



# Kuopion konepaja

RAKENNUSHISTORIASelvitys

VR GROUP

**KUOPION KONEPAJAN RAKENNUSHISTORIASELVITYS  
2016**

Tilaaja: VR-Yhtymä Oy, Kiinteistöyksikkö  
Tekijä: Arkkitehtitoimisto Hannu Puurunen Oy  
Eeva Martikainen, Reijo Myllynen ja Hannu Puurunen  
Päiväys: 29.2.2016

Etukannen ja takakannen mustavalkoiset kuvat: Suomen Rautatiemuseo / O. Lehtonen

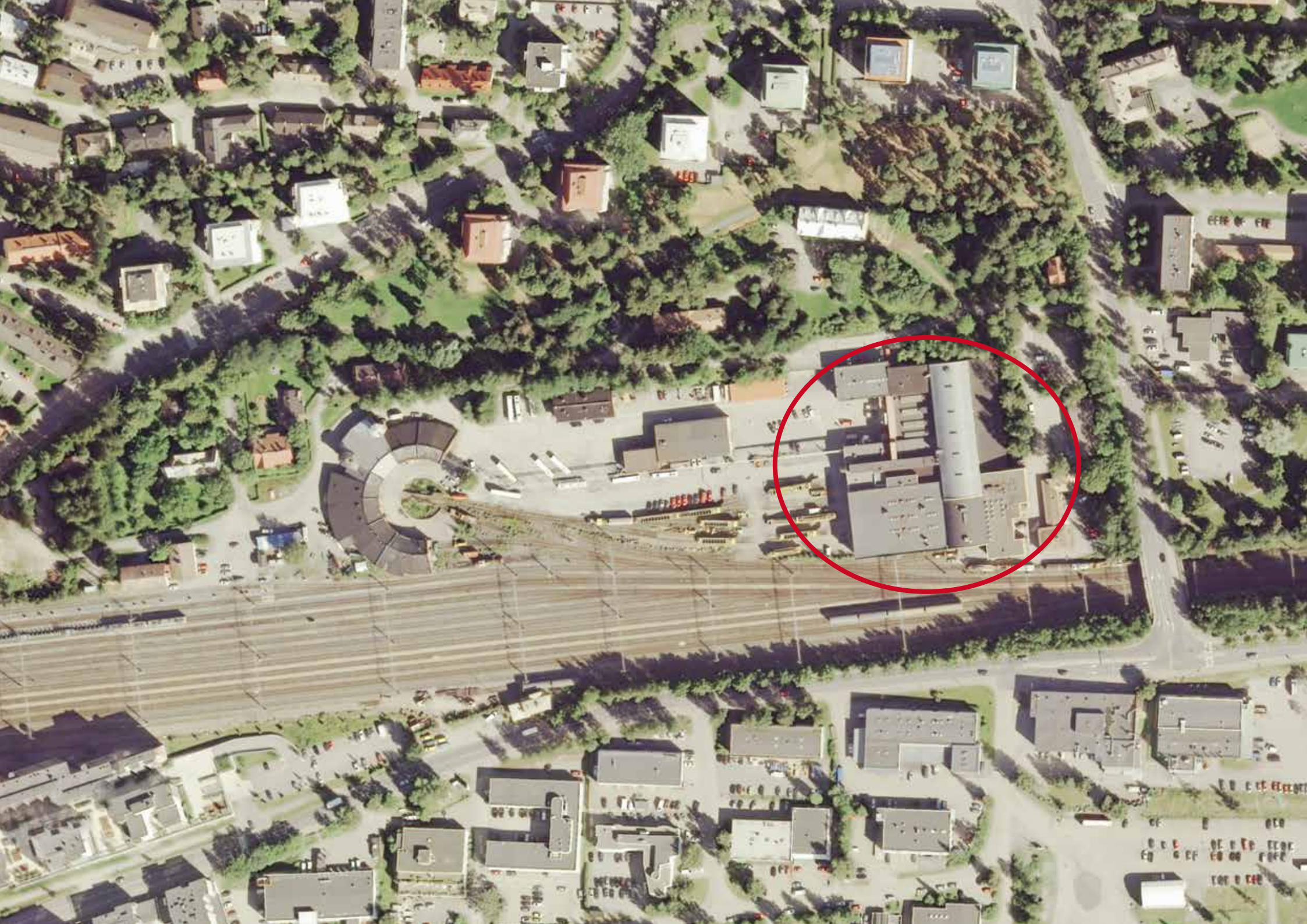
# Sisältö

|                                                     |     |
|-----------------------------------------------------|-----|
| Johdanto                                            | 5   |
| Selvityksen rakenne ja lähteet                      | 7   |
| Savon radan rakentaminen                            | 9   |
| Pysäyspaikan valinta                                | 11  |
| Ratapiha-alueen synty                               | 15  |
| Tiilinen konepajarakennus valmistuu vuonna 1932     | 21  |
| Konepajaa laajennetaan vuonna 1957                  | 43  |
| ”Laajennus 68”                                      | 63  |
| Varasto-, toimisto- ja väestönsuojarakennus, 1972   | 75  |
| Sosiaalitilojen laajennus vuonna 1979               | 85  |
| Päähallin laajennus ja työpaikkaruokala vuonna 1982 | 93  |
| Yhdyskäytävän rakentaminen, 1997                    | 107 |
| Ilmastointikonehuone, 2008                          | 110 |
| Muutoksia konepajan jälkeen                         | 111 |
| Kuopion konepajan suunnittelijat                    | 114 |
| 1. KERROS, ajoituskaavio                            | 116 |
| 2. KERROS, ajoituskaavio                            | 118 |
| 3. KERROS, ajoituskaavio                            | 120 |
| 4. KERROS, ajoituskaavio                            | 122 |
| Konepaja Kuopiossa: merkitys ja tila                | 125 |
| Lähteet                                             | 129 |



Kuopion konepajan henkilökunta kuvattuna viimeisen konepajalla korjatun höyryveturin edessä vuonna 1975. Vr3-mallin veturi tunnettiin kutsumanimellä ”Kukko” ja viimeinen korjattu oli no 752. Vr3-mallin veturi oli vaihtoveturi (V) ja raskasta sarjaa (r). Takana näkyy punatiilinen konepajarakennus. KKPY







# Johdanto

---

Valtionrautateiden Kuopion konepaja perustettiin juna-radan tullessa Kuopioon vuonna 1889. Konepaja oli yksi VR:n pääkonepajoista. Muita ovat historian aikana olleet Viipurin, Hyvinkään, Pasilan, Turun, Vaasan, Oulun ja Piek-sämäen konepajat. Rautatieverkostoa rakennettaessa ko-nepaja rakennettiin kunkin ratajakson päätepysäkille, ja kukin konepaja korjasi sen ratajakson kalustoa. Vähitellen konepajat erikoistuivat korjaamaan tiettyjä rautatieliiken-teen ajoneuvoja. Kuopion konepajalla korjattiin erityisesti höyryvetureita, myöhemmin moottorivetureita ja sittem-min tärkeä tehtävä oli ratatyökoneiden korjaus.

Tämän selvityksen kohteena on vuonna 1932 valmistunut konepajarakennus myöhempine laajennuksineen. Ensimmäinen hirsinen konepajarakennus oli valmistunut vuonna 1889, ja päätös uuden punatiilisen konepajan rakentami-sesta tehtiin 1920-luvulla.

Rautatieliikenne on vaikuttanut monin tavoin ja kattavasti Kuopion kaupungin historiaan. Suomen rautatieverkosto on tärkeä osa esimerkiksi asutus- ja teollisuushistoriaa. Tärkeänä osana rautateitä on niiden toimintoja palvelleet rakennukset. Vuonna 1998 solmitussa suojelusopimuk-sessa (Rautatiesopimus 1998) on listattu valtakunnallises-ti merkittävät rautateihin liittyvät rakennukset ja alueet. Kuopion konepajan rakennus ei kuulu listaukseen, vaikka se joissain tiedoissa listalla on ollut. Museoviraston laati-massa listauksessa valtakunnallisesti merkittävistä raken-netuista kulttuuriympäristöistä (RKY) konepaja on merkitty RKY alueelle, mutta ilman suojelumerkintää.

Tätä raporttia laadittaessa on käytetty DIVE-menetelmä-opasta soveltuvien osien. Selvitys koskee vain konepajan rakennusta tilaajan toiveiden mukaan. DIVE-menetelmän laajempi soveltaminen vaatisi koko alueen tutkimista sekä eri alojen asiantuntijoiden mukaan ottamista.

## Tärkeimmät rakennusvaiheet ja suunnittelijat

### 1932

Tiilinen konepaja  
- Jalmari Vesuri, Thure Hellström

### 1957

Koneistusosasto ja veturien pesuosasto  
- J.F., Jarl Ungern

### 1968

Veturinkorjauspajan laajennus  
- V. Väänänen, V.R. Rytöhonka

### 1972

Varasto- toimisto- ja väestönsuojasiipi  
- V. Väänänen, Olavi Lehtonen

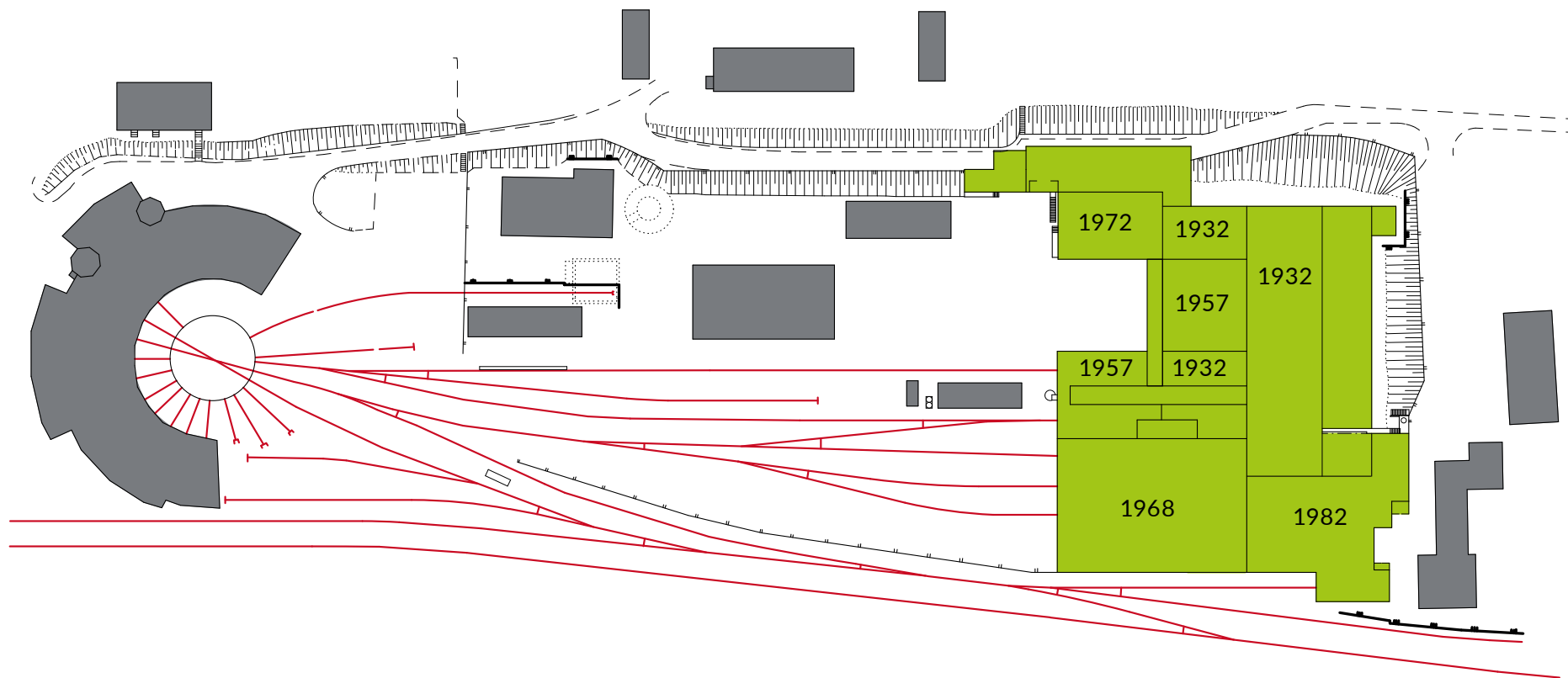
### 1979

Henkilökunnan sosiaalitoimien saneeraus ja laajennus  
- Lasse Kajander, Olavi Lehtonen

### 1982

Korjaushallin laajennus ja ruokala  
- Lasse Kajander, Olavi Lehtonen

Viereisellä sivulla ilmakehän kuva Kuopion konepaja-alueesta. Kesällä otetussa kuvassa näkyy hyvin myös alueen puusto, josta osa on hyvin vanhaa. Alun perin myös Kuopion rautatieasema sijaitsi tällä alueella, ja jokaiseen rautatieasemaan kuului yhtenäinen miljöö asemapiistoinen. Kone-paja on ympyröity kuvaan punaisella. Ortokuva © Maanmittauslaitos 2/2016



Konepajan sijainti nykyisellä ratapiha-alueella. Ratapiha-alueen olennainen osa on ratakiskot, joita pitkin rautatiekalustoa liikutetaan. Ratakiskojen sijainti on myös ratkaiseva tekijä siinä, miten rakennukset sijoittuvat toisiinsa nähden alueelle ja toisaalta myös rautatierakennusten arkkitehtuuriin. Hevosenkengän muotoinen veturitalli on tyypillinen rautatierakennus ja hyvä esimerkki siitä miten kiskot vaikuttavat rakennuksen muotoon ja kokoon. Konepajarakennuksen suunnittelussa tulee ottaa huomioon vaunujen ja vetureiden siirto sisään halliin ja niiden liikutteleminen korjaushallissa. Piirustukseen on merkitty konepajan tärkeimmät rakennusvaiheet valmistumisvuoden mukaan.



# Selvityksen rakenne ja lähteet

Konepajan rakennushistoria esitellään rakennusvaiheittain kronologisessa järjestyksessä vanhimmasta uudempaan, alkaen vuodesta 1932, jolloin tiilisen konepajarakennuksen ensimmäinen osa valmistui. Suuria laajennusosia konepajaan on valmistunut vuonna 1957, 1968, 1972 ja 1982. Tämän lisäksi rakennuksessa on tehty joitain pienempiä muutostöitä. Kukin rakennusvaihe esitellään vanhojen piirustuksien, valokuvien ja kunkin vaiheen tämänhetkinen tilanne valokuvien avulla. Rakennusvaiheiden jälkeen esitetään koottuna ajoituskaaviot kerroksittain. Raportin alussa kerrotaan Savon radan tulosta Kuopioon ja asema-alueen rakentamisesta, ja raportin päätteeksi esitetään yhteenveto konepajan historiallisesta ja nykyisestä merkityksestä.

Työskentelyä konepajalla on kuvattu kahdella erilaisella kaaviolla. Ensimmäinen kaavio kuvaa höyryveturiaikaa konepajalla ja se esitellään vuonna 1957 valmistuneen rakennusvaiheen yhteydessä (s. 48-49). Toinen kaavio kuvaa moottoriveturiaikaa ja se esitellään vuoden 1982 laajennusvaiheen yhteydessä (s. 96-97).

Selvitystyön yhteydessä on laadittu uusi huonenumerojärjestelmä, koska aiempia mahdollisesti olemassa olevia huonenumeroja ei ole ollut käytettävissä. Kuvateksteissä viitataan huonenumeroon (esimerkiksi 129-3) ja koko numerointi esitellään kerroskohtaisissa aikatasokaavioissa (s.114-121).

Selvitys perustuu kirjallisiin lähteisiin, arkistolähteisiin ja suullisiin tietoihin. Rautateiden historiasta on paljon kirjallisuutta saatavilla. Tässä selvitystyössä tärkeimpinä kirjallisina lähteinä ovat olleet VR:n omat laajat tarinat (1862-1912 I ja II, 1912-1937 I ja II, 1937-1962), joissa myös konepajatoimintaa käsitellään. Yleensä rautatierakennusten arkkitehtuuria käsittelevä kirjallisuus keskittyy asemarakennuksiin. Tärkeinä kirjallisina lähteinä ovat olleet myös Kuopion kaupungin historiaa käsittelevät teokset.

Arkistomateriaaleja on tutkittu VR:n omissa arkistoissa, Kansallisarkistossa, Kuopion kaupunginarkistossa ja Suomen rautatiemuseon arkistossa. Rakennuspiirustuksia Kuopion konepajasta on kattavimmin VR:n arkistossa, mutta myös Kuopion kaupunginarkistossa ja Kansallisarkistossa on joitain piirustuksia. Rautatiehallituksen arkistomateriaalia on erittäin paljon Kansallisarkiston kokoelmissa. Tätä aineistoa on tutkittu pääasiassa koneosaston konepajatoimiston osalta. Vuosien 1956-1988 Koneosaston konepajatoimiston vuosikertomuksissa käsitellään Kuopion konepajaa omana kokonaisuutenaan. Vuosikertomuksissa on esitelty pääasiassa konepajojen korjaustöiden määrää, tärkeimpiä rakennushankkeita ja henkilöstön määrää.

Vuonna 2002 perustettu Kuopion konepajan perinneyhdistys ry on koonnut paljon tietoa konepaja-alueen rakennuksista ja toiminnoista, mikä on ollut erittäin hyödyllistä tämän selvityksen kokoamisen kannalta. Selvityksen tekijät ovat lisäksi käyneet muutamassa perinneyhdistyksen tapaamisessa keskustelemassa konepajalla työskentelyä 1960-luvulla ja sen jälkeen. Näiden keskustelujen pohjalta on koottu vuosien 1957 ja 1982 rakennusvaiheiden esittelyjen yhteyteen kaavio tyypillisestä höyryveturin ja dieselveturin korjaustyöstä Kuopion konepajalla. Lisäksi suojelutilannetta on selvitelty yhteistyössä eri viranomaisien kanssa.



Rautatiehallituksen koneosaston konepajatoimiston arkistomateriaalista poimittuja vuosikertomusten vinjetit. Ylimpänä vuodelta 1961, keskellä vuodelta 1974 ja alimpana vuodelta 1989. KA

*Nakat Kaurin elänyt onki alampi  
toiminnon puolesta jollain*

# KUOPION KAUPUNGIN ASEMAKARTTA

TEHTY  
VUONNA 1881

UNO GYLLING.



— 276 m. palkki  
— 200 —  
— 150 —  
— 125 —  
+ + Salku  
• Paloposti

## Solitykkeit:

- A. Tuusikkala
- B. Kallio
- C. Leppä
- D. Kallio
- E. Vangla Kallio
- F. Kallio
- G. Kallio
- H. Kallio
- I. Kallio
- J. Kallio
- K. Kallio
- L. Kallio
- M. Kallio
- N. Kallio
- O. Kallio
- P. Kallio
- Q. Kallio
- R. Kallio
- S. Kallio
- T. Kallio
- U. Kallio
- V. Kallio
- W. Kallio
- X. Kallio
- Y. Kallio
- Z. Kallio

# Savon radan rakentaminen

---

1800-luvun puolivälin Suomessa elettiin murrosvaihetta eri liikennemuotojen välillä. Pohdittavana oli se, kehitetäänkö kanavaverkostoa vai rakennetaanko rautateitä. Rautateiden rakentamista muualla oli seurattu jo jonkin aikaa. Ensimmäiset rautatieyhteydet esimerkiksi Englannissa, Ranskassa ja Venäjällä oli avattu 1830-luvulla. Rautatiekysymys tuli käsiteltäväksi senaattiin ja keisari Aleksanteri II teki päätöksen Helsinki-Hämeenlinna radan rakentamisesta vuonna 1856.

J.V. Snellman käsitteli Litteraturbladissa rautateiden rakentamista samana vuonna ja mainitsi hahmotelmissaan myös Savon radan. Snellmanin ajatuksia rautatieverkostosta on pidetty hyvin edistyksellisinä ja samalla hänen on katsottu vaikuttaneen suuresti yleiseen mielipiteeseen rautateiden rakentamisesta. Snellman oli tutkinut muiden maiden rautatieverkostojen rakentamista, ja hän osasi hahmottaa Suomen kaupankäynnin ja teollisuuden kannalta tärkeimmät kulkureitit. Merkittävää Snellmanin kirjoituksissa oli myös se, että hänen vuonna 1856 hahmottelemat pääreitit toteutuivat pääpiirteissään sittemmin.<sup>1</sup>

Suomen ensimmäinen matkustajajuna saapui Helsingistä Hämeenlinnan asemalle 31. tammikuuta 1862 ja siitä rautateiden rakentaminen jatkui kattamaan vähitellen koko Suomen. Valtakunnallista verkostoa ei rakennettu hetkessä, kun sovittava oli myös reiteistä. Erilaisia reittiehdotuksia tehtiin ja niitä käsiteltiin valtiopäivillä. Vuoden 1879 rautatiekomissio ehdotti Oulun- ja Savonratojen rakentamista. Radan sijaintivaihtoehdoista käytiin paljon keskustelua ja näytti siltä, että ehdotusta ei tulaisi kannattamaan valtiopäivillä yksimielisesti. Säädyt päättivät asettaa erityisen

rautatievaliokunnan pohtimaan asiaa. Valiokunta antoi laajan mietintönsä huhtikuussa 1882. Ensin päästiin sopimukseen Vaasan radan reitistä ja sen jälkeen ryhdyttiin pohtimaan Savonradan reittiä. Sen kiistaton pääteasema oli Kuopio, mutta reitistä Lahti-Viipuri radalta kohti pohjoista oli useita eriäviä mielipiteitä. Päätös radan rakentamisesta tehtiin vuoden 1885 valtiopäivillä ja lopullinen reitti sovittiin viimein vuonna 1887, jonka jälkeen rataa alettiin rakentaa ripeästi. Rautatietä odotettiin Kuopiossa innolla. Jo huhtikuussa 1885 pidettiin Väinölänniemellä juhlatilaisuus ”Savon rautatien toivotun toteutumisen johdosta”, jossa juhlapuheen piti ylioppilas T. Kröger. Ohjelmaan kuuluin myös kuuromykkäin koulun johtaja Kustaa Killisen lausuma runo ”junan kulusta Kuopioon”, torvisoittoa, Maamme-laulu ja tanssit.<sup>2</sup>

Savon radan rakentaminen sujui ongelmitta ja rata oli liikennöintikunnossa etuajassa suunniteltuun nähden. Ensimmäinen veturi tuli Savon rataa pitkin Kuopioon jo heinäkuussa vuonna 1888. Virallisesti rata avattiin 1. loka-kuuta 1889 suurien juhlallisuuksien kera. Heti sen jälkeen, kun rata tuli Kuopioon asti, alettiin suunnitella sen jatkamista pohjoiseen kohti Pohjanmaan rataa.<sup>3</sup>

---

2      Gripenberg 1912 I, 97-115; Nummela 1989, 135-138; Tapio 18.4.1885; Zetterberg 2011, 12-20, 44.

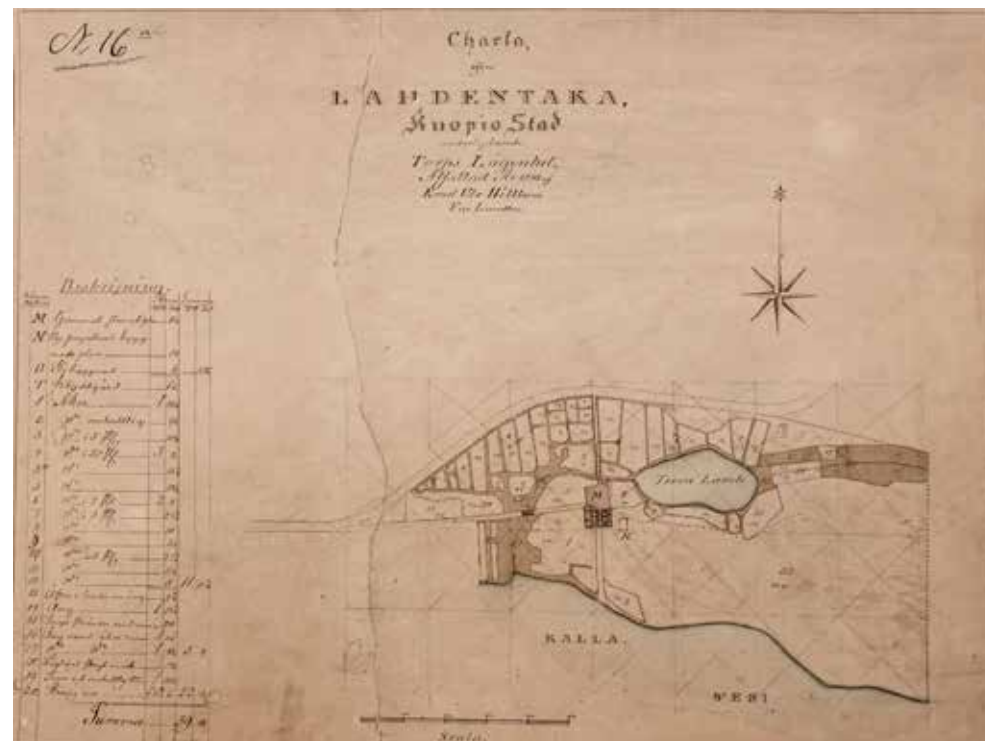
3      Nummela 1989, 139-140.

Viereisellä sivulla kaupungin asemakaavakartta vuodelta 1881, jota laadittaessa ei vielä osattu varautua rautatien tuloon. Päätökset radan rakentamisesta tehtiin nopeasti, sillä jo viitisen vuotta myöhemmin alkoi radan rakentaminen ruutukaava-alueen pohjoispuolelle. KKA

---

1      Gripenberg 1912 I, 12-16.





Yllä: kartta "Kuopion kaupungille kuuluvasta" Lahdentaan torpan alueesta vuodelta 1840. Rautatie ratapihoineen lohkaisi 1880-luvulla pohjoisosan torpan maista ja samalla täytettiin kartassa näkyvä Tervalampi. KKA

Daniel Hallin laatima kartta Kuopion kaupungista vuodelta 1798. Tuleva aseman alue sijaitseen kartan oikeassa yläkulmassa. KA

# Pysäyspaikan valinta

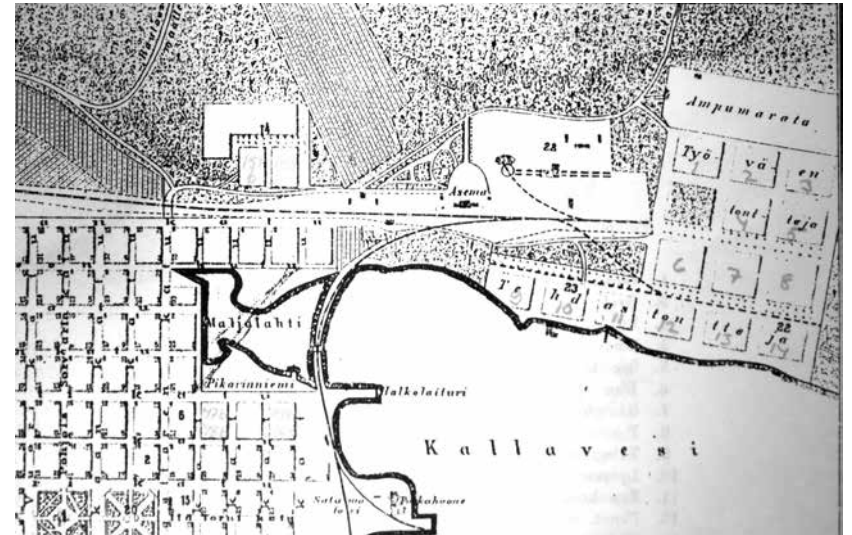
Päätös radan sijainnista Kuopion kaupungin alueella tehtiin vuonna 1886. Rata tehtiin kulkemaan kaupungin pohjoispuolelta ns. Lahdentaan alueelle Maljalahden pohjoispuolella. Asema ratapihoineen sijoitettiin keskustan koillispuolelle, jossa oli sopiva, melko tasainen alue ratapihan rakennuksille. Sijainti mahdollisti myös raideyhteyden keskustan itälaidalla sijaitsevaan satamaan.

Nimimerkki maalainen kirjoittaa aseman sijoittumisesta Tapio-lehdessä maaliskuussa 1886: *"Maalaisten katsantokanta olisi asiassa se, että rautatien lastauspaikka, makasiinit ja asemahuone tulisivat niin lähelle kuin mahdollista nykyistä höyrylaivasatamaa ja tullihuonetta, johon näyttäisi sopiva sija olevankin Pikariniemellä ja sen matalikoilla. Savilahdessa kyllä voisi olla pienempi pysäkki ja pää pysäyspaikka sanotulla Pikariniemellä."*<sup>4</sup>

Mainittu Pikariniemi sijaitsee 1800-luvun lopun ja 1900-luvun alun kartoissa nykyisen Maljalahdella olevan vierasvenesataman paikkeilla.

Nykyisessä kaupunkirakenteessa Kuopion konepajan alue sijoittuu Linnanpellon, Itkonniemen ja Männistön kaupunginosien yhtymäkohtaan. Linnanpellon kaupunginosa oli aikoinaan osa ns. Lahdentaan aluetta. Lahdentaka-niminen tila esiintyy jo 1800-luvun alun kartoissa. Linnanpelto tarkoitti alkuaan vain vankilan eli linnan lähellä ollutta peltoaukeaa, joka oli pääosin Kuopion maaseurakunnan omistuksessa. Vasta vuonna 1913 kaupunki ja maaseurakunta pääsivät sopimukseen maanvaihdosta, jolla kaupungin maiden sisälle kiilana työntynyt peltoalue saatiin kaupungin haltuun. Kuopion vankila oli 1830-luvulla siirretty keskustasta Lahdentakaan Maljalahden äärelle.

Kartta vuodelta 1896, jossa näkyvät rata ja asema-alue siinä muodossa kuin ne olivat radan valmistuessa 1889. 1902 rataa jatkettiin lisälmeen kuvan oikealla laitaan merkittyjen "työväen tonttien" kohdalta. KKA



Kuopion kaupungin asemakaava vuodelta 1913. Kartassa näkyy rautatie asema-alueineen ja satamaan johtavine pistoraiteineen toteutuneessa muodossaan. KKA



4 Tapio 3.3.1886.



Vuonna 1869 ja 1881 laadituissa, vahvistamatta jääneissä asemakaavoissa ei vielä osattu varautua rautatien tuloon. Radan valmistuttua 1889 ruvettiin näille seuduille suunnittelemaan asutusta ja sitä varten laajentamaan kaavoitettua aluetta. Radan rakentaminen vaikutti luonnollisesti koko kaupungin liikennejärjestelyihin.

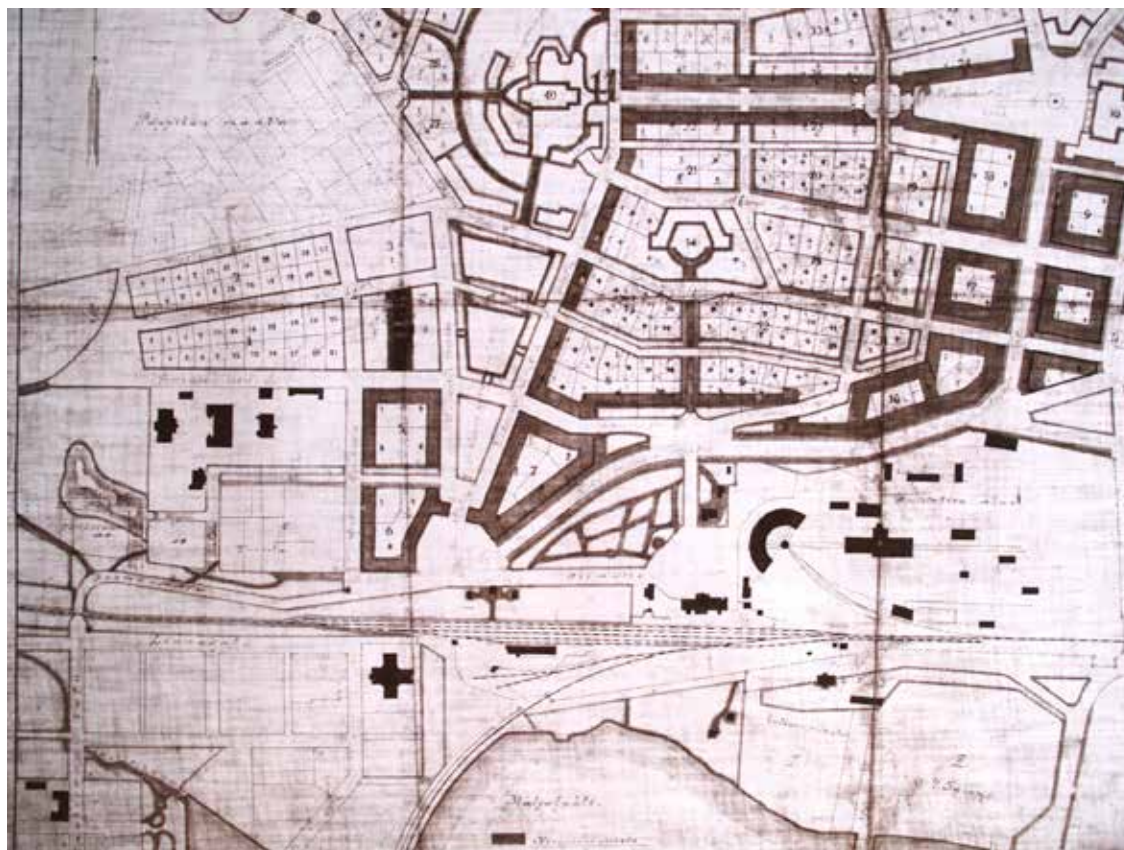
Asema sijaitsi Kuopiosta pohjoiseen (Kelloniemeen, josta oli lauttayhteys Ranta-Toivalaan) menevän maantien varrella. Rautatien tulo ja aseman sijoittuminen tälle paikalle vaikutti siten olennaisesti Itkonniemelle 1800- ja 1900-lukujen vaihteessa syntyneeseen teollisuuteen.

Vuonna 1888 insinööri K.J. Karlsson oli tehnyt asemakaavaluonnoksen, jossa rautatien alue oli huomioitu. Valtuusto kuitenkin palautti kaavan ja esitti katuja levennettäväksi. Vuonna 1891 valtuusto ryhtyi uudelleen puuhaamaan asemakaavaa ja hyväksyikin Lahdentaan (nykyisin Männistö) asemakaavan 1892, mutta sille ei haettu senaatin vahvistusta. Asemakaava ulottui Itkonniemen rannasta nykyisen Lönnrotinkadun vaiheille asti. Rantaan tuli kymmenkunta teollisuustonttia ja niiden pohjoispuolelle ruutukaavaa noudattavia asuintontteja. Männistön vanhin kaupunkimainen asutus syntyi näille tonteille.

Vuonna 1903 Kuopio vihdoinkin sai vahvistetun asemakaavan, kun senaatti hyväksyi insinööri K. J. Karlssonin laatiman "Kuopion kaupungin asemakartan". Tämä pohjautui 1860-1890-luvuilla tehtyihin, valtuuston hyväksymiin kaavoihin, joitten mukaan kaupunkia oli 1800-luvun lopulla rakennettu. Kartan ensisijainen tarkoitus olikin vahvistaa ja laillistaa siihen asti tapahtunut kehitys. Kaava-alue sisältää ruutukaavakeskustan ohella osan Hatsalaa ja radan pohjoispuolella nykyisen ns. Vuorelan korttelin. Rautatien asema-, rata- ja ratapiha-alueet on piirretty toteutuneen tilanteen mukaisina kaavakarttaan, mutta ne eivät sisälly

vahvistettuihin korttelialueisiin. Asemakaava laajennettiin ulottumaan rata-piha-alueen ympäristöön vasta vuonna 1913, jolloin vahvistettiin myös aseman etelä- ja itäpuolelle kaavoitetut teollisuustontit ja työväen asuntotontit.

