuosikymmenellä käyttäen samaa tyyliä, rakennustapaa ja rakenteita.
Kuvat: HKA, Suomen Rautatiemuseo ja VR:n arkisto.

Kuvassa 1944 rakennettu pyöräsuoja eteläpäädyssä ja kioski pohjoispäädyssä. Kuva vuodelta 1952. Suomen Rautatiemuseon arkisto.

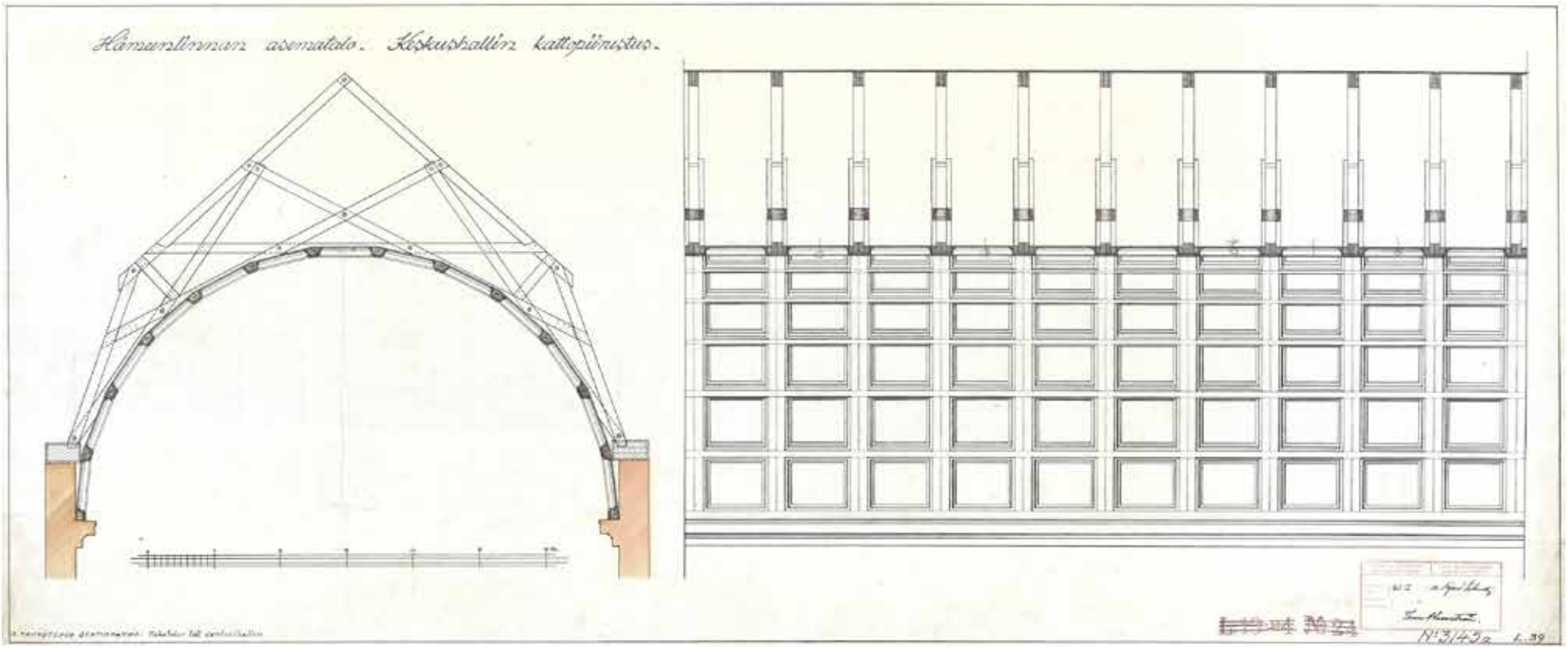
Keskushallin kasettikatossa voi nähdä yhtymäkohdan Helsingin asemahallin kattoratkaisuun, joskin Hämeenlinnan puurakenteinen kahteen väriin ja kasetteihin upotettujen helmiponttipintojen ratkaisu on yksinkertaisempi. Asemahallin alkuperäisestä sisätilasta ei ole löytynyt valokuvia. Suunnitelmakuvien ja seinässä olevan korjausjäljen perusteella voidaan olettaa, että asemapihan puolella hallin päädyssä ovat sijainneet sanomalehtitiskit tuulikaappien molemmin puolin, jolloin halliin on tullut enemmän valoa.

Nykyisin siivouskomeroina toimivat tilat olisi mahdollista palauttaa ikkunallisiksi toteuttaen asemahallin alkuperäistä ideaa. Valon määrän vähenemiseen on vaikuttanut ravintolatiloihin ja lipunmyyntiin johtavien aukkojen ovien rakentaminen sekä toisen luokan aukon sulkeminen. Asemahallin lattian kalkkikivilaatoilla on erityisarvoa, koska ne on siirretty ensimmäisestä Edelfeltin suunnittelemalta Helsingin rautatieasemalta. Laatat suoristettiin ja käytettiin uudelleen.

Korkea kapea keskushalli avautui alkuperäisen suunnitelman mukaan pohjoispuolella 2. luokan ravintola- ja odotussaliin, 3. luokan ravintolaan sekä eteläpuolella matkavara- ja pilettitilaan. Hallin päädyissä sijaitsevat puolipyöreät kaari-ikkunat. Radan puolella julkisivun ja asemahallin päätyikkunoiden välissä sijaitsee kapea tila, joka on suunnitelmakuvissa nimetty patterihuoneeksi, jonne nousevat raput keskushallin tuulikaapista. Tästä tilasta on puhkaistu 1960-luvulla ovi asemapäällikön asunnosta erotettuun arkistotilaan. Patterihuoneen alla olevat, keskushalliin kuuluvat wc-tilat ovat 1960-luvulta. Hallin ikkunat ovat uritettua ja himmeää erikoislasia. Myös rakennuksen eteläpäädyssä on sijainnut pikatavaramakasiiniin liittynyt odotushuone, johon todennäköisesti ovat avautuneet erikoispiirustusten mukaiset lippuluukut.



Keskushalli laiturin suuntaan kuvattuna. Armeija on näkynyt aseman ympäristössä ja asemalla koko sen historian ajan. Elokuussa 2017 maastopukuinen sotilas odottaa keskushallissa, kuten tuhannet ennen häntä.



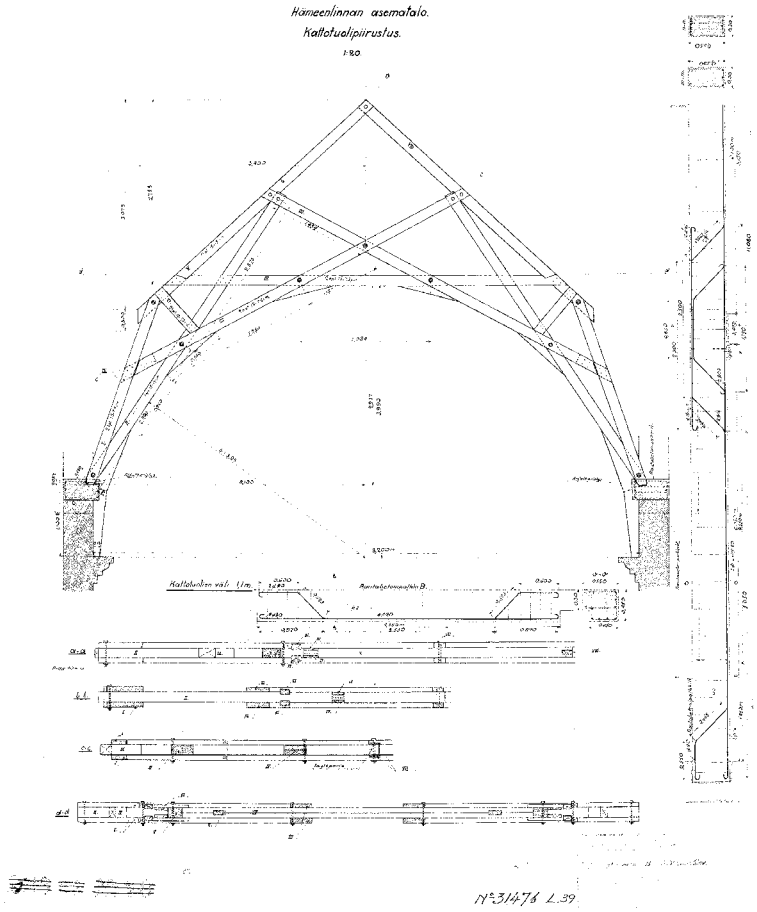
Keskushallin kattopiirustus 21.1.1919
Ratakonttori, piirtäjä Sigurd Schultz,
allekirjoitus Thure Hellström
VR:n arkisto.

Keskushalli aukiolle päin.
Kasettikatto ja kalkkikivilaatat (44 x 44 cm).

Asemarakennuksen sisätiloista on löytynyt arkistokuvia ainoastaan asema-ravintolasta vuosilta 1964 ja 1985. Edellisellä sivulla Hämeenlinnan asemakahvila 1964. Kuvaamo Luoma, Hotelli- ja ravintolamuseon kokoelma.

Kuvassa näkymä entisestä 3. luokan ravintolatilasta 2. luokan ravintolaan. Eri luokkia erottavaan seinään avattiin 1950-60l, tai mahdollisesti jo 1950-luvun puolella, kuvassa näkyvä suuri aukko. Ravintolatila- ja odotussalit muodostivat yhden pohjaltaan L-muotoisen kokonaisuuden. Aukkoa on pienennetty 1980- ja 2000-luvulla. Kuvassa näkyvät yhä olemassa olevat alkuperäiset pylväät valkoisiksi maalattuna. Keittiöön kuulunut ravintoloiden, tällöin kahvion tiski avautui kahdelle sivulle, kuten nykyäänkin.

Luokkien erottelusta eri tiloiksi oli luovuttu uusilla asemilla jo 1930-luvulla. Hämeenlinnassa yhdistämällä ja uudistamalla ravintolatilat saatiin valoisa ja väljä tila, jota vaaleat pinnat korostavat. Piirustuksissa tila on nimetty jo ajan hengen mukaisesti kahvioksi. Kulutusyhteiskunta ei vielä tällöin ollut täyttänyt liiketilaa, valikoima oli suppea, joskin sota- ja pulavuosiin nähden jo runsas. 1960-luvun minimalismi ja selkeys näkyy tilassa hyvin. Alkuperäisestä sisustuksesta muistavat lähinnä toisen luokan ravintolaan liittyneet valkoiset pilarit taustalla.



Keskushallin kattotuolipiirustus joulukuu, 1918
Ratakonttori, Valtionrautatiet. VR:n arkisto.

Rakenteet

Kolmikerroksisen punatiilirakennuksen perusrakenne, kuten julkisivut ja kantavat seinät sekä kattomuoto, ovat säilyneet. 1984 palon jälkeen pohjoispääty rakennettiin uudelleen vanhojen suunnitelmien mukaan ja myös yksityiskohdat toteutettiin alkuperäisten suunnitelmien mukaisesti. Ilmanvaihtokonehuone sijoitettiin korjauksen yhteydessä toisen kerrokseen ja kylmälle ullakolle lisättiin käyntiluukku tikkain pohjoispään rappukäytävän sisäkattoon.

Alkuperäisiin piirustuksiin liittyy detaljipiirroksia yksityiskohdista, kuten keskushallin katon puurakenteista. Asemarakennus oli aikansa moderni rakennus, jossa hyödynnettiin uusinta tekniikkaa. Siihen suunniteltiin moderni keskuslämmitysjärjestelmä radiaattoreineen sekä ilmanvaihtolaitos. Radiaattoreille suunniteltiin omat syvennykset ja kehykset, jotka ovat pääosin säilyneet. Ruoka valmistettiin puuhelloilla, ja jokaisella asunolla oli omat puuvarastonsa pitkässä ulkorakennuksessa.

Suunnitelmissa näkyvät kylmävesijohdot, viemärit sekä pesualtaat, klosetit, kaatoaltaat ja palopostit. Piirros 1919 kertoo viemärin yhdistämmisestä Hämeentielle kaupungin kaivoon. Teknisten uudistusten käyttö noudatti samaa hierarkiaa kuin koko rautateiden toimintaan liittyvä järjestelmä. Virkamiehiä ja muuta työväkeä, sekä eri matkustajaluokkia varten luotiin tarkka hierarkia myös tilojen avulla. Vain asemapäällikön asuntoon sijoitettiin kylpyamme ja junalähettäjien, kirjurin ja ravintoloitsijan asunnoille rakennettiin yhteinen klosetti. Myös asemapäällikön konttoriin liittyi vesiklosetti, samoin ravintoloihin, naisten huoneeseen ja toimistotiloihin.

Asemat Suomessa, tilat, käyttö ja muutokset

Rautatie oli 1900-luvun alkupuolella Suomessa merkittävin, tehokkain ja kattavin lähi- ja kaukoliikennettä palveleva liikennemuoto. Rautatie yhdisti kaupungit, satamat, tehtaat ja sisävesistöt. Asemien, pysäkkien ja laitureiden ympärille syntyi teollisuutta ja asemakyliä.

Tavara- ja henkilöliikennettä palveli sotien jälkeen lähes 500 asemaa, pysäkkiä ja laituria, joiden kautta kulki henkilö- ja tavaraliikenne kaikkialle Suomeen. Ennen lentoliikenteen ja autoilun yleistymistä 1960-luvulla juna toi ja rautatieasema otti vastaan maakunnissa myös kansainväliset vieraat. Suuremmilla asemilla henkilö- ja tavaraliikenteen lisäksi palveluihin kuuluivat asemaravintolat, sanomalehtikioskit, odotustilat ja yleisöpuhelimet. Suurempien asemien ravintolat olivat usein ajanmukaisia ja laadukkaita. Palveluihin ja vilkkaaseen elämään asemalla liittyi myös aseman putka, joka sijaitsi aseman talouspihassa, nykyisen sauna lähellä.

Presidentti Relanderin vierailu vaimonsa kanssa Hämeenlinnassa 1926 filmattiin ja asema otti vieraat vastaan havuköynnöksin koristeltuna. Hämeenläänin 100- vuotisjuhla toi presidentti Svinhufvudin vieraaksi 1931, jolloin asema koristeltiin suurin ruukkupuin. Vielä sotien jälkeen aseman kautta Hämeenlinnaan saapuivat useat arvovieraat ja tapahtumien osanottajat mm. Kekkonen ja Neuvostoliiton johtaja Hrutsev. Asema-alueet olivat edustavia, hierarkisia ja osin omavaraisia yhdyskuntia. Asema-alueeseen liittyivät henkilökunnan asunnot, talousrakennukset, puutarhat, pellot, kotieläimet ja edustavat asemapuistot. Omavaraisuus väistyi asteittain kun Kiistalan asuinkorttelin rakentaminen toi palveluita aseman tuntumaan.

1958 Asema toivottaa usealla kielellä tervetuloa rautateiden kansainvälisen urheiluliiton tapahtumaan 2.9. International Railway Sports Association Union Sportive Internationale des Cheminots. Suomen Rautatiemuseo. SRMA.

Asema on suuri yhteisö. 1904 alussa asemapäälikön lisäksi Hämeenlinnan asemalla oli kirjureita, lipunmyyjiä, telegrafisteja, vahtimestari, pakka- ja vaakamestarit sekä lukuisa määrä asema- ja vaihdemiehiä. Matkalippuja myytiin vuodessa 152 000. Määrä kasvoi vuosisadan alkupuoliskolla merkittävästi ja 1947 työvoimaa oli asemalla ilman ravintolan henkilökuntaa noin 90 henkeä ja lippuja myytiin noin 240 000 kpl. Sotien jälkeen, elintason noustessa ja autoliikenteen kasvaessa rautatien kasvu päättyy. Toimintoja uudistettiin ja karsittiin. 1963 alkavan sähköistyksen ja automatisoinnin kynnyksellä työskenteli asemalla vielä 80 henkeä ja matkalippuja myytiin enää 210 000 kpl.

Kuvassa aseman työntekijöitä yhteiskuvassa aseman portailla 1950-luvulla. Matti Parkkosen yksityiskokoelma.

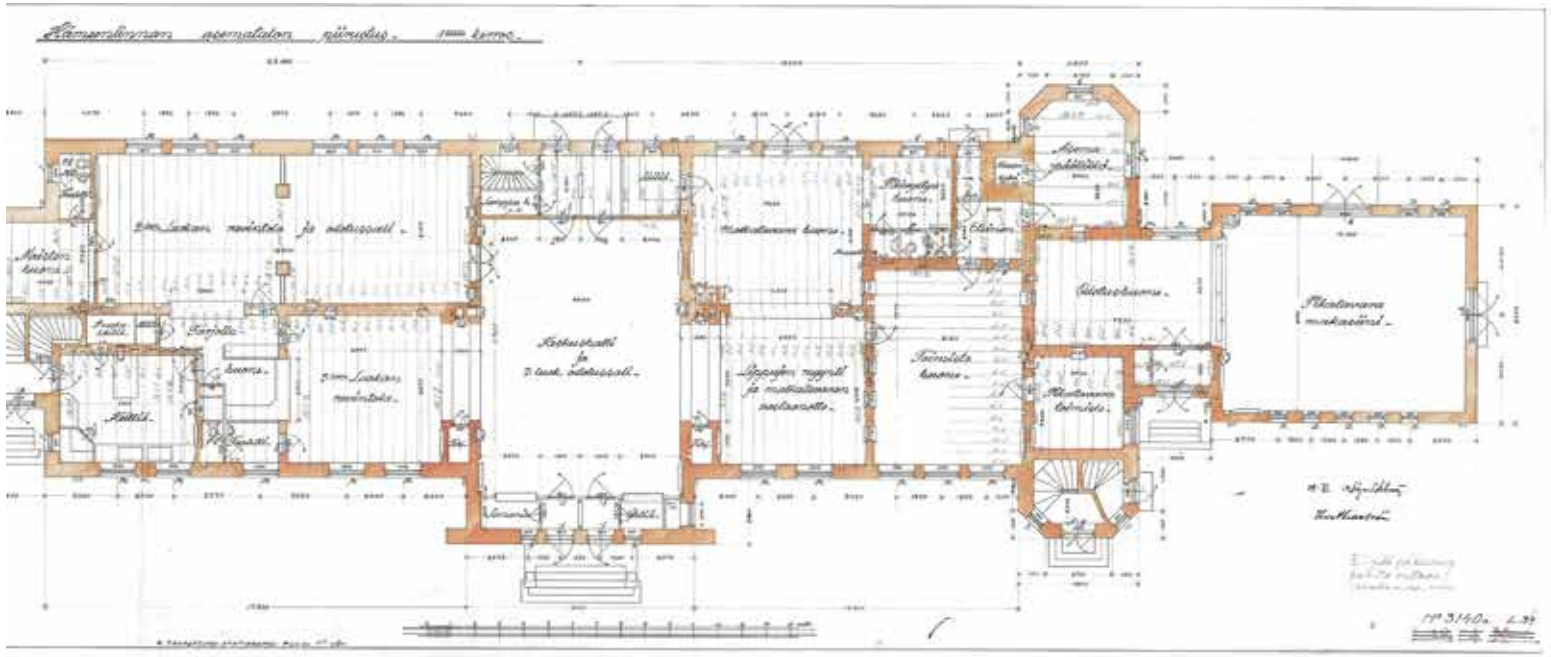
Rautatie, asema ja puisto muodostivat oman, hierarkisen yhdyskunnan, jonka toimintaan ja hoitoon tarvittiin paljon henkilökuntaa. Vanha edustavien puistojen ja höyryvetureiden maailma alkaa väistyä 1960-luvulla ratojen sähköistyksen ja toimintojen automatisoinnin alkaessa osana yhteiskunnan muutosta.

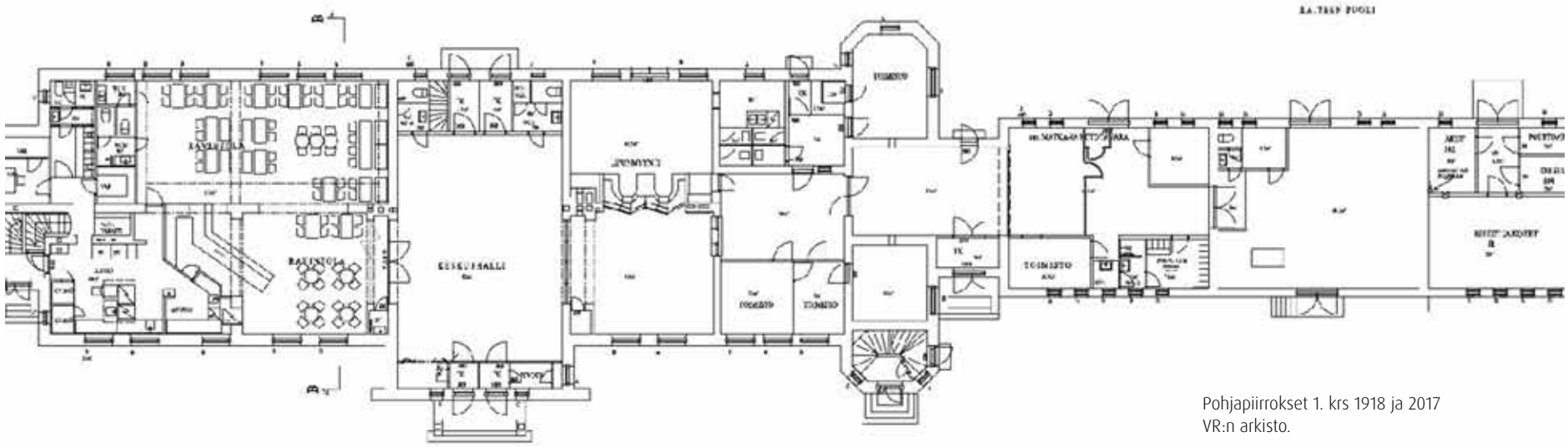
Höyryvetureiden liikennöimää rataverkkoa tuki ennen autoliikenteen kehitystä laaja höyrylaivoihin tukeutuva sisävesiliikenne, jonka toimivuutta oli paranettu rataverkon rakentamisen aikaan lukuisilla kanavilla. Hämeenlinnan aseman satamia oli 1900-luvun vaihteessa rautatien tavaraliikennettä palveleva Sairion satama ratapihan pohjoispuolella sekä enemmän henkilöliikennettä ja Mensan tehdasta palveleva Itävalkama aseman länsipuolella, Mensan tehtaan vieressä.

Rautatieasemat rakennettiin ajan tarpeita vastaaviksi, jossa toimivuuden ohella edustavuus oli keskeisessä roolissa. Läänin pääkaupunki, Hämeenlinna oli pääradan varrella oleva toisen luokan asema, joten rakennuksesta tehtiin suuri. Hämeenlinnassa esikuvina käytetyt piirustukset olivat tarkoitettu merkittäville asemille Venäjän ja Suomen rajalla. Oman piirteensä suunnitteluun toi samaan aikaan jo väistyvämässä oleva sääty-yhteiskunta, joka vielä näkyi Hämeenlinnan asemassa toisen ja kolmannen luokan ravintola- ja odotustiloina, naistenhuoneena sekä tilojen hierarkiassa. Junien matkustusluokat I-III näkyivät myös suuremmilla asemilla luokkien erillisinä ravintola- ja odotustiloina. Eri luokkia erotti pukeutuminen ja ruokailun edullisuus, toiseen luokkaan edellytettiin siistiä pukeutumista ja kolmanteen sopivat paremmin työpuvussa liikkuvat työläiset.

Ravintolapalveluita hoiti 1930-luvulla asemilla ja vuodesta 1937 myös junissa Suomen Matkailuliiton perustama Matkaravinto Oy, joka toimi vuoteen 1977 saakka.

Järjestelmä heijastui myös aseman henkilökuntaan. Hierarkian huipulla oli asemapäällikkö, joka oli aseman lisäksi paikkakunnalla merkittävä virkamies. Hämeenlinnassa asemapäälliköllä oli ainoana henkilökunnasta oma toimisto sekä suuri huoneisto porras- ja parveketiloineen asemarakennuksessa.





Pohjapiirrokset 1. krs 1918 ja 2017
VR:n arkisto.

Hämeenlinnan aseman tilat 1918

Ensimmäinen kerros palveli matkustamista ja rautatien toimintaa. Pääosa tiloista olikin asiakkaiden ja heidän matkatavaroiden palveluun liittyviä tiloja. Tilojen solmukohdan muodosti rakennuksen pääovien takana juhlava keskushalli, joka läpikulkutilana ohjasi kaupunkilaisen ratapihalle tai matkalaisen kaupunkiin.

