

KUOPION VANHA ASEMA- JA RATAPIHA-ALUE RAKENNUSHISTORIASELVITYS



ARKKITEHTITOIMISTO HANNU PUURUNEN OY, 2018

KUOPION VANHA ASEMA- JA RATAPIHA-ALUE
RAKENNUSHISTORIASELVITYS

2018

ARKKITEHTITOIMISTO HANNU PUURUNEN OY

Eeva Martikainen, Reijo Myllynen ja Hannu Puurunen

SISÄLTÖ

ESIPUHE

JOHDANTO

Rakennusten ja alueen yleisesittely

Alueen rakennukset

Sijainti Kuopiossa

Selvityksen tavoitteet, sisällön esittely ja käytetyt lähteet

Kaavat ja inventoinnit

Inventointien ja selvitysten eroavuuksista

Maakunta- ja asemakaava

Rautatiesopimus

RKY: Kuopion rautatieympäristöt

Kuopion kaupungin inventoinnit

ALUEEN RAKENTUMINEN

Rautateitä rakentamaan

Valtion rautatiet rakentajana

Keskusjohtoinen rakentaminen

Laadukasta rakentamista

Rakennusmateriaalit

Rakentajat

Arkkitehdit ja rakennusten suunnittelijat

Alueen rakennukset vuonna 1889

Alueen rakennukset vuonna 1915

Alueen rakennukset vuonna 1945

Alueen rakennukset vuonna 1970

Alueen rakennukset vuonna 2018

SELVITYKSET RAKENNUKSITTAIN

A, B ja C Puutarhurin asuinrakennus, ulkorakennus ja puutarhan varasto

D Sähkötalo

E Asuinrakennus

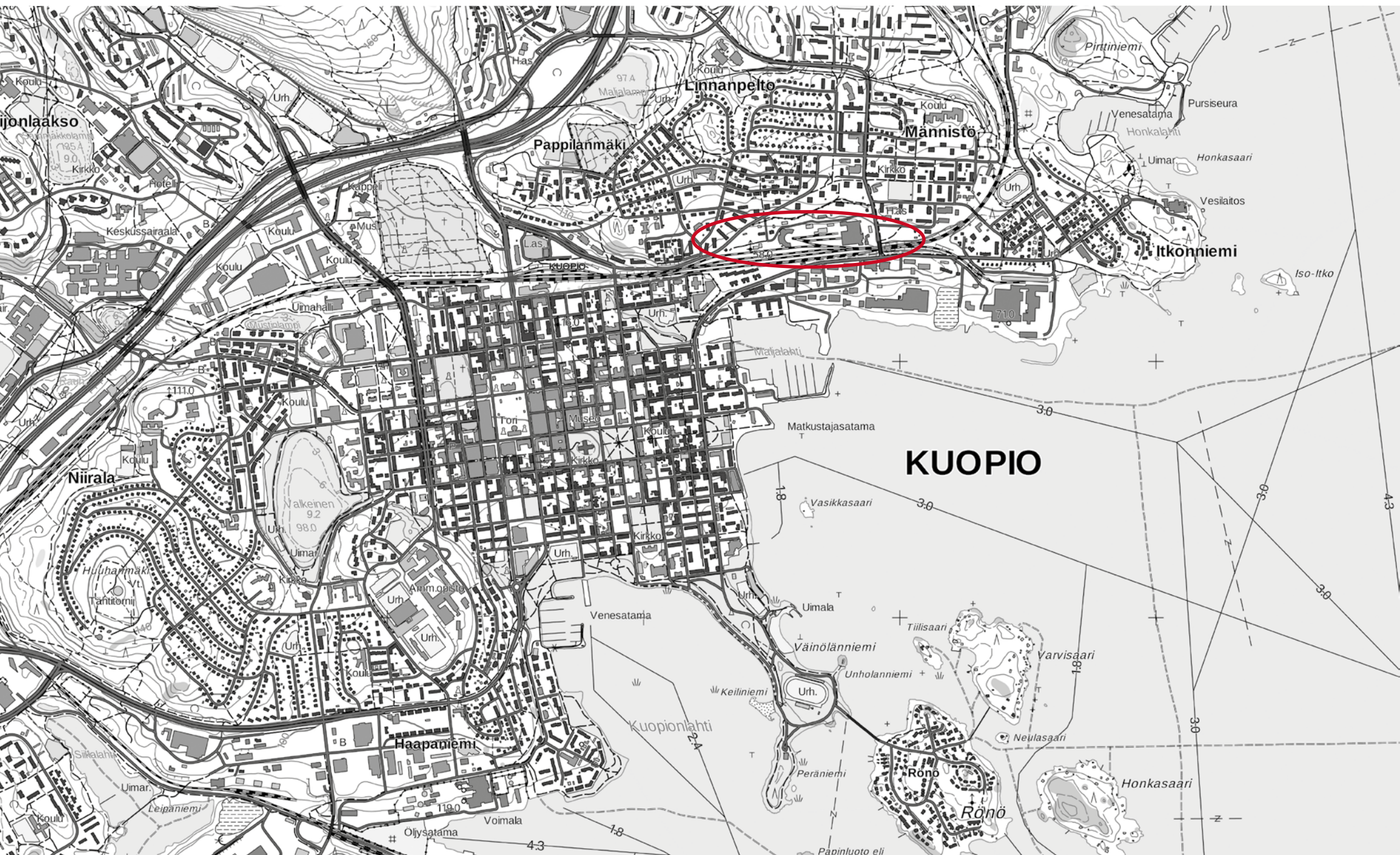
F Asuinrakennuksen ulkorakennus

G Asemapäällikön asuinrakennus

H Asemapäällikön ulkorakennus

6	I Asemapäällikön kellari	79
	J Pesutupa - leipomo	81
8	K Veturitalli	88
9	L Paja	106
9	M Varastohalli	115
9	N Varasto	117
10	O ja Q Ulkorakennukset	118
11	P Vuokratasarmi	120
11	R Mikontalo	126
11	S Konepaja	134
12	T Asuinrakennus	136
13	U Ratajakson työ- ja huoltorakennus	138
14	V Huoltorakennus	140
16	Puutarhat ja alueen kasvillisuus	144
17	YHTEENVETO	146
22	Kuopion entisen asema- ja ratapiha-alueen historiallinen merkitys	148
22	Historiallisen luettavuuden ja nykytilan lähempi tarkastelu	150
24	<i>Osa-alueet</i>	150
24	<i>Ratapiha</i>	150
25	<i>Entinen aseman ja puutarhan alue</i>	151
26	<i>Pohjoisosan asuinalue</i>	152
28	<i>Rakennukset</i>	153
34		
38	LÄHTEET	160
44		
50		
52		
52		
56		
59		
65		
68		
76		

ESIPUHE

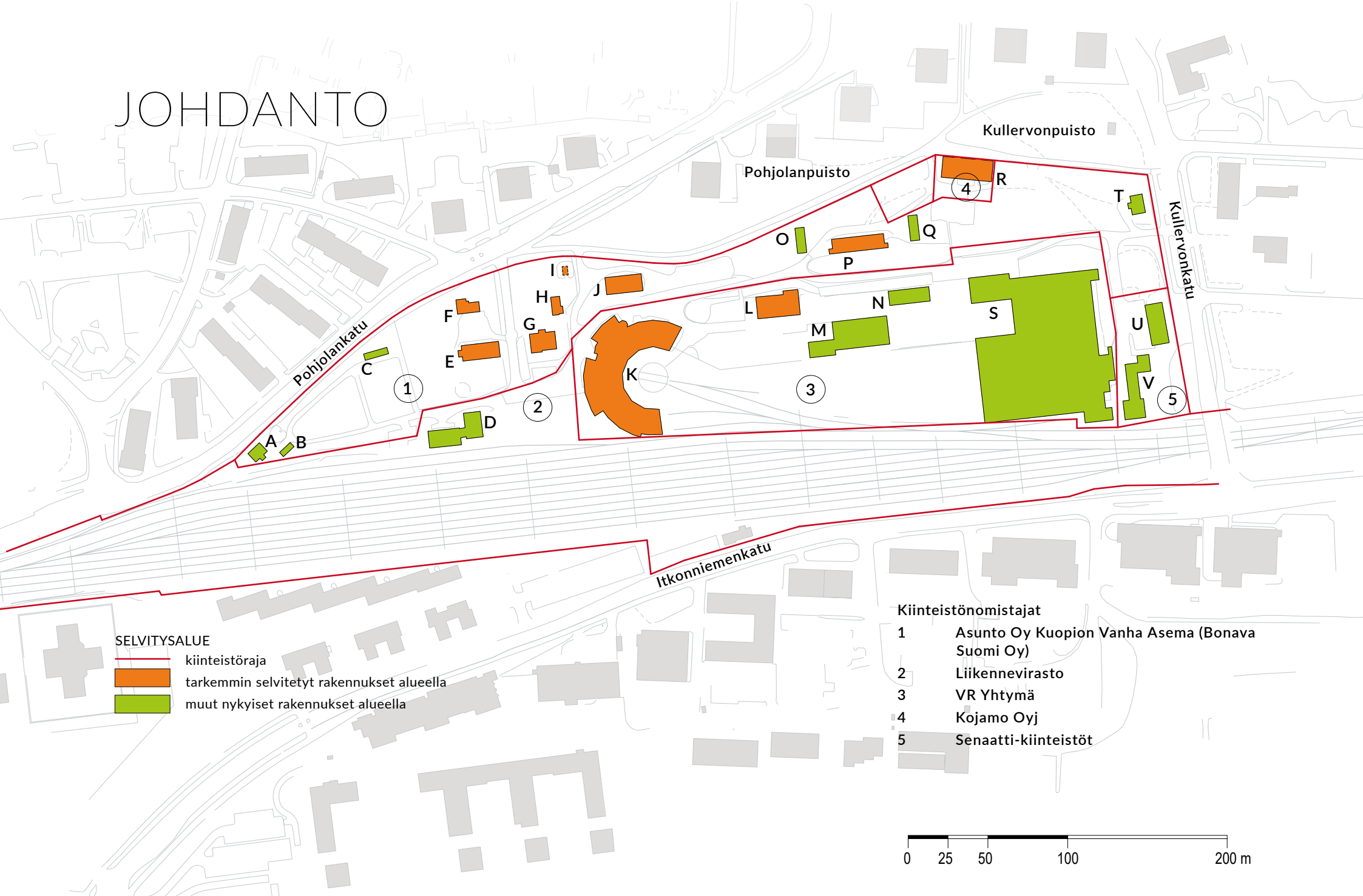


Tämä selvitys esittelee Valtion rautateiden rakentaman Kuopion ratapiha-alueen ja siihen liittyneen entisen asema-alueen rakennusten historian. Selvitys toimii tausta-aineistona alueen kaavoituksessa. Selvityksen tilaajana ovat alueen nykyiset omistajat: VR Yhtymä Oy, Asunto Oy Kuopion Vanha Asema (Bonava Suomi Oy), Liikennevirasto, Senaatti-kiinteistöt ja Kojamo Oyj. Kohteen inventointi ja arkistotutkimukset tai joulu-maaliskuussa 2017-2018. Selvityksen on laatinut Arkkitehtitoimisto Hannu Puurunen Oy, jossa vastuuhenkilönä on toiminut arkkitehti Hannu Puurunen. Tehtävään ovat osallistuneet FM Eeva Martikainen ja suunnittelija Reijo Myllynen.

Viereisellä sivulla näkyy tutkimuskohteena olevan alueen sijoittuminen Kuopion kaupunkiin. Alue on ympäröity punaisella ellipsillä.

Maanmittauslaitoksen peruskarttarasteri. MML 03/2018

JOHDANTO

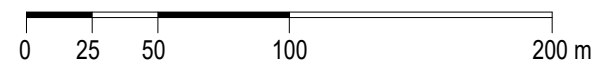


SELVITYSALUE

- kiinteistöraja
- tarkemmin selvitetty rakennukset alueella
- muut nykyiset rakennukset alueella

Kiinteistönomistajat

- 1 Asunto Oy Kuopion Vanha Asema (Bonava Suomi Oy)
- 2 Liikennevirasto
- 3 VR Yhtymä
- 4 Kojamo Oyj
- 5 Senaatti-kiinteistöt



RAKENNUSTEN JA ALUEEN YLEISESITTELY

Viereisen sivun kaaviossa on esitelty alueen rakennusten sijainti. Selvityksen tekijät ovat nimenneet rakennukset seuraavilla kirjaintunnuksella tätä raporttia varten:

A	Puutarhurin asuinrakennus
B	Puutarhurin ulkorakennus
C	Puutarhan varasto
D	Sähkötalo
E	Virkailijain asuinrakennus
F	Virkailijain ulkorakennus
G	Asemapäällikön asuinrakennus
H	Asemapäällikön ulkorakennus
I	Asemapäällikön kellari
J	Pesutupa-leipomo
K	Veturitalli
L	Paja
M	Varastohalli
N	Varasto
O	Ulkorakennus
P	Vuokrakasarmi
Q	Ulkorakennus
R	Mikontalo
T	Asuinrakennus
U	Ratajakson työ- ja huoltorakennus
V	Ratajakson huoltorakennus

Sijainti Kuopiossa

Kuopion vanha asema- ja ratapiha-alue sijoittuu nykyisessä Kuopion kaupungissa Linnanpellon kaupunginosan kaakkoiskulmaan. Alueen läheisyydessä ovat Männistön, Itkonniemen ja Maljalahden kaupunginosat.

Etelässä aluetta rajaa aita, jonka takana kulkee Itkonniemenkatu. Kuopion vankilan rakennukset ovat radan eteläpuolella alueen länsipäässä. Entisen VR:n tavaramakasiinin tienoille on myös noussut uusia asuinkerrostaloja.

Pohjoisessa aluetta rajaa Pohjolankatu ja Pohjolanpuisto, jonka rinteen yläosaan sijoittuvat Linnanpellon kerrostaloalueeseen kuuluvat 1950- ja 1960-luvuilla rakennetut kerrostalot. Puiston Kullervonkadun puolinen osa on nimeltään Kullervonpuisto. Idässä alue rajautuu Kullervonkatuun.

Tämänhetkisessä Kuopion kaupungissa alue on kuin omana saarekkeenaan. Vaikka se on keskellä kaupunkirakennetta, sillä vanhastaan on status rautateiden yksityisalueena, jota symboloi Pohjolankadun varren rauta-aita. Käytössä oleva ratapiha on luonnollisesti alue, jolla yleisön liikkuminen on aina kiellettyä.

Alueen rakennukset

Ensimmäiset rakennukset alueelle valmistuivat vuonna 1889, jolloin Savon radan Kouvola-Kuopio -osuus avautui liikenteelle. Osa näistä alkuperäisistä rakennuksista on vielä jäljellä. Vaikka rautateiden arkkitehtuuria sanotaan yleisesti hyvin yhtenäiseksi keskusjohtoisesta rakentamisesta johtuen, ainakin Kuopion kohdalla näyttää olevan niin, että tyyppi-piirustuksia muokattiin tarpeen mukaan sopiviksi. Rakentamisessa käytettiin laadukkaita materiaaleja ja rakennustyö tehtiin huolella.

Suurin muutos alueella on tapahtunut 1930-luvulla, jolloin asemarakennus siirrettiin alueelta pois lähemmäs Kuopion keskustaa ja uusi konepaja rakennettiin. Toinen aluetta merkittävästi muuttanut asia on ratapihan raiteiden lisääminen eri vaiheissa.

Pääosa rakennuskannasta on rakennettu vuoteen 1960 mennessä. Tämän jälkeen alueelle on tehty vain muutama varastorakennus. Alueen rakennukset ovat vähitellen jääneet pois VR:n käytöstä ja suuri osa on vaihtanut omistajaa. Alueen suurin työllistäjä eli konepaja lopetti toimintansa vuonna 2002. Tällä hetkellä VR:n toimintoja on varsinaisesti vain pienessä osassa entistä konepajan, veturitallissa ja sähkötaloissa.

SELVITYKSEN TAVOITTEET, SISÄLLÖN ESITTELY JA KÄYTETYT LÄHTEET

Tämä selvitys palvelee Kuopion vanhan asema- ja ratapiha-alueen kaavoitusta. Aikoinaan kaupungin laidalle rakennettu kokonaisuus on nykyään tiheän asutuksen keskellä, ja lähes kaikki VR:n rakennukset ovat jääneet pois niiden alkuperäisestä käytöstä. Osa rakennuksista on tyhjiillään ja ollut käyttämättä pitkään aikaan ja osa on vuokrattuna joko yksityisille yrityksille tai asuinkäyttöön. VR on myös myynyt osan alueesta muille toimijoille.

Selvityksessä esitellään alueen rakentuminen, nykyisten rakennusten ominaispiirteet ja niiden säilyneisyys. Ensin kerrotaan siitä kuinka Savonrata valmistui Kuopioon asti ja alueen suhteesta silloiseen kaupunkirakenteeseen. Tiiviisti esitellään myös VR:n rautatierakentamisen taustoja ja tekijöitä.

Rakennuksista tarkemmin valikoitui esiteltäviksi 10 kappaletta. Valinta perustuu alueelta tehtyihin aiempiin inventointeihin ja kohdetietoihin. Selvityksessä jokainen alueella tällä hetkellä oleva rakennus esitellään oman otsikkonsa alla ainakin suppeasti. Mainittujen kymmenen rakennuksen kohdalla esittely on laajempi. Rakennusten ominaispiirteitä ja säilyneisyyttä esitellään kuvin, jotka on otettu inventointikäynnin yhteydessä. Kunkin rakennuksen rakennushistoriaa on selvitetty arkistodokumenteista ja kirjallisuudesta. Jokaisen rakennuksen kohdalla esitetään sijaintikaavio, josta näkee miten rakennus sijoittuu kokonaisuuteen.

Lisäksi alueen kasvillisuutta esitellään hyvin tiiviisti. Selvitystyö tehtiin talvikuukausina, joten kasvillisuuden selvittäminen ei lumen vuoksi ollut

mahdollista. Kasvillisuuden selvitys ei kuulunut tehtävänantoon, mutta joitain tietoja ja havaintoja esitetään tiiviisti. Lopuksi esitetään yhteenveto, ja esitetään lähdeluettelon muodossa käytetyt arkisto- ja kirjallisuuslähteet.

Tärkeimpänä lähdeaineistona selvityksessä on ollut vanhat piirustukset. Selvitys tehtiin juuri samaan aikaan prosessin kanssa, jossa VR:n piirustusarkistoa siirrettiin Kansallisarkistoon. Suurin osa tässä selvitystyössä käytetyistä piirustuksista oli jo Kansallisarkiston kokoelmissa, ja ne joissa on lähteenä mainittu VR:n piirustusarkisto saattavat olla myöhemmin siirrettyjä Kansallisarkistoon. VR:n piirustuskokoelma löytyy Kansallisarkistosta Ratahallintokeskuksen alta. Piirustuksia ei löydy Kansallisarkiston tavanomaisten hakuohjelmien kautta (Astia tai Vakka), vaan käytännössä VR:n vanhat arkistokortit on digitoitu, ja niitä voi selata digitaaliarkiston kautta. Näissä arkistokorteissa jokaiselle rakennukselle on annettu numero, ja selvityksen tekijät saivat VR:n arkistosta käyttöönsä asemapiirroksen, johon nämä numerot on merkitty. Tästä oli suuri apu arkistoaineistoa tutkittaessa. Toinen selvityksen kannalta tärkeä piirustussarja on Mikkelin maakunta-arkistossa. Siellä Rautatiehallituksen 14. ratajakson arkistossa piirustussarja *"1a:9 Kuopion piirin rakennuksien piirustuksia 1886-1920"*. Näiden piirustusten avulla pystyi selvittämään varsinkin alkuaikojen rakennusten muutoksia. Tämän piirustussarjan numerointi viittaa toiseen Mikkelin maakunta-arkistossa säilytettävään arkistodokumenttiin. Muistikirja, joka on otsikoitu *"Luettelo Koneosaston (ja varasto) raken-*

nusten uudis- ja korjaustöistä" (Rautatiehallituksen Kuopion rata-alueen arkisto, Bc:1 Rakennusten korjaus- ja uudistustyöt (1899-1946) sisältää vuosiluvun tarkkuudella mainintoja rakennusten laajennuksista, muutoksista tai korjaustöistä. Valitettavasti muiden kuin koneosaston osalta tällaista muistikirjaa ei löytynyt.

Arkistotöihin oman haasteensa toi VR:n organisaatiomuutokset eri aikoina. Pääasiassa rakennuksia koskevia asioita on etsitty Rautatiehallituksen ratajaksojen, rataosaston ja koneosaston kokoelmista. Kukin kokonaisuus on jo itsessään hyvin laaja ja tämän selvitystyön yhteydessä ei ole ollut mahdollista käydä esimerkiksi kirjeenvaihtoa läpi, mutta löydettyjen dokumenttien avulla on saatu koottua yhtenäisen ja riittävän yksityiskohtainen rakennushistoria alueesta. VR:n arkiston, Kansallisarkiston Helsingin toimipisteen ja Mikkelin maakunta-arkiston ohella arkistoaineistoa on tutkittu Suomen Rautatiemuseossa Hyvinkäällä, Kuopion kaupunginarkistossa ja Kuopion kulttuurihistoriallisessa museossa. Tärkeitä yksityiskohtia on selvinnyt myös Kuopion konepajan perinneyhdistyksen aineistoista.

Kirjallisista lähteistä tärkein on VR:n historiakirjasarja: Suomen valtionrautatiet 1862-1912, osat I ja II; Valtion rautatiet 1912-1937, osat I ja II sekä Valtionrautatiet 1937-62.

KAAVAT JA INVENTOINNIT

Inventointien ja selvitysten eroavuuksista

Alueen rakennukset on mainittu monessa eri viranomaislistauksessa. Alue kuuluu valtakunnallisia rautatieasema-alueita koskevan menettelytapasopimuksen (rautatiesopimus, 1998) ja RKY-alueistaukseen (2009). Lisäksi aluetta kuvataan Pohjois-Savon maakuntakaavan liiteselvityksessä (2006) ja Kuopion kaupunki on sisällyttänyt alueen kulttuuriympäristöjä käsitteleviin inventointeihin (1995 ja 2008).

Jokaisessa listauksessa on mukana hieman eri joukko rakennuksia. Lisäksi rakennusten nimitykset ja valmistumisvuodet vaihtelevat. Seuraavassa esitellään mainitut viranomaislistaukset. Yhtenäisyyden ja vertailtavuuden vuoksi rakennuksista käytetään samoja nimiä ja tunnuskirjaimia, jotka olemme valinneet käytettäväksi tässä selvitystyössä. Kunkin listauksen käyttämät nimet tai numerot esitetään sulkumerkkien sisällä kyseisen rakennuksen kohtal-la. Huomiota herättävä seikka on se, että listauksissa esiintyy rakennuksia, jotka ovat jo listausta tehdessä olleet purettu.

Maakunta- ja asemakaava

Alueella ei ole voimassaolevaa asemakaavaa. Länsiosassa asemakaava (1903): V (virkistysalue). Kuopion karttapalvelun kaavayhteenvedossa alueen länsiosassa on viite vuoden 1903 asemakaavaan, mutta 1903 kaavakartassa alue on varsinaisen kaava-alueen ulkopuolella.

Ympäristöministeriö on vahvistanut Pohjois-Savon maakuntakaavan vuonna 2008. Sen jälkeen kaavaan on vahvistettu muutoksia 7.12.2011, 15.1.2014 ja 1.6.2016. Rautatiealue käsitellään kaavaa varten



Aluetta pohjoisessa rajaa rauta-aita, joka alkaa Kullervonkadulta ja jatkuu länteen aina Maaherankadulle asti.

tehdystä *Kuopion seudun kulttuuriympäristö seutukunnan vahvuudeksi* -selvityksessä (2006). Alueen rakennuksista selvityksessä esitetään valtakunnallisesti merkittäviksi (edessä oleva kirjain on tämän selvityksen tekijöiden antama, suluissa oleva tunnus on selvityksessä oleva tunnus):

- E, Virkailijain asuinrakennus (6.21.2, kohdevauksessa mainitaan myös ulkorakennus)
- G, Asemapäällikön asuinrakennus (6.21.1)
- J, Pesu- ja leivintupa (6.21.4)
- K, Veturitalli (6.21.5)
- L, Paja (6.21.7)
- P, Vuokrakasarmi (6.21.3)
- R, Mikontalo (6.21.9)
- S, Konepaja (6.21.6)

Lisäksi mainitaan Lämpökeskus (6.21.8) ja Konepajarakennukset (6.21.10). Vanha lämpökeskus, alkujaan höyrykone ja kattilahuone, oli tiilirakennus vuodelta 1889. Rakennus näkyy vielä 1970-luvun asemapiirroksissa, mutta ei enää 1990-luvun lopun asemapiirroksissa. Konepajarakennukset kuvataan näin "*VR:n varikkoaluetta täydentävät 1940- ja 1950-luvuilla valmistuneet konepajarakennukset*". Kuvaus voisi viitata alueen kaakkoisosan huoltorakennuksiin: ratajakson työ- ja huoltorakennukseen, josta tässä selvityksessä käytetään kirjaintunusta U (valm. 1960) sekä huoltorakennukseen V (valm. 1940, laajennukset 1947 ja 1957).

Rautatiesopimus

Osa alueen rakennuksista kuuluu ns. Rautatiesopimuksen (1998) piiriin. Rautatiesopimuksen tavoitteena on ollut koota eri aikakausia ja niiden rakennuskulttuuria edustava valikoima asema-alueita, joissa on läsnä liikennehistorian, toiminnan ja arkkitehtuurin, ja myös puistokulttuurin koko kirjo.¹

Kuopiosta rautatiesopimukseen kuului alun perin 10 rakennusta, joista yhdeksän on vielä olemassa (edessä oleva kirjain on tämän selvityksen tekijöiden antama, suluissa oleva tunnus on rautatiesopimuksessa oleva tunnus):

- E, Virkailijan asuinrakennus (001)
- F, Virkailijan ulkorakennus (003)
- G, Asemapäällikön asuinrakennus (006)
- H, Asemapäällikön ulkorakennus (005)
- I, Asemapäällikön kellari (004)
- J, Pesu- ja leivintupa (107:018)
- K, Veturitalli (019)
- L, Paja (022)
- P, Vuokrakasarmi (012)
- Vanha lämpökeskus (024)

¹ Ely-keskus.fi/Rautatiesopimuksen tarkoittamat kohteet.

Oikealla kopio rautatiesopimuksen Kuopiota koskevasta sivusta. Rakennusten numerointi ei vastaa nykyistä.

RAUTATIEASEMA-ALUEET		MUSEOVIRASTO
SUOJELUESITYS		10.10.1997
Lääni: Kuopio	Kunta: Kuopio	
Kohde: Pohjolankadun asuntoalueet; varikko ja VR:n konepaja		
Osoite:		
Haltija: VR-yhtymä, Valtion kiinteistölaitos	Korjaushuoltaja: VR-yhtymä, VKL	
Kiinteistörekisteritunnus: 407 Kuopio, 2:1/Rautatiealue		
Peruskartan nro/koordinaatit:		
Rakennushallituksen rakennusluettelon nro: 297: 093, 107 (VKL)		
Suojelumääräys: S-alue:107:018 sekä 093:001,003-006,018 sekä VR-yhtymän 019,022,024		

Suojeltavaksi esitetään

osa Kuopion entisen (puretun) aseman asema-alueita. Alueella on VR:n Kuopion konepaja.

Savon radan alunperin ainoa II luokan asema sijaitsi Kuopiossa Majalahden pohjukassa. Pohjolan- ja Kuller-vonkatuihin rajoittuvalla alueella on asemarakennus purettu, mutta jäljellä ovat veturitalli, paja, joukko asuinrakennuksia talousrakennuksineen sekä 1940- ja 50-luvuilla valmistuneet konepajarakennukset. Uusi asema sijaitsee noin kilometrin päässä.

Rautatien paikka Kuopion kaupungissa määräytyi lopullisesti 1886. Kuopion asema sijoitettiin Lahdentaan kaupunginosaan lääninvankilasta itään. Näin asema sijoittui lähelle höyrylaivasatamaa. Kaupunki luovutti rautatien tarvitseman maan pakkolunastusmenettelyin. Rautatie katkaisi osin kaupungin laajentumistien pohjoiseen. Rata avattiin syksyllä 1889. Radan jatkamisesta pohjoiseen Kajaaniin järjestettiin yleinen rautatiekokous keväällä 1895. Kallaveden ylitys merkitsi suurinta siihen asti tehtyä pengerrystyötä Suomessa: neljän kilometrin matkalle tehtiin pengertä kaikkiaan yli 2 km. Kajaanin rata avattiin 1902.

Kuopion konepaja perustettiin viimeisenä ratakohtaisena konepajana Savon radan valmistumisvuonna 1889. Konepajaa on laajennettu vuosisadan vaihteessa, 1932, 1982. Vuonna 1932 valmistui uusi rakennus veturien korjausta varten ja vanha konepaja purettiin. Viipurin menetys vaikutti suuresti Kuopion konepajan toimintaan, sillä sinne siirrettiin osa toiminnoista. Työntekijämäärä kaksinkertaistui 1939-44.

VR-yhtymä

- 019 Alunperin kuusipaikkainen veturitalli laajennettiin vuonna 1900 12-paikkaiseksi ja 1910 15-paikkaiseksi. Veturitaliin kuuluu vesitorni.
- 022 Paja vuodelta 1890 on punatiilestä.
- 024 Vanha lämpökeskus, alkujaan höyrykone- ja kattilahuone, on tiilirakennus vuodelta 1889.

093, 107 Valtion kiinteistölaitos

001,

003 Neljän perheen asuinrakennus ja sen ulkorakennus v.1920.

004,

005 Taloukellari ja ulkorakennus vuodelta 1914 asemapäällikön pihapiirissä.

006 Asemapäällikön asuinrakennus on vuodelta 1902 ja rikkain puuleikkauksin koristeltu. Piirustukset vuodelta 1896, suunnittelijana arkkitehti Granholm.

012 Vuorattu hirsirakennus on vuodelta 1889, alunperin asuinkasarmi. Se on yksi alueen kolmesta vanhimmasta asuinrakennuksesta.

107: 018 Harjoitustilarakennus on alkujaan ollut tiilinen leipomo-pesula vuodelta 1889.

KAAVA: Ei kaavaa.

Länsiosassa asemakaava (1903): ei merkintöjä.

RKY: Kuopion rautatieympäristöt

Alue kuuluu myös Museoviraston laatimaan valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen (RKY) listaan (2009). RKY-alueen raja-
rajaus on sama kuin tämän raportin aluerajaus, sillä poikkeuksella, että myös vuonna 1934 valmistunut asemarakennus ja sen laiturikatos kuuluvat listalle.

Tämän selvityksen kohteena oleva alue kuvataan näin: "Pohjolankadun varrella sijaitsevan ensimmäisen rautatieaseman alueella on jäljellä useita rakennuksia, vaikka asemarakennus onkin purettu. Koristeellinen asemapäällikön talo talousrakennuksineen on sisäänajotien varrella. Parhaiten säilynyt osa asemapuistoa alkaa tästä lehmusten reunustamasta ajotiestä ja jatkuu sen länsipuolella. Puistoalueella on toinen asuinrakennus talousrakennuksineen ja koristeellinen kaivorakennelma sekä vielä edemmäs länteen entinen piiripuutarha raunioituneine kasvi-
huoneineen. Sisäänajotien itäpuolella on VR:n Kuopion konepajan alue. Radan eteläpuolella on Kuopion läänin vankila.

Pohjolankadun varrella on lisäksi rinnakkain VR:n asuintaloja eri aikakausilta. Voimakkaasti kohoava rinne erottaa puisto- ja asuinalueet konepajan alueesta. Asemapuistossa on yli sata vuotiaita puita, jotka ovat kasvaneet 14-16 metrisiksi: metsävaahteroita, tammia, metsälehmäksiä, vuorijalavia."²

² RKY, Kuopion rautatieympäristöt.

Kuopion konepajan satavuotista toimintaa juhlistamaan on pystytetty muistomerkki vuonna 1989. Konepajan toiminta loppui vuonna 2002.



Tämän raportin selvitysalueella olevat RKY-listauksen kuuluvat rakennukset ovat (edessä oleva kirjain on tämän selvityksen tekijöiden antama, suluissa oleva nimitys on RKY-listauksessa oleva):

- E, Virkailijain asuinrakennus (Asuinkasarmi)
- F, Virkailijain ulkorakennus (Asuinkasarmen talousrakennus)
- G, Asemapäällikön asuinrakennus (Asemapäällikön talo)
- H, Asemapäällikön ulkorakennus (Asema-

päällikön talousrakennus)

- I, Asemapäällikön kellari (sama nimitys)
- J, Pesu- ja leivintupa (Leipomo-pesula)
- K, Veturitalli (Veturitalli ja vesitorni)
- L, Paja (sama nimitys)
- P, Vuokrakasarmi (Vanhin asuinrakennus)
- R, Mikontalo (Mikontalo, asuinkerrostalo)
- S, Konepaja (sama nimitys)

Kuopion kaupungin inventoinnit

Kuopion rakennusperinnön ja kulttuuriympäristöjen hoito-ohjelma vuodelta 1995 nimeää alueen otsikolla: 55. *Ratapiha-alue ja entisen VR:n pumppuhuoneen hoitajan pihapiiri.*

Tunnuksella S2 on listattu seuraavat rakennukset : (edessä oleva kirjain on tämän selvityksen tekijöiden antama, suluissa oleva tunnus on inventoinnissa käytetty numero)

- E, Virkailijain asuinrakennus (001)
- F, Virkailijain ulkorakennus (003)
- G, Asemapäällikön asuinrakennus (006)
- H, Asemapäällikön ulkorakennus (005)
- I, Asemapäällikön kellari (004)
- J, Pesu- ja leivintupa (018)
- K, Veturitalli (019)
- L, Paja (022)
- T, Asuinrakennus (014)
- Vanha lämpökeskus (024)
- Tunnuksella V on listattu seuraavat rakennukset:
 - P, Vuokrakasarmi (012)
 - A, Puutarhurin asuinrakennus (002) ja kellari (007)
 - B, Puutarhurin ulkorakennus (008)

Lisäksi mainitaan, että *"alue rajautuu pohjoisessa Pohjolankatuun, jonka varrella on kolme asuinrakennusta vuosilta 1907 (ns. Mikontalo), 1940 ja 1945. Ne ovat nyt Rautatieasunnot Oy:n hallinnassa Rakennukset esitetään suojeltaviksi kaavalla."*

Myös Maljalahden rannalla olleet pumppuhuoneen rakennukset nostetaan inventoinnissa esille omana



tärkeänä ryhmänä: *"Radan eteläpuolella Maljalahden rannalla on entisen pumppuhuoneen paikalla rakennusryhmä, jossa asuinrakennus (083:008;24/21) ja pumppuhuone (010;025/61) ovat vuodelta 1889 ja toinen asuinrakennus ja talousrakennus (009,007) vuodelta 1945. Niiden säilyminen osana Maljalahden sisävesiliikenne- ja huvivenesatamaa rikastuttaa alueen yleisilmettä ja alue esitetään suojeltavaksi kaavalla."*

Nämä Maljalahden rannalla olleet rakennukset on purettu viime vuosikymmenien aikana.

Alueella on monenlaista säilyneistyyttä. Tässä esimerkkinä asemapäällikön asuinrakennuksen pihakiveys.

Vuonna 2007 laaditussa Kuopion kulttuuriympäristö, strategia ja hoito-ohjeet - luettelossa alue on nimetty otsikolla 29. *Vanhan aseman alue*. Rakennukset mainitaan selvityksen leipätekstissä ilman varsinaisia numerotunnuksia:

- A, Puutarhurin asuinrakennus (Kaksoisvahtitupa)
- B, Puutarhurin ulkorakennus (mainitaan edellisen yhteydessä, samoin kellari)
- C, Puutarhan varasto (kasvihuone ja sen varasto)
- E, Virkailijan asuinrakennus (Neljän perheen asuinrakennus)
- F, Virkailijan ulkorakennus (mainitaan edellisen yhteydessä)
- G, Asemapäällikön asuinrakennus (sama nimitys)
- H, Asemapäällikön ulkorakennus (samanimisyys)
- I, Asemapäällikön kellari (talouskellari)
- J, Pesu- ja leivintupa (Leipomo-pesularakennus)
- K, Veturitalli (sama nimitys, myös vesitorni mainitaan)
- L, Paja, (sama nimitys)
- R, Mikontalo (sama nimitys, tässä yhteydessä mainitaan myös 1940 ja 1945 valmistuneet asuinrakennukset.
- S, Konepaja (sama nimitys)

Lisäksi mainitaan muissakin listauksissa esille tulleet lämpökeskus (höyrykone- ja kattilahuone).

Nykyään alueen rakennuksissa on paljon yksityisiä yrittäjiä vuokralla.



ALUEEN RAKENTUMINEN



RAUTATEITÄ RAKENTAMAAN

Savon rata valmistuu vuonna 1889

1800-luvun puolivälin Suomessa elettiin murros-vaihetta eri liikennemuotojen välillä. Pohdittavana oli se, kehitetäänkö kanavaverkostoa vai rakennetaanko rautateitä. Rautateiden rakentamista muualla Euroopassa 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 rakentamisen tarpeellisuudesta. 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.³

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 sijaintivaihtoehtoista käytiin paljon keskustelua ja näytti siltä, että ehdotusta ei tulisi 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 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 kuului myös kuuromykkäinkoulun johtaja Kustaa Killisen lausuma runo ”junan kulusta Kuopioon”, torvisoittoa, Maamme-laulu ja tanssit.⁴

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. lokakuuta 1889 suurien juhllaisuuksien kera. Radan jatkamista Kuopiosta pohjoiseen kohti Pohjanmaan rataa alettiin suunnitella samantien.⁵

Viereisellä sivulla Uno Gyllingin piirtämä Kuopion kaupungin kartta vuodelta 1881. Kartta kuvaa suunnitelmia ennen Savon radan valmistumista. Oranssilla merkityjä pohjoisosan kortteleita ei oltu vielä toteutettu, mutta se oli luonteva suunta kasvattaa kaupunkia. Savon radan sijoittuminen keskustan pohjoispuolelle 1880-luvun lopulla muutti tätä suunnitelmaa. KKA

3 Gripenberg 1912 I, 12-16

4 Gripenberg 1912 I, 97-115; Nummela 1989, 135-138; Ta-
pio18.4.1885; Zetterberg 2011, 12-20, 44

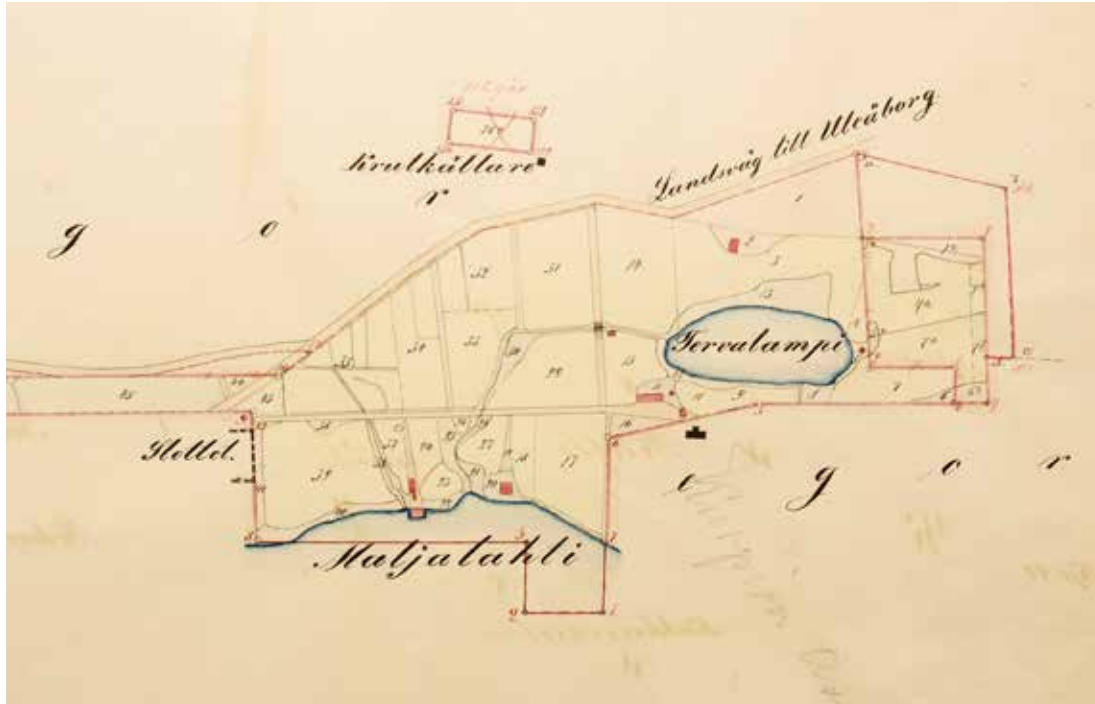
5 Nummela 1989, 139-140.

Päätös radan sijainnista Kuopion kaupungin alueella tehtiin vuonna 1886. Asema ratapihoineen sijoitettiin keskustan koillispuolelle ns. Lahdentaan alueelle, jossa oli sopiva, melko tasainen alue ratapihan rakennuksille. Lahdentaka-nimitys periytyy vanhasta tilan nimestä. Lahdetaan torppa esiintyy jo Kuopion kaupungin perustamisen aikaisissa kartoissa ja 1800-luvun puolivälin aikoihin tila tunnettiin Lahdentaan kartanona. Rata sijoitettiin kulkemaan keskustan pohjoispuolitse ja maa hankittiin pakkolunastusmenettelyllä. Sijainti Kallaveden läheisyydessä mahdollisti myös raideyhteyden keskustan itälaidalla sijaitsevaan satamaan.

Sittemmin tätä kaupunginosaa keskustasta koilliseen on ryhdytty nimeämään Linnanpelloksi. 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 kiihana työntynyt peltoalue saatiin kaupungin haltuun.

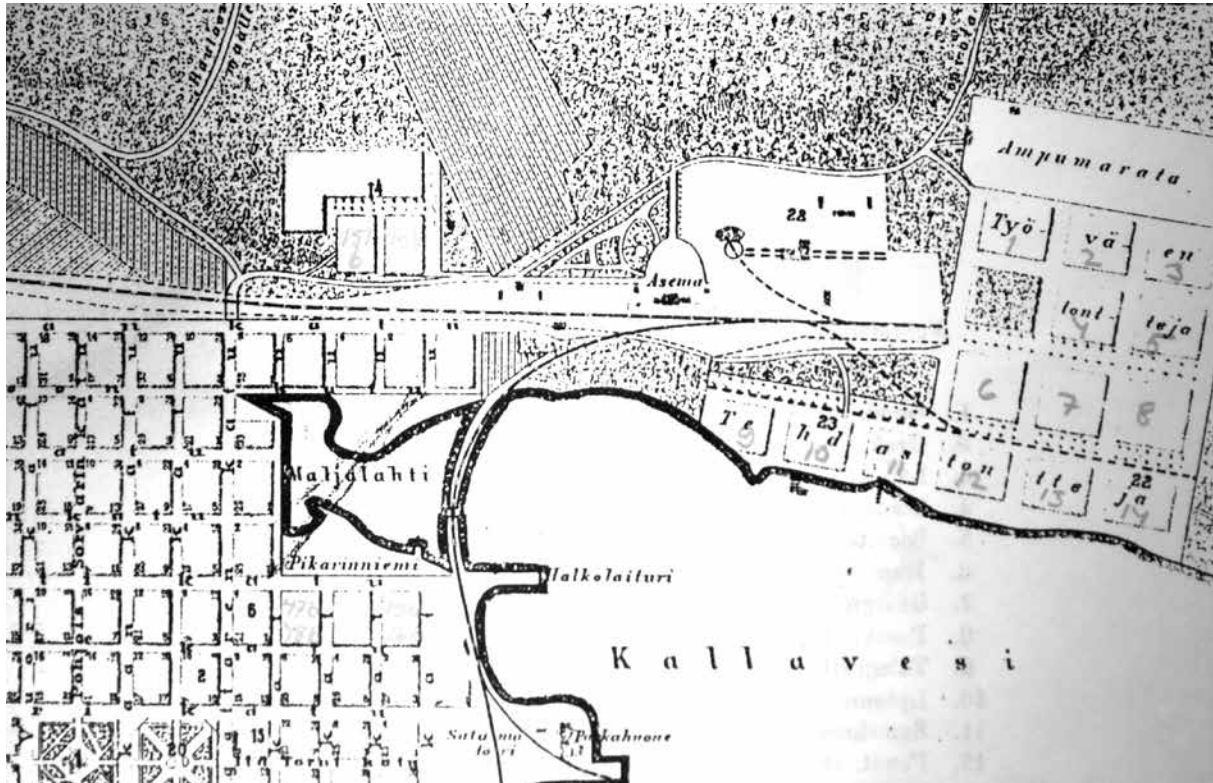


Kuopion kaupungin kartta vuodelta 1787 (täydennetty 1797). Tällöin Maljalahden taakse on merkitty Lahdentaka-niminen talo lähellä Tervalampea. KKA



Yllä kartta vuodelta 1886 maista, jotka pakkolunastettiin rautatien rakentamista varten. Pakkolunastetun alueen rajat on merkitty karttaan vuosina 1903 ja 1905. Alueen maa oli pääosin peltoa ja niittyä. Maljalahden rannalla oli asuinrakennus (palstalla 22), paviljonki (palsta 20) ja lähellä Tervalampea Lahdentaan viinanpolttimo (palsta 15). Karttaan on merkitty myös vuonna 1830 valmistuneen vankilan sijainti (Slottet). Muut karttaan merkityt rakennukset ovat latoja. KA

Oikealla kuva Maljalahdesta Kuopion tuomiokirkon tornista otettuna. Vankilan rakennukset näkyvät siinä, mutta rautatietä ei ole vielä rakennettu. Alueella on aiemmin ollut paltoa ja niittyä pääasiassa. Kuva on osasuurennoa alkuperäisestä kuvasta. Kuva: Arnold Boos, 1875-1880, Museoviraston kuvakokoelmat.



Tästä kartasta vuodelta 1896 näkyy radan sijoittuminen Maljalahdelle ja tärkeä raide ratapihalta satamaan. Rataa jatkettiin vuonna 1902 kohti pohjoista, ja kartassa alueelle on hahmoteltu työläisten asuntoja. Rantaan oli syntynyt jo teollisuutta ja sitä varten sinne oli oma pistorataansa. KKA

"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." (Tapio 3.3.1886)

Nimimerkki maalainen kirjoittaa aseman sijoittumisesta Tapio-lehdessä maaliskuussa 1886. Kirjoituksessa Mainittu Pikariniemi sijaitsee 1800-luvun lopun ja 1900-luvun alun kartoissa nykyisen Maljalahdella olevan vierasvenesataman paikkeilla (ks. viereinen kartta).



Rautatien rakennukset näkyivät Kallavedelle Maljalahden takaa 1890-luvun lopulla. Kuvan etualalla on satamaraide. KHA

VALTION RAUTATIED RAKENTAJANA

Keskusjohtoinen rakentaminen

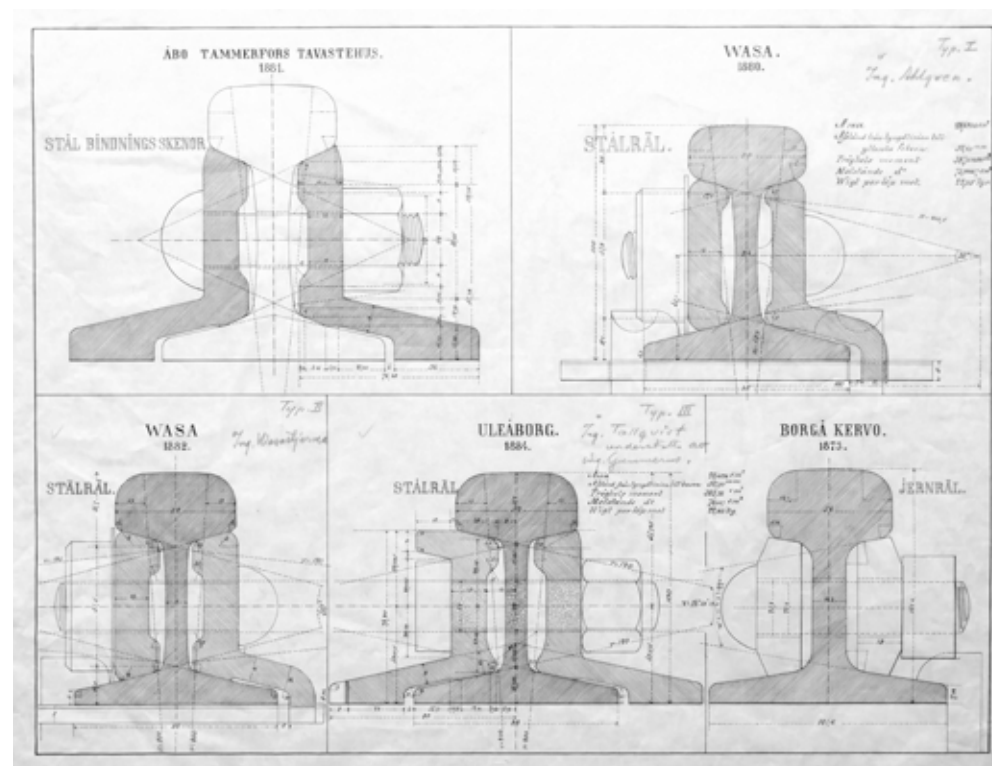
Vuosina 1857-1887 kutakin ratajakson rakentamista varten perustettiin erityinen johtokunta, joka käsiteli kaikki rataan ja siihen liittyviä rakennuksia koskevat asiat. Tämä käytäntö muutettiin vuonna 1877 ja Savon rata oli ensimmäinen ratajakso, jonka rakentaminen kuului tie- ja vesirakennuksen ylihallituksen hallinnonalaan. Ylihallitus hyväksytti suurimpien ja kalliimpien rakennusten piirustukset senaatilla, ja toimitti tälle myös vuosittaiset kustannusarviot seuraavan vuoden töistä. Rautatien valmistuttua sen hallinto siirtyi rautatiehallitukselle.⁶

1800-luvun lopulla ja 1900-luvun alussa valtionrautateiden rakennustoiminta oli kiivaimmillaan. Vuosien 1870 ja 1911 välillä valmistui kolme merkittävää rataa: Pohjanmaan rata, Savon rata ja Karjalan rata. Tärkein osa rautateiden rakennushanketta oli luonnollisesti itse rata ja sen rakentamiseen liittyvät kaartelevuuskien ja kaltevuuskien laskennat, sillat, pengerrykset, vaihteet ja muu paljon insinööriyttä vaativa rakentaminen. Rakennusten osuus rakennustoiminnasta oli noin 12-15 prosenttia.⁷

Rakennukset voitiin jakaa tarkoituksensa mukaan kolmeen ryhmään.

Liikenneosastoon kuuluivat asematalot, tavaramakasiinit, vaihetornit sekä liikenneosastoon kuuluvien virka- ja palvelusmiesten asuinrakennukset ja ulkokuoneet.

Rataosastoon kuuluivat virka- ja palvelusmiesten asuinrakennukset ulkorakennuksineen, asuntoka-



Piirustus 1880-luvulta eri rataosuuksien kiskoista liitoskappaleineen. KA

sarmit ja vartijatuvat.

Koneosastoon kuuluivat konttori- ja varastorakennukset, veturitallit, vesitornit, pumppuhuoneet, suodatinrakennukset, veturien halkovajat, veturi-, vau- ja muut konepajat, kaasulaitoksen rakennukset sekä virka- ja palvelusmiesten asuinrakennukset ulkokuoneineen.

Osa rakennuksista saattoi kuulua kahteen tai kolmeen tyyppiin. Näiden lisäksi rakennettiin tilapäisiä rakennuksia, esimerkiksi asuntoja ja veturitalleja, jotka eivät kuuluneet mihinkään edellä mainituista⁸.

