



Paavo Haavikko siteeraten; □Oy Wärtsilä Ab yhtymänä on niin täysin vuorineuvos Wilhelm Wahlforssin aikaansaannos, että yhtä lailla kuin hän on valinnut sen syntymäpäiväksi 12.4.1834, voisi sen vaakunaksi ehdottaa mustalla pohjalla olevaa kolmea kultaista W-kirjainta □ Yhtiön sekä toimintaympäristön muuttuminen on ollut hyvin nopeaa ja laajentuminen suurta. Varsinainen Wärtsilä Osakeyhtiön konsernin rakentaminen alkoi v. 1935, kun pakkohuutokaupassa ostettiin Vaasan konepajan rakennukset, koneet ja vuokraoikeus telakka-alueeseen sekä Kone ja Sillan osake-erä.

Nykyisen Wärtsilä Finland Oy:n merkittävän historian voidaan katsoa alkavan devalvaation vuodesta 1967.

Wärtsilä Finland Oy:n (nimitän myöh. Wärtsilä) historia Vaasassa alkaa vuonna 1936 sen ostaessa konkurssiin menneen Onkilahden konepajan, joka oli siten ensimmäinen yritys, jonka Wärtsilä osti. Ostaessaan Onkiniemen Konepajan Wärtsilä hankki itselleen maan toiseksi suurimman kankirautavalimon, joka työllisti 200 miestä. Kone ja Silta tarvitsi lisää valimokapasiteettia ja osto vapautti Wärtsilän oman valimotoimintansa laajentamiselta. Samalla Wärtsilä sai ammattitaitoista työvoimaa, joka muualla olisi yhtiön itsensä täytynyt kouluttaa.

Onkilahden Konepaja Oy oli perustettu 1899 jatkamaan jo toiminnassa ollutta konepajaa. Yhtiö osti v. 1917 Vaasan konepajan sekä Vaasan Teknokemiallisen tehtaan. Yhtiöstä muodostui merenrantakaupungille tyypillinen konepajan ja telakan yhdistelmä, joka käsitti valimon, puusepänverstaan sekä telakan. Se valmisti höyrykoneita ja □pannuja, vesiturbiineja sekä saha □ ja myllykoneita. Lisäksi valmistettiin vanerikoneita sekä erilaisia tiekoneita.

Konepajan toimintaan omistajan vaihdos ei vaikuttanut paljoakaan. Sen tuotevalikoima säilyi suurena muuttuen kuitenkin ajan tarpeiden mukaan.

1930-luvun loppuvuosina, jolloin taloudellinen tilanne alkoi hitaasti parantua, koko konsernissa oli olemassa käsitys, että hyvinvointia oli alettava myös jakaa. Wärtsilän johtokunta käsitteli mm. kysymyksiä työläisten lomamatkoista. Työväen perheiden toimeentulon jatkuvuus koetettiin myös turvata; jos mies kuoli, leski tuli töihin.

Sotavuosista jäi pysyväksi ilmiöksi naisten tuleminen myös koneiden käyttäjiksi eikä pelkästään aputyövoimaksi. Sota-ajan olosuhteiden vuoksi yhtiö otti tapaturmavakuutuksen työntekijöilleen 1943 perustetussa yhtymän vakuutuslaitoksessa.



Halvin Voimakone Maanviljelijöille

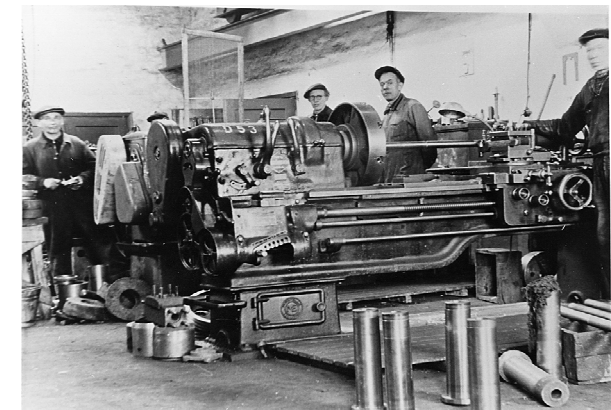
on Tandem compound höyrykoneemme ja lokomotiilimme. Vertailun vuoksi mainittakoon, että 6-hevosvoimaisen lokomotiilimme käyttövoimana 10 tunnin ajalla kuluu 1 kuutiometri halkoja, joka 10 mkn mukaan syleltä on Smk. 2.50, tehden 90 päivän käyttövoima siis Smk. 225.—, kun sen sijaan 6-hevosvoimainen petroliinimoottori kuluttaa 10 tunnissa 30 kg. paloiljyä, joka 20 pennin jälkeen kilolta tekee Smk. 6.—, tehden siis 90 päivän käyttövoima Smk. 540.— j. n. e. Lokomotiileja valmistetaan ainoastaan 6 ja 12 hev. voim., vaan muita höyrykoneita 6 - 150 hev. voimaisia. Kaikki koneet myymme vuoden takuulla. :: Hintaluett. maksutta.

Onkilahden Konepaja Osakeyhtiö, Vaasa.