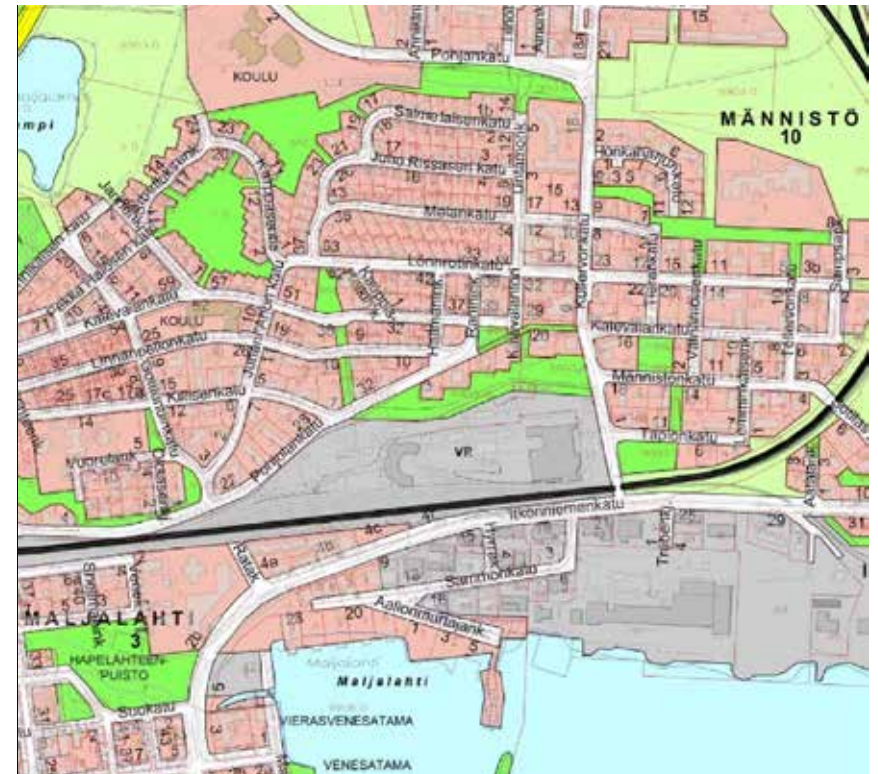
Kaupungininsinööri Artur Wickströmin 1923 laatima Männistön kaupunginosan toteutumatta jäänyt asemakaavaehdotus, joka perustuu arkkitehti Martti Välikankaan monumentaaliseen kilpailuehdotukseen vuodelta 1920. Toteutuessaan kaavan mukainen rakentaminen olisi korostanut aseman merkitystä kaupunkirakenteessa. KKA







Kuopion konepajan sijoittuminen Kuopion kaupunkiin vuoden 1959 kartassa. Tällöin konepajan pohjoispuolelle olivat jo syntyneet laajat Linnanpellon ja Männistön asuinalueet. Ratapiha-alueen ja Maljalahden rannan väliin sijoittuu teollisuusyrityksiä varastoalueineen. Maanmittauslaitoksen vanhat painetut kartat 2/2016 osasuurennos.



Kuopion karttapalvelun sivulta tulostettu kartta Kuopion ratapiha-alueesta vuonna 2016.





# Ratapiha-alueen synty

Ratapiha-alueen rakentaminen aloitettiin heti kun päätös Savon radan rakentamisesta oli tehty. Silloisen kaupunkikeskustan pohjoispuolelle oli kaavoitettu asuintontteja, mutta alue pakkolunastettiin kaupungilta ja kaupungin luontainen laajeneminen pohjoiseen katkesi.<sup>5</sup>

Rautatien sijoitukseen vaikuttivat maasto-olosuhteet: rata ja asema-alue pyrittiin suunnittelemaan niin, että vältettiin suuria leikkauksia ja pengerryksiä, ja ratapiha rakennuksiin vaati melko suuren tasaisen alueen.

Valtionrautateiden junaverkoston rakentamisaikana rautatiehen liittyvät rakennukset on jaettu kahteen ryhmään. Ensimmäiseen ryhmään kuuluivat sellaiset rakennukset, jotka palvelivat vain liikennettä eli asemarakennukset, laiturij- ja tavarasuojarakennukset ja asuinrakennukset ulko- huoneineen. Toiseen ryhmään kuuluivat veturi-, työpaja- ja varastorakennukset. Jälkimmäiseen ryhmään kuuluvat rakennukset eivät olleet siinä mielessä julkisia kuten asemarakennukset, ja esimerkiksi konepajojen arkkitehtuuriin vaikuttivat sellaiset asiat kuin rata-pihan järjestelyt, korjattavan kaluston koko ja rakennuksiin sijoitettavien koneiden tarpeet.

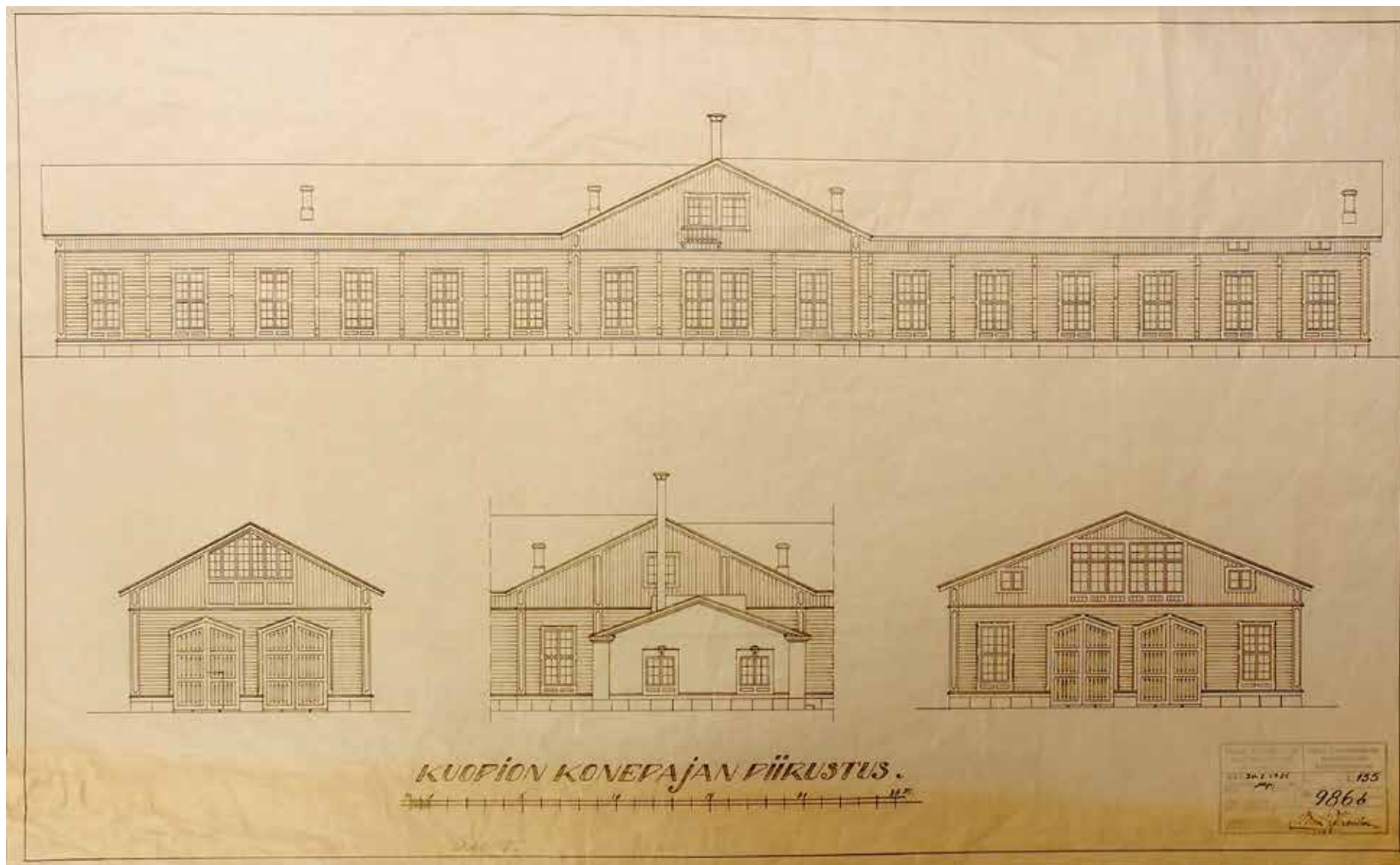
Kuopion ensimmäinen konepajarakennus otettiin käyttöön vuonna 1889. Vaikka rautateiden konepajarakennuksissa käytettiin punatiiltä jo 1860-luvulta lähtien, Kuopion ensimmäinen konepajarakennus oli hirsirunkoinen ja uuneilla lämmitettävä rakennus. Sitä laajennettiin kahteen kertaan 1900-luvun alussa, ja se vahingoittui tulipalossa vuonna 1911, jonka jälkeen sitä korotettiin.



Ratapiha-alue kuvattuna idästä. Keskellä kuvaa näkyy alueen ensimmäinen konepajarakennus, jonka takana hevosenkengän muotoinen veturitalli. Kuvan taakse on kirjoitettu teksti "Kuopio vanha konepaja". Suomen Rautatiemuseo  
Viereisellä sivulla kuva 1930-luvun alusta maansiirtotöistä. Uudelle tiiliselle konepajalle tehdään perustaa. KKPY

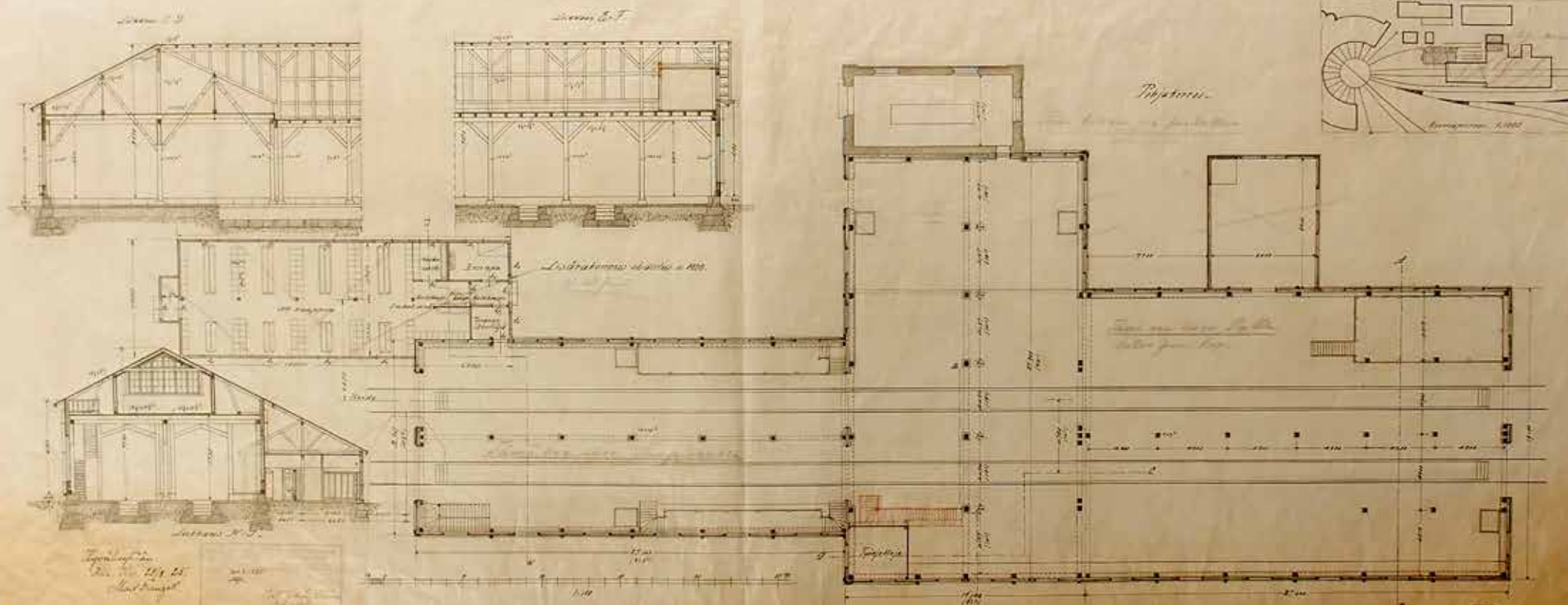
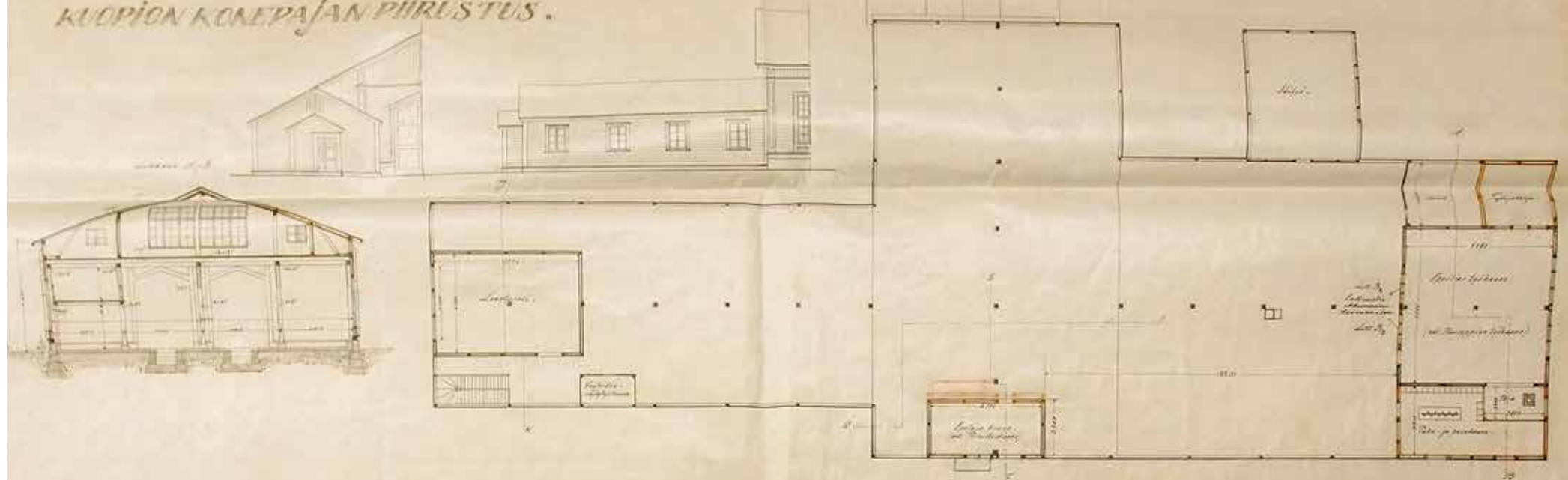
5 Nummela 1989, 138.





Vuonna 1889 valmistuneet hirsisen konepajarakennuksen piirustukset vuodelta 1925, jolloin rakennuksen purkua ja siirtoa suunniteltiin. Yllä rakennuksen julkisivut ja viereisellä sivulla pohjapiirustukset ja leikkaukset. VR:n piirustusarkisto, piirustus numero 986a ja 986b.

# KUOPION KONEPAJAN PIIRUSTUS.

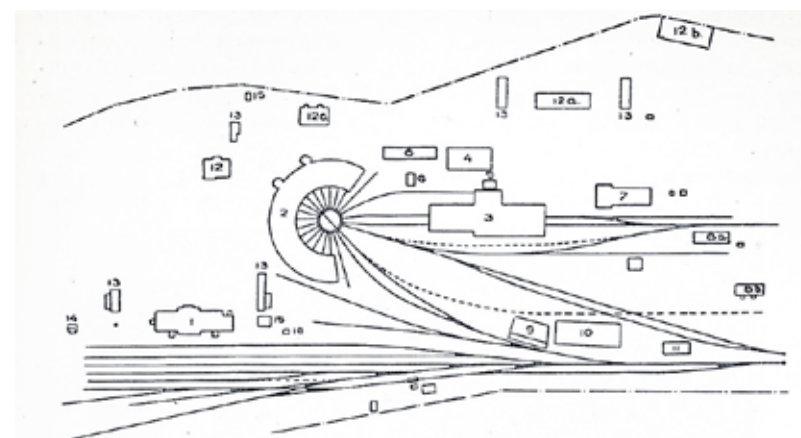




Ratapiha-alue oli 1880-luvun lopulla tiiviisti rakennettu kokonaisuus. Konepajarakennus sijaitsi melko lähellä hevosenkengän muotoista veturitallia, jonka toisella puolella radan varrella sijaitsi asemarakennus.

1920-luvulla aloitettiin keskustelut asemarakennuksen siirtämisestä lähemmäksi kaupungin keskustaa ja ratapiha-alueen laajentamisesta. Kaupunginvaltuusto oli saanut 1880-luvulla tehdyssä lunastuksessa valtiolta vastineeksi Maaherrankadun alikäytävän. Kun uuden henkilöasemarakennuksen paikasta alettiin neuvotella, kaupungin ehtona oli, että valtio leventäisi Maaherrankadun alikäytävää 12 metrin levyiseksi ja lisäksi osallistuisi Puijonkadun alikäytävän rakentamiseen. Sopimus tehtiin vuonna 1926.<sup>6</sup> Arkkitehtien Jarl Ungernin ja Thure Hellströmin suunnittelema uusi asemarakennus valmistui vuonna 1934 ruutukaa-va-alueen pohjoisreunaan. Samalla kaupungin tärkeimmäksi liikekaduksi alkoi muodostua asemalta torin suuntaan johtava Puijonkatu, jolle radan alikäytävän ansiosta tuli myös hyvä yhteys keskustasta pohjoiseen johtavalle tielle.

<sup>6</sup> Kahra 1956, 98-99.



KUVA 296. RUOPION KONEPAJAN ASEMAPIIRROS VUODELTA 1909.

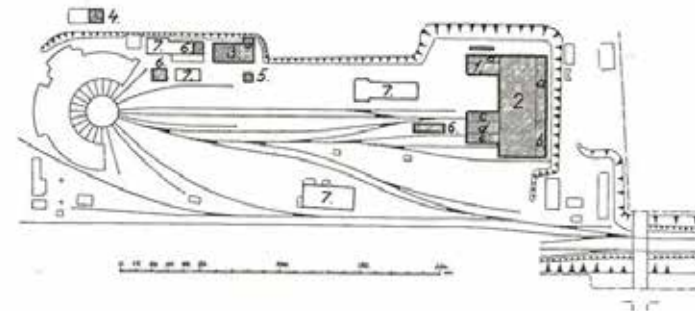
Ylhäällä kuva ratapiha-alueesta lounaasta otettuna. Ratojen takana näkyvä vaalea rakennus on vuonna 1889 valmistunut hirsinen konepaja, joka purettiin uuden konepajan valmistuttua vuonna 1932. KKPY

Alhaalla ratapiha-alueen asemapiirros sellaisena kuin se oli alkuaikoina. Piirros on kopioitu VR:n historiasta Suomen valtionrautatiet 1862-1912, osa II, s. 549.

- |                                           |                                 |
|-------------------------------------------|---------------------------------|
| 1. Asema.                                 | 2. Veturitalli.                 |
| 3. Konepaja.                              | 4. Paja.                        |
| 5. Höyrykone- ja kattilahuone.            | 6. Öljykellari.                 |
| 7. Konttori- ja varastomakasiinirakennus. | 8, 8 a ja 8 b. Tarveainevajoja. |
| 9 ja 10. Halkovajat vetureita varten.     | 11. Tarveainevajoja.            |
| 12, 12 a, 12 b ja 12 c. Asuinrakennuksia. | 13, 14 ja 15. Ulkokuoneita.     |
| 16. Vaja voiteluainetta y. m. varten.     |                                 |

Ylhäällä kuva 1930-luvun alusta, kun tiiliselle konepajalle kaivetaan paikkaa hiekkaharjun kupeeseen. KKPY

Alhaalla ratapiha-alueen asemapiiirros sellaisena kun se oli alkuaikoina. Piirros on kopioitu VR:n historiasta Suomen valtionrautatiet 1912-1937, osa II, s. 544.



- |                                            |                                     |
|--------------------------------------------|-------------------------------------|
| 1. Toimistorakennus                        | 2 e. Veturien purkamisosasto (1932) |
| 1 a. Työkaluosasto (rak. 1932)             | 3. Paja                             |
| 2. Veturinkorjausosasto (1932)             | 3 a. Muuntoasema                    |
| 2 a. Konepaja (1932)                       | 4. Työläisten ruokailuhuone         |
| 2 b. Pyöränrengastusosasto (1932)          | 5. Höyrykattilahuone                |
| 2 c. Veturien kokoamisosasto (1932)        | 6. Varasto (1933)                   |
| 2 d. Valmiiden veturi-osien varasto (1932) | 7. Varasto-osaston rakennus         |

434. Kuopion konepaja. (Mittakaava 1": 5000)





*Tupaantuliaiset*

*25.1.32.*

# Tiilinen konepajarakennus valmistuu vuonna 1932

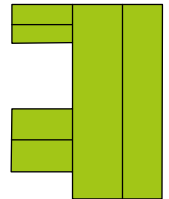
Junaliikenteen kasvaessa veturit suurenivat ja Kuopion konepajan huomattiin olevan liian ahdas korjattavalle kalustolle. 1920-luvun lopulla tehtiin päätös purkaa vanha hirsinen konepajarakennus ja rakentaa uusi tiilirunkoinen konepaja. Osa vanhasta hirsirakennuksesta siirrettiin Pieksämäelle, jonka vaununkorjauspajasta tuli Kuopion alaosasto.

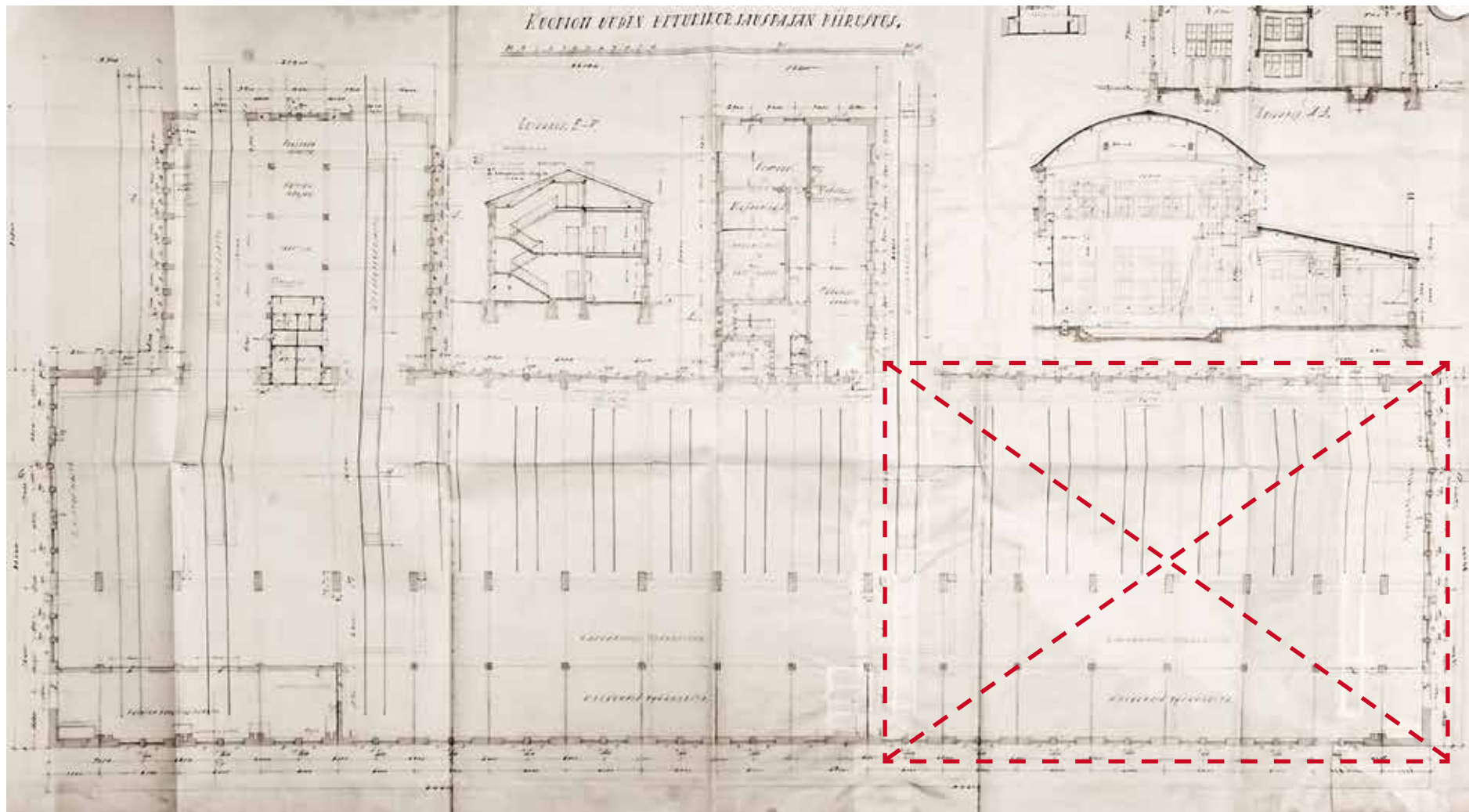
Uuden konepajan rakennustyöt aloitettiin vuonna 1930 ja konepaja oli valmis vuonna 1932. Pinta-alaa rakennuksessa oli 2300 m<sup>2</sup>. Konepajaan tuli veturinkorjaushalli, purkuosasto, pyöränrengastuosasto, työkaluosasto, kokoonpano-osasto, oppilaskoulu ja työnjohto- ja toimistotilat. Lisääntyneen tilan lisäksi uutta konepajassa oli se, että sen työnkulussa oli yhdistetty pitkittäis- ja poikittaisraiteistot. Konepajassa oli yksi 70 tonnin nosturi ja viisi kappaletta 5 tonnin liikkuvia nostureita sekä 500 kg:n hissi.<sup>7</sup>

<sup>7</sup> VR Kuopion konepajan perinnettä 1889-2002, Pettersson 1937, 544.

Viereisellä sivulla kuva konepajan avajaisista vuoden 1932 tammikuussa. Oikealla kuva konepajasta 1930-luvun asussaan. KKPY

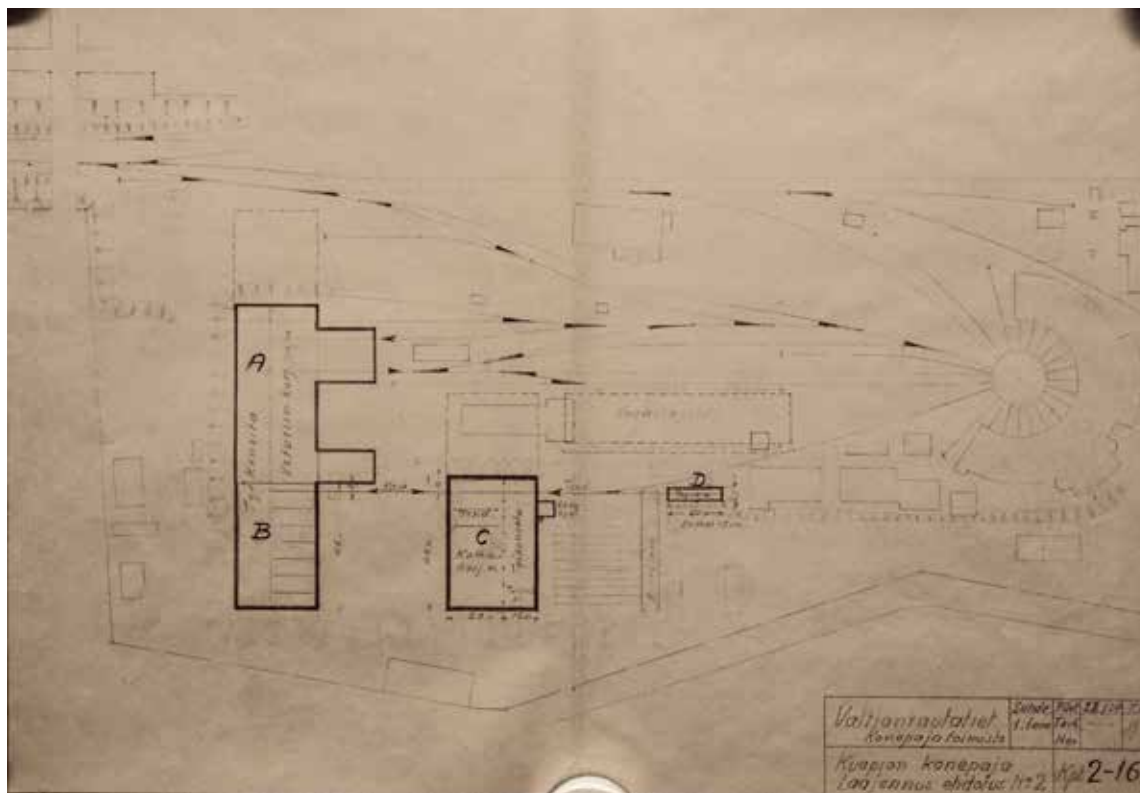
1932





Yllä Kansallisarkistosta löytynyt pohjapiirustus, joka liittyy todennäköisesti laajennussuunnitelmiin vuodelta 1939 (asemapiirros viereisellä sivulla). Tässä laajennuksessa kokoonpanohallia olisi suurennettu. Piirrokseen on merkitty punaisella katkoviivalla laajennusosa, joka ei koskaan toteutunut. Todennäköisesti oppilaskoulun tilat ovat olleet pohjoissiiven (kuvassa vasemmanpuoleinen siipiosa ratapihalle päin) toisessa kerroksessa. Henkilökunnan sosiaalitilat ovat todennäköisesti olleet toisen siiven yläkerroksissa. KA





Vuonna 1939 suunniteltiin Kuopion konepajan laajennusta. Konepajarakennusta olisi jatkettu siivellä (B) kohti pohjoista. Tämä suunnitelma ei toteutunut. KA

Tämän selvitystyön yhteydessä alkuperäisiä pohjapiirustuksia ei ollut käytettävissä. VR:n arkistoluetteloissa pohjapiirustukset on mainittu, mutta arkistolaatikoista piirustus puuttui. Kansallisarkiston rautatiehallituksen kokoelmissa on ajoittamaton piirustus, joka todennäköisesti on tehty vuonna 1939, jolloin suunniteltiin konepajan laajennusta. Tässä piirustuksessa näkyy myös vuonna 1932 valmistunut vaihe ja eri tilojen käyttö ensimmäisen kerroksen osalta. Ensimmäinen hirsinen konepajarakennus oli tehty veturien ja vaunujen korjausta varten, mutta vuonna 1932 valmistunut konepaja tehtiin pelkästään veturien korjaustarpeisiin. Vaunujen korjaaminen siirrettiin tässä yhteydessä Pieksämäelle.

Suureen kaarikattoiseen halliin tuli veturinkorjausosasto, jossa pystyttiin nostureilla siirtämään vetureita. Konepajan pohjaratkaisu perustui käytännöllisesti siihen, miten vetureita liikuteltiin rakennuksessa. Veturinkorjaushalliin tehtiin kaksi siipeä. Vasemmanpuoleisesta siivestä oli pihan suuntaan kaksi raidetta, joita pitkin vetureita liikuteltiin konepajalle ja ulos. Toisella raiteella oli hajoitusosasto ja toisella kokoonpano-osasto. Näiden raiteiden välissä oli puuseppäosasto, hyttien korjausosasto, varaosille varattu tila ja työnjohtajan konttori. Tämän kapean keskiosan toisessa ja kolmannessa kerroksessa oli henkilökunnan pukuhuoneet. Matalakattoisessa osassa oli työkonetta ja pyöräkengitysosasto.

Arkkitehtuuriltaan uusi punatiilinen konepaja muistutti Viipurin konepajaa, jota korotettiin 1920-luvun lopulla rakennusta vahingoittaneen tulipalon jälkeen.<sup>8</sup> Kuopion konepajan rakennus on ajan modernia teollisuusarkkitehtuuria, jossa tarkoituksenmukaiset rakennusratkaisut luovat sille ominaispiirteet. Rakennuksen päätila, veturien korjaushallin toiminnallisuus on ollut lähtökohtana suunnittelulle. Teollisuusrakennusten rakentamisessa vakiintunut punatiili sopi luonteeltaan seinämateriaaliksi veturihalleihin, jotka pyrkivät nokeentumaan.

8 Pettersson 1937, 539.



Kaarikattoisen hallin itäpuolelle on matala pulpettikattoinen osa.



Julkisivuja rytmittävät ikkunat kahdessa kerroksessa ja varsinakin päätyjen korkeat ikkunat ovat tuoneet halliin paljon valoa aikana, jolloin teollisuustilojen valaistus oli huono. Alkuperäisen korjaushallin eteläpääty on sittemmin purettu hallia laajennettaessa, mutta hiekkaharjun kainaloon sijoittuva hallin pohjoispää on vielä nykyään olemassa. Sen arkkitehtuuri on yksinkertaista ja harkittua, mikä korostaa rakennuksen arkkitehtuurin toiminnallista puolta. Halliin avautuvat päädyn pieniruutuiset ikkunat on ryhmitelty niin, että keskellä on kolme ikkunaa ja molemmilla sivuilla kaksi. Konepaja suunniteltiin Rautatiehallituksen konstruktivisen rataosaston huoneenrakennustoimistolla, jonka esimiehenä 1920-luvun lopulla toimi arkkitehti Thure Hellström. Piirustuksissa suunnittelijaksi on merkitty arkkitehti Jalmari Vesuri, joka oli mukana suunnittelemassa myös Hyvinkään punatiilistä veturien korjaushallia<sup>9</sup>. 1930-luvun lopulla konepajatoimintoja järjesteltiin valtakunnallisesti uudelleen. Keskuskonepaja päätettiin rakentaa Hyvinkäälle. Viipurin konepajaan osui ilmapommi heti talvisodan alkaessa marraskuussa vuonna 1939. Konepaja oli vielä hetken aikaa toiminnassa sodan aikana, mutta toiminta lopetettiin kokonaan kesäkuussa 1944. Henkilökunta ja työkoneet siirrettiin muille konepajoille, ja myös Kuopion konepajalle tuli koneita ja työntekijöitä Viipurista. Samaan aikaan veturikannan lisääntyminen aiheutti sen, että Kuopion konepajan tilat kävivät ahtaiksi. Ahtauden vuoksi osa korjaustöistä tehtiin veturitallissa.<sup>10</sup>



Pohjoispääty kuvattuna 1960-luvulla. Alkuperäistä 1932 valmistunutta konepajaa on etualalla näkyvä matalakattoinen osa ja kaarihalli. Oikealla näkyvään toimistosiipeen on rakennettu vuonna 1957 valmistuneessa laajennuksessa kolmas kerros. Suomen Rautatiemuseo / O. Lehtonen

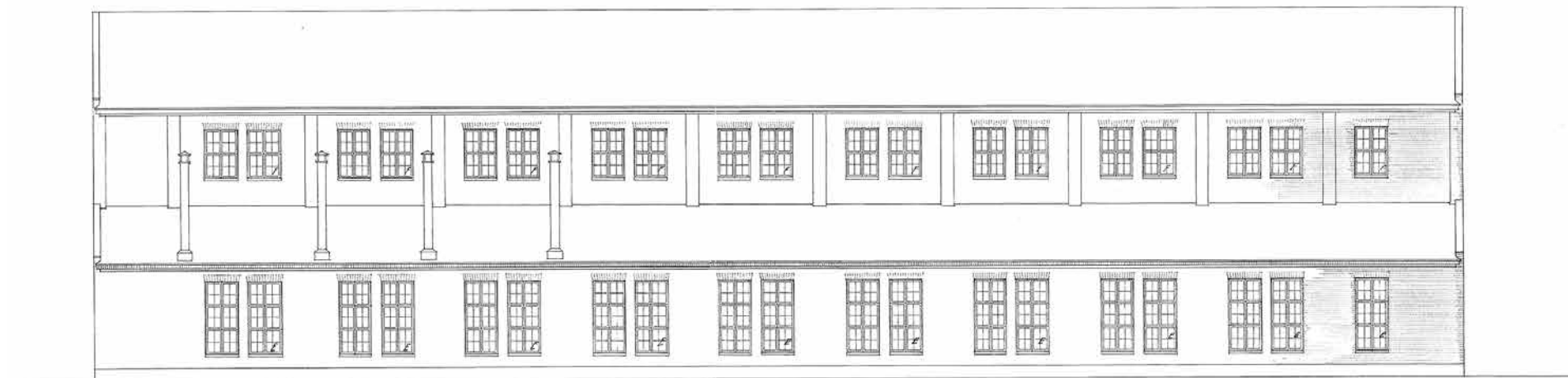
9 Hyvinkään keskustaajaman kulttuuriympäristön hoitosuunnitelma

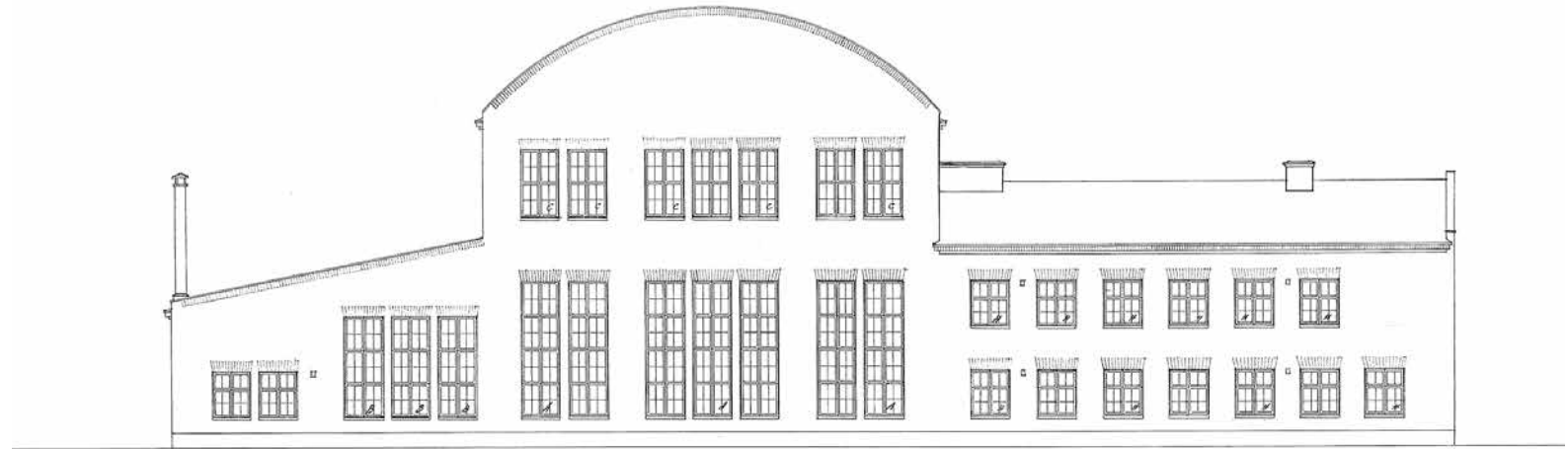
10 Pere 1962, 367-369.



