



Kuopion rautatieasema

RAKENNUSHISTORIASELVITYS

VR GROUP

Kuopio

ASEMA

**KUOPION RAUTATIEASEMAN RAKENNUSHISTORIASELVITYS
2016**

Tilaaja: VR-Yhtymä Oy
Tekijä: Arkkitehtitoimisto Hannu Puurunen Oy
Päiväys: 30.12.2016

Etukannen kuva: Asemarakennus vuonna 1934. KUHMU, Tuttu Jänis

Takakannen kuva: Juna lähdössä Kuopion asemalta vuonna 1957. KUHMU, Eino Malm

Sisältö

Johdanto

TEHTÄVÄN KUVAUS JA SELVITYKSEN SISÄLTÖ

KUOPIO N RAUTATIEASEMAN YLEINEN KUVAUS JA SUOJELUTILANNE

Rakennushistoria

KUOPIO RAUTATIEKAUPUNKINA 1889-1934

UUSI ASEMARAKENNUS VALMISTUU 1934

ASEMAN ARKKITEHTUURISTA, RAKENNUSTAVOISTA JA RAKENTEISTA

TILOJEN ALKUPERÄINEN KÄYTTÖ

ASEMARAKENNUKSEN MUUTOSVAIHEET

TUNNELIT JA LAITURIKATOS

Rakentuminen ja tilojen käyttö kaavioin

KELLARI, AJOITUSKAAVIO

1. KERROS, AJOITUSKAAVIO

2. KERROS, AJOITUSKAAVIO

ULLAKKO, AJOITUSKAAVIO

TILOJEN KÄYTTÖ, 1. KERROS

TILOJEN KÄYTTÖ, 2. KERROS

TILOJEN KÄYTTÖ, KELLARIKERROS

Asemarakennuksen ja ympäristön nykytilanne kuvin

Yhteenveto ja arviointi

Lähteet

4

5

6

8

9

14

20

38

46

55

58

59

60

61

62

63

64

65

66

102

106

Johdanto



Rautatie vuonna 1925 painetussa Kuopion asemakaavakartassa (A. Wickström, KKA).

1880-luvun lopulla valmistunut asema ratapihiineen, veturitalleineen ja konepajoineen näkyy kartassa oikealla ylhäällä. Uusi asemarakennus sijoittui lähemmäksi keskustaa, silloisen Linnankadun ja ratapenkereen väliin jääneelle maakaistaleelle. Asemalle on kartassa jo hahmoteltu paikka (rajaus sinisellä katkoviivalla ylhäällä vasemmalla).

Tehtävän kuvaus ja selvityksen sisältö

Tehtävän kuvaus

Tämä raportti esittelee Kuopion rautatieaseman rakennushistorian ja nykytilanteen. Raportti on koostettu syksyllä 2016.

Selvityksen rakenne

Selvityksessä esitellään ensin Kuopiota rautatiekaupunkina ennen uuden rautatieaseman rakentamista. Sen jälkeen käsitellään uuden asemarakennuksen rakentaminen, sen rakennustavat ja arkkitehtuuri ja tilojen alkuperäinen käyttö. Asemarakennuksen muutosvaiheet käydään läpi vuosikymmenittäin, lisäksi muutokset ja tilankäyttö eri aikoina esitellään myös kaavioin. Lopuksi pohditaan asemarakennuksen historiallista merkitystä ja nykytilaa. Viimeisenä esitellään käytetyt lähteet.

Selvityksessä käytetyt lähteet

Tärkeimpänä lähdeaineistona tässä selvityksessä on ollut VR:n arkiston piirustusmateriaali. Jarl Ungernin ja Thure Hellströmin 1932 allekirjoittamista, 1:100 mittakaavassa olevista pääpiirustuksista on VR:n arkistossa säilynyt alkuperäiset, muuttamattomat kuultopaperille tehdyt piirustukset julkisivujen, leikkausten ja kellarin pohjan osalta.

1. kerroksen kuultopaperille tehtyyn alkuperäiseen pohjapiirustukseen on tehty muutoksia vuonna 1958. Alkuperäispiirustuksesta on säilynyt paperikopio, johon on kynällä lisätty suunnitelma sisätilojen väriyuksesta.
2. kerroksesta on säilynyt alkuperäinen kuultopaperille tehty piirustus, johon on tehty muutoksia vuosina 1957 ja 1981. Lisäksi arkistossa on vastaava paperikopio alkuperäispiirustuksesta kuin 1. kerroksesta.

Alkuperäisistä 1:100 pääpiirustuksista otettuja kuultokopioita (transparentteja) käytettiin muutoslupien pohjana 1990-luvulle saakka eli siihen asti, kun siirryttiin piirtämään tietokoneella.

Pääpiirustusten lisäksi on kaikista kerroksista VR:n arkistossa alkuperäiset, 1:50 mittakaavaan kuultopaperille tehdyt työpiirustukset. Lisäksi VR:n arkistossa on rakennusvaiheesta mm. työselostuksia ja kustannusarvioita.

VR:n Kuopion piirin aineistoon kuuluvia asemarakennuksen muutosvaiheiden piirustuksia, työselostuksia sekä saapuneita ja lähteneitä kirjeitä on tutkittu Mikkelin maakunta-arkistossa.

Tuoreimmat, sähköisessä muodossa olevat piirustukset on saatu käyttöön VR:n Kuopion kiinteistöosastolta. Näissä eivät näy viimeisimmät, yritysten vuokraamiinsa tiloihin teettämät muutokset.

Vanhoja valokuvia asemarakennuksesta on olemassa runsaasti. Tässä selvityksessä on hyödynnetty Suomen rautatiemuseon ja Kuopion museon kuvakokoelmia.

Kuopion rautatieaseman yleinen kuvaus ja suojelutilanne

Asemarakennus uuteen paikkaan

Rautatie oli rakennettu 1800-luvun lopulla kulkemaan Kuopion ruutukaava-alueen pohjoislaitaa ja asema ratapihoineen sijoitettu kaupungista koilliseen, lähelle satamaa, kun 1900-luvun alussa kaupungin painopiste oli siirtynyt sataman suunnalta kauppatorin ympärille, oli asema auttamatta jäänyt liian kauas keskustasta.

Ruutukaava-alueen pohjoislaidalla, ratapenkereen ja Asemakadun (silloisen Linnankadun) välissä ollut maa-kaistale, joka oli rautatien rakentamisen jälkeen ollut lähinnä joutomaata, todettiin hyväksi paikaksi uudelle asemarakennukselle. Sopimus uuden asemarakennuksen rakentamisesta tehtiin Kuopion kaupungin ja Valtionrautateiden kesken vuonna 1925, mutta uusi asemarakennus valmistui vasta vuonna 1934.

Ajan tuomat muutokset asemarakennuksessa

Luonnollisesti junaliikenteessä tapahtuneet muutokset aikojen kuluessa näkyvät myös asemarakennuksen historiassa. Ihmisten liikkuminen, matkustaminen ja erilaiset liikennemuodot ovat muuttuneet paljon sen reilun 80 vuoden aikana, kun Kuopion asemarakennus on radan varressa ollut.

Asemarakennuksen tilojen käytön vaihteita on ollut osin vaikea selvittää. Alun perin asemalla toimi mm. posti ja lennätin. Rakennuksessa oli aluksi myös aseman henkilökunnan asuntoja ja lepohuoneita junien henkilökunnalle. Vielä 1970-80-luvuilla toisen kerroksen itäpäässä oli ainakin talonmiehen asunto. Sen jälkeen asuminen rakennuksessa päättyi.

VR:n matkustaja- ja tavaraliikenteen muuttumisen myötä myös aseman tilat ovat suuresti muuttuneet. Matkustajaliikenne oli laajimmillaan 1950-luvulta 1980-luvulle. Ase-

man alkuajoista 1960-luvun lopulle matka- ja kiitotavara-huolto sekä postin pakettiliikenne vaativat suuren osan aseman tiloista. Viime vuosikymmenien aikana kaikki VR:n hoitama tavaraliikenne asemalla on loppunut.

1970-luvulla henkilökunnan sosiaalitytöt moninkertaistui- vat, kun kellariin tehtiin niille uudet tilat. Matkustajien palvelutilat olivat laajimmillaan puolestaan 1990-luvul- la. Nykytilannetta leimaa VR:n hoitaman yleisöpalvelun häviäminen: automaattit hoitavat lipunmyynnin eikä ase- malla muutoinkaan ole suoranaisesti yleisöä palvelevaa henkilökuntaa. Suuri osa aseman tiloista on vuokrattu erilaisille yrityksille, joilla ei välttämättä ole mitään te- kemistä junaliikenteen kanssa. Jopa R-kioski, joka alusta lähtien Rautatiekirjakauppa Oy:n nimisenä toimi Kuopion asemalla, on siirtynyt muualla asematalosta.

Asemarakennuksen suojelutilanne

Asemarakennus kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin ra- kennettuihin ympäristöihin (RKY) ja lisäksi sopimukseen valtakunnallisesti merkittävien asema-alueiden suojelus- ta (Rautatiesopimus 1998)¹. Rautatiesopimuksen mukaan ”Kuopion asemarakennus komeine laiturikatoksineen edustaa 1930-luvun arkkitehtuuria, siirtymäkautta klassis- mista funktionalismiin.”

Asemakaavassa aseman alue on merkitty rautatiealueek- si ja asemarakennuksella on sr-1 merkintä. Kuopion kau- pungin vuonna 2008 laatimassa Kuopion kulttuuriympä- ristö - strategia ja hoito-ohjeet -ohjelmassa asema kuuluu kohtaan liikennealueet ympäristöineen, jonka toimenpi- desuosituksessa sanotaan näin: ”asemarakennusten muo- tokieli ja detaljit säilytetään. Sisätilojen ominaispiirteet pyritään palauttamaan korjausrakentamisessa. Rakennus- ten ympärillä olevaa tilaa säilytetään puistoalueineen. [...] Rautatieasemarakennuksen osalta laajennuksista tulee pidättäytyä.”²

1 www.rky.fi; <https://kulttuuriymparisto.nba.fi/>

2 Kuopion kulttuuriympäristö - Strategia ja hoi- to-ohjeet 2008, 47-49.

Aseman sijainti nykyisessä kaupunkirakenteessa (1). Oikealla ratapiha rakennuksineen (2). Kartta-pohja: Maanmittauslaitos, kansalaisen karttapaikka.



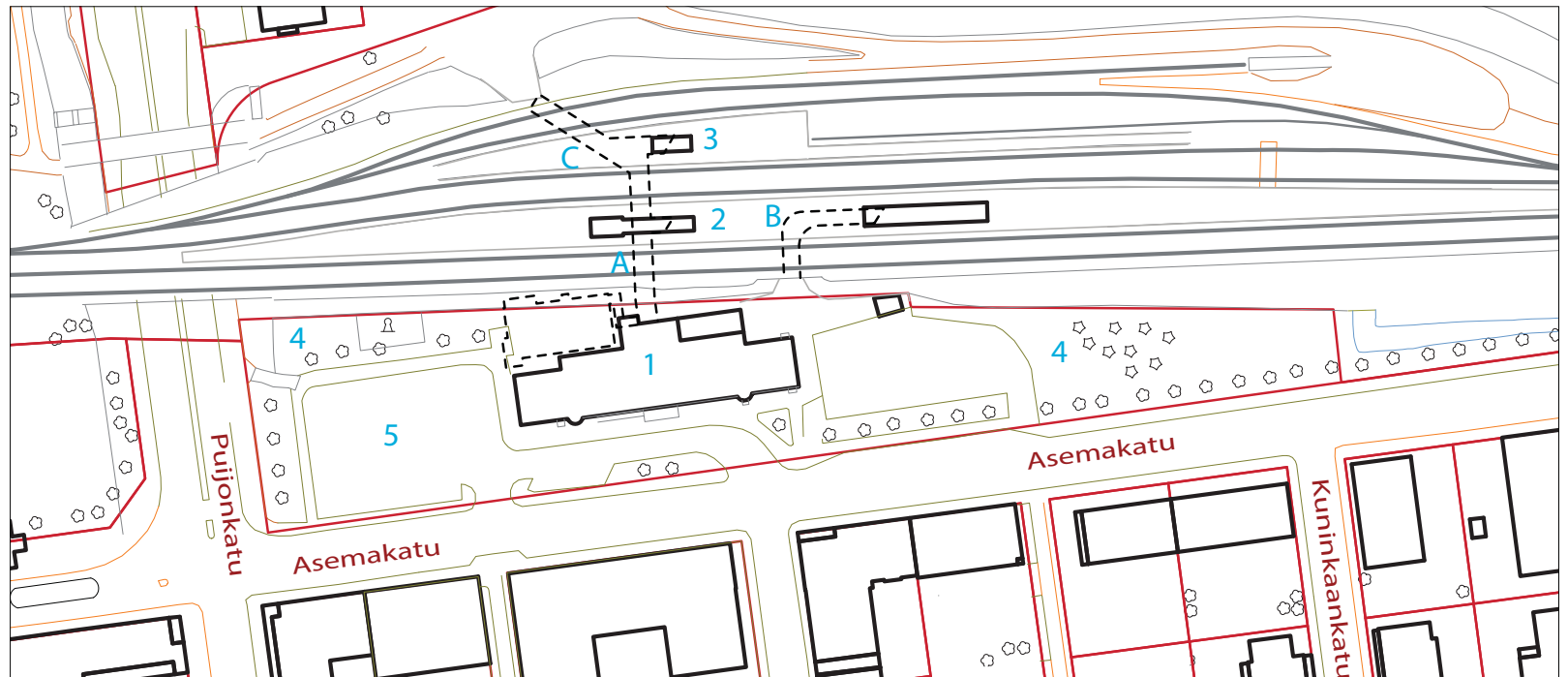
Asema lähiympäristöineen.

1. Asemarakennus (1934)
2. Laiturit 1-2, jossa laiturikatokset (1933)
3. laiturit 3 (1982)
4. aseman puistot
5. paikoitusalue

Tunnelit

- A matkustajatunneli (1933)
- B tavaratunneli (1933)
- C matkustajatunnelin laajennus (1964)

Kuvassa näkyvät myös kiinteistörajat.



Rakennushistoria



Kuopio rautatiekaupunkina 1889-1934

Höyryhepo” tulee Kuopioon

1800-luvun puolivälin Suomessa elettiin murrosvaihetta eri liikennemuotojen välillä. Pohdittavana oli se, kehitetäänkö kanavaverkostoa vai rakennetaanko rautateitä. Suomalaiset olivat seuranneet rautateiden rakentamista muualla maailmassa 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 hahmotelmisaan myös Savon radan. Snellmanin ajatuksia rautatieverkostosta on pidetty hyvin edistyksellisinä ja samalla hänen on katsottu vaikuttaneen suuresti yleiseen mielipiteeseen rautateiden rakentamisesta. Snellman oli tutkinut muiden maiden rautatieverkostojen rakentamista, ja hän osasi hahmottaa Suomen kaupankäynnin ja teollisuuden kannalta tärkeimmät kulkureitit. Merkittävää Snellmanin kirjoituksissa oli myös se, että hänen vuonna 1856 hahmottelemat pääreitit toteutuivat pääpiirteissään sittemmin.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 sijaintivaihtoehdoista käytiin paljon keskustelua ja näytti siltä, että ehdotusta ei tultais kannattamaan valtiopäivillä yksimielisesti. Säädetyt 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. Lisäksi hankkeen etenemistä Savossa hidasti se, että Valtiopäivillä vallitsi käsitys, jonka mukaan höyrylaiva- ja veneliikenne korvaisi Savossa rautatien puutteen. Tämä käsitys osoittautui vääräksi esimerkiksi kesällä 1882, jolloin vedenpinta oli tavallista matalammalla eivätkä höyrylaivat päässeet kulkemaan. Päätös radan rakentamisesta tehtiin vuoden 1885 valtiopäivillä ja lopullinen reitti sovittiin viimein vuonna 1887, jonka jälkeen rataa alettiin rakentaa ripeästi. Rautatietä odotettiin Kuopiossa innolla. Jo huhtikuussa 1885 pidettiin Väinölänniemellä juhlatilaisuus ”Savon rautatien toivotun toteutumisen johdosta”, jossa juhlapuheen piti ylioppilas T. Kröger. Ohjelmaan kuuluin myös kuuromykkäin koulun johtaja Kustaa Killisen lausuma runo ”junan kulusta Kuopioon”, torvisoittoa, Maamme-laulu ja tanssit.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 juhlallisuuksien kera. Heti sen jälkeen, kun rata tuli Kuopioon asti, alettiin suunnitella sen jatkamista pohjoiseen kohti Pohjanmaan rataa.⁵

4 Gripenberg 1912 I, 97-115; Nummela 1989, 135-138; Tapio 18.4.1885; Zetterberg 2011, 12-20, 44; Wirilander 2008, 300.

5 Nummela 1989, 139-140

3 Gripenberg 1912 I, 12-16.

Radan sijoittuminen Kuopion kaupunkiin

Päätös radan sijainnista Kuopion kaupungin alueella tehtiin vuonna 1886. Rata tehtiin kulkemaan kaupungin pohjoispuolelta ns. Lahdentaan alueelle Maljalahden pohjoispuolella. Asema ratapihoineen sijoitettiin keskustan koillispuolelle, jossa oli sopiva, melko tasainen alue ratapihan rakennuksille. Sijainti mahdollisti myös raideyhteyden keskustan itälaidalla sijaitsevaan satamaan. Nimimerkki maalainen kirjoittaa aseman sijoittumisesta Tapio-lehdessä maaliskuussa 1886: "Maalaisten katsantokanta olisi asiassa se, että rautatien lastauspaikka, makasiinit ja asemahuone tulisivat niin lähelle kuin mahdollista nykyistä höyrylaivasatamaa ja tullihuonetta, johon näyttäisi sopiva sija olevankin Pikariniemellä ja sen matlikoilla. Savilahdessa kyllä voisi olla pienempi pysäkki ja pää pysäyspaikka sanotulla Pikariniemellä."⁶ Mainittu Pikariniemi sijaitsee 1800-luvun lopun ja 1900-luvun alun kartoissa nykyisen Maljalahdella olevan vierasvenesataman paikkeilla. Radan sijoittaminen kaupungin pohjoispuolelle vaikutti voimakkaasti kaupunkirakenteeseen ja sen tulevaan kehitykseen. Keskustan pohjoispuolelle oli kaavoitettu 1860 asemakaavassa tontteja, ja ne jäivät nyt rautatien alle. Rautatie katkaisi kaupunkirakenteen ja vaikutti siten myös teiden ja reittien kehitykseen.⁷

⁶ Tapio 3.3.1886.

⁷ Nummela 1989, 138.

Kuopion rakennettu kaupunkialue vuonna 1859 (mittaus, J.S. Johansson. KKA; osa kartasta). Karttaan lisätty merkinnät:

- 1) 1880-luvun lopulla rakennetun vanhan aseman tuleva sijainti.
- 2) Uuden aseman tuleva sijainti.



Vuoden 1881 asemakaavakartassa ei vielä ollut varauduttu rautatien tuloon, vaikka rata Kuopioon rakennettiin jo 1880-luvun lopulla. Tulevien asemien sijainnit merkitty kuten ylemmässä kuvassa. KKA

Radan tuomat muutokset

Junaradan vaikutus Kuopion kaupungin liike-elämään oli virkistävä. Kauppiaiden määrä nousi Savon radan perustamispäätöksen ja radan valmistumisen välisenä aikana 44:stä 108:aan. Myös teollisuus hyötyi junaradasta. Tehtaita saattoi perustaa muuallekin kuin vesikuljetukselle sopiviin paikkoihin, ja Pohjois-Savoon perustettiin useita höyrymyllyjä ja rullatehtaita. Kuopiossa erityisesti polttime- ja panimoteollisuus vauhdittui. Osaltaan rautatie vilkastutti myös väestön liikkuvuutta ja lisäsi tiedonkulun nopeutta. Juna toi Kuopioonkin monenlaisia taiteilijoita ja yrittäjiä.⁸

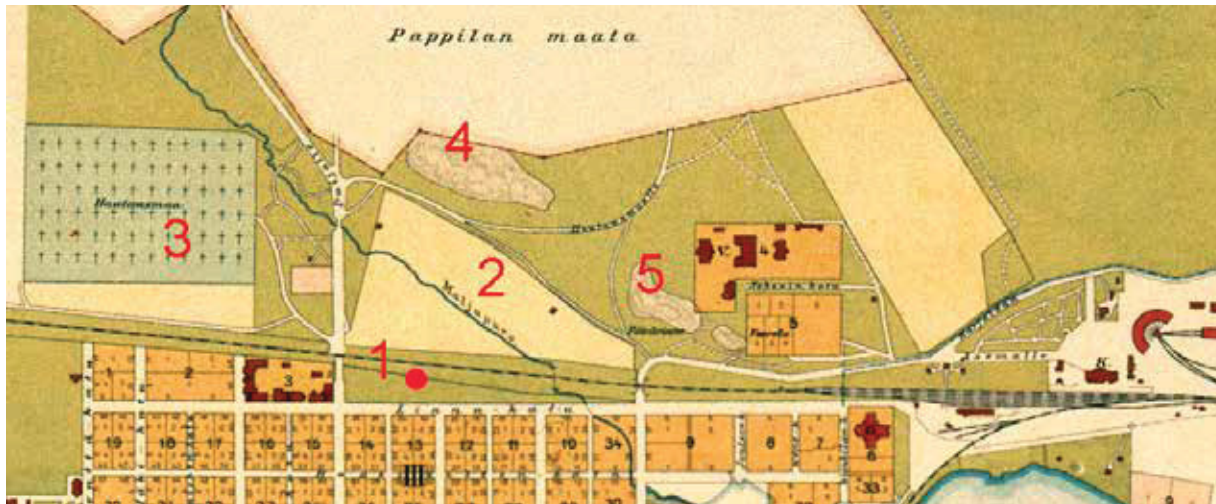
Itsenäisyyden ajan alkupuolella Savon rata osoitti tarpeellisuutensa, kun Kuopion kaupungin väkiluku kasvoi usealla tuhannella. Olemassaolevia teollisuuslaitoksia laajennettiin, uusia rakennettiin ja uusia asuinalueita kaavoitettiin ja rakennettiin. Rata oli tärkeä väylä tuoda rakennustarpeita kaupunkiin ja toisaalta viedä teollisuustuotteita kaupungista. Samaan aikaan autoliikenne yleistyi ja 1920-luvulla uskottiin, että se veisi junista matkustajat. Luonnollisesti autojen lisääntyessä ryhdyttiin rakentamaan niille myös lisää teitä. Kuopion järviseudulla tämä tarkoitti myös paljon siltatöitä. Junarata Kuopiosta kohti pohjoista Kallaveden yli oli avattu jo 1902, ja 1920- ja 30-luvuilla tuli ajankohtaiseksi tehdä sen vierelle kulkemaan myös maantie. Lopullisen alkusysäyksen tiehankkeelle antoi 1920-luvun lopussa alkanut lamakausi. Kallan silta- ja pengerrystyö oli sopiva työttömyystyömaa.⁹

⁸ Wirilander 2008, 308-312.

⁹ Mönkkönen 1996, 216-217, 228. Rieki 2005, 72-73.



Ensimmäinen juna lähtee Kuopion uudelta asemalta huhtikuun 15. päivänä vuonna 1934. KUHMU, Tuttu Jänis.



Tulevan rautatieaseman seutua Kaupungin asemakaavakartassa vuodelta 1913 (Arne Sirelius, KKA). Lisättyjen merkintöjen selitys:

- 1) Tulevan uuden aseman sijainti.
- 2) Maljapuro ympäröivine pelto- ja niittyalueineen.
- 3) 1860-luvulla perustettu Iso hautausmaa.
- 4) Pappilamäki, jolle vuonna 1859 oli valmistunut Kuopion maaseurakunnan kirkkoherranpappila.
- 5) Flodbergin mäki.

Asemanseudun maiseman vaihteita

1880-luvulla valmistunut rata rajoittui ruutukaava-alueen pohjoislaidalla Linnankatuun (nyk. Asemakatuun) ja sen eteläsvuolle rakennettuihin tontteihin. Nykyisen aseman kohdalla radan pohjoispuoleisella oli pelto- ja niittyalue, jonka halki virtasi Maljapuro. Tämän laidun- ja viljelysalueen länsipuolelle oli 1860-luvulla perustettu hautausmaa, nykyinen Iso hautausmaa. Kalmiston vanhin osa, joka ulottuu linja-autoaseman puoleiselta pääportilta Maljapuron kulmaukseen, otettiin käyttöön 1866.¹⁰

Maljapuro, josta aiemmin käytettiin myös nimeä Karjapuro, alkoi Maljalammesta ja laski ruutukaava-alueen koillislaidassa Kallaveteen, Maljalahteen. Rataa 1880-luvulla rakennettaessa oli puroa varten tehty ratapenkereen ali kivistä holvattu tunneli.

Nykyisen, vuonna 1959 valmistuneen linja-autoaseman alueella on aikoinaan ollut vuokrattavia peltomaita sekä 1900-luvun alkupuolella kasvitarpahaloja. Aivan 1900-luvun alussa tälle niitty- ja peltoaukealle suunniteltiin rautatiestä Pappilamäen rinteeseen ulottuvaa puis-

toa, johon olisi rakennettu urheilukenttä. Ennen linja-autoasemaa siinä oli kaupungin toinen tenniskenttä lähes kahdenkymmenen vuoden ajan.¹¹

Maljapuron notkelman pohjoispuolella kohosi Pappilamäki, jolle 1859 oli valmistunut Kuopion maaseurakunnan kirkkoherran pappila.¹² Alueen koillispuolella oli kallioinen mäenkumpare, joka tunnettiin Flodbergin mäkenä. Sen lounaispuolen rinteelle perustettiin 1910-luvulla kaupungin puutarha puutarhurin asuintaloihin.¹³

¹¹ Riekkä 2005, 265.

¹² Riekkä 2005, 344-345.

¹³ Riekkä 2005, 343.

Kuva viereisellä sivulla:

1800-luvun lopulla valmistunut rautatie rajasi kaupungin keskustan maaseudusta. Kuva on otettu asemalaiturilta Puijon suuntaan aseman valmistumisen jälkeen 1930-luvulla. Etualalla Maljapuron notkelman vuokrattavia peltomaita ja kasvitarpahaloja. Vielä 1930-luvulla laiturilta avautui näkymä jopa Kallavedelle. Savon sanomissa 23. päivä maaliskuuta vuonna 1934 ilmestyneessä artikkelissa kuvataan avautuvia maisemia näin: "Asemalaiturilta on erittäin kaunis Puijon rinteelle ja saarekkaalle Kallavedelle avautuva näkymä." KUHMU, Tuttu Jänis.

¹⁰ Riekkä 2005, 460-461.



Uusi asemarakennus valmistuu 1934

Asemarakennuksen suunnitelmat

VR:n ja Kuopion kaupungin saatua aikaan vuonna 1926 sopimuksen maa-alueen luovuttamisesta uutta rautatie-asemaa varten asemarakennuksesta oli samalla ilmeisesti tehty ensimmäisen luonnokset asemarakennuksesta. Sopimuksen liitteenä olevassa asemapiirroksessa näkyy asemarakennuksen sijoitus ja pohjan hahmo, lisäksi piirustuksessa on esitetty leikkaus rakennuksesta ja ratapenkereestä laitureineen. Rakennuksesta olisi tämän mukaan siirrytty laiturille radan tasossa, rakennuksen ja radan välissä olevaa siltaa myöten.

Kuopiossa töiden alkamista odotettiin innolla, koska työttömiä oli paljon. Kuopiolaisten pettymykseksi uuden aseman rakentaminen kuitenkin viivästyi. Monet valtion rautateiden rakennushankkeet olivat seisahdussissa 1920-luvun lopulla. Pula-ajan vuoksi vain kaikkein välttämättömiin hankkeisiin sai varoja. Kun asemaa rakennettiin vuonna 1934, lehdistössä käsiteltiin vuonna 1925 tehtyä sopimusta varsin kriittisesti. Kuopion kaupunginvaltuuston puheenjohtaja Y. Tuomikoski harmittelee Pohjois-Savo -lehdessä 22.maaliskuuta 1934 ilmestyneessä artikkelissa, että ”mitä uuden aseman rakentamiseen tulee, luovutti kaupunki maa-alueen siinä mielessä, että rakennustyöt aloitettaisiin heti, mutta minkäänlaista sopimusta ei rakennusajasta ollut eikä siis mitään sopimuksen rikkomisia ole tapahtunut.” Kaupunginjohtaja K. Sallisen mukaan ”uusi asemarakennus viivästyi siitä syystä, ettei valtio antanut rautatiehallituksen käytettäväksi tarvittavia määrärahoja, vaikka kaupunki oli maa-alueen asemaa varten luovuttanutkin.”¹⁴

Toteutus suunnitelmien asemarakennuksesta tehtiin 1930-luvun alkuvuosina. Arkkitehtisuunnitelmat laadittiin



Kuopion kaupungin ja VR:n välisen sopimuksen liitteenä on haalistunut sinikopio asemapiirroksista, johon on punaisella merkitty VR:lle siirtyvät maa-alueet. Piirustuksessa näkyy myös uuden asemarakennuksen suunniteltu sijainti ja leikkaus asemarakennuksesta suhteessa rataan (kuvassa oikealla ylhäällä). Radan ja rakennuksen välillä on piirretty silta juniin menoa varten. Ajatus tunnelista ei siis vielä vuonna 1926 ollut syntynyt. MMA (osasuurennos kartasta)

Suomen Valtionrautateiden konstruktiivisen rataosaston ratateknillisen toimiston huonerakennusjaostossa. Pää- ja työpiirustuksissa on laatijana J. Ungern ja toimistoesimiehen allekirjoituksena Thure Hellström. Pääpiirustukset on päivätty 17.10.1932. Pääpiirustuksissa on lisäksi hyväksymismerkintä ”Rh:n hyväksymä 21.11.1932” (allekirjoitus. tunnistamaton).

Työpiirustuksista 1:50 pohjapiirustuksia on päivätty marras-joulukuussa 1932 ja tammikuussa 1933. Niissä on samat allekirjoittajat kuin pääpiirustuksissa. Detaljipiirustuksia on sekä vuodelta 1932 että 1933 useilla eri päiväyksillä. Rakennesuunnitelmia laadittiin betonirakenteista eli pe-

rustuksista, ala-, väli- ja yläpohjalaatoista ja aukkopalkkeista, samoin tunnelien ja laiturikatosten rakenteista. Rakennesuunnitelmat on signeerannut Emil Holmberg. Vesikeskuslämmityksen suunnitelmat laadittiin VR:n kone-tekniillisessä toimistossa.

14 Pohjois-Savo, 22.3.1934; Hellström 1937,390.

Rakennuksen sijainnin vaikutus perusratkaisuun

Maakaistale radan ja Asemakadun (silloisen Linnankadun) välissä oli rautatien rakentamisen jälkeen ollut lähinnä joutomaata.

Uudelle asemarakennukselle valittu paikka suhteellisen kapealla tontilla korkean ratapenkereen vieressä vaikutti rakennuksen perusratkaisuihin. Rakennuksesta tehtiin kaksikerroksinen. Se asettui rinteeseen sillä tavoin, että katutasosta oli luonteva käynti ensimmäiseen kerrokseen ja rakennuksen toinen kerros asettui radan tasolle. Rakennuksen keskellä olevasta asemahallista tehtiin kahden kerroksen korkuinen. Toisen kerroksen tiloihin itä- ja länsisiivissä tuli toimistohuoneita, asuntoja ja majoitus-huoneita.