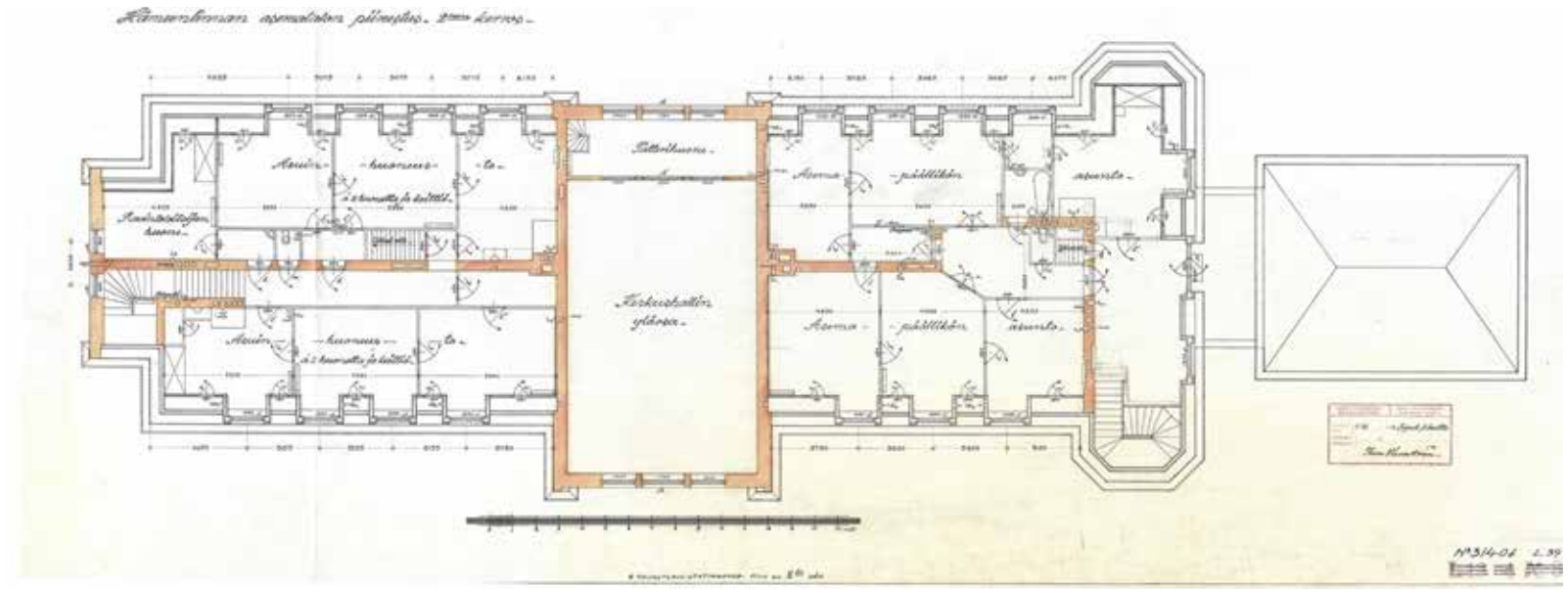
Ravintolan keittiö, naistenhuone ja erilliset toisen ja kolmannen luokan ravintola- ja odotussalit oli sijoitettu keskushallin pohjoispuolelle. Lipunmyynti ja matkatavaroiden palvelut sekä niiden toimistotilat keskushallin eteläpuolelle.

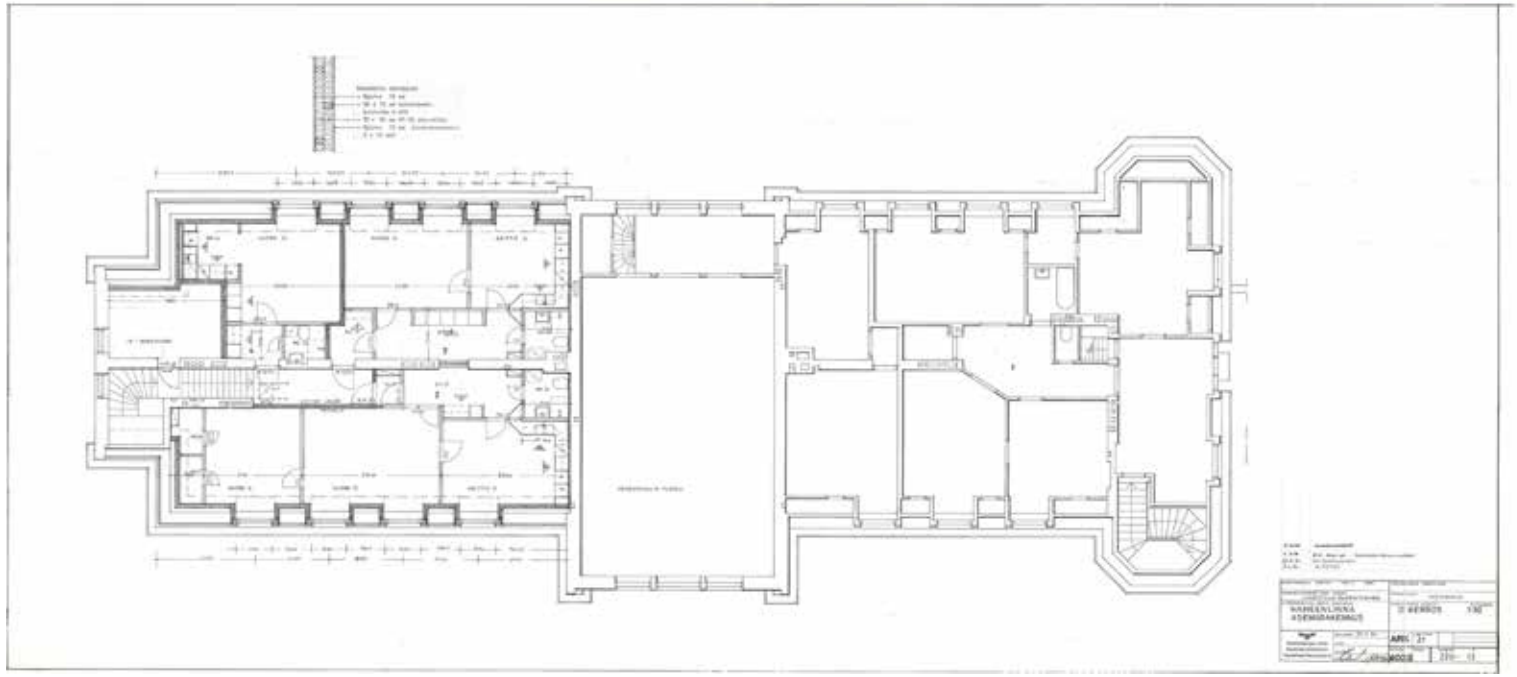
Asemapäällikön toimisto sijaitsi laiturialueelle ulottuvassa erkkerissä. Asema-aukion puolelle sijoitettiin vastaava erkkeri, johon tuli asemapäällikön asunnon porraskäytävä. Asemarakennuksen eteläpuolella oli pienempi, nivelosalla runkoon liitetty pikatavaramakasiini.

Hellströmin 1910-luvulla suunnittelema rakennus oli teknisesti moderni. Asemalle tuli sähkövalo, keskuslämmitys, juokseva vesi, kylpyhuoneet, wc:t ja viemärit. Tilatarve ja -jako ilmentää kuitenkin edelleen 1800-luvun vanhaa sukupuolittunutta sääty-yhteiskuntaa, joka oli jo tähän aikaan asteittain murtumassa. Erillinen puurakenteinen käymälärakennus matkustajille sijaitsi asemalaiturin yhteydessä kuitenkin aina vuoteen 1959 asti. Asemalaiturin rakennusten kolmijako, käymälärakennus, asemarakennus ja tavaramakasiini, noudattivat rautateiden yleistä asemajärjestelyä.

Hämeenlinnan aseman tilajärjestelyiden ja osin julkisivujen esikuvana oli ensimmäinen, 1860-luvulla rakennettu asemarakennus. Uuteen, kuten vanhaan asemaan tuli edelleen eri lippuluokkien ravintolat, odotushuoneet ja erillinen naistenhuone. Työntekijöiden puolella vahva hierarkia näkyi asunnon koossa, mukavuuksissa ja sijoittelussa sekä erillisissä sisäänkäynneissä.

Asemapäälikölle suunniteltiin rakennuksen eteläpään toiseen kerrokseen suuri ja edustava huoneisto, johon kuului oma wc, pesuhuone, porraskäytävä ja parveke. Henkilökunnalla oli jokaisella 10 aaria peltoa, asemapääliköllä lisäksi puutarha. Hierarkiassa seuraavaa tasoa edustavat kaksi virkailijaa saivat tyytyä jakamaan aseman pohjoispään toisessa kerroksessa sisäänkäynnin ja wc:n ravintoloitsijan kanssa. Oman työhuoneen sai vain asemapäälikkö, jonka virka nosti hänet osaksi kaupungin johtavaa sivistyneistöä. Tilanne alkoi muuttua hitaasti sotien jälkeen.

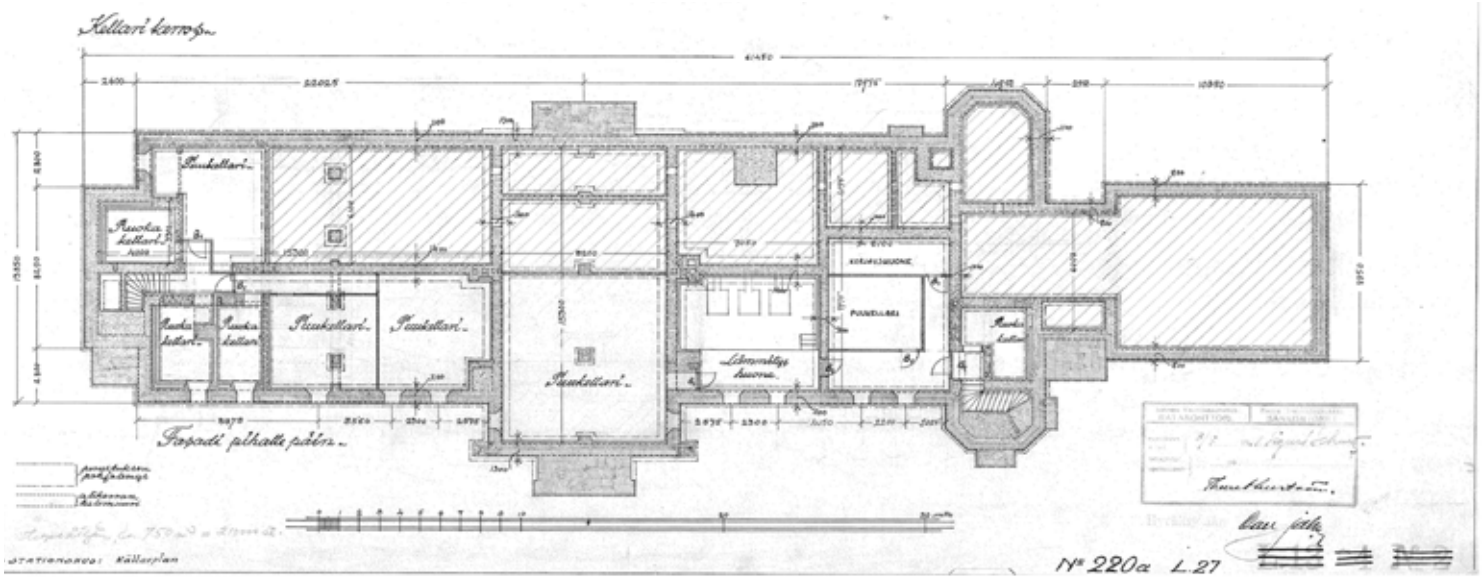


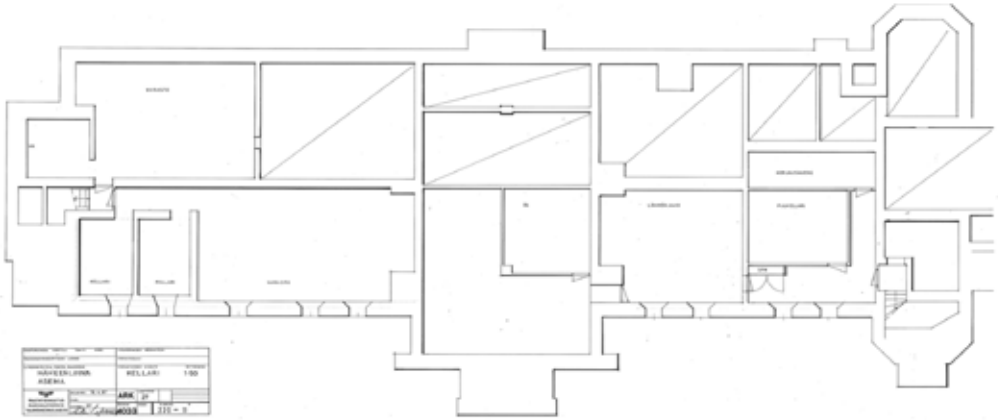


2. krs pohjapiirros 1918 ja 1984,
VR:n arkisto

Mansardikattoiseen ullakkokerrokseen sijoitettiin asemapäällikön asunto, johon oli oma rappukäytävänsä eteläpäädystä. Laajaan asuntoon kuului viisi huonetta, eteishalli ja keittiö, jossa nurkkaus palvelijalle sekä erillinen kylpyhuone sekä vesiklosetti. Asemapäällikön asunnon eteishallista on säilynyt käynti kylmään vinttiin.

Toiseen päätyyn sijoitettiin ravintoloitsijan huone ja kaksi kahden huoneen ja keittiön asuntoa, joihin lisättiin omat wc-tilat 1957. Pohjoispäädyn asuntoihin tehtiin huomattavia muutoksia 1984 palon jälkeisissä korjauksissa, joissa ikkunasyvennyksiä muodostaneet komerot purettiin, toinen asunto ajettiin kahdeksi yksiöksi ja kaikki asuntojen pintamateriaalit muutettiin, lauttalattioiden tilalle osin laminaatit, seinäpinnat maalattua ja tapetoitua gyproc-levyä. Uudet keittiöt sijoitettiin asuntojen päätyihin.





Kellarikerroksessa radan puolella sijaitsi laaja matala maavarainen alle metrin korkea ilmatila ja toisella puolen kellarihuoneet lämmitysjärjestelmille, puuvarastoille sekä pieni ruokakellari.

Asemarakennus 1862, ark. C. A. Edefelt

1862	ensimmäisen radan pääteasema valmistuu
1876	rataa jatketaan Turkuun ja Tampereelle
1896	asema-aluetta laajennetaan
1916	asema-alue liitetään kaupunkiin, Kiistalan asemakaava
1918	ensimmäinen asemarakennus tuhoutuu sisällissodassa

Asemarakennus 1921, ark**.** Thure Hellström

1921	uusi asemarakennus valmistuu (suunnitelmat 1918-1919)
1938	pikatavaramakasiinia laajennetaan, ovi laiturille odotushuoneesta
1940	keskushallin ja 3. luokan ravintolan välinen ovi (uusittu 1964 ja1984)
1944	polkupyörävaja eteläpäätyyn, purettu 1965
1947	keskushallin laiturin puoleiset ulko-ovet ja halllin sisäovet uusitaan
1953-1964	sisätilamuutoksia, 1. krs. toimistohuonetta, lipunmyyntiä, matkatavaratilaa, ravintolatiloja, keskushallia ja pikatavaraosastoa muokataan uusien tarpeiden mukaan sisätiloihin tulee lisää toimisto- ja sosiaalitiloja
1953-1964	virkailija-asunnot saavat huoneistokohtaiset wc ja pesutilat rakennuksen puulämmitys vaihdetaan öljyyn ilmastointikone patterihuoneeseen keskushallin tuulikaappiin wc: tilat, kioski laajenee keskushalliin.
1965	eteläpäähän, paikalta puretun polkupyörävaraston paikalle rakennetaan ratojen sähköistykseen kuuluva rele- ja kojetila
1967	asemapäällikön asunnosta erotetaan arkistotila omalla sisäänkäynnillä
1972, 1979	keittiö- ja ravintolatiloja uudistetaan
1984	pohjoispään 2. krs asuintilat tuhoutuvat ja 1.krs ravintola vaurioituvat tulipalossa. Tilojen jälleenrakennus ja sisustus noudat tavat ajan rakennustapaa, julkisivut säilytetään vanhassa asussa. Katon tuhoutuneesta ilmanvaihtopiipusta laaditaan omat erikoispiirustukset. Ravintolan oviaukkoon suunnitellaan uudet ovet, joiden erikoispiirustuksen mukaan tehdyissä kahvoissa on vaikutteita rakennuksen alkuperäisistä ikkunoista. Kattomateriaalina käytetään edelleen savitiiliä Ruotsista.
1990-1993	lipunmyynnin tiski, ovet, yleisötilan lattia uudistetaan
1990-l	junamaatit asemalaiturin ja –aukion julkisivuihin sekä pankkiautomaatti keskushalliin, pikatarvaran odotushuone muuttuu lopullisesti varastoksi. Keskushallin seiniin ja oviin uusi väri, vihreä, aikakauden perinnevärikartasta.
2000-l	ravintolan sisusta uusitaan, lipunmyyntiautomaatit siirtyvät sisätiloihin, pankkiautomaatti poistuu
2017	lipunmyyntipalvelu lopetetaan asemalla ja myynti jatkuu keskushallissa ja ulkona automaateilla

Maailmansotien välinen aika 1921-1947

Aseman huonetilat palvelevat 1920- ja 1930-luvulla alkuperäisessä käytössä. Toiminnan laajenemisesta ja ajan käytöstä kertovat pikatavaramakasiinin laajennus 1938 sekä makasiinin jatkeeksi sota-ajan vuoksi yksityisautoilun taantumiseen liittyvä puinen pyörävaja 1944. Muutokset ovat vähäisiä, keskushallista 3. luokan ravintolaan johtava aukko saa ovet 1940 ja laiturille johtavat ovet ja keskushallin sisäovet uusitaan 1947.

Sotien jälkeen muuttuva toimintaympäristö 1947-1965

Sota-aika ja siitä toipuminen siirtävät muutoksia ja vasta 1950-luvun puolella sisätiloja muokataan vastaamaan uusia tarpeita ja määräyksiä, joita ovat mm. henkilökunnan toimisto- ja sosiaalitilat, myös yleisön ja asuntojen wc-tiloja lisätään ja uudistetaan. Pikatavaran siirtyminen Tavara-aseman (1955 J. Unger) uudisrakennuksen tarjoaa uusille tiloille sijoitusmahdollisuuksia. Lipunmyynti siirtyy entiseen matkatavaroiden vastaanottohuoneeseen ja vanha tila jaetaan toimistotiloiksi. Keskushallin sanomalehtikojua laajennetaan halliin ja eri luokkien ravintolatilat yhdistetään yhdeksi. 1963 toimistohuone jaetaan kolmeksi huoneeksi, uusiin huoneisiin tulevat tilat asemapäällikölle ja palkkakirjurille. Asemapäällikön huone siirtyy junanlähettäjän käyttöön. Pikatavaramakasiinin nurkassa oleva välivahvistinhuone muutetaan miehistöhuoneeksi ja rakennetaan toimistohuone pihan puolelle. . Keskushallin kulkuaukko toisen luokan ravintolaan suljetaan ja toisen ja kolmannen luokan ravintolatilat yhdistetään avaamalla niiden väliseinä.

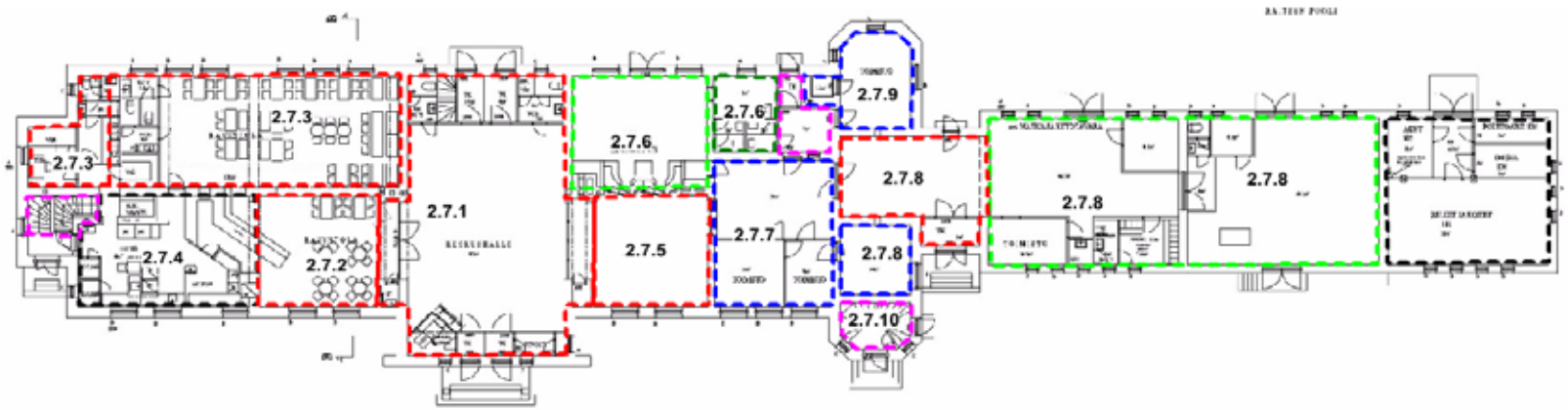
Keskushalli saa wc: tilat tuulikaapin sivuille. Talotekniikkaa uudistetaan, kellariin öljypoltin ja –säiliö, patterihuoneeseen ilmanvaihtokone.

Teknistyvä ympäristö 1965-2017

Höyryvetureiden aika alkaa väistyä diesel- ja sähkövetureiden myötä. Asemarakennuksessa muutos näkyy reletilana, joka rakennetaan pikatavaramakasiinin jatkeeksi. Paikalta puretaan vuonna 1944 rakennettu puinen pyöräsuoja. Reletilaan tulee oma sisäänkäynti. Asemapäällikön viiden huoneen huoneisto kutistuu kun kaksi huonetta erotetaan arkistokäyttöön, joka saa oman, monimutkaisen sisäänkäynnin keskushallin tuulikaapin ja patterihuoneen kautta. Keittiötä ja ravintolatiloja uudistetaan 1960-, 1970- ja 1980-luvulla. Matkaravinto Oy:n toimintaa jatkoi Liikenneravintolat Oy, jonka vuoksi Hämeenlinnan asemaravintolan sisustus uusittiin vuoden 1979 suunnitelmin. 1984 pohjoispään virkailijoiden asunnot tuhonnut ja ravintolatiloja vaurioittaneen tulipalon jälkeisessä korjaustöissä rakennus liitetään kaukolämpöön ja se saa uuden ilmanvaihtokoneen, joka sijoitetaan entiseen ravintoloitsijan asuntoon.

Henkilökunta vähenee, mutta sosiaalitiloja rakennetaan lisää makasiiniin. Tietokoneiden ja automaation aika alkaa näkyä asemalla 1980-luvun jälkipuoliskolla ja 1990-luvulla, jolloin lipunmyynnin pöytätiloja muokataan tietokoneille ja asemalle tulevat ensimmäiset pankki- ja lippuautomaatit.Maksukortteihin perustuvan rahaliikenteen kehittyessä 1990-luvulla keskushalliin sijoitettu pankkiautomaatti väistyy tiloista jo 2000-luvulla.

Asemarakennuksen sisätilat ja huonejako



Punainenkatkoviiva= julkiset yleisötilat,
2.7.1 keskushalli, pieniä sivutiloja,
2.7.2 ravintolatila,
2.7.3 ravintolasali ja naistenhuone,
2.7.5 lipunmyynti,
2.7.8 pikatavaramakasiinin odotushuone ja eteinen

Vihreä katkoviiva= matkatavaran ja pikatavaran säilytyshuoneet, yhteys julkisiin tiloihin
2.7.6 matkatavarat, myöhemmin lipunmyynti,
2.7.8 pikatavaramakasiini,
myöhemmin toimisto- ja sosiaalitila

Sininen katkoviiva= henkilökunnan tilat, toimistohuoneet
2.7.7 oimistohuone,
2.7.8 pikatavaran toimistohuone,
2.7.9 asemapäälikön huone,
myöh. junanasettajan toimisto

Tummanvihreä rajaus = henkilökunnan tilat, sosiaalitilat

Aniliini rajaus = henkilökunnan tilat, aulat ja porraskäytävät

Musta rajaus = teknisiä tiloja
2.7.4 keittiö, numeroimaton on reletila v. 1965,
tekninen tila, edelleen VR:n käytössä,
ei huonekorttia

Huonekortit ja tilojen alkuperäinen luonne

Huonetilat on tarkasteltu alkuperäisen huonejaon ja käyttötavan pohjalta. Huonekorteissa on tuotu esiin alkuperäinen käyttö ja siihen kohdistuneet muutokset. Tilan nykytila, muutoskohdat, säilyneisyys, arvot ja muutoksensietokyky on myös tuotu esiin huonekortissa.

Huonetilojen arvottamisessa on käytetty kolmiportaista luokittelua, I,II,III. Luokittelu pohjaa tilojen alkuperäiseen tärkeysjärjestykseen sekä säilyneisyyteen. I luokkaan on sijoitettu keskeiset sekä hyvin alkuperäisasussa säilyneet huonetilat. Niissä muutokset ovat lähinnä väritykseen ja lattioiden pintamateriaaleihin liittyviä.

Suositukset eli tilojen muutossietokykyä on luonnehdittu kaksijakoisesti, ei kestä muutoksia tai kestää muutoksia. Jälkimmäisessä on suosituksena palauttavat muutokset tai vapaampi käsittely. Sanallisen kuvauksen lisäksi arvot ja suositukset on lopuksi kuvattu pohjapiirustukseen rajauksina ja rastereilla.