Kuva 1.
Onkilahden Konepaja Osakeyhtiö julkaisi v. 1914 Kansanvalistusseuran kalenterissa yllä olevan ilmoituksen



Kuva 2.
Tiekarhu Pitkädulla 1930-luvulla



Kuva 3.
Kranaattisorvi

Wärtsilä konserni jouduttiin myös sopeuttamaan sodan olosuhteisiin. Yksi esimerkki tästä oli kahden lähes samankaltaisen kranaattitehtaan rakentaminen, toinen niistä sijoitettiin Onkilahden konepajan yhteyteen ja toinen Pietarsaareen. Sotavuosina tuotettiin myös kranaatteja mutta Wärtsilän sotakorvauksista syksyllä 1944 saaman suuren tilauksen myötä ryhdyttiin Vaasassa jälleen tuottamaan entistä laajaa konevalikoimaa konepajoille kauan keskeisenä pysynyttä kotimarkkinateollisuuden koneiden rakentamista sekä paikallisten korjaustarpeiden tyydyttämistä.

Vaasan konepajan valmistamien sotakorvaustoimitusten osuus sen laskutuksesta 1947-1950 oli lähes puolet. Vaneritehtaiden koneet, vanerisorvit ja viilunkuivaajat muodostivat siitä valtaosan. Näiden ohella tuotanto-ohjelmassa kasvoi merkittäväksi aluksiin tarvittavien laitteiden osuus mm. peräsinhöyry-koneet, höyryvintturit jne., jotka olivat alihankintoja eri telakoille.

Wärtsilän Vaasan työntekijöiden määrä pieneni 1940-luvun lopulla jonkin verran v. 1948 986:sta työntekijästä v. 1950 843:een työntekijään.

Sotakorvaustoimitusten alkaessa Wärtsilä yhtiymän eri osastot olivat tuotteiden valmistuksessa erikoistuneet siten, että Wärtsilä oli laivatoimituksissa pitkälti omavarainen yksikkö. Vaasan Konepaja yhdessä Pietarsaaren Konepajan kanssa tekivät mm. ohjauslaitteet, ankkuripelit, hinausvintturit, pumput ym.

Uusi aika toi myös uusia tuotteita Vaasan konepajalle. Sähköasennuksissa käytettävien Plica-asennusputkien valmistus alkoi 1950-luvun alussa. Vaasan konepajasta päätettiin myös kehittää uusimmissa paperikoneissa voimansiirtolaitteina käytettävien hammaspyörästöjen johtava valmistaja. Vaasaan hankittiin uutta sekä siirrettiin käyttökelpoista koneistusta muista konsernin konepajoista. Vuosikymmenen vaihtuessa Wärtsilän johtokunta vieraillessaan Vaasassa saattoi todeta, että nykyaikainen valmistus oli tehokkaasti aloitettu. Samoihin aikoihin lopetettiin myös kysynnän hiipuesssa vanerin valmistuksessa tarvittavien koneiden valmistus.

Suomessa metalliteollisuus työskenteli pitkälti lisenssien antaman taidon varassa ja tutkimus ja kehitystoiminta oli vähäistä laadun tarkkailu oli tärkeintä ja tähän myös Wärtsilä panosti.

Diesel-moottoreiden valmistus oli aloitettu lisenssillä juuri ennen toista maailmansotaa Turussa. Wärtsilä-Polar K50E-dieselmoottorin tuotanto siirrettiin Vaasan 1954. Vaasassa aloitettiin lisäksi 1956 Wärtsilä-Sulzer M51-dieselmoottorien valmistus. Wärtsilän hallitseva asema aluksiin tarkoitettujen diesel-moottoreiden valmistuksessa Suomessa oli selviö viimeistään 1959, kun Wärtsilä-konsernin Vaasan tehdas toimitti kaikki päämoottorit Effoan tilaamiin kuuteen moottorialukseen.



Kuva 4.
Naisia kranaatin valmistuksessa Vaasan tehtaalla.



Kuva 5.
I-tehtaan koneistus-halli, jossa valmistettiin mm. hammaspyöriä



Kuva 6.
Vaasan konepaja v.1960 ennen dieselmoottorituotantoon erikoistumista varten suorittuja laajennuksia.

Vaasan konepajan johtajana 1950-luvun puolivälissä toiminut DI Arno Saraste oli tyytymätön lisenssillä valmistettavien moottoreiden lukuisiin haittapuoliin ja ehdotti oman konstruktion luomista dieseltuotannon perustaksi. Paineet moottoreiden kehittämiseen tulivat myös asiakkailta – niinpä suunnittelutyö alkoi Vaasassa v. 1957. Kehitystyötä jatkettiin ja Vaasan tehdas oli 1960-luvun loppuun mennessä kypsytynyt lisenssivalmistajasta täysin itse kehitettyjen moottoreiden valmistajaksi.

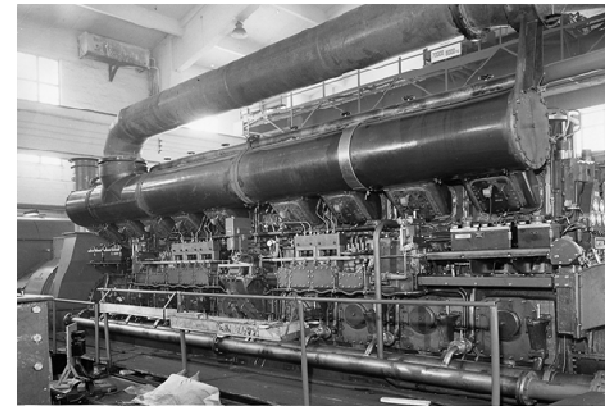
Omien dieselmoottoreiden kehitystyötä jatkettiin tuloksekkaasti; polttoaineen kulutuksen vähentyessä moottorin teho nousi kuitenkin oleellisesti. Vuonna 1966 aloitetussa Wärtsilä Vaasa 24 TS – moottorin kehitystyössä tehoa nostettiin lähes 40% polttoaineen kulutuksen edelleen pienentyessä.