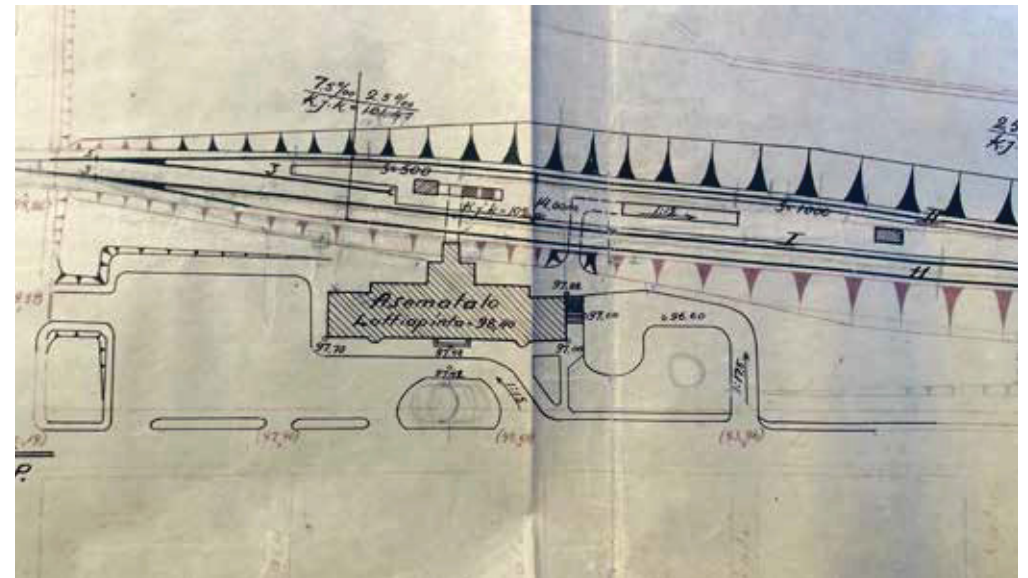
Rinteeseen rakentaminen johti luontevasti tunneliratkaisuun: hallista tultiin tunnelia myöten radan ali ja laiturille noustiin raiteiden välissä olevaa porrasta pitkin. Vastaa-va tunneliratkaisu tehtiin samoihin aikoihin Tampereen asemalla, johon tuli samoin kahden kerroksen korkuinen keskushalli.¹⁵

Asemarakennuksen statusta julkisen liikenteen keskeisenä kohteena korostettiin ulkoasun ohella kiinteän sisustuksen huolellisella suunnittelulla (esim. lipunmyynti, matkatavaratiski, ravintola, kioskit).

¹⁵ Valanto 1984, 75.

Asemarakennukselle löytyi luonteva paikka korkean ratapenkereen vierestä, mikä teki mahdolliseksi poikkeavan ratkaisun: aseman yleisötilat sijaitsivat rataa nähden kerrosta alempana. Matkustajat pääsivät ratapenkereen alitse tehdyn tunnelin kautta laiturille, joka sijaitsee kahden raiteen välissä. Matkatavaroita varten on oma tunnelinsa, jonka yläpään suuaukko näkyy kuvassa oikealla.

Suomen rautatiemuseo



Asemapiirros vuodelta 1933, jossa rakennus ja tunnelit näkyvät toteutuneessa muodossaan. Piirustuksen mukaan asemarakennuksen lattiapinnan korko oli +98,40 m ja laiturin +102,00 m, joten korkeuseroa asemahallista laiturille tuli 3,6 metriä. Piirustuksessa näkyvät myös aseman pihan järjestelyt. MMA

Rakentamiskustannukset

Toukokuussa 31.5.1933 päivätyn kustannusarvion mukaan hankkeen kustannukset olivat seuraavat: uusi asematalo 2.000.000 mk, henkilötunneli 300.000 mk, tavaratunneli 500.000 mk sekä lisäksi ratatyöt ja laiturit katoksineen, yhteensä 4.500.000 markkaa.¹⁶

Pohjois-Savo-lehdessä uutisoitiin lokakuussa vuonna 1933, että uusi asemarakennus valmistuu jouluksi. Lau-
sannon antajana artikkelissa mainitaan rautatiehallituksen rataosaston johtaja Viljo Kala. Tosiasiassa rakennustyöt olivat vielä jouluna kesken. Helmikuun alussa vuonna 1934 tehtiin 433.000 markan kustannusarvio lisätöille ja hankinnoille, joita ei aiemmassa arviossa ollut otettu huomioon. Asemarakennukseen tarvittiin mm. matkatavara-pöytä, keittiötä varten jäähdytyslaitos, nimikilpiä ja oviin kupariset potkupellit. Rakennuksen ympärillä aiheutui kustannuksia jalkakäytävien ja ajoteiden päällystämistä, sadevesikouruista, aseman edustalle hankittavasta valaisinpylvästä ja puistotöistä. Lisäarvioon sisältyy myös asemalaiturille tuleva postikatos, jota ei ollut otettu huomioon laiturikatoksien suunnitelmissa.¹⁷

16 Kustannusarvio Kuopion uuden henkilöaseman rakentamisesta ja ratapihan muuttamisesta. 13.5.1933, MMA.

17 Pohjois-Savo 14.10.1933, Kustannusarvio Kuopion asemarakennuksella helmikuun 1. päivän jälkeen v. 1934. 17.2.1934, MMA.



Kuopion rautatieasemarakennus valmistumisvaiheessa keväällä 1934.
Suomen rautatiemuseo.

Asemarakennuksen suunnittelijat

Kuopion asemarakennus suunniteltiin konstruktiiivisella rataosastolla, joka 1.1.1933 alkaen toimi nimellä ratateknillinen toimisto. Arkkitehti Thure Hellström toimi vuodesta 1927 alkaen konstruktiiivisen rataosaston huonerakennustoimiston (1.1.1933 alkaen huoneenrakennusjaosto) esimiehenä, missä ominaisuudessa hän on allekirjoittanut suurimman osan asemarakennuksen piirustuksista.¹⁸ Piirittäjinä mainitaan J. Ungern (toisinaan nimikirjaimet J.U.) tai nimikirjaimet T.K., E.S. tai A. St. Osassa vuoden 1933 piirustuksia esimiehenä osaston esimiehenä on toiminut J. Ungern allekirjoituksensa perässä kirjaimet v.t. eli Ungern on sijaistanut Hellströmiä jonkun aikaa. Pääpiirustukset on konstruktiiivisen rataosaston johtaja Sven Arvid Saladin Grunérin allekirjoituksella hyväksymät. Rakennepiirustukset on tehty sillanrakennusjaostossa, joka oli huonerakennustoimiston tavoin konstruktiiivisen rataosaston alajaosto. Piirustukset on hyväksynyt johtaja Frans Ludvig Lehtinen allekirjoituksellaan. Rakennepiirustuksissa esiintyy myös allekirjoitukset L. Eriksson ja Emil Holmberg.

18 Jalli 1937, 882.

Thure Hellström (1880-1940)

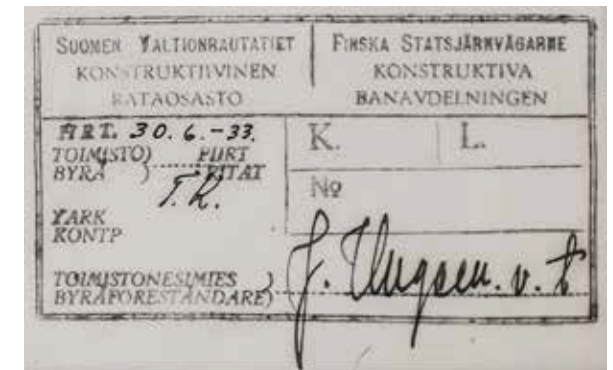
Thure Hellsröm opiskeli Polyteknillisessä opistossa ja valmistui arkkitehdiksi vuonna 1905. Valmistumisensa jälkeen hän oli harjoittelijana Tukholmassa ja teki opintomatkoja muihin Pohjoismaihin, Saksaan ja Italiaan. Hellström toimi tie- ja vesirakennusten ylihallituksen palveluksessa vuosina 1907-1918. Vuonna 1927 hänestä tuli konstruktiiivisen rataosaston huonerakennustoimiston esimies. Tässä tehtävässä hän toimi vuoteen 1940 asti.¹⁹

Jarl Viking Ungern (1888-1974)

Ylioppilas Åbo svenska samskolan 1911, arkkitehti Suomen Teknillinen korkeakoulu 1915. Opintomatkoja Italiaan, Saksaan, Viroon, Liettuaan ja Ruotsiin. Tie- ja vesirakennushallituksen apulaisarkkitehti, II luokan arkkitehti rautatiehallituksessa vuodesta 1923, rautatiehallituksen talonrakennusosaston arkkitehtina 1925-1956. Ungern suunnitteli mm. Hangan ja Kiuruveden asemat, VR:n vesitornin Riihimäellä sekä vuonna 1934 Kuopion uuden rautatieaseman yhdessä Thure Hellströmin kanssa.²⁰

19 Valanto 1984, 69; Jalli 1937, 882.

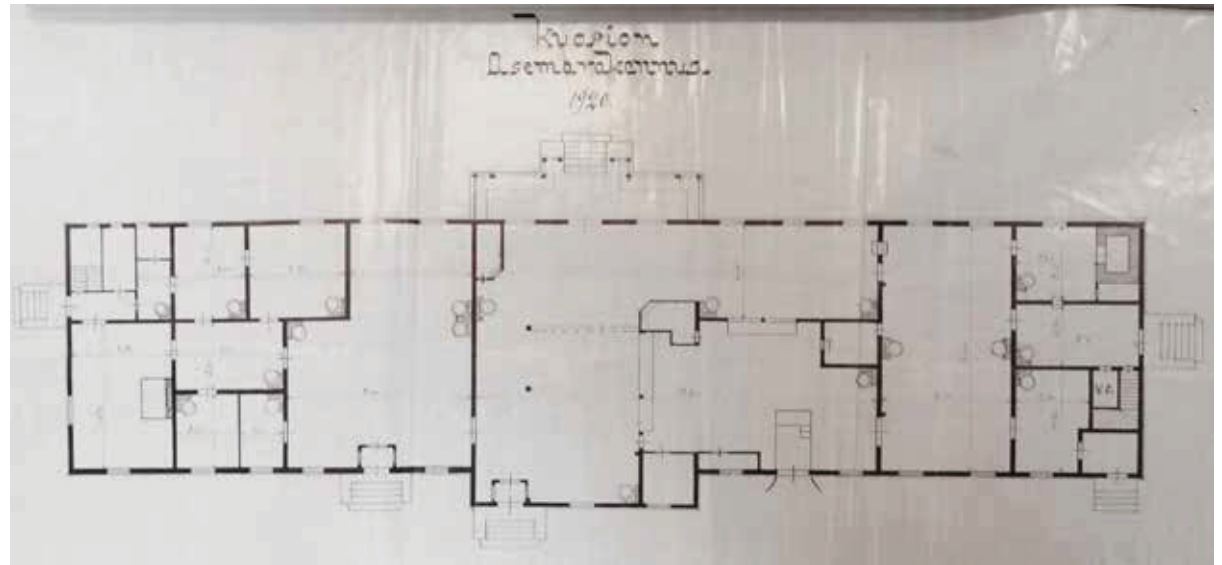
20 Suomen insinöörejä ja arkkitehteja, 1948; www.riihimakiseura.fi



Vanhan asemarakennuksen purkaminen

Vuonna 1889 valmistunut Kuopion ensimmäinen rautatie-asemarakennus purettiin uuden asematalon valmistumisen jälkeen joulukuussa vuonna 1935. Kuopion museon kuvakokolemissa on valokuva palavasta puurakennuksesta rautatien varrella. Kuvatiedoissa kerrotaan, että kyseessä on Kuopion vanha rautatieasema. Tarkemmin kuvaa tutkittaessa käy kuitenkin ilmi, että palavan rakennuksen arkkitehtuuri poikkeaa vanhan rautatieaseman arkkitehtuurista. Toisekseen rakennuksen ympäristö poikkeaa. Lisäksi Mikkelin maakunta-arkiston kokoelmissa on vuoden 1935 joulukuussa päivätty kirje, jossa kerrotaan vanhan asemarakennuksen purkamisesta. Ratainsinöörin kirjoittama kirje on osoitettu Rataosaston johtajalle ja siinä sanotaan: ”Viitaten rautatiehallituksen kirjelmään No Rt 25/2099, 27/12/1935, saan kunnioittaen ilmoittaa, että 7. ratajaksossa on purettu Kuopion vanha asemarakennus, jonka kautta kiinteistön arvo on vastaavasti vähentynyt.” Voidaan siten olettaa, että Kuopion museon kuvissa näkyvä rakennuspalo koskee jotain muuta rautatien varrella olevaa rakennusta.²¹

21 K. Herra Rataosaston johtaja... 30.12.1935. Kirje-toisteet, MMA



Kuopion ensimmäisen, 1880-luvun lopulla valmistuneen hirsirunkoisen asemarakennuksen pohjapiirros vuodelta 1920. MMA.



Vuonna 1889 valmistunut ensimmäinen asemarakennus. Kuva 1900-luvun alusta. Suomen rautatiemuseo.

Aseman arkkitehtuurista, rakennustavoista ja rakenteista

Klassismin ja funktionalismin siirtymäkauden edustaja

Kuopion asematalon pohjaratkaisu ja julkisivut noudattavat vahvasti 1920-luvun klassismin periaatteita. Tämä selittyy osaltaan sillä, että todennäköiset rakennuksen ensimmäiset, 1920-luvun puolivälissä tehdyt luonnokset vaikuttivat lopulliseen suunnitelmaan, vaikkakin 1930-luvun alussa funktionalismi oli jo syrjäyttämässä klassismin. Kuopion asemarakennusta on pidetty siirtymäkauden arkkitehtuurin edustajana.

Selkeitä klassismin piirteitä ovat Kuopion asematalossa muun muassa symmetrinen pohjaratkaisu ja rakennuksen massoittelu eli korkeampi päämassa keskiosassa ja matalammat siipiosat molemmissa päissä. Myös julkisivujen rytmi ja aukotus ovat ankaran säntilliset. Lisäksi katujulkisivuun on sijoitettu symmetrisesti apsiset, joista idänpuoleinen toimii porrashuoneena ja lännenpuoleinen muodostaa poukaman ravintolasaliin. 2. kerroksessa apsis liittyy asunnon olohuoneeseen.

Asemarakennuksille on usein suunniteltu kaksi pääjulkisivua, toinen kadulle, toinen radalle. Myös ratasivu on haluttu tehdä komeaksi, koska se näkyy junasta tulijoille ensimmäisenä. Kuopion asemarakennuksen arkkitehtuuria korostaa radan puolella keskelle rakennusta sijoitettu, matkustajatunnelin päällä oleva henkilökunnan yhteysilta, jota piirustuksissa nimitetään komentosillaksi.

Rakennuksessa on klassismin loivat aumakatot, kattopinnot eivät näy kadulta. Julkisivuissa on klassismiin liittyvää huolellista detaljointia, kuten räystäiden profiloinnit ja ikkunoiden kehysrappaukset.

Funktionalismin piirteenä oli vaaleaksi rapatut seinäpinnot, joissa ei ollut ollenkaan koristeaiheita. Sisätiloista keskushalli kuvastui myös julkisivun ikkunajaottelussa.

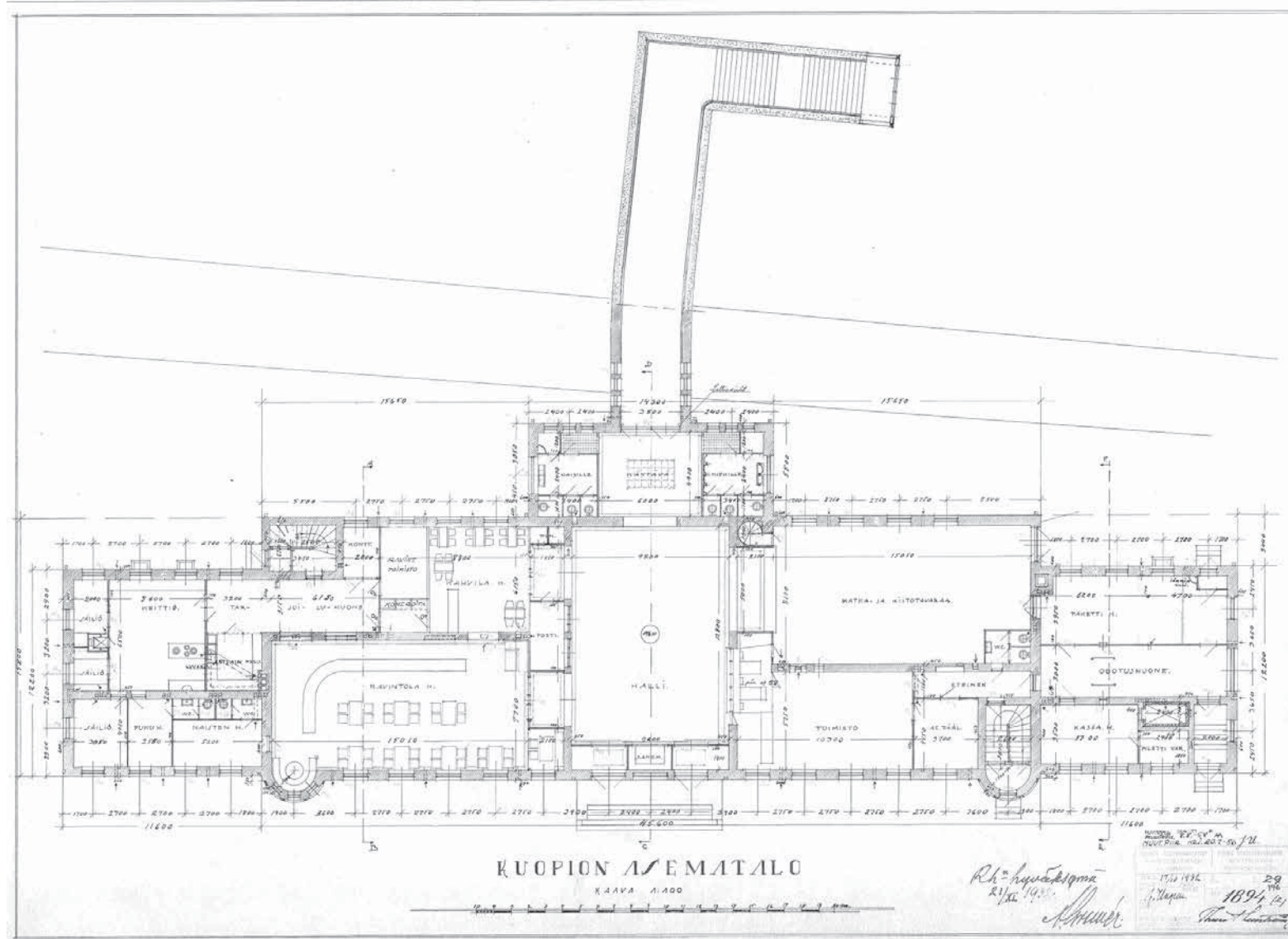


Sisäänkäynnin lippakatos alapuolisine valokenttineen on 1930-luvun moderni aihe.

Yleisötiloissa on monumentaalisuutta ja detaljointia, jossa klassismi ja funkis kohtaavat. Erityisesti detaljisuunnitelmissa on nähtävissä siirtymistä funkiksen muotokieleen. Vesikatoilla erikoisena piirteenä on katonharjalla oleva pellitetty kotelo, johon on sijoitettu pieniä kattoikkunoita. Muotoaihe esiintyy 1920-luvun arkkitehtuurissa yleisesti, mutta usein kotelon funktiona on toimia ullakon ilmanvaihdossa ja lisäksi koteloon on saatettu sijoittaa muitakin ilmanvaihtoventtiilejä (esim. Konnunnuon vankilan ja Kauhavan lentosotakoulun rakennukset).



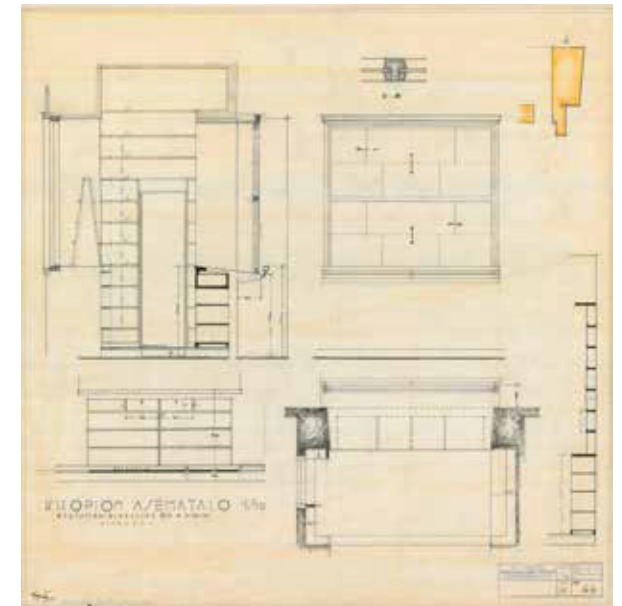
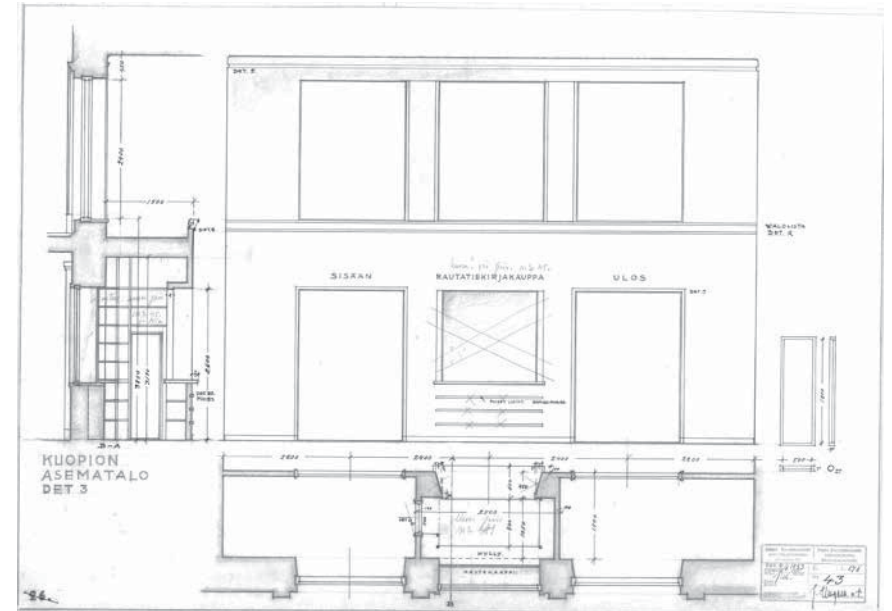
Tungosta uuden asemarakennuksen edustalla 23.8.1934, kun tasavallan presidentti P.E. Svinhufvud vieraili Kuopiossa. KUHMU, Foto Jänis

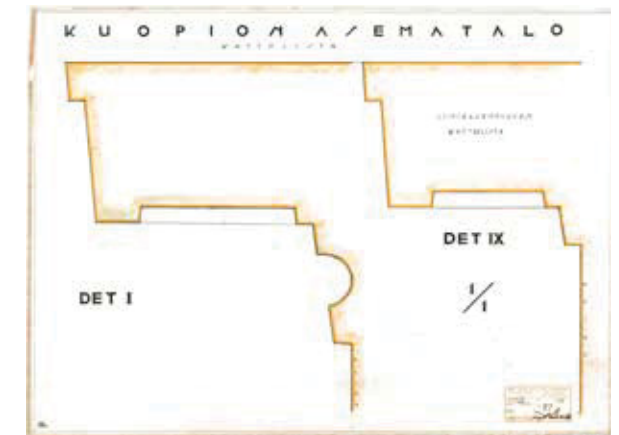
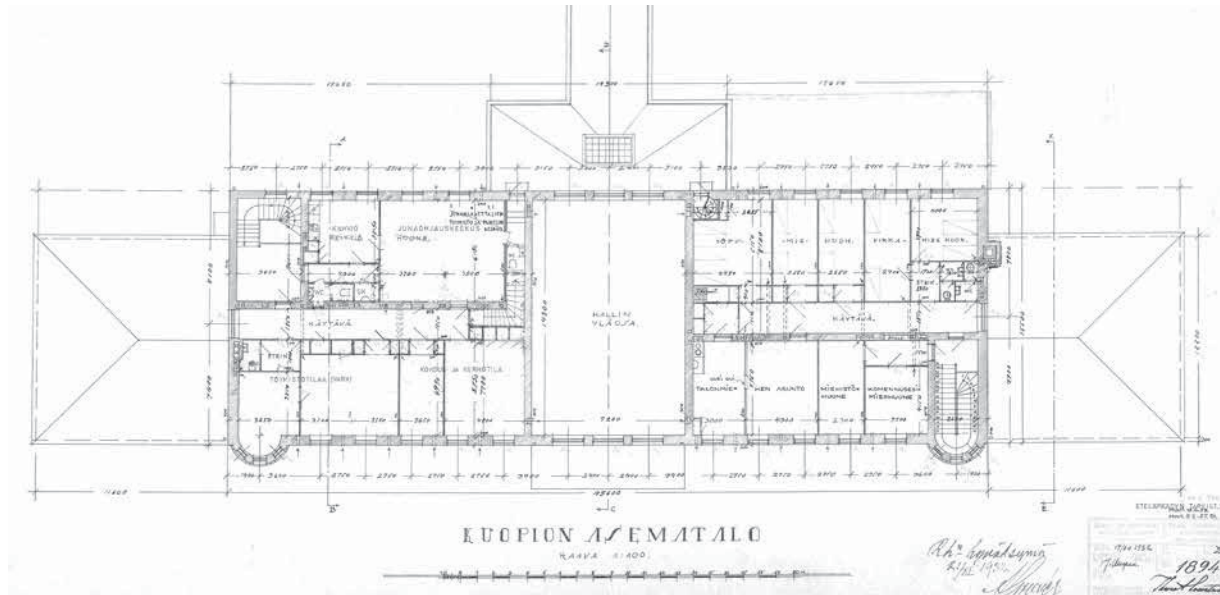


Kuopion asemarakennuksen 1. kerroksen pääpiirustus lokakuulta 1932 (Jarl Ungern ja Thure Hellström). VR:n arkistossa oleva alkuperäinen, kuultopaperille tehty piirustus. Piirustukseen on tehty muutosmerkintöjä vuosina 1956-1959. VRA.

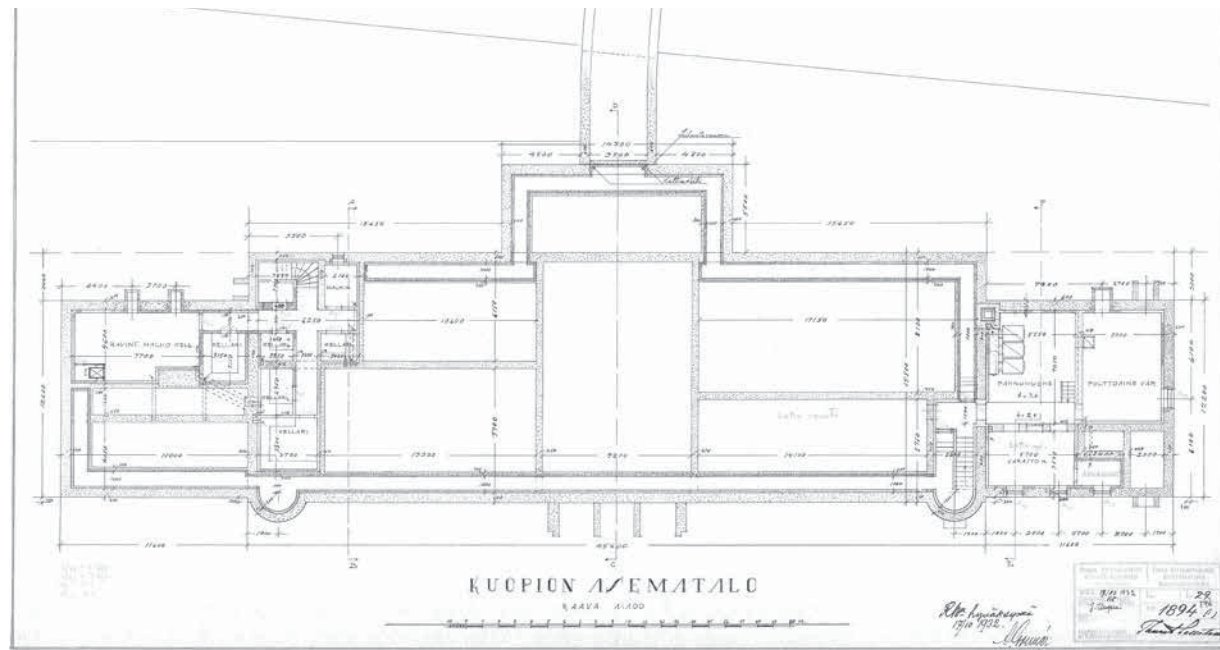


Asematalon eteisaula kuvattuna pian rakennuksen valmistumisen jälkeen. KUHMU
Oikealla detaljipiirustuksia hallin eteläseinästä ja pääovien välissä olleesta Rautatiekirjakaupasta. VRA.

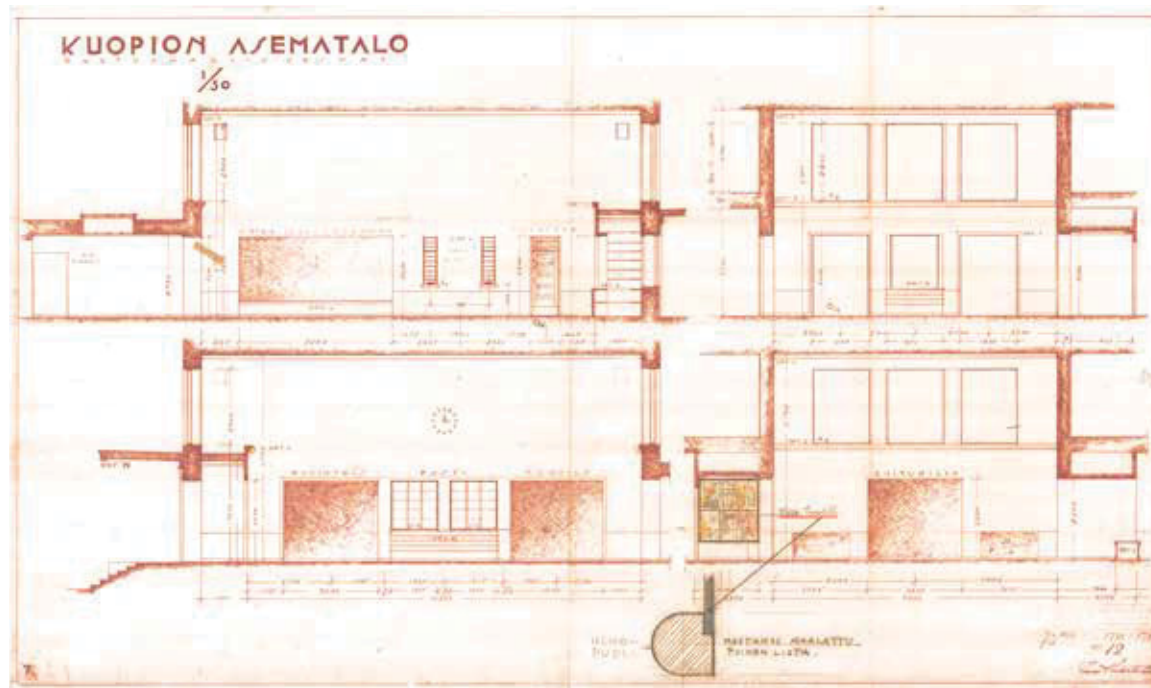




Asemarakennuksen julkisivun räystääslistojen detaljipiirustus tammi-kuulta 1933. Piirustuksen laatijan nimikirjaimet A. Stz. (A. Stjerncreutz?), hyväksyjänä Thure Hellström. VRA.



