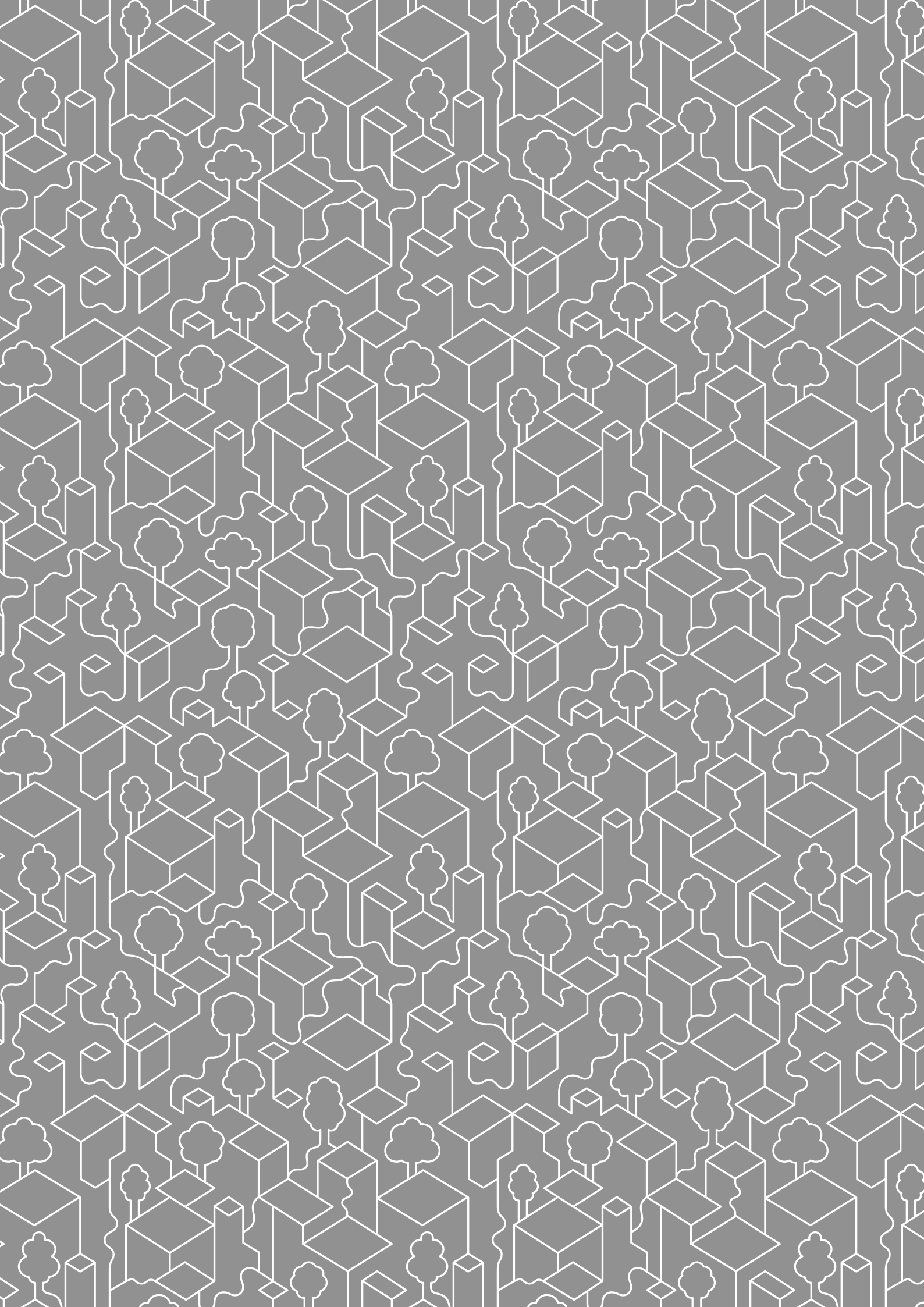


Kauppatori

Kaupunkirakennehistorian
selvitys





Työn tekijät ja copyright

Julkaisun teksti ja kuvat:

Mikko Bonsdorff, arkkitehti SAFA

Kati Winterhalter, arkkitehti SAFA

Avustaja:

Kersti Tainio, taidehistorian opiskelija

Arkkitehtitoimisto Okulus

Bastvikin kartano

Vanha Saunalahdentie 20

02330 Espoo

040-7185831 (KW)

040-5708657 (MB)

etunimi@okulus.fi

Julkaisun graafinen toteutus:

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto

Julkaisusarjan ilme:

Kokoro & Moi

Työn tilaaja

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, asemakaavaosasto.

Ohjausryhmä:

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto

Anu Lamminpää

Marjaana Yläjääski

Helsingin kaupungin rakennusvirasto

Anu Kiiskinen

Helsingin rakennusvalvontavirasto

Sari Viertiö

Helsingin kaupunginmuseo

Johanna Björkman

ISSN 2243-092X

Kannen kuva: Albert Edelfelt 1889. Talvipäivä Kauppatorilla, harjoitelma. Orginaali Ateneumin taidemuseo.
Kuvatiedosto: Finna-palvelu.

A-osa

- 8 Johdanto
- 9 Rakennussuojelu

10 Torin vaiheet

- 11 Kauppatorin alueen nykyinen nimistö**
- 12 Arkeologia**
- 14 Idealisuunnitelma**
- 16 1820- 1840:Tori hahmottuu
- 18 Toteutus**
- 20 1850-luku: Niukkoja vuosia ja sotatoimia
- 22 Varhaiset varusteet**
- 24 1860-luku: Keisarin komistuva kaupunki
- 26 1870-luku: Kohti kasvua ja kansainvälisyyttä
- 28 Torikauppa, rakennukset ja pikisaumattu nupukiveys**
- 30 1880-luku: Tori rakentuu
- 32 Satamarata, raitioliikenne ja myyntipaikat**
- 34 Satamarata muuttaa torin tunnelman
- 36 Sortotoimia ja mannermaista eleganssia
- 38 Autoistuminen, sähkövalot, sileät reunukset**
- 40 1910 - luku: Itsenäistymisen ja teräksen vuosikymmen
- 42 1920 - luku: Pääkaupungin torina
- 44 1930 - luku: Konevoimaa ja sähkövaloa
- 46 1940 - luku: Sota ja niukat vuodet
- 48 Ajoradat, pysäköintikentät ja valonheittimet**
- 50 1950-luku: Vauhti ja virtaavuus
- 52 1960-luku: Rationaalisuus ja autot
- 54 1969 - 1970 - 1971 Kenen Helsinki?
- 56 1970-luku: Kaupunkisuunnittelun kritiikki herää
- 58 Kaavoitus, kunnostus ja pyörätie**
- 62 1980-luku: City-kulttuuri saapuu
- 64 1990-luku: Kunnostusta ja ylläpitoa
- 66 2000-luku: Turistitori, tapahtumatori vai Kauppatori?

B-osa

68 Torin osatekijät

69 Geometria

70 Rakennukset ja kioskit 1837...

71 1860-luku

72 1880-luku

75 1890-luku

77 1900-luku

79 1910-luku

80 Suomenlinnan liikenne

81 1950-luku

83 1960-luku

84 1980-luku

85 1990-luku

86 Muistomerkit

88 Toripinnat

88 Peruspinnat

90 Jalkakäytävät ja laiturireunat

92 Vironallas ja ympäristö

94 Lyypekinlaituri

96 Kolera-allas ja ympäristö

98 Havis Amandan aukio ja ympäristö

100 Torin keskusalue

102 Keisarinluodonlaituri

104 Linnanallas ja ympäristö

106 Katajanokan reuna

108 Valaisimet

118 Varusteet

122 Varusteet - Raitiotie

126 Torikauppa

130 Pysäköinti

130 Lyypekinlaituri

132 Torin keskialue

134 Keisarinluodonlaituri

136 Vanhaa kunnallistekniikkaa

C-osa

138 Arvot ja johtopäätökset

140 Keskeiset arvokkaat piirteet

142 C.1. Suhde mereen

144 Merellinen edusaukio ja rantareuna

146 Satama-altaat

148 Vene vie vesille, vene tuo torille

150 C.2. Kaupunkitila

152 Esplanadin pituusakseli

154 Torin poikkiakseli

156 Etelärannan akseli

158 Kolme "toria" - Kolme painopistettä

160 Julkisivumuurit

162 C.3. Toiminta

164 Torin muuttuva syke

166 Ruokatori

168 Tapahtumatori

170 Promeneeraaminen, käveleskely

172 C.4. Kokemus

174 Torilla on neljä vuodenaikaa

176 Väri ja valo

D- osa

178 Keskeiset haasteet

180 D.1. Liikenne

182 Jalankulku

184 Pyöräliikenne

186 Autoliikenne

188 Raitiotieliikenne

190 D.2. Huolto

192 Insinöörivetoisen kaupunkisuunnittelun hedelmät

194 Rakennukset, varusteet ja valaistus

196 Lähteet

Liitteet

199 Kehitysehdotus

Kronologiataulukko

Johdanto

Yleistä

Tämä selvitys on laadittu Helsingin Kaupunkisuunnitteluviraston toimeksiantona talvella ja keväällä 2016. Työn tavoitteena oli tiivis ja helposti omaksuttava selvitys Kauppatorin vaiheiden ja yksityiskohtien kehittymisestä 200 vuoden aikana.

Kauppatorin historian tiivistäminen helposti omaksuttavaan ja havainnolliseen muotoon jättää väistämättä piiloon laajoja kaaria ja lukemattoman määrän kiinnostavia yksityiskohtia. Kauppatori on tutkimuskohteenä pikemminkin kaupunkikulttuurihistoriallinen kuin rakennushistoriallinen kohde: Kauppatorin historia on enemmän käytön kuin rakentamisen historiaa. Toisaalta pienet rakentamisen historiasta löytyvät merkit valaisevat käytön historiaa. Tämän tutkimuksen painopiste on ollut niissä rakenteissa, jotka Kauppatorilla on ollut ja on edelleen. Moni laaja teema, joka ansaitsisi syvällisen ja asiantuntevan läpiluotauksen on tässä selvityksessä nostettu esiin ilmiönä, mutta taustojen selvittäminen ei ole mahtunut mukaan tehtävänantoon. Esimerkiksi satamalaitoksen historia, torikaupan myyntiartikkeleiden kehittyminen, hygienialainsäädännön vaikutukset, tavaraliikenteen ja matkustajaliikenteen vaiheet Kauppatorilla - nämä ovat kaikki vaikuttaneet Kauppatorin kehittymiseen eri vuosikymmeninä, mutta aiheiden syvällisempää käsittelyä ei ole tämän työn puitteissa tehty.

Lähdeaineistosta

Kauppatorin kehittymisen ymmärtämisessä Anja Kervanto Nevanlinnan laaja-alainen kirja "Kadonneen kaupungin jäljillä" on tarjonnut monia oivalluksia. Kirjan painopiste on Katajanokan kehityksessä, mutta Kauppatorin rooli kaupungin ytimenä tuodaan esiin monista eri näkökulmista. Toinen keskeisistä lähteistä on ollut Sten Björkmanin vuonna 1986 laatima Kauppatorin rakennushistoriallinen selvitys. Björkmanin työ on osaltaan johdattanut vanhan kartta- ja piirustusaineiston äärelle. Työohjelman mukaisesti lähdeaineistoa ja siitä saatavaa tietoa ei ole kuitenkaan pyritty syventämään, vaan aikaansaamaan nykytilanteeseen ulottuva tasapainoinen selvitys.

Aiempien selvitysten lisäksi keskeisimmät lähteet ovat olleet Helsingin kaupunginmuseon valokuvat, jotka kertovat eloisesti miltä Kauppatori on eri aikoina näyttänyt ja tuntunut. Kauppatori on ollut runsaasti kuvattu kohde halki vuosikymmenien, 1860-luvulta alkaen. Kaupunginmuseon käyttöömmä tarjoamien kuvien runsaudesta johtuen muita kuva-arkistoja ei ole tässä yhteydessä käyty läpi kattavasti, mutta työssä on hyödynnetty esim. Helsingin kaupungin karttapalvelun tarjoamaa digitaalista aineistoa, Svenska Litteratur Sällskapetin digitaalista kuvapalvelua, Finna-tietokantaa ja Museviraston kuvatietokantaa.

Raportin rakenne

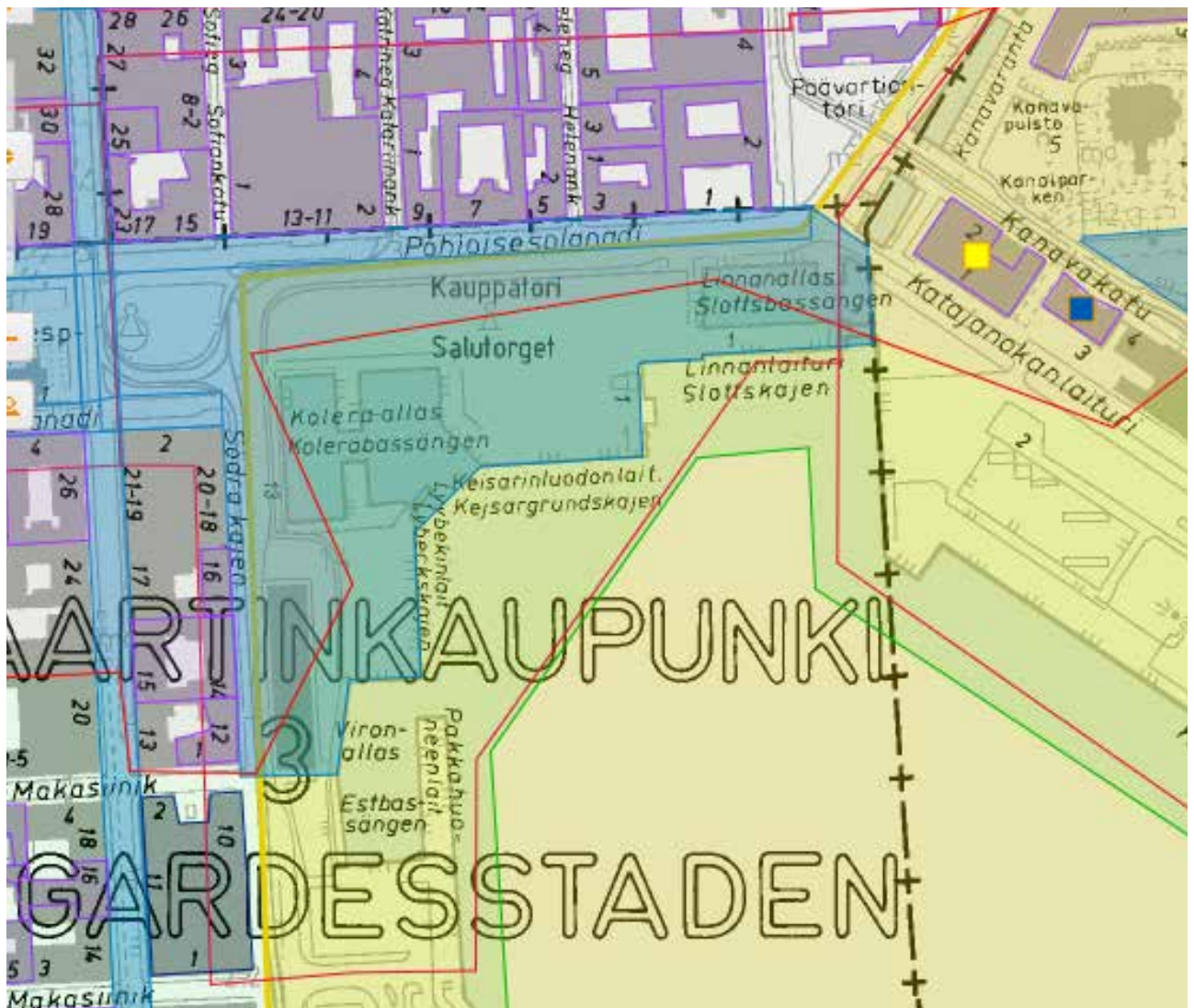
Raportti koostuu **4 osasta**. Ensimmäinen osa, *A Torin vaiheet*, tarjoaa kronologisen ja runsaasti kuvitetun tarinan Kauppatorin historiasta. Tarina syntyy kahdenlaisien aukeamien vuorottelusta: keskeisiä muutosvaiheita selostavista analyysisivuista sekä torin eri vuosikymmeniä käsittelevistä kuvapainotteisista sivuista.

Toinen osa, *B Torin osatekijät*, koostuu torin osatekijöiden kuvakatalogista, jossa on käyty läpi eri vuosikymmenien rakennukset, pinnat, valaisimet, varusteet ja torikaupan järjestäytymisen vaiheet.

Kolmas osa, *C Arvot ja johtopäätökset*, sisältää A- ja B-osien perusteella esiin nousseet keskeiset arvokkaat piirteet ja toisaalta keskeiset haasteet, jotka vähentävät torin historiallista erityisluonnetta, toimivuutta ja vetovoimaa. Arvot on tuotu konkreettisesti esiin torin vaalittavien piirteiden muodossa.

Neljänteen osaan, *D Haasteet* on koottu torialueen nykytilasta nähtävissä olevat ilmeiset haasteet.

Raportin lopussa, erillisenä liitteenä on esitetty tekijöiden näkemys torin mahdollisesta kehityssuunnasta, nimenomaan historian tuntemuksen tarjoaman näkökulmasta. Liitteeksi on myös lisätty työn aikana tehty kronologia-taulukko, jossa on tuotu esiin torin keskeiset vaiheet sekä näihin vaiheisiin liittyvää lähdeaineistoa.



Karttanäkymässä on päällekkäin korostettuna kaikki alueeseen kohdentuvat suojeluintressit, kartta.hel.fi -palvelun mukaisin tiedoin (3/2016)

Rakennussuojelu

Kauppatorin alueeseen kohdistuu huomattava määrä rakennussuojelullisia intressejä ja suojelumääräyksiä, vaikka torialuetta koskevaa ajantasaista asemakaavaa suojelumääräyksineen ei ole tehty. Nykyinen asemakaava on vuodelta 1895.

Helsingin Kauppatori rakennuksineen on "valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö" (RKY1993 / RKY2009, kohde 4631). Määrittelyn on tehnyt Museovirasto, Ympäristöministeriön vahvistamana.

Kauppatori, osana Helsinkiä, on Uudenmaan liiton 2012 määrittelemä "maakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö".

Kauppatori on Helsingin rakennusviraston määrittelemä "Helsingin yleisten alueiden arvoympäristö".

Osa Kauppatorista on kuulunut Helsingin 1640–1808 rakennettuun kaupunkialueeseen. 1800-luvun alun

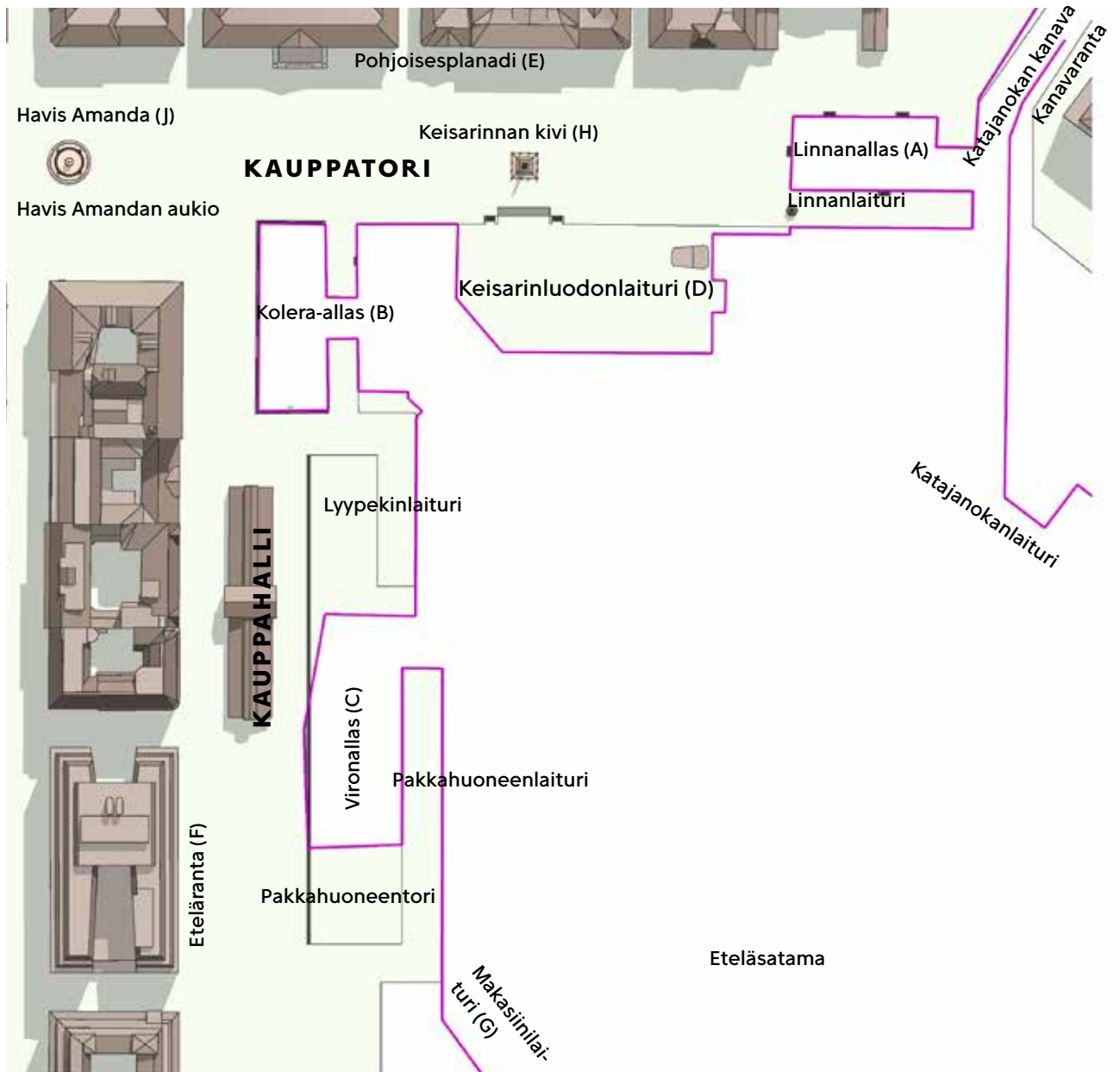
täyttökerrosten alta on löydettävissä vanhoja kulttuurikerroksia ja rakenteita, jotka on rauhoitettu muinaismuistolaililla (295/1962).

Eteläsataman alue, kuten koko Helsingin merelliset eteläiset rantavyöhykkeet, kuuluvat Unescon maailmanperintökohde Suomenlinnan (1991>) ns. suojaluokkaan.

Suurin osa Kauppatoria reunustavista rakennuksista on suojeltu asemakaavamerkinnoin. Pohjoisesplanadin varren rakennukset on suojeltu kaavassa 8980. Etelärannan puolella on kaksi kaavassa suojeltua rakennusta. Erityislailla, rakennussuojelulalla on suojeltu lisäksi Presidentinlinna ja Korkeimman oikeuden talo sekä Enso-Guzeitin talo Katajanokan puolella. Teollisuuskeskuksen talo (Palace) on ns. DOCOMOMO-kohde, kansainvälisen modernin arkkitehtuurin tutkimus- ja suojelujärjestön Suomen osaston määrittelemä suojeltava kohde.

A

Torin vaiheet



Kauppatorin alueen nykyinen nimistö

Nimien taustoja ja vanhempia nimityksiä

A Linnanallas eli entinen venesatama tai sluuppisatama; Linnalaituri on ollut erityisesti matkustajaliikenteen käytössä.

B Kolera-allas (nimi otettu käyttöön 1893 yksittäisen koleratapauksen perusteella) eli ent. kalastajasatama (fiskarhamn) tai venesatama (båthamn); muodostunut kaksiosaiseksi Keisarinluodonlaiturin täytön jälkeen; 1820-luvulta alkaen palvellut kauppiaiden venepaikkoina.

C Vironallas sekä Pakkahuoneenlaituri ja Lyypekinlaituri; käytetty sekä kauppapaikkana että tavara- ja matkustajaliikenteen satama-altaana. Laiturivarsia on myöskutsuttu nimillä ”Norra Kajarmen” ja ”Södra Kajarmen”.

D Keisarinluodonlaituri rakennettu 1895 satamarataa varten.

E Koko Esplanadin jatke on varhaisimmissa kartoissa nimetty: ”Södra

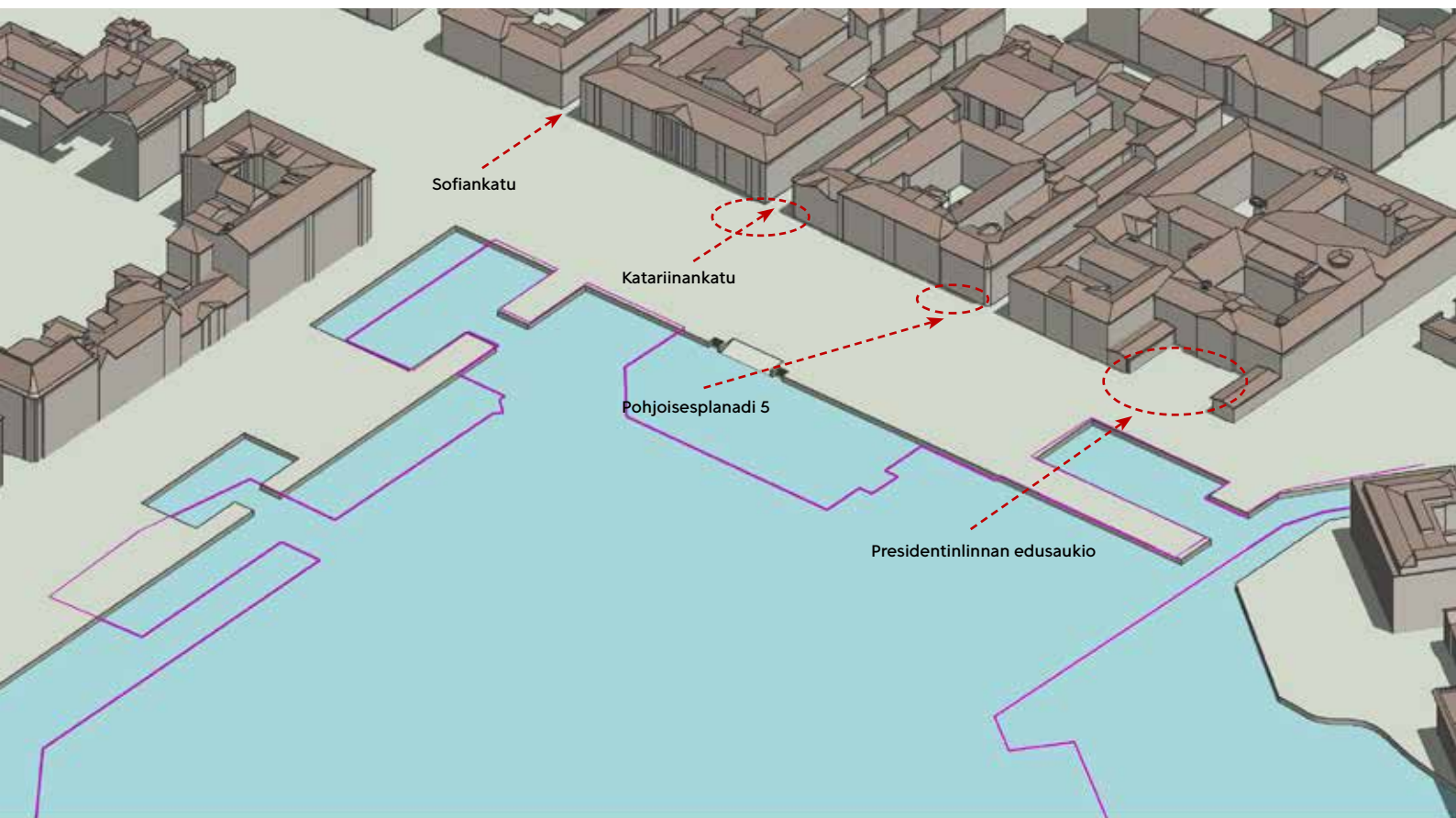
Quaien”, asiakirjoissa myös nimellä Kauppatorin pohjoisranta tai Eteläsataman pohjoisranta.

F Nykyinen Etelärannan alue on vanhimmissa kartoissa kulkenut nimellä ”Wästra Quaien”, ”Västra kain” ja sittemmin suomeksikin Länsiranta. Vuonna 1928 kadun nimeksi annettiin Eteläranta.

G Aiemmin nimellä Makasiiniranta tai Magasins Quai, sittemmin Magasinskajen, rantamakasiinien mukaan.

H Keisarinnan kiveä on aiemmin kutsuttu myös Obeliskiksi ja ruotsiksi nimellä Alexandras Kolonn ja Kejsarinnans obelisk.

I Havis Amanda, tai tuttavallisesti Manta, kulki kartoissa pitkään nimellä Wallgrenin suihkulähde. Veistosta ympäröivää aukiota on toisinaan kutsuttu Kukkatoriksi. Tässä selvityksessä Kauppatorin länsipäästä käytetään nimeä Havis Amandan aukio, joka on myös Kaupunkisuunnitteluviraston nimistötoimikunnan suositus vuodelta 2008.



Arkeologia

Varhaisimmat arkeologiset tutkimukset alueella on tehty Presidentin linnan sisäpihalla 1997, Sofiankadulla 1997 -98 ja Päävartioston edustalla 1998. Nämä eivät varsinaisesti ulotu Kauppatorin alueelle. Tutkimuksista on olemassa kooste, jossa Kauppatorista todetaan seuraavaa:

Meritullintori ja Kauppatori ovat olleet 1600-luvulla ja 1700-luvun alussa vielä rantaviivan alapuolella. Meritulintorin pohjoisosassa on sijainnut ranta-aittoja ja sen eteläpuolella nykyisen Aleksanterinkadun itäpäässä Päävartion kohdalla on sijainnut kaupungin laivalaituri. Kauppatorin Pohjoisesplanadia reunustavan torin pohjoisreunan alueella on sijainnut vuoden 1696 kartan mukaan rantaviivan läheisyydessä sijainneita ranta-aittoja. Sofiankadun linjalla ranta-aittarivi on kääntynyt etelään miltei Etelärannan suuntaisesti ja jatkunut aina Vanhan kauppahallin koilliskulmalle saakka. Havis Amandan patsaan kohdalla on sijainnut vuoden 1696 rantaviiva, josta on vienyt laiturin veden päällä sijainneelle aitta-rivistölle. Rantarakenteiden jäänteitä on oletettavasti säilynyt sekä Meritulintorin että Kauppatorin alueella. Molempien torien alueilla mahdollisten säilyneiden rantarakenteiden päällä on nykyisten korkeustietojen perusteella oletettavasti noin 2-2.5 metriä paksut täytemaakerrokset. (Mökkönen, T. 2002, s. 24)

2010-luvulla tehtyjen kunnallisteknisten rakennustöiden yhteydessä on suoritettu samalla arkeologista valvontaa ja siihen liittyntä dokumentointia. Vuonna 2011 Sofiankadun eteläisessä päässä avattiin jakso, joka ulottuu hieman Pohjoisespalandin puolelle. Katariinankadulla tehtiin 2011 laaja rakennustyö, joka ulottui Pohjoisesplanadin yli torialueen reunaan, ja samalla avattiin pieni alue Pohjoisesplanadi 5:n kohdalla. Vuosina 2010-2014 tehtiin arkeologisia tutkimuksia Presidentin linnan kohdalla.

Tehtyjen havaintojen perusteella (Kauppatoria koskien) esim. Sofiankadun maaperä on todettu erittäin sekoituneeksi ja erinäiset maarakennekerrokset ulottuvat katupinnan tasolta (2,4 m mpy) syvyydelle 0,3 m mpy. 1700-luvun kerrostumat ovat tasolla 0,3-0,5 m mpy. Pohjoisesplanadin havaintopisteen perusteella maarakenteessa on ylinnä katukiven, asennushiekkojen ja kunnallistekniikan muodostama n. 1 m kerros. Sen alta (1,05 m mpy) alkavat vanhojen kulttuurikerrosten lukuisat maannokset jotka ulottuvat merenpinnan alapuolelle. Koskematon savi oli havaintopisteessä tasolla -0,48 m. (Heikkinen, M. 2011, s. 67-69, 80)

(mpy = meren pinnan yläpuolella)

1700-luku...1810



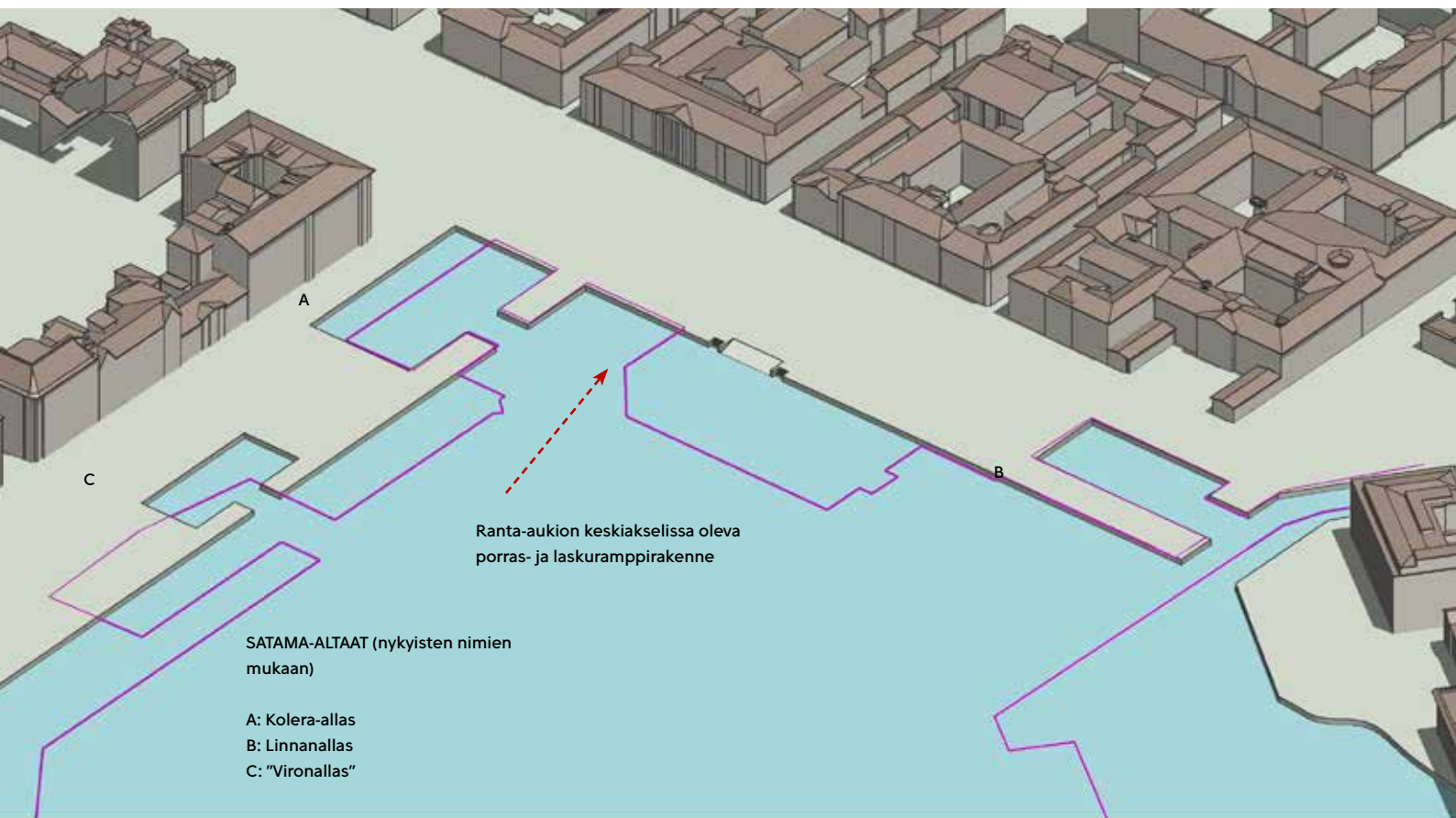
Andreas Kocken piirtämä kartta 1810, jossa harmaalla on osoitettu Helsingin palossa 17.11.1808 tuhoutunut alue. 1700-l ja 1800-l alun kartoissa on osoitettu hieman ristiriitaisin tiedoin pohjoisen rannan alueella olleita laidureita. Näistä on arkeologisesti niukkoja havaintoja Presidentinlinnan kohdalta. (Heikkinen, M. 2014, 244.)



Helsingin vanhin säilynyt tarkka kaupunkimittaus on Lars Forssellin kartta 1696 (uudistettuna tonttiluetteloin 1707, Avander). Originaali RVA, kopioitu raportista Heikkinen, M. 2012



Vuonna 1713 Venäläisen armeijan maihinnoususta seurasi, että Ruotsi-Suomen sotaväki pakeni Vironniemeltä ja kaupunki systytettiin tuleen. Palanut kaupunki toimi venäläisten sotilastukikohtana ja kaupungin paikalle rakennettiin maalinnoitus: maavalleja, kaivantoja ja paaluvarustuksia. Linnointu purettiin 1724, mutta sen rakenteisiin liittyviä jäänteitä on löydetty mm. Snellmaninkatu 4-6 ja Katariinankadun arkeologisissa kaivauksissa. Varustuksen eteläosa on tutkimustietoj



Ideaalisuunnitelma

Vuoden 1808 tuhoisan palon seurauksena perustettiin jälleenrakennuskomitea suunnittelemaan Helsingin uutta kaavaa ja samalla niitä muutoksia, jotka seurasi Helsingin korottamisesta pääkaupungiksi. Andreas Kocken piirtämä ensimmäinen suunnitelmaehdotus valmistui 1810, jonka jälkeen laadittiin erinäisiä versioita, joista mikään ei tyydyttänyt. Vuonna 1812 suunnitelmaa pääkaupungiksi ryhtyi laatimaan Johan Albrecht Ehrenström, osin parannellen aiempia Kocken kartoissa esiintyneitä ratkaisuja. Kocke toimi jatkossa Ehrenströmin alaisuudessa karttojen piirtäjänä. Ehrenströmin kaupunkisuunnittelun pyrkimyksinä olivat selväpiirteisyys, regulariteetti, ja monumentaalisuus. Björkmanin tutkimuksen mukaan ratkaisun esikuvia ei voi varmuudella nimetä, mutta teknisenä esikuvana on mainittu Pietarin rantakadut.

Rantavyöhykkeiden osalta Ehrenström totesi (muistio 1812), että "Monet ulos suuntautuvat puulaiturit pilaaavat kaupungin rannat ja niitä tulisi mahdollisimman suuressa määrin välttää. Paaluttamalla ja täyttämällä kivillä merta saataisiin kaikkialle suorat rantakadut (quaier), ja alukset voisivat kuitenkin kiinnittyä niihin".