Näiden vakuuttavien näyttöjen jälkeen yhtiö päätti, että Vaasan tehtaan suunnitteluosaston oli pystyttävä tarjoamaan – kun edellä mainitun moottorin tuoteikä on lopussa – 1970-luvun moottori. Huolimatta siitä, että öljyn hinta vuosikymmenen vaihteen öljykriisin johdosta oli täysin erilainen kuin suunnittelua aloitettaessa, oli tämä Vaasa 32-moottori sopeutettu uuteen hintarakenteeseen.

1960-luku toi mukanaan monia muutoksia; vuorineuvos Wahlforss luovutti pääjohtajan tehtävät 1961 seuraajalleen DI Bertel Långhjelmille toimien kuitenkin johtokunnan puheenjohtajana kuolemaansa v. 1969 saakka. Itse konsernin oli sopeuduttava siihen, että tasaisena jatkunut kehitys oli päättymässä ja yritysten oli sopeuduttava yhä kansainvälisempään, pienempään ja nopeampaan maailmaan. Se mikä kosketti konsernia, kosketti myös Vaasan yksikköä.

Paavo Haavikon laatiman Wärtsilä 1834-1984 teoksen mukaan – Wärtsilä ryhtyy ankarasti etsimään omaa osaamistaan ja tutkimaan, mitkä osat sen osaamisesta sopivat tähän uuteen maailmaan, kehittämään osaamiseen perustuvia erityisaloja. Siten vuosien 1967-1984 väliin asettuu merkittävältä osalta uudella tavalla muotoutuvan, erityisaloja etsivän sekä toiminnaltaan ja omistukseltaankin kansainvälistyvän Wärtsilä-konsernin historia. –

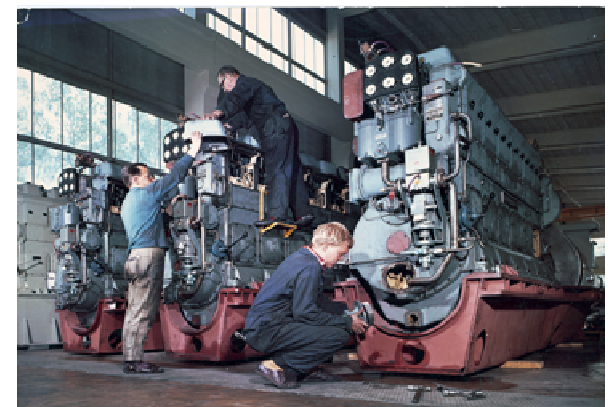
Oy Wärtsilä Ab:n organisaatio julkaistiin ensimmäisen kerran 1971 vuosikertomuksessa. Erilliset telakat ja tehtaat oli nyt järjestetty telakkaryhmäksi, konepaja-ryhmäksi sekä silikaattiryhmäksi. Vaasan konepaja oli osa melko homogeenista kuuden konepajan muodostamaa konepajaryhmää, jonka osalle 1971 tuli kolmannes Wärtsilän laskutuksesta. 1979 toteutetussa linjaorganisaatiouudistuksessa muodostettiin mm Diesel-ryhmä ja Koneenrakennus – ja rakennustarvike-ryhmä, joka jaettiin pari vuotta myöhemmin Konepajaryhmäksi ja Teknisen posliinin ryhmäksi.



Kuva 7.
Lisenssillä valmistettu Wärtsilä-Sulzer MH-51 vv.1957-1968



Kuva 8.
Vaasassa suunniteltu ja valmistettu Wärtsilä 14 vv.1960-1972



Kuva 9.
Wärtsilä 14 kokoonpanovaiheessa, etualalla Bo West, Ahti Keko ja Uno Dahl

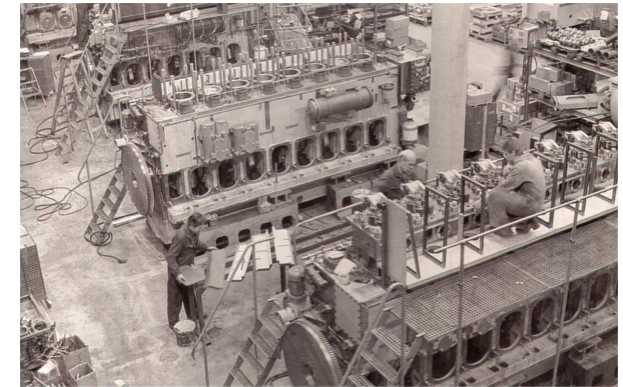
1970-luvulla Wärtsilä rakensi puolet maailman risteilyaluksista. Tällä oli tietysti vaikutuksensa myös Vaasan tehtaiden tilauskantaan. 1960-luvun lopulta lähtien Vaasan tehtaan kasvava dieselmootorituotanto tarvitsi uusia koneita ja tiloja. Koneiden koko kasvoi mutta sen lisäksi ne edustivat uutta tietokoneaikaa□ niinpä Vaasan tehtaalla aloitettiin ensimmäisenä Suomessa käyttää tietokonetta työstökoneiden ohjelmoinnissa.

