

## Carl Ludvig Engel Helsingin Eteläsataman makasiinien suunnittelijana

Tulipalo, joka marraskuussa 1808 hävitti lähes neljänneksen kaupungin rakennetusta alueesta, tuhosi kaikki Helsingin satamalaitteet silloisesta pääsatamasta (nykyisestä Pohjoissatamasta) sekä muutamia ranta-aittoja ja laitureita Kaupunginlahdelta (nykyisestä Eteläsatamasta). Kaupungin uudelleenrakentaminen merkitsi näin ollen myös sen satamaolojen uudelleenjärjestelyä, joka otettiin huomioon palon jälkeisessä asemakaavoituksessa. Kun jälleenrakentaminen muuttui – aluksi suunnitelmatasolla ja keisarillisen julistuksen myötä huhtikuussa 1812 virallisestikin – suuriruhtinaskunnan pääkaupungin rakentamiseksi, satamankin rakentaminen liitettiin kaupungin merellisen julkisivun luomiseen. Tämän seurauksena Helsingin rantaviiva koki täydellisen muodonmuutoksen. Luonnonvarainen ranta-aittojen peittämä rantaviiva oikaistiin laitureiden rajaamiksi rantakaduksi, joiden tieltä aitat siirrettiin sivummalle tietyille niitä varten varatuille makasiinialueille.

Johan Albrecht Ehrenströmin vuoden 1812 asemakaavan mukaan yksityiset kauppiat saivat rakentaa satamamakasiinejaan vain Ullanlinnanvuoren (nykyinen Tähtitorninvuori) edustalle ns. Makasiinilaiturille ja Katajanokan länsiosaan. Edellä mainittu alue oli varattu puusta ja jälkimmäinen kivistä rakennettaville makasiineille. Vain Makasiinilaiturin alue (kuva 1) toteutui lähes alkuperäisen suunnitelman mukaisena. Sen rakentuminen kesti kaikkiaan yli kolme vuosikymmentä, 1810-luvun lopulta 1850-luvun alkuun. Katajanokalle suunnitellut kivimakasiinit eivät toteutuneet. Sen sijaan Katajanokan Eteläsataman puoleiselle rannalle rakennettiin 1820–30-lukujen vaihteessa kaksi puista makasiinia lähes samaa tyyppiinirakennusta käyttäen kuin Makasiinilaiturilla. Katajanokalta makasiinit purettiin jo 1860-luvun alussa Rahapajan tieltä ja Makasiinilaiturilta vähitellen 1890-luvun kuluessa sataman uudelleenjärjestelyn, mm. satamaradan rakentamisen, takia. Siten ne liittyvät jo kadonneeseen vaiheeseen Helsingin sataman ja merellisen kaupunkimaiseman – yhdeksi kansallismaisemistamme nimetyn – historiassa ja voidaan tavoittaa enää vain kuvien ja kirjallisten dokumenttien välityksellä.

Tämä artikkeli perustuu kirjoittajan vuonna 1996 valmistuneeseen taidehistorian pro gradu -tutkielmaan »Makasiinit Helsingin Eteläsataman kaupunkikuvassa vuoden 1812 asemakaavasta 1850-luvun alkuun». Tutkielman tarkoituksena oli selvittää toteutuneiden makasiinialueiden visuaaliseen asuun vaikuttaneet tekijät sekä niiden merkitys Suomen kaupunkirakennustaiteen historiassa. Kyseisiä makasiinialueita ei aiemmin ole tutkittu. Ajan kaupunkitaiteessa vallinneiden pyrkimysten ja Helsingin historiallisen tilanteen vuoksi lähtökohtana oli oletus, että kaupunkikuvalliset tavoitteet olisivat olleet suunnittelua ensisijaisesti ohjaavina tekijöinä, joskaan syntynyt visuaalinen kokonaisuus ei selittyisi ilman toiminnallistenkin tekijöiden tuntemista. Tämän vuoksi makasiineja ei ensisijaisesti ole tarkasteltu rakennustyyppinä, vaan



*Kuva 1. Helsinki nähtynä Valkosaaresta, 1837. Pehr Adolf Kruskopfin litografia. Makasiinirivi kuvassa vasemmalla. Kuva: Wessman 1986, s. 44.*

keskeisenä on pidetty niiden sijaintia tietyssä asemakaavan määräämässä tilassa osana laajempaa maisemallista kokonaisuutta, Eteläsataman kaupunkikuvaa. Viitekehyksenä on käytetty rantaviivan kehitystä osana kaupungin toiminnallista ja visuaalista kokonaisuutta keskiajalta 1800-luvun alkupuolelle.

Artikkelissa keskitytään erityisesti C.L. Engelin osuuteen makasiinien suunnittelijana. Kadonneet tyyppiirustukset on attribuoitu uudelleenrakennuskomitean arkkitehtina helmikuusta 1816 lähtien toimineelle Engelille. Helsingin palon jälkeisen kaavoituksen tarkastelu ja makasiinialueiden rakennushistorian kuvaus ovat edellytyksenä suunnittelun lähtökohtien ymmärtämiselle. Siten myös uudelleenrakennuskaavan laatijan ja maaliskuusta 1812 alkaen komitean puheenjohtajana kaavan toteuttamisesta vastanneen J. A. Ehrenströmin merkitys nousee esille.

Pääasiallisina lähteinä on käytetty säilyneitä rakennuspiirustuksia ja palovakuutusasiakirjoja sekä Helsingin uudelleenrakentamiseen liittyviä asiakirjoja: uudelleenrakennuskomitean ja lainavarojen hoitokomission arkistojen materiaali on käyty systemaattisesti läpi sekä maistraatin arkistosta pöytäkirjat olemassa olevan hakemiston avulla. Asiakirjalähteiden ohella kuvallinen materiaali on keskeisenä lähdeaineistona: kartat, grafiikka, piirroksat ja valokuvat.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Tässä ei ole mahdollista noudattaa alkuperäistutkimuksen laajuista lähdeviitteistöä. Täydelliset lähdetiedot löytyvät Helsingin yliopiston taidehistorian laitoksella säilytettävästä tutkielmastani. Samoin kuvamateriaalia on jouduttu karsimaan huomattavasti.

## 1. Helsingin rantaviiva ennen vuoden 1808 paloa

Kaupungin paloa edeltänyt rakenne tunnetaan varsin tarkasti 1800-luvun alussa laaditun kartan perusteella (kuva 2).<sup>2</sup> Helsinki oli rakennettu luonnonvaraiseen rantaviivaan asti: tontit ulottuivat keskiaikaiseen tapaan veden rajaan saakka ja uloinna merelle kurottivat kauppiaiden ranta-aitat ja laiturit. Muissakin Suomen rannikkokaupungeissa, lähinnä Turku lukuun ottamatta, rantaviiva oli luonnonvarainen ja aittojen peittävä vielä 1700- ja 1800-lukujen vaihteessa.<sup>3</sup>

Kaupungin itä-länsisuuntainen pääkatu Suurkatu johti torilta satamaan, suoraan pitkälle laivasillalle, jonka molemmin puolin oli ranta-aittoja. Ne oli rakennettu rantaviivaa myötäileviin ja säännönmukaisuutta tavoitteleviin riveihin, erilleen asuintonteista. Sekä laivasillan pohjoispuolella ns. Varikonmäen (Tyghusbacken) alapuolella että vastakkaisella puolella lahtea Katajanokan kallioisella pohjoisrannalla oli 1800-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä toistakymmentä aittaa kaupungin vuokratonteilla.<sup>4</sup> Varikonmäen aittojen ja laivalaiturin välissä sijaitsi meritullikamari (Stora Sjötulls Kammaren), missä ulkomailta saapuneet ja sinne lähtevät alukset suorittivat suuren meritullin. Sen alempi kerros oli pakka- ja vaakahuoneen käytössä. Myös meripuomin tullihuone (Tullhus vid Sjöbommen), missä kaupunkiin kotimaasta meritse tulleet suorittivat pikkutullin, sijaitsi aivan laivasillan lähellä Katajanokan kannaksella.<sup>5</sup> Ranta-aittojen sijoitus muusta kaupunkirakenteesta erotettuihin riveihin tullihuoneiden välittömään läheisyyteen vastasi suurvalta-ajalta lähtien vallinneita pyrkimyksiä säännönmukaisempaan ja paloturvallisempaan kaupunkirakenteeseen sekä tullivalvonnan tehostamiseen.

Sen sijaan Kaupunginlahdella ranta-aitat sijaitsivat hajanaisemmin pääasiassa kauppiaiden asuintonttien edustalla sekä lahden pohjukassa suomaaksi ja kaatopaikaksi merkityn rakentamattoman alueen rannassa. Kaikkiaan aittoja oli kolmisenkymmentä ja niistä valtaosa – lähes 20 aittaa lahden pohjoisrannalla – oli pystytetty kaupungilta vuokratuille ranta-aittateille. Loput kymmenisen aittaa sijaitsivat kaupungilta tarkoitusta varten ostetuilla tonteilla lahden pohjois- ja länsirannoilla. Aittojen sijainti rantaviivalle asti ulottuvien asuintonttien edustalla oli keskiaikaisperäinen piirre ja lienee tuolloin ollut tavattavissa Helsingin lisäksi vain keskiaikaisen asemakaavansa säilyttäneessä Porvoossa sekä Tammisaaressa.

Yleisimmin kullekin kauppiaille kuului yhdestä kahteen aittaa, mutta kaupungin suurimman kauppiaan ja laivanvarustajan, Johan Sederholmin kauppahuoneella oli toistakymmentä aittaa eri puolilla satamaa. Suurin osa kauppiaista asui pääkadun varrella, varsinkin torin ympäristössä, kuten oli tapana muissakin Ruotsi-Suomen kaupungeissa.<sup>6</sup> Vuosisadan vaihteessa kauppiaita oli yhä enemmän hakeutunut asu-

<sup>2</sup> Plan öfver Helsingfors stad i början af 1800-talet. Tekijä tuntematon. Kartta 21, hist. yleiskartat, Kmo, HKA.

<sup>3</sup> Kaupunkirakentamisen tavoitteista ja käytännöstä liittyen rantaviivan rakentamiseen ks. tarkemmin Mattila 1996, s. 9–17, 23–36.

<sup>4</sup> Tiedot ranta-aittojen lukumäärästä, sijainnista ja koosta perustuvat seuraavassa lueteltuihin lähteisiin. Ranta-aittatonnttien vuokraajaluettelot »Förteckning uppå nedannämde som komma att erlägga Sjöbod afgift uti Helsingfors stad» vuosilta 1770, 1780, 1790, 1800 ja 1808–11, Kaupunginkassan arkisto, Kaupungin tilit vastaavilta vuosilta, HKA; Luettelo palaneista aitoista, Plan Ritning Öfver Helsingfors Stad 1810, Hels. 29/2D 19/1, KA; LVHK:n pöytäkirjat 17.4.1816 §3, 13.6.1816 §3, 16.10.1817 §2, 5, 7, 13.11.1817 §2 ja 5.2.1818 §5, LVHKA, Ca:4–6, HKA; Taulukko 1.

<sup>5</sup> Plan Ritning Öfver Helsingfors Stad 1810, Hels. 29/2D 19/1, KA; Hornborg 1950, s. 358, 594.

<sup>6</sup> Åström 1957b, s. 15–16, 25–31.



Kuva 2. Helsingin kartta 1800-luvun alusta. Tekijä tuntematon. Yksityiskohta. HKA.

maan myös Kaupunginlahden rannoille, mistä tontti saatettiin ostaa juuri ranta-aitan rakentamista ajatellen. Tuonin<sup>7</sup> kasvaessa varastotilan tarve satamassa oli lisääntynyt ja ranta-aittojen lukumäärä vastaavasti kasvanut. Erityisesti niitä rakennettiin 1800-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä, jolloin tuonin kasvu oli suurimmillaan. Uusia aittoja pystytettiin tuolloin pääasiassa Kaupunginlahden rannoille, etenkin lahden pohjukkaan ja länsirannalle, ja yhä useammin ne sijaitsivat kauppiaan asuintontin edustalta ostetulla ranta-aitatontilla. Näin Kaupunginlahden merkitys satamana lisääntyi sen mataluudesta huolimatta.

Ranta-aitta rakennettiin joko osittain tai kokonaan veden päälle, kivillä täytetyn hirsirunkun varaan, siten että se lähes poikkeuksetta sijaitsi pääty merelle päin. Aitat olivat hirsirunkoisia ja yleisimmin laudoittamattomia. Niiden leveys oli miltei standardi 4 syltä (7,1 m) pituuden ja korkeuden vaihdellessa (taulukko 1). Varsinaisessa satamassa oli pääasiassa yksikerroksisia aittoja. Sen sijaan Kaupunginlahdelle rakennettiin 1800-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä yhä enemmän suuria kaksi-

Taulukko 1.

Helsinkiä uudelleenrakennettaessa siirrettyjä ranta-aittoja (1816–33)

leveys syltä	pituus syltä	korkeus hirsikertaa	varastohuoneita		omistaja kauppias	siirrettiin	
			yht.	I+II krs		mistä	minne
			8		Wikström	K ot	?
4	8	29	5	2+3	Castegren/URK	K ot	M
		23	4	2+2	Castegren	K ot	M?
4	5	21	3	2+1	Lindeberg	K ot	?
4	5	18			»	K ot	?
4	9	26	4	2+2	»	K vt	?
4	10	24	6	3+3	Weurlander	K vt	M
5	4		4		Etholén	K vt	M
4	4	19			»	K vt	M
4	5	23			Heidenstrauch	K vt	Kn
3	3½	25			»	K vt	Kn
4½	9½	25			»	K vt	Kn
4	9½	25			»	K vt	Kn
4	9	26	6		Sundman	K vt	M
4	9	31	5	3+2	»	L ot	M
4	10	24	6	3+3	Wendelius/Kählman	L ot	M?
4	5	24	3	2+1	Wendelius/Sundman	L ot	M?
4	6	13			Kuhlberg/Wasenius	L ot	M
5	5	24			»	L ot	M
			5	3+2	Lindholm	L vt	M?
			6	3+3	»	L vt	M?
4 (noin)	14 (noin)	38	8	4+4	Stenström/Wathén	P vt	M
4	14	30	8	4+4	Sederholm	P vt	?

Lähteet: URK:n kirjekonseptit 1816–18, 1825, toimintakertomus 1817, saapuneet kirjeet 1818, saapuneet ja menneet kirjeet 1827, KA; LVHK:n ptk:t 1816–19, 1825, 1827–28, 1832, tilit 1818, 1820, 1825, 1828–30, 1833, HKA; Huutokauppakamarin ptk 1816, HKA; Maistraatin ptk 1828, HKA.

Lyhenteet: K = Kauppatorilta, L = Eteläsataman länsirannalta, P = Pohjoissatamasta, ot = omalta ranta-aitatontilta, vt = kaupungilta vuokratulta ranta-aitatontilta, M = Makasiinilaiturille, Kn = Katajanokalle.

1 syli = 1,78 m

kerroksisia aittoja, joissa saattoi olla kolme tai jopa neljä varastohuonetta kerrosta kohden.

Etenkin Kaupunginlahden rannoilla oli kauppiaiden ranta-aittojen lisäksi lukuisia muitakin puisia hyötyrakennuksia. Länsirannalla oli kruunun viljamakasiineja, tykistökasarmit ja eteläisimpänä Ullanlinnanvuoren jälkeen laivatelakka. Lahden pohjoisrannalla oli teurastamo laitureineen ja laituri Viaporin liikenteelle. Katajanokan etelärannalla venevajat ja muut pienet talusrakennukset reunustivat rantaviivaa, kuten muuallakin, missä vain asuintontit ulottuivat veteen asti. Laukkasaarella Katajanokan edustalla oli tykistön ruutimakasiineja. Katajanokan pohjoisrannalla, ranta-aitoista itäänpäin oli kauppiaiden lautatarhoja laitureineen ja aittoineen sekä kruunun viljamakasiini. Katajanokan itäpäässä puolestaan oli armeijan laitureita.<sup>8</sup> Hyötyrakennusten lisäksi myös lahden rannoille pystytetyt asuinrakennukset olivat volyymeiltaan, kattomuodoiltaan ja julkisivumateriaaleiltaan hyvinkin vaihtelevia.

Helsingin kaupunkikuva mereltä päin katsottuna oli siis varsin hajanainen ja monista elementeistä koostunut, mikä välittyi myös varhaisimmasta Helsinkiä kuvaavasta näkymästä, ranskalaisen Louis Belangerin etsauksesta vuodelta 1789.<sup>9</sup> Kaupunki oli suljettu merelle, »sisäänpäinkääntynyt». Rantaviivalla oli pääasiassa vain taloudellista merkitystä kaupungin satamana. Sen suhde kaupunkikokonaisuuteen oli toiminnallinen ja vailla arkkitehtonisia pyrkimyksiä.

## 2. Helsingin asemakaavoitus 1810–17

Kaupungin palon jälkeisessä kaavoituksessa oli sataman osalta alusta alkaen tavoitteena uudelleenjärjestely. Kaupunkisuunnittelussa 1700-luvun lopulta alkaen yleistyneet pyrkimykset paloturvallisemman kaupunkirakenteen luomiseen avoimen rantaviivan avulla, ts. siirtämällä ranta-aitat pois kaupungin edustalta, ja satamaolojen tehokkaampaan järjestämiseen eriyttämällä lastaustoimet ja varastointi omille alueilleen sisältyvät jo ns. Kocken kaavoihin vuosilta 1810–12.

Ensimmäisessä Helsingin uudelleenrakennuskomitean johdolla laaditussa asemakaavasunnitelmassa, joka on Anders Kocken piirtämä ja kantaa hänen nimeään – Kocken vuoden 1810 asemakaava – on nykyisen Linnanlaiturin kohdalle muodostettu uusi T:n muotoinen laivasilta, jonka molemmin puolin rantaviiva on suoristettu rannansuuntaiseksi laituriksi. Kaavaselityksen mukaan varastorakennukset oli määrä sijoittaa Katajanokan etelärannalle. Näin sataman painopiste siirrettiin Eteläsataman puolelle. Katajanokalle suunnitellun varastoalueen tarkempi luonne ei selviä säilyneistä lähteistä. Sitä ei ole merkitty 20.12.1810 päivättyyn suunnitelmaan.<sup>10</sup> Kun rantaviivaa koskevat uudistukset rajoittuivat kyseisessä ehdotuksessa palaneen kaupunginosan sisäpuolelle, oli ne tammikuussa 1812 valmistuneessa uudessa versiossa, joka oli jo pääkaupunkikaava, ulotettu koskemaan laajempaa kaupunginaluetta. Nyt

<sup>7</sup> Hornborg 1950, s. 428–430; Nikula 1981, s. 160–161.