Huonejakona on käytetty alkuperäistä huonejakoa, jota on vähäisessä määrin yksinkertaistettu mm. ravintola- ja matkatavaratilaan on kuulunut tiloja, jotka myöhemmin on otettu toisen tilan käyttön. Huonetilojen numerointi viittaa kortteihin ja värit tilojen alkuperäiseen, pääasialliseen käyttöluonteesesen. Numeroimattomat tilat on jätetty pois huonekorteista. Niitä ovat päätyihin sijoittuvat laite- ja reletila (1965).

Edellinen sivu. Asemahallin kasettikatto ja Idman Oy:n kattokruunut 1950-luvulta. Kuva Jari Heiskanen.

I kerros

Keskushalli ja 3. luokan odotussali

Piirustukset 1918, ovien, wc:n ja kioskin muutokset 1940, 1947, 1953, 1963, 1964, 1984, 1990.

Alkuperäisissä suunnitelmissa tila oli merkitty keskushalliksi ja 3. luokan odotussaliksi. Molemmissa päädyissä on tuulikaapit, laiturin puolella tuulikaapin yläpuolella on hallista sisäikkunalla rajattu patterihuone, johon on portaat tuulikaapista. Aukion puoleiseen tuulikaappiin sijoittui lehtikioski ja sivutilojen aukkoihin puhelinkopit. Salin päädyissä olivat ulko-ovet asema-aukiolle ja –laiturille sekä sisäpuolella tuulikaapit, joiden sivutiloissa oli asemapihan puolella sanomalehtien myyntipisteet ja laitureiden puolella vintin rappuset ja matkatavaroiden säiliöhuone, joihin ei ollut käyntiä keskushallista. Irtokalustosta ei ole tietoa. Ennen sotia keskushallissa oli saksalaisen yrityksen omistama henkilövaaka.

Muutoksia tiloihin tehdään 1940-luvulta alkaen, muutokset ovat vähäisiä ja koskevat lähinnä ovia ja tuulikaappiin sijoitetun kioskin laajennuksia. Laiturin puoleista tuulikaappia muokattiin 1963, jolloin toisen luokan wc sisäänkäynti siirtyy keskushalliin. Vastaavasti entiseen säiliöhuoneeseen tehdään toinen yleisöwc. Vanhan wc:n yläpuolelle, patterihuoneeseen tulee ilmanvaihtokonehuone, jonka piirustuksia ei löytynyt, mahdollisesti se on 1950- tai 1960-luvulta. Asemapihan puolella tuulikaappiin sijoitettu sanomalehtien myyntipiste kasvoi sotien jälkeen tuulikaapista keskushallin puolelle. Ilmeisesti ensimmäinen laajennus suunniteltiin 1945, jolloin Rautatiekirjakaupan kioski aloitti asemalla. Kioskia laajennettiin uudelleen 1963 ja se poistui kokonaisuudessaan viimeistään 1980-luvun alkuun mennessä, jolloin tilan paikalla oli piirustuksissa ravintolan pöytiä ja ravintolatilaa rajaava aita. Kioskin paikalla oli tuulikaapissa vuodesta 1993 pankkiautomaatti, joka poistettiin vuoden 2006 jälkeen.

Keskushallin yhteys 3.luokan ravintolaan saa ovet 1940, jotka uusitaan 1964. Nykyiset ovet ovat suunniteltu 1984 tulipalon yhteydessä. Keskushallin yhteys 2. luokan ravintolaan suljetaan 1963. Laiturin puolella alkuperäisistä poikkeavat ulko-ovet sekä hallin sisäovet ovat suunniteltu vuonna 1947. Lipunmyyntiin johtava aukko saa ovet 1990 jolloin lipunmyynnin tila uudistetaan. Samaan aikaan tuulikaappien keraamiset laatat uusitaan.

Nykytila: odotustila, lippuautomaatit ja yleisö wc:t. Keskushallin lattiat ovat hiekkakivilaattoja, Helsingin 1862 rakennetun ja 1918 puretulta rautatieasemalta. Värierot tekevät lattian ruudulliseksi vaikka varsinaista kuviota lattiassa ei ole. Seinän vieressä lattiaa kiertää kapea betonivyöhyke.

Tiiliseinät ovat rapattu ja maalattu vaaleanvihertäväksi, seinää ja holvia rajaava kookas räystäs on maalattu tummemmaksi, sisäovet ovat tummanvihreät, kiiltävällä maalilla maalatut. Seiniin on upotettu ja kehystetty kolme radiaattoria. Tilaa kattavan näyttävän tynnyriholvin kasettikatto puurakenteinen, sen väreinä on käytetty harmaata ja vaaleankellertävää maalia. Kasettikatto yhdessä seinän yläosien kookkaiden, porrastettujen räystäsrakenteiden kanssa tilan hengeltään hyvin klassistiseksi. Katto on valaistu riippuvalaisimien lisäksi kasettiosan alalaitaan, räystääseen sijoitetulla valoköydellä. Sivutilojen aukossa olevissa, käytöstä poistetuissa puhelinkopeissa on säilynyt alkuperäiset peiliovet.

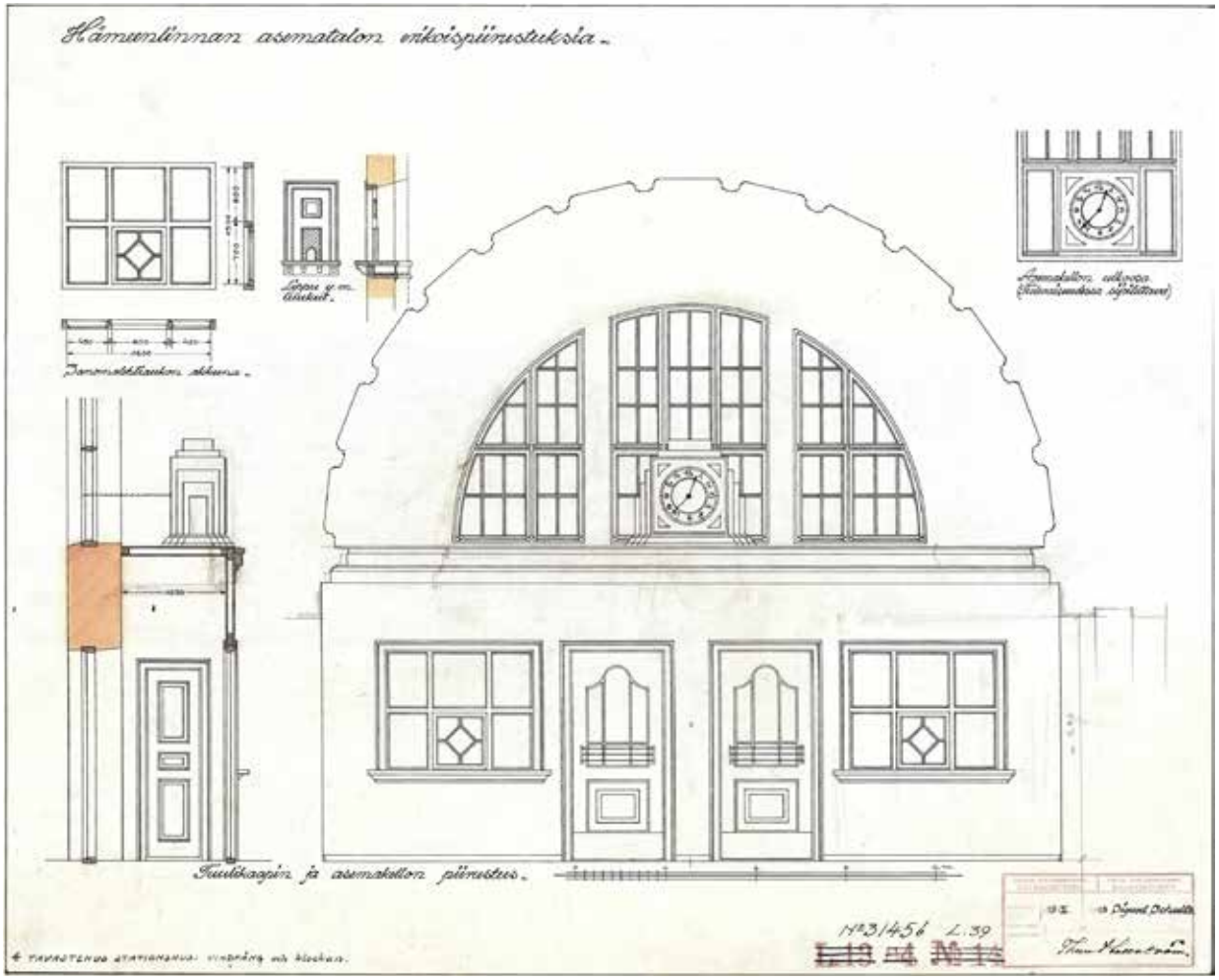
Hallin päädyissä on suuren kaari-ikkunoiden alla ovat tuulikaapit, joihin liittyvät sivutilat, joissa on nykyisin mm. varasto- ja wc-tiloja. Niiden sisätiloja on muutettu rakennetta on muokattu, tuulikaappien puiset, tummanvihreät peili- ja laakaovet ovet ovat 1960-luvulta. Laiturinpuoleissa päädyssä on tuulikaapin päällä patterihuone ja vanha ilmanvaihtokoneen tila, sen hallin puoleisen seinän muodostaa suuri kaari-ikkuna, jossa on käytetty himmeää, uritettua lasia. Asema-aukion ovet on tehty pääpiirteissään vanhan mallin mukaan, laiturin puoleiset ulko-ovet ja hallin sisäovet ovat peiliovia vuodelta 1947 ja poikkeavat malliltaan vanhemmasta. Tuulikaappien lattiat ovat 10x10 klinkkerilaattoja. Sivutilojen, ravintolan ja lipunmyynnin aukkojen metalliovet ovat 1980-luvulta. Vanhempia irtokalusteita edustavat neljä suoralinjaista, kolmea eri tyyppiä edustavat puupenkit ja kaksi kattolamppua, (Idman Oy). Uudempia kalusteita ovat kello, yksittäinen seinävalaisin (Orno Oy), valvontakamera, näyttötaulut ja kaksi lipunmyyntiautomaattia.

Asemahallin alkuperäinen lattia ja kaari-ikkuna radalle päin. Esteetön käynti asemalle on laitureilta.

Säilyneisyys: Erittäin hyvä, alkuperäinen puinen kasettikatto, kaari-ikkunat, sisäikkunan erikoislasi, tuulikaapit, Helsingin ensimmäisen aseman lattialaatat, seinän näyttävät räystäslistat, ilmaventtiilit, radiaattorit ja niiden kehykset. Lipunmyyntiin ja ravintolaan johtavien aukkojen yhteydessä olevat puhelinkoppien peiliovet ovat säilyneet. Hallin katon kaksi roikkuvaa kattovalaisinta on suunnitellut Paavo Tynell. Valmistaja on Idman Oy 1950-luvun alussa ja valaisinta on myyty loisteputkivalaisinmallistossa myymälöitä, konttoreita ja toimistoja ym. julkisia tiloja varten. Valaisimen malli on 81007 (Lähde: Design museo).

Muutoksia: Keskushallin tuulikaappeja muokattu, mm. wc:n laakaovet sekä keskushallin sisäovet ja laiturin ulko-ovet ovat 1960- ja 1940-luvulta. Hallin asema-aukion puoleiseen tuulikaappiin ja myöhemmin keskushalliin laajentuneen kioskin ja sen jälkeen toimineen pankkiautomaatin rakenteet poistettu. Lipunmyyntiin ja ravintolaan johtavien suurien aukkojen nykyiset ovet 1980- ja 1990-luvulta. Kulku 2. luokan ravintolaan on suljettu 1963. Viimeistä kerrostumaa, ajan tekniikkaa edustavat seinävalaisimet, uudet lippuautomaatit, näyttötaulut ja valvontakamera.

Nykyinen hallin seinäpinnan vihreä on yhtiön virallinen väri, joka otettiin käyttöön 2009 osana uutta yritysilmettä. Väri ilmentää junaliikenteen ympäristöystävällisyyttä.

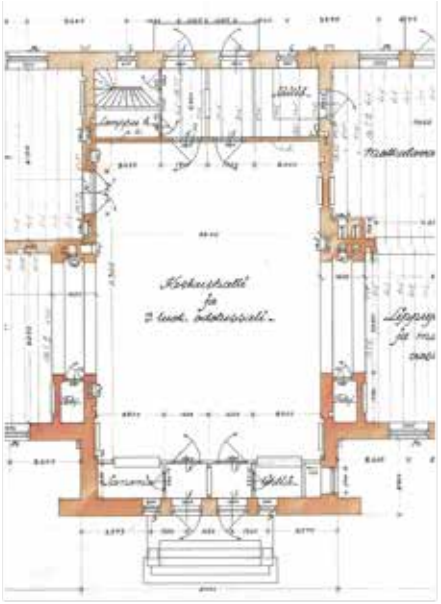


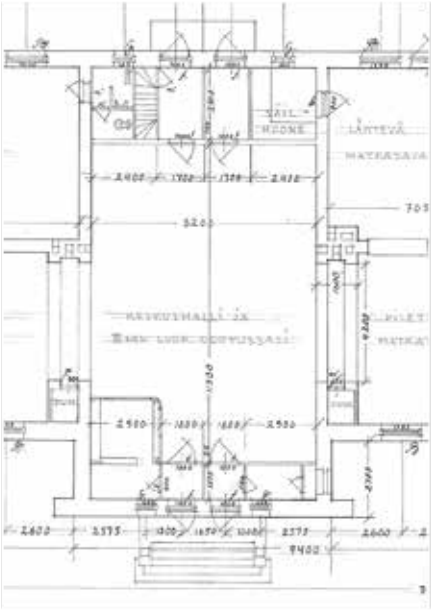
Kulttuurihistorialliset arvot: luokka I. Rautatieaseman keskushalli, odotushuone 1921-, ark. Thure Hellström 1918. Erittäin hyvin säilynyt, 1910-luvun klassimia edustava sisätila. Läpikulkutila, keskeinen osa ravintoloiden ja lipunmyynnin muodostamaa tilasarjaa. Tilaan on tehty vain pieniä ovimuutoksia tuulikaappeihin ja sivutilojen aukkoihin, katon riippuvalaisimet 1950-l, Idman Oy, Paavo Tynell.

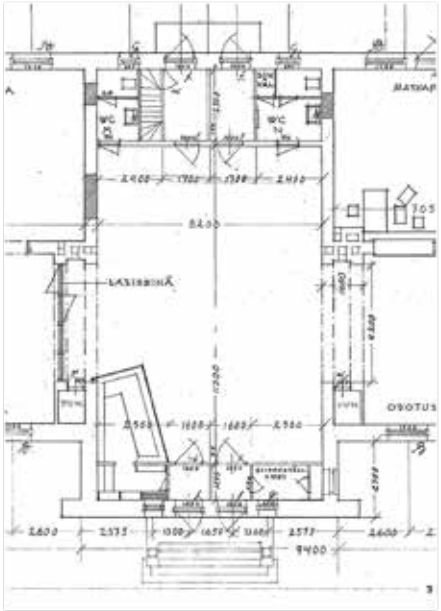
Muutoksensietokyky: Ei kestä muutoksia. Lipunmyynnin ja ravintolan aukkojen sivuovien poistaminen toisi esiin paremmin alkuperäisen tilasarjan ja valoa tilaan. Myös aukionpuoleisen tuulikaapin alkuperäisten sanomalehtitilojen aukkojen palautus lisäisi luonnon valoa.

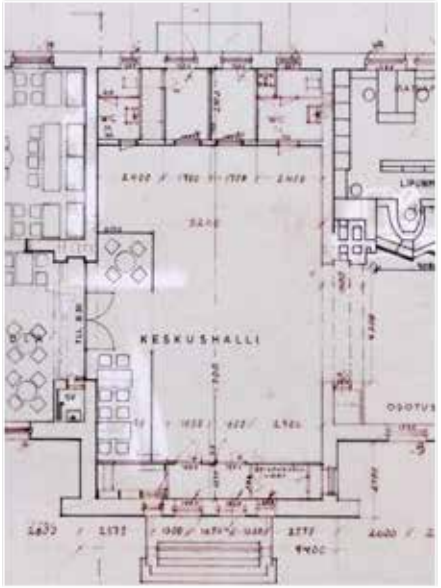
Suositus: Suojelumerkintä, tila, kiinteä sisustus, materiaalit ja detaljit.Seinien, ovien ja kasettikaton alkuperäinen väritys on suositeltavaa selvittää.

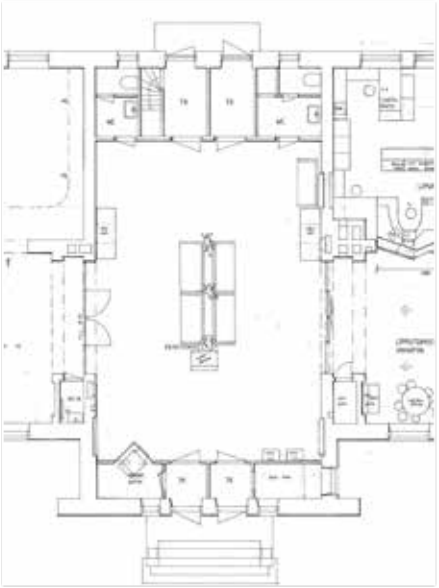
Keskushallin kattopiirustus 19.2.1919
Ratakonttori, Valtionrautatiet
piirtäjä Sigurd Schultz,
allekirjoitus Thure Hellström. VR:n arkisto.

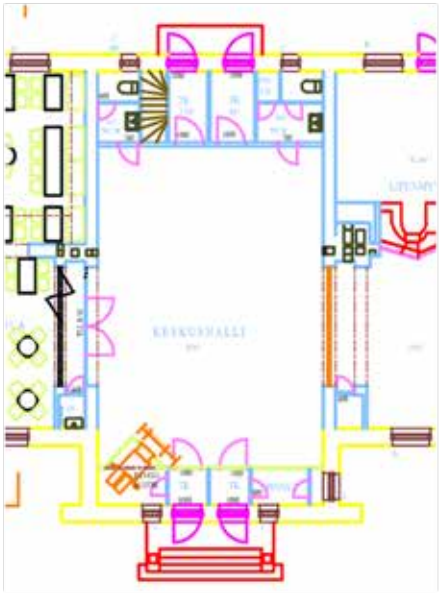












Keskushallin muutokset 1918-2006

Keskushallin muutoksia on tehty usein ja muutokset suunniteltiin usein aiempaan piirustukseen korjaamalla. Kuva kooste muutospohjapiirroksista-keskushallin kohdalta. Läpikulkutila asemapihalta laitureille, yhteys 2. ja 3. luokan ravintoloihin ja lipunmyyntitilaan.

1975 kahvio laajeni keskushallin puolelle. Viimeisin pohjapiirros on vuodelta 2006, jossa näkyy vielä poistettu pankkiautomaatti asemapihan puoleisessa päädyssä.

1918, marraskuu, Ratakonttori

1953-54,1963

1970l VR Rakennustoimisto,Talonrakennusjaosto

19.4.1963, 5.10.1965, 7.11.1966, 21.8.1973, 1975
Lasse Vianta

28.3.1984 E Perttu, 1984-1998 EP

2006, Pirjo Huvila

3. luokan ravintola

Piirustukset 1918, 1963, 1972, 1979, 1984,
aukon ovet 1940, 1964

Keskushallin sivutila, yhteys keskushalliin sekä keittiön puolelle sijoittuviin wc-tiloihin ja keittiöön. Alkuperäisissä suunnitelmissa tila varattiin 3. –luokan ravintolatilaksi, johon liittyi keittiön suuntaan aukko ja tarjoilutiski. Keskushalliin johtava suuri aukko sai ovet 1940, jotka uusittiin 1964 ja 1984. Ravintolatila muuttui kahvilaksi ja eri luokkia erottavaan pohjoisseinään puhkaistiin suuri aukko 1950- ja 1960-luvun vaihteessa. Uudistuksissa myyntitiski uudistettiin, ravintolan wc muutettiin keittiön tiloiksi ja keskushalliin johtava aukko saa uudet lasiovet. Tilaa uudistetaan 1972 ja 1979, jolloin myyntitiski siirtyy selkeästi huonetilan puolelle ja ravintoloiden aukkoa kavennetaan matalalla aidalla. 1979 suunnitelmat teki Sisustustoimisto Erik Johan Helsingistä. Ravintolatilat ja keittiö vaurioituvat vuoden 1984 tulipalossa. Remontissa pinnat ja tilan ovet uusitaan ja myyntitiski sijoitetaan vinoon huonetilaan nähden. Viimeisessä, 2000-luvun ravintolaremontissa aukko supistui kapeaksi oviaukoksi ja tila muuttui myymälätilaksi.

Nykytila: kioski- ja myymälätila. Tilan pintamateriaalit, harmaa laattalattia, keltaiseksi maalatut rapatut tiiliseinät ja betonipintainen sisäkatto sekä seinien ja oviaukon ruskeat klinkkeriosat ja paneloinnit ja ulko-ovet ovat 1980-luvun tulipalon jälkeisiä pintoja. Kiinteää sisustusta edustaa samalta ajalta oleva, 2000-luvulla muokattu myyntitiski sekä seiniä ja ikkunoita peittävät irtohyllyt ja juoma-automaatit. Katossa on erilaisia, epäjärjestyksessä olevia valaisimia, pääosin valaisimet ovat matalalla messinkijalalla olevia pallovalaisimia, mahdollisesti Orno oy sekä yksittäisiä, myöhemmin asennettut riippuvalaisin ja halokeenikisko valaisimina. Myyntitiskin ohella tilassa on useita juoma-automaatteja ja tuotehyllyjä, jotka peittävät osin tilan ikkunat ja tekevät tilasta ahtaan ja hämärän. Ikkunoiden yläosaa peittävät lisäksi ravintolan mainostarrat. Käynti ravintolatilaan on kapean aukon kautta.

Säilyneisyys: Muuttunut merkittävästi. Alkuperäiset pintamateriaalit, rakenteet ja aukotus ovat muuttuneet merkittävästi. Nykytilojen pinnat, ilme ja hallin ovet ovat 1980- ja 2000-luvulta.

Muutoksia: Uusi aukko ravintolatilojen väliin 1950/60-luvulla, aukkoa pienennetty 1970- ja 2000-luvulla, sisätilat ja ovet 1980-l ja 2000-l, sisustusta on muutettu 1960-, 1980- ja 2000-luvulla.

Kulttuuriarvot: luokka II. Ravintolatila vuodesta 1921. Entinen 3. luokan ravintola- ja odotustila on osa aseman alkuperäistä julkista tilaa, joka liittyy keskushalliin. Muuttuneen tilan arvot perustuvat huoneen asemaan tilasarjassa, keskushallin yhteydessä.

Muutoksensietokyky: Kestää muutoksia, tila tulisi palauttaa enemmän alkuperäistä henkeä vastaavaksi, yhteys keskushalliin säilytettävä. 1950/60-luvulla ravintolatilojen väliin avatun aukon palauttaminen avartaisi tilaa.

1960-luku, ravintoloista kahvioksi

Näkymä toisen luokan ravintolasta kolmannen puolelle vuonna 1985. Tuhoisa tulipalo tarjosi 1984 mahdollisuuden uudistaa ravintolatiloja. Uudistusajan postmodernismi, historismi näkyy interiöörissä, valitettavasti esikuvana oli kuvan perusteella lähinnä 1920-luvun art deco, ei 1910-luvun hillitty klassimi, jota todennäköisesti oli käytetty alkuperäisen sisustuksen aiheena. Uudistuksessa suuren aukon tilaa kavennetaan matalalla aidalla ja yläosaan tuli puuritilä. Vaaleat seinäpinnat peittyivät viimeistään tällön ruskean laatoituksen ja ajan hengen mukaisesti historiaa lainailevan värikkään sisustuksen alle.

Tulipalon jälkeen tilan interiööriä hallitsevat myyntituotteiden irtokalusteet, keltainen maali sekä sekalainen valaistus. Myyntitiskin vieressä ruskea klinkkeri muodostaa tilan vanhimman kerroksen. Ovet ovat vuodelta 1984 ja niiden puitejaossa ja kahvoissa on haettu muistumia alkuperäisestä muotokielestä.

Hämeenlinnan asemakahvila 1985. Suomen Rautatiemuseo, Suomen Rautatiemuseon valokuvakokoelma.

KANALEINKEET
BURGERIT
SALAATIT
TÄYTTÄ GLUTIA
K18

Näkymä asemakahvilasta 1960-luvulla vanhan 3. luokan ravintolasalin puolelta. Kuva Museovirasto, Musketti.

Näkymä keskushallista entiseen 3. luokan ravintolaan. Edellisellä sivulla nykyisestä kahvion kioskista kohti 3.luokan ravintolaa.

2. luokan ravintola, odotustila ja naistenhuone

Piirustukset 19.11.1918,
muutospiirustuksia 1963, 1979, 1984.

Ravintolasali yhdistyi keskushalliin pariovien kautta. Alkuperäisissä suunnitelmissa tila varattiin 2. luokan ravintola- ja odotussaliksi, johon liittyi keittiön suuntaan tarjoiluaukko, joka erikoispiirustusten mukaan voitiin sulkea rulosäleiköllä. Salin perällä oli erillinen naisten huone ja siihen kuuluva wc-tila. Salin keskellä oli symmetrisesti tilanjakajina kaksi puulla klassiseksi pylvääksi vuorattua betonipilaria, jotka liitti seinään matala aita.