Kauppatori ei Ehrenströmin suunnitelmissa esiintynyt lähtökohtaisesti torina, vaan **ranta-aukiona** (den stora Quaier), joka liittyi kaupunkirakenteellisesti Esplanadin puistoon ja sen kaupunkia halkovaan avoimeen

vyöhykkeeseen. Ideaalisuunnitelmissa Pohjoisesplanadin puurivin tuli jatkua aina Katajanokan puoleiseen päähän saakka. Vastaavasti etelään suuntautui toinen ranta-aukio eli nykyinen Etelärannan alue. Ehrenström kuvailee ranta-aukioiden ideaa seuraavasti (muistio 1812): "I. Eteläsataman suuri rantakatu (den stora Quaier). Sen leveys, joka oleellisesti vaikuttaa kaupungin kauneuteen, ja joka tekee alusten lastauksen ja purkamisen myös Kruunun joukko-osastojen ja tavaroiden osalta hyvin mukavaksi, määräytyy myös maaperän laadun mukaan, joka ei salli tiilitalojen rakentamista lähemmäksi rantaa. Tämä rantakatu, jonka jatko erottaa kaupungin esikaupungista, liittyy länsipäästä suureen aveneuhun..."

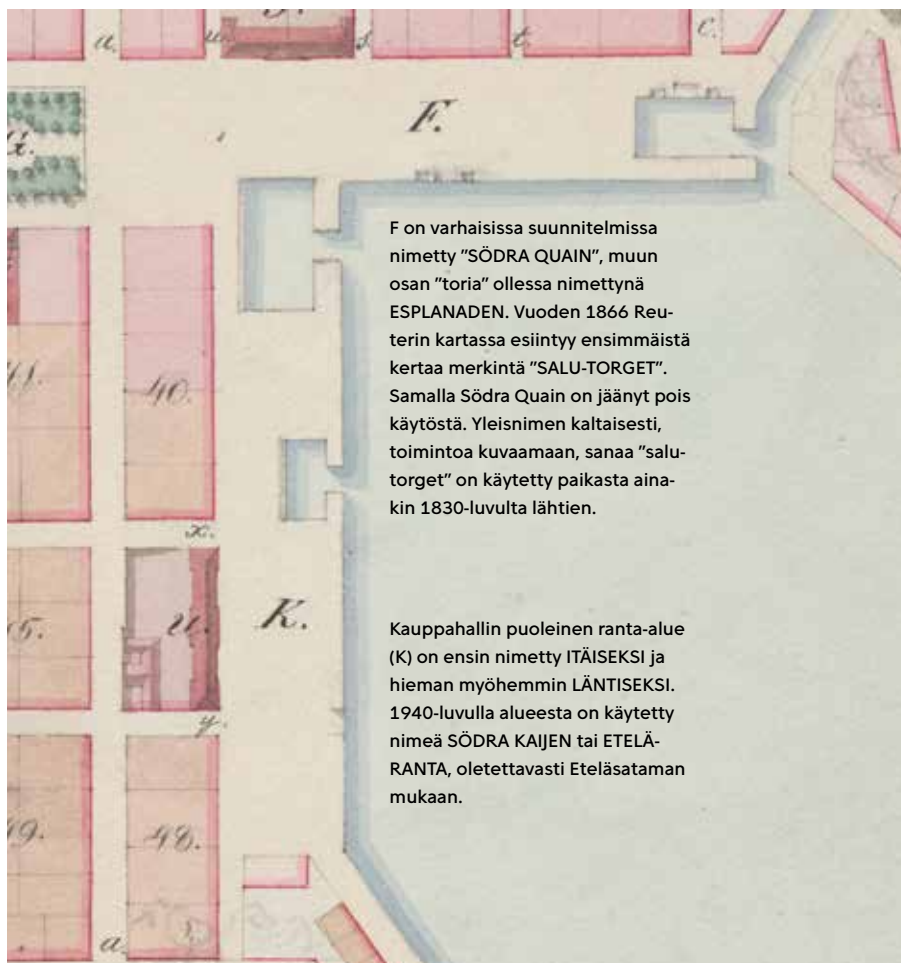
Ehrenströmin asemakaavaan kehittämistä jatkettiin, kunnes lopullinen ehdotus valmistui 1817. Rantakadun (Kauppatori) leveys kasvoi aiemmasta 110 kynnärään. Suunnitelmassa osoitettiin myös suorasta rantalinjasta sisäänvedetyt satama-altaat: Vironallas, Kolera-allas ja Linnanallas (nykyisten nimien mukaan). Näistä Linnanallas on toteutunut kartoissa esitetystä muodosta. Kolera-allas esiintyy kartoissa 1860-luvun lopulle saakka leveämpänä kuin nykyisin, mutta on oletettavaa, että se on alun alkaen rakennettu nykyisin mitoin. Viimeisenä toteutettu Vironallas poikkeaa eniten ideaalisuunnitelmasta. (Björkman, S. 1986).



Yllä J. A. Ehrenströmin suunnitelman (1817) mukainen kartta, jonka on piirtänyt luutnantti Andreas Kocke 1820, HKA. Kartaan on merkitty myös vanhempi korttelirakenne ja laiturit joita purettiin vaiheittain uudisrakennustyön edetessä 1820-...30-luvulla.

Kuten tälläkin sivulla olevista asiakirjoista nähdään, ovat ranta-alueiden nimeämisen käytännöt osin sekavia.

Jälleenrakennuskomitean toiminnan päätyttyä suunnittelu jatkuu Intendentinkonttorissa. Alla C.L. Engelin allekirjoittama kartta venäjänkielisin selittein tietyvästi 1830-luvulta, joka on erääläinen ajantasainen ja puhtaaksi piirretty versio Ehrenströmin kaavasta. Esimerkiksi Kluuvin kanava on poistettu suunnitelmasta, kun Ehrenström totesi etteivät määrähakat riittäneet kanavan rakentamiseen ja että samaan terveydelliseen tavoitteeseen päästäisiin täyttämällä Kluuvin alue. Ehrenströmin visio käy ilmi kuitenkin selvänä: suorat ja terävät rantaviivat ja niihin kapeana työntyvät satama-altaat sekä Katajanokan kanava. Engelin kartassa ranta-alueet on nimetty F=Eteläinen rantakatu ja K=Läntinen rantakatu.



1820-1840: Tori hahmottuu

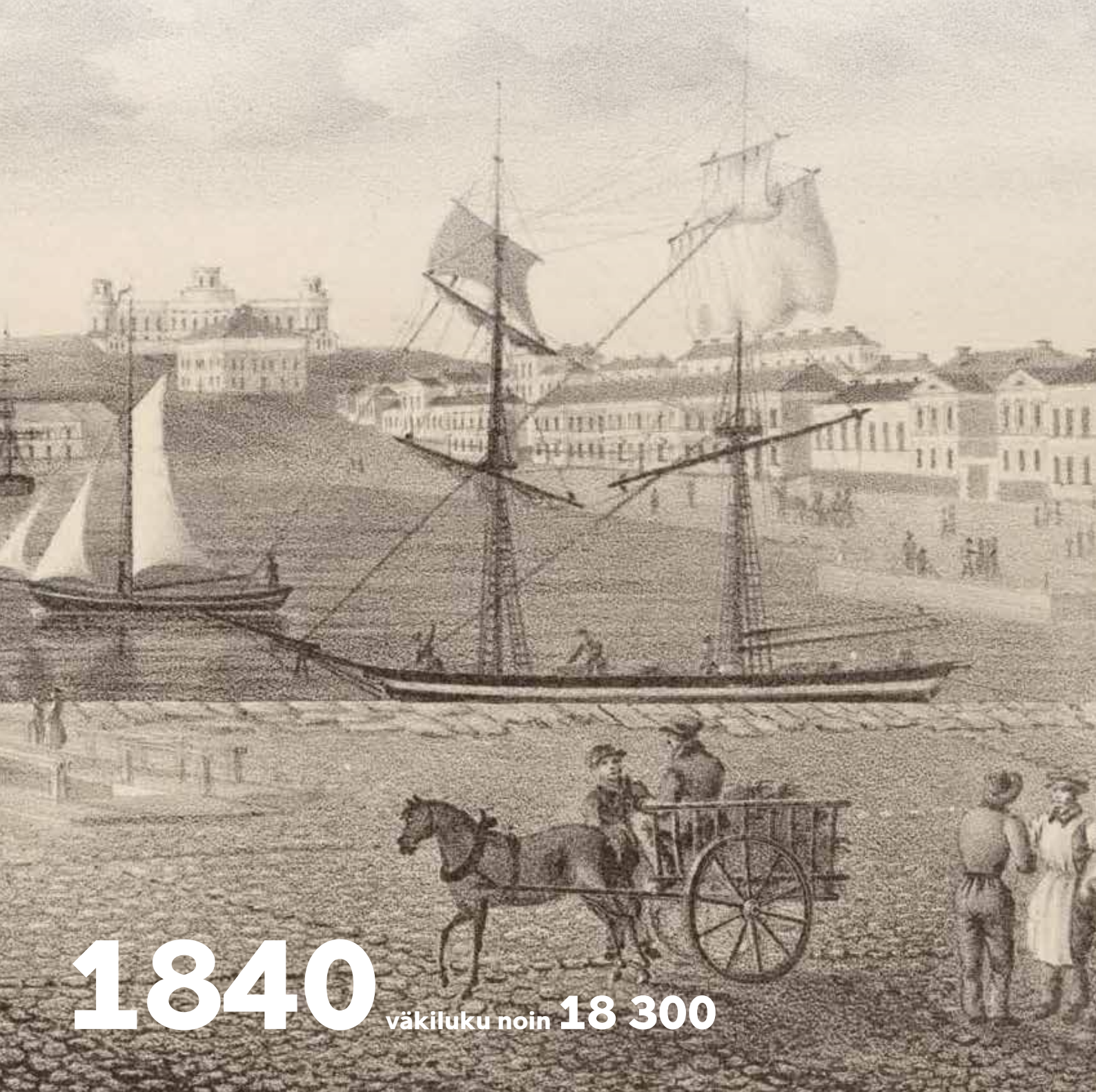
Helsingin jälleenrakentaminen vuoden 1808 tulipalon jälkeen tähtäsi uuden, näyttävän pääkaupungin luomiseen. Tässä kokonaisuudessa Kauppatori tuli olemaan mereltä saapuville ensivaikutelma. Vanhan kaupunginlahden pohjukan täyttäminen ja muotoileminen edustavaksi aukioksi oli yksi suurista hankkeista. Kaupankäynti vakiintui Kauppatorilla jo 1820-luvulla, paitsi nykyisen Kukkatorin alueella, myös uuden satama-altaan luoteisessa nurkassa, nykyisen Kolera-altaan paikalla. Pintojen kiveäminen valmistui pohjoisrannan osalta vuonna 1835, länsirannan osalta vaiheittain satama-aitaiden ja puisten laiturirakenteiden kanssa vasta 1850-luvulla. Tengströmin litografiassa esitetty puhtaus, selkeys ja väljyys on epäilemättä osittain ihannoitua, toisaalta vuoden 1836 kuvaus (Helsingfors Tidningar 30.1.1836) talvimarkkinoista paljastaa, että suuruutta ja avoimuutta ei pidetty ainoastaan hyvänä:

”Täällä (Helsingissä) juuri päättyneet talvimarkkinat eivät tarjonneet mitään tavallisuudesta poikkeavaa. Se, että Kauppatori on puutavaran myyntiä varten jaettu kolmeen erilliseen alueeseen tässä jo ennestään laakeaksi venytetyssä kaupungissa, saa aikaan sen, että väkeä tuntuu olevan paljon vähemmän kuin silloin kun myynti tapahtui ainoastaan Esplanadilla. Pellavasta maksettiin 6 ruplaa, voista 5:stä 5½:een ruplaan, talista 5:stä 5½:een ruplaa. Muutamasta ruistynnyristä maksettiin tiettävästi 13 ruplaa 40 kopeekkaa tai jopa 14 ruplaa tynnyriltä. Markkina-aaton naamiaisissa oli lukuisa osaanotto, ja paikalla nähtiin onnistuneita naamiaisasuja. Tanssi jatkui noin puoleen yöhön tyydyttävällä eloisuudella, ja kaikki järjestelyt voitiin todeta huolellisesti ja harkinnalla toteutetuiksi.”



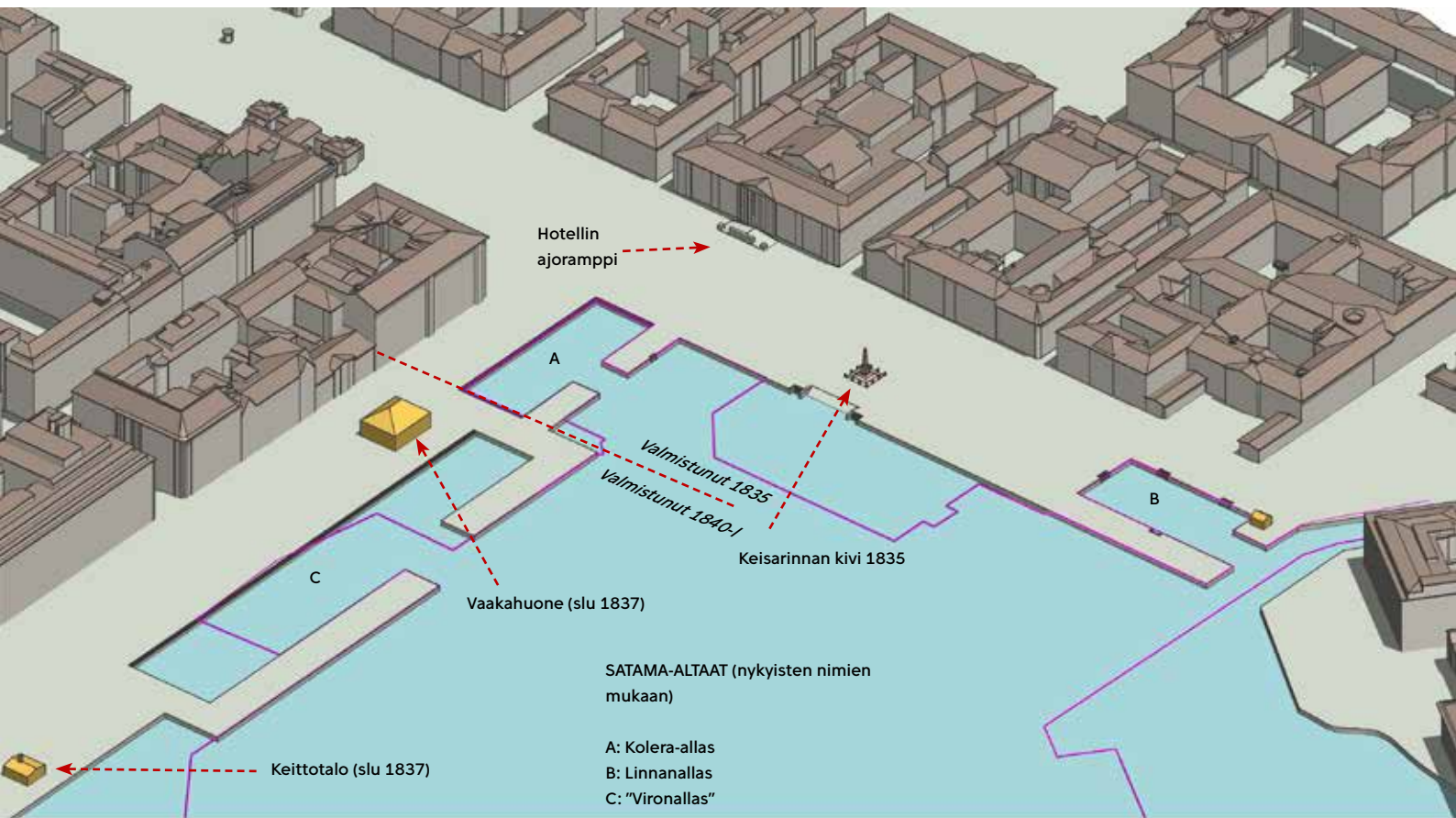
Kauppatorilta etelään, merelle, suuntautuvassa näkymässä kaukomaisemaa hallitsee Kaivopuiston mäellä seisova kookas Observatorio ja koko eteläisen nimenkärjen puuton, korkea avokallio. Kaupungin eteläisen satamalahden leppoisa ja kiireetön tunnelma syntyy rauhallisesta vedestä, ankkurissa seisovista laivoista ja maisemaa seuraavista, eri säätöjä edustavista kaupunkilaisryhmistä.

Stentryck af F. Tengström 1838
orig. Kansalliskirjasto / Doria



1840

väkiluku noin **18 300**



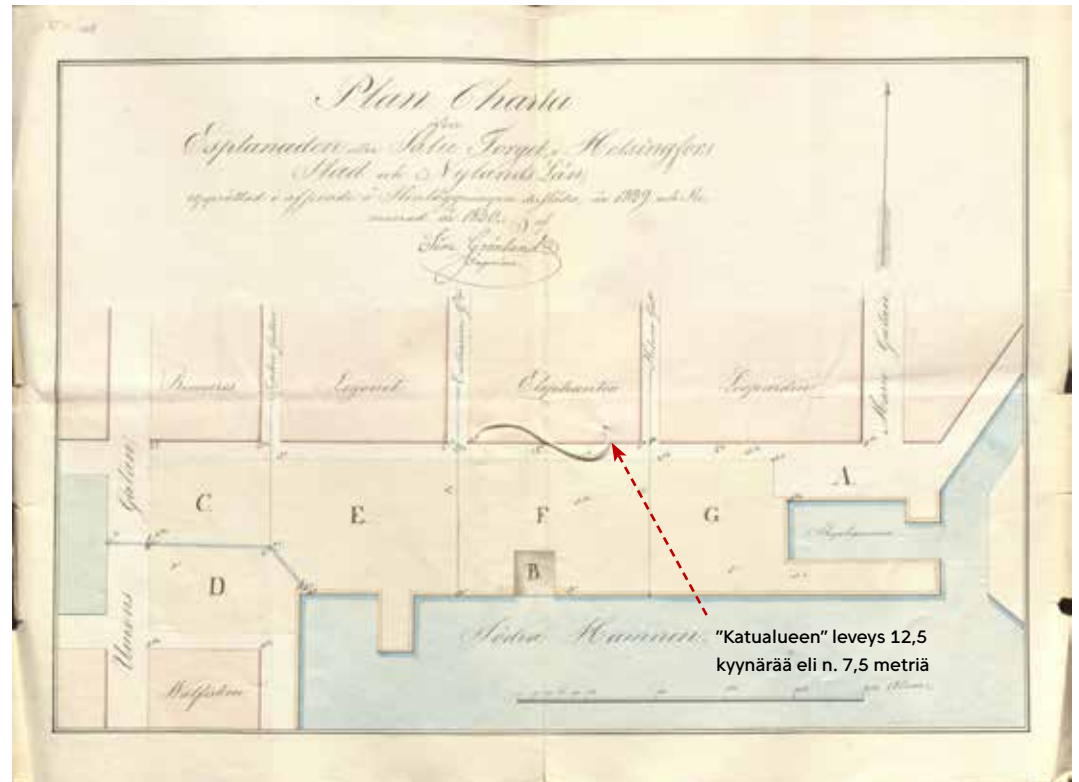
Toteutus

Ehrenströmin suunnitelmien toteuttaminen eteni taloudellisten resurssien puitteissa vaiheittain. Kauppatorin pohjoinen ranta-alue valmistui 1830-luvun puoliväliin mennessä, Björkmanin mukaan. Ensi vaiheessa 1820-luvulla tehtiin karkeita täyttöjä joita seurasivat kivityöt 1830-luvun alussa. Peruspinnat ladottiin mukulakivestä eli pyöreistä luonnonkivistä ja laitureiden reunukset kilaamalla poratuista ja hienoksi hakatuista graniittiharukoista. Katajanokan harkoista kivetty kanava ja sen ylittävä silta tehtiin vankityövoimaa käyttäen ja se valmistui 1844.

Eteläiset satama-alueet (Västra Quain) eivät rakentuneet samassa tahdissa Kauppatorin alueen kanssa. Rakentamista viivästytti vasta valmistuneen Makasiinilaiturin romahtaminen vuonna 1825 ja sitä seurannut epä tietoisuus. Björkmanin mukaan muuttuneet olosuhteet alkoivat vaikuttaa alueen rakentamiseen, kun yhtäältä sekä kaupunkilaiset että toisaalta venäläisen armeijan muonamaksiini tarvitsivat lisää laituritilaa. Lisäksi nähtiin, että oli taloudellisempaa pienentää täyttöalueita ja järjestää laiturilinjat vesiliikenteen ehdoilla. Laituri linjattiin aiempaa ulommas ja satama-altaasta (Vironallas) tehtiin suunniteltua huomattavasti pidempi. Näin Ehrenströmin selväpiirteinen regulariteetti joutui taipumaan käytännöllisyyden tieltä.

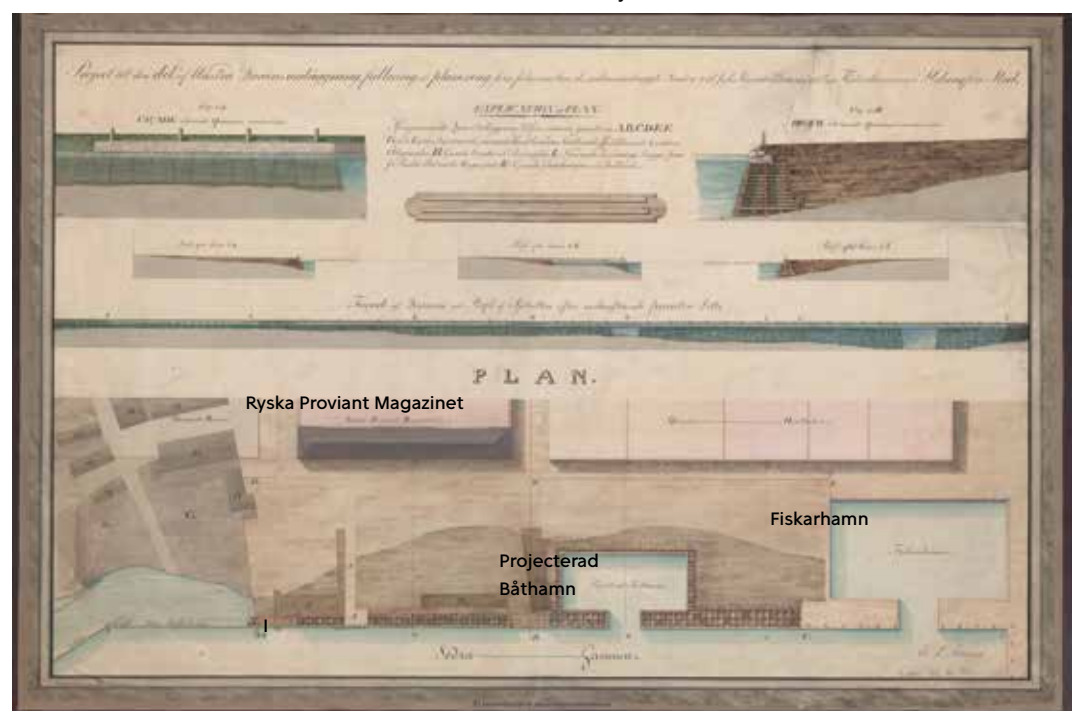
Gyldenin kartta 1842 osoittaa Etelärannan (Västra Quain) alueen likimain toteutuneessa muodossaan. HKA.





Yllä Kauppatorin kiveyksen urakkakilpailuun liittyvä suunnitelma v. 1829/30. Tontinomistajien vastuulla olevat katualueet A on rajattu urakan ulkopuolelle. Läntiset alueet C, D ja E, jossa kaupankäytötoiminta oli ottanut paikkansa 1820-luvulla, saatiin kivettyä vuonna 1832. Torin itäinen puoli, B, F ja G kivetttiin vuosina 1831-35. Työtä hidasti Keisarinna kiven kohdalla ("F") ollut kallioharjanne, jota oli madallettava torikiveyksen saamiseksi samaan tasoon. Kiveys oli mukulakiveä. Insinööri Simon Grönlund, piir. KA.

Alla: Engel laati (oletettavasti vuoden 1825 jälkeen) suunnitelman läntisen ranta-alueen osan rakentamisesta varustettuna pienellä satama-altaalla, kuten Ehrenströmin suunnitelmassa oli ollut, mutta tämä ei toteutunut. Suunnitelma osoittaa toisaalta Kauppatorin puolen silloisen valmiusasteen, missä Kolera-allas eli Fiskarhamn on rakennettuna. Samoin piirustuksessa on esitetty silloinen venäläisen armeijan muonamakasiinin laiturit "I". KA Rakh II.



1850-luku: Niukkoja vuosia ja sotatoimia



Helsinki kehittyi osana venäläistä suurvaltaa ja venäläisyyden läsnäolo oli oleellinen osa helsinkiläisyyttä. Kaivopuiston vilkas kylpyläelämä 1840-luvulla rakentui lyhyessä ajassa venäläisen aristokratian varaan. Helsinki oli hetken aikaa kansainvälinen ja iloinen kaupunki ja Kauppatori kuhisi, kun kaupungin ja Suomenlinnan varustuksen koko muonitus ja muut hyödykkeet virtasivat torin kautta. 5.2.1851 Helsingfors Tidningarin kirjoittaja totesi: *"Vi hade här nyss en s. k. marknad, som skilde sig från andra torgdagar däruti, att en mängd små salustånd med kringlor, pälsverk, sadelmakare, guldsmeds, och bokbindarearbeten, handskor mm. voro uppställda på Senatstorget, samt måhända litet större antal än vanligt av långväga allmoge infunnit sig. För den som var morgon ser trafiken på Helsingfors Salutorg, der, fästningen inberäknad, 25 000 människor provianteras för dagen, förfaller en sådan marknad till det obetydliga."*

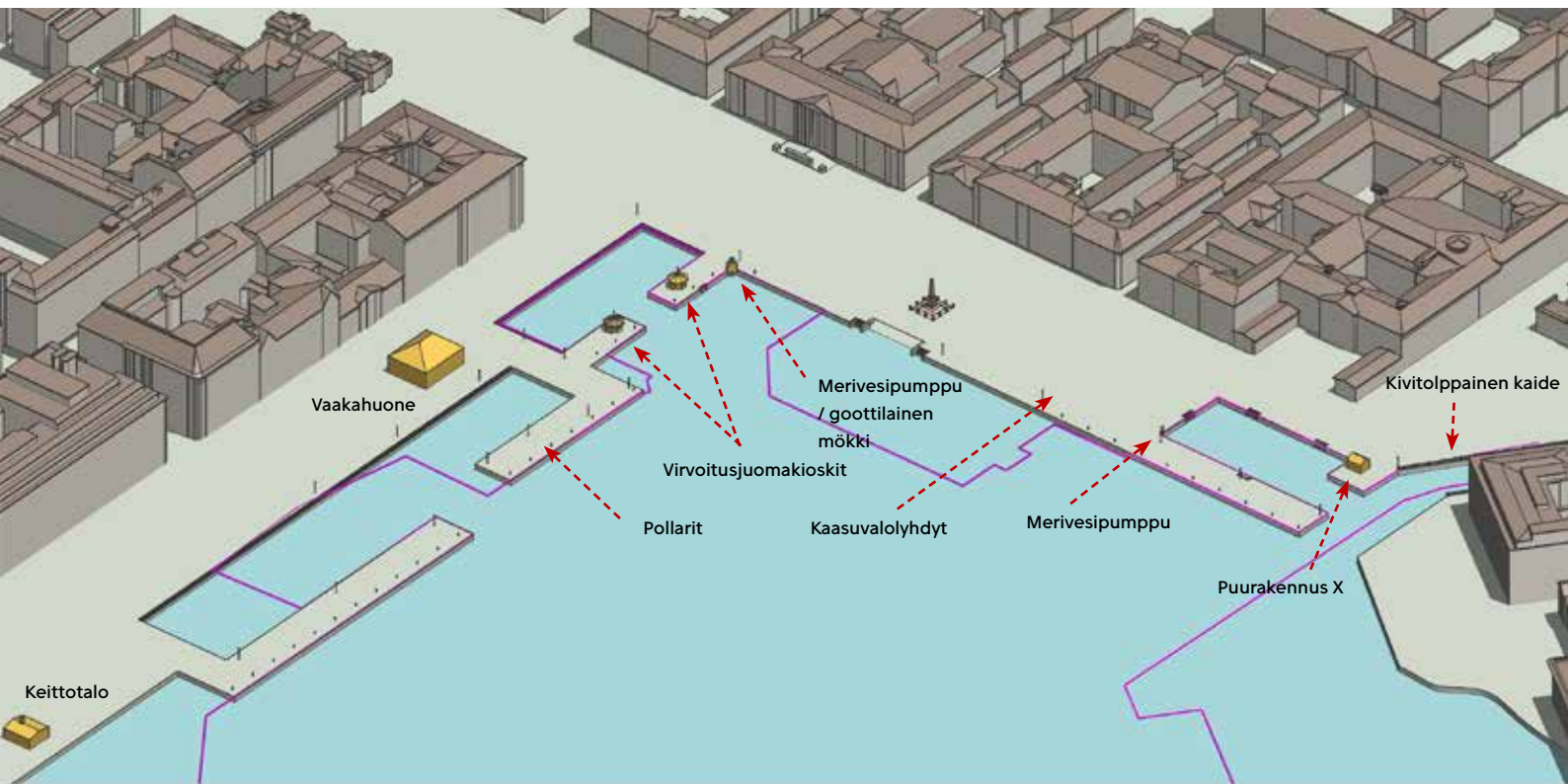
Vuonna 1853 kylpylälomailu loppui kuin seinään, kun Helsingissä puhkesi varsin voimakas koleraepidemia. Samoihin aikoihin Euroopassa itänyt levottomuus äityi sotatilaksi, nk. Krimin sodaksi, johon suomalainenkin joukko-osasto otti osaa. Brittiläisen laivaston muodossa sota saapui myös Helsinkiin. Vuosikymmenen alun eloisia ja iloinen ilmapiiri oli muuttunut välinpitämät-

tömyydeksi. Kauppatori toimi yleisen ilmapiirin näytämönä. Kaupankäynti torilla oli niukkaa ja aikalaiskuvauksen mukaan ilotonta (Suometar 1855): *"Heinäkuu heitti pääkaupungille jäähyväiset pilvisellä otsalla ja vetisillä silmillä. Itkikö se kesän poutaa, nääntyneitä nurmikumpuja, kuivettuneita lehtikoita ja ennen aikoja kellastuneita toukkuja, vai suriko hän tulen ja sodan ratkaisia? Kuka sen tietää? Elokuu kumarsi tullessansa koko päiväisellä vesisateella, josta pellot, nurmikot ja kukkaiset häntä virkistyneillä, iloisilla kasvoilla kiittivät. Köyhät huokailevat nyt myös keveämmästi, sillä uutinen on tullut; ruisjauholeiviskä (noin 8,5 kg) maksaa nyt vaan noin 40 kopeekkaa. Mutta kaikellaista tavaraa on vähä kaupan. Puut ovat kalliit; ne maksavat 6 ruplaa hopeassa syli, petäjäiset halot. Kaikki on kallista, Helsingin satama on sulussa; englantilainen sotalaiva ja tykkivene on Pihlajasaaren luona, ei kaukana rannasta, ja siinä ovat ne jo viikon verran olleet. Mereltä ei tule laivoja, ei vähäisiä veneitäkään enää tänne. Marjatkin ovat nousseet julmasti hinnassa: kannu vattuja maksaa 60 kopeekkaa, ja pienoinen tuohinen mustikoita 10 kopeekkaa hopeaa. Eikös maalaisilla nyt ole rahan puutosta: Kauppatori on joka aamu melkein autio, niin kuin vieressä oleva satamakin. Tulkaat kaukaisemmatkin maamiehet tavarollanne maitse tänne, tuokaat polttopuitakin; nyt kauppa syntyy!"*

Helsingin ja Suomenlinnan puolustuslaitoksia havainnollistava piirustus. Kauppatorin satama-altaat on dokumentoitu kohtalaisen yksityiskohtaisesti.

A Birds Eye View of the City of Helsingfors and the Fortress of Sveaborg, drawn by N. Whittock, from sketches by Eric Sweynson, 1854. Originaali Kansalliskirjasto / Doria

1850 väkiluku **20 745**



Varhaiset varusteet

1800-luvun puoliväliin mennessä Kauppatori ja nykyinen Etelärannan alue saavuttivat vakiintuneen muodon. Perusrakenteet ja pinnat oli saatu valmiiksi. Suuret pinnat oli ladottu mukulakivellä, rantareunat ja niissä oleva porrasrakenteet graniittiharkoilla ja rakennuskortteleita kiersivät toritasosta korotetut jalkakäytävät.

Ranta-aukioiden, satama-altaiden ja näiden kiveysrakenteiden lisäksi alueelle rakennettiin toimintaan liittyneitä varusteita, muistokivi Keisarinnan vierailusta 1833 ja muutamia rakennuksia. Varhaisimmat rakennukset olivat **keittotalo** ja **vaakahuone**. Keittotalo palveli satamassa työskenteleviä ja merimiehiä. Se rakennettiin vuoden 1837 suunnitelmien mukaan, korvattiin uudella 1861 ja purettiin 1890-luvulla. Vaakahuone rakennettiin samaan aikaan palvelemaan torikaupan luotettavana punnitushuoneena, mutta sitä ilmeisesti käytettiin myöhemmin muihin tarkoituksiin. Se purettiin kauppahallin tieltä 1888. 1860-luvun valokuvissa esiintyy lisäksi yksi pieni rakennus Linna-altaan Katajanokan puoleisessa laiturivarressa, jonka käyttöä ei tunneta. Rakennus oli lämmitetty ja palveli oletettavasti altaan vesiliikennettä.

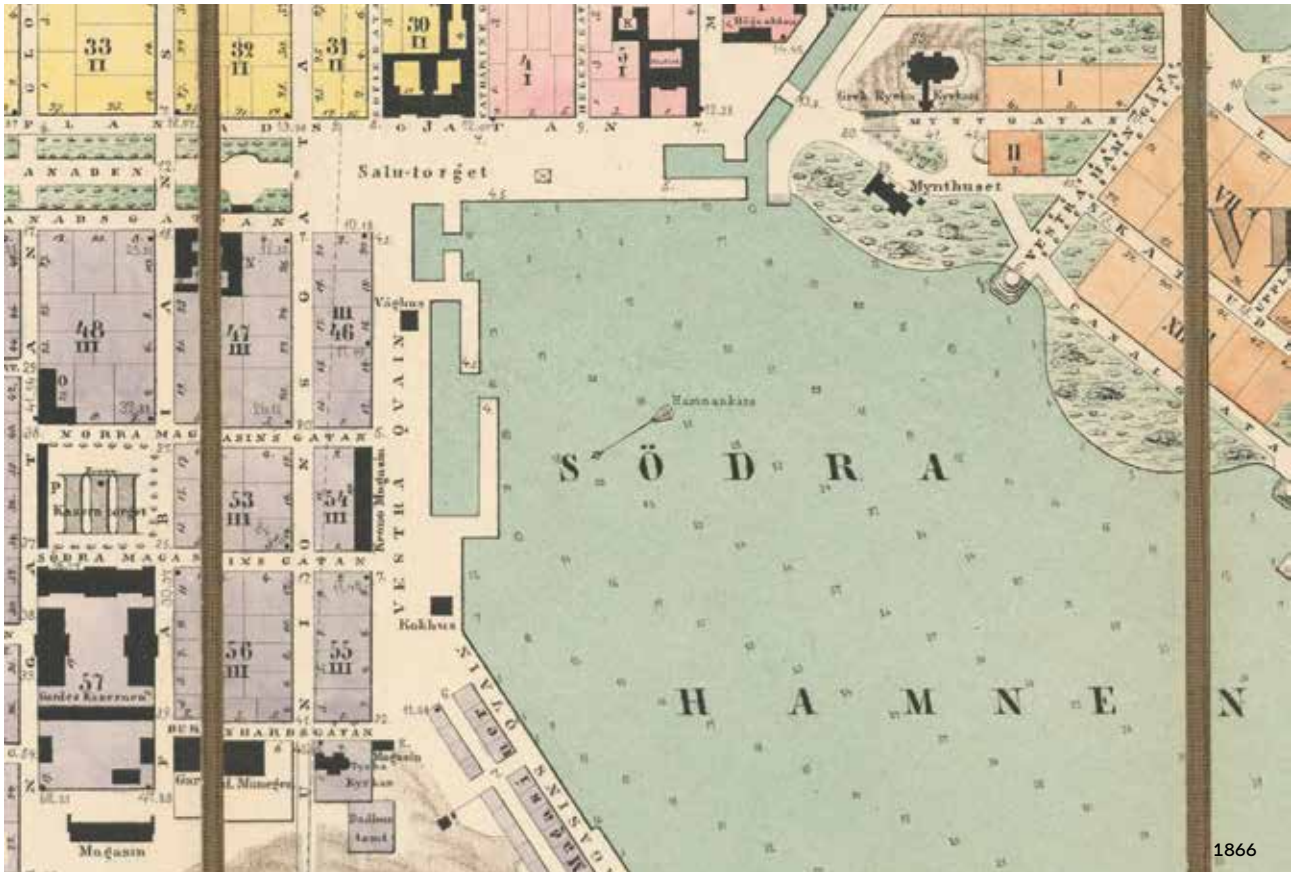
Varhaisimmat **kioskit** Kauppatorille rakennettiin 1860-luvulla. Tehtailija Victor Hartwall hyväksytti kolmen virvoitusjuomatarjoiluun tarkoitetun kioskin piirustukset 1865. Ensimmäinen kioski, joka oli malliltaan 6-kulmainen katos vailla seiniä, sijoitettiin Kolera-

taan eteläiseen laiturivarteen. Tiettävästi kioski poistettiin kuitenkin pian paikalta ja uudempi ja paviljonkimaisempi kioski sijoitettiin Kolera-altaan pohjoiseen laiturivarteen. Suunnitelman laati Julius Basilier.