<sup>8</sup> Hornborg 1950, s. 601.

<sup>9</sup> Julkaistu mm.: Wessman 1986, s. 37 (kuva 49).

<sup>10</sup> Plan Ritning Öfver Helsingfors Stad 1810, Hels. 29/2D 19/1, KA; Kaavaselitys »Explication öfwer Projectet till Helsingfors Stads nya Plan Charta uprättad 1810», VSV akti 56 v. 1811, Fa 18, KA. Myös KKK aktissa 155 v.1810, Fa 29, KA. –Olen tutkielmassani esittänyt, että kyseinen suunnitelma lienee helmikuussa 1811 vahvistetun asemakaavan luonnos – ei vahvistettu asemakaava, kuten aiempi tutkimus on katsonut. Mattila 1996, s. 46–47.

Eteläsataman pohjoisrannan rantaviiva oli kokonaisuudessaan suoristettu laituriksi. Suunnitelma tunnetaan vain kirjallisten lähteiden perusteella.<sup>11</sup>

Satamauudistuksen taustalla vaikutti kaupungin tavoittelema erikoisasema: vapaa varastoonpano -oikeus. Helsingin porvaristo oli anonut vapaavarasto-oikeutta jo Porvoon valtiopäiviltä (1809) alkaen, aluksi laajempaan vapaasatamaoikeutena.<sup>12</sup> Se edellytti huomattavaa varasto- ja lastaustilojen lisäämistä sekä liikenneyhteyksien kehittämistä entiseen verrattuna, mikä olikin selvästi uudelleenjärjestelyn tavoitteena. Toisaalta vapaavarasto-oikeuden myötä kaupungille kertyvillä varoilla oli komitean mukaan tarkoitus rahoittaa kaavan toteuttamisen edellyttämiä yleisiä töitä – siis juuri laitureiden ja katujen rakentamista. Koska vapaavarasto-oikeus näin edistäisi uuden asemakaavan toteuttamista, ehdotti komitea jo ensimmäiseen kaavaehdotukseensa liitneysessä mietinnössään, että anottu oikeus myönnettäisiin Helsingille.<sup>13</sup>

J. A. Ehrenström jatkoi vuoden 1812 asemakaavassaan (kuva 3) sataman uudelleenjärjestelyn kehittelyä edelleen, joskaan ei tiedetä, miten lähellä kaavaratkaisut lopulta olivat toisiaan: tammikuussa 1812 valmistunut komitean lopullinen ehdotus tunnetaan pääasiassa vain Ehrenströmin siitä esittämän kritiikin perusteella, josta ei kaikin kohdin yksiselitteisesti käy ilmi, mikä on hänen omaa ehdotustaan ja mikä jo komitean suunnitelmaan sisällynyttä.<sup>14</sup> Nyt ranta-aitoista ja niihin liittyneistä laitureista sekä laivasilloista on luovuttu kokonaan. Rantaviiva Ullanlinnalta aina Liisankadun tasolle saakka sekä Katajanokan etelä- ja pohjoisrannoilla on suoristettu ruunansuuntaisiksi laitureiksi. Satamatoiminnot on Katajanokan pohjoisrantaa lukuun ottamatta keskitetty Eteläsatamaan: lastaustoimet laitureille ja varastointi erillisille, säännönmukaisille alueilleen Ullanlinnanvuoren juurelle ja Katajanokan länsipäähän.<sup>15</sup>

Makasiinialueet oli määrä eriyttää kauppatavaroiden laadun mukaan siten, että kuivat tavarat varastoitaisiin Katajanokalle, suolaiset ja märät Ullanlinnan edustalle, jotta ne eivät pilaisi toisiaan.<sup>16</sup> Koska vilja ja suola olivat ennen kaikkea tuontisatamana toimineen Helsingin määrällisesti tärkeimmät tuontitavarat,<sup>17</sup> tarkoituksena lie-  
nee ollut niiden erottaminen omille alueilleen: viljamakasiinit Katajanokalle ja suola-

<sup>11</sup> Kustannusarvio »Provisjonelt Kostnads Förslag öfwer de Arbeten som till Helsingfors Stads Reglerande anses nödige böra verckställas» 6.11.1811, VSV akti 714, Fb 26, KA. Myös KKK aktissa 155 v. 1810, Fa 29, KA. – Samoin olen esittänyt, että helmikuussa 1811 vahvistetun ehdotuksen jälkeen lieene valmistunut vain yksi varsinainen, itsenäinen asemakaavasuunnitelma, tammikuussa 1812, ennen J.A. Ehrenströmin tammikuussa 1812 laatimaa ehdotusta. Näin ollen ns. Kocken asemakaavoja olisi vain kaksi, kun aiempi tutkimus on esittänyt kaavoja olleen kaikkiaan kolme, mahdollisesti jopa neljä eri versiota. Mattila 1996, s. 37–41, 47–48, 50–51.

<sup>12</sup> Hirn 1931, s. 465, 468.

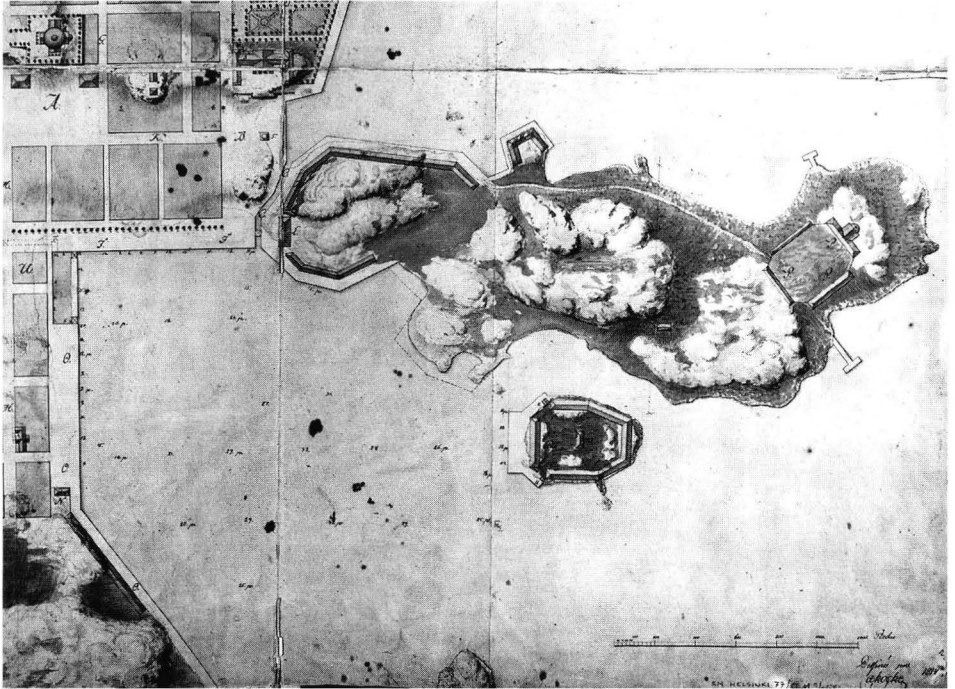
<sup>13</sup> Mietintö »Underdånigste Note», VSV akti 56 v. 1811, Fa 18, KA. Julkaistu: Hartman 1912, s. 26.

<sup>14</sup> Nouveau Plan pour la reconstruction de la Ville de Helsingfors, SM Helsinki 77, 56 M 9/21, KA; Ehrenströmin muistio »Strödda Anmärkningar vid Plan ritningen till den projecterade Nybyggnaden af Helsingfors Stad», VSV akti 714, Fb 26, KA. Muistio julkaistu: Åström 1957a, s. 18–25.

<sup>15</sup> Ranta-alueista on kaavoissa nimetty vain »den stora Quaien» (nykyinen Kauppatori). Sen rinnalla esiintyy asiakirjalähteissä »Södra Quain» sekä nykyistä Etelärantaa tarkoittaen »Östra Quaien» ja »Västra Quaien». Vuodesta 1816 alkaen käytetään Ullanlinnan edustalle suunnitellusta laiturista nimeä »Magazins Quain», myöhemmin ruotsinkielisessä muodossa »Magazins kajen». Vuonna 1820 vahvistettiin nimet »Magazins, Östra, Södra ja Norra Quain», mutta niiden käyttö ei senkään jälkeen ollut täysin vakiintunutta. Artikkelissa käytetään selkeyden vuoksi pääasiassa nykyistä nimitystä: Makasiinilaituri, Eteläranta (tai Eteläsataman länsiranta), Kauppatori ja Pohjoisranta sekä Katajanokan pohjois- ja eteläranta.

<sup>16</sup> Kaavaselitys, Ehrenströmin muistion »En soumittant tréshumblement à Sa Majesté Imperiale, un Plan pour la reconstruction de la Ville de Helsingfors» liitteenä, URKA kirjekonseptit 1811–14, Da 1, KA. Julkaistu ruotsiksi käännettynä: Åström 1957b, s. 344–345

<sup>17</sup> Hornborg 1950, s. 428–430; Nikula 1981, s. 160–161.



Kuva 3. Helsingin asemakaava vuodelta 1812. J.A. Ehrenström / A. Kocke. Yksityiskohta. KA.

makasiinit Makasiinilaiturille. Molempiin alueisiin liittyisi pakkahuone. Sen sijaan makasiinien rakennusmateriaalia ei maaliskuussa 1812 vahvistetussa kaavassa mainita. Uudenmaan esikaupunkikaavasta (1814) ilmenee, että Ullanlinnan edusta oli varattu uudelleenrakentamisen tieltä siirrettäville ranta-aitoille.<sup>18</sup> Esikaupunkikaavan kanssa samanaikaisesti maaliskuussa 1816 vahvistettujen kaavamuutosten yhteydessä käy ilmi, että Katajanokalle puolestaan oli tarkoitus pystyttää kivimakasiineja.<sup>19</sup>

Lisäksi Katajanokan edustalla sijainnut Laukkasaari oli vuoden 1812 kaavassa varattu kaupungin makasiineille, joita tarvittaisiin, mikäli anottu vapaavarasto-oikeus myönnettäisiin. Sen myötä kaupunkiin väliaikaisesti varastoitavaksi tuotava tavara oli sijoitettava erityisiin, tullin valvomiin varastoihin, erilleen kauppiaiden omista varastotiloista. Jo vuonna 1813 kuitenkin selvisi, ettei Helsinki saisi vapaavarasto-oikeutta muiden tapulikaupunkien vastustuksen takia.<sup>20</sup> Vuonna 1817 lopullisesti vahvistetussa asemakaavassa Laukkasaarikin osoitettiin yksityisille kauppiaille.<sup>21</sup>

Ehrenströmin suunnitelman ennennäkemättömät mittasuhteet erityisesti Katajanokalla, jonne oli määrä rakentaa länsipään kalliota kiertävä kivinen makasiinikehä, selittyvät paljolti juuri vapaa varastoonpano-oikeuden, kuin myös pääkaupunkiaseman, myötä kaupungin kaupan ja merenkulun kehitykselle asetetuista suurista toi-

<sup>18</sup> Kaavaselitys »Explication du Plan pour le Fauxbourg de Nylande a Helsingfors», 5.8.(24.7.)1814, Helsinki 36/2D 19/1, KA.

<sup>19</sup> Nouveau Plan de la Ville de Helsingfors, 1815–16, XIV:19, HKM.

<sup>20</sup> Hirn 1931, s. 473–477.

<sup>21</sup> Päätellen siitä, että saarelle kaavaillut vartiotuvat on jätetty pois suunnitelmasta. Plan de la Ville de Helsingfors – 1817, Hels. 28/2D 19/1, KA.



veista. Helsingistä oli tuleva yksi Itämeren suurimmista kauppakaupungeista ja Venäjän kaupan välittäjä.

Ehrenströmin on todettu saaneen neuvoja satamasuunnitelmien laatimisessa ruotsalaiselta insinööriltä Johan Erik Norbergiltä, joka toimi Tallinnan sotasataman rakennustöiden johdossa.<sup>22</sup> Satamajärjestelyjä kuvatessaan Ehrenström itse viittasi Tukholmaan. Hän totesi, että tarvittaessa makasiineille voitaisiin tehdä tilaa kallioita räjäyttämällä, kuten oli tehty Tukholman eteläisessä satamassa.<sup>23</sup> Tukholma on saattanut toimia esikuvana makasiinien sijoitukselle kallion juurelle kaupungin laidoille, mutta samoin kuin Tukholmassa niin myös Helsingissä kaupungin topografia itsessään oli tärkeä sijaintia määräävä tekijä: kapea kaistale maata veden rajassa kallion juurella sopi huonosti muuhun rakentamiseen. Makasiinien kannalta alueiden sijainti oli edullinen eli riittävän lähellä kaupunkia, mutta kuitenkin siitä erillään paloturvallisuuden edellyttämän välimatkan päässä.

Käytännöllisen luonteensa ohella rantaviivalla on kaavassa korostetun esteettinen merkitys. Rannansuuntaiset laiturit rajaavat leveitä rantakatuja, joita kivitalojen oli määrä reunustaa. Kaupungin entisessä satamassa ranta on varattu keisarillisen palatsin ranta-aukioksi. Kuvaavaa on, että komitean ehdotusta kritisoiineessa muistiossaan Ehrenström esitti satamauudistuksen ensisijaisesti kaupunkikuvallisena ratkaisuna: suorien rantalaitureiden ja vain määrätyille alueille rakennettavien makasiinien ansiosta lukuivat kaupungin rantoja rumentavat ulkonevat puiset laiturit ja ranta-aitat saataisiin poistettua.

Kaava erosi aiemmista, komitean suunnitelmista ennen kaikkea Eteläsataman kaupunkikuvallisen merkityksen huomioimisessa. Ehrenströmin tavoitteena oli luoda kaupunkiin avautuvasta näkymästä erityisen edustava ja yhtenäinen kokonaisuus klassismin tavoitteiden mukaisesti – olihan kyseessä suuriruhtinaskunnan pääkaupungin julkisivu. Vaikka uudet makasiinialueet oli sijoitettu silloisen kaupungin laidoille, oli niiden kaupunkikuvallinen sijainti kuitenkin merkittävä osana kaupunkiin mereltä avautuvaa näkymää. Epäilemättä juuri tästä syystä Ehrenström näki tarpeelliseksi jo vuoden 1812 kaavaan liittyneessä selityksessään määrätä makasiinit rakennettaviksi tyyppiirustusten mukaan. Maiseman reunoille sijoitettujen makasiinialueiden oli määrä muodostua laiturinsuuntaisiin riveihin asetetuista yhdenmukaisista makasiineista. Näin makasiinialueet liitettiin osaksi kokonaisuutta, Eteläsataman kaupunkikuvaa, ja satamankin rakentaminen palvelemaan kaupungin merellisen julkisivun luomista. Koskaan aiemmin Suomen asemakavoituksessa ei tiettävästi ollut säädetty makasiinien sijainnin lisäksi myös niiden ulkonäöstä.

Kaikki oleelliset rantaviivan rakentamista koskeneet kaavoitusaiheet ja suunnitteluperiaatteet, lukuun ottamatta makasiinialueiden jakoa rakennusmateriaalin mukaan, sisältyivät jo vuoden 1812 kaavaan. Sen jälkeisillä kaavamuutoksilla (1814–17) pyrittiin lähinnä makasiinialueiden säännönmukaisuuden ja toimivuuden lisäämiseen.

### 3. Makasiinialueiden rakentaminen

Ensimmäisiä töitä, joihin Helsingin uudelleenrakennuskomitea ryhtyi uuden asema-kaavan toteuttamiseksi, oli laitureiden rakentaminen Eteläsatamaan. Nykyisen Kaup-

<sup>22</sup> Blomstedt 1963a, s. 300, 343. – Kyse lienee kuitenkin ollut rakennusteknisistä neuvoista sataman rakennustöiden alettua. Blomstedt viittaa Ehrenströmin kirjeeseen Norbergille vuodelta 1814.