Tilan ikkunajako vahvisti edelleen tilan symmetriaa ja kaksijakoisuutta. Salin wc oli kesällä 1918 laadittujen piirustusten mukaan keskushallin puolella tuulikaapissa, käynti tilaan oli salista. Sotien jälkeen ravintola muuttui kahvilaksi ja 2. ja 3. luokkia erottavaan seinään puhkaistiin 1950- ja 1960-luvun vaihteessa suuri aukko ja salin yhteys keskushalliin suljetaan. 1960-luvulla sisäkaton materiaalina oli neliömäinen, valkoiseksi maalattu puukuitulevy. Alkuperäinen sisäkatto saattoi olla rapattu tai todennäköisesti puuta, ehkä ponttipaneelikatto kuten asemapäälikön toimistossa.

Ajan uudistuksissa alkuperäinen naistenhuone ja wc- tila muuttuvat ravintolan konttoriksi ja henkilökunnan sosiaalitiloiksi, joita laajennetaan vielä 1973.

Näkymä ravintolasalista kioskin puolelle. Suljettu aukko.

Ravintolatilat ja keittiö vaurioituvat 1984 tulipalossa. Korjaustöissä sali lyhenee edelleen kun pohjoispäätyyn, konttori- ja sosiaalitilojen eteen rakennetaan asiakkaille wc-tilat. Entisiä ravintolatiloja yhdistävää 1950/60-luvulla puhkaistua aukkoa on pienennetty ja muutettu kapeammaksi 1980-luvulla matalalla seinällä ja edelleen kavennettu oviaukoksi 2000-luvulla, jolloin ravintolatila on sisustettu uudelleen nykyisen vuokralaisen toimesta nykyiseen asuunsa.

Nykytila: Ravintolan asiakastila, yleisö wc. Tilan pintamateriaalit ja värit, harmaa laattalattia, pilareiden väliseinät, keltaiseksi maalatut seinät ja raakabetonikatto sekä seiniä koristavat puupanelointi, tiililaattapinnat sekä katon tummat palkkijäljitelmät ja niihin upotetut ledivalaisimet edustavat pääosin 2000-luvun ravintolaremontin pintoja. Ilmanvaihdon kotelo kiertää ravintolasalin sisäseiniä, siinä on käytetty Orno Oy:n valaisimia, samaa sarjaa kuin lipunmyynnissä ja keskushallin yksittäisessä valaisimessa. Tulipalon jälkeisessä remontissa vanhat radiaattorit vaihtuivat levypattereihin.

Muutokset: Alkuperäinen sisäänkäynti suljettu ja uusi avattu 1950/60-luvulla, naistenhuone muutettu toimisto- ja sosiaalitiloksi, salia lyhennetty wc-tiloilla 1980-luvulla, nykyinen ravintolasisustus on 2000-luvulta. Ikkunoiden yläosaa peittää mainosteippaukset.

Säilyneisyys: Muuttunut merkittävästi. Alkuperäiset pintamateriaalit kadonneet, salia on lyhennetty ja sen aukotusta on muutettu. Alkuperäistä materiaalia ja kiinteää sisustusta edustavat salin keskellä klassiset pilarit, jotka uusien wc- tilojen vuoksi eivät enää sijaitse symmetrisesti salin keskellä. Pilarit ovat nyt osa nykyistä tilanjakajaseinää, joka ei vastaa alkuperäistä. Nykytilat pääosin 1980- ja 2000-luvulta.

Kulttuuriarvot: luokka, ravintola II, naistenhuone III. Ravintolasisustus 2000-luvulta, salia lyhennetty 1980-luvulla. Ravintolatilan historiallinen käyttötapa säilynyt, tila uudistunut. Entinen 2. luokan ravintola ja odotustila, osa aseman alkuperäistä julkista tilaa, josta oli 1960-luvulle saakka oma yhteys keskushalliin. Arvoja edustavat pilarit ja alkuperäisen käyttöhistorian säilyminen.

Muutoksensietokyky: Nykytila kestää muutoksia, tulevissa muutoksissa tulisi ravintolatila palauttaa enemmän rakennuksen alkuperäistä henkeä vastaavaksi.

Näkymä ravintolasalista. Ravintolan sisustus uusittiin 2000-luvulla. Vanhasta ravintolatilasta muistuttaa lähinnä kuvassa näkyvät pilarit, jotka ovat jääneet osaksi väliseinää.

Keittiö ja tarjoilutilat

Piirustukset 1918, 1963, 1972, 1979, 1984

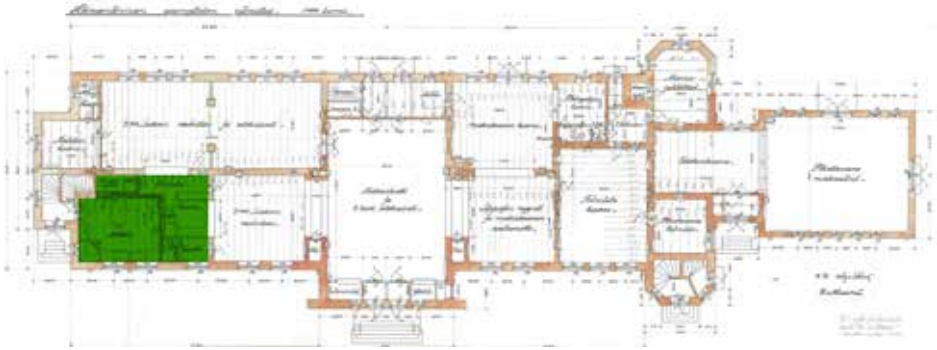
Nykytila: Alkuperäinen keittiötila on edelleen käytössä. Keittiötä on muokattu sotien jälkeen useassa vaiheessa keittiötekniikan ja ravintolatilojen muuttuessa ja uudistuessa.

Säilyneisyys: Muuttunut merkittävästi, sisätiloja on järjestelty 1900-luvun jälkipuoliskolla useaan otteeseen. Ravintolatiloihin aukeavat myyntitiskien aukkojen paikat säilyneet pääpiirteissään.

Muutokset: Sisätiloja on muokattu 1960-, 1970-, 1980- ja 2000-luvulla. Kolmannen luokan ravintolaan kuulunut wc –tila on otettu keittiön käyttöön.

Arvoluokka: luokka III. Keittiö 1921 -. Alkuperäisellä paikalla oleva keittiö, rakenteet uudistuneet, edelleen keittiökäytössä.

Muutoksensietokyky: Kestää muutoksia. Tulevissa muutoksissa tulisi huomioida tilan alkuperäinen yhteys ravintolatiloihin.



Näkymä keittiöstä.

Lipunmyynti- ja matkatavaran vastaanotto

Piirustukset 1918, 1956, 1963, 1991

Keskushalliin liittynyt yleisön sivutila, johon alkuperäisissä piirustuksissa osoitettiin lipunmyynti ja matkatavaroiden vastaanotto. Päätyseinällä oli kolme pientä lipunmyyntiaukkoa ja ovi toimistohuoneeseen. Keskushalliin johtavan aukon yhteydessä oli ovellinen puhelinkoppi. Matkatavaroiden jättämistä varten toisella seinällä oli suuri aukko ja tiski. Tiloja uudistettiin 1956 ja lipunmyynti siirtyi matkatavaroiden vastaanottotiloihin. Lipunmyynnin tiski korvasi matkatavaratiskin. Lipunmyynnin tilat uudistettiin 1980- ja 1990-luvulla kun tekninen kehitys toi tietokoneet lipunmyyntiin. Nykyiset lipunmyynnin nykyinen interiööri, palvelutiskit, värit, valaisimet ja lattiat on suunniteltu 1991 (ark. Pirjo Huvila).

Nykytila: Tilapäisesti ei käytössä, lipunmyynti henkilöpalveluna loppui 2017. Asiakastilassa on lattiassa on reunoilla ruskea laatta, keskellä olevassa vinoruudutetussa kentässä on käytetty ruskeaa ja punertavaa laattaa. Seinissä on sinertävä tapetti, päätyseinässä on ruskeanpunainen maali. Katto ja seinän yläosa on valkoiseksi maalattu rappauspinta, jota seinäpinnasta erottaa tilan värejä toistava punainen ja harmaa viiva. Huoneiden väliseen suureen aukkoon sijoitetussa lipunmyynnin tiskeissä on käytetty rosan väriseksi maalattua sormipanelointia. Kattovalaisin on Ornon mallistoa, lisäksi seinissä on pienet seinävalaisimet. Tilan pintamateriaalit, värit ja lipunmyyntitiskit ovat 1990-luvulta, ovet keskushalliin 1980-luvulta.

Säilyneisyys: Keskeiset tilaan liittyvät alkuperäiset aukot, keskushalliin ja entiseen matkatavarahuoneeseen sekä huonetila, kehystetyt radiaattorit, puhelinhuoneen peiliovi ja sisäänkäynnin listoitus ovat säilyneet.

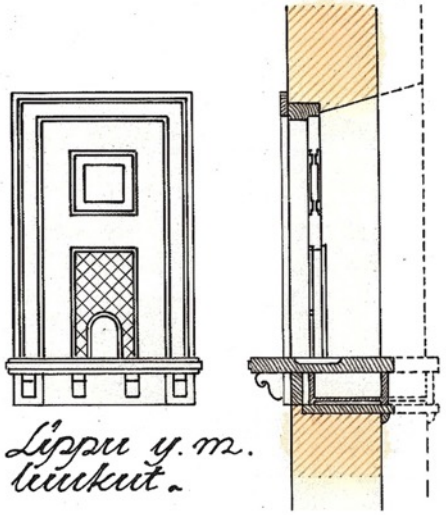
Muutokset: Päätyseinältä on 1950-luvulla poistettu alkuperäiset toimistohuoneen lipunmyynnin aukot ja oviaukkoa on suurennettu. Lipunmyynnin ja asiakastilan pinnat ja keskushalliin johtavat ovet ovat 1980- ja 1990-luvulta.

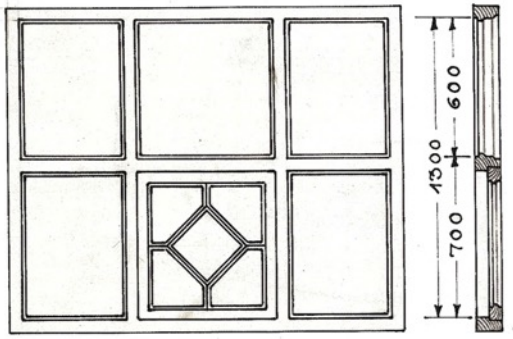
Kulttuuriarvot: Luokka II. Lipunmyynti ja odotustila 1921-2017, huonetila, kehystetty radiaattori, keskushalliin liittyvän aukon detaljointi säilynyt. Nykyinen 1990-luvun sisustus on yhtenäinen ja ajalle tyypillinen, valaisimet, palvelutiskit, laatoitus ja värit. Sisätiloiltaan muuttuneessa ympäristössä lipunmyynnin 1990-luvun sisustus muodostaa keskushallin ja asemapäälikön asunnon ohella toisen hyvin säilyneen interiöörin, ajallisen kerrostuman.

Muutoksensietokyky: Ei kestä muutoksia, historiallisten ominaispiirteiden ja rakenteiden sekä nykyisen interiöörin huomioiminen (1910- ja 1990-l), tila, aukotus, detaljit, kiinteä sisustus sekä yhteys keskushalliin ja matkatavaratilaan säilytettävä. Tilakokonaisuus tulisi säilyttää yhtenäisenä ja palauttaa vanha tilasarja.

1991 suunnitellut lipunmyyntitiskit 2.5.2017.
Ennen lipunmyyntiä aukossa oli 1956 saakka
matkatavaroiden vastaanottotiski.

Oikealla alkuperäiset 1918 erikoispiirustukset
1956 umpeen muuratuista päätyseinän kolmesta
palveluaukosta sekä sanomalehtimyyntipisteiden
ikkunoista, jotka sijaitsivat keskushallin tuulikaap-
pien sivustalla kaupungin puolella hallia.





Matkatavarahuone ja päivystyshuone

Piirustukset 1918, muutospiirustukset 1956, 1984, 1991

Alkujaan tila oli tarkoitettu matkatavarahuoneeksi, josta oli uloskäynti laiturille. Lipunoston yhteydessä matkustaja pystyi jättämään matkatavarat, jotka siirretttiin laiturille aukeavan oven kautta junaan. Matkatavarahuonetta ja lipunmyynnin yleisötilaa yhdisti leveä aukko, pakaasiaukko tiskeineen. Aukko oli suljettavissa puisella säleverholla. Henkilökunnalle oli huoneen yhteydessä suurella aukolla tilaan yhdistetty päivystyshuone ja sen yhteydessä pisuaarilla varustettu pesuhuone. Tilaa muokattiin 1956 matkatavaroiden vastaanoton tilalle tuli lipunmyynti, päivystyshuoneeseen johtava suuri aukko korvattiin ovella ja pesutiloja parannettiin. Laiturille johtava ovi poistettiin. Keskushallin puolella oli alunperin matkatavarahuoneeseen liittyvä säiliöhuone, joka muutettiin nykyisiksi wc tiloiksi 1963, johon käynti on keskushallista. Lipunmyyntitilat uudistettiin 1980- ja 1990-luvulla. Matkatavarahuoneen käynti laiturille poistettiin 1980-luvulla.

Nykytila: Tilapäisesti ei käytössä, lipunmyynti lopetettiin 2017. Korotetussa lattiassa on harmaa muovimatto, rapatut kiviseinät ovat maalattu keltaiseksi. Seinillä on neljä levypatteria. Sisäkatto maalattu valkoiseksi, katossa putkilamput ja akustiikkalevyjä. Päivystyshuoneen ovi on laakaovi. Päivystyshuoneen, sosiaalitilojen kalustus 1990-luvulta, vanha radiaattori ei ole vanhalla paikalla.

Säilyneisyys: Muuttunut merkittävästi. Huonetila, aukko lipunmyynnin odotustilaan, tuuletusritilät sekä radiaattorin kehys ovat alkuperäisiä osia. Tilan aukotusta on muutettu, lattiaa nostettu ja päivystyshuoneen tilajako ja materiaalit uudistuneet.

Matkatavarahuone, vanha lipunmyyntitila.

Muutokset: Oviaukot, ovet, pintamateriaalit, lamput, patterit, myyntitiskit sotien jälkeiseltä käyttökaudelta.

Arvoluokka: luokka II, Matkatavarahuone 1921-1956, lipunmyyntitila 1956-2017. Päivystyshuone eli sosiaalitila 1921-2017. Matkatavarahuone liittyy yleisön lipunmyynti- ja odotustilaan suuren aukon kautta, alkuperäinen pakaasiaukko korvattiin lipunmyynnin tiskillä 1956, nykyinen tiski 1991.

Muutoksensietokyky: Kestää muutoksia, alkuperäinen huonetila- ja korkeus, aukot ja detaljit säilytettävä ja huomioitava.

Toimistohuone

Piirustukset 1918, muutospiirustukset 1953, 1956, 1963

Alkuperäisissä piirustuksissa toimistohuone oli suurehko aseman henkilökunnan puolen keskustila, josta oli yhteys pikatavaratoimistoon ja lipunmyyntitilaan. Sisäänkäynti oli laitureiden puolelta asemapäällikön eteisen kautta. Seinissä oli palveluluukut viereisiin julkisiin tiloihin; lipunmyyntitilaan, matkatavarahuoneeseen ja pikatavaran odotushuoneeseen. Tila- ja palvelutarpeet muuttuivat 1950-luvulla ja huoneesta erotettiin kaksi huonetta, johon siirtyivät asemapäällikkö ja palkkakirjuri. Sisäseinien lipunmyynnin palveluaukot suljettiin tai korvattiin oviaukoilla. Lipunmyynti siirtyi huoneiden tieltä entiseen matkatavarahuoneeseen. Toimistohuoneilla pienentynyt alkuperäinen toimistohuone kutistui tällöin ikkunattomaksi läpikulkuhuoneeksi. Myöhemmin sen tiloihin tuli kolmas lipunmyyntitila. Pienempiä huoneita käytettiin myöhemmin toimisto- ja neuvotteluhuoneina.

Nykytila: Tilapaisesti ei käytössä. Toimistotilasta muodostetuissa huoneissa on lattiassa on vaaleanharmaa klinkkerilaatta, rapatut tiiliseinät ovat pinnoitettu lasikuitutapetilla ja maalattu valkoiseksi, seinän yläosassa on harmaa koristeraita. Nuoremmat väliseinät kevyitä, maalattuja lastulevyseiniä. Katto on rapattu ja maalattu valkoiseksi. Katossa putkivalaisimet. Tiloissa on alkuperäisiä peiliovia ja sisäikkuna sekä muutosajan laakaovia. Seinään upotettu paloletkukaappi lasiovineen on 1950-luvun vaiheilta.

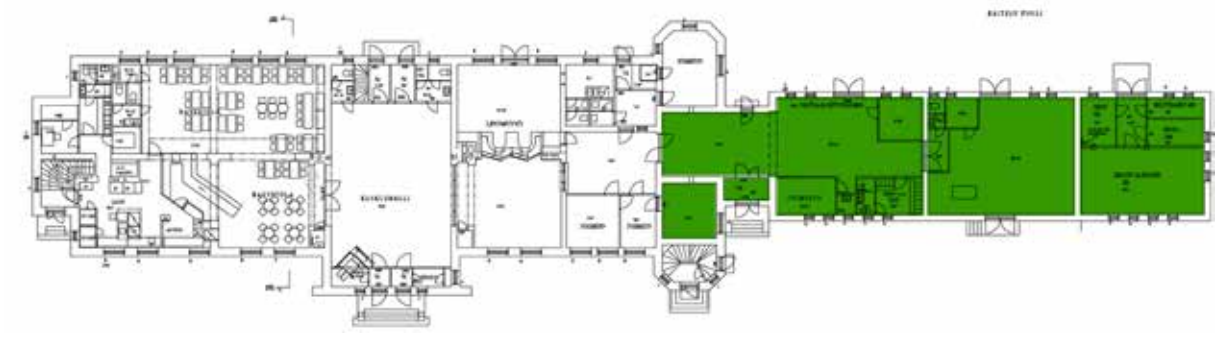
Säilyneisyys: Muuttunut merkittävästi. Huoneen pinnat, tilajako ja aukotus on muutettu. Alkuperäisiä osia edustavat sisäkatto ja huonekorkeus sekä asemapäällikön tiloihin johtava peiliovi ja sisäikkuna sekä pikatavaratoimistoon johtava peiliovi.

Toimisto avautui lipunmyynti aulaan.

Muutokset: Tila jaettu 1950-luvulla kolmeen huoneeseen ja seinien pienet palveluaukot on poistettu. Listat, ovet ja paloletkukaappi ovat muutosajalta.

Arvoluokka: Luokka III, Henkilökunnan asemapalveluiden, mm. lipunmyynnin toimistohuone 1921-1963, toimisto ym. aulatila 1963-2017.

Muutoksensietokyky: Kestää muutoksia, alkuperäisen huonetilan palauttamista purkamalla väliseinät olisi hyvä harkita. Alkuperäisosat, sisäikkuna, kaksi peiliovea säilytettävä.



Pikatavaramakasiini, -toimisto ja odotushuone

Piirustukset 1918, laajennusosa 1930-l, muutokset 1956, 1963, 1973, 1990-l, 2000-l

Alkuperäisissä piirustuksissa sisäänkäynti pikatavaramakasiinin odotushuoneeseen oli asema-aukion puolelta, pienen eteistilan kautta. Laiturien puolella oli tällöin ikkuna. Odotustiloissa olivat pienet palveluluukut pikatavaratoimistoon, toimistohuoneeseen ja asemapäällikön huoneeseen sekä leveä aukko tiskeineen pikatavaramakasiiniin. Yhteys odotushuoneesta laiturille on rakennettu todennäköisesti viimeistään 1930-luvulla, mahdollisesti samaanaikaan kun makasiiniä jatkettiin.

Pikatavaramakasiiniä laajennettiin 1930-luvulla toisella makasiinitilalla. Piirustuksia ei löytynyt, mutta VR:n kortisto viittaa vuoteen 1938. Sisätilojen muutokset alkavat 1956 kun uusi tavara-asema valmistuu asema-alueelle, Viipurintien eteläpuolelle. Asemarakennuksessa vanhasta makasiinista erotetaan erillinen toimisto- ja miehistöhuone sekä uuden makasiinin puolelle rakennetaan pesutilat ja tuuletinhuone. Odotushuone yhdistetään pariovilla toimistohuoneeseen. Vanhaan makasiiniin on rakennettu lisää toimisto- ja sosiaalitiloja 1970-luvulla. Alkuperäinen odotushuone muuttuu 1990-luvulla matkatavaroiden säilytystilaksi ja pikatavaratoimistoon puhkaistaan uusi ovi. Yleisökäytön päättyessä ulko-oven paikalle tulee 1998 lipunmyyntiautomaatti, joka poistetaan ja palautetaan oveksi jo 2010-luvulla. Viime vuosina vanhaan makasiiniin on rakennettu lisää sosiaalitiloja jolloin yhteys odotushuoneeseen katkeaa.

Nykytila: Pikatavaran toimisto- ja odotustilat ovat poissa käytöstä, pikatavaramakasiinin vanha osa on VR:n ratapuolen sosiaalitiloina. Odotushuoneen lattia on maalattua betonia, keskellä on valua katkaiseva kivilaatoitus, joka on samaa kiveä kuin keskushallin vanhoista laatoista tehty lattia. Seinät ovat rapatut tiiliseinät, samoin katto, jonka katkaisee kaksi palkkia. Huoneessa on kaksi alkuperäistyyppistä radiaattoria ilman kehyksiä sekä ilmanvaihdon metalliritilä (Högfors). Odotushuoneen ja makasiinin välissä on vanha mustaksi maalattu metalliristikko ja haitariovi. Laiturille johtava ulko-ovi ovat vanhaa mallia, samoin asema-aukiolle johtavan oven sisempi ovi on alkuperäinen, ulko-ovi on uusittu ja malliltaan myöhempi. Tuulikaapissa on vanha peiliovi komeron ovena. Toimistohuoneeseen johtaa sotien jälkeinen pariovi ikkunoilla. Pikatavaratoimistoon johtava, 1990-luvulla lisätyssä oviaukossa on laakaovi. Irtokalusteita ovat putkilamput ja kello. Pikatavaratoimistossa on lattiassa muovimatto, tiiliseinät ja sisäkatto ovat rapatut, pintana maalattu lasikuitutapetti, maalatut siniseksi ja valkoiseksi. Katossa loisteputkilamput. Alkuperäistä kiinteää sisustusta edustavat tuuletusritilät, radiaattori ja sen kehys sekä peiliovi toimistohuoneeseen. Pikatavaramakasiinin vanha osa on jaettu neljään toimisto- ja sosiaalitilaan 1960-, 1970- ja 2000-luvulla. Väliseinät ovat kevyitä lastulevyseiniä, toimistohuoneiden lattiaa on korotettu. Odotushuoneessa ja makasiinissä on kaksi eri-ikäistä rautatien puupenkkiä. Uudemman makasiiniosan puolella on vanha, ennen sotia käytössä ollut vaaka.

Säilyneisyys: Pikatavaraosaston, toimisto, odotushuone ja makasiini, tilasarja on muuttunut merkittävästi. Eteistila ja pikatavaratoimisto on säilynyt uutta, odotushuoneeseen 1990-luvulla puhkaistua ovea lukuun ottamatta erittäin hyvin, tilassa on alkuperäisosia mm. kehystetty radiaattori, peiliovi, ikkuna ja tuuletusritilä. Odotushuone ja pikatavaramakasiini ovat muuttuneet merkittävästi, odotushuoneessa on alkuperäisosia tai vanhoja ovat lattia, radiaattorit, sisäovi ja haitariristikko. Pikatavaramakasii-

nin nuorempi osa on paremmin säilynyt sekä makasiinien välillä oleva pariovi, entinen vanhan makasiinin ulko-ovi.

Muutokset: Odotushuoneeseen liittyneet kolme palveluaukoa on poistettu, uudet uloskäynnit laiturille sekä pikatavaratoimistoon sekä toimistohuoneeseen. Pikatavaramakasiinin vanhimpaan osaan on rakennettu toimisto- ja sosiaalitiloja 1950-, 1960-, 1970- ja 2000-luvulla, laajennusosa on paremmin säilynyt, sen pesuhuone ja tekninen tila ovat 1950-luvulta.

Arvoluokka: Toimistohuone, eteinen luokka I, odotushuone ja pikatavaramakasiinit luokka III. Pikatavaran säilytys-, toimisto- ja odotustilat 1921-1963. Myöhemmin tiloja on muokattu toimisto- varasto- ja sosiaalitiloiksi.

Muutoksensietokyky: Toimistohuonetta ja eteistä lukuunottamatta kestää tarvittaessa muutoksia, tilojen kiinteä sisustus, detaljit: radiaattorit, metalliristikko, peiliovet, makasiinien väliovi ja odotushuoneen lattia tulisi säilyttää. Tilojen alkuperäinen kokonaisuus olisi palautettavissa purkamalla kevyet väliseinät.

