

Helena Hänninen

# Savon radan museo junailtu hyvään alkuun

**Pieksämäen vanha asemarakennusta kunnostetaan parhaillaan Savon radan museoksi. Hanke on virinnyt VR:n eläkeläisten aloitteesta. He ovat koonneet ja luetteloineet varikonpäällikkö Matti Seppäsen johdolla lähes kolmesataa esinettä, joiden varaan suunniteltu avajais- ja perusnäyttely rakentuu.**

Pieksämäen aseman kunnostaminen museoksi aloitettiin 1986—87, kustannusarvio on noin 900 000 markkaa ja siitä vastaa kaupunki. Rakennuksen korjauksen on suunnitellut ja sitä valvoo kaupunginarkkitehti Leena Muoniovaara. Kirjoittaja suunnitteli museon avajaisnäyttelyn ja tekeillä on myös julkaisu Savon radan historiasta.

Pieksämäen vanha asemarakennus on tyyppinen maamme rautateille 1870—90-luvuilla rakennettu asema. Se on rakennettu tyyliltään uusrenesanssia edustavilla, Oulun radan IV luokan asema no 2. tyyppiirustuksilla. Kaikki Savon radalle, osuudelle Kouvola—Kuopio rakennetut 20 asemaa olivat samantyyppisiä, vain niiden koko vaihteli liikennepaikan luokittelun mukaan. Pieksämäen asemaa jatkettiin vuonna 1902 yhdellä ikkuna-akselilla eteläpäättyyn alkuperäisen rakennustavan mukaisesti. Tässä laajuudessa rakennus on säilynyt näihin päiviin.

Museosuunnitelmassa on lähdetty siitä, että itse museorakennus, joka on säilynyt lähes alkuperäisessä asussaan, on museon tärkeimpiä ”näytte-

lyesineitä”. Pyrkimyksenä on aseman kulttuuri- ja rakennushistoriallisen arvon säilyttäminen ja rakennuksen entisöiminen ”vanhaksi asemarakennukseksi”. Toteutettava näyttely tukee samaa ajatusta siten, että museoon tehdään asemainterioörejä — odotushuone ja asemakonttori 1910—20-luvun asussa. Interiöörien lisäksi museoon tulee Savon radasta ja erityisesti Pieksämäen liikennepaikasta kertova näyttely, jota täydennetään dia- ja videesityksillä.

## Rautatie sysäys taajamalle

Pieksämäellä on hyvät historialliset lähtökohdat rautatiemuseon toiminnalle. Voidaan sanoa, että Pieksämäki on syntynyt ja kasvanut nykyisiin mittoihinsa rautatielaitoksen ansiosta. Savon radan rakentaminen aiemmin vesi- ja hevoskyytien varassa olleelle Savolle oli ymmärrettävästi valtaisa edistysaskel. Pieksämäelle syntyi uusi keskus aseman seudulle. Radan valmistuessa vuonna 1889 oli Tienristin, joka oli kylän keskus, ja aseman välillä vähäinen kärrypolku ja sen varrella muutama mökki. Vähitellen asutuksen ja liike-elämän painopiste siirtyi

aseman ympäristöön. Rautateiden kuukausipalkkainen työväestö oli vakavarainen ostajakunta ja matkustajatkin osaltaan vilkastuttivat liike-elämää. Rautatie avasi maa- ja metsätalouden tuotteille helpon yhteyden Kymenlaakson teollistuville seuduille sekä vientisatamaan, kun Savon rata jatkettiin Kotkaan vuonna 1890.