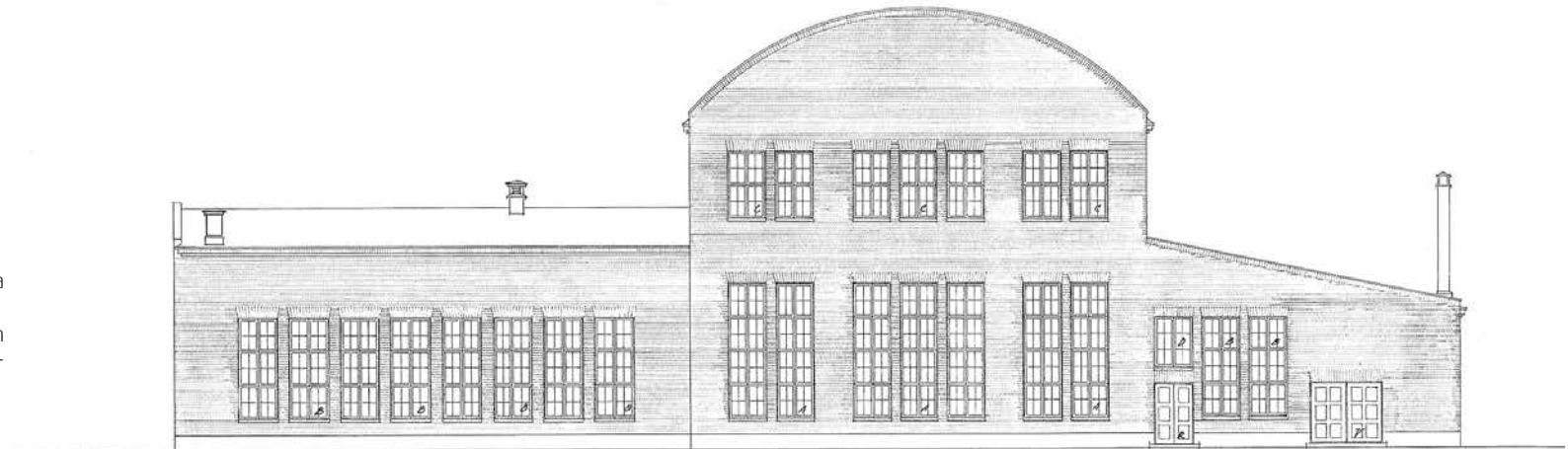


*KUOPION UUDEN VETURIKORJAUSPAJAN PIIRUSTUS.*





Alkuperäiset julkisivut  
 Viereisellä sivulla länteen ja itään, oikealla  
 päädyt pohjoiseen ja etelään.  
 Suomen valtionrautatiet, konstruktiiivinen  
 osasto 15.5.1929 , J. Vesuri. VR:n piirustusarkis-  
 to, piirustus numero 1793\_2





Sivu itään  
Konepajan pohjois- ja itäisivut on kaivettu harjun sisään. Taustalla on vuonna 1982 tehty laajennus. Laajennuksessa on konepajatiloja ja ruokala.

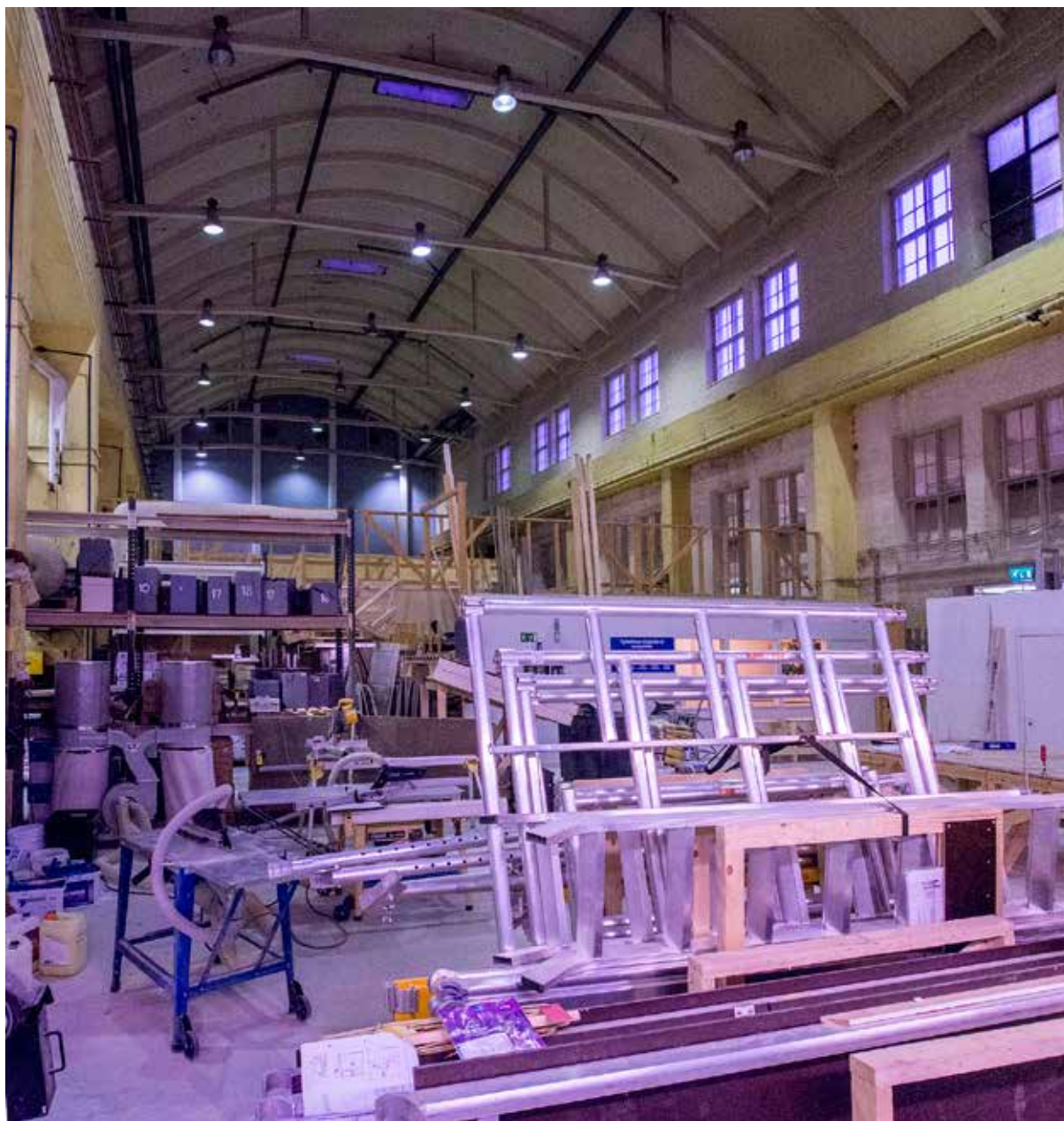


Konepajan kaarikattoisen osan pääty ja siipirakennuksen sivu pohjoiseen harjulle.

Julkisivu on pääosin alkuperäinen eli vuoden 1932 rakennusvaiheesta. Oikealla näkyvä siipirakennuksen kolmas kerros on toteutettu vuonna 1957. Se erottuu kuvassa erivärisenä tiilimuutuksena. Kuvan etualan tasanteen alla ovat 1979 toteutetut väestönsuojatilat.







## KAARIKATTOINEN PÄÄHALLI

Kuvattu kaarihallin pohjoispäästä, hallin osa 129-3, kohti eteläpäästä, hallin osat 129-2 ja 129-1.

Keskeinen konepajan hallitila, korkea kaarikattoinen halli. Alkuperäisessä asussa hallitilassa on tullut runsaasti luonnonvaloa. Kaarevan halliosan päädyissä on suuret ikkunapinnat. Ratapihan sivulla on korkeat ikkuna-aukot ja hallinosturin tason yläpuolella vielä toinen sarja ikkunoita. Kattoikkunoita ei ole. Kaarihallissa oli alunperin katkeamaton näkymä hallin päästä päähän. Nykyisin pitkän hallitilan katkaisee konepajatoiminnan loppumisen jälkeen tehty teräselementtirakenteinen väliseinä.

Katto on tehty kaarevan teräsbetoniholvin varaan (ylälaatta + poikittaiset kaarevat palkit). Holvin siteenä on terästäi teräsbetonirakenteiset vetotangot. Vetotangoissa on pienet taitteet.

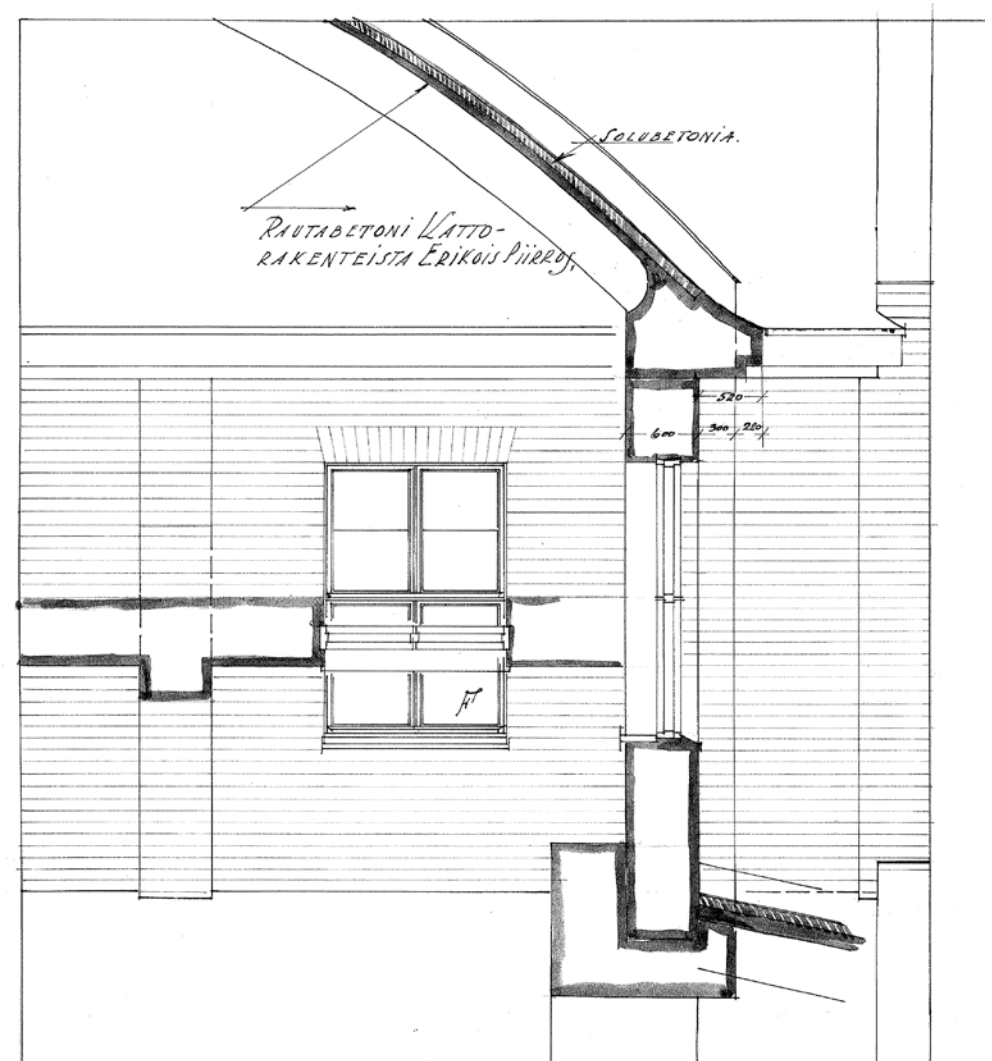
Nykyisissä julkisivuissa olevista ikkunoista puitteet ja lasitukset on uusittu myöhemmin. Ikkunoiden puite- ja ruutujako ovat alkuperäisen mallin mukaan. Alkuperäisiä ikkunoita on osittain säilynyt vuoden 1957 laajennuksessa sisätilaan jääneillä entisen julkisivun osilla.

Nykyisin tila on Savon ammatti- ja aikuisopiston käytössä.



Hallin 129-3 seinä vasten hallia 133, osa alkuperäistä ulkoseinää.

Hallinosturin radan rakenteet ovat järeitä paikallavalettuja teräsbetonirakenteita. Valu on tehty lautamuottiin, pintoja ei ole tasoitettu. Ulkoseinät ovat punatiilistä muurattuja massiivirakenteita. Muuraus on tehty tasasau-  
maan. Tiilipinnat on maalattu mutta niitä ei ole tasoitettu.



Kaarikattoisen hallin teräsbetoniholvi, osa erikoispiirustuksesta.

Piirroksen mukaan kaareva holvi päättyy räystäään muodostavaan teräsbetonipalkkiin. Ulkoseinänä on muurattu rakenne. Kaarikattoisen ja pulpettikattoisen hallinosan liitoksessa on hallinosturin ja ulkoseinän kannattava teräsbetonirakenne.

Suomen valtion rautatiet, konstruktiiivinen osasto 18.9.1929. VR:n arkisto, piirustus nro. 3768\_5





## PÄÄHALLIIN LIITTYVÄ PULPETTIKATTOINEN HALLIN OSA

Päähallin sivulla oleva matala hallin osa. Kuvattu hallista 129-3 kohti hallia 130-3. Vuoden 1939 piirustuksessa hallin osia 130-1, 130-2 ja 130-3 korkeampi puolisko on nimetty "raskaampia työkoneita" ja matalampi puolisko "kevyempiä työkoneita" varten.

Tässä hallin osassa on huollettu pienempiä koneiden osia. Työstöpisteitä on ollut eri osakokonaisuuksien mukaan.

Yläpohjan rakenne on päähallin kaarevaa rakennetta vastaava ylälaattapalkisto, kattomuoto on pulpettikatto. Yläpohjan holvi on kaksiaukkoinen. Holvin jakaa pilareille tuettu palkki.

Korkeammassa puoliskossa matalaa hallia on hallinosturin rata hallin päästä päähän.

Nykyisin tila on Savon ammatti- ja aikuisopiston käytössä.





Pohjoispäädyssä, hallin osa 130-3

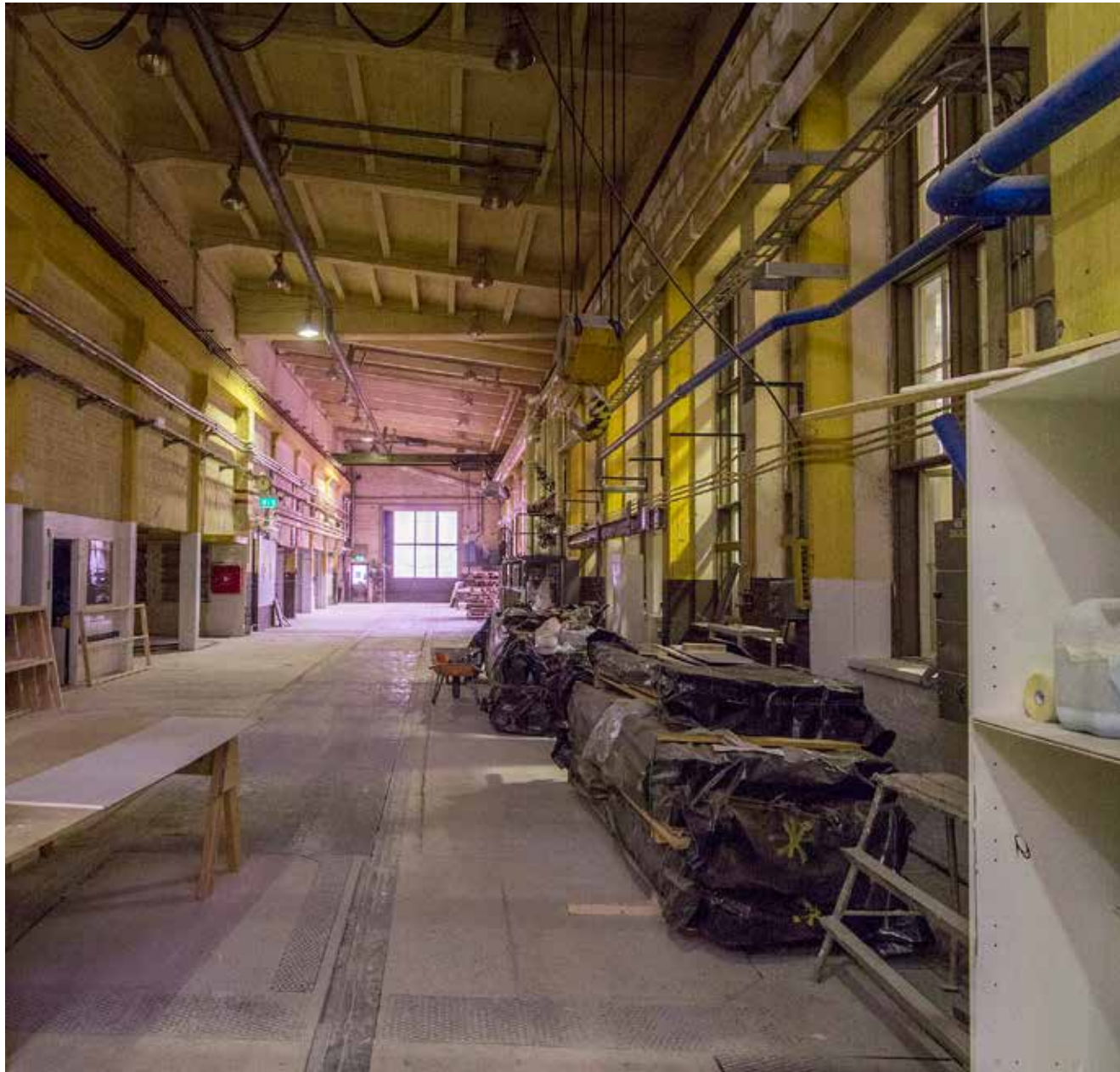
Betonista valetut ikkunapenkit ja lämpöpatterit ovat todennäköisesti alkuperäiset eli vuodelta 1932.

Seinässä oleva värirajaus, tumma alaosa ja vaalea yläosa, on alkuperäisen mukainen tai alkuperäinen.

Ikkunoiden puite- ja ruutujako ovat alkuperäiset. Puitteet on uusittu myöhemmin, jolloin lasitus on muutettu. Ulkopuitteet ovat yksilasiset ja ulosaukeavat. Sisäpuolella on kiinteä listoilla asennettu kaksinkertainen umpiolasitus.







## ALKUPERÄISET HALLIOSASTOT SIIPIRAKENNUKSESSA

Etualalla alkuperäinen hallinosa 112-1, taustalla rakennusvaiheessa tehty laajennusosa 112-2, vuoden 1957 piirustuksessa "kokoonpano-osasto".

Siipirakennuksessa on kaksi halliosastoa. Osastojen välissä on kolmikerroksinen työ-, pesu- ja pukutilojen osasto. Kumpaankin konepajahalliin johtaa raiteet ratapihalta. Molemmissa konepajaosastoissa on hallinosturin rata. Hallin 112-1 alkuperäiset ikkunat jäivät väliseinäikkunoiksi, kun halli 133 rakennettiin 1957. Nämä puurakenteiset ikkunat ovat alkuperäisiä. Ikkunat ovat kaksilasisia, sisään-ulos aukeavia. Nykyisin tila on Savon ammatti- ja aikuisopiston käytössä.



Yllä: alkuperäinen tilaan 118 johtava ovi on säilynyt, mutta tilassa 118 on tehty muutoksia. Vuoden 1939 piirustuksessa tila on nimetty "mestarien kontooriksi".

Oikealla hallin osien 112-1 ja 112-2 rajakohta. Alkuperäiset halliosastot olivat yhteydessä toisiinsa 1. kerroksen tasossa. Vuoden 1939 piirustuksessa korkea hallin osa on "kokoontameno-osasto", pilarien takana oleva osa on nimetty "puuseppäosastoksi". Laajennus vuodelta 1957, tila 112-2, alkaa kuvan oikeassa reunassa näkyvästä portaikosta.







Kaarihalliin liittyvä pulpettikattoinen hallin osa 130-3. Betoniholvia kannattaa yksinkertainen palkisto. Keskellä tilaa on betonipilareihin tukeutuva pääpalkki. Pilarien varassa on teräsrakenteinen hallinosturirata; hallinosturi ei ole alkuperäinen. Alunperin yhtenäinen tila on nykyisessä käytössä jaettu osiin väliaikaisrakenteilla.

## TERÄSBETONIRAKENTEITA



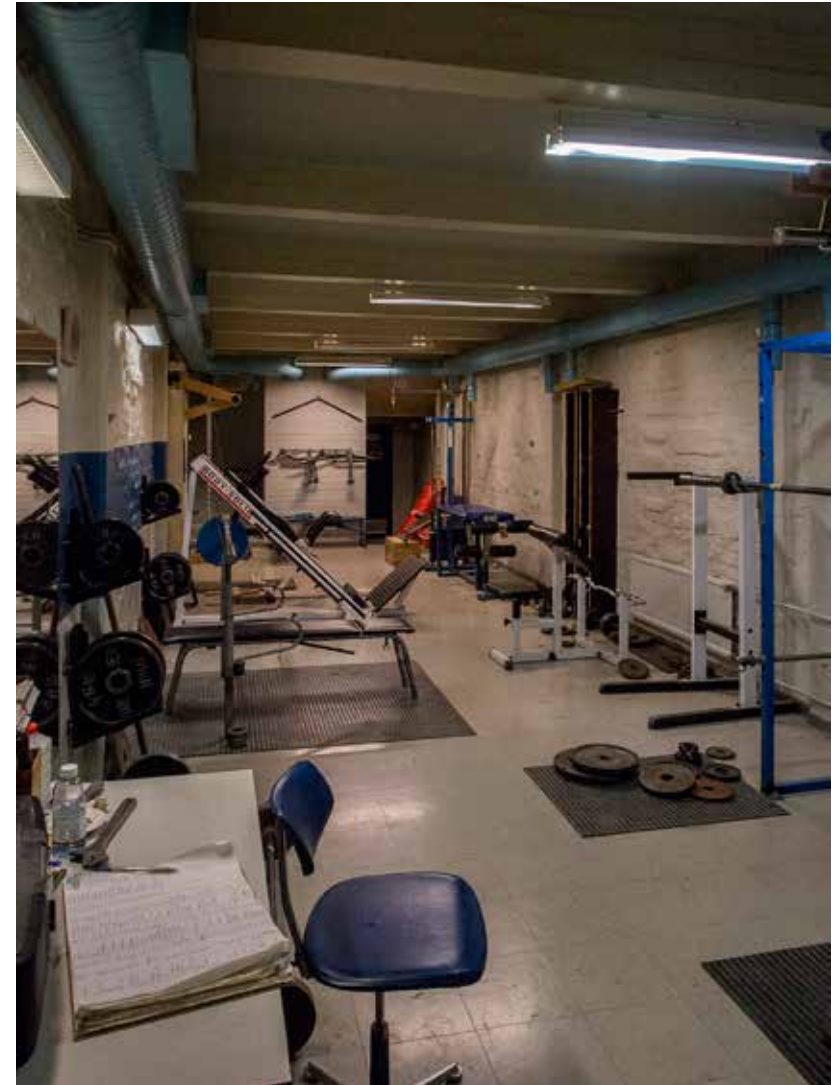
Siipirakennuksen hallin osa 111-1, vuoden 1939 piirustuksessa ”hajoitusosasto”. Yläpohjan betoniholvia kannattaa kaksinkertainen betonipalkisto. Pilareihin tukeutuviin pääpalkkeihin on yhdistetty hoikemmat sekundaaripalkit. Pilarirunkoon tukeutuva hallinosturinradan kannatus on alkuperäinen. Hallinosturi teräskiskoineen on uusittu myöhemmin.

Teräsbetonirakenteet on valettu lautamuotteihin. Valupintoja ei ole tasoitettu. Rakenteet ovat tekoajalle tyypillisesti hoikkia. Tekotapa on edellyttänyt monimutkaisen muotti- ja raudoitustyön. Ohutta betoniholvia kannattaa sen kanssa yhteen raudoitettu betonipalkisto, joka keskeisissä hallitiloissa on yksinkertainen. Halliosissa 111-1 ja 112-1 palkisto on kaksinkertainen, eli pilareihin tukeutuvat pääpalkit ja pääpalkkeihin sidotut hoikemmat sekundaaripalkit. Ajalle tyypillinen piirre on palkkien päihin tehty viisto korotus palkkien liitoksissa tukiin. Monimutkaista muottityötä vaativalla muotoilulla on pyritty minimoimaan betonirakenteiden mittoja.



Pukuhuone 332. Alkuperäisen yläpohjan palkistoa vesikaton harjan kohdalta, jossa pääpalkit on muotoiltu kaareviksi. Harjan kohdalla olevat sekundääripalkit tukeutuvat pääpalkistoon. Vuonna 1979 tämän kerroksen päälle tehtiin yksi kerros lisää pesu- ja pukutiloja.

Kolmikerroksisessa pesu- ja pukutilojen osastossa väli- ja yläpohjat ovat paikalla valettuja teräsbetonisia ylälaattapalkistoja. Väliseinät ovat paikallamuurattua punatiiltä. Tälle rakennusvaiheelle tyypillisesti muuraus on tehty täyteen saumaan. Tiilipintoja ei ole tasoitettu.



Punttitali 210. Väli- ja yläpohjan ylälaattapalkisto.





## KOLMIKERROKSIINEN SIIPIRAKENNUS

Tila 147 Alunperin "työkalunkorjaukseksi" nimetty tila.

Vasen kuva on kuvattu kohti alkuperäistä päätyä ja päätyikkunaa. Laajennuksessa 1972 ikkuna on jäänyt sisätilaan.

Yllä olevassa kuvassa näkyy nykyiseen käyttöön liittyvä tilajako. Alkuperäisessä käytössä työkalukorjaus liittyi ilman väliseinää työkaluvarastoon (nykyinen tila 144). Työkaluvarastosta oli käyntiovi konepajahallin osaan 129-3.



Tila 145 alkuperäisen keskikäytävän ja kirjainpitäjän tilan läpi avattu käytävä konepajahalliin 133.

Alunperin tämä siipirakennus oli kaksikerroksinen. Huoneet olivat toimisto- ja varastotiloja.

Alkuperäiset rakenteet ovat pääosin säilyneet. Myöhemmin on tehty väliseinien ja aukkojen muutoksia. Nykyisessä käytössä on tehty kevytrakenteisia tilamuutoksia.



Tila 144, alunperin työkaluvarastoksi nimetty tila.

Nykyinen päätyseinä on myöhemmin rakennettu väliseinä. Alunperin tila jatkui konepajahallin 129-3 seinään saakka.

Alkuperäisiä rakenteita on säilynyt: välipohjan betoniholvi, muuratut seinät ja betonista valetut ikkunapenkit. Kuvassa oikealla oleva ikkunapenkki on laatoitettu myöhemmin. Ikkuna-aukotos on alkuperäinen. Ikkunoiden puitteet ja lasitukset on uusittu myöhemmin.







## PORRASHUONE 138

Porrashuone 138 on säilynyt pinnoituksia ja kerrostasojen palo-osastojakoja lukuunottamatta alkuperäisenä: lautamuottiin valetut betonirakenteet, mosaiikkibetoniset askelmalankut ja putkikaiteet.

Kuva äärimmäisenä vasemmalla: kerrostasanne kolmannessa kerroksessa. Alunperin siipirakennus oli kaksikerroksinen, korotus on tehty vuonna 1957. Portaikko on todennäköisesti kokonaisuudessaan alkuperäinen, sillä vuoden 1939 piirustuksessa porras jatkuu silloiseen ullakkotilaan. Portaikon välipohjien lautamuottiin valetuissa betonirakenteissa särmiin on tehty pyörästetyillä päätteillä olevia viisteitä.

Kuva oikealla ylhäällä: nousu ensimmäisessä kerroksessa. Paikalla valetussa teräsbetonirungossa askelmalankut mosaiikkibetonia. Askelmalankkujen päät betonirungosta ulos tulevana aiheena. Askelmalankut on jossain vaiheessa maalattu.

Kuva oikealla alhaalla: kaiteen kiinnitys. Avoin putkikaide, huolellisesti viimeistely yksinkertainen kaiderakenne. Käsisijohdeputki jatkuu katkeamattomana kerroksesta toiseen. Pystyputket on kiinnitetty leveästä laipasta askelmiin.



Tila 137, portaan 138 alla olevaan komeroon johtava ovi. Ovi on yksi harvoista säilyneistä väliovista, tasareunainen puupeiliovi, sileät peilit. Ovi on säilynyt heloituksiltaan ja listoitukseltaan alkuperäisenä. Tila 137 on alunperin ollut siipirakennuksen sisäänkäynnin tuulikaappi. Laajennusvaiheessa 1957 sisäänkäynti on jäänyt sisätilaksi.



Kuva äärimmäisenä oikealla: konepajahalli 133, toimistosiiven alkuperäistä ulkoseinää. Ikkuna-aukko on alkuperäinen. Ulkoseinään on tehty myöhemmin uusi oviaukko.. Alkuperäinen punatiilinen ulkoseinä ja sokkelin kiveys on maalattu myöhemmin. Oviaukon leikkauksessa näkyy alkuperäisen sokkelin rakenne. Sokkelikiveys ulottuu 2½ tiilen seinärakenteesta noin yhden tiilen syvyyteen.







# Konepajaa laajennetaan vuonna 1957

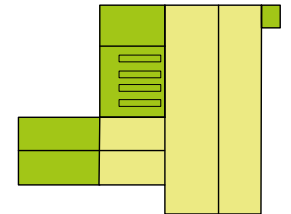
Kuopion konepajan laajennus valmistui vuonna 1957. Sen piirtäjäksi on rakennuspiirroksissa merkitty nimikirjaimet J.F. ja hyväksyjäksi arkkitehti Jarl Ungern. Laajennukseen kuului koneistusosasto ja veturien pesuosasto. Lisäksi uuden koneistusosaston viereinen kaksikerroksinen siipi korotettiin kolmannella kerroksella. Tähän osaan sijoitettiin työkaluvarasto, oppilaskoulu ja toimistotiloja. Urakoitsijana laajennuksessa toimi kuopiolainen Rakennusliike Matti Rinttilä. Työt aloitettiin maaliskuun lopulla ja laajennus oli valmis vuoden loppuun mennessä.<sup>11</sup>

Uusi koneistusosasto sijoittui vuonna 1932 valmistuneen osan siipien väliin. Korkeat ikkunat suuntautuivat pihalle päin ja lisäksi osastolle tuli luonnonvaloa kattoikkunoista. Laajennuksen yhteydessä tehtiin myös joitain tilankäyttömuutoksia.