Vaasan tehtaan suhteellisen pienen koon vuoksi saattoi liikevaihdosta jopa puolet mennä alihankkijoille, niinpä tehtaalla oli panostettava erityisesti osaamiseen. Keskeisiä olivat suunnitteluosasto sekä diesellaboratorio, jossa tapahtuu uusien prototyyppien koekäyttö sekä tuotannossa olevien mallien jatkuva koekäyttö. Pääosin 1970-luvun kuluessa Vaasan tehdas -erikoistuessaan dieseltehtaaksi- kävi läpi täydellisen toimintatavan muutoksen. Vuosikymmen alussa harjoitettiin monimuotoista telakkatoimintaa, joka vähitellen lopetettiin; Mansikkasaaren telakan alue rakennuksineen myytiin ja telakkatoiminta lopetettiin kokonaan 1982. Sen yhteydessä sijainnut levy□ ja hitsausosasto siirrettiin dieseltehtaan alueelle.

Vaikka Vaasan tehdas alkoi dieselmootoreiden valmistuksen ja kehittelyn aika myöhään tullen lähes valmiiksi jaetuille markkinoille, pärjäsikin se tehokkaan kehitystyönsä sekä hyvin kommunikoivan probleemihakuisen yrityskulttuurinsa takia. Yhtenä esimerkkinä arktisissa oloissa toimiva Vaasa 32, jota saa sekä dieselkäyttöisenä että raskasta polttoöljyä käyttävänä. Vaasan tehtaasta oli tulossa maailman johtava keskinopeiden dieselmootoreiden valmistaja.

Wärtsilän strategia: syvä erikoistuminen ja hakeutuminen korkeaa teknistä osaamista vaativien alojen tuotteilla kasvaville ja kansainvälisille markkinoille näkyi Vaasan tehtaalla jo tässä vaiheessa. Vaasassa jatkui lisenssituotanto Sulzer Z40 dieselmootorilla 1966-1980, saman aikaisesti valmistettiin omia, alueellaan hyötysuhteeltaan ja polttoainekulutukseltaan ylivoimaisia moottoreita. Lisäksi Wärtsilällä oli Vaasan moottoreiden kokoonpanotehdas Singaporessa. Tuotantotiloihin panostettiin myös Vaasassa; 1980-luvulla rakennettiin Onkilahden alueelle Dieseltehtaan laajennus sekä huipputason moottorilaboratorio.

Dieselmootoreita valmistavan Wärtsilän Vaasan tehtaan tuotantorakenne virstautettiin ja solutettiin 1980-luvun alussa. 1990-luvulle tultaessa Vaasa Factoryn tuotantovolyymi ja moottoreiden kirjo kasvoivat merkittävästi mm. kansainvälisten voimalamarkkinoiden avautumisen myötä.



Kuva 13.
Vaasan tehtaan konehallia.



Kuva 14.
Toimitus lähdössä Vaasan tehtaalta.

Valtio lopettaa VR:n Vaasan konepajan 1995, jonka jälkeen Wärtsilä vuokraa alueen rakennuksineen käyttöönsä.

Wärtsilän oli lähdettävä hakemaan uutta toimintatapaa ja uutta toimintamallia kokoonpanotoimintaa. Volyymin kasvun ja uusien tuotteiden myötä tuotanto joutui uusien haasteiden eteen mm. lyhentyneiden toimitusaikojen ja koko toimitusketjun kustannustehokkuuden kehittämisen suhteen.

Tavoitteiden pohjalta käynnistettiin vuonna 1995 laajamittainen Tehdas 2000-kehitysprojekti. Kehitystyö kannatti: Syyskuuhun 2000 mennessä tehtaan tuotannon toimitusvarmuus oli parantunut 12 prosenttiyksikköä. Toimittajayhteistyön tehostaminen paransi toimittajien toimitusvarmuutta 17 prosenttiyksikköä. Kokonaisuudessaan ydinprosessin läpimenoaika oli lyhentynyt 25 prosenttia ja teoreettinen valmistuskapasiteetti oli kasvanut 80 prosenttia.

Kansainvälistyminen jatkuu ja vaasalainen Wärtsilä NSD Finland Oy saa useita laivamoottoritalauksia mm. kiinalaisilta telakoilta. Kaikkiaan maailmanlaajuisesti toimiva Wärtsilä NSD on tehnyt laivamoottorikauppoja v. 1996 240 miljoonan markan arvosta tammi-maaliskuussa. Tilaussummasta pääosa tulee Vaasan osalle, vaikka moottoreita toimitetaan kiinalaistelakoille myös muilta ryhmän tehtailta.

Tuotekehitykseen panostetaan: Wärtsilän varatoimitusjohtaja Sven Bertlin sekä Wärtsilän teknologiatoimintaa Vaasassa johtava Juha Kytölä kertoivat 2002 Wärtsilän toimittavan Vaasassa suunnitellut uudentyyppiset polttoainekustannukset puolittavat monipolttoainemoottorit vuonna 2004 valmistuvaan ranskalaiseen kaasualukseen.

Uusi tuote on mullistava siinä mielessä, että höyrykattila-ratkaisun käyttäneille kaasualusten rakentajilla on nyt ensimmäisen kerran todellinen vaihtoehto tarjolla. Uutta moottoria on kehitelty Vaasassa viiden vuoden ajan ja uusia tekniikoita on koeajettu mm. Vaasassa rakennetulla 32-moottorilla. Uutuusmoottoreiden korkea hyötysuhde merkitsee laivaliikenteessä polttoainekustannusten puolittumista höyryturbiiniratkaisuihin nähden. Myös uutuusmoottoreiden päästöt jäävät höyryturbiinijärjestelmän päästöjä matalammiksi.

Vuonna 2004 tuli kuluneeksi 50 vuotta, kun Vaasassa on valmistettu dieselmoottoreita, silti tuotannon jatkuminen Vaasassa ei ole itsestään selvä asia, koska tuotantokapasiteettia on liikaa. Wärtsilässä keskisuuria moottoreita valmistetaan tässä vaiheessa Vaasan lisäksi, Turussa ja Italiassa Triestessä.