⁸ Hellström 1916, 311-312.

⁶ Schultz 1916, 67-68; Valanto 1984, 13.

⁷ Hellström 1916, 312-313.

Följande tabell utvisar klassen för alla stationer, längden af sidospår, antalet vexlingar, byggnader m. m. vid hvarje station:

Stationernas namn.	Åtstånd från föregående i kilometer.	Klass.	Längd af sido- och bispår i meter.	Vexlingar.	Vänd- bord för lokomoti- v.	Längd i meter.	Vatten- kranar	Byggnader.												
								Vagnsvägar.	Antal.	Lokomotivstall.	Antal.	Bonningshus.	Stationshus.	Vattentorn.	Mekanisk verkstad.	Lokomotivplatser.	Augmaskiner för vatten- uppföring.	Godsmagasin.	Vedlider för lokomotiv- behof.	Förrådsmagasin.
a) Vid hufvudbanan:																				
Harju (från Kouvola)	10	V	684	3	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	1	—
Selänpää	14	V	702	3	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	1	—
Voikoski	27	V	420	3	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	1	—
Mäntyharju	21	IV	634	4	—	—	—	1	—	—	1	1	—	—	1	1	—	—	1	—
Hietanen	19	V	665	3	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	1	—
Otava	9	V	647	3	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	1	—
S:t Michel	14	III	2,935	15	12,5	1	1	2	1	2	1	2	1	2	—	1	1	1	1	1
Hiirola	14	V	587	3	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	1	—
Kalvitsa	12	V	698	3	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	1	—
Haukivuori	13	V	801	3	—	—	—	1	—	—	1	1	—	—	1	1	—	—	1	—
Kantala	11	V	683	3	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	1	—
Pieksämäki	21	IV	1,120	5	12,5	1	—	3	1	1	1	2	1	3	—	1	1	1	1	—
Haapakoski	17	V	689	4	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	1	—
Suonnejoki	21	IV	976	6	12,5	1	—	1	—	—	1	2	1	1	—	1	1	1	1	—
Salminen	13	V	388	2	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	1	—
Kurkimäki	17	V	623	3	—	—	—	1	—	—	1	1	—	—	1	1	1	1	1	—
Pitkälähti haltpunkt	10	—	330	2	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Kuopio	11	II	3,184	15	12,5	1	1	6	—	—	1	3	1	6	1	—	1	1	1	1
b) Vid bibanorna:																				
Haapakoski bruk (från Haapakoski)	1	—	198	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Iisvesi (från Suonnejoki)	7	V	891	6	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	1	—	—
Kuopio hamnspår (från Kuopio)	1	—	392	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	—	—	18,247	94	1	—	4	2	11	6	3	19	23	4	12	1	6	7	19	7
c) Vexlingsspår mellan stationerna																				
Summa summarum	—	—	21,976	106	1	—	4	2	11	6	3	19	23	4	12	1	7	8	19	8

6. Öfriga byggnader längs banan.

Enkla vaktstugor 56 st.

Rautatiehallituksen vuosikertomuksessa vuodelta 1889 Savon radan rakentaminen on esitelty taulukolla, johon on merkitty kunkin aseman luokka, pysäkkien välimatkat, vaihteiden lukumäärä ja rakennukset kullakin asemalla/ pysäkillä. Kuopioon rakennettiin II luokan asemarakennus ainoana koko rataosuudelle. Muista rakennuksista taulukkoon on merkitty kolme asuintaloa, yksi veturitalli, jossa 6 pilttuuta, konepaja, tavaramakasiini, höyrykoneet vedennostoa varten, halkovajoja ja varastomakasiini. Lisäksi mainitaan vaunuvaaka, veturien kääntöpöytä (12,5 metriä pitkä) ja kuusi vesihanaa veturitallissa. Taulukon alle on merkitty muut radan varrelle tehdyt rakennukset: 56 yksinkertaista vahtitupaa.

Laadukasta rakentamista

Rautatien rakennukset tehtiin huolellisesti ja kesävistä materiaaleista. Tämä aiheutti sen, että rakentamiskustannukset olivat melko suuret. 1800-luvun lopun ja 1900-luvun alun rautatierakennushankkeen suuruudesta ja sen kustannuksiin vaikuttaneiden asioiden moninaisuudesta kertoo hyvin arkkitehti Thure Hellströmin Suomen Valtionrautetiet 1862-1912 II -teoksessa kirjoittama kuvaus 1900-luvun alussa asetetun komitean päätelmistä. Nimittäin vuonna 1907 asetettiin erityinen komitea tutkimaan sitä, millä tavalla rakentamiskustannuksia voitaisiin vähentää. Komiteaan kuuluivat ratainsinööri K.O. Rejman, arkkitehdit M. Schjerfbeck ja J. Stenbäck sekä rakennusmestarit J. Ahde ja G.A. Sahrman. Rakentamisen volyyminä kertoo paljon se, että vuonna 1906 oli rakennettu yhteensä 273 asemataloa, 716 asuinrakennusta asemille, 68 kaksoisvahtitupaa ja 701 yksinkertaista vahtitupaa. Komitea tuli siihen tulokseen, että rautatien rakennusten tekeminen tuli kalliiksi ainakin siksi, että rakentamisessa ei voitu ottaa huomioon esimerkiksi rakennusaineiden ja työvoiman hintaa eri aikoina. Lisäksi rakennukset tuli tehdä tiettyyn paikkaan riippumatta perustan laadusta. Rakentamisen huolellisuudesta ja parhaiden materiaalien käytöstä ei haluttu luopua. Junien aiheuttaman värinän vuoksi varsinkin perustuksiin kiinnitettiin huomiota.⁹ Komitea pohti myös yksi- ja kaksikerroksisten rakennusten kustannuksia suhteessa toisiinsa, ja kaksikerroksisia suositeltiin rakentamaan, jos se oli mahdollista. Lisäksi tultiin

siihen tulokseen, että taloudellisempaa olisi käyttää tiiltä rakennusaineena, mieluummin kuin puuta. Tiilirakennus todettiin pitkäikäiseksi verrattuna puurakennukseen, jota lisäksi tuli korjata enemmän kuin tiilirakennusta.¹⁰

Rakennusmateriaalit

Tiilen käyttämisen suosituksesta huolimatta, käytännössä suurin osa rautateiden rakennuksista tehtiin puusta. Tiiltä käytettiin pääasiassa veturitalleissa, konepajoissa, kellareissa ja joissain asemarakennuksissa. Puu oli rakentamiseen halvin materiaali ja sitä oli helpoimmin saatavissa. Lämmitettävät asuinrakennukset tehtiin tavalliseen tapaan eli vaakasuoraan asetetuista hirsistä. Perustus tehtiin joko paaluille tai ilman. Arkkitehti Thure Hellström kuvaa perustuksissa useimmiten käytettyä tapaa näin: *"peruskuoppa kaivetaan niin syväksi, ettei roudan vaikutus enää tunnu, tavallisesti noin 2,0 metriä, sitten täytetään kuoppa 1,5 metrin vahvuisella karkealla sorakerroksella, joka sullotaan kovaksi. Tälle sorakerrokselle rakennetaan sitten louhituista kivistä tai betonista tehty perusmuuri ja lopuksi kiilatusta tai hakatusta kivistä tehty kivijalka. Ilmareikiä järjestetään sopiviin kohtiin, tavallisesti ikkunain kohdalle."*¹¹

Rautateiden rakennuksissa käytettiin paljon rautavahvikkeita. Ratatyömaalta jääneitä ratakiskoja käytettiin esimerkiksi ikkuna- ja seinäpalkeissa, kellarin holveissa ja tulisijamuurien alustoissa.

Välipohjia ja vesikattoja tehtiin joissain tapauk-

sisssa rautabetonista. Alapohjan rakenteissa käytettiin puuta. Lattian alla olevat täytepohjalaudat olivat tavallisesti asetetut kantaville vuoliaisille. Rakenne mahdollisti ilman liikkumisen rakennuksen alla ja siten esti mahdollisten home- ja sienivaurioiden syntymisen. Suurin osa katoista katettiin asfalttihuovalla. Joihinkin rakennuksiin esimerkiksi suurimpiin asemarakennuksiin laitettiin rautapeltikate.¹²

Tärkeää rakentamisessa oli materiaalien kotimaisuus ja saatavuus. Rautatietyömaille tehtiin alkuai- koina jopa omia puusepänverstaita ja tiilitehtaita, jotta tarvittavat rakennusmateriaalit saataisiin kohtuuhintaan. Osa ikkunoiden vuorilautoja, ovia ja huonekaluja tehneistä puusepänverstaista oli liikku- via. Myöhemmin siirryttiin ostamaan puuseppätuot- teet yksityisiltä yrittäjiltä.¹³

12 Hellström 1916, 314-319.

13 Hellström 1916, 314-319, 339; Valanto 1982, 10.

10 Hellström 1916, 319-322

11 Hellström 1916, 314.

9 Hellström 1916, 319-322; Valanto 1982, 10.

Rakentajat

Osa rautatien rakennuksista teetettiin ulkopuolisilla urakoitsijoilla ja osan rakennustöistä on tehnyt rautateiden oma henkilökunta. Rakennusmestareita tiedetään tulleen Saimaan kanavan rakennustöistä rautateiden työmaille. Ilmeisesti kyseiset henkilöt ovat olleet rautateiden pätevimpiä rakentajia. Suomen ensimmäisiä ratajaksoja rakennettaessa toimittiin niin, että puurakennukset tehtiin rautateiden henkilökunnan toimesta ja kivirakennukset teetettiin ulkopuolisella urakoitsijalla.¹⁴

Maaseudun tilattoman väestön osa kasvoi 1800-luvun loppua kohden, ja rautateiden suuret rakennustyömaat tarjosivat työtä. Työmaalta toiselle siirtyminen oli tavallista, ja ratatyömaalla sekoittuivat eri murteet ja työkulttuurit. Kuten muunkinlainen rautatieläisyys, myös radanrakentaminen kulki toisinaan suvussa. Sitten kun 1950- ja 60-luvuilla uusien rautateiden rakentaminen väheni, moni työmies jäi rautateiden palvelukseen. Esimerkiksi konepajat ja radan kunnostyöt tarjosivat monelle entiselle radanrakentajalle työpaikan.¹⁵

¹⁴ Valanto 1982, 10.

¹⁵ Laakso 2017, 40-45.



Rautatieläisiä ryhmäkuvassa veturitallin edustalla 1910-luvulla. Kuva: Victor Barsokevitsch, KHA

Arkkitehdit ja rakennusten suunnittelijat

Tämä suunnittelijoita koskeva osa lähestyy asiaa paikkasidonnaisesti. Lähtökohtana on Kuopion rataosuudelle rakennuksia suunnitelleet arkkitehdit. Yleisesti voidaan todeta, että ottaen huomioon sen kuinka valtava määrä rakennuksia rautateiden varsin tehtiin, niiden suunnittelijoista mainitaan erilaisissa kirjallisissa lähteissä vain muutamia nimiä. Syynä tälle oli pitkälle viety anonyymisuus, joka oli ominaista rautateiden arkkitehtuoriosastolle. Rautateiden rakentaminen oli suuri rakennushanke, ja rakennusten arkkitehtuuri oli vain pieni osa sitä. Suomen rautatiearkkitehtuuri on keskusjohtoisesti toimineesta rakentamisesta johtuen hyvin yhtenäistä. Arkkitehtuuria voidaan tutkia rakennustyyppin, suunnittelijan tai aikakausijakson mukaan. Asemarakennus on luonnollisesti ollut rautateiden tärkein rakennus, ja asemien arkkitehtuurista onkin jonkin verran tutkimuskirjallisuutta¹⁶. Rautatiearkkitehtuuria tutkittaessa olennainen käsite on tyyppi- ja piirustukset. Tämä tarkoitti sitä, että useaan paikkaan tehtiin rakennuksia samoilla piirustuksilla. Tyyppi- ja piirustuskäytäntö alkoi syntyä 1880-luvulla¹⁷. Rautatierakennusten tyyppi- ja piirustukset ovat pääasiassa syntyneet rakentamisen edetessä eikä erillisenä suunnitteluna. Käytännössä piirustuksen nimessä esiintyy paikkakunta, johon rakennus on alun perin suunniteltu. Piirustuksen laitaan on lisätty lista paikkakunnista, joille kyseinen rakennus tehtiin samojen piirustusten mukaan. Tosin tämä kuvaus ei ole aivan aukoton ainakaan Kuopion rakennusten piirustusten kohdalla. Rakennuksista arkistolouetteissa käytetyt numeroinnit auttavat löytämään oikean tyyppi- ja piirustuksen.

16 Huvila 2006, 46; Valanto 1984, 13.

17 Huvila 2006, 47.

Suuri osa ensimmäisistä Kuopioon vuonna 1889 valmistuneista rakennuksista tehtiin Oulun radan piirustusten mukaan. Vuonna 1886 avautunut Oulun rataosa oli viimeinen, jonka rakennuksille laadittiin omat piirustukset. Sen jälkeen ennen vuotta 1895 valmistuneilla radoilla käytettiin pääasiassa Oulun radan asemarakennusten piirustuksia, ja todennäköisesti myös muiden rakennusten piirustuksia.¹⁸

Kuopion aseman suunnittelija oli Knut Nylander, joka ei ollut koulutettu arkkitehti. Hän opiskeli ammattiinsa työskennellen ensimmäisen rautatiearkkitehtuuria suunnitelleen arkkitehdin eli Albert Edelfeltin rinnalla kymmenen vuotta. Nylanderin signeeraus on nimeomaan monissa 1880-luvun asemapiirustuksissa.¹⁹

Knut Nylanderin jälkeen vuodesta 1892 alkaen rautateille palkattiin päätoimiseksi arkkitehdiksi Bruno F. Granholm, jonka johdolla suunniteltiin käytännöllisesti katsoen kaikki rautatiehallituksen asema- ja hyötyrakennukset 1890-luvun puolivälistä alkaen ja Kuopioonkin hän suunnitteli useita rakennuksia. Hänellä oli merkittävä vaikutus rautateiden miljööseen ja konepajojen arkkitehtuuriin.²⁰

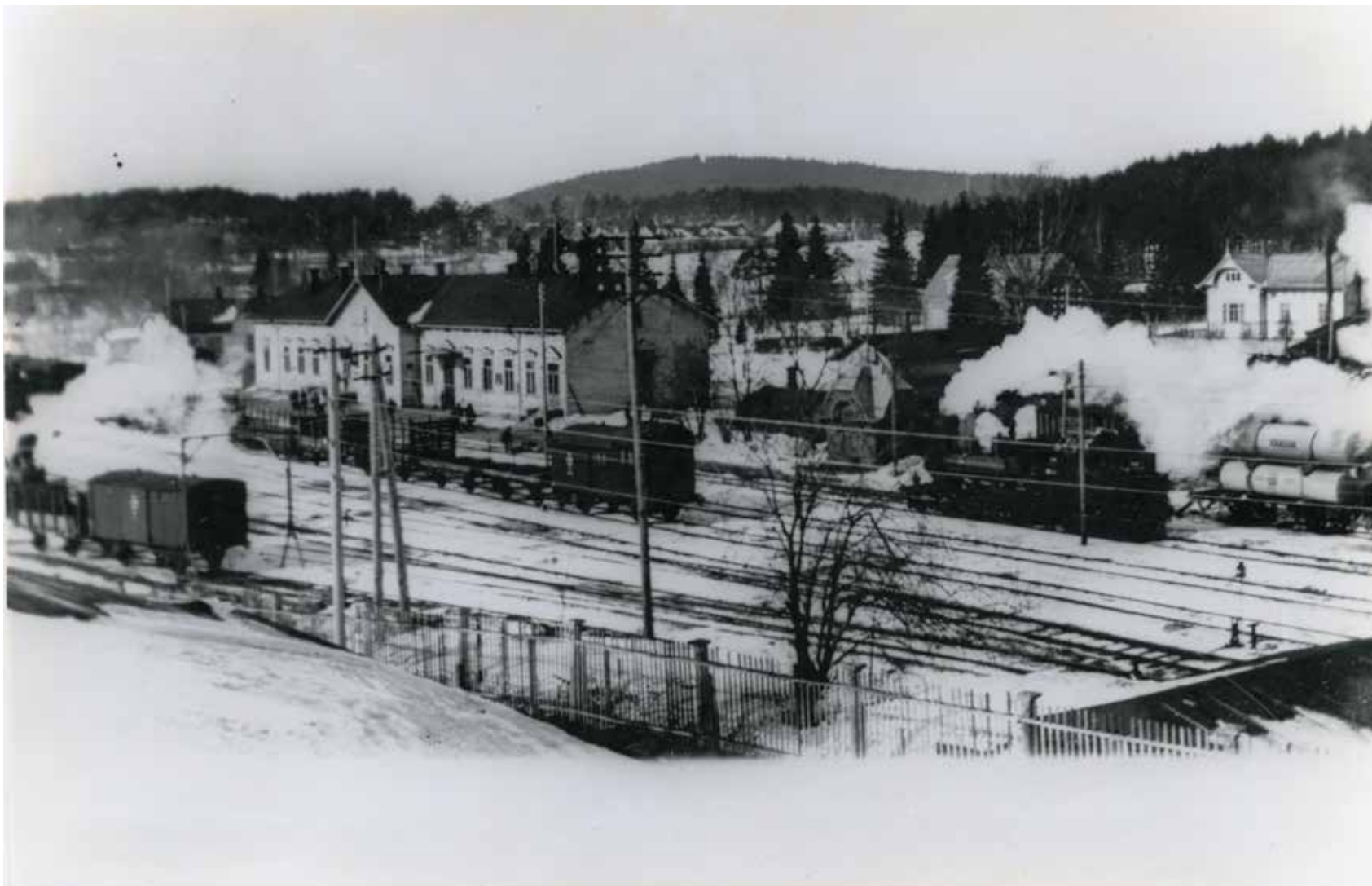
Vuodesta 1907 Bruno F. Granhomin ohella rakennuksia suunnitteli arkkitehti Thure Hellström, joka toimi tehtävässään aina 1940-luvulle asti. Kuopioon rakennettujen rautatierakennusten piirustuksissa alkaa 1920- ja 1930-luvulla esiintyä myös nimet Jarl Viking Ungern ja Jalmari Vesuri. He toimivat ns. ylimääräisinä arkkitehteina. Huoneenrakennusjaoston päällikkönä ja piirustusten hyväksyjänä toimi Hellström.

18 Valanto 1984, 34.

19 Huvila 2006, 46-47.

20 Huvila 2006, 48.

Kuopion rakennusten 1950-luvulla tehdyistä piirustuksista löytyy 1950-luvun lopulta rautatiehallituksen huoneenrakennusjaoston päällikön eli V.R. Rytöhongan allekirjoituksia. 1970-luvulla piirustuksia on hyväksynyt rautatiehallituksen rakennustoimiston talonrakennusjaoston arkkitehti Olavi Lehtonen. Myös ratapihajaoston päällikkö V. Könönen on hyväksynyt joitain 1970-luvun piirustuksia. 1970-luvun lopulla piirustuksissa alkaa esiintyä nimenkirjaimet LK. Arkkitehti Lasse Kajander suunnitteli ainakin Kuopion konepajan laajennuksia 1970- ja 1980-luvuilla. 1980-luvulta eteenpäin konepajan muutosten ja joidenkin varastorakennuksien suunnitelmia ostettiin ulkopuolisilta toimistoilta. Rautatiehallituksen arkkitehtina 1980-luvulta toiminut Pirjo Huvila suunnitteli lähinnä vuonna 1934 valmistuneen, tutkimusalueen ulkopuolelle sijoittuvan asemarakennuksen muutoksia.



Kuopion vanha rautatieasema mahdollisesti 1920-luvulla (ennen vuotta 1934, jolloin asema siirrettiin nykyiselle paikalleen). Kuva:KHA.

ALUEEN RAKENNUKSET VUONNA 1889

274 kilometrin rataosuus Kouvolasta Kuopioon rakennettiin vuosina 1886-1889. Kuopiosta tuli ratajaksonsa pääpaikka. Sinne rakennettiin radan suurin asemarakennus eli II luokan asema. Lisäksi Kuopioon sijoitettiin konepaja, joka rakensi ja huolsi ratajakson vaunuja ja vetureja. Yli-insinöörinä Savon radan rakennustöissä toimi Y.H. Tallqvist, ja ratajaksossa oli jaettu kolmeen työpiiriin, joista Kuopio kuului kolmanteen, piiripäällikkönään insinööri O. Bergman. Piiripäällikön tehtäviin kuului johtaa ja valvoa töitä. Hänellä oli apulaisenaan "kasööri" eli rahastonhoitaja, varastonhoitaja ja tarpeellinen määrä apulaisinsinöörejä ja rakennusmestareita.²¹

Kuten jo aiemmin on mainittu Kuopiossa käytettiin pitkälti Oulun radan rakennusten piirustuksia. Vuonna 1889 valmiita rakennuksia olivat asemarakennus, tavaramakasiini, veturitalli, paja, vuokrakasarmi ja kaksoisvahtitupa apurakennuksineen. Lisäksi alueella on todennäköisesti ollut erilaisia halkokatoksia ynnä muita vähempiarvoisia rakennuksia, joista ei välttämättä ole jäänyt arkistoihin tai kirjallisuuteen mitään tietoa.

Raiteiden lukumäärä ratapihalla ja rakennusten sijoitus niihin nähden vaihteli henkilö- ja tavaraliikenteen määrän mukaan eri paikkakunnilla. Kuopio arvioitiin liikennemäärältään kohtuullisen suureksi, joten raiteita tehtiin useampi vaunujen järjestelyä varten. Lisäksi konepaja ja veturitalli tarvitsivat omat raiteet kaluston liikutteluun.²²

²¹ Schultz 1916, 67-69.

²² Gummerus 1916, 238-241.

A Kaksoisvahtitupa (nykyisen puutarhurin asuinrakennuksen runko)

K Veturitalli

P Vuokrakasarmi

1 Ulkokennus

2 Ulkorakennus

3 Tavaramakasiini

4 Aseman ulkokuone

5 Kellari

6 Asemarakennus

7 Aseman ulkokuone

8 Kellari

9 Pumppuhuone

10 Ulkorakennus

11 Pesu- ja leivintupa

12 Öljykellari

13 Paja

14 Konepaja

15 Ulkorakennus

16 Ulkorakennus

17 Tavaramakasiini

18 Halkovaja

19 Vaunuvaaka

Kirjaimella merkityt rakennukset ovat olemassa edelleen. Juoksevalla numerolla on merkitty kaikki muut, jotka on voitu tältä vuodelta eri lähteistä löytää. Valmistumisvuosia on selvitetty vertailemalla kirjallisia lähteitä, karttoja ja kunkin rakennuksen piirustuksia. Yksi varsinkin alkuvaiheiden rakennusten ajoittamisessa tärkeässä roolissa ollut piirustussarja on Rautatiehallituksen 14. ratajakson arkistossa (Kansallisarkiston toimipiste, Mikeli), la: 9 Kuopion piirin rakennuksien piirustuksia 1886-1920.

1889



Kaksoisvahtitupa (A)

Kuopioon tehty kaksoisvahtitupa oli tehty 1880-luvulla yleisesti käytettyjen tyyppipiirustusten mukaan tehty. Kaksoisvahtitupia rakennettiin miltei jokaiselle asemalle, ja niiden tyyppipiirustuksia on parisenkymmentä erilaista. 1880-luvulla tehtiin kahden tyyppisiä kaksoisvahtitupia, joista toinen oli kooltaan pienempi ja toinen suurempi. Kuopioon tehty kaksoisvahtitupa oli tyypiltään mainituista edellinen. Rakennuksessa oli kaksi asuntoa, joissa kummassakin yksi huone ja keittiö. Asunnoilla oli yhteinen eteinen. Jokaiseen asuntoon kuului oma ulkorakennuksensa, jossa oli navetta, käymälä, halkovaja ja aitta. Kuopiossa kaksoisvahtituvan ulkorakennukset oli sijoitettu rakennuksen molemmin puolin.²³

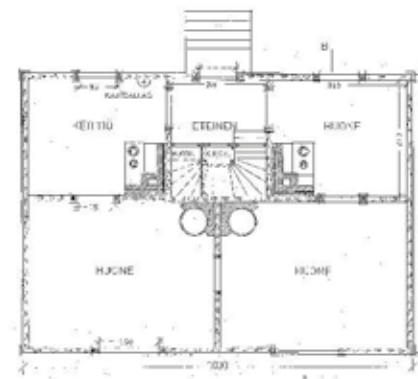
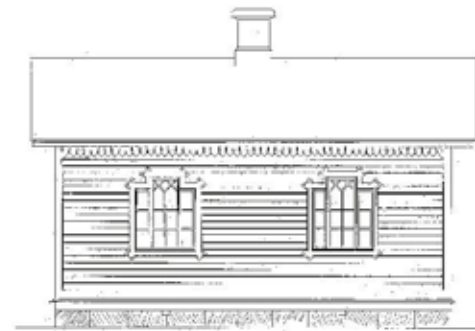
Veturitalli (K)

Alun perin veturitalliin tehtiin kääntöpöytä ja kuusi sektoreittain sijoitettua veturipilttuuta, jotka olivat kehämäisen rakennuksen pohjoispäässä. Veturitaliin tehtiin myös vesitorni. Tämä rakennus on esitelty tarkemmin tämän selvityksen sivuilla 106-114.

²³ Hellström 1912, 333. Museoviraston rautatierakennusten korjausohjeet 4 -kortti, 1998.



Pienempi kaksoisvahtitupa 1880-luvulta



Museoviraston laatimassa kaksoisvahtituvan korjausohjeet 4 -kortissa on 1880-luvun kaksoisvahtituvan tyyppipiirustukset. Kuopion kaksoisvahtitupa oli tätä samaa tyyppiä.

Vuokrakasarmi (P)

Virkamiehille valmistui asuinhuoneet pitkänomaiseen hirsirunkoiseen vuokrakasarmiin ("depot kasarm"). Rakennuksessa oli 12 huonetta. Tyyppipiirustuksen mukaan rakennuksessa olisi alun perin ollut neljä kahden huoneen asuntoa ja neljä yhden huoneen asuntoa. Kuopiossa piirustusta sovellettiin niin, että rakennukseen tehtiin neljä kahden huoneen ja keittiön asuntoa.

Rakennus toteutettiin samoilla piirustuksilla kuin Oulun ratapiha-alueella. Piirustukset ovat päivätty vuodelle 1884. Tämä rakennus on esitelty tarkemmin selvityksen sivuilla 120-125.

Tavaramakasiini (3)

Tavaramakasiini oli yksi olennainen alueen rakennuksista. Kuten yleensä Kuopionkin ratapihalle tehty lähtevien ja saapuvien tavaroiden säilytykseen tarkoitettu makasiini oli yksinkertainen ja puusta tehty rakennus. Suuremmissa tavaramakasiineissa oli yleensä myös konttorihuoneita, ja todennäköisesti Kuopion makasiini lukeutui näiden suurempien joukkoon. Tavaramakasiinin radan puoleisella puolella oli tavarasilta, joka oli varustettu katoksella. Pitkien seinien sivuissa olivat pyörillä liikkuvat ovet, joiden sijainti oli mitoitettu tavaravaunun mukaan. Yksi tärkeä osa tavaramakasiinia oli myös vaaka, jolla tavarat punnittiin. Sen vieressä oli koppi vaakamestarille.²⁴

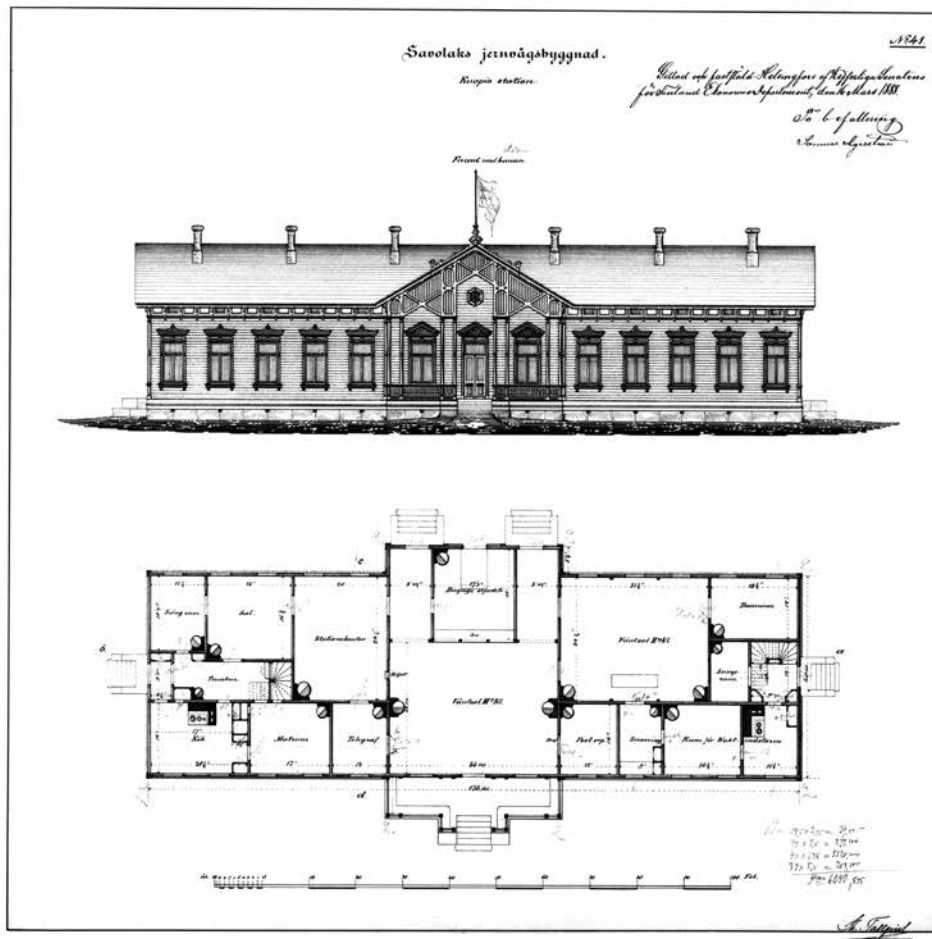
²⁴ Hellström 1916, 332-333.

Asemarakennus (6)

Knut Nylanderin piirustusten mukaan toteutettu asemarakennus oli rataosuutensa ainoa II luokan asemarakennus. Asemat jaettiin liikennemäärien mukaan viiteen luokkaan, ja suurimmille eli I ja II luokan asemille suunniteltiin yksilölliset asemarakennukset.

Asemarakennuksen keskellä oli kolmannen luokan matkustajien odotushalli. Tästä tilasta oli ulko-ovet rakennuksen molemmille puolille. Radan puolen kahden ulko-oven välissä oli matkalaukkujen säilytystila. Asemarakennuksen länsipäädyssä oli asemapäällikön asuinhuoneet ja toimistotilat. Itäpäädyssä oli toisen luokan matkustajien odotushuone, naistenhuone, postihuone ja vahtimestarin huoneet.





"Mitä itse rakennustyyliin tulee, ei siitä ole paljon sanottavaa. Julkipuolel on suunniteltu mahdollisimman yksinkertaisiksi ja rakennukset selvine piirteineen ja vaaleinen väreineen jättävät katsojaan tarkoituksenmukaisen ja kelvollisen rakennuksen vaikutuksen. Selonteossaan Riihimäen-Pietarin rautatierakennuksesta sanoo F. Berndtson: Asema-talot ovat yleensä pitkin linjaa rakennetut samaan yksinkertaiseen mutta aistikkaaseen ja käytännölliseen tyyliin, ne ovat laudoitetut ja maalatut öljy-värillä sekä koristetut ornamenteilla enemmän tahi vähemmän riippuen siitä kuinka tärkeillä paikoilla ne ovat. Vaikkakin sisustuksessa ja huonekaluissa on vältetty tarpeetonta ylellisyyttä, täyttävät ne kuitenkin matkustavan yleisön mukavuusvaatimukset"

Arkkitehti Thure Hellström kuvaa ajan asemarakennusten rakennustyyliä Suomen Valtionrautatiet 1862-1912 -teoksessa.

Pumppuhuone (9)

Veturien tarvitseva vesi pumpattiin höyrykoneen avulla veturitallin yhteydessä olevaan vesitorniin. Vesi otettiin Kallavedestä, ja Maljalahden rannalle tehtiin pumppuhuone ja sen ulkorakennus.

Pesutupa-leipomo (11)

Nykyisen pesutupa-leipomon paikalla oli alun perin hirsinen (8 x 6 m) rakennus samaan tarkoitukseen. Rakennus oli virka- ja palvelusväen käytössä.

Paja (13)

Alun perin pajarakennus oli 10,1 m x 8,6 m kokoinen tiilirakennus, jossa oli 2 ahjoa.²⁵

Konepaja (14)

Kuopioon tehtiin hirsinen konepajarakennus. Vuonna 1889 valmistunut osa oli L-kirjaimen muotoinen. Konepajan läpi kulki kaksi raidetta, joiden kohdalle oli tehty permantosyvennykset. Konepajassa oli kolme sorvia, pisto- ja kierteenleikkauskone, seinä- ja pylväspora, leikkaus- ja reijityskoneet ja tahko. Rakennukseen kuului myös höyrykone- ja kattilahuone.²⁶

Vaunuvaaka (19)

Vaunuvaakoja käytettiin kokonaisten vaunulastien punnitsemiseen.

Ulkorakennukset ja käymälät

Ratapiha-alueella oli tarvittava määrä erilaisia ulkorakennuksia. Asuinrakennusten ja aseman ympäristössä oli käymälät, kellarit ja pienet eläinsuojat. Radan läheisyyteen sijoitettiin halkovarastot.



Tässä kuvassa vuodelta 1895 (otettu tuomiokirkon tornista) näkyy hyvin alueen silloiset rakennukset. Veturitallin vesitornista vasemmalla puiden takaa näkyy ensimmäinen hirsinen pesu- ja leivintupa.

Kuva on osasuurenos alkuperäisestä kuvasta. Kuva: KHA, 1895, Viktor Barsokevitsch

²⁵ Pohjanpalo, 1916, 550.

²⁶ Pohjanpalo, 1916, 548-549.

ALUEEN RAKENNUKSET VUONNA 1915

Pian sen jälkeen, kun Savon rata oli saatu valmiiksi, ryhdyttiin suunnittelemaan sen jatkamista lisälmen kautta Kajaaniin. Kuopiosta lisälmeen kulkeva osuus oli valmis vuonna 1902 ja lisälmosta Kajaaniin vuonna 1904. Viimeisen osuuden valmistuttua koko Savon rata oli valmis.²⁷

Useita Kuopion rakennuksia ryhdyttiin laajentamaan hyvin pian niiden valmistumisen jälkeen. Rakennuskustannusten hillitsemistä vuonna 1907 pohtinut komitea suositteli, että taloudellisinta olisi rakentaa kerralla tarpeeksi suuret rakennukset, koska laajentaminen oli kallista. Ainakaan Kuopiossa tämä tavoite ei onnistunut, koska tärkeimpiä rakennuksia eli asemarakennusta, tavaramakasiinia, konepajaa ja veturitallia ehdittiin ensimmäisen 25 vuoden aikana laajentaa useampaan kertaan.²⁸ Johtuen varmasti osittain myös rakennusten laajennuksista, Kuopion ratapiha kävi jo 1900-luvun ensimmäisellä kymmenellä liian ahtaaksi. Liikennemäärät olivat kasvussa ja siksi myös uusien raiteiden rakentaminen oli ajankohtaista.

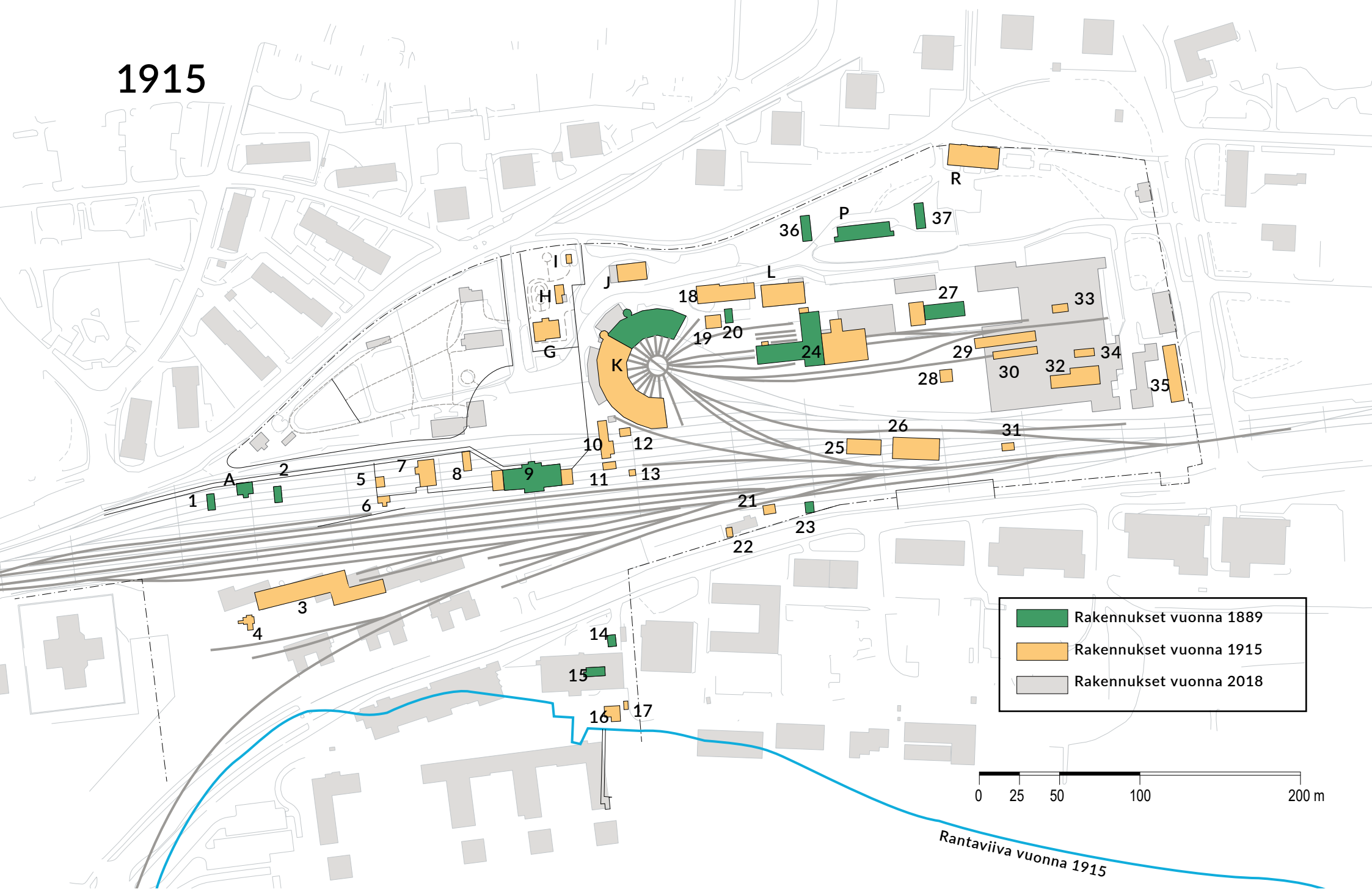
Alueen itäpäästä lunastettiin lisää maata rautatie-rakennusten käyttöön todennäköisesti 1900-luvun alussa. Hirsisen konepajarakennuksen itäpuolelle rakennettiin erilaisia varastorakennuksia ja puutavaravajojä.

²⁷ Schultz 1916, 123-131, 145-151

²⁸ Hellström 1916, 319-322.

A	Kaksoisvahtitupa (1889), nykyisen puutarhurin asuintalon runko	17	Kellari
G	Asemapäällikön asuinrakennus (1902)	18	Konepajan makasiini
		19	Konepajan makasiini
		20	Öljysäiliö
H	Asemapäällikön talousrakennus (1902)	21	Puutavaravaja
		22	Kellari
I	Asemapäällikön kellari (1902)	23	Vaunuvaaka
J	Pesu- ja leivintupa (1904)	24	Konepaja
K	Veturitalli (1889), laajennukset 1900 ja 1908	25	Halkovaja
		26	Halkovaja
L	Paja	27	Varasto
P	Vuokrakasarmi (1889)	28	Tie- ja vesirak. Ylihallituksen makasiini
R	Mikontalo (1907)	29	Varaston makasiini
1	Ulkorakennus	30	Makasiini
2	Ulkorakennus	31	Resinaliiteri
3	Tavaramakasiini	32	Makasiini
4	Tavaramakasiinin käymälä	33	Makasiini
5	Postitalon ulkokuone	34	Makasiini
6	Käymälä	35	Puutavaravaja
7	Posti	36	Ulkorakennus
8	Aseman ulkokuone	37	Ulkorakennus
9	Asemarakennus		
10	Aseman ulkokuone		
11	Kellari		
12	Halkosirkkeli		
13	Öljykellari		
14	Ulkokuone		
15	Pumppuhuone		
16	Makasiini		

1915



Asemapäällikön asuinrakennus (G)

Asemapäällikön asuinrakennus tehtiin Bruno Granholmin vuonna 1895 piirtämän tyyppipiirustuksen mukaan. Rakennus valmistui vuonna 1902. Aiemmin asemapäällikön asuinhuoneet olivat olleet asemarakennuksessa. Tämä rakennus on esitelty tarkemmin selvityksen sivuilla 68-75.

Asemapäällikön talousrakennus (H)

Myös asemapäällikön talousrakennus oli Bruno Granholmin suunnittelema ja se valmistui vuonna 1902. Tyyppipiirustuksen otsikkona on "Uthus för stationsinspektör vid IV kl. station" eli neljännen luokan aseman asemapäällikön talousrakennus, vaikka Kuopiossa oli toisen luokan asema. Ilmeisesti tyyppipiirustuksista otettiin sellainen rakennus, joka sopi rakentamispäikälle parhaiten. Tämä rakennus on esitelty tarkemmin selvityksen sivuilla 76-78.

Asemapäällikön kellari (I)

Todennäköisesti samaan aikaan asemapäällikön asuinrakennuksen ja talousrakennuksen kanssa valmistui kellari pihan perälle. Tämä rakennus on esitelty tarkemmin selvityksen sivuilla 79-80.

Pesutupa-leipomo (J)

Vuonna 1889 valmistunut hirsinen pesutupa-leipomo purettiin ja samalle paikalle valmistui vuonna 1904 tiilirunkoinen pesutupa-leipomo. Rakennukseen tehtiin myös sauna. Tämä rakennus on esitelty tarkemmin selvityksen sivuilla 81-87.

Veturitallit (K)

Veturitallirakennusta laajennettiin kahteen kertaan 1900-luvun alussa. Vuonna 1900 valmistui kuusi uutta veturipilttuuta ja toinen vesitorni. Vuonna 1908 valmistui vielä 3 pilttuuta.

Paja (L)

Pजारакennus valmistui vuonna 1901 tai vuonna 1902. Samalla paikalla oli ilmeisesti ollut jo vuodesta 1889 lähtien pieni pजारакennus, mutta se oli jäänyt liian pieneksi. Koneosaston rakennusten korjausluettelossa on pajan kohdalla vuodelta 1901 merkintä: "rakennettiin uudestaan, sen tautta että entinen tuli liian ahtaaksi. Samalla kertaa rakennettiin b." B-kirjain viittaa metallivalimo-osaan, jonne sijoitettiin 2 upokasta kuivausuuneineen. Vuodelta 1902 luettelossa on merkintä: "Purettiin maata myöten, sen tautta että insinööri Malm'in piirustukset olivat erehdyksestä tulleet niin pienet, että ei valu-uuni mahtunut valuhuoneeseen". Tässä vaiheessa vaiheessa pajaan lisättiin 2 kaksois- ja 4 yksinkertaista ahjoa. Lisäksi sinne hankittiin höyryvasara, jonne höyry johdettiin vieressä olevasta konepajan kattilahuoneesta.²⁹

Mikontalo (R)

Mikontalona nykyään tunnettu kivirunkoinen asuinrakennus valmistui Bruno Granholmin piirustusten mukaan vuonna 1907. Rakennukseen tehdyt huoneistot oli tarkoitettu etupäässä liikenneosaston henkilökunnalle.³⁰ Tämä rakennus on esitelty tarkemmin selvityksen sivuilla 126-133.

²⁹ Pohjanpalo 1916, 550; luettelo Koneosaston (ja varaston) rakennusten uudis- ja korjaustöistä, MMA.

³⁰ Pohjanpalo 1916, 552.

Postitalo (7)

Erillinen postitalo aseman läheisyyteen rakennettiin todennäköisesti vuonna 1914 (purettiin 1946 ratapihan laajennuksen tieltä). Myös postitalon läheisyyteen tehtiin käymälä ja kellari.

Asemarakennus (9)

Vaikka asemapäällikön asuinrakennuksen valmistumisen myötä entisen asemapäällikön asuinhuoneet vapautuivat aseman muiden toimintojen käyttöön, rakennusta laajennettiin molemmista päistään vuonna 1909. Lisäksi radan puolen ulko-ovet järjestettiin eri tavalla.

Konepajan makasiini (18)

Konepajan tarveaineiden säilytystä varten tehty varastorakennus, joka on saatettu tehdä jo 1889. Vuonna 1907 siihen tehtiin laajennuosa, jossa oli käymälä.

Makasiini (19)

Vuonna 1909 rakennetusta makasiinista on käytetty arkistotiedoissa lisänimitystä "keltainen". Korjausluettelossa mainitaan, että makasiini maalattiin keittomaalilla ulkoapäin vuonna 1910. Myöhemmissä asemapiirustuksissa rakennus esiintyy nimellä pesuhuone. Rakennuksesta on pidetty myös korjauskorttia aina vuoteen 1979 asti.

Konepajarakenus (24)

Konepajaa laajennettiin itäseinälle tehdyllä kahden raiteen levyisellä lisäosalla vuonna 1900. Vuonna 1902 konepajan vanhimpaan osaan tehtiin työnjohtajan konttori, ja vuonna 1909 työkalujen korjaus- ja säilytys huone. Rakennuksessa oli tulipalo vuonna 1911. Palo sai alkunsa pohjoisseinältä ja levisi katto-rakenteisiin. Ullakolla säilytyksessä olleet konepajan, pajan ja valimon sisäikkunat tuhoutuivat. Tulipalon aiheuttamien vaurioiden korjauksessa uusittiin koko konepajan katto, jota samalla myös korotettiin. Ullakkokerrokseen tehtiin työmiesten ruokahuone, ja kerrokseen lisättiin ikkunoita.³¹

Varastorakenus (27)

Vuonna 1889 valmistuneeseen varastorakennukseen tehtiin varastonhoitajalle huone vuonna 1900. Varastorakennuksen länsipäätyyn tehtiin vuonna 1906 konttoriosa, jossa 1900-luvun ensimmäisinä vuosikymmeninä oli varikonpäällikön, konepajan kirjantähtäjän, halkokirjurin, varastotutintikirjurin ja konein-sinöörin työhuoneet.³²

31 Pohjanpalo 1912, 549; luettelo Kone osaston (ja varaston) rakennusten uudis- ja korjaustöistä, MMA.

32 Luettelo Kone osaston (ja varaston) rakennusten uudis- ja korjaustöistä, MMA

Muut makasiinit ja varastorakennukset

1900-luvun alussa alueelle valmistui useita apu-rakennuksia, jotka olivat varaston, konepajan tai aseman käytössä. Tie- ja vesirakennuksen Ylihallituksella oli myös oma pieni rakennus alueella (rakennusvaiheen 1915 kaaviossa nro 28).

Asemarakennukset suunniteltiin huolellisesti yksityiskoh-tia myöten. Tässä kuvassa on todennäköisesti aseman henkilökuntaa 1910-luvulla. Kuva: 1910-12, KHA.



ALUEEN RAKENNUKSET VUONNA 1945

1920-luvulle tultaessa Kuopion ratapiha alkoi olla todella ahdas ja liikennemäärien arvioitiin olevan jatkuvassa kasvussa. Lisäksi jo laajennetut asemarakennus ja konepaja alkoivat käydä ahtaiksi ja rautatiehenkilökunnan asuinrakennuksista oli pulaa. Kuopion kaupungin kanssa aloitettiin neuvottelut 1920-luvulla koskien maa-alueiden vaihdosta.³³ Kaupungilta saatiin maata nykyisen Asemakadun varrelta Vuorikadun päästä uutta suurempaa asemarakennusta varten. Arkkitehdit Thure Helströmin ja Jarl Ungernin suunnittelema asemarakennus valmistui vuonna 1934.

Lisää tilaa konepajalle saatiin purkamalla vanha hirsinen konepajarakennus ja rakentamalla uusi tiilinen konepaja kauemmaksi veturitallista. Se valmistui vuonna 1932.

Rautatieläisten asuntoja saatiin lisää, kun Neuvosto-Venäjän puolelle jääneen Koiviston radan rakennuksia siirrettiin Kuopioon. Lisäksi 1940-luvun alussa tehtiin muutama asuinrakennus ratapihan alueelle ja ratapihan läheisyyteen Männistön asuinalueelle tehtiin joitakin kerrostaloja rautatieläisten asunnoiksi. Kuten koko Suomessa, myös Kuopion rautatieläisille rakennettiin sotien jälkeen vallineen asuntopulan helpottamiseksi Puutalo Oy:n tyyppi-
piirustuksilla elementtivalmisteisia asuinrakennuksia.³⁴

Vuonna 1939 Kuopioon perustettiin Valtionrautateiden puutarhalaitoksen varataimisto, joka oli toiminnassa aina vuoteen 1984 asti. Varatoimistolla oli 150 m² kokoinen kasvihuone.³⁵

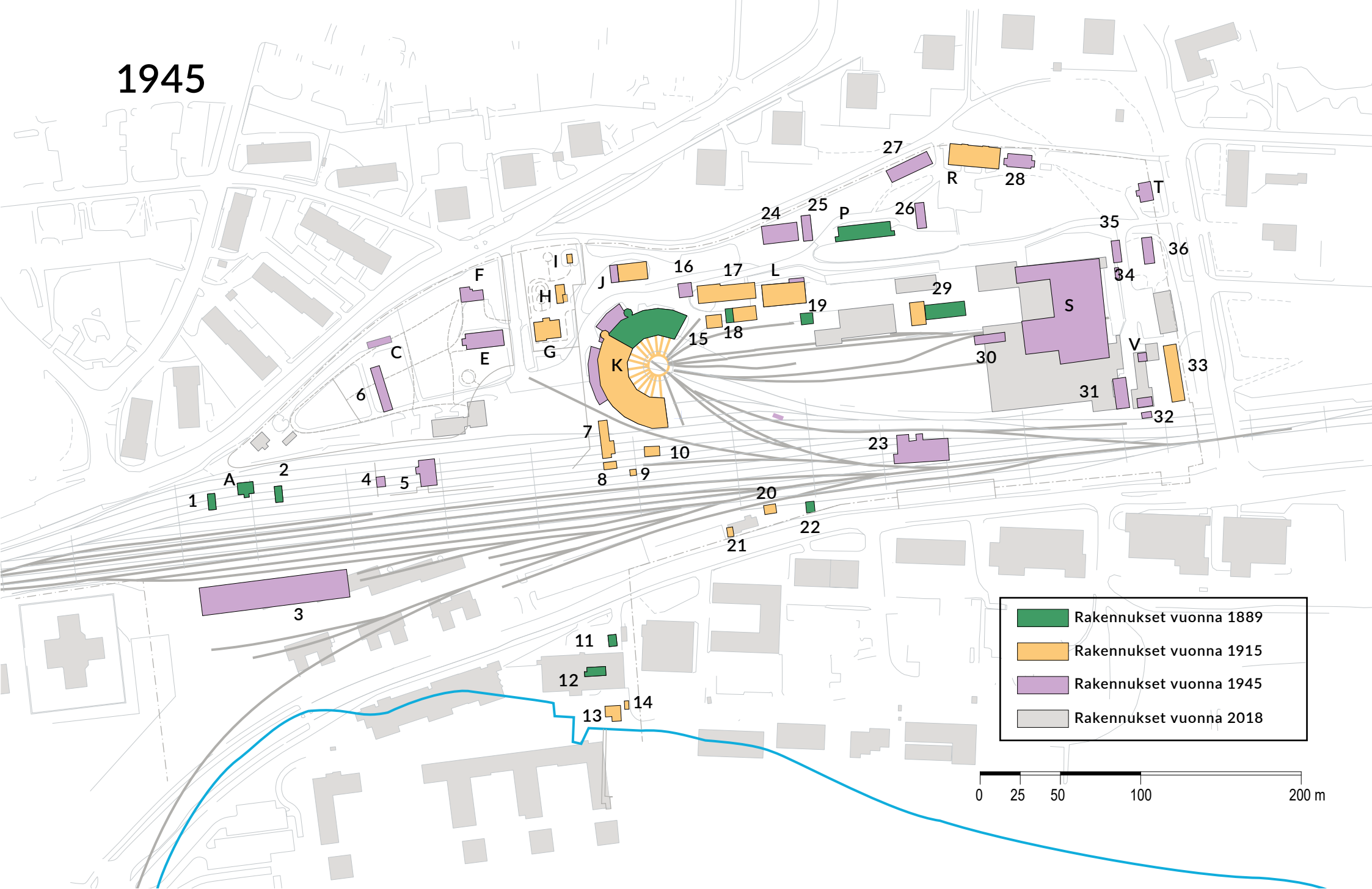
³³ V.K. 20.3.1924.