<sup>11</sup> Urakkasopimus 21.3.1957, KA, Rautatiehallitus

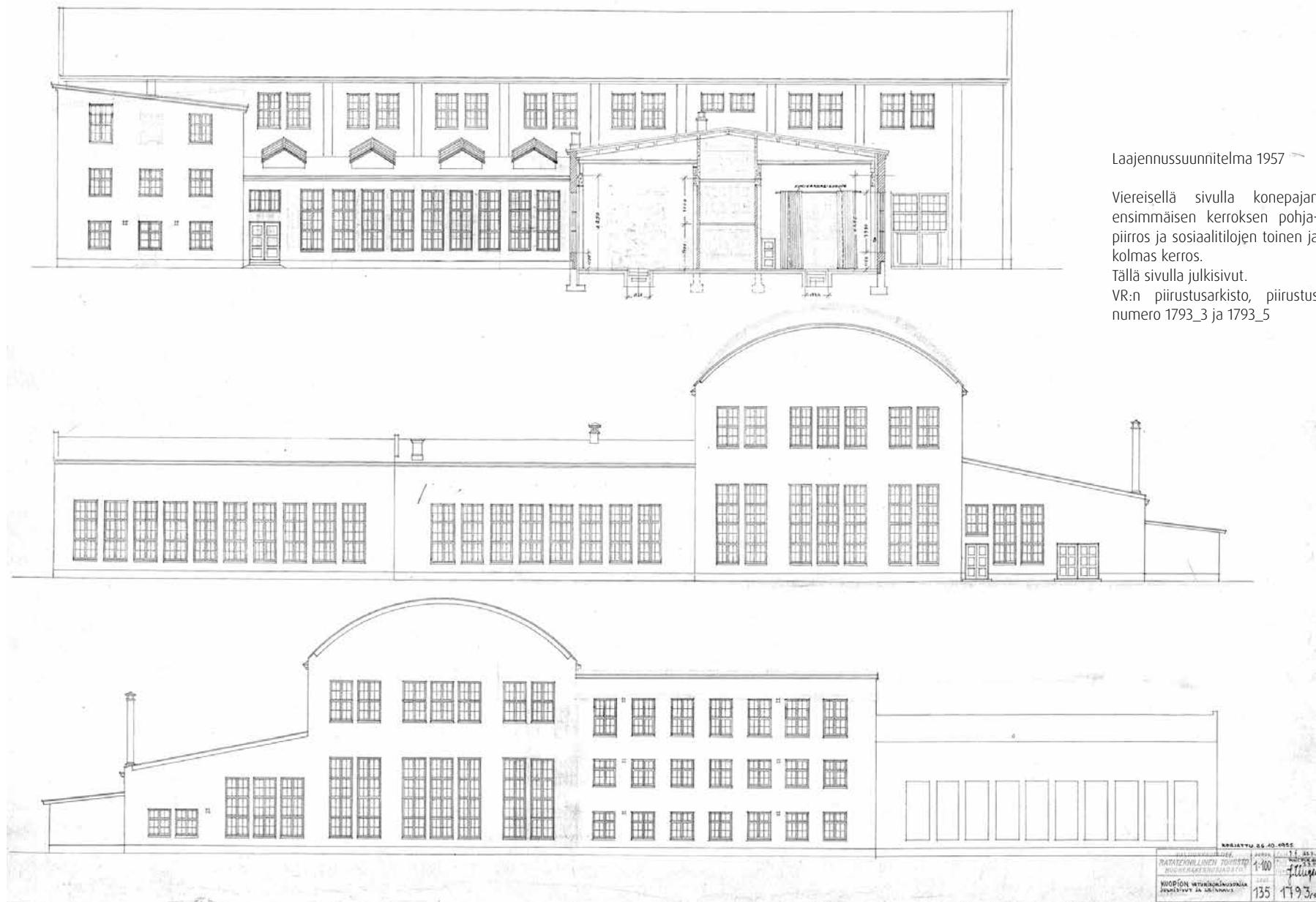
Viereisellä sivulla konepajan länsijulkisivu ja oikealla itäjäulkisivu vuoden 1957 laajennuksen jälkeen. Kuvat otettu vuonna 1969. Molemmat kuvat: Suomen Rautatiemuseo / O. Lehtonen

1957

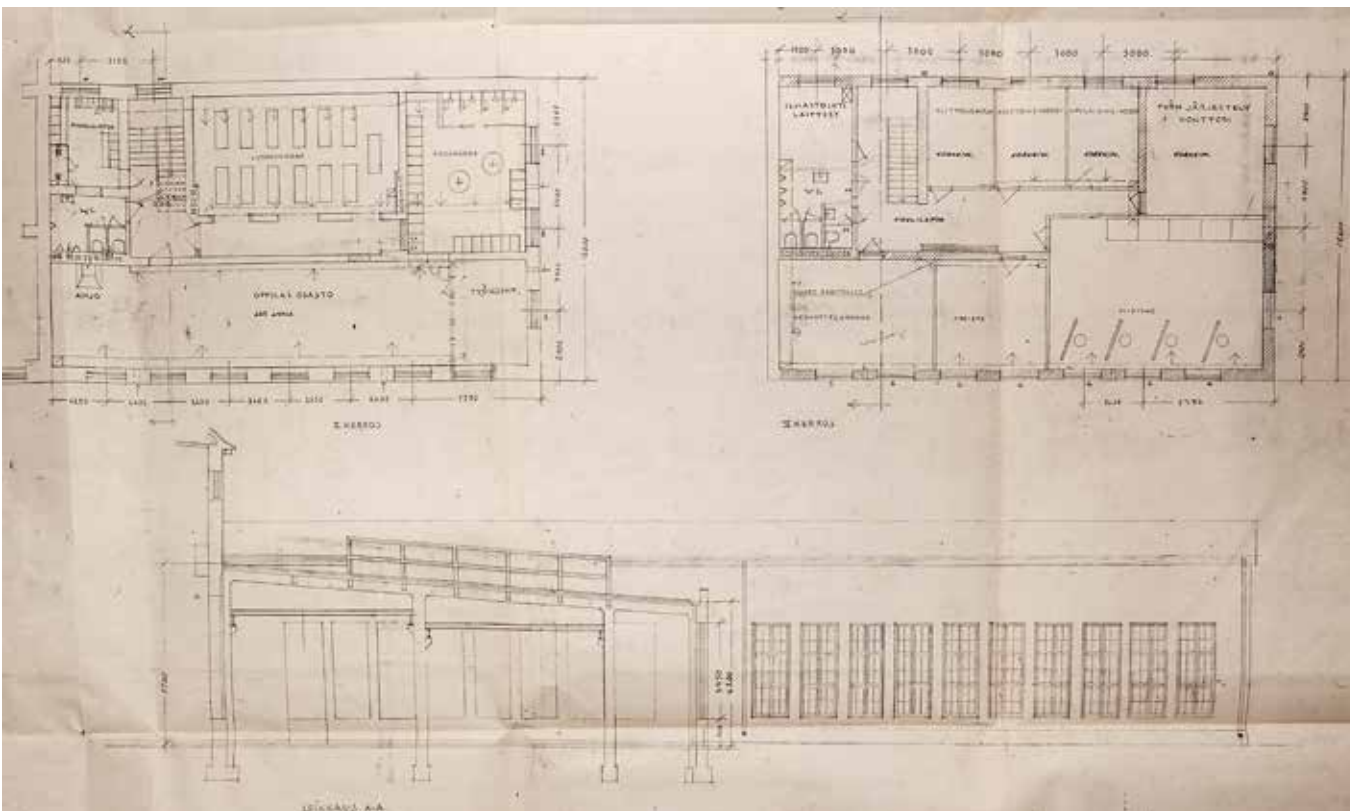












Toimistosiiven ensimmäisen kerroksen työkaluvarastoa laajennettiin ottamalla osa toimistotiloista varaston käyttöön. Yksi konttorihuone muutettiin kerhohuoneeksi ja entinen ensiapuhuone muutettiin työnjohtajan huoneeksi. Siipiosa oli ollut kaksikerroksinen ja harjakattoinen. Vuonna 1957 valmistuneessa laajennuksessa siipiosaan lisättiin yksi kerros ja katto muutettiin pulpettikatoksi. Siipiosan toiseen kerrokseen tuli pesu- ja pukuhuoneita ja oppilaskoulun tiloja. Kolmanteen kerrokseen tuli luento- ja piirustussali, työnjohdon huoneita, piirustuskonttori, tupakka-huone, ilmastointikonehuone ja wc-tiloja.

Veturien pesuosasto tehtiin toisen siiven jatkoksi pihan suuntaan. Myös jatkettun siiven henkilöstötiloja laajennettiin. Ennen laajennusta henkilöstön pukuhuoneille oli varattu vain toisen ja kolmannen kerroksen kapeahkot noin 80 neliön tilat. Pukuhuoneita tehtiin myös laajennusosan toisen ja kolmanteen kerrokseen.

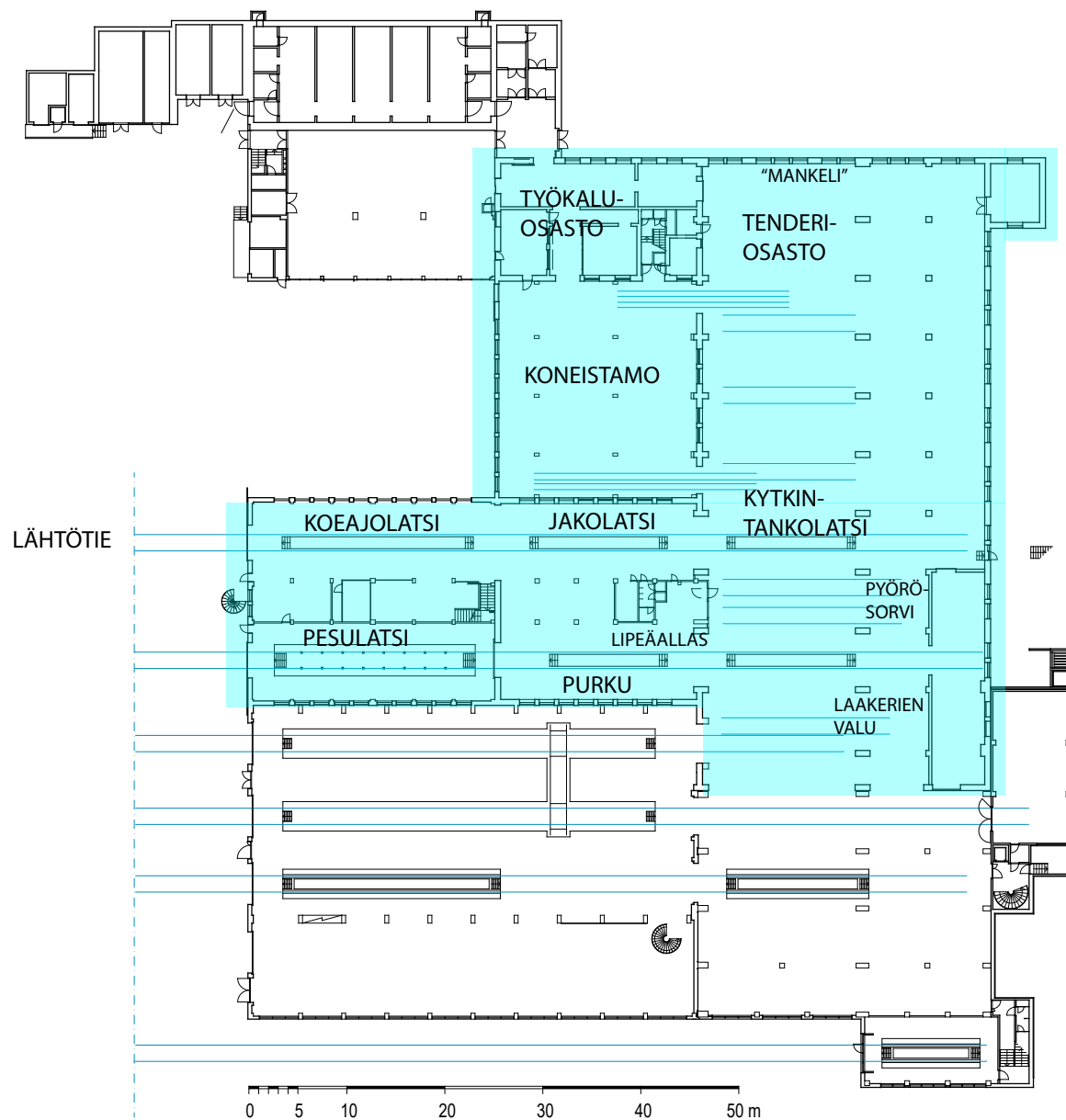
Arkkitehtuuriltaan laajennus tehtiin alkuperäiseen konepajaan sopivaksi käyttämällä punatiiltä. Samoin ikkunat tehtiin korkeiksi, jotta tiloihin saataisiin mahdollisimman paljon luonnonvaloa.

Muutos- ja laajennussuunnitelma vuodelta 1955

Toimistosiiven toisen ja kolmannen kerroksen pohjapiirroksat ja koneistusosaston leikkaus. Toimistosiipeä korotetaan. Uuteen kerrokseen on esitetty sijoitetuksi toimistotiloja, piirtämy ja arkisto. (KKA)







## Höryrveturien korjaus

Kuopion konepajalla korjattiin useita eri höyryveturimalleja. Esimerkiksi vuonna 1964 konepajan huoltoon kuului 377 höyryveturia. Höyryveturien korjausten lisäksi Kuopion konepajalla suoritettiin pienempiä töitä. Vuoden 1964 vuosikertomuksessa mainitaan seuraavat työt veturien korjausten ohella:

51 veturikattilain täystarkastusta, 47 sisäpuolista tarkastusta, 3 kattilavaihtoa ja 46 paineilmasäiliön tarkastusta, korjattiin 275 ilma-, ja 210 voidepumppua, koneistettiin 1940 mäntäpuskinta ja sorvattiin 914 pyöräkertaa.

Viereisessä kaaviossa on esitetty millä tavoin tilat olivat jäsennetty höyryveturien korjauksen aikana, vuoden 1957 valmistuneen laajennuksen jälkeen.

Veturi tuotiin sisään rakennukseen pesulatsille, jossa se ensin pestiin. Siitä veturi siirrettiin purkuosastolle, jossa siitä irrotettiin kytkintangot, männät, luistit, ristikkapaleet, imurit, vesilaisit, mokat, rasvaprässit, suunnanvaihtolaitteet, ilmapumput, kellot, sutarit ja niin edelleen. Purkuosastolla oli suuri lipeäallas, jossa irrotetut osat pestiin. Purkuosastolta veturi työnnettiin nostokanaalille, josta se nostettiin pois pyöriltään ja vietiin pukille.

Nykytilanteen pohjapiirroksen on merkitty sinisellä pohjalla konepajan tilat 1957 valmistuneen laajennuksen jälkeen. Työosastojen sijoitus pohjapiirustukseen on raportin laatijan tekemä ja se perustuu konepajan rakennuspiirustuksiin ja keskusteluihin Kuopion konepajan perinneyhdistysaktiivien kanssa.



Kustakin veturista ja korjaustoimenpiteestä riippuen osia korjattiin eri osastoilla eli latseilla. Kun kaikki tarvittavat osat oli korjattu, veturi laskettiin pyöriensä päälle ja vedettiin jakolatsille. Jakolatsilla laitettiin höyry kulkemaan oikeita reittejä. Jakolatsilla lisäksi asennettiin vielä puuttuvat osat, jonka jälkeen tehtiin vuorokauden kestävä kattilan ylöslämmitys. Tämän jälkeen veturi ohjattiin ulos konepajasta lähtötietä pitkin koeajolle.

Työpaikkana konepaja on 1960-luvulla ollut meluisa ja huonosti valaistu. Erilaiset koneet ja laitteet ovat pitäneet kovaa ääntä, ja kuulosuojaimia ei ole ollut käytössä. Valaistukseen on alettu kiinnittää huomiota vasta myöhemmin.<sup>12</sup>

Vetureita siirrettiin korjaushallissa suurilla nostureilla. Vasemmalla ylhäällä kuva korjaushallista pohjoiseen kuvattuna ennen vuoden 1957 laajennusta. Oikealla ylhäällä kuva samasta hallista etelään suuntaan kuvattuna vuonna 2002. Vasemmalla alhaalla kuva koneistamo-osastosta ennen 1957 valmistunutta laajennusta. Todennäköisesti koneistamo toimi tällöin tilassa, johon viereisen sivun pohjapiirroksessa on merkitty tenderiosasto. Takaseinällä näkyy ovet ensiapuhuoneeseen ja toimistoihin. Oikealta tilaan tulee valoa korkeista pohjoispäädyn ikkunoista. Kuvat: KKPY



<sup>12</sup> VR Kuopion konepajan perinnettä 1889-2002; Kuopion konepajan perinneyhdistyksen kokous 2.2.2016





Kuvan keskellä konepajan siipiosan jatke, halliosa 112-2. Sisäpihan peräseinä on konepajahallin 133 ulkoseinä. Alkuperäinen konepajan siipiosa ulottui nykyisen sisäpihan peräseinään. Uusi koneistamohalli 133 tuli alkuperäiselle sisäpihalle. Vuonna 1957 valmistuneiden julkisivujen korkeat ikkuna-aukot, suuri ikkunapinta-ala ja punatiilimuuraus ovat alkuperäisen rakennuksen mukaiset. Lisäksi luonnonvalo on hyödynnetty tekemällä halliosaan 133 kattoikkunat.



Yllä, konepajahalliosan 133 vesikattoa  
Konepajahalliin tulee runsaasti luonnonvaloa, suurehkot kattoikkunat ja julkisivun korkea ikkunat. Kuvassa taustalla näkyy kaarikattoisen halliosan liitos tässä rakennusvaiheessa toteutettuun toimistosiiven korotukseen.

Ylhäällä oikealla  
Konepajahallin 112-2 ulkoseinällä oleva teräsrakenteinen katos. Katos on todennäköisesti tästä rakennusvaiheesta.

Alhaalla oikealla  
Peltikatokseen liittyvä varoituskyltti.







### KONEISTUSOSASTO

Konepajahalli 133, joka vuoden 1957 piirustuksessa on nimetty koneistusosastoksi.

Tämä halliosa on tehty alkuperäisen rakennuksen siipiosien rajaamalle sisäpihalle. Osa kaarikattoisen hallin ja siipiosien julkisivuja on jäänyt uudessa hallissa sisätilaan. Alkuperäiset ikkunat ovat säilyneet näissä entisissä julkisivun osissa.

Betonirakenteet ovat tekoajalle tyypillisen siroja. Kattoikkunat ovat näyttävät.

Nykyisin tila on Savon ammatti- ja aikuisopiston käytössä.





Konepajahallin 133 sisäkatossa on teräsbetonipalkisto ja suuret kattoikkunat. Yläpohjan rakenne on ylälaattapalkisto. Palkiston jännevälit ovat hiukan suuremmat kuin vuoden 1932 hallien rakenteissa. Kasvaneen jännevälin vuoksi palkit ovat korkeampia kuin vanhoissa rakenteissa. Nykymittapuulla rakenteet ovat huomattavan hoikkia.

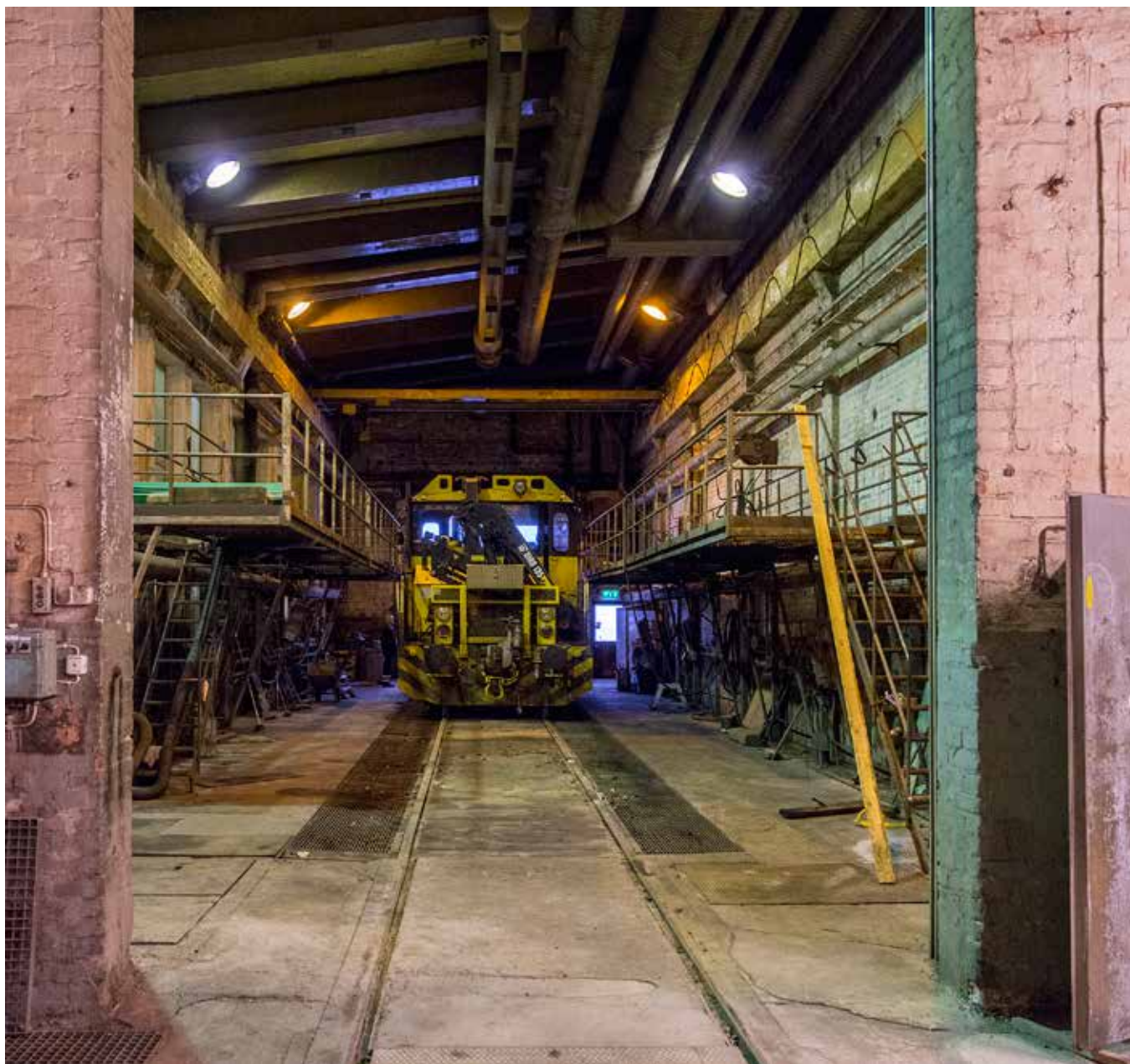
Valutyö on tehty puhtaaksivaluna lautamuotteihin, pintoja ei ole tasoitettu. Muotti- ja raudoitustyö on ollut vaativa. Palkkien päissä on viistetyt korotukset raudoituksia varten. Kattoikkunoiden aukkojen reunapalkkien poikkileikkaus on kiilava. Kiilavuudella on haluttu todennäköisesti ulkonäkösyistä keventää aukon reunan vaikutelmaa.

Kattoikkunat ovat harjakattoiset. Sisäkaton pinnassa on vaakasuora sisäpuolinen lasitus.



#### **SIROJA BETONIRAKENTEITA**

Konepajahalli 133, vuoden 1957 piirustuksessa nimetty ”koneistusosastoksi”.



## KUUMAVESIPESUHUONE

Halliosa 111-2, vuoden 1957 piirustuksessa "kuumavesipesuhuone". Vielä nykyisin tilassa tehdään kiskokaluston huoltoa.

Kuva yllä  
Vuonna 1957 valmistunutta ulkoseinää nykyistä halliosastoa 110 vastaan. Ikkunapinta-ala on huomattavan suuri.

Kuva oikealla  
Kuva on kuvattu halliosasta 111-1 (entinen hajoitusosasto) kohti länsipäätä. Kuvassa näkyvät ovipielet ovat rakennusvaiheessa 1932 olleen ulko-oven pielet.





Siipirakennuksen laajennus vuodelta 1957, julkisivu pohjoiseen nykyiselle sisäpihalle  
Konepajahalliin lankeaa runsaasti luonnonvaloa suurista ikkunoista. Tiilimuuraus on samankaltainen 1932 valmistuneessa rakennuksen osassa. Tekninen eroavuus on liikuntasäuima keskellä julkisivua. Vanhemman rakennusosan muuraukset on tehty jatkuvina, liikuntasäuimoja ei ole.

Halliosa 112-2, piirustuksessa vuodelta 1957 "koeajolle valmistus ja jälkikorjaus" eli ns. lähtötie. Puutyö- ja sähkötyöosastot olivat tässä halliosassa.



Halliosaston 112-2 länsipääty

Halliosastoon johtaa raiteet ratapihalta. Yllä vasemmalla olevassa julkisivukuvassa näkyvät korkeat ikkunat ovat kuvan oikeassa reunassa. Vasemmassa reunassa on halliosastojen välissä oleva kolmikerroksinen puku- ja pesutilojen osasto. Kolmikerroksisen osan alla olevat avoimet tilat on vuoden 1957 piirustuksessa merkitty puutyö- ja sähkötyöosastojen käyttöön.

Hallin yläpohjan rakenne poikkeaa vuonna 1932 valmistuneen osan yläpohjasta. Yläpohjan ylälaattapalkistossa ei ole sekundäärilpalkistoa, eikä palkkien päissä ole viistettyjä korotuksia raudoitteille. Mitoitusta on muutettu niin, että palkit ovat järeämpiä ja palkkijako on harvempi. Betoni-rakenteiden lautamuottityö ei ole yhtä viimeistelty kuin vuoden 1932 rakenteissa.



Pääpuulattiaa. Vuoden 1957 piirustuksessa määritellään konepajan tiloihin 7,5 cm:n tai 15 cm:n puukuutiopäällystyksiä betonilattioihin. Tässä tilassa on ainoa säilynyt pääpuulattia.



Todennäköisesti tämän rakennusvaiheen alkuperäinen hela.

# KOMPRESSORI

Tila 132, vuoden 1957 piirustuksessa nimetty "kompressori".





Yllä pukutila 332. Vuoden 1957 laajennukselle tyypillinen yläpohjan betonirakenne.

Oikealla porras 114. Teräsbetonirakenteinen paikallavalettu porras. Putkikaiteet on tehty pienemmästä putkesta kuin 1932 valmistuneessa portaikossa 138. Kaiteen käyttöturvallisuutta on parannettu vanhaan verrattuna lisäputkilla käsijohteen alla.





### PIIRTÄMÖ

Luokkatila 346, "piirtämö" piirustuksessa vuodelta 1955

Tilajako on säilynyt. Rakennuksen päätyyn tehty ikkuna on muurattu umpeen myöhemmissä muutostöissä.

Molemmissa kuvissa oikeassa reunassa näkyy uusi varapoistumistien ulko-ovi. Ovi johtaa poistumistien portaaseen. Varatien portaikko oli tekeillä loppuvuodesta 2015.





# **ARKISTO**

Toimisto 345, "arkisto" piirustuksessa vuodelta 1955. Tilajako, ikkunapenkit ja lämpöpatterit ovat säilyneet. Ikkunoiden puitteet ja lasitukset on uusittu myöhemmin.



### TOIMISTOJA

Vuonna 1957 valmistuneen toimistosiiven korotuksen tilajako ja rakenteet ovat pääosin säilyneet. Leimallinen piirre on toimistuhuoneiden ikkunalliset väliovet.

Äärimmäisenä oikealla, toimistuhuone 350, "käyttöinsinööri" piirustuksessa vuodelta 1955. Useita kuvan mallin mukaisia ikkunaovia heloituksineen on säilynyt tästä rakennusvaiheesta.

Oikealla, Toimistuhuone 351, "apulaisinsinööri" piirustuksessa vuodelta 1955. Vuonna 1957 valmistuneessa korotetussa kerroksessa on säilynyt lämpöpattereita ja betonista valettuja ikkunapenkkejä. Piirustuksessa vuodelta 1955 on maininta lattianpäällystyksestä, korkkimatto.

Ylhäällä oikealla. Sisään-ulos aukevien 2-lasisten ikkunoiden lasitus on muutettu. Sisäpuutteeseen on asennettu umpiolasit.





### ILMASTOINTILAITTEET

Tekninen tila 340, vuoden 1955 piirustuksessa "ilmastointilaitteet". Tilaan johtava ovi, lukuunottamatta saranoita, on säilynyt. Palo-osastoiva ovi on tyypillinen puurakenneinen pellitetty palo-ovi.

Puurunkoinen palo-ovi, ovilehti ja karmi on pellitetty.

Karmin yläkappaleessa on huonetunniste, numerokilpi 13. Tunnistesystematiikka on tuntematon, numero ei liity kerrostasoon. Samanlaisia kilpiä on säilynyt muuallakin rakennuksessa.

Kromattu pintakiinnitteinen vedin.

Pinta-asenteinen käyttölukko avaimineen.

Kierrettävä valokatkaisija bakeliittia.







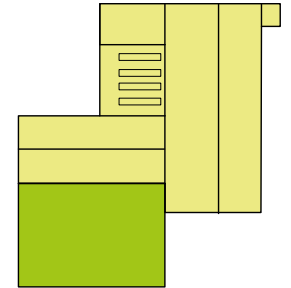
## ”Laajennus 68”

Vetokaluston uusiutumisen myötä myös Kuopion konepajan korjausvastuulle tuli uudenlaisia vetureita. Konepajaa laajennettiin jälleen 1960-luvun lopulla, jolloin saatiin tilat GM-moottoreiden korjaukseen. Arkkitehtipiirustuksissa piirtäjäksi on merkitty ratatoimiston huonerakennusjaoston I luokan rakennusmestari V. Väänänen ja piirustukset on hyväksynyt huonerakennusjaoston päällikkö arkkitehti V.R. Rytöhonka. Laajennuksen maankaivuu- ja paalutustyöt tehtiin vuonna 1966, ja varsinaiset talonrakennustyöt aloitettiin vuonna 1967. Uusi osasto tunnettiin konepajalaisten keskuudessa nimellä ”laajennus 68”. Laajennusosa tehtiin konepajan eteläisemmän siiven ja suuren korjaushallin nurkkaukseen. Urakoitsijana laajennuksessa toimi Insinööritö Oy. Konepajan henkilökunta teki laajennusosan LVI-, sähkö- ja muut koneteknilliset työt.<sup>13</sup>

Vuonna 1968 valmistunut laajennusosa on pohjapinta-alaltaan noin 1500 m<sup>2</sup>. Laajennusosaan asennettiin kaksi 20 tonnin siltanosturia ja yksi 10 tonnin siltanosturi, ja siihen sijoitettiin koneistusosasto, työkalulainaamo, purku-, pika-korjaus-, maalaus-, ohutlevy-, verhoilu- ja sähköosasto.

<sup>13</sup> Urakkasopimus 6.9.1967, Vuosikertomukset 1966-69 KA, Rautatiehallitus; Rakentajain kalenteri 1963.

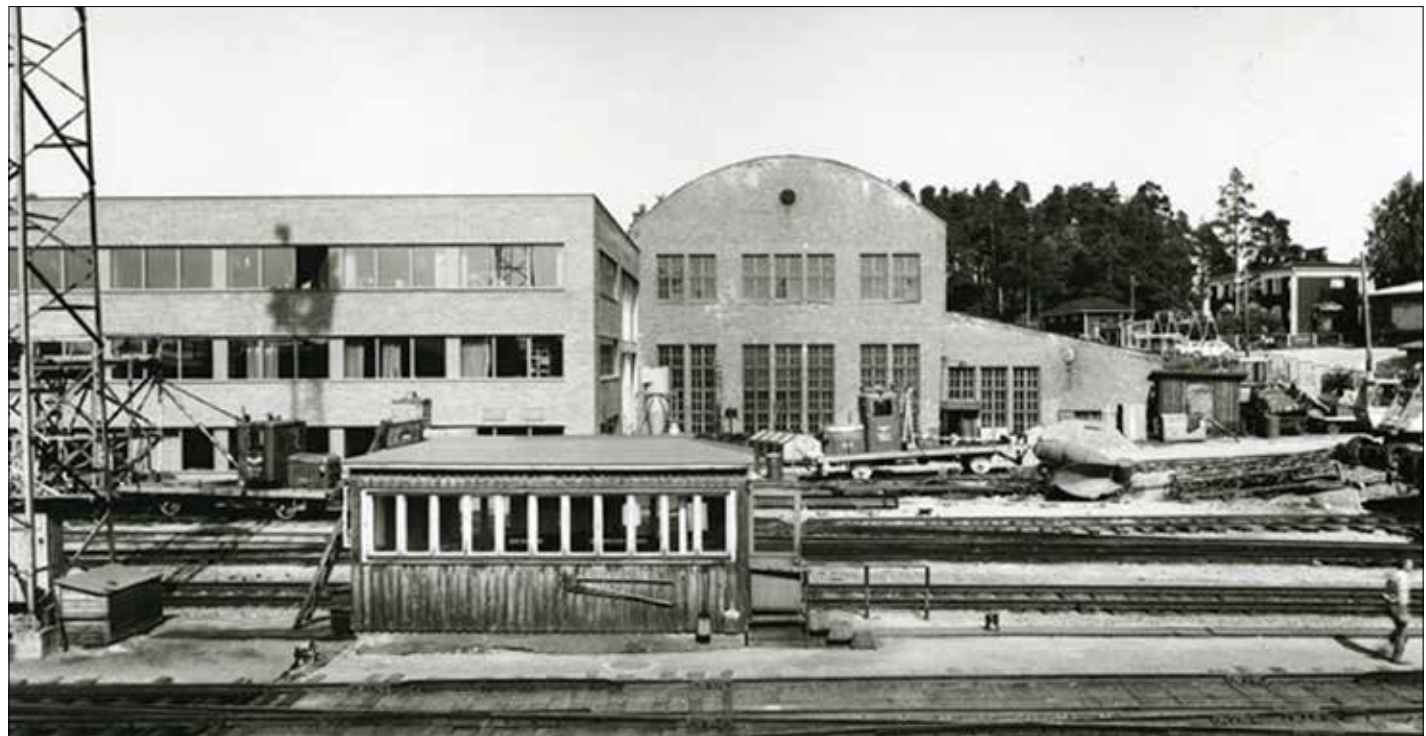
1968



Vuonna 1968 valmistunut laajennus mahdollisti uudenlaisten veturien korjauksen Kuopiossa. Viereisellä sivulla kuva laajennuksen lounaiskulmasta. Suomen Rautatiemuseo / O. Lehtonen



Julkisivupiirros vuoden 1968 laajennuksesta. VR:n piirustusarkisto, piirustus numero 1793\_13



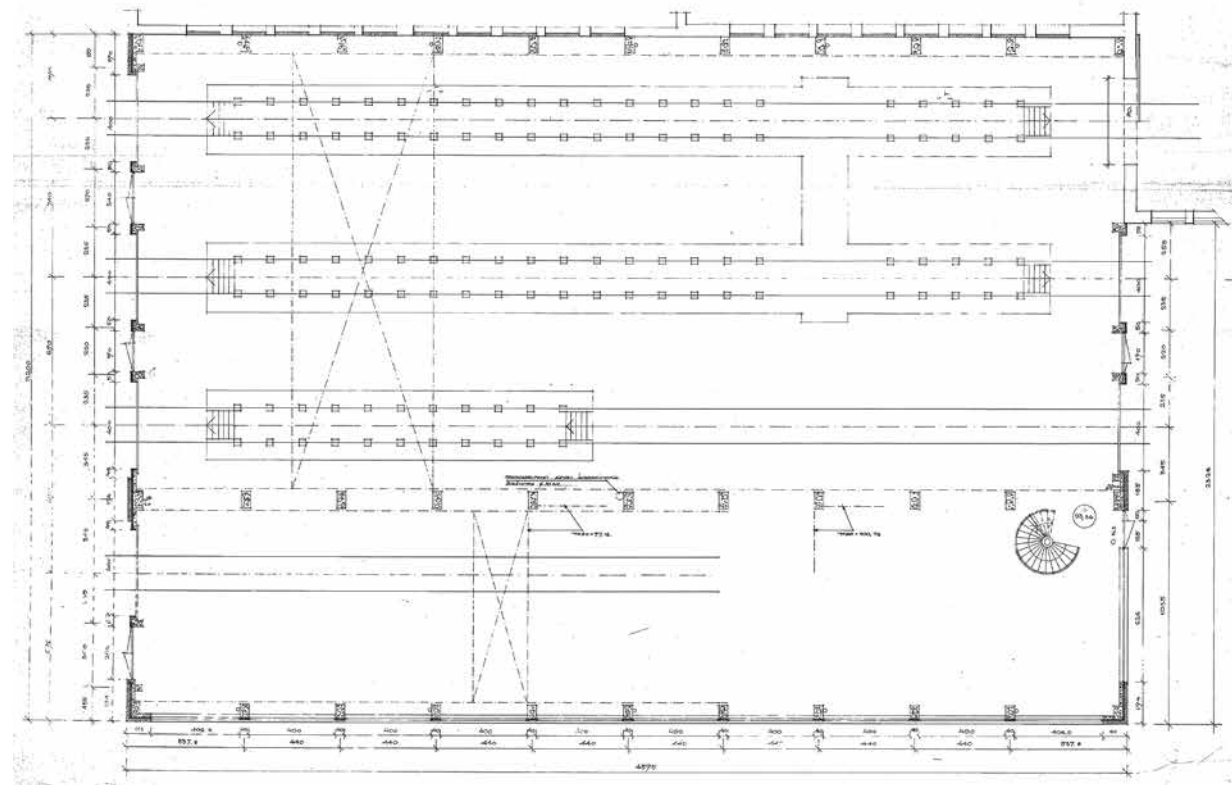
Eteläpuolen julkisivussa laajennusosa sijoittui kaarihallin viereen. Suomen Rautatiemuseo / O. Lehtonen



Entisen koneistusosaston tiloihin tehtiin työtilat voimansiirtolaitteiden ja GM-moottoreiden korjaukselle. Laajennuksen arkkitehtuuri noudattelee ulkoasultaan samaa tyyliä kuin aiemmat rakennusvaiheet. Julkisivumateriaali on punatiili. Luonnon valoa laajennusosaan tulee kattoikkunoista ja eteläseinän nauhaikkunoista. Laajennusosan korkeus on noin kaksitoista metriä. Entisen pesusiiven viereen sijoitettiin yhtenäinen hallitila, johon ratapihalta johtaa kolme raidetta. Eteläjulkisivun puolelle sijoittuu kolmeen kerrokseen porrastetut tilat, joihin laajennuksen valmistuttua sijoitettiin toiseen ja kolmanteen kerrokseen sähkötyöosasto. Hallin eteläosaan johtaa yksi raide ratapihalta. Ennen vuonna 1968 valmistunutta laajennusta kaareva halliosa oli ollut selvästi suurin rakennusmassa konepajan arkkitehtuurissa. Laajennusosa säntillisine suorakulmineen muutti etenkin konepajan eteläjulkisivun massoittelun.