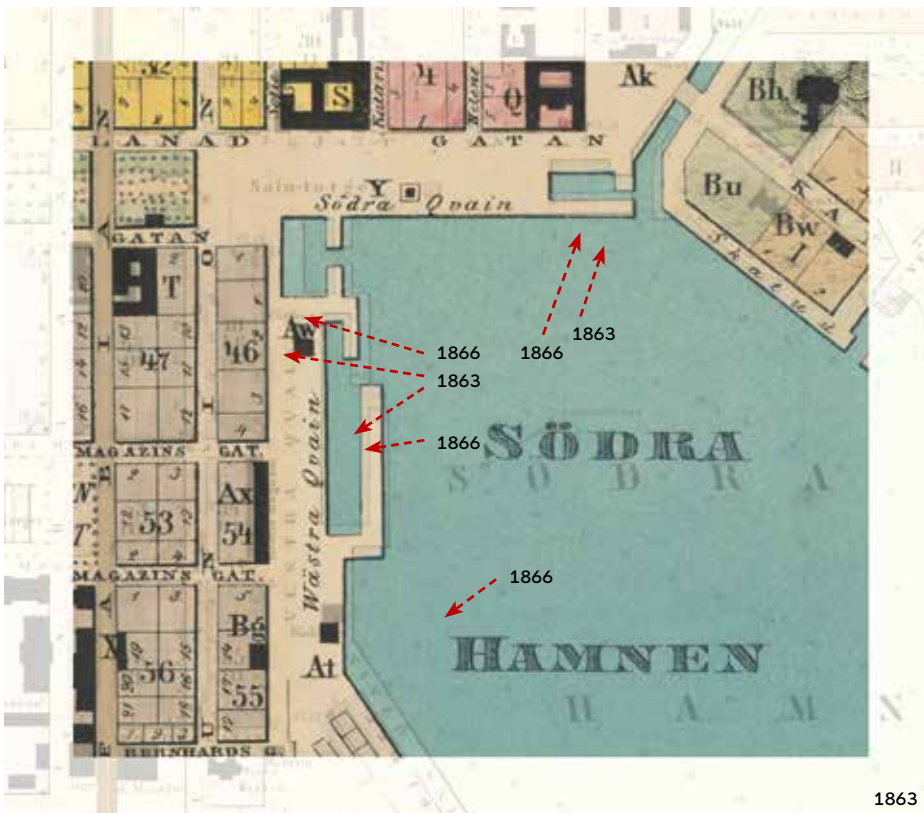
C.L. Engelin suunnittelema muistomerkki keisariperheen vierailusta, Keisarinnan kivi, paljastettiin 1835. Se sijoitettiin keskeisesti torin painopisteeseen, pituusakselissa Esplanadin puiston linjaan ja poikkiakselissa torin keskelle, laiturin porras ja laskuramppi -rakenteen kohdalle.

Torialueelle asennettiin myös erinäisiä tarpeellisia varusteita, joita ei ole esitetty suurimittakaavaisissa kartoissa, mutta jotka näkyvät vanhoissa valokuvissa. Lavojen kiinnittämistä varten rantareunuksella oli harvakseltaan **kivipollareita** eli lyhyehköjä ja uumaltaan hoikkeneviä tolppia. Valurautaisia **kaasuvalopylväitä** asennettiin torille ja laiturivarsille tiettävästi vuoden 1866 jälkeen, kun ensimmäinen kaupunkikaasuputki oli saatu alueelle. Torilla sijaitsi satama-altaiden nurkissa kaksi käsikäyttöistä **merivesipumppua**. Kolera-altaan pohjoisen laiturivarren nurkassa olleen pumpun kohdalle rakennettiin hieman myöhemmin uusgoottilaiseen tyyliin tehty **linnamainen mökki**. Oliko kyse pumpun suojahuoneesta vai jostain muusta käytöstä, asiaa ei tunneta. Kun rantareunat pysyivät avoimina, muodosti Katajanokan korkeaseinäinen kanava tästä poikkeuksen: kanava reunustettiin **kivitolppaisilla kaitella**.

1860-luku



Yllä kaupungininsinööri C. Reuterin piirtämä kartta 1866, joka otsikkotekstin mukaan laadittiin perustuen kaupungin mittauslaitoksen (Stads-Nivellerings) vuosina 1864 ja 1865 tekemiin korkeus- ja vaakamittauksiin. Kartta on siis uskottavasti tarkempi kuin sitä edeltäneet kaupunkikartat.



Varhaisemmissa 1800-luvun yleiskartoissa, jotka esittävät koko Helsingin kaupunkialueen, Kauppatorin rantaviivojen ja satama-aitaiden geometria on piirretty kuten oheisessa 1863 G. A. Kajanusen "Plan af Helsingfors" -kartassa. Kartan alla on haamukuvana Reuterin 1866 kartta.

Erityisesti huomio kiinnittyy Kolera-alaan mittasuhteisiin. Kun varhaisemmissa (<1866) kartoissa ja piirustuksissa allas on esitetty (liian) leveänä, on se Reuterin kartassa nykytilanteen mukainen. Sama koskee Linna-allasta sekä Vironaltaan laiturivarsia: ne ovat nykyisen geometrian mukasilla paikoillaan. Kyse ei siis ole muutoksista aikavälillä 1863...1866, vaan karttakuvan tarkentumisesta.

Molemmat kartat Kansalliskirjaston Doria-kokoelmassa.

1860-luku:

Keisarin komistuva kaupunki

Keisari Aleksanteri II uudistavat toimet ulottuivat myös Helsingin kehittämiseen ja pidemmällä aikavälillä kaupungin talouden kasvuun. Rautateiden rakentaminen, valtiopäivien säännöllinen koollekutsuminen, koulu- laitoksen kehittäminen ja laaja-alainen taloudellinen vapautuminen ovat kaikki 1860-luvun aikana käynnistyneitä suuria muutosvoimia. Helsingiläisille suojean keisarin vierailut kaupungissa olivat tärkeitä tapahtumia ja Kauppatori toimi keisarillisen vastaanoton näyttämönä.

”Jo klo 3 j. pp. oli sanomattoman suuri väkijoukko koontunut esplanaatiin ja Kauppatorille odottamaan keisarin tuloa... .. airo-laiva toi kohta Hänen Majesteettinsa ynnä hänen saattokuntansa komeasti rakennetulle laiturille, jossa h. ylh. kenraalikuvernööri, korkeimmat sekä sota- että siviilivirkamiehet, maamme piispat, pääkaupungin porvaristo, kuin myös pääkaupungin kauniimmat naiset olivat Hänen Majesteettiansa vastaanottamassa.” (Suomen Julkisia Sanomia 30.7.1863)

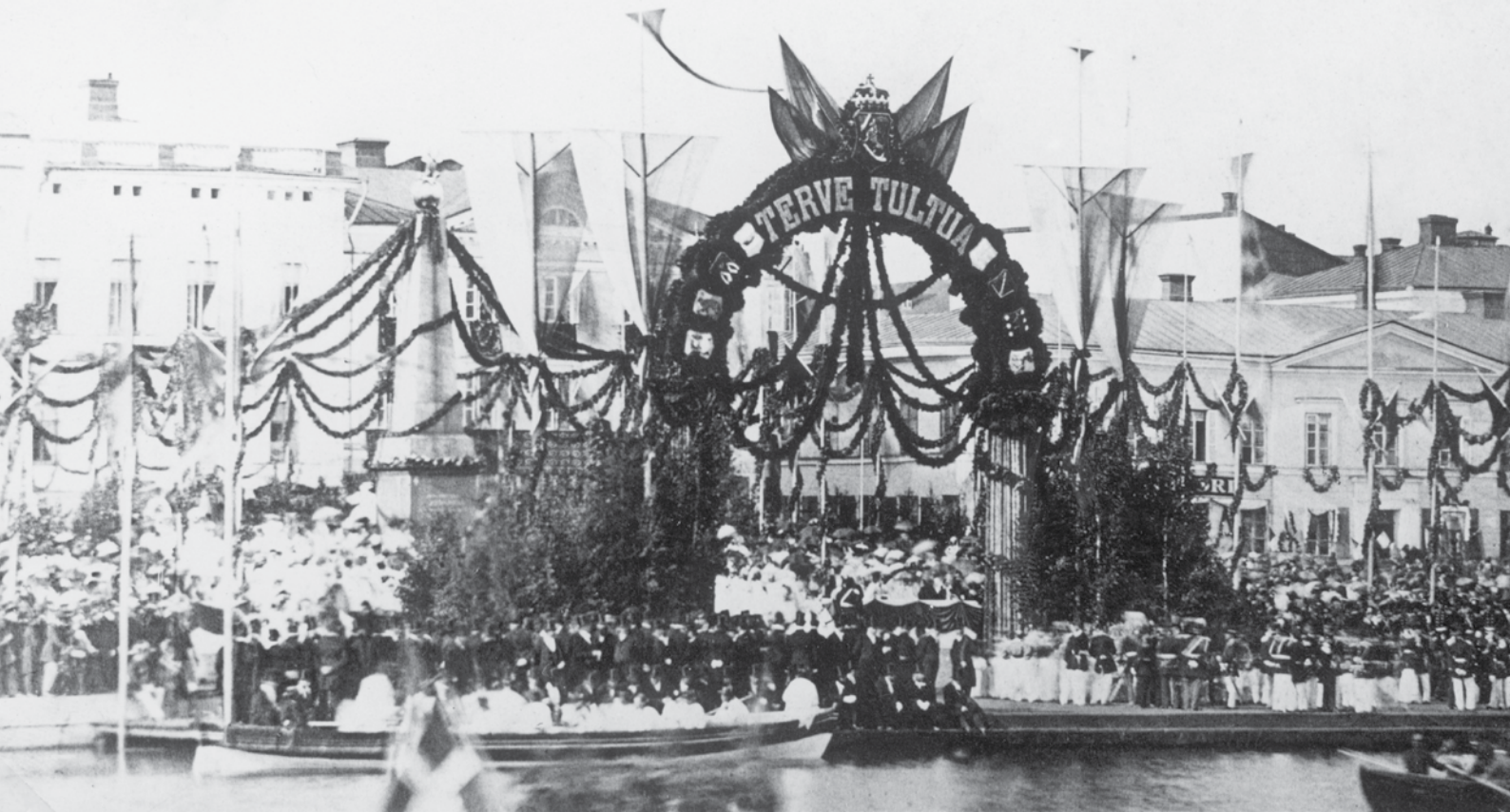
Säätelyn vapauttaminen ja kehitys näkyivät vähitellen myös kaupunkikuvassa. 1860-luvulla kaupunki sai uuden komean teatterirakennuksen, kaasuvalaistusta ryhdyttiin käyttämään katujen valaisemiseen ja yliopisto rakennutti lisää kiinteistöjä opiskelijakunnan kasvaessa. Vuosikymmenen jälkipuoliskon katovuodet kirisivät tunnelmia ja hiljensivät torikauppaa, mutta kesän 1868 hyvän sadon jälkeen torikauppakin elpyi nopeasti. Kaupankäyntiä pyrittiin säätämään viranomaisohjein, mm. osoittamalla eri artikkeleille asianomaiset myyntialueet.

”... on kuvernööri hyväksi nähnyt säätää, että elukka-kauppa, jota on pidetty täkäläisellä Kauppatorilla yhteisesti muun maantavaran kaupan kanssa ilman varsinaista sille määrättyä paikkaa, tästä lähtien vast'edes tapahtukoon mainitun Kauppatorin itäisellä puolella, jossa kaupungin poliisi on velkapää (?=velvollinen) näyttämään tarpeellista tilaa mainitun kaupan harjoittamiseen ja myös valvomaan ett'ei siksi määrätty paikka torikaupan aikana käytetä muuhun tarpeeseen...” (Uusi Suometar 15.11.1869)

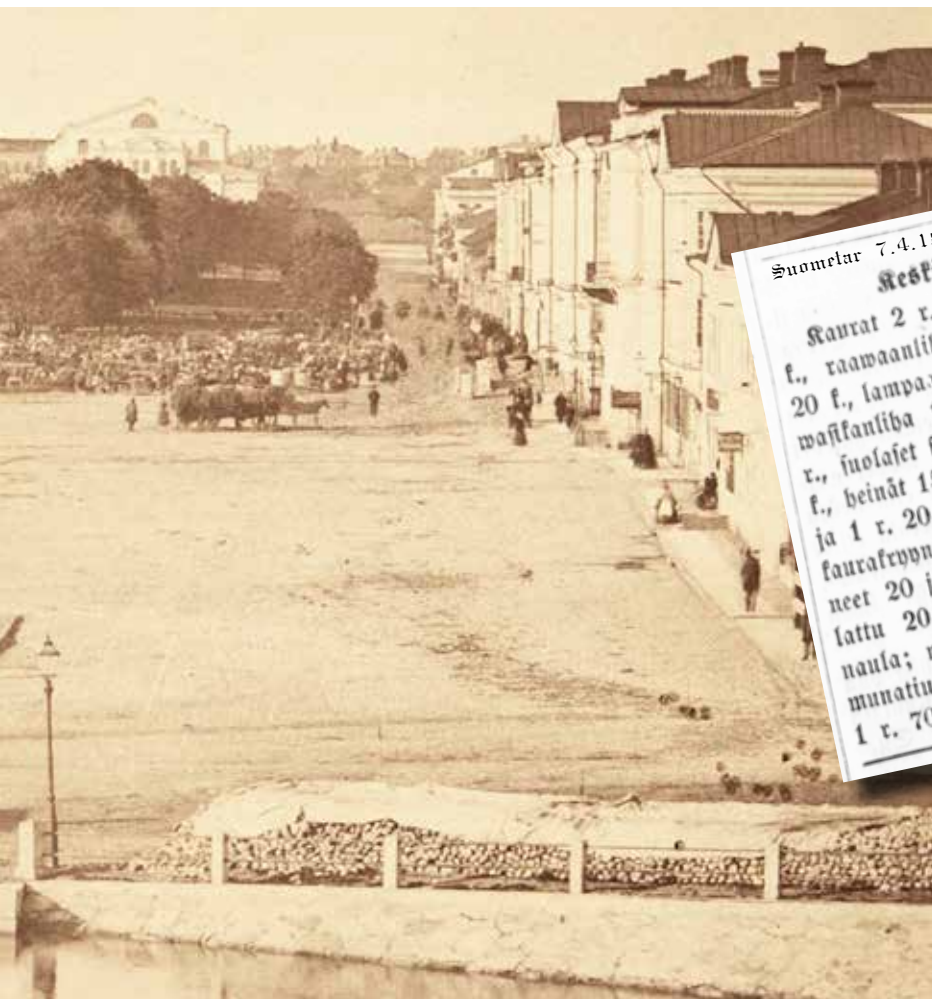


1860

väkiluku 22 228



Keisari Aleksanteri II:n vierailu Helsingissä 28-30.7.1863. Kunniaportti keisarin mairinnousupaikalla, Keisarinnankiven kohdalla. Tuntematon kuvaaja, HKM.



Suometar 7.4.1860

Keskibinnat torilla täällä viikolla:

Kaurat 2 r. ja 2 r. 50 f. turti; ruisjauhot 42 ja 43 f., raavaantilba, tuores 75 f. 1 r., valvattu 1 r. ja 1 r. 20 f., lampaantilba tuore ja valvattu 1 r. 80 f. ja 2 r., wästkantilba 1 r. 50 f. ja 2 r., stantilba 1 r. 60 ja 2 r., suolaset kilafat 65 ja 70 f., woi 3 r. 30 f. ja 3 r. 60 f., heinät 15 ja 20 f. leimiskä; liinut: wari metsoja 90 f. ja 1 r. 20 f., töyriä 55 ja 60 f., woi 25 ja 30 f.; kaurakryynit 20 ja 25 f., obrakryynit 20 ja 25 f., herneet 20 ja 28 f., wotaatit 7 ja 9 f. kappu; tohi suolattu 20 f., haumit ja ahrenet 5 ja 6 f., siika 11 f. nautla; nuori maito 5 ja 8 f., wiina 45 ja 49 f. kannu; munattu 40 ja 50 f.; balot: fuorma kotwuisa 1 r. 30 ja 1 r. 70 f., petäjää 1 r. 10 ja 1 r. 50 f.

Oletettavasti 1860-luvun jälkipuoliskolla, toriakaan, aamupäivän puolella otettu kuva. Torikauppa on rajattu nykyisen Kukkatorin ja Kolera-altaan alueille. Nya teaternin (nykyinen Svenska Teatern) uudisrakennus kohoaa Esplanadin puiston ylle. Carl A. Hårdh, HKM.

1870-luku:

Kohti kasvua ja kansainvälisyyttä

Helsingin 1870-lukua leimaa vahva kasvu, niin väkiluvun, kaupan, tuonnin kuin kansainvälistymisenkin saralla. Vuonna 1870 avattiin rautatieyhteys Riihimäen kautta Viipuriin ja Pietariin. Venäläisvaikutus kaupan käynnissä voimistui. Turun kanssa maan suurimmasta tuontikeskuksesta kilpaillut Helsinki saavutti voiton vuonna 1874. Helsingin kunnallishallinnossa nähtiin kansainvälisten virtausten merkitykset myös Suomessa. Teollistumisen ihanteeseen liittyi kiinteästi tavoite modernin pääkaupungin tehokkaasti toimivasta suursatamasta. Vuonna 1863 perustettu Sörnäisten satama ei riittänyt vastaamaan kasvaneen volyymin tarpeisiin, vaan Eteläsatamaa ryhdyttiin laajentamaan Katajano-kan suuntaan vuonna 1878. (Kervanto Nevanlinna s.61-63)



Helsingin torikaupasta.

Totta on että Helsingin torikauppaa on monta kertaa nudestaan järjestetty ja sinne tänne muuteltu; mutta eiköhän siinä vieläkin olisi jotakin muuttamista, jos vaan sallittaisi maamoukan sanoa pari sanaa siitä. Wai onko tämä asia niin arkatuntoista laatua, kun sanomalehdissäkään ei ole mitään näinä aikoina siitä vihrattu.

Tietty on että yhtä lajia tavaraa, niin kuin esimerkiksi heiniä ja puita, kaupataan useammasa kohden hywinlin etäällä toisistansa; leivät ovat erotetut muista ruo-la-lajista, waiffa Helsingiläisillä tavallisesti tori on ruoka-aittana, joten sopisi ylsi tie ja kalsi asiaa, ostaa leipää ja särwintä yhdeltä paikalta, ettei tarvitsisi sitä wäliä edestakaisin käwellä, niin kuin heil-lä tavollista on. Maanmiehellä eli pit-

lämatkafaisella, jofsi meitä nimitetään, useim-min sattuu olemaan monta lajia yhdesä luormassa, mutta lun leivät ottawat isom-man tilan, niin sen kohta woi päättää leipä-luormaksi, jolloin on armotta ensin mentävä waakahuoneen takapuolelle lei-pänsä kaupitsemaan, waiffa kuinfa tärkeää tawaraa olisi luormassa, ja huomenna, eli kofsa kerkiää, saa muita tawaroitansa myh-dä. Mutta olisihan sopiwampi, että lei-wät luettaisiin muiden ruoka-tawarain joul-koon samalle torille. Kos ei tarhuri-rhyssä (eli mitä Israelin lapsia he lienewät, jotka juurikkaita pöydillä kauppa) siitä hennottaifi syrjemmälle siirtää, niin so-pisimat ruoka-aineet, esimerkiksi laurat, ru-kiit, jauhot j. m. s., sille paikalle, misä tuoretta lihää myhdään, ja tilaa siinä nähty olewantin. Kaupunkilaisen waimasta puhumatta, saifi maalainen yhtä aikaa useampaa lajia tawaraa myhdysfi, jossa nyt menee ehtä päivä kusefatin.

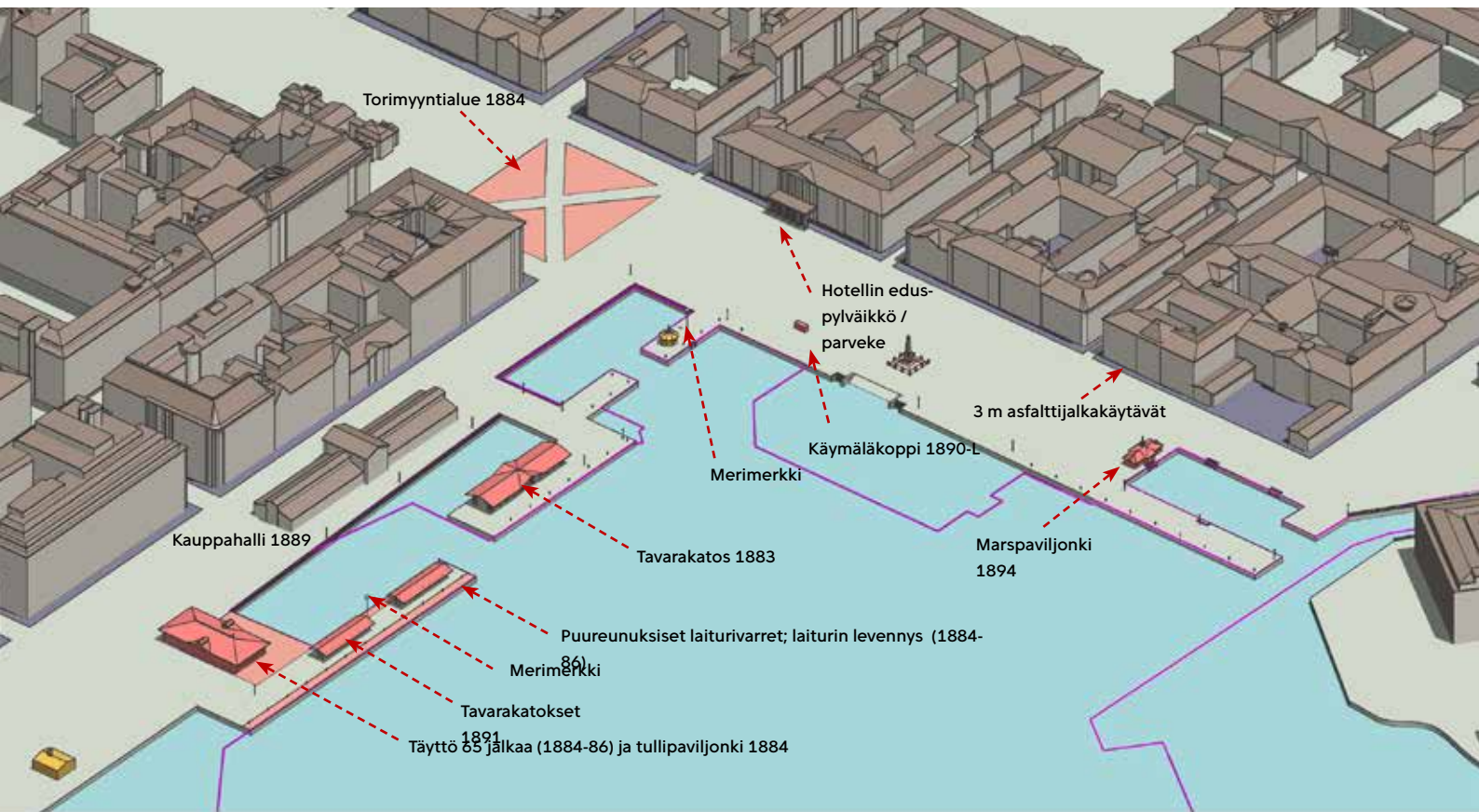
Heinät ja puut myös menestysiwät wa-remmin Rautatien-torilla, lun sen kautta niitä enin osa tuleekin ja mainittu paikka on tyllin awara ja myös nythään thjän-toimittajana, jos en lukuun ota muutamia nähtely-koppia, joita siinä joskus on ollut.

Tästä järjestyksestä lähtifi yhdynä lau-



1870

väkiluku 28 519



Torikauppa, rakennukset ja pikisaumattu nupukiveys

1880-luvulla alkoi torialueella melko dynaamisesti edennyt kehitys erinäisten toimintojen ja rakenteiden parantamiseksi. Ensinnäkin torikauppa päätettiin järjestää kiinteisiin vuokrattaviin myyntipaikkoihin. Aiemmin myyntipisteet olivat järjestyneet vapaamuotoisemmin, ja asetelmaa pidettiin "yhteiskunnallisesti hävettävänä" sekavuutensa johdosta. 1884 laadittiin kaksi karttaa myyntipaikoista, joista toinen osoitti myyntialueet vaakahuoneen eteläpuolella (Etelärannassa) ja toinen Kauppatorin länsipäässä (Havis Amandan aukio). Ensimmäinen mainittu oli jaettu suorakulmaisesti ja sinne keskitettiin mm. kankaiden ja astioiden myynti. Jälkimmäinen diagonaalisesti jaettu neliömäinen alue oli tarkoitettu elintarvikkeiden myyntiin. Myyntipaikat (330) osoitettiin uudelleen tehdyllä katukiveyksellä (nupukivi) ja pääosa näistä diagonaalikiveysten linjoista on edelleen olemassa. Diagonaalikiveyksellä on nykyisin siis erityisarvo: se on sekä osoitus 1880-luvun torimyynnin järjestyksestä että tietävästi vanhin ja ensimmäinen nupukivetetty alue torilla.

1880-luvulla mukulakivetetyt toripinnat koettiin lopulta niin epämukaviksi, että kiveys päätettiin vaihtaa sileämmäksi **nupukiveksi**. Toinen syy mukulakiveyksestä luopumiseen oli sen epähygienisyys etenkin to-

rialustana. Rahakamari oli todennut vuoden 1889 mietinnössä, että mukulakiveyksen alainen hiekkakerros oli saastunut siihen päivittäin valuvista nestemäisistä epäpuhtauksista, ja että lämpiminä päivinä tori haisi voimakkaasti. Kaupungininsinööri Reuter kävi tutustumassa mm. Tukholmassa käytettyihin nupukiviin ja sen jälkeen määriteltiin myös Helsingissä käytettävät kivityypit. Björkmanin mukaan juuri 1889 Rahakamarin mietintö osoitti ne mallit ja kiveystavat, joita on sittemmin käytetty nykypäiviin saakka. Lisäksi hyödynnettiin berliiniläistä nupukivien **pikisaumausmenetelmää**, jolla kiveys saatiin (likimain) vedenpitäväksi. Mukulakiveyksen vaihtaminen nupukiveen eteni vaiheittain keskeisimmältä kaupankäyntialueelta (torialue kohdalla Sofiankatu-Katariinakatu) kohti reuna-alueita aikavälillä 1892-1912. Samanaikaisesti (1884>) rakennettiin kortteleita reunustamaan uudet **asfalttipintaiset jalkakäytävät**: 3 metriset, suorat ja säännönmukaiset.

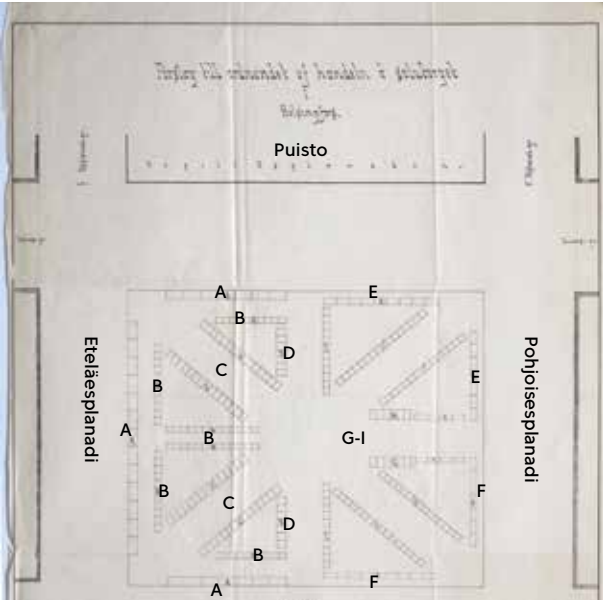
Vuosina 1884-86 tehtiin Vironaltaan laiturivarsien kunnostus ja kiveäminen sekä eteläpään 65 jalan mittainen **lisätäyttö**. Allas siis lyheni aikaisemmasta. 1880-luvun piirustuksissa allas on myös esitetty levenevänä suorakaiteena kohti pohjoista. Poikkeama suorakulmaisuudesta lienee syntynyt jo alun perin 1830-luvulla, mutta

se on piirretty totuudenmukaisesti vasta 1880-luvulla, vastaten nykytilannetta. Vironaltaan eteläinen laiturivarsi (Pakkahuoneen laiturivi) **levennettiin reunoiltaan puukansilla**.

1870-luvulla oli ehdotettu **tavarakatoksen** rakentamista Vironaltaan laiturivarteeseen. Tämä toteutui vasta Gustaf Nyströmin 1883 laatiman suunnitelman mukaan: *Öppet Varuskjul*. 140 jalkaa pitkä katos (40 m) seisoi parittaisten pylväiden varassa ja oli seinätön. Björkmanin mukaan avoimeen rakenteeseen päädyttiin siksi, ettei se sulkenut alueen lähiasukkaiden merinäköalaa. (Rakennus tuhoutui tulipalossa 1915, mutta pystytettiin uudelleen, ja purettiin 1953). Lisää tavarakatoksia rakennettiin Vironaltaan eteläiseen laiturivarteeseen 1891. **Kahden erillisen katoksen** suunnittelusta vastasi Selim A. Lindqvist. 1886 valmistui Vironaltaan eteläpäähän (uuden lisätätön kohdalle) kookas puurakenteinen **tavaravarasto- ja tullihuonerakennus**.

Suunnitelman (*Varuskjul af trä*) laati Gustaf Nyström 1884. Pian valmistumisen jälkeen rakennukseen sisustettiin lisäksi kaksi huonetta höyrylaivamatkustajien odotustilaksi ja 1890-luvulla se muutettiin kokonaan tullin käyttöön, ulkomaan matkustajaliikenteen terminaalksi: "*visitationspaviljong*" eli **tullipaviljonki** (purettiin 1953). Vuonna 1889 valmistui Nyströmin suunnittelema **Kauppahalli** Vironaltaan varteen, jonka tieltä purettiin 1830-luvun vaakahuone. Suomenlinnan ja kaupungin välillä liikennöi höyrylaiva Mars, jolle rakennettiin niin ikään Nyströmin suunnitelmien mukaan oma matkustajapaviljonki Linna-altaan länsireunaan. Rakennus jota kutsuttiin nimellä **Marspaviljonki**, valmistui 1894 (purettiin 1925). Rautarakenteinen **käymäläkoppi** sijoitettiin torille 1890-luvun alussa, Keisarinnan kiven läheisyyteen, ja sen paikkaa vaihdeltiin alueella eri vuosikymmeninä, lähempänä tai etäällä rantamuurista (Björkman, S. 1986, s. 29-30, 43-45, 59, 63, 71-73).

1880...1894

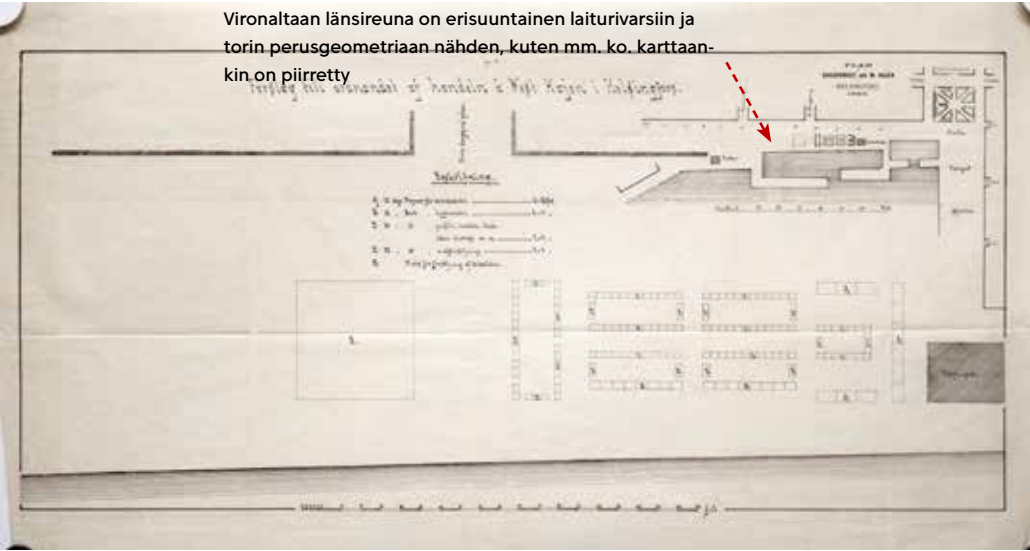


Karttaan oli osoitettuna mm:

- A: Lihatuotteet
- B: Lihajalosteet
- C: Voit
- D: Suolakalat
- E: Vihannesmyynti (suomal.)
- F: Vihannesmyynti (venäl.)
- G-I: Kukkia, hedelmiä, munia,

Myyntipaikat Kauppatorin länsiosassa
1884, KA Sto ad 397-187

Vironaltaan länsireuna on erisuuntainen laiturivarsiin ja torin perusgeometriaan nähden, kuten mm. ko. karttaankin on piirretty



Myyntipaikat Vironaltaan varressa, ennen kauppahallin rakentamista. 1884, KA Sto ad 397-187

1880-luku: Tori rakentuu

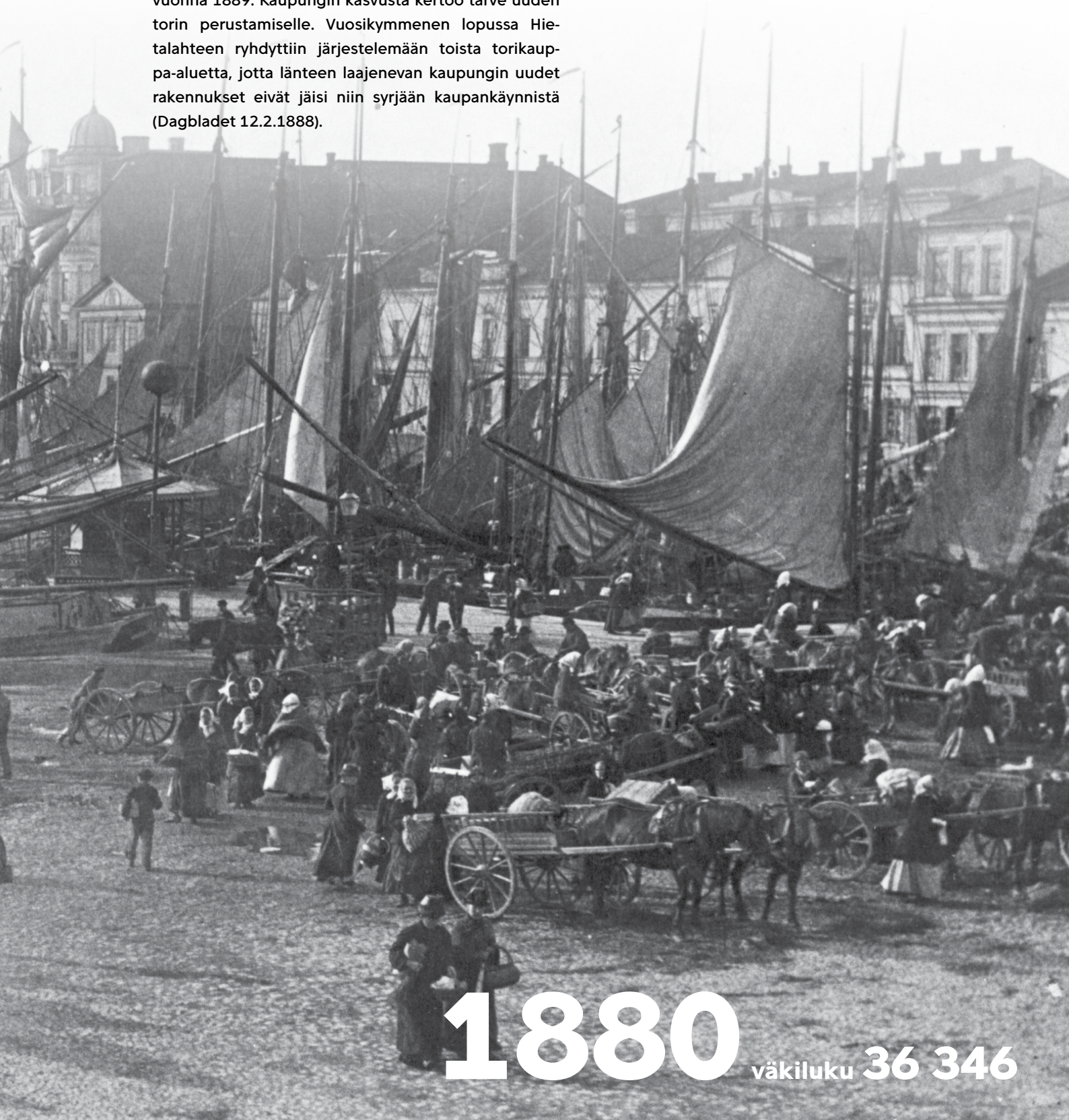
1880-luvun alkupuolella torikauppa jatkui vanhalla paikallaan, mutta kasvavat ja monipuolistuvat tavaramäärät edellyttivät aiempaa tarkempaa hallinnointia. Tammikuussa 1883 Folk-wännen - lehden toimittaja kuvailee torin arkea romanttisen etäisesti: "Kauppatorimme on kaupungin tärkeimpiä paikkoja, etenkin aamulla ja aamupäivällä, kun se yleensä kuhisee ihmisiä, myyjiä ja ostajia, ja kun se tarjoaa meille elämän ja liikkeen kuvia, reippaan ja työteliään kansan parista. Paikalla on erityisesti lähiseudun väen edustajia, mutta toisinaan tapaa myyjiä kaukaa sisämaan seuduilta,

jopa itänen naapurimaamme lähettää tänne toisinaan käsityötaidoistaan tunnettuja poikiaan. Kun aurinko kirkkaana talviaamuna nousee kaukaa kaakosta, jäätyneen merenpinnan yli ja valaisee torin ja kadut, kansan ja kauppatavaran punaisella hohteellaan, silloin tarjoaa torimme sellaisen kuvan, jota kyllä kelpaa katsella...."