Odotushuone ja nivelosan sisäänkäynnit.

Toimistohuoneen patterisyvennys.
Odotushuoneen ovet toimistoon.
Jatko-osassa vanha pääty ovi on jäänyt rakenteiden sisään.

Asemapäällikön toimisto, eteinen ja käytävä

Piirustukset: 1918

Alkuperäisissä piirustuksissa laiturin puolelle erkkeriin sijoitettu huone oli suunniteltu asemapäällikön toimistoksi, johon kuului henkilökunnan toimistohuoneen kanssa yhteinen aula ja käytävä. Asemapäällikkö oli rautatien sekä kaupungin hierarkiassa merkittävä henkilö. Edustavan asunnon lisäksi hänelle rakennettiin henkilökunnasta ainoana oma työhuone. Huoneessa oli seinään muurattu kassakaappi ja kehystetty, profiililla koristettu radiaattori sekä palveluluukku pikatavaratilan odotushuoneen suuntaan. Sotien jälkeen huoneeseen tuli junanlähettäjän, myöhemmin junasuorittajan toimisto sekä puhelinkeskus. 2000-luvulla tilassa toimi lyhen aikaa kukkakauppa.

Nykytila: Asemapäällikön entisessä huoneessa on lattiassa on sinertävä muovimatto, rapatut seinät ovat maalattu valkoiseksi, kuten myös listat, peiliovet, paneloitu sisäkatto, radiaattori ja sen kehys. Eteistilan lattia, seinät, peiliovet, listat ovat vastaavat. Päällikön huoneen toimistokalusteet ovat 2000-luvulta. Sähkötyöt, katkaisimet, putkivalaisimet ovat samalta aikakaudelta. Eteiskäytävässä on 1930-luvulla yleinen pallovalaisin.

Säilyneisyys: Erittäin hyvin säilynyt. Radiaattorit, ikkunat, kassakaappi, sisäikkuna, peiliovet, lattia- ja ovilistat.

Muutokset: Päällikön huoneen odotushuoneen puoleisen seinän pieni palveluluukku on poistettu 2000-luvulla. Kaiken kattava valkoinen väritys ja lattiamateriaali ovat nuorempia kerrostumia. Junanasettajan valvontapöytä on siirretty Hyvinkään rautatiemuseoon.

Arvoluokka: luokka I. Asemapäällikön huone, aula ja käytävä 1921-1956. Huonetila ja kiinteä sisustus säilynyt, radiaattori ja kehys, peiliovet, listat, sisäikkuna, helmiponttikatto ja kassakaappi.

Muutoksensietokyky: Ei kestä muutoksia. Huonetilat ja kiinteä sisustus tulisi säilytää. Tilan värimaailma ja lattiamateriaali tulisi palauttaa paremmin rakennushetkeä vastaavaksi.

Toimisto-osaan ja asemapäällikön tiloihin on käynti laiturilta. Alkuperäinen huonekorkeus on yksi aseman sisätilojen säilyneistä ja arvokkaista piirteistä.

Asemapäällikön asunnon eteishallista on käynti parvekkeelle ja keittiöön. Ikkunasyvennykset, ovet, radiaattori, helmiponttikatto ja listat alkuperäisiä.

II kerros

Pohjapiirroksessa asemapäällikön asunto vihreällä, oranssilla asunnosta erotettu arkistotila.

Asemapäällikön asunto- ja porraskäytävä, arkistohuone

Piirustukset 1918, 1967: Alkuperäisissä piirustuksissa asemapäällikön asunto käsitti aseman koko toisen kerroksen eteläpäädyn. Viiden asuinhuoneen lisäksi huoneisto käsitti pääportaan jatkeena olevat kolme aulaa, joista oli yhteys huoneisiin, keittiöön ja asuntoon kuuluvalle parvekkeelle. Asuntoon liittyvät lukuisat kiinteät komerot sijoittuivat huoneissa ikkunoiden väliin. Ensimmäisen aulan yhteyteen sijoitetussa keittiössä oli myös palvelijan nukkumatilat. Tiloissa oli lisäksi wc sekä erilllinen pesuhuone ammeineen. Huoneistoa pienennettiin 1967 erottamalla kaksi keskushallin puoleista huonetta arkistohuoneiksi.

Nykytila: Asunnossa on lattiassa muovimatto ja seinät ovat tapetoidut. Alkuperäisiä sisustusosia edustavat pariovet, radiaattorit, ilmastointiritilät, sekä ovi-, ikkuna-ja kattolistat ja helmiponttipaneelikatto, jotka ovat valkoiseksi maalatut. Osin ovat säilyneet myös radiaattoreiden päälle suunnitellut rautapeltiset konsolit. Samoin alkuperäisiä osia edustavat ikkunoiden väliin on sijoitettu kiinteät komerot. Huonetiloissa on osin 1950-60-luvun kuitulevykatto, osin valkoiseksi maalattu helmiponttipaneeli.

Porrastilassa on mosaiikkibetonilattiat ja –portaat. Kaide on mustaksi maalattu, niittaamalla koottu metalliaita, kaidesyöksy puuta, jonka kirkaslakkaus on myöhempiä lisäyksiä. Seinät ovat rapatut ja maalattu keltaiseksi. Ikkunapenkit ja portaiden nurkkien pienet tasanteet on laatoitettu. Tilan yläosassa on käytetty seinissä lasikuitutapettia. Sisäkattona on valkoiseksi maalattu helmiponttipaneeli. Arkistohuoneissa on lattiassa vanha linoleum –matto, seinissä tapetti ja katossa ruudutettu puukuitulevy sekä helmiponttipaneelikatto valkoiseksi maalattuna. Ikkunoiden yhteydessä on alkuperäiset kiinteät komerot peilovineen.

Säilyneisyys: Hyvä, asuin- ja arkistohuoneistossa ovat säilyneet huonejaon lisäksi alkuperäiset komerot, peiliovet, listat, paneelikatot, radiaattorit ja ikkunat. Porrastilassa alkuperäisiä osia ovat peiliovet, mosaiikkibetonilattiat ja kaide.

Muutokset: Huoneistosta erotetiin kaksi huonetta arkistokäyttöön 1967. Huonejako säilyi ennallaan, käyttötavan muutoksessa huoneiden ovet poistettiin ja äänieristystä parannettiin kasvattamalla seinävahvuutta sekä katkaisemalla pieni aulatila. Käynti arkistohuoneisiin järjestettiin keskushallin ns. patterihuoneen kautta. Kylpyhuone on pysynyt paikallaan mutta uudistettu.

Arvoluokka: luokka I, Asemapäälikön hyvin säilynyt asunto ja porraskäytävä. Huonejako ja kiinteä sisustus säilynyt, kiinteät kaapit, peiliovet, listat, radiaattorit ja niiden suojuksia. Arkistohuoneen puolella lattiassa on edelleen vanha linoleum-matto.

Muutoksensietokyky: Ei kestä muutoksia, kiinteä, alkuperäinen sisustus on säilytettävä, alkuperäisen huonejaon palauttamista tulisi harkita. Huoneistossa lattia ja seinien värimaailma tulisi palauttaa lähemmäksi alkuperäistä. Porrashuoneen väritystä ja laatoitusta olisi hyvä harkita tulevissa kunnostustöissä.

Asemapäällikön asunnon olohuone avautuu radalle päin. Katto kuitulevyä.

Ovi nivelosan päällä sijaitsevalle parvekkeelle eteishallista.

Asunnon käytävä.

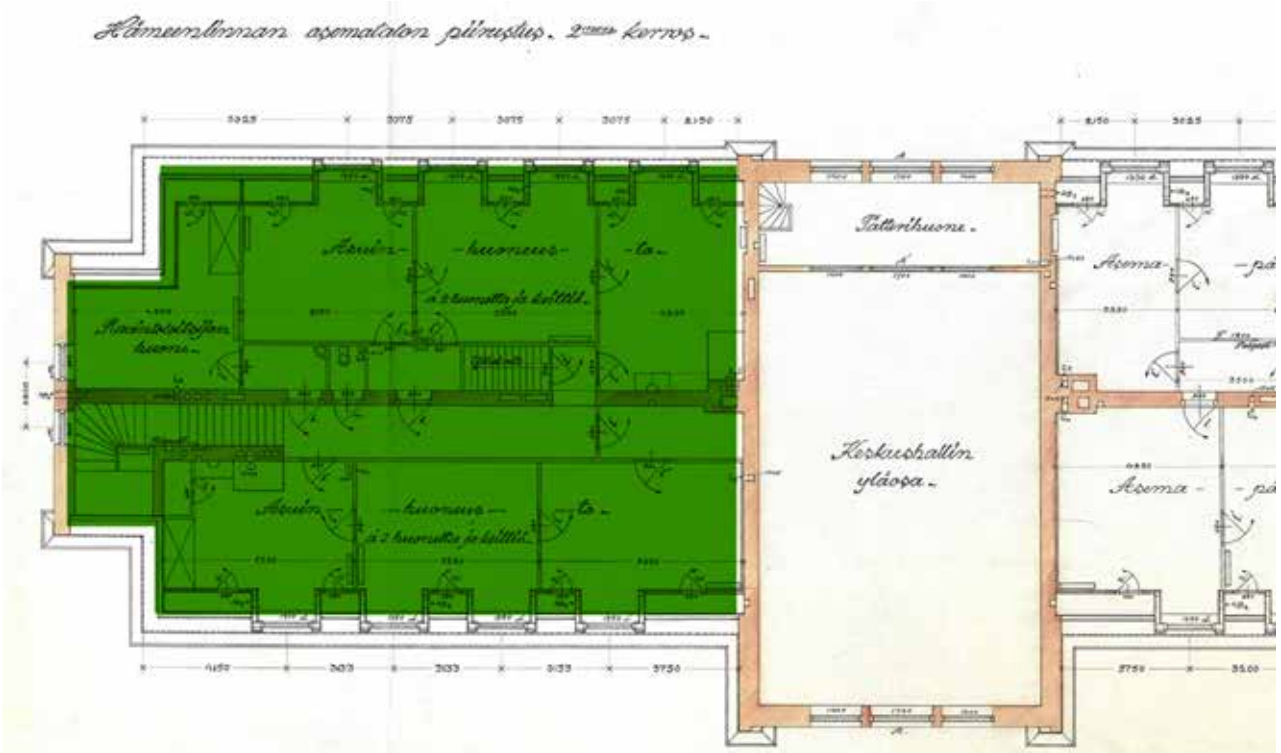
Radiaattorin päällä alkuperäinen koristeellinen konsoli.

Virkailijoiden ja ravintoloitsijan asunnot

Piirustukset 1918, 1957,1984: Alkuperäisissä piirustuksissa aseman toisen kerroksen pohjoispäätyyn sijoittui keskikäytävän varrelle kaksi kahden huoneen, eteisen ja keittiön asuntoa aseman virkailijoille, junanlähettäjälle ja kirjurille sekä yksiö ravintoloitsijalle. Käytävällä oli pienen aulan yhteydessä portaat vintille. Huoneistoihin kuului käytävän yhteydessä oleva yhteinen wc- ja pesuhuone. Huoneistokohtaiset wc- ja pesutilat rakennettiin asuntoihin 1950-luvulla.

Yläkerran asunnot ja kiinteä sisustus tuhoutuivat 1984 tulipalossa. Jälleenrakennuksessa vanha jako keskikäytävineen säilyi, joskin huonejakoa ja –järjestystä muutettiin vähäisessä määrin ja ikkunoiden välisiä kiinteitä komeroita ei palautettu. Tiloihin rakennettiin kolme asuntoa 2 h + k, 1 h + k ja 1 h +kk. Huoneistojen muutoksissa keskikäytävä lyheni ja entinen ravintoloitsijan huone muutettiin ilmanvaihtokoneen tilaksi.

Huoneistojen pintamateriaaleina käytettiin aikakauden materiaaleja ja värejä. Yleisilme on hyvin valkoinen, lattiat olivat lakattuja puulattioita ja ovet kolmipeilisiä, valkoisia mdf-ovia. Syvärunkoiseen tilaan saatiin huoneistojen sisäkäytäville valoa lasiseinillä, jotka tuovat omaa ilmettä huoneistoihin. Huoneiden sisäkatot ovat valkoiseksi maalattua panelia, eteistilat sileitä. Yhdessä asunnossa puulattian päälle on asennettu laminaattiparketti. Käyntiluukku kylmälle vintille on nykyisin porraskäytävän katossa. Alkuperäistä materiaalia, vanhoja peiliovia, edustavat pienemmän yksiön wc:n ovi ja asema-aukion puoleisen kaksion kaksi komeronovea. Ne eivät ole vanhoilla paikoilla. Asema-aukion puoleisessa kaksiossa on eteisteilassa näkyvissä kiviseinässä vanha kaariaukon ääriviivat, syvennys, joka liittyi pieneen aulaan, josta oli käynti toiseen asuntoon ja vintille.



Nykytila: Asunnot ovat vuokrattu yksityisille. Porraskäytävässä materiaalit ja värit ovat 1980-luvun jälleenrakennuksen ajalta.

Säilyneisyys: Muuttunut alkuperäisestä merkittävästi, käyttötarkoitus säilynyt. Muutosajan ilme hyvin säilynyt.

Muutokset: pinnat, huonejako 1980-luvulta.

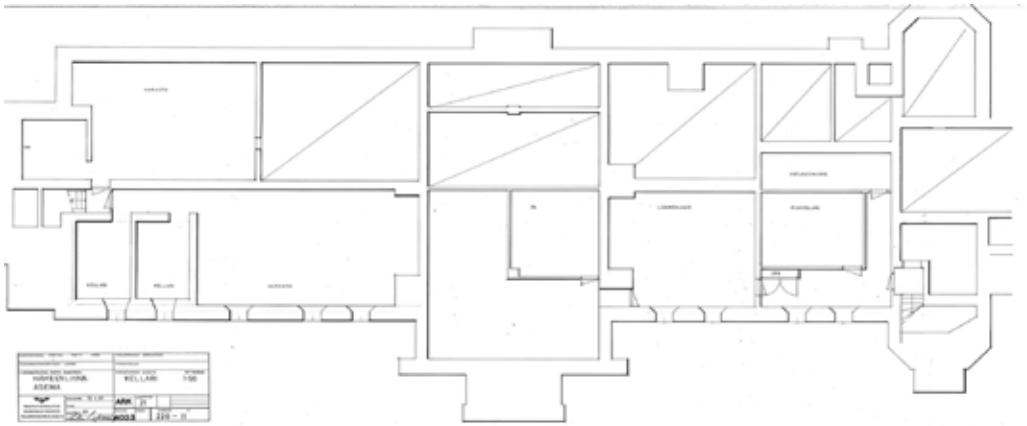
Arvoluokka: luokka III (alkuperäinen interiööri tuhoutunut) henkilökunnan, virkailijoiden asuntoja 1918, tilat uudisrakennettu 1984. Tilat säilyneet hyvin muutosajan asussa.

Muutoksensietokyky: Sisätilat kestävät muutoksia, 1980-luku muodostaa oman, tunnistettavan kerrostuman rakennukseen.

Ikkunasyvennykset virkailija-asunnon olohuoneessa.

Ovien päällä ikkunat keittön ja eteisen välillä E. Pertun suunnitelmien mukaan.

Kellari- ja vinttitilat



Kellaritilat

Piirustukset:1918, 1957, 1984.

Alkuperäisissä suunnitelmissa kellariin sijoittuivat keskuslämmityksen kolme kattilaa, neljä puukellaria sekä ravintolan, virkailija-asuntojen ja asemapäälikön ruokakellarit. Osin rakennuksen alusta on matalaa tilaa, jossa on noin metrin korkuinen ryömintätila. Rakennuksen lämmityksessä siirryttiin öljyyn sotien jälkeen. Suurimmasta puuvarastosta erotettiin 1957 puolen kiven seinällä oma osasto öljysäiliölle. Vuoden 1984 tulipalon jälkeisten korjausten yhteydessä kellariin suunniteltiin yleisö wc:tä, joka ei kuitenkaan toteutunut. Vuoden 1984 palokorjauksissa asema liitettiin kaukolämpöön.

Nykytila: Varastotilaa ja pannuhuone. Maalatut betonilattiat, seinät muurattua punatiiltä, katto raaka- tai maalattua betonia. Ikkunoiden sisäpuitteet tummaksi petsattua puuta. Ovet maalattuja tai maalaamattomia metalli- tai puuovia.

Säilyneisyys: huonejako säilynyt, kaksi puukellaria jaettu 1957 väliseinällä pienemmäksi tilaksi. Alkuperäisiä ovia mm. ruokakomerossa ja puuvaraston luukuissa.

Muutokset: Öljysäiliön huone,
ovia ja talo- ja teletekniikka.

Arvoluokka: luokka III, kellaritilat

Muutoksensietokyky: Kestää muutoksia, kiinteä sisustus, alkuperäiset ovet ja luukut säilytettävä

Kellari pohjoispäässä.

Vinttitilat

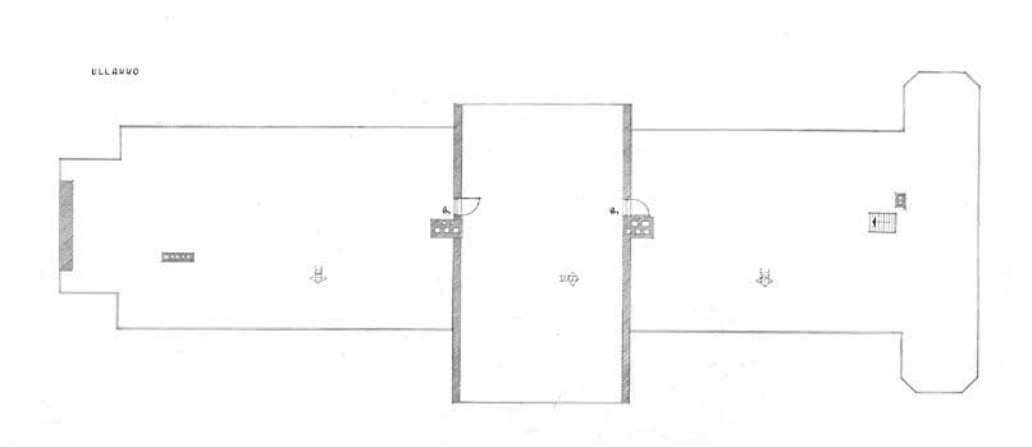
Piirustukset 1918, 1984.

Nykytila: Kylmä vinttitila jakautuu kolmeen osaan, asuntojen vinttitiloihin, joita erottaa keskellä asemahallin korkean tynnyriholvin matalampi vinttitila. Asemapäälikön vintillä on lämmitysjärjestelmän paisuntasäiliö, muutamia peiliovia ja asuntojen patterinsuojuksia. Käynnit pohjoispäädyn rappukäytävän luukusta ja portaat asemapäällikön asunnosta.

Säilyneisyys: Eteläpääty säilynyt.

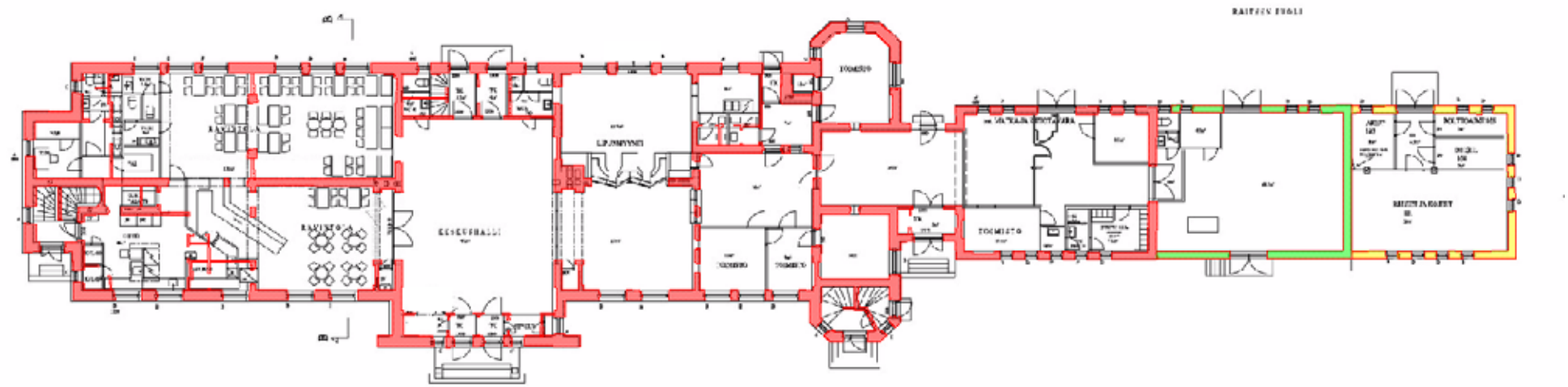
Muutokset: Virkailijoiden päädyn rakenteet uusittiin vuoden 1984 tulipalon yhteydessä.

Muutoksensietokyky: Säilytettävä nykyisellään, ei varasto- tai asuinkäyttöä. Kattomuoto on merkittävä osa arvokasta julkisivua.



Kylmä vinttitila. Käynti asemapäällikön asunnosta.

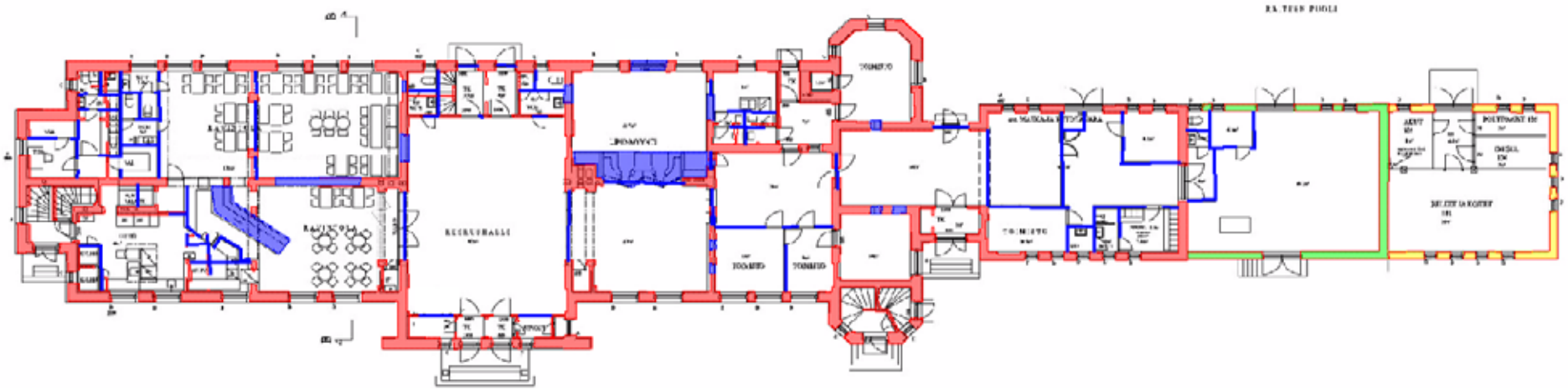
Rakennuksen sisätilojen muutokset, säilyneisyys ja arvot



Alkuperäinen huonejako ja aukotus sekä laajennukset nykypohjan päällä

Punainen rasteri=	1918 suunnitelman seinät ja aukotus
Vihreä rasteri=	makasiinin laajennus 1938
Keltainen rasteri=	laajennus 1965, reletila

Teemakartta Jari Heiskanen,
Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy
Pohjakartta Hämeenlinnan kaupunki, VR 2006.



Alkuperäinen pohjapiirustus ja tiloihin tehdyt sisätilojen tilamuutokset

Punainen rasteri=	1918 suunnitelman seinät
Vihreä rasteri=	makasiinin laajennus 1938
Keltainen rasteri=	laajennus 1965, reletila
Sininen rasteri=	muutoskohdat 1940-2017

Teemakartat Jari Heiskanen,
Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy
PohjakarttaHämeenlinnan kaupunki 2006, VR.

Säilyneisyys, huonetilat ja kiinteä sisustus

Sisätiloissa on tehty paljon muutoksia. Huonejakoa ja aukotusta on muutettu sekä pintamateriaalit ja värit ovat pääosin 1900-luvun jälkipuoliskolta. Julkisivuihin vaikuttavia muutoksia on vähemmän. Makasiinia on jatkettu 1930- ja 1960-luvulla vanhan osan mukaisesti. Asemarakennuksessa muutoksia on lähinnä yhden ulko-oven muuttaminen ikkunaksi sekä toisaalla ikkunan muuttaminen oveksi. Huoneiden ikkuna-aukotus on alkuperäinen. Sisätiloista parhaiten on säilynyt keskushalli ja kohtuullisesti asemapäälikön toimistohuone ja sen aula sekä pikatavaramakasiinin toimistohuone. Yläkerrassa asemapäällikön asunto on säilyttänyt hyvin huonejaon ja kiinteän sisustuksen eri elementit. Paremmin säilyneisiin tiloihin kuuluu lisäksi lipunmyynnin odotustila, jossa oman kerrostuman muodostaa sen hyvin säilynyt 1990-luvun uudistus. Kerrostuma yhdistyy samaan aikaan rakennettuihin laiturialueen tunneleihin, joiden interiööri edustaa myös hyvin 1990-luvun värikästä, materiaaleilla ja historialla leikkivää aikakautta.