Uusi laajennusosa kuvattuna etelästä. Suomen Rautatieasema / O.Lehtonen



Laajennusosan pohjapiirros j alla nimiö. Laajennusvaiheen arkkitehdit olivat V. Väänänen ja V.R. Rytöhönka. VR:n piirustusarkisto, piirustus numero 1793\_14

**VR** RAKENNUSTEKNILLINEN TOIMISTO  
HUONERAKENNUSJAOSTO

1:100

KUOPIO, VETURINKORTAUSPAJA  
LISÄRAKENNUS  
II-JÄTKEK. POHJAT SEKÄ LEIKKAUSPIIR.

LAATIKKO  
135

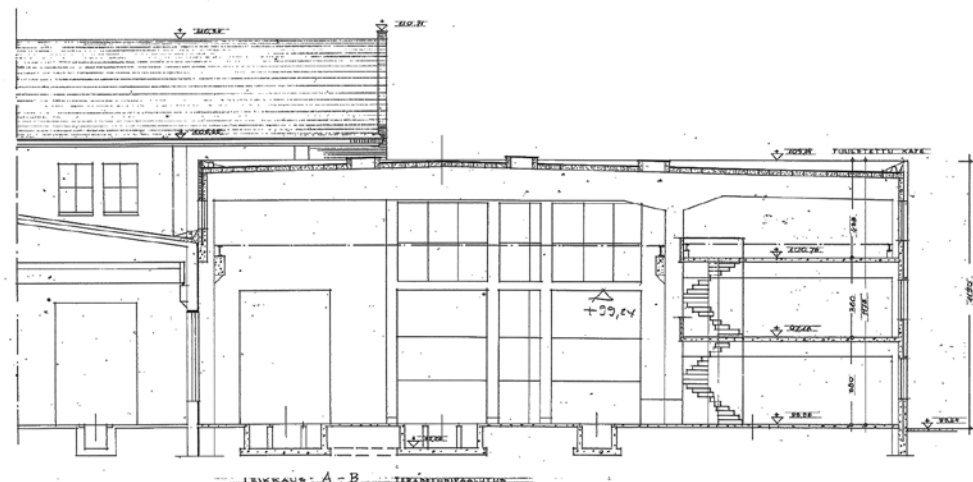
NUMERO  
1793(14)

PVM 8-9-66  
12-4-1966

PIIRI  
V. Väänänen

HYV.  
V. Rytöhönka





A black and white photograph of a large industrial building, possibly a factory or warehouse, with multiple large windows and doors. A train car is visible on tracks in the foreground, and a tall crane or derrick structure is on the left side of the building.



### **"LAAJENNUS 68"**

Laajennusosan julkisivut on paikallamuurattu punatiilestä. Laajennusosan länsisivua hallitsevat halliosastojen ovet ja hallitiloihin avautuvat suuret ikkunat. Eteläisivulla on pilarirungon mahdollistamat nauhaikkunat.

Vasemmalla sivu etelään radalle.

Vasemmalla alhaalla sivu länteen, kuvattu entisiltä veturitalleilta.

Alla sivu etelään, kuvattu länteen kohti entisiä veturitalleja.







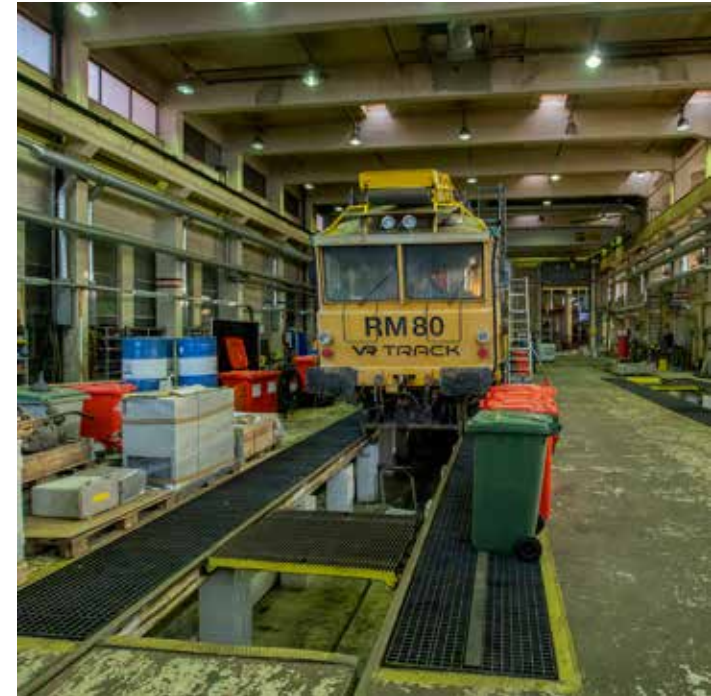
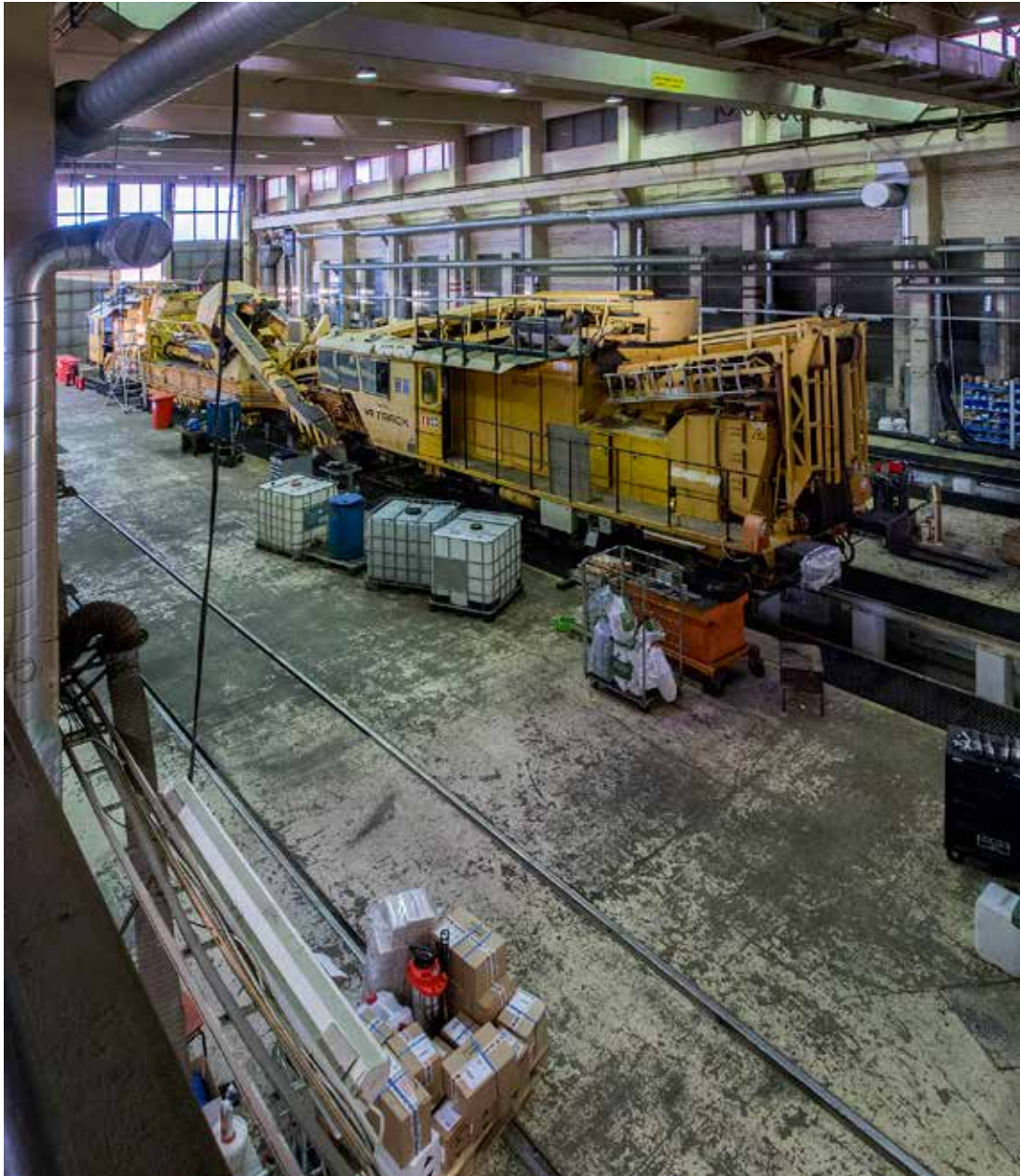
### TUNNUSOMAISTA

Oikealla halliosaston ovi. Punatiilijulkisivusta korostetusti esille otettu ovi- ja ikkunakentän pielen valkeat osat ovat maalattua pellitystä.

Yllä ja vasemmalla. Teräsrakenteiset ikkunat ovat konepajan omaa työtä. Profiilit ovat kuumavalsattuja teräsmuototankoja. Ikkunoissa ei ole käytetty ikkunoihin- ja oviin tarkoitettuja teollisesti valmistettuja muotoprofiileja.







Vasemmalla halliosasto 110, kuvattu halliosastosta 101 kierreportaalta 119-3 kerrostasolta kolme.

### HALLIOSASTOT 110 ja 101

Piirustuksessa vuodelta 1966 halliosastoon on merkitty päämoottorien huolto ja pikakorjaukset.

Rakennusrunko on paikallavalettu teräsbetoninen pilari-palkisto. Valupinta on sileävalu. Yläpohja on kevytbetonielementtejä.

1932 ja 1957 valmistuneiden halliosien 111-1 ja 111-2 silloiset julkisivut ovat jääneet halliosaston 110 sisätilaan.

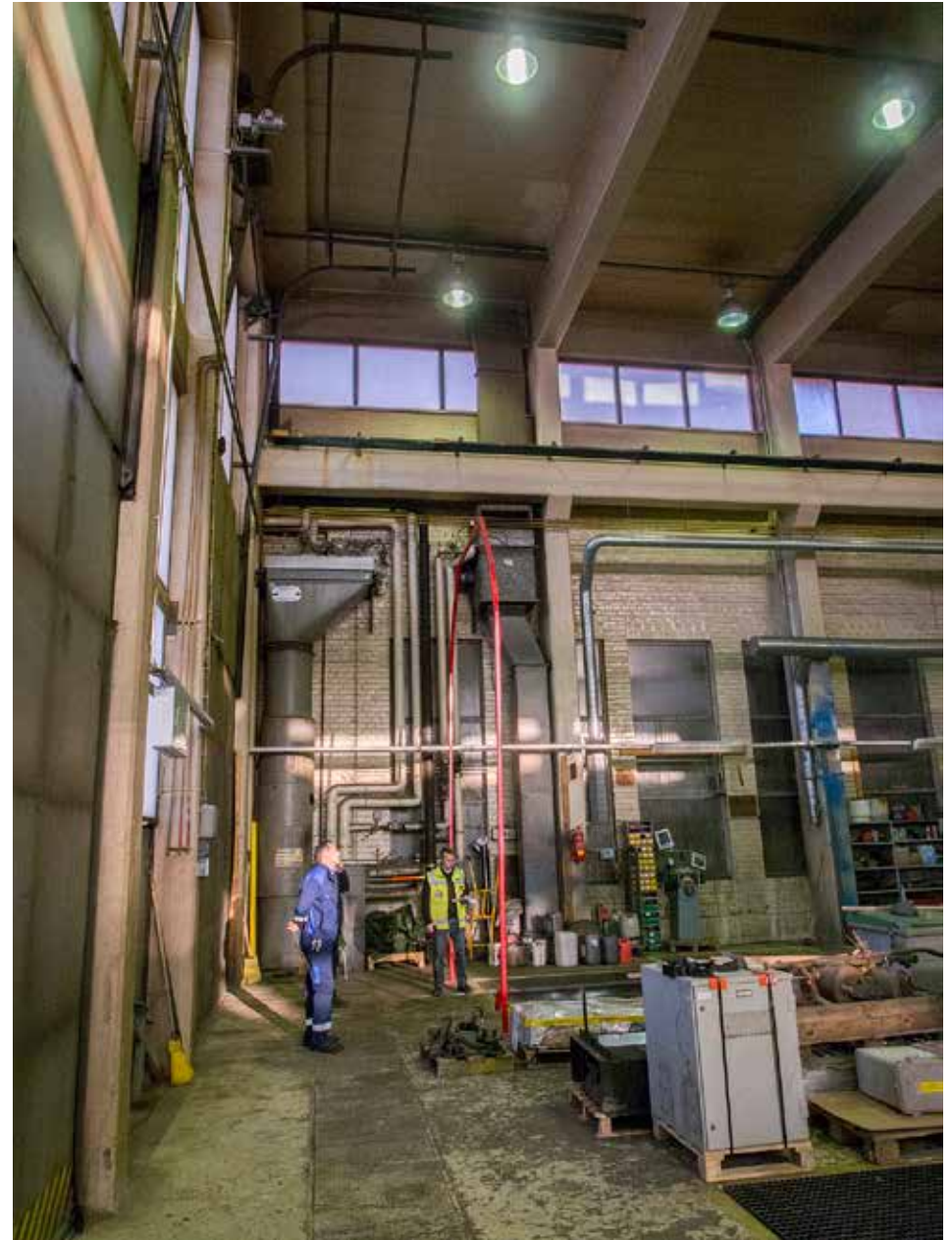
Halliosastoon 110 johtaa kolme raidetta ratapihalta. Raiteiden mukaan halliosasto 110 jakautuu toiminnallisesti kolmeen osaan, tilajakoja ei ole. Yksi raiteista jatkuu 1932 valmistuneeseen kaarikattoiseen halliin. Kaksi muuta raidetta ovat alunperin jatkuneet 1968 valmistuneen hallitilan läpi silloiselle piha-alueelle. Nämä kiskot ovat jääneet sisätilaan 1982 valmistuneessa konepajahallin laajennuksessa.

Halliosasto 101 on osittain kolmikerroksinen. Halliosastoon johtaa yksi raide. Piirustuksessa vuodelta 1966 tilaan on merkitty pikakorjaus, tarkastamo ja työkaluvarasto. Toiseen kerrokseen on merkitty sähkötyöosasto.

Molemmissa halliosastoissa on siltanosturiradat.

Halliosaston 110, suurten nosto-ovien edusta. Piirustuksessa vuodelta 1966 merkitty raiteet päämoottorien irrotukselle ja pikakorjaukselle.

Pilari-palkkirakenne mahdollistaa nauhaikkunat. Kuvassa taustalla 1957 valmistuneen pesuhallin entistä tiilestä muurattua julkisivua. Tiiliseinässä on tyypillinen tiilestä muurattujen aukkopalkkien sallima ikkuna-aukutus.







Halliosaston 101 toinen kerrostaso tila 201. Piirustuksessa vuodelta 1966 tila on merkitty sähkötyöosastoksi.

Kuva vasemmalla  
Hallinosturilla voi siirtää kappaleita täyskorkean hallinosan ja tämän tason välillä.

Kuva yllä  
Ajoneuvoyhteys itäsvun piha-alueelta tälle tasolle on toteutettu 1982 valmistuneella halliosan 119 läpi tulevalla ajoluiskalla. Kuvassa taustalla hallin kolmas kerrostaso. Alunpitäen taso on ollut avoin hallitilaan. Vuonna 2008 kolmannelle kerrokselle tehtiin nykyinen IV-konehuone.



Oikealla. Halliosasto 101, hallin nosto-ovi ja ikkunat länsisivun julkisivussa. Halliosastoa 110 vastaan on vain matala väliseinä, hallit ovat yläosastaan avointa tilaa.



Äärimmäisenä oikealla halliosasto 101  
Halliosasto on osittain monikerroksinen. Valmistuessaan 1968 osastossa oli suuret ikkuna-aukot itäisivulla. Vuonna 1982 valmistuneeseen laajennukseen tehty itäisivun piha-alueelta tilaan 201 johtava ajoramppi peitti osan ikkunoista. Myöhemmin tehdyt väliseinät peittivät läpinäkyvyyden kokonaan.



Oikealla kierreporras 109-2.  
Aikanaan edistysellinen betonielementtirakenteinen kierreporras halliosaston 101 kerrostasojen välillä. Askelmalankut ovat mosaiikibetonia.

Pilarien ja palkkien valupinnat ovat sileävalua. Välipohjat ovat puhtaaksivalua lautamuottiin.





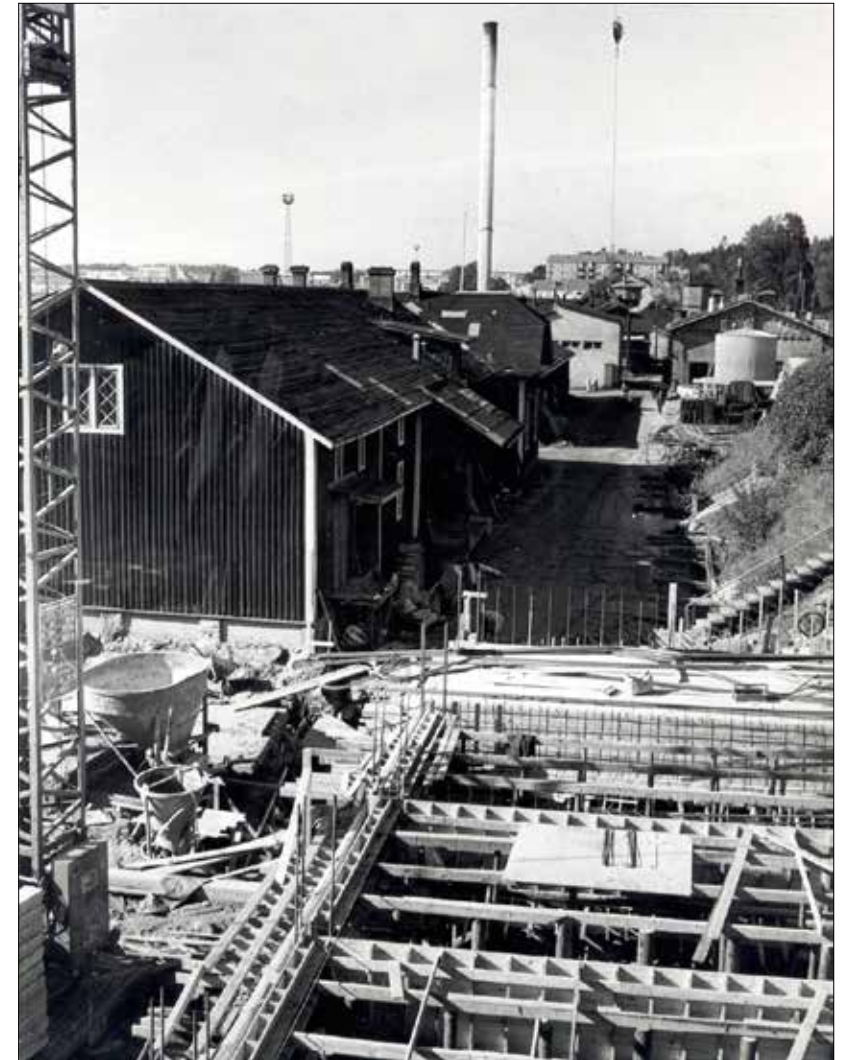
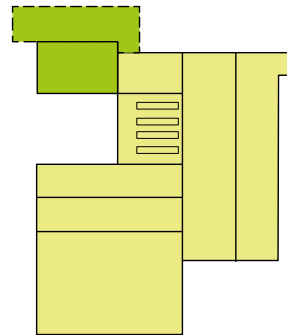


## Varasto-, toimisto- ja väestönsuojarakennus, 1972

Vuonna 1972 valmistui varasto-, toimisto- ja väestönsuojaosa. Piirustuksissa on V. Väänänen ja arkkitehti Olavi Lehtosen allekirjoitukset. Kolmekerroksinen laajennus tehtiin konepajan luoteisnurkkaan. Kolmanteen kerrokseen sijoitettiin konepajan ja varaston toimistotilat. Ensimmäiseen kerrokseen tehty väestönsuoja toimi konepajan metallivarastona. Laajennuksen myötä pystyttiin luopumaan muutamista ulkorakennuksista, jotka olivat olleet varaston käytössä.

Pääkonepajojen työnjakoa ja toimintaa oli muutettu vuonna 1969 toteutetussa organisaatiouudistuksessa. Karkeasti työnjako konepajojen ja varikoiden välillä oli mennyt niin, että varikot olivat hoitaneet vähäiset korjaukset ja suuret huollot ja peruskorjaukset suoritettiin konepajoilla. Vuonna 1969 varikot siirtyivät liikenneosaston alaisuuteen ja konepajat jäivät edelleen koneosaston alaisuuteen. Samassa uudistuksessa konepajojen tuotantoa karsittiin siltä osin, kun se oli mahdollista. Jo aiemmin veturit ja vaunut oli jaettu kalustosarjoittain korjattavaksi tietyille konepajoille. Vuoden 1969 uudistuksen jälkeen myös osatehtävien suorittamisen suhteen tehtiin keskittämistoimenpiteitä. Kuopion konepajaan keskitettiin ruuvikytkimien kokoonpano ja korjaus. Lisäksi esimerkiksi standardiruuvien ja mutterien ja teräsiltojen ja kääntöpöytien valmistus lopetettiin, koska niiden valmistukseen erikoistuneita tehtaita oli Suomessa jo useita. Samaan aikaan investointiohjelmassa oli eri konepajoille tehtäviä parannuksia liittyen työturvallisuuden ja työolosuhteiden parantamiseen, väestönsuojien rakentamiseen ja työpaikkajärjestelyihin ja laitetöihin.<sup>14</sup>

1972



Varasto-, toimisto- ja väestönsuojaosaa rakennetaan (myös viereinen sivu). KKPY

<sup>14</sup> Vuosikertomukset 1971-1973, KA, Rautatiehallitus; Valtion tilintarkastajien kertomus vuodelta 1971, KA, Rautatiehallitus.



Sivu etelään sisäpihalle ja pääty länteen.

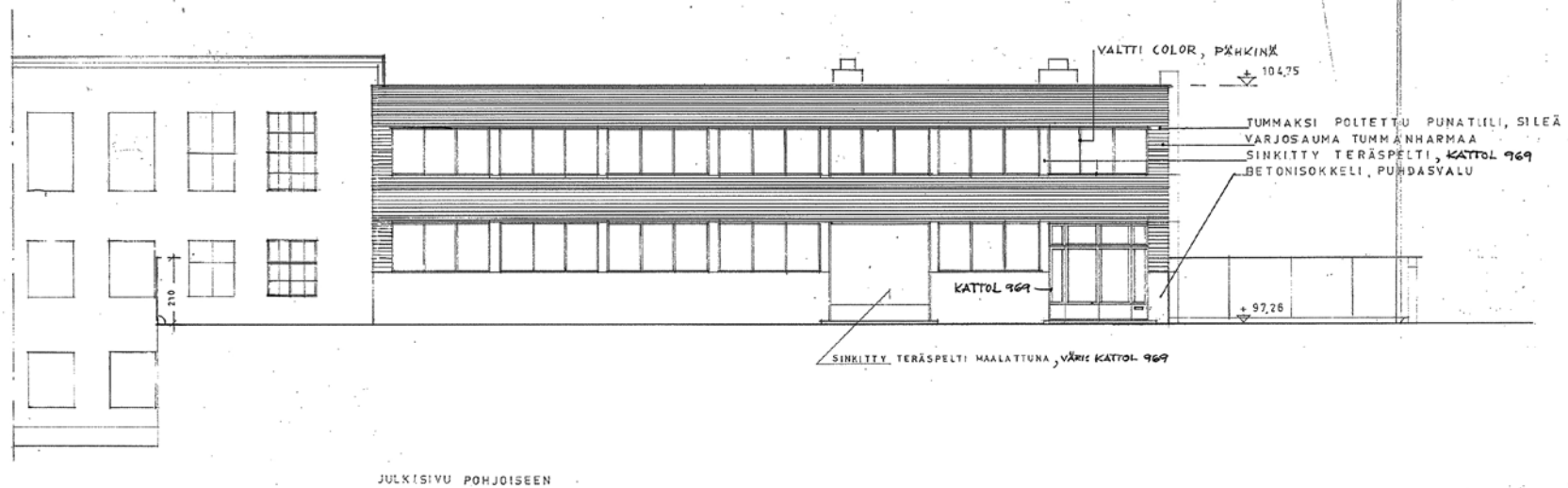
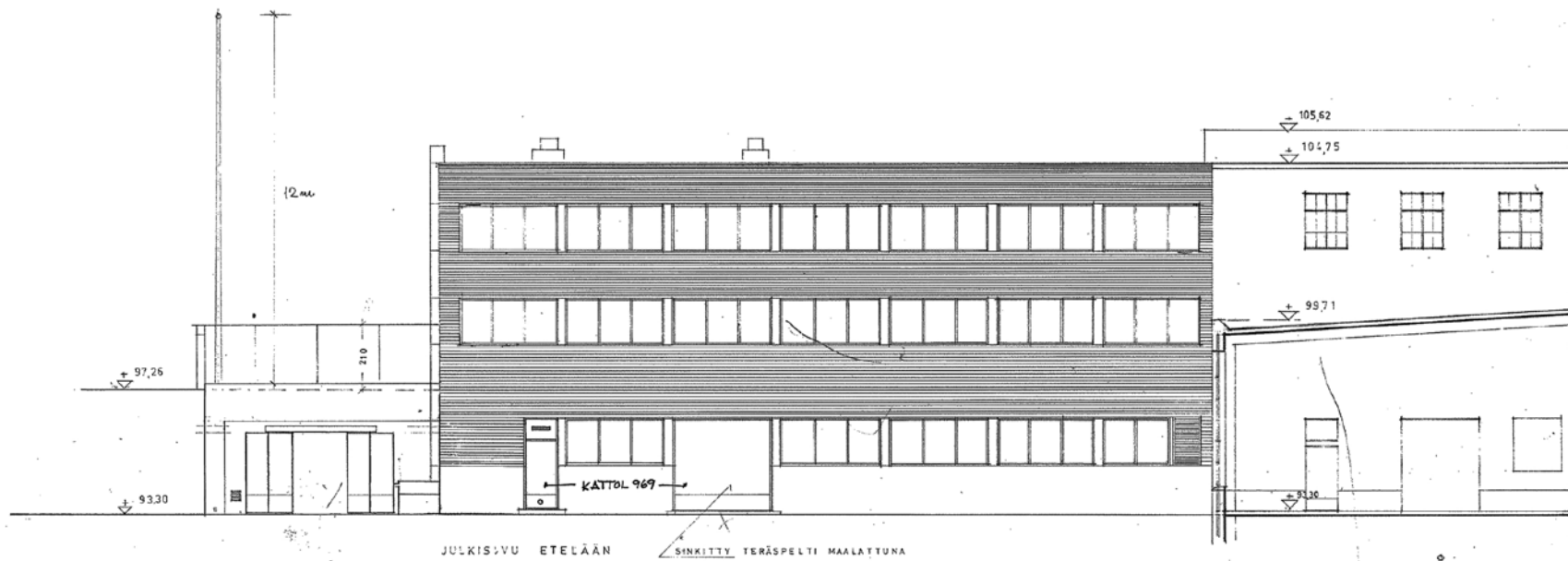
Paikallamuurattu punatiilijulkisivu, nauhaikkunat ja paikallavaletut teräsbetonirakenteet. Laajennusosan julkisivut ovat säilyneet lähes rakentamisaikansa asussa.



Sivu pohjoiseen

Laajennusosan julkisivut ovat säilyneet lähes rakentamisaikansa asussa. Kuvassa etualalla vasemmalla on syksyllä 2015 tekeillä ollut, vuonna 1957 valmistuneen osan kolmanteen kerrokseen johtava, varatien porras.





JULKISIVUT  
ETELÄÄN JA PÖHJOISEEN

Julkisivusuunnitelma vuodelta 1971. VR:n piirustusarkisto, piirustus numero 1793\_28

|                                            |         |                                                       |  |          |                                |
|--------------------------------------------|---------|-------------------------------------------------------|--|----------|--------------------------------|
| VR RAKENNUSTOIMISTO<br>TALONRAKENNUSJÄOSTO |         | KUDRIEN KONEPÄJÄ VARASTO-<br>TOIMISTO JA VSK-RAKENNUS |  | 1:100    | 1:4.71<br>18.2.71<br>17.1.1971 |
| 135                                        | 1793.08 | V. VAAHANEN                                           |  | P. P. P. |                                |



## VÄESTÖSUOJATILAT JA VARASTOTILOJA

Vuoden 1972 laajennuksessa siipirakennukseen valmistui VSS-tilat ja varastotilaa ensimmäiseen kerrokseen. Näihin on maantason sisäänkäynti sisäpihan alueelta. Toiseen kerrokseen valmistui varastotilaa, joihin maantason sisäänkäynti on pohjoisen sivulta. Kolmannen kerroksen tilat ovat toimistotiloja.

Väestösuoja on B-luokan suojasuoja. Suojahuoneita on viisi. Vuoden 1971 piirustuksessa rauhanaikaiseksi käyttötarkoitukseksi on merkitty metallivarasto. Varastotilat olivat yhtenäisiä hallitiloja. Paikalla-valetut teräsbetonivälipohjat ovat suhteellisen pitkäjännävöiden palkistojen varassa. Nykyisessä käytössä hallitilat on jaettu osiin kevyillä väliseinillä.

VSS-tilat

Viereinen sivu:

Äärimmäisenä oikealla ylhäällä suojahuone 179. Suojahuoneesta on käynti väestösuojaan toiseen sisäänkäyntiin 175, puhdistushuoneeseen 176, kuivakäymälöihin 177 ja toiseen varapoistumistiehen laitetilän 178 kautta.

Oikealla ylhäällä. Laitetilassa 187 sähkö- ja käsikäyttöinen VSS-ilmanvaihtokone.

Kuvat oikealla alhaalla. Käytävä 148. Käytävä johtaa VSS-tilan toiseen sisäänkäyntiin. Käytävän puolella sisäkatossa välipohjan betoniholvi on valettu kevytsoraharkkojen päälle, harkot kiinnittyvät suoraan valuun. Harkkoverhous on mahdollisesti palosuojaverhous.

## VARASTOHALLIT

Tällä sivulla:

Kuvat äärimmäisenä oikealla ja oikealla alhaalla. Varasto 173. Lähes vapaasti muunneltavaa hallitilaa. Järeät, toisiinsa risteävät teräsbetonipalkistot tukeutuvat vain kahteen teräsbetonipilariin. Betonipinnat ovat puhtaaksivalua lauttamuottiin. Nykyisessä käytössä yhtenäinen hallitila on jaettu osiin kevytrakenteisillä väliseinillä.

Kuva vasemmalla ylhäällä. Nykyisessä käytössä opetustila 237. Alkuperäisessä käytössä toinen kerros oli ensimmäistä kerrosta vastaava yhtenäinen tila. Rinnemaaston ansiosta toiseenkin kerrokseen on maantaso sisäänkäynti.









Varastotila 173. Järeä välipohjapalkisto on mitoitettu toisen kerroksen varastotilojen kuormitukselle.



Opetustila 237, piirustuksessa vuodelta 1971 tila on osa toisen kerroksen käsittänyttä yhtenäistä varastotilaa. Kolmannen kerroksen välipohja on mitoitettu toimistokäytön mukaan. Palkisto sisäkatossa on huomattavasti kevyempi kuin kerrosta alempana.

#### **PAIKALLA VALETUT TERÄSBETONIRAKENTEET**

Ensimmäisen ja toisen kerroksen varastohallien välipohjat ovat risteävien betonipalkistojen ja betonipilarin varassa. Keskilattialla on vain kaksi pilaria. Valupinta on puhtaaksivalu lautamuottiin (pilarit, palkit ja holvit).





Yllä Luokahuone 365. Luokka on muodostettu yhdistämällä kolme toimistohuonetta. Rakennuksen pilari-palkkirunko mahdollistaa väli-seinien muuttamisen.

Vasemmalla. Kattoikkuna tilassa 369.



### 3. KERROS, TOIMISTOTILAT

Piirustuksessa vuodelta 1971 kolmannen kerroksen tilat ovat toimistotiloja. Toimistohuoneiden tasajakoiset rivit pitkällä ulkoseinillä. Keskellä rakennusrunkoa on kattoikkunoilla valaistut piirtämö/jäljentämö ja arkisto.



Yllä. Tila 352, piirustuksessa vuodelta 1971 arkistotila. Piirustuksessa on merkintä sähkökäyttöisistä arkistohyllyistä.

Rakennusrungon sisään jäävien työtilojen valoisuutta on parannettu kattoikkunoilla. Kattoikkunoiden puurakenteet ovat paikalla tehtyjä, vain kuvut ovat teollista valmistusta.



### TYYPILLISTÄ 1970-LUKUA

Puhtaaksimuurattu kalkkihiekkatiili, avattava alakatto alumiinisäleistä. Luonnonvaloa pyritään tuomaan rakennusrungon sisään: toimistohuoneiden ikkunaovet ja väliseinän yläikkunanauha. Tilat ovat aikansa asiallista ja laadukasta toimistotilaa.



Vasemmalla. Käytävä 352

Oikealla. Käytävä 360. Käytävän päästä on näkymä ratapihalle.

Alla. Tekoajalle tyypillisiä varusteita, oven heloitus ja ovikoje ovirakenteeseen liittyvässä sähköpielessä.





### TYYPILLISTÄ 1970-LUKUA

Paikallavalettuun teräsbetonirunkoon asennetut askelmalankut mosaiikkibetonia. Lattateräksestä ja pyörötangoista tehty pystypinnainen kaide, käsijoh-  
teena muoviprofiili. Lattianpäällystys kvarttisivinyyllälaattaa.