Vasemmalla asemarakennuksen 2. kerroksen ja kellarin pääpiirustukset lokakuulta 1932 (Jarl Ungen ja Thure Hellström). VR:n arkistossa olevat alkuperäiset, kuultopaperille tehty piirustukset. 2. kerroksen piirustukseen on tehty joitakin muutoksia vuosina 1957 ja 1981. Kellarin piirustus on alkuperäisessä asussaan. VRA.

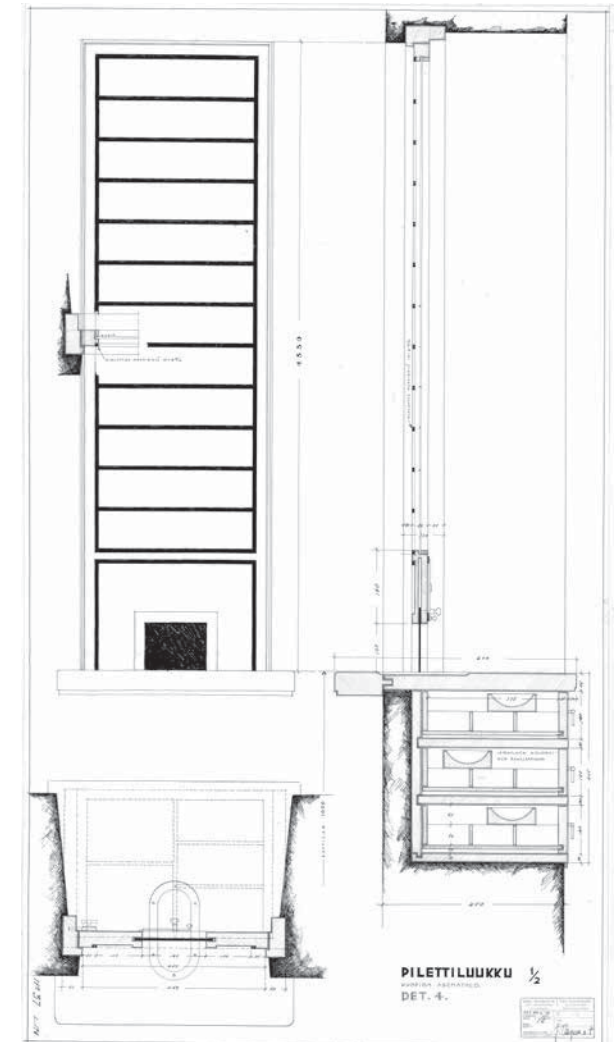


Yllä asemahallin sisäseinien suunnitelma, joka osaltaan kuvastaa rakennuksen huolellista suunnittelua (paperikopio kuultopaperista, VRA).

Piirustuksen vasemmassa yläkulmassa on esitetty leikkaus wc-tilojen käytävän kohdalta: käytävä sai luonnonvaloa katos-sa "komentosillan" kohdalla olleista lasitiili-ikkunoista. Samassa pituusleikkauksessa oikealla näkyvät lippuluukut ja pääovien välissä ollut Rautatiekirjakaupan kiosk.

Alempi pituusleikkaus esittää hallin vastakkaista seinää, jolla oli postin palveluluukut ja käynnit ravintolaan ja kahvilaan.

Alempaan poikkaisleikkaukseen on värikynillä lisätty suunnitelma ilmoitustaulusta, joka tuli ravintolan ovensuuhun.



Yllä detailjapiirustus pilettiluukusta. VRA.

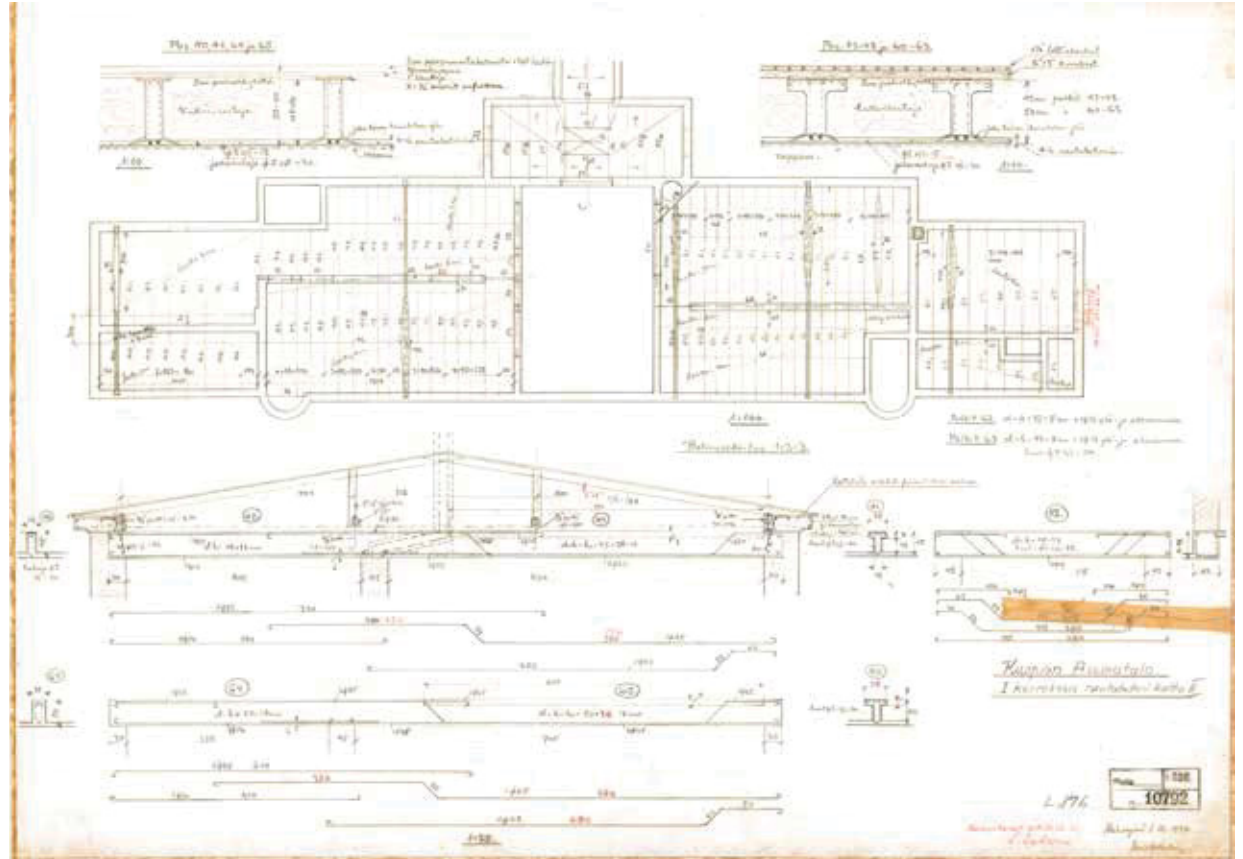
Oikealla matkalippuluukut alkuperäisessä asussaan. Niiden oikealla puolella on ovi asema- ja lennätintoi-mistoon. KUHMU, osa kuvasta

Yleistä rakennustavoista

Asematalon rakennustapaa on voitu selvittää alkuperäispiirustuksien ohella toukokuussa 1933 laaditusta kustannusarviosta sekä paikan päällä tehdyillä havainnoilla. Kuten aiemmin todetaan, rakennuksesta on säilynyt VR:n arkistossa pää- ja työpiirustukset ja suuri määrä detaljisuunnitelmia. Näiden lisäksi on vuonna 1933 tehty rakennesuunnitelmat, jotka on signeerannut Emil Holmberg, sekä keskuslämmityslaitoksen suunnitelmat, jotka laadittiin VR:n koneteknillisessä toimistossa.

Rakennustekniikassa noudatettiin aikakauden normaalia kivirakennusten tekniikkaa: betonirakenteita käytettiin perustuksissa, ala- ja välipohjissa sekä aukkojen palkeissa. Ulkoseinät ja muut kantavat seinät muurattiin tiilestä ja rapattiin. Sokkelien näkyvät osuudet ja ulkoportaat ovat hakattua luonnonkiveä.

Betonista valettujen perusmuurien sisäpintaan tuli veden-eristys ja tämän päälle tehtiin tiilinen verhomuuraus. Perusmuurien luonnonkivi- ja betonirakenteen paksuus on yhteensä 60 cm. Rakennuksen keskiosilla perusmuurien paksuus on tavallisesti 40 cm, erityisten rakenteiden kuten piippujen alla on massiivisemmat perustukset. Ensimmäisen kerroksen lattiat tehtiin kaksoislaattapalkistoina ja väli- ja yläpohjat alalaattapalkistoina. Lattioiden pintakerroksina käytiin 1. kerroksessa Pukkila-laattoja ja kumilaattoja sekä teräshierrettyä betonipintaa, joka maalattiin. Toisen kerroksen lattiat tehtiin 1 1/2" laudasta puukoolauksen varaan. Ullakolle tuli 5 cm paksu betoninen palopermanto. Kellarin lattiat tehtiin betonista sulletun soratäyteen päälle. Kattilahuoneen lattiaan tehtiin "eristys pohjavettä vastaan".



Kuopion asematalon 1. kerroksen rautabetonikat rakennesuunnitelma joulukuulta 1932, suunnittelijana ins. Emil Holmberg. VRA. Piirustuksesta käyvät ilmi myös välipohjatyytit ja vesikaton kantavat puurakenteet.VRA.

Kevyitä väliseiniä tehtiin kustannusarvion mukaan "10 ja 15 cm laatoista". Kyse on ilmeisesti Riksi- ja Lugino- tuotenimillä valmistetuista kipsilaatoista, joita käytettiin kevyiden seinien muuraamiseen. Kaikki seinät rapattiin ja maalattiin sisäpuolelta, samoin sisäkatot.

Vesikaton kantavat rakenteet olivat puuta, katteena oli saumattu peltikatto. Katot varustettiin jalkakouruilla. Syöksytorvet oli joillakin paikoilla upotettu ulkoseinäpintaan. Kattojen harjalla oli matalat korotetut osat, joihin sijoitettiin ullakolle valoa antavia ikkunoita ja poistoilmakanavia.

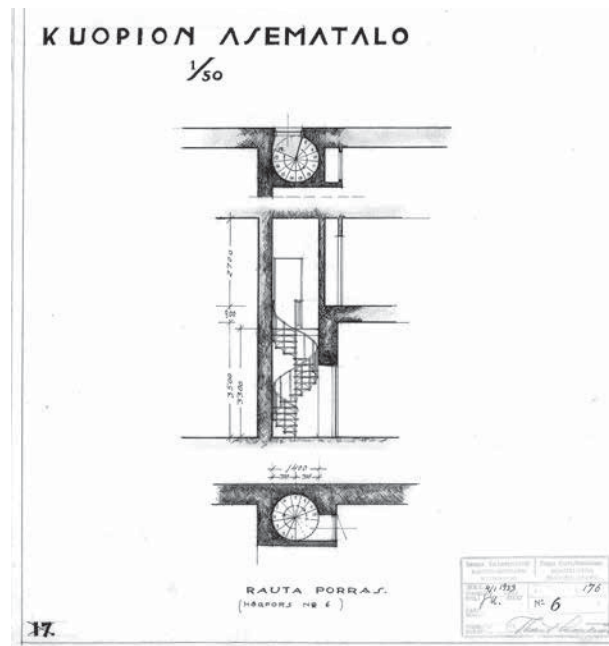
Erityisiä rakenteita olivat pääsisäänkäynnin katos, joka tehtiin ulokkeellisena betonirakenteena, ja henkilötunneliin johtavan käytävän kattorakenne prismaalasi-ikkunoi-neen.

Sisäportaot olivat paikallavalettua betonia, askelmat ja välitasot ovat betoni- tai mosaiikkibetonipintaisia. Portaiden kaiteet tehtiin raudasta "kiillotetulla kädensijalla". Ensimmäisen ja toisen kerrosten välillä oli lisäksi pieni valurautainen kiertoporras. Kapea ja jyrkkä porras toisesta kerroksesta ullakolle oli puuta.

Ulkoportaot tehtiin luonnonkivistä. Portaiden kivipinnat hakattiin hienommiksi kuin sokkelien pinnat.

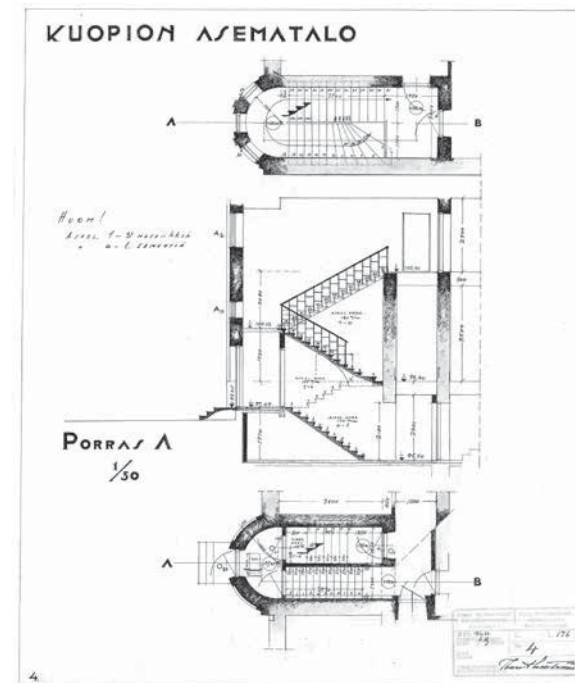
Myöhemmät muutokset

Rakennuksen koillisivulle 1960-luvun alussa tehdyn laajennuksen perustukset ja kantavat vaakarakenteet tehtiin betonista ja seinät muurattiin tiilestä alkuperäisen rakennustavan mukaan. Puretun aiemman ulkoseinän kohdalle tulleet aukot tuettiin betonipalkeilla ja -pilareilla. Laajennuksen kattorakenteet ovat puuta, katteena saumattu pelti.



Matkatavaratilan nurkasta toiseen kerrokseen ja "komentosillalle" johtavan kiertoportaan piirustus tammikuulta 1933. VRA

Oikealla vuoden 1932 marraskuussa päivätty A-portaan piirustus, jossa huomautus "Huom! Askel 1-31 mosaiikkia, askel a-l sementtiä". Askeleet a-l johtavat kellariin ja 1-31 johtavat ensimmäisestä kerroksesta toiseen kerrokseen. VRA.



1970-luvulla kellarin aiemmin rakentamattomaan osaan tehdyt sosiaalitilat ovat kivrakenteiset.

Tilajaon muutoksia on aikojen myötä tehty eri osissa rakennusta. Muutokset ovat koskeneet lähinnä kevyitä väliseiniä. Uusimmat väliseinät ovat rankarunkoisia levyseiniä.

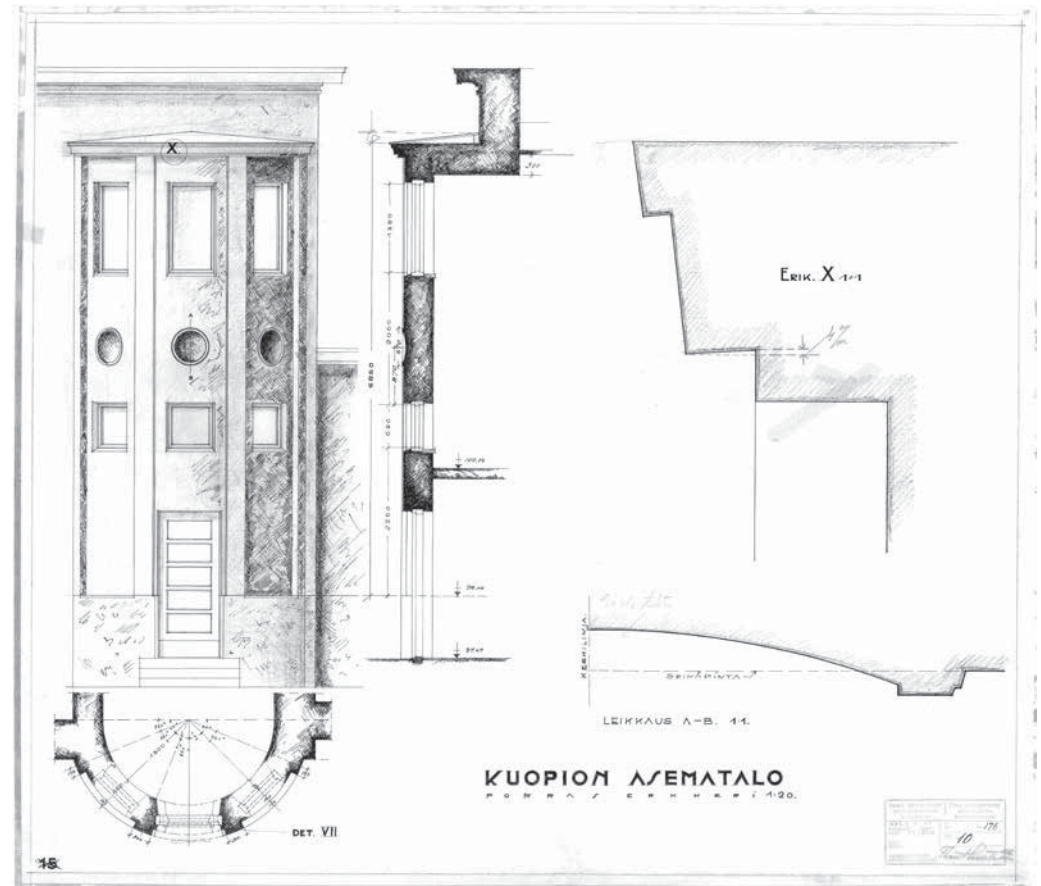
julkisivut

Tiilestä muuratut julkisivut rapattiin kauttaaltaan ja maalattiin Keim-mineraalimaalilla. Keim on saksalainen yritys, joka valmistaa sisä- ja ulkomaalaukseen soveltuvia silikaattimaaleja ja toimii edelleen nimellä Keimfarben GmbH. Räystäät valettiin betonista ja maalattiin kuten rapatut pinnat.

Myöhemmät muutokset

1960-luvulla tehdyn laajennuksen julkisivut rapattiin ja maalattiin kuten vanhemmat osat.

Rakennuksen julkisivuihin on tehty vain vähäisiä aukkomuutoksia. Rappauspintoja on paikattu ja pinnat on maalattu uudelleen. Tietoa viimeaikaisissa korjauksissa käytetyistä materiaaleista ei tullut vastaan tutkitussa ai-
neistossa.



Asematalon idänpuoleisen erkerin julkisivupiirustus listoitusedeljeineen. Ala- ja yläikkunoiden väliin piirretyt medaljongit jätettiin rakennusta toteutettaessa pois. VRA

Viereisellä sivulla asemarakennuksen vaaleana hohtava julkisivu ja pihan kiveys 1930-luvun lopulla tai 1940-luvun alussa (1934-1945). KUHMU, Aarne Pietikäinen



Sisätilat

Rapatut seinäpinnat maalattiin Keim-mineraalimaalilla, sisäkatot liimamaalilla. VR:n arkistossa oleviin 1. ja 2. kerrosten pohjapiirustusten paperikopioihin on merkitty värisävyt huonekohtaisesti. Värisävyt on annettu Keimin sävynumeroilla ja lisäksi muutamasta sävystä on piirustukseen liimattu näytelappu. Niiden mukaan keskeisiä värejä ovat olleet vaaleat harmaat ja ruskehtavat sävyt, korosteina mustat raidat. Ilmeisesti asunnoissa seinäpintoja myös tapetoitiin.

Sisäkatot oli maalattu liimamaalilla valkoisiksi. Matkustajatunnelin värityksi oli erikoinen: seinät maalattiin lakka- maalilla valkoisiksi ja sisäkatto kiiltomustaksi, jotta matala tunneli vaikuttaisi korkeammalta.²²

Lattiapinnat

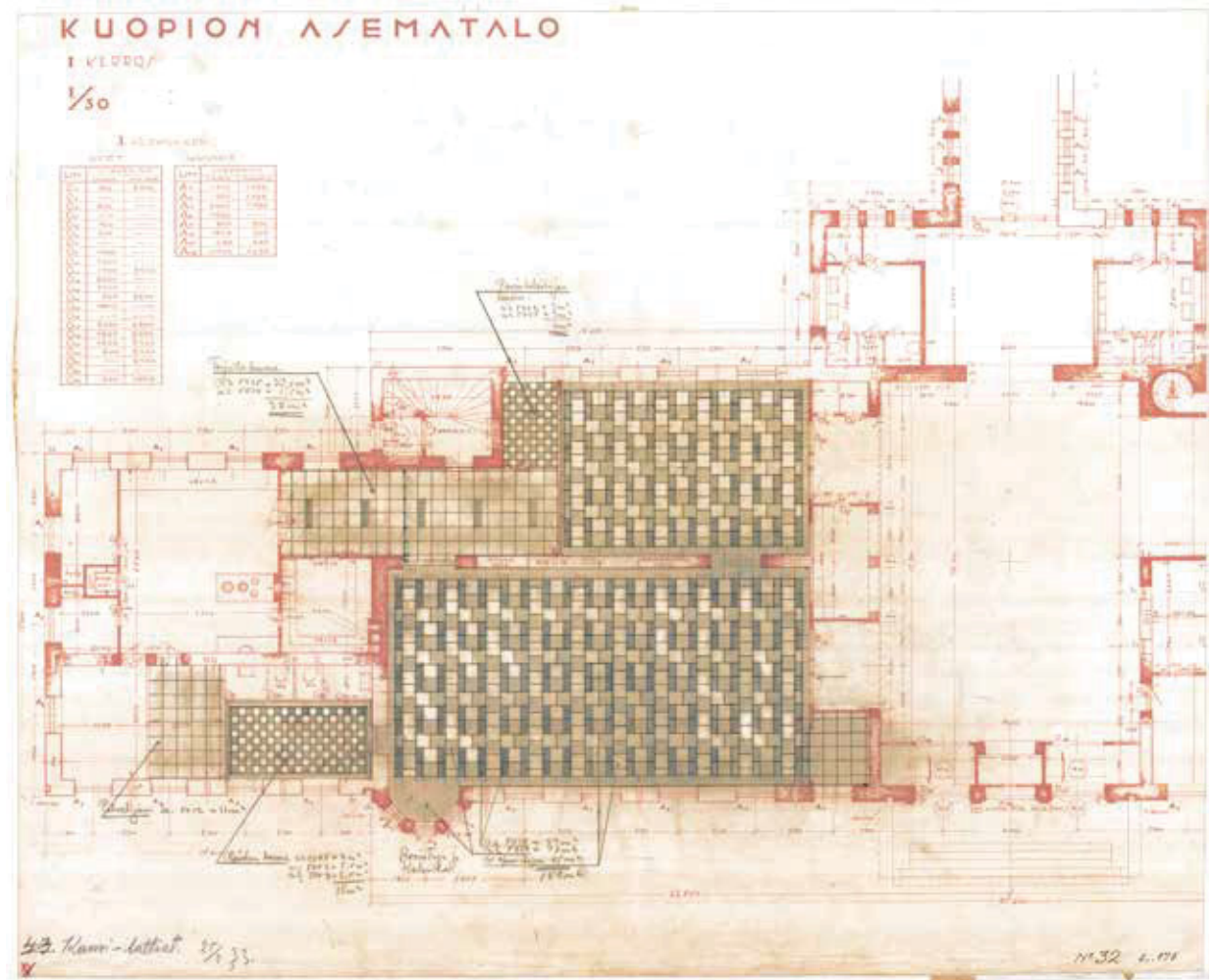
Sisäänkäynnin, yleisöhallin, käytävän, ravintolan keittiön ja wc-tilojen lattiat päällystettiin keraamisilla 10x10 cm Pukkila-laatoilla. Ravintolasaliin, kahvilaan, tarjoilutilaan, naistenhuoneeseen ja ravintolan ”palvelijainhuoneeseen” tuli kumilaattalattiat, jotka toimitti Suomen Gummitehdas Osakeyhtiö.

Sisäportaatt ensimäisen ja toisen kerroksen välillä olivat mosaiikkibetonipintaiset. Ensimmäisestä kerroksesta kellarin askelmat olivat betonipintaiset.

Myöhemmät muutokset

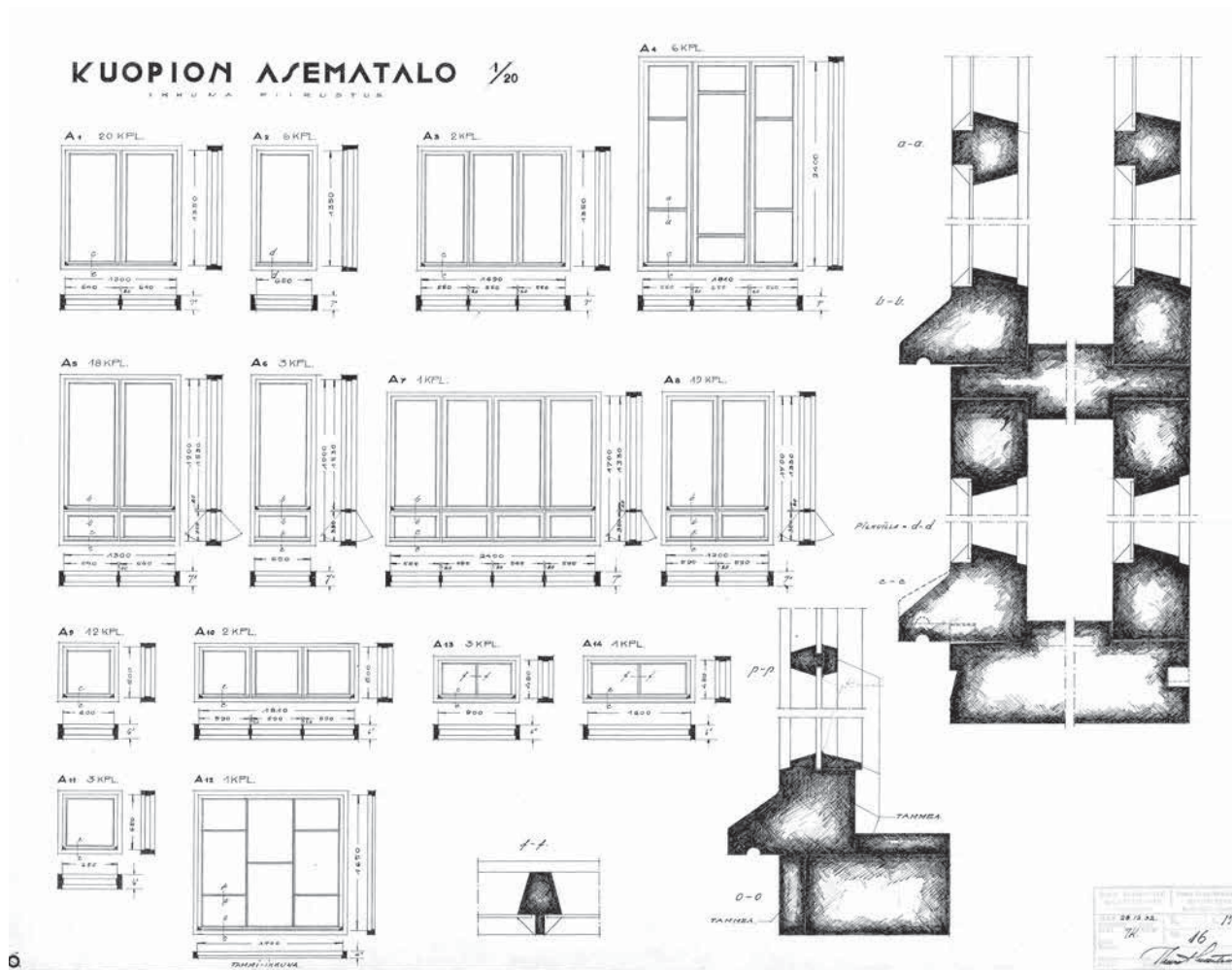
Lähes kaikissa sisäpintoissa on pintakerroksia korjattu eri vaiheissa joko maalaamalla tai uusimalla päällyste. Esimerkiksi alkuperäisiä klinkkeri- tai kumilaattalattioita ei ole jäljellä lukuun ottamatta mahdollisesti ravintolan keittiötä. Portaiden pinnat ovat yleensä alkuperäisiä.

22 Hellström 1937, 394.



Maaleina on käytetty viime vuosikymmeninä todennäköisesti lähinnä alkydi- ja dispersiomaaleja. Monissa tiloissa rapattuja pintoja on vahvistettu lasikuitukankaalla, joka on maalattu.

Suunnitelma ravintolatilojen kumilaattalattioista syyskuulta 1933. VRA



Asematalon ikkunapiirustukset joulukuulta 1932. VRA

Ikkunat

Ikkunat olivat puurakenteiset, lämpimissä tiloissa kaksinkertaiset ja kylmissä tiloissa yksinkertaiset. Ikkunapenkit tehtiin betonista, ulkopuolelle tuli vesipellit. Erikoinen ikkunarakenne oli lasitiilistä tehty kattoikkuna yleisöhallista tunneliin johtavassa käytävässä. Lasitiilien tukirakenne oli terästä ja lasitiili-ikkunan alapuolella oli teräskevyksessä mattalasiset sisäikkunat.

Myöhemmät muutokset

Ikkunoiden karmit ja ulkopuitteet ovat yleensä alkuperäisiä (1930-luvulta tai 1960-luvun laajennuksessa a.o. ajalta). Useimmissa ikkunoissa on sisäpuitteet uusittu ja varustettu kaksinkertaisilla umpiolaseilla. Yleisöhallin suurissa yläikkunoissa sisäpuitteetkin ovat alkuperäiset. Muutamia ikkunoita on uusittu kokonaan: rakennuksen koilliskulmalla pari ikkunaa aukkomuutosten takia ja pääovien välissä oleva ikkuna, joka palautettiin jaoltaan alkuperäisen näköiseksi.

Lasitiilistä tehty tunnelikäytävän ikkuna oli jossain vaiheessa ilmeisesti vuotojen takia laitettu umpeen, mutta ikkuna oli palautettu 1990-luvulle tultaessa. Viimevuosina on lasitiilien päällä lisätty hätäkorjauksena erillinen kirkkaasta muovista tehty suoja, joka tarkoituksena on ohjata vesi ikkunan kauluksen ulkopuolelle.

Ulko-ovet

Pääovet (samoin kuin yleisöhallista tunneliin johtavat ovet) olivat lasiaukollisia, puurakenteisia ovia, materiaali tammea. Saranat ja muut helat olivat messinkiä, potkupellit kuparia. Puuosat lakattiin.