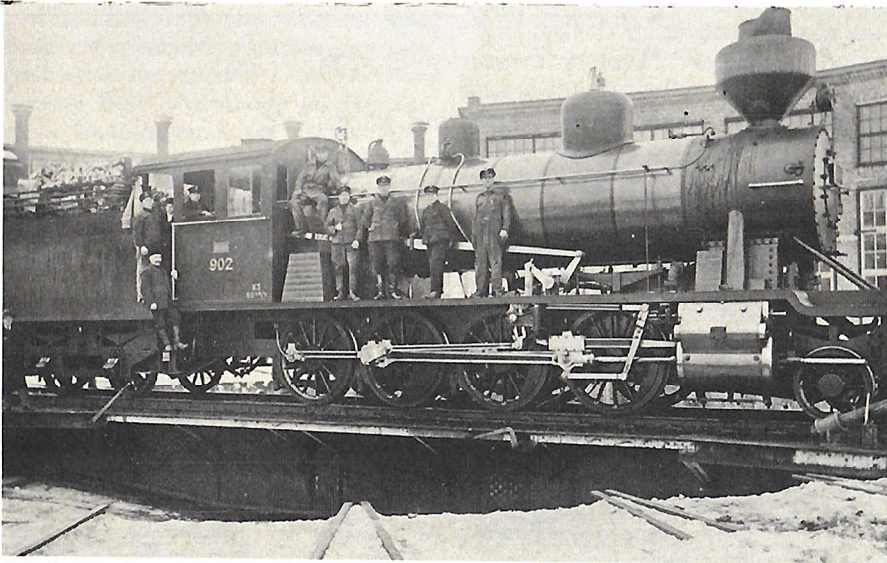
Jo Savon radan rakentaminen muuttasi ratkaisevasti Pieksämäen, kuten koko vaikutuspiirissään olevan Savon oloja. Mutta poikkiratojen Pieksämäki—Savonlinna ja Pieksämäki—Jyväskylä valmistuminen 1910-luvulla loi edellytykset Pieksämäen kehittymiselle kauppalaksi ja sittemmin kaupungiksi. Pieksämäestä tuli Savon ja Karjalan liikennealueen keskus. Asemaluetta laajennettiin, rakennuksia ja varustetasoa lisättiin. Ensimmäiset veturimiehet muuttivat Pieksämäelle juuri 1910-luvulla ja monia muitakin ennen näkemättömiä rautatiealan ammattilaisia muutti tuolloin paikkakunnalle.

VR keskitti kalustoa ja henkilökuntaa juuri Pieksämäen tapaisille risteysasemille ja tämä loi edellytykset veturivarikon perustamiselle. Varikko siirrettiin Mikkelistä Pieksämäelle kesällä 1925. Tuolloin oli Pieksämäen koneosastolla jo noin 60 työntekijää, vetureita oli 33. Vuonna 1938 siirtyi myös varikkojakson toimisto Mikkelistä Pieksämäelle.

## Veturitali

Ensimmäinen 3-pilttuinen veturitali rakennettiin Pieksämäelle jo Savon radan rakennustöiden yhteydessä. Tämä punatiilinen, ympyränkaaren muotoinen talli on edelleen tallella laajennusten keskellä. Kaikkiin ympyränkaaren muotoisiin veturitalleihin rakennettiin kääntöpöydät 20–24 metrin päähän rakennuksesta. Ne upotettiin pyöreään syvennykseen, jonka kehämuri oli graniittia, pohja kivillä laskettu. Pieksämäen veturinkääntölavan pituus oli 12,5 m, poikkiratojen rakentamisen yhteydessä tehtiin uusi 18-metrinen kääntölava. Vuonna 1940 rakennettiin toinen, 20 metrin kääntölava, koska veturitallejakin oli kaksi, ja sittemmin on pienempi korvattu 22 metrin lavalla. 25 tonnin vaunuvaaka hankittiin 1910-luvun loppupuolella.

Pieksämäen veturitali laajennettiin 6-pilttuiseksi poikkiratojen rakennustyön yhteydessä. Uudet veturinsijat olivat alkuperäisiä pitempiä, 17,4 metrin mittaisia, vanhemmat olivat noin 15-metrisiä. Vuodelta 1921 olevassa laajennuspiirustuksessa pilttuista on jo kymmenen, uusimpien pituus on 25,7 m. Vesitorni on osittain jäänyt tallin sisään, kun yhtä alkuperäisistä lyhyistä pilttuista on jatkettu uusimpien mitaiseksi. Vesitornin alaosassa on sosi-



”Nohabin jumbo” K3, vuodesta 1942 Tv1 -tavaraliikenneveturi Pieksämäen kääntöpöydällä 1.3.1930. Näitä vetureita valmistasivat Tampella, Lokomo, ruotsalainen Nohab ja saksalainen Hanomag vuosina 1917–45 kaikkiaan 142 kappaletta. Ensimmäiset Nohabin valmistamat veturit sijoitettiin Pieksämäelle vuonna 1928. Ne hinattiin väliaikaisilla pyörillä Haaparantaan, jossa vaihdettiin Suomen raidelevyvedelle sopivat pyörät ja hinausta jatkettiin Seinäjoelle. Siellä ruotsalaiset asentajat viimeistelivät veturit ajokuntoon ja Pieksämäen veturimiehet hakivat ne. Valokuva VR:n Pieksämäen Kamerakerho ry:n kokoelmista.