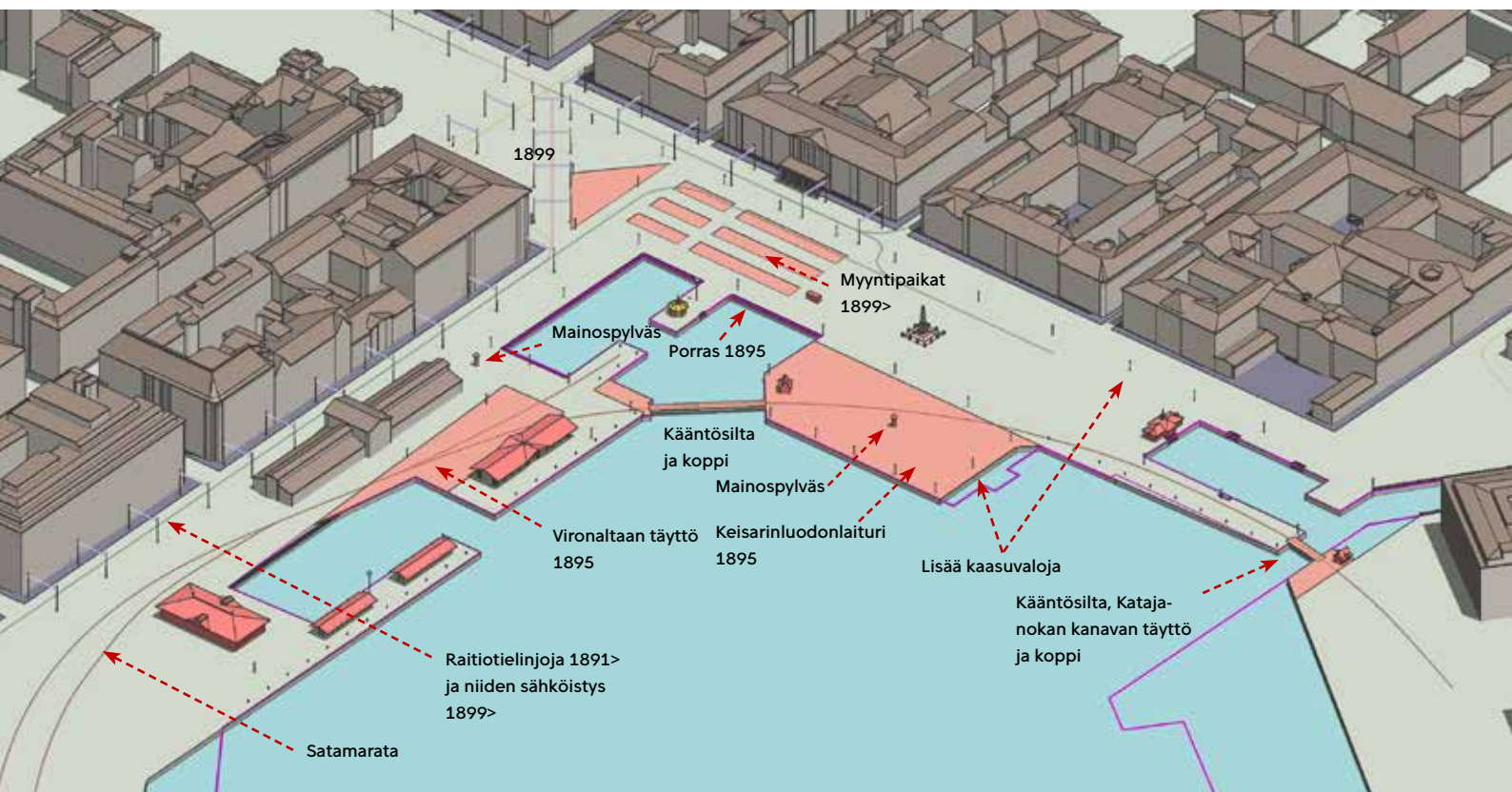
1800-luvun viimeiset vuosikymmenet olivat dynaamisen muutoksen aikaa ja torialueelle rakennettiin useita paviljonkeja, makasiineja ja katoksia arkkitehti Gustaf

Päivittäisen torikaupan ohella torilla järjestettävät markkinat laajensivat kaupunkilaisten hankintamahdollisuuksia. Aikalaislehdissä valiteltiin säännöllisesti markkinahumuun liittyvää viinanjuontikulttuuria. Kalamarkkinat kuvattu oletettavasti Seurahuoneen parvekkeelta. Kuvaaja tuntematon, HKM

Nyströmin suunnitelmien mukaan, sekä torikaupan että sataman tarpeisiin. Torikaupan järjestelyistä keskusteltiin paljon nimenomaan hygienian näkökulmasta. Etelärannan suuntainen uusi Kauppahalli valmistui vuonna 1889. Kaupungin kasvusta kertoo tarve uuden torin perustamiselle. Vuosikymmenen lopussa Hietalahteen ryhdyttiin järjestelemään toista torikauppa-aluetta, jotta länteen laajenevan kaupungin uudet rakennukset eivät jäisi niin syrjään kaupankäynnistä (Dagbladet 12.2.1888).



1880 väkiluku **36 346**



Satamarata, raitioliikenne ja myyntipaikat

Helsingin ja Hämeenlinnan välisen rautatien (1862) avaamisen jälkeen tarve rautatieliikenteen järjestämiselle Eteläsataman ja rautatieaseman välille kasvoi. Asiaa valmisteltiin erinäisin suunnitelmavaihtoehtoin 1870-luvulta lähtien, mutta lopullinen ratkaisu valmistui vasta 1895 kun Helsingin nimen kiertänyt **satamarata** avattiin käyttöön. Suunnittelusta vastasi ns. satamarakennusdelegaatio, johon kuului mm. arkkitehti G. Nyström.

Eteläsataman ja Kauppatorin alueen muutossuunnittelua tehtiin rautatieliikenteen kaarisäteiden määrämänä. Etelästä saapuva rata linjattiin Kauppahallin edustalta lähtevänä loivana kaarena Katajanokalle saakka. Linjaus oli tarkkuutta vaativa ja rautatiehallinnon mukaan rata saattoi ylittää vesialueen vain tietys- sä kulmassa, jotta se saatiin kaartumaan niin etelään kuin Katajanokalle. Radan seurauksena noin puolet Vironaltaasta täytettiin ja pohjoiseen rakennettiin suuri täyttöalue: **Keisarinluodonlaituri**. Samalla ratkaistiin aiemmin merenkulkua vaivannut ongelma, Keisarinmatalikko, joka jäi täyttöalueen sisään. Uusi syvempään veteen ulottunut laiturialue paransi myös sataman toimintaedellytyksiä, kun aiempaa suuremmat laivat pääsivät kiinnittymään myös pohjoiselle rantavyöhykkeelle. Radan myötä satama-alueelle rakennettiin kaksi **kääntösiltaa**: Keisarinluodonlaiturin silta ja Katajano-

kan kanavan silta ja sillanhoitajien koristeelliset **vahtituvat**. Siltoja rakentamalla haluttiin varmistaa niin vesiliikenteen käyttöedellytysten säilyminen kuin veden vapaa vaihtuminen (verrattuna eräissä luonnossuunnitelmissa esitettyihin täyttövaihtoehtoihin).

Vastaavasti kuin satamarata oli tehty rahtiliikenteen tarpeisiin, ryhdyttiin 1880-luvulla suunnittelemaan myös kiskoilla kulkevaa henkilöliikenneyhteyttä sataman ja rautatieaseman välille. Helsingin ensimmäiset **raitiotielinjat** saatiin kuitenkin käyttöön vasta 1891, kun Omnibus Oy:n hevosvetoiset vaunut aloittivat liikennöinnin. Kauppatorin alueella kiskot kulkivat sekä Pohjois- että Eteläesplanadia pitkin. Pohjoisesta etelään kiskot kulkivat Unioninkadun suuntaisina, josta reitti siirtyi Eteläsatamaan. Liikenteelliseksi solmukohdaksi muodostui Kauppatorin länsiosa (Havis Amandan aukio), jota se on edelleenkin. Suuri uudistus raitiotieliikenteessä tapahtui 1899, kun kaikki linjat päätettiin **sähköistää**. Uutena elementtinä katukuvaan ja Kauppatorille ilmestyivät valurautaiset, kymmenmetriset ja "soreasti profiloidut" **johdinpylväät**, kuten vuoden 1899 muistiossa edellytettiin. Samalla päätettiin vetää Kaivopuistosta tuleva raidepari Kauppatorin länsipään (Havis Amandan aukio) yli, vinosti torin poikki. Ja vaikka linjaus jäi lyhytaikaiseksi (poistui 1906) sen seurauksena **torikaupan myyntialueet** jouduttiin järjestämään

uudestaan. Läntisestä torialueesta jäi myyntialueeksi vain itäisin kolmio, johon sijoitettiin hedelmä-, kukka- ja vihannesmyyntiä, kun taas elintarvikemyynti ulotettiin Keisarinnan kiven suuntaan, aina Katariinankadun linjaan saakka. Myyntipaikkojen määräksi tuli 359.

Vuosisadan vaihtuessa torin **kaasuvalaistusta** parannettiin lisäämällä mm. uusi valaisinrivi Pohjoisesplanadin linjaan sekä uuden Keisarinluodonlaiturin ranteunuksiin sekä sijoittamalla kaksi suuritehoista nk.

Lucas-lamppua torille 1901. Vuonna 1896 pystytettiin Kauppatorille tiettävästi ensimmäiset mainoslaitteet, kaksi valaistua **mainospylvästä** ilmoitusten kiinnittämistä varten. Ne oli suunnitellut arkkitehtitoimisto Grahn, Hedman & Wasastjerna 1895. Toinen pylväs sijoitettiin uudelle Keisarinluodonlaiturille ja toinen Kauppahallin pohjoispuolelle. Viimemainitun paikalle pystytettiin vuonna 1913 8-kulmainen kioski (nykyisin-kin olemassa oleva).

(Björkman, S. 1986, s. 29, 31, 39, 45, 95.)

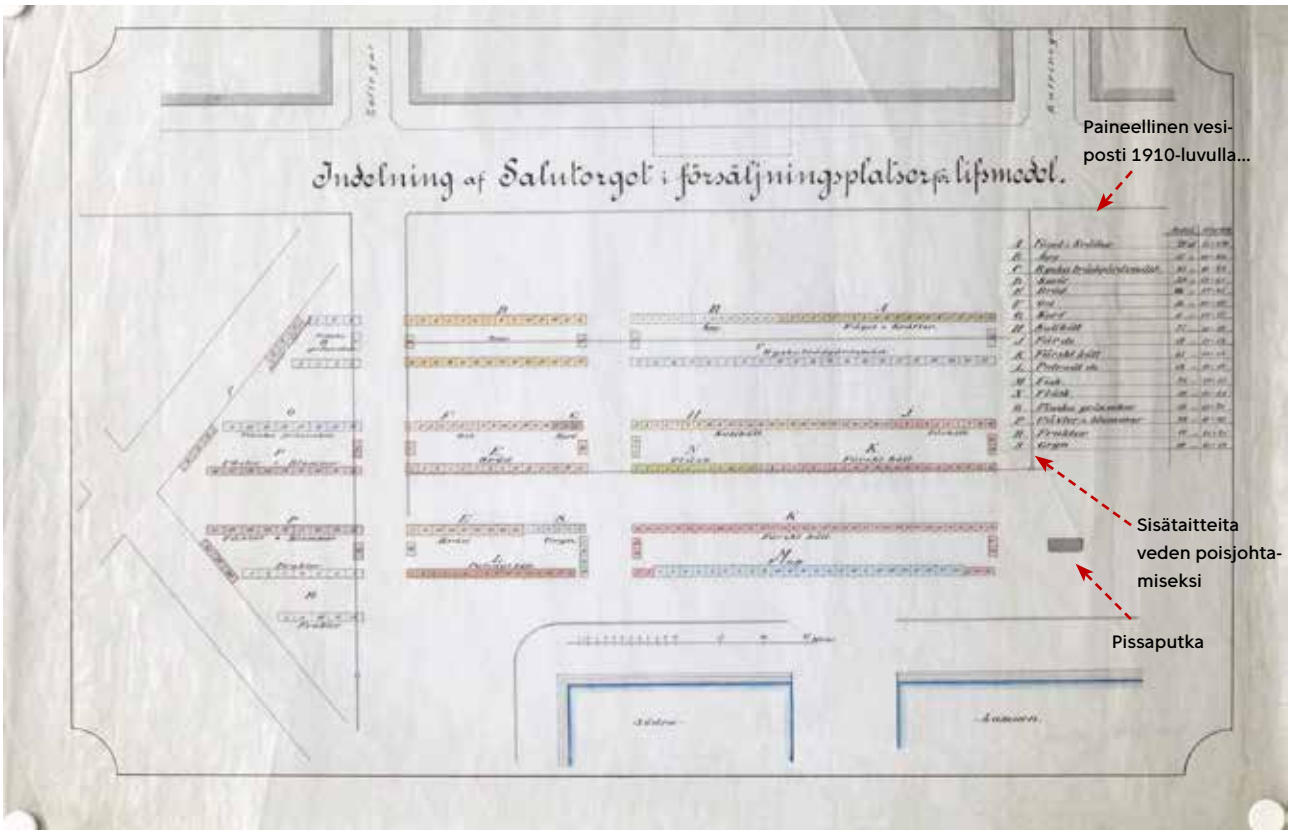


Kartta "Plan af Helsingfors" vuodelta 1899, josta käy ilmi sekä satamaradan mukana tulleet suuret muutokset että katkoviivalla esitettyinä silloiset raitiotieretit. 1890..1910 välillä esiintyy kartoissa useita eri versioita raitiovaunulinjauksista Kauppatorin alueella, johtuen liikennemuodon nopeasta kehityksestä. Kartta Kansalliskirjaston Doria kokoelmassa.

1891...1905

- Myyntikartan selitteitä:
- A) Lintuja ja rapuja
 - B) Munia
 - C) Venäläisiä puutarhatuotteita
 - D) Voita
 - E) Leipää
 - F) Juustoa
 - G) Makkaraa
 - H) Vasikanlihaa
 - I) Lampaanlihaa
 - K) Tuorelihaa
 - L) Palvilihaa
 - M) Kalaa
 - N) Sianlihaa
 - O) Suomalaisia vihanneksiä
 - P) Kasveja ja kukkia
 - R) Hedelmiä
 - S) Jauhoja

Torikaupan kiinteiden myyntipaikkojen järjestämissuunnitelma, hyväksytty 28.11.1899. Ia3, HKA.



1890-luku: Satamarata muuttaa torin tunnelman



Torielämä ja sataman vilskettä oli kasvanut ja monipuolisuutunut vuosien vierieissä, mutta kehitys oli ollut varsin rauhallista. Kauppahallin valmistuminen 1889 muutti torin sisäistä järjestelyä oleellisesti, mutta Kauppatori oli edelleen sykkivä, kaupunkielämän liikkeen keskipiste. Tämä asetelma muuttui vuonna 1895, kun Katajanokalle valmisteltiin teollistuvan ja modernisoituvan kaupungin tarpeita palveleva suursatamahanke käynnistettiin ja sitä palvelemaan linjattiin Kauppatorin läpi

kulkeva nk. satamarata. Kaupankäynti torilla jatkui tuttuun tapaan. Tavara siirtyi käsikärryillä ja hevosvoimin sekä saaristolaisten venein, kuten 50 vuotta aiemmin. Samalla höyryjunien liike Kauppatorin läpi julisti uuden aikakauden alkaneen. Junan liike suuntautui torin läpi toisaalle, symboloiden suurempia, kansainvälisiä tavaravirtoja. Konevoiman läsnäolo Kauppatorilla ja kaupungissa oli alkanut suurin elkein.



Vuosisadan vaihteen kuvassa mies kävelee kääntösiltää pitkin, junan kulkiessa toiseen suuntaan. Taustalla Omnibus Oy:n vuonna 1899 sähköistetty raitiovaunu. Kuvaaja Lindbohm, HKM N117851.

1890

väkiluku 56 236



Purjeveneiden rentoina kuivuvat purjeet olivat tuttu näky pitkälle 1900-luvulle, erityisesti kalamarkkinoiden aikaan. Kuvaaja tunte-maton, HKM N203279.

1900-luku: Sortotoimia ja Mannermaista eleganssia

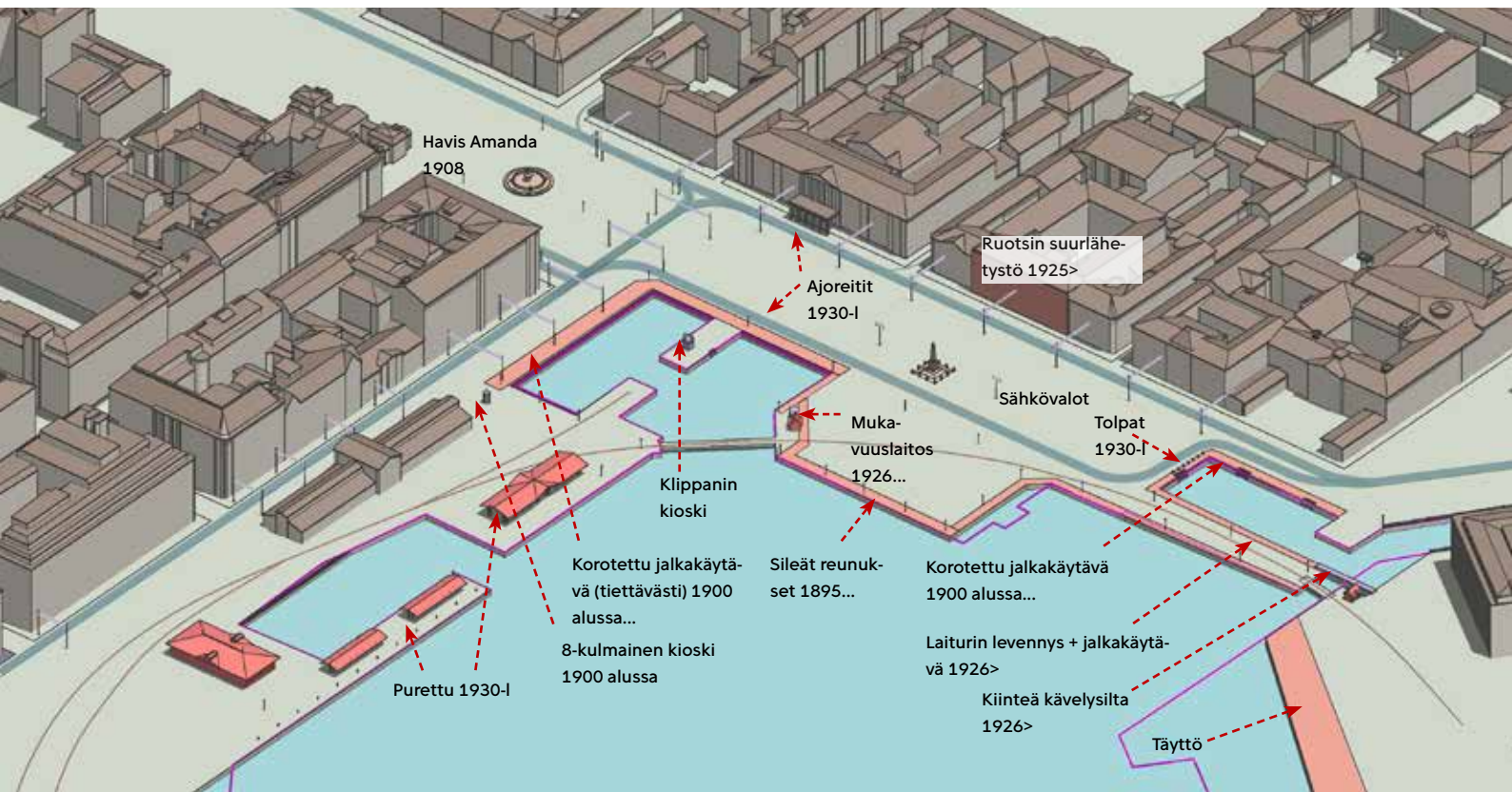
1900-luvun ensimmäiset vuosikymmenet olivat poliittisesti levottomia vuosia, mutta samalla, suomalaisen kansallistunnon noustessa, kulttuurisesti ja kaupunkikehityksen kannalta vilkkaita. Kaupunki laajeni niin pohjoisessa kuin lännessäkin. Kauppatorin itäiseksi päätteenä oli noussut Norrménin palatsimainen asuintalo ja sen takana Katajanokan rakentuminen eteni kiihtyvällä vauhdilla, niin asuin- kuin satamakortteleisakin. Sataman toiminta kasvoi ja yleinen tekninen kehitys toi Kauppatorille monipuolistuvan liikenteen: sähköistetyt raitiovaununlinjat vakiintuivat ja ensimmäiset automobiilit ilmestyivät kaupunkikuvaan. Helsinki oli vuosisadan vaihteessa monikulttuurinen kaupunki, jossa suomen kieltä äidinkielenään puhui jo noin puolet väestöstä ja kolmasosa puhui sekä suomea että ruotsia. Muiden kieliryhmien edustajia oli yli 7%, näistä

tärkeimpinä venäjä, saksa, puola ja balttilaiset kielet. Kaupungin sosiaalinen rakenne monipuolistui, kun sääty-yhteiskunta korvautui teollistuvan yhteiskunnan uudella keskiluokalla ja teollisuuden palveluksessa olevalla väestönosalla. Kansainväliset virtaukset näkyivät myös rakennuskannan moni-ilmeisyydessä. Vuosisadan vaihteeseen mennessä erityisesti Pohjoisesplanadin matalat puutalot olivat korvautuneet kaupunkipalatsilla, samalla kun Esplanadinpuiston puusto oli saavuttanut täysikasvuisen vehreyden. Sortokausien väliin jäävä lyhyt, henkisesti vapautuneempi aika sai kauniin muistomerkin, kun vuonna 1908 pääkaupunkiin pystytettiin kuvanveistäjä Wille Valgrenilta tilattu "taiteellinen suihkukaivo". Kauppatorin länsipään ja Esplanadinpuiston vihreyden väliin sijoitettu sulokas Havis Amanda herätti kaupunkilaisissa sekä ihastusta että närkästystä.





1900 väkiluku **79 126**



Autoistuminen, sähkövalot, sileät reunukset

Intensiivisten rakennusvuosikymmenten (1880-1900) jälkeen tilanne Kauppatorin alueella ikään kuin rauhoitui 1900-luvun alkupuoliskolla.

Torin noppakiveämistä jatkettiin 1900-luvulla ja vuoden 1927 kartta katujen päällysteistä osoittaa, että Kauppatorin ja nykyisen Etelärannan alue oli pääsääntöisesti nupukivetty ja vähäisiltä osin mukulakivetty. Nupukiveäminen tapahtui vaiheittain, siten että ensisijaiset kulku- ja ajoreitit nupukivetettiin ja niitä ympäröivät alueet olivat mukulakivettyjä. Näin torialueiden pinnoissa oli eri kiveystyyppien funktionaalisesti rytmittämiä kuvioita. 1930-luvulla torin yhdeksi pintamateriaaliksi näyttäisi tulleen myös **asfaltti**, esim. Kauppahallia ympäröivällä alueella ja Kolera-altaan pohjoisella laiturivarrella. Lisäksi 1900-luvun ensivuosisikymmeninä otettujen valokuvien perusteella nähdään, että altaiden reunavyöhykkeelle oli tehty sileämmästä materiaalista eräänlainen **laiturireunus tai jalkakäytävä**, joka päällystekartan tietojen perusteella olisi ollut (mahdollisesti) betonia. Varhaisin sileä reunusalue tehtiin Kolera-altaan pohjoisreunalle, välille Keisarinluodonlaituri ja Eteläranta. Toinen varhainen jakso rakennettiin Linnanaltaan pohjois- ja länsireunoille. Laitureiden ja rantojen reunuksia korjailtiin ja parannettiin eri vaiheissa. Esimerkiksi Linnanlaiturin ulkosivusta rakennettiin uu-

destaan 1910-luvulla, Vironaltaan laiturivarret 1920- ja 1940-luvulla.

Kaupungin kasvaminen johti sekä henkilö- että ajoneuvoliikenteen lisääntymiseen. Uutena liikennemuotona katukuvaan ilmestyivät vuosisadan alussa myös **autot**. Helsingin ensimmäinen **vuokra-autoasema** (taksiasema) sijoittui juuri Kauppatorille, Havis Amandan aukiolle 1906, palvelemaan sataman käyttäjiä. 1900-luvun alkupuoliskolla kävelijät, polkupyöräilijät, raitiovaunut, hevoscarrut ja autot kulkivat sopuisasti samoja pintoja pitkin, vailla toisistaan erotettuja reviierejä. Toisaalta jo aiemmin korttelit oli reunustettu jalkakäytävillä ja 1900-luvun alussa lisättiin **korotettu jalkakäytävä** Linnanaltaan ja Kolera-altaan kohdalle.

Liikennemäärien kasvaessa autokanta alkoi ottaa enemmän tilaa haltuunsa. 1930-luvulla torille muodostui **kaksi pituussuuntaista ajoreittä**. Vanhempi kulki Pohjoisesplanadin linjassa. Uudempi, jota pitkin ajoivat mm. kaupungin bussilinjat 12, 16 ja 17, sijoittui Keisarinnaankiven ja rannan väliselle alueelle. Näin torikauppa jaettiin ajoradalla **kahteen vyöhykkeeseen**: kapeaan rantavyöhykkeeseen ja leveään keskivyöhykkeeseen. Autoistumisen myötä torille ilmaantuivat 1920-luvun lopulla **puiset pysäkkikorokkeet**, joita

rakennettiin Havis Amandan aukion reunustoille sekä 1930-luvulla Kauppatorin keskialueelle.

Myös laivojen koko kasvoi huomattavasti 1900-luvun alkupuolella. Puulaivat ja purjeet saivat hiljalleen tehdä tilaa **rautaisille valtamerialuksille**, joiden piipuista tuprusi musta koneellistumisen pilvi rantamaiseman ylle. Uutena liikennemuotona Eteläsatamassa näkyivät 1920-luvulla Aero Oy:n Katajanokalta liikennöivät **vesitasot**. Raitiotielinjauksia kehitettiin ja muutettiin mm. siten, että kaksi raideparia kulki koko Pohjoisesplanadin matkan Kauppatorin pohjoisreunaa pitkin Katajanokalle.

1915 kaasuväläisimä ryhdyttiin korvaamaan **sähköväläisimillä** niillä alueilla, joissa väläisimä voitiin kiinnittää raitiotien johdinpylväisiin. Samoin alaiden ja laiturivarsien reunoihin tuli **yksittäisiä pylväissä roikkuvia sähköväläisimä**. 1930-luvulla Havis Amandan aukiolle sijoitettiin korkea ristikkorakenteinen masto, johon oli kiinnitettyä kolme sähköväläisintä.

Kolera-altaan pohjoiselle laiturivarrelle 1865 pystytet-

ty Hartwallin virvoitusjuomakioski purettiin ja tilalle tuli pieni goottilaistyylinen mökki 1910-luvun alussa (purettu 1930-l), joka palveli ilmeisesti Klippanin puriseuran vuoroveneen **lippukioskina**. Kauppatorin kaksi ilmoituspylvästä (1896) poistettiin jo vuosisadan alussa ja Kauppahallin pohjoispäässä olleen paikalla rakennettiin 8-kulmainen **makeis- ja virvoitusjuomakioski** (nykyinen). Havis Amandan patsaan aukiolle, raitiotielinjouen risteysalueelle, rakennettiin vuoden 1915 suunnitelman mukaan klassistinen **lipunmyyntikioski Raitiovaunu ja Omnibussi Oy:lle** (purettu 1930-l).

Pohjoisesplanadin rakennuskannassa tapahtui ajanjaksolla kaksi merkille pantavaa muutosta. Torin keskiakselissa, Keisarinnan kiven linjassa ollut Heidenstrauchin palatsi siirtyi Ruotsin valtion omistukseen suurlähetystöksi. Koristeellinen ja keskirisaliitilla varustettu rakennus muokattiin ulkoisesti ajanmukaiseen uusklassistiseen muotoon. Vuonna 1932 entinen Hotelli Seurahuoneen empirepalatsi muuttui Helsingin kaupungintaloksi, vailla erityisiä ulkoisia uudistuksia. (Björkman, S. 1986, s. 35, 45, 91, 102)

1900...1930-luku



Vuoden 1916 kartassa on tarkasti osoitettu miltä laiturivarrelta mikäkin laivareitti lähtee. Se kuvaa hyvin Kauppatorin ja Eteläsataman keskeistä liikenteellistä roolia: meri- ja maaliikenteen solmukohta.

Kansalliskirjaston Doria kokoelma.

Vuoden 1940 kartassa meriliikenne on esitetty suurpiiteisemmin. Ulkomaille lähdettiin Vironaltaan edustalta, missä sijaitsi Tullipaviljonki. Itäisen Suomenlahden liikenne ("Porvooseen") oli jo 1800-luvun alusta osoitettu torin itäreunaan.



Vuoden 1940 kartasta käy myös ilmi, että Suomenlinnaan Linna-altaan länsireunasta liikennöivän laivayhteyden Marspaviljonki purettiin 1925, liittyen Ruotsin kuninkaan vierailujärjestelyihin. Korvaava matkustajapaviljonki rakennettiin vasta 1950-luvulla. Myös Vironaltaan tavarakatokset purettiin 1930-luvulla.

Vuoden 1940 kartassa näkyvät bussilinjat, sinisellä katkoviivalla, kulkevat pitkittäin nykyisellä torialueella.



1910-luku: Itsenäistymisen ja teräksen vuosikymmen



Varhainen vuokra-autosema nykyisen Kukkatorin laidalla.
Kuvaaja Pälsi, HKM.



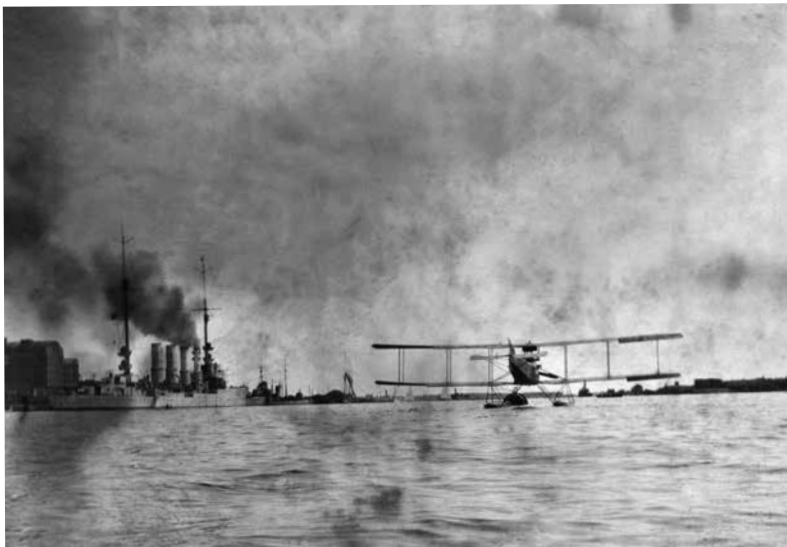
Rouva Berta Fazer, konsuli ja rouva Stockmann Eteläsatamassa Linnan-
laiturilla. Strindberg, HKM.

Vaikka venäläistämistoimet saivat 1910-luvulla yhä ikävämpiä piirteitä, kehittyi Helsinki kohti itsenäisyyttä. Eteläesplanadin itäpäässä Havis Amanda sai ympärilleen aiempaa korkeammat muurit, kun arkkitehti Karl Lindahlin Vakuutusyhtiö Suomen rakennus valmistui 1912 ja arkkitehti Armas Lindgrenin suunnittelema asuin- ja liiketalo Unioninkadun nurkassa vuonna 1913. Kauppatorilla, Pohjoisesplanadin puolella, Seurahuoneen perinteikäs hotellirakennus oli ostettu kaupungille jo 1901, ja se otettiin kaupungintalokäyttöön ensimmäisen kerran vuonna 1913. Sotavuodet näkyi-

vät Helsingissäkin venäläisten sotilaiden kasvaneena läsnäolona, mutta vasta sisällissodan lopulla, Helsingin valtauksen yhteydessä huhtikuussa 1918, käytiin kaupungissa taisteluita. Kauppatori joutui toimimaan sisällissodan ikävän jälkinäytöksen tapahtumapaikkana, kun punaiset vangit odottivat torilla siirtoa Suomenlinnan pahamaineiselle vankileirille. Sotavuosien jälkeen rakentaminen oli vähäisempää ja väkiluvun kasvu hidastui lyhytaikaisesti. Modernissa kaupungissa julkinen liikenne kehittyi suurin harppauksin ja autokanta kasvoi.



1910 väkiluku **118 736**



Vesitaso Eteläsatamassa. Kuvaaja Timiriasev, HKM.



Vuonna 1913 valmistunut Vakuutusyhtiö Suomen talo. HKM N256173



Juhlasaattue Pariisin kesäolympialaisiin 18.7.1924. HKM

1920 väkiluku **152 200**



Pohjoisesplanadi 7 on alunperin kauppaneuvos Heidenstrauchin itselleen rakennuttama empiretyylinen kaupunkipalatsi, jonka kauppaneuvos Jakob Tschernischeff vuonna 1883 muokkasi vuokrakasarmiksi ja uudisti julkisivun uusbarokin henkeen. Kuvaaja Eric Sundström, HKM.



Helsinkiläistä torielämää noin 1924, kun suurlähetystön rakennustyö on käynnissä. Hjalmar Henriksson HKM N112263

1920-luku: Pääkaupungin torina

Helsingin uusi rooli itsenäisen Suomen pääkaupunkina näkyi myös Kauppatorilla toteutuneina valtiollisina tapahtumina. 1920-luvulla yksi Kauppatorin suurimmista näkyvistä muutoksista oli Pohjoisesplanadi 7:ssä sijainneen kaupunkipalatsin muuttaminen Ruotsin suurlähetystöksi. Ruotsalainen arkkitehti Torben Grut suunnitteli rakennuksen mittavan kunnostus- ja laajennustyön. Suunnittelutehtävänä oli antaa rakennukselle hahmo, jossa esiintyisi tukholmalaisen arkkitehtuurin juonteita. Käytännössä yhtymäkohdat Tukholman ku-

ninkaanlinnaan ovat ilmeiset. Elokuussa 1925 Ruotsin kuningaspari saapui ensimmäistä kertaa itsenäiseen Suomeen vihkimään suurlähetystöä käyttöön.

Kesäolympialaisissa 1924 Pariisissa ja 1928 Amsterdammassa Suomi saavutti komeat mitalisaaliit ja asettui molemmissa kisoissa kokonaispisteillä kärkeä kolmikkoon. Olympiaurheilijat saatettiin matkaan ja vastaanotettiin sankareina Lyypekinlaiturilta riemukkein juhlallisuuksin.

Ruotsin kuningasparin ensimmäinen valtiovie-railu elokuussa 1925. Kuvaaja tuntematon, HKM 1994010-7.



Pohjoisesplanadi 7 vastavalmistuneena suurlähetystökäyttöön noin 1925. Kuvaaja Eric Sundström, HKM N25195.





1930-luku: Konevoimaa ja sähkövaloa



Liikennelaitoksen linja-auto. Kuvaaja tuntematon, HKM.



Kesäpäivää Havis Amandalla. Kuvaaja S. Pälvi, HKM N203912



1930

väkiluku 205 833



Saaristokauppiaita Kolera-altaalla. Värikuva 1930-luvulta. W. Wilkman, HKM XLVIII-1584.



Matkustajalaiva S/S Rügen Pakkahuoneenlaiturissa Eteläsatamassa. HKM

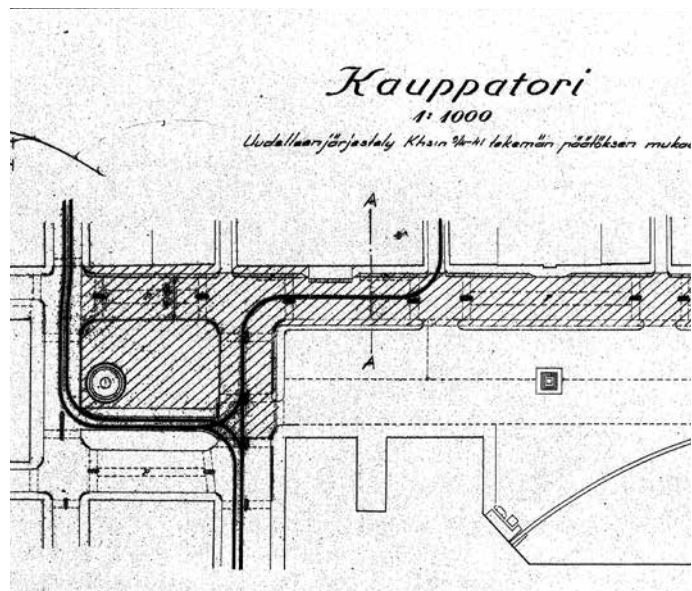
1940-luku: Sota ja niukat vuodet



1940

väkiluku **252 484**

"Sota oli keskeyttänyt 1930-luvulla alkaneen lupaavan kehityksen. Jälleenrakentaminen ei tarkoittanut pelkästään maan aineellisten voimavarojen palauttamista siihen tilaan, jossa ne sodan syttyessä olivat olleet, vaan myös kansakunnan itsetunnon palauttamista hävityn sodan jälkeen. Tässä prosessissa pääkaupungin rakennuksilla ja tunnetuimmilla näkymillä oli tärkeä tehtävä. Ne osoittaisivat maailmalle Suomen suuntautuvan eteenpäin, tulevaisuuteen. Moderni kaupunkikuva voidaan nähdä ilmauksena uudistumisen välttämättömyydestä ja tahdonvoimasta, jotka olivat ominaisia sodasta selvinneille Euroopan kaupungeille." (Kervanto Nevanlinna s. 153)



Välirauhan aikana Kaupunginhallitus hyväksyi raitiotielinjoen uudelleen järjestelyn, joka pienensi olennaisesti Havis Amandan aukion eteläreunaa. Piirustus 12.5.1941, HKR.

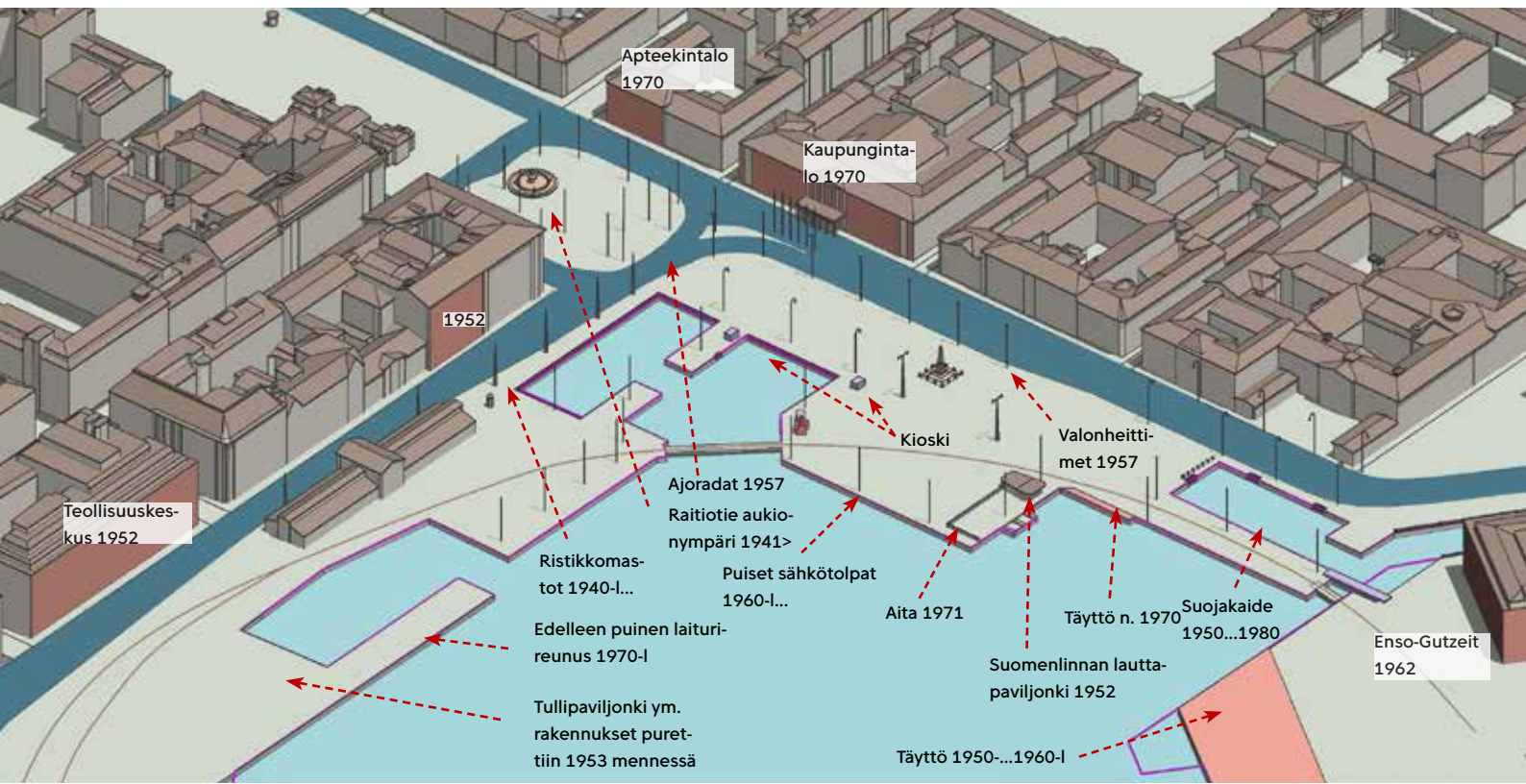
Kuva 1940-luvulta, uudesta raitiovaunuseisakkeen paikasta, Roos, HKM N133764.