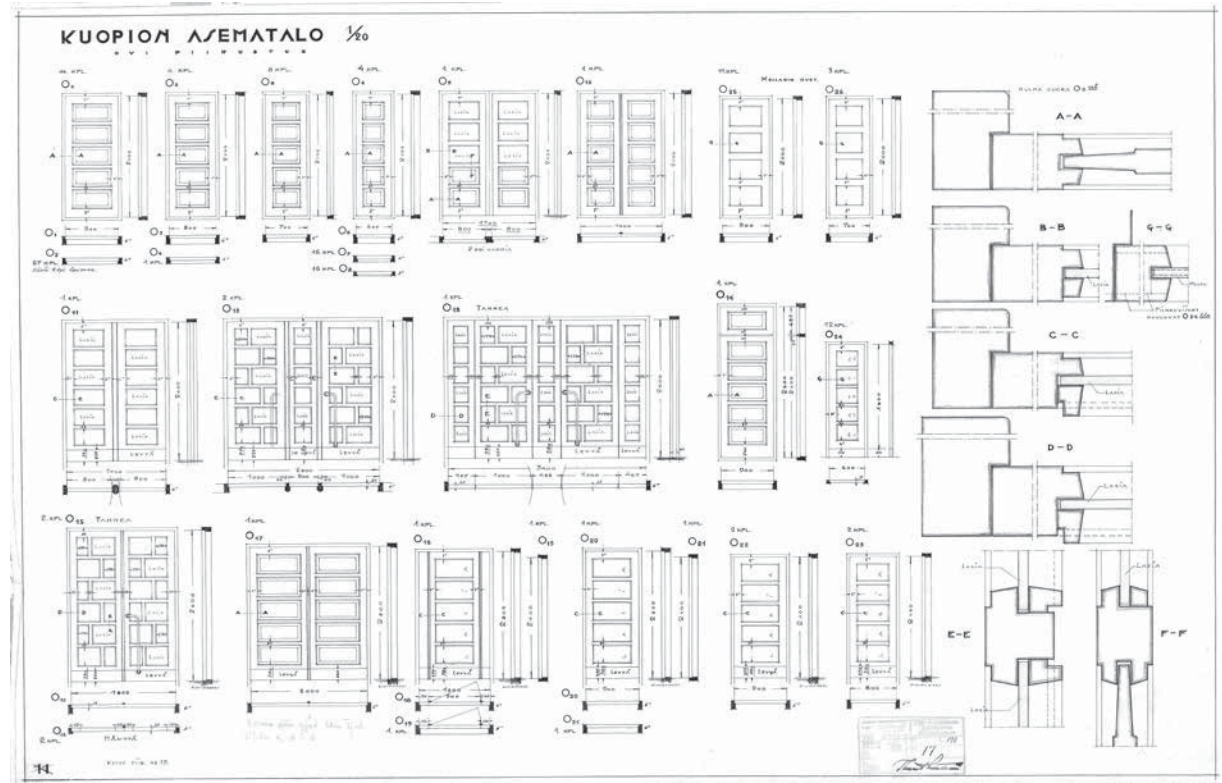
Portaisiin johtavat ulko-ovet olivat männystä tehtyjä, peittomaalattuja lasiaukollisia ovia. Tavaratilan pariovi oli puinen paneloitu umpiovi.

Myöhemmät muutokset

Pääovia lukuunottamatta rakennuksen alkuperäiset ulko-ovet on uusittu teräs-lasirakenteisiksi. Eteläjulkisivussa on ravintolan wc-tilojen kohdalla olleen ikkunan paikalle tehty 1990-luvulla teräs-lasirakenteinen ulko-ovi. Rakennuksen koilliskulmalla oleva, 1970-luvulla tehty paneloitu, lasiaukollinen ulko-ovi on uusittu 1990-luvulla, samoin kuin 1960-luvun laajennukseen kuuluva paneloitu pariovi.

Sisäovet

Lämpien sisätilojen ovet olivat puisia maalattuja peiliovia, osa näistä oli lasiaukollisia. Pääoven tuulikaappien sisä-ovet olivat malliltaan samanlaiset kuin ulko-ovet, mutta materiaali oli mäntyä ja pinnat peittomaalatut. Yleisöhallista tunneliin johtavat ovet olivat pääulko-ovien tapaan tammesta tehtyjä lasiaukollisia ovia. Ullakolla ja kellarissa oli teräs-rakenteisia, pellitettyjä palo-ovia. Kellarin varastojen ovet olivat yksinkertaisia, paneelista tehdyillä peileillä varustettuja puuvia.



Asematalon ulko- ja sisäovien piirustukset tammikuulta 1933. VRA

Myöhemmät muutokset

Huomattava määrä rakennuksen sisäovista on edelleen alkuperäisiä. Ovia on kunnostettu maalaamalla ja heloja uusimalla. Monessa ovesta on kuitenkin säilynyt alkuperäiset saranat, lukko ja painikkeet.

Eri vaiheissa tehdyissä muutoksissa on yleensä käytetty ajankohdalle tyypillisiä ja tilan käytön mukaisia sisäovia (laakaovia, teräslasi-ovia, teräs-rakenteisia palo-ovia ja luukkuja). Viime vuosikymmeninä tehdyissä korjauksissa on kuitenkin teetetty myös uusia ovia, jotka ulkonaoltään suunnilleen vastaavat alkuperäisiä.

1990-luvun muutoksissa yleisöhallin itäisivulle tehtiin lipunmyynnin ja matkapalvelun tiloja varten metallirakenteiset ikkunaseinät liukuovineen.

Kiinteät kalusteet ja irtokalusteet

Asemarakennukseen tuli monenlaisia kiinteitä kalusteita, joista useimmista laadittiin erikoissuunnitelmat. Näihin kuuluivat esimerkiksi lippuluukut, matkatavaratiski, yleisöhallin penkit, Rautatiekirjakaupan kiosk, postin myymälä ja pakettijakelu, ravintolan tarjoilutiski ja keittiön kalusteet sekä wc-tilojen sisustus. Erityisiä varusteita olivat polttopuuhiisi kellarista ravintolan keittiöön ja kassahoitajan huoneeseen liittyvä kassakaappi raskaine teräsovineen.

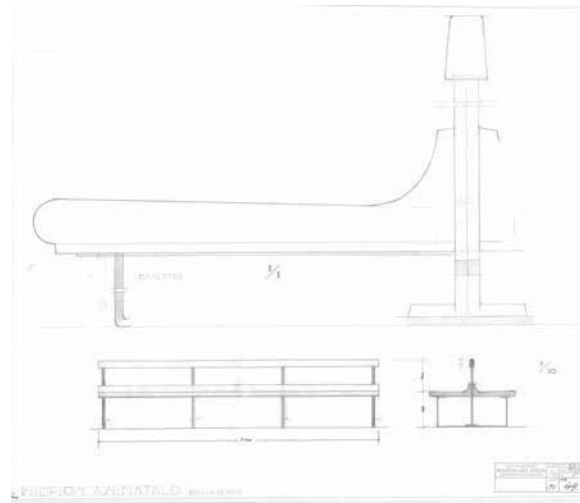
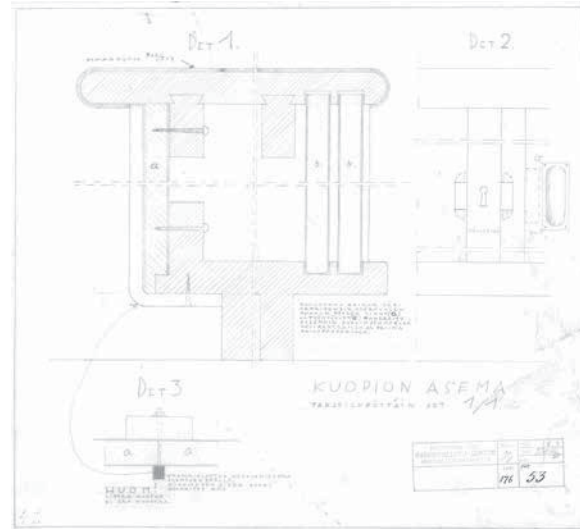
Arkkitehti Thure Hellströmin vuoden 1933 lopulla tekemä kustannusarvio kalusteista käsittää sekä kiinteitä että irtokalusteita. Arvioon sisältyivät mm. ravintolan ja lipputoimiston tiskit, ravintolan ja kahvilan pöydät ja tuolit, hallin penkit, penkkejä muihin yleisötiloihin, sohvut naistenhuoneeseen ja toimistoon, ns. spärri, ilmoitustauluja, keittiön hyllyt, tiskit, pöydät ja jakkarat, vaatekaappeja sekä paketti- ja pilettiluukut toimitti Turun Keskusvankila.

Hellströmin arvioon puuttui Kuopion rataisinööri W. Helenius, joka oli huolissaan määrärahan riittämisestä hankintoihin. Toisaalta hän oli sitä mieltä, että "olisi hyvin ikävää jos siisti asema pitäisi pilata kaikenlaisilla huonekalujätteillä". Sitä paitsi hän piti hallin sulkua eli "spärriä" sekä II ja III luokan tiskejä välttämättöminä. (Heleniuksen kirje apulaisjohtaja V. Paavolalle 4.12.1933)

Kiinteitä kalusteita tilattiin eri toimijoilta. Esimerkiksi kassa- ja pilettiluukut toimitti Turun Keskusvankila.

Myöhemmät muutokset

Alkuperäiset kiinteät kalusteet ovat hävinneet eri vaiheiden muutoksissa. Irtokalusteista on säilynyt osa odotushallin penkeistä, tosin lyhennettyinä. Rakennuksessa on säilynyt myös joitain muita eri aikojen kalusteita, jotka mahdollisesti ovat olleet tässä asemarakennuksessa.



Yllä Kuopion asematalon yleisöhallin penkkejä varten tehty suunnitelma. VRA

Ylinä ravintolan tarjoilupöydän rakennepiirustus. VRA



Ylemmässä kuvassa yleisöhallin penkit alkuperäisessä muodossaan. Osa kuvasta. Suomen rautatiemuseo, Foto Roos.

Alemmassa kuvassa penkit lyhennettyinä nykyiseen kokoonsa.

Talotekniikka

Vesijohto, wc:t ja viemärointi olivat asematalon rakentamisen aikaan jo vakiintunutta talotekniikkaa. Rakennus liitettiin kaupungin vesijohto- ja viemäriverkostoon. Taloon tuli myös lämmin käyttövesi. Tätä varten hankittiin kuparinen 300 litran boileri, jonka lämmittäminen tapahtui kattilaveden avulla. Vesipisteitä sijoitettiin keittiöihin ja wc-tiloihin. Pesualtaat, wc-istuimet ja pisuaarit olivat fajanssia, kaatoaltaat emaloitua valurautaa, ravintolan keittiössä oli emaloitu, valurautainen tiskipöytä, muissa keittiöissä pesupöydät olivat sinkittyä peltiä.

Asemarakennukseen asennettiin vesikeskuslämmitys. Kellarissa sijainneessa kattilahuoneessa oli lämmitysjärjestelmästä laaditun suunnitelman mukaan kaksi kattilaa, joita lämmitettiin puulla tai koksilla. Lämpö johdettiin alapohjan laidoilla kulkeneita putkikanaaleita pitkin eri puolille rakennusta. Radiaattoreina käytettiin Högforsin tehtaan valurautaisia, jalallisia Siro-radiaattoreita. Lisäksi rakennuksessa oli tulisijoina asuntojen ja ravintolan keittiöiden hellat.

Ilmanvaihto oli painovoimainen. Poistokanavat sijoitettiin kantavien väliseinämuurien sisälle ja johdettiin kattojen harjalla oleviin poistopiippuihin. Lisäksi savupiippujen yhteydessä oli poistokanavia.

Talotekniikkaan kuului myös sähkö, jota käytettiin lähinnä valaistukseen. Etenkin yleisötilat varustettiin moderneilla, tyylikkäillä valaisimilla. Keskushallissa oli suuret lasikupuiset riippuvalaisimet ja erikoisena piirteenä hallin molemmissa päädyissä valolistat. Ravintosaliin tuli pienemmät riippuvalaisimet ja lisäksi seinille opaalikupuiset lampetit. Sisäänkäyntikatokseen ja käytävään yleisökäymälöitten



Ravintolan keittiön asennettu Högforsin valmistama, suurikokoinen Siro-ravintolaliesi on edelleen olemassa, vaikkakaan sitä ei ilmeisesti ole käytetty vuosikymmeniin.

Aseman edustalla on edelleen alkuperäinen VR:n asentama katuvalaisin



kohdalla tuli kattopintaan upotetut, maitolaseilla varustetut valokentät. Henkilötunneleja valaisivat seinille asennetut suorakaiteen muotoiset, lasikupuiset valaisimet. Toimistotiloissa valaisimet olivat malliltaan perinteisempiä riippu- ja pöytävalaisimia. Valonlähteet olivat hehkulamppuja, sillä loisteputkia ei vielä 1930-luvulla ollut käytettävissä.

Yleisöhallin riippuvalaisimet asennettiin aluksi liian alas. Maaliskuulta 1934 on kirjeenvaihtoa, jonka tuloksena valaisimia nostettiin 1,5 metriä ylemmäs.

VR:n ja kaupungin tekemän sopimuksen perusteella pystytettiin kadun varteen asemarakennuksen kohdalle VR:n kustantamana korkea valurautainen valopylväs, joka edelleen on paikoillaan. Muusta kadun varren valaistuksesta vastasi kaupunki.²³

Muuta sähkötekniikkaa olivat puhelin, lennätin ja merkinantolaitteet. Lisäksi yleisöhallissa näytti aikaa sähkökäyttöinen kello. Viestintälaitteet olivat rautateiden toiminnan kannalta luonnollisesti tärkeitä. Sen vuoksi niiden laatuun ja asennustapaan kiinnitettiin erityistä huomiota. Esimerkiksi uuden ja vanhan aseman (ratapihan) välille tarvittiin 80-lankainen yhteys, joka rakennettiin maakaapelina.

23 Sähkötekniilliseen toimistoon. 6.11.1933. Saapuneet kirjeet, MMA.

Myöhemmät muutokset

Talotekniikka on lähes kauttaaltaan uusittu eri vaiheissa. Lämmityksen kannalta keskeinen muutos oli rakennuksen liittäminen kaukolämpöön 1970-luvulla. Koneellista ilmanvaihtoa laajennettiin vuosina 1976-1978 tehdyssä korjauksessa. IV-konehuone rakennettiin ullakolle vuosien 1992-1994 peruskorjauksessa, jolloin pääosa tiloista saatettiin koneellisen ilmanvaihdon piiriin.

Valaisimet on uusittu lähes kauttaaltaan. Säilyneitä alkuperäisiä valaisimia ovat ravintolan tilojen opaailiasiset lampetit (niiden taustalla olevat pyöreät peilit on lisätty myöhemmin) sekä muutamat yksittäiset seinävalaisimet. Yleisöhallin päädyissä olevat valolistat ovat muodoltaan alkuperäisen tapaiset, mutta opaailiasinen, hehkulamputilla valaistu ramppi on korvattu jonoon asennetuilla loisteputkivalaisimilla.

Pääsisäänkäynnin katoksen ja wc-tilojen eduskäytävän opaailiasiset valokentät ovat säilyneet osin uusittuina.



Yllä kuva ravintolahuoneesta vuodelta 1934, jolloin huoneen sisustus on ollut varsin yksinkertainen. KUHMU.

Oikealla: osa alkuperäisistä valaisimista on huoneessa edelleen, mutta pyöreät peilit niiden taustalle on lisätty myöhemmin.



Rakennuksen lähiympäristö

Rakennuksen vierustan jalkakäytävät asfaltoitiin, liikennöitävillä alueilla käytettiin nupukiveystä. Rakennuksen lähiympäristöön tuli myös nurmetettuja ja istutettuja alueita. Muutoin radan ja kadun väliselle kaistaleelle istutettiin puisto Puijonkadusta Maljapuroon saakka. Aseman pysäköintikentästä, lähellä Puijonkadun ja Asemakadun risteystä, vuokrattiin Shell-yhtiölle 1934 pieni alue bensiinin ”jakokioskia” varten.

Myöhemmät muutokset

Rakennuksen edustalla ajotiet ja jalkakäytävät ovat säilyneet suunnilleen alkuperäisillä paikoillaan. Myös niiden pinnoitteet ovat pääosin alkuperäisiä tai samankaltaisia kuin alunperin. Uutena varusteena on pääsisäänkäynnin yhteyteen lisätty 1970-1980-luvuilla invaramppi.



Aseman puistot

VR:n omistama alueelle Puijonkadusta Maljapuroon saakka tehtiin keväällä 1934 istutussuunnitelma, jonka mukaan puistokaistoille tuli mm. puistolehmuksia, hopeasalavia, kahdenlaisia syreenejä, erilaisia muita koristepensaita ja kukkaistutuksia. Istutukset ilmeisesti toteutettiin pitkälti suunnitelman mukaisesti.

Istutuksia uusittiin vuonna 1961 tehdyn suunnitelman mukaan, jolloin puulajeina käytettiin mm. puistolehmusta, hopeakuusta ja pihtakuusta. Samalla puiston alue laajennettiin Maljapurosta Maaherrankadun alikäytävään saakka.

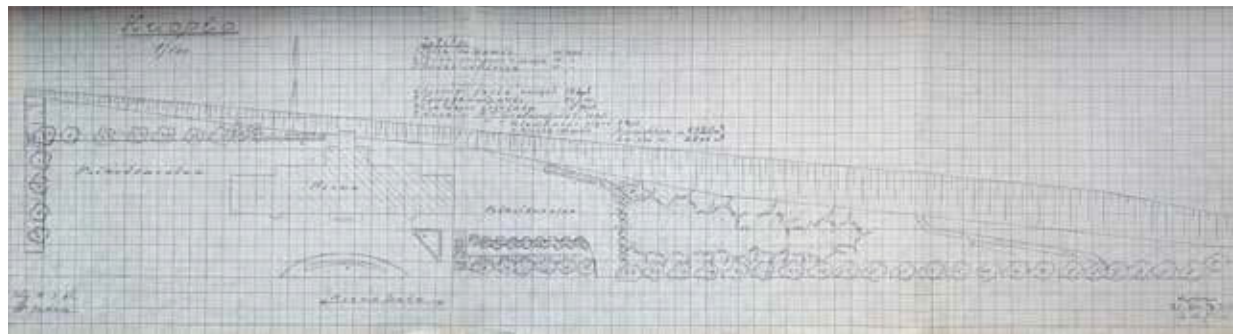
Kuopion asemalla oli erityisen hyvät edellytykset toteuttaa puistoistutuksia, sillä rautateiden puutarha sijaitsi Kuopiossa vanhan aseman alueen yhteydessä.

Helena Riekkii kuvaa aseman nykyistä puistoa seuraavasti: ”Ratapengertä reunustaa viherkaistale, jolle antavat leimansa mustakuuset, okakuuset ja engelmannin kuuset sekä joukossa olevat palsamipihdat. Lisäksi pysäköinti-alueen reunassa on asemapuistoille tyypillinen puistolehmus- ja orapihlajarivistö jäänteinä pysäköintialueen paikalla olleista puistoistutuksista. Myös asemapuistoille tyypillinen riippaoksainen rautatienomenapuu on edustettuna asemarakennuksen edustalla olevassa istutusryhmässä.”²⁴

24 Riekkii 2005, 265.



Kuopion rautatieaseman ympäristön istutussuunnitelma, jonka on laatinut Yrjö Kotonen Kouvolassa toukokuussa 1934. MMA Istutukset toteutettiin alunperin pitkälti tämän suunnitelman mukaan.



Vuonna 1961 laaditussa puistosuunnitelmassa puistoa laajennettiin Maaherrankadun alikäytävän suuntaan (kartassa oikealle päin). Samalla puita uusittiin puiston vanhoilla alueilla. Suomen Rautatiemuseo.

Tilojen alkuperäinen käyttö

(Huom. Tilojen käyttöä kuvaavat kaaviot on esitetty luvussa Rakentuminen ja tilojen käyttö kaavioidin)

Junalla matkustamisella oli 1900-luvun alkukymmenillä korkea status, mikä näkyy myös asemarakennuksen arkkitehtuurissa ja huonetiloissa, etenkin sen yleisötiloissa. Matkustajien ohella kuljetettiin paljon matka- ja kiitotavaraa, lisäksi matkustajat jättivät tavaroitaan asemalle säilytykseen. Näihin tarkoituksiin varattiin rakennukseen suuret tilat.

Myös kirje- ja pakettiposti kulki junalla. Rakennuksen pääaulassa oli kolmannen luokan postikonttori palveluluukuinen, mutta lisäksi rakennuksen itäpäässä oli pakettitoimisto, jonne oli oma ulko-ovensa. Postitoimistot olivat rautatieverkoston rakentamisen alkuaikoina tärkeä osa asemarakennusta. Senaatin määräyksestä asemarakennukseen tuli tehdä postikonttori, jos sellainen päätettiin perustaa.²⁵

Henkilökuntaa asemalla oli paljon: asemapäällikkö, junansuorittajat, junanlähettäjät, asemamiehet, pilettoimiston väki, kassanhoitaja, lennätinteknikko ja talonmies. Suoranaisten rautatien toimintojen ohella rakennuksessa oli monenlaista muuta toimintaa kuten ravintola, Rautatiekirjakauppa ja postitoimisto. Ravintolaa ylläpiti Matkaravinto Oy.

Tontin olosuhteet aiheuttivat rakennuksen sijoittamisen huomattavasti ratapengertä alemmaksi. Aseman pätilojen sijainnissa on jouduttu tekemään kompromissi sujuvien yhteyksien saamiseksi katutasosta: ensimmäisen kerroksen lattiataso on noin kaksi metriä katutasoa ylempänä ja noin neljä metriä ratatasoa alempana. Yhteys laiturille on johdettu kahden tunnelin kautta: matkustajia varten alkaa tunneli yleisöhallista, matkatavaratunnelin suu on ratapenkereessä rakennuksen itäpuolella. Yläpääs-

sä tunnelien suuaukot tulevat raiteiden välissä olevalle laiturille. Tunneliratkaisu palveli siten myös matkustajien turvallisuutta.

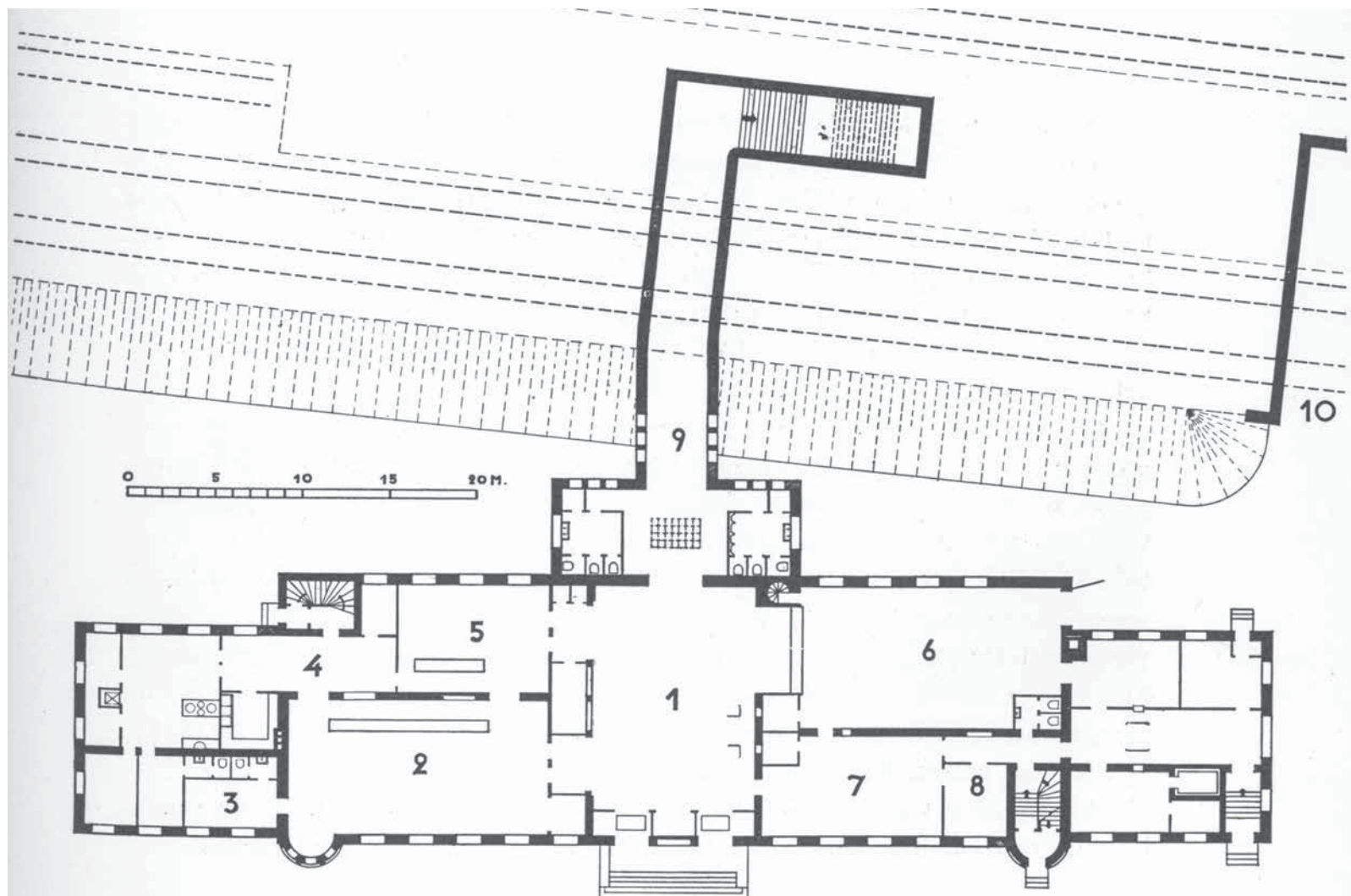
Asemarakennuksen toisen kerroksen tilat ovat suunnitteen ratatasossa. Henkilökunnan tiloista toisessa kerroksessa on ulko-ovet rakennuksen ja ensimmäisen raiteen välissä olevalle ”komentosillalle”, josta junanlähettäjä ja muu henkilökunta pääsi laiturille.

Matkustajat tulivat ja poistuivat asemalta Asemakadun puolelle olleista pääovista, joiden edustalla oli leveät portaat. Myös ravintolaan tultiin pääoven ja hallin kautta, ravintolalle ei ollut erillistä ulko-ovea.

Kaikki tavaraliikennettä aiheuttaneet tilat oli sijoitettu ensimmäiseen kerrokseen. Matka- ja kiitotavaroiden sekä postipakettien kuljetusta varten junaan ja junasta asemalle oli ulko-ovet rakennuksen itäpäässä, lähellä tunnelin suuta. Yleisö pääsi postin pakettiosastoon kaakkoiskulmassa kadunpuolella olleen ulko-oven kautta. Ravintolan keittiön huoltoa varten oli ovi rakennuksen luoteispuolella. Polttoaineet keskuslämmitystä ja keittiöiden helloja varten pudotettiin rakennuksen takasivulla olleista lukuista kellariin.

Viereisellä sivulla asemarakennuksen alkuperäinen tilankäyttö. Piirros on skannattu kirjasta Valtionrautatiet 1912-1937 (s.393)

25 Rinne 2001, 119.



330. Kuopion aseman pohjakerros.

- 1. keskushalli
- 2. ravintola
- 3. naisten huone

- 4. tarjoilu
- 5. kahvila
- 6. matkatavarahuone
- 7. toimisto

- 8. asemapäällikkö
- 9. henkilötunneli
- 10. matkatavaratunneli

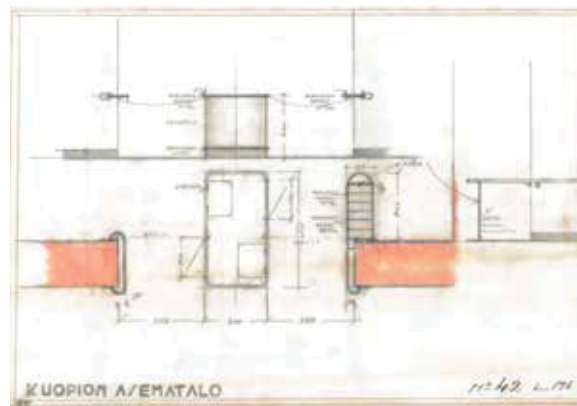
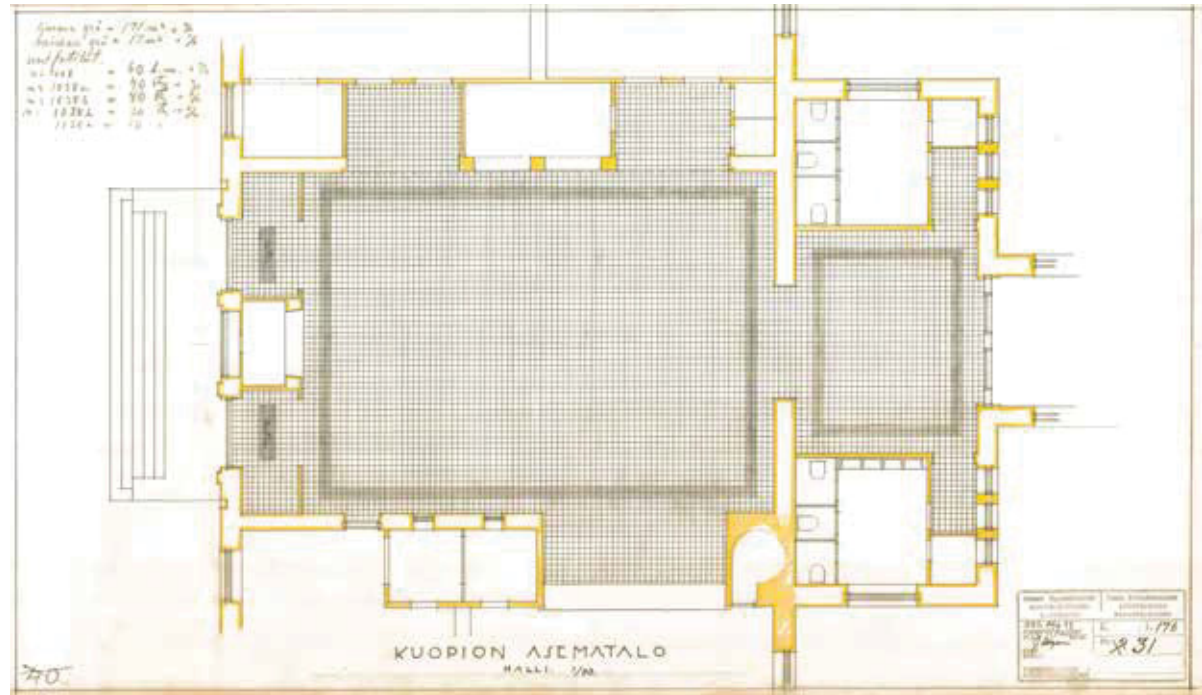
1. kerros

Rakennuksen keskellä oleva, kahden kerroksen korkuinen yleisöhalli jakaa rakennuksen kahteen osaan: länsipäässä oli alunperin ravintola aputiloineen ja itäpää oli varattu lipunmyynnille, VR:n toimistoille ja tavaraliikenteelle.

Eteläsivulla olevista pääovista päästiin tuulikaappien kautta yleisöhalliin, jonka vastakkaiselta sivulta jatkui käytävä laiturille johtavaan tunneliin. Hallissa oli luukut lipunmyynnille ja matkatavarapalveluun, kaksi puhelin-koppia, hallin länsisivulla ovet kahvilaan ja ravintolaan sekä näiden välissä pieni kioskimainen tila postia varten. Pääsisäänkäynnin ovien välissä oli lehtikioski (Rautatien kirjakauppa), jonka palveluluukku oli halliin päin. Yleisön wc-tilat olivat hallista tunneliin johtavan käytävän ovien edustalla. Yleisöhalliin tuli luonnonvalo suurista etelä- ja pohjoispuolen yläikkunoista. Wc-tilojen eduskäytävä sai valoa katto-ikkunasta "komentosillan" kohdalla. Käytävän suulle, yleisöhallin puolelle oli suunniteltu ns. spärri, jolla voitiin rajoittaa yleisön pääsyä hallista laiturille.