³⁴ Standertskjöld 2009, 468.

³⁵ Martin 2016, 59; Suomen puutarhoja 1949, 156.

A	Kaksoisvahtitupa (1889) nykyisen puutarhurin asuintalon runko	8	Kellari
C	Puutarhan varasto (1939)	9	Öljykellari
E	Virkailijan asuinrakennus (1922)	10	Halkosirkkeli
F	Virkailijain ulkokuone (1922)	11	Ulkokuone
G	Asemapäällikön asuinrakennus (1902)	12	Pumppuhuone
H	Asemapäällikön talousrakennus (1902)	13	Makasiini
I	Asemapäällikön kellari (1902)	14	Kellari
J	Pesu- ja leivintupa (1904. laajennus 1926)	15	Konepajan makasiini
K	Veturitalli (1889, laajennukset 1900,1908, 1926, 1932)	16	Varastomakasiini
L	Paja, muuntamo 1930	17	Konepajan makasiini
P	Vuokrakasarmi (1889)	18	Öljysäiliö
R	Mikontalo (1907)	19	Lämpökeskus
S	Konepaja (1932)	20	Puutavaravaja
T	Asuinrakennus (1929)	21	Kellari
V	Rataosaston paja (1940-luvun alku)	22	Vaunuvaaka
		23	Halkovaja
1	Ulkorakennus	24	Ruokailurakennus
2	Ulkorakennus	25	Ulkorakennus
3	Tavaramakasiini	26	Ulkorakennus
4	Postitalon ulkokuone	27	Asuinrakennus
5	Posti	28	Asuinrakennus
6	Kasvihuone	29	Varasto
7	Aseman ulkokuone	30	Makasiini
		31	Puutavaravaja
		32	Rataosaston makasiineja
		33	Puutavaravaja
		34	Ulkokuone
		35	Ulkokuone
		36	Asuinrakennus

1945



Puutarhan varasto (C)

Kuopioon perustettiin varataimisto vuonna 1939, ja varataimistoa varten rakennettiin kasvihuone ja varastorakennus. Näiden rakennusten tarkka rakentamisajankohta ei ole tiedossa, mutta todennäköisesti ne tehtiin 1930- ja 1940 -lukujen vaihteessa.

Virkailijain asuinrakennus (E)

Vuonna 1922 siirrettiin Venäjän puolelle jääneen Kouvion radan varrelta kaksi asuinrakennusta Kuopioon. Kolmen perheen asunto Inosta siirrettiin asemapaällickön asuinrakennuksen viereen. Kuopioon siirrettäessä rakennusta jatkettiin itäpäädyssä. Rakennuksessa oli 1920-luvulla ratainsinöörin toimisto ja asuntoja.

Asuinrakennuksen ulkorakennus (F)

Ulkorakennus on tehty tyyppipiirustuksella, jonka otsikkona on "Ulkohuonerakennus. Kymintehdas." Tyyppipiirustus on vuodelta 1932 ja se on Thure Hellströmin allekirjoittama. Piirustuksessa olevan rakennuksen pohja poikkeaa jonkun verran Kuopioon valmistuneesta rakennuksesta.³⁶

³⁶ Todennäköisesti alkuperäinen Kuopioon tehdyn ulkorakennuksen piirustus on kadonnut. VR:n vanhojen arkistokorttien mukaan tämän rakennuksen numero on 1532, ja luetteloon on merkitty valmistumisvuodeksi 1922. Kymintehtaan ulkohuonerakennuksen piirustusnumero on 1532 (1), joten kyse voi olla kokonaan eri piirustuksesta.



Kasvihuonerakennuksesta ei löytynyt tämän selvitystyön yhteydessä piirustuksia. Tässä kasvihuone ja hal-
kopinot kuvattuna vuonna 1975. Kuva: Auli Kilpeläinen, Päivi Maunula, 1975, KHA.

Uuden asemarakennuksen yhteydessä myös ratapihaa laajennettiin. Veturitallin ohitse rakennettiin yksi lisäraide. Kuvat: 1934, KHA

Pesutupa-leipomo (J)

Pesutupa-leipomoa laajennettiin vuonna 1926. Rakennuksen länsipäähän tehtiin kaksi huonetta varikon konttoria varten.

Veturitalli (K)

Veturien kasvaessa suuremmiksi, myös veturitalleja laajennettiin. Kuopion veturitallin pilttuita jatkettiin vuosina 1926 ja 1932. Kun konepajassa alkoi olla ahdasta 1930-luvun lopulla, myös veturitalleja käytiin korjaustiloina.

Konepaja (S)

Uusi tiilinen konepaja oli tilava ja ajanmukainen valmistuessaan vuonna 1932. Pinta-alaa uudessa rakennuksessa oli 2300m². Konepajaan tuli veturikorjaushalli, purkuosasto, pyöränrengastuosasto, työkaluosasto, kokoonpano-osasto, oppilaskoulu ja työnjohto- ja toimistotilat. Halleissa oli isot nosturit, joilla vetureita siirrettiin. 1930-luvun lopulla rakennus kävi ahtaaksi, kun Viipurin konepajan evakuointin yhteydessä suurin osa työntekijöistä ja työkoneista siirrettiin Viipurista Kuopioon.³⁷

Asuinrakennus (T)

Kullervontien varrelle valmistui vuonna 1929 ratamestarin asuinrakennus, jossa oli myös ratamestarin konttorihuone.

³⁷ Markkanen, 1950-luku.



Rataosaston paja (V)

Uuden konepajarakennuksen kulmalle, alueen kakkoisosaan rakennettiin todennäköisesti 1930-luvulla tai 1940-luvun alussa melko pieni tiilinen pajarakennus. Alkuperäisiä piirustuksia tästä rakennuksesta ei ole tämän selvitystyön yhteydessä löytynyt. Vuonna 1947 laadittuihin laajennuspiirustuksiin on kuitenkin merkitty "vanha osa". VR:n vanhoissa piirustuskorteissa tämä rakennus on otsikoitu "Rtj:n korjauspaja" eli ratajakson korjauspaja. Tämän rakennuksen läheisyydessä oli joitain varastomakasiineja.

Tavaramakasiini (3)

Tavaramakasiini tuhoutui suurilta osin tulipalossa elokuussa 1925. Rakennuksen itäpäässä oli ollut saapuvan tavaran varastotilat, vaakahuone ja vaunupeittojen kuivaushuone. Keskiosassa oli lähtevän tavaran osasto ja rakennuksen länsipäässä oli päiväytäjän huone ja konttorihuoneet. Tulipalo tuhosi koko rakennuksen. Uusi tavaramakasiini rakennettiin heti tulipalon jälkeen samalle paikalle.



Tämä kuva oli perjantaina 28.8.1925 ilmestyneessä Helsingin sanomissa (s 5). Kuvatekstinä: "Kuten kerroimme keskiviikkona, syttyi tiistai-iltana palamaan Kuopion rautatieaseman tavaramakasiini, palaen pienessä ajassa perustuksiaan myöten poroksi. Ylläoleva kuva on otettu tulen voimakkaimmillaan riehueessa mainitussa rakennuksessa."

25 p:n illalla syttyi Kuopion rautatieasemalla toistaiseksi tuntemattomasta syystä aseman tavaratoimisto tuleen. Palokunnan ja tilapäisten sammuttajien sekä sittemmin V.P.K:n yhteisistä ankarista ponnisteluista huolimatta levisi tuli tavattomalla vauhdilla, niin että vain rakennuksen toinen pää, konttorihuoneisto, saatiin pelastetuksi. Muu osa rakennuksesta paloi makasiinineen. Palon ohesta räjähtivät makasiinissa olleet hiilihappo- ja asetyliinisäiliöt aiheuttaen lähirakennusten akkunain särkymistä ja palosauhua. Lähellä ollut ammusvaunu saatiin siirretyksi etemmäksi. Vahingot lienevät melkoiset, sillä pelastettu konttorihuoneisto turmelui käyttökelvottomaksi. Rakennus oli vakuuttamaton.

Salmetar 27.8.1925, s3.

Ruokailurakennus (24)

Vuonna 1941 valmistui Pohjolankadun varteen kaksikerroksinen konepajan ruokalarakennus, jossa oli ensimmäisessä kerroksessa ruokasali 96 henkilölle ja toisessa kerroksessa 80 henkilölle.

Asuinrakennus (27)

Pohjolankadun varteen lähelle Mikontaloa valmistui yksikerroksinen asuinrakennus, vuonna 1940 jossa oli neljä kahden huoneen ja keittiön asuntoa. Rakennus on purettu vuonna 2004.

Asuinrakennus (28)

Myös Mikontalon toiselle puolelle valmistui asuinrakennus vuonna 1945. Tämä rakennus on purettu ilmeisesti 2010-luvulla.

Asuinrakennus (36)

Virkailijan asuinrakennuksen (E) tavoin, tämäkin asuinrakennus siirrettiin Koiviston radan varrelta Kuopioon vuonna 1922. Se oli viiden perheen asuinrakennus Naurisjärveltä (asema tunnettiin alun perin nimellä Pastakeanlinna) siirrettiin Kullervonkadun varteen.

Alkuperäinen asemarakennus

Vanha hirsinen asemarakennus purettiin uuden asemarakennuksen valmistuttua loppuvuodesta 1935. Kuopion ratainsinööri ilmoitti kirjeitse Rataosaston johtajalle Helsinkiin, että "7. ratajaksossa on purettu Kuopion vanha asemarakennus, jonka kautta kiinteistön arvo on vastaavasti vähentynyt".³⁸

³⁸ "Viitaten rautatiehallituksen kirjelmään..." 30.12.1935. MMA



Konepajan perustuksia kaivetaan kuvan etualalla. Taustalla näkyy vuonna 1922 Naurisjärveltä Kuopioon siirretty asuinrakennus. Kuva: KKP.

ALUEEN RAKENNUKSET VUONNA 1970

Vuonna 1939 annetussa laissa rautateiden rakentamisesta oli ollut laaja rakentamissuunnitelma, joka kuitenkin jäi toteutumatta sotien takia. Sota-aika pommituksineen aiheutti kustannuksia ja huoltotarvetta radoille, ja sota-aikana tehdyt rakentamishankkeet palvelivatkin pääasiassa sotatoimia. Myös Kuopion ratapiha ja veturitalli kärsivät vaurioita pommituksissa.

Sodan jälkeen varsinkin Pohjois-Suomen liikenneyhteyksien palauttaminen veivät suuren resurssin rautatiehallituksen työvoimasta ja varallisuudesta. 1900-luvun puolivälin lähestyessä kilpailu alkoi kiristyä maantie ja lentoliikenteen kanssa, joten paine rautateiden parantamiseen oli olemassa. Keskustelua käytiin siitä rakennetaanko uusia ratoja vai korjataanko vanhoja. Jälkimmäinen vaihtoehto sai enemmän kannatusta. Ilmeisesti Kuopion ratapihan laajentaminen 1950-luvun alussa oli osa tätä perusparannushanketta.³⁹

Ratapihan laajennuksen takia vuonna 1889 valmistunut kaksoisvahtitupa, sittemmin puutarhurin asuinrakennus siirrettiin lähemmäksi Pohjolankatua. Lisäksi veturitallin kahta pilttuuta lyhennettiin, jotta uudet radat saivat tilaa. Suunnilleen entisen asuinarakennuksen paikalle tehtiin sähkötaloksi nimitetty huoltorakennus.

Konepajaa laajennettiin 1950-, 1960- ja 70-luvuilla. 1950-luvulta lähtien alettiin siirtyä diesel-vetureiden aikaan, ja uudenlaiset veturit tarvitsivat uudenlaiset korjaustilat.

³⁹ Zetterberg 2011,218-244

A	Puutarhurin asuinrakennus (entinen kaksoisvahtitupa vuodelta 1889)	3	Kasvihuone
B	Puutarhurin ulkorakennus	4	Varastojakson varasto
C	Puutarhan varasto	5	Pesuhuone
D	Sähkötalo (1955)	6	Varastojakson ja konepajan varasto
E	Virkailijan asuinrakennus (1922)	7	Varastojakson öljykellari ja hiilivaja
F	Virkailijain ulkokuoli (1922)	8	Varastojakson teräsvarasto
G	Asemapäällikön asuinrakennus (1902)	9	Lämpökeskus
H	Asemapäällikön talousrakennus (1902)	10	Kellari
I	Asemapäällikön kellari (1902)	11	Varastojakson varasto
J	Pesu- ja leivintupa (1904. laajennus 1926)	12	Junatoimisto
K	Veturitalli (1889), laajennukset 1900,1908, 1926, 1932	13	Asuinrakennus
L	Paja, muuntamo 1930	14	Asuinrakennus
O	Ulkorakennus (1950-luvulla)	15	Ulkorakennus
P	Vuokrakasarmi (1889)	16	Konepajan toimisto
Q	Ulkorakennus (1950-luvulla)	17	Varastojakson varasto
R	Mikontalo (1907)	18	Varasto
S	Konepaja (1932)	19	Polttoainevaraston huolto
T	Asuinrakennus (1929)	20	Varasto
U	Työ- ja huoltorakennus (1960)	21	Ratamestarin vaja
V	Huoltorakennus (paja 1940-luvun alku)	22	Varasto
		23	Ratamestarin varasto
		24	Ratamestarin konttori
		25	Asuinrakennus
		26	Ulkorakennus
		27	Ulkorakennus

Radan eteläpuolella olevat rakennukset:

- 1 Tavaramakasiini
- 2 Pumpuhuoneen rakennukset

Rakennukset merkitty vain ääriiivoin, koska ei ole tietoa niiden purkuajankohdasta.

1970



Sähkötalo (D)

Oma rautatiearkkitehtuurin tyyppi oli sähkötalo. Ne rakennettiin viestilaitteiden sijoituspaikoiksi. Sähkötaloon sijoitettiin automaattikeskus, varavoimalaitos kaapelikellari. Sähkötaloon tuli myös sähköasentajien työtiloja. Ensimmäinen sähkötalo rakennettiin Rovaniemelle vuonna 1953 (puusta), tiilinen Kouvolaan 1954 ja Kuopioon 1955.⁴⁰

Puutarhurin asunnon ulkorakennus (B)

Vuonna 1889 valmistunut kaksoisvahtitupa otettiin puutarhurin asuinrakennukseksi ilmeisesti silloin kun varataimisto perustettiin ja alueelle palkattiin puutarhuri. Rakennus siirrettiin ratapihan laajentamisen tieltä joko 1940- tai 1950-luvulla.

Kuopion kulttuuriympäristö -Strategia ja hoito-ohjeet -teoksessa on maininta, että tämä ulkorakennus on valmistunut vuonna 1946. Voisi olla niin, että myös asuinrakennuksen siirto on tehty vuonna 1946.

Veturitalli (K)

Veturitallin kahta etelänpuoleista pilttuuta lyhennettiin 1950-luvulla, kun ratapihaa laajennettiin. Pii-rustus tästä 2,65 metrin lyhentämisestä on vuodelta 1954.

⁴⁰ Rytöhonka 1962, 228.

Vuokrakasarmi (P)

Kun 1940- ja 1950-luvuilla tehtiin rautatieläisille uusia asuinrakennuksia, vuokrakasarmi jäi pois asuinikäytöstä. Ainakin osa rakennuksesta otettiin terveydenhuollon käyttöön jo 1950-luvulla.

Konepaja (S)

Konepajaa laajennettiin vuonna 1957. Konepajaa laajennettiin vuonna 1968 suurella konehallilla. Vetokaluston uusimisen myötä tarvittiin uudenlaiset työtilat GM-dieselmoottorien korjaukselle.

Ratajakson työ- ja huoltorakennus (U)

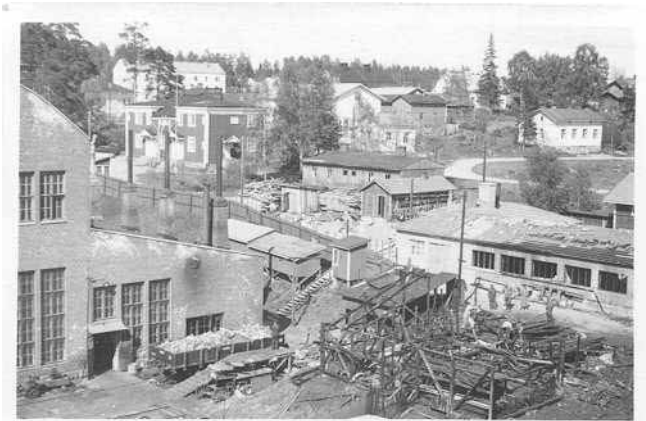
Rataosaston työntekijöille valmistui huoltorakennus vuonna 1960. Rakennuksen pohjakerroksessa oli suuri puutyöhuone, maalaamo, varastoja ja toimisto-ohuoneita. Kellarikerroksessa oli ruokailuhuone, arkisto, pukuhuoneet ja varasto. Tämä rakennus on esitelty tarkemmin selvityksen sivuilla 138-139.

Ratajakson huoltorakennus (V)

Rataosastolla oli ollut pieni pajarakennus tällä paikalla jo 1930-luvulta tai 1940-luvun alusta. Pajaa laajennettiin vuonna 1948 työhuoneella ja pukuhuoneella. 1950-luvun lopulla rakennusta jatkettiin vielä korjaushuoneella, varastolla ja autotallilla. Tämä rakennus on esitelty tarkemmin selvityksen sivuilla 140-143.



Kuopion konepaja vuoden 1957 tehdyn laajennuksen jälkeen. Kuva: KKP.Y.



Vasemmalla Kuopion ratapihaa idästä kuvattuna vuonna 1957. vasemmassa yläkulmassa näkyy Sammon sahan laiturikatos. Kuva 1957, KHA.

Yllä oleva kuvapari on myös vuodelta 1957, jolloin ratajakson huoltorakennusta (V) rakennettiin. Alakuvassa rakennuksen päädyssä näyttäisi olevan puurunkoinen osittain tulipalossa tuhoutunut rakennus. Tälle paikalle tehtiin korjauspaja vuonna 1960. Ylemmässä kuvassa on suorakaiteen muotoinen rakennus samalla paikalla, johon rakennettiin ratajakson työ- ja huoltorakennus vuonna 1960. Tämä rakennus saattaisi olla joku 1940-luvulla rakennetuista asuntoparakeista. Asuntopula oli silloin suuri, ja todennäköisesti väliaikaiseksi tarkoitettuja parakkeja ei ole merkitty asemapiirroksiin. Kuva: KKPYY.

Puutarhurin asuinrakennuksen kellari

Tämä kellari on joissain kirjallisissa lähteissä ajoitettu vuoteen 1889. Asemapiirroksissa se alkaa kuitenkin esiintyä vasta 1960-luvulla.

Teräsvarasto (8)

Rakennuksen tarkka valmistumisaika ei ole tiedossa. Se esiintyy asemapiirroksissa ensimmäisen kerran vuonna 1960. Rakennus on merkitty siinä varastojakson teräsvarastoksi.

Varasto (11)

Rakennuksen tarkka valmistumisaika ei ole tiedossa. Se esiintyy asemapiirroksissa ensimmäisen kerran vuonna 1960. Rakennus on merkitty siinä varastojakson varastoksi. Varasto purettiin ilmeisesti vuonna 1977, ja sen paikalle rakennettiin uusi varasto (M).

Toimistorakennus (16)

Tämä toimistorakennus rakennettiin vuonna 1948. Se oli konepajan käytössä.⁴¹



Konepajan toimistoksi tehtiin yksinkertainen suorakaitteen muotoinen rakennus vuonna 1948 (yllä). Rakennus on purettu todennäköisesti vuoden 1972 jälkeen, jolloin valmistui konepajan varasto-, toimisto- ja väestönsuojaosa. Sen kolmanteen kerrokseen tehtiin konepajan ja varaston toimistotilat.

Oikanpuoleisessa kuvassa konepajan varasto-, toimisto- ja väestönsuojaosaa rakennetaan. Työmaan vieressä näkyy vuonna 1889 valmistuneen varastorakennuksen pääty. Ilmeisesti sekin purettiin konepajan laajennuksen valmistuttua 1970-luvulla. Molemmat kuvat: KKPY.



⁴¹ Markkanen, 1950-luku

ALUEEN RAKENNUKSET VUONNA 2018

Vuoden 1970 jälkeen suurimmat muutokset alueella koskivat konepajaa, jota laajennettiin vuosina 1972 ja 1982. Alueelta on purettu pois vielä 1970-luvun asemapiirroksissa näkyneitä rakennuksia. Sellaisia ovat lähinnä 1940-luvulla tehdyt asuinrakennukset, jotkut varastorakennukset ja esimerkiksi konepajan erillinen toimistorakennus. Lisäksi vuonna 1889 valmistunut höyry- ja kattilahuone, sittemmin lämpökeskus on purettu. Osa näistä puretuista, kuten mainittu lämpökeskus, ovat kuuluneet suojelusopimuksiin.

Alueen nykyisistä rakennuksista vuoden 1970 jälkeen on valmistunut vain varastorakennukset M ja N. Varasto M valmistui vuonna 1977 ja varasto N on valmistunut todennäköisesti 1990-luvun puolivälissä.

- A Puutarhurin asuinrakennus (runko vuodelta 1889, siirretty tälle paikalle 1940- tai 1950-luvulla.
- B Puutarhurin ulkorakennus (1940- tai 1950-luku)
- C Puutarhan varasto (1939, laajennettu 1900-luvun lopulla)
- D Sähkötalo (1955)
- E Virkailijain asuinrakennus (1922)
- F Virkailijain ulkorakennus (1922)
- G Asemapäällikön asuinrakennus (1902)
- H Asemapäällikön ulkorakennus (1902)
- I Asemapäällikön kellari (1902)
- J Pesu- ja leivintupa (1904. laajennus 1926)
- K Veturitali (1889),
laajennukset 1900,1908, 1926, 1932. Kahta pilttuuta lyhennetty 1954
- L Paja (1902, laajennus 1930)
- M Varastohalli (1977)
- N Varasto (1990-luku)
- O Ulkorakennus (1950-luku)
- P Vuokrakasarmi (1889)
- Q Ulkorakennus (1950-luku)
- R Mikontalo (1907)
- T Asuinrakennus (1929)
- U Ratajakson työ- ja huoltorakennus (1960)
- V Huoltorakennus (1948, 1957, 1960) (paja 1940-luvun alku)

2018



SELVITYKSET RAKENNUKSITTAIN

A, B JA C PUUTARHURIN ASUINRAKENNUS, ULKORAKENNUS JA PUUTARHAN VARASTO

Käytetyt rakennustunnukset

A Puutarhurin asuinrakennus

VR:n tunnukset: 11/21, 1636

VTJ-PRT: 1017614071

B Puutarhurin ulkorakennus

VR:n tunnukset: 13/26

VTJ-PRT: 101761417B

C Puutarhan varasto

VR:n tunnukset: 18/61

VTJ-PRT: 1017614159

Kiinteistön nykyinen omistaja

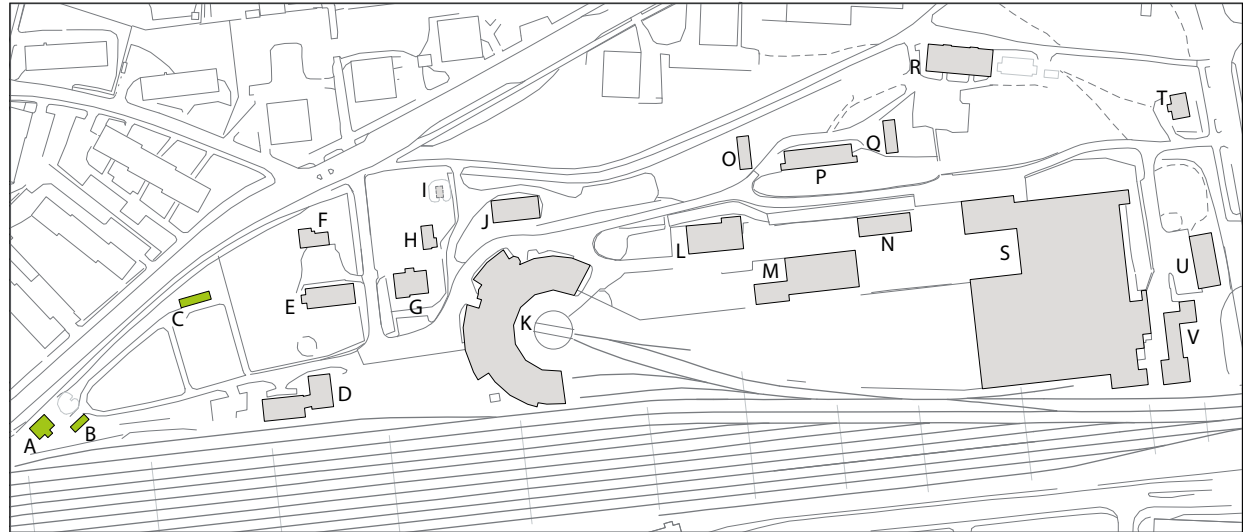
Asunto Oy Kuopion vanha Asema (Bonava Suomi Oy)

Rakennuksen muita nimityksiä

Kaksoisvahtitupa

Valmistumisvuosi, suunnittelija, suunnitelmi- en päiväys

Vuodelta 1887 olleen tyyppipiirustuksen mukaan Kuopion asema-alueelle tehty kaksoisvahtitupa. Siirretty nykyiselle paikalleen ja modernisoitu 1957. VR, Ratateknillinen toimisto, huoneenrakennusjaosto, piirt. ?, hyv. V.R.Rytöhonka, 19.2.1957.



Arkkitehtuurin luonnehdinta

”Asema-alueille rakennettiin henkilökunnan käyttöön asuinrakennuksia, joiden määrää voitiin lisätä tarpeen mukaan. Yleisin asuinrakennustyypeistä oli kaksoisvahtitupa, joka rakennettiin miltei jokaiselle asemalle. Pienemmässä kaksoisvahtituvassa oli kaksi samanlaista huoneen ja keittiön asuntoa, suuremmassa tyypissä yksi huoneen ja keittiön asunto sekä yksi kahden huoneen ja keittiön asunto. Pienempi asunto oli tarkoitettu lähinnä palvelusväelle, suurempi taas kirjurille tai ratamestarille.”⁴²

Puutarhurin asuinrakennus on jälleenrakennuskauden omakotitaloja muistuttava pieni asuinrakennus. Ulkorakennukset ovat tavanomaisia, vaatimattomia piharakennuksia.

Peruskorjaus- ja muutosvaiheet

--

Käyttöhistoria

Alunperin vuonna 1889 valmistunut kaksi pientä asuntoa käsittänyt asuinrakennus, joka 1957 siirrettiin nykyiselle paikalleen puutarhurin asunnoksi 1940- tai 1950-luvulla.

⁴² Rautatierakennusten korjausohjeet, Kaksoisvahtitupa. Museovirasto 1998/ 2003

Ulkorakennukset

Puutarhurin asuntoon kuulunut piharakennus ja puutarhan varastorakennus.

Nykytila: identiteetti ja säilyneisyys

Ulkonaisesti säilynyt 1950-luvulla saamassaan asussa. Vanhasta kaksoisvahtituvasta kertovia yksityiskohtia kattotuolien koristeelliset päät. Sisätiloissa kaksi peltikuorista pönttöuunia. Rakennus on ollut tyhjiään vuosikausia ja joutunut ilkeiden kohteeksi (ikkunoita rikottu ja huonetiloja sotkettu).

Arkistotiedot

KA, Ratahallintokeskus, rautatierakennusten piirustusarkisto

MMA, Rautatiehallituksen Pieksämäen ratapiirin arkisto, rakennuskortit (1953-1986)





Rakennus on ollut käyttämättä ja tyhjillään pitkään.

Vasemmalla hirsiseinää, jota uudelleen pystytyksen yhteydessä on oikaistu veistämällä.



Puutarhurin talon ulkorakennus.



Puutarhan varastorakennus.

D SÄHKÖTALO

Käytetyt rakennustunnukset

VR:n tunnuks: 16/31

VTJ-PRT: 101761418C

Kiinteistön nykyinen omistaja

Liikennevirasto (LiVi)

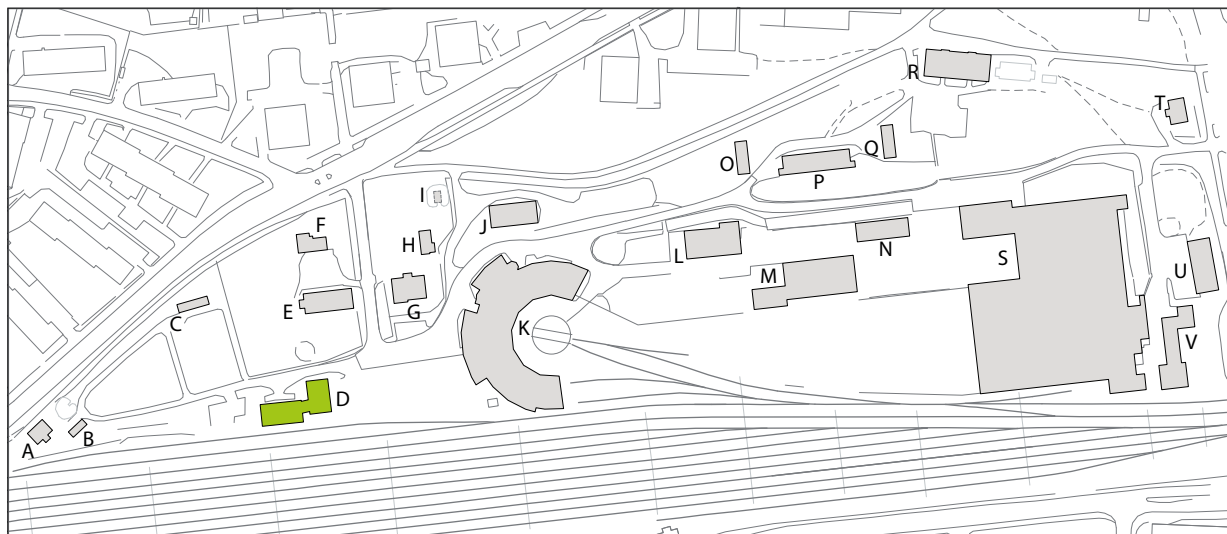
Valmistumisvuosi, suunnittelija, suunnitelmi- en päiväs

1955, VR, Ratateknillisen toimiston huoneenrakennusjaosto, suunn. A.G.C, hyv. J. Ungern, 23.2.1955.

Rakennustapa ja tekniikka

Yksikerroksinen kivistä rakennus, jonka alle koko alalle on rakennettu kellarikerros. Perustukset ja kellarin kantavat rakenteet betonia, ulkoseinät ja kantavat väliseinät muurattu tiilestä, samoin kellarikerroksessa sisäverhoukset ja osa väliseinistä. Kellarin ja 1. kerroksen välipohjan kantavat rakenteet teräsbetonia, ullakkoa vasten olevan välipohjan todennäköisesti myös. Sisäportaat ovat betonirakenteiset. Räystäsrakenteet ovat betonia. Muutoin vesikaton kantavat rakenteet ovat puuta.

Ulko- ja sisäseinät on rapattu sileiksi ja maalattu. Rakennuksessa on vesikiertoinen keskuslämmitys. Alunperin lämmitys tapahtui kahdella kattilalla, myöhemmin rakennus on liitetty kaukolämpöön.



Arkkitehtuurin luonnehdinta

Harjakattoinen, rapattu kivirakennus on perushahmoltaan melko tyypillinen 1950-luvun julkinen rakennus. Sen arkkitehtuuri rinnastuu esimerkiksi rakennushallituksen tuohon aikaan toteuttamiin pienempiin virasto- ja postitaloihin. Poikkeavuutta ja elävyyttä rakennukselle antaa sen muodostuminen kahdesta hajakattoisesta palikasta, joita yhdistää matalampi käytäväosa. Rakennuksen sisäänkäyntejä ja porrastiloja korostavat koko julkisivun korkuiset punatiilestä muuratut kentät.

Rakennuksen länsipuolella kohoaa korkea linkkimasto.

Peruskorjaus- ja muutosvaiheet

Muutoksia 1971 (Rautatiehallitus, Rakennustoimiston talonrakennusjaosto, piirt. B.W.L., hyv. Olavi Lehtonen, 11.11.1971).

1977 radiomasto Sähkötalon länsipuolelle (suunnitelma VR, Ratateknillinen toimisto, Ratapihajaosto, 28.9.1977).

Käyttöhistoria

Rakennuksen pääkerrokseen sijoitettiin toimisto-, työhuone-, varasto- ja sosiaalitiloja. Kellarikerroksessa oli teknisiä tiloja ja niihin liittyviä varastoja, kattilahuone polttoainevarastoineen ja palokalustosuoja.

1970-luvun alussa tehtiin entisiin 1. kerroksen varastotiloihin kaksi lepohuonetta.



Nykytila: identiteetti ja säilyneisyys

Sähkötalo oli oma rautatiearkkitehtuurin tyyppi. Sähkötalot rakennettiin viestilaitteiden sijoituspaikoiksi. Niihin sijoitettiin automaattikeskus, varavoimalaitos kaapelikellari. Sähkötaloon tuli myös sähköasentajien työtiloja. Kuopioon rakennettu sähkötalo on yksi ensimmäisistä rautateiden tyyppirakennuksista. Ensimmäinen sähkötalo rakennettiin Rovaniemelle vuonna 1953 (puusta), tiilinen Kouvolaan 1954 ja Kuopioon 1955.⁴³

Rakennuksen ulkoasu on säilytetty lähes kauttaaltaan alkuperäisenä. Muun muassa ikkunat näyttävät olevan ainakin pääosin alkuperäisiä. Ulko-ovia on uusittu teräsrakenteisiksi.

Sisätiloissa on tehty käyttötarkoituksen muutoksista aiheutuneita korjauksia ja muutoksia.

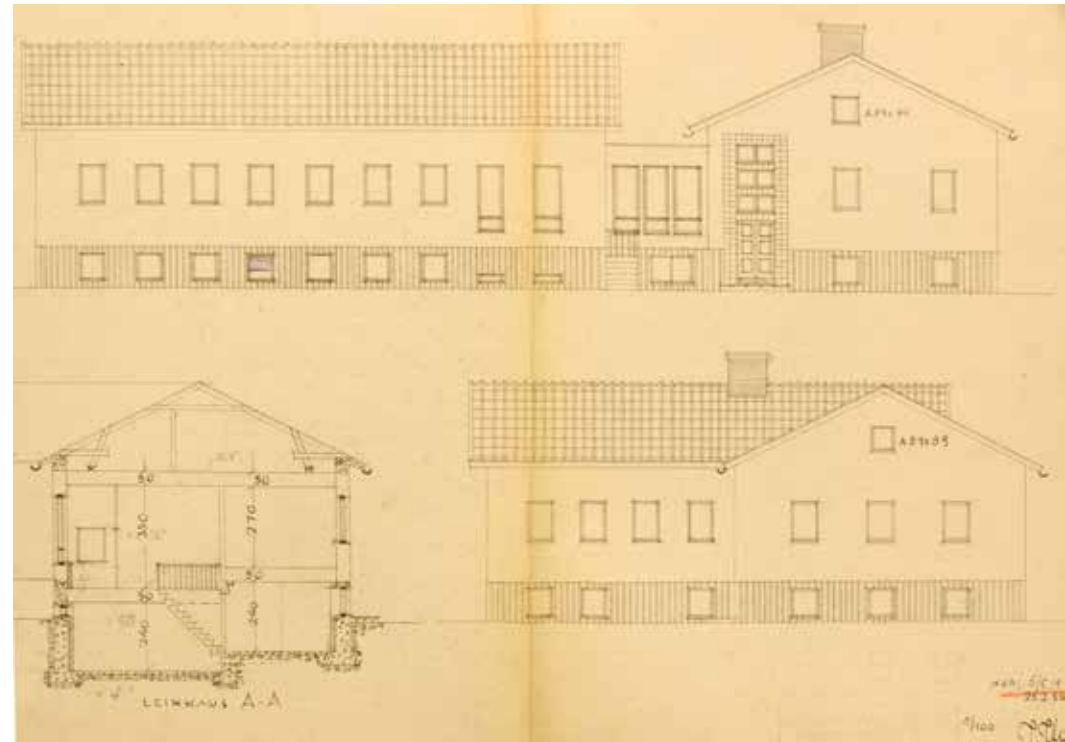
Arkistotiedot

KA, Rautatiehallituksen koneosaston koneteknillisen toimiston arkisto

KKA, rakennusluvut

MMA, Rautatiehallituksen Pieksämäen ratapiirin arkisto, rakennuskortit (1953-1986)

⁴³ Rytöhonka 1962, 228.



Sähkötalon julkisivupiirustuksia ja leikkaus vuodelta 1955. KA

Sähkötalon arkkitehtuuri rinnastuu esimerkiksi rakennushallituksen 1950-luvulla toteuttamiin pienempiin virasto- ja postitaloihin.



E ASUINRAKENNUS

Käytetyt rakennustunnukset

VR:n tunnuks: 17/21, 1528

VTJ-PRT: 1017614060

Kiinteistön nykyinen omistaja

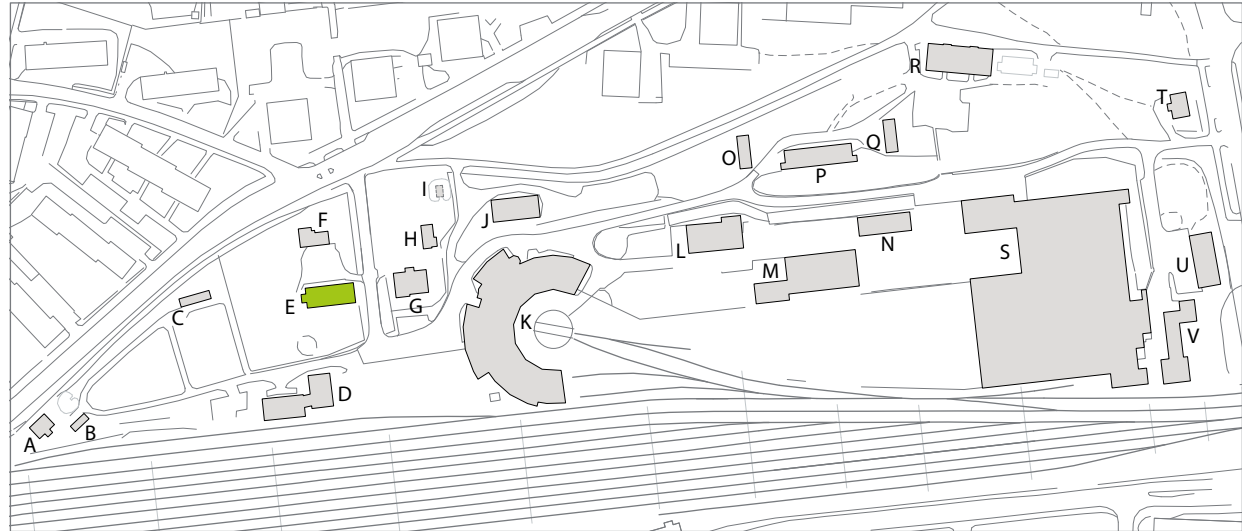
Asunto Oy Kuopion vanha Asema (Bonava)

Rakennuksen muita nimityksiä

Virkailijain asunto 2 telegraafille ja ratamestarille

Valmistumisvuosi, suunnittelija, suunnitelmien päiväys

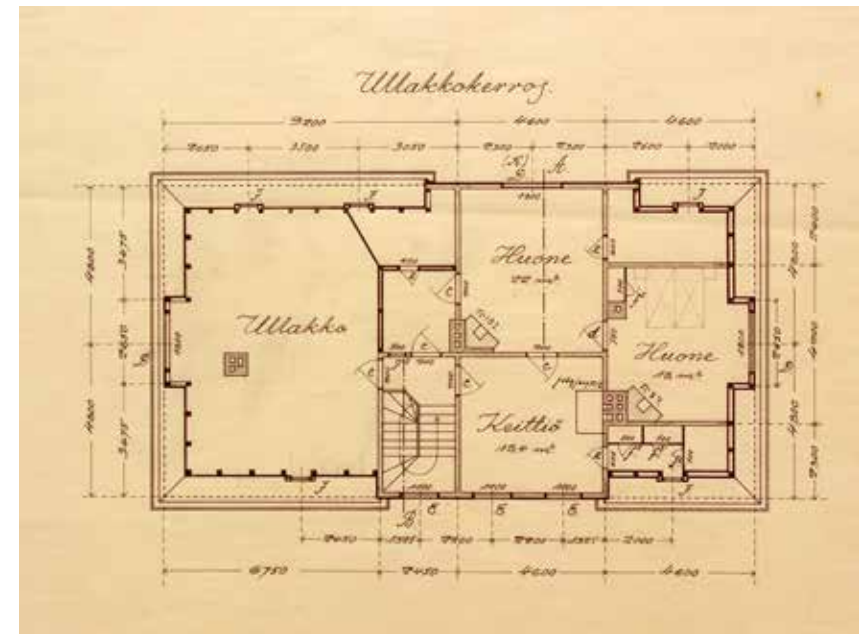
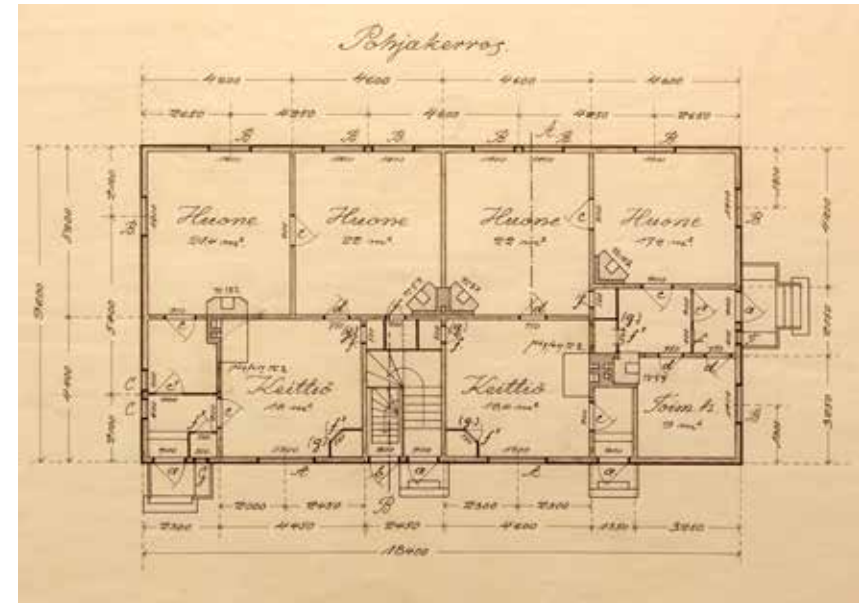
Siirretty Inosta Kuopioon vuonna 1922. Tie- ja vesirakenn. ylihallitus, Rautatierakennusosasto, piirt. Thure Hellström, 2.12.1914 (lisäksi allekirj. yli-insinööri Otto A. Nyberg). Siirron yhteydessä rakennus laajennettiin myöhempien piirustusten mukaiseksi. Piirustus vuodelta 1952: Valtion rautatiet, Ratateknillisen toimiston huoneenrakennusjaosto, merkinnät "Kop. AR, hyv. J. Ungern", 14.11.1952.



Virkailijain asunto kahdelle sähköttäjälle ja ratamestarille Terijoki - Koivisto radalle vuodelta 1914.
KA

Asuinrakennus tehtiin alun perin Inoon Thure Hellströmin allekirjoittamien piirustusten mukaan vuonna 1914. Ino oli asema Koivisto-Terijoki radalla, joka avautui vuonna 1916. Inossa oli venäläisten rakentama linnoitus, joka oli osa Pietarin meripuolustusta. Se siirtyi suomalaisten haltuun vuonna 1918, ja suomalaiset joutuivat tuhoamaan linnoituksen Tarton rauhansopimuksen mukaisesti vuonna 1921. Asema-alueen rakennuksia siirrettiin toisille asema-alueille.¹ Samojen piirustusten mukaan tehtiin asuinrakennus myös Kuolemajärven asemalle, joka oli Inosta neljäs pysäkki Koivistoon päin. Kuolemajärven aseman rakennukset tuhoutuivat tulipalossa.”

1 Iltanen 2009, 391, 394-395.



Rakennustapa ja tekniikka

Rakennuksessa on pääkerroksen lisäksi ullakolla lähes koko alalla lämpimiä huonetiloja. Rakennuksen alla on ruokakellarit asukkaille.

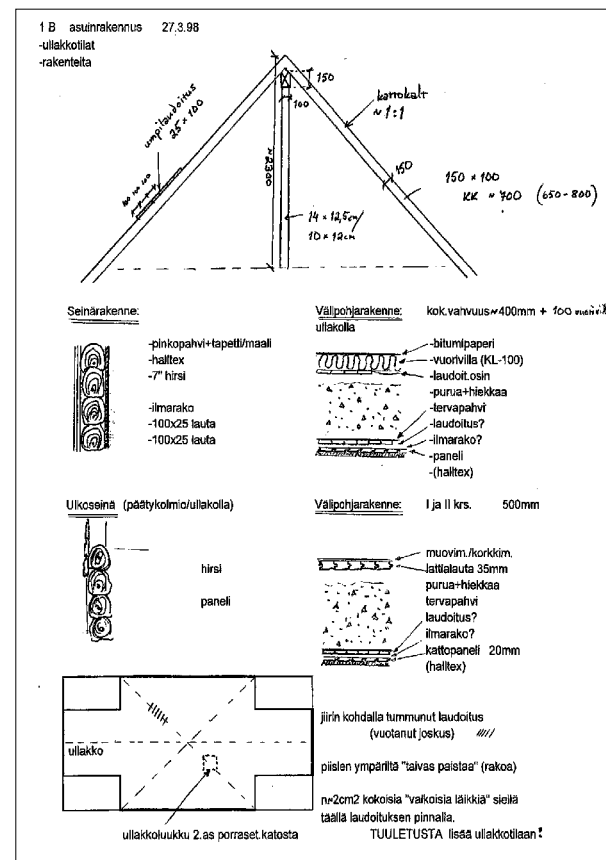
Kun rakennusta Kuopioon siirron yhteydessä suurennettiin, se itäpäähän lisättiin huoneet, jolloin rakennuksen pituus jatkui noin viisi metriä. Ullakkokerroksessa pitkien sivujen poikkipäätyjä levennettiin yhdellä ikkuna-akselilla (alakerrassa kaksi rinnakkaista ristikarmi-ikkunaa, yläkerrassa kolmi-osainen ristikarmi-ikkuna), jos tilannetta vertaa vuoden 1922 piirustukseen.

Rakennuksen perustukset ja kellarien seinät ovat betonia. Alapohjan rakenteet ovat puuta. Kellarien kohdalla lukuunottamatta rakennuksen alla on tuulettuva ryömintätila. Ensimmäisen kerroksen seinät ovat hirttä ja ilmeisesti myös ullakolle tehtyjen asuinhuoneiden seinät. Epäilemättä myös jatko-osan seinärakenteet on tehty hirrestä.

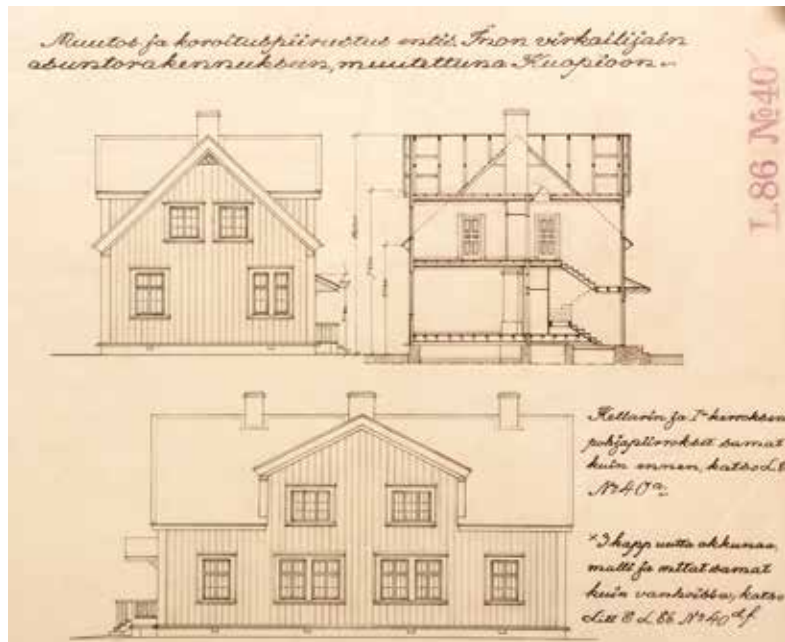
Seinät on verhottu ulkopuolelta pystylaudoituksella (ns. saumarimaverhous). Sisäpuolella seinissä oli 1998 tehdyn inventoinnin mukaan Halltex-, pin-kopahvi- ja tapettikerroksia. Osia seinistä oli myös lisäeristetty ja levytetty.

Ala- ja välipohjissa on lämmöneristeenä kutterinpuurua ja painotäytteenä hiekkaa (katso liitteenä olevat piirrokset). Yläpohjaan on viime vuosikymmenien aikana lisätty vuorivillaeristeet. Vesikaton kantavat rakenteet ovat puuta, vesikatteena on konesaumattu pelti.

Rakennus oli alunperin uunilämmitteinen ja edelleenkin rakennuksessa on muutamia käyttökuntoisia kakluuneja. Muutoin rakennuksessa on vesikiertoinen keskuslämmitys, jonka lämmönlähteenä on aluelämpö.



Sivu Sato Oy:n teettämästä rakenteiden inventoinnista vuodelta 1998.



Piirustukset Inon asemalla olleen virkailijain asuinrakennuksen siirtämisestä Kuopioon vuodelta 1922. Julkisivuja ja leikkaus. KA



Arkkitehtuurin luonnehdinta

Yksikerroksinen harjakattoinen, poikkipäädyillä varustettu kookas asuintalo, jossa myös lähes koko ullakkokerros on sisustettu asunnoiksi.

Alkuperäisessä muodossaan Inon asema-alueella rakennuksen pitkällä sivuilla olevat poikkipäädty olivat kapeammat. Kuopioon siirron yhteydessä rakennusta jatkettiin itäpäästään, mutta julkisivuissa laajennus erottuu poikkipäädtyissä, joita levennettiin. Ulkoasussa on 1920-luvun klassistisia koristeaiheita.



Peruskorjaus- ja muutosvaiheet

Vuodelta 1952 olevassa piirustuksessa merkin-
tä ”Muut. 27.8.-65 AS”. Tämän mukaan 1960-luvun
puolivälissä ilmeisesti muutettiin 1. kerroksen tiloja
aiempaa laajemmin toimistokäyttöön.