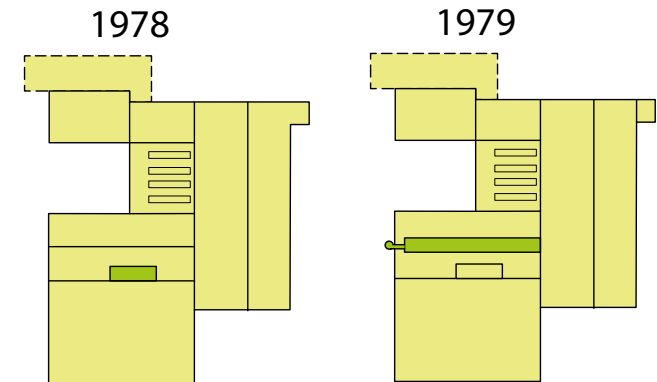


## Sosiaalitilojen laajennus vuonna 1979

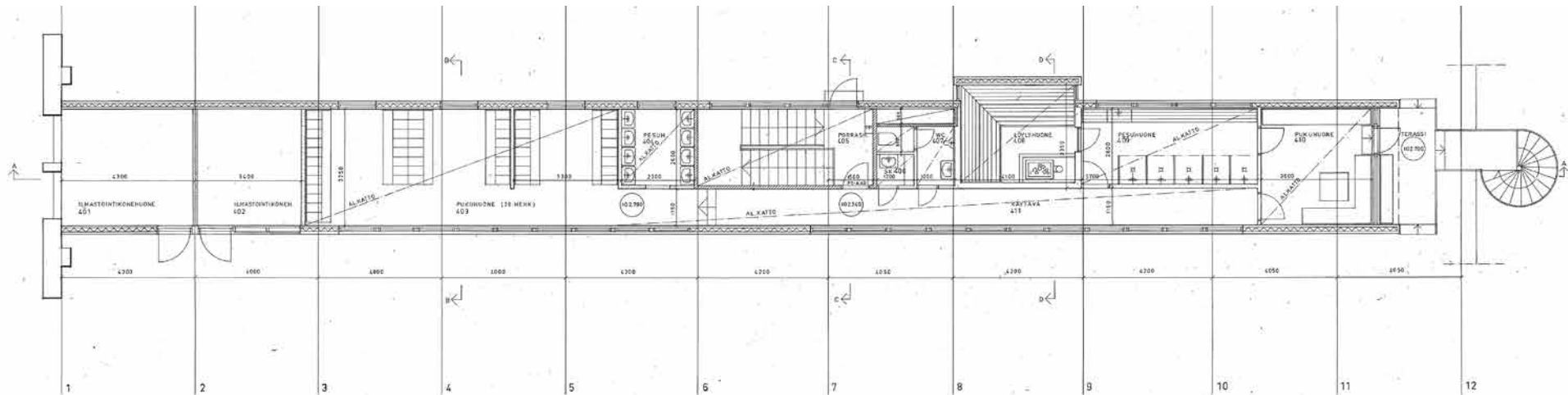
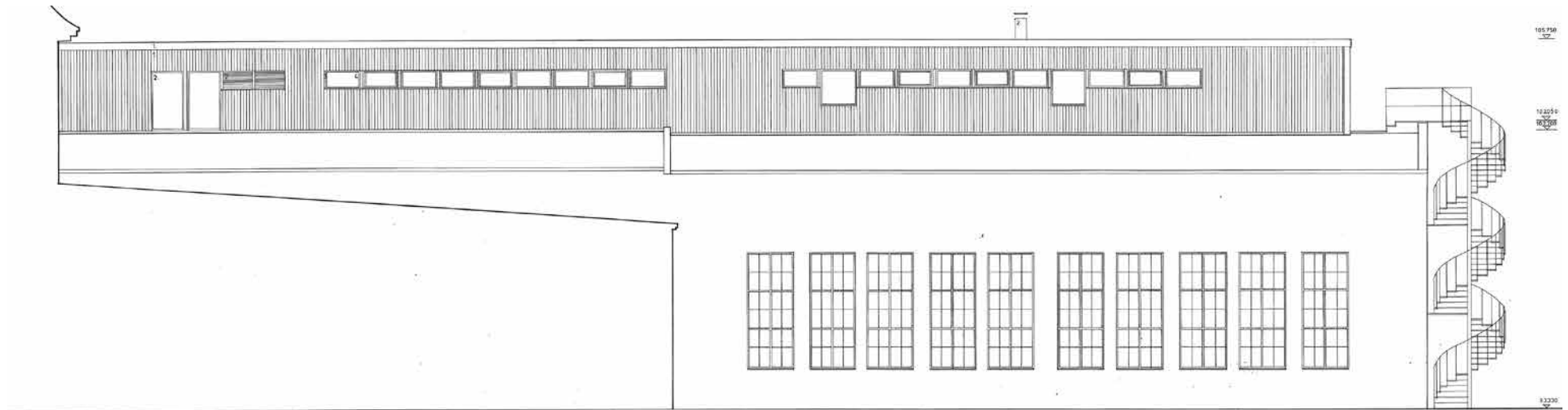
Konepajan henkilökunnan puku- ja pesuhuoneet olivat jo konepajarakennuksen alusta asti sijainneet kapeassa osassa siivessä, josta vetureita kuljetetaan sisään ja ulos konepajasta. Vuonna 1979 valmistui vielä neljäs kerros henkilökunnan sosiaalitiloihin ja samalla peruskorjattiin myös alempia kerroksia. Piirustukset ovat arkkitehti Lasse Kajanderin ja arkkitehti Olavi Lehtosen allekirjoittamat. Henkilökunnan sosiaalitiloja oli laajennukseen asti ollut melko vähän. Ratapiha-alueen lähistöllä oli asuinrakennuksia, joissa asui ratapiha-alueella työskentelevää väkeä. Tällöin kotiin oli lyhyt matka, ja peseytyminen työpäivän jälkeen tehtiin siellä.

Henkilökunnan sosiaalitilojen neljäs kerros tehtiin harjakattoisen siiven katolle. Kerrokseen sijoitettiin sauna pesuhuoneineen, pukuhuoneita ja ilmastointikonehuone. Julkisivumateriaalina laajennuksessa oli profiloitu punainen pelti. Ratapihan puolelle tehtiin kierreportaat hätäpoistumistieksi.

Hieman ennen henkilökunnan sosiaalitilojen neljännen kerroksen valmistumista konepajan katolle tehtiin myös erillinen pesuhallin ilmastointikonehuone. Sen julkisivumateriaalina oli samoin punainen profiloitu pelti.

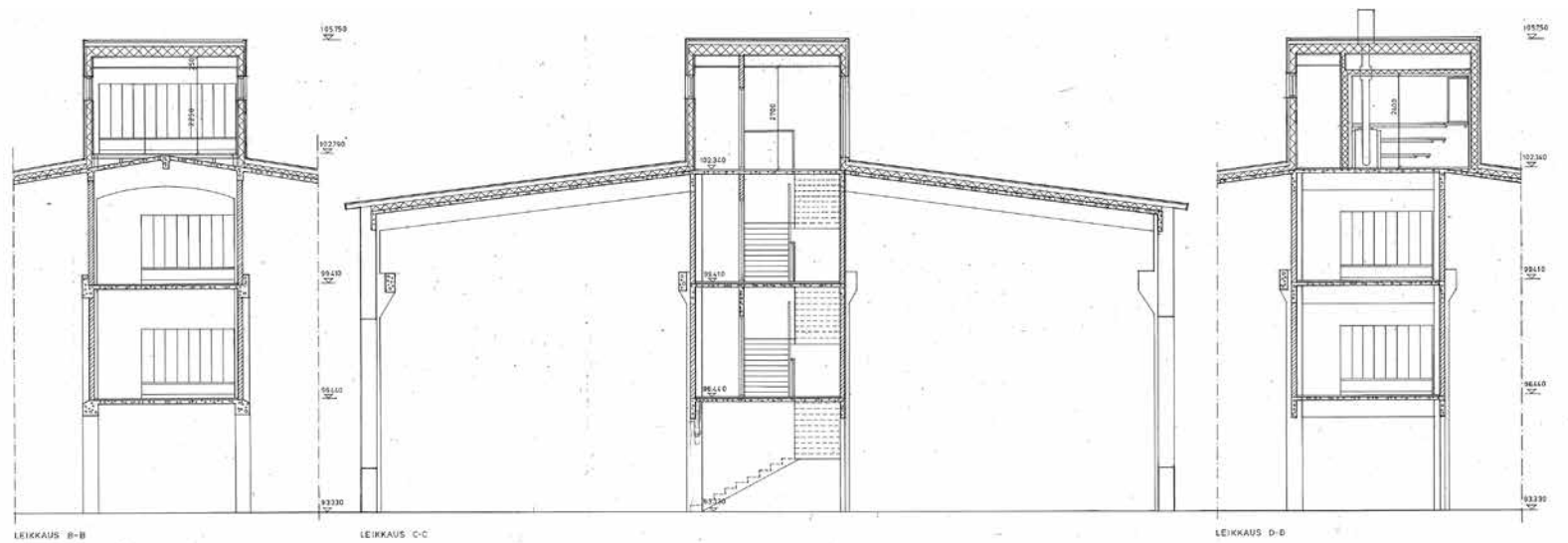


Viereisellä sivulla konepajan henkilökunta vuodelta 1989. Kuvassa näkyy myös sosiaalitilojen neljäs kerros ja sinne johtavat kierreportaat. KKPY



Henkilökunnan sosiaaliltilojen neljännen kerroksen julkisivu pohjoiseen ja pohjapiirustus. VR:n piirustusarkisto, piirustus numero 1793\_66 ja 1793\_63.





|                                                                  |           |                  |      |                                           |
|------------------------------------------------------------------|-----------|------------------|------|-------------------------------------------|
| kaup.-osa                                                        | korttelit | tontti           | RN:o | viranomaisen merkintä                     |
| rakennustoimenpiteen luonne                                      |           |                  |      | piirustustyö                              |
| MUUTOS                                                           |           |                  |      | TYÖPIIRUSTUS                              |
| liikennepaikka, osoite, rakennus                                 |           |                  |      | Piirustuksen sisältö (+ viite) mittakaava |
| KUOPION KONEPAJA<br>HENKILÖSTÖTILAT                              |           |                  |      | JULKISIVU PÖHJOISEEN 1/50                 |
| VR rautatiehallitus talonrakennusjaosto<br>Helsinki, 29 — 3 — 78 |           | ARK laatikko 135 |      | muutos                                    |
| piirt. AV<br>suunn. LK<br>hyv. <i>Olavi Lehtinen</i>             |           | piir.n:o 1793 66 |      |                                           |

Leikkauspiirustukset siipiosasta, jossa henkilökunnan sosiaalitilat sijaitsevat ja leikkauspiirustuksen nimiö. VR:n piirustusarkisto, piirustus numero 1793\_64



Tässä 1990-luvulla otetussa kuvassa näkyy sosiaalitilojen neljäs kerros matalaharjaisen konepajahallin katolla. KKPY



Konehuoneet 401 ja 402

Halliosastojen 111-1 ja 111-2 vesikatolle rakennettua teknistä tilaa. Kuvassa keskellä rakennusvaiheiden 1932 ja 1957 raja-kohta, jossa vesikatossa on porrastus. Kuvassa näkyvä profilipellitetty konehuonetila ei jatku taustalla näkyvään kaarikattoiseen halliin asti.



Yllä. Konehuoneen 401, sisäänkäynti.

Oikealla ylhäällä. Konehuoneesta johtaa vesikatolla kanavointi viereiseen, katolle rakennettuun pesu- ja pukuhuoneosastoon.

Oikealla. Konehuoneen lattiapinta on kalteva vesikaton myötäisesti.



#### IV-KONEHUONE

Kevytrakenteinen IV-konehuone on tehty vesikatolle 1932 valmistuneen hallinosan 111-1 ja 1957 valmistuneen hallinosan 111-2 päälle, 1968 valmistuneen hallin 110 ulkoseinän viereen. Osa ilmanvaihtokanavistosta kulkee vesikatolla. Konehuone peittää osittain hallinosan 110 ikkunanauhan, mutta konehuone on irti kaarikattoisesta hallinosasta.



Yllä. Pesu- ja pukutilojen osaston ja IV-konehuoneiden 401 ja 402 välitila vesikatolla. Pesu- ja pukutilojen osasto jatkuu kiinni taustalla näkyvään kaarikattoiseen konepajahalliin.

Oikealla ylhäällä. Pitkä pesu- ja pukutilojen osasto kuvattuna toimistosiiven katolta. Keskellä kuvaa näkyy sisäpihan ylittävä 1997 valmistunut yhdyskäytävä.

Oikealla. Saunaosaston pääty halliosastojen 111-2 ja 112-2 katolla, kuvattu pohjoisen puolen nousavasta rinnemaastosta.



### **PESU- JA PUKUTILOJEN LAAJENNUS KATOLLA**

Kevytrakenteinen pesu- ja pukutilojen osasto on tehty osittain 1932 valmistuneen hallinosan 111-1 ja 1957 valmistuneen hallinosan 111-2 vesikatolle viereisellä sivulla esitetyn IV-konehuoneen viereen.







Sivu oikealla. Pesuhuone 406, pukuhuone 405, porrashuoneen ylätasanne 114-4 ja koko osaston läpi jatkuva käytävä.

Yllä. Pukuhuone 412.

Oikealla. Saunaosaston pesuhuone 410.

Äärimmäisenä oikealla. Sauna 409.



**PESU- JA PUKUTILOJA**







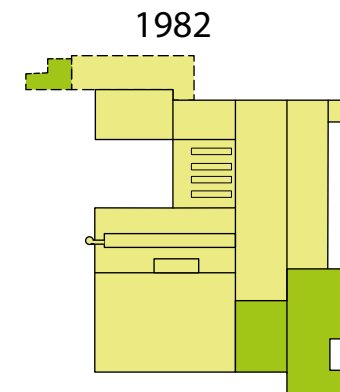


# Päähallin laajennus ja työpaikkaruokala vuonna 1982

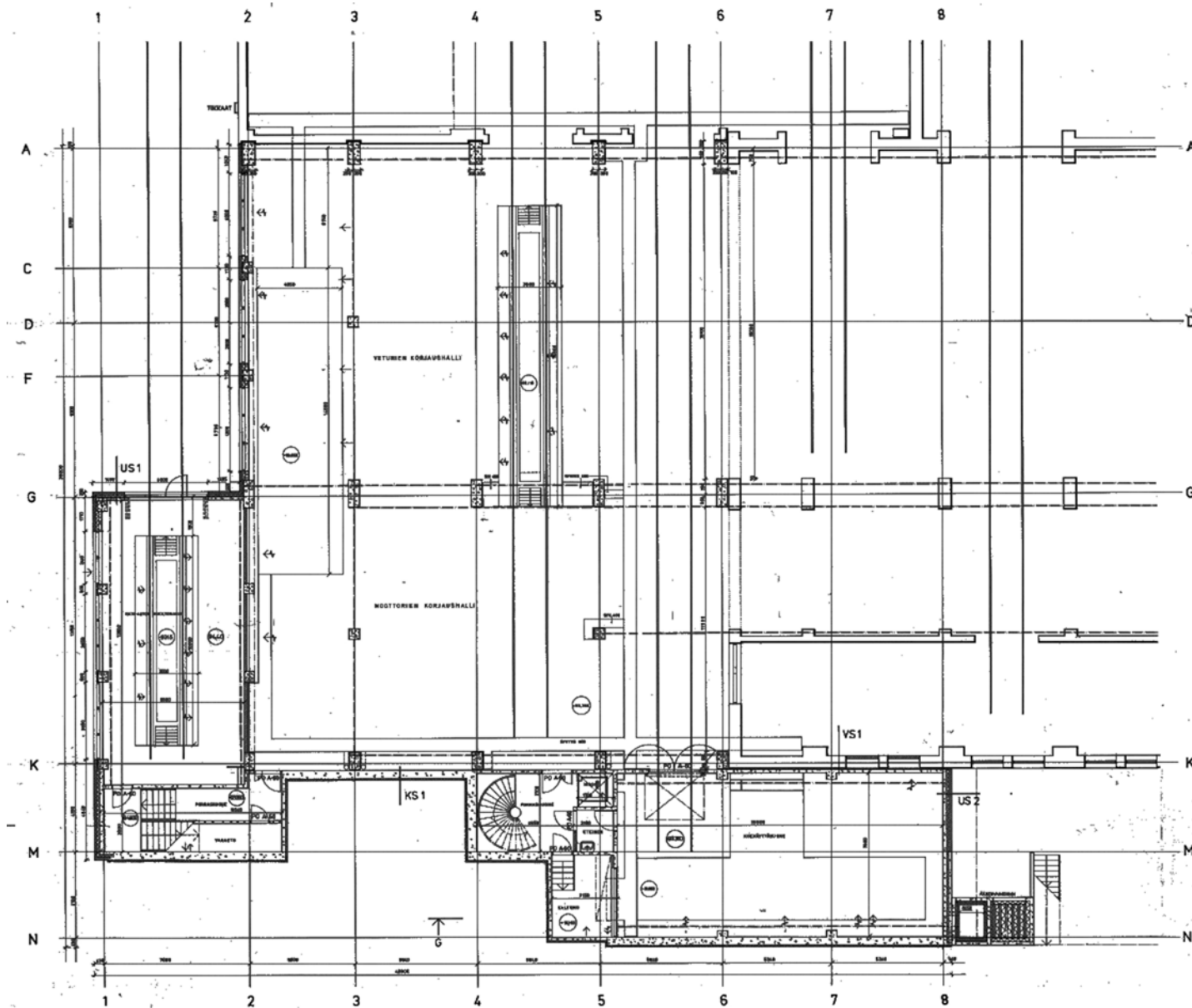
Vuonna 1982 valmistui laajennus konepajan päähallin jatkeeksi. Laajennuksen suunnitteli arkkitehti Lasse Kajander ja piirustuksissa on myös arkkitehti Olavi Lehtosen allekirjoitus. Laajennus oli tilavuudeltaan 16500 m<sup>3</sup> ja kerrosalaltaan 2100 m<sup>2</sup>. Laajennusosaan tuli veturien uusi laskupaikka varustettuna sähköisellä pyöräkuormavaa'alla ja tilat osien pesuun käytettävälle tunnelipesukoneelle. Laajennusosaan tuli myös MAN-moottoreiden korjaus- ja koekäyttötila ja siltanotureita. Toiseen kerrokseen tuli työpaikkaruokala ja uudet sosiaalitilat saunoineen naistytöille.<sup>15</sup>

Laajennusosa jatkaa 1932 valmistuneen kaarikattoisen halliosaston muotoa. Rakennustöiden yhteydessä vanha vuonna 1932 valmistunut kaarihallin eteläpääty purettiin, jotta kaarihalliin saatiin lisää tilaa. Kaarihallia jatkettiin vuonna 1968 valmistuneen laajennuksen eteläjulkisivuun asti ja kaarihallin itäpuolelle tehtiin suorakulmainen osa. Tällöin tämä 1982 valmistunut laajennusosa tasapainoitti eteläjulkisivun massoitteita. Kaarihallin molemmille puolille tuli suorakulmaiset halliosat. Konepajan arkkitehtuuria muokaten myös uuteen eteläpäätyyn tehtiin suuret ikkunat. Vanhasta poiketen ulkoseinä ei ole kantava rakenne. Tämä on mahdollistanut sen, että laajennusosan ikkunaukot on voitu tehdä suuriksi kentiksi.

Kaarikattoisen laajennusosan paikalla oli rakennusvaiheessa 1968 valmistuneet kaksi konepajaosaston 110 läpi jatkunut raidetta. Julkisivut ovat paikallamuurattua punatiiltä. Samana vuonna valmistui muuntamo toimistosiiven päähän.



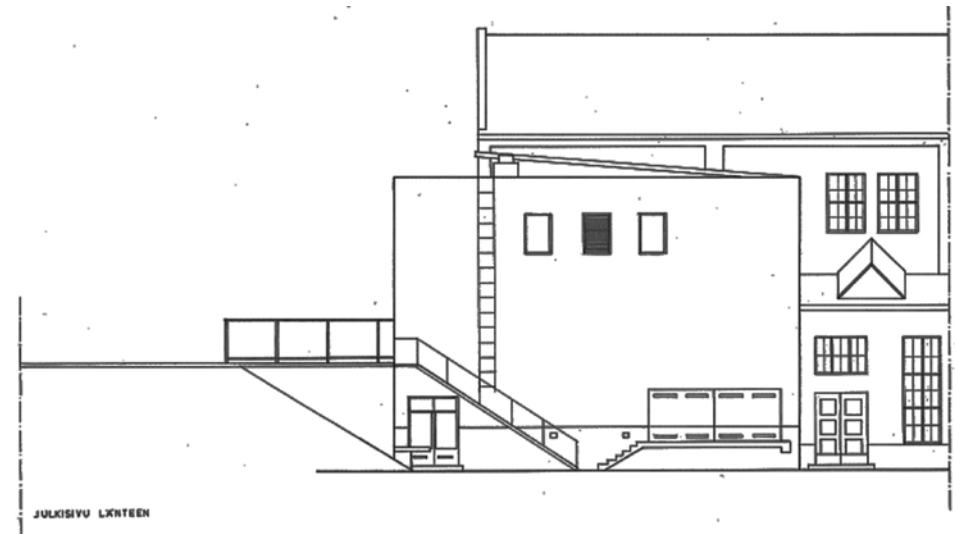
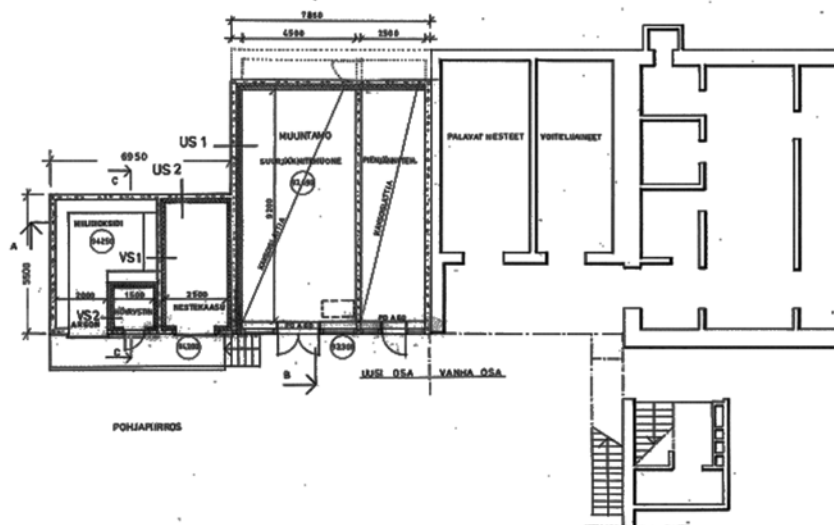
Vasemmallä sivulla kuva eteläjulkisivusta, jossa kauimmaisena oikealla näkyy uusi laajennusosa. KKPY



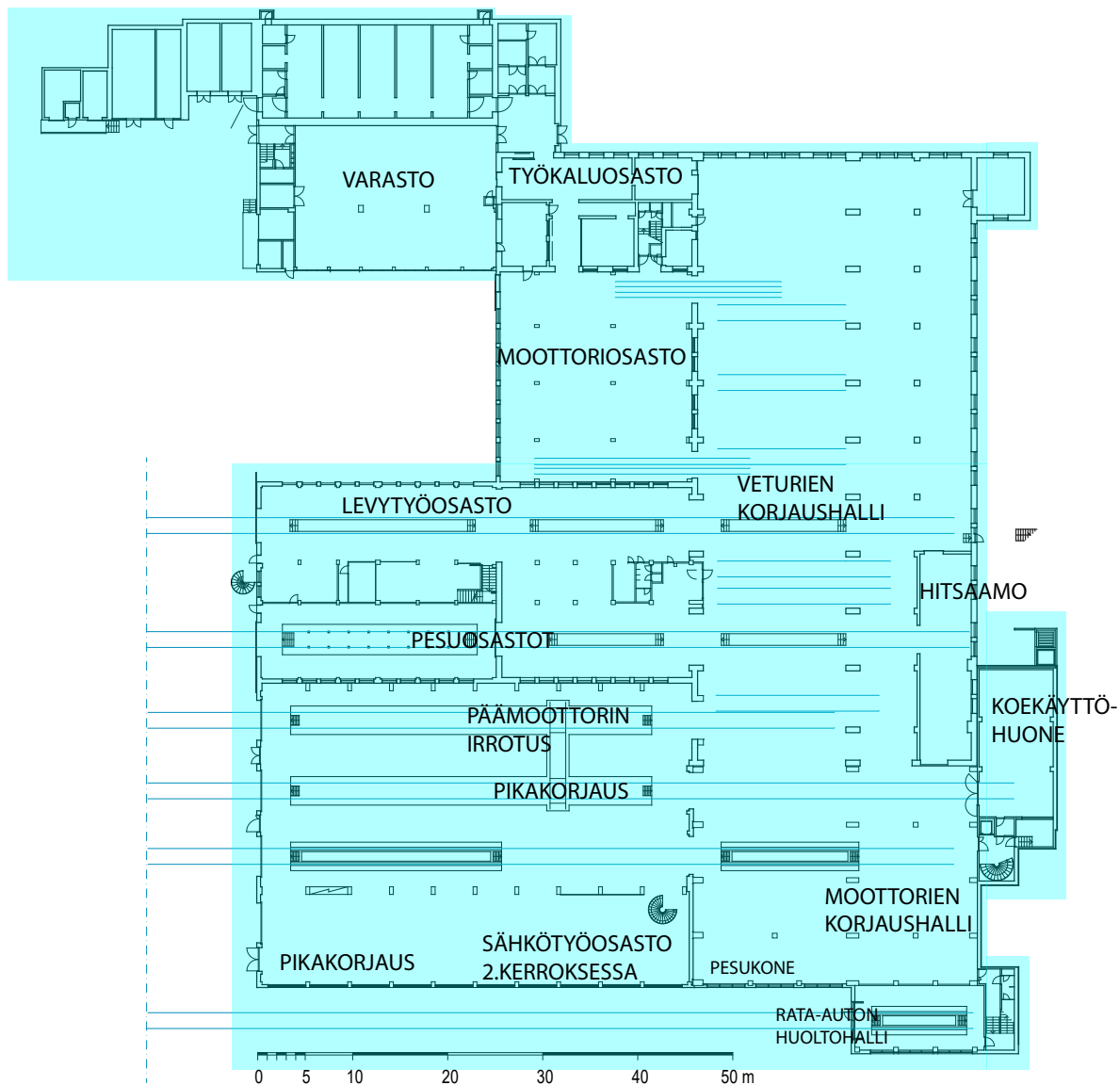
|                                                                  |                      |
|------------------------------------------------------------------|----------------------|
| KORJAUSTUHUONEEN JA PORTAALIVARASTON PALO-OHET LUSÄTTY (22.1.86) |                      |
| LAAJENNUS                                                        | PÄÄPIIRUSTUS         |
| KUOPION KONEPAJA                                                 | PIIRUSTUSNUMERO 1793 |
| KORJAUSHALLIN LAAJENNUS JA RUOKALA                               | POHJAPIIRUS          |
| VR                                                               | ARK                  |
| 7-12-78                                                          | 1793.102             |

Laajennusosan pohjapiirustus ja nimiö. VR:n piirustusarkisto, piirustus numero 1793\_102.

Muuntamorakennuksen julkisivu etelään ja pohjapiirustus (alla) ja pääty länteen (alla oikealla). VR:n piirustusarkisto, piirustus numero 1793\_86\_B (esitetty osissa)







## Moottoriveturien korjaus

Dieselveturien korjaus aloitettiin jo ennen kuin uusia laajennustiloja niiden korjaamiseen oli rakennettu. Vuoden 1988 konepajatoimiston vuositilastoilmoituksessa luetellaan Kuopion konepajan korjaukset ja tarkastukset. DR 14 -moottoriveturien määräaikaikorjauksia tehtiin viisi kappaletta ja pikakorjauksia kuusi kappaletta. DV 15 -moottoriveturin määräaikaikorjauksia tehtiin 10 kappaletta, vauriokorjauksia yksi kappale ja pikakorjauksia 14 kappaletta. DV 16 -moottoriveturin määräaikaistarkastuksia tehtiin seitsemän kappaletta, vauriokorjauksia kaksi kappaletta ja pikakorjauksia yhdeksän.

TVE -pienveturin määräaikaikorjauksia suoritettiin 12 kappaletta vauriokorjauksia yksi kappale ja pikakorjauksia neljä kappaletta. TKA -pienveturin määräaikaikorjauksia tehtiin 11 kappaletta, vauriokorjauksia kaksi kappaletta ja pikakorjauksia kahdeksan kappaletta, ja TRR -pienveturin pikakorjauksia tehtiin kaksi kappaletta.

Moottoriveturin korjaus aloitettiin veturin pesulla. Pesun jälkeen irroitettavat osat purettiin ja vietiin korjausosastolle. Purkuosastolla veturista irrotettiin vaihto-osat, putkistot ja muut sellaiset, jonka jälkeen runko vietiin jälkipesuun. Sen jälkeen runko nostettiin veturinkorjaushallissa korjauspukille ja se tarkistettiin ja korjattiin hitsaten mahdolliset repeymät.

Nykytilanteen pohjapiirrokseen on merkitty sinisellä pohjalla konepajan tilat 1982 valmistuneen laajennuksen jälkeen. Työosastojen sijoitus pohjapiirustukseen on raportin laatijan tekemä ja se perustuu konepajan rakennuspiirustuksiin ja keskusteluihin Kuopion konepajan perinneyhdistysaktiivien kanssa.

Kytkinrunkoveturin runko nostettiin suunnanvaihtolaatikon päälle ja kiinnitettiin laatikkoon. Tästä veturi nostettiin pyöräkertojen päälle, mitä kutsuttiin veturin laskuksi. Kytkintangot asennettiin ja säädettiin paikoilleen laskun jälkeen. Telivetureiden runko nostettiin suoraan korjauspukilta telien päälle. Seuraavaksi veturi vedettiin koekäyttöpaikalle, jossa suoritettiin loput vaadittavat asennustyöt ja tehtiin koekäyttö. Tämän jälkeen veturimestari suoritti vastaanottotarkastuksen ja koeajon.<sup>16</sup>

<sup>16</sup> VR Kuopion konepajan perinnettä 1889-2002; perinneyhdistyksen kokous 2.2.2016.



Vieressä hiomakoneen asennusta vuodelta 1981. Oikealla ylhäällä vuonna 1968 valmistuneessa osassa Raiteenvaihtokone Veera huollossa vuonna 2002 ja alhaalla oikealla kuva koneistamosta vuonna 2002. KKPY







Julkisivu etelään, pääradalle.

Kuvassa vasemmalla vuonna 1968 valmistuneen halliosaston seinää, keskellä kaarikattoinen laajennus. Oikealla pienin konepajan halliosasto 121. Pienen halliosastoon johtaa yksi raide ratapihalta.

#### **KAARIHALLIN JATKE**

Vuoden 1982 laajennuosa jatkaa 1932 valmistuneen kaarikattoisen halliosaston muotoa. Modernistinen laajennus toistaa periaatteessa vanhan rakennuksen pohjoispäädyn runsasta ikkuna-aukotusta. Vanhasta poiketen ulkoseinä ei ole kantava rakenne. Laajennusosan ikkunaukot on voitu tehdä suuriksi kentiksi.

Kaarikattoisen laajennusosan paikalla oli rakennusvaiheessa 1968 valmistuneet kaksi konepajaosaston 110 läpi jatkunutta raidetta.

Julkisivut ovat paikallamuurattua punatiiltä.





Yllä. Julkisivu etelään, pääradalle. Kuvattu kohti entisiä veturitalleja. Konepajan ja itäisivulla olevien vanhojen punatiilirakennusten väliin jää kujanne.

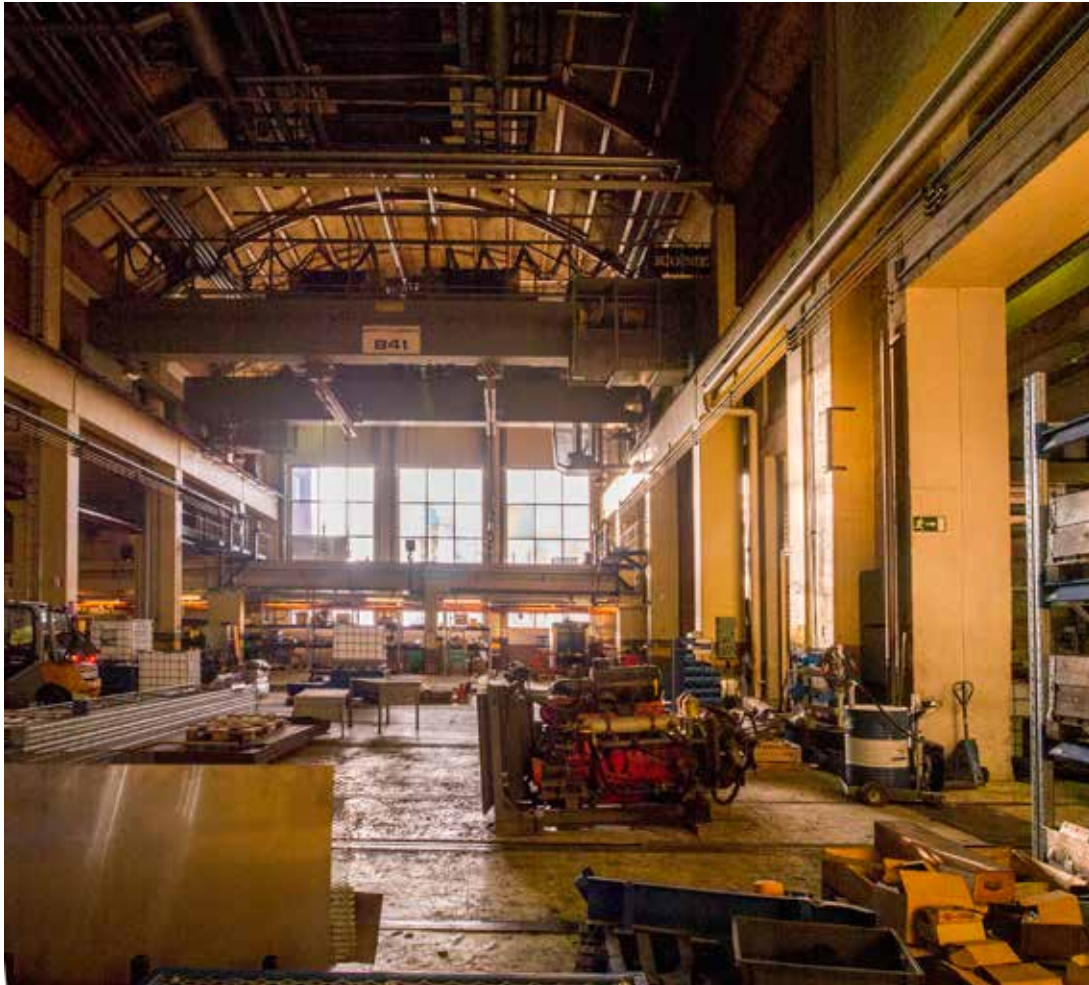
Yllä oikealla. Laajennusosan julkisivua itään, rakennusten väliselle kujanteelle. Kuvassa keskellä olevassa sisäänvedetyssä julkisivun osassa on konepajahalliosastojen 119 ja 120 läpi menevä halliosastoon 201 johtava ajoramppi.

Alla oikealla. Julkisivua itään. Etualalla laajennusosan kulmaus. Taustalla näkyy 1932 valmistunut kaarikattoinen halliosasto, joka on kaivettu syvälle harjun rinteeseen. Liikennöitävän piha-alueen ja rakennuksen välissä on jyrkkä luiskaus.

## **LAAJENNUKSET ETELÄ- JA ITÄSIVUILLA**

Laajennusosissa on pieniä konepajaosastoja, talotekniikan tiloja ja lounasravintola





### **KAARIKATTOISEN KONEPAJAOASTON LAAJENNUS**

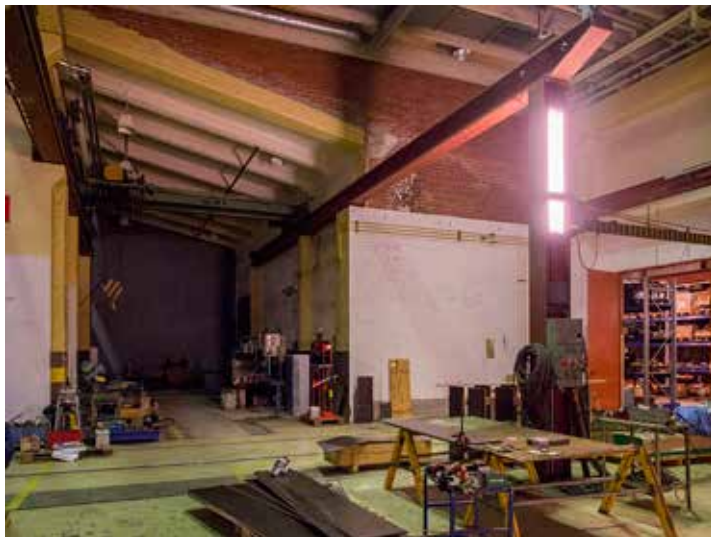
Myös sisätiloissa laajennus jatkaa kaarikattoisen halliosaston muotoa. Vuonna 1932 valmistuneen halliosaston päätyseinä on purettu ja konepajaosastot muodostavat rakennuksen läpi jatkuneen tilan. Nykyisin eri käyttäjien käytössä olevien tilat erottaa peltielementtirakenteinen väliseinä.

Vasemmalla olevassa kuvassa näkyvät oikealla 1968 valmistuneiden halliosastojen 101 ja 110 päädyn hallinovat 1968 valmistuneen hallin ja hallinosturin pilarien takana. Vuoden 1968 halliosastojen läpi johti kaksi raidetta kuvan keskialueelle, silloiselle piha-alueelle.