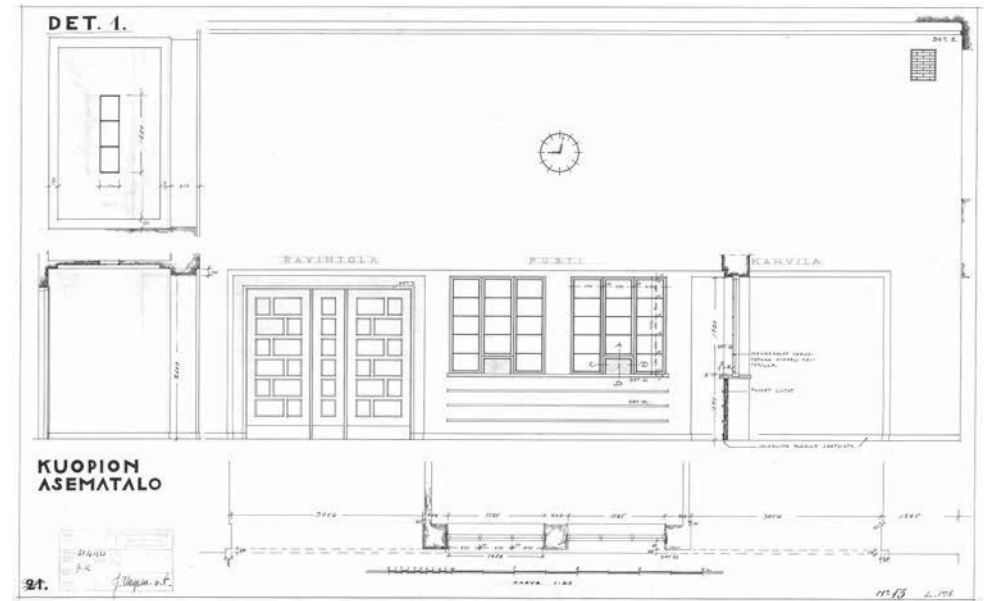
Matkustajaliikenteen ohella matka- ja kiitotavaroilla sekä postilla oli tärkeä rooli 1930-luvun rautatieasemalla. Matka- ja kiitotavaroille oli varattu suuri huonetila, josta oli leveä tiski yleisöhalliin. Rakennuksen itäpäässä oli postin pakettitoimisto sekä odotushuone pakettien hakijoille. Odotushuoneeseen päästiin itäpään portaan ulko-ovesta. Lipunmyynnin ja toimistohuoneen ohella itäpäässä oli asemapäällikön työhuone sekä kassanhoitajan huone ja kassaholvi teräsovineen. Toimistojen käytävästä oli ovi henkilökunnan wc-tilaan.

Matkatavarahuoneen luoteisnurkassa oli toiseen kerrok-



Yllä suunnitelma yleisöhallin ja sen sivutilojen lattioiden klinkkerilaatoituksista, syyskuu 1933. VRA

Vasemmalla ns. spärin päiväämätön detaljisuunnitelma. VRA



Vasemmalla yllä aseman yleisöhalli vastikään valmistuneena. Kellon alla postin toimipiste, siitä vasemmalle käytävä ravintolaan ja oikealla puolella kahvilaan. Kahvilan käytävässä näkyvät kaksi ovea kuuluvat puhelinkoppeihin.

Kuvassa oikealla näkyy matkustajatunneliin johtava käytävä, jonka suulla näkyy ns. spärri eli sulku. Ilmeisesti pääsyä raiteille ja myös wc-tiloihin haluttiin rajoittaa.

Suomen rautatiemuseo, Foto Roos.

Yllä kesäkuulta 1933 asemahallin länsisivun piirustus, jossa vasemmalla näkyvät ravintolan ovet, keskellä postin toimisto ja oikealla käynti kahvilaan. VRA

Vasemmalla yleisöhalli kuvattuna toiseen suuntaan: vasemmalla tavarahuollon tiski, keskellä lipunmyyntilukut, niiden oikealla puolella ovi asema- ja lennätintoimistoon.

KUHMU, Tuttu Jänis.

seen pieni kiertoporras, josta henkilökunta pääsi nousemaan suoraan ulos "komentosillalle".

Ravintola- ja kahvilatoiminnalle oli varattu rakennuksen länsipää kokonaan. Ravintolasalin ja kahvilan ohella tiloihin kuuluivat keittiö, tarjoilutila, astianpesutila, ravintolan toimisto, konttori, pukuhuone ja naistenhuone wc:een sekä kolme varastohuonetta. Tarjoilutilasta oli yhteys portaaseen, josta pääsi sekä kellariin että yläkertaan.

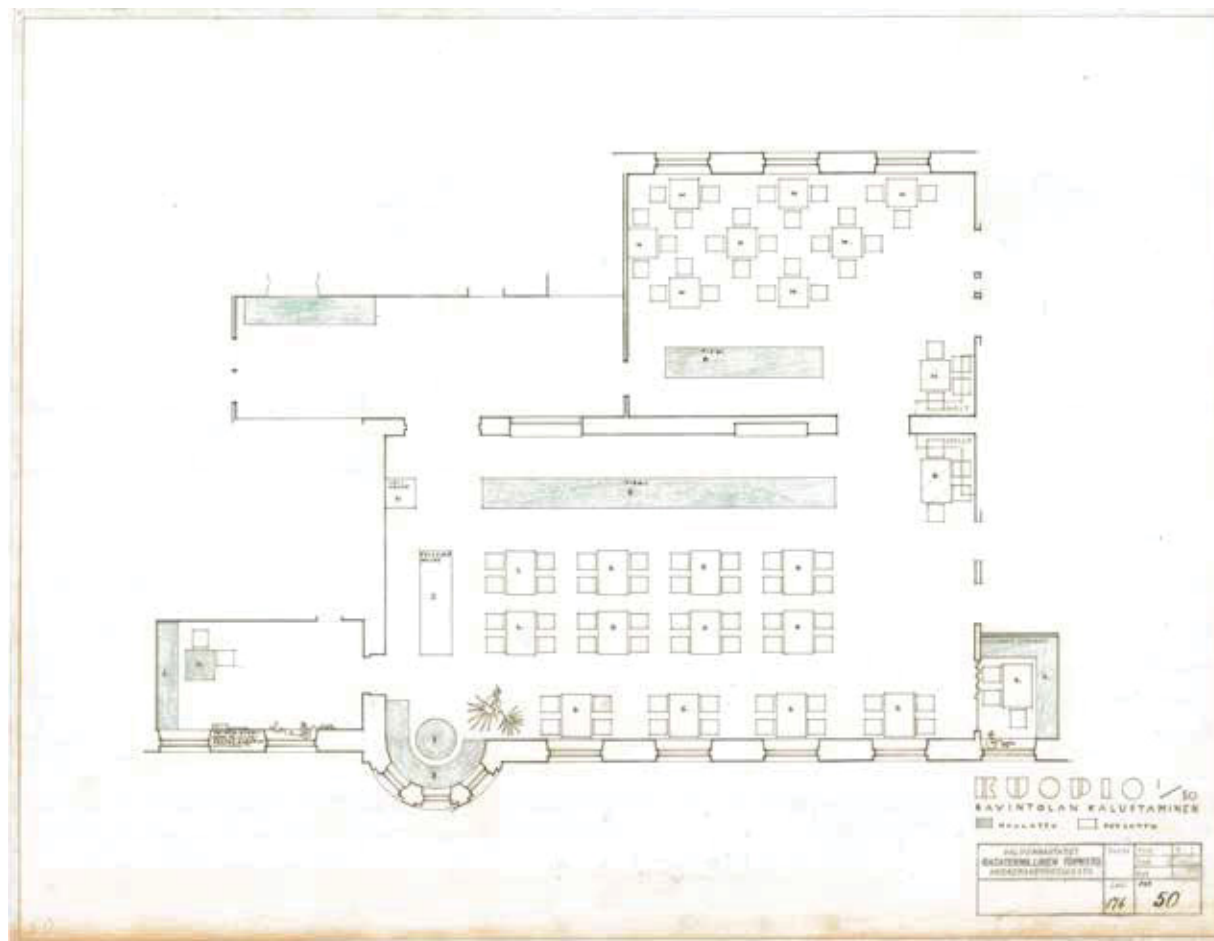
Ravintolasalissa oli erillisen kalustuspiirustuksen mukaan pitkä tarjoilupöytä, 12 neljän hengen pöytää, puolipyöreä loossi salin lounaiskulmassa ja lisäksi pieni kabinetti sisäänkäynnin vieressä. Kahvilassa oli tarjoilutiski ja pikkupöydät tuoleineen 30 hengelle. Ravintolan keittiössä oli suuri, puilla lämmitettävä hella.

Ravintolan, kahvilan ja aseman kioskien toiminnasta vastasi 1930-luvulta vuoteen 1977 Matkaravinto Oy, sen jälkeen Liikennerravintolat Oy, joka vuonna 1992 muutti nimensä Avekra Oy:ksi. Nämä yhtiöt ovat huolehtineet tarjoiluista myös junissa.²⁶

Viime vuosien aikana kahvila- ja ravintolapalveluista on

26 "Junassa"
1.12.2016.

<http://www.matkaruokailu.fi/>



Ravintolan päiväämätön kalustussuunnitelma. VRA

huolehtinut muu yksityinen yritys.

2. kerros

Toisen kerroksen länsipäässä oli asuntoja ja majoitushuoneita. Kerrokseen päästiin rakennuksen luoteiskulmalta olevasta portaasta, jonka yläpäässä oli pieni aulatilä. Aulasta oli käynti toiseen asuntoon sekä muihin tiloihin johtavaan käytävään.

Radan puoleisella sivulla ollut huoneen, keittiön, eteisen ja wc:n käsittävä asunto oli merkitty asemapäällikön käyttöön. Todellisuudessa asemapäällikkö asui kuitenkin erillisessä, ratapihan yhteydessä olevassa asuinrakennuksessa, asemalta noin kilometrin päässä pohjoiseen. Asunnon jatkona oli vielä erillinen huone, jota piirustuksessa nimitetään varahuoneeksi. Etelänpuoleisella sivulla on kaksi huonetta, eteisen ja wc:n käsittävä asunto ravintoloitsijalle. Lisäksi oli kolme huonetta ”palvelijattarille”, ts. ravintolan henkilökunnalle. Huoneita varten oli yksi wc, johon pääsi keskikäytävältä. Käytävältä oli yhteys myös ”komentosillalle” johtavaan kapeampaan käytävään.

Toisen kerroksen itäpäässä radan puolella oli kolme yöpymishuonetta ”matkustaville virkamiehille”. Suurimmas- ta huoneesta oli ovi kiertoportaan, josta pääsi sekä ”komentosillalle” että alakertaan. Radan puoleisen sivun koilliskulmassa oli huoneen ja keittiön käsittävä ”virkamieshuoneisto” henkilökunnan käyttöön (mahdollisesti talonmiehen asunto).

Keskikäytävän etelänpuoleisella sivulla on piirustuksen merkitty ”hoitajan” huone (lennätinhenkilöstön asuinhuone?), arkistihuone sekä lennätinteknikolle kaksi huonetta. Majoitushuoneita varten oli yksi wc, johon pääsi käytävältä.

Kerrokseen pääsi kaakkoiskulmalla olevasta porrashuoneesta. Keskikäytävän toisesta päässä oli pieni komero,

josta nousi porras ullakolle.

Kellari

Kellarissa oli käyttötiloja vain rakennuksen länsi- ja itäpäädyissä. Länsipää oli varattu pääosin ravintolan kellaritiloille, joihin kuului viisi kellarikomeroa ja suurehko halkovarasto. Lisäksi länsipään kellarissa oli toinen pienempi halkovarasto, joka ilmeisesti oli tarkoitettu asemapäällikön käyttöön. Kellariin johti porras rakennuksen pohjois- sivulta - sama josta pääsi myös yläkertaan. Pohjoissivulla oli kolme polttoainekuilua. Erikoisuutena oli käsikäyttöi- nen tavaranoistin halkokellarista 1. kerrokseen.

Itäpäässä oli pannuhuone lämmityskattiloineen, polttoai- nevarasto, kaksi muuta varastoa ja akkuhuone. Pannuhuo- neen lattia oli huomattavasti muita kellarin tiloja alem- pana. Keskuslämmityksen savupiippu oli rakennuksen pohjoissivulla. Kellariin oli yhteys rakennuksen eteläsivun portaan kautta, lisäksi oli polttoainekuilu pohjoissivulla. Putkistoja varten rakennettiin kanaalit rakennuksen ul- kosivuilla lähes koko rakennuksen ympäri. Rakennuksen keskiosan alla perustusten sisäpuoliset osat olivat osin kaivamatonta, matalaa maapohjalla olevaa tilaa.



Asematoimisto alkuperäisessä asussaan. Palvelutiskin takana näkyy ovi yleisöhalliin, sen oikealla puolella lipunmyynnin koppi ikkunoineen ja ovineen. Oikeanpuoleisella seinällä oleva ovi johtaa tavarahuollon tilaan.

Suomen rautatiemuseo.



Mustavalkoinen kuva antaa aavistuksen ravintolasalin hienostuneesta värimaailmasta: seinät olivat joko punertavan tai vihertävän harmaat, kattopinta taitettu valkoinen, näitä erotti kapea tumma kattolista. Kumi-laattalattiasa oli voimakas kuviointi. Tarjoilutiskin etuseinä oli kiiltävän tumma.

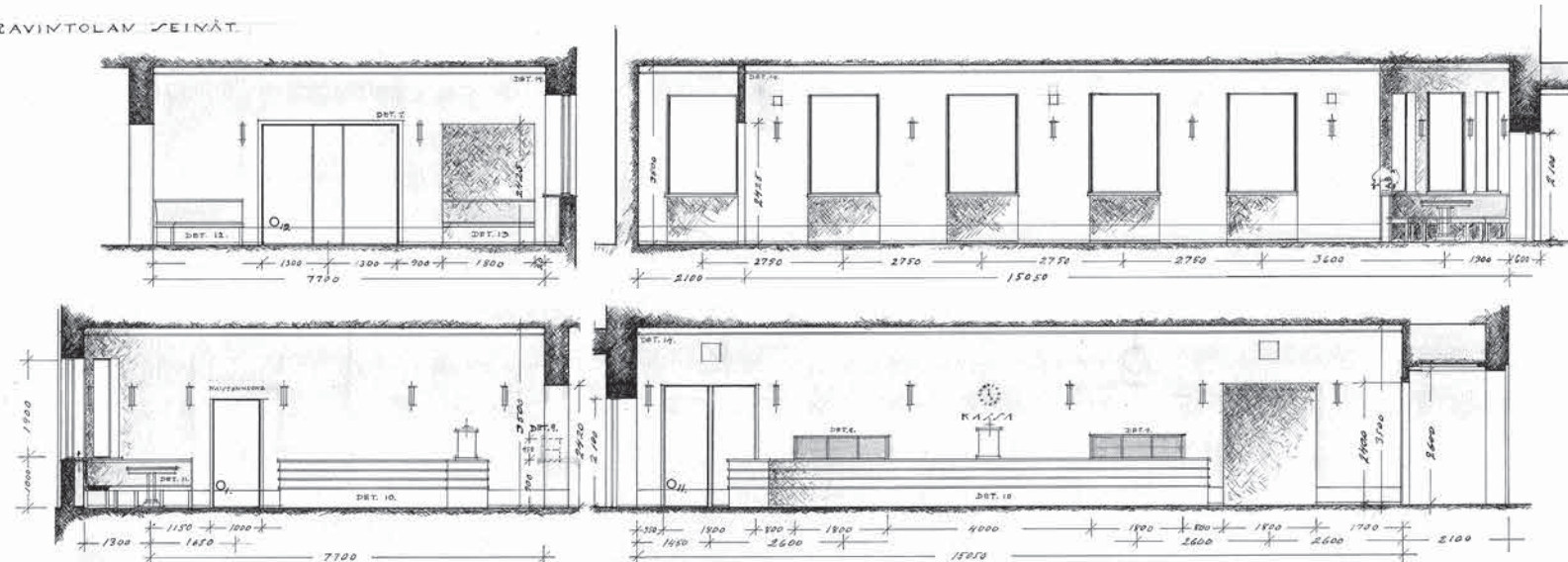
Takaseinällä näkyy oviaukko naistenhuoneeseen, jollainen varustettiin parempiin asemaravintoloihin. Muutoin yleisö-wc:t olivat hallin yhteydessä.

Suomen rautatiemuseo.

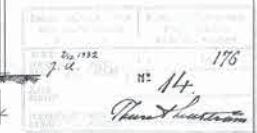
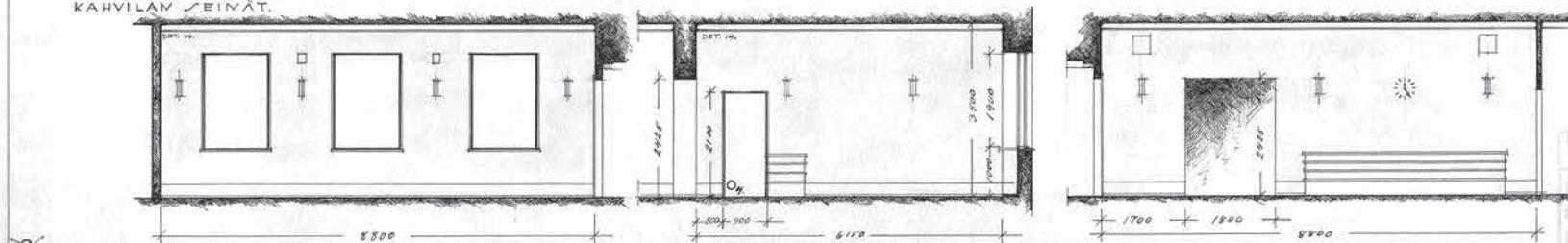
KUOPION ASEMATALO

1/50

RAVINTOLAN SEINÄT



KAHVILAN SEINÄT



Ravintolan seinäprojektit joulukuulta 1932. Piirustuksessa näkyvät myös tarjoilutiskit, joista naistenhuoneen puoleiselle seinälle suunniteltua ei ilmeisesti toteutettu. VRA

Asemarakennuksen muutosvaiheet

1950- ja 1960-luvut

1958

LIPPUKASSOJEN MUUTOS

Lipunmyynti tapahtui alunperin pienestä kopista, joka oli sijoitettu VR:n toimiston ja matkatavaratilan väliin. Lipunmyynnistä aukesi halliin päin vain kaksi kapeaa luukkuja. Vuosina 1958-59 tehtyjen piirustusten mukaan lipunmyynti uusittiin siten, että tilaa suurennettiin ja myyntiluukkuja tuli kolme. Hallin tiiliseinään tehtiin tätä varten leveä, lasella varustettu aukko, joka tuettiin kahdella I-palkilla. Toimiston ovi liitettiin samaan lasitettuun seinänosaan lippuluukkujen kanssa. Nämäkin lippukassat ovat myöhemmissä muutoksissa hävinneet.

1962

MATKATAVARATILAN LAAJENNUS JA PYÖRÄVARASTO RAKENNUKSEN KOILLISKULMAAN

Rakennuksen koillissivulle, perusmuurin ja ratapenkereen väliin, tehtiin vuonna 1962 kellarin tasolle laajennuksena varastotila polkupyöriä varten. Pyörävarastoon johti suora porras matkatavaratunnelin suun läheltä. Pääkerroksessa laajennettiin matka- ja kiitotavaratilaa kellarin laajennuksen suuruiseksi. Tätä varten rakennuksen alkuperäiseen pohjoiseen ulkoseinämuuriin tehtiin kolmiosainen, betonipilareilla ja -palkeilla tuettu aukko. Pyörävarasto toimii nykyisin rele- ja akkuhuoneena. Pääkerroksessa laajennuksen tilat on jaettu väliseinillä pienemmiksi huoneiksi. Piirustuksissa suunnittelijana nimikirjaimet A.Rg.

1965

KORJAUKSIA PORRASHUONEISSA, YLEISÖTILOISSA JA TOIMISTOISSA

Porraskäytävät, virka- ja lepohuoneet maalattiin, samoin

komennusmiesten toimisto ja aseman kassahuone. Joihinkin lattioihin asennettiin "vinyyliparketti" (kvartsi-vinyylilaatat).

1966

KORJAUKSIA TOIMISTOISSA, HENKILÖTUNNELISSA JA VESIKATOLLA

Aseman lipputoimisto, asemapäällikön toimisto ja henkilötunneli maalattiin. Vesikattoa korjattiin.

1967-69

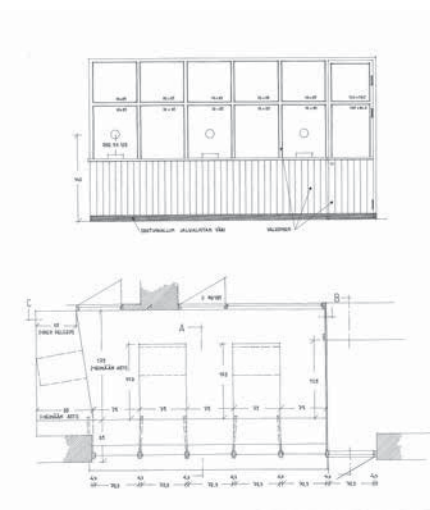
VSS:N RAKENTAMINEN

Asemarakennuksen luoteispuolelle rakennettiin väestönsuoja 1960-luvun lopulla. Itse VSS:n pohjapiirustusta tai muita suunnitelmia ei ole löydetty arkistoista, mutta VR:n arkistossa on asemarakennuksen 1. kerroksen pohjapiirustuksen ja julkisivujen muutossuunnitelmat, joissa on päiväyksiä vuosilta 1961 ja 1962, ja joihin on muutoksina merkitty VSS:n sisäänkäynti matkustajatunnelin alkupäässä. Vuonna 1968 pyydettiin lisämäärärahaa väestönsuojan töiden loppuunsaattamiseksi. Lisäksi suojan teräsoviin on leimattu valmistusvuodeksi 1968. VSS on siis todennäköisesti valmistunut vuonna 1968.

1966-69

KORJAUKSIA RAVINTOLAN TILOISSA JA MUITA PIENIÄ KORJAUSTOITA

Ravintolan lattialaatat ja myyntitiski uusittiin. Tiloja maalattiin. Lisäksi asemarakennuksessa tehtiin joitakin maalauks-, korjaus- ja lämpöjohtotöitä.



Lippukassojen muutossuunnitelma vuodelta 1958. VRA

1968

PELTIKATON UUSIMINEN

Asemarakennuksen peltikatto uusittiin kesällä 1968. Urakkasopimuksessa määrättiin käyttämään Sampo-peltiä.

1968-69

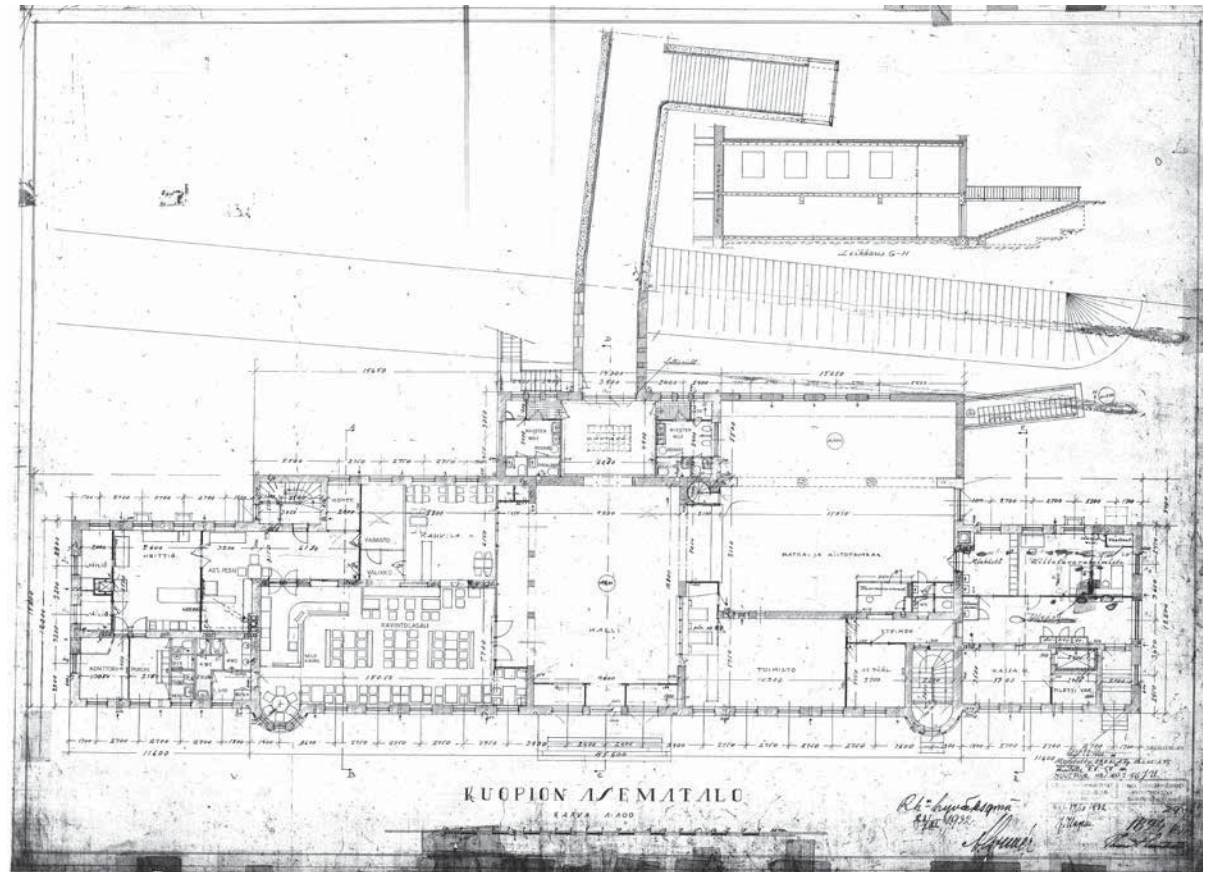
SUUNNITELMAT LAITURITRAKTORITALLISTA JA ULKOPORTAIDEN MUUTOKSESTA

Vuodelta 1968 on suunnitelma laituritraktoritallin tekemisestä lähelle matkatavaratunnelin suuta, asemarakennuksen ja ratapenkan väliin. Ilmeisesti suunnitelmaa ei toteutettu.

1969 tehdyssä ulkoportaiden luonnoksessa esitetään maanpinnan laskemista asemarakennuksen edustalla lähelle Asemakadun tasoa. Kadunpuoleisiin portaisiin olisi lisätty tarpeellinen määrä askelmia. Suunnitelmaa ei toteutettu.



Ravintolasali vuonna 1955. KUHMU, Tuttu Jänis.



Asemarakennuksen 1. kerroksen piirustus, jossa on muutosmerkintöjä vuodelta 1961 ja 1962. Tällöin matkatavaratiloja laajennettiin rakennuksen koillispuolelle, ratapenkereen viereen. Samalla kellariin tehtiin vastaavaan kohtaan pyörävarasto. VRA



Kuopion rautatieaseman edusta ja ravintola vuonna 1976.
KUHMU, Sakari Martikainen.

1970- ja 1980-luvut

Matkustajaliikenne oli laajimmillaan 1950-luvulta 1980-luvulle, jolloin Savonradalla vielä oli paikallisliikennettäkin. 1980-luvulla asemalle rakennettiin mm. toinen laiturille johtavine tunneleineen. Laituri oli ennen muuta yöjunien käytössä: laiturilla odotti makuuvaunu pohjoisesta tulevaa yöjunaa ja vastaavasti etelästä tuleva yöjuna jätti makuuvaunun Kuopioon. Näin matkustajien ei tarvinnut keskellä yötä nousta junaan tai siitä pois.

1972

PIENIÄ MUUTOKSIA ERI TILOISSA JA JULKISIVUJEN KORJAUS
Itäpäädyn tiloissa tehtiin pieniä muutoksia: mm. pohjoissivulla ollut ulko-ovi poistettiin.

Toisen kerroksen länsipäässä muutettiin aiempi ravintoloitsijalle varattu asunto lepohuoneeksi ja uusittiin wc-tiloja.

Koko rakennuksen julkisivut korjattiin ja maalattiin mahdollisesti tässä yhteydessä. Pääovien välissä ollut ruutuihin jaettu ikkuna muutettiin yksiruutuiseksi.

1974-75

IKKUNA- JA OVIKORJAUKSIA, WC:N KORJAUKSIA, VIEMÄRITÖITÄ

Rakennuksen ikkunat ja ulko-ovet korjattiin, lisäksi viemäreitä ja wc-laitteita korjattiin.

1976-1978

SOSIAALITILAT KELLARIIN, MUUTOKSIA 1. KERROKSEN ITÄPÄÄSSÄ

Aiemmin käyttämättä olleeseen ja osin kaivamattomaan rakennuksen alustilaan tehtiin henkilökunnan sosiaalitytöt

ja varastotiloja. Tiloihin pääsyä varten avattiin ovi katusivulla olevaan kellarin portaaseen ja toiseksi yhteydeksi rakennettiin uusi kiertoporras 1. kerroksesta kellariin. Varpoistumistieksi avattiin perusmuureihin aukot rakennuksen länsipäätä kohti. Rakennuksen eteläisivulla ollut kaivamaton alustan osa tehtiin lomakevarastoksi. Vuonna 1968 tehty pyörävarasto muutettiin rele- ja akkuhuoneiksi.

Ensimmäisen kerroksen itäpäässä tehtiin huomattavia käyttötarkoituksen ja väliseinien muutoksia. Pohjoissivulla kiitotavaratoimistoa pienennettiin ja lisättiin henkilökunnan ruokailutila ym. sosiaalitytöt. Matkatavaratilan itäisivulla ollut ulko-ovi uusittiin.

Kadunpuoleisella sivulla aiempi kassanhoitajan huone muutettiin kirjauskeskukseksi. Yleisöhallin viereen avattiin lippukassojen tilalle väljä lipputoimisto, johon asiakkaat pääsivät sisälle; aiemmin asiat hoidettiin lippuluukuilla hallin puolelta. Lipputoimiston viereen tehtiin henkilökunnan kahvio.

Julkisivuihin tuli joitakin muutoksia: itäpäädyn pohjoissivulta 1972 poistettu ovi palautettiin alkuperäiseen paikkaansa. Rele- ja akkuhuoneiden portaalle tehtiin suojakatos.

Piirustukset on laadittu Rautatiehallituksen talonrakennusjaostossa ja niissä suunnittelijan nimikirjaimina EP ja RM, allekirjoittajana Olavi Lehtonen.

1980-1983

RAVINTOLAN JA WC:EN MUUTOKSET

Ravintola sivutiloineen peruskorjattiin 1980-luvun alussa. Ravintolasalin tarjoilutiski uusittiin ja asiakaspaikkoja ja lisättiin huomattavasti: piirustuksista laskien paikkoja

on noin 60. Keittiö ja astianpesutila uudistettiin, samoin henkilökunnan sosiaalityttilä. Ravintolan yleisö-wc:t uusittiin siten, että aiemman naistenhuoneen tilalle saatiin erilliset wc:t naisille ja miehille. Lisäksi ravintolan sivutiloihin tehtiin joitakin väliseinä- ja ovimuutoksia.