Havis Amanda suojattiin sotavuosina. HKM N88514
Kukkien myyjä vuonna 1940. HKM



Torin myyntiartikkelit olivat niukkoja ja rajoittuivat kotimaiseen tuotantoon. Kaukokallio, HKM 200232-4.



Ajoradat, pysäköintikentät ja valonheittimet

1950-luvulla tapahtuivat ne ajoratojen ja liikenneväylien geometriset muutokset, jotka ovat osa Kauppatorin nykyistä rakennetta. Kun sodan tuomista koetelemuksista oli selvitty, tehtiin alueella muutoksia ja parannuksia Suomen valmistautuessa vuoden 1952 Olympialaisiin. Samalla Etelärantaan valmistuivat Teollisuuskeskuksen talo ja Eteläranta 18 toimistotalo. 1930-luvun ajoreitistä torin halki luovuttiin ja autoliikenne sijoitettiin Pohjoisesplanadin varteen, aiempaa leveämmälle ajoradalle. Samalla myös Katajanokalle kulkenut raitiotie (Presidentinpalatsin editse) poistettiin ja liikenne ohjattiin Aleksanterinkadun kautta, kuten nykyisin. Ajoratojen levenemisestä seurasi, että raitiovaunujen johdinpylväät vaihdettiin aiempaa korkeammiksi **ristikkomastoiksi**, tiittävästi 1940-luvun lopulla, joista osa on edelleen olemassa Etelärannan varressa, Kolera-altaan kohdalla.

Autoistumisen muutokset eivät jääneet kuitenkaan tähän. Vuoden 1954 suunnitelmien mukaan pysäköintipaikkoja rakennettiin Pohjoisesplanadin puoleiselle torireunalle, Linnanaltaalta Havis Amandan aukiolle saakka, ja nämä varustettiin kolikkopysäköintimittareilla. Tätä seurasi suurempi muutos vuosikymmenen lopulla. Vuoden 1957 suunnitelmien mukaan **Pohjoisesplanadia levennettiin** entisestään ja vastaavasti torialueita kavennettiin. Liikennesuunnitelma tehtiin

autoliikenteen soljuvuuden ja aiempaa **loivempien kaarien** ohjaamana. Havis Amandan aukion reunoille rakennettiin kaartuvia kaksiväyläisiä ajoratoja - asetelma, joka on nykyisinkin olemassa. Samalla ristikkomastot poistui torilta ja ne korvattiin korkeilla pyörötolpilla. Raitiovaunuliikenne linjattiin kulkemaan Havis Amandan aukion ympäri. Järjestely on sama kuin nykyisin. Torin katuväläistykseen tuli myös täysin uudenlainen tehokkuusajattelun sokaisema idea: tehokkaat **valonheittimet** sijoitettiin mastojen päihin. Tämä ratkaisu oli käytössä aina 1990-luvulle saakka.

Autoistuminen ja liikennejärjestelyjen muutokset toivat mukanaan erinäiset liikennevarusteet ja pysäköintiratkaisut. Katukuvaan ilmestyivät **liikennevalot**, joko omaan tolppaan kiinnitettynä, johdintolppaan tai valaisintolppaan ripustettuna tai vaijerin varassa ripustettuna ajoradan yläpuolelle. Vilkaasti liikenneväylien katujen risteykset varustettiin **liikennevaloilla**. Kolera-altaan kohdalle, ajoradan ja torin rajaan rakennettiin rautainen **suojakaide** vuoden 1957 muutoksen perusteella, mikä oli osoitus niin liikennemäärien kasvusta kuin liikenteen nopeutumisesta. Kaupunkilaisten henkilöturvallisuudesta huolehtiminen alkoi näkyä enenevässä määrin myös Kauppatorin alueen rakenteissa.

Autoistumisen kasvu muutti myös torin arkista maise-

maa. Päivisin, torimyynnin aikaan, pysäköidyt autot valloittivat kaikki torien ja rantareunusten vapaa-alueet, joita ei ollut osoitettu torin liiketoimintaan. Olympialaisten jälkeen Keisarinluodonlaiturin länsiossa, juna-radan rajaama kolmio, ns. Porvoon tori, oli osoitettu autojen pysäköintiin. Vuonna 1959 Helsingin poliisilaitoksen ehdotuksesta Keisarinluodonlaituri jaettiin kokonaisuudessaan **pysäköintiruutuihin**. Samoin vuonna 1966 tehtiin Vironaltaan kohdalle, Kauppahallin edustalle, pysäköintijärjestely Helsingin poliisilaitoksen ehdotuksesta. Tosin alueella oli pysäköity jo 1930-luvulta lähtien. Lisäksi 1950-luvulla Unioninkadulle, Esplanadin puiston puoleiselle reunalle, osoitettiin pysäköintipaikat "Kauppatorin vuokra-autoasemalle".

Katajanokan puoleisia alueita parannettiin 1950-luvulla rakentamalla Katajanokan kävely-yhteyden varteen **suojakaide** Linnanaltaan kohdalle. 1970-luvulla Katajanokalle johtanut henkilöliikennesilta uusittiin ja tietyvästi samalla laiturivarren kiveys uusittiin suomuladontana. Linnanlaiturin merenpuolelle tehtiin pieni **täyttöalue**, Suomenlinnan lauttapaviljongin kohdalle,

jolloin sisänurkassa ollut kiviporras poistui.

Suomenlinna lautalle rakennettiin viimein **matkustajapaviljonki** vuonna 1951, arkkitehtien Hytönen & Luukkonen suunnitelmien mukaan. Laiturin itäreunaan muokattiin kaksi ajoramppia. Vuonna 1971 paviljongille rajattiin oma toiminta-alue teräsverkkoidalla. 1953 mennessä lähes kaikki vanhat puurakennukset purettiin Kauppatorin alueelta. Jäljelle jäi vain kääntösilanhoitajan koppi Keisarinluodonlaiturilla. 1950-luvulta lähtien torimiljöön ilmestyi muutama **kioski**. Aiempien koristeellisten paviljonkirakennusten sijaan kioskit olivat ajanmukaisen anonyymeja, kantikkaita laatikoita.

Torimaiseman rakennuskannassa tapahtui merkittävä muutos 1962, kun Th. Höijerin suunnitelma Norménin talo (1897) purettiin ja tilalle nousi A. Aallon Enso-Gutzeitin marmorijulkisivu. 1969-1971 Pohjoisesplanadin varressa nähtiin kaksi raskaan sarjan "entisöintiä": Apteekintalon purku ja uudelleenrakennus sekä Kaupungintalon remontti, joka jätti Engelin rakennuksesta jäljelle lähinnä julkisivut.



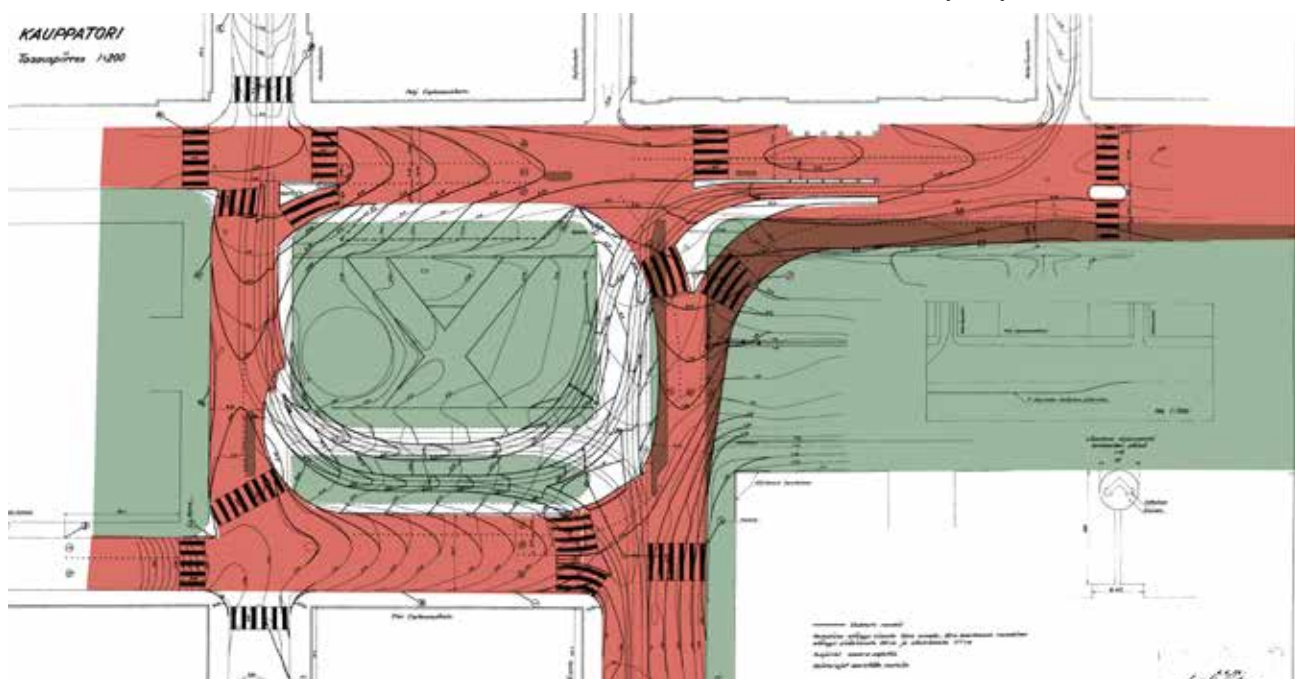
Opaskartta 1962, kartta.hel.fi



Ortokuva 1969, kartta.hel.fi

1950-luku... 1970-luku

Suunnitelma 6.6.1956, HKR. Piirustukseen on lisätty värit havainnollistamaan katu- ja torilinjauksia. Vihreä edustaa edeltänyttä tilannetta vuodelta 1941 Punainen osoittaa uuden suunnitelman mukaiset ajoratat ja suojatiet, jotka olivat "Seebra-asfalttia".



1950-luku: Vauhti ja virtaavuus

Jälleenrakennuskauden dynaamisuus ja vireys heijastui myös torilla tehtäviin uusiin järjestelyihin. 1950-luvulla liikenteen määrät Kauppatorin alueella kasvoivat merkittävästi ja liikennesuunnittelussa liikenteen helppo virtaavuus on selvästi yksi keskeisistä lähtökohdista. Liikenne-merkit ilmestyvät katukuvaan, samoin turvakaiteet, jotka jakavat autoilijoiden ja jalankulkijoiden reviirit omikseen.



Poimintoja 1950-luvun kehittyvästä Suomesta

- 1952 Kesäolympialaiset, joihin vieraita saapuu paitsi vesitse Kauppatorin kautta, myös vasta avatun Helsinki-Vantaa -lentoaseman kautta
- 1952 Viimeiset sotakorvaukset maksetaan Neuvostoliittoon
- 1954 Kahvin säännöstely loppuu
- 1955 Suomessa järjestetään Maailman rauhankokous, johon osallistuu 63 valtiota
- 1955 Suomi hyväksytään YK:n jäseneksi
- 1956 Neuvostoliitto palauttaa Porkkalan
- 1956 Urho Kekkonen valitaan presidentiksi
- 1956 Yleislakko, jonka perusteella SAK saavuttaa merkittävän palkankorotuksen
- 1957 Suomen markka devalvoidaan 39 prosentilla
- 1958 Yleisradio aloittaa televisiolähetykset
- 1958 Naantalin öljynjalostamo vihittiin käyttöön
- 1959 Suomessa on 294 työtöntä

1950 väkiluku **368 519**

1960-luku: Rationaalisuus ja autot

Suomalaisen yhteiskunnan tervehtyminen sodan aiheuttamasta poikkeustilasta tuotti rationaalisuuteen perustuvan kaupunkikulttuurin. 1960-lukua leimasi tulevaisuususkoinen aktiivisuus, reipas rakentaminen ja teknologinen kehittyminen. Arkielämän tai kaupunkiympäristön estetiikan merkityksestä ei juuri keskusteltu. Eteläranta 10 Teollisuuskeskus (nykyinen Hotel Palace) ja Eteläranta 18 valmistuivat vuonna 1952 ja kadunvarren viimeisenä Eteläranta 8, vuonna 1955. Vuodesta 1962 Kauppatorin julkisivut ovat olleet jokseenkin muuttumattomia, kun Enso-Gutzeitin uusi pääkonttori valmistui. Kaikki mainitut rakennukset edusta-

vat rationaalista modernismia ja niiden alta purettiin 1800-luvun jälkipuoliskon pienipiirteisiä ja koristeellisia rakennuksia. Samalla asuinrakennukset korvautuivat liike- ja toimistohuoneistoilla.

Katajanokan sataman tavaraliikenne kohosi ennätystasolle vuonna 1960. Seuraavana vuonna tavaraliikenteen painopiste siirrettiin Sörnäisten satamaan ja tavaraliikenne Katajanokalla väheni. Vuosikymmenen lopussa ryhdyttiin suunnittelemaan Katajanokan Valmetin telakan siirtämistä Vuosaareen.

Paikoitukseen käytettävät alueet muodostavat toritilan kuolleita kohtia.
Volker von Bonin, HKM.

1960

väkiluku 448 315



Kesäpäivän eloisaa torikauppaa, taustanaan tavarasataman satamakurjet. Autot ovat tunkeutuneet ihmisten joukkoon. Kuvaaaja Grünberg HKM, XLVIII1343.

Kauppatorin itäpäädyssä sijainnut Theodor Höijerin suunnittelema punatiilinen, uusrenessanssia edustanut Norrménin talo purettiin ja paikalle rakennettiin Alvar Aallon suunnittelema Enso-Gutzeitin pääkonttori. Sokeripalaksi kutsutun, kimpalemaisena rakennuksen valmistuminen Kauppatorin itäisen näkymän päätteeksi herätti aikanaan paljon kritiikkiä. Rakennus on Kauppatoria ympäröivistä julkisivuista nuorin. HKM.





Pohjoisesplanadi 17, nk. Vanhan Apteekin talo ennen purkua 1969. SKY FOTO HKM.



Pohjoisesplanadi 17 Aarno Ruusuvooren suunnittelemana uudisrakennuksena 1981. Bonin von Volker HKM.

1969-1970-1971 Kenen Helsinki?

Kauppatorin alue oli noteerattu arvokkaana miljöö-
nä poikkeuksellisen varhain, minkä ansiosta empire-
korttelit säilyivät koskemattomina koko 1900-luvun
alkupuoliskon, kaupungintalon 1910- ja 1930-luvun
uudistamishankkeista huolimatta. Vasta 1960-luvun jäl-
kipuoliskolla purku-uhka konkretisoitui Aarno Ruusu-
vooren toimiston toteuttamissa saneerauksissa. Ensin
toteutettiin kaupungintalon hyvin kalliiksi muodostu-
nut modernisointi "restaurointi"-nimikkeellä. Muutos-
työssä vanhasta Hotelli Seurahuoneesta säilyivät vain
julkisivumuuri, juhlasali ja muutama muu huonetila.
Sen jälkeen Pohjoisesplanadi 17, nk. Vanhan Apteekin
talo, purettiin ja rakennettiin uudestaan vanhan nä-
köiseksi. Uudelleen rakentaminen valittiin korjauksen
sijaan kustannussyistä - olihan kaupungintalo tullut
niin kalliiksi. "1950-60-lukujen vaihteen vimma, ehdot-
tomuus ja intensiteetti tulee esille Aarno Ruusuvooren
toimistossa tuolloin työskennelleiden arkkitehtien lau-
sunnoissa. Moderni ajattelu läpäisi koko elämän." (Kor-
honen: Kaupungin Leijona-sydän s.108)

Vuosikymmenen vaihteessa kiivaasti kasvavan yhteis-
kunnan itsetutkiskelu saavutti tietoisuuden tason.
Vanhojen rakennusten purkamisen ja raskaan sanee-
raamisen oikeutusta ryhdyttiin vähitellen kyseenalais-
tamaan. Arkkitehdit Vilhelm Helander ja Mikael Sund-
man julkaisivat vuonna 1970 kuvapamfletin *Kenen*

Helsinki, jossa kritisoitiin autoistumisen, tehokkuuden
ja liiketaloudellisen voitontavoittelun seurauksena teh-
tyä näköalantonta, ihmiset unohtavaa kaupunkisuunnit-
telua. Surumielisen kuvakavalkadin päätteeksi kirjoit-
tajat totesivat:

*"Funktionalismi keksi parannuskeinon industrialismin
mukana tulleisiin vaikeuksiin. Suunnittelija jakoi kau-
pungin toiminnallisen rakenteen suuriin, helposti kä-
siteltäviin yksiköihin. Suunnittelu tarkoitti nyt alueiden
varaamista eri toimintamuotoja varten. Näin syntyi
ideologia, jonka tulokset ovat meille niin tutut eri toi-
mintojen toisistaan irralliset erillisalueet: teollisuuden
työalueet, lähiöiden nukkumakaupungit, hallintoko-
neiston virkakaupunki, korkeakoulujen kampukset, ur-
heilupuistot, liike- ja kulttuurikeskukset.*

*Mutta meillä on vielä olemassa vaihtoehto. Voimme ot-
taa talteen perinteellisen Helsingin antamat mahdolli-
suudet. Olemassa olevasta kaupungista voimme tehdä
elävän inhimillisen kaupungin asukkaiden ja työnteki-
jöiden tarpeisiin. Meidän on rajoitettava liike-elämän
ja suuryritysten valtaa muotoilla ympäristöämme.
Tämä edellyttää yleisen mielipiteen muutosta. Elinta-
soa eivät enää ensisijaisesti määräisi tuotteiden kulu-
tusmahdollisuudet, vaan asukkaiden yhteisen ympäris-
tön laatu."*(*Kenen Helsinki* s. 117)

Kenen Helsinki -pamfletti toi yleistajuisesti esille kehittyvän ja kasvavan kaupungin epäkohtia. Kirjan keskeisiä teemoja olivat suuryritysten symboloiman tehorakentamisen ja vanhan kaupunkirakenteen säilyttämisen vastakkainasettelu, liikenteen ja autojen viemä suhteettoman suuri tila, puistojen hävittäminen ja vapaan tilan katoaminen, kun kulttuurirakennuksia rakennettiin puistoihin (Töölön kirjasto, Finlandia-talo jne.), vanhojen kaupunkialueiden virastoituminen ja uusien lähiöiden palvelujen niukkuus.

Tämä 1970-luvun alussa virinnyt kaupunkikehitystä

arvioiva keskustelu käynnisti myös vanhan empire-keskustan alueen tutkimus-, kehitys- ja suunnitteluhankkeita, joissa keskeisiä teemoja olivat rakennetun ympäristön suojeleminen, kaupungin elävöittäminen ja liikennevirtojen hallitseminen. Nämä teemat ovat viimeisten vuosikymmenien aikana nousseet yhä uudelleen käsittelyyn myös Kauppatorin suunnittelussa ja voidaan todeta, että pamfletin viittoittamaan suuntaan kuljetaan edelleen. Kenen Helsinki -pamfletti voidaan nähdä oman aikansa oivaltavana ja monin paikoin visionäärisenä ja historiatietoisena puheenvuorona.

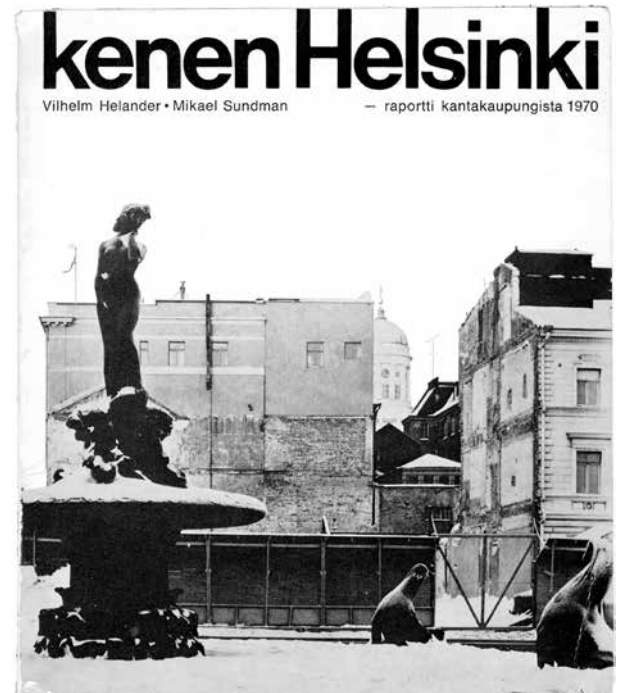
"Helsinkiä muutetaan. ...

Kaupungin johto ja suunnittelijat puhuvat kaupunkiasumisen parantamisesta. Samalla tietoisesti tuhoaan kantakaupungin vanha asuin ympäristö. Kaupungissamme on yli 15 000 asuinhuoneistoa luvatta muutettu konttoritiloiksi. Liikennettä tuodaan väkisin yhä enemmän keskusta. Pian loputkin asukkaat joutuvat lähtemään kantakaupungista.

Elokvateatterit, kahvilat ja ravintolat puretaan suuryritysten ehdoilla. Tilalle tulee pankkipalatsia ja auto-kauppoja. Kaupunki kuolee iltaisin.

Kuka ohjaa tätä kehitystä? Rakennetaanko Helsinkiä asukkaitaan varten? Julkinen keskustelu suunnittelun päämääristä puuttuu. Päätäminen tapahtuu kaupungin asukkaiden päiden yläpuolella."

(Kenen Helsinki -kirjan takakannen tekstiä)



Pohjoisesplanadi 17 purettuna 1970. Simo Rista HKM.



1970-luku: Kaupunkisuunnittelun kritiikki herää

Toria ympäröivien vanhojen julkisivujen takana oli tehty muutoksia, tarpeiden ja kysynnän mukaan ja huoneistojen käyttötarkoitus oli vuosikymmenien saatossa yksipuolistunut. Asuminen ja kauppankäynti oli vähentynyt, hallinnon virastot ja toimistohuoneistot valtasivat alaa. Kaupungintalon raskas saneeraaminen ja Apteekin talon uudelleenrakentaminen eivät juuri vaikutta-

neet torin kokemiseen. Empiremuurin julkisivut olivat jalankulkijalle mykkiä - virastoituneissa kortteleissa ei ollut myymälöitä tai kahviloita.

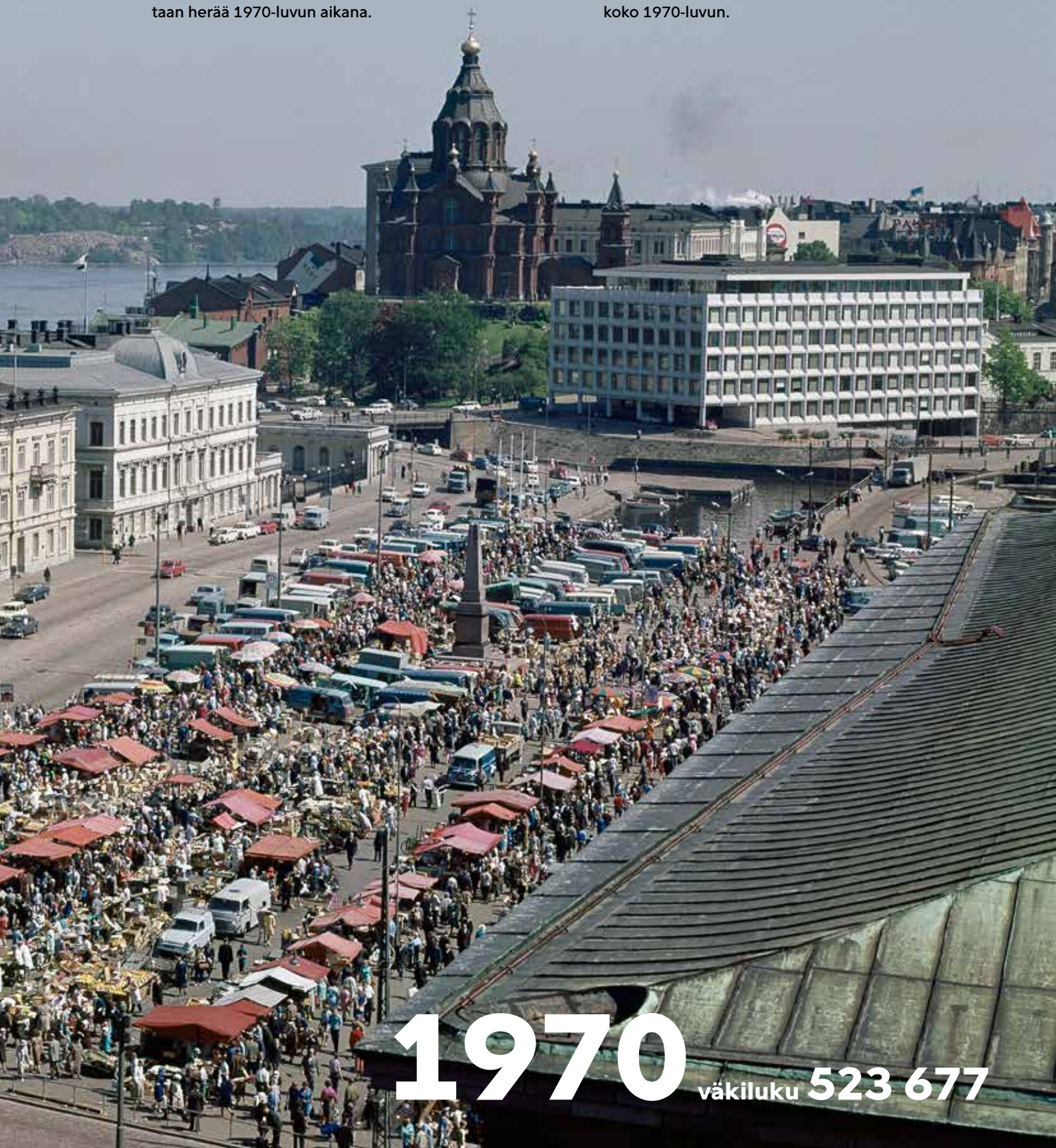
Kauppatorin merkitys kaupunkilaisten päivittäistavaroiden hankintapaikkana väheni vuosi vuodelta uusien valintamyymälöiden ilmestyessä katukuvaan. Kaupun-



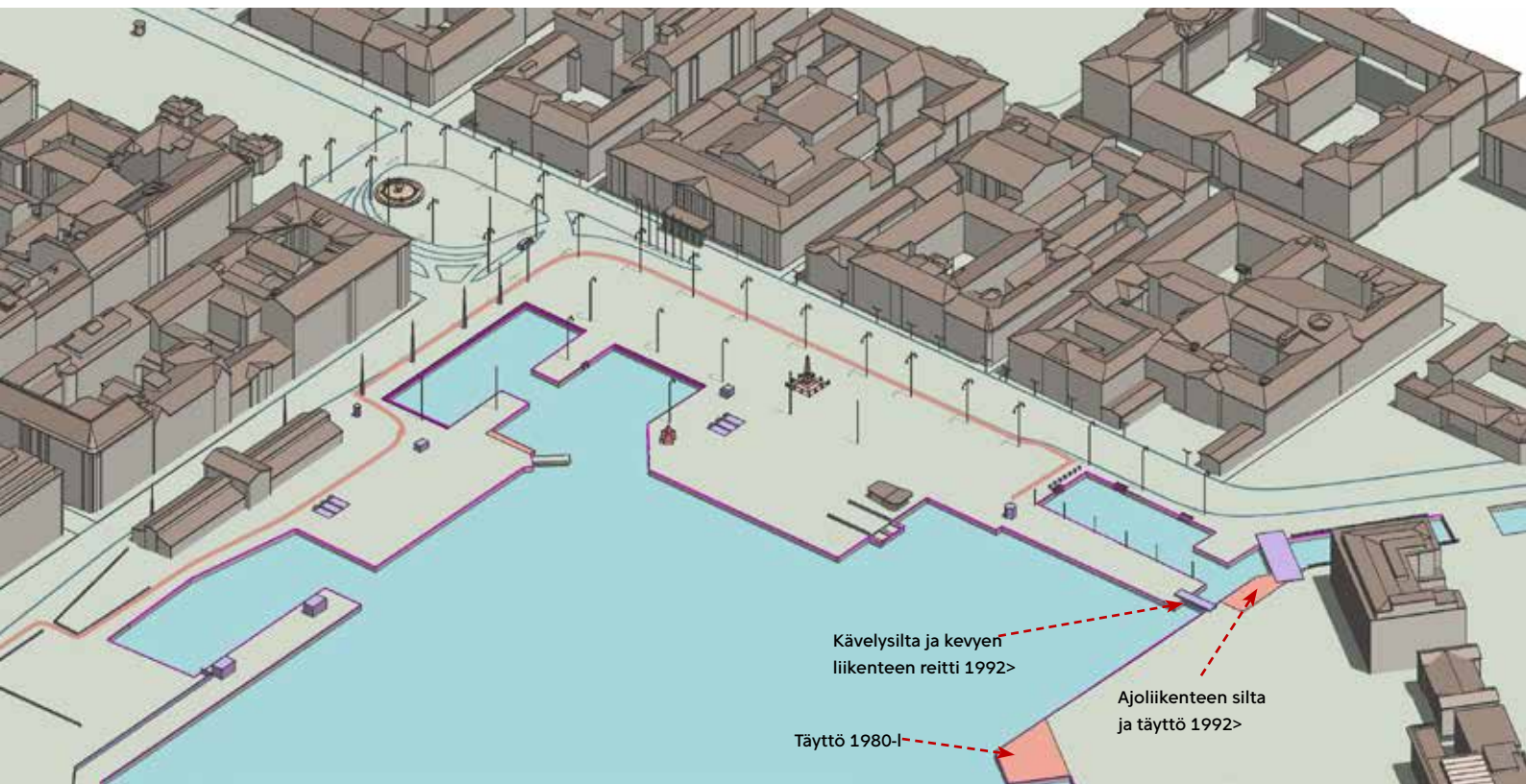
kisuunnittelun näkökulmasta kiinnostus torin kulttuurihistoriallista ja kaupunkikuvallista merkitystä kohtaan hiljalleen kasvoi.

Valokuvassa konkretisoituu nopean liikenteen valtaama laaja pinta-ala. Pohjoisesplanadin ajoradat ovat leveimmillään vuosien 1957 ja 1993 välillä. Kriitikki liikenteen dominanssia ja paikoituksen leviämistä kohtaan herää 1970-luvun aikana.

Eteläsataman laivaliikenteen painopiste siirtyi tavaraliikenteestä henkilöliikenteeseen. Jo 1960-luvulla käynnistynyt Ruotsinlaivaliikenne kasvoi, kun Silja Line käynnisti ympärivuotisen laivayhteyden Tukholmaan vuonna 1972. Viisi vuotta myöhemmin Finnjet aloitti liikennöinnin Saksaan Katajanokan terminaalista. Vuonna 1975 Eteläsataman vuotuinen matkustajalukumäärä oli noussut miljoonaan. Satamarata oli käytössä vielä koko 1970-luvun.



1970 väkiluku 523 677



Kaavoitus, kunnostus ja pyörätie

1950-luvun ajoratalinjausten ja 1960- ja 70-luvun rakennusten purku- ja uudistusvimman herättämänä 1980-luvulla ydinkeskustan kehittämisessä otettiin askelia rakennussuojelun ja kulttuuriympäristön vaalimisen suuntaan. Vuonna 1988 vahvistettiin merkittävä empirekeskustaa suojeleva asemakaava (8980), jonka rajaus ulottui Pohjoisesplanadin reuna-alueelle. Kauppatorilta katsoen koko Pohjoisesplanadin kortteliseinä, Katajanokalta Fabianinkadulle, merkittiin suojeltaviksi rakennuksiksi (sr). Ainoa poikkeus oli ns. Apteekin talo Unioninkadun kulmassa, joka on vuosien 1969-71 uudelleenrakennuskohde. Empirekeskusta määriteltiin kaavassa kulttuurihistoriallisesti merkittäväksi alueeksi, jolla mm. "...aitoja, ulkoportaita tai kiveyksiä" ei saa muuttaa tai hävittää. Kaavan rajauksen mukaan määräys koskee myös Kauppatorin Pohjoisesplanadin jalkakäytäväaluetta. Toiminnallisesti torikorttelit määriteltiin hallinto- ja viristorakennusten korttelialueeksi. Tämä oli seurausta siitä 1900-luvun yleiskehityksestä (sekä yleiskaavasta 1976), jossa torivarren entiset asuinrakennukset, kauppiastalot ja hotellit olivat siirtyneet kaupungin tai valtion omistukseen, mikä puolestaan johti hallintorakennusten keskusta-alueen laajenemiseen ja kaupunki(yö)elämän yksipuolistumiseen. Merkittävä suunnanmuutos kehityksessä on tapahtunut kuitenkin 2000-luvulla ja monin toimin on pyritty edistämään torikortteleiden paluuta ympärivuorokau-

tiseen ja rikasmuotoiseen käyttöön (mm. Elämää kaupungintalokortteleihin –viitesuunnitelma 2006; Lampan talon asemakaavamuutos (12094) 2012).

Empirekeskustan kaavaa (1988) vastaava laaja hanke oli vuonna 1987 julkaistu kaupunginhallituksen hyväksymä *Liikekeskustan kaavoitus- ja kehittämisperiaatteet*, joka ulottui puolestaan Etelärannan kortteleihin. Selvityksen perusteella lähes kaikki Etelärannan rakennukset olisi merkitty suojeltaviksi rakennuksiksi (myös Teollisuuskeskus Oy, 1952) ja toiminnallisesti korttelit olisi määritelty liike- ja toimistorakennusten käyttöön. Selvitys ei kuitenkaan johtanut laajan kaava-alueen syntymiseen, vaan Etelärannan puolella on nykyisin useita tonttikohdaisia ja eri-ikäisiä asemakaavoja: 1949, 1954, 1977, 1960, 1985, 1993.

Suunnitelma-asteelle jäi myös KSV:ssa 1997 laadittu asemakaava (10475) Kauppatorista. Sen mukaan tori ranta- ja vesialueineen olisi määritelty suojeltavaksi aukioksi, "joka on historiallisesti ja kaupunkirakennustaiteellisesti arvokas". Nykyisin voimassa oleva asemakaava Kappatorin alueesta on edelleen vuodelta 1895, koskien satamaradan rakentamista.

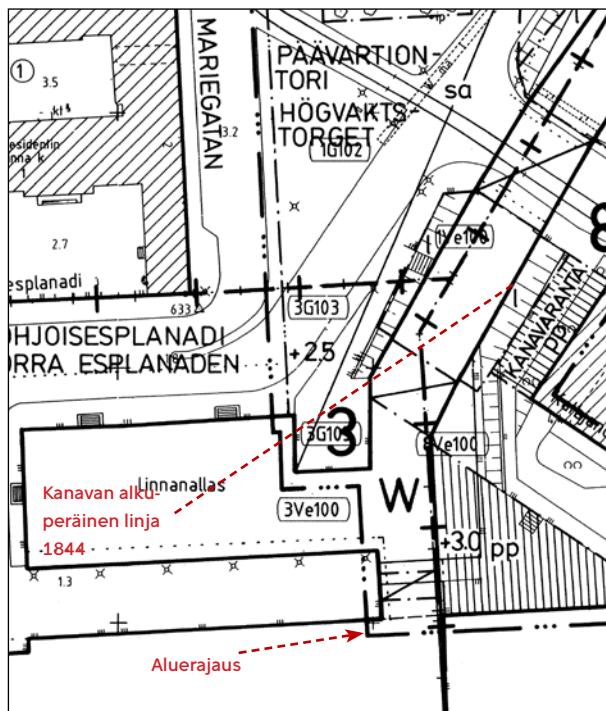
Konkreettisiin toimiin johti vuoden 1992 asemakaava Katajanokan kanava- ja ranta-alueita koskien (9802).

Kaava-alue ulottuu Linnanaltaan itäosiin ja päävartion edustalle. Näiltä osin Kauppatorin itäisin reunus määriteltiin "suojeltavaksi aukioksi" (sa). Kanavaan osoitettiin neljä vesialueen osaa, joiden ylitse sai rakentaa sillan. Tämän seurauksena rautatiesilta (1895) ja kävelysilta (1926>) purettiin ja tilalle rakennettiin uusi kävelysilta. Uusi autoliikenteen silta rakennettiin Pohjoisesplanadin ja Katajanokanlaiturin välille. Etenkin autoliikenteen silta tehtiin eräänlaista historiallista ilmettä tavoitellen, kaavamääräystä noudatellen: "uusien rakenteiden tulee olla mittakaavansa ja tyyliinsä puolesta ympäristöön sopivia, esteettisesti ja laadullisesti korkeatasoisia...". Samalla, ikään kuin puolivahingossa, Katajanokan kanavaa kavennettiin suuaukoltaan, täyttämällä se osa rantareunaa joka oli muodostunut syvennykseksi 1895 kääntösillan rakentamisen yhteydessä.

tamisen yhteydessä.

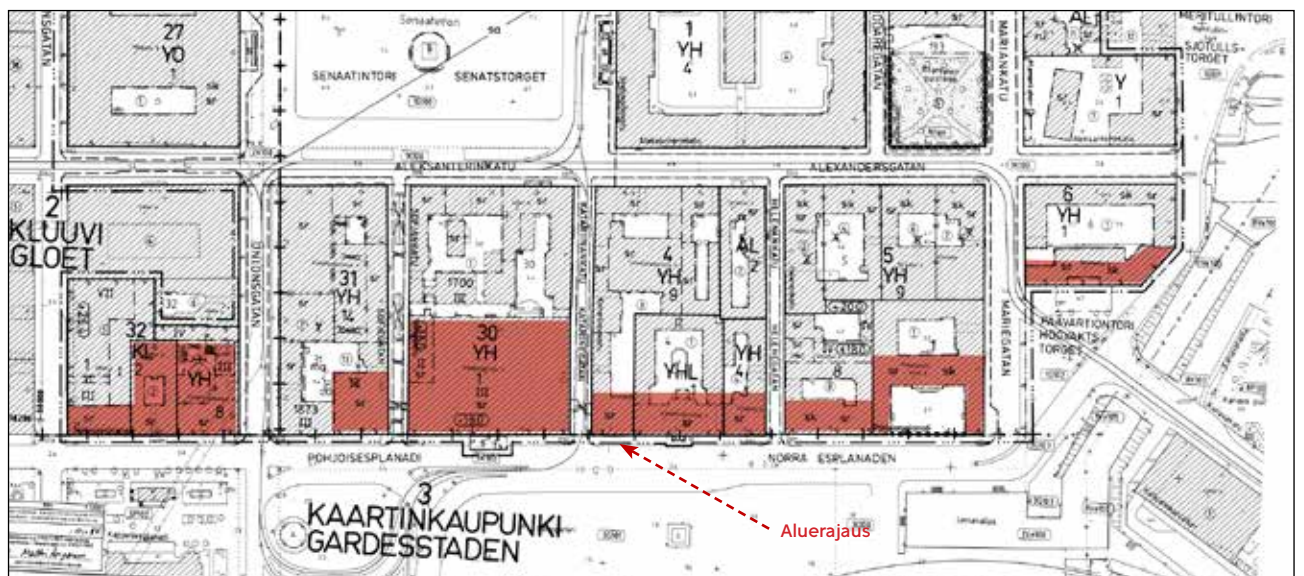
1980-luvun toimista on mainittava, että Keisarinluodonlaiturin merenpuoleinen sivusta rakennettiin laajalta alueelta kokonaan uudestaan, lähes rataan ulottuen. Vuonna 1980 junaliikenne päättyi tarpeettomana kun mm. Valmet Oy:n telakkatoiminnat olivat siirtyneet pois Katajanokalta 1970-luvulla. Kiskot alueella säilyivät kuitenkin vielä pitkään ja niitä purettiin vain osittain, osan ollessa vieläkin olemassa. Keisarinluodonlaiturin ja Lyypekinlaiturin kenttämaiset alueet, jotka 1960-luvulla oli järjestetty viistopysäköintialueiksi, muutettiin suoraanlaisen järjestykseen. Samalla ajoreitti Pohjoisesplanadilta Keisarinluodonlaiturin pysäköintialueelle rajattiin maalatuin tiemerkinnoin entistä selvemmin, leveänä kaksikaistaisena alueena, mutta rajauksesta luovuttiin myöhemmin.