Wärtsilä lopetti suuria dieselmoottoreita valmistavan Turun tehtaansa ja keskitti niiden valmistuksen Italian Triesteen, joka on ollut tähänkin asti Wärtsilä 46 -

moottoreiden toinen valmistuspaikkakunta. Vaasan tehtaan tuotanto sekä tutkimus- ja tuotekehitys jatkuivat nykymuodossaan. Vaasassa oli tuolloin 1 600 työpaikkaa. Bertlinin mukaan jatkossa Vaasa ja Trieste muodostavat yhdessä tasavahvan ja tehokkaan tuotantokokonaisuuden. Muutoksen yhteydessä yhtiö päätti siirtää Turussa toimivan huoltoverstaan Vaasaan.

Wärtsilän perinteisillä toimialoilla ei lyhyellä tähtäimellä ole näkyvissä ulkoistamisia. Tämä näkyy myös Wärtsilän keskittymisessä omaan osaamisalueeseensa. Palveluja on ulkoistettu mm. vuonna 2004; Remedi Työterveys Oy otti vastuulleen Wärtsilän Vaasan yksiköiden työterveyshuollon. Lisäksi palkkalaskenta siirrettiin Silta Oy:lle.

Vaasan teollisuuden vienti on Suomen kärkiluokkaa. Viennin osuus teollisuuden brutoarvosta oli Vaasassa vuonna 2005 lähes 80 prosenttia Tästä viennistä suuri osa tulee Wärtsilästä, joka toimii energia- ja ympäristöteknologian aloilla. Nämä alat näyttävät kasvavan myös tulevaisuudessa.

Wärtsilän tilauskanta v.2005 alkuun mennessä on ollut ennätyksellisen suuri. Lisäksi yhtiö on palkkaamassa vuoden loppuun mennessä sata uutta toimihenkilöä Vaasaan myynti-, suunnittelu- ja valvontatehtäviin. Tiloja tarvittiin lisää.

Tiloja saatiin myös lisää. Wärtsilä Finlandin toimitusjohtaja Juha Kytölän mukaan suurimman mahdollisen maailmanlaajuisen kilpailun keskellä Vaasaan on tehty Wärtsilän kaikkien aikojen suurin investointi: Wärtsilä Finland Oy:lle myönnettiin 22.6.2006 lupa yli 7 000 kerrosalaneliön kokoonpanohallin rakentamiselle Vaasan keskustaan. Käyttöön kokoonpanohalli, logistiikkakeskus ja viimeistelytilat otettiin käyttöön 2007. Näiden tilojen valmistuttua Vaasan konseptin tehokkuus on huippuluokkaa kansainvälisestäkin arvioiden.

Tänä vuonna Wärtsilän innovatiivinen tuotekehitystyö näkyy myös Vaasan Asuntomessuilla, jonne Wärtsilä toimittaa maailman ensimmäisen kaatopaikkaasua hyödyntävän SOFC-polttockennovoimalan. Tämä liittyy Wärtsilän polttockennoteknologian pitkäaikaiseen kehitysohjelmaan, joka on osa Wärtsilän pitkän aikavälin tuotekehitystyötä. Messualueen polttockennoyksikkö on Wärtsilälle ensimmäinen kyseisen teknologian kenttäsovellus. Entistä ympäristöystävällisempien, puhtaampien ja kestävien energiantuotantoteknologioiden kehittäminen on keskeinen osa Wärtsilän strategiaa.

Kehitys jatkuu ennustettuna; esimerkkinä on uutinen kuinka Konepajayhtiö Wärtsilä sai 2008 maaliskuussa kahden suuren voimalan tilauksen Brasiliasta. Voimalaitosten pitäisi olla käytössä vuoden 2010 alussa. Rakentaminen alkaa ensi lokakuussa. Suunnittelutyö tehdään Vaasassa. Kumpaankin tehtaaseen on tilattu 20 Wärtsilä 20V32 moottoria.