Matkustajille tarkoitetut naisten ja miesten wc:t uusittiin ja samalla molempiin osastoihin lisättiin ajan normien mukaiset inva-wc:t.

1981

MUUTOKSIA 2. KERROKSEN LÄNSIPÄÄSSÄ

2. kerroksen länsipään tiloissa tehtiin myös muutoksia 1980-luvun alussa: alkuperäisen asemapäällikön asunnon paikalle, radanpuoleiselle sivulle tuli junanohjauskeskus ja henkilökunnan kahvio. Samalla lisättiin ohjauskeskuksesta ovi radanpuoleiseen tuulikaappiin, josta pääsi suoraan ”komentosillalle”.

Kadunpuoleisen sivun huoneisiin on merkitty Valtion ravitsemuskeskuksen tiloja sekä henkilökunnan kokous- ja koulutustiloja.

Keskikäytävän päästä tehtiin uusi porrasyhteys ullakolle.

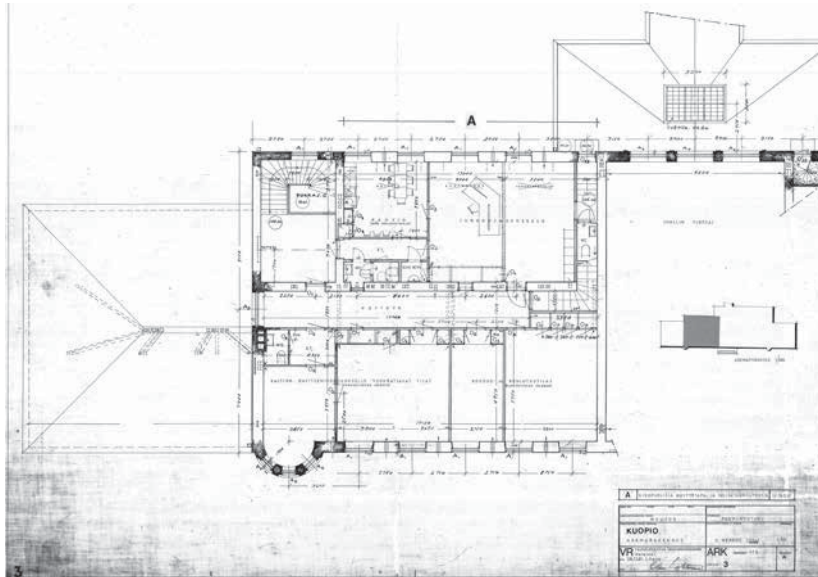
Suunnittelijana L. Vianta, allekirjoittajana Olavi Lehtonen.



Ravintola sivutiloineen peruskorjattiin 1980-luvun alussa. Ravintolasalin tarjotut uusiutettiin ja asiakaspaikkoja lisättiin huomattavasti: piirustuksista laskien paikkoja on noin 60. Keittiö ja astianpesutila uudistettiin, samoin henkilökunnan sosiaalitala. Pyöreät peilit lisättiin valaisimien taakse todennäköisesti tässä muutosvaiheessa. Tämän sivun kuvat ovat vuodelta 1985.

KUHMU, Kirsi Aho.





Ylläoleva piirustus kuvaa 2. kerroksen länsipään tilojen muutoksia, jotka tehtiin 1980-luvun alussa: alkuperäisen asemapäällikön asunnon paikalle, radanpuoleiselle sivulle tuli junanohjauskeskus ja henkilökunnan kahvio. Samalla lisättiin ohjauskeskushuoneesta ovi radanpuoleiseen tuulikaappiin, josta pääsi suoraan "komentosillalle". Kadunpuoleisen sivun huoneisiin on merkitty Valtion ravitsemuskeskuksen tiloja sekä henkilökunnan kokous- ja koulutustiloja. Keskikäytävän päästä tehtiin uusi porrasyhteys ullakolle tässä muutosvaiheessa. VRA

Oikealla kaksi kuvaa odotushallista vuodelta 1985. KUHMU, Kirsi Aho.



1990- ja 2000-luvut

1992-1994

LIPUNMYNNIN, MATKAPALVELUN JA MATKATAVARATILOJEN MUUTOKSET

Lipunmyynnin ja matkatavarapalvelun tilat uusittiin perusteellisesti. Samalla uutena toimintona tuli erillinen matkapalvelutila. Näihin kaikkiin oli yhteys yleisöhallista uusien liukuovien kautta. Lipputoimistoon tuli neljä myyntipistettä. Matkatavaroiden säilytystilat kutistui olennaisesti: palvelutiski ja säilytystilat ovat aiempaan verrattuna pienet, sen sijaan säilytyslokeroita on lisätty. Rakennuksen itäpäädyssä olleen matkatavarapalvelun parioven kohdalle tehtiin toimistohuone ja ovi muutettiin ikkunaksi. Uusi pariovi avattiin nykyiselle paikalleen viereiseen tilaan. Oven päälle tuli julkisivuun uusi katos. Rakennuksen pohjoissivulle lisättiin myös koteloituja ilmanvaihtokanavia säleikköineen.

Korjausten yhteydessä ullakolle rakennettiin IV-konehuone ja rakennukseen tuli koneellinen ilmanvaihto. Vesikattolle tuli IV-konehuoneen kohdalle uudet ilmanvaihtopiiput.

(Huom. IV-konehuoneen kohdalla ollut porras ullakolle rakennuksen itäpäästä jäi pois käytöstä; uusi porras länsipäähän)

Piirtäjänä P. Huvila, suunnittelijana PH (ja OV).

1994

ULKOMAALAUSET

Vuodelta 1994 on Kuopion rakennusvalvonnassa asemarakennuksen ulkoväriyissuunnitelma ja rakentamisilmoitus. Ilmoituksen mukaan rakennuksen väriyys palautettiin ”suunnilleen alkuperäisiin väreihin”.

Suunnittelijaksi mainitaan arkkitehti Esa Perttu (VR).

1995

UUSI ULKO-OVI RAVINTOLALLE

Ravintolan wc-tilojen kohdalla olleen toisen ikkunan paikalle tehtiin uusi ulko-ovi, josta pääsi suoraan ravintolan tiloihin.

Muutoksen suunnittelijana oli Matti Hukkanen (yksit. insinööri, Kuopio).

1996

MAJOITUSTILOJEN MUUTOS 2. KERROKSESSA

Vuonna 1996 haettiin lupa rakennuksen toisen kerroksen länsipään kadunpuoleisten tilojen muuttamiseen majoituskäyttöön. Tilat korjattiin perusteellisesti, huoneisiin mm. rakennettiin uudet wc-tilat suihkuineen. Yhden huoneen sisäänkäyntiä muutettiin tiloja järjesteltäessä. Käytävän varten tuli uusi sähkökeskus ja siivouskomero. Keskikäytävän ikkunapäähän tuli lasiseinäinen tupakointikoppi. Tilat liitettiin rakennuksen ilmanvaihtojärjestelmään.

Muutoksen suunnittelijana oli Matti Hukkanen (yksit. insinööri, Kuopio).

2011

Vesikaton uusiminen, julkisivujen korjaus, pääovien korjaus ja ikkunan muutos

Vuonna 2011 haettiin lupaa asemarakennuksen vesikaton uusimiseen sekä pääovien korjaamiselle ja niiden välissä olevan ikkunan palauttamiselle alkuperäiseen malliinsa. Kattopintaa jouduttiin hieman nostamaan katon aluskanteen uusimisen takia. Uusi kate oli entisen kaltainen, konesaumattu peltikate.

Julkisivujen rappausvaurioita korjattiin ja rakennus maalattiin (?).

Suunnitelmat laati Insinööritoimisto Savolainen / rakennusarkkitehti Katja Lintunen

2015

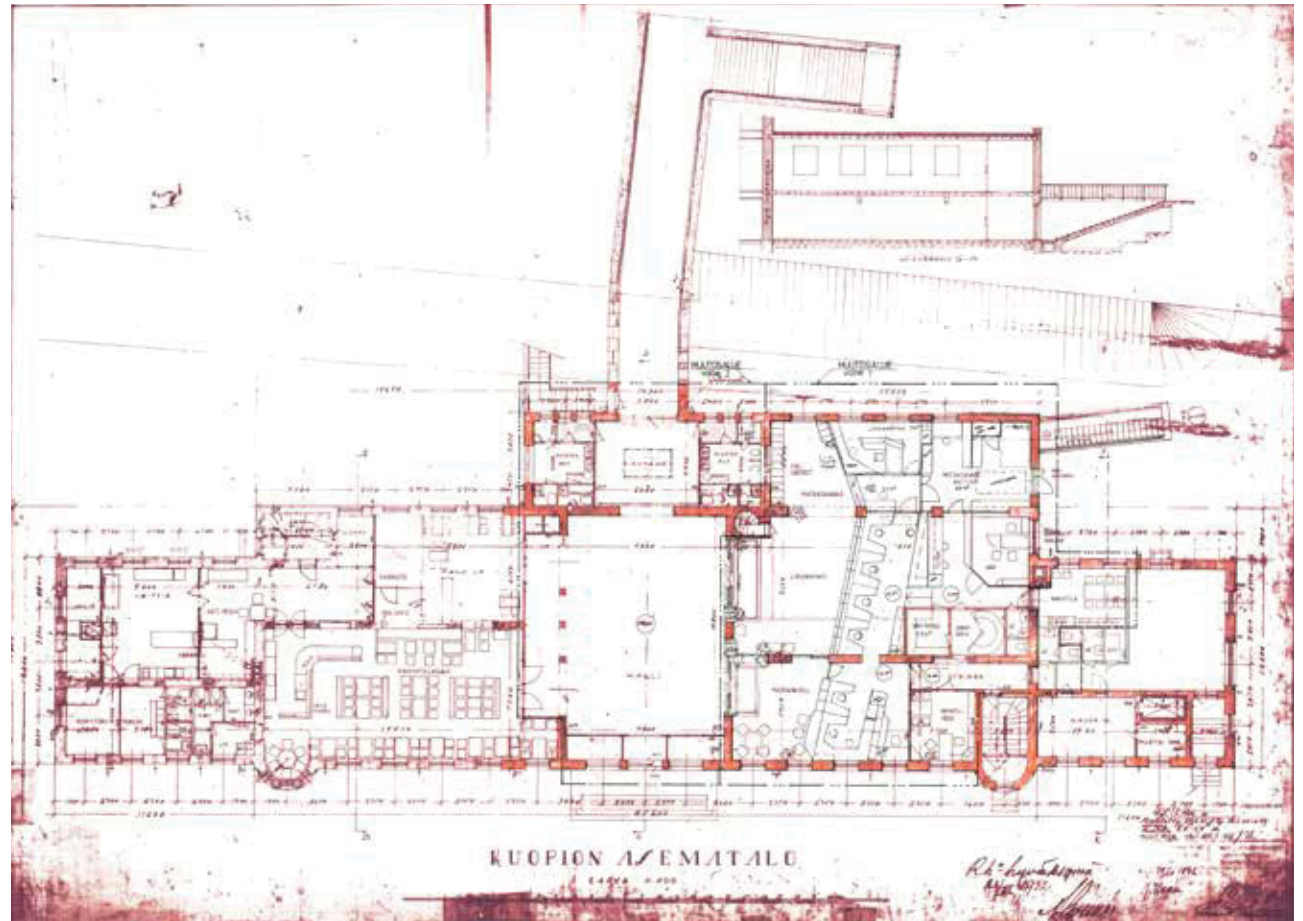
RAVINTOLATILOJEN KORJAUS JA OSITTAINEN KÄYTTÖTARKOITUKSEN MUUTOS

Ravintolasali ja aiempi kahvilan tila uusittiin sisustukseksi. Ravintolan keittiö siirrettiin nykyiseen paikkaansa, entisen astianpesutilan paikalle, ja aiemmasta keittiöstä tuli varasto- ja pyykinhuoltotila. Muissa varastotiloissa tehtiin väliseinämuutoksia. Wc-tilat uusittiin nykyiseen asuunsa.

Ravintolasalissa on piirustusten mukaan 36 asiakaspaikkaa ja entisessä kahvilassa eli ”ruokaravintolassa” 32 asiakaspaikkaa. Viime mainittu toimii myös yläkerran tiloihin majoittuneiden aamiaishuoneena.

Ravintolan kellaritilat jäivät lähes kokonaan pois varastokäytöstä. Nykyinen ravintoloitsija on sisustanut kellarin tilat elämyspelejä varten.

Suunnitelmat laati Insinööritoimisto Savolainen / arkkitehti Esko Rantila.



Asemarakennuksen ensimmäisen kerroksen pohjapiirros vuodelta 1992, jolloin lipunmyynti- ja matkatavtiloihin tehtiin suuria muutoksia. Liput ostettiin palvelupisteistä, joihin kutsuttiin jonotusnumeroilla. Matkatavarapalvelu on supistunut kapeaksi tiskiksi ja tavaroiden säilytystä varten on lisätty lokeroita yleisötilaan. Uutena toimintona on omien oviensa takana ollut matkapalvelu. Rakennuksen itäpää vuokrattiin ulkopuoliselle yritykselle (autovuokraamolle). Ravintola on jo tässä vaiheessa saanut omat yleisö-wc:t, mutta muutoin sen tilat ovat säilyneet suunnilleen ennallaan. Muutospiirustus on vielä tässä vaiheessa tehty alkuperäispiirustuksesta otettuun kuultokopioon. Muutokset näkyvät mustina viivoina. VR-yhtymän arkisto, suunnittelija arkkitehti Pirjo Huvila.



Kuopion rautatieasema vuonna 1993. KUHMU.



Kuopion rautatieasema syksyllä 2016.

Tunnelit ja laiturikatos

Matkustajatunnelin ja matkatavaratunnelin suunnitelmat ovat vuodelta 1932. Piirustuksissa esiintyy piirtäjien nimikirjaimina E.S. ja T.K., hyväksyjänä Thure Hellström. Rakennesuunnitelmat on allekirjoittanut Emil Holmström. Laiturikatoksen ja tunnelien suojarakennusten suunnitelmat ovat vuoden 1933 lopulta. Osa piirustuksista on edellisten tapaan laadittu Ratateknillisen toimiston huoneenrakennusjaostossa (Thure Hellströmin hyväksymysmerkintä), mutta osa on tehty Ratateknillisen toimiston sillanrakennusjaostossa.

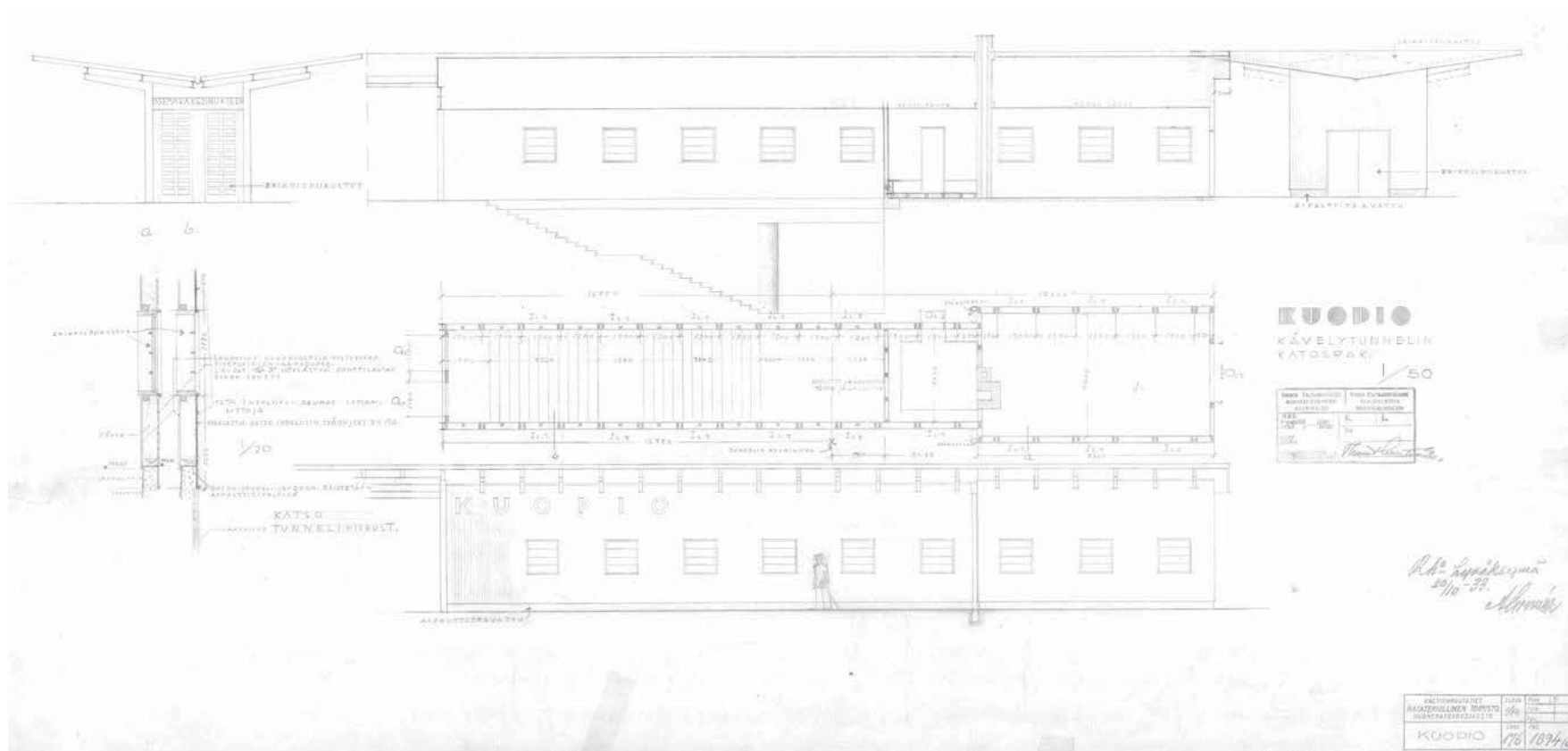
Tunnelien ja portaiden kantavat rakenteet tehtiin teräsbetonista. Matkustajatunnelin alkupäässä on yläpohjana kaksoislaattapalkisto. Raiteiden kohdalla tunnelien katoissa käytettiin järeitä teräspalkkeja, jotka sidottiin raudoitusteräksillä toisiinsa. Kattojen betonirakenteen kokonaispaksuus on noin 60 cm, seinissä 60-80 cm. Katto ja seinät eristettiin ulkopuolelta asfalttbitumilla, jonka päälle tuli suojabetonikerros. Lattiat tehtiin tiivistetyn soran varaan betonista, jonka raudoituksena oli poikittaiset ratakiskot ja pitkittäiset betoniteräksiset. Tunnelien perustukset tehtiin säästöbetonista. Perustukset ulottuvat yli kahden metrin syvyyteen lattiapinnasta ja niiden anturoiden leveys on 2,7 metriä.

Matkustajatunnelin seinät päällystettiin lasitetuilla tiililaatoilla, lattia teräshierrettiin ja pinnoitettiin. Katossa betonipinta rapattiin, silotettiin ja maalattiin kiiltäväksi. Portaat tehtiin betonista, askelmapinnat teräshierrettiin ja maalattiin.

Matkatavaratunnelin alapään suuaukko ympäristöineen verhottiin graniitilla. Molempien tunnelien alapäässä oli ovet.



Asemalaiturille johtava matkustajatunneli heti valmistumisensa jälkeen. Katto maalattiin kiiltävällä mustalla maalilla. Savon sanomissa maaliskuun 23. päivänä vuonna 1934 ilmestyneessä artikkelissa kuvaillaan tunnelia näin: "Tunnelin seinät ovat valkeata kaakelia ja katto peilikirkaaksi maalattu. Näin ollen tunneli näyttää sangen hauskalta ja ilmavalta, sillä kiiltokatto lisää katsojan silmissä puolilla korkeutta." KUHMU.



Matkustajatunnelin katosrakennuksen piirustus. VRA.

Tunnelien yläpään suojarakennusten kantavat rakenteet ja julkisivut olivat puuta. Laiturikatoksen kantavina rakenteina olivat teräspalkit, jotka liiteettiin niittaamalla. Vesikaton sekundaarirakenteet olivat puuta. Katto verhoitiin bitumihuovalla.

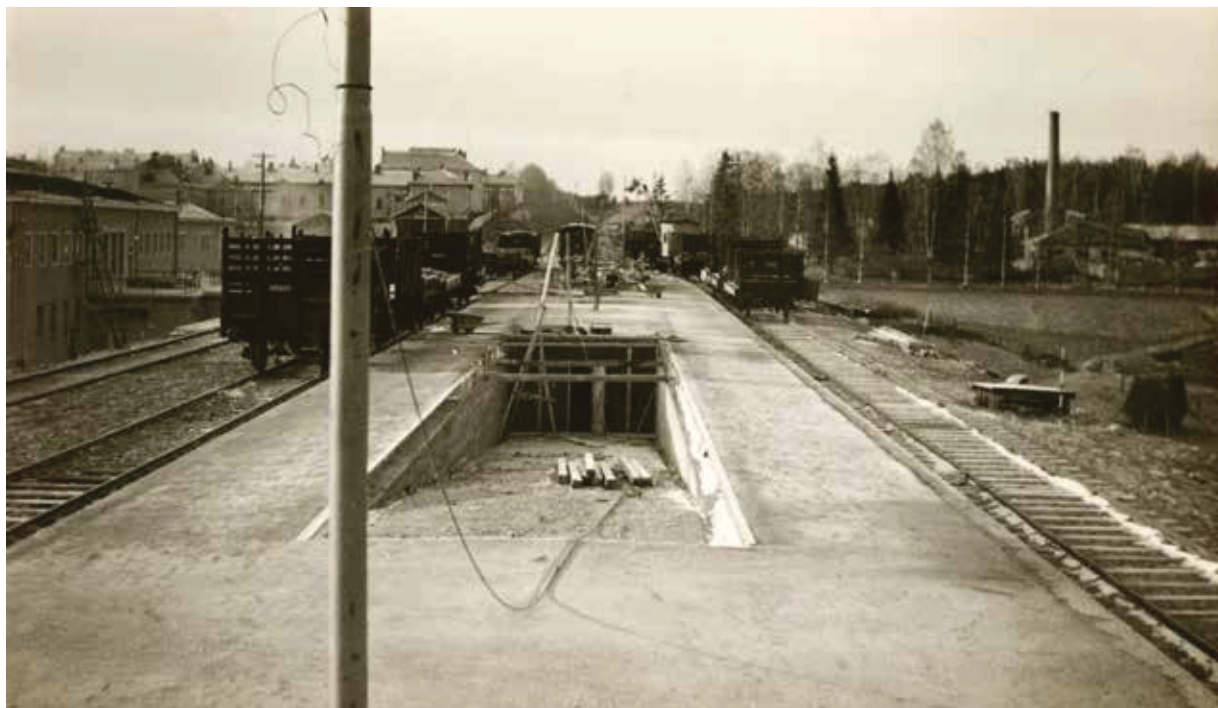
Matkustajatunnelin suojarakennuksen länsipäähän tehtiin varastosuoja ja pieni lämmitettävä huone. Näiden käyttötarkoitusta ei ole mainittu piirustuksessa, mutta mahdollisesti tilat liittyivät ravintolavaunujen huoltoon.

Matkatavaratunnelin suojarakennuksen laiturikatoksen puoleiseen päähän tuli varten pieni, kesäkäyttöön tarkoitettu kiosk, josta huolehti Matkaravinto Oy. Laiturikatoksen ja tunnelien suojarakennusten ohella tehtiin postin ja Rautatiekirjakaupan varastotarpeisiin laiturin itäpäähän myös erillinen pieni, osittain lämmitettävä rakennus.

Aseman kohdalle tehtiin aluksi kolme kiskoparia. Niistä raiteet 1 ja 2 tulivat laiturin kahta puolta eri suuntiin kulkevia junia varten ja yksi ohitusraiteeksi aseman puoleiselle sivulle.

Matkustajatunneli jatkettiin linja-autoaseman puolelle vuonna 1964. Ratapengertä levitettiin pohjoiseen ja raiteita lisättiin. Laituri numero 3 valmistui vuonna 1982. Laiturille puhkaistiin matkustajatunnelista yhteys portaineen. Portaiden suojarakennus mukailee ulkonäöltään vanhempia laiturirakennuksia.

Laituria käyttivät etenkin Helsinki - Oulu väliä kulkeneet yöjunat. Laiturilla odottivat Kuopion makuuvaunut pohjoisesta tulevaa yöjunaa ja Helsingistä aamuyöllä tulevasta junasta puolestaan jätettiin sille makuuvaunut. Näin matkustajat pääsivät vaunuun Kuopiossa jo illalla ja jos tulivat yöjunalla Helsingistä, saivat jäädä vaunuun nukkumaan.



Yllä kuva laiturilta vuonna 1933, jolloin tunnelit olivat rakenteilla. KUHMU



Matkatavaratunnelia käytti pitkään vain tavaraliikenne, matkustajien kulku sen kautta oli kielletty. Kun matka- ja kiitotavaroiden kuljetus rautateillä päättyi, tunneli avattiin matkustajille.

Tunnelien suojarakennukset ja laiturikatos ovat säilyneet alkuperäisessä muodossaan. Sen sijaan postin ja Rautatiekirjakaupan pieni rakennus on purettu jossain vaiheessa 1960-luvun jälkeen, sillä se näkyy vielä eräässä tällöin otetussa valokuvassa. Sen jälkeen postin tarpeisiin käytettiin matkustajatunnelin suojarakennuksen länsipäässä olevaa tilaa, joka nykyisin on kiinteistöhuollon laitevarastona.

Kuva laiturilta aikana (ajoitus 1939-1959), jolloin ns. Flodbergin rinteeseen kalliit olivat vielä suurelta osin näkyvissä.
KUHMU

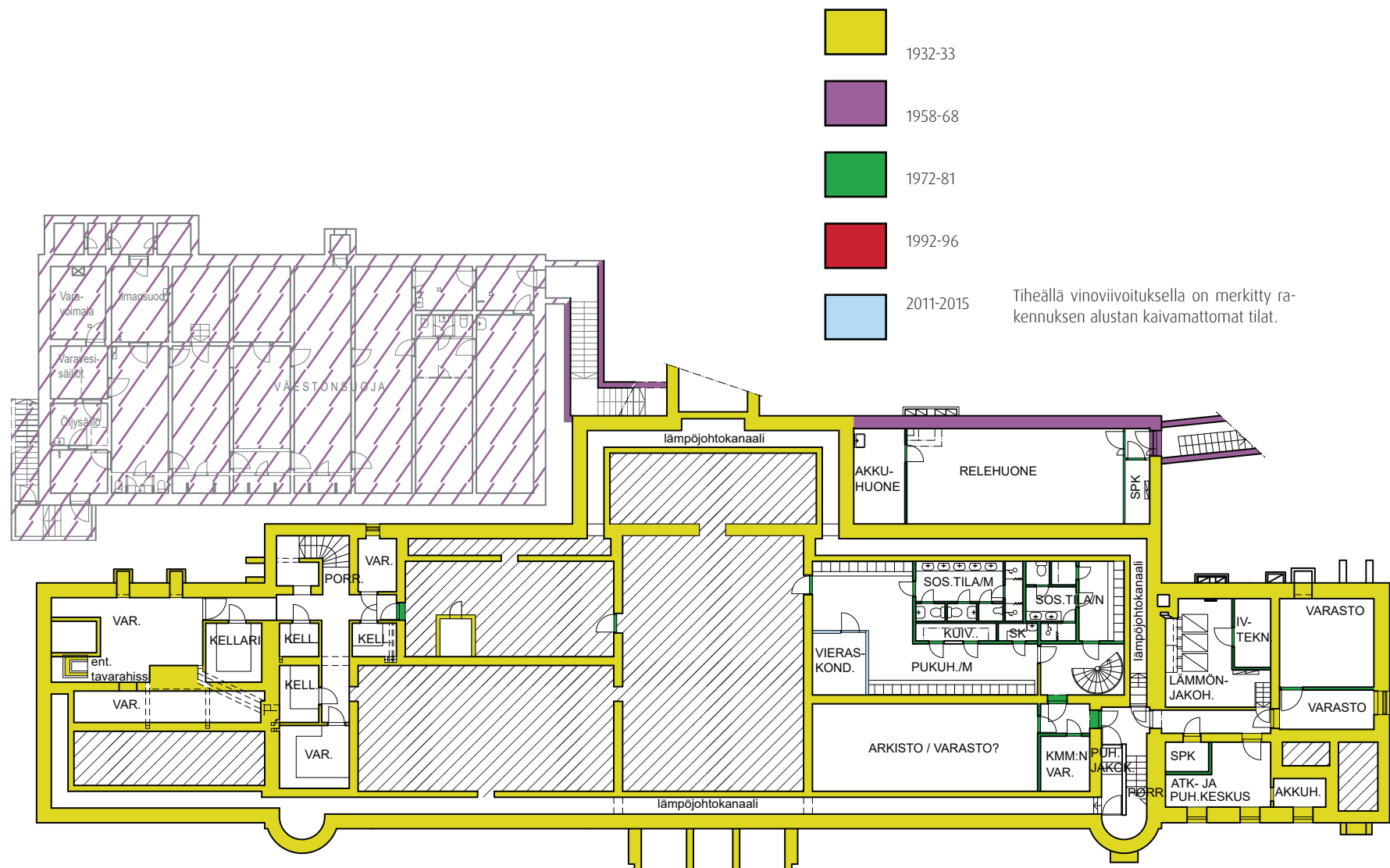




Helsinkiin lähtevä Pendolino-juna laiturilla 1 syyskuun lopulla vuonna 2016.