<sup>23</sup> Ehrenströmin muistio »Strödda Anmärkningar – –», VSV akti 714, Fb 26, KA.

patorin alueen muotoutuminen alkoi jo keväällä 1813, ja sen seurauksena alkoi Makasiinilaiturin rakentaminen talvella 1816–17. Kesällä 1817 komitea rakennutti laiturille makasiinin, jonka mallin mukaan kauppiaiden tuli pystyttää omat makasiininsa. Mallimakasiini rakennettiin komitean hyväksymän, jo asemakaavassa edellytetyn, piirustuksen mukaan. Samaa piirustusta, ts. tyyppiipiirustusta, oli muidenkin rakentajien määrä tarkasti noudattaa makasiiniensa julkisivuissa. Lisäksi komitean makasiinin oli tarkoitus toimia väliaikaisena varastona, jonne ranta-aitoissa olleet kauppatavarat voitaisiin sijoittaa, kunnes aitat olisi siirretty uusille tonteilleen.<sup>24</sup>

Syyskuun lopulla 1817 komitea ilmoitti laiturinkin rakentamisen olleen jo niin pitkällä, että ranta-aittojen siirtäminen voisi alkaa. Komitean alaisena toiminut lainavarain hoitokomissio sai tehtäväkseen selvittää, sijaitsivatko siirrettäviksi määrätyt aitat omalla vai kaupungilta tarkoitusta varten vuokratulla ranta-aitatontilla sekä arvioida niiden siirtokustannukset. Jälkimmäisille ei ollut tarkoitus myöntää siirtokustannuskorvausta: olivathan rakentajat tontin saadessaan sitoutuneet tarvittaessa siirtämään aittansa korvauksetta. Komitea päätti kuitenkin korvata kaikkien ennen vuoden 1812 asemakaavan vahvistamista rakennettujen ranta-aittojen siirtokustannukset kauppiaiden valittua kielteisistä päätöksistä. Erityisesti oli vedottu siihen, että siirtämisestä aiheutuvien kulujen lisäksi niitä kertyisi aittojen julkisivuihin tehtäväksi määrätyistä muutoksista.<sup>25</sup>

Muutkin ranta-aittojen siirtämistä koskeneet periaatteet muotoutuivat tässä vaiheessa. Tarvittaessa aittoja voitiin lunastaa kaupungin lainarahaston varoilla.<sup>26</sup> Mikäli omistaja ei itse suostunut tai kyennyt siirtämään aittaa, komissio lunasti sen ja aitta huutokaupattiin. Pakkolunastuksiin turvaututtiin kuitenkin vain muutamassa tapauksessa toiminnan alkuvaiheessa. Sen sijaan useampikin aitta vaihtoi omistajaa vapaaehtoisella kaupalla.<sup>27</sup> Komitea osoitti uuden tontin Makasiinilaiturilta. Se oli lunastettava omaksi, paitsi niissä tapauksissa, joissa ranta-aittatontti oli ollut oma, jolloin uuden tontin sai vastineeksi vanhasta. Korvauksena hirsarkusta, jonka varaan aitta aikanaan oli rakennettu ja joka jäi uuden laiturin täytteeksi, sai aitan Makasiinilaiturilla pystyttää komitean rakennuttaman perustuksen päälle.<sup>28</sup>

Alueen rakentuminen kesti yli kolme vuosikymmentä eli lähes koko uudelleenrakennuskauden (taulukko 2).<sup>29</sup> Siinä voidaan erottaa useita eri vaiheita. Ensin syntyi merenpuoleinen makasiinirivi pääosin kolmessa jaksossa. Niistä ensimmäinen oli komitean aikana 1810-luvun lopulla, jolloin rivin alkupää eli Kauppatorin puoleinen pää valmistui keväällä 1817 lasketun laituriarjun ja rannan väliselle täyttömaalle. Tällöin muotoutuneita rakentamisen periaatteita oli määrä noudattaa aina alueen valmistumiseen saakka. Toiminnan käynnistyminen oli tehokkaan uudelleenrakennusorganisaation ja erityisesti sen luojan, komitean puheenjohtajan J. A. Ehrenströmin ansiota.

Yleiseen rakentamiseen käytettävissä olleiden määrärahojen puute kuitenkin pysäytti rakentamisen 1820-luvulle tultaessa: laituria ei ollut mahdollista saattaa val-

<sup>24</sup> URK:n toimintakertomukset 1811–17, URKA, Db 1; URK maistraatille 9.8.1817 ja LVHK:lle 22.9.1817, URKA, Kirjekonseptit 1815–17, Da 2, KA.

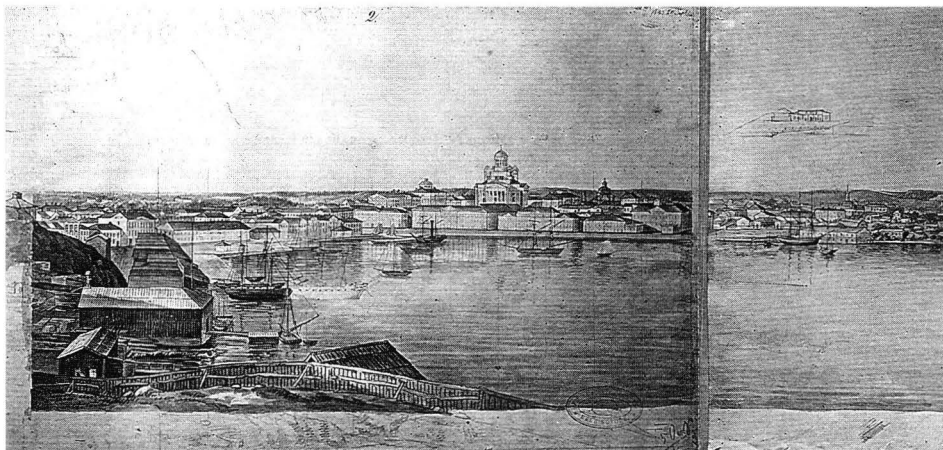
<sup>25</sup> URK LVHK:lle 22.9.1817, 13.2.1818 ja 26.2.1818, URKA, Kirjekonseptit 1815–17 ja 1818–20, Da 2–3, KA; LVHK:n pöytäkirjat 16.10.1817 §2,6,7 ja 5.2.1818 §5, LVHKA, Ca:5–6, HKA.

<sup>26</sup> URK:n ohjesääntö 2.11.1812, Art II §17. Julkaistu: Hartman 1912, s. 86–88.

<sup>27</sup> Lunastuksista ks. LVHK:n pöytäkirja 25.4.1816 §2 ja 13.6.1816 §3, LVHKA, Ca:4; Vrt. LVHK:n tilit 1816–55, LVHKA, Gbl:1–20, HKA.

<sup>28</sup> URK LVHK:lle 22.9.1817, URKA, Kirjekonseptit 1815–17, Da 2, KA.

<sup>29</sup> Makasiinialueiden rakennushistoriasta tarkemmin ks. Mattila 1996, s. 63–95.



Kuva 4. Panoraama Helsingistä nähtynä Kallioliinnasta, 1842. Tussilaveeraus Magnus von Wright. Yksityiskohta. Kuva: MV KKA.

miiksi, joten ranta-aittojen siirtäminenkin lakkasi. Vuoden 1825 epäonnistunut yritys jatkaa laituria vahvasti laajalle levinneitä epäilyksiä laiturin yleisestä tarpeellisuudesta, ja sen toteuttamisesta päätettiin luopua toistaiseksi.

Sen sijaan pidettiin välttämättömänä, että loputkin uudelleenrakentamisen tiellä olleista ranta-aitoista siirrettäisiin Eteläsatamasta. Laiturinpuoleisen makasiinirivin toinen rakennusjakso ajoittui 1820-luvun lopulle, kun maistraatti, jolle vastuu Helsingin uudelleenrakentamisesta oli komitean lakkauttamisen jälkeen vuonna 1825 siirtynyt, ryhtyi ylempien hallintoviranomaisten painostamana vihdoinkin jatkamaan komitean aloittamaa työtä. Pääosin tuolloin rakennettiin rivin loppupää eli laivatelakan puoleinen pää sekä joitakin yksittäisiä tontteja rivin alussa. Lähes samaan aikaan, ja samasta syystä, pystytettiin lahden vastakkaiselle rannalle Katajanokalle kaksi puista makasiinia (kuva 4) alkuperäisen suunnitelman kivisen makasiinikehän sijaan. Ne vastasivat Makasiinilaiturille rakennettuja ulkoasunsa lisäksi myös siinä suhteessa, että ne pystytettiin ranta-aittojen tapaan hirsiarkkujen varaan, sillä kummallakaan alueella ei rahanpuutteen takia voitu rakentaa laituria makasiinien edustalle. Viimeisenä vaiheena syntyi makasiinirivin keskiosa vuonna 1825 romahtaneen laiturin kohdalle 1830-luvun toisella puoliskolla.

Näin merenpuoleinen makasiinirivi oli valmis 1840-luvulle tultaessa, lukuun ottamatta muutamaa yksittäistä tonttia rivin loppupäässä. Toinen, kapeampi makasiinirivi ensimmäisen takana oli 1820-luvulla tehty lisäys alkuperäiseen suunnitelmaan. Se rakennettiin pääasiassa 1830-luvun kuluessa. Täysin oman vaiheensa alun perin puusille makasiineille tarkoitetun Makasiinilaiturin alueen rakentumisessa muodosti kolmen kivimakasiinin valmistuminen 1840-luvun alkupuolella. Ne eivät enää liittyneet uudelleenrakentamiseen vaan edustivat jo uutta aikaa: puisten makasiinien korvaamista kivisillä.

Makasiinilaiturin alueen voidaan katsoa lopullisesti valmistuneen 1850-luvun alkuun mennessä, kun laituri kokonaisuudessaan oli rakennettu samoin kuin, oletettavasti, viimeisinkin tontti. Vaikka suunnitelma tarkentui ja jonkin verran muuttuikin rakentamisen edetessä, lopputulos vastasi kaavassa esitettyä kaupunkikuvallista pyrkimystä: yhtenäinen makasiinirivi laiturin reunalla. Tavoitellun lopputuloksen saa-

Taulukko 2.  
Makasiinitonttien rakentaminen

no	rakennus- vuosi	rakennuttaja ja tontin omistaja		siirrettiinkö tontille ranta-aitta: mistä?
<b>Makasiinilaituri: itäinen eli merenpuoleinen rivi</b>				
1	1828	kauppias	G.O. Wasenius	kyllä 2kpl Eteläsataman länsirannalta ot
2	1819?	»	F.G. Kählman	k? länsirannalta t?
3	1818?	»	G.W. Sundman	k Kauppatorilta vt
4	1819	»	J.P. Chrogelius	k?
5	1817		URK	k Kauppatorilta t
6	1818	kauppias	A. Weurlander	k Kauppatorilta vt
7	1826	»	G. Uschakoff	k?
8	1818	»	C. Etholén	k 2 kpl Kauppatorilta vt
9	1825	»	G.W. Sundman	k? länsirannalta t?
10	1835--40	»	C.M. Lindholmin perikunta?	k? länsirannalta vt?
11&12	1835--40	»	M.W. Brenner	?
	1845	»	G.O. Wasenius	? kivimakasiini
13&14	1828	»	G.W. Sundman	k länsirannalta ot
	1852--62	»	C.W.I. Sundman	?
15&16	1830	»	S.A. Wathén	k Pohjoissatamasta vt
	1834?	»	»	?
17	1828?	»	F.G. Kählman	k Katajanokalta
18	1838	»	M.W. Brenner	?
	1849	»	»	
<b>Makasiinilaituri: läntinen rivi</b>				
19	1843	luutnantti	E. Rotkirch	kivimakasiini
20	1843	kirjanpainaja	J.C. Frenckell	kivimakasiini
2&3	1828--33	laamanni	J.J. Sauren	?
4	1836--39	kauppias	G.O. Wasenius	?
5&6	1838--39	»	J. Etholén	?
<b>Katajanokka</b>				
19	1828--31	kauppias	J.H. Heidenstrauch	k 4kpl Kauppatorilta vt
20	1832	laivuri	G. Mattheiszen	?

Lähteet: URK:n kirjekonseptit 1817–18, 1825, toimintakertomus 1817, saapuneet kirjeet 1817, saapuneet ja menneet kirjeet 1827, KA; SP no 206 Hki 1822 ja PVK no 98, 461, 670, 1066, 1068, 1255, 1256, 1367, 2028, 2054, 2434, 4466, Hki, TA, KA; LVHK:n ptkt 1816–19, 1825, 1827–29, 1835, tilit 1818, 1820, 1828–30, 1838, HKA; Huutokauppakamarin ptkt:t 1816–18, 1820, HKA; Maistraatin ptkt:t 1828, 1835–36, 1840, tonttikirjat 1837, rakennuspiirustukset varastotonteille 4, 19, 20, HKA.

Rakennus- 1828–31 = rakennettu ko. aikana

vuosi: 1828--31 = rakennettu ko. aikavälillä

Lyhenteet: ot = ranta-aitta siirrettiin rakennuttajan omalta ranta-aittatontilta, vt = rakennuttajan kaupungilta vuokraamalla ranta-aittatontilta, t = aitta ostettu huutokaupasta

vuttaminen varmistettiin malliksi pystytetyn makasiinin ja tyyppiinirustuksen sekä ilmeisen tiukan rakennusvalvonnan avulla.

Makasiinilaiturin alue vastasi Katajanokalle suunniteltua paremmin 1810- ja 1820-lukujen todellista kehitystä ja tarpeita. Se palveli tiettyä senhetkistä konkreettista

tarvetta – ranta-aitat oli siirrettävä uudelleenrakentamisen tieltä – ei optimistisesti nähtyä tulevaisuutta. Jo vuonna 1813 oli selvinnyt, ettei Helsingille myönnetä vapaa-varasto-oikeutta, jonka varaan kaavailut kaupungin huomattavasta taloudellisesta noususta olivat paljolti nojautuneet ja jonka avulla oli määrä rahoittaa satamankin rakentamista. Pääkaupunkiasema yksinään ei tuonut mukanaan odotettua kehitystä. Tuonti, erityisesti viljan tuonti, toki kasvoi Venäjän kanssa käydyn kaupan ansiosta, mutta Helsinki ei suinkaan kohonnut Itämeren suurimpien kauppakaupunkien joukkoon.<sup>30</sup> Näin ollen ei ollut tarvetta laajamittaiselle uudelle varastorakentamiselle, etenkin kiviselle, vaan Makasiinilaiturille ja Katajanokalle siirrettyjen aittojen sekä Pohjoissatamaan palon jälkeen uudelleenrakennettujen ranta-aittojen tilat riittivät. Lisäksi kauppiaiden uusissa kivitaloissa, joista monet sijaitsivat sataman äärellä, oli varastotiloja.<sup>31</sup>

Vasta 1830-luvun jälkipuoliskolta lähtien alkoi tuonnin kasvun myötä ja Makasiinilaiturin tonttien tultua lähes kokonaan varatuiksi makasiinitonteista olla pulaa. Katajanokalle ei tonttipulasta huolimatta pystytetty enempiä puisia makasiineja eikä alkuperäisen suunnitelman kivimakasiineja voitu alkaa toteuttaa keskeneräisen kaa-voitustilanteen ja siihen liittyneen oletettavasti myös makasiineja koskeneen rakennuskiellon takia.<sup>32</sup> Katajanokalle esitetyistä toteutui kahden makasiinin lisäksi vain kanava 1840-luvulla. Suunnitelmaan sisältyneitä pakkahuoneita ei rakennettu kummallekaan alueelle, vaan vanha Pohjoissatamassa sijainnut pakkahuone sai palvella edelleen.

#### 4. Makasiinialueiden arkkitehtuuri

Vaikka alkuperäiset, Makasiinilaiturin merenpuoleista riviä varten 1810-luvulla laaditut tyyppiipiirustukset eivät ole säilyneet, on rakennukset mahdollista kuvata ja tulkita muiden lähteiden avulla. Merenpuoleisen rivin puisten makasiinien suunnittelusta on säilynyt yksi: vuonna 1852 hyväksytty piirustus viimeiseksi rakennettua makasiinia varten.<sup>33</sup> Se on kuitenkin sekä pohjakaavan että julkisivun suhteen puutteellinen lähde, sillä makasiini poikkesi jonkin verran aiemmin pystytetyistä. Lisäksi suunnitelmat Katajanokan puisia makasiineja varten (vuosilta 1828 ja 1830) ovat säilyneet.<sup>34</sup> Muut kaikkiaan seitsemästä maistraatin arkistossa säilytettävästä makasiinipiirustuksesta on laadittu Makasiinilaiturin toista riviä (yksi vuodelta 1836) ja Makasiinilaiturille rakennettuja kivimakasiineja (kolme vuosilta 1843 ja 1844) varten.<sup>35</sup>

<sup>30</sup> Kovero 1950, s. 369–370, 387–409.

<sup>31</sup> Kauppiastalojen pohjakaavoja ovat julkaisseet mm. Åström 1957b, s. 86; Lilius 1984, s. 89, 91–92.

<sup>32</sup> Katajanokan kaavoituksesta 1820–30 -luvuilla tarkemmin ks. Mattila 1996, s. 86–89.

<sup>33</sup> Rakennuspiirustus varastotontille 13, Makasiiniranta, kaup. osa VII, Ltk 75, MA, HKA.

<sup>34</sup> Rakennuspiirustus varastotontille 20, Makasiiniranta, kaup. osa VII, Ltk 75; Sekalaiset piirustukset, Länsi Rantakatu, kaup. osa II, Ltk 109, MA, HKA. – Mainittakoon, että Katajanokan piirustukset on kaupunginarkistossa inventoitu kaupunginosiin III ja VII (Läntiselle Rantakadulle eli nykyiselle Etelärannalle ja Makasiinilaiturille). Epäilemättä »Wästra Quain» -nimityksen vakiintumaton käyttö on aiheuttanut sekaannusta. Sitä saatettiin 1800-luvun alkupuoliskolla käyttää useammassa merkityksessä: Eteläsataman länsirannasta nykyisen Etelärannan aluetta tarkoittaen tai kokonaisuudessaan, jolloin Makasiinilaiturikin luettiin mukaan kuten eräissä makasiinipiirustuksissa on tehty, mutta myös tarkoittaen Katajanokan länsirantaa kuten ko. makasiinipiirustuksissa. Asiakirjalähteitä käyttäen olen selvittänyt, että kyseiset piirustukset on laadittu Katajanokan makasiinitonteille 19 ja 20. Maaherra maistraatille 14.4.1830, URKA, Kirjekonseptit 1829–30, Da 8; Maaherra maistraatille 3.12.1831, UHLKaA, Daa 1, KA.

<sup>35</sup> Rakennuspiirustukset varastotonteille 4, 11–12, 19,20, Makasiiniranta, kaup. osa VII, Ltk 75, MA, HKA.

Piirustukset käsittävät samalla arkilla fasadikuvan ja joko pelkän pohjapiirroksen tai asemapiirroksen, johon on rakennuksen ääriviivan lisäksi merkitty myös kattomuoto tai pohjakaava. Osa fasadiiirustuksista on laveerattuja, osa mustavalkoisia. Kaikki piirustukset ovat nimettömiä, vain intendentinkonttorin hyväksymismerkinnöillä varustettuja. Katajanokalle aiotun kivisen makasiinikehän suunnitelmia ei sen sijaan ole säilynyt – mikäli niitä edes laadittiin.<sup>36</sup>

Suunnittelun käytännöllisenä lähtökohtana oli vanhat ranta-aitat, jotka oli määrä siirtää uudelleenrakentamisen tieltä Makasiinilaiturille. Siten rakennuspiirustusten rinnalla keskeisinä lähteinä ovat siirtovalmisteluiden yhteydessä syntyneet asiakirjat, erityisesti lainavarojen hoitokomission laatimat kuvaukset ranta-aitoista, sekä pääasiassa 1830-luvulla palovakuutuksia varten makasiineista laaditut kuvaukset ja asemapiirroksat. Lisäksi olen käyttänyt lähdeaineistona ranta-aittoja ja makasiinialueita sekä laajemmin Eteläsatamaa kuvaavia piirustuksia, maalauksia, grafiikkaa ja valokuvia. Edellä mainittujen pohjalta pyrin seuraavassa rekonstruoimaan alkuperäisen tonttien rakenteen ja makasiinien tilajäsentelyn.