Talotekniikka: Lämmitys ja ilmastointi. Huonetiloissa alkuperäisiä kiinteä sisustuksen osia edustavat edelleen käytössä olevat radiaattorit, joita on säilynyt useimmissa huoneissa seinien syvennyksissä. Vanhat radiaattorit on poistettu pohjoispäästä, joka tuhoutui ja vaurioitui vuoden 1984 tulipalossa. Tilojen hierarkiaa on tuotu esiin kehystämällä radiaattorit keskeisissä julkisissa tiloissa. Asemapäälikön kehykseen on lisäksi tehty koristeprofiiili. Alkuperäiset lämpökattilat ja myöhempi öljypoltin ovat purettu pannuhuoneesta, jossa on nyt kaukolämmön keskusyksikkö. Ullakolla on järjestelmään kuulunut paisuntasäiliö. Alkuperäisen painovoimaisen järjestelmän huonetilojen ritilät (Högfors) ovat pääosin säilyneet. Samoin niihin liittyvät koristeelliset piipunhatut katon harjalla. Pohjoispään piippu uusittiin 1984 tulipalon jälkeen vanhasta tehtyjen piirustusten mukaan. Patteritilassa on ilmeisesti 1950-luvulla koneellisen ilmanvaihdon yksikkö. Uusi ilmanvaihtokonehuone sijoitettiin 1984 entiseen ravintoloitsijan, tulipalossa tuhoutuneeseen yksiöön.

Ikkunat ja ovet: Aseman puuikkunat ovat pääosin alkuperäiset tai vanhaa mallia vastaavat. Helojen ja saranoiden perusteella ikkunoita on uusittu myöhemmin muutamia alkuperäisen mallin mukaan. Laajennusten, 1938 ja 1965 ikkunat noudattavat vanhoja malleja ja niiden lasit on kiinnitetty edelleen kittaamalla. Vain 1984 tulipalossa tuhoutuneet toisen kerroksen ikkunat ovat puuikkunat puulistoilla. Ovien tilanne on kirjavampi. Alkuperäisiä peiliovia on nähtävissä lähinnä sisätiloissa mm. asemapäälikön toimistossa, aulassa ja asunnossa sekä pikatavaramakasiinin toimistohuoneessa.

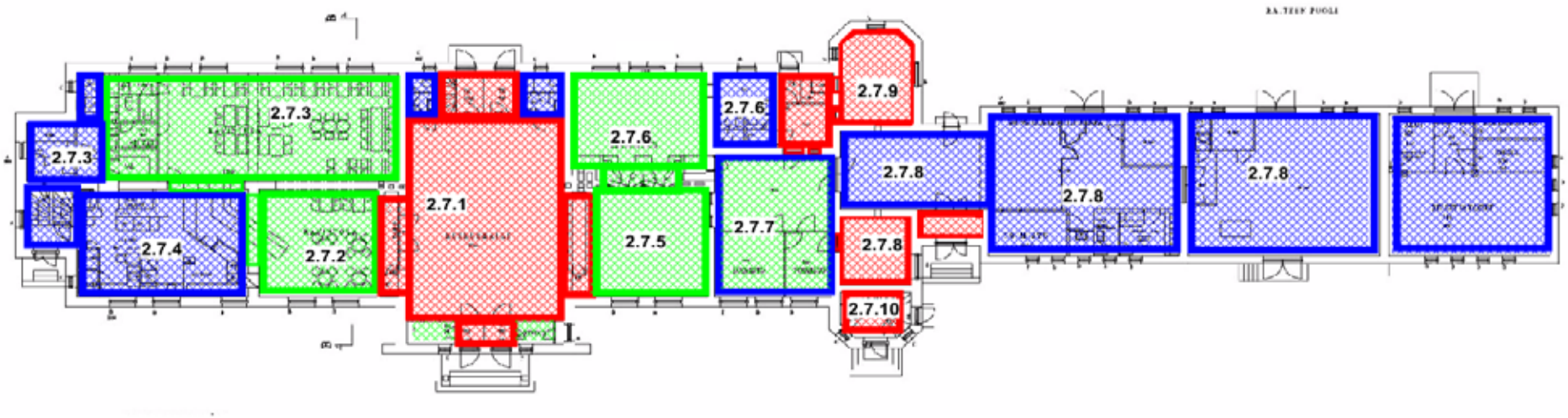
Laituripuolen pääovet uusittiin 1940, peiliovi oli tällöin alkuperäistä yksinkertaisempi. Ulko-ovia on uusimisen yhteydessä muutettu, osin korvattu vanhoja vastaavilla ovilla. Sisätiloihin tehdyissä tilamuutoksissa on 1950- ja 1960-, 1990-luvulla käytetty muutosajan laakaovimalleja. Tulipalon tuhoamassa pohjoispään yläkerrassa on käytetty 1980-luvun mallien lisäksi piirustusten mukaan hyödynnettiin kolme vanhaa komeron peiliova. Uusia ovia ovat keskushallin ja sen sivutilojen metalli- ja lasiovet, joista nykyiset ovat 1980- ja 1990-luvuilta.

Valaisimet: Pääoven sivujen lyhtyvalaisimia lukuunottamatta kaikki valaisimet ovat rakennusta nuorempia. Valaisimia on uusittu tilojen uusimisen yhteydessä. Sisätiloissa on henkilökunnan työtilojen puolella pääosin putkivalaisimia, yleisötiloissa on käytetty 1950- ja 1980-luvun julkisten tilojen laadukkaita valaisimia. Ravintolan osin sekalainen valaistus on pääosin 2000-luvulta. Vanhimmat valaisimet ovat asema-aukion puolella, pääoven molemminpuolin katoksen alla olevat pylväsvalaisimet. Niistä löytyivät detaljisuunnitelmat, joskin niiden paikkaa ei ole mainittu. Alkuperäisessä asemapiirustuksessa Hellström on merkinnyt pihalle neljä ulkovalaisinta, jotka voivat viitata suunniteltuihin valaisimiin. Nykyisellä paikalla ne ovat olleet jo ennen sotia. Ulkovalaisimia on rakennuksen sivuovien aukkojen yläpuolella. Litteällä kuvulla suojatut pallovalaisimet ovat ilmeisesti sotien jälkeiseltä ajalta Taito Oy:n teollisuusvalaisimia.

Keskushallin kaksi riippuvalaisinta ovat Idman Oy:n Paavo Tynellin suunnittelemia julkisiin tiloihin tarkoitettuja valaisimia, malli 81007. Loisteputkilla varustetut valaisimet ovat 1950-luvun alkupuolelta. Tynell suunnitteli lamppuja erityisesti myös rautateille, mm. uudet lamput Helsingin asemalle sen tiloissa 1950 tapahtuneen palon jälkeen. Toimistohuoneeseen johtavassa käytävässä on vanhempi pallovalaisin. Lipunmyynnin odotushuoneessa, joka uudistettiin 1990, on tältä ajalta Orno Oy:n valmistama kattovalaisin.

Keskushallin seinävalaisin ja lipunmyynnin kattovalaisin Orno Oy, keskushallin seinävalaisin Ornon Bau-kruunu 950-507, muotoilu Klaus Michalik.

Keskushallin kaksi riippuvalaisinta ovat Idman Oy, Paavo Tynell, malli 81007. Loisteputkilla varustetut valaisimet ovat 1950-luvun alkupuolelta. Tynellin perustama Taito Oy fuusioitiin 1953 Idman Oy:hyn, jonka 1950-luvun alun tuoteluettelosta valaisimet löytyvät.

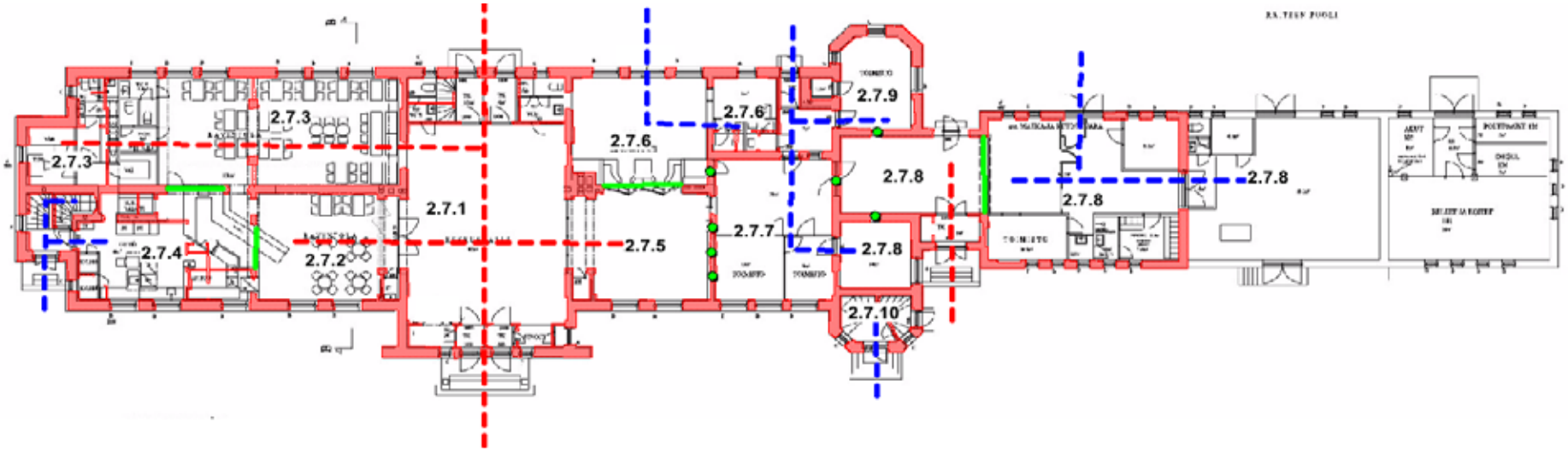


Sisätilojen arvoluokitus, säilyneisyys ja muutoksensietokyky

Punainen=
ensimmäinen luokka, Aseman keskeiset ja hyvin säilyneet sisätilat. Aseman yleisötilat, keskushalli, asemapäällikön toimisto ja aula sekä porras, pikatavaratoimisto ja aula.

Vihreä=
toinen luokka. Aseman keskeisiä ja kohtuullisesti säilyneitä yleisötiloja, osa tilasarjaa. Ravintolatilat, lipunmyynnin tilat.

Sininen =
kolmas luokka. Asemarakennuksen aputiloja, muutettuja ja nuorempia huonetiloja Varasto-, toimisto- ja sosiaalitiloja.



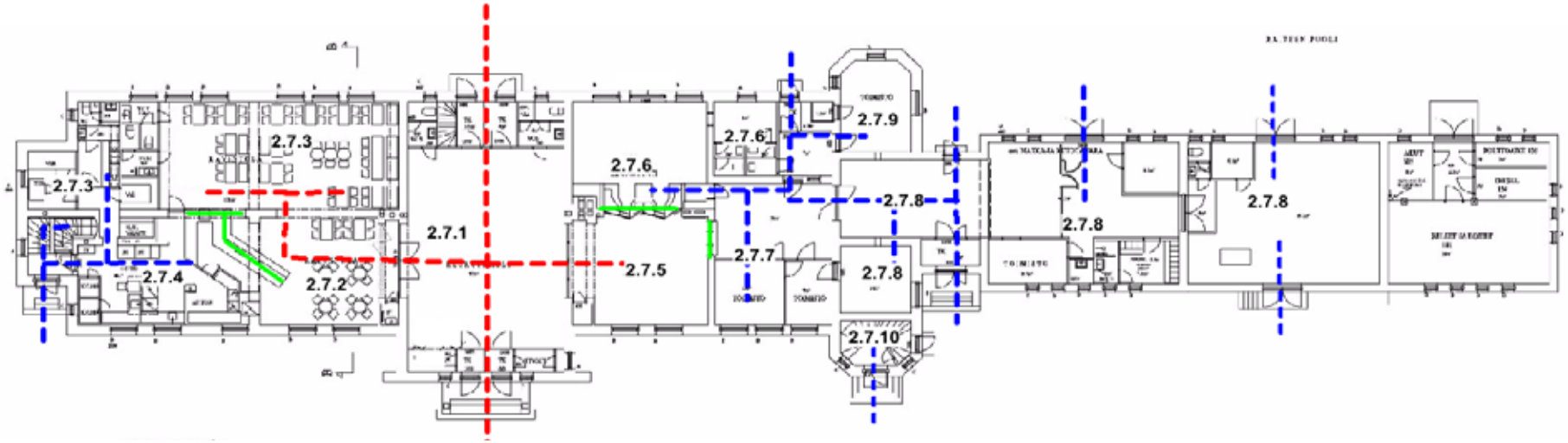
Sisäänkäynnit, tilasarjat ja rajapinnat 1921

Punainen rasteri =
Hyvin säilynyt, ei kestä muutoksia, säilyttävät ja palauttavat toimenpiteet suositeltavia

Vihreä rasteri=
Muutoksia tapahtunut, kestää rajallisesti muutoksia, palauttavat toimenpiteet suositeltavia

Sininen rasteri=
Merkittäviä muutoksia, kestää muutoksia

Sisäänkäynnit, tilasarjat ja rajapinnat 2000-luvulla



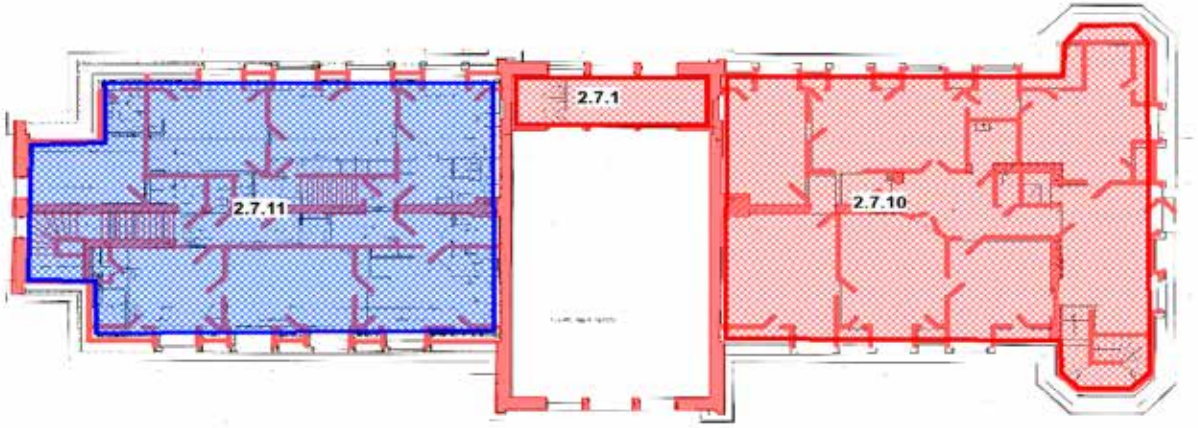
Punainen katkoviiva = yleisön sisäänkäynnit ja tilasarjat

Sininen katkoviiva = henkilökunnan sisäänkäynnit ja tilasarjat

Vihreät viiva = yleisön ja henkilökunnan rajapinnat, tilasarjojen solmukohdat

Toinen kerros: asuintilat

Punainen rasteri ja viiva v.. 1918 piirustusten kivi- ja puuseinät sekä ovet.s Oikealla, keskushallin yläosan oikealla puolella on asemapäälikön asunto ja vasemmalla kahden virkailijan ja ravavintoloitsijan asunto. Sininen viiva osoittaa asemapäälikön asunnon muutoskohdat, joita ovat ovien ja käytävän sulkeminen sekä uuden oviaukon avaaminen keskushalllin patterinhuoneen kautta arkiston. Vasemmalla olevat virkailijoiden asunnot tuhoutuivat vuoden 1984 tulipalossa, jonka jälkeen puurakenteisten väliseinien paikkaa muutetiin vähäisessä määrin, perusrakenteen säilyessä kuitenkin ennallaan, lukuisia muutoksia ei ole osoitettu piirustuksissa.



Arvoluokitus:

Punainen viiva = ensimmäinen luokka,

Asuinkerroksen keskeiset ja hyvin säilyneet sisätilat, asemapäälikön asunto ja porraskäytävä.

Sininen viiva = kolmas luokka, virkailijoiden asuintilat

Säilyneisyys:

Punainen rasteri = Hyvin säilynyt, huonejako, kiinteä sisustus, ei kestä muutoksia.

Sininen rasteri= Merkittäviä muutoksia, kestää muutoksia

Rautatieasema

Aseman julkisivut ja ympäristö

Aseman julkisivu

Piirustukset: Julkisivu- ja leikkauspiirustukset 18.9. 1918, ark. Thure Hellström, piirtänyt Sigurd Schultz, hyväksynyt Rataosaton johtaja Sven Arvid Saladin Grunér.

Makasiinisiiven 1930-luvun lopulle ajoitetun laajennuksen piirustuksia ei löytynyt, makasiinin viimeinen osa, reletila suunniteltiin 1965 Ratateknillisessä toimistossa. 1921 valmistunut asemarakennus käsittää kellarin ja kaksi kerrosta. Toinen, asuinkäyttöön tarkoitettu kerros sijoittuu kokonaisuudessaan korkean mansardikaton alle. Sisäänkäynnit asuntoihin on päärakennuksen päädyissä. Asemapäälikön porrasta on korostettu erkkeriosalla, vastaava osa on laiturien puolella, jossa erkkeriin sijoitettiin asemapäälikön toimisto. Asunto-osia erottaa korkea keskiaula poikittaisine mansardikattoineen. Ensimmäinen kerros on tarkoitettu ravintola-, odotus- ja lipunmyyntipalveluille sekä toimistotiloiksi. Yleisön Pääsisäänkäynnit, läpikulku asema-aukion ja laitureiden välillä ovat rakennuksen keskellä, aseman ja makasiinin nivelosassa käynti pikatavaramakasiinin odotustiloihin. Henkilökunnalla omat sisäänkäynnit makasiiniin, toimistotiloihin ja matkatavarahuoneeseen. Päärakennukseen liittyy eteläpuolella matalampi, yksikerroksinen aumakattoinen siipirakennus, pikatavaramakasiini, jota on jatkettu 1930- ja 1960-luvulla.

Rakennuksen runko- ja julkisivurakenteina on massiiviset tiiliseinät, välipohjat ovat rautabetonia. Julkisivut ovat puhtaaksimuuratut, sisätiloissa tiiliseinät ja sisäkatot ovat rapatut. Julkisivua hallitsee rungon ja katon punatiili sekä 1910-luvun historisimin suosimat barokin ja klassismin tyylipiirteet. Laiturin ja asema-aukion pitkiä julkisivuja jäsentävät rakennuksen keskellä oleva korkea, asemahalliin liittyvä, voluuttikaarinen poikkipääty sekä eteläpäädyssä asemapäälikön kulmikas erkkeri porrastorni ja toimisto. Pohjoispäässä on rakennusta kapeampi poikkipääty, jonka päädyissä on voluuttiaihe. Massiivisen, julkisivuiltaan runsaasti tiilidetaljoidun asemarakennuksen eteläpuolelle sijoittuu väliosalla asemaan liitetty matalampi, satulakatoinen pikatavaramakasiini. Alkuperäistä, lyhyttä makasiiniosaa jatkettiin 1930-luvulla uudisosalla ja edelleen 1960-luvulla itsenäisellä reletilalla. Alkuperäisen jäsentelyn jatkaminen sitoo pitkän makasiinin hyvin vanhaan osaan, joskin kokonaisuus on muuttunut hieman tasapainottomaksi. Pitkän makasiinin julkisivun katkaisua kasvillisuudella tai julkisivurakenteilla voisi harkita.

Sokkelissa ja ulkoportaissa on käytetty nurkissa ja kellarin ikkunoiden ympärillä säännölliseksi käsiteltyä ja hakattua graniittia. Lohkokivien välit ovat terastirapatut, joka on taitavasti käsitelty muistuttamaan hakattua kivipintaa. Makasiinin asema-aukion puoleinen laituri on käistelty vastaavasti. Ainoastaan makasiinin viimeisen laajennusvaiheen (1965) sokkeli on tehty yhtennäisenä betonirakenteena. Julkisivut ovat punatiiiltä. Materiaalilla on toteutettu myös asemapäälikön parvekkeen aita sekä julkisivuun liittyvä klassimiin ja barokkiin liittyvä koristelu, joka keskittyy ikkunoiden, ovien ja räystään yhteyteen. Samaa julkisivujäsentelyä ja munkkilimitystä on käytetty makasiinin 1930- ja 1960-luvun laajennuksissa.

Ikkunat ovat pääkerroksessa ristikarmillisia moniruutuisia puuikkunoita, ikkunat ja aukot päättyvät pyörökaareen. Asemahallin poikkipäädyssä on suuri moniruutuinen pyörökaari-ikkuna. Ovien yhteydessä on käytetty pienempiä ikkunoita, puitejaossa barokin ja klassismin piirteitä. Korkea mansardikatto on katettu kaksikouruisilla kankikattotiileillä. Katonharjaa jäsentää koristelliseksi muuratut savupiiput (2 kpl) ja puurakenteiset tuuletuspiiput (3 kpl) Rakennuksen sisäänkäyntejä suojaavat katokset, joiden seinään tukeutuvat konsolit ovat puurakenteiset ja ajalle tyypilliset ristikkorakenteita, joiden kulmat ovat viistetyt. Katemateriaalina on saumapelti.

Aseman seinässä ja seinustalla on kolme rakennuksen, ratayhteyden ja yhtiön historiaan liittyvää muistomerkkiä. Ratapihan puolella on tiiliseinässä pronssiset muistolaatat, joista ensimmäisellä, vanhaa asemarakennusta ja höyryveturia kuvaavalla reliefillä muistetaan ensimmäisen rataosuuden satavuotisjuhlaa ” Helsinki-Hämeenlinna 1862-1962”, toinen kahta lasta esittävä reliefi ja teksti ” Täältä lähti Ruotsiin ja palasi noin 4000 sotalasta vuosina 1939-1947. Asema-aukion puolella on seinustalla graniittipylväs ja veturinkello, pronssilaatassa teksti ”Valtionrautatiet 1862-1987 vanha veturinkello muistuttakoon kehityksen vuosista”.

Muita julkisivuun liittyviä, nykypäivää edustavia yksityiskohtia ovat lukuisat kieltotaulut ja ravintolan ikkunateippaukset.

Säilyneisyys: Julkisivut ovat säilyneet alkuperäisinä tai vastaavina. Nuorempia kerrostumia ovat lähinnä makasiinin jatkaminen ja pohjoispään asuintilojen korjaus vuoden 1984 tulipalon jälkeen, jotka ovat julkisivujen osalta toteutettu alkuperäisiä suunnitelmia ja materiaaleja hyödyntäen.

Muutokset: Makasiinin jatko 1930- ja 1960-luvulla. Matkatavarahuoneen ovi laiturille muutettu ikkunaksi, Nivelosan laiturinpuoleinen ikkuna muutettu oveksi. Muutokset noudattavat alkuperäistä arkkitehtuuria. Pienempiä muutoksia, alkuperäisestä poikkeavia ovat ulko-ovet, joita on uudistettu 1940-luvun jälkeen, seinien valaisimet ovat 1960-luvulta ja kellot.

Arvoluokka: luokka I Asemarakennus 1921.
Ensimmäisen aseman paikalle rakennettu ja harvinaista 1910-luvun historismia edustava asemarakennus on säilynyt alkuperäisessä asussa. Rakennus yhdistelee barokin ja klassismin piirteitä.

Muutoksensietokyky: Ei kestä muutoksia julkisivuissa. Ulko-ovet tulisi palauttaa alkuperäisiä vastaaviksi. Laiturinpuoleiset voi säilytää.

Hämeenlinna

Yksityiskohtia julkisisvuista 2017. Poikkipäädyn kaarimuoto, tiilikuviointi ja kaari-ikkuna. Pyöreäikkuna on säilynyt radan puolella, asema-aukion puolella tilalle on vaihdettu kello.

Hämeenlinna kyltti on vaihdettu useampaan otteeseen ajan tyylin mukaan, mutta vanhooja kylttejä on pyritty myös säilyttämään osana kerroksellisuutta 2000-luvulla. Makasiinin jatko-osissa säilytettiin munkkilimitys, ikkunoiden kaaret ja räystännauhan hammastukset. Jatkokohdat näkyvät vain eroina tiilen värissä.

Vasemmalla teollisuusvalaisin, Taito Oy. Lyhtyvalaisin on alkuperäinen 1910-luvulta ja suunniteltu Hämeenlinnan asemaa varten.

Asema-alueen muut rakennukset

Ympäristö: Hämeenlinnan asema-alue ja ympäristö on pitkän historian tulos, joka näkyy erilaisina kerrostumina. Asema-alueella vanhimmasta, Carl Edefeltin suunnittelemista rakennuksista on säilynyt 1860-luvulla rakennettu makasiini, jonka ratapihan puoleista julkisivua on leikattu 1960-luvulla tehdyissä ratapihamuutoksissa. Paremmin on säilynyt ensimmäiseen rakennusvaiheeseen liittyvä puinen vaunuvaja. Sen kanssa kokonaisuuden muodostavan tiilisen veturitallin julkisivut ovat ehkä 1930-luvulta, joskin paikalla oli jo 1860-luvulla tiilinen veturitalli. Rakennuksia ja rataa yhdistäneet yhdistäneet kiskot ja kääntöpöytä ovat purettu tai peitetty. Vanhaan asema-alueen maisemaan liittyi lisäksi Venäjän armeijan punatiilinen varastomakasiini, joka rakennettiin 1870-luvulla Viipurintien ja ratapihan risteykseen.