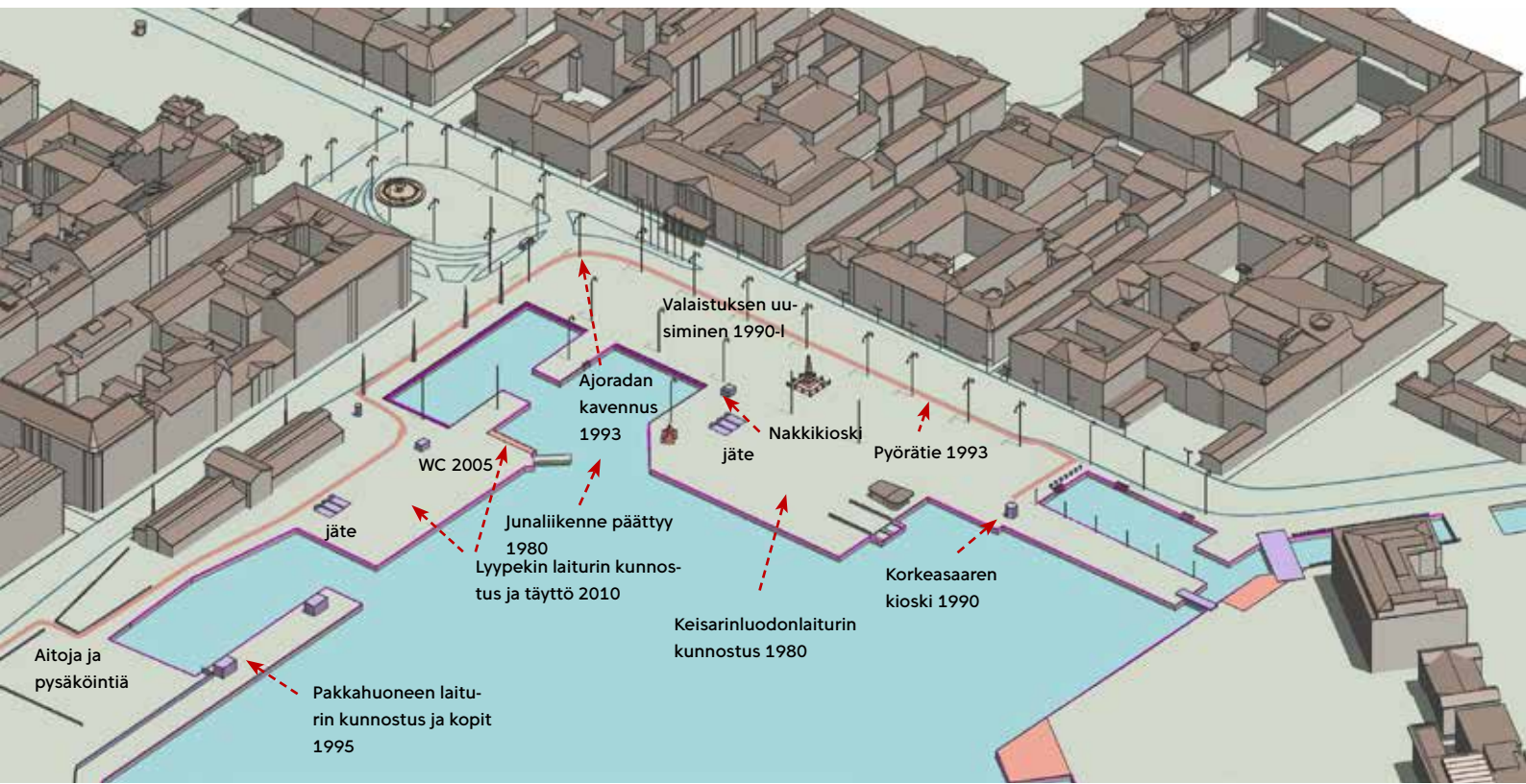
1980-luku... 2000-luku



Katajanokan rannan kaava 9802 (vaih. 1992), joka ulottuu määräykseen myös Kauppatorin puolelle.

Empirekeskustan suojeleuskaava 8980 (vaih. 1988), johon punaisella on osoitettu Kauppatorin puoleiset suojellut rakennukset.





Vuonna 1986 laadittiin KSV:n liikennesuunnitteluosastolla suunnitelma Kauppatorin alueen liikennejärjestelyiksi, joka toimi ohjeena jatkosuunnittelulle. Suunnitelmaan oli osoitettu mm. kevyenliikenteenreitti Eteläsataman ympäri, Kauppahalli meren puolelta kiertäen ja Kolera-altaan vartta myöden Pohjoisesplanadille... jne. Toteutussuunnitelma asiasta saatiin vuonna 1993, rakennusviraston katuosaston laatimana. Etelärannan ja Pohjoisesplanadin liitoskohdan loivaa kaartaa (1957) jyrkennettiin hieman ja samalla **pyörätielle** varattiin oma kapeahko (2,25 m) ja punaiseksi maalattu asfalttipintainen ajoalue. Aiempien (1957) maalattujen suojateiden sijaan tilalle tulivat valko-mustat kiveykset. Muutos oli sikäli historiallinen, että ensimmäistä kertaa autoliikenteen reiviä pienennettiin 1900-luvulla.

Pohjoisesplanadin varren jalkakäytävät ovat 1900-luvun lopussa ja 2000-luvulla muuttuneet kauttaaltaan kiveyiksi asfaltin sijaan. Kaupungintalon korttelissa on Aarno Ruusuvuoren suunnitelmien (1980) mukainen sahatuista graniittilaatoista muodostuva kiveys. Ruotsin suurlähetystön edustalla on lohkoituista erisuuruista (vanhoista) graniittilaatoista muodostuva kiveys. Muut nuoremmat kiveykset on tehty sahatuista laatoista, kuten esimerkiksi Unioninkadun ja Sofiankadun välinen jakso on vuoden 2002 suunnitelman mukaan Mäntsälän punamustaa ja pinnaltaan poltettua migmaattia (n. 60x60x10 cm). Vuonna 1998 valmistui Sofi-

ankadun ns. museokatu, jossa esiintyy eri aikakausien päällystystapoja.

Vuonna 1999 Viatek Oy laati Rakennusviraston toimeksiannosta kattavan suunnitelman Kauppatorin kiveysten korjaamisesta, parantamisesta ja muutoksista, mutta muutosten osalta suunnitelma toteutui vain osin. 1990-luvulla uusittiin kuitenkin torialueen valaistus ja Esplanadin yhtenäinen valaistusratkaisu, lyhyiden vihreiden lyhtypylväsvalaisimien rivistö, ulottui myös Pohjoisesplanadille ja Kauppatorille. 1995 Pakkahuoneen laituri kunnostettiin ja 1800-luvun puiset laiturireunat korvattiin kivirakenteilla. Laiturivarrelle rakennettiin kaksi huoltorakennusta ja laituri rajattiin kaksimetrisellä aidalla satama-alueeksi ja pois yleisestä saavutettavuudesta. Vuonna 2010 kunnostettiin Lyypekinlaituri ja sen rakenteilta uusittiin.

Kauppatorilla vuoden 1980 jälkeen tapahtuneet rakennustoimenpiteet ovat vähemmän merkityksellisiä. Jo 1960-luvulla toriympäristöön ilmestyneet pienet kantikkaat jäätelö- ja nakkikioskit pysyivät katukuvassa vielä 1980-luvulla. 1990-luvun lopulla kioskit korvattiin Helsingin uusilla tyyppikioskeilla, arkkitehtitoimisto a.m.en:in suunnittelemissa rst-laatikoilla. Torin nakkikioskin paikka on säilynyt itsepintaisesti 1960-luvulta lähtien Keisarinluodonlaiturin läntisessä sisänurkassa, vaikka kioskin tyyppi on muuttunut. Samalla kioskin ja

kääntösillan kopin välisestä alueesta on muodostunut eräänlainen torin huoltoalue, jossa on pisuaarit, vesipiste, jäteastioita ja epämääräisiä säilytystiloja toritarvikkeille. Pisuaarit ovat poistuneet ja jätehuollolle on tehty (~2004) maanalaiset keräyslaitteet, mutta toiminnallinen asetelma on säilynyt yli 50 vuotta. 1970-luvulla Kauppatorin WC-ongelman ratkaisemiseksi Kolera-altaan eteläreunaan pysäköintiin siirrettävä WC-vaunu,

jonka korvasivat 1990-luvun alussa kaksi ns. ranskalais-ta yleisö-WC:tä. Nämä korvattiin 2008 uudella Helsingin tyyppi-WC:llä, vihreällä peltipintaisella rakennuksella. Korkeasaaren lautalle rakennettiin 1990 6-kulmainen "siirrettävä informaatio- ja lippukioski", Linnanaltaan laiturivarrelle. 1990-luvulta lähtien on haettu erinäisiä lupia tilapäisten kioskien sijoittelulle ja laituriin pidempiaikaisesti kiinnittyneille ravintolalaivoille.

1980-luku... 2000-luku



Ortokuva 2014. kartta.hel.fi

1980-luku: City-kulttuuri saapuu



1980 väkiluku **483 675**

1980-luku oli city-kulttuurin ja uudenlaisen kaupungissa olemisen syntyäikää. Eeropekk Rislakin sanoin: "City-kulttuuria oli 1920- ja 30-luvuilla, mutta se kuoli nälkään 1960- ja 70-luvun suuriin muuttoliikkeisiin." Kehittyvän tietotekniikan tarjoamat uudet mahdollisuudet ja matkustuksen lisääntyminen kasvattivat yhteiseurooppalaisen kaupunkikulttuurin vaikutteiden rantautumista myös Suomeen. Yhteisten tilojen ja kokemusten kysynnässä kaupungin aukiot, erityisesti Senaatintori ja Kauppatori, tarjosivat tuttuja ja komeita puitteita uudenlaiseen kaupungin haltuun ottamiseen. 1980-luvun alusta iltatori tarjosi kaupunkilaisille luontevan kesäisen retkikohteen. Ensimmäinen Taiteiden yö järjestettiin vuonna 1987.

Satamamaisemassa tapahtui merkittävä muutos, kun Katajanokan viimeiset satamanosturit purettiin 1980-luvun alkuun mennessä. Eteläsatamassa kääntyvien matkustajalaivojen koko kasvoi kasvamistaan.



Nykyaikaisen turismi elinkeinona saapuu Kauppatorille 1980-luvulla. Sekä ulkomaisten että kotimaisten turistien huomiota haetaan erilaisin keinoin ja kyltein. Vappu 1987, Erik Rönberg HKM.

"Helsingin historiallisen ytimen muutos 1900-luvun kolmena viimeisenä vuosikymmenenä peilaa yleiseurooppalaista kehitystä tarkasti. Telakan alueen kaavoitus kaupunkimaiseksi asuntoalueeksi, vanhan Katajanokan korttelien arvostuksen lisääntyminen ja suojeleminen, empirekortteleiden elävöittäminen sekä varastomakasiinien säilyttäminen ja käyttö aikaisemmasta poikkeaviin kaupallisiin tarkoituksiin edustavat kaikki uudenlaisia näkökulmia kaupunkitilaan. Modernismin kaupunki-ihanne oli tyhjälle paikalle suunniteltu uudisrakennus. Sen korvasi vuosisadan lopulla ajatus kaupunkitilasta erilaisten aikakerrostumien ja kaupunkilaisryhmien yhdistelmänä." (Kervanto Nevanlinna s. 262)



Porvooseen liikennöivä J. L. Runeberg sekä Korkeasaaren uusi yhteys Kauppatorilta. HKM

1990-luku: Kunnostusta ja ylläpitoa



1990

väkiluku 490 872



Kauppatorin talvikäytön haasteena on ilmasto. HKM



Toukokuussa 1995 torilla juhlittiin jääkiekkokultaa.
Kuva HS / www



1993 autojen kaistaleveydestä lohkaistiin väylä pyöräilijöille.
Siltala, HKM D788.



Elokuussa 1990 Margaret Thatcher vieraili Kauppatorilla.
HS / www.

2000-luku:

Turistitori, tapahtumatori vai kauppatori?

Viime vuosikymmeninä arvojen muutokset ovat johtaneet siihen, että Helsingin kaupungin kehittämisessä kaupungin käyttäjän viihtyvyys on noussut ratkaisuja ohjaavaksi tekijäksi. Helsingin strategiaohjelmassa 2013-2016 todetaan: *”Kävelykeskustaa laajennetaan, keskustakortteleita elävöitetään, puistoja kunnoste-*

taan ja asumisen osuutta lisätään. Keskustaa kehitetään kokonaisuudessaan kaupunkilaisille ja matkailijoille elämyksiä tarjoavana olohuoneena.”

Torialueen monista vaikeista ja huonoistakin piirteistä huolimatta Kauppatori on helsinkiläisille rakas ja positiivinen paikka ja yksi vetovoimaisimmista turistien



2000

väkiluku 551 123



Euroviisu-voittaja Lordi toukokuussa 2006. Kuva Wikipedia.



Lordin esiintyminen kotimaassa täytti Kauppatorin. Kuva HS / www

vierailukohteista. Erittäin vilkkaat ja monipuoliset liikenneyhteydet autoilla, busseilla, raitiovaunuilla, polkupyörillä, veneillä ja jalan takaavat eloisan ja suorastaan kuhisevan torielämän aina kun sää on otollinen. Vastaavasti melankolisella säällä Kauppatorilta löytyy mielentilaa ruokkivaa tyhjyyttä ja raikasta tuulta. 2000-luvulla vahvistunut matkailumarkkinointi on selvästi asettanut Kauppatorin uusien haasteiden eteen - toisaalta matkailu tarjoaa uusia mahdollisuuksia ylläpitää elävää torikauppaa. Kauppatorin tarjonnassa turisteille suunnatut tuotteet ja valmiit "pikaruuat" ovat viime vuosina lisääntyneet, arkiset käyttötavarat ja ruokien raaka-aineet taas vähentyneet. Kaupungin

mainoskuivissa Kauppatori esiintyy kotimaisten raaka-aineiden ja tunnelmallisten pullakahviloiden kautta, mutta koettuna ympäristönä tori on yhtä lailla kiinalaisen rihkaman ja yleiseurooppalaisen paellan koti. Vilkaana toripäivänä torilla vallitsee salliva moniarvoisuus ja risteävien liikennevirtojen levoton kaos. Tori on elämänmakuinen, mutta monin paikoin ankea, epäsiisti ja epäkäytännöllinen. Tulevan kehitystyön haasteena on löytää oikeat keinot ruokkia torin eloisaa monipuolisuutta ja vahvistaa kokemusta meren, torin ja kaupungin kohtaamisesta.



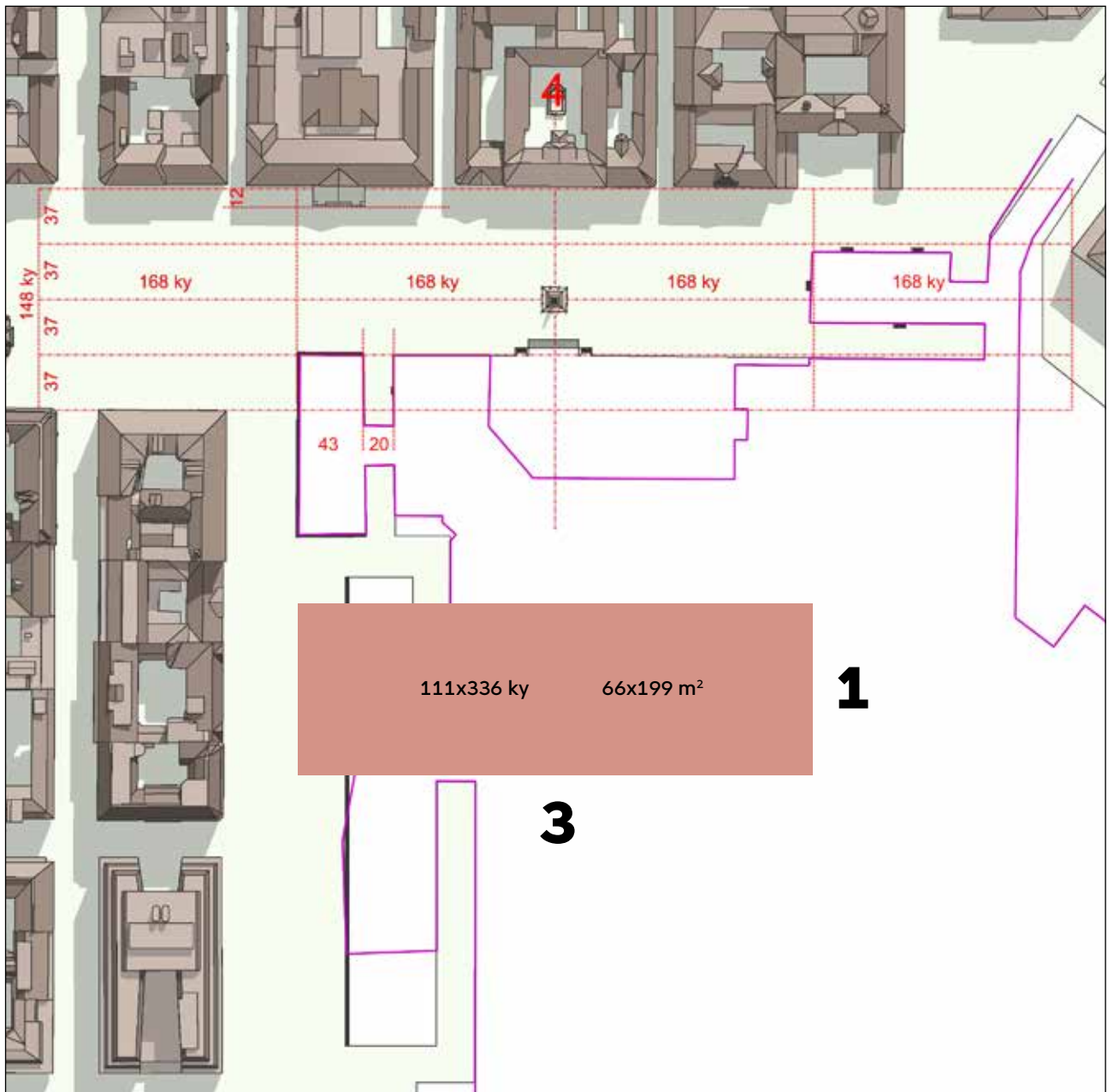
2006 Tapahtumaa varten tuodut yleisö-WC:t. Suvilampi, HKM.



Urheilutapahtuma ja mainostempaus, Red Bullin tukema lumilautailutapahtuma 2002 . Kiuru, HKM

B

**Torin
osatekijät**



Geometria

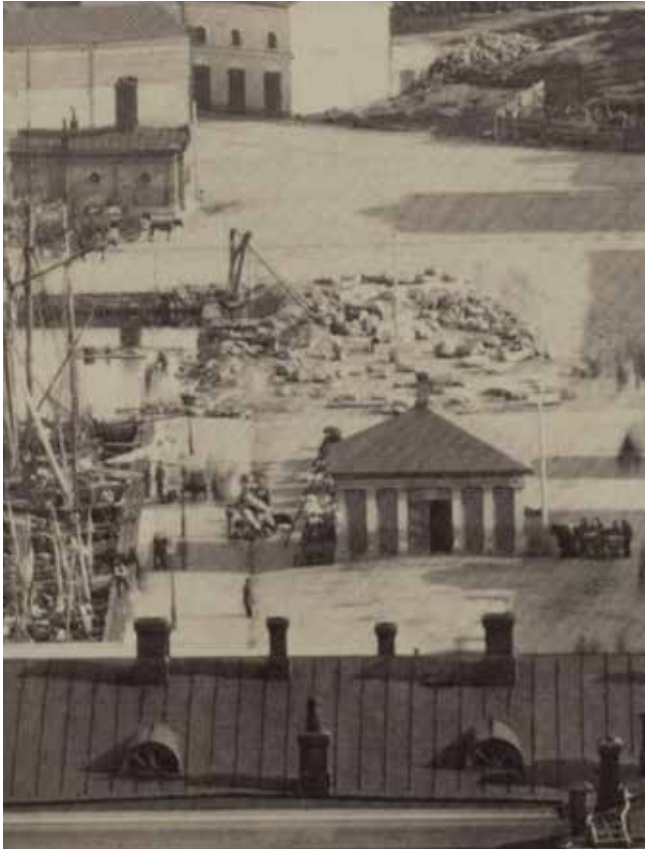
Suunnitelmia Kauppatorialueen rantaviivojen ja satama-altaiden alkuperäisestä mitoituksesta ei ole tiedossa. Mitoitusperiaatteet on tulkittavissa myöhempien asiakirjojen ja mittausten perusteella. Seuraavat mitat eivät kaikilta osin ole täysin yhtäpitäviä todellisen kaupunkirakenteen kanssa, minkä lisäksi on huomioitava tietyt poikkeamat valiomuodoista ja suorakulmaisuudesta. Torin suhdemaailma on kuitenkin osoitus regularitetiin ja monumentaalisuuteen tähtäävistä pyrkimyksistä.

Päämitoituksen avaimena toimii Keisarinnan muistokivi (1835). Se sijoitettiin Engelin suunnitelman mukaan keskeisesti torin painopisteeseen. Pituusaksellisissa kivi on Esplanadin puiston keskilinjassa. Poikkiakselin linja on puolestaan keskellä Elefantin korttelia (4), jonka

osoittaa myös Keisarinluodon laiturin rannassa ollut porras- ja laskuramppirakenne. Poikkiakselin molemmin puolin levittäytyy ranta-aukion (torin) pääkenttä, jonka pituus on 336 kyynärää (168+168) ja leveys 111 kyynärää (37+37+37). Lähdetiedoissa torin leveydeksi on mainittu 110 kyynärää. Torin keskusalueen suhteet ovat siis ~111:336 eli likimain 1:3. Metreissä laskettuna mitat ovat noin 66x199 m².

Leveyssuuntaisen mitoituksen perustana on Esplanadin leveys, 144 kyynärää, joka jakautuu neljään (á 37). Rantaviivaa on vedetty 37 kyynärän verran sisään Esplanadin täysleveydestä, jolloin aukion leveys on 3x37. Mitoitustarkastelua voisi jatkaa edelleen satama-alaan, mutta tämä edellyttäisi käyttöön tarkempia lähdetietoja.

Rakennukset ja kioskit 1837...



Vaakahuone 1837

Jean Wiik

Etualalla vaakahuone, taka-alalla keittohuone ja rantamakasiinien rivistö.

Purettu Kauppahallin tieltä 1880-l.;

Ote kuvasta E. Hoffers, 1866, HKM.

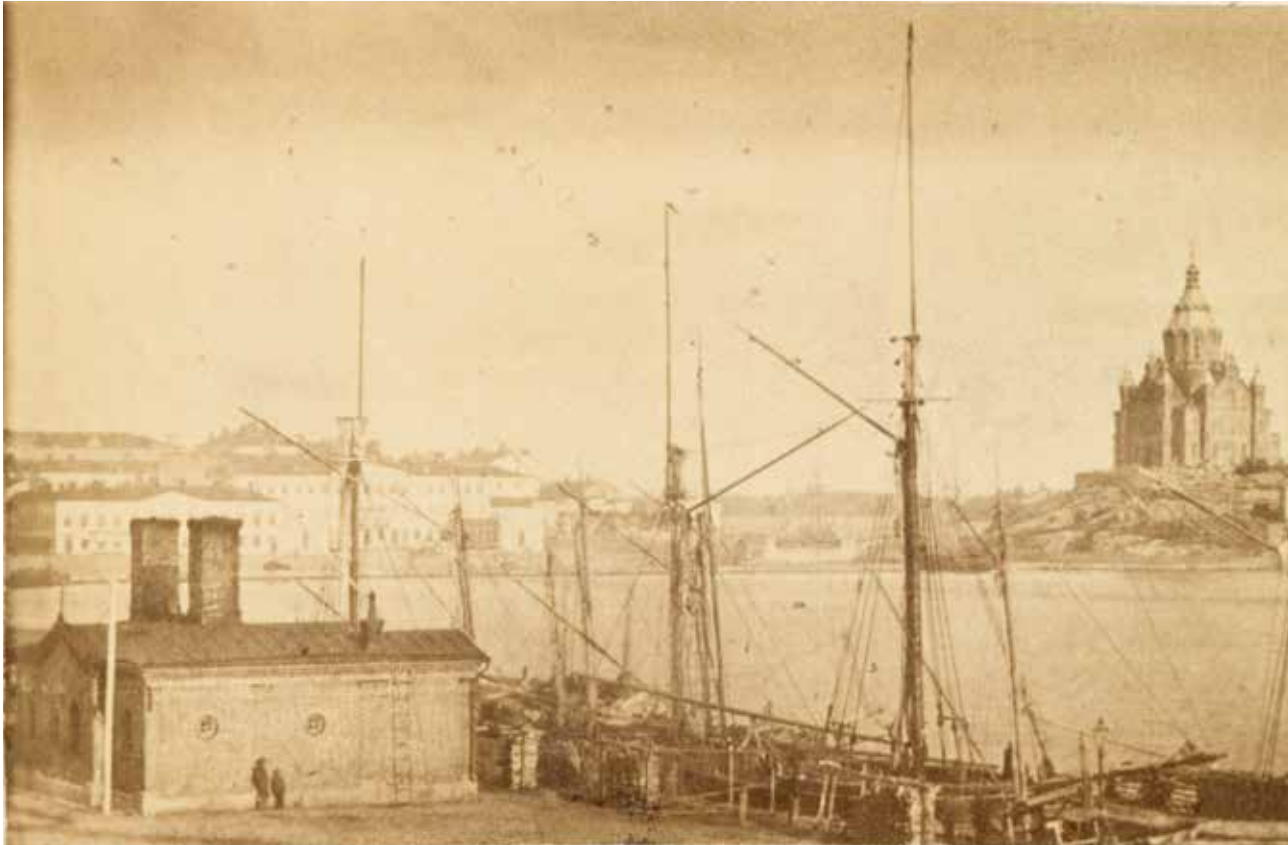
Keittohuone 1837 / 1859

Varhaisempi 1837 puusta, joka purettiin 1859.

Punatiilinen rakennus August Bomanin suunnitelmien mukaan.

Purettu..;

Ote kuvasta E. Hoffers 1860-l, HKM.



1860-luku



Linna-altaan rakennus 1860-l

Suunnittelija, rakennusvuosi / käyttö
ei tiedossa;

Ote kuvasta E. Hoffers, 1867, HKM.

Hartwallin virvoitusjuomakioski 1865...

Julius Basilier;

Ote kuvasta Ståhlberg, 1890-l alusta, 200233-1481. HKM.



Julius Basilierin suunnitelma 1865, HKA, MA.



1880-luku

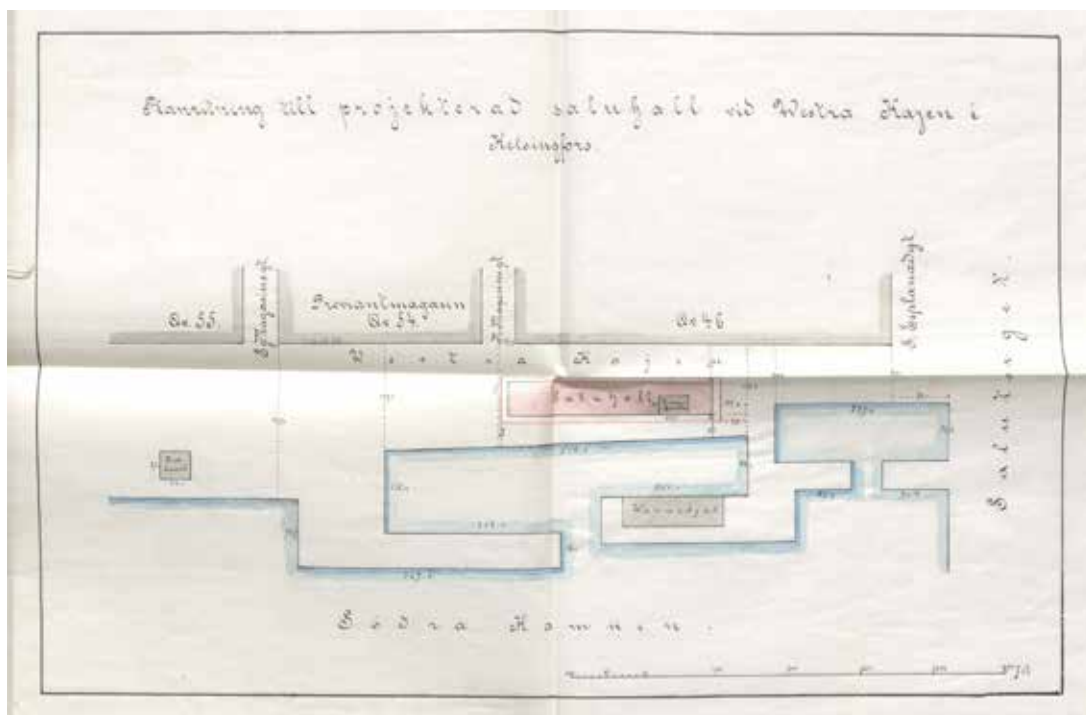


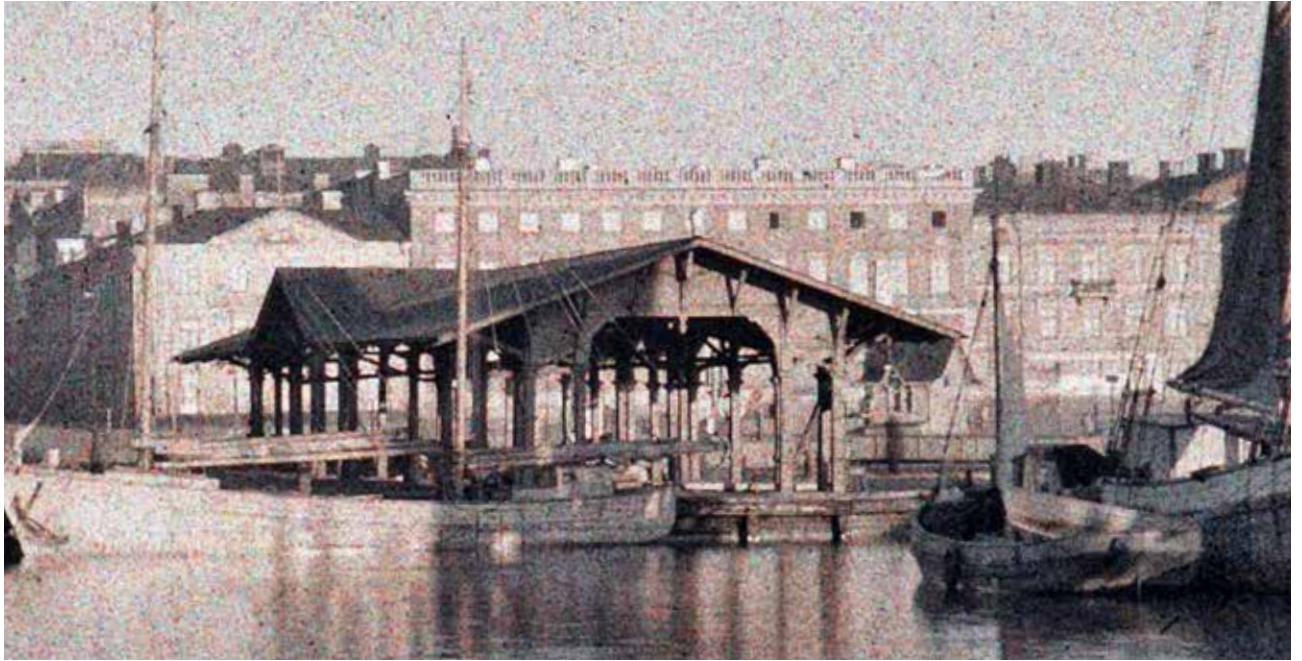
Kauppahalli 1889

Gustaf Nyström;

Ote kuvasta Ståhlberg, N177, n. 1890, HKM.

Kartta 1886 Kauppahallin sijoittamisesta "länsirannalle". Kartta on varhaisimpia, jossa Vironallas on esitetty todellisilla (toteutuneilla) mitoilla eli altaan rantaviiva peruskoordinaatistosta poikkeavana. Laiturivarrelle on piirretty myös tavarakatos. KA Sto kd 27-77.





Lyypekinlaiturin tavarakatos 1883...

Gustaf Nyström

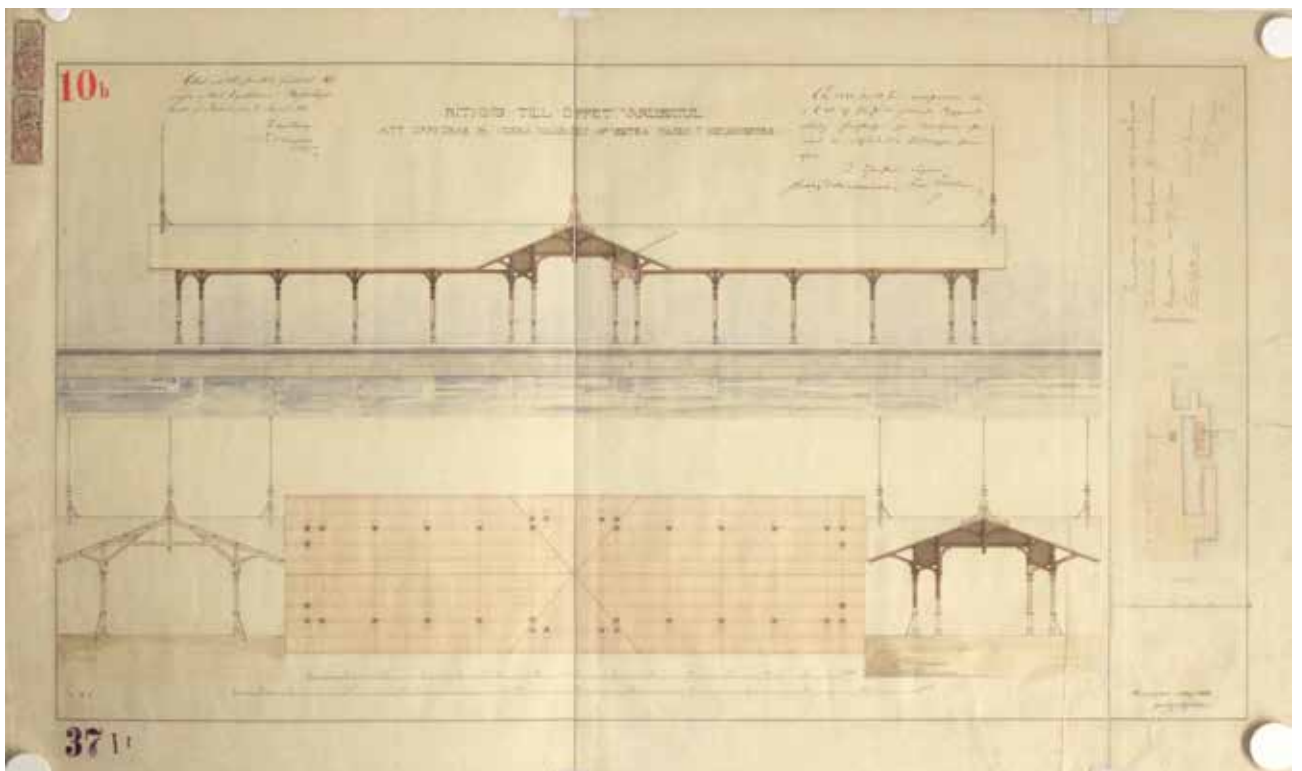
Paloi ja pystytettiin uudelleen 1915 vanhan mallin mukaan, kuten yläkuvassa.;

Yllä ote kuvasta W. Wilkman, XLVIII-1594, 1930-33, HKM.

Alla Ote kuvasta Ståhlberg, N177, n. 1890, HKM.



Gustaf Nyströmin 1883 laatima suunnitelma: "Öppet Varuskjul". 140 jalkaa pitkä katos (40 m) seisoi parittaisten pylväiden varassa ja oli seinätön. HKA, MA.



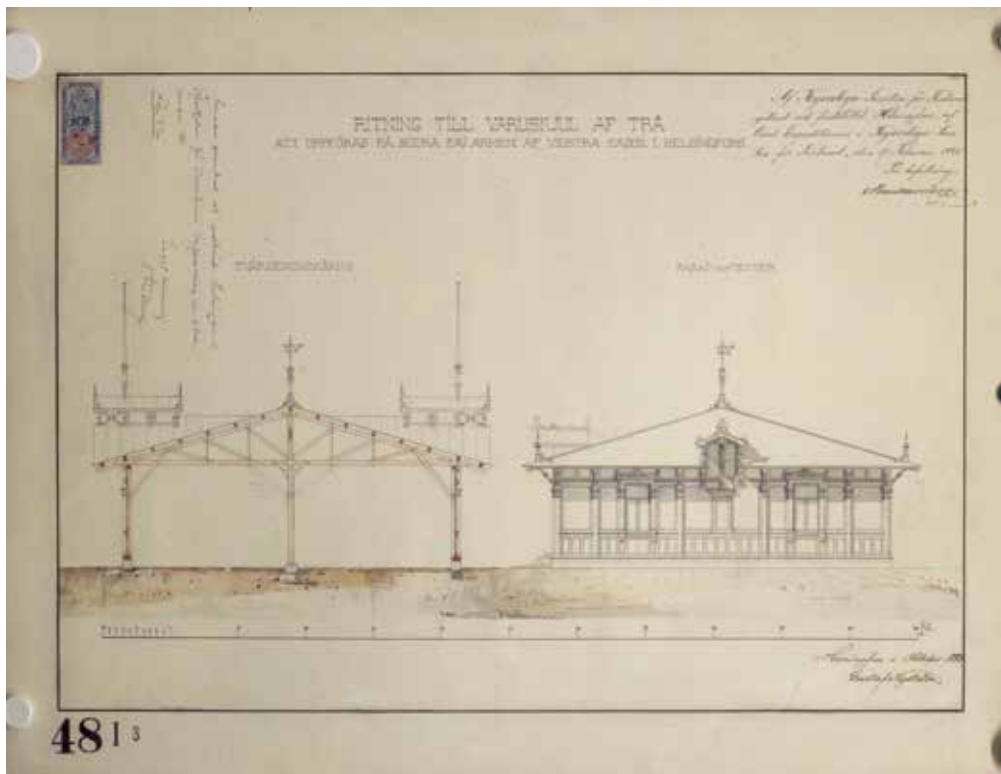
1880-luku



Tullipaviljonki 1884...