Käyttöhistoria

Kun rakennus 1920-luvulla tehtiin, siihen sijoitettiin
ratainsinöörin toimisto ja asuntoja. Viime vuosikym-
menien aikana rakennus on ollut kokonaan asuin-
käytössä.

Nykytila: identiteetti ja säilyneisyys

Rakennuksen ulkoasuun ei ole tehty mitään suuria
muutoksia. Julkisivut noudattavat hengeltään Inon
aseman asuinrakennusta varten vuonna 1922 tehtyä
suunnitelmaa, vaikkakin rakennusta Kuopion siirron
yhteydessä jatkettiin. Piirustusten mukaan aiemmin
pieniruutuiset ikkunat on muutettu ristikarmi-ikku-
noiksi, joiden puitteet ovat jaottomat.

Sisätiloissa on runsaasti rakentamisaikaan liittyviä
yksityiskohtia, kuten sisäovia, listoituksia ja porras-
huoneiden kaiteet. Myös kaakeliuunit ovat todennä-
köisesti rakentamisajalta. Ikkunat on uusittu mah-
dollisesti 1950-1960-luvuilla.

Rakennus ja sen talousrakennus sijaitsevat vanhan
aseman sisäänajotien länsipuolella osana vanhan
asemapuiston miljöötä.



Alkuperäistä paneloitua kattoa listoineen. Oikealla yläker-
taan johtava porras.

Arkistotiedot

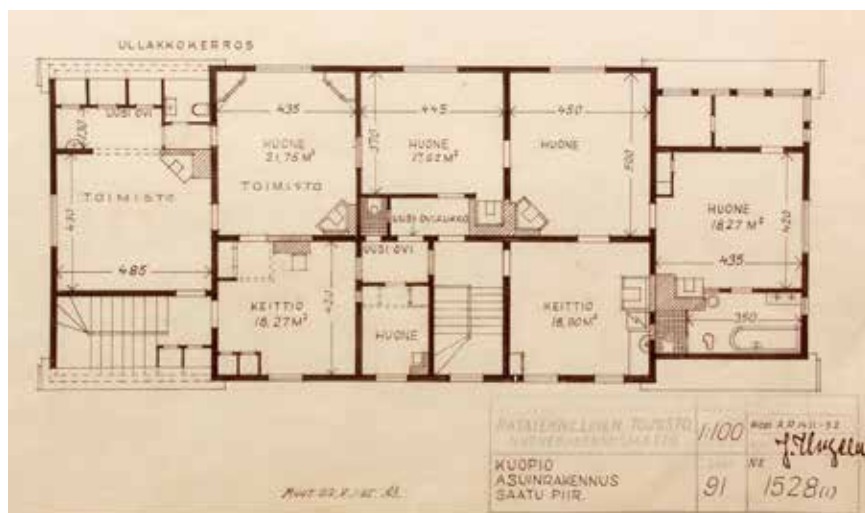
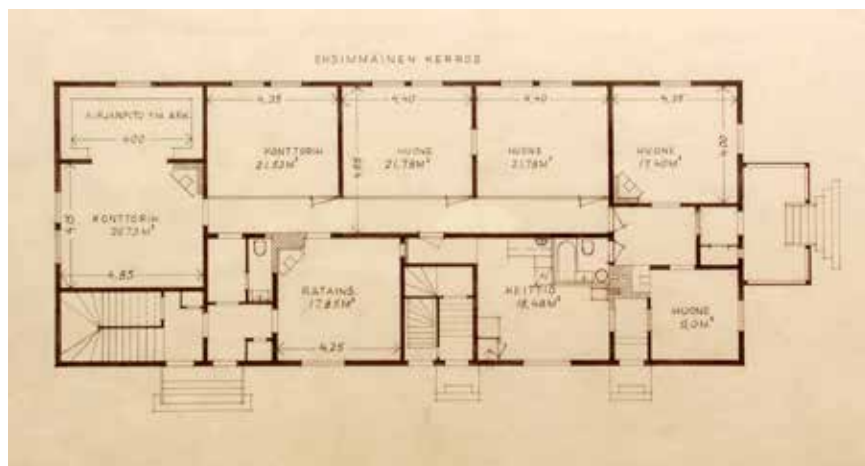
KA, Ratahallintokeskus, rautatierakennusten piirus-
tusarkisto

MMA, Rautatiehallituksen Pieksämäen ratapiirin ar-
kisto, rakennuskortit (1953-1986)

Kiinteistön inventointi 1998: Pohjolankatu 1B, VR
rata-alue Kuopio. SATO rakennuttajat Oy, rkm. Pasi
Pulkkinen 23.3.1998.



Rakennuksen ikkunat
on uusittu mahdol-
lisesti 1950-60-lu-
vuilla.



Virkailijain asuinrakennuksen 1. ja 2. kerrosten muutospiirustukset vuodelta 1952. Tällöin rakennuksen huonejakoa jonkin verran muutettiin. Alakerran pohjapiirroksen tehtiin muutoksia vuonna 1965, jolloin aiemmin asuinkäytössä olleita huoneita muutettiin toimistokäyttöön. KA



Rakennuksessa on säilynyt muutamia vanhoja kaakeliuuneja.



F ASUINRAKENNUKSEN ULKORAKENNUS

Käytetyt rakennustunnukset

VR:n tunnuks: 18/26, 1532

VTJ-PRT: 1017614148

Kiinteistön nykyinen omistaja

Asunto Oy Kuopion vanha Asema (Bonava Suomi Oy)

Rakennuksen muita nimityksiä

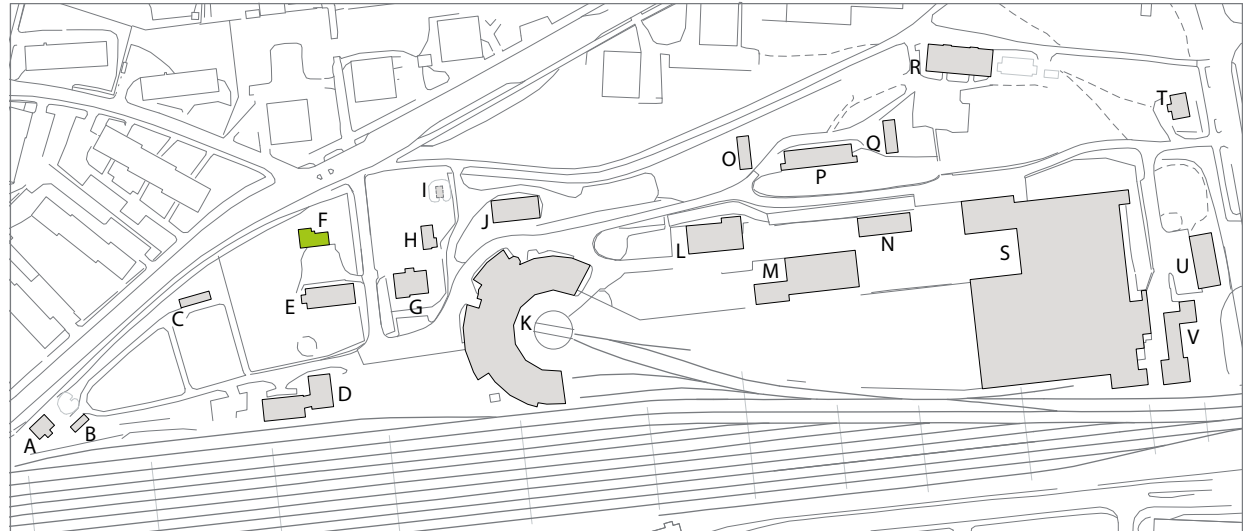
Ulkorakennus, ”virkailijain asunto 2 telegraafille ja ratamestarille”

Valmistumisvuosi, suunnittelija, suunnitelmien päiväys

1932?, Suomen Valtionrautatie, Konstruktiivinen rataosasto, piirt. TK, hyv. Thure Hellström, 11.6.1932. Piirustus on tehty Kymintehtaan asuntojen ulkorakennusta varten, mutta sitä on sovellettu myös tähän Kuopion asema-alueen rakennukseen (pohja on peilikuva ja kellaria ei rakennettu).

Rakennustapa ja tekniikka

Rakennus on tehty matalan luonnonkivisen tai betonisen perustuksen varaan. Runkorakenteet ovat sahattua parrua ja soiroa. Seinien alaosat on verhottu osittain rimalaudoituksella, osittain harvalaudoituksella. Seinien yläosassa on vaakasuora panelointi. Vesikaton kantavat rakenteet ovat puuta, vesikatteenä bitumihuopa. Piirustukseen merkittyä kellaria ei toteutettu.



Arkkitehtuurin luonnehdinta ja muutokset

Yksikerroksinen, satulakattoinen ulkorakennus, jossa ovat sijainneet virkailijoiden asuintalon käymälät ja varastoliiterit.

Käyttöhistoria

Rakennus on toiminut ulkorakennuksena koko historiansa ajan. Käymälät on poistettu siinä vaiheessa, kun asuinrakennukseen tehtiin wc:t.

Nykytila: identiteetti ja säilyneisyys

Rakennus on säilynyt hyvin alkuperäisessä asussaan. Rakennuksella on merkitys osana asuinrakennuksen pihamiljöötä ja entistä aseman puistoa.

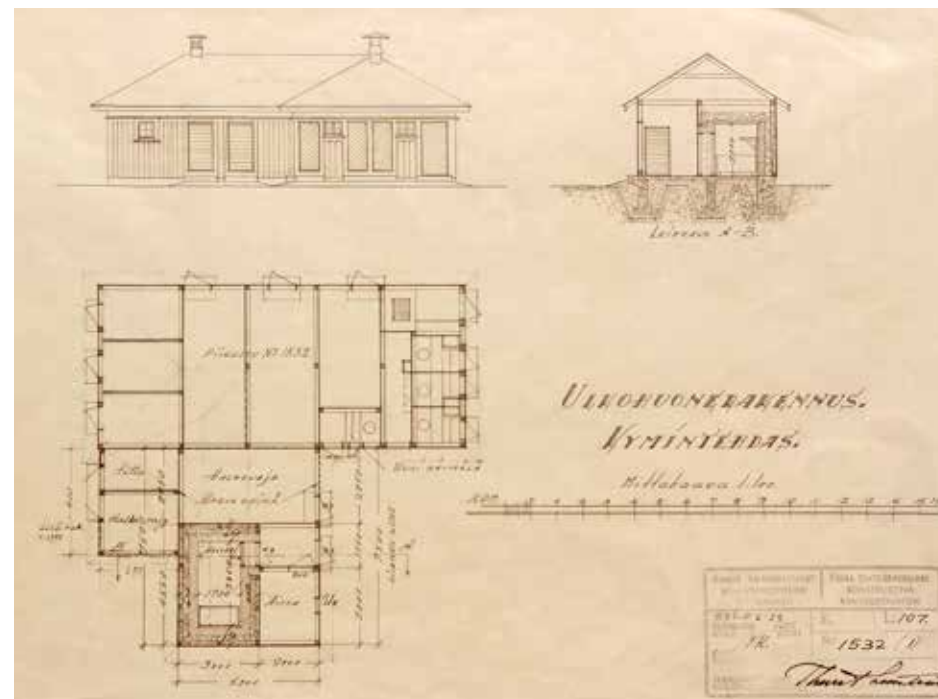
Arkistotiedot

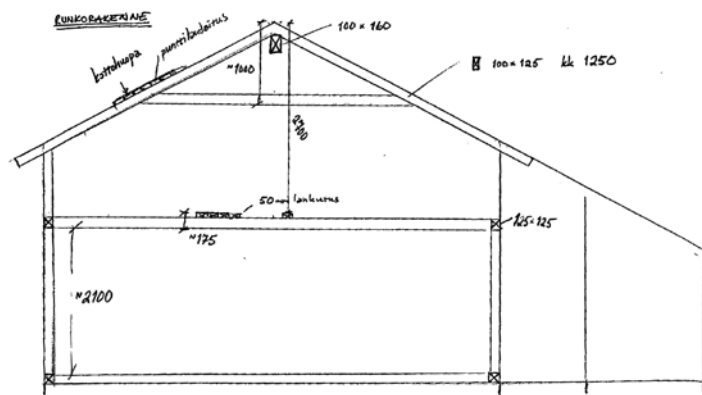
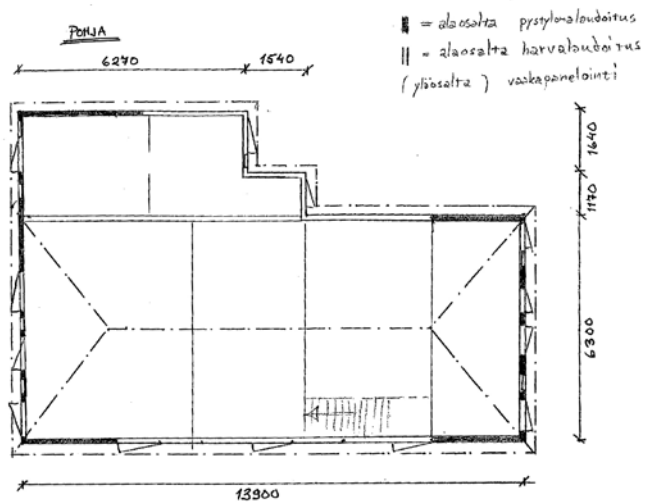
KA, Ratahallintokeskus, rautatierakennusten piirustusarkisto

MMA, Rautatiehallituksen Pieksämäen ratapiiriin ar-
kisto, rakennuskortit (1953-1986)

Kiinteistön inventointi 1998: Pohjolankatu 1B, VR
rata-alue Kuopio. SATO rakennuttajat Oy, rkm. Pasi
Pulkkinen 23.3.1998.

Alunperin Kymintehtaalle suunnitellun ulkora-kennuksen piirustus, jonka mukaan virkailijain asuinrakennuksen ulkora-kennus tehtiin Kuopioon. Piirustus vuodelta 1932. KA





Virkailijain ulkorakennuksen rakenteita Sato Oy:n teettämästä rakenteiden inventoinnista vuodelta 1998.



G ASEMAPÄÄLLIKÖN ASUINRAKENNUS

Käytetyt rakennustunnukset

VR:n tunnuksset: 19/21, 511

VTJ-PRT: 1017614082

Kiinteistön nykyinen omistaja

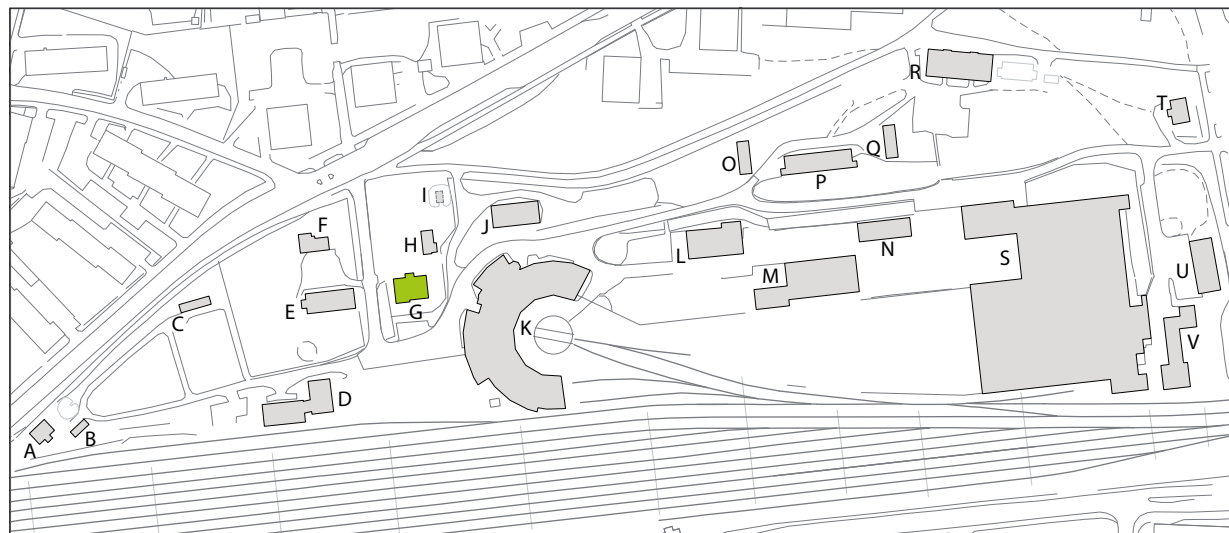
Asunto Oy Kuopion vanha Asema (Bonava Suomi Oy)

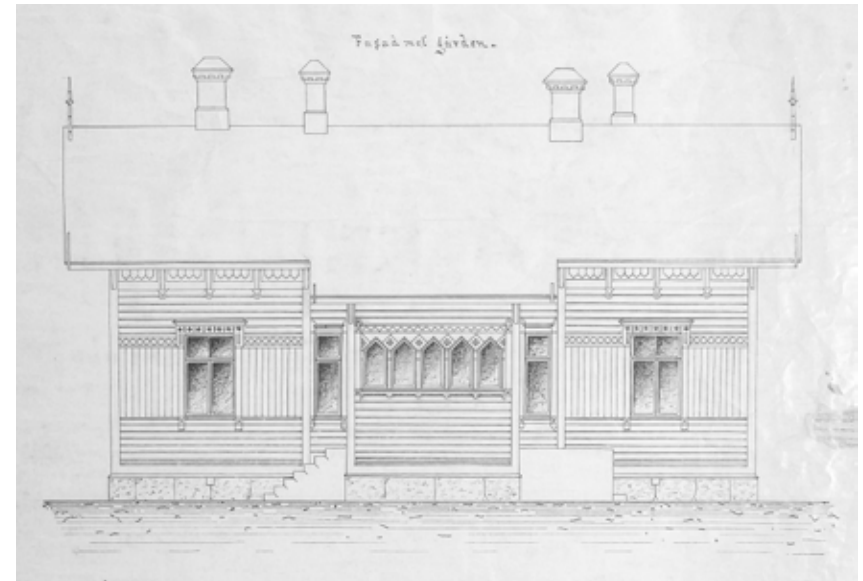
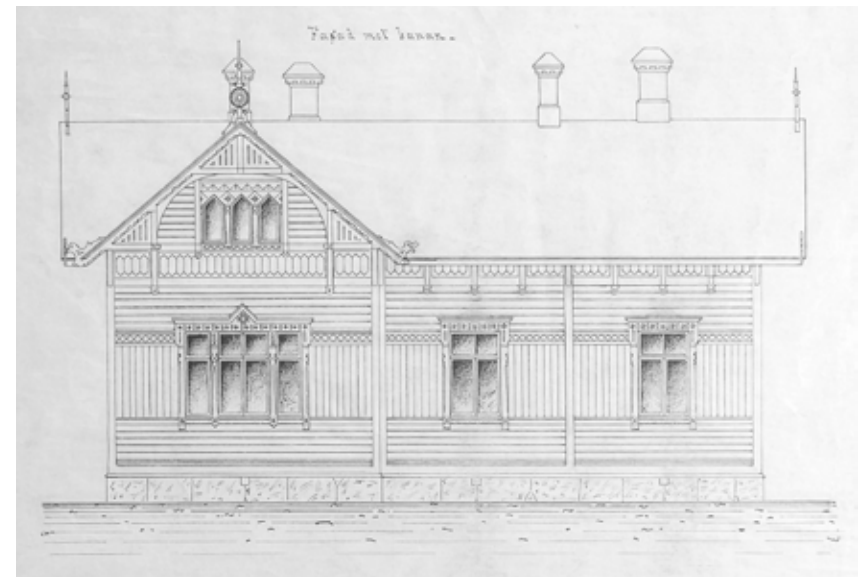
Valmistumisvuosi, suunnittelija, suunnitelmien päiväys

Valmistunut 1902, Bruno Granholm, lokakuu 1895 ("Ritning till stationsinspektorsbostad vid Kuokkala station", piirustuksessa merkintä "Kuopio 1902"). Detaljipiirustuksia vuodelta 1896, Bruno Granholm.

Rakennustapa ja tekniikka

Rakennuksen perustukset ja kivijalka on tehty lohkotuista kiviarkoista. Alkuperäispiirustuksen mukaan ulkoseinillä on yhtenäinen kivijalka, sisäosissa on uuneilla omat perustuksensa ja erillisiä pilareita seiniä kannattamassa. Rakennuksen alustassa ei ole kellaria, vaan ruokakellari tehtiin erillisenä rakennuksena pihapiiriin. Ulkoportaista pääporras on tehty luonnonkivestä, mutta ilmeisesti alunperin puurakenteinen keittiönporras on myöhemmin valettu betonista.





Asemapäällikön asuintalon julkisivupiirustukset vuodelta 1895. KA

Ulkoseinät ovat tasakertaan saakka hirttä, hirrestä tehdyt väliseinät päättyvät ullakon lattian tasolle. Kevyet väliseinät ovat lautarakenteisia. Alkuperäispiirustuksessa hirsiseinät on merkitty menemään vanhaan tapaan ehjinä uunien palomuurien takana. Tämän mukaan lämmitysuunien piiput on kannatettu palomuurien varaan. Ainoastaan keittiön liedn piippu nousee perustuksista saakka.

Rakennuksen vesikatto ja päädyt on tuettu piirurungolla tasakerran ja väliseinien päältä. Katteena on konesaumattu pelti harvan ruodelaudoituksen varassa. Pääportaan katos on tuettu koristeellisilla metallikannakkeilla, katteena on aaltopelti.

Rakennuksen ala- ja välipohja ovat puurakenteiset. Täytteinä on todennäköisesti käytetty kutterinpuurua, sammalia ja hiekkaa. Huoneissa lautalattioiden päälle on myöhemmin lisätty levykerroksia ja mattopäällysteitä. Huoneiden sisäkatot on verhottu helmi-ponttipaneelilla. Kattolistat ovat yleensä suurikokoisia holkkalistoja. Osalla ullakkoa on sahalaudoista tehty lattia.

Julkisivut on verhottu listoituksin jäsennellyllä, höylätyllä laudoituksella siten, että seinien alaosassa ja ikkunoiden päällä on vaakalaudoitetut kentät ja ikkunoiden kohdalla tasasaumainen pystylaudointus. Julkisivujen yläosassa on kapea pystylaudoitettu kaista koristelistoineen ja päätykolmioissa taas samanlainen vaakavuoraus kuin alempana julkisivuissa. Räystäitä kannattavat erityisen rikkaasti koristellut konsolit. Samoin koristeellisia ovat ikkunoiden ja ovien vuorilaudat.



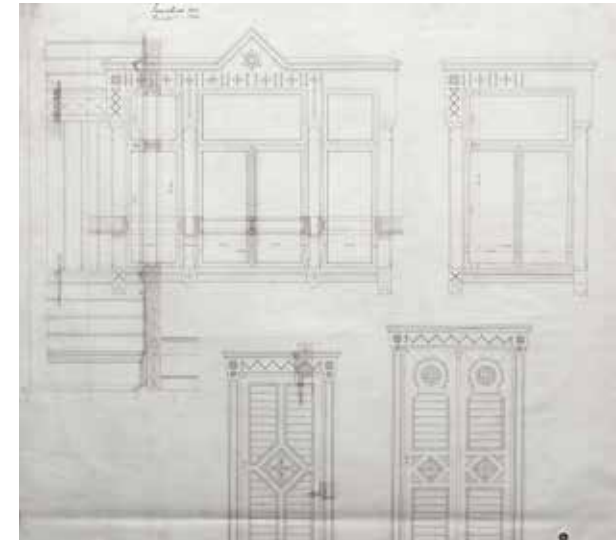
Puurakenteiset ikkunat ovat lämpimissä huoneistoissa kaksinkertaiset, sisään-ulosaukeavat, kuistilla ja ullakolla yksinkertaiset. Ikkunat ovat kolmipuitteisia T-karmi-ikkunoita ja kaksipuitteisia pystymallisia ikkunoita. T-ikkunoissa yläpuitteessa on jakopiena. Lisäksi julkisivuissa on useita erimallisia pikkuikkunoita.

Ovet ovat puurakenteisia peiliovia, osa niistä on ikkunallisia. Ovet ovat pelijaoltaan uusrenessanssille tyypillisiä, mihin liittyy myös niiden ”täysranskalainen?” rakenne.

Pääosassa sisäseiniä oli ilmeisesti alunperin pinkopahvit ja tapetit. Joissakin tiloissa seinät verhottiin pystypaneloinnilla (helmipontti). Myöhemmin seiniä on verhottu Enso-tapetin tyyppisellä vahvemmallalla pahvilla ja joissakin huoneissa myös levytetty.

Alkuperäispiirustuksen mukaan rakennuksessa oli neljä pyöreää pystyuunia, kaksi suorakaiteen muotoista pystyuunia ja liesi keittiössä. Kaikki pystyuunit olivat nähtävästi kaakeliuuneja. Nykyisten uunien ikä / valmistaja selvitettävä? Rakennuksessa on neljä savupiippua, joista suurin palvelee keittiön hellaa ja viereisen huoneen uunin, muut kolme pystyuuneja. Rakennus on myöhemmin varustettu vesikiertoisella keskuslämmityksellä.

Alunperin rakennuksessa ei ollut vesijohtoa eikä viemäriä. Käymälä sijaitsi ulkorakennuksessa.



Ulko-ovien ja ikkunoiden työpiirustuksia (1896). KA

Arkkitehtuurin luonnehdinta

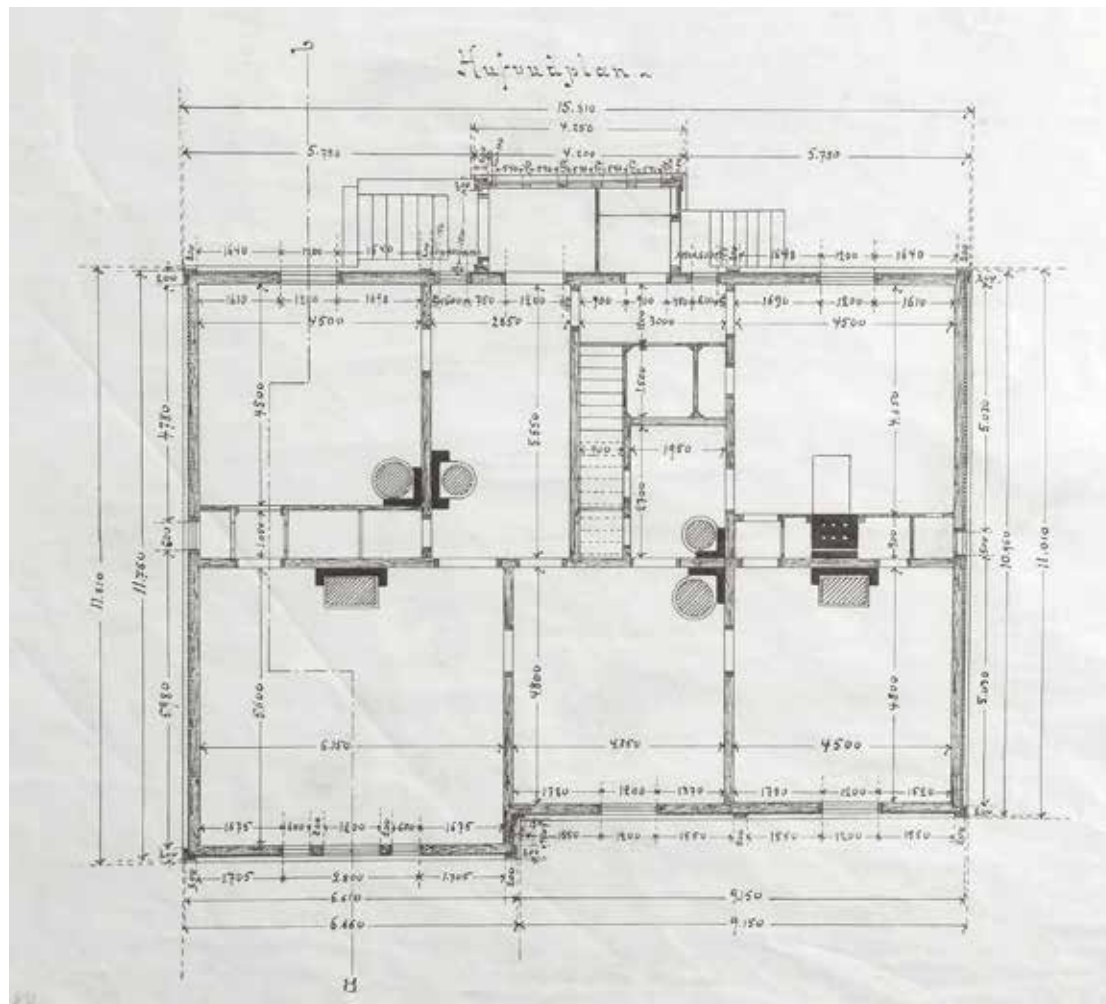
Asemapäällikön talo rakennettiin 1902 vuoden 1895 mallipiirustuksen mukaan. Kuopio kuului suurempiin asemiin, joille rakennettiin asemapäällikköä varten erillinen asuintalo. Pienemmillä, IV-V luokan asemilla asemapäällikön asunto saatettiin sijoittaa asemarakennukseen.

Asemapäälliköiden talot olivat arvoasteikossa seuraavina heti asemarakennusten jälkeen. Siksi talon arkkitehtuuriin, materiaaleihin ja yksityiskohtiin kiinnitettiin enemmän huomiota kuin muissa asemien asuinrakennuksissa. Myös huolellisesti suunniteltu ja hyvin hoidettu piha ulkorakennuksineen ja istutuksineen kuului asemapäällikön taloon.

Rakennuksen pohjakaava on epäsymmetrinen. Tiloihin kuului alunperin asemapäällikön toimistohuone eli "herranhuone" ja asunto, joka käsitti keittiön, salin, kaksi pienempää huonetta, joista keskimäinen saattoi toimia ruokasalina, sekä kaksi eteistä ja erilaisia komerotiloja.

Radalle päin olevan pääjulkisivun pohjoispäässä on poikkipääty. Pihasivun keskellä on rakennusrungosta ulkoneva kuisti, josta on erillinen sisäänkäynti virkahuoneeseen ja asunnon päätiloihin sekä oma rappunsa keittiöön.

Arkkitehtuuriltaan 1895 suunniteltu rakennus sijoittuu uusrenessanssin ja jugendin taitekohtaan. Etenkin julkisivuissa näkyy vielä uusrenessanssin ja nikkarityylin vaikutus, mutta pohjakaava on jugendin tapaan vapaamuotoisempi.



Asemapäällikön asuintalon pohjapiirros 1895. KA



Julkisivudetaljeja asemapäällikön talolle (1896). KA



"Rakennusten koristelu keskittyi 1800-luvun lopulla tiettyihin rakennusosiin, ikkunoiden ja ovien vuorilistoihin, räystäisiin, konsoleihin, parvekkeisiin ja kaiteisiin. Pyrkimyksenä oli kaksiulotteisuuden korostaminen, koristeet tehtiin lehtisahalla muotoilemalla. Asemapäälliköiden taloissa käytettiin paljon nikkarityylistä ornamentiikkaa erityisesti konsoleissa, räystäskukkasissa ja kaiteissa. Uusrenessanssityyli oli vallitseva tyyliuunta asemien ja asemapäälliköiden talojen rakentamisessa. Tässä tyyliässä seinä jaettiin vertikaalisesti neljään kenttään: alimpana oli leveä lista eli jalkapaneeli, ikkunoiden alapuoli oli pystyrimoitettu tai peilikomeroihin koristeltu rintapaneeli, sitten oli alempi vaakalaudoitusta oleva seinäpaneeli ja ullakon kohdalla oli ylempi seinäpaneeli, joka oli hammastettua pystypaneelia tai peilikomeroihin koristettu nauha. Ikkunoiden vuorilistat koristeltiin konsoleilla, ruusukkeilla, tähtikuvioilla ja uurroksilla. Näiden tyylien sekoituksena syntyi ns. nikkari- tai sorvityyli, jossa eri tyyliä ja erilaisia koristeaihteita yhdisteltiin estottomasti."⁴⁴ (Museovirasto, Rautatierakennusten korjausohjeet 3, Asemapäällikön talo) Harkittu detaljointi ulottui savupiippuihinkin, joiden päät muotoiltiin koristeellisiksi.

⁴⁴ Rautatierakennusten korjausohjeet 3, Asemapäällikön talo (<http://www.nba.fi/fi/tietopalvelut/julkaisut/korjauskortit>, lainattu 2018-03-01)

Peruskorjaus- ja muutosvaiheet

Vuonna 1951 tehtiin ”täydellinen remontti”, ilmeisesti mm. wc:t tulivat tällöin.

1956 asennettiin keskuslämmitys.⁴⁵

Käyttöhistoria

Rakennus on ollut asuinkäytössä koko historiansa ajan.

Nykytila: identiteetti ja säilyneisyys

Rakennuksen alkuperäinen asu materiaaleineen ja yksityiskohtineen on säilynyt harvinaisen hyvin. Julkisivuissa ei ole tehty mitään merkittäviä muutoksia. Esimerkiksi lautaverhoukset, listoitukset ja koristeosat ovat rakentamisajalta tai jos niitä on uusittu, uusiminen on tehty alkuperäisen mallin mukaan.

Huonejako on alkuperäinen lukuunottamatta joitakin muutoksia kevyissä väliseinissä. Tällaisia muutoksia on alunperin tarjoiluvälikkönä toimineen pikuhuoneen muuttaminen kylpyhuoneeksi. Lisäksi entisiin komeroihin on sijoitettu kaksi muuta wc:tä. Rakennuksen ikkunat ja sisäovet ovat alkuperäisiä, samoin pääosa sisätilojen kattolistoista. Eräissä tiloissa on säilynyt alkuperäisiä paneeliverhouksia. Ulko-ovet ovat alkuperäiset.

Kaakeliuuneista on säilynyt kaksi eli salin ja alunperin toimistona olleen huoneen uunit. Muissa huoneissa uunien paikalla on jäljellä palomuurit, joko näkyvillä tai levytyksellä verhottuina.



Entisen asemapäällikön talon sisätiloissa on säilynyt runsaasti alkuperäisiä rakennusosia ja detaljela.

⁴⁵ rakennuskortit 1953-1986, MMA

Peltikattoa uusittaessa ilmeisesti luovuttiin alkuperäiseen malliin kuuluneista jalkakouruista. Nykyisin räystäällä on riippukourut. Syöksytorvet suppiloineen on suurimmalta osin uusittu.

"Asemapäälliköiden talot ovat muita paremmin säilyneet muutosten kourissa. Ne ovat alunperinkin olleet riittävän suuria, joten laajennuksiin ei ole ollut heti tarvetta. Tilajäsentelyltään asemapäälliköiden talot ovat myös asuinrakennuksista parhaiten soveltuneet nykyajan asettamiin vaatimuksiin." (Museovirasto, Rautatierakennusten korjausohjeet 3, Asemapäällikön talo)

Suosituksia jatkoselvityksistä:

- värikerrosselvitys julkisivuista
- pintakerrosten inventointi huonetiloissa
- lista- ja paneelityyppien inventointi ja mittaus
- sisäovien inventointi

Arkistotiedot

KA, Ratahallintokeskus, rautatierakennusten piirustusarkisto

MMA, Rautatiehallituksen Pieksämäen ratapiirin arkisto, rakennuskortit (1953-1986)



Talossa on säilynyt muutama alkuperäinen kaakeliuuni. Useimmat sisäovet listoineen ovat rakentamisajalta. Ikkunanpuitteita on uusittu jossain vaiheessa.

H ASEMAPÄÄLLIKÖN ULKORAKENNUS

Käytetyt rakennustunnukset

VR:n tunnuks: 20/26, 560

VTJ-PRT: 1017614137

Kiinteistön nykyinen omistaja

Asunto Oy Kuopion vanha Asema (Bonava Suomi Oy)

Rakennuksen muita nimityksiä

Ulkohuone

Valmistumisvuosi, suunnittelija, suunnitelmien päiväys

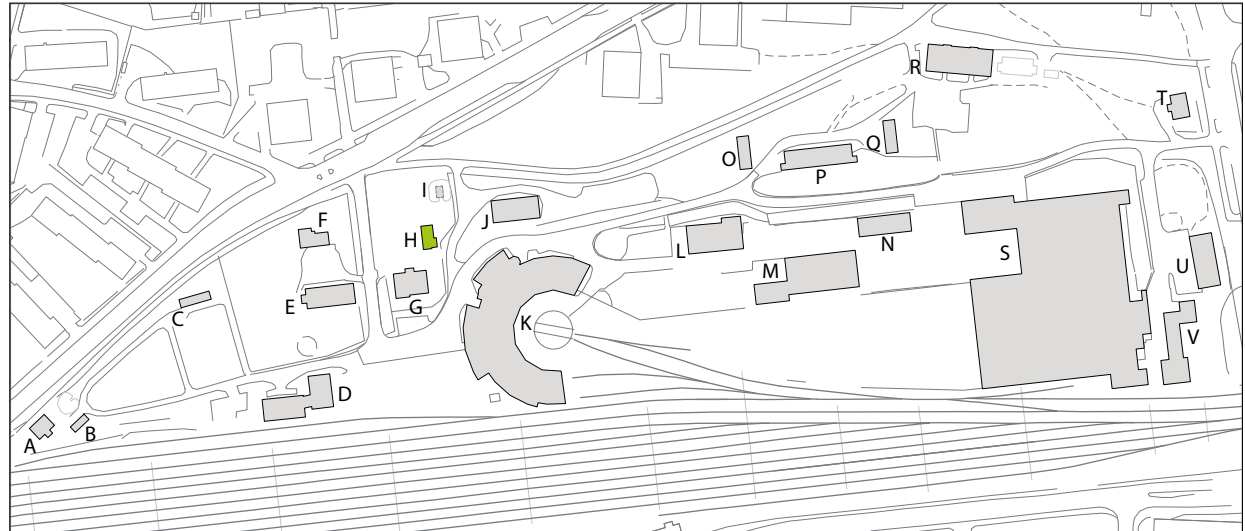
1902, Bruno Granholm, helmikuu 1900 ("Statens järnvägsbyggnad. Uthus för stationsinspektör vid IV kl. station").

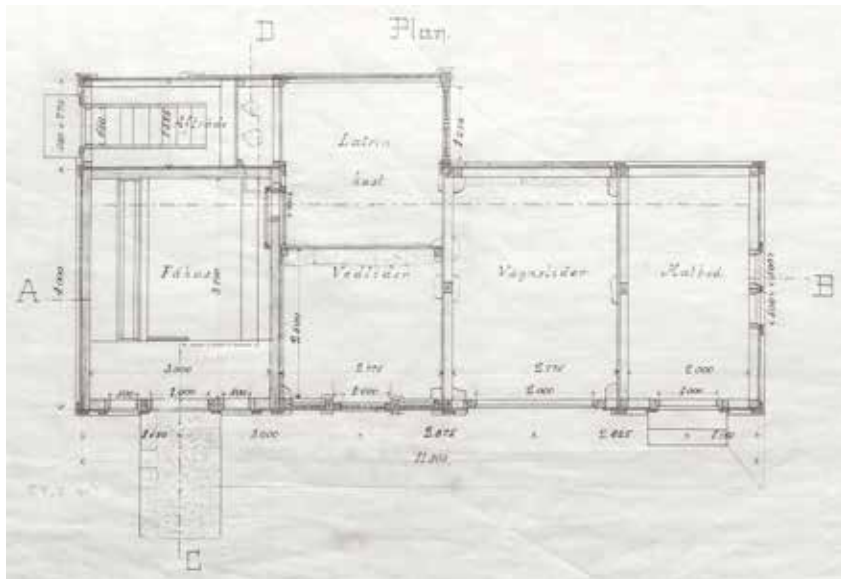
Rakennustapa ja tekniikka

Rakennuksen perustukset ja kivijalka on tehty lohokotuista kivihaarkoista. Ulkoportaak on tehty luonnonkivistä.

Alunperin navetaksi tarkoitettu rakennuksen pohjoispään huone oli hirsiseinäinen. Muissa osissa oli tolpparunko. Ulkoseinät oli verhottu vaakalaudoituksella.

Navetassa oli alapohjana täytepohja ja myös välipohja oli lämmöneristetty. Muissa tiloissa on käyttötarkoituksesta riippuen maalattia tai niskoien varaan tehty, alta tuulettuva puulattia. Vesikaton kantavat rakenteet olivat puuta ja katteena oli bitumihuopa.





Asemapäällikön talon ulkorakennuksen julkisivuja ja pohjapiirros vuodelta 1900.
KA

Arkkitehtuurin luonnehdinta

Yleisilmeeltään harjakattoinen ulkorakennus on tavanomainen, uusrenessanssikauden perinteeseen nojaava ulkorakennus. Arkkitehtuuri on sukua asemapäällikön asuinrakennuksen arkkitehtuurille, mutta ilme on pelkistetympi ja koristeaiheita on käytetty niukasti.

”Asemapäälliköiden ulkorakennusten tyyli ja rakennustapa ei eronnut kovinkaan paljon muista saman aikakauden ulkorakennuksista, yksityiskohdat saattoivat olla vähän komeampia kuin muissa rautateiden rakennuksissa. Poikkipäädyillä, yläikkunoilla, koristeellisilla konsoleilla ja räystäskoristeilla rikastettiin yksinkertaista perusmuotoa.” (Museovirasto, Rautatierakennusten korjausohjeet 3, Asemapäällikön talo)

Peruskorjaus- ja muutosvaiheet

Alkuperäispiirustuksessa näkyviin navetan, käymälän ja lantalan tiloihin on jossain vaiheessa tehty sauna pukuhuoneineen. Tällöin sisempi poikittainen hirsiseinä korvattiin tiiliseinällä ja puisen tuuletushormin paikalle muurattiin nykyinen savupiippu. Muutokset on mahdollisesti tehty 1940-50-luvuilla. Rakennuksen itäisivulle on jossain vaiheessa lisätty pulpettikattoinen, harvalaudoituksella verhottu liiteri.

Käyttöhistoria

Rakennus on ollut alunperin asemapäällikön käyttöön tehdyn asuinrakennuksen ulkorakennuksena koko historiansa ajan. Entisiin navetan, lantalan ja käymälän tiloihin on sijoitettu sauna pukuhuoneineen.

”Ulkorakennukset olivat yhden perheen käyttöön tarkoitettuja. Niiden suuruus ja tilat vaihtelivat käyttötarkoituksen mukaan. Alunperin yhden perheen ulkorakennukseen kuului ainakin navetta, käymälä, halkovaja ja ruoka-aitta. Usein siinä saattoi olla vielä heinävarasto ja lantala. Erillisiä saunarakennuksia asemapäälliköille ei ollut, vaan yhteinen sauna palveli koko asemaympäristön henkilökuntaa.”⁴⁶

Nykytila: identiteetti ja säilyneisyys

Ulkonaisesti hyvin säilynyt, asemapäällikön talon pihamiljööseen ja vanhaan asemapuistoon olennaisena osana kuuluva ulkorakennus.

”Asemapäälliköiden talojen ulkorakennukset ovat säilyneet nykypäiviin asti kelpoellisessa kunnossa, sillä ne ovat olleet pitkään saman perheen käytössä.” (Museovirasto, Rautatierakennusten korjausohjeet 3, Asemapäällikön talo)

Arkistotiedot

KA, Ratahallintokeskus, rautatierakennusten piirustusarkisto

⁴⁶ Rautatierakennusten korjausohjeet 3, Asemapäällikön talo (<http://www.nba.fi/fi/tietopalvelut/julkaisut/korjauskortit>, lainattu 2018-03-01)



I ASEMAPÄÄLLIKÖN KELLARI

Käytetyt rakennustunnukset

21/26

Kiinteistön nykyinen omistaja

Asunto Oy Kuopion vanha Asema (Bonava Suomi Oy)

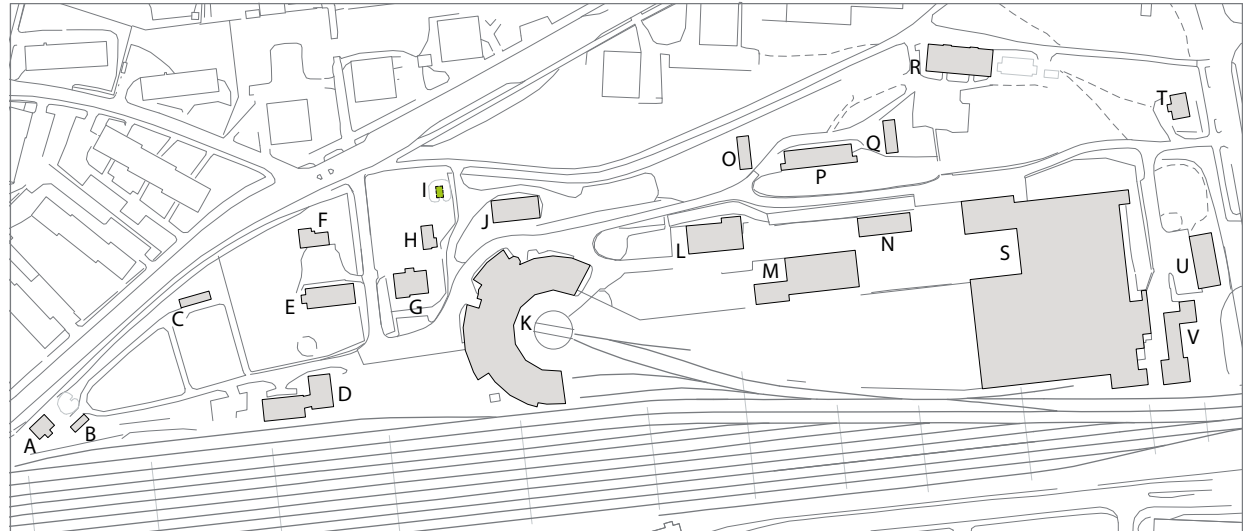
Rakennuksen muita nimityksiä

Valmistumisvuosi, suunnittelija, suunnitelmi- en päiväys

1902?, Bruno Granholm, toukokuu 1897 (Statens jernvægsbyggnad. Ritning till källare för ett hushåll”).

Rakennustapa ja tekniikka

Kellarin perustukset on tehty luonnonkivistä ja seinät muurattu punatiilestä. Ulkoseiniä peittävät maavallit kaikilla sivuilla, ainoastaan sisäänkäynnin kohta on avoin. Kellarin välikatto on tehty tiilestä kappaholvina ratakiskojen varaan. Vesikaton rakenteet ovat puuta, katteena oli alunperin asfalttihuopa. Kellarin etuhuone on varustettu pienellä uunilla, jonka piippu nousee vesikatolle. Kellaritilasta oli puurakenteinen tuuletustorvi katolle.



Arkkitehtuurin luonnehdinta

Erillinen kellarirakennus, jossa on 1800-luvun lopun rautatierakennusten arkkitehtuurille tyypillisiä piirteitä.

Käyttöhistoria

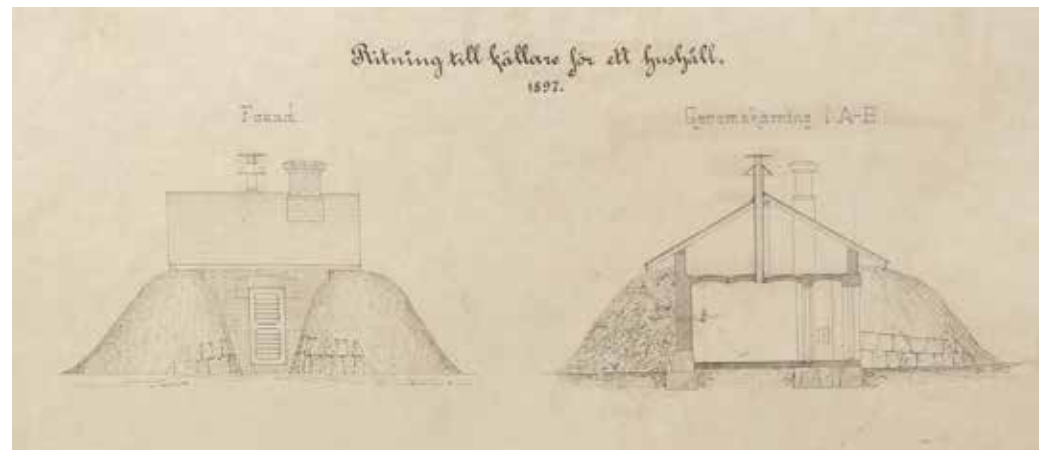
Rakennus on ollut alunperin asemapäällikön käyttöön tehdyn asuinrakennuksen kellarina koko historiansa ajan.

Nykytila: identiteetti ja säilyneisyys

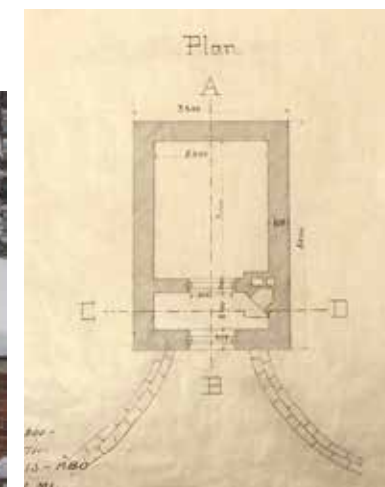
Asemapäällikön talon pihamiljööseen ja entiseen asemapuistoon olennaisena osana kuuluva kellari-rakennus, jonka ulkoasu on autenttinen. Vesikaton huono kunto on saattanut aiheuttaa vaurioita muille rakenteille.

Arkistotiedot

VRA, piirustusarkisto



Asemapäällikön talon kellarin julkisivu, leikkaus ja pohjapiirros vuodelta 1897. VRA



J PESUTUPA - RUOKALA

Käytetyt rakennustunnukset

VR:n tunnuks: 29/31, 990

VTJ-PRT: 1017614093

Kiinteistön nykyinen omistaja

Asunto Oy Kuopion vanha Asema (Bonava Suomi Oy)

Rakennuksen muita nimityksiä

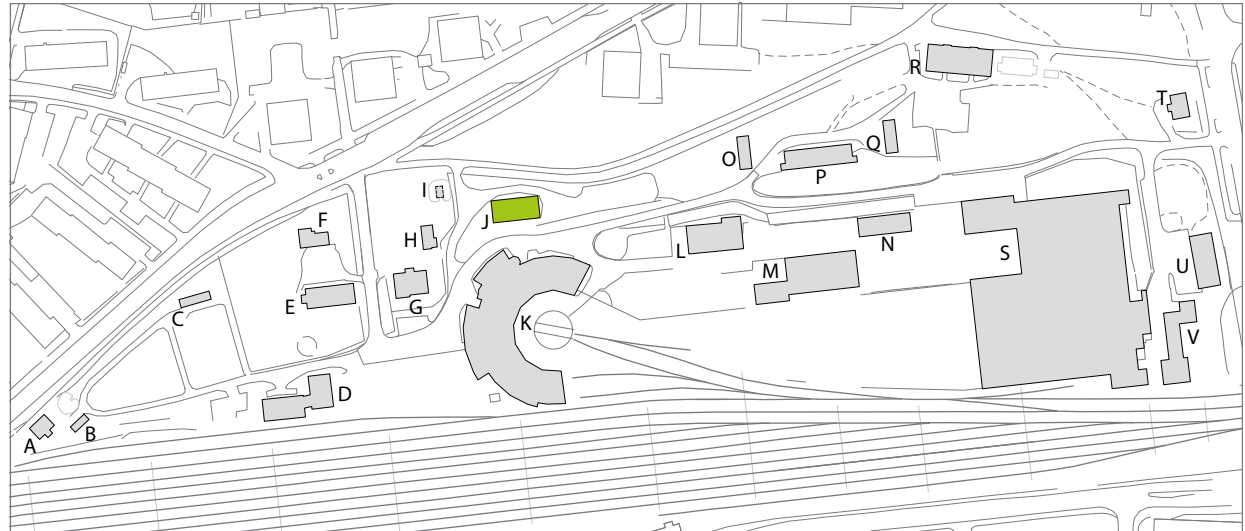
Sauna, pesu- ja leivintupa; Ruokala

Valmistumisvuosi, suunnittelija, suunnitelmien päiväys

1904, Bruno Granholm, toukokuu 1904 ("Ritning till bagar-, tvätt- och badstuga")

Rakennustapa ja tekniikka

Rakennuksen perustukset ja kivijalka on tehty lohokotuista kiviarkkoista. Massiivisten, punatiilistä muurattujen ulkoseinien paksuus on alkuperäispiirustuksen mukaan 600 mm ja väliseinien 300 mm. Ulkoseinät on muurattu ristilimitykseen, saumat ovat tasasaumoja. 1920-luvun laajennuksen ulkoseinissä on käytetty samaa muuraustapaa ja rakennepaksuutta. Ikkuna- ja oviaukot on muurattu tiilestä käyttäen suoria ja kaarevia holveja. Rakennuksen julkisivut ovat puhtaaksimuuratut, sisäpuolelta seinät on rapattu.