Asema-alueen järjestys muuttui merkittävästi asemarakennuksen sekä asuin- ja talouspihan vaurioituessa 1918. Aseman jälleenrakennuksen yhteydessä toteutui myös pitkään suunniteltu Kiistalan asemakaava, jolloin kulku asemalle muuttui merkittävästi. Vanhan rataa seuraavan reitin korvasi nykyinen Hämeentie. Kiistalan viuhkamaisen asemakaavan lähtökohtana oli asema-alue. Kaavasta ja suunnitelmista huolimatta asema-alueen vanhasta rakenteesta säilyi asemapuiston ja sen puistokäytävän sekä asemarakennuksen sijainti. Uudistuksesta on nykypäiviin säilynyt, Thure Helströmin suunnittelema punatiilinen saunarakennus (1928), joka sijoittui edelleen vanhan aseman talouspihaan.

Asema-alueen henkilökunnan rakennuksista toteutui vain ratamestarin asuinrakennus, Thure Helström 1932. Asemarakennuksen osalta uudistuminen näkyi makasiiniosassa, jota jatkettiin 1930-luvulla. Asema-alue kasvoi kaavoituksen myötä osaksi kaupunkia, jolloin rautatien tarve rakentaa asuntoja henkilökunnan saamiseksi oli vähentynyt. Asema-alueen rakenteisiin kuuluu lisäksi Viipurintien pitkiin maapenkereisiin liittyvä betonipilarisilta 1950-luvulta, joka leikkaa asema-alueen eteläpään kahteenosaan. Sen paikalla oli aikaisemmin 1923 valmistunut puurakenteinen autosilta. Asema-alueen nuorempaan kerrostumaan kuuluu asema-alueen eteläpäässä, Viipurintien ja sen penkereen eteläpuolella oleva tavaramakasiini vuodelta 1957 (ark. Jarl Ungern, Valtionrautateiden huonerakennusjaosto 1955).

Oman asemarakennukseen ja ratapihaan kytkeytyvän kokonaisuuden muodostavat liikenteen kasvuun liittyvät yli- ja alikulkutunnelit. Rataliikenteen kasvaessa ensimmäiset henkilöliikenteen ylikulkusillat rakennettiin ratapihan pohjoispään yli 1930-luvulla, vähän aikaisemmin oli rakennettu ratapihan eteläpäähän Viipurintien autosilta. Puurakenteisen kävelysillan korvasi 1965 rakennettu tunneli. Nykyiset tunnelit ovat vuodelta 1999. Postmodernismin monipuolista muotokieltä ja materiaalinkäyttöä edustavat tunnelit muodostavat rakenteiltaan ja materiaaleiltaan oman kokonaisuuden ja kerrostuman asemarakennuksen yhteyteen. Kiistalassa samaa aikakautta edustaa myös Hotelli-Vaakuna.

Asematunneli 2017.

Aseman ympäristö

Asema-aluetta rajaavat Asemantaan ja Kiistalan kaupunginosat sekä niitä yhdistävä Viipurintien, 1923 valmistunut ja 1956 uusittu betonirakenteinen autosilta pitkinen maatukineen. Aseman historian kannalta keskeisiä maamerkkejä ja kerrostumia ovat Kiistalan puolella asema-aukion maisemaan kuuluvat 1920-luvun matkustajakoti Vanaja ja Mensan tehdas piippuineen sekä länteen jatkuva Possenkatu eli aseman historiallinen yhteys ja näkymä rantaan, Vanajaveteen ja edelleen ruutukaavakaupunkiin ja kirkolle.

Kiistalan 1910-luvun asemakaava toteutui asuinkortteleiden osalta vasta 1950-luvulla, jolloin Hämeentien ja Cajanderinkadun välisen suurkorttelin talorivit muodostavat monumentaalisen, urbaanin käytävän asemalle. Kiistalan asemakaavan vanhimmasta, pienimuotoisesta 1920-luvun puutalorakentamisesta on säilynyt yksi asuinrakennus aseman vanhimman puistokäytävän varrella. Aseman itäpuolelle, ylärinteeseen sijoittuva Asemantaka puisine asuinrakennuksineen on muistuma Hätilän kartanon maille syntyneestä asemakylästä.

Näkymä Viippurintien sillalta.
Olkealla Venäjän armeijan elintarvikevarikko, myöhemmin vaatevarikko.

Näkymä Paavo Cajanderin kadulle asemalta.

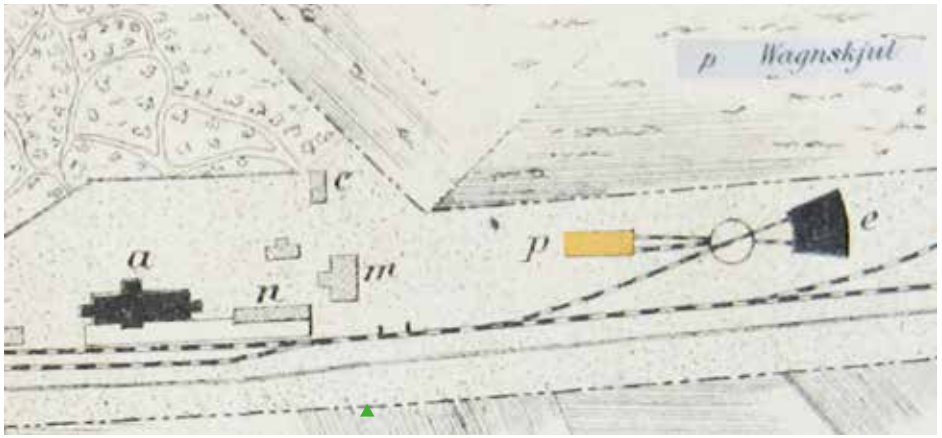
Vaunuvaja ja pesutupa- ja saunarakennus

Vaunuvaja

Vaunuvaja muodostaa kokonaisuuden punatiilisen veturitallin kanssa, molemmat ovat 1860-luvulta ensimmäisen aseman ajalta, tosin osin muuttuneina Sanomalehti Hämäläinen uutisoi maaliskuussa 1861: -Paraikaa lasketaan perustusta waunuliiteriin asemapäällikön tarpeeksi ja wastapäin on wielä rautatiewaunuin säilyhuone sekä tavaramakasiini rakennettaviksi. Rautatiewaunuin säilyhuone, joka alkuaan harkittiin rakentaa kivestä on nyt päätetty puusta tehtäväksi.

Rakennusten välillä sijainnut kääntöpöytä on todennäköisesti täytetty maalla. Kuva: 1900-30 luvuilla kuvanneen Enok Rytkösen postikortissa näkyvät vaunuliiterin alkuperäiset räystäskoristeet,vaunuvajan erottaminen aidalla erilliseksi alueeksi veturitallin ja edustavalla näkyvän käymälän kanssa.

Piirustukset: Eivät säilyneet. Hyvinkään asemalla on sijainnut samantyyppinen puurakenteinen vaunuvaja.



Vaunuliiteri (wangskjul) on piirretty Helsinki-Hämeenlinnan radan rataprofiilikarttaan, jossa jokaisesta asemasta on esitetty piirros julkisivusta ja alueesta. Vaunuliiteri sijaitsee veturitallia vastapäätä kääntöpöydän jäädessä rakennusten väliin.

Nykytila: Varasto. Toiminut vapaapalokunnan tilana. Pitkä harjakattoinen vaunuvaja on lautaverhoiltu ja rankarakenteinen. Perustus on tehty luonnonkivelle. Tila on jaettu kahteen osaan, toinen vaunuille päädyn korkeiden ovien kautta ja toinen varastoksi. Pohjoispäädyssä tilassa on maalattia, varastopäädyssä lautalattia. Radan puolella sijaitsevat sivuovet. Rakennuksen erityisin piirre ovat luukut pitkillä sivuilla. Katto on mustaksi maalattu konesaumattu peltikate.

Säilyneisyys: Rakenne ja yksityiskohdat säilyneet.

Muutokset: Vaunuvajaa on muutettu ja korjattu useampaan otteeseen. Alkuperäiset yksityiskohdat, kuten puuleikkauskoristeet räystäiden alla, ovat säilyneet osittain. Rakennuksen molemmissa päissä on koristeena kahdeksansakarainen tähtikuvio, johon on asemapäädyssä lisätty ritilä. Rakennus on maalattu 2010-luvulla ja kattoa ja rankarakennetta on korjattu eteläpäädyssä radanpuolella. Uusi kate on 2000-luvulta. Maalaustyön yhteydessä VR:n puuseppä Ikonen Hyvinkäältä uusi tähtikoristeen pohjoispäätyyn vanhan mukaan. Todennäköisesti alkuperäiset, puutapein kootut ikkunat löytyivät säästettyinä rakennuksen kattotuolien päältä. Ikkunoiden tilalle luukut, kattomateriaali muutettu, mahdollisesti myös väri. Radan puolen julkisivussa useita muutoksia, luukkuja, oviaukot, teknisiä laitteita lisätty ja poistettu.

Arvoluokka: luokka I

Muutoksensietokyky: Ei kestä muutoksia julkisivuissa.

Vaunuliiteri 2017.

1958 vaunuliiterin julkisivuissa ikkunat on korvattu luukuilla. 1964 vaunuvajan laidalle tuli vielä raide ja kääntöpöytä oli käytössä. Suomen Rautatiemuseon arkisto

1964 Vaunuvajan laidalle tuli vielä raide ja kääntöpöytä oli käytössä. Suomen Rautatiemuseon arkisto.

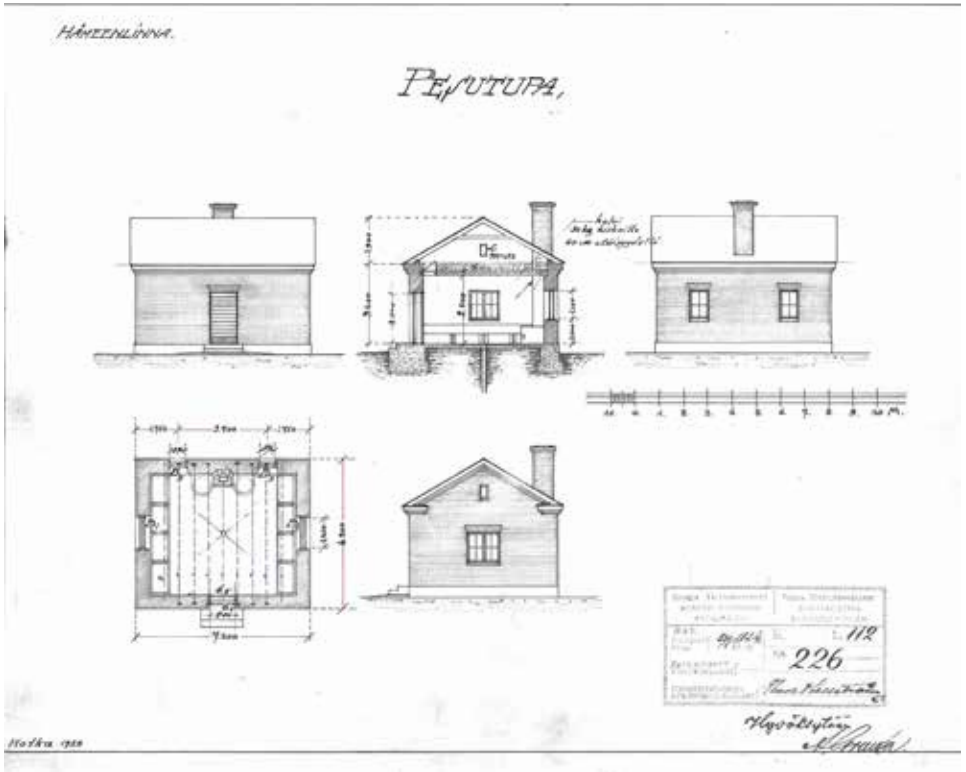
Vaunuvajaa on korjattu 2000-luvulla. Tila on varastona.

Sauna- ja pesutuparakennus

Rakennus suunniteltiin ensin pesutuvaksi. Piirustukset on piirretty vuonna 1924. Punatiilinen pohjaltaan 6,2 x 7,2, m yksikerroksinen harjakattoinen rakennus on Thure Hellströmin signeeraama, A. Grunérin hyväksymä. Alkuperäisten piirustusten mukaan tila oli yhtä tilaa piipun sijaitessa pitkällä sivulla. Yläpohjassa on käytetty tukirakenteena ratakiskoja, kuten rautatierakentamisessa oli tavallista.

Rakennus on muutettu saunaksi vuonna 1944 Suunnittelija J.V. Ungern työskenteli rautatiehallituksen rakennusosaston -arkkitehtina 1925-1956 ja työskenteli Thure Hellströmin kanssa. Tila jaettiin tällöin pukuhuoneeseen, löylyhuoneeseen ja pesuhuoneeseen, jonka käyttöä jatkettiin edelleen pesutupana. Kiuasta varten muurattiin uusi piippu keskelle rakennusta, asemanpuolen päädyn ikkuna suljettiin ja sisäänkäynnin viereen puhkaistiin uusi ikkuna pukuhuoneelle. Asukashaastattelun mukaan rakennuksen aseman asukkaat käyttivät saunaa vielä vuonna 2009, jonka jälkeen rakennus on toiminut varastona ja siinä todettiin kosteusongelmia, jonka vuoksi rakennus on ollut käyttämättä.

Pesula- ja saunarakennus rakennettiin osaksi huoltorakennusten rakennusriviä, joka näkyy vielä vuoden 1984 asemapiirroksessa asemapalon korjaussuunnitelmissa. .Muut rakennukset on todennäköisesti purettu alikulkujen rakentamisen aikaan 1990-vuvulla. Sauna on kuulunut asema-alueen talousrakennusten yksityisemmän luonteiseen osaan ja sen ympärillä on edelleen runsaasti pensaita.



1924, 1928 Piirros: VR:n kuva-arkisto

2017 saunan julkisivut

Piirustukset: 23.8.1924 Piirustus Thure Hellströmin allekirjoittama. Hyväksyjä Valtion konstruktiivisen rataosaston johtaja A. Grunér. Suomen Valtiorautatiet, Konstruktiivinen rataosasto. Piirroksessa myös merkintä Kotka 1928. VR:n arkisto. 6.7. 1944, hyväksytty 4.12.1944 Sauna, muutospiirustus 1:100. Piirt. AGL, hyväksynyt J. Ungern. Valtion Rautatiet, Ratateknillinen toimisto, huonerakennusjaosto. VR:n arkisto.

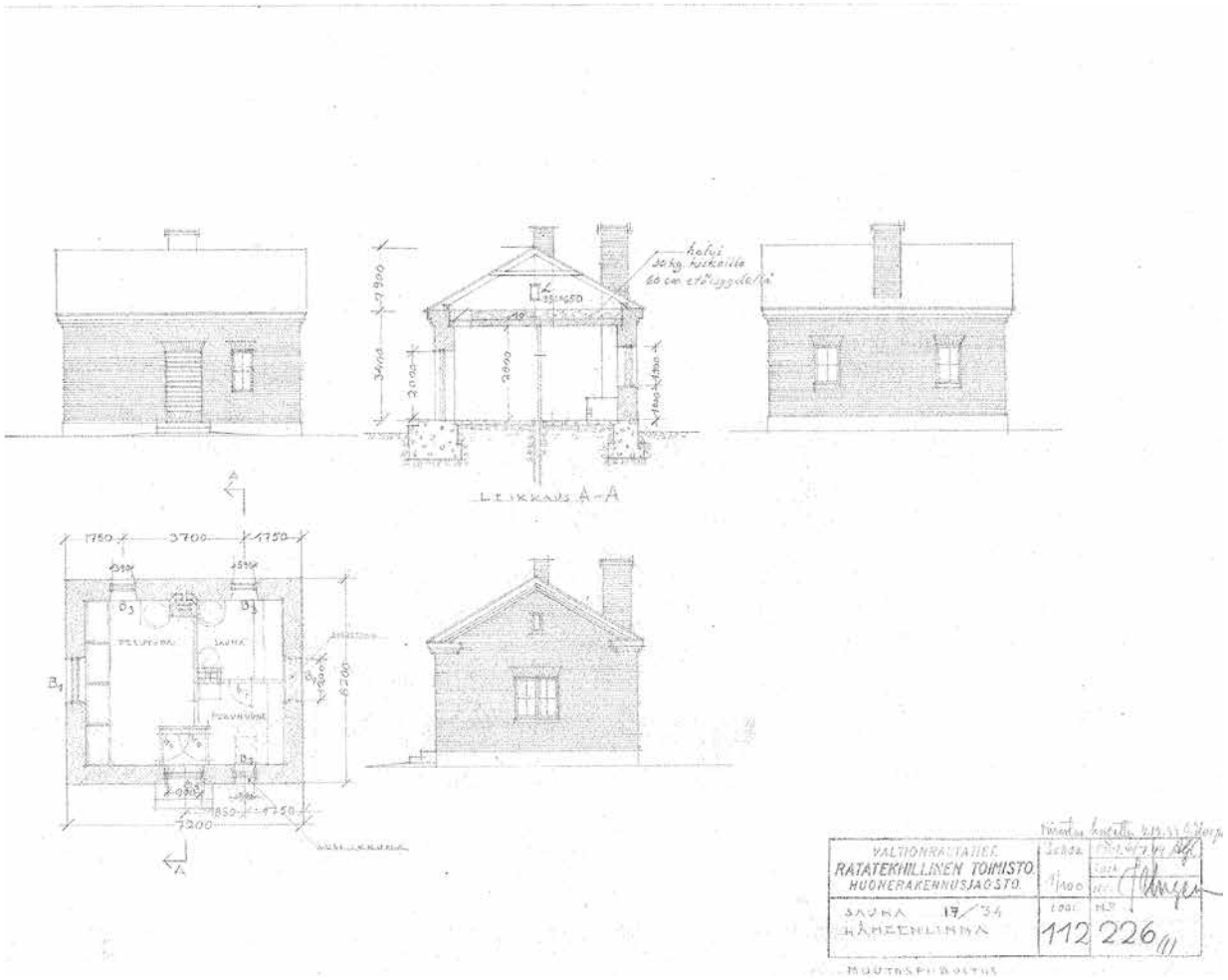
Nykytila: Jätevarasto. Sisätila rapattu ja maalattu, betonilattiassa kulunut maalipinta. Loisteputkivalaisimet. Sisätiloista on purettu väliseinät ja tilan keskellä oleva piippu on levytetty.

Säilyneisyys: Julkisivut ovat säilyneet 1940-luvun asussa lukuun ottamatta ikkunoita ja vanhaan asuun sovitettua tiilikatetta.

Muutokset: Tilan jakaminen ja saunan lisääminen 1944. Muutostyön yhteydessä rakennettu uusi piippu. Varastokäyttöön 2009, jolloin todennäköisesti purettu saunarakenteet. 2000-luvulla lisätty teräsritiläluiska sisäänkäyntiin. Piipunhatut ja tikkaat uusittu 2000-luvulla. 2017 jätetilaksi ja kate uusittiin käyttäen 1984 kattoremontista säilyneitä tiiliä toukokuussa 2017. Ikkunat vaihdettiin keväällä metalliritilöihin ilkivallan ja rakennuksen tuuletuksen takia, mutta ikkunat palautettiin elokuussa 2017 osana suojellun rakennuksen julkisivuja.

Arvoluokka: luokka III-

Muutoksensietokyky: Kattomuoto ja julkisivut eivät kestä muutoksia. Rakennuksen säilymisen kannalta tehdyt muutokset, kate, piipunhatut, tikkaat on tehty sovittaen eivätkä vähennä rakennuksen arvoa. Sisätilalla ei erityisarvoa. Soveltuu nykyiseen käyttöönsä talousrakennuksena hyvin.



1944 Piirros: VR:n kuva-arkisto

Muutokset: Tilan jakaminen ja saunan lisääminen 1944. Muutostyön yhteydessä rakennettu uusi piippu. Varastokäyttöön 2009, jolloin todennäköisesti purettu saunarakenteet. 2000-luvulla lisätty teräsritiläluiska sisäänkäyntiin. Piipunhatut ja tikkaat uusittu 2000-luvulla. 2017 jätetilaksi ja kate uusittiin käyttäen 1984 kattoremontista säilyneitä tiiliä toukokuussa 2017. Ikkunat vaihdettiin keväällä metalliritilöihin ilkivallan ja rakennuksen tuuletuksen takia, mutta ikkunat palautettiin elokuussa 2017 osana suojellun rakennuksen julkisivuja.

Arvoluokka: luokka III

Muutoksensietokyky: Kattomuoto ja julkisivut eivät kestä muutoksia. Rakennuksen säilymisen kannalta tehdyt muutokset, kate, piipunhatut, tikkaat on tehty sovittaen eivätkä vähennä rakennuksen arvoa. Sisätilalla ei muutettuna ole jäljellä erityisarvoa. Soveltuu käyttöön talousrakennuksena .

2017 sauna jätetilana.

2017 sauna on ainoa jäljellä oleva osa
vanhaa rakennusriviä.

Yhteenveto, arviointi ja suositukset

Rataverkko rakensi, yhdisti ja muutti Suomen. Ensimmäinen yhteys, Helsinki-Hämeenlinna, valmistui 1862 ja Riihimäki-Pietari 1870 ja itsenäistymisen aikaan rataverkko ulottui koko maahan. Suomen suurruhtinaskunta yhdistettiin radoin Venäjän keisarikuntaan, rataverkko yhdisti myös rannikon ja sisävesistöt. Rautatien parhaimmillaan 500 asemaa, pysäkkiä ja laituria toi ja vei ihmisiä, tavaroita ja aatteita. Rautatie ja sadat pysähdyspaikat ovat vetäneet puoleensa teollisuutta, asutusta sekä sotajoukkoja ja -toimia.

Rautateiden rakentamiseksi kehittyi suuri, koko Suomeen levittäytynyt organisaatio, joka suunnitteli ja rakennutti asemien rakennukset, yhdyskunnat ja puistot. Ensimmäinen suunnittelija, Edelfelt oli lääninarkkitehti ja myöhemmin intendenttikonttorin esimies. Satojen asemien ja pysäkkien rakentamiseen oli 1800-luvun loppupuolella omat rakennussuunnittelijat, arkkitehdit, tyyppipiirustukset, puutarhurit sekä konepajat, puusepänverstaat ja keskuspuutarhat. Asemien rakennuskantaa korjattiin ja täydennettiin ammattitaitoisesti ja asemien keskeiset osat, julkisivut ja aulat ovat säilyneet alkuperäistä vastaavissa asuissa. Hämeenlinnan aseman 1930- ja 1960-luvun laajennukset ja 1980-luvun palokorjaus ovat hyvä esimerkki ammattitaidosta ja huolellisuudesta. Tämä kulttuuri alkoi muuttua 1960-luvulta alkaen. Laajeneminen päättyy, alkaa supistuminen ja keskittyminen. Rautatiet ovat asteittain vähentäneet sivutoimintojaan. Henkilökunta, mm. puutarhurit ja puusepät ovat saaneet väistyä, tilat ja puistot ovat siirtyneet suurelta osin yksityisten tai kuntien omistukseen. Aikaisemmin yhtenäisesti suunnitellulla, rakennetulla ja hoidetulla asema-alueella on nyt useita omistajia ja toimijoita. Rautateiden viimeinen yliarkkitehti jää eläkkeelle vuoden 2017 lopussa, silloin katkeaa 1800-luvun jälkipuoliskolla alkanut ja kehittynyt rautateiden oma rakennussuunnittelu.

Hämeenlinnassa rautatieasema on kasvanut ja tuottanut kerrostumia 160 vuotta. Se on osa Hämeenlinnan, mutta myös suomalaisten historiaa. Hämeenlinnan asema oli Suomen ensimmäinen pääteasema ja 1918 taistelupaikka.

1918 suunniteltu Hämeenlinnan toinen asemarakennus on säilynyt julkisivuiltaan alkuperäisenä, huonejako ja keskeiset tilat ovat säilyneet kohtuullisesti, vaikka tilojen alkuperäinen käyttö on muuttunut ja vähentynyt merkittävästi. Muutoksista huolimatta tilat huokuvat historiaa ja ovat edelleen palautettavissa alkuperäisempään asuun ja huonejakoon. Historian aikana rakennus on nähnyt sääty-yhteiskunnan, maailmansodan, teollisuuden, elintason ja teknisen nousun, automatisoinnin ja pendelöinnin. Hienoista kaupunkisuunnitelmista huolimatta muutos Hätilän virkatalon viljelymaisemasta kaupunkitilaksi on ollut hidas ja jatkuu edelleen. Asema on ollut ympäristön sydän 150 vuotta. Junat, tavarat ja ihmiset kulkevat edelleen, vaikka asemien ja rakennusten määrä, merkitys ja käyttö on supistunut on niiden kertoma tarina ja sen jättämät jäljet suuri osa rakennettua kulttuuriperintöämme. Hämeenlinnan asemarakennuksella on historiallisia, maisemahistoriallisia ja arkkitehtonisia arvoja.