### *Makasiinien sijoitus tontille, pohjakaavat ja volyymit*

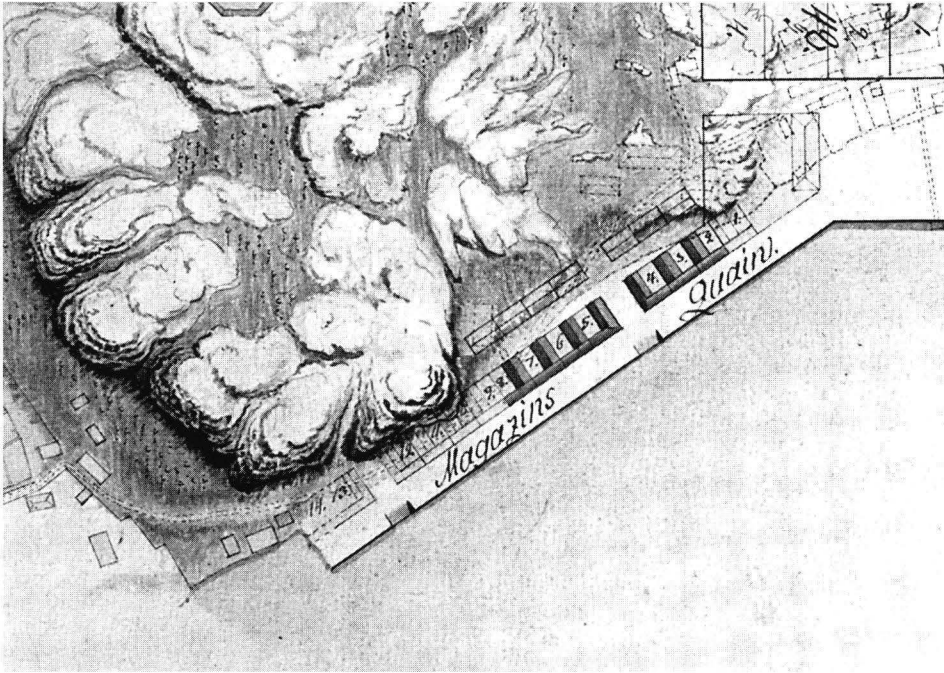
Anders Kocken laatima uudelleenrakentamisen edistymistä dokumentoiva kartta vuodelta 1820 (kuva 5) sisältää tiettävästi varhaisimman säilyneen esityksen Makasiinilaiturin merenpuoleisten tonttien jäsentelystä.<sup>37</sup> Makasiinirivi muodostui viereen pystytetyistä vinkkelirakennuksista, jotka ulottuivat lähes neliön muotoisten tonttien (27 × 30 kyynärää eli n. 16 × 17,8 m) päästä päähän. Makasiinit käsittivät kapeamman, laiturinsuuntaisen siiven ja leveämmän, satulakattoisen siiven tontin sisäosassa. Siipirakennusten ja viereisen makasiinin väliin, tontin sisälle rajautui piha. Ensimmäisen kerran Makasiinilaiturin alue lienee kuvattu keisari Aleksanteri I:n hovimaa-  
larin Carl von Kugelgenin seepialaveerauksessa, joka esittää näkymää Ullanlinnan-  
vuorelta kohti Eteläsatamaa kesällä 1818.<sup>38</sup>

Makasiinit rakentuivat itse asiassa kahdesta erillisestä osasta, jotka yhdistettiin saman katon alle ja joilla oli yhteinen julkisivuvuoraus. Rakennuskokonaisuutta on pyritty havainnollistamaan seuraavan rekonstruktiopiirustuksen avulla (kuva 6). Se on tarkoitettu yleistäväksi kuvaukseksi tontin rakenteeseen ja tilojen jäsentymiseen liittyneistä ratkaisuista. Käytettävissä olevalta lähdepohjalta ei ole mahdollista laatia alkuperäistä suunnitelmaa tai toteutuneita makasiineja aukottomasti vastaavaa esitystä. Ainoan säilyneen makasiinipiirustuksen asemapiirroksessa on kylläkin esitetty myös rakennuksen pohjakaava, mutta se käsitti vain satulakattoisen osan. Mallimakasiinin suunnitelma ei ole säilynyt eikä valmiista rakennuksesta puolestaan ole löytenyt muuta kirjallista kuvausta kuin sen myynnin yhteydessä vuonna 1820 huutokaupakamarin pöytäkirjaan liitetty lyhyt luonnehdinta. Myöskään muista toteutuneista makasiineista ei ole olemassa kattavia kuvauksia, joten kokonaiskuva on rakennettava eri lähteitä yhdistellen. Rekonstruktio perustuukin ainoan säilyneen rakennuspii-

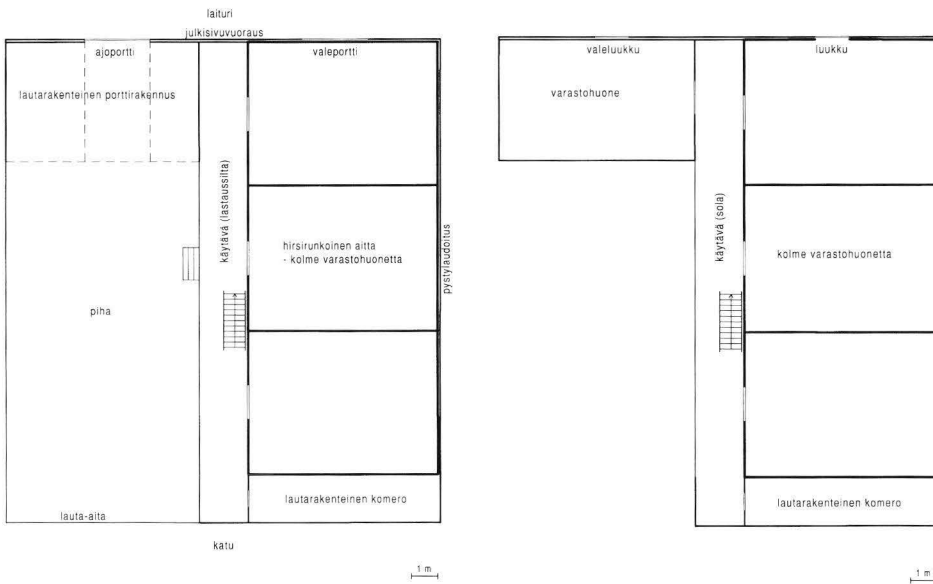
<sup>36</sup> Rakennusjärjestyksessä käytetty sanamuoto viittaisi siihen, ettei suunnitelmia vuoteen 1825 mennessä oltu laadittu. Katajanokalla makasiinit tuli rakentaa »efter godkänd ritning», kun Makasiinilaiturin merenpuoleisen rivin vielä vapaille tonteille makasiinit oli pystytettävä »efter den för desamma faststälde ritning». Helsingin RJ 1825, Art.IV §6.

<sup>37</sup> Plan Karta öfver Helsingfors Stad År 1820, Hels. 158, 56 M 9/päällä, KA.

<sup>38</sup> Teoksessa oikealla näkyy komitean rakennuttama mallimakasiini ja sen vierelle pystytetty toinen samanlainen, pystylaudoitettu makasiini. Julkaistu: Hirn 1965, s. 24 (kuva 15).



Kuva 5. Helsingin kartta vuodelta 1820. A. Kocke. Yksityiskohta. KA.



Kuva 6. Makasiinilaituri: merenpuoleisen makasiinirivin tonttien jäsentely ja makasiinien pohjakaavat. Alempi kerros, ylempi kerros. Mittakaava 1:100. Rekonstruktio Helena Mattila.

rustuksen, ts. suunnitelmatason lähteen, ohella lukuisiin lopputulosta dokumentoituin kirjallisiin ja kuvallisiin lähteisiin. Sekä ranta-aitta- että varsinkin makasiinikuvaukset on laadittu saman kaavan mukaan, mutta niiden yksityiskohtaisuudessa on eroja. Kaikkiaan yhdestätoista makasiinista on säilynyt palovakuutukseen liitetty kuvaus.<sup>39</sup>

Kaksikerroksisen makasiinin leveämpi, hirsirunkoinen rakennusosa muodostettiin tontille siirretystä ranta-aitasta. Laiturinsuuntaisesti aitan viereen, ja oletettavasti siihen tukeutuen, pystytettiin kevytrakenteinen – ristikkorunkoinen – porttirakennus (portlidret, lidret), jonka alemman kerroksen läpi johtavan ajoportin kautta järjestettiin sisäänkäynti tontille. Tontti suljettiin vastakkaiselta, kadunpuoleiselta sivultaan 8 kyynärän (4,8 m) korkuisella lauta-aidalla. Vierekkäiset makasiinit rakennettiin kiinni toisiinsa.

Suuri, kaksikerroksinen ranta-aitatyyppejä, jota huomattava osa siirretyistä aitoista edusti, on ohjannut makasiinien suunnittelua. Pohjoissatamaan palon jälkeen rakennetut ranta-aitat, joita C.L. Engel on akvarellissaan<sup>40</sup> 1810-luvulla epäilemättä hyvin totuudenmukaisesti kuvannut ja joista muutama siirrettiin Makasiinilaiturille, oletettavasti vastasivat Kaupunginlahden rannoilla sijainneita – ainoastaan aittojen koko näyttää entisestään kasvaneen (taulukko 1). Siirrettyjen aittojen leveys oli muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta vakio: 12 kyynärää eli 4 sylvä (7,1 m) – hirren pituuden mukaan. Aittojen pituus vaihteli suurimpien keskipituuden ollessa 27 kyynärää eli 9 sylvä (16 m) ja pienimpien puolet siitä. Vastaavasti makasiinin aittaosan leveys oli 12 ja pituus 30 kyynärää. Se muodostettiin joko yhdestä suuremmasta aitasta tai yhdistämällä kaksi lyhyempää. Tarvittaessa aittaa jatkettiin vielä lautarakenteisilla komeroilla, toisessa tai molemmissa päissä, niin että rakennus kattoi tontin koko pituuden. Näin ranta-aitan mittasuhteet – eli viime kädessä hirren pituus – määräisivät makasiinien mittasuhteista. Makasiinin korkeus ilman kivijalkaa oli noin 16 kyynärää (9,5 m), joten aittoja on jouduttu korottamaan. Kokonaisuudessaan rakennus oli noin 18 kyynärän korkuinen.

Ranta-aittojen tilajakoa ei tietävästi muutettu aittoja siirrettäessä. Verrattaessa suurimpien aittojen sisältämien varastohuoneiden lukumäärää ennen siirtämistä ja sen jälkeen – niiden aittojen osalta, joista tiedetään varmuudella, minne ne pystytettiin uudelleen – voidaan havaita, että lukumäärä pysyi samana. Yleisimmin varastohuoneiden määrä oli kolme kerrosta kohden. Ne olivat rakennusrungon levyisiä, ja myös väliseinät olivat hirttä. Kuhunkin oli oma sisäänkäyntinsä pihan puolelta aitan pitkällä sivulla olleilta käytäviltä. Rakennusrungosta ulkonevat käytävät olivat koko sivuseinän pituisia ja jäivät katon lappeen alle. Niiden leveys vaihteli noin kahdesta kolmeen kyynärään (1,2–1,8 m). Alemmaan käytävään eli lastaussillalle noustiin pihalta ulkopuolisia rappuja ja yläkäytävään eli solaan, jota aitan lattiavasat kannattivat, sen lattian läpi johtavia portaita. Käytävät olivat joko avoimia, vain kevyellä kaiteella varustettuja tai etuseinän taakse enemmän tai vähemmän umpinaiseksi jääviä.<sup>41</sup>

<sup>39</sup> LVHK:n pöytäkirjat 13.6.1816 §2, 14.10.1817 §1, 16.10.1817 §4, 5.2.1818 §5 ja 11.8.1818 §7, LVHKA, Ca:4-6, HKA; Huutokauppakamarin pöytäkirja 1.6.1820, HA, HKA; S P nro 206 Hki 1822, TA, KA; PVK nro 461, 670, 1068, 1255, 1256, 1367, 2028, 2434 ja 4466, Hki, TA, KA. – Myös seuraava kuvaus perustuu edellä lueteltuihin lähteisiin.

<sup>40</sup> Julkaistu mm.: Rönkkö 1986, s. 14 (kuva 9); Pakarinen 1990, s.65 (kuva 14.5.).

<sup>41</sup> Rakenne on erityisen hyvin nähtävissä eräessä purettavaa makasiinia kuvaavassa valokuvassa (Neg.no. 5626, HKM KA), mutta näkyy osittain myös muutamissa makasiinirivin takaa Ullanlinnanvuorelta otetuissa valokuvissa. Rakenne on esitetty tarkemmin vain muutamassa makasiinikuvauksessa. Tontille 4 vuonna 1819 valmistuneen makasiinin kuvaus vuodelta 1821 (S P nro 206) on kaiken kaikkiaan yksityiskohtaisin ja samalla vanhin säilynyt kuvaus.



Vastaavanlaisia luhtiaittatyyppejä ranta-aittoja on mahdollisesti ollut käytössä Helsingissä kaupungin koko olemassaolon ajan pienempien aittojen rinnalla, sillä luhtiaittoja on tiittävästi ollut maassamme jo keskiajalta lähtien. Niitä oli 1600-luvulla ranta-aittoina mm. Oulussa. Aittatyypit omaksuttiin meille Itämeren eteläpuolen rannikkokaupungeista.<sup>42</sup> Helsingin eri ranta-aittatyyppeiden yleisyydestä on lähdetietoja vasta aivan 1700-luvun lopulta alkaen. Tiedot koskevat kerroslukua ja vain kaupungin vuokratonteilla sijainneita aittoja, joita kuitenkin valtaosa aitoista oli. Niistä neljännes edusti kaksikerroksisia aittoja.<sup>43</sup> Kaksikerroksiset ranta-aitat yleistyivät Helsingissä 1800-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä varastotilan tarpeen kasvaessa huomattavasti. Samalla aittojen kokokin lienee kasvanut. Suurin osa siirretyistä aitoista oli rakennettu 1800-luvun puolella. Vaikka vain muutamassa 1810-luvulla laaditussa aittakuvauksessa käytävä rakenne mainitaan erikseen, mm. komitean mallimaksiniin rakentamiseen käytetyn aitan yhteydessä, se lienee kuitenkin ollut varsin yleinen ratkaisu tuolloin. Uusien aittojen pystyttäminen jatkui aina vuoden 1812 asemakaavan vahvistamiseen saakka.<sup>44</sup>

Rakennuskompleksin toisen osan, porttirakennuksen pituus oli 15 ja leveys 7½ kynnärää (8,9 ja 4,5 m). Sen alempi kerros lienee ollut, läpiajettavan porttikäytävän lisäksi, pääasiassa avointa tilaa, jossa saatettiin säilyttää ajokalustoa. Ylemmässä kerroksessa oli tavallisimmin yksi varastuhuone, johon lienee päästy aittaosan sivuseinällä olleelta käytävältä, sillä rakennuksessa ei mainita olleen portaita. Ajoportti asetui suhteellisen kellelle porttirakennusta – kuitenkin eri makasiineissa hieman eri kohtaan riippuen makasiinin paikasta rivissä. Näin oli meneteltävä, jotta korttelin julkisivusta saatiin symmetrinen. Tämä koski luonnollisesti muutakin julkisivuaukosta, mistä lähemmin seuraavassa luvussa. Makasiiniin toimitettiin tavaraa ajoportin lisäksi myös aittaosan toisen kerroksen laiturinpuoleisessa päädyssä olleen luukun kautta nostamalla.

Tontin edellä kuvatunlaisen jäsentelyn ansiosta tontille siirrettyä aittaa voitiin käyttää edelleen lähes sellaisenaan. Toimivaksi havaittuun rakennustyyppiin sinänsä ei ollut syytä tehdä suuria ja kalliita muutoksia. Sen sijaan aitan yhteyteen lisättiin porttirakennus, jolloin tontille saatiin suojaisa piha ja suora ajoyhteys laiturilta. Tontin jäsentelyn kaupunkikuvallisena tavoitteena on ollut luoda suljettu katuseinämä laiturin reunalle – asemakaavan mukaisesti. Rakennusosia yhdistävän julkisivuvuorauksen ja yhteisen katon ansiosta syntynyt vaikutelma vastasi tavoitetta. Porttirakennuksen

---

<sup>42</sup> Virkkunen 1919, s. 147; Vuorela 1975, s. 362–363; Korhonen 1989, s. 36–37. – Kaupunkien ranta-aittoista ei tiittävästi ole laadittu rakennushistoriallisia selvityksiä. Kansatieteessä on keskitytty maaseudun aittatyyppeihin ja niiden levinneisyyden selvittämiseen. Kaupunkihistorioista puolestaan löytyy ainoastaan hajanaisia mainintoja ranta-aittoista.

<sup>43</sup> Ranta-aittatonttien vuokraajaluettelossa aitat jaoteltiin vuodesta 1787 alkaen yksi- ja kaksikerroksisiin: Enkla – Dubbla Bodar. Ks. luettelot vuosilta 1787, 1790, 1800, Kaupunginkassan arkisto, Kaupungin tilit 1787, 1790, 1800, HKA. – Helsingin kaupungin historiasta ajanjaksolta 1721–1809 kirjoittaneen Eirik Hornborgin mukaan kauppiaiden ranta-aittoja oli 1700–1800-lukujen vaihteessa Helsingissä kahta tyyppiä: kaksinkertaisia eli kaksoisaittoja – pituussuuntaan kulkevalla väliseinällä kahtia jaettuja – ja yksinkertaisia. Hän mainitsee lähteekseen kaupungin tilit vuodelta 1807. (Hornborg 1950, s. 438–439.) Niihin sisältyvässä ranta-aittatonttien vuokraajaluettelossa aitat jaotellaan edellä mainitsemaani tapaan. Toisin kuin Hornborg on oletanut, kyse ei ollut aittojen leveydestä vaan korkeudesta eli yksi- ja kaksikerroksisista aitoista. Nimityksiä käytetään yleisesti tässä merkityksessä niin Helsingin aittoja (esim. Katselmusraportit palovaikutuksia varten 1804–05, MA, Dg:10–11; LVHK:n pöytäkirja 14.10.1817 §1, LVHKA, Ca:5, HKA) kuin myös ympäröivän maaseudun aittoja kuvattaessa (Nikander 1975, s. 77–78).