Uunien savuhormit on 1. kerroksessa sijoitettu seinämuurien sisälle. Rakennuksen neljä savupiippua on muurattu nousemaan seinämuurien päältä.

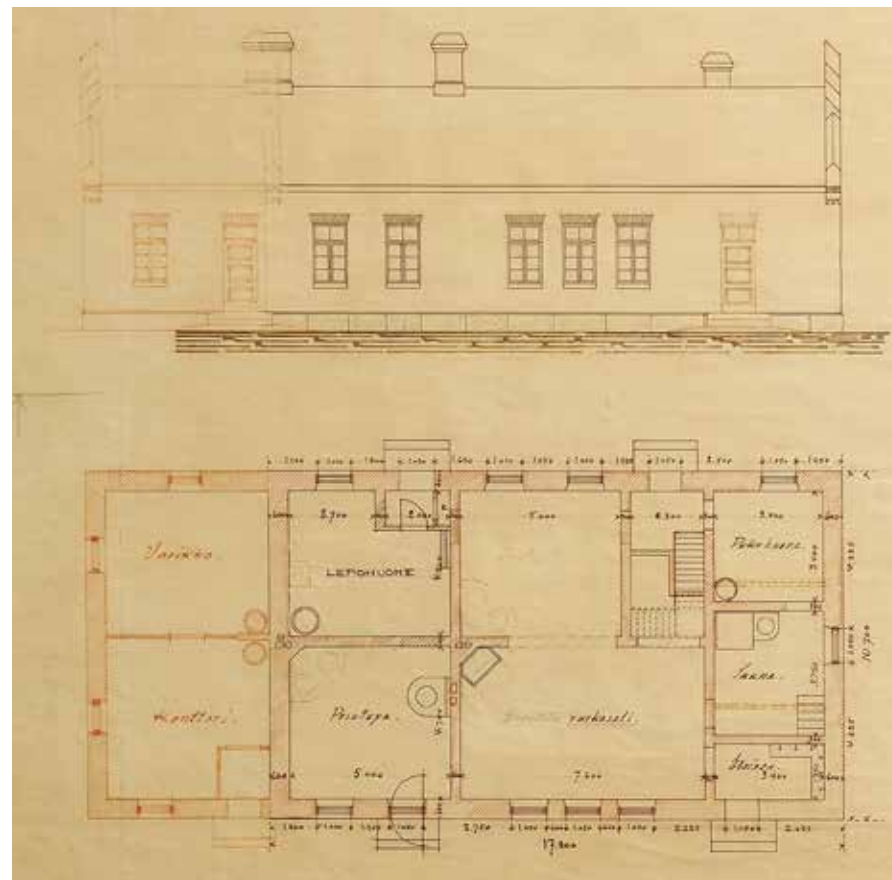
1904 rakennetussa osassa alapohja on tehty maanvaraisena. Lattioissa on ilmeisesti soratäytön varaan valetut betonilaatat. Alunperin leipomona olleessa osassa lattiat on päällystetty keraamisilla laatoilla, muissa tiloissa lattioissa on teräshierretyt betonipinnat.

1920-luvun laajennuksen osalla lattiat ovat puurakenteiset. Ilmeisesti lattiat on tuettu soratäytön päältä ja rakenne on tuulettumaton.

Väli pohjien kantavana rakenteena on kaksinkertainen puupalkisto. Täytteinä on todennäköisesti hienojakoista maata ja sammalia. Huoneiden sisäkatot on verhottu helmiponttipaneelilla. Ullakon lattiaksi on ladottu sahalaautoja. Ullakon itäpäädyn asuinhuoneissa on laualattiat, seinät ja yläpohja ovat puurakenteiset.

Vesikattoa kantavat ruotsalaistyyppiset kattotuolit, jotka on tuettu ulkoseinämuurien ja lähellä ulkoseiniä väli pohjapalkkeihin tuettujen jalusparrujen varaan. Katteena on harvalaudoituksen päälle tehty saumattu peltikatto.

Puurakenteiset ikkunat ovat lämpimissä huonetiloissa kaksinkertaiset ja tyypiltään sisään-ulosaukeavat, ullakon länsipäädyssä yksinkertaiset. Ikkunat ovat yleensä kolmipuitteisia T-karmi-ikkunoita, joiden alapuitteet ovat kolmiruutuiset ja yläpuitteet kaksiruutuiset. Ullakonikkunat ovat kaariotsaisia ja kaksipuitteisia, kussakin puitteessa neljä ruutua.



Piirustus leivintupa-, pesutupa- ja saunarakennusta varten vuodelta 1904. Piirustukseen on punaisella värillä lisätty 1920-luvulla tehty laajennus, johon sijoitettiin varikon konttori. Lisäksi piirustuksessa on muutoksia vuodelta 1951, jolloin mm. entinen leipomo muutettiin ruokasaliksi. KA

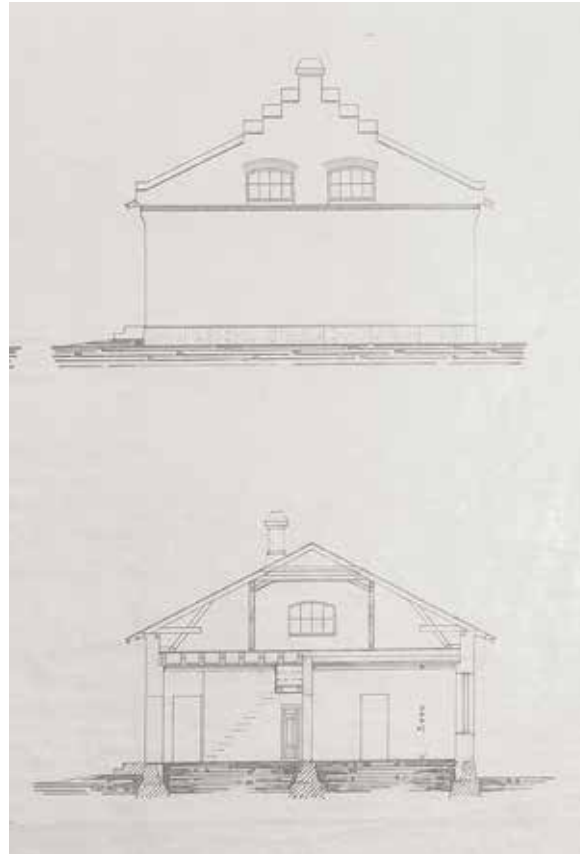
Alkuperäiset ulko-ovet ovat olleet puukehyksisiä, kaksinkertaisia peiliovia. Ovien päällä on kaksiruutinen ikkuna. Myöhemmin ovilehtiä on paneloitu tai uusittu paneloiduiksi puuoviksi. Sisäovet ovat puurakenteisia, yleensä peiliovia.

Tulisijoja rakennuksessa oli alunperin leipomon leivinuuni, kaksiosainen pata pesutuvassa, saunan kiuas ja pata sekä pönttöuuneja huoneiden lämmittämiseen. 1920-luvun laajennuksen huoneet varustettiin pönttöuuneilla. Ullakon asuntoa lämmitettiin keittiön hellan avulla.

Arkkitehtuurin luonnehdinta

1900-luvun alussa tehty rappaamaton tiilirakennus kuuluu rautatieympäristöjen talousrakennuksiin, jotka toteutettiin yleensä tyyppipiirustusten muunnelmina. Arkkitehtuuriltaan muutoin vähäeleisessä hyötyrakennuksessa on uusrenessanssikaudelta periytyviä yksityiskohtia, kuten julkisivujen hammaslistat, räystäiden konsolit ja katon yläpuolelle nousevat porrastetut päädyt.

Vuonna 1926 tehdyn laajennuksen julkisivut noudattavat alkuperäisen rakennuksen arkkitehtuuria yksityiskohtia myöten.



Rakennuksen pääty ja leikkauspiirustus vuodelta 1904.
KA



Ylinä rakennus lännestä, alla koillisesta nähtynä.



Pesutupa-leipomorakennus on osa tiilirakennusten ryhmää, johon kuuluvat myös veturitalli (kuvasa vas.) ja paja. Alla vasemmalla pesutupa-leipomon eteläsivu, oikealla pohjoissivu.



Peruskorjaus- ja muutosvaiheet

"Lisärakennettu 1926" (merkintä alkup. piirustuksessa). Rakennusta jatkettiin länsipäästään kahdella huoneella, jotka toimivat varikon konttorina.

"Muutos 29.7.-51" (merkitä alkup. piirustuksessa). Leipomon paikalle sijoitettiin konepajan ruokala, pesutuvan toinen huone muutettiin lepohuoneeksi ja saunatilat korjattiin.

Käyttöhistoria

Savon radan valmistuessa tälle paikalle tehtiin hirsinen pesutupa-leipomo- ja saunarakennus, joka oli kooltaan 8 x 6 metriä. Se purettiin tiilirakennuksen tieltä pois.

Kiviseen vuonna 1904 valmistuneeseen rakennukseen tehtiin pesutupa, leipomo ja sauna. Tilat olivat yhteisesti käytettävissä VR:n työläisillä. Rakennuksessa oli myös pieni vahtimestarin asuinhuoneisto ullakon itäpäädyssä. (VR 1912, 552)

Vuonna 1926 rakennusta laajennettiin kahdella huoneella. Ne tulivat varikkokonttorin käyttöön. Samalla leipomon tilat muutettiin konepajan ruokalaksi. 1920- ja 1940- luvun asemapiirroksissa rakennus on merkitty saunaksi.

Nykytila: identiteetti ja säilyneisyys

Rakennuksen 1920-luvun muutoksessa saama julkisivujen asu materiaaleineen ja yksityiskohtineen on säilynyt hyvin. Julkisivuissa ei ole tehty mitään merkittäviä muutoksia.

Huonejako on pääasiassa alkuperäinen (1920-luvun muutosten mukainen). Rakennuksen ikkunat ja sisä-
ovet ovat alkuperäisiä tai niiden kaltaisiksi uusittuja. Osa ulko-ovista on nähtävästi alkuperäisiä.

Rakennuksessa on säilynyt muutamia pönttöuuneja ja pesutuvan pata, jotka ilmeisesti ovat 1920-luvulta ja 1940-50-luvuilta.

Entinen leipomo-pesula muodostaa yhdessä veturitallin ja pajan kanssa ratapiha-alueelle oman leimansa antavan punatiilisten rakennusten ryhmän.

Rakennus on vuosikausia ollut tyhjillään, vailla huoltoa ja lämmitystä. Julkisivuissa ja sisätiloissa on näistä syistä huomattavia vaurioita.

Arkistotiedot

KA, Ratahallintokeskus, rautatierakennusten piirustusarkisto

MMA, Rautatiehallituksen Pieksämäen ratapiirin arkisto, rakennuskortit (1953-1986)



Alunperin leipomona, myöhemmin ruokalana toiminut tila nykyasussaan. Rakennuksen ikkunat ja sisä-
ovet ovat yleensä alkuperäisiä eli 1900-luvun alusta ja 1920-luvulta. Keraamiset laatat lattianpäällysteenä saattavat olla leipomon ajalta..



Pesutupa-leipomorakennuksen julkisivuissa on muita alueen punatiilisiä rakennuksia monipuolisempaa detaljointia, kuten porrastetut tiilipäädyt. Julkisivut ovat säilyneet alkuperäisinä (1900-l alku, 1920-luku), mutta vesikaton vuodot ovat paikoin vaurioittaneet tiilimuurauksia.



Pesulan huonetila nykyasussaan.



Rakennuksen länsipäähän 1926 lisätyt huoneet, joihin sijoitettiin varikon konttori.



Rakennuksen itäpäädyn ullakkohuone, jossa rikkoutuneet ikkunat ja vesikaton vuodot ovat aiheuttaneet pahoja vaurioita.



Ullakkohuoneen alla olevissa entisissä saunan tiloissa on välikatto romahtanut.



Ullakkoa rakennuksen länsipäädyssä.

K VETURITALLI

Käytetyt rakennustunnukset

VR:n tunnukset:30/52, 1484

VTJ-PRT: 1021364761

Kiinteistön nykyinen omistaja

VR-Yhtymä Oy

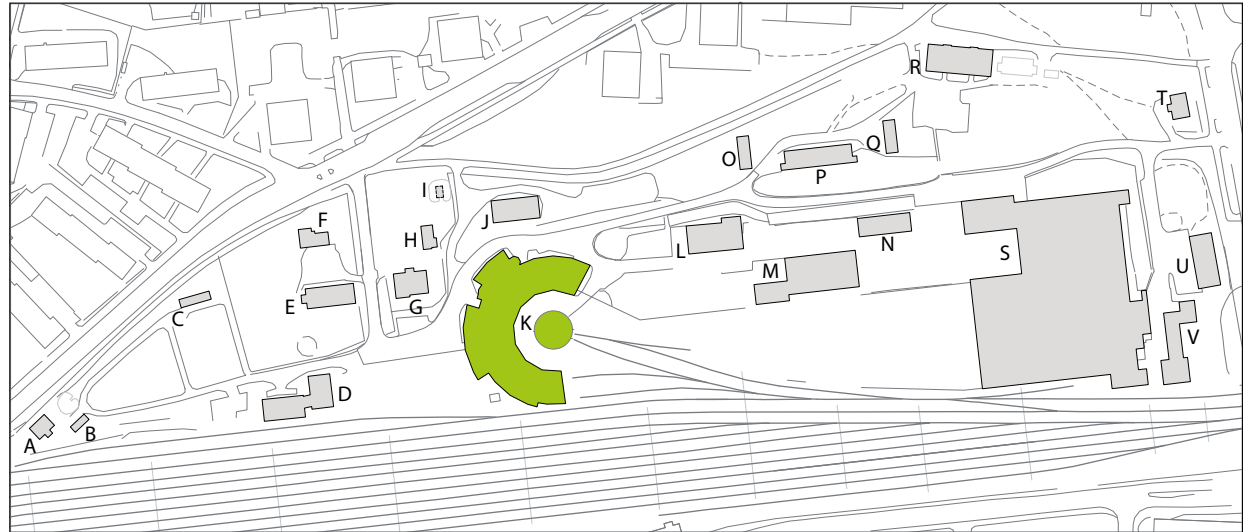
Valmistumisvuosi, suunnittelija, suunnitelmi- en päiväys

1889

Tallin kuusi ensimmäistä veturisijaa eli pilttuuta ja yksi vesitorni olivat todennäköisesti valmiina, kun rata vuonna 1889 avattiin liikenteelle. Kuopion veturitallia koskevaa suunnitelmaa ei ole löydetty, mutta mahdollisesti toteutuksessa sovellettiin signeeraamatonta ja päiväämätöntä veturitallien tyyppipiirustusta, joka koski Oulun, Savon ja Karjalan ratojen veturitalleja.

1900

Vuonna 1900 rakennettiin kuusi lisäpilttuuta ja toinen vesitorni.



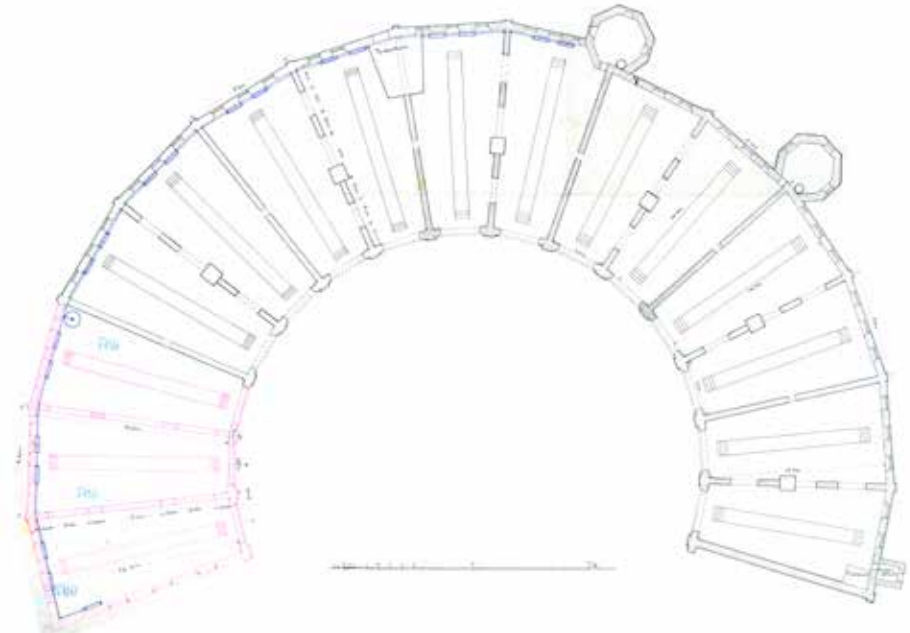
Veturitalli lännestä nähtynä. Etualalla vuonna 1932 laajennettujen pilttuiden ulkoseinää, taustalla toinen vesitorni.



1908

Bruno Granholm, veturitallin laajentamisen tyyppi-
piirustus, kesäkuu 1901 "Kuopio 1907; 3 spiltor + vär-
meledn, äfven i en del? af gamla stallet + ångspoln.
45000..?" Tallia laajennettiin 1908 ilmeisesti tämän
periaatepiirustuksen mukaan.

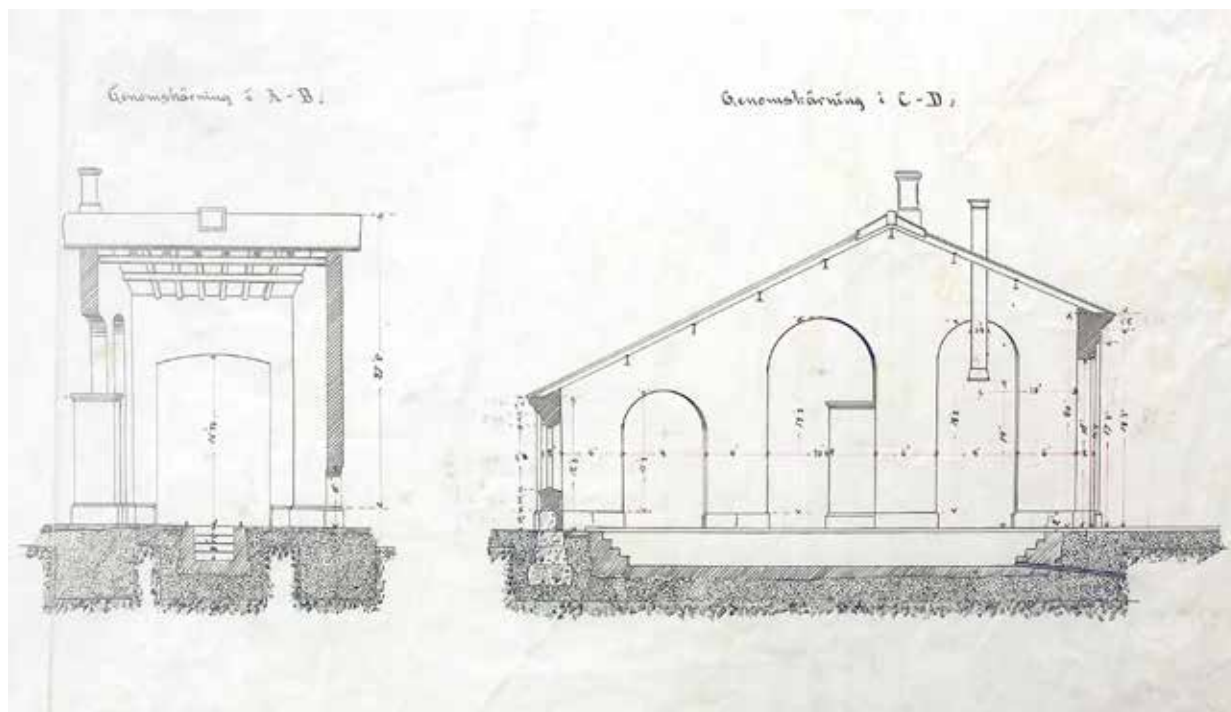
Piirustus "Veturitalli", I 1900, II 1908; 15 pilttuuta, 2
vesitornia esittää Kuopion veturitallia 1908 toteutu-
neessa muodossaan.



Kuopion veturitallin pohjapiirustus, jossa erottuu värillisenä vuonna 1908 tehty laajen-
nus. Aiemmat, vuosien 1889 ja 1900 osat on esitetty toteutuneessa muodossaan. VRA

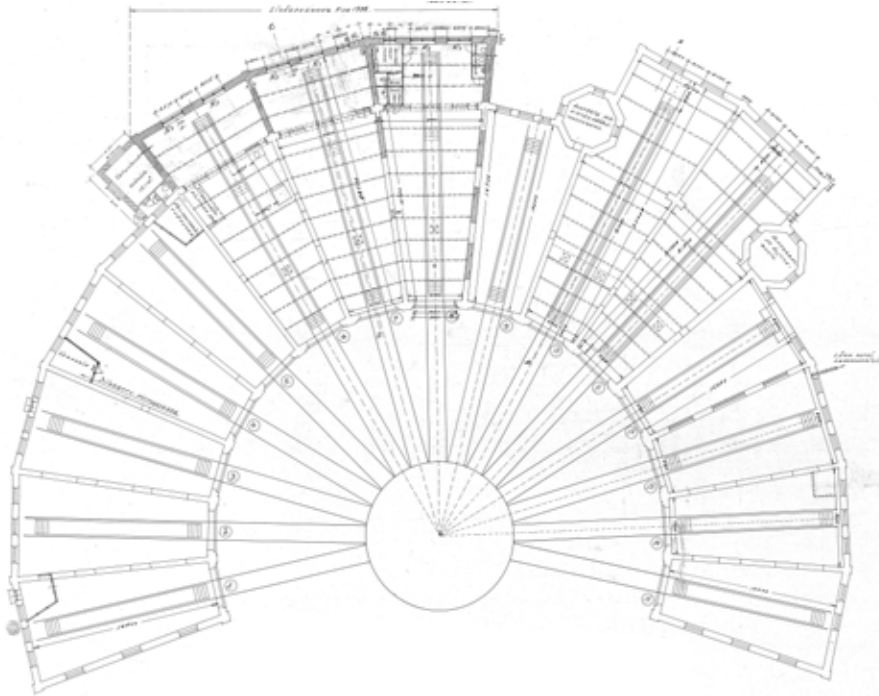


Osa veturitallin takapuolen julkisi-
vua kahdeksankulmaisine vesitor-
neineen. Tallin arkkitehtuurille ovat
tyypillisiä laajat kattopinnat piip-
puineen ja palo-osastojen kohdalla
olevine korotuksineen. Kattojen
harjoilla näkyvät ikkunat poistettiin
1916. KA



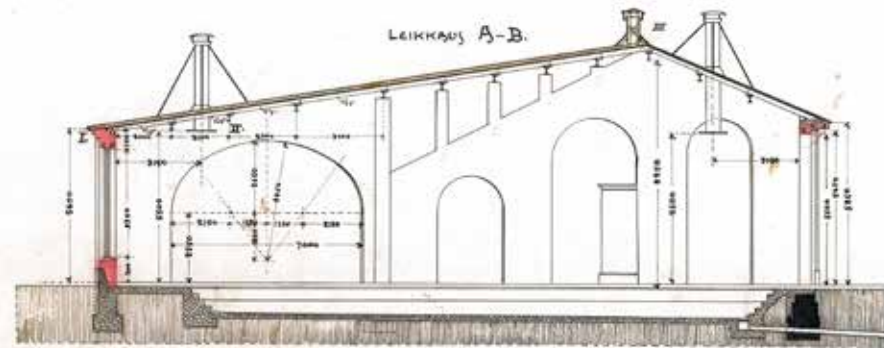
Veturitallin leikkauspiirustuksia em. tyyppipiirustuksesta. Kuopion veturitallin kolme vaihetta 1880-luvulta vuoteen 1908 rakennettiin tämän tyyppipiirustuksen mukaan. Kuvissa näkyvät samaan palo-osastoon kuuluvien pilttuiden väliseinien suuret kaariaukot. Keskimmäisessä aukossa on lämmitysruuni, jonka piippu sijoitettiin väliseinämuuriin. Sisääntulopäässä näkyy peltinen torvi, jolla veturin savu johdettiin ulos, kun veturia lämmitettiin pilttuussa. Lattiatason alapuolelle on piirretty huoltomonttu. KA



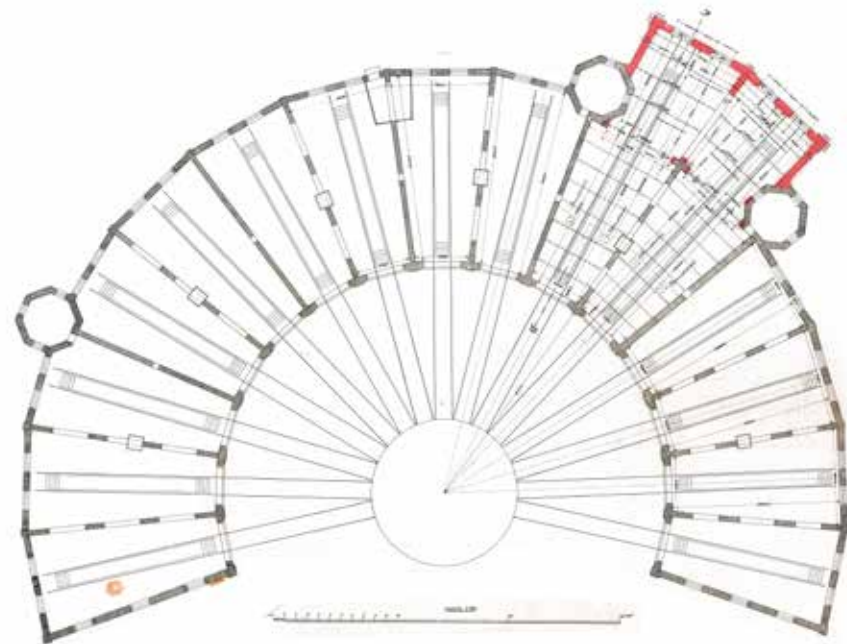


Kuopion veturitallin pohjapiirustus vuodelta 1932. Piirustukseen on tehty pieniä muutoksia vuosina 1956 ja 1963-64. VRA

Kuopion veturitallin muutospiirustus vuodelta 1926. Laajennusosat näkyvät punaisella. Piirustuksesta poiketen kolmatta, vasemmalla olevaa vesitornia ei talliin ollut rakennettu. VRA



Kahden pilttuun jatkamista esittävä leikkauspiirustus vuodelta 1926. Pilttuiden takaosaa korotettiin samalla niin, että veturit voitiin ajaa pilttuuseen myös etuperin. Veturien savunpoistoon tarkoitettu piippu on sekä tallin etu- että takaosassa. VRA



1926

Piirt. K.F.Andersson, esimiehen allekirj. Bruno Granholm, 9.2.1926. Kahden pilttuun jatkaminen ja katon korotus sillä osin.

1932

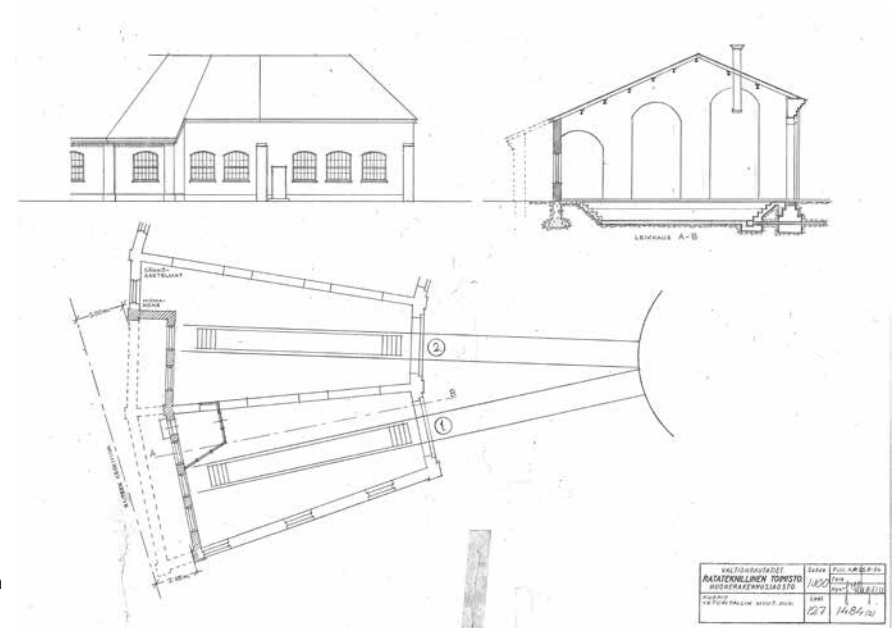
Thure Hellström, 18.1.1932. Kolmen pilttuun jatkaminen ja katon korotus rakennuksen länsisivulla. (Samassa piirustuksessa lisäksi muutoksia vuosilta 1954, 1956 ja 1963.)

1954

Piirt. A.P., hyv. J. Ungern, 25.8.1954; rakennuksen eteläkulmalla kahta pilttuuta lyhennettiin ratapihan laajennuksen takia siirtämällä ulkoseiniä sisäänpäin.

Vuonna 1954 tallin kaakkoiskulmalla jouduttiin kahta pilttuuta lyhentämään, jotta ratapihalle saatiin sijoitettua tallin viereltä kulkeva lisäraide. VRA

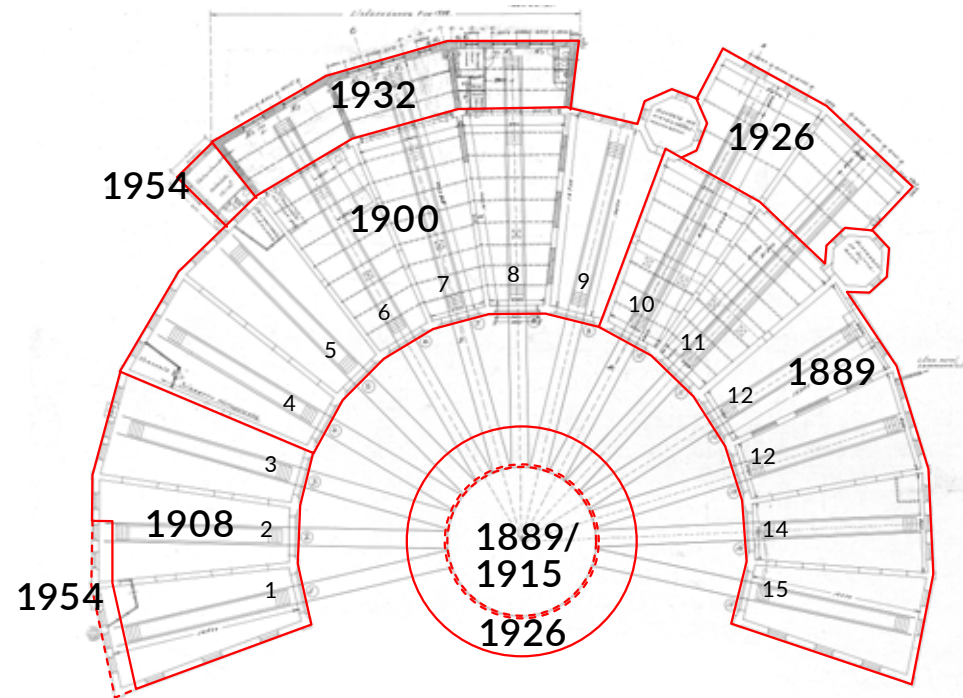
Alla valokuvassa tämä veturitallin kulma



Veturitallin rakentamisvaiheet kaaviona

- 1889 ensimmäinen rakennusvaihe (pilttuut 10-15)
- 1900 toinen rakennusvaihe (pilttuut 4-9)
- 1908 kolmas rakennusvaihe (pilttuut 1-3)
- 1915 kääntöpöydän laajennus
- 1926 pilttuiden 10 ja 11 jatkaminen sekä kääntöpöydän uusiminen ja jatkaminen
- 1932 pilttuiden 6, 7 ja 8 jatkaminen
- 1954 laajennus (veturimest. toimisto) ja muutos pilttuiden 1 ja 2 takaosiin
- 2000-luku tuulikaappi pilttuun 9 taakse

Kaaviossa on esitetty myös pilttuiden numerointi, joka ilmeisesti on ollut käytössä siitä lähtien, kun kaikki pilttuut oli rakennettu. Alunperin pilttuut oli merkitty kirjaimin alkaen ensimmäisen rakennusvaiheen idänpuoleisesta pilttuusta eli pilttuusta 15.

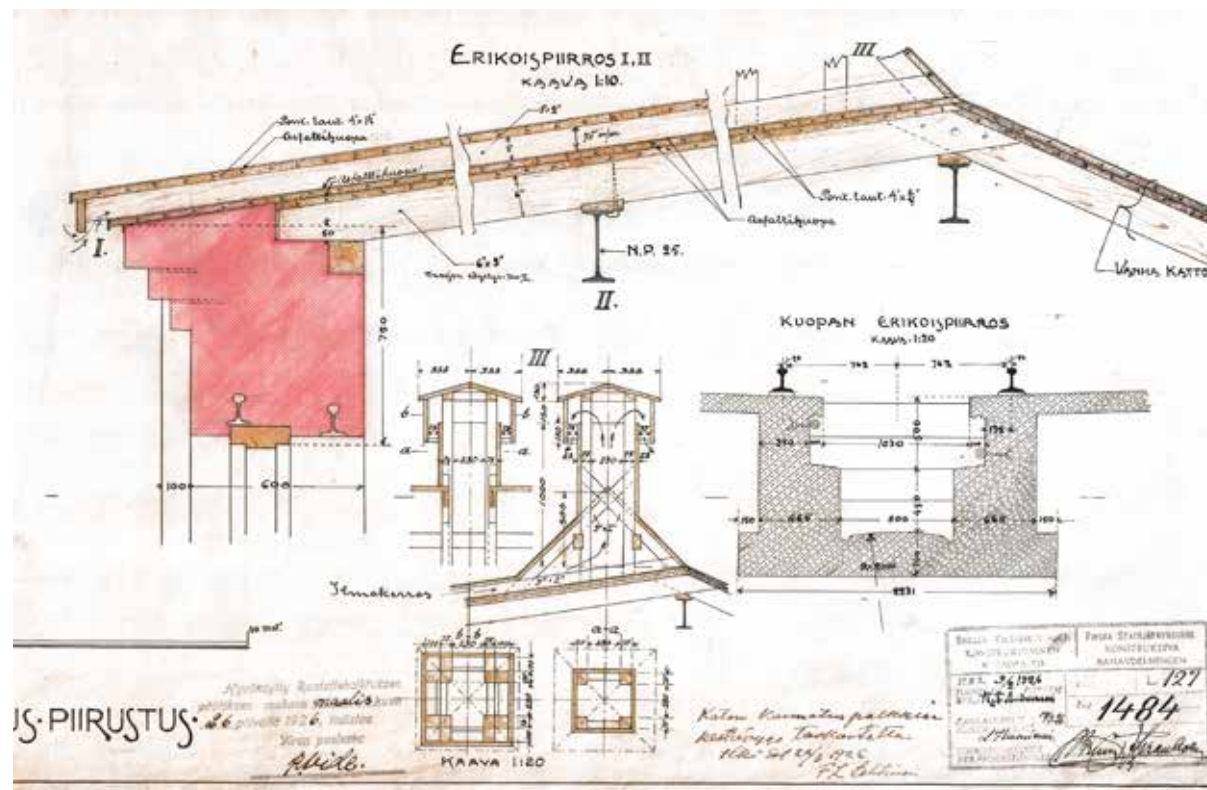


Rakennustapa ja tekniikka

Rakennuksen perustukset ja kivijalka on tehty loh-
kotiusta kiviharkoista. Massiivisten, punatiilistä
muurattujen ulkoseinien paksuus on vuodelta 1926
olevan leikkauspiirustuksen perusteella yleensä
600 mm. Ulkoseinät on muurattu ristilimitykseen,
saumat ovat tasasaumoja. Rakennusta laajennet-
taessa seinissä on käytetty samaa muuraustapaa ja
rakennepaksuutta. Ikkuna- ja oviaukot on muurat-
tu tiilestä käyttäen vanhemmissa osissa kaarevia ja
myöhemmissä 1920- ja 1930-lukujen osissa suoria,
ratakiskoilla tuettuja holveja. Rakennuksen julkisivut
ovat puhtaaksimuuratut, sisäpuolelta seinät olivat
yleensä maalatut kalkkimaalilla valkoisiksi.

Tilojen lattiati on tehty maanvaraisina. Kiskojen perustukset ja veturien huoltomonttujen rakenteet tehtiin luonnonkivestä ja lattiapinnat ladottiin tiilestä. Myöhemmin lattioihin on valettu yleensä betonipinta.

Yläpohjaa kantavat pilttuiden poikittaissuuntaan asetetut teräksiset I-palkit. Näiden päällä olivat pituussuuntaiset 6" korkeat vasat 700 mm välein. Vasojen päälle on tehty kolminkertainen vesikattorakenne, joka on esitetty vuodelta 1926 olevassa rakennepiirustuksessa. Rakenteessa on kolme lauta- ja asfalttihuopakerrosta. Päällimmäisen kerroksen alla on 75 mm korokkeet tuuletusrakoa varten. Tuuletusväli oli yhteydessä katon harjalla kulkevaan hormikoteloon. Alkuvaiheessa katteena ollut asfalttihuopa on myöhemmin korvattu saumatulla peltikatolla.



Kuopion veturitalin laajentamista vuonna 1926 koskeva piirustus, joka esittää tarkasti mm. vesikaton ja lattian rakenteet. Vesikatto tehtiin kaksinkertaisena siten, että myös alemman, kaksinkertaisen lautakerroksen välissä ja päällä oli asfalttihuopa. Alemman kerroksen ja varsinaisen vesikaton väli tuulettui katon harjalla olevaan kanaaliin. Vesikaton pääkannattajina pilttuun poikkisuunnassa olivat teräksiset I-palkit. VRA

Välipohjarakenteet torneissa tehtiin rataakiskojen varaan muurattuina kappaholveina. Rautalevyistä niitattuja vesisäiliöitä tukevat alapuolelta I-palkit.

Tallirakennuksen päädyissä, takasivulla ja torneissa olevat ikkunat ovat puurakenteisia, kaksinkertaisia ja tyypiltään sisään-ulosaukeavia.

Veturisijojen pariovet olivat vanhimmassa 1880 valmistuneessa osassa ikkunattomia, takorautaheloituksin tuettuja puuovia. Oviin lisättiin ikkunat myöhemmin. Tallin 1900-luvun alussa tehtyjen laajennusosien ovet olivat rakenteeltaan samantapaisia, mutta niihin tehtiin jo alunperin ikkunat.

Muut alkuperäiset ulko-ovet ovat olleet puukehyksisiä, kaksinkertaisia peiliovia tai paneloituja puukehysovia. Myöhemmin ovilehtiä on paneloitu ja levytetty tai uusittu paneloiduiksi puuoviksi. Vanhat sisäovet olivat puurakenteisia peiliovia, lisäksi rakennuksessa oli rautaisia palo-ovia, jotka erottivat pilttuulohkot toisistaan.

Veturitallia lämmitettiin joka toiseen tai kolmanteen pilttuuseen muuratuilla pystyuuneilla. Lisäksi vesitorneissa oli puulla lämmitettävät uunit vesisäiliöiden sulana pitämistä varten. Myöhemmin koko rakennukseen asennettiin vesikiertoinen keskuslämmitys.



Kaariholviaukkoinen kantava tiiliseinä pilttuiden no 10 ja 11 välillä. Vuonna 1926 tehty laajennus näkyy pilttuiden takaosassa. Katon korotusta varten väliseinän päälle muurattiin tällöin tiilipilarit, joiden varaan tulivat kattoa kannattavat teräksiset I-palkit.

Alla veturitallia kääntöpöydän puolelta.



Kääntöpöytä

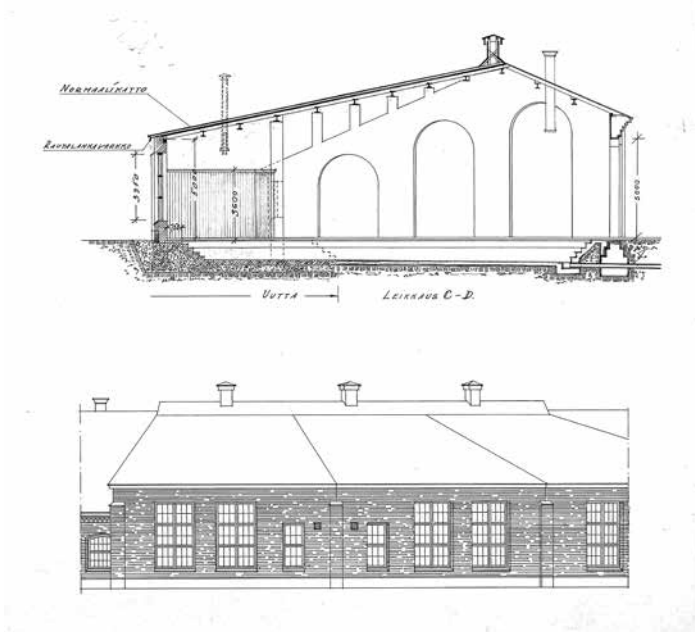
Veturitallin toimintoihin olennaisesti kuuluva kääntöpöytä tehtiin ilmeisesti oman tyyppipiirustuksensa mukaan ja se valmistui 1889 mennessä kuten veturitallikin. Kääntöpöydän avulla voitiin talliin tuleva veturi kääntää haluttuun suuntaan ja ohjata perä edellä omaan pilttuuseensa. Kääntöpöydällä käännettiin tarvittaessa myös vaunuja.

Kääntöpöytäsyvennyksen ympärysmuuri tehtiin kiviharkoista. Syvennyksen keskellä oli napatappi, jonka ympäri puu- ja teräsrakenteinen pöytä voitiin kääntää sen ja sillan päissä olevien juoksupyörien varassa. Pyörät juoksivat syvennyksen pohjalle taivutetun rautakiskon päällä. Muutoin syvennyksen pohjalle tehtiin mukulakiveys, lisäksi syvennys viemäröitiin sade- ja sulamisvesien poistamiseksi. Alkuperäisen pöydän pituus oli noin 12,4 metriä ja se oli käsikäyttöinen.

Kun 1915 vanha kääntöpöytä poistettiin huonokuntoisena, tilalle tuotiin Pieksämäeltä vähän käytetty pöytä. Samalla kääntöpöytää jatkettiin veturien pituuden kasvun takia. Samasta syystä myös ympärysmuureja piti siirtää 40 cm ulommaksi. Uusitun kääntöpöydän pituus oli 13,2 m. Montun pohjalle tuli nyt betonivalu. Samalla montun viemäröinti uusittiin.

1926 kääntöpöytä uusittiin kokonaan niin, että sen pituudeksi tuli 20 m. Samalla perustukset uusittiin ja vahvistettiin. Kääntöpöydästä tehtiin ilmeisesti viimeistään tässä vaiheessa sähkökäyttöinen.





Veturitallin laajennuspiirustus vuodelta 1932, leikkaus ja tallin takaosan julkisivu. VRA



Vesitornin lämmitykseen käytetty pönttöuuni



Pilttuun no 9 yhteydessä olevan vesitornin sisätilaa. Alkuperäiset sisäovet olivat paneloituja puuovia.



Veturipilttuun no 1 huoltomonttu - vertaa yllä oleva piirustus.



Kuva vesitornin yläosasta: tukevat I-palkit kannattavat teräslevyistä niittaamalla koottua säiliötä.

Vedenotto

Vesi veturitallin vesitorneihin johdettiin aluksi järvestä Maljalahden rannalle rakennetun pumppuhuoneen ja ratapihalle johtavan putken avulla. Pumppua käytti höyrykone. 1915 alkaen vesi saatiin viereiselle kadulle rakennetusta kaupungin vesijohdosta.

Arkkitehtuurin luonnehdinta

Kuopion veturitalli on perustuu tyypiltään ja arkkitehtuuriltaan Oulun, Savon ja Karjalan radoilla 1800-luvun lopulla käytettyyn, kääntöpöydän ympärille säteittäin sijoittuvaan veturitallityyppiin. Veturisijoja eli pilttuita rakennettiin aluksi kuusi ja niille yksi tallirakennuksen takaosaan sijoitettu vesitorni. Tallia laajennettiin vuosina 1900 ja 1908 siten, että se käsitti 15 pilttuuta ja kaksi vesitornia. Vuosina 1926 ja 1932 muutamia pilttuita jatkettiin takaosistaan vastaamaan käyttöön tulleita suurempia vetureita. Rautateiden tiilirakennusten arkkitehtuurin lähtökohtana on pitkälti jo 1860-luvulla arkkitehti C.A. Edelfeltin luoma rautatierakennusten tyyli, jota veturitallin tapaisissa rakennuksissa sovelsivat VR:n insinöörit vuosikymmenten ajan.⁴⁷

Veturitallissa on epäsymmetriset harjakatot. Kääntöpöydän eli sisäänajon puolella ulkoseinät nousevat korkeammalle kuin takaseinällä, sillä alkuaikoina höyryveturit ajettiin pilttuisiin takaperin siten, että matalampi tenderi tuli tallin takaosaan ja itse veturi korkeine piippuineen jäi etuosaan. 1926 ja 1932 jatkettuihin ja korotettuihin pilttuisiin voitiin veturi ajaa myös etuperin.

Tyypillisiä Kuopion veturitallin hahmolle ovat takaosan ulkokehälle sijoitetut kaksi kahdeksankulmaista vesitornia.

Veturitallien kaltaisissa VR:n hyötyrakennuksissa oli vakiintuneena tapana käyttää puhtaaksimurattuja, melko niukasti koristeltuja punatiiliseiniä.

⁴⁷ Hellström 1912, 341-342.



Veturitallin julkisivujen koristelu on niukempaa kuin esimerkiksi pesutupa-leipomo-rakennuksessa. Oikealla keskellä näkyy tallin päädyn tyypillinen epäsymmetrinen kattomuoto.

Oikealla pilttuiden 1 ja 2 alkuperäisinä säilyneet tiiliholvatut oviaukot. Pilttuun 1 pariovi on alkuperäinen tai sen kaltaiseksi uusittu.



Vanhimmissa osissa on porrastetut tiilestä muuratut räystäät. Tallin päätykolmioissa on vaatimattomat koristeupotukset. Vesitorneissa on saman tyyppisiä koristeaiheita.

1800-luvun puolella ja 1900-luvun alussa tehdyissä osissa ovi- ja ikkuna-aukot olivat kaaripäätteiset. Myöhemmissä laajennuksissa ja muutoksissa aukoissa on käytetty suoria tiiliholveja ja 1900-luvun jälkipuoliskolla myös betoni- tai teräspalkkeja.

Vuosina 1926 ja 1932 tehdyt tallipilttuiden jatkamiset näkyvät sekä julkisivuissa että vesikatolla. Kattoja korotettiin jatkettujen pilttuiden kohdalla ja uudet katot tulivat aiempaa loivempaan kaltevuuskulmaan. Vanhimpien osien ikkunat ovat pieniruutuisia kaariotsaisia ristikarmi-ikkunoita. 1920- ja 1930-luvulla laajennetuissa osissa on paikoin suuret, suorakaiteen muotoiset, karmeilla kuuteen osaan jaetut ruutuikkunat.

Tallipilttuiden suuret ovet olivat aluksi ikkunattomia. 1900-luvun alusta lähtien oviin asennettiin ikkunat luonnonvalon saamiseksi pilttuisiin.

Kauempaa katsoen vaikuttava osa veturitallia ovat kattopinnat. Etenkin matalamman takaosan katot ja kaksi vesitornia näkyvät alueella eri suunnista. Sautamalla pellillä katetuilla katoilla oli höyryveturien aikaan monenlaisia piippuja: veturisijojen kohdalla poistopiiput veturien savulle, lämmitysuunien piippuja ja ilmastointipiippuja. Paloturvallisuuden takia tehtyjen umpinaisten väliseinien kohdalla on vesikatolla korotetut, harjapäätteiset osat. Katon harjalla kulkee korotettu osa kattorakenteen tuuletusta varten.

Segmentin muotoisissa, pilttuun takaosaan levenevissä sisätiloissa huomiota herättävät korkeat harjakatot ja pilttuiden väliseinien kaariholvatut aukot. Alunperin pilttuiden tiiliseinät olivat kalkkimaalattu valkoisiksi. Eri vaiheiden muutoksissa joihinkin pilttuisiin on tehty väliseinillä koppeja, rakennettu välipohjia tai kattoja madallettu ja aukkoja suljettu. Käytön veturitalleina päätettyä pilttuut ovat olleet erilaisissa työtila- ja varastokäytöissä.



Pilttuun 11 peräosaa, jossa alaosaltaan näkyy toinen kahdeksankulmaisista vesitorneista.

Peruskorjaus- ja muutosvaiheet

Veturitallissa tehtyjä korjauksia (tiedot korjauskor-teista)

1901 tehtiin koko tallin sisämaalaus (katto, seinät, ikkunat ja ovet). "Vanhan puolen" tallin oviin tehtiin ikkunat ja kivi kynnykset (pilttuut a-f eli 12-15). "Vesi-sisteerit" (vesisäilöt) q ja p maalattiin ulkoa ja sisältä kolmeen kertaan.

1903 katettiin vanhemman osan katto (pilttuut a-f) rautapellillä.

1905 maalattiin koko tallin katto kolmeen kertaan ja ovet ulkoapäin kahteen kertaan.

1906 rakennettiin tallin kupeelle tuhkasäiliö.

1907 rakennettiin konetallin sisälle ruiskuhuone. Aloitettiin pilttuiden m, n ja o kaivutyöt (eli pilttuut 1-3).

1908 muurattiin lisäpilttuut m, n ja o (eli 1-3) val-miiksi ja maalattiin yhteen kertaan sisältä.

1909 rakennettiin kylpyhuone veturimiesten käytet-täväksi. "Katolle muurattiin fronttu, johon sovitettiin vesiottosnaabeli" (putki venttiileineen veden laske-miseksi veturiin).

1910 lattia pilttuussa n (eli 2) syvennettiin 100 mm ja vaihdettiin 30 kg rataakskot, "jotta veturit sillä pilt-tuussa vaakitaan tasapainoiseksi."

1911 veturitallin vesikatto tervattiin Kruunu-tervalla yhteen kertaan.

1912 veturitallin vesikatto tervattiin Lubeka-tervalla yhteen kertaan.

1915 vaunulämmitysjohto pidennettiin ja sijoitettiin patsaaseen(?).

Veturitallin vanhinta osaa koilliskulmalla. Pilttui-den ovia on vetureiden koon kasvamisen myötä jouduttu suurentamaan ja korvaamaan alkuperäiset tiiliholvikaaret joko kaare-villa tai suorilla betonira-kenteilla.

Pilttuussa 15 on nykyisin veturitallin lämmönjako-huone. Oikeanpuoleisessa kuvassa pilttuu 5, jossa koraa tilaa on jaettu väli-pohjalla.



1916 veturitallin katolta poistettiin kattoikkunat jokaisen pilttuun kohdalta.

1920 tallin katto tervattiin kokonaan Bannin tervalla.

1925 sähköjohdot uusittiin koko tallissa.