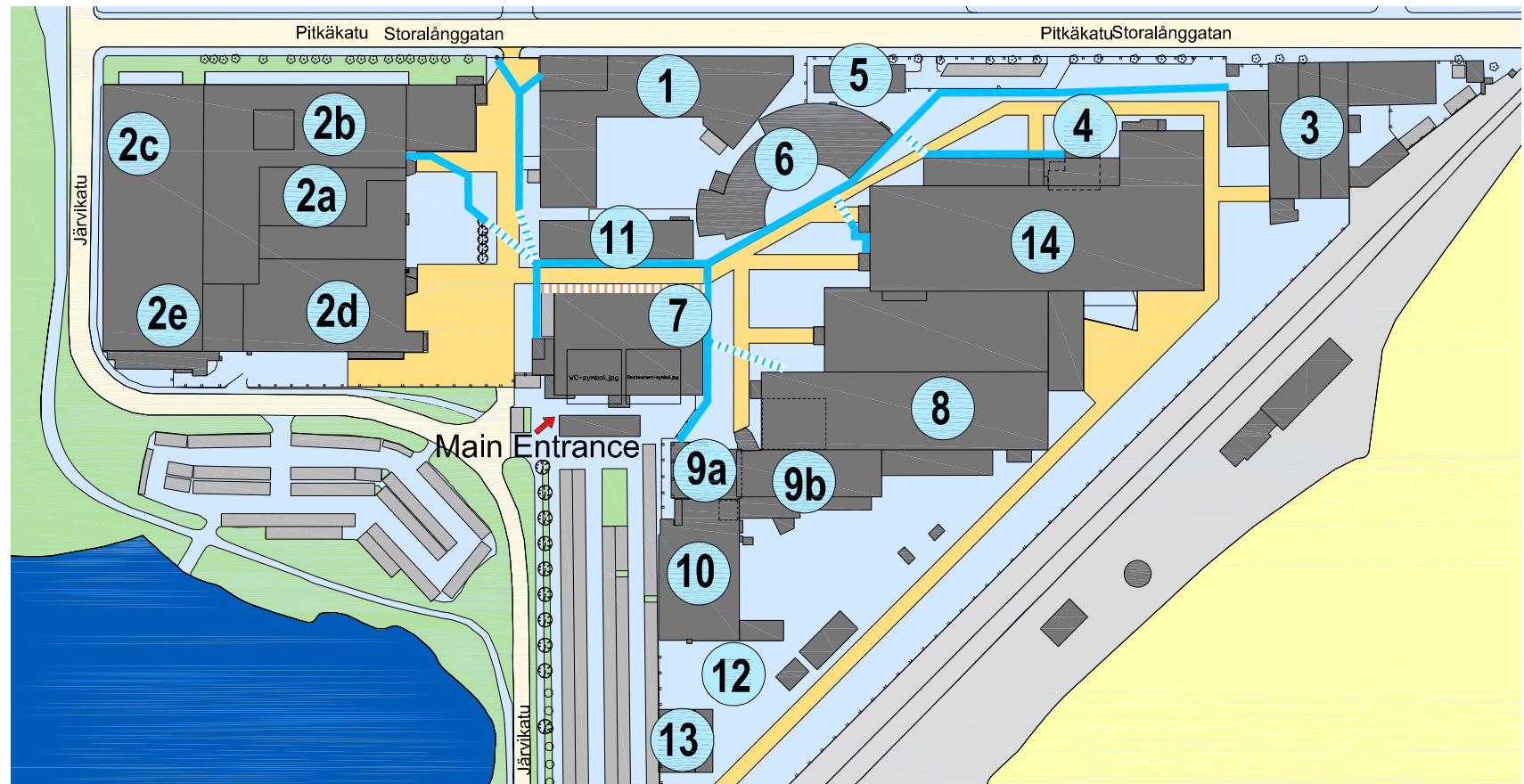
Kuva 15.
Kokoonpanohallin ja logistiikkakeskuksen visualisointi rakennuslupavaiheessa.



Kuva 16.
Wärtsilän tehdasalueen paikalla toimi Onkilahden
konepaja ja Onkilahden höyrysaha, joka paloi 1919



Kuva 17.
Vaasan konepaja 1960 ennen dieselmoottorituo-
tanton erikoistumista varten suoritettuja laajen-
nuksia.



1. 1. TEHDAS
2. 2. TEHDAS, mm Diesel-tehdas ja asiakastilat
3. KIERTOKANKITEHDAS, ent. VR:n konepaja /veturitalli
4. TOIMISTO, ent. takomo / VR:n versta
5. VARASTO, ent. VR:n Vaasan veturimiesten huoltorakennus
6. VARASTO, ent. VR:n veturitalli
7. HENKILÖSTÖTALO
8. W20-TEHDAS
9. LUOVUTUSSOLU, LABORATORION LAAJENNUS
10. DIESEL-LABORATORIO
11. LÄHETYSSTERMINAALI
12. ULKOMUUNTAJAT
13. ULKOVARASTO
14. KOKOONPANO- ja LOGISTIIKKAHALLIT

1. I-TEHDAS



Onkilahden Konepaja 1930-luvulla.

Rapattu vaalea tiilinen tehdasrakennus, joka rajaa Pitkäkatua. Nähtävissä jugend-piirteitä. Tehdas on rakennettu monessa vaiheessa. Lähes umpipihan VR:n veturitallin kanssa muodostanut pihasiipi purettu v. 1997.

Arkkitehti A.W. Stenfors 1913. Muutoksia Stenfors 1915-21, Lönnqvist 1915, Bruun 1920. Wärtsilä Oy Rakennusosasto 1943 - 48, 1956, 1962, 1977, mm. lisälaivan rakentaminen sisäpihan puolelle sekä III-kerroksen korotus. Ark.toimisto Nurminen Antila & Co Oy 2000-2002; mm II-kerroksen muutos toimistotiloiksi sekä julkisivukunnostus.

Rakennus on suojeltu asemakaavassa sr-3-merkinnällä.



I-tehdas 1962



I-tehdas 2004

2. II-TEHDAS



Kranaattitehdas



Dieseltehtaan laajennus 1982

II-tehtaan ensimmäinen rakennus Kranaattitehdas 1944.

Sitten tehtaasta laajennettu monessa vaiheessa ja alkuperäinen tehdas on jäänyt ympärille rakennettujen eri aikakausia edustavien laajennusten sisälle

Wärtsilä Oy:n Rakennusosasto, 1944, 1958, 1962, 1967

Arkkitehtitoimisto Jaakko ja Antti Tähtinen, 1975

Arkkitehtitoimisto Nurminen Ky, 1982 ja 1997

Arkkitehtitoimisto Nurminen Antila & Co Oy, 1999



1997 valmistuneet asiakastilat



Pitkätien varrella sijaitseva Kolb-halli 1999 sekä Koneistushalli 1962 ja 1967



Kiertokankitehdas



Etelään suuntautuva julkisivu sekä 1977 valmistunut levytyöosasto

Nikolainkaupungin eli Vaasan ja Alavuden välillä annettiin rataosuus 10.11.1882 väliaikaiseen liikenteeseen. Nikolainkaupungin korjausverstaan esimieheksi nimitettiin 1.3.1882 ins. Carl Verner Wins -ten. Tätä päivämäärää pidetään konepajan virallisena "syntymäpäivänä".