<sup>44</sup> LVHK:n pöytäkirjat 17.4.1816 §3, 13.6.1816 §2, 3, 16.10.1817 §2, 4, 5, 7, 13.11.1817 §2, 5.2.1818 §5, 11.8. 1818 §7, 6.4.1829 §5 ja 10.8.1832 §5, LVHKA, Ca:4–6, 15, 18, HKA; Taulukko 1.



Kuva 7. Makasiinit Tähtitorninmäeltä nähtyinä. Axel Lindahlin valokuva 1880-luvun alusta. MV KKA.

pulpettikatto kattoi myös aittaosan laiturinpuoleisen päädyn muodostaen makasiiniriville yhtenäisen kattolinjan. Kulmatonteilla siipien välinen katto oli aumattu ja julkisivuvuoraus – vaalea empiren vaakalaudoitus – peitti myös sivufasadin. Muilta osin makasiinit oli pystylaudoitettu ja punamullattu. Näin makasiinirivi jäsenyi selkeärajaisiksi, suljetuiksi kortteleiksi, joilla oli edustava julkisivu ja vaatimattomampi pihan puoli (kuvat 1 ja 7).

Tontin jäsentelylle ei liene osoitettavissa mitään suoranaista esikuvaa vaan ratkaisu on otettu asuntoarkkitehtuurista: rakennuksen sijoitus kadunsuuntaisesti, yleisluotona vinkkelivolyyymi ja sisäänkäynti pihan puolelta. Vinkkelirakennuksia oli maassamme jo 1700-luvun lopulla, mutta ne yleistyivät vasta empireaikana.<sup>45</sup> Paloturvallisuussyistä Helsingissäkin pyrittiin tonttien väljempään rakentamiseen: kaksikerroksisia puisia siipirakennuksia, mikäli niissä oli tulisijoja, ei saanut rakentaa tontin sisäosiin eikä puisia porttirakennuksia, ts. puutalojen rakentamista porttikäytävän päälle, myöskään sallittu.<sup>46</sup> Makasiinit olivat kylmätilaa ja sijainnillaan erotettu varsinaisesta kaupungista, joten tonttien tiiviimpi rakentaminen oli mahdollista. Laituritalan rajallisuus epäilemättä suorastaan edellytti tiivistä rakennetta.

Rekonstruktiopiirustuksessa esitetty rakennuskokonaisuus kuvaa parhaiten lähinnä rivin alkupäähän (tonteille 1–8) pystytettyjä makasiineja. Myöhemmin rakennetuilla tonteilla rivin loppupäässä alkuperäistä suunnitelmaa toteutettiin vapaammin ja alkuperäisestä rakenteesta poikettiin paikoin koko alueella 1820-luvun puolivälistä alkaen pyrittäessä entistäkin tiiviimpään rakentamiseen. Ulospäin makasiinirivi oli kuitenkin – tontteja 11–14 lukuun ottamatta – yhtenäinen. Katajanokalla sovellettiin Makasiinilaituria varten luotuja tontin jäsentelyperiaatteita. Yhdistävän julkisivun takana ei ollut vinkkelirakennuksia vaan ainoastaan rinnakkain asetettuja suorakaiteen muotoi-

<sup>45</sup> Lilius 1989, s. 224–225.

<sup>46</sup> Lindberg–Rein 1950, s. 136–140; Helsingin RJ 1825, Art.IV §3, 8.

sia, satulakattoisia aittoja. Hirsiarkuista, joiden varaan makasiinit oli pystytetty, synti rakennusten eteen noin kahden kyynärän levyinen laiturin, jolta oli sisäänkäynti joko suoraan aittoihin tai käytäville niiden edustalla.<sup>47</sup>

### *Julkisivut*

Makasiinit oli määrä rakentaa julkisivuiltaan yhdenmukaisiksi komitean hyväksymän piirustuksen mukaan. Selostaessaan komissiolle makasiinien rakennustapaa Ehrenström korosti piirustusten käyttämistä: samaa piirustusta, jonka mukaan mallimakasiini oli rakennettu, tuli muidenkin rakentajien tarkasti noudattaa makasiiniensa julkisivuissa. Näin saavutettavan yhdenmukaisuuden ansiosta makasiinit olisivat kaupungille ja sen Eteläsatamalle »kaunistukseksi». <sup>48</sup> Kyse oli siis ennen kaikkea julkisivupiirustuksista. Ainoassa säilyneessä suunnitelmassa makasiinista on esitetty vain aitaosan pääty. Intendentinkonttorissa vuonna 1852 Hampus Dahlströmin allekirjoituksella hyväksytty piirustus osoittaa kuitenkin, että alkuperäistä julkisivusuunnitelmaa noudatettiin aina viimeiseksi rakennettavaa tonttia myöten – siltä osin kuin tontti rakennettiin.

Makasiinirivin julkisivu tunnetaan 1830-luvun lopulta alkaen yleistyneiden Eteläsatamaa kuvaavien graafisten teosten (kuva 1) ja myöhempien valokuvien välityksellä. Yksityiskohtaista tarkastelua vaikeuttaa se, että kuvat käsittävät laajemmän näkymän. Tietävästi ainoan poikkeuksen tekee A.E. Rosenbröijerin valokuva 1890-luvulta (kuva 8), joka tosin puolestaan on sivusuunnasta otettu. Kuvallista lähdemateriaalia täydentävät eräin osin palovakuutusten makasiinikuvaukset, joista vanhin ja tässäkin suhteessa yksityiskohtaisiin on peräisin vuodelta 1821, eli kyseinen makasiini on siinä esitelty vain kaksi vuotta valmistumisensa jälkeen.<sup>49</sup> Koska Katajanokalla noudatettiin samaa makasiinityyppiä, Katajanokan makasiinipiirustukset valaisevat myös alun perin Makasiinilaiturin aluetta varten tehtyjä tyyppipiirustuksia. Katajanokan suunnitelmat, jotka ovat vanhimmat säilyneet alkuperäispiirustukset Helsingin uusia satamamakasiineja varten, on hyväksytty Carl Ludvig Engelin ja Anton Wilhelm Arppen allekirjoituksin intendentinkonttorissa vuosina 1829 ja 1830 (kuva 9).

Julkisivuarkkitehtuurin tarkoituksena oli luoda vaikutelma rappauspintaisesta tiilirakennuksesta – empiretyylille ominaiseen tapaan. Vaakalista jakoi julkisivun kahteen horisontaaliseen vyöhykkeeseen: alempi kerros oli vuorattu uurretulla vaakalaudalla, jonka tarkoitus oli esittää kivitalon nauharustikaa, ja ylempi kerros puolestaan oli tasalauoitettu sileäksi piiloponttilaudalla kivitalon tasaista rappauspintaa jäljitellen. Muu profiloitu vaakalistoituis seinäpinnan yläosassa ja räystäslinjassa sekä matala aumakatto korostivat edelleen voimakkaan horisontaalista vaikutelmaa. Julkisivun mittasuhteet olivat seuraavat: kivijalan korkeus 2 kyynärää, vuorattu seinäpinta kivi- ja kattolistasta 11 kyynärää ja katon korkeus kattolistasta harjalle 5 kyynärää.

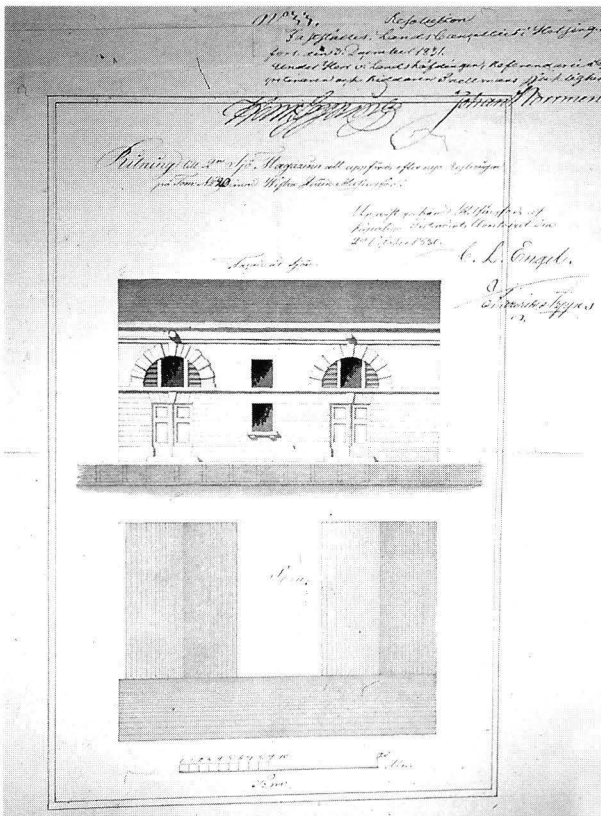
<sup>47</sup> PVK nro 98, 1066, Hki, TA, KA.

<sup>48</sup> »I öfrigt åligger det de flyttande att å anseende till Gafvel facaderne emot quaien, af de Magasiner som utflyttas, noggrant följa den af Nybyggnads Comitén gillade ritning, enligt hvilken, det af Comitén byggda Magasinet är upfört, och tviflar Comitén ingalunda derom, att alla i fråga varande Magasins Ågare gärna omfatta detta tillfälle att i sin mån bidraga till den, genom en sådan likhet i Magasinernes yttre form, upkommande synnerliga prydning för staden och dess Södra Hamn.» URK LVHK:lle 22.9.1817, URKA, Kirjekonseptit 1815–17, Da 2, KA.

<sup>49</sup> S P nro 206 Hki 1822, TA, KA.



Kuva 8. Makasiinilaituri: merenpuoleinen makasiinirivi ja sen takana toinen rivi, jota parhaillaan puretaan. A. E. Rosenbröijerin valokuva 1890-luvun alusta. HKM KA.



Kuva 9. Suunnitelma Katajanokalle, laivuri G. Mattheisenin tontille 20 rakennettavaa makasiinia varten, 1830. HKA.

Fasadia rytmittivät portin ja sen yläpuolelle, kaaren kehystämäksi, sijoitetun termiikkunan muodostamat akselit. Termiikkunan keskiosassa oli luukku ja reunaosissa puusäleikköä kuvaava laudoitus. Kaarien muotoilussa jäljiteltiin harkotusta, rustikaaria. Portti rakentui leveistä parillisista peiliovista, joita kattoi suoraa holvia ylöspäin työntyvine kiilakivineen kuvaava koristelu. Lisäksi Katajanokan makasiineissa, joissa ovet oli sijoitettu kauemmas toisistaan, ovi-ikkuna-akselien väliin oli lisätty ikkuna-akselit, suorakaiteiset syvennykset.

Makasiinilaiturilla tiettävästi vain joka toinen portti (porttirakennuksen ajoportti) ja joka toinen luukku (aittaosan päädyssä) olivat avattavia. Muut olivat julkisivun yhtenäisyyttä palvelevia valeaukkoja. Katajanokalla kaikki ovet ja luukut lienevät olleet avattavia. Sen sijaan siellä niiden väliin sijoitetut suorakaiteiset syvennykset olivat fasadin jäsentelyä rytmittäviä valeaukkoja. Makasiinilaiturilla aittaosan kohdalla olleeseen avattavaan luukkuun liittyi nostolaite, johon luukun yläpuolella näkyvä julkisivusta voimakkaasti ulkoneva palkki kuului (kuva 8). Vastaavat palkit on kuvattu myös Katajanokan makasiinipiirustuksissa jokaisen luukun yläpuolelle, ylemmän vaakalistan ja kattolistan väliseen vyöhykkeeseen, friisiin.

Julkisivun aukotus asettui säännöllisten välimatkojen päähän toisistaan – ei kuitenkaan symmetrisesti yksittäisen makasiinin vaan korttelifasadin keskiakseliin nähden, mikä ilmenee säilyneiden piirustusten valossa selvimmän Katajanokalla. Tontille 20 rakennettavaksi aiottua makasiinia varten suunniteltu julkisivu on vain pätkä suuremmasta kokonaisuudesta, jota sen aukotuksen epäsymmetrinen sijoittelu palvelee. Koska aukotuksen paikka siis vaihteli makasiineittain, olivat tarkat julkisivupiirustukset rakentajille tarpeen.

Makasiinit laudoitettiin ja maalattiin, julkisivut öljymaalilla, yleensä vuoden kahden kuluttua pystyttämisestä – mallimakasiini ilmeisesti jo samana vuonna, minkä käytetty vuoraustyyppejä mahdollisti. Makasiinilaiturilla rakennuksen alempi kerros oli keltainen, ylempi harmaa. Listat ja kehykset olivat valkoiset. Lisäksi kokonaisuuteen kuului harmaa kivijalka ja musta lautakatto.<sup>50</sup> Tämä lienee ollut alkuperäinen väritys, vaikkakin varhaisimmat lähdetiedot ovat peräisin vasta 1830-luvun puolivälistä. Katajanokalla väritys poikkesi edellisestä. Tontille 20 rakennettavaksi suunnitellun makasiinin piirustuksessa molemmat kerrokset on laseerattu keltaisella. Mustavalkoisesta kuvamateriaalista päätellen toteutus lienee vastannut suunnitelmaa: julkisivu on kuvattu yhtäläisen vaaleaksi, toisin kuin Makasiinilaiturilla, jossa tummempi ylempi kerros erottuu selvästi.

Makasiinien julkisivuarkkitehtuurissa on tavoiteltu klassismille ominaisesti harmonista kokonaisuutta. Jäsentely perustuu vain muutamiin elementteihin ja tarkkaan harkittuihin suhteisiin niiden välillä. Lopputulos on tasapainoinen ja hallittu. Vuodesta 1817 alkaen rakennetut makasiinit ovat olleet varhaisimpia venäläistä puuempireä edustaneita rakennuksia Helsingissä.<sup>51</sup> Julkisivun suljettu luonne ja yksinkertainen muotokieli ilmentävät rakennuksen varastofunktiota. Hyötyrakennukset, kuten varastot ja tallit, olivat klassismin arkkitehtuurihierarkian alemmilla tasoilla, joten niiden ulkoasun tuli olla vaatimattomampi eikä niissä yleensä käytetty pylväitä tai muutaakaan erityistä koristelua. Sen sijaan juuri kaaret olivat yleisiä varasto- ja ulkorakennuksissa.<sup>52</sup>

<sup>50</sup> S P nro 206 Hki 1822; PVK nro 461, 670, 1066, 1068, 1256 ja 1367, Hki, TA; URK LVHK:lle 22.9.1817, URKA, Kirjekonseptit 1815–17, Da 2, KA.

<sup>51</sup> Vrt. Lilius 1984, s. 16.

<sup>52</sup> Ks. esim. Lilius 1986, s. 25–28; Pöykkö 1984, s. 138; Wickberg 1978, s. 57.

Etsittäessä makasiinien suunnittelijaa on lähdettävä liikkelle vanhimmista säilyneistä piirustuksista, ts. Katajanokan suunnitelmista. Ne, kuten myöhemmätään piirustukset, eivät sisällä suunnittelijan signeerausta, vaan ainoastaan intendentinkonttorin virkamiesten allekirjoitukset piirustusten hyväksymisen ja maaherran allekirjoituksen niiden lopullisen vahvistamisen merkinä. Engelin nimen esiintyminen suunnitelmista ei siis itsessään ilmaise muuta kuin, että hän konttorin esimiehen ominaisuudessaan on ne hyväksynyt. Mutta koska Katajanokan suunnitelmissa esitetyt makasiinit vastaavat julkisivuiltaan lähes täydellisesti 1810-luvun lopulta alkaen Makasiinilaiturille pystytettyjä, seuraa kysymys, laatiko Engel uudelleenrakennuskomitean arkkitehtina toimiessaan alkuperäiset, kadonneet tyyppi- ja piirustukset Makasiinilaiturin aluetta varten – joita sitten pienin muutoksin käytti myös Katajanokalla.

Ranta-aittojen siirtäminen uudelleenrakentamisen tieltä Makasiinilaiturille oli komitean ensimmäisiä, kiireellisimpiä tehtäviä. Rahoituksen järjestämisen ja muiden käytännön järjestelyiden jälkeen laiturin rakentaminen voitiin vihdoinkin talvella 1816–17 aloittaa. Mallimakasiini valmistui seuraavana kesänä. Vaikka tehtävä oli kiireellinen, voinee olettaa, ettei komitealla ollut suunnitelmia makasiineja varten ennen Engelin nimittämistä helmikuussa 1816. Riittävän korkeatasoisen arkkitehdin löytäminen vastaamaan uudelleenrakentamisen taiteellisesta valvonnasta ja rakennussuunnittelusta oli Ehrenströmille tärkeä kysymys. Kaupungissa oli Kocken lisäksi kaksi muuta arkkitehtina toimivaa henkilöä, mutta heiltä kaikilta puuttui muodollinen arkkitehtikoulutus. Korkealle asetetuista laadullisista vaatimuksista Helsingin rakentamisen suhteen kertoo se, että muutamien yksityistalojen piirustukset lähetettiin Pietariin arvostetun Giacomo Quarenghin tarkastettaviksi ja häntä lienee kaavailtu käytettävän myös julkisten rakennusten suunnitelmien tarkastajana. Engelin tapaaminen lokakuussa 1814 kuitenkin vakuutti Ehrenströmin siitä, että hän oli löytänyt etsimänsä: ei vain julkisten monumenttien luoja, vaan henkilön, jolle voisi jättää vastuun kaupunkikokonaisuudesta.<sup>53</sup> Se paino, minkä Ehrenström itse asemakaavassaan antoi makasiinien merkitykselle Eteläsataman kaupunkikuvassa, erityisesti edellyttäessään ne rakennettaviksi vahvistetun piirustuksen mukaan, viittaisi siihen, että hän katsoi makasiinien suunnittelun olevan juuri komitean tulevalle arkkitehdille kuuluvia tehtäviä.