Gustaf Nyström

Yllä paviljonki valokuvattuna vuonna 1953, juuri ennen sen purkamista, B. Dilén, N7950, HKM.; Vasemmalla kuva 1893, Daniel Nyblin, N86748, HKM.



Gustaf Nyströmin suunnitelma 1884. HKA, MA.



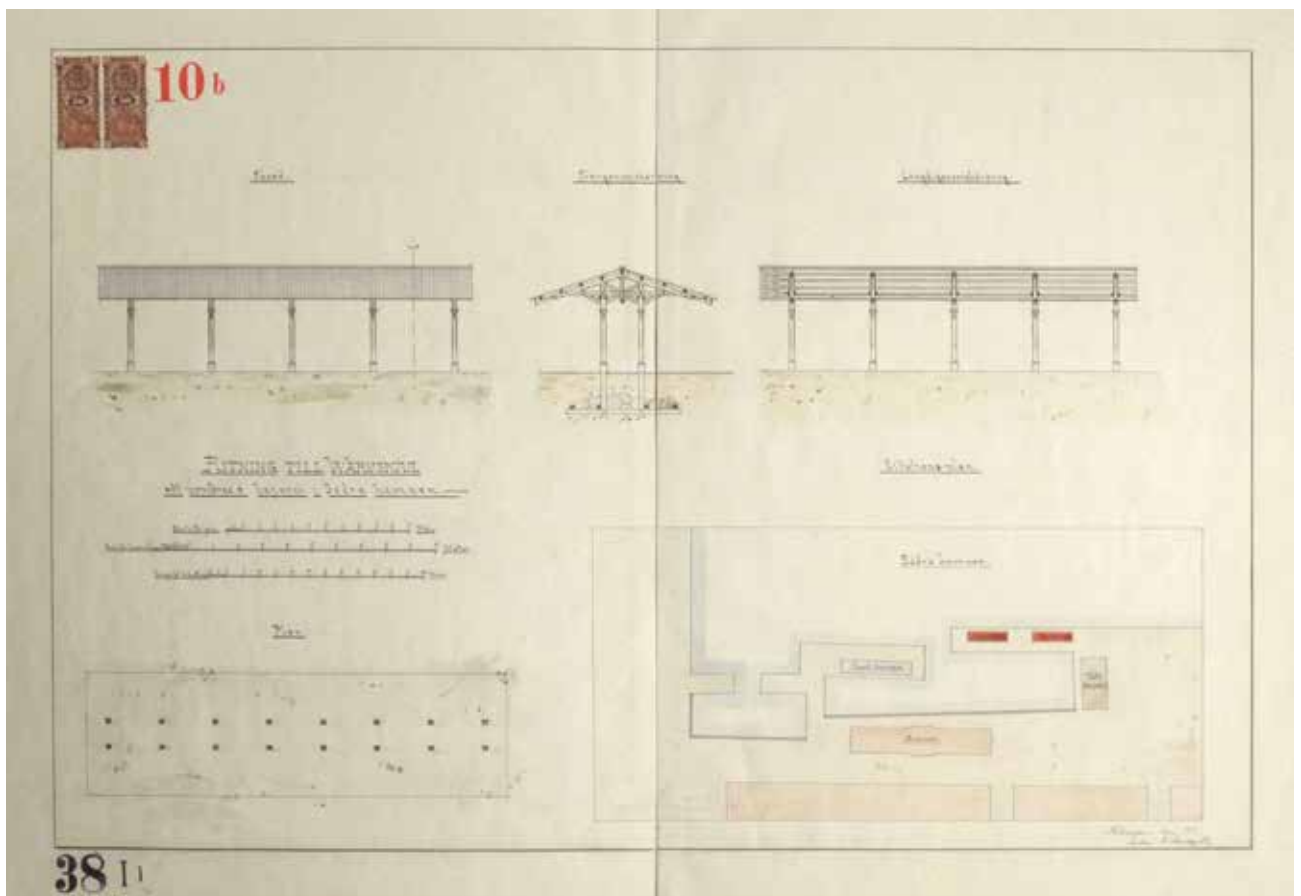
Pakkahuoneenlaiturin tavarakatokset 1891...

Selim A. Lindqvist

Yllä ote kuvasta Ivan Timiriasew, N1921, 1910-I, HKM.;

Oikealla ote kuvasta W. Wilkman, 1930-33, XLVIII-1592

Selim A. Lindqvistin suunnitelma 1892. HKA, MA.



38 II

1890-luku



Mukavuuslaitos 1895...1929

Suunnittelija ei tiedossa.

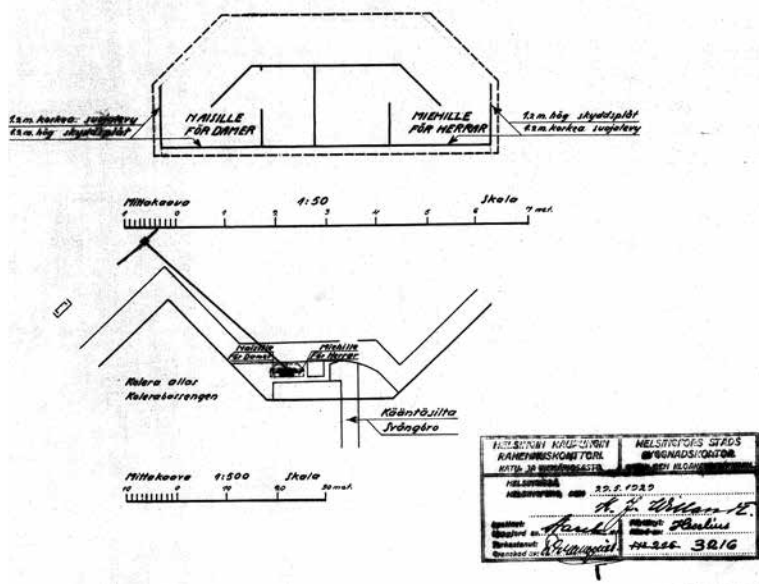
Kauppatorilla, Keisarinnankiven länsipuolella;

Ote kuvasta Jorma Pohjanpalo, 1927, N52041, HKM.

Vuonna 1929 laaditun suunnitelman mukaan uusi mukavuuslaitos sijoitettiin kääntösillan hoitajan kioskin viereen. HKR.

Kauppatorin mukavuuslaitos Bekvämlighetsinrättningen på Salutorget

Ote Ilmavoimien ilmakuvaista 1934,
N258891. HKM.





Kääntösillanhoitajan kioskki 1895..

Suunnittelija ei tiedossa.

Kaksi kioskia, Keisarinluodonlaiturilla ja Katajanokalla, joista em. on edelleen olemassa.;

Ote kuvasta Signe Brander, 1910, N577, HKM.

Lippukioski, 1900-luvun alusta 1930-luvulle

Suunnittelija ei tiedossa.

Kolera-altaan pohjoinen laiturivarsi (jossa aiemmin oli Hartwallin kioskki)

Tiettävästi Klippanin pурсiseuralle kulkeneen vuoroveneen lippukioski, ainakin 1916 kartan mukaan;

Ote kuvasta Ivan Timiriasev, 1910-l, HKM.



3/2016

1900-luku



Valaistu ilmoituspylväs 1896...

Grahn, Hedman & Wasatsjerna

2 kpl: Kauppahallin pohjoispään ja Kolera-altaan välinen alue ja toinen Keisarinluodonlaiturilla;

Ote kuvasta Karl Mitterhusen, n. 1896, HKM.



Virvoitusjuoma- ja makeiskioski 1900-luvun alku...

Suunnittelija ei tiedossa.

Kauppahallin pohjoispään ja Kolera-altaan välinen alue

Nykyisinkin olemassa oleva;

Ote kuvasta Eric Sundström, 1910-l, HKM.

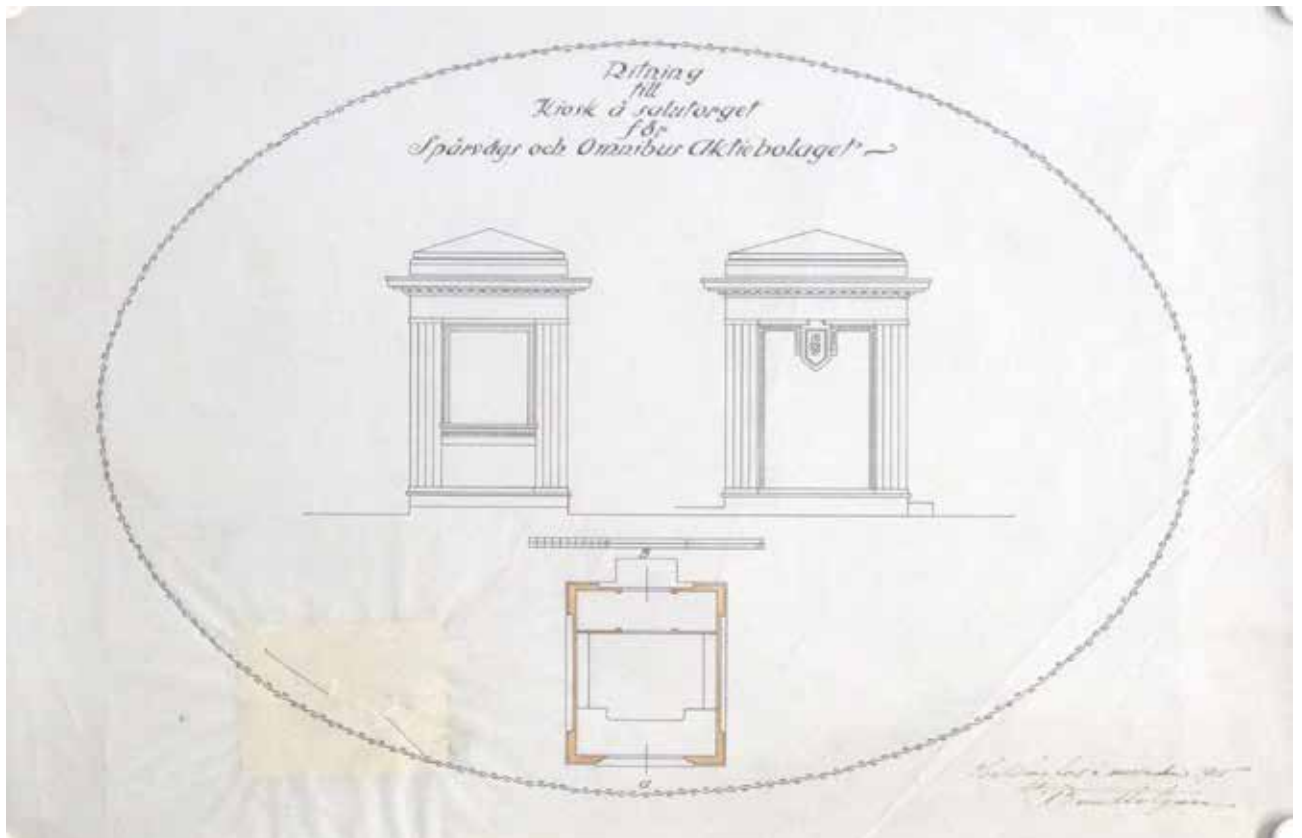
3/2016

Raitiovaunuliikenteen lipunmyyntikioski 1915...

Raitotie ja Omnibussi Oy
Havis Amandan aukion pohjoislaidassa, Pohjoisesplanadin varrella;
Ote kuvasta 1910-l, N2397, HKM.

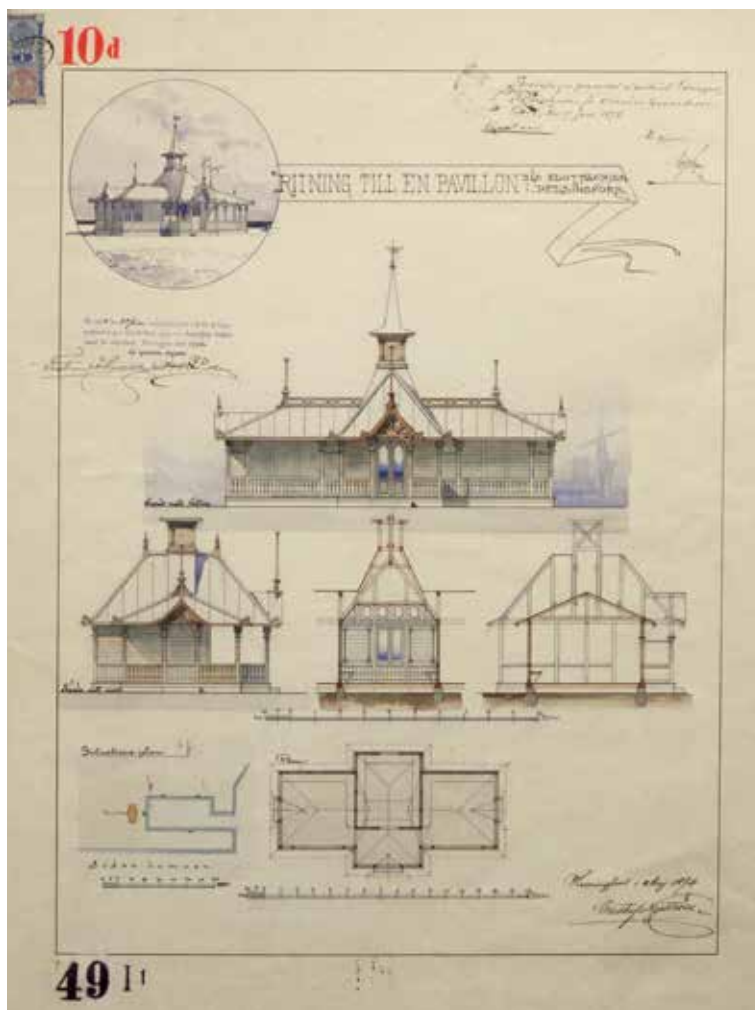


Bernt Nymanin suunnitelma 1915, HKA, MA la3.





Suomenlinnan liikenne



Marsipaviljonki 1894...1924

Gustaf Nyström

Paviljonki Suomenlinnan laivaliikennettä varten;

Ote kuvasta Aurora Ines Lindbohm, n. 1895,

N117855. HKM.

Gustaf Nyström 1894, HKM, MA.

1950-luku



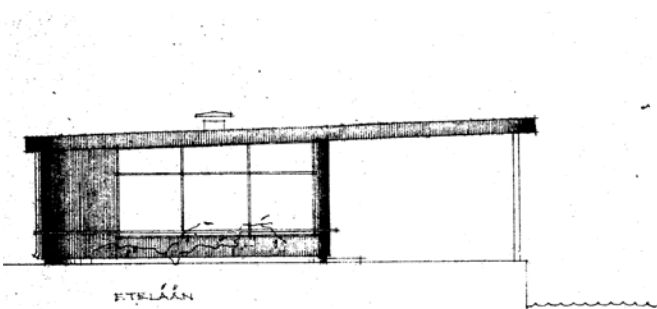
Suomenlinnan lauttapa- viljonki 1951

Arkkitehdit A. Hytönen ja V. Luukkonen
Nykyinen paviljonki Suomenlinnan laivaliikennettä
varten;

Ote kuvasta vuodelta 1952, Olympia-kuva Oy, XL-
VIII248. HKM.

Paviljonki nykyasussa

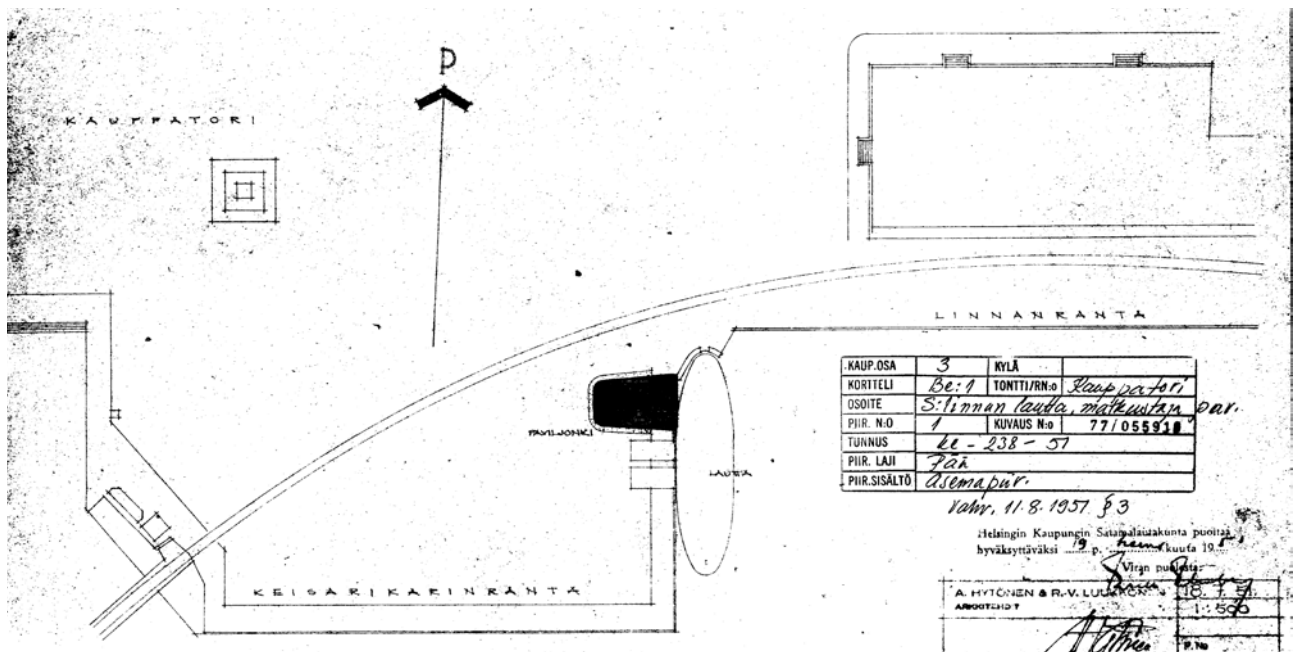
Paviljonki on erinäisten ja -ikäis-
ten välttämättömyysvarusteiden
piirittämä ja värius on karannut
alkuperäisestä.



HRakvv



HRakvv



1950-luku



Kolera-altaan lippukioski 1952...

Laivojen m/s Standard ja m/s Triton lipunmyyntikioski
Kolera-altaan pohjoinen laiturivarsi;
Ote kuvasta 1958, Arvo Kajantie, D201316-17, HKM.



Nakkikioski 1960-luku

Keisarinluodonlaiturin ja Kolera-altaan
kulmassa, jossa nykyisinkin on kioski;
Ote kuvasta 1970-l, Simo Rista. HKM.

WC-vaunu 1960-luvulta 1980-luvulle

Ote kuvasta 1960-l, Jarno Peltonen, XLVIII2728, HKM.

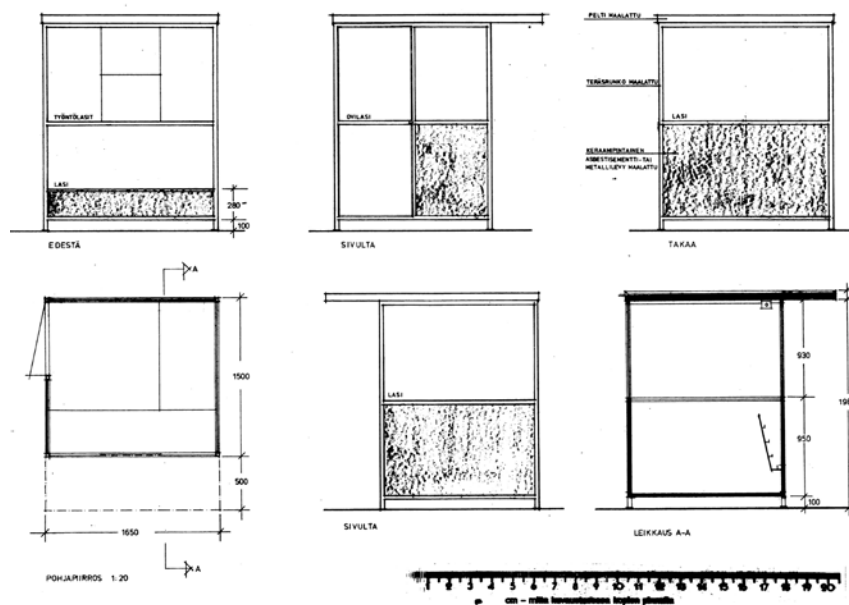


Jäätelökioski 1960-luku

Havis Amandan aukiolla;
Kuva 1960-l, Jarno Peltonen, XLVIII2663, HKM.



Rautakirja Oy:n tyypikioskin rakennuslupapiirustus
1982. HRakvv.



Kuvaus no- 4934-110-05

RAK.VV
28.05.1985
BYÖGN. ISV

Kuvaus	Määrä	Yhikön yksikkö	Tunnus
RAKENTAMINEN	1	m ²	3-117-1-10
MYYNTIKOJU	1	ks	
POHJAPIIRUSTUS	1	ks	
JULKISIVUT	1	ks	
LEIKKAUS	1	ks	

RAUTAKIRJA Oy
RAKENTAMINEN
5.1.1982

Kokouskäsikirja 2
01840 Vammola 64
puh. 80-84 841

Testi, Hella

ARK

1980-luku



Korkeasaaren lautan lippukioski 1980-luku

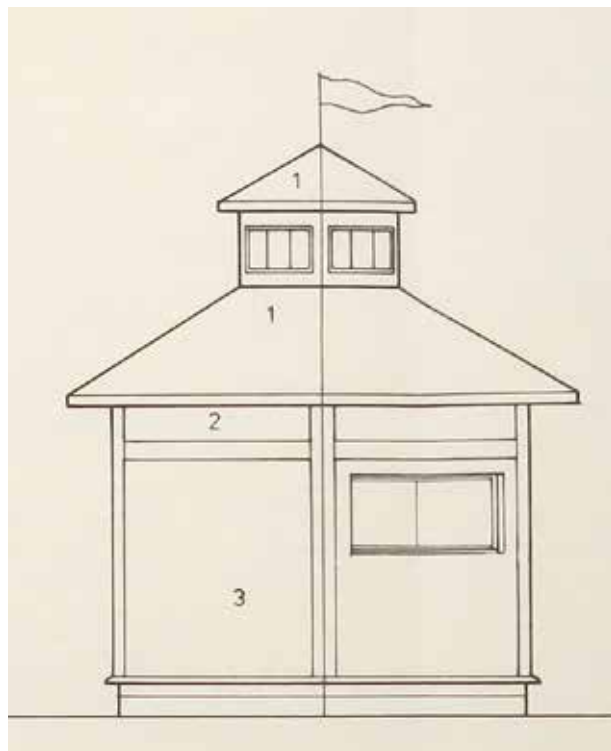
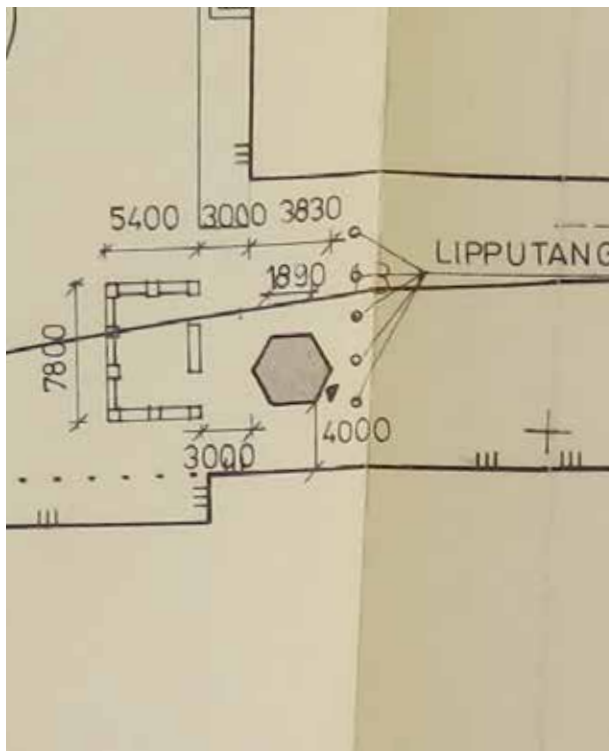
Linnanaltaan laituriavarella;
Ote kuvasta 1986, kuvaaja tuntematon, HKM.



Korkeasaaren lautan lippukioski 1990...

Linnanaltaan laituriavarella;
3/2016

Korkeasaaren lippukioskin rakennuslupa-
suunnitelmat 1990, Heikki Telama. HRakvv



1960-luku



Jäätelökioski 1995

Ingman Foods Oy Ab;

Kuva rakennusluvan liitteenä HRakvv



Nakkikioski 1999...

Helsingin kaupungin tyyppikioski

Arkkitehtitoimisto a.men;

3/2016



Samalla paikalla venäläisiä jäätelömyyjiä 1907.

Kuva Signe Brander 1907, HKM.

Muistomerkit



Keisarinna kivi

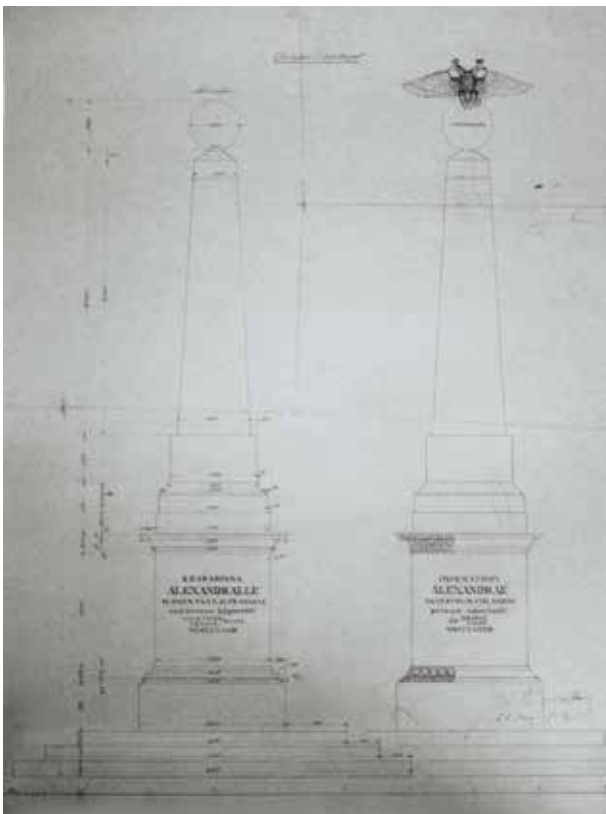
C.L. Engel

Paljastettu 1835;

Kuva 1860-luvulta, kuvaaja tuntematon, N11032. HKM.

Jac Ahrenbergin piirustus 1913 kiven korjaamista varten. HKR.

Muistomerkin alaosan koristeelliset listat ovat valurautaa.



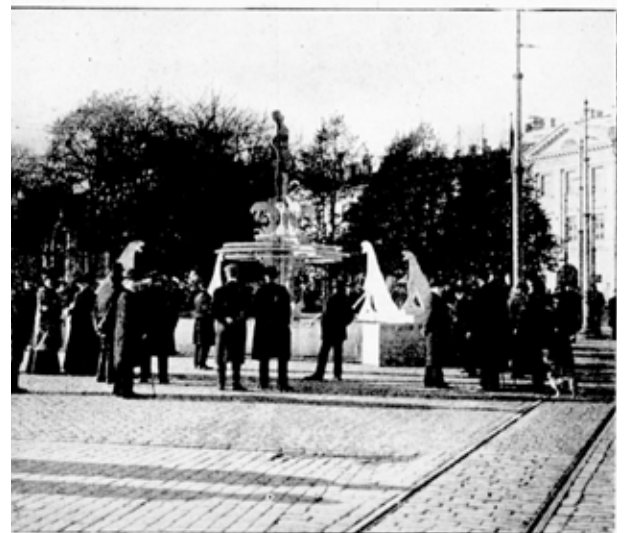
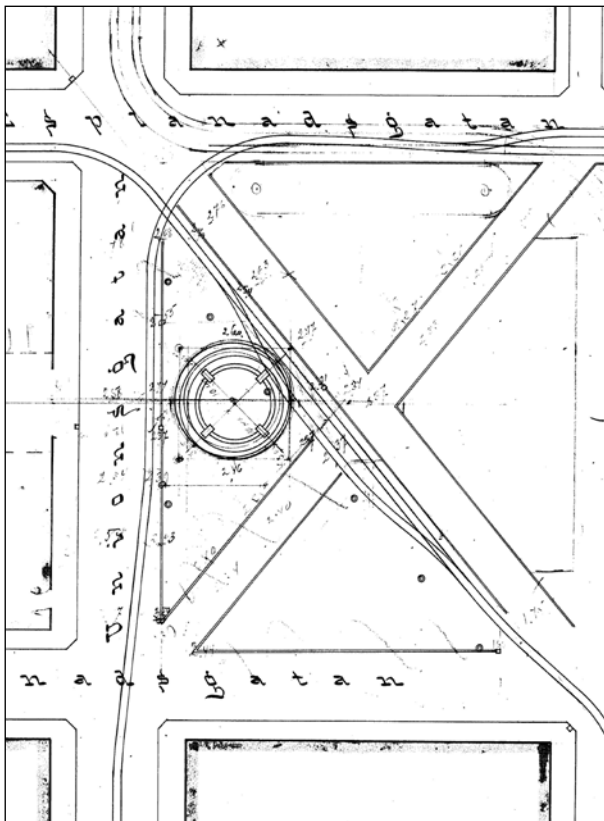


Havis Amanda

Ville Vallgren

Paljastettu 1908;

Kuva 1908, Signe Brander, N269. HKM.



Suhkulähteen oikeaa sijoitusta tutkittiin puisen mallin avulla. Kuva lehdestä Veckans Krönika 35, 13.10.1906.

Mitoituspiirustus suihkulähteen sijoituksesta 1908. HKR.

Toripinnat



Daniel Nyblin 1890, N11249, HKM.

Peruspinnat

Kauppatorin varhaisin kiveäminen 1830-luvun alkupuoliskolla tehtiin mukulakivellä eli luonnonmuotoisella munamaisella kivellä, joita aseteltiin vieri viereen, tiiviisti hiekkapedille. Mukulakiveyksen urakoi kauppias Nicolai Korastiloff. Laitureiden reunat ja portaat tehtiin puolestaan sileäksi hakatuista graniittiharkoista ja työn urakoi kauppaneuvos Gadd.

Mukulakivet toripinnat koettiin ajan saatossa epämu-kavina kävelyalustoina. Tämä kävi ilmi kaupunkilaisten käyttäytymisessä, kun esimerkiksi Vironaltaan kohdal-la käveltiin mieluiten 2 jalkaa leveällä graniittiharkolla, altaan reunalla. Tämän johdosta vuonna 1881 tehtiin koeluontoinen 6 jalkaa leveä käytävä noppakivestä Vi-ronaltaan reunaan. Tietävästi ensimmäinen pysyväksi jäänyt ja edelleenkin olemassa oleva nupukiveys teh-tiin torin länsipäähän (Havis Amandan aukio), johon jär-jestettiin torikaupalle myyntialue 1884. Ensivaiheessa vinosti aukion ylittävät ja sitä rajaavat kulkukäytävät oli nupukivetty, kun taas kolmiomaisiksi jäävät myynti-paikka-alueet olivat mukulakivettyjä.

Nupukivi oli suorakulmaiseksi työstetty ja alaspäin suippeneva, jotta kivet asettuivat yläpinnoiltaan tiiviisti toisiaan vasten. 1930-luvun standardi kivistä mainitsee mm. että *"kivi on lohkaistu, kivessä tulee olla kaksi yh-densuuntaista pintaa ylä- ja alapinnoiksi, yläpinta on*

suunnilleen neliömäinen tai suorakaiteinen ja alapin-nan tulee olla vähintään $\frac{3}{4}$ yläpinnasta."

Helsingissä hyödynnettiin myös Berliinissä kehitettyä tekniikkaa nupukiveyksen saamisesta vedenpitäväksi. Björkman kirjoittaa, että hiekkapedille asennettu ki-veys saumattiin ensin kuivalla hiekalla, mutta jättäen saumaus 5-6 cm vajaaksi. Tämän jälkeen saumat valet-tiin kreosoottiöljyn ja pien sekoituksella, jolloin syntyi joustava ja jokseenkin vesitiivis sauma. Pikisaumausta urakoi 1890-luvulla Helsingfors Asphalt AB.

Torialueen kiveämistavan muuttuminen mukulakivestä nupukiveksi ei tapahtunut yhdellä kertaa, vaan erinäisissä jaksoissa, joiden järjestystä on vaikea selvittää. Kuten oheinen dokumentoituva kartta Helsingin kiveyk-sistä 1927 osoittaa, Kauppatorin alue oli pääsääntöises-ti nupukivetty, mutta osoittain (vielä) mukulakivetty. Ja kuten nähdään, ero nupu- ja mukulakivettyjen alueiden välillä ei korreloi tori- ja laituraluiden iän kanssa, vaan rantarata toimi monessa kohdassa rajana. 1930-luvulla mm. Lyypekinlaituralueille tuli käyttöön asfaltti.

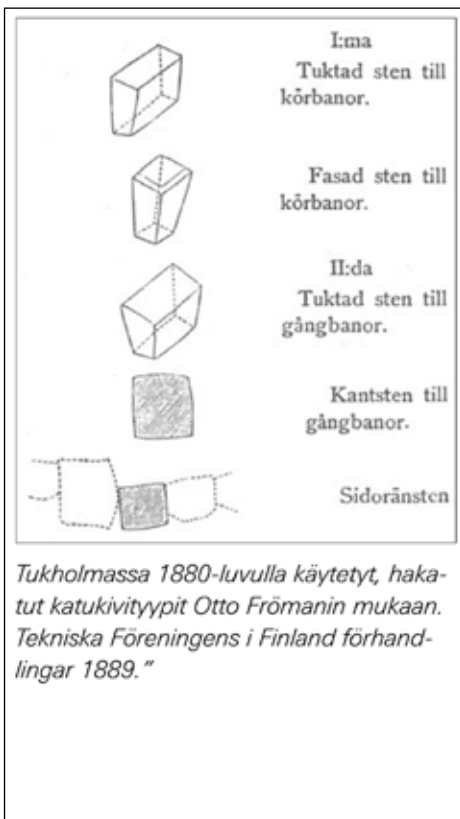
Nykyisin Kauppatorin pintavalikoimassa on dominant-tina 1880-luvulta alkanut nupukiveäminen (eri ikäisinä kenttinä), asfalttipintaiset sileät reunus- ja laituralueet sekä fragmentaarinen alue mukulakiveystä Keisarinluo-donlaiturilla.



Torin nupukiveäminen eteni vaiheittain ja paloittain, kaiken muun toiminnan keskellä, kuten ote vuoden 1897...99 kuvasta Kolera-altaan reunalta osoittaa. Kuvaaja tuntematon, N8782, HKM.

Kartta vuodelta 1927 koko Helsingin katu-alueiden erityyppisistä päällysteistä. Kartan selitteiden mukaan punainen, jota Kauppatorin alueelle esiintyy laajimmin, on "suurta nupukiveä". Päävartioston edessä oleva oranssi alueet ovat "pientä nupukiveä". Vihreät alueet ovat "kenttäkiveä" eli mukalakiveä. Reunusalueilla erottuu sinistä, kuten laajempina alueina Katajanokan puolella, joka kuvaa "betonia". Kartta HKA.

Raportista Schalin M. 2001, s. 9.





Kuva noin vuodelta 1900. Kolera-altaan Kauppatorin puolella oli sileä pinta (betoni tai asfaltti) ja Etelärannan puolella vielä mukulakiveys. Kuva SLS digitaalinen arkisto, n. 1900.

Jalkakäytävät ja laiturireunat

Vuosien 1829/1830 kartassa ja urakkasopimuksessa torin kiveämisestä oli sovittu, että kiveäminen ulottuu 12,5 kynnärän etäisyydelle Pohjoisesplanadin korttelirakenteesta. Tämän vyöhykkeen kiveäminen kuului talonmistajien vastuulle. Vuonna 1846 maistraatti oli määrännyt, että katujen jalkakäytävät tuli kivetä sileiksi Tallinnan kalkkikivellä. 1860-luvun valokuvista voi havaita, että torikortteleita reunustavat jalkakäytävät on korotettu reunuskiveyksellä mukulakivettyä toripintaa ylemmäs ja että jalkakäytävän ulkoreunus on sileää (valokuvissa vaaleapintaista) ja rakennuksia vasten on kapeampi mukulakivetty alue. Nämä varhaiset jalkakäytävät olivat kortteleittain hieman erisyyisiä, ollen n. 4 - 5 kynnärää (n. 2,5 m), mutta huomattavasti kapeammat kuin em. talonmistajien huolehtimisvastuun 12,5 ky alue. Myöhemmin (1887) todettiin kadunrakennuskomitean mietinnössä, että ”tallinnalainen kivi murenee täysin parin laskemiskerran välillä, eikä sitä voi käyttää uudelleen kuten parempia kivilaatuja”.