1946 Asema matkailujulkaisussa Hämeenlinna-Aulanko. HKA.

Asema-alueen ja kaupunkirakentamisen kerrostumat

Hämeenlinnan asema-alue ja sen monumentaalinen asemarakennus valmistuivat 1862 Vanajan pitäjän, Hätilän virkatalon peltojen reunaan, osaksi avaraa Vanajaveden laaksomaisemaa. Radan todellinen päätepiste oli muutaman satametriä pidemmällä, Vanajaveden rannassa, johon aseman yhteydessä rakennettiin Sairion satama, joka toteutti radan tavoitteen yhdistää sisävesistöt ja rannikko. Kolmikerroksinen, tornilla varustettu tiilinen asemarakennus seurasi ja vahvisti 1200-luvun perustetun Hämeen linnan sekä 1700-luvulla läänin pääkaupungin vanhaa sijoittumisperiaatetta vesi- ja maaliikenteen solmukohdassa. Hämeenlinnan kaupunki jäi vielä tällöin rantapeltojen ja Vanajaveden taakse, joskin kaupungin ja valtakunnan pääteihin kuuluva historiallinen Viipurintie leikkasi asema-aluetta. Sairion sataman ohella vähäisen asemakylän, armeijan varikon ja höyrysahan kylkeensä 1800-luvulla saanut asema-alue saatiin liitettyä kaupunkiin vasta 1910-luvulla ja silloinkin pakkolunastuksen kautta. Ratapihan itäpuoli tuli osaksi kaupunkia vasta 1948.

Suomen itsenäistymisen ja sitä seuranneen sisällissodan tuhojen vuoksi Hämeenlinnan asema-alue, asemarakennus ja puisto uudistuivat osana Kiistalan ensimmäistä asemakaavaa. Uusi asemarakennus valmistui vanhalle paikalle 1921 arkkitehti Thure Hellströmin suunnitelmien pohjalta. Kiistala ja nykyinen asemapuisto ja -aukio toteutuivat lähinnä vasta sotien jälkeen.

Toisen luokan asemia edustavan Hämeenlinnan asemarakenuksen pohjana käytettiin Hellströmin laatimia ja juuri valmistuneiden Koiviston ja Raudun aseman piirustuksia. Hämeenlinnaan laadittiin omat julkisivu-, leikkaus- ja pohjapiirustukset sekä lukuisa määrä detaljipiirustuksia. Rakennuksen tyylipiirteet, klassismiin ja barokkiin viittaava 1910-luvun historismi oli myös tällöin ajankohtainen.

Asemarakennus valmistui nopeasti, ollen käytössä jo 1921. Muuten asema-alueen ja Kiistalan kaavan toteutuminen kesti vuosikymmeniä. Peltomaiseman jälkeen aseman ympäristöä leimasivat pitkään pistoraiteet, armeijan varikkotoiminta ja teollisuus, asuinrakentaminen oli vähäistä aina 1950-luvulle saakka ja osin Kiistalan kaupungistuminen on vasta alkamassa kun entinen Mensan tehdas muuttuu seuraavina vuosina asuinalueeksi. Aseman pohjoispuolelle kasvoi rautatien alkuaikona saha- ja asemakylä Hätilän puolelle.

Kulttuurihistorialliset arvot

Asema ja sen puisto kuuluvat Hämeenlinnan kaupungin kasvun ja kehityksen historiaan. Punatiiliset asemarakennukset 1862 ja nykyinen 1921 ovat alueen historian kannalta keskeisiä rakennuksia. Asema-alue sijoittuu sen ympärille syntyneiden Asemantaan ja Kiistalan kaupunginosien rajapintaan, asema-alueen ja ympäristön monipuolinen ja -polvinen historia ja historialliset kerrokset ovat selkeästi nähtävissä aseman ympäristössä puistona, rakennuksina ja katutiloina. Edelleen aseman ympäristössä on nähtävissä pienasutuksen, kaupunkirakentamisen ja teollisuuden muovaama ympäristö. Rautatien ohella asemaympäristön historiallisia, näkyviä elementtejä, johon asemarakennus ja –alue kiinnittyvät ovat Vanajavesi, 1800-luvulta ovat Venäjän armeijan viljamakasiini, Hätilän puolen puutaloasutus (Asemantaka) sekä Keinusaaren Hämeenlinnan verkatehdas. Asema-alueen vanhimmasta, 1800-luvun kerrostumasta on säilynyt parhaiten puinen vaunuvaja ja Pitkäpuisto.

1900-luvun alun asema-alueen ja ympäristön uudistumista edustavat asemalla asemarakennus, sauna, ratamestarin talo ja asema-aukio sekä ympäristössä Kiistalan asemakaava, Kiistalan ensimmäiset puutalot ja matkustajakoti Vanaja, Mensan tehdas ja piippu sekä Viipurintien rautatiesilta. Kiistalan ensimmäisen kaavan ainoa kokonainen asuinkortteli, umpikortteliksi suunniteltu kortteli sekä Asemankadun varsi toteuivat vasta 1950-luvulla, jolloin asema-aukio saa myös nykyisen muotonsa.

Kiistalan, aseman ympäristön nyt toteutuva uudistuminen alkoi 1980-luvulla teollisuustonteille rakennetulla, historiaa lainailevalla Hotelli Vaakunalla, samaan aikakautta edustavat rautatieaseman tunnelit ja lipunmyynnin sisustus.

Säilyneisyys

Miksi tietyillä elementeillä ja ominaispiirteillä on erityistä yhteiskunnallista merkitystä?

Asema-alue ja asemarakennus ovat edelleen muutoksista huolimatta, 155 vuotta perustamisen jälkeen edelleen julkisessa, alkuperäisessä liikenteen käytössä. Asema on edelleen lähdön tai saapumisen paikka, portti kaupunkiin. Vaikka sisätiloista on poistunut jo sotien jälkeen pääosa rakennuksen alkuperäisistä, rautatien toiminnoista ja osin asemalaitureille tuleva liikennevirta ohittaa asemarakennuksen tunnelin kautta. Vaikka puistot ovat rajautuneet enemmän autoliikenteen ja parkkialueiden välitiloiksi, on niillä historiallista arvoa osana asema-aluetta ja yhdistävänä elementtinä rakennuksille. Asema-alueen säilyneet rakennukset, asemarakennus (1921), vaunuvaja (1862), veturitalli (1860-/1930-l) tavaramakasiini- ja toimisto (1860-/1960-l), sauna (1924), ratamestarin asunto (1928), tavara-asema (1957) ja ratapihan alikulkutunnelit (1999) edustavat eri kerrostumia.

Käyttötavaltaan muuttuneet ja nykypäivää palvelevat rakennukset kantavat tarinaa, joka alkaa 1860-luvulla ja uudistuu 1920-luvulla tullessaan osaksi kaupunkia. Viimeisin murros ja muutos alkaa sotien jälkeen, jonka seurauksena asema muuttuu 2000-luvun vaihteessa läpikulkutilaksi ja osin jopa aseman liikennevirrasta sivuun. Sama kehityskuva, 1800-, 1920-l, 1950-l ja 2000-luvun kerrostumat näkyvät myös radan ympäristössä, Kiistalan ja Asemantaan kaupunginosassa. Mensan tehdasalueen ja armeijan varikon muuttuessa 2020-luvulla kaupunkitilaksi, on asemarakennus ja sen ympäristö keskeinen osa myös uudistuvaa kaupunkirakennetta.

Asemarakennus on säilyttänyt julkisivussaan hyvin 1910-luvun historismin, jossa vahvimpana piirteinä on rakennuksen barokkiin liittyvät piirteet. Tyylisuuntana Jugendin ja funktionalismin väliin jäävä aikakausi on lyhyt ja Hämeenlinnan asema onkin yksi harvoja aikansa edustajia. Rakennus on julkisivuiltaan hyvin säilynyt, näkyviä muutoksia on tapahtunut lähinnä ulko-ovissa.

Aseman makasiinisiiven 1930- ja 1960 laajennukset on toteutettu alkuperäistä julkisivujäsentelyä noudattaen. Samoin pohjoispään asuin- ja ravintolatiloja 1984 vaurioitaneen tulipalon julkisivukorjaukset noudattavat alkuperäistä julkisivujäsentelyä ja detaljointia.

Rakennuksen edelleen nähtävissä olevan huonejaon historiallisuus on merkittävä piirre. Thure Hellströmin vuosina 1918-1919 suunnitteleman ja vuonna 1921 valmistuneen aseman ulkoasussa ja sisätiloissa oli paljon viittauksia vanhempaan C. A. Edefeltin käyttämiin tyylipiirteisiin.

Vanhaa ja hierarkista sääty-yhteiskuntaa edustivat toisen ja kolmannen luokan ravintolat ja odotushuoneet ja naisten huoneet sekä asemapäälikön suuri huoneisto, jotka samat jotka esiintyivät jo Edefeltin asemarakennuksessa. Huolimatta historoivista piireteistä, rakennus itsessään oli ajan varustukseltaan moderni, rakennukseen tulivat vesi- ja viemärijohdot, puhelin, sähköt, keskuslämmitys ja sisä wc:t.

Ravintoloiden hierarkiasta luovutaan asemilla rautateillä 1920- ja 30-luvulla. Hämeenlinnan aseman sisätilojen muutokset alkavat sotien jälkeen, jolloin asema-alueen kukoistus ja käyttö saavuuttavat huippunsa ja kääntyvät hitaaseen laskuun. Pääosa toiminnallisista ja rakenteellisista muutoksista tehdään vuosina 1953-1967. Aukotusta on muutettu ja huonetiloja piennenetty väliseinillä. Sotien jälkeen ja sitä seuranneen pulavuosien jälkeen alkaneet tilamuutokset olivat seurauksia toiminnan tehostamisesta, yhteiskunnan tasa-arvoistumisesta, hallinnon kasvusta, elintason noususta, tekniikan kehityksestä ja etujärjestöjen vahvistumisesta.

Rautatieliikenne oli murroksessa autoliikenteen kasvaessa voimakkaasti 1960-luvulta alkaen. Asemarakennuksessa yhteiskunnallinen muutos näkyi kaikissa huonetiloissa. Tiloihin tuli lisää toimistohuoneita, sosiaalitiloja ja wc: tiloja. Asemapäälikön asuntoa pienennettiin ja hänen keskeisellä paikalla olevan toimiston valtasi junanlähettäjä. Eri luokkien ravintolatilat yhdistettiin ja sisustus uudistettiin. Toiminnallisuus korvasi vanhan hierarkian. Muutokset on toteutettu muutosajan materiaalein.

Asemien ja puistojen käytön huippu saavutetaan sotien jälkeen. 1950-luvun jälkipuoliskolla alkavat tilojen uudelleen järjestelyt ja muutokset. Alkuperäiset matkatavaroihin, tavaraliikenteeseen ja lipunmyyntiin liittyvät toiminnot väistyvät tai siirtyvät ja tilalle tulee toimisto- ja sosiaalitiloja. Ravintolatilat yhdistyvät ja muuttuvat

kahvioksi. Rautateiden toiminnot väistyvät vähitellen. Vuonna 2017 rautatiellä on asemarakennuksessa lähinnä makasiiniin rakennettuja sosiaalitiloja sekä rautatieliikenteen liittyvä reletila makasiinin päädyssä. Lipunmyynnistä asemalla vastaavat automaattit keskushallissa ja ulkona.

Asemarakennus: Aseman punatiiliset julkisivut ovat säilyneet hyvin Thure Hellströmin 1918 suunnittelemassa asussa, laajennukset noudattavat makasiinin alkuperäistä julkisivujäsentelyä ja aukotusta. Alkuperäinen ikkunamalli on säilynyt, ulko-ovissa on eri-ikäisiä ja alkuperäisestä poikkeavia ovia. Rakennusta on muokattu sisätilojen osalta 1950-, 1960-, 1970-, 1980-l, 1990-l ja 2000-luvulla. Muutokset ovat lähinnä huonejaon ja aukotuksen muutoksia. Parhaiten on säilynyt alkuperäisasussa keskushalli. Myöhemmistä muutoksista lipunmyynnin odotustila edustaa korkeatasoista ja yhtenäistä suunniittelua. Odotustilan sisustus edustaa rautatietunnelin sisustuksen ohella hyvin ajan materiaaleilla ja väreillä leikkivää suunnittelua. Alkuperäisessä käytössä ovat säilyneet asuin- ja ravintolatilat sekä keskuhallin odotustilat. Muuttuneessa käytössä on säilynyt vanhin makasiiniosa. Uudempi makasiinitila, pikatavaramakasiinin odotustila, kolme toimistohuonetta, matkatavaroiden vastaanotto ja lipunmyynnin odotustila, ovat muokattuja, niitä on jaettu pienemmiksi ja huoneiden aukotusta on muutettu.

Saunarakennus ja vaunuliiteri: Julkisivut ovat säilyneet alkuperäisessä asussa. Vaunuvajan ikkunoissa umpiluukut, alkuperäiset ikkunat ovat kattotuolien päällä. Rakennusten sisätilat ovat muokatut, saunarakennus muutettu 2017 jätepisteeksi.

Suositukset

Aseman keskushalli on suositeltavaa suojella ja huomioida tärkeimmät tilasarjat. Tilojen tulevassa käytössä tulee huomioida huonetilojen alkuperäinen käyttötapa ja toiminnallinen yhteys. Tiloihin tulisi löytää käyttöä, joka tukisi ja palauttaisi alkuperäistä huonejakoa. Erityisesti I ja II luokkaan luokitellut tilat ja niiden väliset yhteydet tulisi huomioida tulevassa käytössä. Ravintolan osalta 1960-luvulla salien välillä avatun yhteyden palauttaminen toisi tilaan väljyyttä.

Asemarakennuksen muutos- ja kunnostyössä tulee käyttää alkuperäisiä materiaaleja ja värejä.Alkuperäinen ja lipunmyynnin osalta 1990-luvun kiinteä sisustus tulisi säilyttää. Irtainta kalustoa edustavat odotustilojen pitkät penkit, joita on säilynyt rakennuksessa eri tyyppejä.

Hyvin säilyneet julkisivut tulisi säilyttää alkuperäistä vastaavassa asussa, tarvittaessa poistettuja oviaukkoja on mahdollista palauttaa. Rakennuksen hallitseva asema rautatien ja historillisen aukion (1940-l) ja puiston (1800-l) yhteydessä tulee säilyttää. Yhteyttä voisi jopa palauttaa, nyt aseman julkisivuja hallitsee vahvasti asfalttipihat, puisto on jäänyt pääosin erilliseksi rakenteeksi.

Aukio on kasvanut makasiinin suunnassa, aseman, puiston ja aukion rajausta voisi harkita siten, että vanhin asemarakennus (1918) rajautuisi omaksi kokonaisuudekseen ja kerrostumat 1930- ja 1960-luku omikseen. Julkisivuja ja niiden jäsentelyä ei saa peittää mm. ikkunateippaukset tulisi poistaa. Julkisivujen kunnostustöissä tulee huomioida alkuperäinen jäsentely, kunnostustöissä on käytettävä alkuperäistä tai vastaavia työtapoja, materiaaleja ja värejä.

Jatkossa uudet ulko-ovet tulisi tehdä alkuperäisen mallin mukaan. Sisätilojen väritys vaihtelee. Piirustuksista ei selvinnyt alkuperäinen väritys. Aikakauden, 1910- ja 1920-luvun värimaailma oli selkeä ja vaalea, käsittäen lähinnä maalattuja pintoja, todennäköisesti tiloissa ollut ei ollut tapetteja. Jatkossa seinien alkuperäinen väritys olisi hyvä selvittää.

Jatkossa muutoksien tulisi noudattaa samaa tapaa, jolloin tilat ovat aina palautettavissa alkuperäiseen muotoon. Kerrostumat ovat osa rakennuksen historiaa mm. hallin laakaovet ja ravintoloiden välinen aukko ja lipunmyynnin kalusteet ovat oma muutosajasta kertova kerrostumansa. Tilat olivat selkeitä ja ne oli jaettu yleisö- ja henkilökunnan tiloihin, rajapinnan muodostivat erikokoiset palvelutiskit tilojen välisissä seinissä. Historialliset piirteet tulee hyödyntää suunniteltaessa rakennuksen tulevaa käyttöä.

Vaunuvaja 1862: Hämeenlinnan 1860-luvun asema-alue. Ainoa vanhasta asema-alueesta säilynyt puurakennus, muodostaa toiminnallisen kokonaisuuden veturitallin kanssa. Alkuperäinen väritys tulisi selvittää ja alkuperäisten ikkunoiden palauttamista tulee harkita. Ratayhteys ja kääntöpöytä tulisi palauttaa edes visuaalisena viitteenä, kiveys tms. Yhteinen, tiloihin sopiva käyttötapa veturitallin kanssa.

Sauna 1924: Aseman 1920-luvun rakennuskerrostumaa, liittyy asema-alueen uudisrakennusvaiheeseen. Aseman talouspiha sijaitsi jo ensimmäisen aseman aikana saunan ympäristössä. Historiallisen talouspihan viimeinen rakennus Ilmentää paikan käyttöhistoriaa. Julkisivut ja rakennuksen asema säilytettävä.

Vahvuudet:

- tunnettavuus
- liikenne ja palvelut säilyneet
- 1910-luvun arkkitehtuuri ja huonejako säilyneet
- julkisivumuutokset ovat tehty rakennuksen ominaispiirteitä kunnioittaen
- sisätiloissa muutokset, niiden materiaalit ja värit noudattavat muutosajan henkeä
- kevyet muutokset mahdollista purkaa helposti

Suosituksia:

- keskushallin suojelu
- kiinteän sisustuksen säilyttäminen
- tilasarjojen ja aukkojen palauttaminen
- väritutkimus ennen muutoksia

ARVOT TIIVISTELMÄ

HISTORIALLISET

KOLME VALTAKUNNALLISESTI
EDUSTAVAA ASEMAA:

HÄMEENLINNA:
LÄÄNIN PÄÄKAUPUNKI
PÄÄRADAN 1. PÄÄTEASEMA
LIIKENNEYHTEYKSIEN SOLMUKOHTA
SISÄVESISATAMA

KOIVISTO:
SUOMENLAHDEN MERKITTÄVÄ SYVÄSATAMA

RAUTU:
VALTAKUNNAN RAJA-ASEMA

MAISEMA, KAUPUNKIKUVA

LIIKENNÖINTI JATKUU
JA KEHITTYY EDELLEEN

ASEMA KIISTALAN MAAMERKKI

RATA RAJANA

ASEMA AUKIO JULKINEN TILA JA
SOLMUKOHTA

PUISTOKUJA-AKSELIT

KANSALLISEN KAUPUNKIPUISTON
OMALEIMAINEN KERROSTUMA

NÄKYMÄ VESISTÖÖN, KIRKOLLE

ARKKITEHTONISET

EHEÄ PUNATIILIMASSA

SOVITETUT LAAJENNUKSET JA KORJAUKSET
1938,1965,1984

BAROKKIPIIRTEET

RIKAS TIILIDETALJOINTI

KAUPUNKIKUVALLISESTI ARVOKAS KATTOMUOTO

ALKUPERÄISIÄ YKSITYISKOHTIA:

- IKKUNAT, OVET, VALAISIMET, LYHDYT
- KESKUSHALLIN KASETTIKATTO JA LATTIA
- RADIAATTORIT
- KANTAVIEN SEINIEN ALKUPERÄISYYS
- HUONEKORKEUDET
- ASEMAPÄÄLLIKÖN ASUNTO
  IKKUNASYVENNYKSET

Lähteet, kirjallisuus ja arkistoaineisto

Kirjallisuus

Iltanen Jussi, Radan varrella,
Suomen rautatieliikennepaikat, Viro 2010

Junttila, Ulla-Kirsti Muuttuvat kadunkalusteet. Rakennuskirja Oy, Helsinki 1986.

Kunnallis-historiallinen kertomus Hämeenlinnan kaupungista, toim. Tyko Hagman, Hämeenlinna 1900.

Koskimies, Yrjö S. Hämeenlinnan kaupungin historia 1875-1944. Hämeenlinnan kaupungin historia IV. Hämeenlinna: Hämeenlinnan kaupunki 1966.

K.O. Lindeqvist, Hämeenlinnan kaupungin historia vuosina 1809-1875, III osa, Hämeenlinna 1930

Paavo Tynell ja Taito Oy. Toim. Marianne Aav ja Eeva Viljanen. Design museo, Helsinki 2005.

Rakennettu Häme,maakunnallisesti arvokas rakennusperintö, Hämeen liitto, Hämeenlinna 2003.

Suomen valtionrautatiet 1862-1912, historiallis-teknillis-talodellinen kertomus II, Helsinki 1916

Valanto Sirkka, Suomen rautatieasemat vuosina 1857-1920. Museovirasto, rakennushistorian osasto. Julkaisu 11/1982.

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

Valtionrautatiet 1912-1937. Osat 1 ja 2. Helsinki: Rautatiehallitus.

Valtionrautatiet 1937-1962. Helsinki: Rautatiehallitus.

Inventoinnit, painamattomat lähteet

Koski Katriina, Hätilän kulttuuriympäristöselvitys 2014, ProAgria Etelä-Suomi ry/Etelä-Suomen maa- ja kotitalousnaisten MKN Maisemapalvelut

Putkonen Lauri, Keinusaari II –alueen rakennushistoriaselvitys 2009, tilaaja Hämeenlinnan kaupunki, Yhdyskunta- ja ympäristöpalvelut

Putkonen Lauri, Mensan tehdaskiinteistö Hämeenlinnassa, Rakennushistoriallinen selviyts 2007, tilaaja Saarioinen Oy.

Arkkitehtitoimisto Schulman Oy, Manninen Markus, Schulman Sari, Aulangontie 1, Valtion pukutehdas, rakennushistoriaselvitys 2013

Arkistoaineisto:

VR:n arkisto, Helsinki
Hämeenlinnan asemarakennuksen pohja-leikkaus ja julkisivupiirustukset 1918 sekä aseman detaljipiirustuksia 1919, aseman muutospiirustuksia 1940-2006

Suomen Rautatiemuseo, Hyvinkää

Rautatie Matrikkeli 1904, A.E.Launio. Lyhykäisiä selityksiä rautatienasemista Suomessa
Wiborg: Östra Finlands tryckeri, s.24.

Rautatiehakemisto 1931, Tietoja rautatieasemista ja niiden lähipaikkakunnista. Kustannusosakeyhtiö Airut., Helsinki 1931, s.15-16.

Rautatiehakemisto. 1947, Liitteenä ohjeet viran- ja toimenhakijoille. Toim. V.O. Väätänen & L-J. Myllärinen. Sisämaan Kirjapaino, Pieksämäki 1947.

Rautatiehakemisto 1963. Liitteenä ohjeet viran- ja toimenhakijoille. V.R. Liikennevirkamiesyhdistys r.y. 1.osasto. Risteen Kirjapaino, Kokemäki 1963., s.40-41.

Hämeenlinnan kaupunki

Maanomistus asema-alueella 2017

Asema-alueen kantakartta

Kiistalan asemakaavat 1916, 1940, 1956, 1964, 1972, Hätilän rakennusjärjestys 1937, asemakaava 1948, 1984

Hämeenlinnan kaupunginmuseon kuva-arkisto. HKA.

Hotelli- ja Ravintolamuseon valokuva-arkisto

Historialliset kartat:

Hämeenlinnan asemakaava, Axel Magnus von Arbin 1778, HKA. http://lydia.hameenlinna.fi/items/show/309

Karta öfver jernvägen emellan Helsingfors och Tavastehus. Julkaistu painettuna: Helsingfors : (F. Liewendal), 1857. HKA: http://lydia.hameenlinna.fi/items/show/339

Lääninarkkitehti C. Albert Edelfeltin 1858 laatima Hämeenlinnan asemakaava, HKA.

Hämeenlinnan 1872 hyväksytty asemakaava, Läänin rakennuskonttorin konduktööri Georg Wileniushttp://lydia.hameenlinna.fi/items/show/339

Hämeenlinnan kaupunkikartta 1912, Maanmittari J.F. Sevón, Lydia, HKA

Hämeenlinnan asemakartta 1926, HKA.

Hämeenlinnan topografikartta 1946

Hämeenlinnan peruskartta 1961, MML

Tiluskartat:

Hätilä kaptens boställes egor 1868. KA.

Kartta Suomen valtiorautateille Hätilän sotilasvirkatalon maista luovutetuista tiluksista, J. Tarhanen 1898. Kiinteistötietojärjestelmä, MML.

Hätilän pakkolunastuksen kartta 1907, Kiinteistötietojärjestelmä, MML.

Tiluskartta Hätiän kapteenin yksinäissotilsavirkatalon kaikista tiluksista 1916, maanmittari John Sarlin, KA

HÄMEENLINNAN RAUTATIEASEMA - TAVASTEHUS JÄRNVÄGSTATION

Sijainti:	Hämeenlinna	Rakennusaika:	1918-21
Rakennuttaja:	Valtionrautatiet	Kaavatilanne:	Asemakaava
Arkkitehti:	T. Hellström	Suojelutilanne:	RKY, 1998 Rautatiesopimus, Asemakaava SR-10

VR GROUP