Rakentuminen ja tilojen käyttö kaavioin

KELLARI, ajoituskaavio

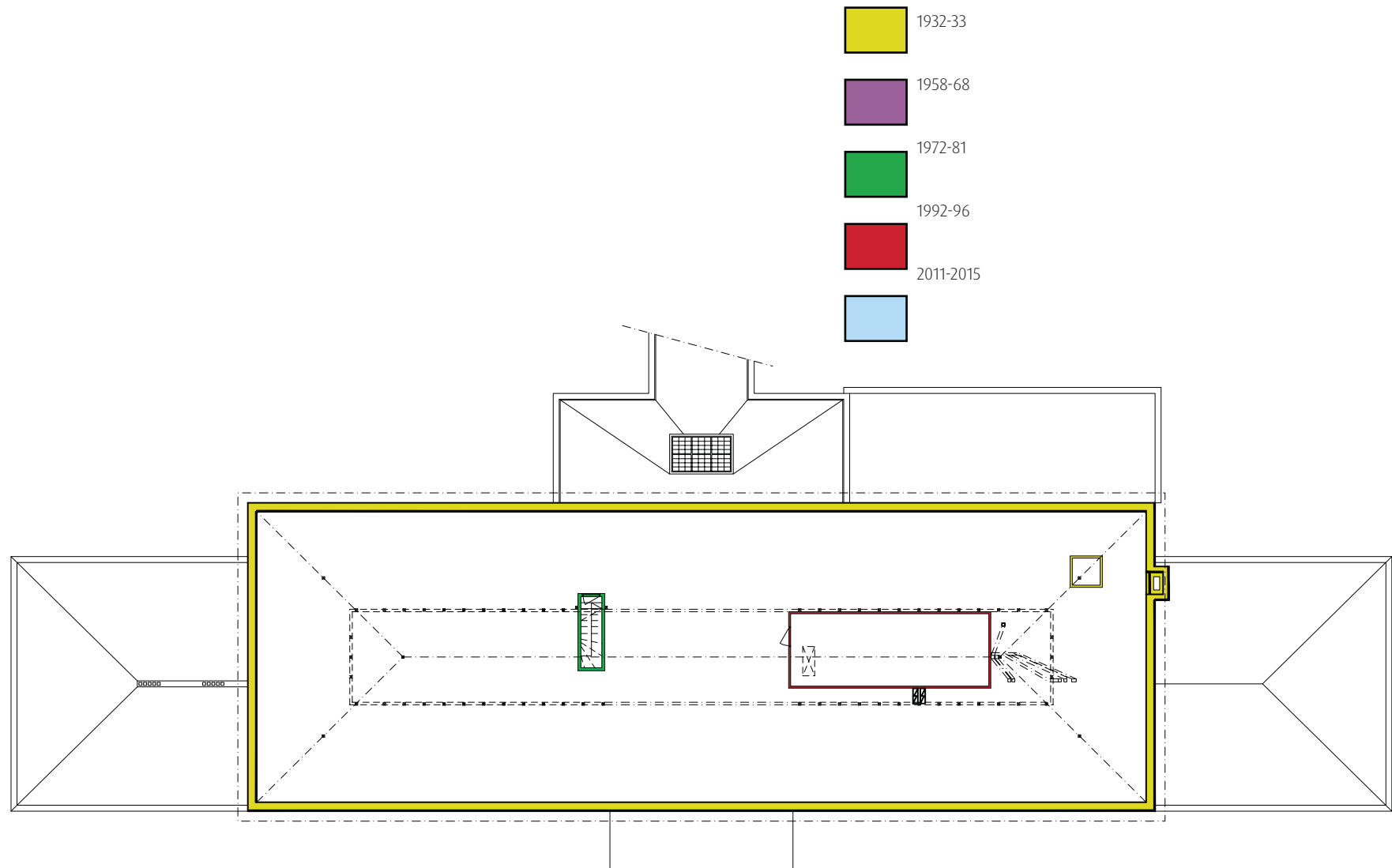




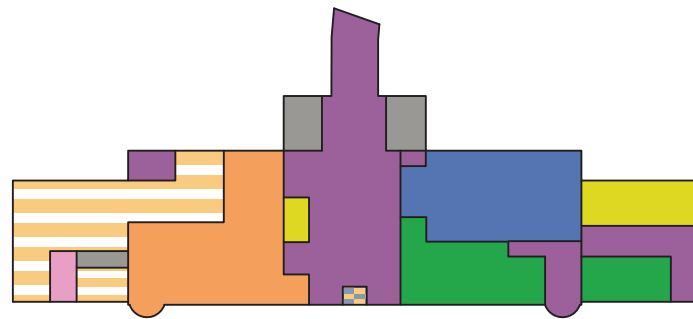
2. KERROS, ajoituskaavio



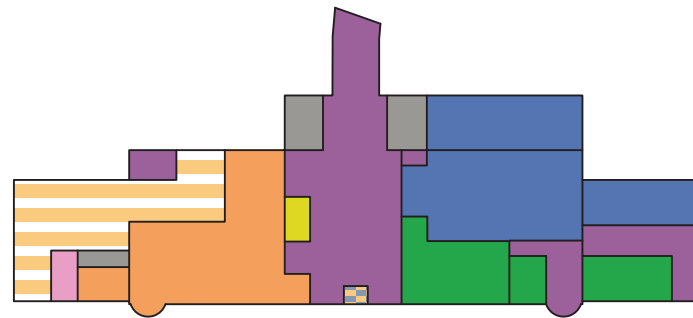
ULLAKKO, ajoituskaavio



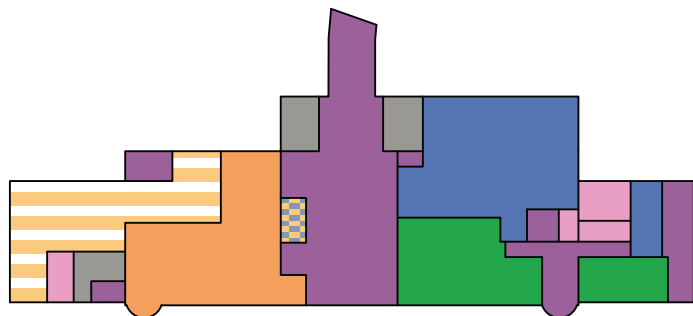
TILOJEN KÄYTTÖ, 1. kerros



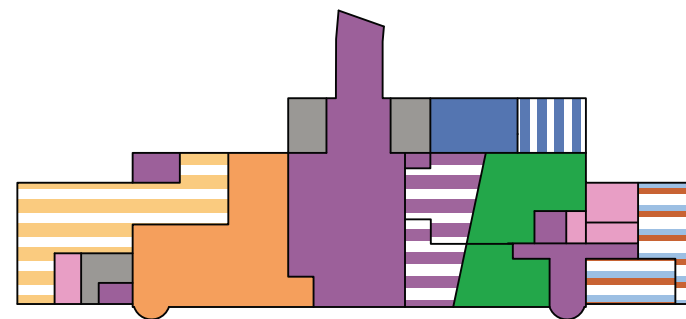
1930-luku



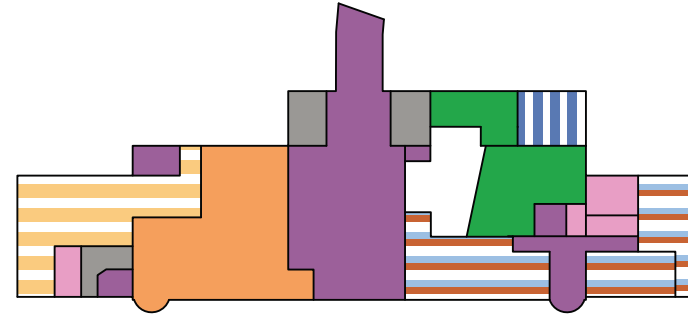
1960-luku



1970-80-luvut



1990-luku

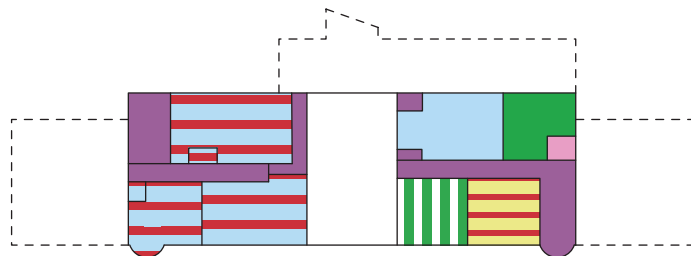


nykytilanne

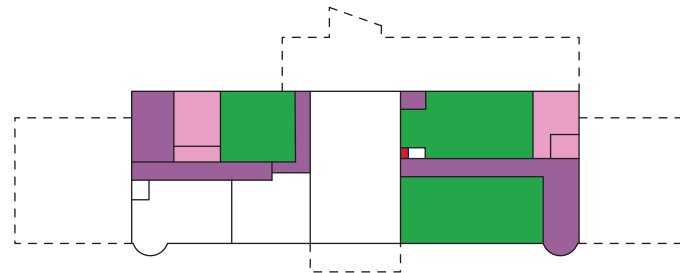
-  käytävät aulat ja portaat
-  yleisötilat
-  ravintola ja kahvila
-  ravintolan aputilat
-  wc tilat

-  VR:n toimistotilat
-  muut toimistotilat
-  yrityksille vuokratut
-  VR:n varastotilat
-  matkatavarahuolto
-  hostellin tilat
-  postin tilat
-  lennättimen tilat
-  tekniset tilat
-  henkilökunnan lepotilat
-  henkilökunnan asunnot
-  henkilökunnan sostilat
-  polttoainevarastot
-  kaivamattomat alustan tilat
-  kokous ja kerhotilat
-  vailla käyttöä
-  kioski

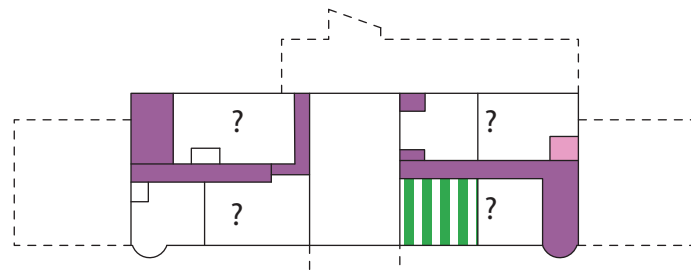
TILOJEN KÄYTTÖ, 2. kerros



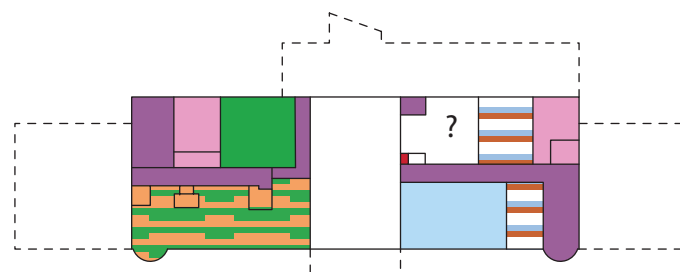
1930-luku



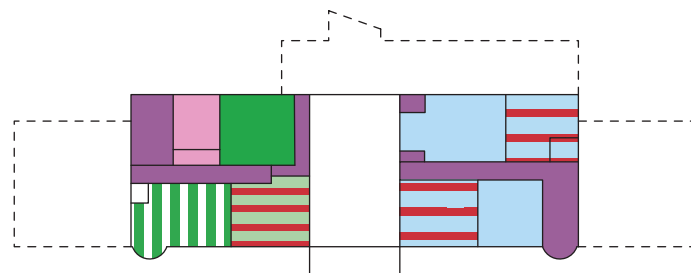
1990-luku



1960-luku



nykytilanne

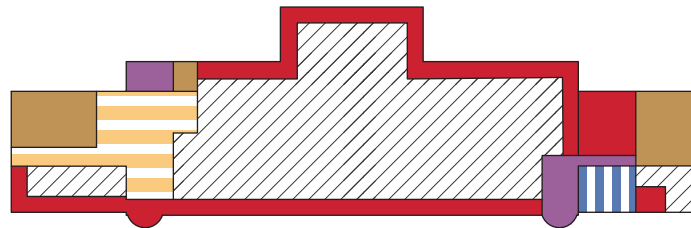


1970-80-luvut

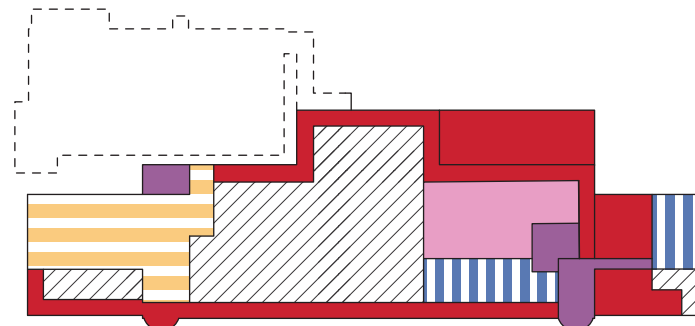
-  VR:n toimistotilat
-  muut toimistotilat
-  yrityksille vuokratut
-  VR:n varastotilat
-  matkatavara-huolto
-  hostellin tilat
-  postin tilat
-  lennättimen tilat
-  tekniset tilat
-  henkilökunnan lepotilat
-  henkilökunnan asunnot
-  henkilökunnan sostilat
-  polttoainevarastot
-  kaivamattomat alustan tilat
-  kokous ja kerhotilat
-  vailla käyttöä
-  kioski

-  käytävät, aulat ja portaat
-  yleisötilat
-  ravintola ja kahvila
-  ravintolan aputilat
-  wc-tilat

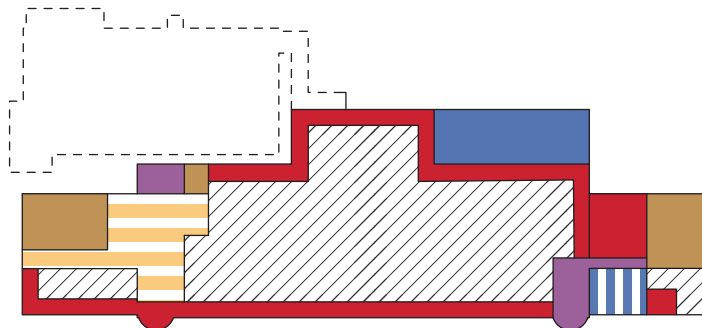
TILOJEN KÄYTTÖ, kellarikerros



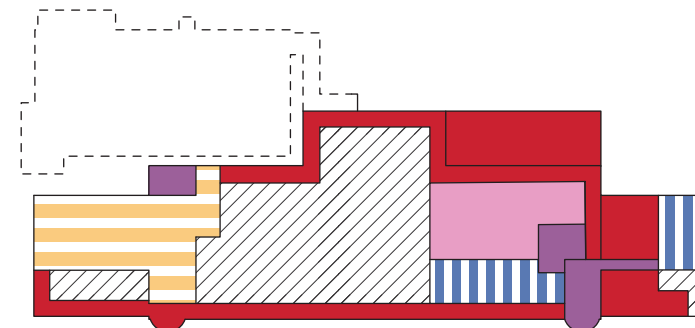
1930-luku



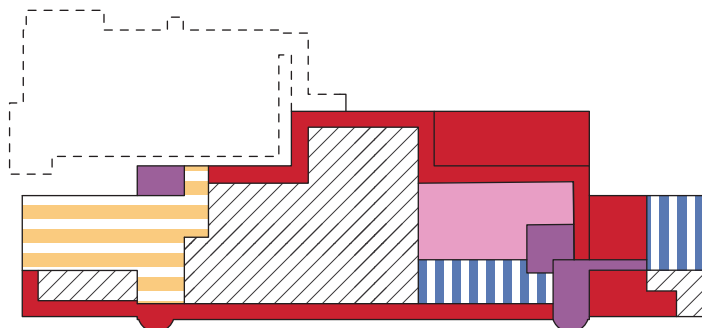
1990-luku



1960-luku



nykytilanne



1970-80-luvut

-  käytävät aulat ja portaat
-  yleisötilat
-  ravintola ja kahvila
-  ravintolan aputilat
-  wc tilat

-  VR:n toimistotilat
-  muut toimistotilat
-  yrityksille vuokratut
-  VR:n varastotilat
-  matkatavara huolto
-  hostellin tilat
-  postin tilat
-  lennätin tilat
-  tekniset tilat
-  henkilökunnan lepotilat
-  henkilökunnan asunnot
-  henkilökunnan sostilat
-  polttoainevarastot
-  kaivamattomat alustan tilat
-  kokous ja kerhotilat
-  vailla käyttöä
-  kioski

Asemarakennuksen ja ympäristön nykytilanne kuvin



Asemarakennus kaupunkikuvassa

Kuopion rautatieasema sijoittuu välittömästi ruutukaava-alueen laitaan. Aseman rakentamisen aikaan kadun toisella puolella olevissa kortteleissa oli matalia puutaloja. 1950-luvulta lähtien rakennuskanta on uusiutunut lähes kokonaan, ja nykyisin asemaa vastapäätä on jopa kahdeksankerroksisia rakennuksia.

Oikealla asemarakennus kaakosta, taksiaseman suunnalta kuvattuna. Aseman edustalla on säilynyt korkea valaisinpylväs, jonka VR pystytti aseman rakentamisen yhteydessä.

Alla näkymä Asemakatua pitkin länteen, Puijonkadun risteysen takaa.



Asemarakennus 1950-luvulta lähtien voimakkaasti muuttuneessa kaupunkikuvassa.



Ainoita asemarakennuksen lähettävillä olevia 1900-luvun alkupuolen rakennuksia ovat Asemakoulun rakennukset Puijonkadun risteyskeskustan länsipuolella.

Yllä oikealla: Asemarakennus edustan aukioineen on toiminnallisesti ja miljöönsä kannalta tärkeä osa kaupunkikuvaa.

Oikealla: Rautatie on elintärkeä osa Kuopion kaupunkirakennetta. Rata yhdistää Kuopion muualle Suomeen, mutta samalla jakaa kaupunkirakennetta. Korkealla penkereellä oleva rata junineen on, varsinkin nykyisin sähkö- ja opastuslaitteineen myös näkyvä tekijä kaupunkikuvassa. Puijonkadun alikäytävä uusittiin nykyiseen leveyteensä 1960-luvulla. Puijonkatu on 1900-luvun alkupuolelta lähtien ollut keskustan tärkein sisääntuloväylä. Rautatieaseman sijoittaminen sen lähelle oli aikoinaan huomattava liikenteellinen parannus.



Aseman puistot: rakennuksesta itään, Maaherrankadulle päin oleva puisto

Puiston vanhempi osa perustettiin aseman valmistumisen aikaan 1930-luvun alussa. 1960-luvun alussa istutuksia uusittiin. Nykyiset puut ovat pääosin ilmeisesti tältä ajalta.



Maljapuro

Maljapuroa varten oli jo radan rakentamisen aikaan 1880-luvulla tehty kivirakenteinen tunneli ratapenkereen ali. 1960-luvulla aseman puisto laajennettiin itään, Maaherrankadun suuntaan. Maljapuro virtaa melkein huomaamattomana lehmusrivistön takana.



Aseman puistot: rakennuksen länsipuolella oleva puisto

Puuistutukset rakennuksen länsipuolen pysäköintialueen laidoilla tehtiin alunperin jo 1930-luvulla. 1960-luvulla istutuksia uusittiin. Puijonkadun alikäytävän kohdalta nousevat laattakiviset portaat aseman suunnalle.



Hoitamattomat alueet

Rata-alueen laidoilla ja jopa raiteiden välissä on villisti pusikoituneita, hoitamattomia alueita. Myös hoidettujen puistoalueiden kohdalla ratapenkereen osuus on hoitamaton.

Asemarakennuksen ulkoasu



Kuopio asemalla, kuten usein asemarakennuksilla, on ikään kuin kaksi pääjulkisivua. Toinen on taajamaan päin, aseman aukiolle, toinen radalle päin. Jälkimmäisen tehtävänä oli toivottaa tulijat tervetulleiksi ja korostaa samalla rautatieliikenteen statusta.

Koska Kuopiossa ratapenger oli huomattavasti katutasoa korkeammalla, asema jouduttiin tekemään kahden kerrokseen ja johtamaan matkustajat tunnelin kautta laiturille. Aseman radanpuoleinen sivu suunniteltiin kuitenkin yhtä komeaksi kuin kaupungin puoleinen sivu ja laiturin kohdalle suunniteltiin silta, jota pitkin henkilökunta pääsi juniin ja laiturille. Siltaa nimitettiin suunnitelmissa komentosillaksi.

Symmetristä julkisivua hallitsevat yleisöhallin suuret ikkunat molemmilla pääsivuilla.

Arkkitehtuuriltaan Kuopion asemarakennus sijoittuu 1920-luvun klassismin ja vuosikymmenen lopulla Suomessa heränneen funktionalismin taitekohtaan. Rakennuksessa voi nähdä piirteitä molemmista tyyleistä: esimerkiksi symmetrinen julkisivu ja pohjaratkaisu liittyvät klassismiin, kun taas monet detaljit kertovat tyylikäsitysten muuttumisesta funktionalismin suuntaan.





Kaupungin puoleisella sivulla olevaa pääsisäänkäyntiä suojaa komea ulokkeellinen lippa. Lipan alapinnassa ovat säilyneet alkuperäiseen suunnitelmaan kuuluneet maitolasiset valokentät.

Pääovet tehtiin tammesta messinkiheloin ja kuparisiin potkupelleihin. Ovet on kunnostettu muutama vuosi sitten.

Ovien välissä oleva ikkuna, joka jossain vaiheessa oli muutettu yksiruutuiseksi, on palautettu ulkonäöltään alkuperäistä ikkunaa muistuttavaksi.





Rakennuksen päätyjen yksikerroksiset osat ovat mas-soiltaan symmetriset. Keskuslämmityksen muodoltaan alkuperäisenä säily-nyt savupiippu on muistuma klassismin campanile-ai-heesta. Nykyisin autovuokraamon käytössä olevan tilan ovesta pääsi alunperin postin III luokan konttorin pakettitoi-mistoon, joka oli sijoittu asemalle. Ulko-ovi on uusittu, mutta porras on alkuperäinen.

Rakennusta laajennettiin 1960-luvulla lisäämällä koillis-sivulle matala, kellarillinen osa. Ensimmäisessä kerrok-sessa laajennuksen tilat palvelivat matkatavarapulta, kellarissa oli puolestaan pyörävarasto - ajan kuva sek in. Laajennus sovitettiin onnistuneella tavalla osaksi alku-peräistä arkkitehtuuria.





Rakennuksen länsipään yksikerroksisessa osassa on alusta lähtien ollut ravintolan keittiö ja aputiloja.

Sisäänkäynti länsipään tiloihin ja porrashuoneeseen, josta pääsee kellariin ja toiseen kerrokseen, on rakennuksen takasivulla. Ulko-ovi on uusittu viime vuosikymmenien aikana.

Kuva alla vasemmalla: Asemarakennuksen kaksikerroksinen keskiosa lännestä. Keskellä "komentosilta", jonka alla on laiturille johtava tunneli.

Alla vesikattoa, jonka pellitykset uusittiin muutama vuosi sitten.





"Komentosillalla" oleva, yleisötunnelin alkupäähän valoa antava lasi-
tiili-ikkuna on vuotojen takia nykyisin suojattu muovilevyillä.

Alla vasemmalla toinen "komentosillalle" johtavista ulko-ovista. Ovi
on uusittu 1990-luvulla. Ilmalämpöpumppu on ilmeisesti asennettu
junanohjaushuoneen viilennystä varten.



Rakennuksen ikkunat ovat muutamaa poikkeusta lukuunottamatta karmeiltaan ja ulkopuitteiltaan alkuperäisiä. Useimmissa ikkunoissa on si-
säpuitteet uusittu ja varustettu kaksinkertaisilla umpiolaseilla. Yleisöhallin yläikkunoissa ovat säilyneet alkuperäiset sisäpuitteet (ylempi kuva
oikealla).



Julkisivut ovat pelkistetyn niukkadetaljiset. Seinät ovat suoraksi rapatut, vain ikkunoiden ympärillä on pienet kehysaiheet ja räystäiden alla kevyt lista-aihe. Katusivun apsiksissa muotoa korostavat pilasterit. Apsiksien alkuperäispiirustuksessa esiintyvät medaljongit jätettiin toteutusvaiheessa pois.

Räystäät on valettu betonista detaljipiirustuksen mukaan (kuva oikealla).



Kuvat oikealla: sokkelit ja ulkoportaot on tehty huolellisesti luonnonkivestä. Sokkelit määriteltiin hakattavaksi "puolihienoiksi" ja porraskivet "hienoiksi".





Väestönsuoja

Vuonna 1968 valmistunut väestönsuoja sijoitettiin rakennuksen ja radan väliin. Suojan varauloskäynti näkyy kaiteen ja aaltopeltisen katteen suojaamana rakennuksen luoteispuolella. Väestönsuojaan matkustajatunnelista oleva porrasyhteys näkyy julkisivussa ”komentosillan” kyljessä (kuva oikealla yllä).

Oikealla VSS:n ilmanvaihtoputkia ratapenkereessä.



Kuvat sisätiloista





Aseman keskeinen sisätila on kahden kerroksen korkuinen yleisöhalli. Kadunpuolella on pääovet, joiden välissä alunperin oli Rautatiekirjakaupan kiosk. Toiselta puolelta pääsee laitureille johtavaan tunneliin. Halli saa luonnonvaloa tilan molemmissa päädyissä toisen kerroksen korkeudella olevista ikkunoista. Keinovalaistus on hoidettu ikkunoiden alapuolella olevalla valolistalla (jossa alunperin oli hehkulamput opaalilasien alla; korvattu myöhemmin loisteputkivalaisimilla) ja suurilla riippuvalaisimilla (alkuperäiset korvattu myöhemmin nykyisillä).

Viereisellä sivulla näkymä matkustajatunneliin päin. Yllä kadunpuoleinen sivu pääovineen, valolistoineen ja ikkunoineen.

Oikealla yllä hallin ravintolanpuoleinen sivu. Ravintolan ja kahvilan sisäänkäyntien välissä oli aluksi postin myyntipiste, myöhemmin R-kioski. Nykyisin paikalla ovat lippuautomaatit. Ravintola- ja kahvila-tekstit ovat ilmeisesti alkuperäiset.

Alemmassa kuvassa oikealla 1990-luvulla tehdyt lipunmyynnin ja matkapalvelun teräs-lasiseinät liukuovineen. Alunperin tällä sivulla olivat matkatavarapalvelu, lippuluukut ja käynti aseman toimistoon.





Hallin sivutiloja

Yllä vasemmalla tunneliin johtava käytävä yleisön wc-tilojen kohdalla. Käytävän katossa on hahmoltaan alkuperäiset valopaneelit, jotka saavat luonnonvaloa "komentosillan" lasitiilirakenteesta. Keinovalaistus on hoidettu loisteputkilla.

Yllä tila, joka alunperin oli aseman toimisto. Tila muutettiin 1990-luvulla matkapalvelun käyttöön ja vuokrattiin myöhemmin autovuokraamolle.



Lipputoimisto

Alunperin matkatavaratoimistona ollut tila muutettiin 1990-luvulla lipputoimistoksi. Nykyisin tila on käyttämättömänä, kun lipunmyynti palveluna on asemalla päättynyt. Kuten viereisessä matkapalvelun tilassa, lattia-, seinä- ja kattopinnat sekä kiinteät kalusteet on uusittu käyttäen ajankohdalle leimallisia materiaaleja ja muotokieltä.

Vasemmalla alkuperäinen, matkatavaratilasta toiseen kerrokseen nouseva kiertoporras. Ovi portaaseen näkyy yläkuvan keskivaiheilla.

Konduktöörin tila

Oikealla konduktöörin käytössä oleva huone, joka sijoittuu 1960-luvulla tehtyyn matkatavaratilan laajennukseen.





Itäpään tiloja

Yllä 1990-luvulla tehtyjä lipunmyynnin takana olevan toimistotilan kiinteitä kalusteita.

Oikealla 1960-luvulla matkatavaraa varten tehdyn laajennuksen tiloja nykyasussaan. Ovet, kalusteet yms. ovat 1990-luvulta.





Itäpään tiloja

Yllä vasemmalla henkilökunnan kahvihuone syyskuussa 2016. Tila siirtyi syksyn aikana VR:n käytöstä itäpään toimistotilan vuokranneelle autovuokraamolle.

Alla vasemmalla itäpään päätyhuone, jossa alunperin toimi postin pakettitoimisto. Nykyisin tila on vuokrattu ulkopuoliselle yritykselle.

Oikealla itäpään sisäänkäyntiporras, josta aikoinaan tultiin postin pakettitoimistoon.



Ravintolan tiloja

Rakennuksen länsipäässä olevat ravintolatilat ovat säilyneet tilajaoiltaan suurelta osin alkuperäisinä. Pintamateriaaleja, valaisimia ja kalustusta on uusittu eri vaiheissa.

Yllä nykyisen lounasravintolan päätila, joka on jaettu seinäkkeellä.

Vasemmalla entinen kahvilatila, joka nykyisin toimii ravintolan sivutilana ja aamiaishuoneena.

Ravintolan päätilassa olevat opaaliset lampetit ovat rakennuksen alkuperäisiä, 1930-luvun valaisimia. Peilit niiden taustalle on lisätty joskus viime vuosikymmenien aikana.



Ravintolan sivutiloja

Oikealla näkymä ravintolan wc-tilojen edustalta ravintolasaliin. Alunperin tila oli naistenhuone.

Äärimmäisenä oikealla eteinen ravintolasalin ja keittiötilojen välillä. Ovet ovat alkuperäisiä, 1930-luvun ovia.

Alla ravintolan nykyinen keittiö, joka alunperin oli tiskihuone.

Alla oikealla alunperin keittiönä toiminut tila, joka nykyisin on varasto- ja pyykinhuoltokäytössä. Ravintolan suuri puulämmitteinen liesi 1930-luvulta on edelleen paikoillaan.





2. kerroksen tiloja rakennuksen länsipäässä

Vasemmalla länsipään porrashuone. Mosaiikkibetoniset askelmat ja kaiteet ovat säilyneet alkuperäisinä. Alla junaohjauskeskuksesta "komentosillalle" johtava porras graniittiaskelmiseen.



Alunperin aseman henkilökunnan asuntoon kuulunut keittiö, joka nykyisin palvelee VR:n henkilökunnan taukahuoneena.



Nykyisen junaohjauskeskuksen viime vuosikymmenien aikana tehtyä sisäkattoa akustointilevyineen ja ilmanvaihtoputkineen. Ohjauskeskuksen tila on muodostettu yhdistämällä kaksi pienempää huonetta.



Wc 1960-1970-lukujen kalusteineen ja väriyksineen.



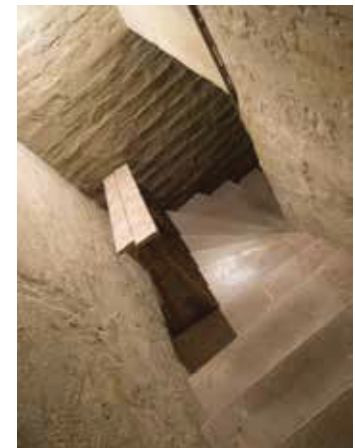
2. kerroksen tiloja rakennuksen länsipäässä

Vasemmalla kerroksen keskikäytävä. Oviaukkoja on suljettu ja ovi-
en paikkoja muutettu. Osa ovirakenteista on alkuperäisiä. Käytävän
päässä näkyvä pieni ikkunallinen tila tehtiin 1990-luvulla tupakkahuo-
neeksi, mutta nykyisin sitä käytetään varastona.

Vasemmalla alla julkisivun apsiuksen kohdalla oleva majoitushuone,
joka alunperin oli ravintolanpitäjän asunnon olohuone.



Yksi hostellin vastikään korjatuista kylpyhuoneista.



2. kerroksesta ullakolle johtava porras-
tehtiin 1970-luvulla samalla kun ulla-
kolle tehtiin IV-konehuone.



2. kerroksen tiloja rakennuksen itäpäässä

Yllä katusivun apsikseen sijoitettu porrashuone, joka on lähes kokonaan säilynyt alkuperäisenä.

Yllä oikealla toisen kerroksen käytävä. Pintamateriaaleja on uusittu, mutta esimerkiksi oviaukkojen sijainti ja ovirakenteet ovat pääosin alkuperäisiä.



Ulkopuoliselle yritykselle vuokrattu koulutustila on muodostettu kaksi, alunperin henkilökunnan lepotiloihin kuulunutta huonetta yhdistämällä.



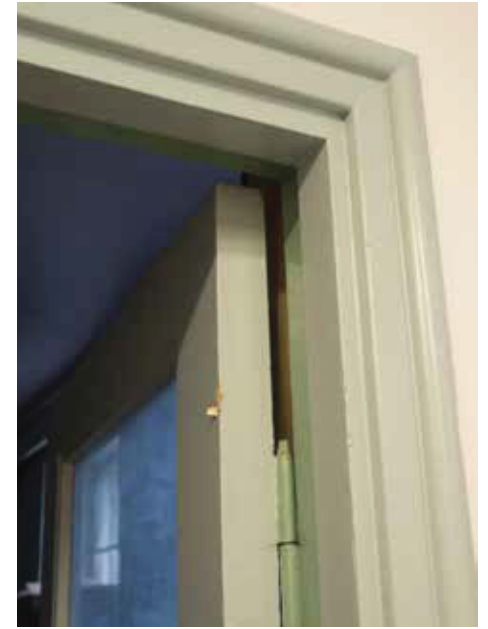
Yksi nykyisistä, viime vuosikymmenien aikana korjatuista henkilökunnan lepo huoneista. Alunperin huone oli VR:n toimistotiloja.