Kuvassa yllä näkyy halliosaston läpi menevä ajoramppi.

Laajennusosan runkorakenne poikkeaa muusta konepajasta. Runkorakenteet ovat teräbetonielementtejä. Kaareva yläpohja on toteutettu teräspalkeilla.





Yllä

Näkymä halliosastosta 120 halliosastoihin 119 ja 110. Kuvassa keskellä olevan hallionoven oikeassa pielessä on 1932 valmistuneen ja 1968 valmistuneen rakennuksen osan rajakohta. Halliosastosta 110 johtaa kolme raidetta, kolme hallinovea, halliosastoon 119.

Vasemmalla ylhäällä

Kaarikattoisen halliosaston katkaiseva peltielementtirakenteinen väliseinä on tehty 2010-luvulla. Kuvassa oikealla näkyy 1932 valmistuneen hallin kaarikattoa, ulkoseinän yläosaa ja pilari-palkkirunkoa.

Vasemmalla

1932 valmistuneen konepajan entistä päätyseinää halliosastossa 120. Punatiiliseinään on muurattu korotus 1982 valmistunutta laajennusta tehtäessä.





Yllä  
Palkkielementtien liitos pilarielementtiin. Yläpohjan TT-laattaelementit tukeutuvat palkistoon.

Vasemmalla  
Konepajan toiseen kerrokseen johtavan ajorampin alkupää halliosastossa 120. Ajorampin sisäänkäynti on maanpinnan tasossa konepajan itäisivulla.

#### **ELEMENTTIRAKENTEITA**

Vuonna 1982 valmistuneen laajennuksen runkorakenteissa on käytetty teollisesti valmistettuja teräsbetonelementtejä, pilareja, palkkeja ja TT-laattoja.



#### Yllä

Kaarikattoisen halliosaston 2010- luvulla tehty tilajako. Väliseinä on tehty eristeellä täytetyillä peltielementeillä. Elementit on tuettu teräspilareihin jotka on palosuojaeristetty ja pellitetty. Kuvassa väliseinä on kuvattu halliosaston 129-1 puolelta.

#### Oikealla

Vuonna 1932 valmistuneen ja 1982 valmistuneen kaarikattoisen halliosan yläpohjan liitoskohta. Liitoksessa vanha teräsbetoni-rakenne jatkuu rakenteella, jossa pääkannattajina ovat kaarevat teräspalkit. Teräspalkkeihin tukeutuu vesikaton pitkittäsisuuntainen teräsorsisto

Vanhassa kaarikatossa näkyvä savunpoistoluukku on tehty jossakin myöhemmässä muutosvaiheessa.







### "TENTERI"

Rakentamisaikansa näköisenä säilynyt entinen henkilöstöruokala, nykyisin lounasravintola. Oikealla ajalle tyypillisiä portaiden rakenteita, elementtirakenteiset suorat portaat ja kierreporras.



Porrashuone 128-3,  
kolmannen kerroksen  
tasanne.



Porrashuone 124  
Elementtirakentei-  
nen kierreporras





### 1980-LUKUA

Tämän rakennusvaiheen tilat ja pintarakenteet ovat pääosin peräisin rakentamisajaltaan.

Yllä. WC-tiloja, ajalle uusi piirre jakoseinäke-elementit.

Yllä oikealla. Ruokalan kabinetti.

Oikealla. Valmistuskeittiötasoinen laitoskeittiö.



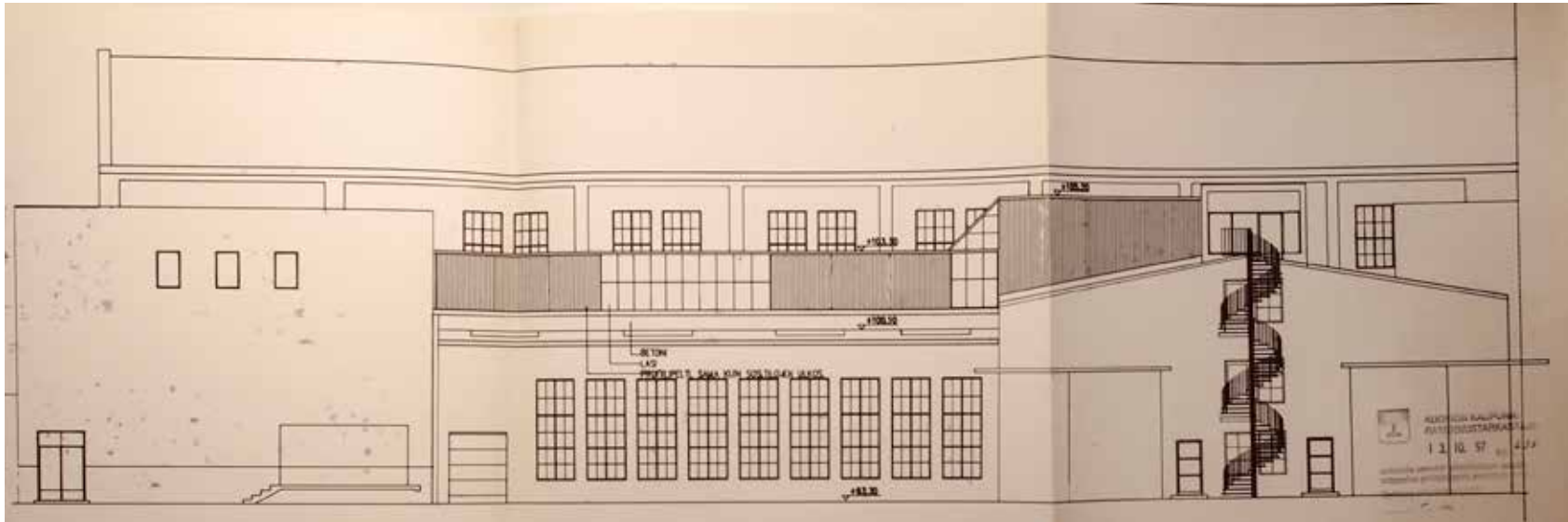
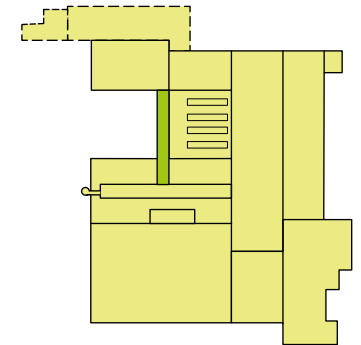




# Yhdyskäytävän rakentaminen, 1997

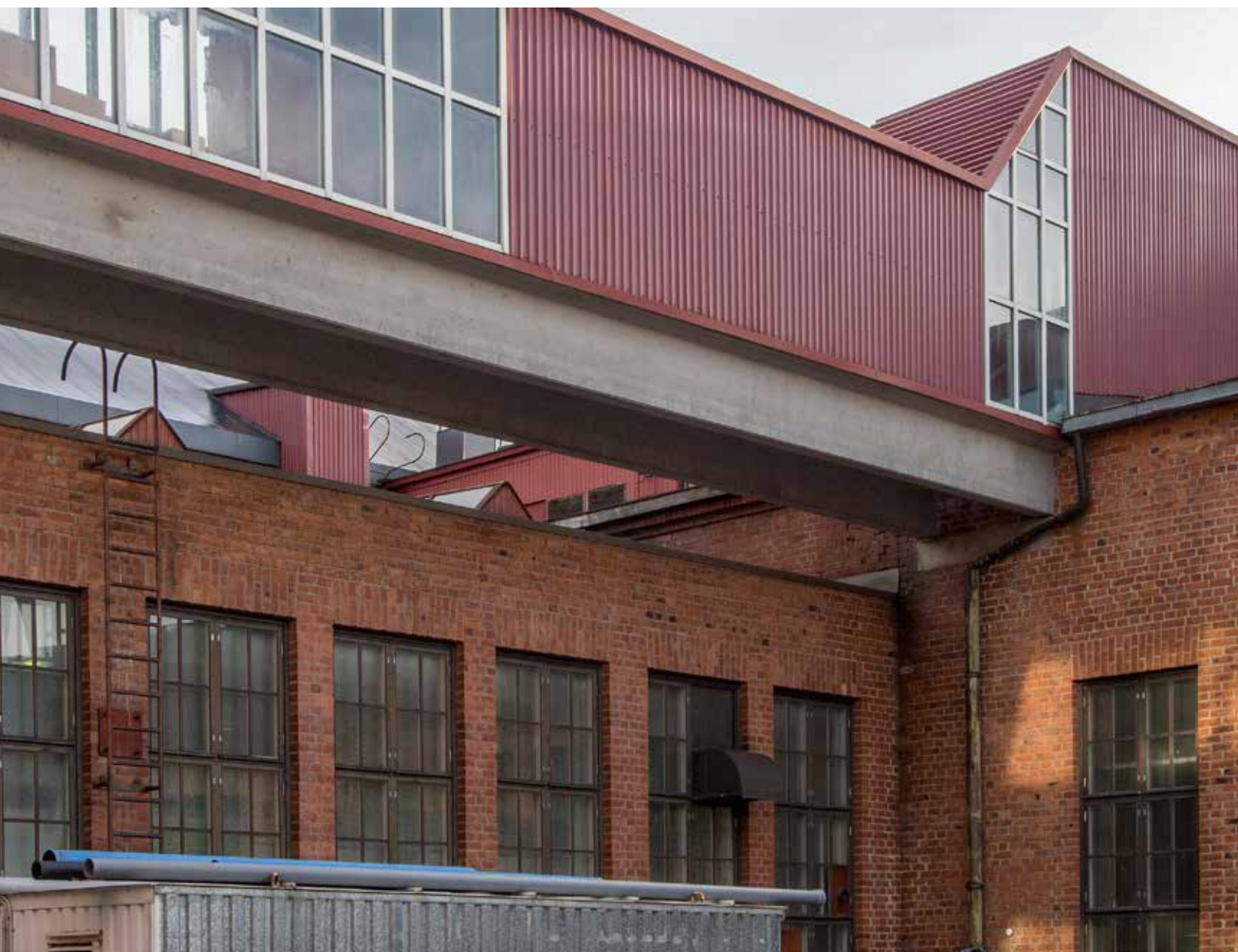
Vuonna 1997 rakennettiin yhdyskäytävä sosiaalitilojen ja toimistosii-ven kolmannelta kerroksesta henkilökunnan sosiaalitilojen sauna- ja pukuhuoneosastolle. Julkisivumateriaalina on profiloitu punainen pelti. Länsijulkisivussa käytävä on nostettu vuonna 1957 valmistuneen halliosan yläpuolelle. Käytävä kuitenkin peittää osittain halliosan vanhat kattoikkunat ja muuttaa siten julkisivun luonnetta. Käytävää keventämään on tehty suuret ikkunat sen molemmin puolin, joten takana oleva kaarihalli näkyy ikkunoiden läpi.

1997



Julkisivupiirustus yhdyskäytävästä. KKA  
Viereisellä sivulla yhdyskäytävä vuonna 2002. KKPY







### YHDYSKÄYTÄVÄ ILMASSA

TT-elementin varaan tehty sisäpihan ylittävä yhdyskäytävä konepajaosaston neljännen kerroksen puku- ja saunatilojen osastosta toimistosiiven kolmanteen kerrokseen.

TT-elementti on teollisesti valmistettu kantava, esijännitety teräsbetonielementti. Julksivuverhous muovipinnoitettua teräsprofiilipeltiä. Metalliprofiili-ikkunat ovat kiinteästi lasitettuja.

Vasemmalla sivulla. Uuden rakenteen liitos 1957 valmistuneisiin punatiilirakenteisiin.

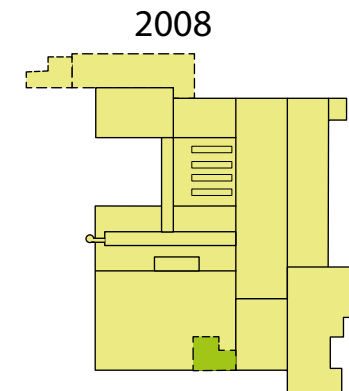
Oikealla ylhäällä. Yhdyskäytävän julkisivu länteen.

Oikealla. Yhdyskäytävä kuvattu 1957 valmistuneen halliosaston katolta. Etualalla vanhan halliosaston kattoikkunarakenteita, yhdyskäytävä taustalla.



## Ilmastointikonehuone, 2008

Vuonna 2008 valmistunut IV-konehuone 301 on tehty kopijahalliosaston 101 kolmannen kerroksen tasolla olleelle parvelle.





# Muutoksia konepajan jälkeen

Kuopion konepaja lopetti toimintansa vuonna 2002. Suuri osa tiloista on nykyisin Savon ammatti- ja aikuisopiston käytössä. Opiston käytössä oleviin tiloihin on tehty useita kevytrakenteisia väliseinämuutoksia. Hallitiloja on jaettu eri huonetiloiksi tai osastoiksi. Osa konepajahalleista on rautateiden huoltoon tai kunnossapitoon liittyvän yritystoiminnan käytössä. Tässä käyttö-tarkoituksessa oleviin tiloihin on toimivat raideyhteydet ratapihalta. Tiloissa on tehty vähäisiä kevytrakenteisia väliseinämuutoksia.

Oikealla  
Opetustila 172. Tila on erotettu väliseinillä 1972 valmistuneesta siipirakennuksen koko kerrostason käsittäneestä varastotilasta. Tilaan on tehty oppilastöitä varten yksittäistyöskelyyn kopit.





Yllä. Käytävä 231, alunperin osa 1972 valmistunutta varastohallia.  
Käytävästä on käynti luokkatiloihin 235 ja 236. Kuvassa oikealla on toimistosiipirakennuksen 1932 valmistunut entinen julkisivu, pääty länteen.

Vasemmalla. Opetustila 236.

#### **VARASTOHALLISTA LUOKKATILAKSI**

Opetustila 236 on erotettu väliseinillä 1972 valmistuneesta siipirakennuksen laajennuksen koko kerrostason käsittäneestä varastohallista.



Alla

Halliosasto 130-3. Opiston käytössä oleviin tiloihin on uusittu ulko-ovia syksyllä 2015. Ovet ovat tummaksi eloksoituja alumiinprofiiliovia. Kuvassa oleva ulko-ovi johtaa rakennuksen itäisivulla olevaan konepajaa varten tehtyyn kaivantoon.



Yllä

Vuonna 1957 valmistuneen toimitusväylän kolmannessa kerroksessa nykyisin luokkatilana olevaan tilaan on rakenteilla varapoistumistie portaittain syksyllä 2015.



# Kuopion konepajan suunnittelijat

Tällä aukeamalla esitellään Kuopion konepajan suunnittelijat rakennuspiirustusten nimiöiden perusteella. Piirustuksien nimiössä ei aina ole ollut kohtaa ”suunnittelija”. Alkuvaiheiden piirustuksissa mainitaan ”piirtäjä”, ”tarkastaja” ja ”toimistonesimies”. Piirustukset hyväksynyt toimistonesimies oli Rautatiehallituksen arkkitehti, mutta varsinainen suunnittelija on todennäköisesti usein ollut joku muu. Suunnittelijana saattoi toimia myös rakennusmestarin nimikkeellä rautatiehallituksen leivissä ollut henkilö. Usein piirustuksiin on merkitty vain nimikirjaimet, joka vaikeuttaa oikean henkilön jäljittämistä. Valtion rautateiden arkkitehtuurihistoriaa käsittelevissä kirjallisissa lähteissä on usein keskitytty vain asemarakennuksien suunnittelijoihin, joten monet rautatiearkkitehtuuria suunnitelleet henkilöt ovat jääneet tuntemattomiksi. Tässä esitellään Kuopion konepajan suunnittelijat edellämainittujen seikkojen mukaan. Viereisessä listauksessa rakennuksen suunnittelijat listataan siten, että ensimmäisenä mainitaan ”piirtäjä”, joka on todennäköisesti aina varsinainen suunnittelija ja jälkimmäisenä hänen esimiehensä eli piirustukset hyväksynyt arkkitehti.

## Konepajan suunnittelijat rakennusvaiheittain

### 1932

Tiilinen konepaja  
- Jalmari Vesuri, Thure Hellström

### 1957

Koneistusosasto ja veturien pesuosasto  
- J.F., Jarl Ungern

### 1968

Veturinkorjauspajan laajennus  
- V. Väänänen, V.R. Rytöhonka

### 1972

Varasto- toimisto- ja väestönsuojasiipi  
- V. Väänänen, Olavi Lehtonen

### 1979

Henkilökunnan sosiaalityöjen saneeraus ja laajennus  
- Lasse Kajander, Olavi Lehtonen

### 1982

Korjaushallin laajennus ja ruokala  
- Lasse Kajander, Olavi Lehtonen



15.5.1929 päivätyssä piirustuksessa piirtäjäksi on merkitty arkkitehti J. Vesuri ja toimistonesimieheksi arkkitehti Thure Hellström. Suunnittelijana on toiminut Vesuri.

## Arkkitehti Jalmari Vesuri (1877-?)

Vanhemmat Juho ja Henriikka Vesslund. Tampereen teollisuuskoulu 1896-1898, opintoja Darmstadtissa 1904-1905, arkkitehti Darmstadtin teknillinen korkeakoulu 1907. Toimi yksityisarkkitehtina ja avustajana eri arkkitehtitoimistoissa 1908-1920, rautatiehallituksen huonerakennusjaoston arkkitehtina vuodesta 1920. Helsingin kaupungin yleisen ammattikoulun piirustuksen opettaja vuodesta 1923. Rautatieteknikkojen yhdistyksen jäsen.

Lähteet: Rakentajain kalenteri 1944; Suomalaisten teknikkojen seuran nimikirja 1896-1936 (toim. Y.Talvitie, Helsinki 1936)

### Arkkitehti Jarl Viking Ungern (1888-1974)

Ylioppilas Åbo svenska samskolan 1911, arkkitehti Suomen Teknillinen korkeakoulu 1915. Opintomatkoja Italiaan, Saksaan, Viroon, Liettuaan ja Ruotsiin.

Tie- ja vesirakennushallituksen apulaisarkkitehti, II luokan arkkitehti rautatiehallituksessa vuodesta 1923, rautatiehallituksen talonrakennusosaston arkkitehtina 1925-1956.

Ungern suunnitteli mm. Hangan ja Kiuruveden asemat, VR:n vesitornin Riihimäellä sekä vuonna 1934 Kuopion uuden rautatieaseman yhdessä Thure Hellströmin kanssa.

Lähteet: Suomen insinöörejä ja arkkitehteja, Ingenjörer och arkitekter i Finland, Vaasa 1948.

[http://www.riihimakiseura.fi/index.php?option=com\\_content&view=article&id=138&Itemid=186](http://www.riihimakiseura.fi/index.php?option=com_content&view=article&id=138&Itemid=186)

### Rakennusmestari V. Väänänen (1911-?)

Vuonna 1911 syntynyt Väänänen valmistui ammattiinsa vuonna 1939. Hän toimi ensin ratateknillisen toimiston ylimääräisenä rakennusmestarina ja aloitti vuonna 1955 I luokan rakennusmestarina.

Lähteet: Rakentajain kalenteri 1944; Rakentajain kalenteri 1963.

|                                                                    |                                                                                                               |
|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| KORJATTU 26.10.1955.                                               |                                                                                                               |
| VALTIONRAUTATIE<br>RATATEKNILLINEN TOIMISTO<br>HUONERAKENNUSJAO ST | Suudo. Piir. J.F. 23.7.53<br>1:100<br>Tark. PUHT. PIIR. DIA. 3.3.1954<br>Hyv. J. Ungern<br>Laad. 135 1793 (5) |
| KUOPION VETURIKORJAUSPAJAN<br>JULKISIVUT JA LEIKKAUS               |                                                                                                               |

Alun perin 23.7.1953 päivätyssä vuonna 1957 valmistuneen laajennuksen piirustuksessa piirtäjäksi mainitaan nimikirjaimet J.F. (tai I.F.). Hän on todennäköisesti suunnitellut laajennuksen ja piirustukset on hyväksynyt arkkitehti Jarl Ungern. Tämän selvitystyön yhteydessä ei selvinnyt kuka J.F. on.

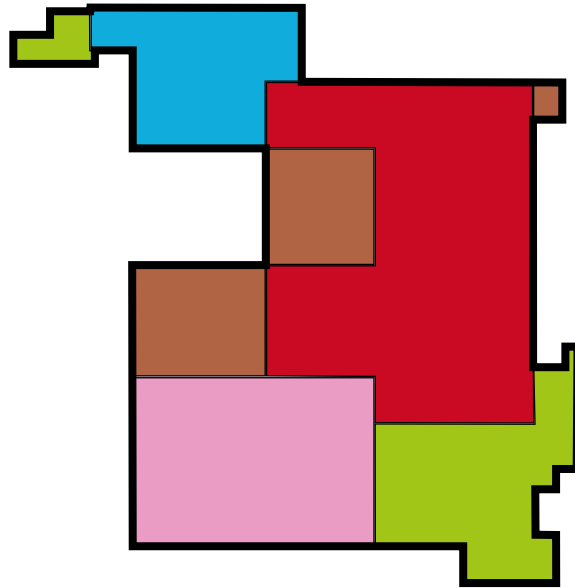
|                                            |                                                                                  |
|--------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
| VR RAKENNUSTOIMISTO<br>TALONRAKENNUSJAO ST | KUOPION KONEPAJA-VARASTO-, TOIMISTO- JA<br>VS. RAKENNUS LEIKKAUS<br>1:50<br>1957 |
| 135<br>1793 (47)<br>V. VÄÄNÄNEN<br>OV      | Olavi Lehtonen                                                                   |

Vuonna 1972 valmistuneen varasto-, toimisto- ja väestönsuojasiiven piirustuksissa suunnittelijaksi on merkitty rakennusmestari V. Väänänen. Piirustukset on hyväksynyt arkkitehti Olavi Lehtonen.

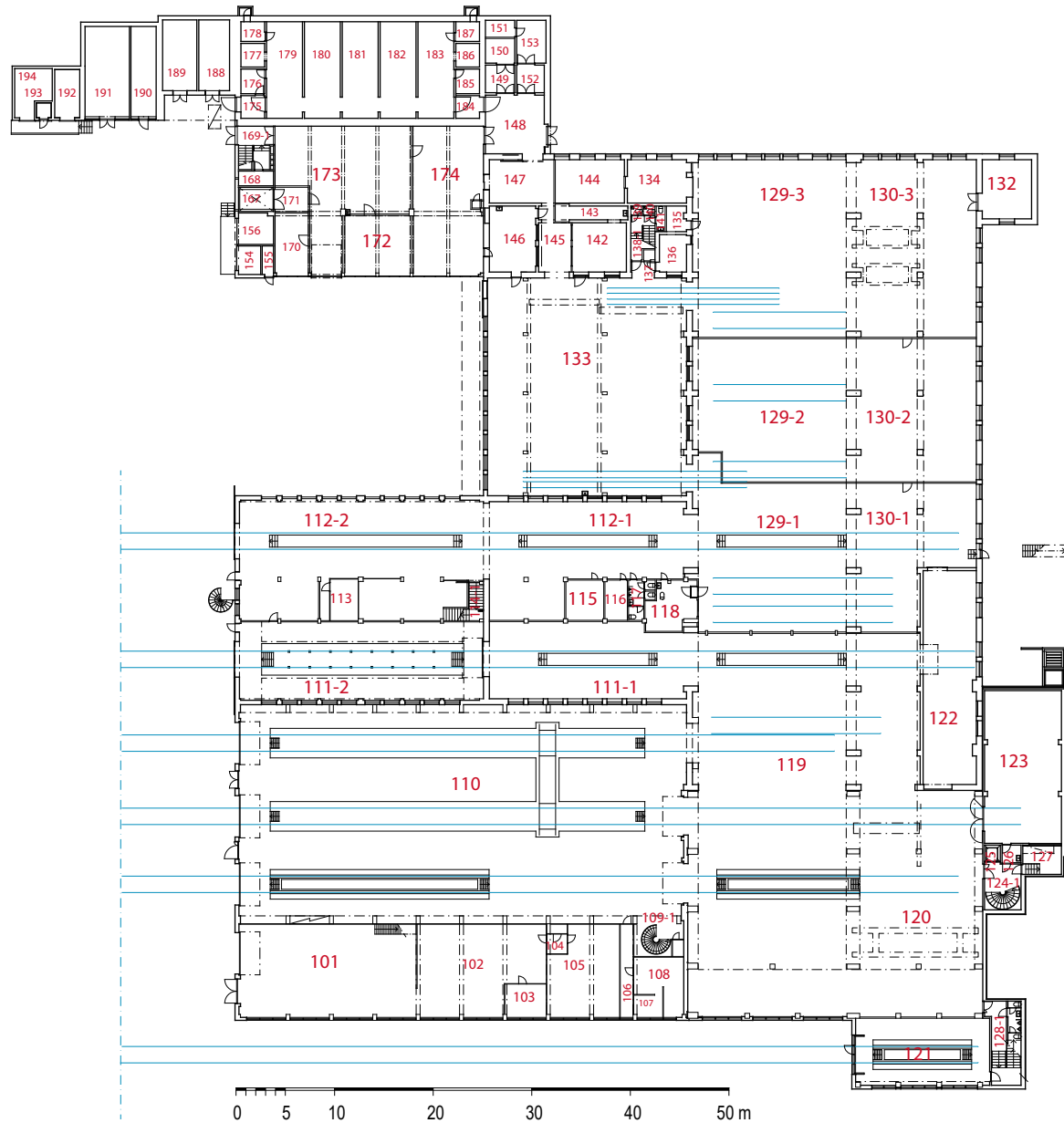
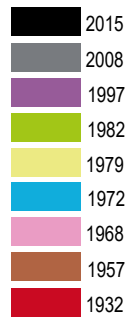
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| kaup.-osa kortti tontti RN:o<br>rakennustoimenpiteen luonne<br><b>LAAJENNUS</b><br>liikennepaikka, osasto, rakennus<br><b>KUOPION KONEPAJA<br/>         KORJAUSHALLIN LAAJENNUS JA<br/>         RUOKALA</b><br><b>VR</b> rautatiehallitus talonrakennusjaosto<br>Helsinki, 7-12-79<br>piirt. AV<br>suunn. LK<br>hyv. Olavi Lehtonen | viranomaisien merkinnät<br>piirustustyyppi<br><b>PÄÄPIIRUSTUS</b><br>Piirustuksen sisältö (+ viitteet)<br><b>JULKISIVU ETELÄÄN</b><br>mittakaava<br>1:100<br><b>ARK</b> laatikko 135<br>piir.n:o 1793.113<br>muutos |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Vuonna 1982 valmistuneen laajennusosan piirustuksissa piirtäjäksi mainitaan LK (arkkitehti Lasse Kajander). Piirustukset on hyväksynyt arkkitehti Olavi Lehtonen.

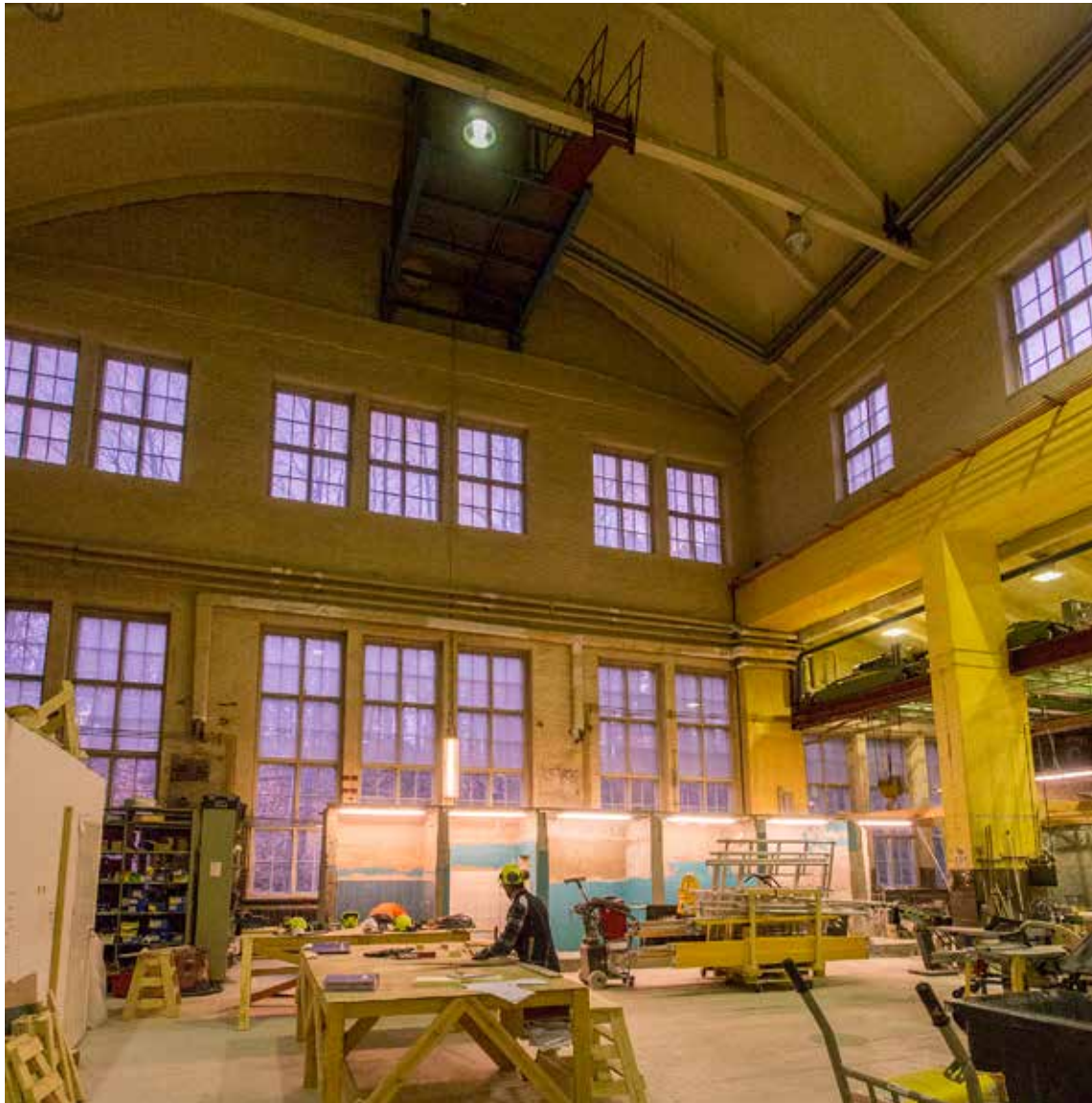
# 1. KERROS, ajoituskaavio



Rakennusvaiheet





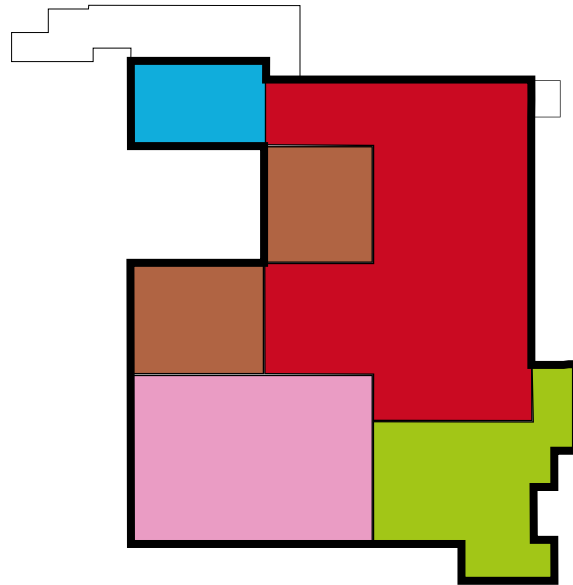


Yllä. Halliosasto 111-1. Hallin ovesta on käynti halliosastoon 119. Tilassa harjoitetaan vielä nykyisinkin rataluston huoltoa.

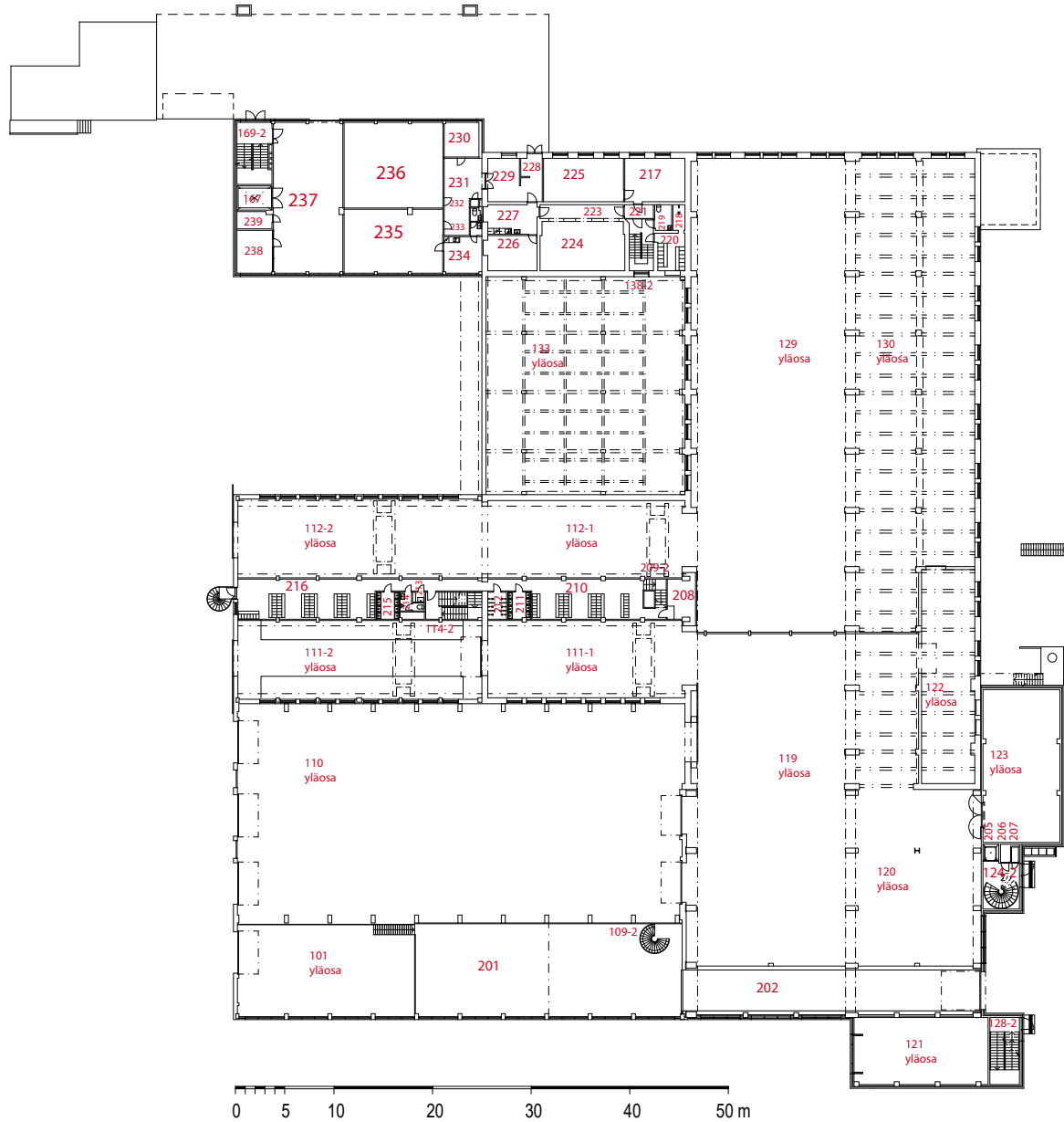
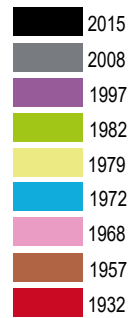
Vasemmalla. Kaarikattoinen halliosasto 129-3, pääty pohjoiseen. Tila on nykyisin Savon ammatti- ja aikuisopiston harjoitushalli.