1926 Veturitallin kahden vesitornin väliset kaksi pilttuuta jatkettiin suurempia vetureita varten. Kaikki lämpöjohdot, vesi- ja viemärijohdot uusittiin (huom. alueen rakennukset oli liitetty kaupungin vesijohtoverkkoon 1915).

1932 jatkettiin kolme talliosastoa (pilttuut h-j eli 6-8). 1937 lisättiin miesten ja naisten pesuhuoneet ja wc:t pilttuuseen h eli 8.

1940 veturitalliin rakennettiin suihkuhuoneet miehille ja naisille (pilttuu h eli 8). ”Pommituksessa särkyi tallista kahden veturisijan peräpuolet sekä seinät. Sodan loputtua korjattiin talli ja suihkuhuoneet, 1941 talvella luovutettiin käyttöön.”

Ilmeisesti kyse on 5.3.1940 tapahtuneesta pommituksesta, jossa muutamia pommeja putosi ratapihalle ja alueella olevien rakennusten lähelle.⁴⁸

1949 veturisija no 15 luovutettiin konepajan käyttöön.

1954 moottorivaunuosastoon pilttuussa 11 asennettiin koneellinen tuuletus.

1962 talliin tehtiin uudet ovet, oviaukkoja suurennettiin ja peltikatto uusittiin.

1963 wc-tilojen uusiminen pilttuussa 8.

1975 veturitalli liitettiin kaukolämpöön. Samalla rakennettiin kaukolämmön ilmajohto vanhan lämpökeskuksen ja veturitallin välille. Lämpökeskuksena

toimi pieni siirrettävä keskus lähellä konepajaa.

1978 tehtiin korjaustöitä eri osissa veturitallia, mm. kattojen lämmöneritystä, uusia väliseiniä ja sisätilojen kunnostusta. Kattojen eristys tehtiin sisäpuolelta päin.

1979 korjattiin ikkunat, vesikatto ja vesijohto.

2005 pilttuuseen no 5 tehtiin varastoparvi ja sosiaalitilat.

2010 veturitallissa oli keväällä 2010 tulipalo. Pilttuut 10 ja 11 paloivat yläpohjastaan pahoin, pilttuu 9 kärsi savu- ja sammutusvesivaurioita. Talleissa 10 ja 11 jouduttiin uusimaan sekä katon teräspalkit, että puurakenteet.

2016 veturitallin peltikatot uusittiin.

Yläkuvassa 2000-luvun puolella tehty lautaseinäinen tuulikaappi toisen vesitornin kupeella.

Oikealla veturitallin takaosaa, jossa vaaleampana ja ikkunaltaan erilaisena erottuu vuonna 1954 veturimestarin toimistoa varten tehty laajennusosa.



48 (<http://www.pohjois-savonmuisti.fi/talvisodan-pommitukset-kuopiossa/> viitattu 16.3.2018)

Käyttöhistoria

Veturitallit tehtiin alunperin höyryveturien säilytystä, ajoon valmistelua ja päivittäin tarvitsemaa huoltoa varten. Etenkin kylminä vuodenaikoina veturit piti pidemmiksi seisona-ajoiksi tuoda lämpimään talliin. Liikenteessä oleville vetureille tarkoitettujen pilttuiden lisäksi yksi pilttuu varattiin 1949 alkaen konepajan käyttöön.

Dieselveturien tultua käyttöön osa pilttuista muutettiin niiden säilytykseen ja huoltoon soveltuviksi.

Milloin höyryveturien aika päättyi?

Kun veturitalli 1975 liitettiin aluelämpöön, pilttuu 15 muutettiin tekniseksi tilaksi (lämmönvaihdin yms).

Viime vuosikymmenien aikana rakennuksen käyttö veturien säilytykseen on vähitellen loppunut. Vain pari pilttuuta on nykyisin rautateiden käytössä, muut on vuokrattu erilaisille toimijoille versta- ja varastotiloiksi.

Ikkunoiden ja ovien muutokset kuvastavat osaltaan tilojen käyttötarkoituksen muutoksia. Takasivulla on suuren ikkunan alaosajossain vaiheessa tehty parioveksi.

Pilttuu 7 on nykyisin huoltokaluston käytössä.



Nykytila: identiteetti ja säilyneisyys

Veturitallin ulkoinen hahmo on pääpiirteissään säilynyt 1900-luvun alusta 1930-luvulle tehtyjen muutosten mukaisessa asussa. Veturipilttuiden ovia sekä tallirakennuksen muita ovia ja ikkunoita on jonkin verran muutettu eri vaiheissa. Pääosa ikkunoista on kuitenkin vanhassa asussaan.

Pilttuiden 1 ja 2 kaariotsaiset ovet alkuperäisessä (1908) korkeudessaan, muuta muuta on todennäköisesti korotettu myöhemmin ja samalla uusittu oviaukon holvi joko kaarevaksi tai suoraksi betonipalkiksi. Samalla räystäään rakenne on useimmissa kohdissa uusittu betoniseksi. Muutama ovi on korvattu ikkunaseinällä, jossa on vain käyntiovi. Joitakin ovia on madallettu ja yläosa peitetty metalli- tai vanerilevyillä.

Muiden ikkuna- ja oviaukkojen muoto on yleensä säilynyt lukuunottamatta muutamia rakennuksen takasivun ikkunoita (katso kuvat). Lisäksi takasivulle on puhkaistu joitakin uusia, suorakaiteen muotoisia oviaukkoja.

Tallin sisätiloissa muutamat pilttuut ovat säilyneet muodoltaan vanhassa asussaan. Tällaisia ovat ainakin pilttuut 7, 10 ja 11. Osassa pilttuita ovat vanha lattiapinta, ratakiskot ja huoltomontut vielä olemassa, mutta monttuja on peitetty teräslevyillä. Muutama pilttuusiin on tehty uusia väliseiniä ja välipohjarakenteita.

Puhtaaksi muuratut punatiilijulkisivut ovat pääosin rakentamisaikansa asussa. 1940-luvulta lähtien on tehty joitakin aiempaan tyyliin sopimattomia aukkomuutoksia. 1954 takasivulle tehty veturimestarin



Rakennuksen takapuolen julkisivut ovat pääosin 1930-luvun muutoksissa saamassaan asussa. Joitakin aukkomuutoksia on tehty, mutta yleisilmeeltään julkisivut ovat yhtenäiset.



toimistohuone ja toisen tornin kylkeen viime vuosien aikana tehty pieni puujulkisivuinen tuulikaappi erotuvat julkisivuissa poikkeavina lisäyksinä.

Vesikatot ovat siinä muodossa, jonka ne saivat 1920-1930-lukujen laajennuksissa. Katoille ovat luonteenomaisia päädyissä ja palokatkojen kohdalla olevat korotukset ja harjan tuuletuskanava. Katoilla on säilynyt pääosa lämmitysuunien tiilisistä savupiipuista ja yksi höyryveturin savunpoistoon aikoinaan käytetty peltinen savutorvi pilttuun no 1 katolla.

Veturitali muodostaa yhdessä pajarakennuksen ja entisen pesula-leipomon kanssa ratapiha-alueelle oman leimansa antavan punatiilisten rakennusten ryhmän.

Arkistotiedot

KA, Ratahallintokeskus, rautatierakennusten piirustusarkisto

MMA, Rautatiehallituksen Pieksämäen ratapiirin arkisto, rakennuskortit (1953-1986)

VRA, piirustusarkisto



Pilttuun 1 ovi on parhaiten säilynyt alkuperäisessä asussaan. Muissa pilttuissa on tiiliholveja korvattu betonikaarilla tai suorilla betonipalkeilla. Muutamien pilttuiden kohdalla myös räystääs on uusittu betonirakenteiseksi (alempi kuva).



Vuosikymmeniä käyttämättä ollut kääntöpöytä on rapistunut ja sen monttu on täyttymässä hiekalla ja roskalla. Montun luonnonkivinen reunamuuri on on alkuperäinen eli vuodelta 1926.



L PAJA

Käytetyt rakennustunnukset

VR:n tunnuks: 33/55, 987

VTJ-PRT: 1021364783

Kiinteistön nykyinen omistaja

VR-Yhtymä Oy

Rakennuksen muita nimityksiä

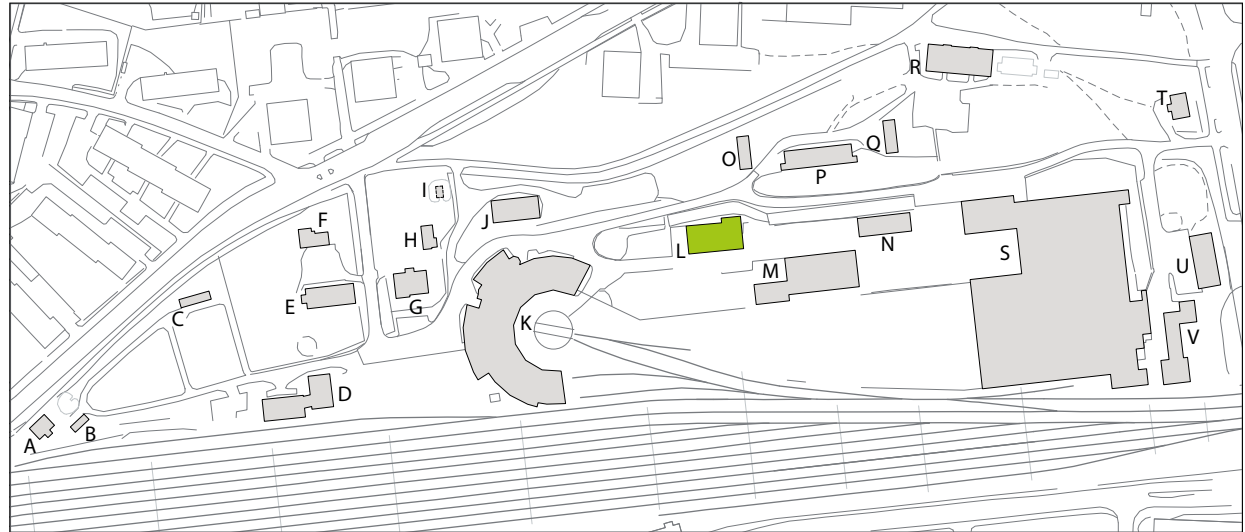
Paja, valimo ja puuseppäosasto; Paja, valimo ja muuntajahuone; Koekäyttö, paja ja muuntajahuone

Valmistumisvuosi, suunnittelija, suunnitelmien päiväys

1901 "rakennettiin uusi pajarakennus" (vuosiluku korjausluetteloissa), Bruno Granholm, huhtikuu 1901 ("Ritning till smedja i Kuopio", KA).

Tässä piirustuksessa rakennus on huomattavasti nykyistä lyhyempi ja sen itäpäässä on pieni tiiliseinäinen huone, joka ilmeisesti oli tarkoitettu valimoksi. 1902 "Purettiin maata myöten, sen tautta että insinööri Malmin piirustukset olivat, erehdyksestä tulleet niin pienet, että ei valu-uuni mahtunut valuhuoneeseen." Tässä vaiheessa pajaan lisättiin 2 kaksois- ja 4 yksinkertaista ahjoa. Lisäksi sinne hankittiin höyryvasara, jonne höyry johdettiin vieressä olevasta konepajan kattilahuoneesta.⁴⁹

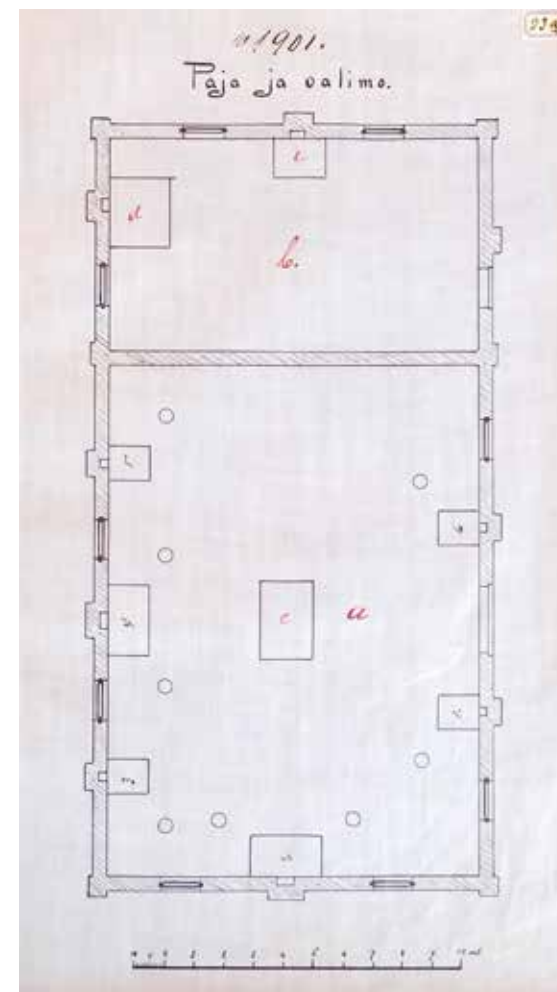
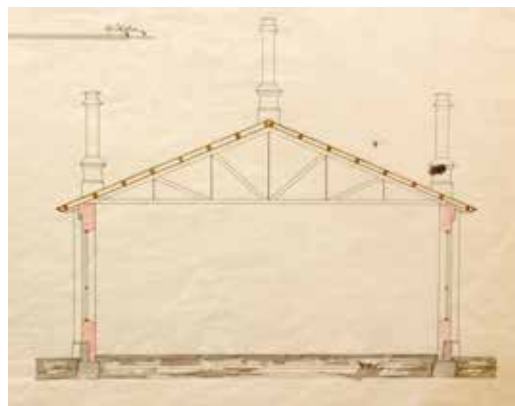
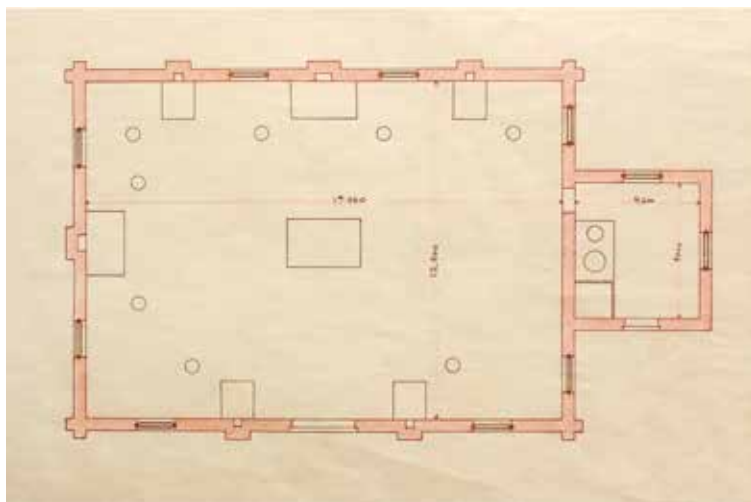
⁴⁹ Pohjanpalo 1916, 550; luettelo Kone osaston (ja varaston) rakennusten uudis- ja korjaustöistä, MMA.





Pajarakennuksen alkuperäiset suunnitelmat vuodelta 1901 (julkisivu, pohja ja leikkaus). KA

Jo rakennusvaiheessa havaittiin valimon tila liian pieneksi ja sen vuoksi "paja jouduttiin purkamaan maata myöten". Piirustus oikealla esittää pajan pohjakaavan toteutuneessa muodossaan. Pajatila on merkitty a:lla, valimo b:llä. KA



Rakennustapa ja tekniikka

Rakennuksen perustukset ja kivijalka on tehty lohokotuista kiviharkoista. Massiiviset, punatiiliset ulkoseinät on muurattu ristiinlimityksellä noin 45 cm paksuisiksi, saumat ovat tasasaumoja.

Ikkuna- ja oviaukot on tuettu tiilestä muuratuilla suorilla ja kaarevilla holveilla. Rakennuksen julkisivut ovat puhtaaksimuuratut, sisäpuolelta seinät oli slammattu.

Pajan ahjojen savuhormit oli sijoitettu ulkoseinien liseenien kohdalle seinään upotettuina. Näin osa savupiipuista sijoittui katonlappeiden alaosaan.

Pajassa oli alunperin maalattia. Myöhemmin lattioihin on ilmeisesti tehty soratäytön varaan valetut betonilaatat.

Pajassa ei alkuperäispiirustuksen mukaan ollut välikattoa. Kattotuolien päälle on merkitty laudoitettu ja mahdollisesti eristetty kotelorakenne, jonka tehtävänä oli ilmeisesti jonkin verran eristää kattorakennetta.

Vesikattoa kantavat puiset, vetotangoilla varustetut kattoristikot, jotka on tuettu ulkoseinämuurien varaan. Katteena oli saumattu peltikatto.

Puurakenteiset ikkunat ovat lämpimissä huonetiloissa kaksinkertaiset ja tyypiltään sisään-ulosaukeavat. Pajaosan suurissa, kaariotsaisissa ikkunoissa on kaksi päällekkäin olevaa puitetta, joista alemmassa on 6 ruutua ja ylemmässä 12.

Ikkunat ovat yleensä kolmipuitteisia T-karmi-ikkunoita, joiden alapuitteet ovat kolmiruutuiset ja yläpuitteet kaksiruutuiset. Ullakonikkunat ovat kaa-

riotsaisia ja kaksipuitteisia, kussakin puitteessa neljä ruutua.

Alkuperäiset ulko-ovet ovat olleet puukehyksisiä, ikkunallisia paneeliovia. Myöhemmin ovilehtiä uusittu.

Arkkitehtuurin luonnehdinta

1900-luvun alussa tehty tiilirakennus kuuluu rautateiden teknisen huollon rakennuksiin, jotka suunniteltiin varhaisempien rautatierakennusten tyyppiirustusten muunnelmina, ja joille on tyypillistä punatiiliset rappaamattomat julkisivut. Arkkitehtuuriltaan muutoin vähäeleisessä hyötyrakennuksessa on uusrenessanssikaudelta periytyviä yksityiskohtia, kuten julkisivujen voimakkaat hammaslista-aiheet ja kattotuolien koristeelliset päät räystäillä.



Ristilimityksellä muurattua ulkoseinää ja luonnoskiviperustusta.

Peruskorjaus- ja muutosvaiheet

1911 valimon uuni no 1 purettiin ja muurattiin entistä suuremmaksi.

1925 rakennettiin pyörien kengityspaja pajasta tiili-seinällä erotettuun osaan.

"1931 rakennettiin entisen valimon taakse siipirakennus 10x2,4 m, johon tuli muuntajakennot. Valimohuoneeseen asennettiin muuntajakoneistot. Uusi valimo tehtiin vieressä olevasta pyöräin kengitysosaston peräpuolesta."

Piirustus 28.11.1930, SVR, Konstruktiivinen rataosasto, piirt. J.V., allekirj. toimiston esimies Thure Hellström.

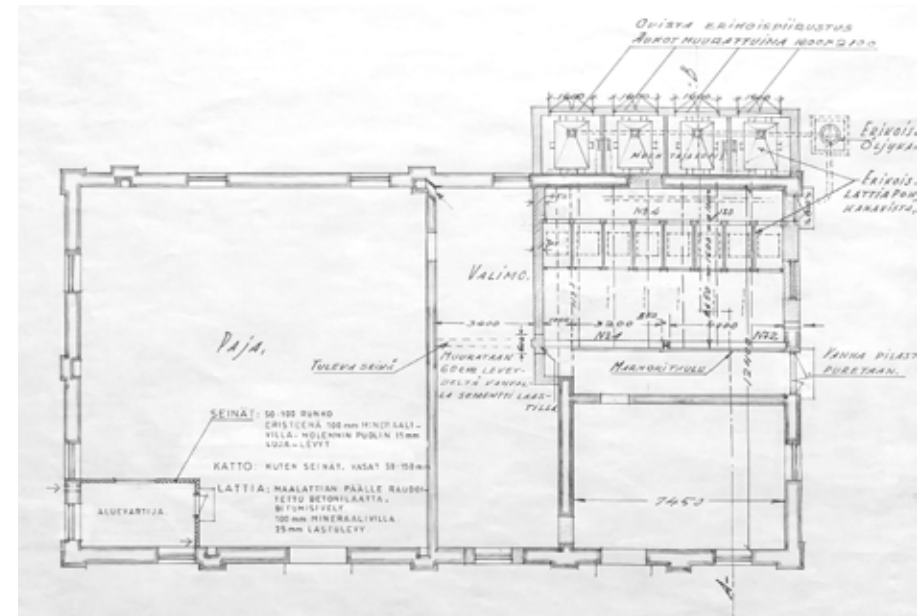
1948 rakennettiin työnjohtajalle konttorihuone pajan nurkkaan.

Muutos 1975, aluevartijan koppi (piirt. B.W.L., 12.5.1975).

Muutos 1998, sosiaalitilat raepuhaltamolle rakennuksen länsiosaan (piirustukset 19.2. ja 23.2.1998, Rakennustoimisto Kuopion Rakennekivi Ky).

Rakennuksen vesikatto uusittiin 2016 (Insinööritoimisto Savolainen Oy/ Tiina Lumberg 11.4.2016). Vanha kate ruodelaudoituksineen purettiin. Lahonneita kattotuolinpäitä uusittiin. Ruodelaudoitusta uusittaessa parannettiin katteen alustan tuuletusta, katon harjalle tehtiin tuuletuskanava ja asennettiin aluskate. Uusi kate on konesaumattua peltiä.

Pajan pohjapiirros vuodelta 1930, jolloin rakennuksen koilliskulmaan tehtiin muuntamon tilat. Piirustuksessa näkyy myös vuonna 1975 tehty muutos, jolla pajatilan kulmaan rakennettiin aluevartijan työhuone. Pajan, valimon ja muuntajan tilat olivat tällöin ilmeisesti vielä vanhassa käytössä. KA



Käyttöhistoria

Veturitallin läheisyydessä sijainnut paja palveli ensisijaisesti veturien huoltoa ja pienempiä korjaustöitä. Veturien ja muun kaluston vaatimat suuremmat korjaukset tehtiin muutamille paikkakunnille sijoitetuilla konepajoilla, joista Kuopion konepajalla tehtiin erityisesti höyryveturien korjauksia.

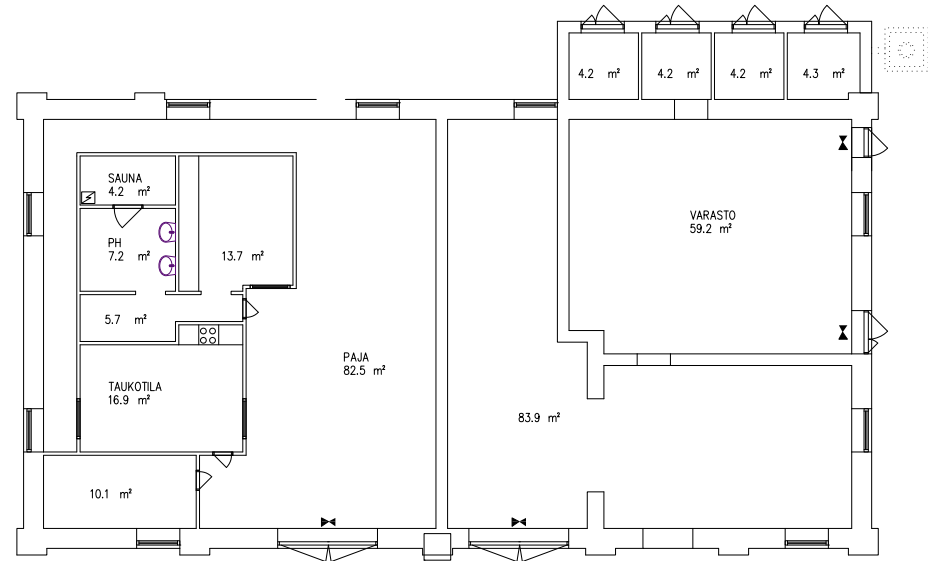
Pajan tarkoitus oli mahdollistaa veturien pienempien vikojen välitön korjaus ja pahiten kuluvien osien tarkistus. Pajoissa oli yleensä vain välttämättömät työkoneet kuten yksi tai kaksi sorvia, pari porakonetta, yksi pistohöylä, tahkoamiskone ja tahko. (Valtionrautatie 1912-1937, s. 546)

Pajaan liittyneessä valimossa voitiin ilmeisesti tehdä pieniä valutöitä kuten laakeriaihioita. Olennainen, myös konepajaa palveleva työ, joka hoidettiin Kuopion pajassa, oli vaununpyörien kengitys eli uusien renkaiden vaihtaminen pyöränrunkoihin kuluneiden tilalle.

Pajakäytön loputtua rakennusta käytettiin varastotiloina. Nykyisin tilat ovat vuokrattuina eri toimijoille. Muuntamo on siirretty jo joskus aiemmin pois rakennuksesta. Takaosan muuntajakopit ovat tyhjillään.

Pajarakennuksen pohjapiirros vuodelta 2015. Entisen pajan tilojen sisälle on rakennettu sosiaali-tiloja. Rakennuksen itäpää (piirustuksessa oikealla) on vuokrattu ulkopuoliselle. VRA

Pajan sisätilan nykyisin. Slammatut tiiliseinät ovat vanhassa asussaan. Sisäkatto on laskettu vaakasuoraksi. Vasemmalla pajan sisälle erillisenä "konttina" tehtyjen sosiaali-tilojen kulma.



Nykytila: identiteetti ja säilyneisyys

Rakennuksen 1920-luvun muutoksessa saamat julkisivut asu materiaaleineen ja yksityiskohtineen on säilynyt suhteellisen hyvin. Merkittävimmät muutokset ovat joidenkin ikkuna-aukkojen umpeenmuuraus ja ulko-ovien uusiminen. Parhaiten säilyneitä ovat pohjois- ja länsisivut, huomattavimmat muutokset ovat etelä- ja itäisivuilla. Eteläsivulla ja itäisivuilla on uusittu ulko-ovia osin rakennuksen tyyliin sopimattomalla tavalla. Rakennuksen ikkunat ovat pääosin alkuperäisiä tai niiden kaltaisiksi uusittuja.

Huonejakoa on jonkin verran jakamalla alkuperäisiä pajan ja valimon tiloja väliseinillä. Alunperin harjalle saakka ulottuneen sisäkaton tilalle on tehty eristetty sisäkatto kattotuolien alapaarten alle.

Rakennuksessa paja- ja valimokäytön aikaan olleet tulisijat on purettu, mutta pajan kolmen ahjon piiput ovat tallella - ne näkyvät vesikatolla talon länsipäädyssä ja pohjoissivulla.

Pajarakennus muodostaa yhdessä veturitallin ja entisen pesula-leipomon kanssa ratapiha-alueelle oman leimansa antavan punatiilien rakennusten ryhmän.

Arkistotiedot

KA, Ratahallintokeskus, rautatierakennusten piirustusarkisto

KKA, rakennuslupapiirustukset

MMA, Rautatiehallituksen Pieksämäen ratapiirin arkisto, rakennuskortit (1953-1986)

SRM, rakennuspiirustukset

VRA, rakennuspiirustukset

Länsipäädyn alkuperäisenä säilynyttä tiiliseinää koristeaiheineen.



Pajan eteläseinää, jossa ovien asua on muutettu. Teräksinen liukuovi on viime vuosikymmenten ajalta.

Entinen ratapihan alue pajan ja veturitallin edessä toimii nykyisin linja-autovarikkona.





Yllä vasemmalla pajarakennuksen hyvin säilynyt länsipääty. Ainoa suurempi muutos on päädyn oikeaan reunaan lisätty ikkuna. Katolla näkyy yksi pajan ahjojen savupii-
puista, joita on myös säilytetty pohjoissivun lappeella kaksi kappaletta (kuva vasem-
malla). Muutoinkin pohjoissivu on hyvin autenttinen.

Itäpäädyssä on kaksi ikkunaa muurattu umpeen ja kes-
kimmäisen ikkunan alaosaan tehty ovi. Teräksinen pariovi
on uusi, melko myöhäinen muutos.



Rakennuksen kattorakenteen uusimisen yhteydessä 2016 tehtiin räystäälle verkolla suojatut tuuletusraot. Kattotuolien päät näyttäsivät olevan alkuperäisiä tai niiden mallilla uusittuja. Peltikatolla aiemmin olleet jalkakourut on korvattu riippukouruilla.



Yllä vasemmalla eteläsivun länsipäätä, jossa alunperin ollut korkea ikkuna on yläosaltaan muurattu umpeen. Yllä saman julkisivun itäpää, jossa alkuperäinen ikkuna on tallella.

Vasemmalla rakennuksen pohjoissivun 1920-luvulla tehtyjä muuntajakoppeja peltiovineen.

Itäpäädyssä säilynyt vanha peiliovi. Ovilevy saattaa olla rakentamisajalta (oik).





Entisen pajan sisätilaa. Ovenpuoleiseen nurkkaan on joskus tehty wc-kopit, jotka eivät näy piirustuksissa. Pajakäytön loputtua tila oli varastona, nykyisin sitä käytetään kuntosalina.

M VARASTOHALLI

Käytetyt rakennustunnukset

VTJ-PRT: 1021364772

Kiinteistön nykyinen omistaja

VR-Yhtymä Oy

Rakennuksen muita nimityksiä

Puhaltamo-maalaamo.

Valmistumisvuosi, suunnittelija, suunnitelmi- en päiväys

1977, Yleissuunnittelu Oy, 31.5.1977.

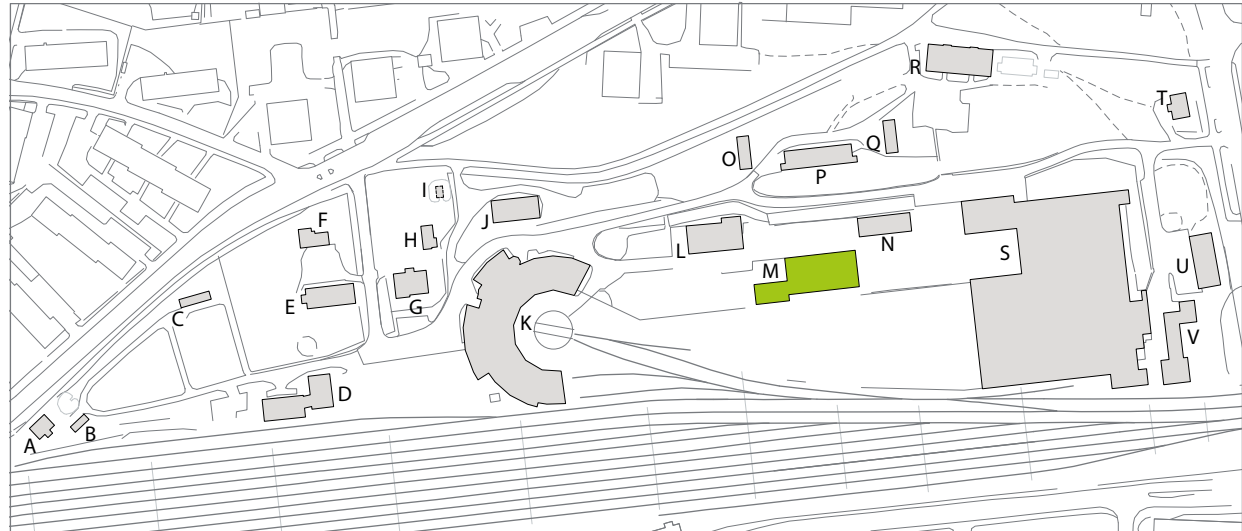
Rakennustapa ja tekniikka

Teräsrakenteinen, profiilipellillä verhottu, lämmöne-
ristetty hallirakennus.

Peruskorjaus- ja muutosvaiheet

1998 varastohallin muutos maalaamon tiloiksi, laa-
jennuksena puhaltamo ja maalivarasto. Suunnitelma
10.8.1998, Rakennustoimisto Kuopion Rakennekivi
Oy.

2014 muutos Pohjolan Liikenteen toimitiloiksi, suun-
nitelma Insinööritoimisto Savolainen Oy, Tiina Lum-
berg, 19.3.2014.



Käyttöhistoria

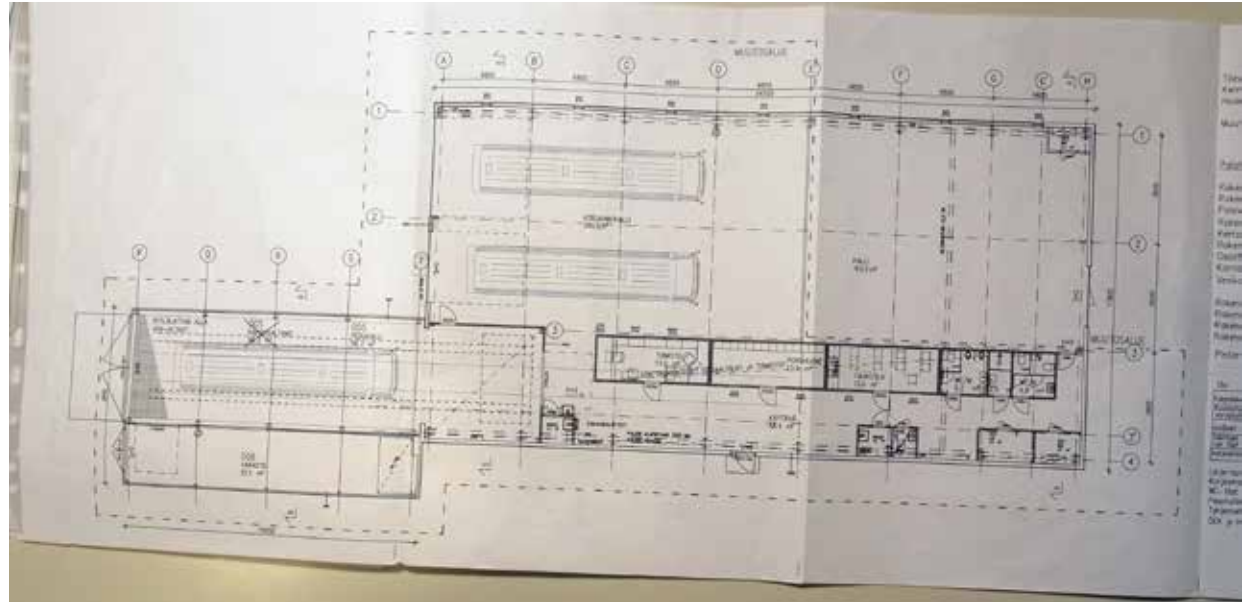
VR:n Kuopion konepajan toimintoihin aikanaan liittynyt varastorakennus.

Muutos maalaamoksi 1998.

Vuodesta 2014 Pohjolan Liikenteen toimitiloja.

Arkistotiedot

KKA, rakennuslupapiirustukset



Varastohallin muutospiirustus vuodelta 2014 Pohjola Liikenteen toimitiloiksi eli nykyiseen käyttöön. KKA



N VARASTO

Käytetyt rakennustunnukset

VTJ-PRT: 1021364805

Kiinteistön nykyinen omistaja

VR-Yhtymä Oy

Valmistumisvuosi, suunnittelija, suunnitelmi- en päiväys

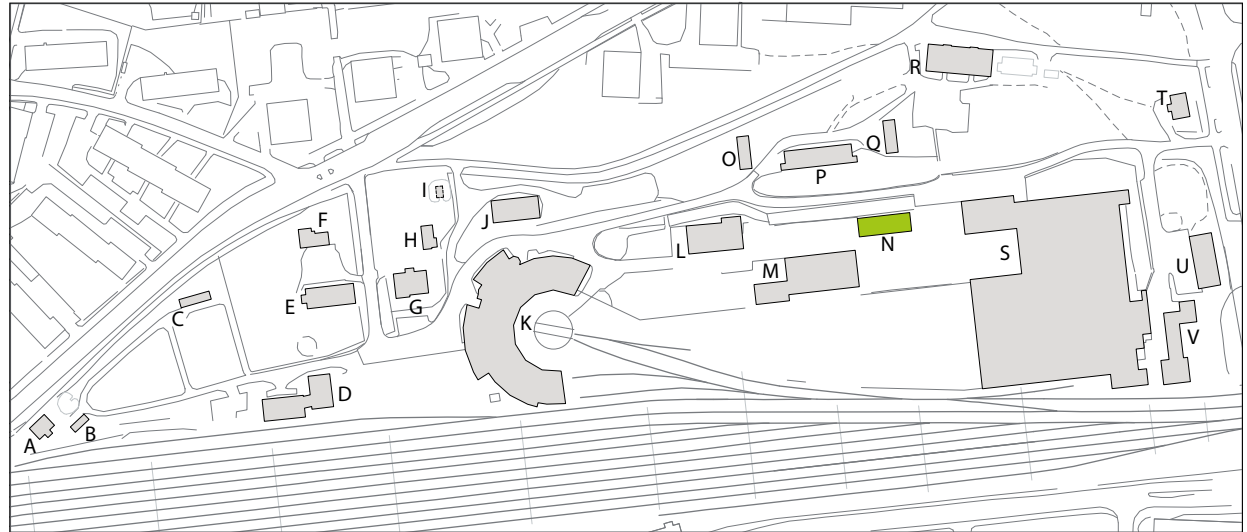
Ei tietoja valmistumisvuodesta ja suunnittelusta.
Halli näkyy vuodelta 1998 olevassa M-rakennuksen
asemapiirroksessa.

Rakennustapa ja tekniikka

Teräsrakenteinen, profilipellillä verhottu, oveton
kylmä varastorakennus.

Käyttöhistoria

Ilmeisesti VR:n konepajan toimintoihin liittynyt ma-
teriaalivarasto. Toimii vastaavassa käytössä edelleen.



O JA Q ULKORAKENNUKSET

Käytetyt rakennustunnukset

VR:n tunnuksset: 41/26 ja 43/26, 1635

VTJ-PRT: 1017614126 (rak O)

Kiinteistön nykyinen omistaja

Asunto Oy Kuopion vanha Asema (Bonava Suomi Oy)

Rakennuksen muita nimityksiä

Halkoliiterit (asemapiirros 1960)

Valmistumisvuosi, suunnittelija, suunnitelmien päiväys

Ei tietoja. Rakennukset on ilmeisesti tehty 1950-luvuilla käyttäen hyväksi vanhojen, 1800-luvulla tehtyjen ulkorakennusten perustuksia.

Rakennustapa ja tekniikka

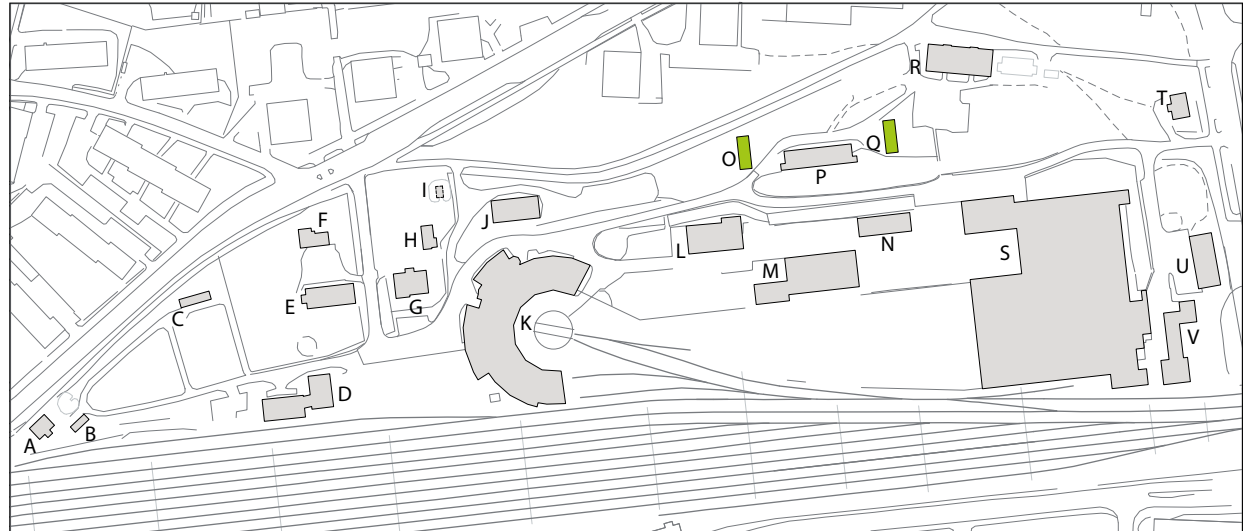
Rakennukset on perustettu luonnonkiviharkkojen varaan. Kantavat runkorakenteet ovat sahattua piirua ja soiroja. Ulkoverhouksena on saumarimalau-doitus. Vesikatteena on bitumihuopa.

Arkkitehtuurin luonnehdinta

Vaatimattomat harjakattoiset ulkorakennukset.

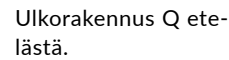
Käyttöhistoria

Toimineet vuokratasarin P ulkorakennuksina. Myöhemmin ilmeisesti sekalaisessa varastokäytössä.

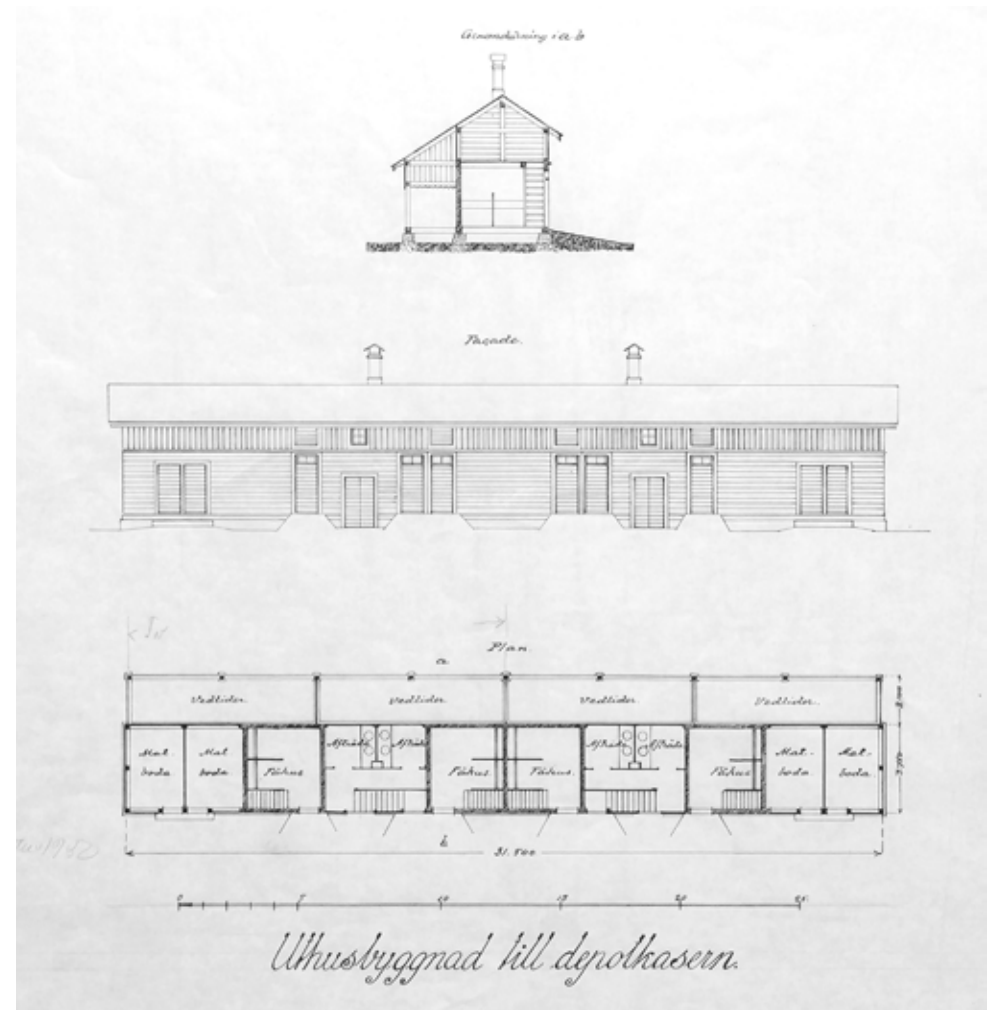


Ulkorakennus Q pohjoisesta ja etelästä..

KA, Ratahallintokeskus, rautatierakennusten piirustusarkisto



Alla rakennuksen sisätilaa pohjoispäästä. Runko on tehty sahatsuista piiruista ja soiroista. Väliseinissä on käytetty vanhoja pontattuja ulkoseinäautoja, jotka todennäköisesti ovat peräisin vuokratasarmi P:stä, jonka ulkooverhous uusittiin 1952.



Vahtitupien ulkorakennuksen ajoittamaton piirustus. Ulkorakennuksessa oli navetat, käymälät, ruoka-aitat ja puuliiterit neljää asuntoa varten. Kuopiossa ulkorakennus toteutettiin ilmeisesti jaettuna kahteen osaan, joista toinen tuli asuinrakennus P:n länsipuolelle ja toinen itäpuolelle.

KA

P VUOKRAKASARMI

Käytetyt rakennustunnukset

VR:n tunnuksset: 42/21, 802

VTJ-PRT: 101761405Y

Kiinteistön nykyinen omistaja

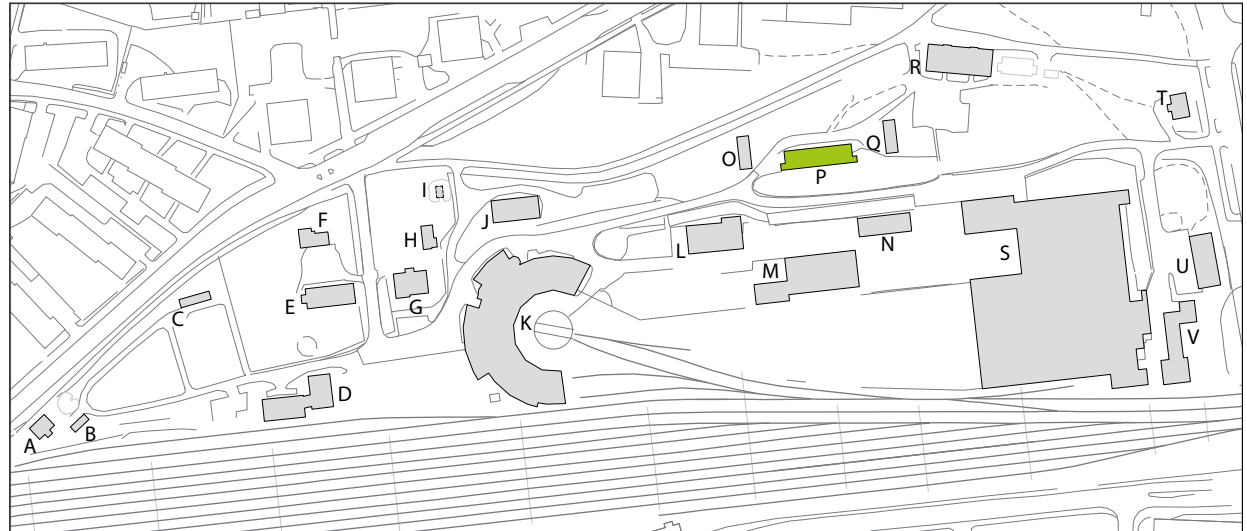
Asunto Oy Kuopion vanha Asema (Bonava Suomi Oy)

Rakennuksen muita nimityksiä

Asuinrakennus, Sairaanhuoltokeskus, Terveystenhuoltokeskus

Valmistumisvuosi, suunnittelija, suunnitelmi- en päiväys

1889, tyyppipiirustus 1884 ("Uleåborgs järnvägs-
byggnad 1884, Depot-kasern")



Rakennustapa ja tekniikka

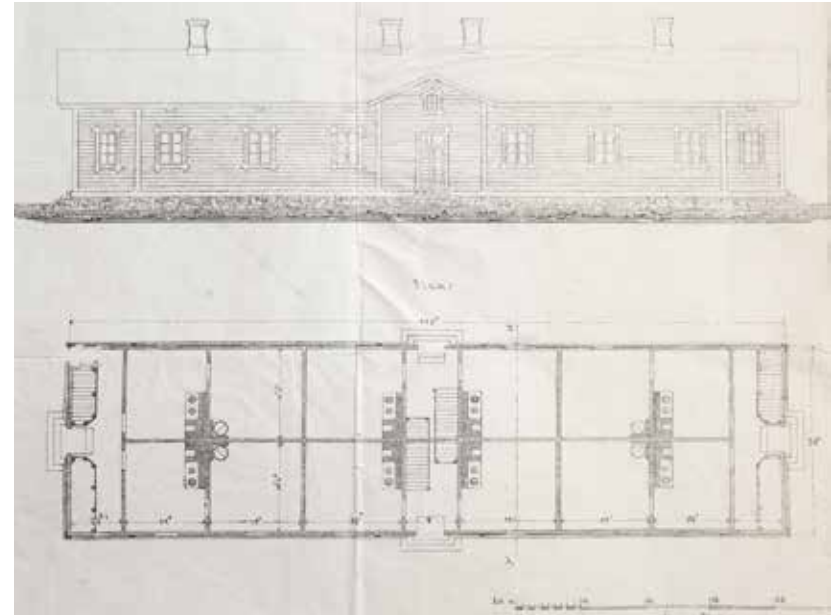
Rakennukseen tehtiin yhtenäinen kivijalka luonnonkiviharkoista. Rakennuksen alustassa hirsiseinät tyypipiirustuksen mukaan tuettiin kivipilareilla ja uunien perustukset tehtiin kiviladoksina.

Ulkoseinät ja kantavat sisäseinät ovat hirttä. Tyypipiirustuksen mukaan seinärakenteet paksuus laudoituksineen on noin 10", joten ilmeisesti seinähirsien vahvuuden oli tarkoitus olla vähintään 7". Tyypipiirustuksessa ulkoseinät on verhottu 1 1/2" vaakapaneelilla, mutta nykyisin siinä on pystylaudoitusta (saumarimaverhous).

Rakennuksen alapohjat tehtiin alta tuulettuvina käyttäen kolminkertaista palkistoa. Alimpana ovat piirustuksen mukaan 10" pääkannattajat. Näiden varassa on lämmöneristetty lattiarakenne, jonka paksuus on piirustuksessa 16 1/2". Lattialautojen vahvuudeksi on merkitty 2", joten koko lämmöneristetyt rakenteet paksuus on noin 18 1/2" eli yli 45 cm.

Yläpohjan kantavana rakenteena ovat rakennuksen poikkisuuntaiset noin 8" korkuiset palkit. Niiden kylkiin on naulattu täytepohjalaudoitusta kantavat rimat ja alapintaan sisäkaton panelointi. Täytekerroksen vahvuutta ei ole merkitty piirustukseen.

Vesikaton kantavina rakenteina ovat ruotsalaistyyppiset kattotuolit, joiden puutavaran paksuudeksi on piirustuksessa merkitty 6x5". Kattotuolien viistot kontit nojaavat lähelle ulkoseinää asennettuun jalusparruun.



Asuinrakennuksen tyypipiirustus Oulun rataa varten 1880-luvulta. Piirustuksen alanurkassa mm. merkintä "14 Kuopio se hyr.bl. 4 (2h + k)". Ilmeisesti Kuopiossa rakennukseen siis sijoitettiin kahdeksan asunnon sijasta neljä. KA



Vuokrakasarmien luonnonkiviharkoista tehtyä kivijalkaa. Seinän lautaverhous on 1950-luvulta.



Alkuperäisiä kattotuolirakenteita ullakolla.

Rakennuksen katteena oli alunperin mahdollisesti asfalttihuopa kolmiorimakiinnityksellä, sillä ruodelaudoitus on tehty tiiviiksi (näkyv ullakolta ja esitetty näin myös tyyppiirustuksessa). Myöhemmin katteeksi tuli sementtitiili.