Detaljeja Rakennuksessa on säilynyt suuri määrä alkuperäisiä 1930-luvun ovia. Yllä itäpään porrashuoneeseen johtavat ovet. Myös ovien vuorilistat ovat alkuperäiset.



Alkuperäisiä ovia listoineen ravintolan keittiö- ja aputiloista.



Alkuperäisiä ovien listoja ja jalkalistaa. Huomaa ovilistojen alapään jalustapalat.



Viime vuosikymmeninä uusittuja listoja, joiden muoto on erilainen kuin alkuperäisten listojen.

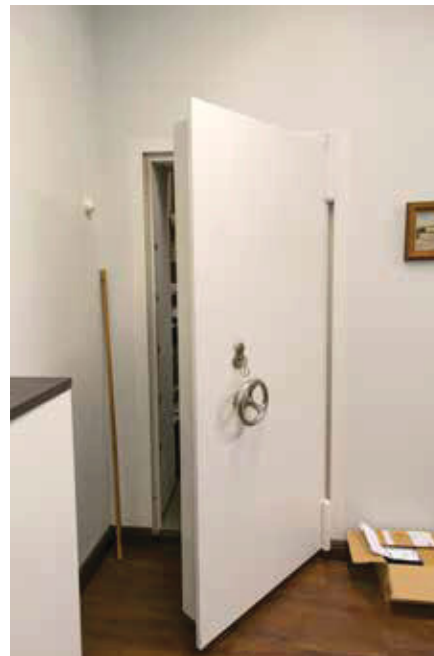


Ovien alkuperäisiä vetimiä ja avainkilpiä. Myös lukkorungot ovat sisäovissa usein alkuperäisiä.



Todennäköisesti myöhemmin uusittu vedin ja kilpi, vaikkakin malliltaan 1930-1950-luvuille sopiva.

Oikealla erikoisovi: aseman alkuperäinen kassaholvin ovi itäsiivessä. Kassaholvi kuuluu nykyisin yritykselle vuokrattuun tilaan.



Ikkunat

Lähes kaikissa rakennuksen ikkunoissa on alkuperäiset karmit ja ulkopuitteet. Sisäpuitteet on yleensä uusittu ja samalla lisätty niihin kaksinkertainen umpiolasi.



Ikkunapenkit

Rakennuksen alkuperäiset ikkunapenkit ovat betonista valettuja ja maalattuja.



Seinien pintakerrokset

Seinän pintakerroksia käytävässä yleisön wc-tilojen kohdalla. Alinna näkyvä siniharmaa maali saattaa olla tilan alkuperäistä, Keim-sili-kaattimaalipintaa. Vastaavasti rakennuksen muissa tiloissa saattavat kaikki maalausvaiheet olla löydettävissä.



Portaat

Sisäportaiden mosaiikkibetonista tehdyt askelmat ja teräksiset kai-teet ovat alkuperäisiä.



Klinkkerilaatoitus

Alunperin ravintolan keittiönä toimineessa tilassa on säilynyt klinkkerilaatoitus, joka saattaa olla alkuperäinen. Laatat on vanhaan tapaan asennettu tiiviisti kiinni toisiinsa ilman saumausta.



Sähkölaitteita

Rakennuksen sähkötekniikkaa on eri vaiheissa täydennetty ja uusittu. Alkuperäisiä valaisimia on säilynyt muutama: ylinnä on ravintolan naistenhuoneessa, nykyisessä wc-eteisessä oleva seinävalaisin. Sen ohella ravintolassa on säilynyt aiemmin mainittuja seinälampetteja. Kytkimet yms. sähkökalusteet on kauttaaltaan uusittu, mutta pariin paikkaan on jäänyt vanhoja kytkimiä käytöstä poistettuina. Kuvan kytkin on entisestä ullakon portaasta.



Lämmityslaitteet

Rakennukseen asennettiin alunperin kaksi Högforsin kattilaa, joita lämmitettiin puulla tai koksilla. Rakennuksen aluelämpöön liittämisen yhteydessä kattilahuoneeseen sijoitettiin lämmönvaihdin.

Rakennuksen alustaan rakennettiin kanaalit, joihin sijoitettiin lämmönjaon runkoputket. Kanaalit ovat edelleen käytössä, putket on uusittu. (kuva alla keskellä)

Keskuslämmityksen alkuperäiset valurautaiset ripapatterit ovat useissa tiloissa säilyneet. Putkistot on uusittu. Koska järjestelmä oli alunperin vapaakiertoinen, putkikoko oli nykyistä suurempi. (kuva alla)

Kellarin tiloja



Suuri osa rakennuksen alustasta on edelleen loppuun saakka kaivamaton, käyttämätöntä tilaa.

Vasemmalla muisto talon rakentamisen ajalta: käyttämättä jäänyttä sammutettua kalkkia tai kalkkilaastia laudoista tehdyllä lavalla. Laastit valmistettiin työmaalla.



Jääne rakennuksen alkuajoilta: ravintolapään kellarissa oleva käsikäyttöinen hissi, jota tarvittiin halkojen nostamiseen kellarista keittiöön.



Ravintolan kellaritilat on nykyisin lähes kokonaan viritetty eräänlaisen seikkailupelin käyttöön.



Kellarin 1960-luvun laajenusosa tehtiin alunperin pyörävarastoksi, mutta on myöhemmin muutettu aseman relehuoneeksi.

Kellarin tiloja

Oikealla alunperin polttoainevarastona toiminut tila kellarin itäpäässä. Punainen luukku on alkuperäisen polttoainekuilun suojana.

Varastossa on muistoja aseman toimintojen muutoksista: irtokirjaimista koottu junien aikataulu ajalta ennen sähköisiä aikatauluja ja tuoreempaa muistona vuoden 2016 alussa päättyneen liipunnmyyntipalvelun opasteet.

Alla kellarin itäpään teknisten tilojen käytävää. Lattian alla on puisella kannella suojatut kanaalit sähköjohtoja varten.



1970-luvun korjauksessa 1. kerroksesta kellarin tehty porrasyhteys. Uudet väliseinät muurattiin tiilestä ja jätettiin käytävän puolella rapaamatta.



1970-luvun korjauksessa kellarin aiemmin käyttämättömään osaan rakennettiin henkilökunnan sosiaalitilat. Tilat ovat pääosin tässä asussa edelleen.

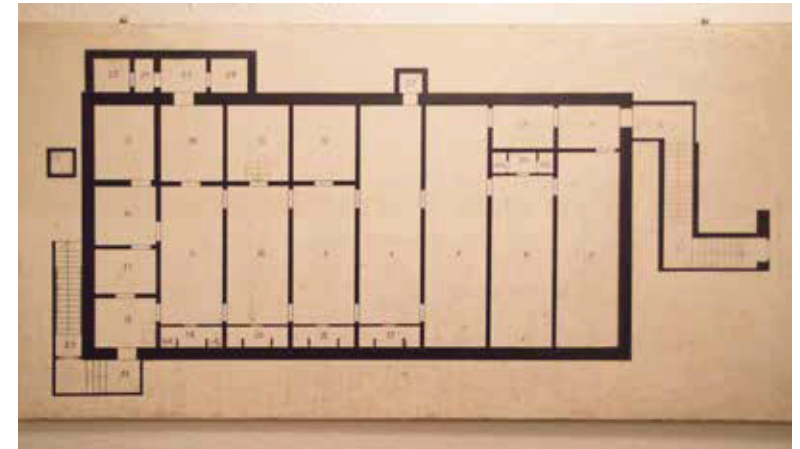
Väestönsuoja

Vuonna 1968 asemarakennuksen luoteispuolelle valmistui väestönsuoja, johon yhteys on matkustajatunnelista.

Ylemmissä kuvissa suojahuone, jota on käytetty ampumaratana, sen oikealla puolella huonetila, johon aikoinaan sisustettiin junaohjaus-huone kriisitilanteita varten.

Alla vasemmalla väestönsuojan tekniikkaa: kyseessä on todennäköisesti generaattori valaistusta ja ilmanvaihtolaitteita varten.

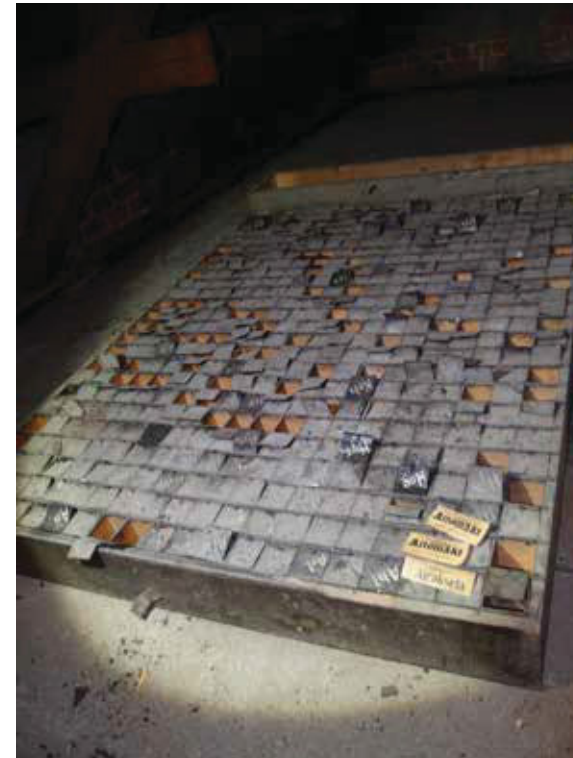
Alla oikealla väestönsuojan pohjapiirros. Kuvan vasemmassa laidassa varapoistumistien porras, oikeassa laidassa porrasyhteys matkustajatunneliin.



Ullakko



Rakennuksen 2. kerroksen yläpuolella olevaa ullakkotilaa hallitsevat nykyisin ilmanvaihtoputket. Ilmanvaihtokonehuone ja nykyiset kanavistot rakennettiin ullakolle 1990-luvun peruskorjauksessa. Vesikaton alkuperäiset kantavat rakenteet ovat säilyneet. Osalla ullakkoa välipohjaa on lisäeristetty, mutta paikoin ullakon permantona on alkuperäinen ohut betonilaatta.



Ullakolle on kannettu säilytykseen lipputoimiston alkuperäinen lokerikko, josta löytyi liput useimmille rataverkon asemille.

Kalusteita eri ajoilta

Kuopio asemaa varten suunniteltuja kalusteita olivat muun muassa hallin penkit. Osa penkeistä on edelleen hallissa tallella, tosin lyhennettyinä alkuperäisestä mitastaan (kuva alla). Muita tätä asemaa varten 1930-luvulla tehtyjä kalusteita, joista olisi löydetty piirustukset, ei havaittu.



Asemalla on muutamia penkkejä, jotka on joko tehty tätä rakennusta varten tai siirretty muualta.

Alemmassa kuvassa oleva raskaampi, pin-naselkänojalla varustettu penkki voisi olla peräisin Kuopion vanhalta asemala.



Aseman kahvihuoneessa inventointihetkellä ollut sohva saattaa olla asemarakennusta vanhempaa kalustoa, samoin parissa tilassa tavatut puiset tuolit (toinen relehuoneessa, toinen väestönsuojassa).

Aseman tunnelit



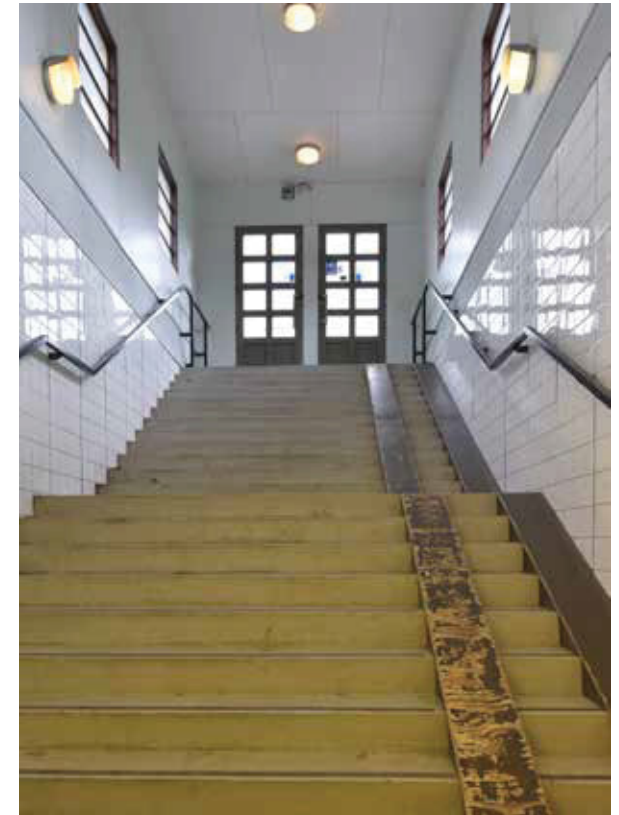
Yhtä aikaa asemarakennuksen kanssa tehty matkustajatunneli asemalta laiturille. Tunneli jatkettiin 1960-luvun alussa linja-autoaseman puolelle rataa ja 1980-luvulla puhkaistiin toiset portaat uudelle laiturille no 3.

Tunnelin alkupäässä katto oli alunperin maalattu kiiltävän mustaksi, jotta tila vaikuttaisi korkeammalta. Seinien kaakelipäällysteet on ainakin pääosin uusittu, mutta vastaavat ulkonaoltaan alkuperäisiä. Sinisellä pohjalla oleva keltainen tervetulotoivotus on ilmeisesti alkuperäinen.

Alunperin tunnelin valaistuksena oli opaalilasiset seinävalaisimet. Ne on myöhemmin korvattu loistevalorampilla.

Oikealla yllä tunnelista laiturille nouseva porras. Suojarakennuksen seinät ja katto on jossain vaiheessa levytetty, mutta muutoin tila vastaa alkuperäistä.

Oikealla alla matkustajatunneli asemalta kohti linja-autoasamaa nähtynä.





Matkustajatunnelin pohjoispäätä linja-autoaseman suunnalta rautatieasemalla päin.



Enstisen matkatavaratunnelin yläpään ramppi suojarakennuksineen. Sisäkaton laudoitusta lukuunottamatta näkyvissä olevat puurakenteet, ikkunat yms. ovat säilyneet alkuperäisinä. Alla matkatavaratunnelin alapään aukko, jota verhoaa hakatusta graniitista tehty muuri. Alkuperäiset ovet ovat säilyneet, mutta niitä ei ole ilmeisesti käytetty vuosikymmeniin.

Entisen matkatavaratunnelin alapää, jonka katossa näkyy vankkoja betonipalkkeja. Tunnelia käytetään nykyisin invayhteytenä ja muutoinkin toisena reittinä laiturille.



Laiturit katoksineen



Yhtä aikaa asemarakennuksen kanssa valmistuivat matkustaja- ja matkatavaratunnelit yläpään suojarakenteeseen ja laiturikatoksineen. Yllä raiteiden 1-2 katos koillisesta, taustalla asemarakennus. Katos ja suojarakennukset ovat ulkoasultaan säilyneet lähes muuttumattomina 1930-luvulta tähän päivään.



Näkymä luoteesta: pariovien takana, laiturirakennuksen päässä oli alunperin postia varten varasto ja lämmitettävä työtila.



Nykyiset opasteet laiturilla.



Entisen matkatavaratunnelin yläpää.



Raiteiden 1-2 laiturin nähtynä aseman edustan "komentosillta".



1980-luvulla lisätyn 3. laiturin portaiden suojarakennus tehtiin mukaillen 1930-luvun arkkitehtuuria ja detaljeja.

Yhteenveto ja arviointi



Historiallinen merkitys

Savon radan valmistuminen Kuopioon saakka 1889 oli Kuopion ja koko maakunnan kannalta ratkaisevan tärkeä uudistus. Se mahdollisti vuodenajasta riippumatta tavaroiden ja ihmisten aiempaa nopeamman ja varmemman kuljetuksen. Kuopio pääsi näin ympärivuotiseen yhteyteen Suomen muiden rataverkon piirissä olevien paikkakuntien ja vientisatamien ohella myös Venäjälle, Pietariin. Tämä merkitsi Kuopiossa teollisuuden ja kaupan kasvua, mutta lujitti myös Kuopion asemaa hallinto- ja koulukaupunkina.

Rata sijoitettiin kulkemaan keskustan pohjoispuolelta, ruutukaava-alueen reunaa mukaillen, ja asema tuli kaupungin koillispuolelle, lähelle satamaa. Satamaan johtavalla sivuraiteella mahdollistettiin laiva- ja junaliikenteen joustava yhteys.

Kaupungin keskusta oli 1800-luvun aikana laajentunut sataman suunnalta länteen. Kauppatori oli vuonna 1856 siirretty nykyiselle paikalleen ja keskustan painopiste oli 1900-luvun alkuun tultaessa siirtynyt sen ympärille. Kun lisäksi 1920-luvulla alkanut autoliikenne oli korostanut tieyhteyksien merkitystä, oli tärkeimmäksi liikekaduksi vähitellen muodostunut torin itälaitaa sivuava Puijonkatu. Näiden syiden takia 1880-luvulla rakennettu rautatieasema oli auttamattomasti jäänyt liian kauas keskustasta. 1920-luvulla ryhdyttiin pohtimaan aseman siirtämistä uuteen paikkaan. VR ja kaupunki pääsivätkin vuonna 1925 sopimukseen aseman sijoittamisesta radan ja silloisen Linnankadun väliselle alueelle, lähelle Puijonkatua. Asema rakennettiin valitulle paikalle vuosina 1933-34. Ratapiha muine rakennuksineen jäi entiselle paikalleen.

Asemanseudun merkitys matkustajaliikenteen keskuksena korostui, kun linja-autoasema 1950-luvulla siirrettiin kaupungintalon vierestä rautatieaseman kohdalle radan pohjoispuolelle.

Myöhemmin juna- ja bussiliikenteen yhteyttä parannettiin jatkamalla rautatieaseman matkustajatunneli linja-autoaseman puolelle.

Maitse tapahtuva julkinen liikenne eli vilkkainta kauttaan 1950-luvulta 1980-luvulle, jolloin Savon radallakin vielä oli paikallisliikennettä. Matkustajamäärien vähentyminen on 2000-luvun puolella johtanut molemmilla asemilla palvelujen supistamiseen. Linja-autoaseman rakennus on siirtynyt kaupungilta lähes kokonaan muuhun käyttöön. Rautatieasema on edelleen VR-yhtymän omistuksessa, mutta sielläkin suuri osa tiloista on vuokrattu yrityksille, eikä asemalla enää ole matkustajia palvelevaa VR:n henkilökuntaa.

Radan itäpuolen alueelle on paraikaa vireillä asemakaavan muutos, jonka mukaan entiselle linja-autoaseman laiturialueelle ja tavaraliikenteen kentälle tulisi liike- ja asuinrakennuksia.

Rautatien merkitys matkustajaliikenteessä tulee ilmeisesti säilymään ja jopa tietyin osin korostumaan, varsinkin jos julkisuudessa esitetty ehdotus paikallisliikenteestä Kuopion lähialueille joskus toteutuu. Koska junaradalle on vaikea ajatella muuta sijaintia Kuopiossa, tulee rautatieasema todennäköisesti säilymään nykyisellä paikallaan ja asemarakennus käytössä.

Ravintolan ja kahvilan sisäänkäyntien välissä odotushallissa toimi alkuaikoina postikonttori ja 1970-80-luvuilla kiosk. Tässä vuonna 1976 otetussa kuvassa kiosk näyttäisi olevan tyhjiillään. KUHMU, Sakari Martikainen.

Autenttisuus, intergriteetti

Asemarakennus sekä siihen liittyvät yhteystunnelit ja laiturikatokset ovat säilyneet pääosin muuttumattomina 1930-luvulla tapahtuneesta rakentamisestaan lähtien (autenttisuus).

Rata ja asemarakennus sekä siihen liittyvät yhteystunnelit ja laiturikatokset muodostavat toiminnallisesti, rakenteellisesti ja visuaalisesti eheän kokonaisuuden, joka on säilynyt tällaisena 1930-luvulta lähtien (integriteetti).

Asemarakennus on toiminut valmistumisestaan 1934 lähtien rautateiden Kuopion liikennepaikan matkusta- ja-asemana. Koska rata ja asema sijaitsevat välittömästi kaupungin keskustan eli ruutukaava-alueen reunassa, ne ovat osa kaupunkimiljöötä ja niiden käyttötarkoitus on itsestään selvästi tunnistettavissa. Penkereellä oleva rata jakaa samalla kaupunkirakenteen fyysisesti ja visuaalisesti.

Kohdetasolla asemarakennus sekä siihen liittyvät yhteystunnelit ja laiturikatokset kertovat rakennuksen funktios- ta. Myös keskeisissä sisätiloissa rakennuksen käyttötarkoitus on suoraan tunnistettavissa.

Matkustajien kannalta keskeiset tilat eli pääsisäänkäynti, asemahalli, laiturille tunnelin kautta johtava käytävä ja radan tasolla oleva laiturikatoksineen palvelevat matkustamisen prosessia edelleen alun perin suunnitellulla tavalla. Mainitut tilat ovat myös asultaan lähes alkuperäisiä. Tavaraliikenteen päätyttyä matkatavaratunneli toimii matkustajille sallittuna esteettömänä reittinä laiturille.

Aikoinaan laajat matkustajien palvelut ovat asemalla supistuneet: matkalippuja saa nykyisin vain lippuautomaateista ja matkatavaroille on pelkästään säilytyslokeroita, matkustajia palvelevaa VR:n henkilökuntaa ei asemalla ole. Entiset matkatavara- ja lipunmyyntitilat ovat nykyi-

sin pääosin tyhjiillään. Asemahalliin yhteydessä oleva kahvila-ravintola toimii alkuperäisellä paikallaan yrittäjän pyörittämänä. Ravintola aputiloineen on myös tilajaoltaan pitkälti alkuperäinen.

Muita tiloja, jotka on säilytetty alkuperäisinä, ovat kaksi 1930-luvun porrashuonetta. Toisen kerroksen itäpään tilat ovat tilajaoltaan suurelta osin alkuperäisiä. Toisen kerroksen länsipäässä käytävä ja junanohjauksen käytössä olevat tilat ovat tilajaoltaan alkuperäisiä.

Asemarakennuksen ulkoasuun on tehty vain vähäisiä muutoksia, huomattavimpana koillispuolelle 1960-luvulla tehty laajennus.

Asemarakennuksen lähiympäristö aukioineen ja puistoinneen on kuvastaa osaltaan rakennuksen historiaa, funktiota ja aikoinaan korkeaa statusta. Asemien ympäristön suunnitteluun ja toteutukseen panostettiin: liikennealueet päällystettiin nupukivellä ja aseman ympäristöön toteutettiin nurmikenttiä ja puustutuksia.

Erikoisena historiallisena yksityiskohtana on asemarakennuksen edustalla Asemakadun varressa seisova korkea valurautainen valopylväs, jonka VR aseman rakentamisen yhteydessä pystytti.



Rautatien tulolla Kuopioon oli aikoinaan suuri yhteiskunnallinen merkitys. Asemarakennus tunneleineen ja laitureineen on säilyttänyt merkityksensä matkustajaliikenteen keskeisenä paikkana. Samalla se kertoo rautatieliikenteen vaiheista ja merkityksestä Kuopion kehittymiselle 1800-luvun lopulta 1930-luvulle ja nykypäivään. Kuopion asemarakennus on osa rautatielaitoksen historiaan liittyvää infrastruktuuria.

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

	Alueellinen taso	Kylä- / kaupunkitaso	Kohdetaso / Osa-alue	Rakennustaso
2016- nykyaika / tulevaisuus	Matkustajaliikenne rautateillä lisääntymässä?	Rautatien paikallisliikennettä ehdotettu Kuopion lähialueelle.	Rakennus toimii edelleen Kuopion rautatieasemana, mutta VR:n henkilökuntaa ei ole asemalla yleisöpalvelutehtävissä. Junanohjaus siirtymässä Kuopiosta Pieksämäelle.	VR:n käytöstä vapautuneiden tilojen käyttö? Varautuminen rakennuksen peruskorjaukseen ja tilojen muutostarpeisiin.
2000-luku	Yöjunaliikenne Helsinki - Kuopio - Oulu lakkautettiin syksyllä 2006. Pendolino-liikenne alkoi Savon radalla 2005.		VR:n tarjoamat yleisöpalvelut rautatieasemalla supistuivat. Lisää tiloja vuokrattiin yrityksille; osa yrityksistä sellaisia, joilla ei ole yhteyttä aseman toimintoihin.	2005 ravintolatilojen korjaus ja osittainen käyttötarkoituksen muutos.
1990-luku matkustajaliikenne alkaa hiipua	Yksityisautoilun ja lentomatkustamisen voimakas lisääntyminen vei asiakkaita rautateiltä.		Osa rakennuksen tiloista vuokrattiin ulkopuolisille.	1992-1994 muutoksia 1. krs itäpäässä: lipunmyynti- ja matkatavaratilat. 1996 majoitustilojen muutos 2. krs. länsipäässä.
1950 - 1980-luku, matkustaja- ja tavaraliikenteen kulta-aika	Kiskobussit paikallisliikenteessä 1952-1988. Dieselkalusto korvasi höyryveturit kokonaan 1970-luvulla. Savon rata sähköistettiin 1983-84. Autoliikenne kasvaa. Laivaliikenne supistuu 1950-luvun jälkeen turistien kuljettamiseen.	Linja-autoasema valmistui 1959 aseman kohdalle, radan pohjoispuolelle. Moottoritie eli ns. ohiajotie valmistui Kuopion kohdalle 1960-luvulla.	Matkustajatunneli jatkettiin linja-autoaseman puolelle 1964. Uusi laiturijärjestelmä ja portaat tunnelista laiturille 1982.	Laajennus 1962, matkatavaratila. Väestönsuoja valmistui aseman viereen 1968. Peruskorjaus 1976-78, sosiaalitilat kellariin, muutoksia 1. kerroksen itäpäässä. Ravintolan tilojen muutokset 1980-l alussa.
1934 - 1940-luku uuden aseman alkuvaiheet	Sota-ajan merkitys junaliikenteelle.	Rautatieasema siirrettiin Lahdentaan kaupunginosasta lähemmäs keskustaa 1934.	Asemarakennus valmistui vuosina 1933-34. Vanha asemarakennus purettiin vuonna 1935.	
1889-1932 rautatieliikenne Kuopioon alkaa / asema Lahdentaan kaupunginosassa	Rautatie etelästä Kuopioon valmistui 1889, Kuopiosta lalmeen 1903. Linja-autoliikenne alkaa 1920-luvulla. Maantieyhteyksiä parannetaan. Laivaliikenteellä vahva rooli sekä matkustajien että tavaroiden kuljetuksessa.	Rata sijoitettiin kulkemaan ruutukaava-alueen pohjoispuolelta. Rautatieasema ja ratapiha-alue rakennuksineen rakennettiin Lahdentaan kaupunginosaan. Yhteys ruutukaava-alueen itälaidalla olevaan satamaan tärkeä.	Rautatieasema päätettiin 1925 siirtää Lahdentaan kaupunginosasta lähemmäs keskustaa.	Ensimmäiset luonnokset uudesta asemarakennuksesta 1920-luvun puolivälissä.
1777-1889 Kuopio ennen rautatietä	Kaupunki perustettiin 1775. Vesiliikennettä helpotetaan kanavia rakentamalla. Höyrylaivaliikenne alkaa 1840-luvulla. Maaliikenteessä eletään hevosaikakautta.	Alue rakentamatonta metsä- ja laidunmaata, vaikkakin jo vuoden 1787 kaavakartassa oli alueelle merkitty kadut ja korttelit.		
1500-1777 Ennen kaupungin perustamista	Kuopion pitäjä 1500-l lähtien, kaupunkioikeudet vuodesta 1653			
-1500 esihistoria-keskiaika	Pohjois-Savo eränkävintäaluetta; paimentolaisuus; kaukonautinnat			

Lähteet

ARKISTOLÄHTEET:

Kuopion kaupungin arkisto (KKA)

Kuopion kulttuurihistoriallisen museon arkisto (KUHMU)

Mikkelin maakunta-arkisto (MMA)

VR:n arkisto (VRA)

PAINETUT LÄHTEET JA KIRJALLISUUS:

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

Suomen valtionrautatiet 1862-1912, historiallis-teknillis-taloudellinen kertomus I-II
Valtion rautatiet 1912-1937 I-II
Valtionrautatiet 1937-1962

Hellström, Thure 1937. Huonerakennukset. Valtionrautatiet 1912-1937, osa II. Rautatieläisten lepokotiyhdistys, Helsinki.

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

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

Jalli, Yrjö 1937. Eräiden johtavien virkojen haltijat. Valtionrautatiet 1912-1937, osa II. Rautatieläisten lepokotiyhdistys, Helsinki.

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

Kuopion kulttuuriympäristö – Strategia ja hoito-ohjeet. Kuopion kaupunki. 2008.

Mönkkönen, Mauri 1996. Kuopion historia VII. Kuopion pitäjän, Kuopion maalaiskunnan ja Riistaveden historia. Kustannuskiila Oy, Kuopio.

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

Pohjois-Savo, 22.3.1934. Rautatielaitoksen menettely saa osakseen lujaa arvostelua.

Pohjois-Savo, 14.10.1933. Kuopion uusi asema valmistuu jouluun mennessä.

Rieki, Helena 2005. Kuopion kaupungin rakennushistoria. Kaupungin rakentumisvaiheita vuodesta 1875, Kuopion historia 6, Kuopion kaupunki.

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

Savon sanomat, 23.3.1934. Kuopion uusi asemarakennus valmistumassa.

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

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

Tapio 18.4.1885 Kansallisarkiston digitoidut aineistot / sanomalehdet. <http://digi.kansalliskirjasto.fi/sanomalehti/titles/1458-8609#?display=CALENDAR&year=1885>. Viitattu 21.11.2016

Tapio 3.3.1886 Kansallisarkiston digitoidut aineistot / sanomalehdet. <http://digi.kansalliskirjasto.fi/sanomalehti/titles/1458-8609#?display=CALENDAR&year=1886>. Viitattu 21.11.2016

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

Wirilander, Hannele, 2008. Savon historia IV. Uudistuksiin heräävä Savo 1870-1918. Gummerus. Jyväskylä.

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

INTERNETLÄHTEET

Hotelli- ja ravintolamuseon Matkaruokailu-verkkonäyttely,
<http://www.matkaruokailu.fi/>. Viitattu 1.12.2016

Kuopion rautatieympäristöt. Rakennusperintörekisteri.
http://kulttuuriymparisto.nba.fi/netsovellus/rekisteripor-taali/rapea/read/asp/r_default.aspx. Viitattu 16.12.2016.

Kuopion rautatieympäristöt. Valtakunnallisesti merkittä-vät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY. http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=646. Viitattu 16.12.2016.

Riihimäki-seura ry. VR:n arkkitehteja. http://www.riihimakis seura.fi/index.php?option=com_content&view=article&id=138&Itemid=186. Viitattu 27.10.2016



KUOPION RAUTATIEASEMA

Rakennusaika:	1934
Rakennuttaja:	Valtion rautatiet
Arkkitehti:	Thure Hellström, Jarl Ungern