Punatiiliset verstasarakennukset, jotka rajaavat Pitkääkatua, vanhimmat 1890-luvulla rakennettuja, leimaavat edelleen kaupunginosaa. Alue on rakentunut useassa vaiheessa. VR:n oman Ratateknillisen toimiston toimista.

Elementtirakenteinen tasakattoinen tiilipintainen laajennus Arkkitehtitoimisto Gripenberg Oy, 1977, Kiertokankitehtaan toimiston saneeraus Arkkitehtitoimisto Nurminen & Co Oy, 1996-98.

VR:n Konepajan alueen rakennuksia ei ole suojeltu asemakaavassa, ne on mainittu Vaasan kaupungin rakennusperinneselvityksessä, jonka mukaan ne ovat miljöoarvoiltaan, historiallisesti sekä rakennustaiteellisesti että historiallisesti merkittäviä.



Julkisivut Pitkääkadulle ja ratapihalle päin

VR:n KONEPAJAN ALUE;
4. PAJA



VR:n konepajan rakennuksiin kuulunut punatiilinen pajarakennus. Arvotettu kuten muutkin Vr:n konepajan alueen vanhat rakennukset.

Rakennus oli osin jäämässä 2006-2007 valmistuneen laajennuksen alle, jolloin kompromissina rakennus jätettiin paikoilleen siten että sen yksi seinistä näkyy uudessa kokoonpanohallissa.

Rakennus kunnostettiin sisätiloiltaan toimistotiloiksi, ulkopuoli säilytettiin lähes ennallaan.

Muutokset v. 2007 Arkkitehtitoimisto Nurminen Antila & Co Oy,



5. VARASTO, ENTINEN
V AASAN VETURIMIESTEN
HUOLTORAKENNUS



VR:n konepajan rakennuksiin kuulunut hirsirunkoinen Pitkäkatua rajaava puurakennus. Arvotettu kuten muutkin Vr:n konepajan alueen vanhat rakennukset.

Rakennus nykyisin lähes käyttämätön. Kunto välttävä.

VR:N KONEPAJAN ALUE;
6. VETURITALLI



VR:n konepajan rakennuksiin kuulunut punatiilinen pajarakennus. Toimii nykyisin pääosin varastona Arvotettu kuten muutkin Vr:n konepajan alueen vanhat rakennukset.
Kunto välttävä.



7. HENKILÖSTÖTALO



Betonirakenteinen pääosin tiiliverhoiltu henkilöstötalo valmistui v. 1976.
Suunnittelijana Arkkitehtitoimisto Annikki Nurminen Ky



8. W20-TEHDAS



Betonirakenteinen peltiverhoiltu W20-tehdas valmistui v. 1981.
Suunnittelijana Antti Tähtinen Oy

9A. LUOVUTUSSOLU



Betonirakenteinen pääosin teräspeltipintainen luovutussolu valmistui v. 1995.
Suunnittelijana Arkkitehtitoimisto Nurminen & Co Oy

9B. LUOVUTUSSOLUN LAAJENNUS



Betonirakenteinen Parocilla verhoiltu luovutussolun laajennus valmistui v. 2007.
Suunnittelijana Arkkitehtitoimisto Nurminen Antila & Co Oy

10. DIESELLABORATORIO



Betonirakenteinen tiili-/ valkobetonipintainen Diesellaboratorio valmistui v. 1985.
Suunnittelijana Arkkitehtitoimisto Annikki Nurminen Ky



11. LÄHETYSSTERMINAALI

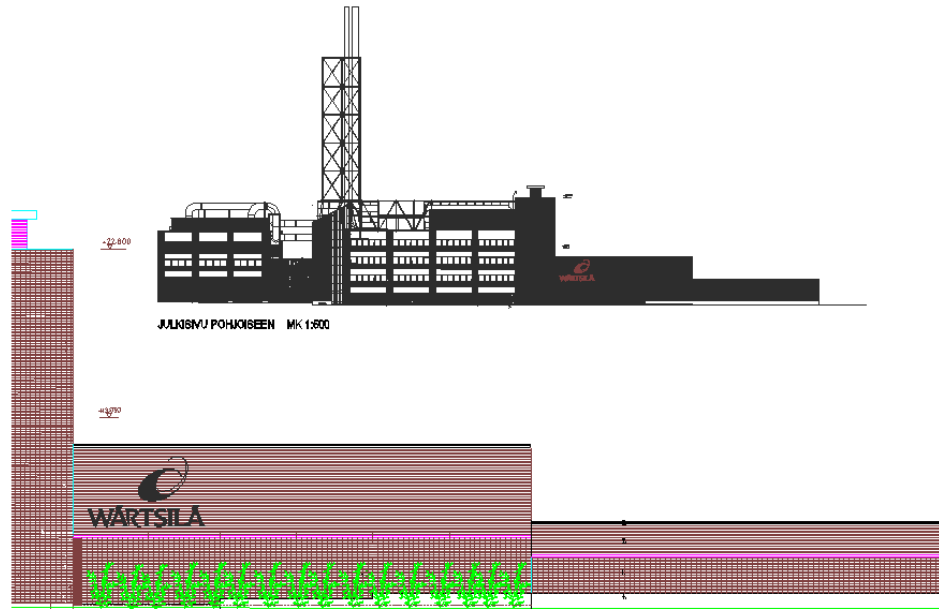
Teräsrakenteinen profiloidulla vihreällä teräspeltillä verhoiltu suorakaiteen muotoinen lähetystermiinaali valmistui 1997.
Suunnittelijana Arkkitehtitoimisto Nurminen & Co Oy

12. ULKOMUUNTAJAT



Ulkomuuntajien suoja betonista teräksestä ja verkosta.