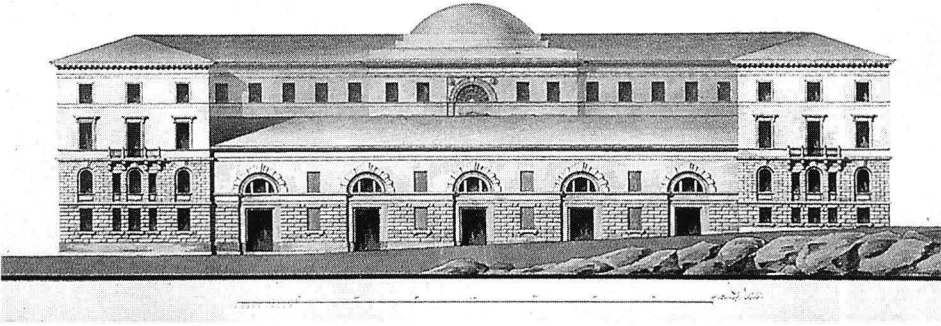
Se että Engel todella oli tyyppi- ja piirustusten laatija, saa vahvistusta hänen muusta varhaisesta suunnittelutoiminnastaan komitean arkkitehtina. Keskeisimpiä kohteita oli senaatintalon suunnittelu, jonka Engel aloitti vuoden 1816 aikana. Lopulliset suunnitelmat valmistuivat vuoden 1818 alussa.<sup>54</sup> Niihin kuuluvassa itäsiiven fasadia esittävässä piirustuksessa kulmatornien väliin jäävä matalampi, kaksikerroksinen rakennusosa, jonne oli määrää sijoittaa vaunuvajoja, vastaa julkisivuarkkitehtuuriltaan Makasiinilaiturille ja erityisesti Katajanokalle pystytettyjä makasiineja niin hyvin, että kyse on samaan fasadityyppiin perustuvasta muunnelmasta – eri materiaaliin toteutettuna (kuva 10). Seinäpinnasta sisäänvedetyn aukotuksen ansiosta senaatintalon itäsiiven julkisivu on plastisempi ja tektonisempi.

Senaatintalon itäsiipi oli suunnitelmassa jaettu erillisiin, vierekkäisiin varastohuoneisiin, joihin oli kuhunkin oma sisäänkäyntinsä. Sitä rakennus muistutti tilajäsentelyltään makasiineja. Lisäksi se vastasi niitä kerroskorkeudeltaan. Käytetty fasadityyppi

<sup>53</sup> Blomstedt 1963a, s. 298–306.

<sup>54</sup> Lilius 1990b, s. 82, 85.

*Façade  
vers l'Est de l'Hôtel du Sénat Impérial.*



Kuva 10. Suunnitelma senaatintalon itäsiiven fasadia varten, C. L. Engel 1818. Kuva: Lilius 1990b, s. 90.

pi soveltuivat hyvin molempiin tarkoituksiin. Arkkitehtuurin sisällöllisellä tasolla itäsiiven fasadi seurasi kaariaukkoineen senaatintalon antiikkis-roomalaista luonnetta. Lisäksi Engelin tarkoituksena oli käytetyn julkisivutyypin avulla viitata itäsiiven hyötyrakennusfunktion. Senaatintalon julkisivujen on todettu olleen hierarkkisesti selvästi kaksijakoiset: pää- ja eteläsiivet, joissa rakennuksen päätilat sijaitsivat, on käsitelty arvokkaammalla tematiikalla kuin toiminnallisesti vähempiarvoiset pohjois- ja itäsiivet.<sup>55</sup>

Itäfasadin vuonna 1818 vahvistettua suunnitelmaa edeltäneitä luonnospiirustuksia ei ole säilynyt. Engel on maininnut laatineensa kaikkiaan kolme luonnossarjaa senaatintaloa varten. Hänen tiedetään lokakuussa 1817 työstäneen kolmatta versiota, jonka hän kuitenkin hylkäsi, koska ei ollut tyytyväinen rakennuksen sivufasadeihin. Lopulliseen suunnitelmaan tehdyt muutokset koskivatkin ainakin etelä- ja pohjoisfasadeja. Sen sijaan ei tiedetä, oliko itäfasadin suunnitelma pääfasadin tavoin valmis jo ennen vuotta 1818.<sup>56</sup> Sitä voi kuitenkin pitää mahdollisena sillä perusteella, että Engel oli jo saanut valmiiksi tyyppipiirustukset Makasiinilaiturille: olihan komitean mallimakasiini rakennettu kesällä 1817. Kysymys, sovelsiko Engel senaatintalon itäsiipeä varten laatimaansa fasadis suunnitelmaa puoleen satamavarastoihin vai päinvastoin, jää vastaamatta. Suunnitelmien keskinäisestä kronologiasta ei olemassa olevalta lähdepohjalta voi todeta kuin, että ne olivat samanaikaisia suunnittelutehtäviä. Koska se-

<sup>55</sup> Lilius 1990b, s. 85, 86 (kuva 19.9.), 91. – Kun itäsiiven tilaohjelmaa päätettiin vuonna 1825 ennen rakennustyön aloittamista muuttaa ja sijoittaa sinne senaatin kirjasto, Engel laati uutta käyttötarkoitusta vastaavan julkisivuehdotuksen, jossa hän jatkoi eteläsiiven perustematiikkaa itäsiiven julkisivuun korostaen siten sen virastoluonnetta. Ibid.

<sup>56</sup> Lilius 1990b, s. 82–84.

naatintalon suunnittelu kuitenkin oli ensisijaisempi tehtävä, on luonnollisesti todennäköisempää, että senaatintalon itäfasadi olisi toiminut makasiineille esikuvana. Toisaalta, koska kyseisissä samanaikaisissa, ja monilta osin samankaltaisissakin, suunnittelukohteissa käytettiin samaa fasadityyppiä, on syytä etsiä mahdollisia yhteisiä lähtökohtiakin.

### *Esikuvat*

Jo toimiessaan Tallinnan kaupunginarkkitehtina vuosina 1809–14 Engel oli saanut kosketuksen venäläiseen empireen ja puurakentamiseen. Oleskellessaan Pietarissa vuosina 1813–16 hän saattoi paikan päällä perehtyä tuolloin vielä uuteen empirearkkitehtuuriin, joka sittemmin tuli leimaamaan hänen tuotantoaan.<sup>57</sup> Jo Tallinnan vuosinaan Engel tutustui myös venäläisiin mallikirjoihin, joihin hänen eräiden suunnitelmiansa on todettu pohjautuneen.<sup>58</sup>

Myös makasiineissa käytetty fasadityyppi löytyy venäläisestä mallikirjasta. *Sobranie fasadov* -teoksen vuonna 1812 julkaistuun kolmanteen osaan sisältyvä julkisivumalli (kuva 11) on osoitettu lafkoja, kauppapuoteja, varten. Makasiinien julkisivun perusjäsentely vastaa mallia: jako kahteen horisontaaliseen vyöhykkeeseen sekä vertikaalinen rytmittäminen oviaukon ja termi-ikkunan muodostamien akseleiden ja niiden välisten ikkuna-akselien avulla. Makasiineissa ovi-termi-ikkuna -akseleita on korostettu ikkuna-akselien jäädessä kapeammiksi ja lähes vaille koristelua tai kokonaan pois. Julkisivu on saanut rakennuksen funktioon paremmin soveltuvan ja sitä ilmentävän suljetumman luonteen, ja plastisemman muodon.

Ennen kaikkea fasadimallin ja makasiinien julkisivujen ilmeinen samankaltaisuus tukee oletusta, että kyseinen mallipiirustus olisi toiminut esikuvana makasiinien tyyppi- ja piirustuksille. Tallinnan kaupunginarkkitehtina Engel lienee tullut tuntemaan myös *Sobranie fasadov* -mallikirjan, vaikka tätä ei tiettävästi ole pystytty osoittamaan.<sup>59</sup> Kyseistä mallikirjaa on käytetty Tallinnassa ja mm. Tartossa 1800-luvun alussa.<sup>60</sup> Engelin yksityinen kirjakokoelma lienee myyty ulkomaille tämän kuoleman jälkeen eikä sen sisältöä tunneta.<sup>61</sup>

Julkisivumallia ja makasiinien julkisivua oleellisimmin luonnehtiva ja yhdistävä tekijä on jäsentelyn perustuminen ovi-termi-ikkuna -akselin toistamiseen. Oviaukon ja sen yläpuolelle sijoitetun ikkunan muodostama kokonaisuus on ainoa käytetty arkkitehtuuriaihe. Tämä klassismin arkkitehtuurissa aina renessanssista lähtien yleinen aihe – suorakaiteisen ja kaariaukon yhdistelmä – esiintyy Engelillä jo pörssitalosuunnitelmassa (1814), jonka yhteydessä sitä on nimetty taberna-aiheeksi, viittaa-han muoto antiikin roomalaisiin tabernoihin eli puoteihin. Toteuttamatta jäänyt pörs-

<sup>57</sup> Wickberg 1945, s. 41–50; Pöykkö 1989, s. 21.

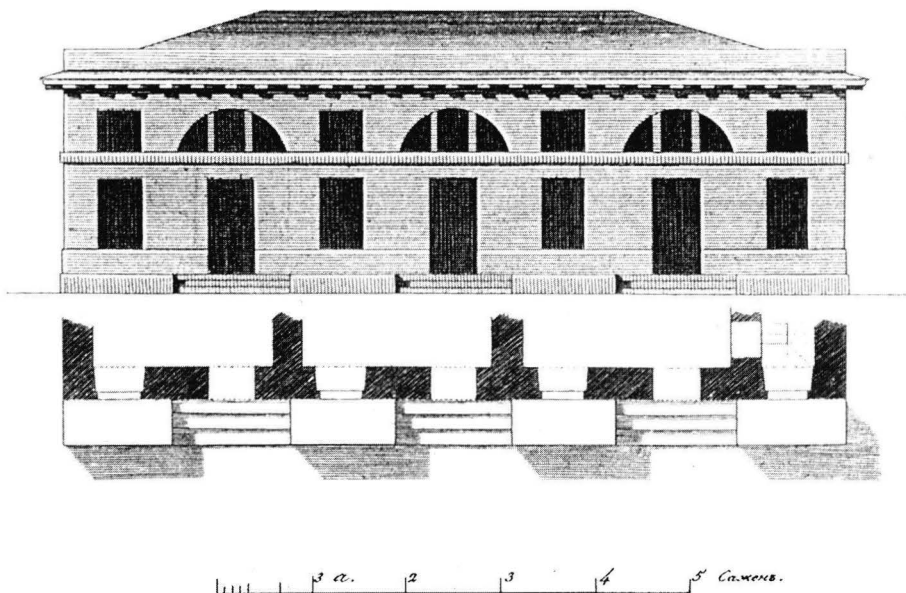
<sup>58</sup> Maiste 1990, s. 17–19; Pöykkö 1979, s. 472–473. – Maisten mukaan julkisivukokoelmien käyttäminen yksityistalosten suunnittelun perustana oli Venäjän imperiumissa pakollista. Niitä kuitenkin sovellettiin varsin vapaasti, kuten Engel on tehnyt suunnitellessaan asuinrakennusta Tallinnaan (Vene 15/Pühavaimu 8). Pöykkö puolestaan olettaa Engelin Viaporin kirkkosuunnitelman vuodelta 1820 perustuneen 1800-luvun alun venäläisessä mallikirjassa julkaistuun piirustukseen.

<sup>59</sup> Tosin Maisten artikkelista voi saada sen käsityksen, että juuri *Sobranie fasadov* -mallikirjaa olisi rakentamismääräysten vuoksi ollut pakko käyttää yksityistaloja suunnitellessaan – ja että Engel käytti juuri kyseistä mallikirjaa edellä mainitussa suunnitelmassaan Tallinnaan. Kirjoittaja ei tässä kohtaa ilmaise itseään kovin selkeästi. Maiste 1990, s. 18, 25 (viite 28).

<sup>60</sup> Wickberg 1945, s. 61; Eesti arhitektuuri ajalugu 1965, s. 347–349.

<sup>61</sup> Sinisalo, suullinen tiedonanto 8.4.1992.





Kuva 11. Julkisivumalli kauppapuoteja varten. Sobranie fasadov 1812, osa III, malli nro 7.

sitalo, jonka suunnitelman Engel lienee laatinut näyttönä arkkitehtonisista kyvyistään tavoitellessaan komitean arkkitehdin virkaa, oli tarkoitus sijoittaa nykyisen Kauppatorin äärelle. Se oli ensimmäinen Helsinkiin suunniteltu puhdas empirerakennus. Taberna-aihetta on siinä käytetty pääjulkisivun keskirisaliitin sivuportaaleissa.<sup>62</sup>

Makasiinien julkisivuja vastaavalla tavalla – ts. julkisivujäsentelyn perustana – taberna-aihetta on käytetty jo renessanssin arkkitehtuurissa. Roomalaisten renessanssipalatsien pohjakerroksen jäsentelyn teemana taberna-aihe on yleinen.<sup>63</sup> Kyse ei ollut vain arkkitehtuuriaiheesta, muodon jäljittelystä, vaan pohjakerroksissa oli kauppapuoteja. Ne edustivat pystysuoraa antiikin perinnettä, sillä yhteys Rooman keisariaikaisten kerrostalojen pohjakerrosten tabernariveihin oli katkeamaton: läpi keskiajan puoteja oli ollut kaupunkitalojen pohjakerroksissa. Antiikin tabernojen tavoin puodit avautuivat leveine suuaukkoineen suoraan kadulle ja niiden yläpuolella oli kauppiaan asunnoksi tarkoitettu huone, johon kaaren sisälle sijoitettu ikkuna toi valoa. Ilmiö ei rajoittunut vain roomalaisiin kaupunkitaloihin.<sup>64</sup> Serlio esittelee oppikirjassaan palatseja, joiden pohjakerros on varattu puodeille ja niiden yläpuolisille asuinhuoneille.<sup>65</sup> Samoin Palladio sijoitti Palazzo Thienen torinpuoleisen siiven pohjakerrokseen puoteja asuntoineen.<sup>66</sup> Engelin on todettu käyttäneen Palladion arkkitehtuuriteosta »I Quattro Libri dell' Architettura» useassa yhteydessä, mm. juuri pörssitalosuunnitel-

<sup>62</sup> Lilius 1990a, s. 38–40 (kuva 8.1.); 1984, s. 14–15, 17.

<sup>63</sup> Ks. esim. Frommel 1973b.

<sup>64</sup> Frommel 1973a, s. 90–91; Lilius 1981, s. 241–242.

<sup>65</sup> Serlio 1619, VII, s. 62–63, 194–195.

<sup>66</sup> Fyra böcker on arkitekturen 1928, s. 81.

massaan. Teokseen sisältyvässä siltasuunnitelmassa ns. tabernafasadi esiintyy perusrakenteessaan.<sup>67</sup>

Pietarin palladiolaisessa empirearkkitehtuurissa taberna-aiheen käyttö – sekä muihin aiheisiin yhdistettynä, että julkisivujäsentelyn perustana – on hyvin yleistä.<sup>68</sup> Esimerkkeinä tabernafasadeista, joita Engel tuskin on voinut välttää näkemästä oleskellessaan kaupungissa, mainittakoon Giacomo Quarenghin Valtionpankki (1783–90) – erityisesti päärakennusta hevosenkengän muotoisena kaarena kiertävä varastorakennus<sup>69</sup> – ja Ratsukaartin rykmentin maneesi (1804–07)<sup>70</sup> sekä A. D. Zaharovin Amirali-teettiin liittyvät Nevan puoleiset rakennukset (1808)<sup>71</sup>. Tabernafasadeihin lukeutuu myös V. P. Stasovin suunnitelma hovin tallien Moikan puoleisen siiven julkisivua varten, joskin lienee epätodennäköisempää, että Engel olisi nähnyt suunnitelman.<sup>72</sup> Myös Sobranie fasadovissa julkisivutyyppejä esiintyy useina muunnelmina, joista eräät ovat arkadeineen lähempänä senaatin itäsiiven julkisivusuunnitelmaa kuin edellä esitelty puhtaasti tabernafasadia edustava julkisivumalli.

Riippumatta siitä, toimiko Sobranie fasadovissa julkaistu julkisivumalli esikuvana makasiinien tyyppipiirustuksille vai oliko tabernafasadin käyttö yleisemmin pietarilaisen, palladiolaisen empiren heijastumaa vai kenties välittömämpää vaikutusta Palladion arkkitehtuurista – luultavasti tämä kaikki on vaikuttanut suunnittelun taustalla – voidaan pohtia, miksi Engel käytti taberna-aiheeseen perustuvaa julkisivujäsentelyä makasiineissa. Edellä todettiin aiheen, erityisesti perusmuodossaan käytettynä, viittaavan kauppapuoteihin, joihin varastot puolestaan olennaisesti liittyvät. Koko julkisivujäsentelyn perustaminen kaupankäyntiin viittaavaan aiheeseen yhdistettynä muuten suljettuun julkisivuun ilmensi rakennusten funktiota nimenomaan kauppiaiden varastoina – minkä puolesta tietysti puhui myös rakennusten sijainti satamassa, laiturin äärellä.

Se että Engel on päätenyt käyttämään taberna-aiheeseen perustuvaa julkisivutyyppejä myös senaatintalon itäfasadissa, selittyy siten, että hän katsoi sen sopivan varastorakennuksille ylipäätään ja yleisemminkin viittaamaan hyötyrakennukseen – ovathan Pietarissa toimineet arkkitehdit, erityisesti Quarenghi, jonka on mainittu<sup>73</sup> eniten vaikuttaneen Engelin tuotantoon, käyttäneet fasadityyppejä juuri siten. Nimenomaan Quarenghin hyötyrakennusarkkitehtuurille on todettu olevan ominaista fasadin jäsentely rustikoituun pohjakerrokseen ja suurilla termi-ikkunoilla varustettuun ylempään kerrokseen.<sup>74</sup> Sobranie fasadovien julkisivumallien ohella erityisesti Quarenghin arkkitehtuurin voi nähdä myös Engelin varastosuunnitelmien taustalla.