Ulkoportaat tehtiin hakatuista kiviharkoista. Rakennuksen keskiosassa johtaa ullakolle puinen porras. Pohjapiirustuksen mukaan asuntojen keittiöissä oli pieni leivinuuni ja sen vieressä kaksilevyinen hella. Kamareissa oli pyöreät, ilmeisesti peltikuoriset pystyuunit. Savupiiput oli muurattu uunien palomuurien varaan eli piiput eivät nousseet perustuksista asti. Rakennuksen kumpaankin päättyyn tehtiin kellarit, joiden ”halssit” ja sisäosat muurattiin tiilestä. Kellarihuoneet holvattiin kappaholveilla (eli ratakiskojen varaan tehdyillä loivilla tiiliholveilla).

Arkkitehtuurin luonnehdinta

Pitkän harjakattoisen rakennuksen molemmilla sivuilla on matalat poikkipäädyt. Julkisivuja jäsentävät vain ikkuna- ja oviaukot sekä muutamat pilasterit ja voimakas sokkelilista. Ikkunoiden ja ovien kehyslaudoissa ja kattotuolinpäissä räystäällä on tyyppiirustuksen mukaista, uusrenessanssille tyypillistä detaljointia.

Rakennukseen kuului jo alunperin kaksi ulkorakennusta, joissa oli varastoja, liiterit ja käymälät asuntoja varten. Nykyiset, vanhojen paikoille tehdyt ulkorakennukset O ja Q ovat 1950-luvulta.

Rakennuksen eteläsivu.



Ulkoasussa 1880-luvun detaljeja ovat muotoillut kattotuolien päät.

Oikealla itäpääty, josta 1950-luvulta lähtien oli käynti terveydenhuollon tiloihin.



Peruskorjaus- ja muutosvaiheet

Piirustuksia:

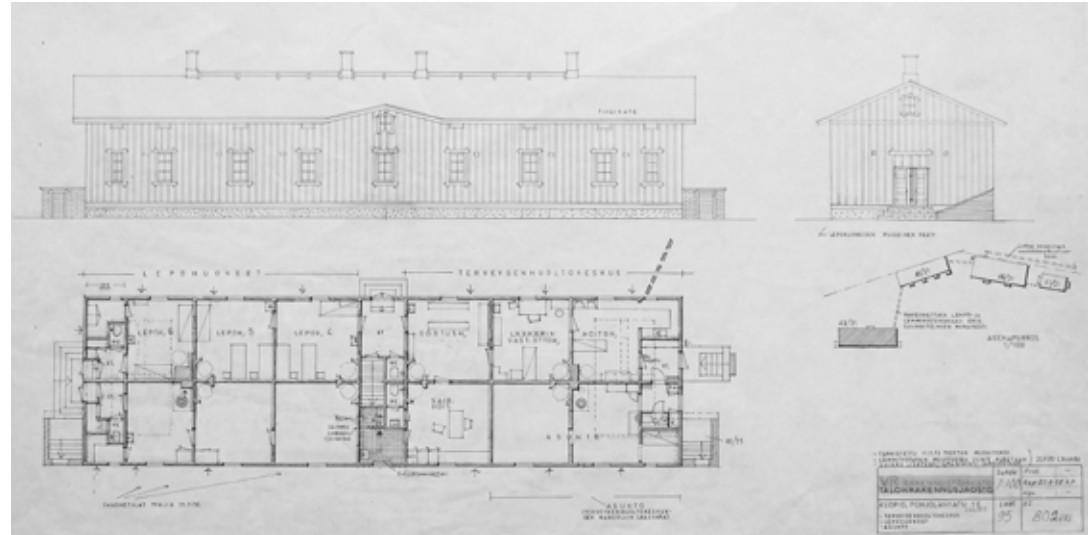
1.12.1931, SVR, Konstruktiivinen rataosasto, Thure Hellström. "Ratainsinöörin huoneusto Oulussa." Rakennuksen jatkaminen toisesta päästään, ei toteutunut Kuopiossa.

19.1.1952, VR, Ratateknillinen toimisto, Huoneenrakennusjaosto, TK. Terveysthuollon tilat rakennuksen itäpäähän, länsipää jäi vielä asunnoiksi. Rakennuksen eteläisivulla ollut porras ja ulko-ovi poistettiin. Samalla rakennuksen ulkoseinät ehkä laudoitettiin uudelleen ja asennettiin nykyinen saumarimaverhous.

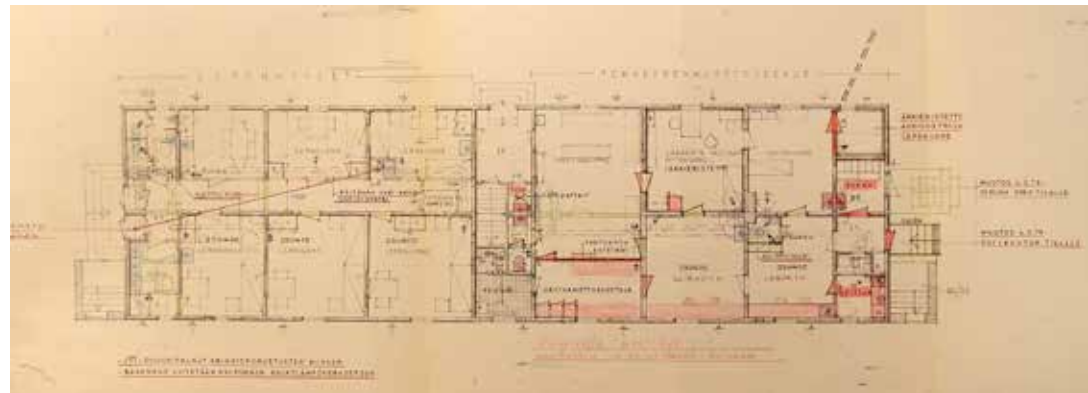
Muutos 11.12.1962, VR, Rakennustoimisto, Talonrakennusjaosto, AS. Wc:t asuntojen yhteyteen, kalustemuutoksia keittiöissä ja makuuhuoneissa.

Muutos terveydenhuoltokeskukseksi ja kerhotaloksi, piir. 6.4.1961, VR, Rakennustoimisto, Talonrakennusjaosto, AGC. (lyijykynämerkintä 17.7.1973: "Todettu, ettei ole toteutettu tällaiseksi eli kerhohuoneiksi. Kuka tietänee tulevaisuutta. 20.7.1973 päivätty vastaa senhetkistä tilannetta."

20.7.1973, L. Vianta. "Piirustus tarkistettu 17.7.1973 todetun mukaiseksi." Uunit purettiin ja asennettiin keskuslämmitys (rakennus liitettiin aluelämpöön). Muutoksia saniteettitiloissa, parannuksia huoneiden ilmanvaihtoon.



Rakennuksen tilojen käyttöä vuonna 1973 kuvaava pohjapiirustus, joka on ilmeisesti laadittu keskuslämmityksen suunnittelua ja kaukolämpöön liittymistä varten. Piirustuksen mukaan rakennuksessa tällöin oli terveydenhuollon tiloja ja lepohuoneita. Itäpäähän on merkitty yksi asunto, kolme länsipään huonetta oli vailla käyttöä. KA



Pohjapiirustus vuodelta 1976, jonka mukaan rakennuksen länsipäähän tehtiin nykyinen käytävä ja länsipään tilat muutettiin kokonaan lepohuoneiksi. Itäpään tilat otettiin kokonaan terveydenhuoltokeskuksen käyttöön. KA

4.3.1976, Rautatiehallituksen rakennustoimisto, talonrakennusjaosto, LV/TS, allekirj. Olavi Lehtonen. Muutos: asuinhuoneiden muuttaminen lepohuoneiksi ja terveydenhuoltokeskukseksi. Tällöin mm. avattiin rakennuksen länsipäähän eli lepohuoneiksi muutettavaan osaan nykyinen käytävä. Itäpäässä eli terveydenhuoltokeskuksessa yksi huone suurennettiin odotushuoneeksi purkamalla hirsiseinä ja tehtiin mm. ovimuutoksia.

Käyttöhistoria

Tyypipiirustuksen mukaan rakennuksessa olisi ollut alunperin neljä huoneen ja keittiön käsittävää asuntoa ja neljä pientä, vain hellahuoneen asuntoa. Suurempiin asuntoihin oli käynti rakennuksen päädyistä ja pienempiin keskellä rakennusten olevasta ovesta. Pitkillä sivuilla keskellä rakennusta oli ulko-ovet, joista pääsi keskiosan asuntoihin johtavaan käytävään.

On mahdollista, että Kuopiossa piirustusta sovellettiin niin, että rakennukseen tehtiin neljä kaksi huonetta ja keittiön käsittävää asuntoa.

1952 rakennuksen itäpäähän sijoitettiin terveydenhuollon tilat. 1970-luvulla länsipään asuntojen paikalle sijoitettiin henkilökunnan lepohuoneita. Nykyisin rakennus on vailla käyttöä.



Rakennuksen sisätiloja nykyisin. Vesivuodot ovat paikoin vaurioittaneet välikatottoja ja lattiaita. Kutsumattomat vieraat ovat sotkeneet paikkoja.

Nykytila: identiteetti ja säilyneisyys

Rakennuksen ulkoinen hahmo on alkuperäisen vuokratasarmin kaltainen. Ulkoverhouksena ilmeisesti ollut vaakalaudoitus on muutettu 1950-luvulla saumarimalaudoitukseksi. Eteläisivulla ollut ulko-ovi poistettiin 1950-luvun muutosten yhteydessä. Julkisivuissa on säilynyt joitakin VR:n rakennuksille tyypillisiä yksityiskohtia kuten ikkunoiden ja ovien vuorilaudat (lautojen päät menevät ristiin) ja katto-
tuolien koristeelliset päät.

Sisätiloja on eri vaiheissa muutettu melko paljon (mm. oviaukkojen muutoksia, käytävän puhkaiseminen länsipään tiloihin ja itäpäässä kahden huoneen yhdistäminen).

Rakennus on ollut kylmillään, huoltamatta ja vailla käyttöä vuosikausia. Näistä syistä rakennukseen on päässyt syntymään erilaisia vaurioita.

Arkistotiedot

KA, Ratahallintokeskus, rautatierakennusten piirustusarkisto

KKA, rakennuslupapiirustukset

MMA, Rautatiehallituksen Pieksämäen ratapiirin arkisto, rakennuskortit (1953-1986)



Rakennuksen perushahmo on säilynyt alkuperäisen mukaisena, mutta ulkoverhous on uusittu ja aukkoja jonkin verran muutettu. Oikealla pohjoissivun pariovi, sen alla länsipäädyn ovi, jonka vieressä ollut toinen ovi poistettiin 1950-luvulla.



R MIKONTALO

Käytetyt rakennustunnukset

VR:n tunnuksset: 46/21, 988

VTJ-PRT: 1021364827

Kiinteistön nykyinen omistaja

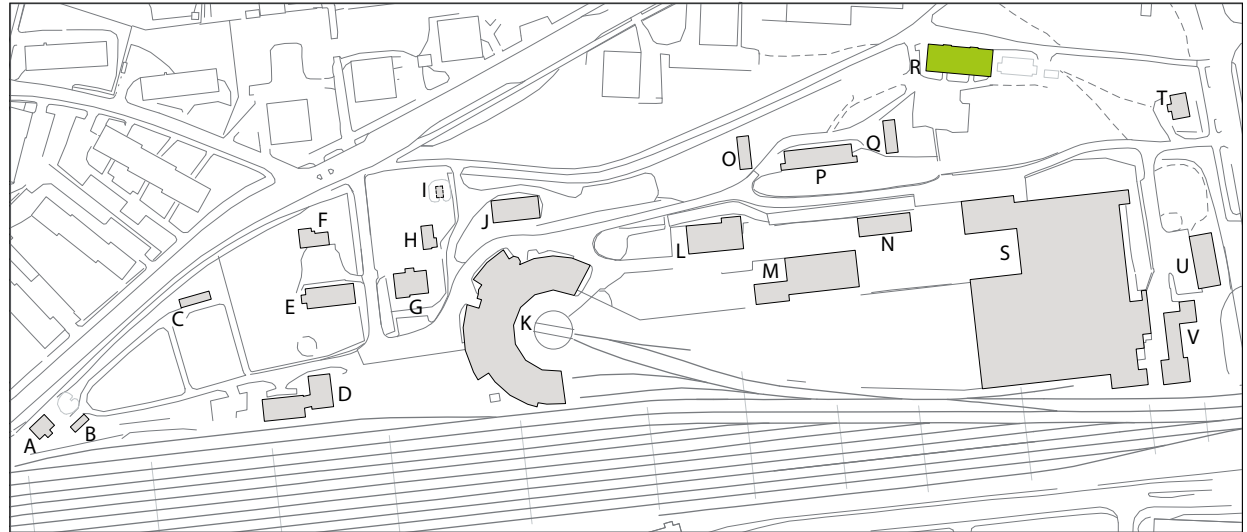
Kojamo Oyj / Lumo-kotikeskus Kuopio

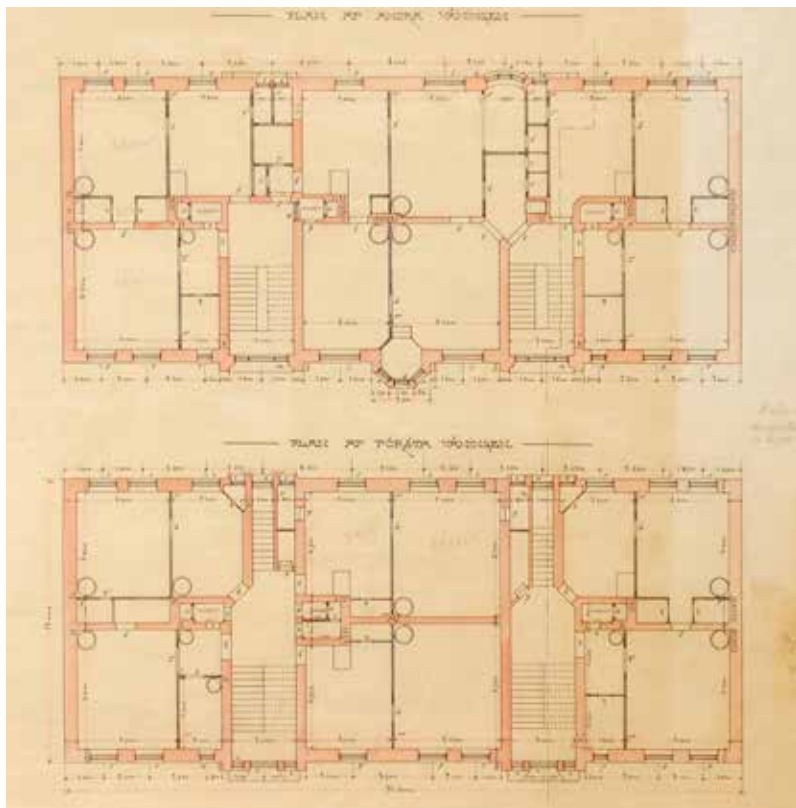
Rakennuksen muita nimityksiä

Asuinrakennus; Rautatieasunnot Kullervonkatu 2.

Valmistumisvuosi, suunnittelija, suunnitelmi- en päiväys

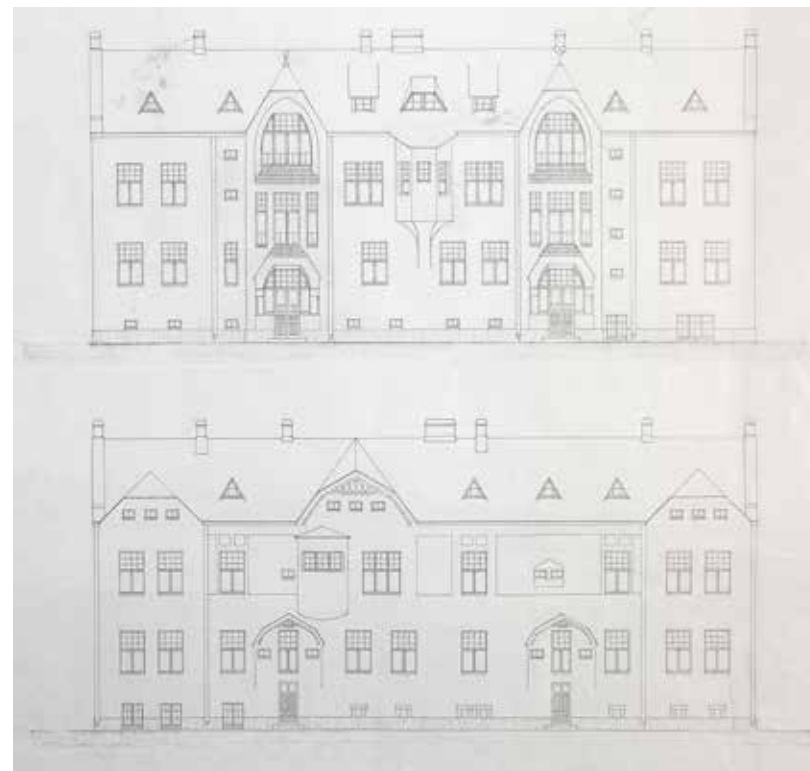
1907, tammikuu 1906, Bruno Granholm ("Ritning till
boningshus i Kuopio", KA)



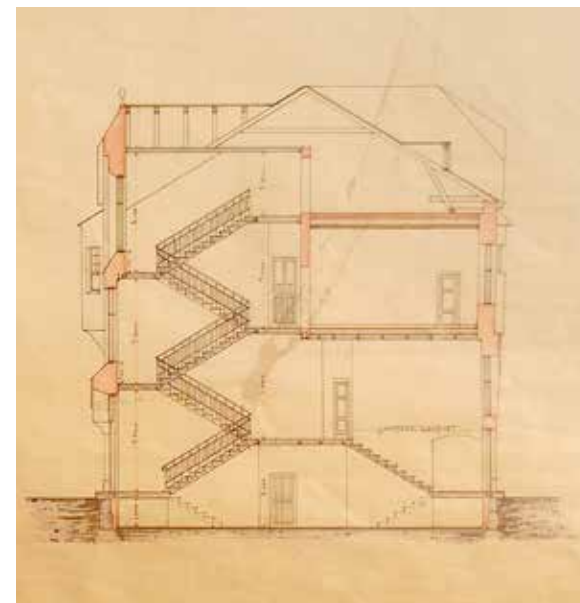


"Ritning till boningshus i Kuopio" vuodelta 1906. KA

Mikontalon ensimmäisen ja toisen kerroksen pohjapiirroksat. Ensimmäisessä oli kuusi huoneen ja keittiön käsittävää asuntoa, toisessa kolme suurempaa asuntoa.



Mikontalon julkisivut etelään ja pohjoiseen sekä leikkaus vuodelta 1906. KA



Rakennustapa ja tekniikka

Mikontalona nykyisin tunnettuun rautatieläisten asuinrakennukseen sovellettiin rakennustekniikkaa, joka oli kerrostaloille vakiintunut 1900-luvulle tullessa.

Vuodelta 1906 olevan piirustuksen mukaan rakennuksen perustukset ja sokkelit ovat luonnonkiveä. Ulkoseinät ja kantavat väliseinät on muurattu tiilestä massiivirakenteina. Ulkoseinät olivat piirustuksen mukaan 600 mm paksuja kahden kiven täystiilimuurreja. Kantavina väliseinäinä toimivat 450 mm paksut porrashuoneiden seinät ja rakennuksen pitkittäissuuntainen sydänseinä. Kevyet väliseinät saattoivat aikakauden tapaan olla esimerkiksi rapattuja lankuseiniä tai ns. Luginomassa-seiniä. Kaikki julkisivupinnat sekä asuntojen ja porrashuoneiden sisäseinät rapattiin.

Alapohjarakenteet kellarissa ovat ilmeisesti maanvaraisia betonilaattoja. Lämpimien tilojen kantavat välipohjarakenteet näyttävät piirustuksessa olevan ratakiskoin vahvistettuja betonilaattoja. Asuinhuoneissa on betonilaatan päälle koolattu puulattiat. Porrashuoneissa välitasanteet ovat mosaiikkibetonilla päällystettyjä massiivilaattoja. Portaiden mosaiikkibetonipintaiset askelmalankut ovat esivalmisteisia. Ullakkotilaan vasten olevien yläpohjien kantavat rakenteet ovat piirustuksen mukaan puuta. Porrashuoneiden kohdalla yläpohja on kivirakenteinen (betonilaatta tai tiiliholvi). Vesikaton kantavat rakenteet ovat puuta. Katteena oli ilmeisesti saumattu peltikatto jo alusta lähtien.



Rakennuksessa oli alunperin uunilämmitys huonekohtaisin pystyuunein. Keittiöissä oli puuliedet. Savu- ja ilmanvaihtohormit oli muurattu sisä- ja ulkoseinärakenteisiin. Vesijohto ja viemärit rakennukseen saatettiin asentaa 1910-luvulla, kun kaupungin vesilaitos aloitti toimintansa.

Arkkitehtuurin luonnehdinta

Alkuperäispiirustukset esittävät julkisivuiltaan moni-ilmeistä jugendrakennusta. Pohjakaavaltaan rakennus on suorakaiteen muotoinen ja tilajaoltaan lähes symmetrinen. Piirustuksia ei toteutuksessa noudatettu aivan täsmällisesti, koska ainakin molemmille pitkille sivuille piirretty, toisen kerroksen asuntoihin liittyvät kaksi erkkeriä jätettiin pois. Molemmat päädyt ovat ikkunattomat. Niissä huomio kiinnittyy päätykolmioiden ”notkoselkäiseen” jugendhahmoon ja rapattuihin koristemuotoihin.



Peruskorjaus- ja muutosvaiheet

Rakennuksen korjaus- ja muutosvaiheista on melko niukasti tietoja. Vaikuttaa siltä, että ennen 1970-lukua rakennuksessa tehtiin lähinnä pieniä vuosikorjauksia. Vuonna 1970 lämmitystapa muutettiin keskuslämmitykseksi ja rakennus liitettiin aluelämpöön. Tässä vaiheessa purettiin suurin osa asuntojen uuneista.

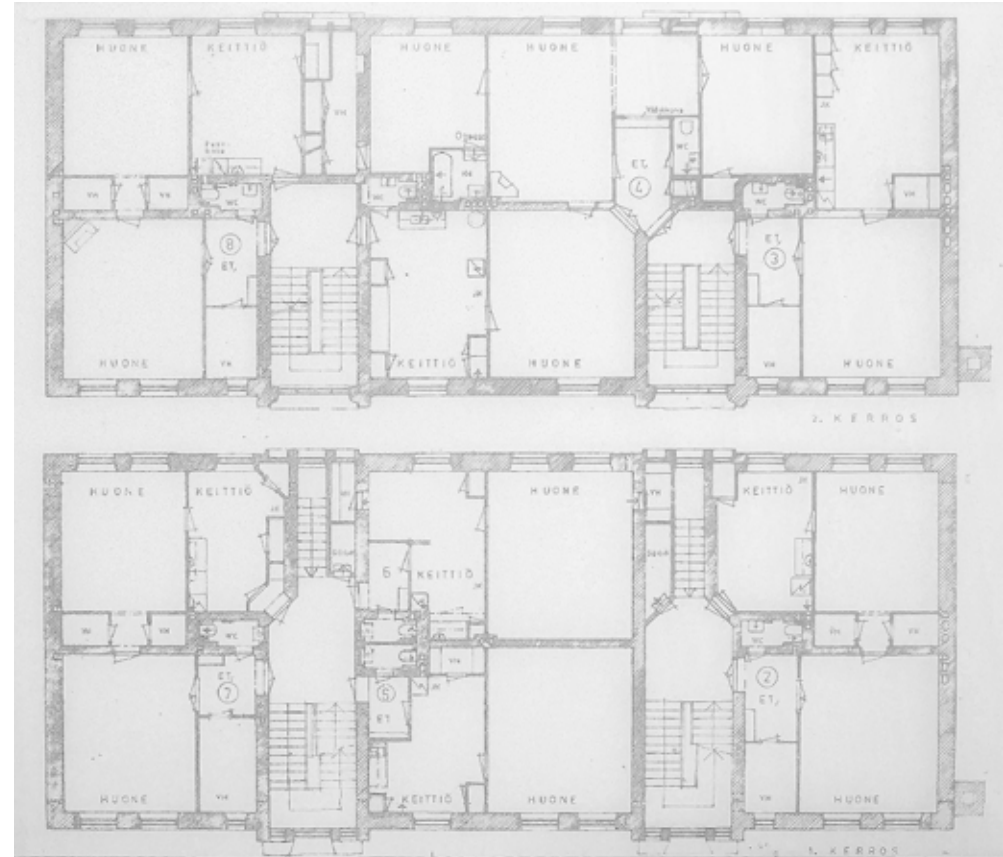
Vuodelta 1976 on pohjapiirustukset, joiden perusteella asuntojen keittiöissä ja saniteettitiloissa olisi tehty pieniä muutoksia.

Suuri peruskorjaus tehtiin vuonna 1990 (?). Tällöin huoneistojakoa muutettiin, purettiin vanhat kevyet väliseinät ja asuntoihin rakennettiin kokonaan uudet keittiö- ja saniteettitilat. Kellarikerros muutettiin asuntoja palveleviksi varasto- ja harrastustiloiksi. Kellarin länsipäädyn tiloihin, joissa on muuta kellaria suuremmat ikkunat, tehtiin muutama toimistokäyttöön merkitty huone.

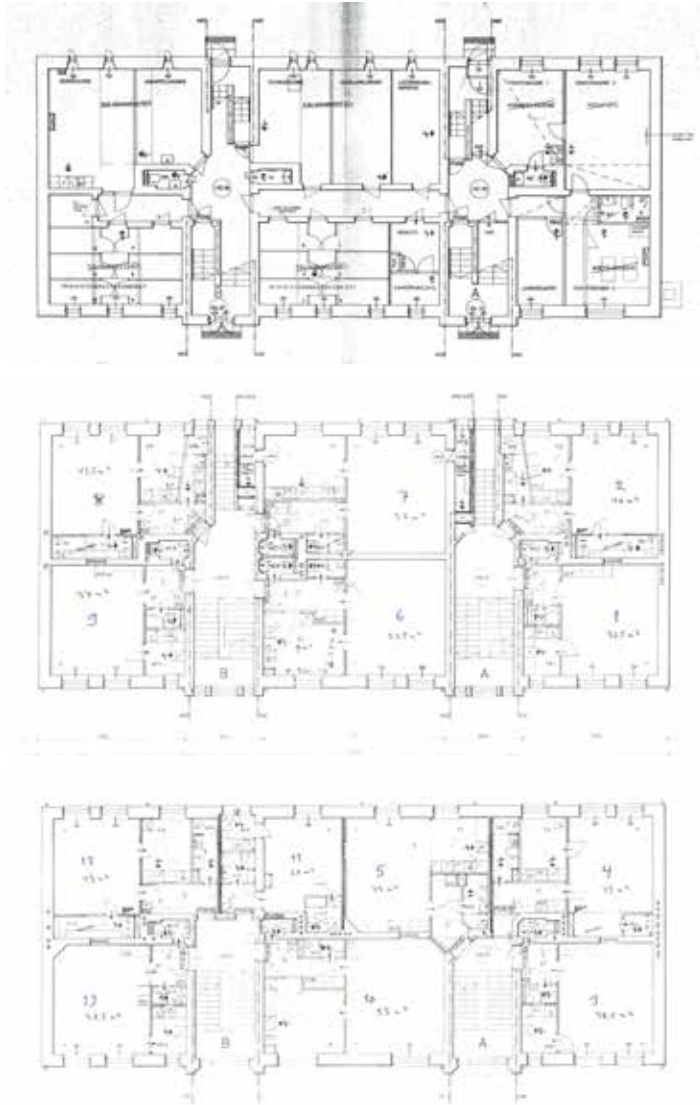
Rakennuksen ikkunat ja ulko-ovet uusittiin, samoin ilmeisesti julkisivujen rappaus. Sisätiloista vain porrashuoneet säilyivät näissä korjauksissa lähes muuttoksitta. Ikkunoita ja ovia on maalattu uudelleen pariin otteeseen tämän jälkeen.

Rakennukset vesikattojen pellitykset uusittiin peruskorjauksen yhteydessä.

Pihalle tehtiin uusi jätekatos vuonna 2003 (piirustus 2.4.2003, Arkkitehtisuunnittelu Heikki Tuohimaa Ky).



Mikontalon 1. ja 2. kerroksen muutospiirustukset vuodelta 1976. Rakennus oli liitetty kauko-
lämpöön ja lähes kaikki uunit puretti vuonna 1970. Asuntojen varustetasoa parannettiin hiukan
alkuperäiseen nähden. KA



Mikontalon kellarin, 1. kerroksen ja 2. kerroksen pohjat vuodelta 1989. Näiden perusteella asuntojen huonejakoa muutettiin radikaalisti ja niihin rakennettiin uudet saniteetti- ja keittiötilat. Rakennukseen tuli muutoksilla yhteensä 13 pienehköä asuntoa. LUMO



Käyttöhistoria

Rakennus tehtiin VR:n henkilökunnan asuintaloksi. Talon asukkaat olivat ilmeisesti - ainakin aluksi - Kuopion rata-alueen ylempiin virkamiehiin kuuluvien perheitä.

Rakennus on säilynyt koko historiansa ajan asuinikäytössä.

1990-luvun alun korjauksen jälkeen vuokrataloksi muutetussa rakennuksessa on alun seitsemän isoa huoneistoa muutettu 13 yksiöksi, joiden koko vaihtelee 37-57 m². Kellarikerroksessa on lisäksi kaksi toimistoa.

Talossa asuivat 1927-37 Mannerheim-ristin ritarit Pentti ja Tauno Iisalo, joiden kunniaksi on seinään kiinnitetty muistolaatta.



Nykytila: identiteetti ja säilyneisyys

Rakennukset ulkoasu on säilytetty alkuperäisessä (1907) hahmossaan. Julkisivuihin ei ole tehty mitään merkittäviä muutoksia. Kun asuntojen ikkunat ja ulko-ovet 1990 uusittiin, niiden muoto ja puitejako säilytettiin, vaikkakin ikkunoiden rakenne muutettiin kokonaan sisäänpäin aukeavaksi. Alkuperäisiä ikkunoita on säilynyt porrashuoneissa.

Sisätiloista alkuperäisinä ovat säilyneet porrashuoneet. Vuonna 1990 tehdyssä peruskorjauksessa asuntojen huonejako muutettiin ja alkuperäiset yksityiskohdat kuten sisäovet ja listoitukset hävitettiin. Porrashuoneeseen johtavat ovet listoituksineen ovat asunnoissa alkuperäisiä.

Kahdessa asunnossa on jäljellä koristeelliset kaakeliuunit.

Arkistotiedot

KA, Ratahallintokeskus, rautatierakennusten piirustusarkisto

KKA, rakennuslupapiirustukset

LUMO, muutospirustukset



S KONEPAJA

Käytetyt rakennustunnukset

VR:n tunnuks: 53/71, 1793

VTJ-PRT: 1021364750

Kiinteistön nykyinen omistaja

VR-Yhtymä Oy

Valmistumis- ja laajentamivuodet, suunnittelijat

1932: Uusi konepajarakennus, 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

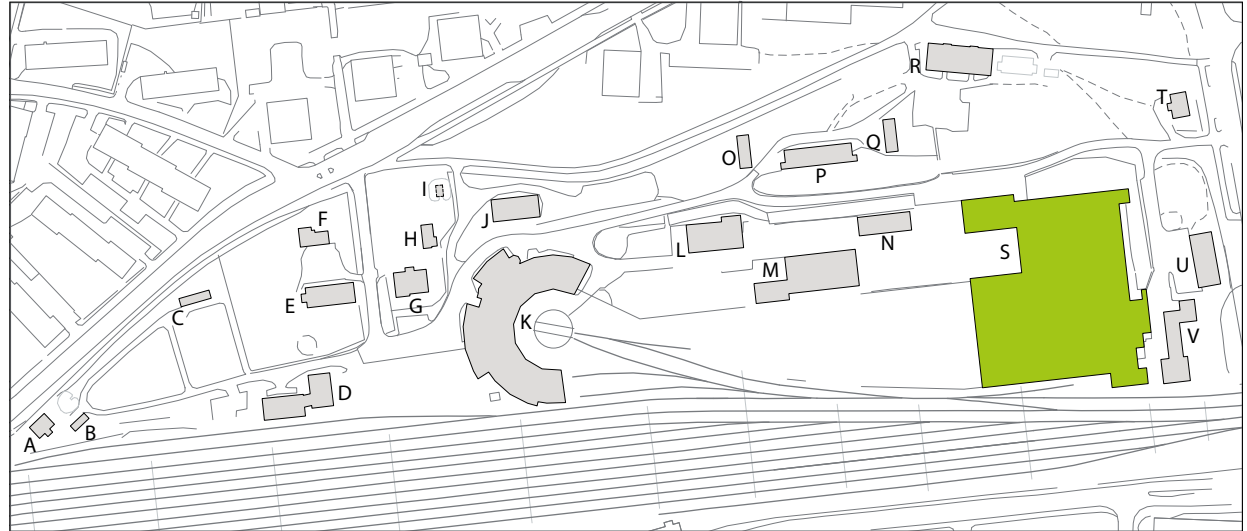
1979, Henkilökunnan sosiaalityöjen saneeraus ja laajennus, Lasse Kajander, Olavi Lehtonen

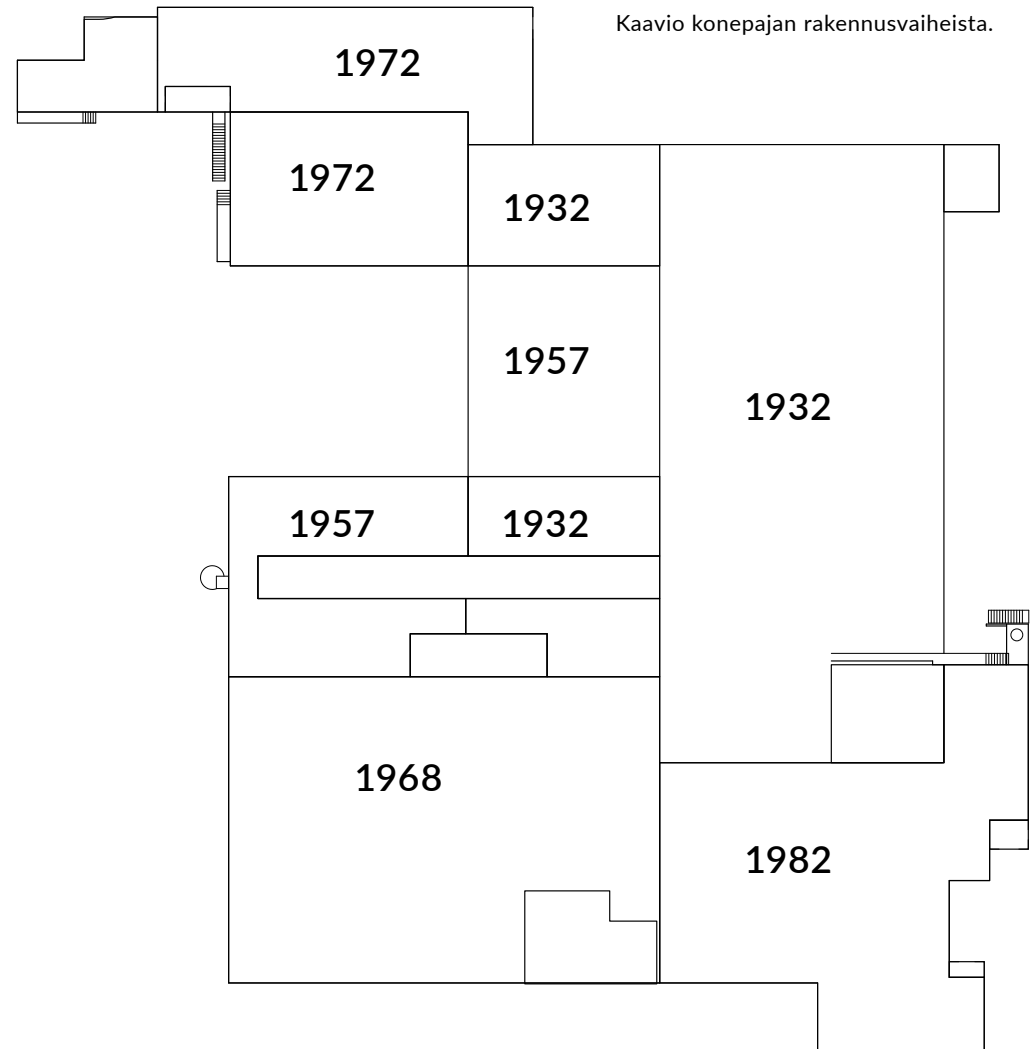
1982, Korjaushallin laajennus ja ruokala, Lasse Kajander, Olavi Lehtonen.

Käyttöhistoria:

Konepajan toiminta lopetettiin vuonna 2002, sen jälkeen tiloja on vuokrattu eri toimijoille.

Konepajasta on laadittu erillinen selvitys: Kuopion konepajan rakennushistoriaselvitys, Arkkitehtitoimisto Hannu Puurunen Oy, 2016.





Vasemmalla yllä konepajan vanhan osan pohjoispääty, alla konepajan päähalli vuonna 2015, jolloin tila oli ammattikoulun käytössä.

T ASUINRAKENNUS

Käytetyt rakennustunnukset

VR:n tunnuks: 49/21, 1798

VTJ-PRT: 101761420E

Kiinteistön nykyinen omistaja

Asunto Oy Kuopion vanha Asema (Bonava Suomi Oy)

Rakennuksen muita nimityksiä

Ratamestarin asunto.

Valmistumisvuosi, suunnittelija, suunnitelmien päiväys

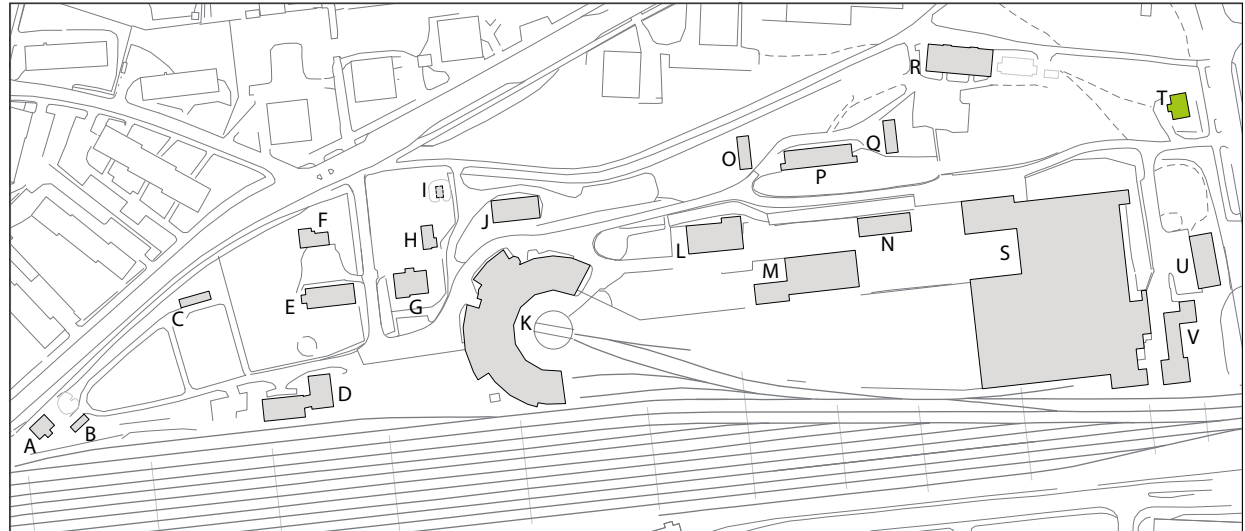
1929(?), SVR, Konstruktiivinen rataosasto, piirt. J.Ve-suri, allekirj. J. Ungern, toimiston esimies, 14.6.1929.

Rakennustapa ja tekniikka

Perustukset ja kellarin kantavat seinärakenteet ovat betonia. Muutoin rakennuksen seinät ovat hirttä, välipohjien rakenteet puuta. Julkisivut on verhottu saumarimalaudoituksella.

Arkkitehtuurin luonnehdinta

Harjakattoiselle asuinrakennukselle antaa ilmettä länsisivun epäsymmetrisesti sijaitseva poikkipääty. Julkisivuiltaan rakennus edustaa vähäeleistä 1920-luvun klassismia. Klassismille tyypillisiä yksityiskohtia on nähtävissä mm. kuistin pilareissa.



Peruskorjaus- ja muutosvaiheet

Rakennusta on korjattu eri vaiheissa. Ulkoverhous on todennäköisesti 1950-60-luvulta. Alunperin uunilämmityksellä olleeseen taloon on jossain vaiheessa asennettu keskuslämmitys.

Käyttöhistoria

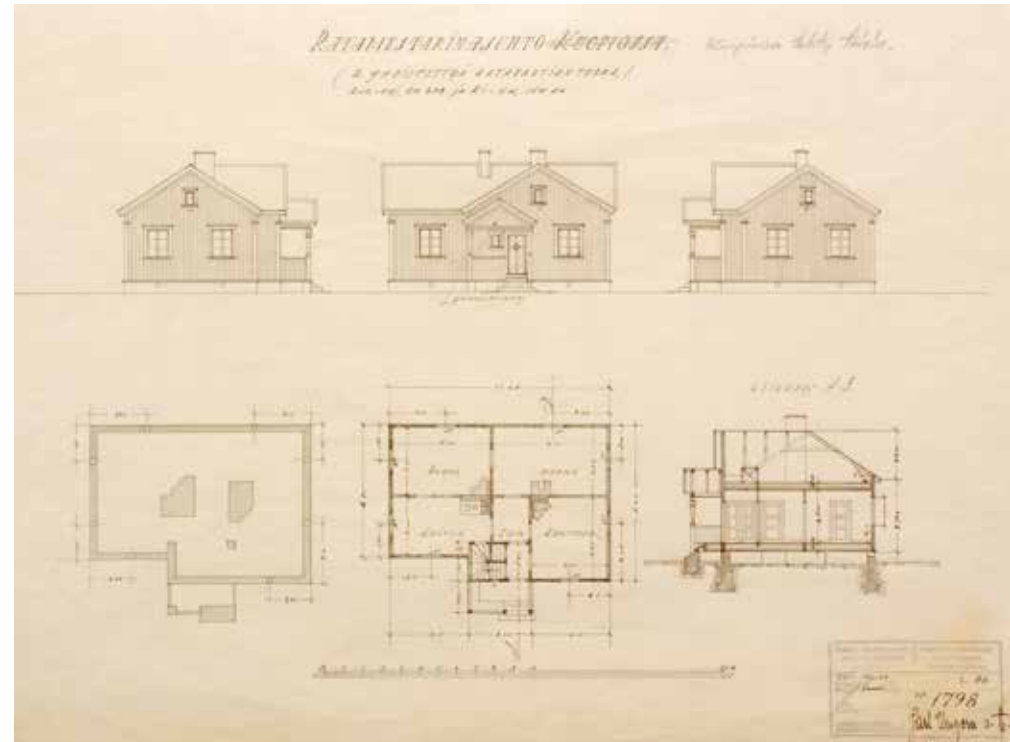
Ratamestarin asunnoksi tehty rakennus toimi myöhemminkin asuinrakennuksena, kunnes jäi tyhjilleen.

Nykytila: identiteetti ja säilyneisyys

Rakennus on ulkonaiselta hahmoltaan alkuperäinen, ulkoverhous on uusittu myöhemmin. Vuosikausia käyttämättä ja kylmillään ollut rakennus on päässyt rappeutumaan.

Arkistotiedot

KA, Ratahallintokeskus, rautatierakennusten piirustusarkisto



Ratamestarin asuintalon piirustukset Kuopio-Kajaani radalle vuodelta 1929. Piirustuksen ovat al-lekirjoittaneet J. Vesuri? ja Jarl Ungern. Piirustuksessa on lyijykynämerkintä "Kuopiossa on tehty toisin". Aukotus ei ole aivan piirustuksen mukainen ja rakennuksen alle on lisätty kellaritiloja. KA



U RATAJAKSON TYÖ- JA HUOLTORAKENNUS

Käytetyt rakennustunnukset

VR:n tunnuks: 54/61, 2730

VTJ-PRT: 101761402V

Kiinteistön nykyinen omistaja

Senaatti-kiinteistöt

Rakennuksen muita nimityksiä

Rataosaston työ- ja huoltorakennus

Valmistumisvuosi, suunnittelija, suunnitelmi- en päiväs

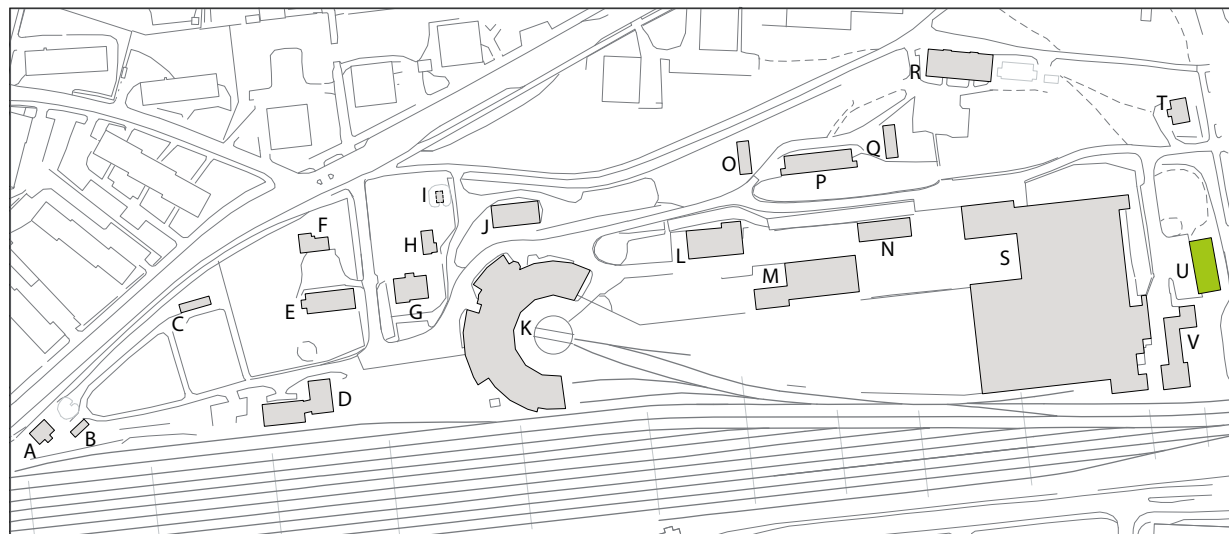
1960, VR, Ratateknillisen toimiston huonerakennus-
jaosto, piirt. V.V., hyväks. V.R. Rytöhonka, 25.5.1959.

Rakennustapa ja tekniikka

Rakennuksen anturat, perusmuurit ja kantavat pysty- ja vaakarakenteet ovat pääosin teräsbetonia. Ensimmäisen kerroksen osalta tiilestä muuratut ulkoseinät toimivat kantavana pystyrakenteena. Rakennuksen keskilinjassa on molemmissa kerroksissa betonipilarit, jotka kantavat välipohjien betonilaattojaan liittyviä, rakennuksen poikittaissuuntaisia teräsbetonipalkkeja. Porrashuoneen rakenteet ovat teräsbetonia. Loivan harjakattoisen vesikaton kantavat rakenteet ovat puuta (tuettu yläpohjalaatan päältä), katteena on saumattu pelti.

Ulkoseinät ovat puhtaaksimuurattua punatiiltä. Sisäseinät ovat rapattuja/ tasoitettuja.

Rakennus on varustettu vesikiertoisella keskuslämmityksellä, joka ilmeisesti jo alusta lähtien oli liitetty aluelämpöön tai rakennuksen V kattilahuoneeseen.



Arkkitehtuurin luonnehdinta

Suoraviivainen, arkkitehtuuriltaan pelkistetty, mutta omalla tavallaan tyylikäs ja laadukkaasti tehty työhuonerakennus. Rakennuksen länsisivulla on suuret pariovet varastotiloihin ja niiden edessä lastaussilta. Sekä kellaritiloissa että pääkerroksessa on suurehkot ikkunat luonnonvalon saantia varten.

Peruskorjaus- ja muutosvaiheet

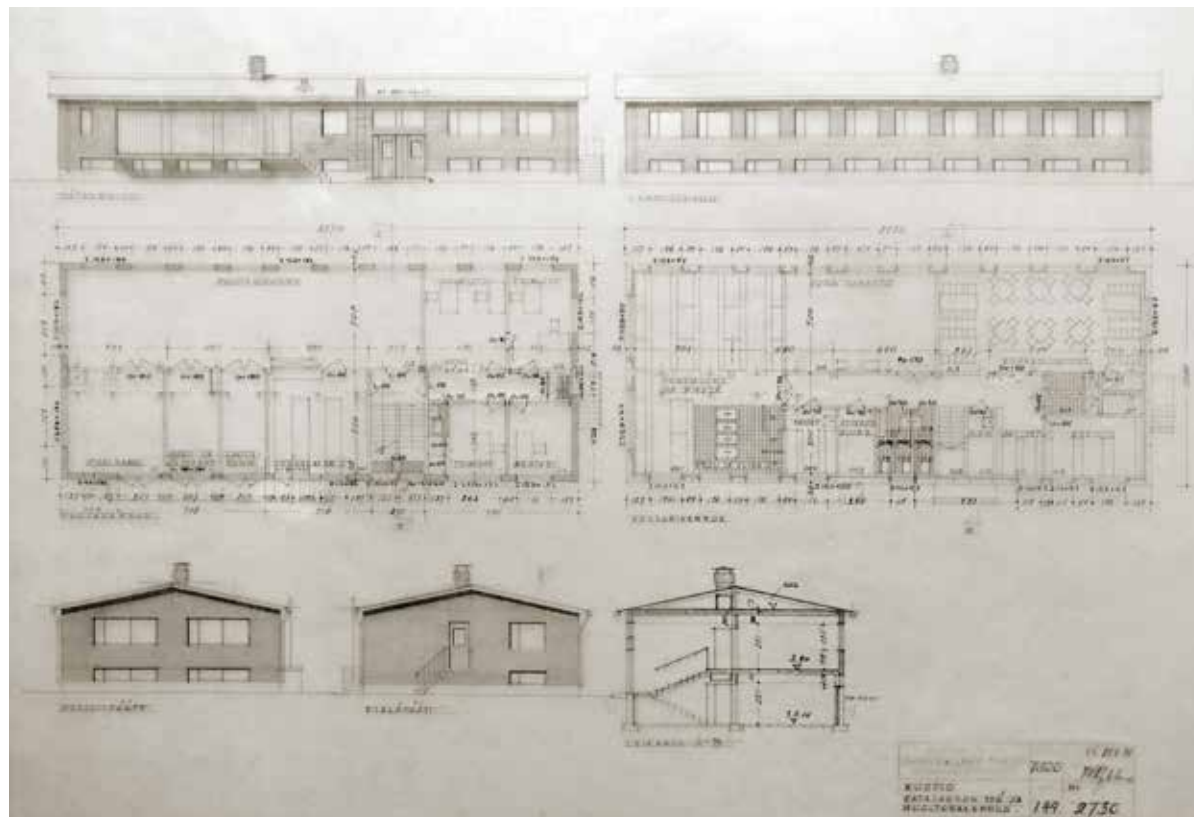
1980 muutoksia 1. kerrokseen ja kellarin: puutyöhuoneesta lohkaistiin tilaa kahdelle toimistohuoneelle, kellarin rakennettiin sauna ja pesuhuone (piirustus 12.9. ja 14.12.1979, Rautatiehallitus, rakennustoimisto, talonrakennusjaosto, nimik. LV.)

Käyttöhistoria

Vuoden 1959 piirustuksen mukaan rakennukseen tuli mm. seuraavia tiloja:

Kellariin pukuhuone ja pesutilat 108:lle miehelle, pieni naisten sosiaalitila, kuivaushuone, kuivavarasto, ruokailuhuone ja keittokomero sekä arkistohuone. 1. kerrokseen tuli suuri puutyöhuone, pienemmät huoneet maalaamolle, maali- ja öljyvarastolle, työkaluille ja autojen kuivaukselle. Rakennuksen eteläpäähän tuli neljä toimistohuonetta, joista yksi oli varattu työjohtajalle sekä aputiloja.