13. ULKOVARASTO



Teräsrakenteinen tiililaattaverhoiltu betonielementti/terässäleikkö julkisivuinen varastorakennus, valmistunut 2005.
Suunnittelijana Arkkitehtitoimisto Nurminen Antila & Co Oy

14. KOKOONPANOOTEHDAS JA TUOTANTOHALLI

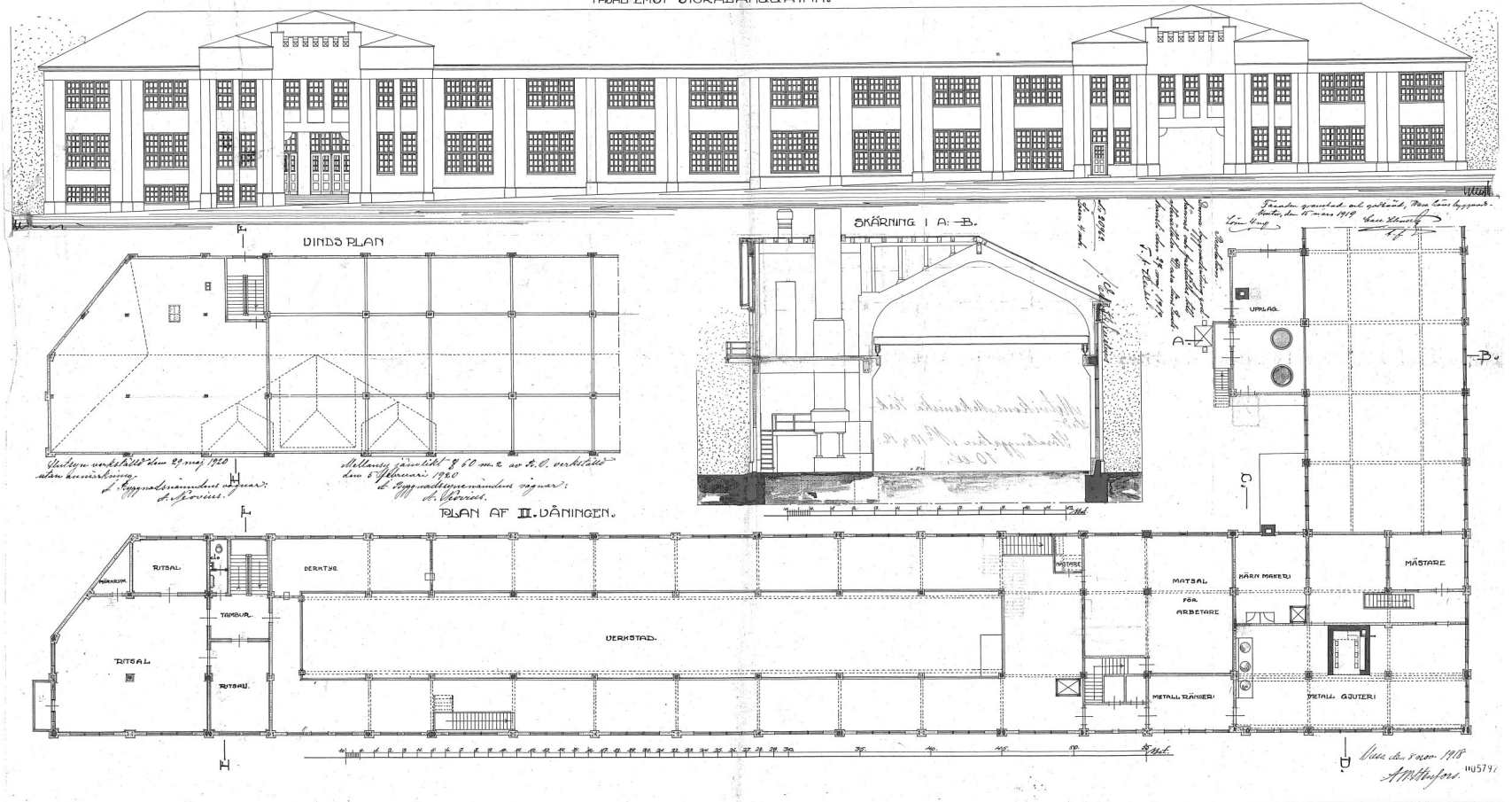


Teräs-/ betonirakenteinen paroc-verhoiltu teollisuusrakennuksen laajennus, valmistunut 2007.
Suunnittelijana Arkkitehtitoimisto Nurminen Antila & Co Oy



RITNING TILL NYBYGGNAD FÖR A.B. METVIKENS MEKANISKA VERKSTAD I WASA.

FASAD EMOT STORALÄNGGATAN.



LÄHTEET

Wärtsilä 1834-1984, Paavo Haavikko 1984

Wärtsilä Finland OY:n tiedotukset

Pohjalaisen arkisto

Vaasan kaupungin rakennusselvitys, Kaarlo Viljanen ja Hannu Vuolteenaho
1987

Wärtsilän valokuva-arkistoa ja haastatteluja.

Arkkitehtitoimisto Nurminen Antila & Co Oy:n valokuva-arkistoa