# **HALLIOSASTOJA VUODELTA 1932**

## 2. KERROS, ajoituskaavio



Rakennusvaiheet





Kuntosali 210

Vuonna 1932 tila valmistui pesu- ja pukutiloiksi. Konepajan 1932 valmistuneelle osalle tyypillisiä kuvassa näkyviä piirteitä ovat tasoittamattomat, "elävät", tiilipinnat ja paikalla valetut huolellisesti muotitettut teräsbetonirakenteet.



Toimisto 350

Toimistotila vuonna 1957 valmistuneessa siipirakennuksen korotetussa osassa.

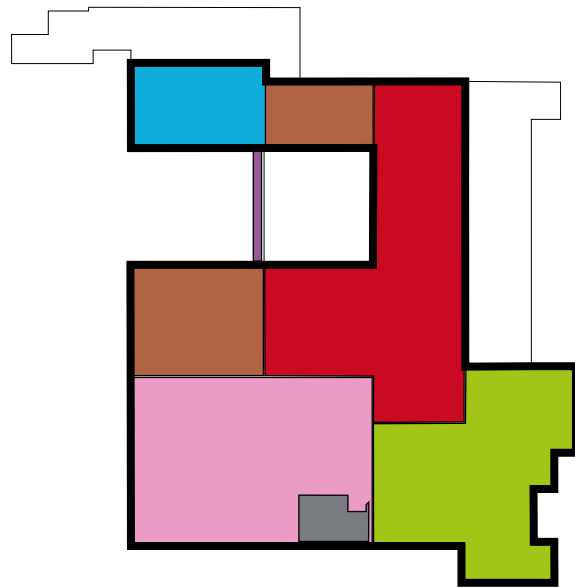


Luokka 235

Siipirakennuksen vuonna 1972 valmistuneesta, lähes koko kerrostason käsittäneestä, varastohallista myöhemmin muodostettu tila.

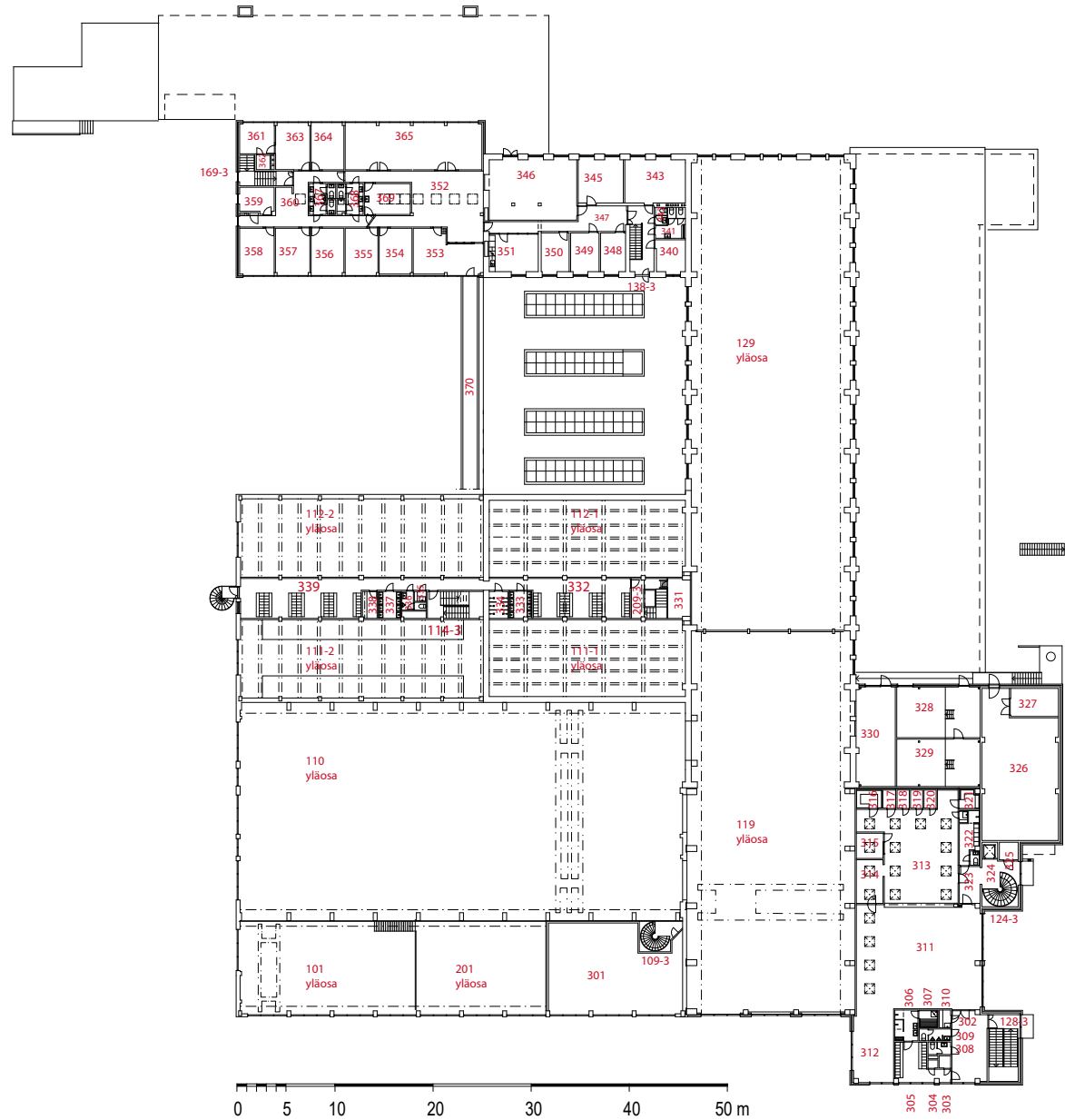


### 3. KERROS, ajoituskaavio



Rakennusvaiheet

|   |      |
|---|------|
| ■ | 2015 |
| ■ | 2008 |
| ■ | 1997 |
| ■ | 1982 |
| ■ | 1979 |
| ■ | 1972 |
| ■ | 1968 |
| ■ | 1957 |
| ■ | 1932 |





Yllä. Eteisaula 302

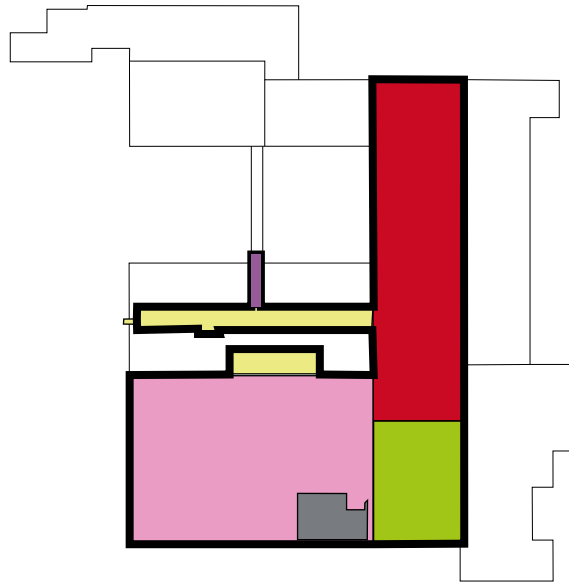
Rakentamisajalle tyypillistä sisustusta. Lattiassa värikenttiin jaettu kvartsivinyylilaatoitus, alaslasketussa ka-  
tossa avattavat alumiinisäleet ja kalusteena tyypillinen metallirakenteinen naulakko.

Vasemmalla. Lounasravintola 311

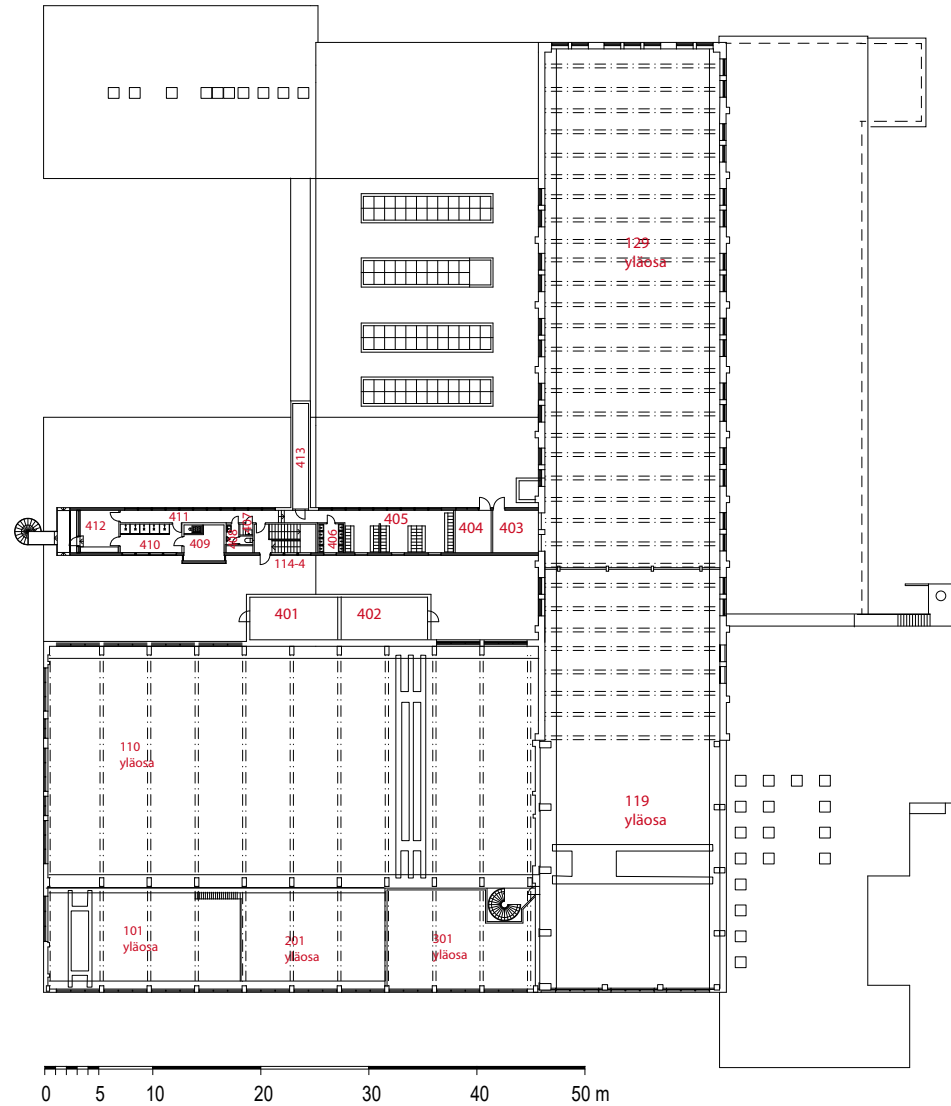
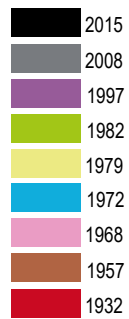
Vuonna 1982 valmistuneen henkilöstöruokalan erikoispiirre, voimakasvärinen palvelutiski.

## KONEPAJAHALLIN LAAJENNUS JA HENKILÖSTÖRUOKALA 1982

## 4. KERROS, ajoituskaavio



Rakennusvaiheet







Yllä.

Vuonna 1997 valmistunut yhdyskäytävä kuvattuna vuonna 1957 valmistuneen konepajaosaston 133 katolta. Etualalla konepajaosaston kattoikkunoita.

Vasemmalla. Käytävä 411

Vuonna 1979 valmistuneen puku- ja pesutilojen lisäkerroksen käytävä. Lisäkerroksen läpi päästä päähän menee kapea yhtenäinen käytävä. Kuvassa vasemmalla näkyvä ikkunaovi on käyntiovi vuonna 1997 valmistuneeseen yhdyskäytävään.

### **YHDYSKÄYTÄVÄ**

Vuonna 1997 valmistui konepajahallin puku-, pesu- ja saunatilat toimistosiiven kolmanteen kerrokseen yhdistävä yhdyskäytävä.



# Konepaja Kuopiossa: merkitys ja tila

## Historiallinen merkitys

Savon radan valmistuminen Kuopioon saakka 1889 oli Kuopion ja koko maakunnan kannalta ratkaisevan tärkeä uudistus. Se mahdollisti vuodenajasta riippumatta tavaroiden ja ihmisten aiempaa nopeamman ja varmemman kuljetuksen. Kuopio pääsi näin ympärivuotiseen yhteyteen Suomen muiden rataverkon piirissä olevien paikkakuntien ja vientisatamien ohella myös Venäjälle, Pietariin. Tämä merkitsi Kuopiossa teollisuuden ja kaupan kasvua, mutta lujitti myös Kuopion asemaa hallinto- ja koulukaupunkina. Kun rata Kuopioon vuonna 1889 valmistui, muiden ratapihan rakennusten ohella otettiin käyttöön ensimmäinen, puurakenteinen konepaja. Sen käytyä liian pieneksi suurentuneille vetureille rakennettiin uusi konepaja vuosina 1930-1932. Tämä betoni- ja tiilirakenteinen rakennus muodostaa nykyisen konepajakompleksin ytimen. Konepajaa on laajennettu useissa vaiheissa: 1957, 1968, 1972, 1979, 1982 ja 1997, lisäksi muutoksia vuosina 2008-2015. Kuten muutkin rautateiden rakennukset, konepajat rakennettiin hyvällä tekniikalla ja hyvistä materiaaleista kestäviksi ja arkkitehtonisesti laadukkaiksi. Kuopion 1920-luvun lopussa suunniteltu konepaja edustaa sen ajan modernia teollisuusrakentamista, jossa yhdistyivät tarkoituksenmukaiset rakenneratkaisut ja harkittu arkkitehtuuri. Konepajan suunnitteli VR:n huonerakennusosastolla arkkitehti Jalmari Vesuri ja rakennesuunnittelusta vastasi diplomi-insinööri Olavi Terho.

Konepajan kaarikattoinen päähalli muistuttaa muutamia muita 1910-1920-luvuilla valmistuneita VR:n konepajahalleja ja yleisemminkin ajan teollisuusrakennuksia. Betoni oli tullut tiilirakenteiden rinnalle 1900-luvun alussa, ja 1920-luvulla sen käyttö oli jo vakiintunut. Kantavien pystyrakenteiden ohella erityisiä betonirakenteita hallissa ovat hallin pitkittäissuuntaiset vahvat palkit, joiden päälle tulivat 70 tonnin siltanosturin kiskot, sekä hallin kaareva kattoholvi betonipalkkeineen.

VR:n Kuopion konepajalla on ollut merkittävä rooli rautateiden vetokaluston, etenkin höyryveturien huollossa ja korjauksessa. Samalla konepaja oli toimintansa ajan tärkeä koulutus- ja työpaikka suurelle joukolle. Moni konepajaan oppilaaksi päässyt sai olla koko työuransa VR:n palveluksessa, konepajalla työskennellen. Konepajaa työyhteisönä kuvastaa aktiivisesti toimiva VR Kuopion konepajan Perinneyhdistys ry, jonka jäseninä nykyisin on mm. muutamia 1960-luvun alussa eli yli 50 vuotta sitten konepajalla aloittaneita työntekijöitä. Perinneyhdistyksen jäsenet ovat koonneet Kuopion konepajasta muistitietoa ja kuvaesityksiä (katso lähdeluettelo).

Vuonna 1932 valmistuneella konepajalla korjattiin kevyitä ja keskiraskaita höyryvetureita. Raskaat höyryveturit korjattiin pääasiassa Hyvinkään konepajalla. Vaunukalustoa korjattiin Kuopion konepajan sivuosastona toimineella Pieksämäen konepajalla. Merkittäviä VR:n konepajoja oli

aikoinaan lisäksi Pasilassa, Viipurissa, Vaasassa ja Oulussa. Kun rautateiden vetokalustossa 1950-luvulta lähtien siirryttiin vähitellen dieselvetureihin, näitä varten tarvittiin Kuopion konepajalle omia tilojaan (laajennukset 1968 ja 1982). Myös raskaat höyryveturit, kuten Hr 1, ”Ukko-Pekka” ja Tr 1, ”Risto”, tulivat Kuopion konepajan korjausvastuulle 1960-luvulla. Viimeinen VR:n höyryveturi korjattiin konepajalla vuonna 1975. Dieselveturien ohella konepajalla korjattiin ja valmistettiin vuosina 1975-2002 ratatyövaunuja.

VR:n konepajan toiminta Kuopiossa lopetettiin vuonna 2002, mutta edelleenkin osassa rakennusta on ratakaluston huoltotiloja ja osa toimistotiloista on VR-Trackin käytössä. Pääosa konepajan tiloista on muutettu Savon ammatin- ja aikuisopiston opetustiloiksi, lisäksi osassa tiloja on muita vuokralaisia.

VR:n Kuopion konepajalla on historiallista merkitystä osana Suomen rautateiden historiaa. Paikallishistoriallisesti konepajalla on iso merkitys osana VR:n Kuopion ratapihan toimintoja sekä työpaikkana monen sukupolven ajan.



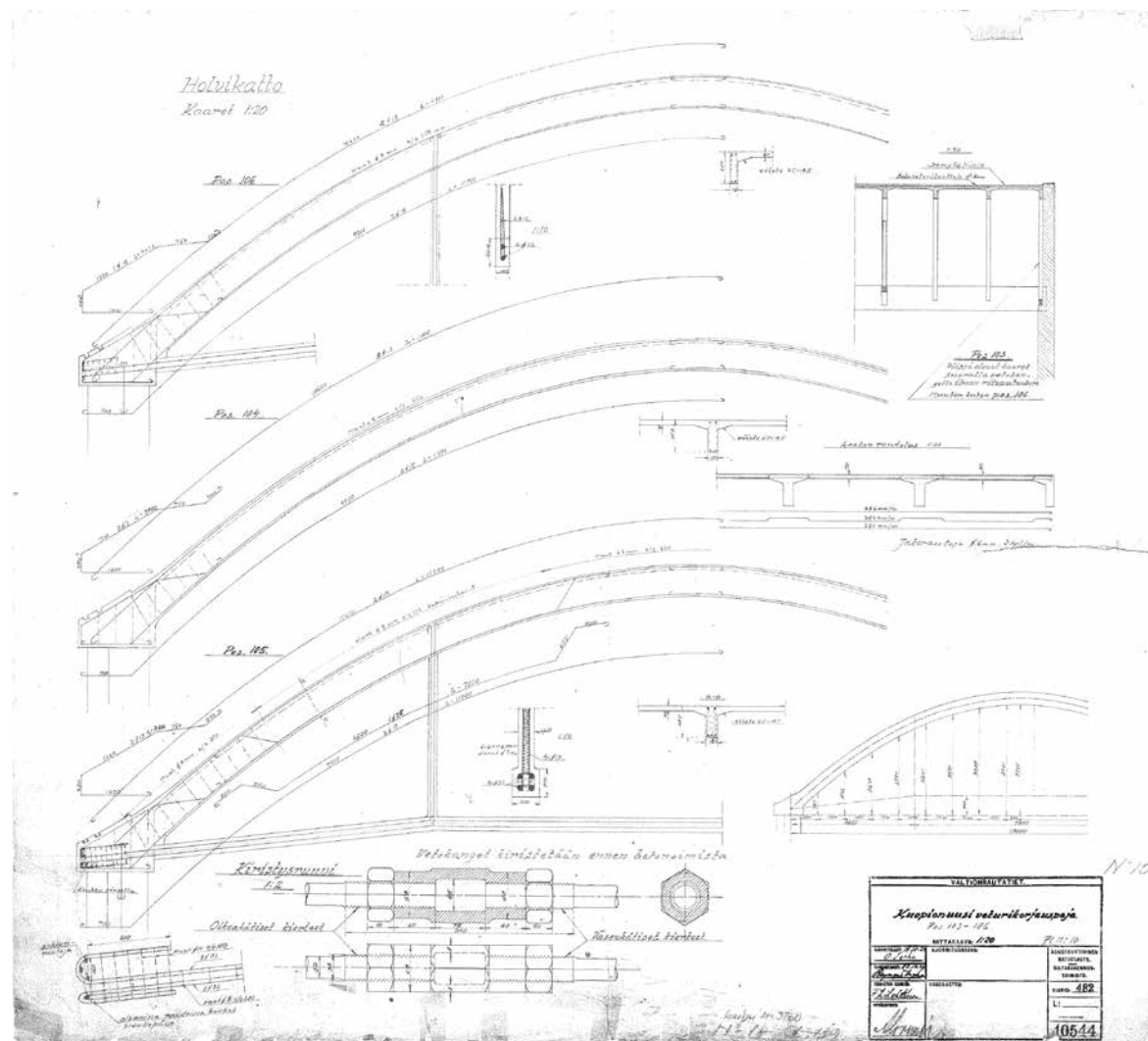
## Tila / luettavuus

Konepajan nykyisen rakennuksen tilat kertovat sen toiminnan eri vaiheista, höyryveturikaudesta alkaen. Rakennusta on laajennettu ja tiloja muutettu monessa eri vaiheessa, mutta alkuperäinen kaarikattoinen konepajan päähalli on edelleen hyvin näkyvillä sekä ulkoasussa että sisätiloissa. Samoin jokaisessa laajennuksessa on johdonmukaisesti käytetty julkisivumateriaalina punatiiltä. Vuonna 1982 tehty halliosan laajennus suunniteltiin arkkitehtuuriltaan jatkamaan alkuperäistä rakennusta.

Alkuperäiseen 1930-luvun konepajaan kuuluneet korjattavan kaluston tulo- ja lähtölinjat sekä päähallissa olevat veturien ”korjauslatsit” ovat edelleen tunnistettavissa. Dieselkalustoa varten 1968 tehty halli on edelleen alkuperäisen kaltaisessa käytössä.

Ulkonaisesti konepaja on osa ratapihan aluetta, jota ratakiskojen ohella leimaavat veturitallin ja vanhan pajan punatiiliset rakennukset. Kuopion vanhan aseman ja ratapihan alueella on sinänsä monia autenttisia, helposti tunnistettavia piirteitä. Koko VR:lle kuuluva, pääosin aidattu alue ja ratapihan pohjoispuolella olevat puistomaiset vyöhykkeet rakennuksineen rajaavat alueen visuaalisesti erilleen muusta kaupunkirakenteesta. Eteläisivulla aluetta rajaavat toiminnallisesti ratapiha ja Kuopio-lisalmi -rata.

Kaupunkikuvassa konepajalla on merkitystä lähinnä Itkonniemenkadun eli etelän ja lännen suunnalta, jonne ratapiha ja konepajakompleksi näkyvät ratapihan eteläreunalta. Konepajan tunnusmerkkinä on erityisesti päähallin kaarikattoinen pääty (vuonna 1982 valmistunut päähallin laajennus). Idästä ja pohjoisesta konepaja ei laajemmalti pääse näkyviin, koska rakennus on upotettu harjun rinteen ja toisaalta näillä suunnilla näkymiä estävät puusto ja muut rakennukset.



Konepajan rakennesuunnittelusta vastasi diplomi-insinööri Olavi Terho. VR:n piirustusarkisto, piirustus numero 10544.

## Nykymerkitys

Konepajarakennus on osa rautatielaitoksen historiaan liittyvää teknistä infrastruktuuria. Vaikka pääosa rakennuksesta ei enää toimi alkuperäisessä käytössään veturien korjauspajana ja varsinaisen VR:n konepajan toiminta on lakkautettu, rakennuskompleksi kertoo edelleen rautateiden kuljetuskaluston ylläpidon vaatimasta toiminnasta ja tämän toiminnan edellyttämästä rakennustyyppistä.

Konepajarakennus kuuluu olennaisena osana VR:n Kuopion historialliseen ratapiha-alueeseen yhdessä veturitallien, vanhan pajan ja muiden vanhojen VR:n rakennusten kanssa. Rakennuksella on tärkeä rooli ratapihan toimintojen hahmottamisen kannalta.

VR:n ratapiha-alueella rakennuksineen on merkittävä asema kaupunkikuvassa ja -rakenteessa. Toiminnan luonteesta johtuen rata ja ratapihan alue ovat oma erillinen, pääosin suljettu vyöhykkeensä kaupunkirakenteessa. Tämä näkyy myös maakäytön suunnittelussa: 1800-luvun lopulta näihin päiviin saakka laadituissa asemakaavoissa rautateiden hallinnassa oleva alue ei ole kuulunut vahvistettuun kaava-alueeseen.

Kaupunkikuvassa konepajarakennuksella on merkitystä lähinnä lännestä ja etelästä, Itkonniemen kadun suunnalta katsottaessa. Useassa vaiheessa laajennetun rakennuksen tunnusmerkkinä on säilynyt konepajan kaarikattoinen päähalli.

Rakennuksessa on säilynyt selkeästi hahmotettavia tiloja ja yksityiskohtia aina sen alkuvaiheista, 1930-luvulta lähtien. Siten rakennuksen sisätiloissa on luettavissa - tiloja ja toimintaa koskevan tiedon tukemana - veturien korjaustoiminnan historia höyryvetureista dieselkalustoon.

Konepajarakennus ja sen laajennusvaiheet on rakennettu kestäväällä ja arkkitehtonisesti harkitulla tavalla. Rakennusta on ylläpidetty jatkuvasti. Rakennuksessa on luonteeltaan ja rakenteiltaan monenlaisia tiloja: erilaisten hallitilojen ohella luokka-, toimisto-, ruokala- ja henkilökuntatiloja. Nykyinen pääkäyttö ammattiopiston opetustiloina kertoo osaltaan siitä, että tilat ovat sovellettavissa erilaisiin käyttötarkoituksiin.



Ilmakuva Kuopion ratapiha-alueesta. KKP

## Aika ja tila -matriisi

|                                                                                     | Alueellinen taso                                              | Kylä- / kaupunkitaso                                                                                                                                                                                 | Kohdetaso / Osa-<br>aluetaso                                                                                                                        | Rakennustaso                                                                                                                                                                                                                                              |
|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2016- nykyaika / tulevaisuus                                                        |                                                               |                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                           |
| 2002-2015<br>Uudet toiminnot                                                        |                                                               |                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                     | Konepajan tiloja vuokrataan eri toimijoille (mm. Savon ammatti- ja aikuisopisto). Osassa tiloja jatkaa VR-Track.                                                                                                                                          |
| 1968-2002<br>konepaja / dieselkalusto<br>(modernisointi ja<br>tulevaisuusoptimismi) | Savon rata sähköistettiin 1983                                |                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                     | Konepajan laajennukset 1968, 1970, 1979, 1982 ja 1997. Konepaja erikoistuu (dieselveturit, raiteenvaihtokoneet, ratatyöautot; osin myös näiden valmistus). Viimeiset höyryveturit korjattiin vuonna 1975. VR:n Kuopion konepaja lakkautettiin 31.12.2002. |
| 1957-1968<br>laajentuva toiminta                                                    |                                                               |                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                     | Konepajarakennuksen laajennus 1957. Konepajalla alkoi höyryveturien rinnalla dieselveturien korjaus.                                                                                                                                                      |
| 1932-1968<br>uusi konepaja / höyryveturien<br>korjaus                               |                                                               | Rautatieasema siirrettiin 1934 nykyiselle paikalleen. Vanha asemarakennus purettiin.                                                                                                                 | Uusi konepaja valmistui ratapiha-alueelle 1932. Konepaja keskittyi höyryveturien huoltoon ja korjaukseen. Uusia rakennuksia ratapihan alueelle.     | Konepaja alkuperäisessä laajuudessaan.                                                                                                                                                                                                                    |
| 1889-1932<br>rautatieliikenne Kuopioon alkaa /<br>vanha konepaja                    | Rautatie etelästä Kuopioon valmistui 1889, Kuopiosta 1903     | Rata sijoitettiin kulkemaan ruutukaava-alueen pohjoispuolelta. Lahdentaan kaupunginosa (myöh. Männistö ja Itkonniemi) alkaa kasvaa. Teollisuusrakennuksia ja työväen asuntoja radan vaikutuspiiriin. | Rautatieasema ja ratapiha-alue rakennuksineen rakennettiin Lahdentaan kaupunginosaan. Yhteys ruutukaava-alueen itälaidalla olevaan satamaan tärkeä. | Vanha puurakenteinen konepaja. Korjattiin sekä vetureita että vaunuja. Konepaja paloi 1911 osittain, korjattiin ja korotettiin. Purettiin uuden konepajan valmistuessa ja siirrettiin (osa) Pieksämäelle vaunujen korjauspajan yhteyteen.                 |
| 1777-1889<br>Kuopio ennen rautatietä                                                | Kaupunki perustettiin 1775                                    | Lahdentaka kaupungin laita-alueena                                                                                                                                                                   | Lahdentaan tila                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                           |
| 1500-1777<br>Ennen kaupungin perustamista                                           | Kuopion pitäjä 1500-l lähtien, kaupunkioikeudet vuodesta 1653 |                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                           |
| -1500 esihistoria-keskiaika                                                         | Pohjois-Savo eränkyläalue; paimentolaisuus; kaukonautinnat    |                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                           |

Aika ja tila -matriisi käsittelee tilannetta vain konepajarakennuksen näkökulmasta. Jos tutkittava alue olisi esimerkiksi koko ratapiha-alue, matriisi olisi laajempi. Aika ja tila -matriisi on yksi DIVE-menetelmän havainnollistamiskeinoista.



# Lähteet

## Arkistolähteet:

Kansallisarkisto, Rautatiehallitus (KA)  
Koneosasto / Konepajatoimisto  
Rataosasto / Pieksämäen ratapiiri

Kuopion kaupungin arkisto (KKA)

Kuopion museon arkisto (KMA)

Kuopion kaupungin kaavoitusosasto

Kuopion konepajan perinneyhdistyksen kokoelmat (KKPY)

Suomen Rautatiemuseon arkisto

VR:n arkisto (VRA)

## Painetut lähteet ja kirjallisuus:

Ahtiainen, Jukka & Auvinen, Jari, 2008. VR Suomi – Dieseliä aikaa. Gummerus, Jyväskylä.

Alameri, Mikko, Suomen rautatiet, 1979.

Gripenberg, Lennart, 1912 I.. Suomen rautateiden synty ja rautatieverkon kehitys. Valtionrautatiet 1862-1912, osa I. Helsingin sentraalikirjapaino ja kirjasitomo osakeyhtiö, Helsinki.

Immonen K. J. (toim.), 1961. Valtion rautatiet 1862-1962 SKS, Helsinki. (pääosin kuvia)

Immonen, Keijo & Nieminen, Erkki & Puntari, Erkki, 1986. Vauhtia ja voimaa, valtionrautatiet 1862-1987. Karisto, Hämeenlinna. (pääosin kuvia)

Kahra, Taavi 1956. Kuopion kaupungin taloushallinnon historia 1877-1928 II. Savon sanomain kirjapaino Oy, Kuopio.

Koivuneva, Paavo, 1998. Höyryhepoa kengittämässä, muistikuvia VR:n konepajatyöstä. Gummerus, Jyväskylä

Kulttuuriympäristöanalyysi - opas DIVE -menetelmän käyttöön. Museovirasto 2013. <http://www.nba.fi/fi/File/2320/opas-dive-menetelman-kayttoon.pdf>

Nummela, Ilkka 1989. Kuopion historia 3. Kunnallishallinnon uudistamisesta sen demokratisointiin 1875-1918. Kustannuskiila Oy, Kuopio.

Pere A. 1962. Konepajarakennukset ja laitteet. Valtionrautatiet 1937-1962. Rautatiehallitus, Helsinki.

Pettersson, Hj, 1937. Konepajat. Valtionrautatiet 1912-1937, osa II. Rautatieläisten lepakotiyhdistys, Helsinki.

Rakentajain kalenteri 1943. Rakentajain kustannus.

Rakentajain kalenteri 1963. Rakentajain kustannus.

Rakentajain kalenteri 1987. Rakentajain kustannus.

Riekk, Helena 2005. Kuopion kaupungin rakennushistoria

Rinne, Matti, 2001. Aseman kello löi kolme kertaa, Suomen rautateiden kulttuurihistoriaa. Otava, Keuruu.

Schivelbusch, Wolfgang, 1996 (suom Margit Heinämäki). Junamatkan historia. Vastapaino, Tampere.

Suomen insinöörejä ja arkkitehteja, Ingenjörer och arkitekter i Finland, Vaasa 1948.

Suomen valtionrautatiet 1862-1912. Historiallis-teknillis-taloudellinen kertomus, osa I. Helsingin sentraalikirjapaino ja kirjasitomo osakeyhtiö, Helsinki 1912.

Suomen valtionrautatiet 1862-1912. Historiallis-teknillis-taloudellinen kertomus, osa II. Helsingin sentraalikirjapaino ja kirjasitomo osakeyhtiö, Helsinki 1916.

Talvitie, Y. (toim.) 1936. Suomalaisten teknikkojen seuran nimikirja 1896-1936.

Tapio 18.4.1885 Kansallisarkiston digitoidut aineistot / sanomalehdet. <http://digi.kansalliskirjasto.fi/sanomalehti/titles/1458-8609#?display=CALENDAR&year=1885>. Viitattu 20.1.2016

Tapio 3.3.1886 Kansallisarkiston digitoidut aineistot / sanomalehdet. <http://digi.kansalliskirjasto.fi/sanomalehti/titles/1458-8609#?display=CALENDAR&year=1886>. Viitattu 19.1.2016

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

Valtionrautatiet 1912-1937, I osa. Rautatiehallitus, Helsinki. 1937.

Valtionrautatiet 1912-1937, II osa. Rautatiehallitus, Helsinki. 1937.

Valtionrautatiet 1937-1962. Rautatiehallitus, Helsinki, 1962.

Zetterberg, Seppo 2011. Yhteisellä matkalla, VR 150 vuotta. WSOY

### **Painamattomat lähteet:**

Nissi, Aimo 1997. Pasilan konepaja. Valtionrautateiden konepajojen arkkitehtuurihistoriallinen selvitys sekä Pasilan konepaja-alueen pitkän tähtäimen käyttösuunnitelma ja kaupunkikuvallinen tarkastelu. Diplomityö, Teknillisen korkeakoulun arkkitehtiosasto.

VR Kuopion konepajan perinnettä 1889-2002. VR Kuopion konepajan perinneyhdistys ry. KMA

### **Suulliset lähteet:**

Kuopion konepajan perinneyhdistyksen kokoukset 5.1.2016 ja 2.2.2016.

### **Internetlähteet:**

Hyvinkään keskustaajaman kulttuuriympäristön hoitosuunnitelma  
[http://www.hyvinkaa.fi/globalassets/asuminen-ja-ym-paristo/kaavoitus/kulttuuriympariston-hoitosuunnitelma/raporttipohja\\_viimeisin\\_24.10.2013\\_pieni.pdf](http://www.hyvinkaa.fi/globalassets/asuminen-ja-ym-paristo/kaavoitus/kulttuuriympariston-hoitosuunnitelma/raporttipohja_viimeisin_24.10.2013_pieni.pdf). Viitattu 22.2.2016.

Kansallisarkiston digitaaliaineisto / kaupunkikartat. <http://digi.narc.fi/digi/view.ka?kuid=26684119>. Viitattu 17.2.2016

Kuopion kaupungin karttapalvelu. <https://karttapalvelu.kuopio.fi/>. Viitattu 15.2.2016.

Kuopion konepajan perinneyhdistyksen kotisivut. <http://perinneyhdistys.123kotisivu.fi/368497719>. Viitattu 15.2.2016.

Maanmittauslaitoksen sivut / Vanhat painetut kartat ja Avoimien aineistojen tiedostopalvelu. <http://www.maanmittauslaitos.fi/>. Viitattu 17.2.2016.

VR:n arkkitehteja. [http://www.riihimakiseura.fi/index.php?option=com\\_content&view=article&id=138&Itemid=186](http://www.riihimakiseura.fi/index.php?option=com_content&view=article&id=138&Itemid=186). Viitattu 22.2.2016.







#### KUOPION KONEPAJA

|               |                                    |
|---------------|------------------------------------|
| Sijainti:     | Pohjolankatu 1, 70500 Kuopio       |
| Rakennuttaja: | Suomen Valtion Rautatiet           |
| Rakennusaika: | 1932, 1957, 1968, 1972, 1979, 1982 |