Rakennuksen jäätyä pois VR:n käytöstä on tilat vuokrattu ulkopuolisille (pääkerroksessa toimii nykyisin sähköalan yritys).



Ratajakson työ- ja huoltorakennuksen piirustus vuodelta 1959. KA

Nykytila: identiteetti ja säilyneisyys

Julkisivuiltaan rakennus on rakentamisaikansa asussa. Kellariin ja 1. kerrokseen johtavien ulko-ovien päälle on lisätty teräsrakenteinen katos.

Arkistotiedot

KA, Ratahallintokeskus, rautatierakennusten piirustusarkisto

SKA, rakennuspiirustukset

V HUOLTORAKENNUS

Käytetyt rakennustunnukset

VR:n tunnuks: 56/84, 919

VTJ-PRT: 1017614115

Kiinteistön nykyinen omistaja

Senaatti-kiinteistöt

Rakennuksen muita nimityksiä

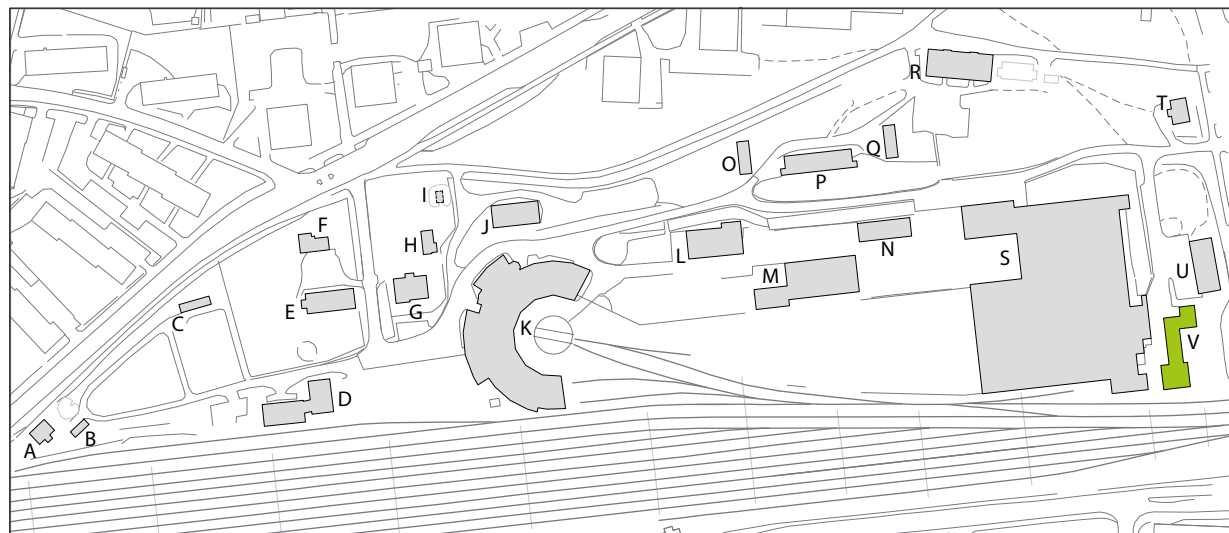
Rataosaston pajarakenus; Korjaustyöhuone.

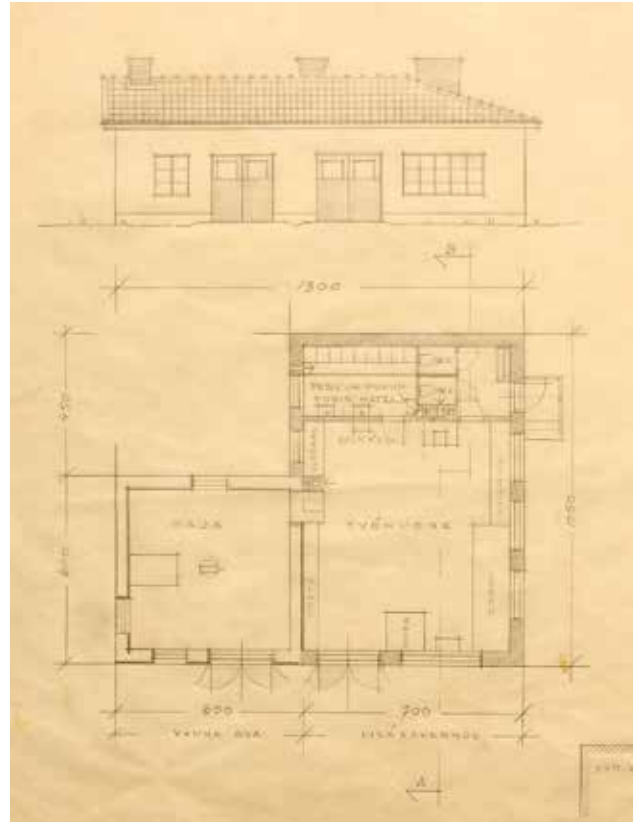
Valmistumisvuosi, suunnittelija, suunnitelmi- en päiväs

Alkuperäinen rakennus oli pieni neliömäinen paja, jonka rakentamisaikaa ja suunnitelmia ei tunneta. Todennäköisesti rakennus oli tehty 1940-luvun alussa, sillä rakennus ei näy vuodelta 1939 olevassa konepajaa koskevassa asemapiirustuksessa. Pajaa laajennettiin useissa vaiheissa, kts. jäljempänä.

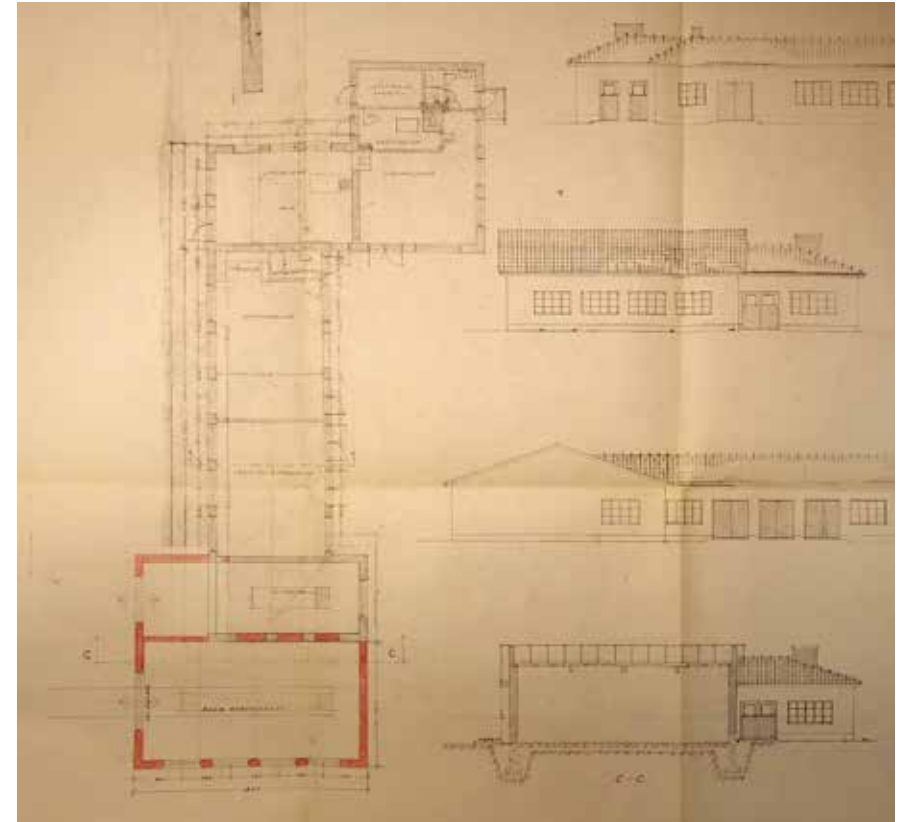
Rakennustapa ja tekniikka

Rakennuksen perustukset ovat betonia ja alapohjana on maanvarainen betonilaatta. Ulkoseinät ja kantavat väliseinät ovat massiivisia punatiilirakenteita. Ulkoseinät ovat puhtaaksimuuratut, sisäseinät ovat pääosin rapatut. Ovi- ja ikkunaukot on vanhemmissa osissa tuettu suorilla tiiliholveilla, 1960-luvun osassa betonipalkeilla. Yläpohjarakenteena on käytetty teräsbetonisia ylä- tai alalaattaholveja. Rakennuksessa on vesikiertoinen keskuslämmitys.





Ratajakson paja- ja työhuonerakennuksen piirustus vuodelta 1947. Piirustuksessa vasemmalla alkuperäinen, pohjaltaan neliömäinen paja. KA



Rakennuksen laajennuspiirustus vuodelta 1960, jonka pohjana on käytetty vuoden 1957 muutospiirustusta. Pohjapiirustuksen yläosassa näkyvät viereisen kuvan paja ja työhuone - paja jo laajennetussa muodossaan. Alaosassa punaisella 1960 tehdyt rataosaston korjaustila ja autotallin laajennus. KKA

Arkkitehtuurin luonnehdinta

Vaatimaton, mutta sinänsä laadukkaasti tehty teknisen huollon rakennus, jota on laajennettu ja muutettu monessa vaiheessa. Punatiili julkisivumateriaalina liittyy laajennusvaiheet toisiinsa ja viereisen konepajakompleksin arkkitehtuuriin.

Peruskorjaus- ja muutosvaiheet

Laajennus 1948(?), työhuone ja sosiaalitilat, VR, Ratateknillinen toimisto, huonerakennusjaosto, piirt. V.V., hyv. J. Ungern, 19.12.1947.

Suuria muutoksia ja laajennus 1957(?), piirustus VR, Ratateknillinen toimisto, Huonerakennusjaosto, piir. M.H. hyv. ?, 25.1.1957.

Laajennus rakennuksen eteläpäähän 1960, rataosaston korjaustilat. Piirustus VR, Ratateknillinen toimisto, Huonerakennusjaosto, päiväykset 22.4.1959, 15.6.1959 ja 4.1.1960.

Kattilahuoneen osalla rakennusta peltikatto on uusittu vastikään (muilla osilla vanha sementtitiilikatto)

.



Käyttöhistoria

Alkuperäinen rakennus oli pieni neliömäinen paja, joka oli tarkoitettu ratajakson käyttöön. 1940-luvun lopulla pajaa laajennettiin työhuonetilalla, johon sijoitettiin myös pienet pesu- ja pukutilat. 1950-luvun lopulla rakennusta laajennettaessa siihen tuli oma keskuslämmitys kattilahuoneineen, pajan lisäksi kaksi korjaushuonetta, työkoneiden varasto ja autotalli. Vuoden 1960 laajennuksessa suurennettiin autotallia ja lisättiin rataosaston korjaustila, johon tuli raideyhteys.

Tilojen jäätyä pois VR:n käytöstä on niitä vuokrattu ulkopuolisille. Nykyisin rakennuksessa on mm. puutyöverstaas.

Nykytila: identiteetti ja säilyneisyys

Rakennus on ulkoasultaan ja myös sisätiloiltaan pääosin vuoden 1960 laajennusten mukaisessa asussa. Autotallin ja ratahuollon tilojen ulko-ovet on uusittu nosto-oviksi.

Arkistotiedot

KA, Ratahallintokeskus, rautatierakennusten piirustusarkisto

SKA, rakennuspiirustukset



PUUTARHAT JA ALUEEN KASVILLISUUS

Jos rautateiden rakennukset rakennukset tehtiin huolellisesti, samoin toimitiin muunkin miljöön kanssa. Erityisesti asemarakennuksen ympäristöön kiinnitettiin huomiota. Edustat ja aukiot päällystettiin kenttäkiveyksellä, luisia ja laitureita reunustettiin graniitilla ja kokonaisuuden kruunasi istutukset ja puukujat. Asemapuisto oli usein kaupungin ensimmäinen julkinen kaikelle kansalle avoin puisto. Suomalainen rautatiepuisto, joka ympäröi koko rakennuskannan, on melko harvinainen ilmiö Euroopassa. Yleensä rautatieasemat rakennettiin tiiviin kaupunkirakenteen alueelle, jossa tilaa puistolle ei ollut.⁵⁰

Kuopion vuonna 1889 valmistuneen asemarakennuksen pohjoispuolella on ollut asema-aukio, jota on ympäröinyt vihreä istutusten alue. Varhaisia puutarhasuunnitelmia Kuopion asema-alueelta ei löytynyt tämän selvitystyön yhteydessä, mutta erilaiset kirjalliset lähteet kertovat istutuksista olleen.

Pohjolankadulta suoraan asemalle johtava tie oli reunustettu koivuistutuksin. Vanhan aseman alueen puita on kartoitettu 1970-luvulla. Kartoituksessa löydettiin vanhoja metsävaahteroita, tammia, metsälehmäksiä ja vuorijalavia, joiden arvioitiin tällöin olevan Kuopion vanhimpia yksilöitä. Mainittujen lisäksi alueen puulajeihin kuuluvat siperianlehtikuusi, mongolinvaahtera, tuomipihlaja, kyynelkoivu, kuusi, tuomi, pihlaja, omenapuu ja siitä jalostettu rautatieomenapuu.⁵¹

⁵⁰ Huvila 2006, 44.

⁵¹ Rieki 2005, 264.

Asemapuiston lisäksi erityisesti asuinrakennusten ympäristön kasvillisuuteen kiinnitettiin erityistä huomiota. Suomen rautatiemuseon arkistossa Hyvinkäällä on 1950-luvun lopulta ja 1960-luvun alusta istutussuunnitelmia asemapäällikön asuinrakennuksen puutarhasta, virkailijain asuinrakennuksen puutarhasta alueen pohjoisosassa sijaitsevien Mikontalon ja vuokrakasarmien alueen puutarhasta. Ne ovat rautateiden puutarhalaitoksen ylipuutarhuri K.J. Jokelan signeeraamia. Hän toimi ylipuutarhurina vuodesta 1938 apunaan viisi piiripuutarhuria.⁵²

Kuopiossa toimi myös varataimisto vuosina 1939–1984. Taimisto sijoittui alueen länsiosaan, radan ja Pohjolankadun kolmiomaiseksi rajaamalle alueelle. Ratapihan laajentumisen vuoksi purettu kaksoisvahditupa siirrettiin sotien jälkeen alueen kärkeen puutarhurin asuinrakennukseksi. Varataimistoissa oli kasvihuone ja lavoja lähinnä ryhmäkasvien ja leikkokukkien viljelyä varten. Lisäksi oli taimitarha, jossa keskuspuutarhaltä tulleet taimet jatkojalostettiin.⁵³ Kasvihuone ja sen varasto rakennettiin vuonna 1939.

⁵² Suomen puutarhoja, 1949, 156.

⁵³ Martin 2016, 59; Rieki 2005, 264..



Virkailijan asuinrakennuksen puutarhan alueella on vielä olemassa ilmeisesti alkuperäinen kaivo ja sen koristeellinen katos. Kuva yksityisarkistosta.



YHTEENVETO

Yhteenvedossa on esitetty tiivistelmänä alueen yleinen historia ja merkitys sekä tarkasteltu lähemmin kohdetta osa-alueina ja rakennuksittain. Tarkasteluun on lisäksi kirjattu kohteiden suojelun nykytilanne ja rakennusten osalta esitetty myös selvityksen laatijoiden käsitys kohteen merkityksestä ja suojelutarpeesta.

Rautatiesopimukseen (1998) ja RKY-alueeseen ”Kuopion rautatieympäristöt” kuuluvien alueiden ja rakennusten osalta ei ole tullut esille seikkoja, joiden perusteella - selvityksen laatijoiden käsityksen mukaan - olisi syytä muuttaa näissä tehtyjä aluerajauksia tai arviota rakennusten kulttuurihistoriallisesta merkityksestä. Sen sijaan kahden rakennuksen eli pesutupa-leipomon (J) ja vuokrakasarmien (P) osalta muut seikat eli rakennusten tyhjilleen ja vaille huoltoa jättämisestä seurannut tilanne aiheuttavat tarpeen lisäselvityksille. Rautatiesopimukseen eivät sisälly ns. Mikontalo (R) ja Konepaja (S), mutta ne ovat mukana RKY-alueen kohteissa.



Viereisen sivun kuva: VR:n alue lännestä nähtynä vuosituhannen alkupuolella. KKPY

Aika-tila -matriisi

	Alueellinen taso	Kylä- / kaupunkitaso	Kohdetaso / Osa-alue	Rakennustaso
2018- nykyaika / tulevaisuus	Rautatie säilyy alueen läpi kulkevana liikennereitinä.	Alueen rooli kaupunkirakenteessa? Katuyhteydet alueelle?	Rakennetun alueen tiivistäminen ja kerrosalan lisääminen? Käyttö pääosin asuinalueena? Ratapihan tarpeellinen laajuus vastaisuudessa?	VR:n käytöstä vapautuneiden rakennusten säilyttäminen ja käyttö?
2000-luku VR luopuu vähitellen alueesta.		Alueen ympärille on rakennettu paljon. Ennen Kallavedelle avoinna olevan maiseman peittää asuinkerrostalot.	Alueen uudelleenkaavoitukseen ja osittaiseen käyttötarkoituksen muuttamiseen valmistaudutaan. Osia VR:n alueesta myydään.	VR:n tiloja vuokrataan eri toimijoille (mm. Pohjolan Liikenne). Osassa tiloja jatkaa VR-Track.
1960-2002 Junaliikenteen huippukaudesta matkustajaliikenteen hiipumiseen.	Savon rata sähköistettiin 1983. Yksityisautoilun ja lentoliikenteen voimakas lisääntyminen vie asiakkaita rautateiltä. Dieselveturit korvasivat höyryveturit kokonaan 1970-luvulla.	Konepajan toiminta loppuu 2002.	Käytöstä pois jääneitä rakennuksia aletaan purkaa.	Entisen aseman ja ratapihan alueen rakennukset VR:n käytössä. Osa vanhoista rakennuksista jää tyhjilleen ja alkaa rappeutua.
1950-1960-luvut laajentuva toiminta	Kiskobussit paikallisliikenteessä 1952-1988. Linja-autoliikenne kasvaa.	Moottoritie eli ns. ohiajotie valmistui Kuopion kohdalle 1960-luvulla.	Alueella määrällisesti paljon rakennuksia. Ratapihaa laajennettiin.	Entisen aseman ja ratapihan alueen rakennukset VR:n käytössä, rakennuksia huolletaan ja peruskorjataan.
1930-1940-luvut Rautatieaseman siirto ja uusi konepaja. VR:n alueelle paljon muitakin uusia rakennuksia.	Sota-ajan merkitys junaliikenteelle.	Rautatieasema siirrettiin ja uusi asema valmistui 1934 nykyiselle paikalleen. Vanha asemarakennus purettiin. Männistön kaupunginosan rakentaminen, Pohjolankatu pääkaduksi.	Uusi konepaja valmistui ratapiha-alueelle 1932. Ratapihaa laajennettiin. VR:n varataimisto toimi alueella 1939-1984.	Konepaja keskittyi höyryveturien korjaukseen. Uusia asuinrakennuksia alueelle.
1880-luku -1930-luku Rautatieliikenteen alkuajat Kuopiossa	Rautatien vaatimien alueiden suunnittelu ja lunastus. Rautatien rakentaminen 1880-luvun lopulla. Rautatie etelästä Kuopioon valmistui 1889 ja Kuopiosta Kajaaniin 1903.	Rata sijoitettiin kulkemaan ruutukaava-alueen pohjoispuolelta. Lahdentaan kaupunginosa (myöhemmin Männistö ja Itkonniemi) alkaa kasvaa. Teollisuusrakennuksia ja työväen asuntoja radan vaikutuspiiriin.	Rautatieasema ja ratapiha-alue rakennuksineen rakennettiin Lahdentaan kaupunginosaan. Yhteys ruutukaava-alueen itäosalla olevaan satamaan tärkeä. Maisema avoin, alueen rakennukset näkyvät Kallavedelle.	Aseman, ratapihan ja konepajan tärkeimmät rakennukset valmiit 1889. Veturitaliin laajennukset 1900, 1908, 1926 ja 1932. Useita muita uusia rakennuksia.
1777-1880-luku Kuopio ennen rautatietä	Kaupunki perustettiin 1775. Vesiliikennettä helpotetaan kanavia rakentamalla. Höyrylaivaliikenne alkaa 1840-luvulla. maaliikenteessä hevosajakautta.	Lahdentaka kaupungin laita-alueena. Maantie pohjoiseen (Ouluun) kulkee Lahdentaan kautta. Vankila 1840-luvulla, laajennus 1880-luvulla.	Lahdentaan tila. Alueella peltoa ja niittyä sekä Tervalampi-niminen pieni lampi.	
1500-1777 Ennen kaupungin perustamista	Kuopion pitäjä 1500-lähtien, kaupunkioikeudet vuodesta 1653			

KUOPION ENTISEN ASEMA- JA RATAPIHA-ALUEEN HISTORIALLINEN MERKITYS

Savon radan valmistuminen Kuopioon saakka 1889 oli Kuopion ja koko maakunnan kannalta ratkaisevan tärkeä uudistus. Se mahdollisti vuodenaikasta riippumatta tavaroiden ja ihmisten aiempaa nopeamman ja varmemman kuljetuksen. Kuopio pääsi näin ympäri- vuotiseen 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.

Rataa, ratapihaa ja asemaa varten lunastettiin alueita kaupungin ruutukaava-alueen pohjoispuolelta. Asema ja ratapiha sijoitettiin Lahdentaan kaupunginosaan noin 1,5 kilometrin päähän kauppatorilta koilliseen. Radalta saatiin näin myös pistoraide satamaan.

Kun rata valmistui Kuopioon saakka 1889, samalla valmistuivat aseman ja ratapihan toimintojen kannalta tärkeimmät rakennukset kuten asemarakennus, ensimmäiset henkilökunnan asuinrakennukset, veturitalli ja konepaja.

Rataosuus Kuopiosta pohjoiseen, Iisalmeen ja Kaajaaniin, valmistui vuonna 1903. Tämä aiheutti ratapiha-alueen ja kaluston huoltotilojen laajentamistarvetta. Veturitalliin lisättiin pilttuita, rakennettiin uusi paja ja pesutupa-leipomorakennus ja pystytettiin uusia asuinrakennuksia ulkorakennuksineen. Tavaraliikennettä varten tehtiin suuri varastorakennus ratapihan eteläpuolelle.

Vanhan konepajan käytyä liian pieneksi suurentuneille vetureille rakennettiin uusi konepaja vuosina 1930-1932. Sittemmin konepajaa on laajennettiin useissa vaiheissa 1990-luvulle saakka, kunnes 2002 sen toiminta lakkautettiin.



1880-luvun lopulla Kuopion asemaa ja ratapiha ympäröivä alue oli hyvin avointa, pääosin niittyä ja peltoa. Asemalta oli avoin näkymä Kallavedelle. Kuva: Karl Granit, 1890-1893, KHM.

Veturitallin pilttuu 10 on rakennuksen parhaiten säilyneitä sisätiloja.

Kuopion entisen aseman ja ratapihan alueella rakennuksineen on historiallinen merkitys osana Suomen rautateiden historiaa. Alue kuvastaa 1800-luvun lopun uuden liikennemuodon edelleen jatkuvaa vaikutusta yhdyskunnan toimintoihin ja rakenteisiin. Rautatiellä on ollut merkitys kaupungin kehitykselle paitsi matkustaja- ja tavaraliikenteen kannalta, myös työpaikkana monen sukupolven ajan.

Rautatie kulkee aivan kaupungin keskustan eli ruutukaava-alueen reunassa ja ratapihan alue sijaitsee nykyisessä kaupunkirakenteessa Linnanpellon kaupunginosassa. Rautatiealueet ovat osa kaupunkimiljöötä ja niiden käyttötarkoitus miljöössä on itsenänselvästi tunnistettavissa. Rata ja ratapiha-alue jakavat samalla kaupunkirakenteen sekä fyysisesti että visuaalisesti. Symbolisena rajana entistä VR:n aluetta rajaa edelleen Pohjolankadun ja Pohjolanpuiston puolella rauta-aita, ja rata-alueelle pääsy on alueen eteläpuolella turvallisuussyistä estetty aitamalla.

VR:n entisellä asema- ja ratapiha-alueella rakennuksineen on merkittävä asema kaupunkikuvassa ja -rakenteessa. Toiminnan luonteesta johtuen alue on 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. Alueen erityiseen tarkoitukseen suunnitellut rakennukset kertovat paitsi rautateiden historiasta, myös arkkitehtuurin ja rakennustekniikan kehityksestä 130 vuoden ajalta.



HISTORIALLISEN LUETTAVUUDEN JA NYKYTILAN LÄHEMPI TARKASTELU

Osa-alueet

Selvitystyön rajauksen mukainen, entisen aseman ja ratapihan alue kuuluu kokonaan valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin (RKY) nimellä ”Kuopion rautatieympäristöt”, johon sisältyy myös nykyinen Kuopion asema laitureineen. Lisäksi alueet kuuluvat kokonaan tai osittain Rautatiesopimuksen (1998) aluerajauksiin.

Tarkasteltavan alueen voi karkeasti jakaa kolmeen osa-alueeseen:

- Ratapiha ja siihen liittyvät teknisen huollon rakennukset
- Entinen aseman ja puutarhan alue lähiympäristöineen
- Pohjoisosan asuinalue

Ratapiha

Kuopion ruutukaavakeskustan pohjoislaitaa sivuavalla radalla ja siitä koilliseen olevalla ratapihalla on huomattava merkitys kaupunkirakenteen ja kaupunkikuvan kannalta (toiminnallinen ja visuaalinen integriteetti).

Kuopion ratapiha on nykyajassa noin 100 metrin levyinen ja noin 800 metriä pitkä, kaupunkirakennetta jakava rautatieliikenteelle varattu alue. Ratapihan kautta kulkee Kuopion ja Iisalmen välisen radan pääraide. Ratapihaan kuuluu myös veturitallin ja konepajan välinen alue, jolla on jäljellä muutamia raiteita. Raiteiden ja muun liikenteeseen liittyvän infrastruktuurin ohella ratapihan aluetta leimaavat veturitallin, vanhan pajan ja konepajan punatiiliset rakennukset. Näin ratapihan alueella on sinänsä monia autenttisia, helposti tunnistettavia piirteitä.

Ratapihan alueesta Rautatiesopimuksessa esitettyyn aluerajaukseen kuuluu veturitalli lähiympäristöineen sekä aluerajauksen ulkopuolella pajarakennus.

Ratapihan aluetta nykyisin: Savonradan ja nykyisen ratapihan eteläreunalle on kohonnut uusia asuinkerrostaloja, ratapihan vanhojen rakennusten välinen alue on suurelta osin asfalttikenttää, joka toimii paikoitusalueena. Veturitalli taustalla oikealla.



Entinen aseman ja puutarhan alue

Kuopion matkustaja-asema oli alunperin ratapihan yhteydessä sijaiten veturitallista lounaaseen. Vanhan asemarakennuksen alkuperäinen paikka on ratapihan laajennuksissa jäänyt kiskojen alle. Alun perin alue oli suunniteltu niin, että aseman pohjoispuolen sisäänkäynti oli samassa linjassa Pohjolankadulta tulevan sisääntulotien kanssa. Aseman lähetyvillä olivat asemapäällikön asuintalo ulkorakennuksineen, virkailijoiden asuinrakennus ulkorakennuksineen, ja rautateiden puutarha siihen liittyvine rakennuksineen. Asemarakennuksen ja asuinrakennusten välissä oli tilava asema-aukio. Kun vuonna 1934 valmistui uusi asemarakennus vanhasta paikasta noin kilometrin päähän länteen, vanha asemarakennus purettiin.

Virkailijoiden asuinrakennuksen ja asemapäällikön talon pihapiirit ovat edelleen puistomaisia, hyvin hoidettuja miljöitä. Niiden välistä kulkee alueen sisälle pääreitti Pohjolankadulta. Entinen puutarhan alue ja entisen pesutupa-leipomon lähiympäristö ovat hoitamattomina villiintyneet. Alkuperäinen asema-aukio ei hahmotu nykytilanteesta enää selkeästi. Alueelle on tehty vuonna 1955 Sähkötaloksi kutsuttu huoltorakennus. Alueen rajalla Pohjolankadun ja Pohjolanpuiston puolella on rauta-aita. Pohjolanpuiston eteläreunaa kulkeva kevyenliikenteen väylä on historiallisen Ouluntien paikalla.

Entisen aseman ja puutarhan alue kuuluu kokonaan Rautatiesopimuksessa esitettyyn aluerajaukseen lukuunottamatta alueen kolmiomaista länsikärkeä, jossa sijaitsevat puutarhan rakennukset.



Kirjalija Juhani Ahon hautajaissaattue Kuopion asemalla 14. päivänä elokuuta vuonna 1921. Kuva: KHM.



Pohjoisosan asuinalue

VR:n aiemmin omistama alue jatkuu pohjoisessa koilliseen päin rajautuen Pohjolanpuistoon ja Kullervonpuistoon ja päättyen Kullervonkatuun. Kuten edelliselläkin alueella, puistoihin päin aluetta rajaa metalliaita.

Alueen pohjois- ja koillislaidalla oli aikoinaan useampia asuinrakennuksia. Nykyisin niistä ovat jäljellä vuokrakasarmi ulkorakennuksineen, ns. Mikontalo ja entinen ratamestarin asuintalo. Mikontaloa lukuunottamatta rakennukset ovat tyhjillään. Mikontalon tonttia lukuunottamatta puistomainen alue on villiintyneessä tilassa.

Pohjoisosan asuinalue kuuluu kokonaan Rautatiesopimuksessa esitettyyn aluerajaukseen.



Pohjolanpuistossa, entisen VR:n alueen pohjoislaitaa noudattaen kulkee kevyenliikenteen reitti, joka on historiallisen Ouluntien paikalla. Vasemmalla VR:n alueen aita ja entinen pesutupa-leipomo, oikealla Pohjolankadun varren 1950-luvun kerrostaloja.

Rakennukset

Rautateiden rakennukset rakennettiin hyvällä tekniikalla ja hyvistä materiaaleista kestäviksi ja arkkitehtonisesti laadukkaiksi. Kuopion entisen asema- ja ratapiha-alueen rakennuksia, jotka ovat pysyneet jatkuvasti käytössä, on huollettu hyvin ja aika ajoin myös peruskorjattu. Sen sijaan muutamat käytöstä pois jääneet rakennukset on päästetty pahoin rappeutumaan. Näiden joukossa on myös rautatiesopimukseen kuuluvia rakennuksia.

Seuraavassa on merkitty myös tieto kohteen kuulumisesta rautatiesopimuksen piiriin tai RKY-alueen kohteisiin. Muiden rakennusten osalta on esitetty selvityksen tekijöiden arvio kohteen merkityksestä.

Puutarhan rakennukset (A, B, C)

Puutarhurin asuinrakennus on muokattu 1950-luvulla entisestä kaksoisvahtituvasta. Rakennus on ollut vuosikausia tyhjillään ja rappeutunut. Sen ulkorakennus ja puutarhan entinen varasto ovat vaatimattomia puurunkoisia piharakennuksia.

Puutarhurin asuinrakennuksen ja ulkorakennusten kulttuurihistoriallista ja kaupunkikuvallista merkitystä on mielestämme pidettävä vähäisenä, vaikkakin asuinrakennuksella on historiallista mielenkiintoa, koska sen runkona on Kuopion asemalle kuuluneen vanhan kaksoisvahtituvan (1889) hirsikehä.

Sähkötalo (D)

Vuonna 1955 valmistuneen rakennuksen ulkoasu on säilytetty lähes kauttaaltaan alkuperäisenä. Sisätiloissa on tehty käyttötarkoituksen muutoksista aiheutuneita korjauksia ja muutoksia. Harjakattoinen, rapattu kivirakennus on perushahmoltaan melko tyypillinen 1950-luvun julkinen rakennus. Sen arkkitehtuuri rinnastuu esimerkiksi rakennushallituksen tuohon aikaan toteuttamiin pienempiin virasto- ja postitaloihin.

Sähkötalo on hyvin säilynyt, tyylikä 1950-luvun rakennus, jonka säilyttäminen osana rautatieympäristöä on suositeltavaa. Rakennuksen varustamista suojelumerkinnällä kaavoissa olisi mielestämme harvittava.

Virkailijain asuinrakennus ulkorakennuksineen (E, F)

Yksikerroksinen harjakattoinen, poikkipäädyillä varustettu kookas asuintalo, jossa myös lähes koko ulkakkokerros on sisustettu asunnoiksi. Rakennuksen ulkoasussa on 1920-luvun klassismiin liittyviä piirteitä. Ulkoasuun on tehty vain vähäisiä muutoksia. Sisätiloissa on runsaasti rakentamisaikaan liittyviä yksityiskohtia. Rakennus on olennainen osa entisen aseman aluetta ja sen puistomaista miljööä.

Satulakattoinen ulkorakennus, jossa ovat sijainneet virkailijoiden asuintalon käymälät ja varastoliiterit. Rakennus on säilynyt hyvin alkuperäisessä asussaan. Rakennuksella on merkitys osana asuinrakennuksen pihamiljöötä ja entistä aseman puistoa.

Virkailijain asuinrakennus ulkorakennuksineen kuuluu rautatiesopimukseen (1998). Rakennukset on määritetty suojelukohteina myös RKY-alueella "Kuopion rautatieympäristöt" (2009)

Asemapäällikön rakennukset (G, H, I)

Asemapäällikön talo rakennettiin 1902 vuoden 1895 mallipiirustuksen mukaan. Arkkitehtuuriltaan rakennus sijoittuu uusrenessanssin ja jugendin taitekohtaan. Etenkin julkisivuissa näkyy vielä uusrenessanssin ja nikkarityylin vaikutus, mutta pohjakaava on jugendin tapaan vapaamuotoisempi.

Rakennuksen alkuperäinen asu materiaaleineen ja yksityiskohtineen on säilynyt harvinaisen hyvin. Julkisivuissa ei ole tehty mitään merkittäviä muutoksia. Huonejako on alkuperäinen lukuunottamatta joitakin muutoksia kevyissä väliseinissä. Rakennuksen ikkunat ja sisäovet ovat alkuperäisiä, samoin pääosa sisätilojen kattolistoista. Ulko-ovet ovat alkuperäiset. Kaakeliuuneista on säilynyt kaksi eli salin ja alunperin toimistona olleen huoneen uunit. Rakennuksella keskeinen rooli entisen aseman alueella ja sen puistomaaisessa miljöössä.

Ulkorakennuksen arkkitehtuuri on sukua asemapäällikön asuinrakennuksen arkkitehtuurille, mutta ilme on pelkistetympi ja koristeaiheita on käytetty niukasti. Pihapiirissä on myös erillinen kellarirakennus, jossa on 1800-luvun lopun rautatierakennusten arkkitehtuurille tyypillisiä piirteitä. Molemmat ulkorakennukset ovat asemapäällikön talon pihamiljööseen ja vanhaan asemapuistoon olennaisena osana kuuluvia rakennuksia. Kellarin katto vaatii pikaisia korjaustoimia.

Asemapäällikön talo ulkorakennuksineen kuuluu rautatiesopimukseen (1998). Rakennukset on määritetty suojelukohteina myös RKY-alueella "Kuopion rautatieympäristöt" (2009). Huom. Julkisivujen ohella asuinrakennuksen interiöörit ovat hyvin säilyneet.



Asemapäällikön asuinrakennuksen alkuperäinen asu materiaaleineen ja yksityiskohtineen on säilynyt harvinaisen hyvin. Kuva: Sakari Martikainen, 1976. KHM.

Alla Virkailijan asuinrakennus. Kuva yksityisarkistosta.



Pesutupa-leipomo (J)

1900-luvun alussa tehty rappaamaton tiilirakennus kuuluu rautatieympäristöjen talousrakennuksiin, jotka toteutettiin yleensä tyyppipiirustusten muunnelmina. Arkkitehtuuriltaan muutoin vähäeleisessä hyötyrakennuksessa on uusrenessanssikaudelta periytyviä yksityiskohtia. Vuonna 1926 tehdyn laajennuksen julkisivut noudattavat alkuperäisen rakennuksen arkkitehtuuria.

Julkisivujen asu materiaaleineen ja yksityiskohtineen on säilynyt hyvin. Huonejako on pääasiassa alkuperäinen (1920-luvun muutosten mukainen). Rakennuksen ikkunat ja sisäövet ovat alkuperäisiä tai niiden kaltaisiksi uusittuja. Entinen Pesutupa-leipomo muodostaa yhdessä veturitallin ja pajan kanssa ratapiha-alueelle oman leimansa antavan punatiilisten rakennusten ryhmän.

Rakennus on vuosikausia ollut tyhjillään, vailla huoltoa ja lämmitystä. Julkisivuissa ja sisätiloissa on näistä syistä huomattavia vaurioita.

Pesutupa-leipomo kuuluu rautatiesopimukseen (1998). Rakennus on mainittu suojelukohteena myös RKY-alueella "Kuopion rautatieympäristöt" (2009). HUOM. Rakennus on paikoin erittäin huonokuntoinen ja vaatii siksi lisäselvityksiä!



Pesutupa-leipomorakennus luultavasti 1990-luvulla. Etualalla näkyy alueen pohjoislaidalla kulkeva rauta-aita.

Kuva yksityisarkistosta.

Veturitalli (K)

Veturitalli on perustuu tyypiltään ja arkkitehtuuriltaan Oulun, Savon ja Karjalan radoilla 1800-luvun lopulla käytettyyn, kääntöpöydän ympärille säteittäin sijoittuvaan veturitallityyppiin. Veturisijoja eli pilttuuta rakennettiin aluksi kuusi ja niille yksi tallirakennuksen takaosaan sijoitettu vesitorni. Tallia laajennettiin vuosina 1900 ja 1908 siten, että se käsitti 15 pilttuuta ja kaksi vesitornia. Vuosina 1926 ja 1932 muutamia pilttuuta jatkettiin takaosistaan vastaamaan käyttöön tulleita suurempia vetureita.

Veturitallin ulkoinen hahmo on pääpiirteissään säilynyt 1900-luvun alusta 1930-luvulle tehtyjen muutosten mukaisessa asussa. Veturipilttuiden ovia sekä tallirakennuksen muita ovia ja ikkunoita on jonkin verran muutettu eri vaiheissa. Tallin sisätiloissa muutamia pilttuuta ovat säilyneet muodoltaan vanhassa asussaan. Tällaisia ovat ainakin pilttuut 7, 10 ja 11. Muutamia pilttuusiin on tehty uusia väliseiniä ja välipohjarakenteita.

Veturitallin rakenteisiin kuuluu olennaisena osana kääntöpöytä kiskoineen ja syvennyksineen. Kääntöpöytä on rapistunut ja sen monttuun on vuosikausia kertynyt hiekkaa ja roskia.

Veturitalli muodostaa yhdessä pajarakennuksen ja entisen pesutupa-leipomon kanssa ratapiha-alueelle oman leimansa antavan punatiilisten rakennusten ryhmän.

Veturitalli kääntöpöytineen kuuluu rautatiesopimukseen (1998). Rakennus on mainittu suojelukohteena myös RKY-alueella "Kuopion rautatieympäristöt" (2009). Ulkoasun ohella parhaiten säilyneiden sisätilojen ilmeen säilyttämiseen on mielestämme syytä kiinnittää huomiota.

Paja (L)

1900-luvun alussa tehty tiilirakennus kuuluu rautateiden teknisen huollon rakennuksiin, jotka suunniteltiin varhaisempien rautatierakennusten tyyppiirustusten muunnelmina, ja joille on tyypillistä punatiiliset rappaamattomat julkisivut. Arkkitehtuuriltaan muutoin vähäeleisessä hyötyrakennuksessa on uusrenessanssikaudelta periytyviä yksityiskohtia. Pajarakennus muodostaa yhdessä veturitallin ja entisen pesutupa-leipomon kanssa ratapiha-alueelle oman leimansa antavan punatiilisten rakennusten ryhmän.

Paja kuuluu rautatiesopimukseen (1998). Rakennus on mainittu suojelukohteena myös RKY-alueella "Kuopion rautatieympäristöt" (2009).



Veturitalli kuvattuna 1990-luvulla. Kuva yksityisarkistosta.

Varastohalli (M)

Teräsrakenteinen, profilipellillä verhottu, lämmöneristetty hallirakennus, rakennettu 1977 maalaamoksi, laajennettu 1990-luvulla, nykyisin Pohjolan Liikenne Oy:n toimitilat. *Kohteen kulttuurihistoriallinen merkitys on vähäinen.*

Varasto (N)

Teräsrakenteinen, profilipellillä verhottu, oveton kylmä varastorakennus. *Kohteen kulttuurihistoriallinen merkitys on vähäinen.*

Vuokrakasarmi ulkorakennuksineen (P, O, Q)

Neljän perheen asuintalona toiminut hirsirunkoinen vuokrakasarmi on muunnelma vuokrakasarmien tyyppipiirustuksesta vuodelta 1884. Rakennus on alueen vanhin asuinrakennus.

Rakennuksen ulkoinen hahmo on pääosin alkupe räisen kaltainen. Julkisivuihin on tehty joitakin muutoksia, kuten oviaukkojen sulkemisia. Sisätiloja on eri vaiheissa muutettu melko paljon.

Rakennus on ollut kylmillään, huoltamatta ja vailla käyttöä vuosikausia. Näistä syistä rakennukseen on päässyt syntymään erilaisia vaurioita.

Vuokrakasarmi kuuluu rautatiesopimukseen (1998). Rakennus on mainittu suojelukohteena myös RKY-alueella "Kuopion rautatieympäristöt" (2009). HUOM. Rakennus on paikoin erittäin huonokuntoinen ja vaatii siksi lisäselvityksiä.

Vuokrakasarmiin kuului kaksi ulkorakennusta, jotka on myöhemmin korvattu uusilla. Nykyiset ulkorakennukset O ja Q ovat todennäköisesti 1950-luvulta. *Ulkorakennusten kulttuurihistoriallinen ja kaupunkikuvallinen merkitys on vähäinen.*



Mikontalo (R)

Arkkitehtuuriltaan jugendtyylinen, Mikontalona nykyisin tunnettu rautatieläisten asuinkerrostalo valmistui vuonna 1907 Bruno Granholmin 1906 laatiman suunnitelman perusteella.

Rakennuksen ulkoasu on säilytetty alkuperäisessä hahmossaan. Sisätiloista alkuperäisinä ovat säilyneet porrashuoneet. Vuonna 1990 tehdyssä peruskorjauksessa asuntojen huonejako muutettiin ja alkuperäiset yksityiskohdat kuten sisäovet ja listoitukset hävitettiin. Muutamia kaakeliuuneja saattaa olla säilynyt.

Mikontalo ei sisälly rautatiesopimukseen (1998), mutta on mainittu yhtenä suojelukohteena RKY-alueella "Kuopion rautatieympäristöt" (2009).

Konepaja (S)

Konepajan osalta viittaamme siitä vuonna 2016 laatimaamme erilliseen selvitykseen "Kuopion konepaja, rakennushistoriaselvitys". Siinä todetaan rakennuksen merkityksestä seuraavaa:

"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.

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."

Konepaja ei sisälly rautatiesopimukseen (1998), mutta on mainittu yhtenä suojelukohteena RKY-alueella "Kuopion rautatieympäristöt" (2009).

Mielestämme konepajakompleksista olisi tehtävä erillinen selvitys, jossa tarkastellaan kokonaisuuden tai sen tiettyjen osien säilyttämismahdollisuuksia rakennushistorian, mahdollisten käyttötarkoitusten ja teknisen kunnon näkökulmista.



Mikontalon ulkoasu on säilytetty alkuperäisessä hahmossaan. Sisätiloista alkuperäisinä ovat säilyneet porrashuoneet.

Asuinrakennus (T)

Vähäeleistä 1920-luvun klassismia edustava harjakattoinen, poikkipäätyinen asuinrakennus, alunperin ratamestarin talo. Rakennus on ulkonaiselta hahmoltaan alkuperäinen. Vuosikausia käyttämättä ja kylmillään ollut rakennus on päässyt rappeutumaan. *Rakennuksen kulttuurihistoriallinen tai kaupunkikuvallinen merkitys on vähäinen.*

Ratajakson työ- ja huoltorakennus (U)

Vuonna 1960 valmistunut suoraviivainen, arkkitehtuuriltaan pelkistetty, mutta omalla tavallaan tyylikäs ja laadukkaasti tehty työhuonerakennus, jossa alunperin oli mm. puutyöhuone ja maalaamo. Julkisivuiltaan rakennus suunnilleen on rakentamisaikansa asussa.

Rakennuksella on arkkitehtonista merkitystä, mutta muutoin sen kulttuurihistoriallinen tai kaupunkikuvallinen merkitys on vähäinen.

Huoltorakennus (V)

1940-luvulta 1960-luvun alkuun eri vaiheissa laajennettu ja muokattu tiilirakennus, jossa on sijainnut rataosaston huolto- ja varastotiloja. Rakennus on ulkoasultaan ja sisätiloiltaan pääosin vuoden 1960 laajennusten mukaisessa asussa.

Rakennuksen kulttuurihistoriallinen tai kaupunkikuvallinen merkitys on vähäinen.



Pohjolankatua länteen VR:n alueelle johtavan tien risteyksestä. Kuvan kerrostalot ovat 1950-luvulta.

LÄHTEET

Arkistolähteet

Kansallisarkisto, Helsinki, KA

Maanmittaushallituksen uudistusarkisto
Rautatiehallituksen rataosaston II arkisto
Rautatiehallituksen koneosaston konepajatoimiston arkisto
Rautatiehallituksen koneosaston koneteknillisen toimiston arkisto
Ratahallintokeskus, rautatierakennusten piirustusarkisto
Tie- ja vesirakennushallituksen rautatierakennusosaston arkisto

Kansallisarkisto, Mikkeli, MMA

Rautatiehallituksen 14. ratajakson (Kuopio) arkisto
Rautatiehallituksen 19. ratajakson (Kuopio) arkisto
Rautatiehallituksen Pieksämäen ratapiirin arkisto
Rautatiehallituksen Kuopion rata-alueen arkisto

Kuopion kaupunginarkisto, Kuopio, KKA

Rakennuslupapiirustukset

Kuopion kulttuurihistoriallinen museo, Kuopio, KHA

Valokuva-arkisto

Kuopion konepajan perinneyhdistys, KKPYP

Lumo-kotikeskus Kuopio, LUMO

Rakennuspiirustuksia

Suomen rautatiemuseo, Hyvinkää, SRMA

Senaatti-kiinteistöjen arkisto, Kuopio, SKA

VR Yhtymä, VRA

Piirustusarkisto

Painetut lähteet ja kirjallisuus:

Gummerus, J. 1916. Ratojen rakentaminen ja kunnossapito. Suomen Valtionrautatiet 1862-1912. Historiallis-teknillis-taloudellinen kertomus II s. 203-310.

Hellström, Thure 1916. Valtionrautateiden huoneraakennukset. Suomen Valtionrautatiet 1862-1912. Historiallis-teknillis-taloudellinen kertomus II s. 311-342.

Huvila, Pirjo 2006. Rautatieasemat. Lähdön ja saapumisen paikat. Suomen kotiseutuliiton julkaisuja A:12.

Iltanen, Jussi 2009. Radan varrella. Suomen rautatien liikennepaikat. Karttakeskus, Keuruu.

Jokelainen, Janne 2005. Hirsirakenteiden merkitys asema-arkkitehtuurille 1860-1950. Teknillinen tiedekunta, Arkkitehtuurin osasto, Oulun yliopisto.

Keränen, Tapio 1998a. Veturitallit, osa 1. Resiina 2/1998.

Keränen, Tapio 1998b. Veturitallit, osa 2. Resiina 3/1998.

Kuopion kulttuuriympäristö- Strategia ja hoito-ohjeet. Kuopion kaupunki 2007.

Kuopion rakennusperinnön ja kulttuuriympäristöjen hoito-ohjelma. Kuopion kaupunki, 1995.

Kuopion seudun kulttuuriympäristö seutukunnan vahvuudeksi. Kulttuuriympäristöselvitys seudun maakuntakaavaa varten. Pohjois-Savon liitto 2006.

Laakso, Mikko 2017. Oikeilla raiteilla. Raideammatti-laisten työn historia. Siltala, Helsinki.

Markkanen E. VR. Kuopion konepajan kehitys ja toiminta. Kopio artikkelista, 1950-luku. Suomen rautatiemuseo, Hyvinkää.

Martin Tiina, 2016. Aseman puistossa. Puistoja, pihoja ja puutarhoja rautatieasemilla. Aurinko Kustannus

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

Pohjanpalo, Santeri 1916. Valtionrautateitten konepajat. Suomen Valtionrautatiet 1862-1912. Historiallis-teknillis-taloudellinen kertomus II s. 494-564.

Schultz K.A. 1916. Selonteko eri radoista, Savon rautatie. Kouvola-Kuopio. Suomen Valtionrautatiet 1862-1912. Historiallis-teknillis-taloudellinen kertomus II s. 67-74.

Rieki, Helena 2005. Kuopion kaupungin rakennushistoria. Kaupungin rakentamiskäytäntöjä vuodesta 1875. Kuopion historia 6. Kuopio.

Rytöhonka V.R. 1962. Rakennukset. Rautatiehallitus, Helsinki, 1962. s. 219-232.

Suomen puutarhoja. Kustannusosakeyhtiö Kivi. Helsinki. 1949.

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

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

Valanto, Sirkka 1984. Rautateiden arkkitehtuuri. Asemarakennuksia 1857-1941. Suomen rakennustaitteen museo, Alvar Aalto-museo. Martinpää, Helsinki.

Valanto, Sirkka 1982. Suomen rautatieasemat vuosina 1857-1920. Rakennushistorian osasto, Museovirasto.

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

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

Valtionrautatiet 1937-1962. Rautatiehallitus, Helsinki, 1962.

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

Internetlähteet

Ely-keskuksen internetsivut

Rautatiesopimuksen tarkoittamat kohteet
Ely-keskus.fi/Rautatiesopimuksen_tarkoittamat_kohteet. <https://www.ely-keskus.fi/web/ohjelmallinen-rakennussuojelu/rautatiesopimus#.Ws24E-4huZaR>. Viitattu 9.4.2018

Digi - Kansalliskirjaston digitoidut aineistot

Sanomalehtiarkisto
Salmestar 27.8.1925, s3. Suuri tulipalo Kuopion asemalla
Helsingin sanomat 28.8.1925, s.5, Kuopion suuri tulipalo

Maanmittauslaitoksen avointen aineistojen tiedostopalvelut

Peruskarttarasteri
<https://tiedostopalvelu.maanmittauslaitos.fi/tp/kartta>.
viitattu 11.3.2018

Museoviraston internetsivut

Korjauskortit
rautatierakennusten korjausohjeet

Rautatierakennusten korjausohjeet 1, Puurakennukset, 1997, toinen painos 1998

Rautatierakennusten korjausohjeet 2, Asemarakennus, 1999

Rautatierakennusten korjausohjeet 3, Asemapäällikön talo, 1997, toinen painos 1998

Rautatierakennusten korjausohjeet 4, Kaksoisvahditupa, 1997, toinen painos 1998

Rautatierakennusten korjausohjeet 7, Aseman puisto ja pihat, Asema-alueiden hoito-ohje, 2005
<https://www.museovirasto.fi/fi/palvelut-ja-ohjeet/julkaisut/korjauskortit>. Viitattu 1.3.2018.

Rakennustieto -internetsivut

Standertskjöld, Elina 2009. Halpoja koteja kaikille. Puisten tyyppitalojen ja teollisen sarjavalmistuksen varhaisvaiheita Suomessa.

Rakentajain kalenteri, artikkeliarkisto, tutkimus ja kehitys.

<https://www.rakennustieto.fi/kortistot/rk/fi/index/artikkeliarkisto/tutkimus.html.stx> Viitattu 4.4.2018

KUOPION VANHA ASEMA- JA RATAPIHA-ALUE
RAKENNUSHISTORIASELVITYS

ARKKITEHTITOIMISTO HANNU PUURUNEN OY, 2018