*Pieksämäen asema noin v. 1930. Vasemmalla näkyvä tumma rakennus on postitalo, joka valmistui 1920-luvun puolivälissä. Se purettiin 1980-luvun alkuvuosina. Takana vanha asema, johon nyt toteutetaan Savon radan museota. Raiteiden välissä 1910-luvulla valmistunut asemaravintola, joka oli komea, yli 50 metriä pitkä rakennus kaksine ravintolasaleineen. Se tuhoutui pommituksessa vuonna 1940. Valokuva VR:n Pieksämäen Kamerakerho ry:n kokoelmista.*

aaltiloja ja jatkeessa korjauspaja ahjoineen ja 3 tonnin kattonostureineen sekä höyrykattila. Veturitallia laajennettiin edelleen vuonna 1926 neljällä pilttuulla ja seuraavana vuonna kaksi alkuperäistä veturinsijaa jatkettiin, jolloin vesitorni jäi kokonaan tallin sisään. Jatkeeseen tuli piirustuksen mukaan varastohuone ja tila veturien varaosille sekä toiseen pidempi veturinsija. Tämä nk. vanha veturitalli laajeni nykyiseen kokoonsa, 16-pilttuiseksi, vuoteen 1928 mennessä.

### Korjauspaja

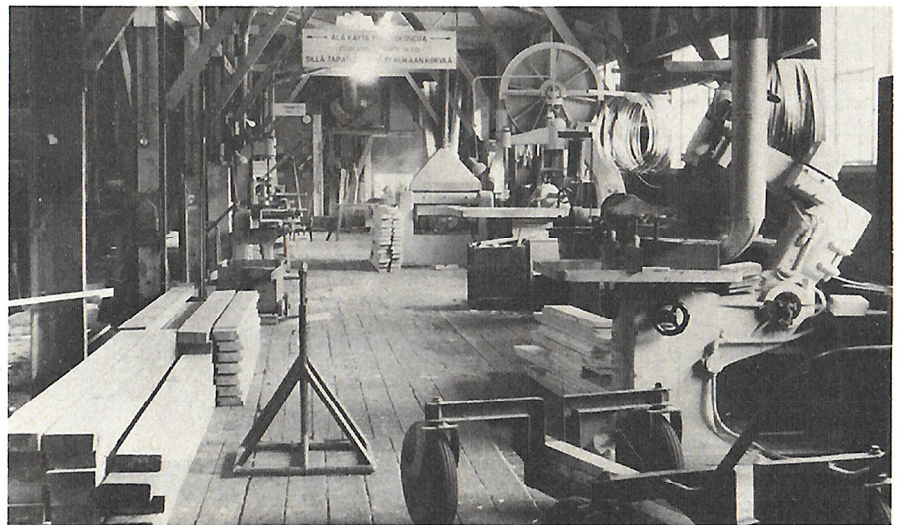
Pieksämäelle sijoitettiin vuonna 1931 myös yksi maamme rautateiden korjauspajoista. Tämä vaunujen korjauksen keskittynyt konepaja työllisti aluksi parikymmentä henkeä, mutta toiminta laajeni nopeasti ja jo 1940-luvun alussa työntekijöitä oli noin sata.

Vaunukorjauspajassa oli kolme raidetta: läpikulkevat nostotie ja rautatie sekä sisälle päätyvä sorvatie. Nostotielle tuotiin korjattavat vaunut aseman suunnalta ja siinä kukin työryhmä vuorollaan ”reputti” eli katsoi onko mitään korjattavaa. Korjauksen aloitti puskin- ja vetolaitemies. Nostopukille nostamisen jälkeen vaunun kävivät läpi neljä kulmamiestä, jotka avasivat sideraudat ja nostivat vaunun sähkökäyttöisellä nostopukilla. Pyörät tarkistettiin ja laakerimies ”kaavasi” niihin uudet liukulaakerit. Myös ”ilmajarrumies” teki tarvittavat säädöt ja tarkistukset vaunun ollessa ylhäällä. Nostotiellä työskentelevä kirvesmies teki apulaisensa kanssa pienehköjä puutyökorjauksia, samoin maalari vähäisiä maalauksia.