### *Kokonaisuus*

Makasiinialueet suunniteltiin pienimpiä yksiköitä, yksittäisiä makasiineja, myöten osaksi suurempaa kokonaisuutta, Eteläsataman kaupunkikuvaa. Jokainen makasiini

<sup>67</sup> Lilius 1984, s. 15. – Leveän sillan oli määrä käsittää kuusi vierekkäistä kauppapuotiriviä katujen varrella. Tabernafasadi oli tarkoitettu kadunpuoleiseksi julkisivuksi, kun joen puolelle avautui pylväsriivi. Fyra böcker om arkitekturen 1928, s. 171–173.

<sup>68</sup> Ks. esim. Piljavskij 1962, 1981; Lo Gatto 1943.

<sup>69</sup> Rakennuksessa sijaitsivat pankkiholvit. Brumfield 1993, s. 292, 295 (kuva 377). Architetto a Pietroburgo 1988, kuva 47.

<sup>70</sup> Architetto a Pietroburgo 1988, kuva 98.

<sup>71</sup> Grimm 1940, kuva 40.

<sup>72</sup> Tallikompleksi rakennettiin vuosina 1817–23. Piljavskij 1962, s. 126, 130.

<sup>73</sup> Wickberg 1973, sivunumerot puuttuvat; Pöykkö 1989, s. 47.

<sup>74</sup> Brumfield 1993, s. 295.

oli alistettu korttelisivulle ja edelleen koko makasiinirivin muodostamalle katuseinämälle, joka puolestaan oli alistettu satamaan avautuvalle näkymälle. Makasiinialueet jatkoivat laitureita reunustavia suoria rakennusrivistöjä aina kaupungin reunoille asti. Toisaalta alueet muodostivat yhtenäiset seinämät kaupunkiin avautuvaa näkymää reunustamaan, ts. rajasivat kaupunkitilaa. Vaatimattomuudellaan ja yhdenmukaisuudellaan makasiinirivit toimivat ikään kuin jalustana kirkkoa kohti kohoavalle maisemalle.

Engelin voi katsoa paljolti seuranneen jo Ehrenströmin vuoden 1812 kaavassaan esittämiä, klassismin kaupunki-ihanteesta periytyviä suuntaviivoja. Tulihan makasiinit rakentaa – symmetrisesti Eteläsatamaan avutuvan näkymän laiduille sijoitetuilla alueillaan – yhtä korkeiksi, yhtenäisiin riveihin ja saman piirustuksen mukaan. Ehrenströmillä on ylipäätään todettu olleen varsin selvä näkemys tulevasta pääkaupungista kokonaisuudessaan, myös rakennuskannaltaan.<sup>75</sup> Engelin omin panos on siinä, että hän antoi makasiinialueille selkeän arkkitehtonisen identiteetin julkisivuarkkitehtuurin välityksellä. Julkisivuarkkitehtuurin lisäksi myös makasiinien tilaohjelman ja tontin jäsentelyn voinee olettaa olleen Engelin käsialaa, vaikka sitä ei voida olemassa olevalta lähde pohjalta varmentakaan – ja vaikka itse ajatus makasiinien rakentumisesta alueelle siirrettävien ranta-aittojen varaan ei ollutkaan hänen vaan ilmeisesti niin ikään Ehrenströmin.

Engel oli osoittanut kykyä kaupunkitaiteellisten kokonaisuuksien luomiseen jo pörsitalosuunnitelmassaan.<sup>76</sup> Hän oli jo ennen nimittämistään komitean arkkitehdiksi varsin tietoinen tehtävän laajuudesta ja merkityksestä sekä omista kyvyistään suoritua siitä. Kirjeessään ystävälleen Carl Herrlichille vuoden 1815 alussa Engel totesi, että mahdollisuus saada luodakseen aivan uusi kaupunki on voimissaan olevalle lahjakkaalle miehelle aivan liian kiehtova ajatus, jotta sen voisi heittää menemään.<sup>77</sup> Myös makasiinien suunnittelu on epäilemättä ollut Engelille tehtävä, johon paneutuessaan hän on voinut kokea rakentavansa uutta kaupunkia. Vaikka tehtävä oli sinänsä vaatimaton – pelkistäen ilmaistuna antaa hirsirunkoisille aitoille uusi julkisivu – oli ratkaisun laajempi vaikutus oleva ilmeinen makasiinien kaupunkikuvallisesti merkittävän sijainnin vuoksi.

Makasiinit olisivat rakennuksia, joita katsottaisiin kaukaa, ei niinkään niiden itsensä vuoksi vaan juuri osana kaupunkimaisemaa. Kun makasiinirivi oli sijaintinsa – ja ennen kaikkea tietysti funktionsa – vuoksi jäävä kaupunkikuvassa taustalle, oli julkisivuarkkitehtuurin oltava vastaavasti vaatimattomampaa ja yksinkertaisempaa: selkeästi hahmotettavissa. Tabernafasadin perusrakenne erottui selvästi kauempaakin katsottaessa. Kommentoidessaan keväällä 1818 ystävänsä Herrlichin talosuunnitelmia Engel sivusi samaa problematiikkaa kuin makasiiniriviä suunnitellessaan: rakennuksen luonteen ilmaisemista ja sen sopeuttamista ympäristöönsä. Rakennuksen luonteen tulisi olla tietystä sopusoinnussa ympäristön kanssa, Engel toteaa ja tarkentaa, että koska kyseisen rakennuksen julkisivun voisi nähdä vain kaukaa, ei siinä olisi tarkoituksenmukaista käyttää runsasta koristelua.<sup>78</sup>

<sup>75</sup> Pöykkö 1989, s. 20.

<sup>76</sup> Lilius 1990a, s. 140.

<sup>77</sup> C.L. Engel C. Herrlichille 1.1.1815. Julkaistu: Kirjeet 1989, s. 37.

<sup>78</sup> »Muistan vielä hyvin selvästi seudun, johon päin julkisivusi on, ja ympäristökin on yhä jokseenkin elävänä muistissani. Sen vuoksi minusta tuntuu, että tämä fasadi täytyy säilyttää doorilaisessa tyyliässä ja sitä tulee käsitellä siinä, koska rakennuksen vaikutusta kohottaa ja lisää suunnattomasti, jos sen luonne on tietystä sopusoinnussa ympäristön kanssa eikä ylitä kokonaisuutena, missä se kuitenkin voi kunnostautua edukseen. – – Nämä vähät koristukset jylhän voimakkaasti käsiteltyinä tekisivät vaikutuksen, jonka arvioin paikkaan mitoitetuksi. Kaikki muut koristelut olisivat tarkoituksettomia, sillä niillä ei olisi mitään

Osoituksena siitä, että Engel näki Makasiinilaiturin alueen kuuluvan laajempaan kaupunkitaitteelliseen yhteyteen, on sekin, että hän muutamaa vuotta myöhemmin (1819) ikään kuin jatkoi makasiiniriviä provianttimakasiinilla käyttämällä siinä samaa fasadityyppiä – kuitenkin niin, että tämä Eteläsataman länsirannalle sijoitettu kivinen armeijan muonamakasiini selvästi erottuu julkisivuarkkitehtuuriltaan myös omaksi itsenäiseksi kokonaisuudekseen (kuva 7).<sup>79</sup> Saman fasadityypin käyttäminen myöhemmin Katajanokalla ilmentää nimenomaan kaupunkitaitteellista ajattelua. Käytetyllä fasadityypillä on luotu toisaalta yhtenäistä, toisaalta hierarkkista kaupunkikuvaa. Se yhdisti makasiinit säännöllisiksi rivistöiksi alueidensa sisällä ja laajemmin kaupunkikuvassa samaa tehtävää palveleviksi rakennuksiksi, mutta samalla erotti ne muista.

Tyyppiipiirustusten ja julkisivumallien käyttäminen tavoiteltaessa yhtenäistä kaupunkikuvaa oli ominaista erityisesti venäläiselle kaupunkirakentamiselle.<sup>80</sup> Kiinnostavaa on, että ajatus tyyppiipiirustuksista oli alun perin Ehrenströmin. Mistä hän oli ajatuksen saanut, jää selvittämättä. Joka tapauksessa makasiinialueiden rakentaminen tyyppiipiirustusten mukaan omalta osaltaan takasi suuriruhtinaskunnan pääkaupungin julkisivun edustavuuden. Uudelleenrakentamisen myötä omaksuttu uusi rakennustyyli, joka julkisivuvuorauksen yleistyessä tuli vaikuttamaan kaupunkikuvaan voimakkaammin kuin mitkään aiemmat tyyli vaihtelut, puolestaan antoi kaupungille ja sen julkisivulle keisarikunnan pääkaupunkiin viittaavan ilmeen. Tyyli valinnan on todettu olleen myös tietoisesti poliittinen: kaupunki rakennettiin Pietarin empiretyyliin pienois-Pietariksi.<sup>81</sup> Makasiinialueiden arkkitehtuurikin palveli osaltaan kaupungin symbolimerkityksen luomista: keisarikunnan näyteikkunan rakentamista.

### *Engelin vaikutus*

Engelin 1810-luvun makasiinisuunnitelmat – tyyppiipiirustus Makasiinilaiturille, senaattitalon itäsiipi ja provianttimakasiini – vaikuttivat lähtökohtana makasiinien julkisivuarkkitehtuurille aina 1850-luvulle asti. Samaa fasadityypin perustuvia muunnelmia käytettiin Makasiinilaiturille laadituissa myöhemmissä suunnitelmissa ja Pohjoissatamassa sekä myös muualla kaupungin alueella.<sup>82</sup> Näin fasadityyppi sai nimenomaan varastorakennukseen viittaavan arkkitehtonisen identiteetin Helsingin kaupunkikuvassa.

Säilyneet suunnitelmat ovat, yhtä lukuun ottamatta, signeeraamattomia, mikä näyttäisi olevan pikemminkin sääntö kuin poikkeus 1800-luvun alkupuolen yksityisrakennusten piirustusten ollessa kyseessä.<sup>83</sup> Makasiinisuunnitelmista 1830-luvun puolivälissä laaditut lienevät intendentinkonttorissa Engelin oppilaana 1820-luvun lopulla aloittaneen ja 3. konduktöörin virassa vuodesta 1835 alkaen toimineen Jean Wikin käsialaa. Missä määrin suunnitelmat lopulta pohjautuvat Engelin antamiin ohjeisiin tai suoranaisiin määräyksiin, jää selvittämättä. Engelin aikana ei ollut tapana, että

---

vaikutusta, koska julkisivun voi nähdä vain kaukaa, mistä syystä se vähä, joka siihen voidaan sijoittaa, täytyy käsitellä arvostelukykyisesti ja sille merkitystä antaen.» C.L. Engel C. Herrlichille toukokuussa 1818. Julkaistu: Kirjeet 1989, s. 85–87.

<sup>79</sup> RakH II, Iib 18:1, KA.

<sup>80</sup> Bunin 1961, s. 119–120, 123–125, 128–129.

<sup>81</sup> Ks. esim. Åström 1957b, s. 42–43; Wickberg 1945, s. 25.

<sup>82</sup> Ks. tarkemmin Mattila 1996, s. 118–124.

<sup>83</sup> Ks. esim. Wickberg 1978, s. 67–68.

apulaiset merkitsivät nimensä piirustuksiinsa. Nimettömien piirustusten attribuointi osoittautuu usein mahdottomaksi tehtäväksi: kun piirustuksen laati Engelin kouluttama arkkitehti, usein vain hänen määräyksiään noudattaen, ei yksilöllisyydelle välttämättä jäänyt kovinkaan paljon tilaa.<sup>84</sup> Wik on kuitenkin signeerannut yhden, Pohjoissatamaan konsuli Borgströmin kivimakasiinia varten laatimansa suunnitelman vuodelta 1836.<sup>85</sup> Julkisivun teemana on kivijalalta nouseva kolmikaarinen arkadi, jonka sisään avautuu taberna-aihe. Suunnitelma viereiselle tontille rakennettavaa Borgströmin puista makasiinia varten seuraavalta vuodelta seuraa kivimakasiinin julkisivua siinä määrin, että oletettavasti sekin oli Wikin laatima.<sup>86</sup> Myös Makasiinilaiturin toisen rivin puisia makasiineja varten laadittu suunnitelma (1836) liittyy edellisiin.<sup>87</sup>

Makasiinilaiturin merenpuoleiseen riviin rakennetun kivimakasiinin piirustukset on intendentinkonttorissa vuonna 1844 hyväksynyt ja mahdollisesti myös laatinut Jean Wik. Rakennuksen Makasiinikadun puoleisen pääjulkisivun lähtökohtana on selvästi jälleen käytetty aiempia makasiinisunnitelmia: julkisivun yleisjäsentelynä on Borgströmin makasiinien ja Makasiinilaiturin toisen rivin puisten makasiinien tavoin kolmen kaaren muodostama arkadi.<sup>88</sup> Myös muut 1840-luvulla laaditut suunnitelmat lienevät suurelta osin intendentinkonttorin arkkitehtien tuotantoa. Vuodelta 1840 on säilynyt piirustus niin ikään konsuli Borgströmin Pohjoissatamaan rakennettavaa puista makasiinia varten.<sup>89</sup> Se seuraa kömpelösti Makasiinilaiturin merenpuoleisen rivin fasadjäsentelyä, samoin kuin Makasiinilaiturin toisen rivin kivimakasiinitkin (kuva 8), joiden piirustukset ovat vuodelta 1843.<sup>90</sup>

Julkisivutyyppejä käytettiin satama-alueen lisäksi lähes sellaisenaan myös varsinaisessa kaupungissa, kuten Berndt Aminoffin piirtämänä kopiona säilynyt, intendentinkonttorissa vuonna 1837 hyväksytty suunnitelma Heikinkadun (nykyinen Mannerheimintie) suuntaisesti sijoitettavaa kauppias Gebauerin puista varistorakennusta varten osoittaa.<sup>91</sup>

Lisäksi mainittakoon, että ilmeisesti myös Porvoossa noudatettiin Engelin alun perin Makasiinilaiturin aluetta varten laatimaa tyyppi-*piirustusta*.<sup>92</sup> Porvoon vuoden 1832 asemakaavassaan Engel oli osoittanut makasiineille Helsingin uudelleenrakennuskaavan tapaan erilliset korttelit rantaviivalta. Samoin makasiinit oli kaavassa määrätty rakennettaviksi vahvistetun julkisivupiirustuksen mukaan.<sup>93</sup>

<sup>84</sup> Järventaus 1967, s. 275–277; Wickberg 1978, s. 67–79.

<sup>85</sup> Rakennuspiirustus tontille Mariankatu 5–6, kortteli 7, kaup.osa I, Ltk 3, MA, HKA. Julkaistu: Wickberg 1978, s. 54 (kuva 33).

<sup>86</sup> Ibid.

<sup>87</sup> Rakennuspiirustus varastotontille 4, Makasiiniranta, kaup.osa VII, Ltk 75, MA, HKA.

<sup>88</sup> Rakennuspiirustus varastotontille 11–12, Makasiiniranta, kaup.osa VII, Ltk 75, MA, HKA.

<sup>89</sup> Rakennuspiirustus tontille Meritullinkatu 1, kortteli 8, kaup.osa I, Ltk 3, MA, HKA.

<sup>90</sup> Rakennuspiirustukset varastotontille 19, 20, Makasiiniranta, kaup.osa VII, Ltk 75, MA, HKA.

<sup>91</sup> Aminoff, Ib:1, HKA. – Ilmeisesti juuri kyseinen rakennus näkyy Hoffersin vuonna 1866 Nikolainkirjon tornista ottaman Helsinki-panoraaman länteenpäin suuntautuvassa näkymässä, Aleksanterinkadun loppupään kohdalla. Kuva julkaistu mm.: Åström 1957b, s. 162.

<sup>92</sup> Suunnitelma kauppias A. Silfviuksen makasiinia varten, Porvoo, makasiinikortteli 64. Ennen vuotta 1850. STO 430/227.AD.1851, KA.

<sup>93</sup> Porvoon asemakaavasta ks. Lilius 1990c, s. 274–275. – Timo Keinänen toteaa Porvoon uudelleenrakentamista käsittelevässä tutkielmassaan Porvoon maistraatin arkistosta löytyneen kahdet P.C. Liebertin laatimat makasiinipiirustukset. Mahdollisesti edellä mainittu suunnitelma, joka on kopiona liitetty senaatin talousosastolle osoitettuun makasiinintonttia koskeneeseen valitukseen, on toinen niistä. Liebertin Porvoon pakkahuoneen suunnitelma vuodelta 1849 (kyseisen makasiinin viereiseen rantakortteliin 63) vastannee, Keinänen kuvauksen perusteella, joen puoleiselta julkisivultaan kyseistä makasiinisunnitelmaa. Keinänen 1975, s. 133–134.

## 5. Yhteenveto

Helsingin uudelleenrakentamisen yhteydessä kaupungin rantaviiva koki täydellisen muodonmuutoksen. Luonnonvarainen, ranta-aittojen peittämä rantaviiva oikaistiin laitureiden rajaamiksi rantakaduiksi, joiden tieltä aitat siirrettiin sivummalle niitä varten varatuille makasiinialueille. Kaupunkisuunnittelussa 1700-luvun lopulta alkaen yleistyneet pyrkimykset paloturvallisemman kaupunkirakenteen luomiseen avoimen rantaviivan avulla ja sataman uudelleenjärjestelyyn eriyttämällä lastaustoimet ja varastointi omille alueilleen sisältyivät jo ns. Kocken kaavoihin 1810–12. J.A. Ehrenströmin kaavat 1812–17 erosivat aiemmista ennen kaikkea Eteläsataman kaupunkikuvallisen merkityksen huomioimisessa: satamankin rakentaminen liitettiin suuriruhtinaskunnan pääkaupungin merellisen julkisivun luomiseen. Makasiinit edellytettiin rakennettaviksi yhtenäisiin, laiturinsuuntaisiin riveihin tyyppiirustusten mukaan.

Ehrenströmin vuoden 1812 asemakaavan mukaan yksityiset kauppiat saivat rakentaa satamamakasiinejaan vain Ullanlinnanvuoren edustalle ns. Makasiinilaiturille ja Katajanokan länsiosaan. Edellä mainittu alue oli varattu siirrettäville ranta-aitoille ja jälkimmäinen kivistä rakennettaville makasiineille. Vain Makasiinilaiturin alue toteutui lähes alkuperäisen suunnitelman mukaisena. Sen rakentuminen kesti kaikkiaan yli kolme vuosikymmentä, 1810-luvun lopulta 1850-luvun alkuun, eli lähes koko uudelleenrakennuskauden. Lisäksi Katajanokan Eteläsataman puoleiselle rannalle pystytettiin 1820–30-lukujen vaihteessa kaksi puista makasiinia lähes samaa tyyppiirustusta käyttäen kuin Makasiinilaiturilla.

Kadonneet julkisivujen tyyppiirustukset on attribuoitu uudelleenrakennuskomitean arkkitehtina toimineelle C.L. Engelille hänen samanaikaisen suunnittelutehtävänsä, senaatintalon, avulla. Sekä makasiinien julkisivuissa että senaatintalon itäsiiven varastorakennuksen julkisivussa (1818) on käytetty samaa fasadityyppiä. Engel lienee vastannut myös makasiinien tilaohjelmasta ja tontin jäsentelystä Ehrenströmin jo kaavassaan esittämiä, klassismin kaupunki-ihanteesta periytyviä suuntaviivoja toteuttaen. Yleisempien kaupunkitaiteellisten ja toiminnallisten tavoitteiden ohella ole-massa ollut rakennuskanta, siirrettävät aitat, on ohjannut suunnittelua. Aitan yhteyteen liitetyn laiturinsuuntaisen porttirakennuksen sekä rakennusosia yhdistävän katon ja empiretyylisen julkisivuvuorauksen avulla makasiinirivi jäsenyi asuntoarkkitehtuurin tapaan selkeärajaisiksi kortteleiksi. Aittaa voitiin käyttää edelleen lähes sellaisenaan.

Julkisivuarkkitehtuurin lähtökohtana on toiminut venäläiseen Sobranie fasadov-mallikirjaan (1812) sisältyvä julkisivumalli kauppuoteja varten. Kyseessä oli ns. tabernafasadi eli taberna-aiheeseen sen perusrakenteessaan perustuva julkisivutyyppi, joka oli yleinen Pietarin palladiolaisessa empirearkkitehtuurissa: erityisesti hyötyrakennuksissa ja etenkin G. Quarengilla. Engel on ilmentänyt rakennusten käyttötarkoitusta kauppiaiden varastoina tabernafasadin avulla ottaen samalla huomioon makasiinien kaupunkikuvallisen aseman ja merkityksen. Vaatimattomuudellaan ja yhdenmukaisuudellaan makasiinirivit toimivat ikään kuin jalustana kirkkoa kohti ko- hoavalle maisemalle. Ennen Helsingin uudelleenrakentamista ei maassamme ollut esiintynyt pyrkimystä liittää satamavarastoja ympäristöönsä kaavoituksen lisäksi rakennussuunnittelunkin keinoin.

Samaan fasadityyppin perustuvia muunnelmia käytettiin varsinaisten makasiini-alueiden lisäksi varastorakennuksissa muuallakin kaupungin alueella 1800-luvun alkupuolella: ensin Engelin itsensä (provianttimakasiini 1819) ja myöhemmin 1830–40-luvuilla intendentinkonttorin arkkitehtien, erityisesti Jean Wikin, toimesta. Näin

fasadityyppi sai nimenomaan varastorakennukseen viittaavan arkkitehtonisen identiteetin Helsingin kaupunkikuvassa.

## LÄHTEET

### Painamattomat lähteet

#### *Kansallisarkisto (KA)*

Helsingin uudelleenrakennuskomitean arkisto (URKA)

Kirjekonseptit

Toimintakertomukset

Saapuneet kirjeet

Saapuneet ja menneet kirjeet

Karttakokoelma

Kenraalikuvernöörin kanslian arkisto (KKK)

Aktit

Rakennushallituksen arkisto (RakH)

Piirustusarkisto II

Senaatin arkisto

Aktit

Uudenmaan ja Hämeen lääninhallituksen arkisto

Lääninkanslian (UHLKaA) kirjekonseptit

Vakuutusyhtiö Tarmon arkisto (TA)

Suomen Palovakuutuskeskuksen palovakuutusasiakirjat (S P)

Lakkautetut ainaispalovakuutukset (PVK)

Valtiosihteerinviraston arkisto (VSV)

Aktit

#### *Helsingin kaupunginarkisto (HKA, Helsingin kaupungin tietokeskus)*

Berndt Aminoffin kokoelma

Jäljennökset rakennuspiirustuksista (Ib:1)

Helsingin lainavarain hoitokomission arkisto (LVHKA)

Pöytäkirjat

Tilitykset tositteineen

Huutokauppakamarin arkisto (HA)

Pöytäkirjat

Kaupunginkassan arkisto

Kaupungin tilit

Kiinteistöviraston kaupunkimittaosaston arkisto (Kmo)

Kartat

Maistraatin arkisto (MA)

Tonttikirjat

Pöytäkirjat

Katselmusraportit palovakuutuksia varten

Rakennuspiirustukset

#### *Helsingin kaupunginmuseo (HKM)*

Kuva-arkisto (HKM KA)

Kartat

#### *Museovirasto (MV)*

Kulttuurihistorian kuva-arkisto (MV KKA)

#### Opinnäytteet

Keinänen, Timo, 1975. Rakennusmestari Gustaf Westerberg ja Porvoon uudelleenrakentaminen 1830–1860. Taidehistorian pro gradu -tutkielma. Säilytyspaikka: Helsingin yliopisto, Taidehistorian laitoksen kirjasto, Helsinki.

Mattila, Helena, 1996. Makasiinit Helsingin Eteläsataman kaupunkikuvassa vuoden 1812 asemakaavasta 1850-luvun alkuun. Taidehistorian pro gradu -tutkielma. Säilytyspaikka: Helsingin yliopisto, Taidehistorian laitoksen kirjasto, Helsinki.

Sinisalo, Jarkko, 8.4.1992. Museoviraston rakennushistorian osaston tutkija, Helsinki

Painetut lähteet ja kirjallisuus

- Architetto a Pietroburgo 1988: Giacomo Quarenghi. Architetto a Pietroburgo. Lettre e altri scritti. A cura di Vanni Zanella. Venezia.
- Blomstedt, Yrjö, 1963. Johan Albrecht Ehrenström. Kustavilainen ja kaupunginrakentaja. Helsinki.
- Brumfield, William Craft, 1993. A History of Russian Architecture. Cambridge.
- Bunin, A.W., 1961. Geschichte des russischen Städtebaues bis zum 19. Jahrhundert. Deutsche Bauakademie. Schriften des Institutes für Theorie und Geschichte des Baukunst. Berlin.
- Eesti arhitektuuri ajalugu 1965: Eesti arhitektuuri ajalugu. Toimetuse kolleegium H. Arman, H. Papp, U. Kammal. Tallinn.
- Frommel, Christoph Luitpold, 1973a-b. Der Römische Palastbau der Hochrenaissance. Band 1 Text. Band 3 Tafeln. Römische Forschungen der Bibliotheca Hertziana Band XXI. Tübingen.
- Fyra böcker om arkitekturen 1928: Andrea Palladio. Fyra böcker om arkitekturen. Översättning från italienska originalets första upplaga av Ebba Atterbom. Med biträde i tekniska frågor av Anna Mohr Branzell. Inledande förord av Martin Olsson. Stockholm 1928.
- Lo Gatto, Ettore, 1943. Gli artisti italiani in Russia. Volume terzo. Roma.
- Grimm, G.G., 1940. Arhitektor Andrejan Zaharov. Žizn i tvortšestvo. Mastera arhitektury russkogo klassitsizma. Gos. arhit. izd. akad. arhitektury SSSR. Moskva.
- Hartman, Torsten, 1912. Då Helsingfors blef hufvudstad. Helsingfors.
- Helsingin RJ 1825: Hans Kejserliga Maj:ts Nädigst fastställda Byggnads-ordning för Helsingfors. Helsingfors 1826.
- Hirn, Hans, 1931. Gustaf Fredrik Stjernvall 1767–1815. En tidsskildring. Helsingfors.
- Hirn, Marta, 1965. Carl von Kögelgens resa i Finland 1818. Helsingfors.
- Hornborg, Eirik, 1950. Helsingin kaupungin historia. II osa. Ajanjakso 1721–1809. Helsinki.
- Järventaus, Esko, 1967. »Rakennustaide ja tekniikka», Suomen rakennushallinto 1811–1961. Helsinki.
- Kirjeet 1989: C.L. Engel. Kirjeet-Brev-Briefe 1813–1840. Toim. Mikael Sundman. Entisaikain Helsinki XII. Jyväskylä 1989.
- Korhonen, Teppo, 1989. »Kansanomainen rakennustaide keskiajalta 1800-luvun lopulle», Ars Suomen taide 2. Toim. Salme Sarajas-Korte. Keuruu.
- Kovero, Matti, 1950. »Helsinki kauppakaupunkina», Helsingin kaupungin historia. III osa. Ajanjakso 1809–1875. Ensimmäinen nide. Helsinki.
- Kärki, Pekka, 1989. »Porvarisarkkitehtuuri 1700-luvulla», Ars Suomen taide 2. Toim. Salme Sarajas-Korte. Keuruu.
- Lilius, Henrik, 1981. »Antiikin jälkivaikutus taidehistorian ongelmana», Antiikin kulttuurihistoria. Toim. Henrik Lilius ja muut. Porvoo – Juva – Helsinki.
- Lilius, Henrik, 1984. Esplanadi – Esplanaden – The Esplanade. Rungstedt Kyst.
- Lilius, Henrik, 1986. »Hierarkia kaupunkitaiteessa», Arkkitehti 2–3/1986.
- Lilius, Henrik, 1989. »Kaupunkirakennustaide autonomian alusta 1850-luvulle», Ars Suomen taide 3. Toim. Salme Sarajas-Korte. Keuruu.
- Lilius, Henrik, 1990a. »Pörssitalosuunnitelma», Carl Ludvig Engel 1778–1840. Näyttelyluettelo. Toim. Henrik Lilius ja Veikko Kunnas. Helsinki.
- Lilius, Henrik, 1990b. »Senaatintalo ja sen sisätilat», Carl Ludvig Engel 1778–1840. Näyttelyluettelo. Toim. Henrik Lilius ja Veikko Kunnas. Helsinki.
- Lilius, Henrik, 1990c. »Porvoon kaupunkirakenteen uudistus 1832», Carl Ludvig Engel 1778–1840. Näyttelyluettelo. Toim. Henrik Lilius ja Veikko Kunnas. Helsinki.
- Lindberg, Carolus – Rein, Gabriel, 1950. »Asemakaavoittelu ja rakennustoiminta», Helsingin kaupungin historia. III osa. Ajanjakso 1809–1875. Ensimmäinen nide. Helsinki.
- Maiste, Juhani, 1990. »Engel Tallinnassa», Carl Ludvig Engel 1778–1840. Näyttelyluettelo. Toim. Henrik Lilius ja Veikko Kunnas. Helsinki.
- Nikander, Gabriel, 1975. Byar och gårdar i Helsinge från 1750 till 1865. Bidrag till Helsingesockens historia. Andra utökade upplagan. Ekenäs.
- Nikula, Oscar, 1981. »Kaupunkilaitos 1721–1875», Suomen kaupunkilaitoksen historia 1. Keski-ajalta 1870-luvulle. Toim. Päiviö Tommila. Vantaa.



- Pakarinen, Riitta, 1990. »Engelin Helsinki-akvarellit», Carl Ludvig Engel 1778–1840. Näyttelyluettelo. Toim. Henrik Lilius ja Veikko Kunnas. Helsinki.
- Piljavskij, V.I., 1962. Stasov. Arhitektor. Leningrad.
- Pöykkö, Kalevi, 1979. »Suomen 1700-luvun lopun ja 1800-luvun alkupuolen ortodoksiset kirkot», Ortodoksinen kirkko Suomessa. Toim. Isä Ambrosius ja Markku Haapio. Lieto.
- Pöykkö, Kalevi, 1984. »C.L. Engel – Tampereen viljamakasiinin arkkitehti», Tampereen taidemuseo 50 vuotta. Tampereen taideyhdistys ry:n julkaisuja VI. Toim. Anneli Ilmonen. Tampere.
- Pöykkö, Kalevi, 1989. »C.L. Engelin Helsinki», *Ars Suomen taide* 3. Toim. Salme Sarajas-Korte. Keuruu.
- Rönkkö, Marja-Liisa, 1986. »Todellisuuden tallentajat», Rakas Helsinki. Kuvia kaupunginmuseon kokoelmista 1700-luvun lopulta 1800-luvun alkuun. Toim. Marja-Liisa Rönkkö. Helsinki.
- Serlio, Sebastiano, 1619. *Tutte l’Opere d’Architettura et Prospettiva*. Venetia 1619. Republished New Jersey 1964.
- Sobranie fasadov 1812: Sobranie fasadov Ego Imperatorskim Veličestvom vysočajše aprobovannyh dlja častnyh stroenij v gorodach Rossijskoj Imperii III–IV. s.l. 1812.
- Vuorela, Toivo, 1975. *Suomalainen kansankulttuuri*. Porvoo.
- Wessman, Kerttuli, 1986. »Helsinki-aiheet vanhoissa grafiikka-sarjoissa», Rakas Helsinki. Kuvia kaupunginmuseon kokoelmista 1700-luvun lopulta 1900-luvun alkuun. Toim. Marja-Liisa Rönkkö. Helsinki.
- Wickberg, Nils Erik, 1945. *Empirestudier. Uppsatser om arkitekturen i Finland och Baltikum under förra hälften av 1800-talet och om bevarandet av empiretidens byggnadsminnen i Helsingfors*. Helsingfors.
- Wickberg, Nils Erik, 1973. *Carl Ludvig Engel. 3.7.1778–14.5.1840*. Helsinki.
- Wickberg, Nils Erik, 1978. *Privathus i Kronohagen i Helsingfors under empiretiden. En arkitekturhistorisk undersökning*. Helsingfors i forna tider IV. Helsingfors.
- Åström, Sven-Erik, 1957a. »J.A. Ehrenström, G.F. Stjernvall och Helsingfors stadsplan», *Historisk tidskrift för Finland* 1957. H. I. Helsingfors.
- Åström, Sven-Erik, 1957b. *Samhällsplanering och regionsbildning i kejsartidens Helsingfors. Studier i stadens inre differentiering 1810–1910*. Helsingfors.

## SUMMARY

### Carl Ludvig Engel as the Designer of the Warehouses of South Harbour in Helsinki

When Helsinki was rebuilt after the fire of 1808, the shoreline underwent a complete transformation. The natural shoreline with its wooden sheds and storehouses was straightened into promenades adjoining quays. The sheds and storehouses were moved aside to specially reserved warehouse areas. In accordance with trends that had spread since the late 18th century the so-called Kocke plans of 1810–12 for Helsinki already sought to create an urban fabric entailing fire safety by establishing an open shoreline and reorganizing the harbour by placing loading and warehouse facilities in separate areas. J. A. Ehrenström’s town plans of 1812–17 differed from their predecessors primarily in their regard for the townscape of Helsinki’s South Harbour. The port and harbour facilities were to be built as part of the seaward façade of the new capital of the Grand Duchy of Finland. It was laid down that the warehouses were to be built according to standard, or type, plans and laid out in uniform rows running parallel to the quays. In Ehrenström’s 1812 plan private merchants were permitted to build quayside warehouses only at Makasiinilaituri (i.e. Warehouse quay) at the foot of Ullanlinnanvuori hill and at the west end of the Katajanokka headland. The former area was reserved for old sheds and storehouses which were to be removed there and used as building material for wooden warehouses, and the latter for stone-built warehouses. Only Makasiinilaituri quay was built almost according to original plan over a period of more than thirty years from the late 1810s to the early 1850s, i.e. almost throughout the reconstruction period. At the turn of the 1820s and ’30s two wooden warehouses, following almost identical plans as at Makasiinilaituri, were erected on the shore area of Katajanokka facing South Harbour.

The standard façade designs, which have subsequently disappeared, have been attributed to C. L. Engel, who was the architect of the reconstruction committee, with reference to his contemporary design of the Senate building. The same type of façade design appears in the quayside warehouses and in a storage

structure in the east wing of the Senate building (1818). Engel may also have drawn up the configuration of rooms and space in the warehouses and the layout of the lots in accordance with the classically derived urban ideals of Ehrenström's. Alongside general objectives of urban architecture and function, the existing buildings, i.e. the old sheds and storehouses, steered the planning process. Employing adjoining gate structures parallel to the quay, roofs linking the various components and Empire style façade elements the row of warehouses formed distinct blocks almost like dwellings. Thus the old sheds and storehouses could be used almost as such.

The starting point of the façade design was a model for shops contained in the Russian manual *Sobranie fasadov* (1812). The type in question was based on the tavern theme in its basic structure and was common in the Palladian Empire-style architecture of St. Petersburg, particularly in utility buildings and in the works of G. Quarenghi. Engel employed the tavern theme to express the function of the buildings was merchants' warehouses, while also taking into consideration the position and significance of the structures in the townscape. In their simplicity and uniformity, the rows of warehouses are like a pedestal for the townscape rising towards the cathedral. The rebuilding of Helsinki was the first occasion in Finland when quayside warehouses were linked with their surroundings with the means of town planning and architectural design. Variants of the same façade type were employed not only on the quays but also in warehouses elsewhere in Helsinki in the early 19th century: first by Engel himself (supply warehouse, 1819) and later in the 1830s–40s by architects of the state building authorities (the Superintendent's Bureau), especially by Jean Wik. This façade type thus acquired a warehouse-related identity in the townscape of Helsinki.