Konepajassa oli alkuun vain yhdet hitsaus- ja polttolaitteet, joihin oli kolme happi- ja kaksi asetyylipulloa. Hitsari Hannes Heiskanen hitsasi ja kuumensi vain oikaisuja varten. Kaik-

ki pultit ja niitit katkaistiin meisselillä ja lekalla. Nostotien puolella oli sepänpaja ahjoineen ja alasimineen. Siinä seppä Kusti Miettinen ja päällelyöjä Antti Puolakka takoivat, oikoivat ja tekivät ”kuumahitsejä” koko kolmi-  
kymmenluvun ajan.

Ulkona nostotiellä täyskorjausta varten purettu vaunu vietiin toiselle läpikulkielle, rautatielle, korjauspajan länsipäähän, jossa särkyneet tai pahasti ruostuneet teräsosat uusittiin. Korjattu aluskehys kuljetettiin maalausosastolle, joka sijaitsi Kuopiosta vuonna 1933 siirretyssä hirsirakennuksessa. Osastolla oli kaksi läpime-  
nevää raidetta; maali- ja massatie. Maali-  
tie oli rakennuksen eteläosalla ja siinä tehtiin suuriakin maalaustöitä mm. posti- ja matkustajavaunujen maalausta. Massatiellä maalattiin etupäässä katettuja tavaravaunuja. Molempien teiden loppupäässä raappattiin, mönjättiin ja maalattiin vaunujen aluskehys- ja sinne korjattu



*Näkymä vaunukorjauspajan puutyöosastolta ”Vilpolasta” marraskuussa 1961. ”Vilpola” rakennettiin maalaushallin jatkeeksi vuonna 1956 ja otettiin puutyöosaston käyttöön. ”Vilpola” purettiin 1966 ja maalaushalli seuraavana vuonna. Valokuva VR:n Pieksämäen Kamerakerho ry:n kokoelmista.*

aluskehys ensin vietiin. Kesätyöläiset tai viimeksi taloon tulleet ”raapparit” puhdistivat aluskehysruosteesta. Sitten kehys puhdistettiin paineilmalla ja maalari maalasi sen käsipensselillä lyijymönjällä punaiseksi. Lyijyongelmista ei tiedetty vielä mitään. Mönjähäyksen päälle vedettiin vaunuvihreä, silloinen tavaravaunun väri, joka niimestään huolimatta oli melkein mustaa.

Aluskehys kuljetettiin takaisin korjauspajan rautatielle itäpäähän, jossa siihen tehtiin tarvittavat puuosat. Ulkona olevasta varastosta haettiin puutavaraa, katkottiin sirkkelissä määrämittäen, höylättiin ja työstettiin tarpeen mukaan. Vaunun lattialankut tervattiin ja vaunu muutokkin maalattiin valmiiksi asti tällä paikalla, jonka jälkeen se vietiin lähtöraiteelle. Konepajan pienveturi vei sen asemalle ja toi sieltä uusia korjattavia tilalle.

### Rakennusten suojeleminen

Pieksämäellä on siis ollut monipuolista rautatielaitoksen toimintaa jo 70 vuotta. Tätä pyritään esittämään Savon radan museon näyttelyssä. Asemainteriöörin sekä varikosta ja konepajasta kertovien osuukien lisäksi tarkoituksena on esitellä mm. rautatieläisten asumista, yhdistys- ja harrastustoimintaa, radanrakennusta, veturityötä. Kun Pieksämäestä on tulossa alueensa rautatieperinteen tallentaja, on tämä tallennus syytä käsittää laajasti myös rakennetun ympäristön tallennuksena ja suojelemana. Jo museota suunniteltaessa on ollut esillä eräiden Pieksämäen rautatiehistoriaan oleellisesti kuuluvien rakennusten, kuten edellä esitellyn vanhan veturitallin kohtalo. Toivottavasti niiden kohdalla päädytään rohkeasti ja ennakkolou-  
lottomasti rakennusten suojelemaan ja uudelleenkäyttöön.