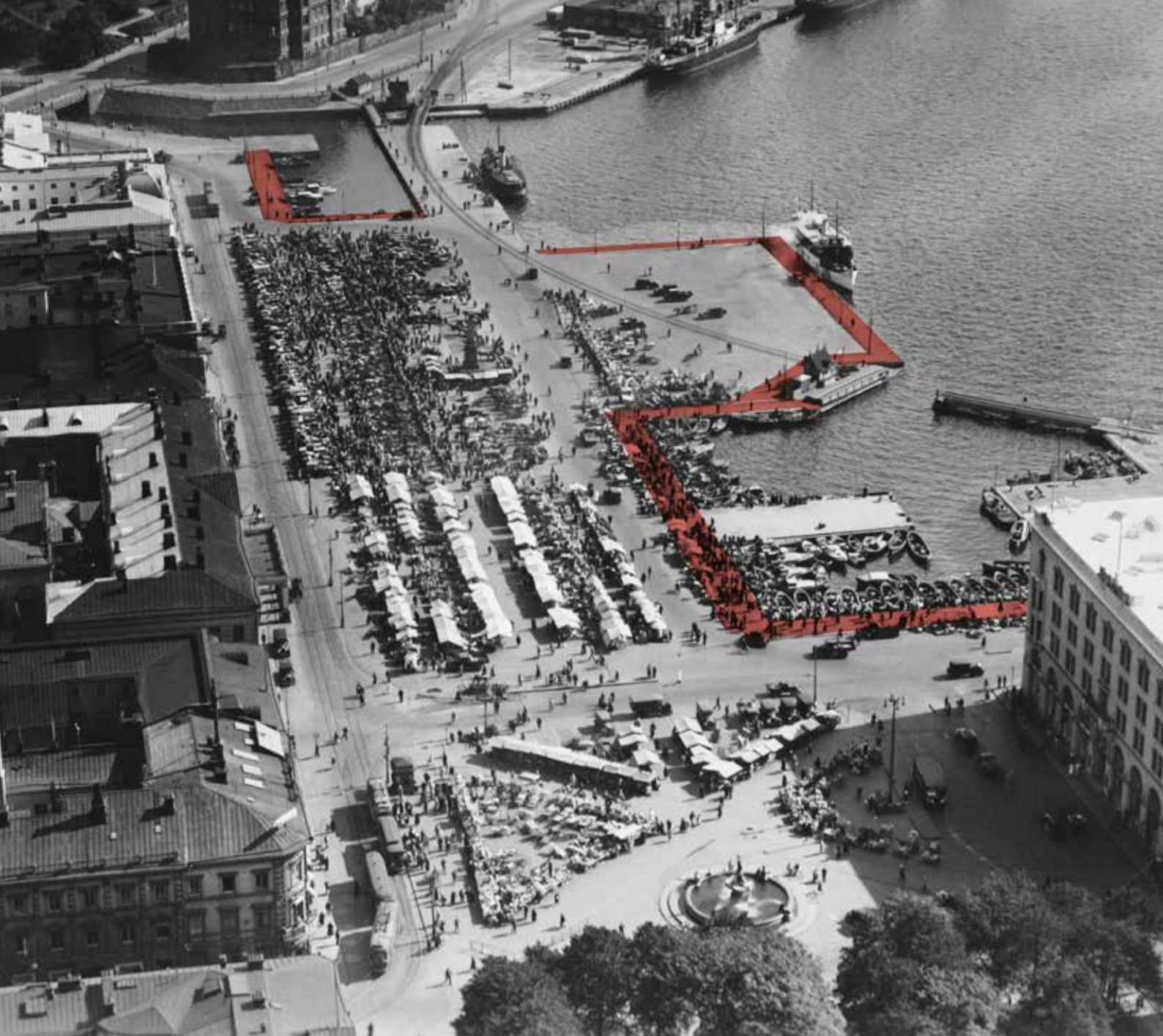
Vuonna 1887 komiteamietinnössä todettiin että Kauppatorin alueen jalkakäytävät, jotka kuuluivat ns. 15 vuoden välein uusittavaan luokkaan, kivetään joko graniitilla tai päällystetään asfaltilla: ”asfalttijalkakäytävistä ei ole vielä paljon kokemusta, mutta komitea katsoo, että niiden ylläpitokustannukset tuskin nousevat

korkeammiksi kuin graniittisten”. Björkmanin mukaan asfaltti vakiintui jalkakäytävien materiaaliksi ja valokuvien perusteellakin voidaan havaita, kuinka 1800-luvun lopulla torikortteleita reunustavat jalkakäytävät muutuvat suoriksi ja sileäpintaisiksi, uudelleenrakentamisen myötä.

Tiettävästi 1895 satamaradan ja siihen liittyneen Keisarinluodonlaiturin rakentamisen yhteydessä Kauppatorille ilmaantuivat sileäpintaiset laiturireunukset. Vuosisadan vaihteen tietämillä sileitä reunuksia ja samalla ympäristöstään korotettuja jalkakäytävämäisiä alueita rakennettiin Kolera-altaan ja Linnanaltaan reunoille. Syynä lienee ollut käyttökelpoinen tarve aikaansaada helposti käveltävä ja satamatoimintaa helpottava reunusvyöhyke. Vuoden 1927 päällystekartta viittaa siihen, että sileät pinnat olisivat olleet betonia. Sittemmin sileät pinnat ovat muuttuneet asfalttipäällysteisiksi ja toisaalta esimerkiksi Keisarinluodonlaiturin aiempi sileä reunus muutettiin pääosin kivetyksi vuonna 1980.

Kivipinnoista poiketen Linnanaltaan satama-altaan eteläreunus oli 1920-luvulta 1990-luvulle saakka puurakenteinen. Samoin Pakkahuoneenlaituri oli puureunuksinen 1890-luvulta aina 1990-luvulle.

(Björkman 1986, s. 40-41; Sark 1937-1938, s. 52.)



Viistoilmakuva vuodelta 1934, johon on punaisella osoitettu silloiset sileät laiturireunukset. Kolera-altaan pohjoisen laiturin pinta on huomattavan vaalea, mutta sen pintamateriaalista ei ole tietoa. Myöhemmissä valokuviissa esim. 1950-luvulla pinta on nupukivetty. Kuva N258891, HKM.

Vironallas ja ympäristö



Pakkahuoneenlaiturin puureunus 1884...

Vironaltaan eteläisen laiturivarren reunat kunnostettiin ja tehtiin puukansilla 1884-86>. ;

Ote kuvasta 1890...95, Daniel Nyblin, N11251, HKM.



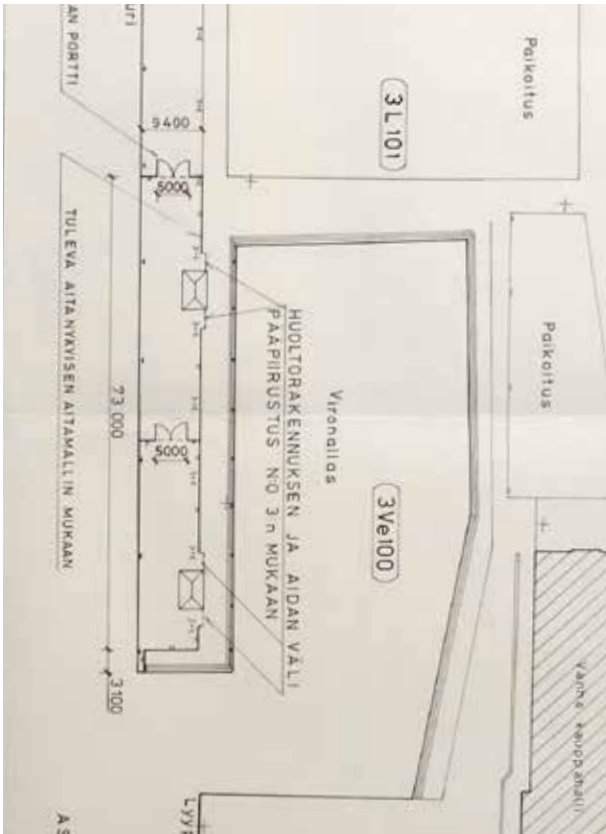
... 1952....

Ote kuvasta vuodelta 1952, Olympia-kuva Oy, XLVIII251, HKM.

Pakkahuoneen laiturin kunnostus, huoltorakennukset ja aita. Suunnitelma Hki kaup. Satamalaitoksen tekninen osasto. 1995. HRakv.

Kivireunuksinen laitur

11/2015





Vironaltaan länsireuna 1836....

Vironaltaan länsireuna oli suoravartinen 1836...1895. Alla oleva Hof-fersin kuva osoittaa, että altaan reunustaa rakennettiin uudestaan 1860-luvulla;
Ote Carl Adolf Hårdin kuvasta 1860-l, HKM.

Ote kuvasta E. Hoffers, 1866, HKM.



Satamaradan täyttö 1895

Vironaltaan länsireunan täyttö 1895 näkyy vinosti poikkeavana linjana, joka perustui ratageometriaan Kauppatorin alueella.;
Tuntematon kuva Elannon kokoelmista 1950-l, HKM.

Suomuladottu nupukivi ja asfalttipyörätie 1990-luku

11/2015



Lyypekinlaituri



Lyypekinlaiturin alue 1910-luku

Kauppahallin pohjoispään ja Kolera-altaan välinen alue 1910-l, ote kuvasta Eric Sundström, HKM.

Pintojen nupukiveäminen etenee vaiheittain 1880-l...1900-l, niin että keskeiset kulkuväylät olivat nupukivettyjä ja muut mukulakivettyjä.

A: Nupukiveys

B: Mukulakiveys



Lyypekinlaiturin alue 1930-luku

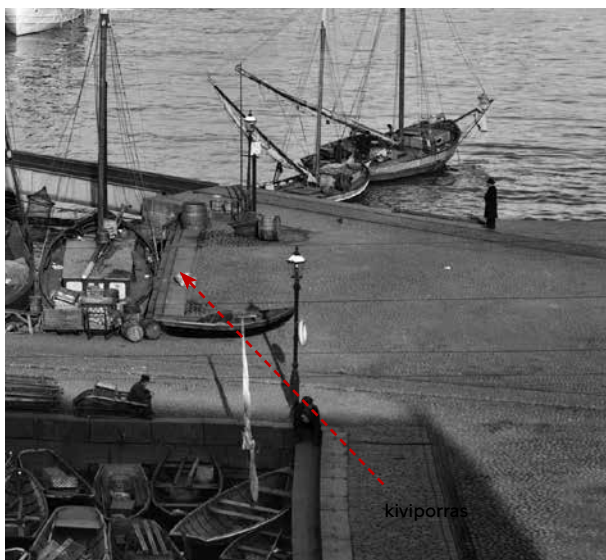
Sama paikka C. Grünbergin kuvaamana 1930-luvulla. Ote kuvasta N8288, HKM.

Etualalla oleva Etelärannan suuntainen nupukiveys lienee ennallaan, mutta mukulakivialueet on korvattu oletettavasti asfaltilla.

Lyypekinlaiturin pohjoisreuna 1910

Raitiotiesillan kupeeseen jäävä pohjoinen laiturivarsi on kivireunainen ja porrastettu.;

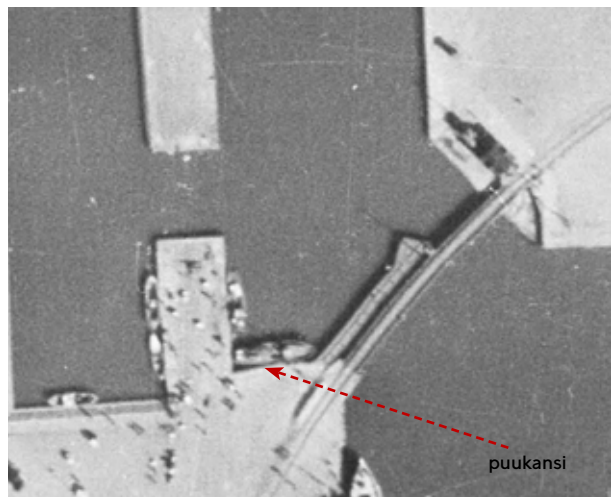
Kuva Signe Brander 1910, HKM.



Lyypekinlaiturin pohjoisreuna 1936...

Vuonna 1936 Södra Finlands fisktransportföreningen anoi lupaa yhdistetyn kulku- ja suojasillan rakentamiselle rautatiesillan kupeeseen (Björkman, S. 1986, s. 47). Tämän johdosta laiturin aiemman kiviporrasreunan paikalle rakennettiin puinen kansi.;

Ortokuva 1943, kartta.hel.fi



Puukansi 1936...2010

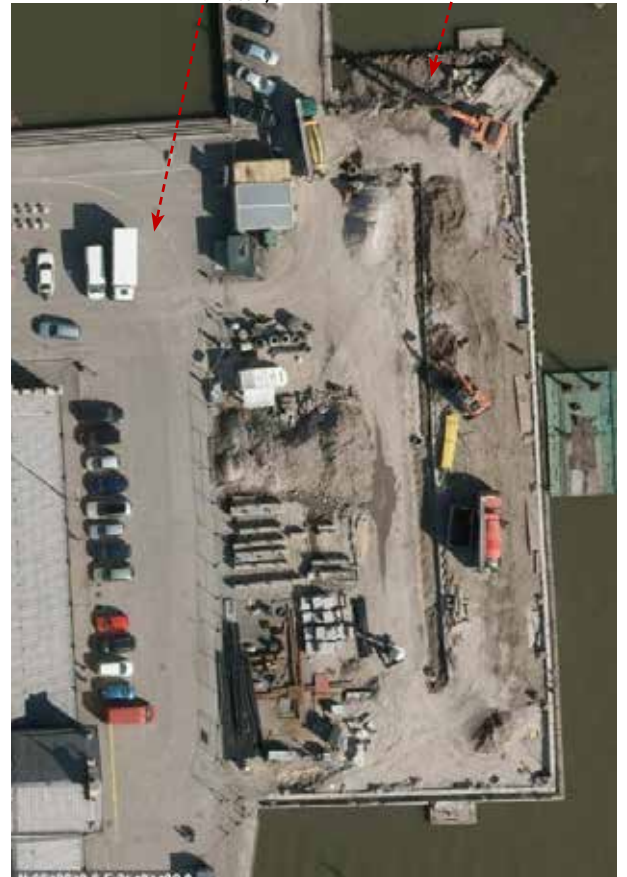


Lyypekinlaituri 1970-luku

Lyypekinlaituri 1970-l ilmakuvasa, SKY-Foto Müller, D571. HKM.
Lyypekinlaituri oli asfaltoitu kauttaaltaan

Pyörätie (rajattu maatalen)

Kivirakenteinen 2010...



Lyypekinlaituri 2010...

Ortokuva 2010, kartta.hel.fi
Rakenteet uusitaan ja laituri asfaltoidaan. 1936 perintöä oleva puukansi muuttuu kivirakenteeksi.

Pyörästetty sahattu kivireunus ja asfaltti 2010...

11/2015



Kolera-allas ja ympäristö



Kolera-altaan reuna ja oja

Mukulakiveys ja mukulakivetty oja johon 1860-l asennetut kaasuvälisimet ja kuvassa näkyvät juhlaputuspylväät (Nikolai II kruunajaiset) rajasivat erilleen rannan puoleisen jalkakäytävän muusta avoimesta kenttäalueesta. ;
Ote kuvasta O. Johansson, 1896, N57299, HKM.

Kolera-altaan reunan korotettu jalkakäytävä n. 1900>

Reunapenger- ja porras hakattua graniittiharkkoa; noin 3 metrin levyinen jalkakäytävä, oletettavasti betonia (päällystekartta 1927); kadunreunakivi ja ulkonurkan pyöriste;
Ote kuvasta Gunnar Lönnqvist 1918, N37469, HKM.

Kolera-altaan reuna nykyisin

Lohkotut runuskivet ja portaat 1830-l ja asfaltti (1990-L)

• 11/2015





Kolera-altaan laiturivarret 1950-luku

Esim. vuoden 1910 valokuvassa nähdään, että Kolera-altaan laiturivarret ovat (edelleen) mukulakivettyjä. 1934 ilmakuvasa eteläinen laiturivarsi näyttää huomattavan vaalealta eli oletettavasti sileäpintaiselta kuten vuoden 1952 valokuvassa. ;

Ote kuvasta 1952, Olympia-kuva Oy, XLVIII248. HKM.



Kolera-altaan laiturivarret 1960-luku

Tiettävästi 1950-l lopulla laiturivarret kunnostetaan ja kivetään nelimäisin noppakivin suomuladontana;

Ote kuvasta 1960-l, Jarno Peltonen, XLVIII2728. HKM.

Sileä reunus 1900...

Rantareunoja kiertävät sileät jalkakäytävvyöhykkeet rakennettiin 1900-luvun alussa. Päällystekartan 1927 mukaan reunukset olisivat mahdollisesti olleet betonia, mutta lienevät viimeistään 1930-l muuttuneet asfaltiksi.;

Ote kuvasta 1970-l, kuvaaja tuntematon, XLVIII2083, HKM.



Kolera-altaan laiturivarsi nykyisin

Lohkotut reunuskivet ja portaat 1830-l ja nupukivisuomuladonta uusittuna 1990-l



• 11/2015



Havis Amandan aukio ja ympäristö

Nupu- ja mukulakiveys 1900-luku

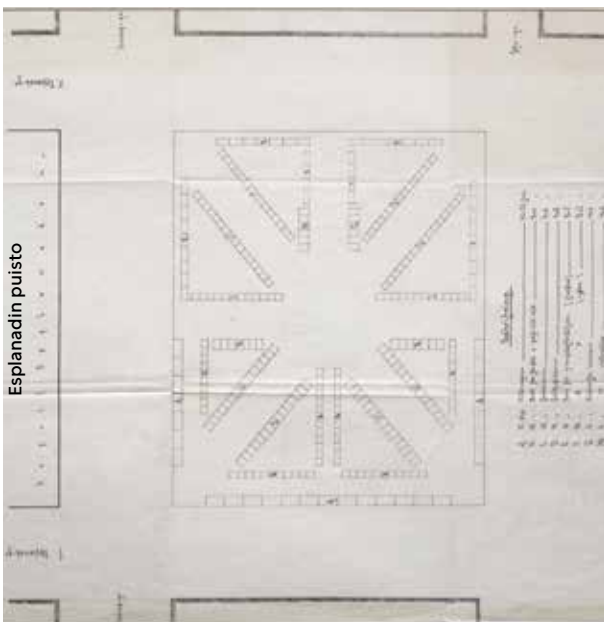
Vuoden 1884 myyntipaikkasuunnitelman mukaan torin läntisen osan kiveys uusittiin ja uudistettiin. Kulkuväylät olivat nupukiveä ja kolmiomaiset alueet mukulakiveä;

Kuva 1900-l alusta, kuvaaja tuntematon, HKM.

Aukion kiveys nykyisin

Ristikäytävien kuvio on edelleen olemassa, mutta kolmiopinnot ovat muuttuneet nupukivityksi viimeistään 1930-l

Myyntipaikat Kauppatorin länsiosassa
1884, KA Sto ad 397-187



• 3/2016



Nupukiveys, ajoradat, reunakivet ja suojatiet 1957...

Kuva vuodelta 1971, Kari Hakli. HKM.

Aukion kiveys nykyisin

Ristikeskus

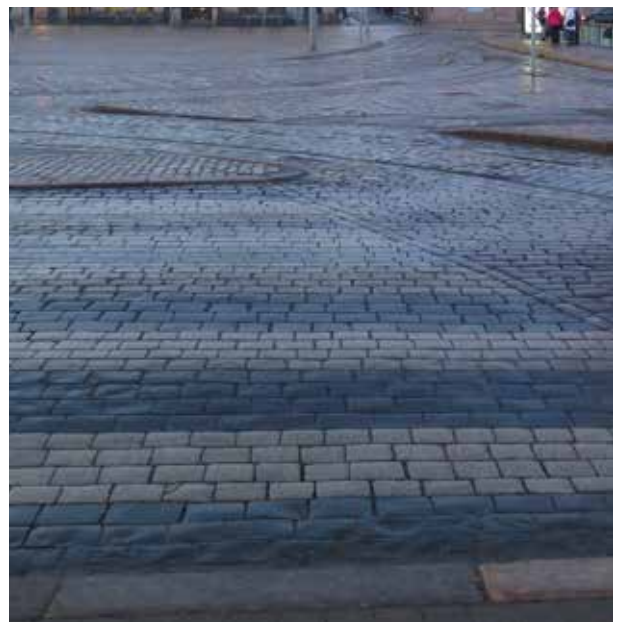
• 3/2016



Aukion kiveys nykyisin

1990-luvulla maalatut suojatiet muutettiin luonnonkivisiksi ja ladontoja uusittiin, mutta perusasetelma on jokseenkin 1957 muutostyön mukainen.

• 3/2016



Torin keskusalue



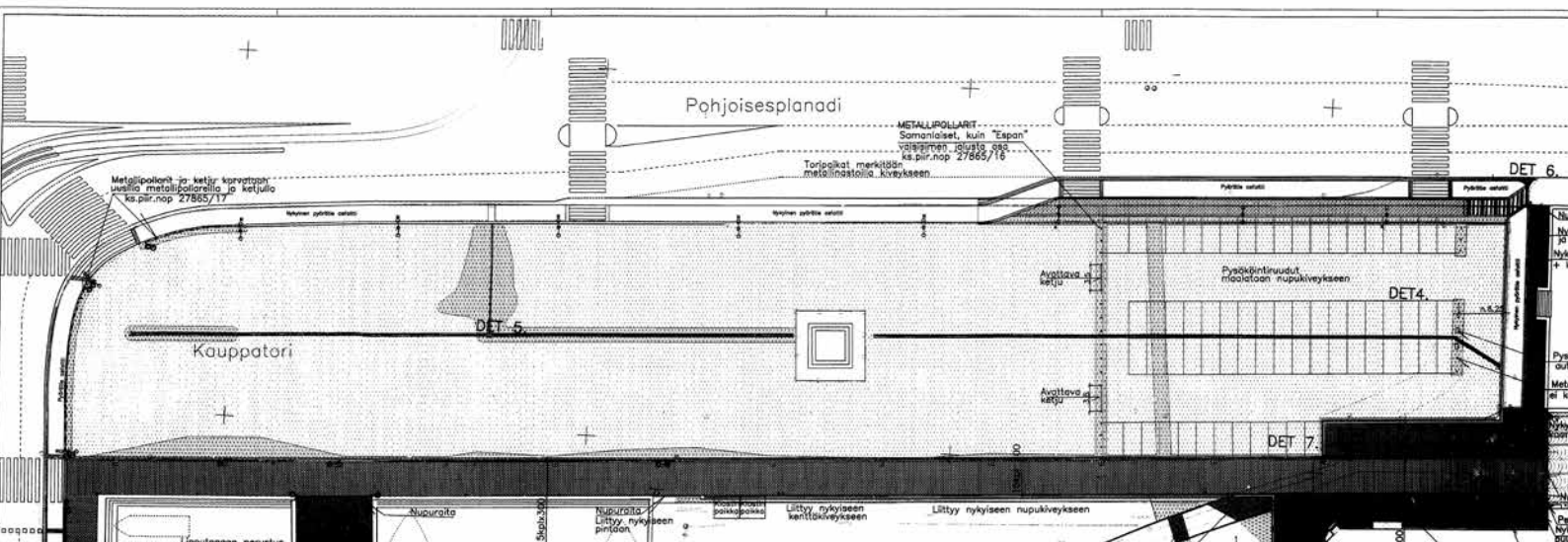
Mukulakiveys 1830-luku

Ote kuvasta n. 1917, Ivan Timiriasev, N2133, HKM.

Nupukiveys 1890-...1900-luku

Katariinankadun jatke torilla, ote kuvasta Jarl Nyberg. HKM
Kauppatorin nupukiveämisen myötä, 1900-l alkuvuosikymmeninä, toripintaan tehtiin sisätaiteita veden poisjohtamiseksi. Kuvassa näkyvä poikittainen elementti on vesipostiin liitetty letku, oletettavasti torin puhdistustoimenpiteitä varten.

Kiveksen kunnostussuunnitelma
Viatek Oy, 1999. Toteutunut osittain.
HKR.





Tori, raitiotie ja jalkakäytävä

Torin poikkiakseli, Keisarinnan kivetä kohti Heidenstrauchin palatsia, ote kuvasta 1910-l., kuvaaja tuntematon. HKM
Kauppatorin uudehko nupukivetty pinta oli täsmällisesti ladottu, pohjois-etelä-suuntaisin rivein ja jatkuen esteettä rakennuksen edustan 3 metriseen jalkakäytävään saakka. Pinnassa itä-länsisuuntainen sisätaite ja etäämmällä rautatiekiskoja.

Tori, ajorata ja jalkakäytävä

Kauppatorin pohjoislaita muuttui 1900-luvun alussa autoistumisen seurauksena yhä selvemmin rajatuksi katualueeksi;
Ote kuvasta C. Grüneberg, tiettävästi 1950-luvulta, N8220, HKM.

Aukion kiveys nykyisin

Torin itä-länsisuuntainen sisätaite on säilynyt torin kiveyksessä 1900-l alusta lähtien. Kuvassa vasemmalla näkyvä Kolera-altaan reunus on tehty viimeistään 1930-luvulla, mutta itse reunuksen säilyys juontaa 1900-l alusta.



Keisarinluodonlaituri



Keisarinluodonlaituri 1895...

Reunapenger hakattua graniittiharkkoa

Noin 3 metrin levyinen "laituri", oletettavasti betonia (päällystekartta 1927)

3-kertainen nupukivikanttaus

Mukulakiveys;

Ote kuvasta 1910-l Sakari Pälsi, N203821, HKM.



Keisarinluodonlaituri 1920-luku

Vuoden 1927 kartan mukaan Keisarinluodonlaiturin itäinen puolisko oli nupukivetty ja läntinen mukulakivetty. Oheinen valokuva on 1920-luvulta, N188184, HKM.

Nykytilanne



Kauppatori
nupukiveä

Keisarinluodonlaiturin reunus, eräänlainen Koleraltaan sileän reunuksen osittainen jatko on pääosin nupukiveä mutta länsiosalta mukulakiveä.



Rata-alueen kohta on kivetty pienellä (neliö) nupukivellä, kun taas pysäköintialue (oikealla) on iso nupukiveä.



Keisarinluodonlaituri 1980

Ortokuva SKY-Foto Müller, D86. 1980. HKM.

Nykytilanne



Laiturin alun perin sileä reunus on nykyisin kivetty.



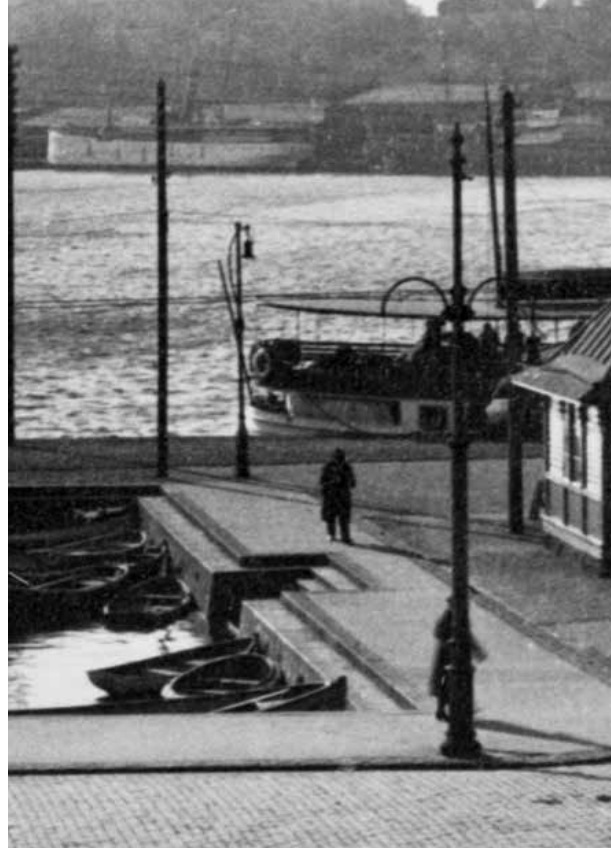
Sileä asfalttipinta -ratkaisu on säilynyt laiturin länsiosassa.

Linnanallas ja ympäristö



Linnanaltaan alkuperäinen (1830-luku>) reunarakenne

Reunapenger hakattua graniittiharkkoa
Mukulakiveys;
Ote kuvasta 1890-I, 200233-1475, HKM.



Linnanaltaan reunan korotettu jalkakäytävä n.1900>

Reunapenger hakattua graniittiharkkoa
Noin 3 metrin levyinen jalkakäytävä, oletettavasti betonia (päälystykartta 1927)
Kadunreunakivi ja ulkonurkan pyöriste;
Ote kuvasta Gunnar Lönnqvist 1918, N37469, HKM.

Nykytilanne

Laiturin Presidentinlinnan puoleiset satama-altaan portaat on peitetty turvallisuussyistä puisilla suojarakenteilla





Linnanaltaan merenpuoleinen laituria 1960-luku

Mukulakiveys vaihtui Kauppatorin keskeisillä alueella vaihteittain nupukiveksi 1800- ja 1900-luvun taitteesta alken, mutta laita-alueet pysyivät pitkään mukulakivettyinä. Vasemmalla olevasta vuoden 1975 kuvasta voinee päätellä, että laituria oli tuolloin vielä mukulakivetty, Arto Hellman, vaunut.org. ;

Yllä ote kuvasta 1960-l, Volker von Bonin, HKM.

Linnanaltaan merenpuoleinen laituria 1980-luku

Tiettävästi 1980-luvun alkupuolella Linnanaltaan merenpuoleinen laiturivarsi kunnostettiin ja ladottiin neliömäisillä noppakivillä suomuladontana.;

Ote kuvasta 1986, kuvaaja tuntematon, HKM.



Linnanaltaan laiturivarsi nykyisin.





Katajanokan reuna

Katajanokan kanava 1844...

Kanavan ylittävä silta ja Katajanokan puoleinen viettoreunus; Ote Eugen Hoffersin ottamasta kuvasta 1868, N251293 HKM.

Katajanokan kanava 1844...

Kanava ja sen ylittävä silta tehtiin vankityövoiman avulla ja ne valmistuivat 1844

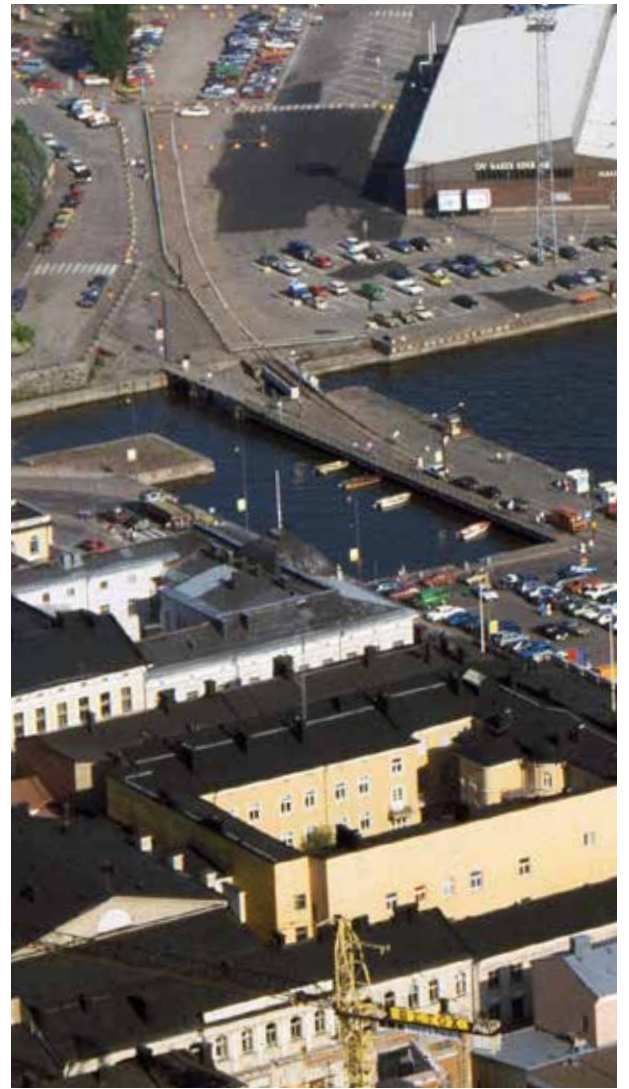
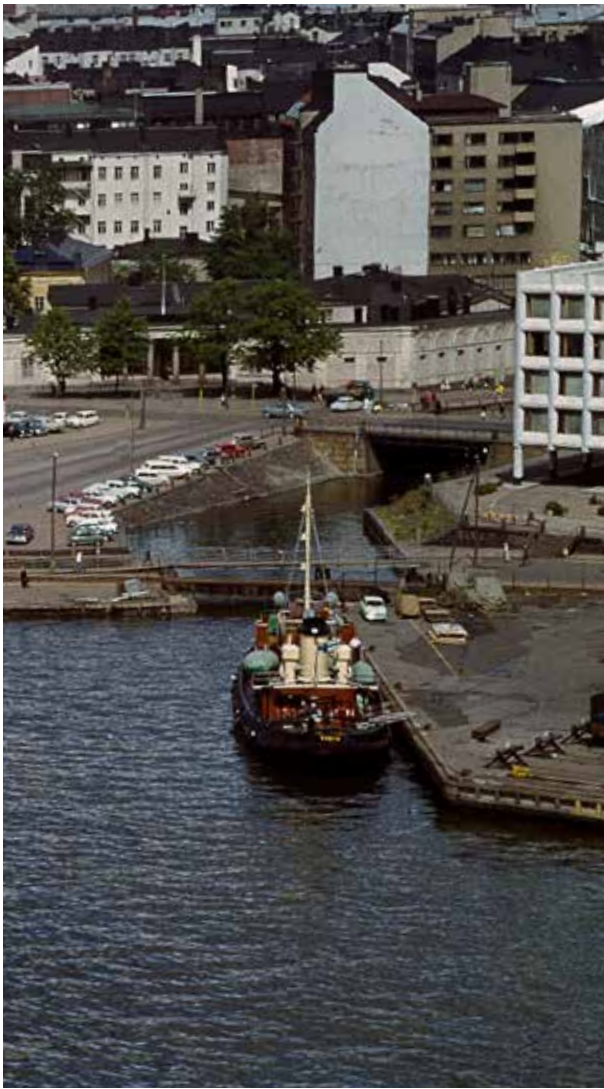
Kanavan viettävät kyljet ladottu vapaamuotoisista lohkoituista kivistä Kanavaa reunustava kivitolppainen kaksijohteinen suoja-aita ;

Ote Carl Adolf Hårdin kuvasta oletettavasti 1868, G16329, HKM.

Nykytilanne

Uusi ajosiltayhteys Katajanokalle ja uusi teräsrakenteinen kävelysilta rakennettiin vuoden 1992 kaavamuutoksen jälkeen. Samalla kanavaa kavennettiin sen etelä-pohjoissuuntaiselta osalta ja rakennettiin uudet reunusrakenteet.



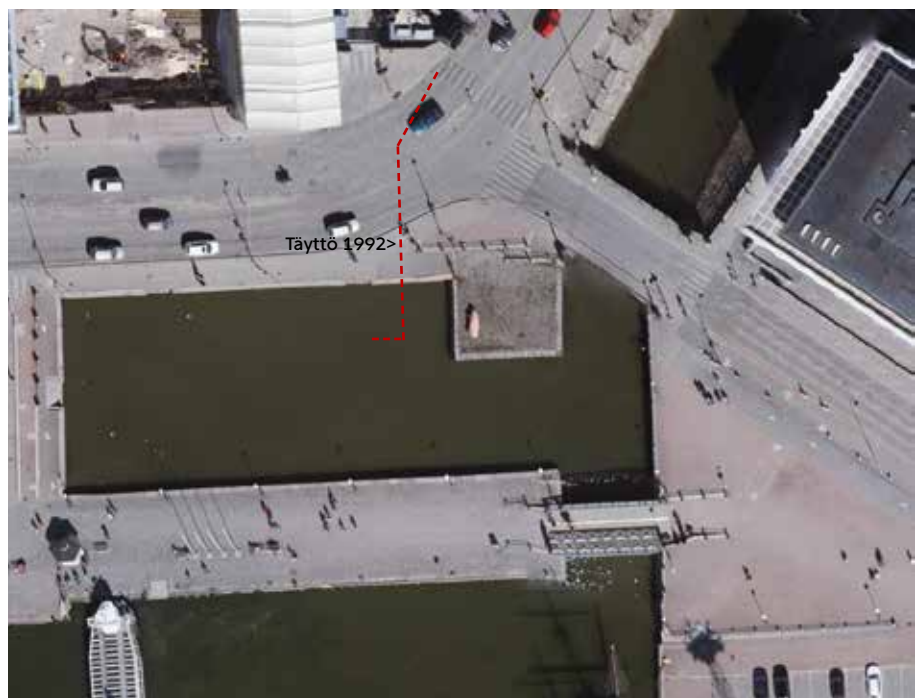


Katajanokan kanava 1895...1990-luku

Vuonna 1895 rakennettiin rautatiesilta ja vuonna 1926 sen viereen kevyen liikenteen silta.;
 Yllä kuva 1969, SKY-Foto Möller D561 ja oikealla kuva 1986, Foto Möller, D502, HKM.

Nykytilanne

Ortokuva 2014, kartta.hel.fi





Kauppatorin alue Gustaf Sandbergin kuvaamana 1900-l alun iltavalaistuksessa. Kuva SLS, digitaalinen kuvakokoelma.

Valaisimet

1800-luvun alkupuoliskolla Helsingin katuvalaistus oli järjestetty rakennuksiin kiinnitetyillä hamppuöljylyhdyillä, "Sudensilmillä". Näiden valoteho oli vaatimaton n. $\frac{3}{4}$ normaalikynttilää. Tarkempaa tietoa Kauppatorin valaistusratkaisuista 1800-l alkupuoliskolta ei ole selvillä.

Kun kaasuvalaistusyhtiö aloitti kaupunkikaasun valmistuksen, voitiin syksyllä 1861 sytyttää Helsingin ensimmäiset kaasulla toimivat katulyhdyt. Näiden valotehon tuli olla sopimuksen mukaan vähintään 12 normaalikynttilää, ja torialueilla tuli käyttää tehokkaampia polttimoita. Kauppatorille kaasuverkko ja valaistus rakennettiin tietävästi vuonna 1866. Helsingfors Dagbladetissa kirjoitettiin 31.5.1866, että $2\frac{1}{2}$ tuuman kaasuputki oli saatu asennettua Frenckellin kulman (Frenckell & Sons kirjakauppa Pohjoisesplanadin ja Unioninkadun kulmassa) ja keisarillisen palatsin välille. 1860-luvun valokuvien perusteella nähdään, että kaasulyhtyjä oli sijoitettu laiturivarsiin ja rantalinjoihin harvakseltaan, n. 30...40 metrin välein. Vuosisadan vaihtuessa Kauppatorin keskivaiheille asennettiin rivi

kaasuvalaisimia, Pohjoisesplanadin rannanpuoleiseen katureunalinjaan sekä Keisarinluodon laiturin rantareunukselle. 1890-luvun alun valokuvissa näkyy myös tavanomaisia kaasulyhtyjä suurempi ja oletettavasti tehokkaampi yksittäinen lyhty Keisarinna-kiven länsipuoleisella torialueella. Helsingin ulkovalaistuksessa kaasua käytettiin aina 1940-luvulle saakka, kunnes tilalle tulivat sähkövalot. Kun raitiovaunulinjat sähköistettiin 1899, oli määrätty, että johdinpylväitä tuli käyttää myös sähkövalojen kiinnityspylväinä, eikä erillisiä sähkövalopylväitä (silloin) sallittu. Valokuvien perusteella sähkövaloja ei kuitenkaan asennettu välittömästi, vaan varhaisimmat esiintyvät n. 1917 otetuissa valokuvissa.

1930-luvulta lähtien Helsinkiin alettiin asentaa sittemmin perinteiseksi valaisimeksi muodostuneita ns. Y-valaisimia, joko erillisinä vaijeriripusteisina tai kiinnitettyinä valaisintolppiin tai -mastoihin. Sähkövalaisimien uudistaminen ei tapahtunut Kauppatorin alueella kertasuorituksena, kuten ei kaasuvalojenkaan, vaan toriympäristössä esiintyi useaa eri-ikäistä ja -tyyppistä valaisinmallia samanaikaisesti.



Kaasulyhtypylväs

Kuva Vironaltaan eteläiseltä laituri-
varrelta. ;

Ote kuvasta 1890...95, Daniel Nyblin,
N11251, HKM.

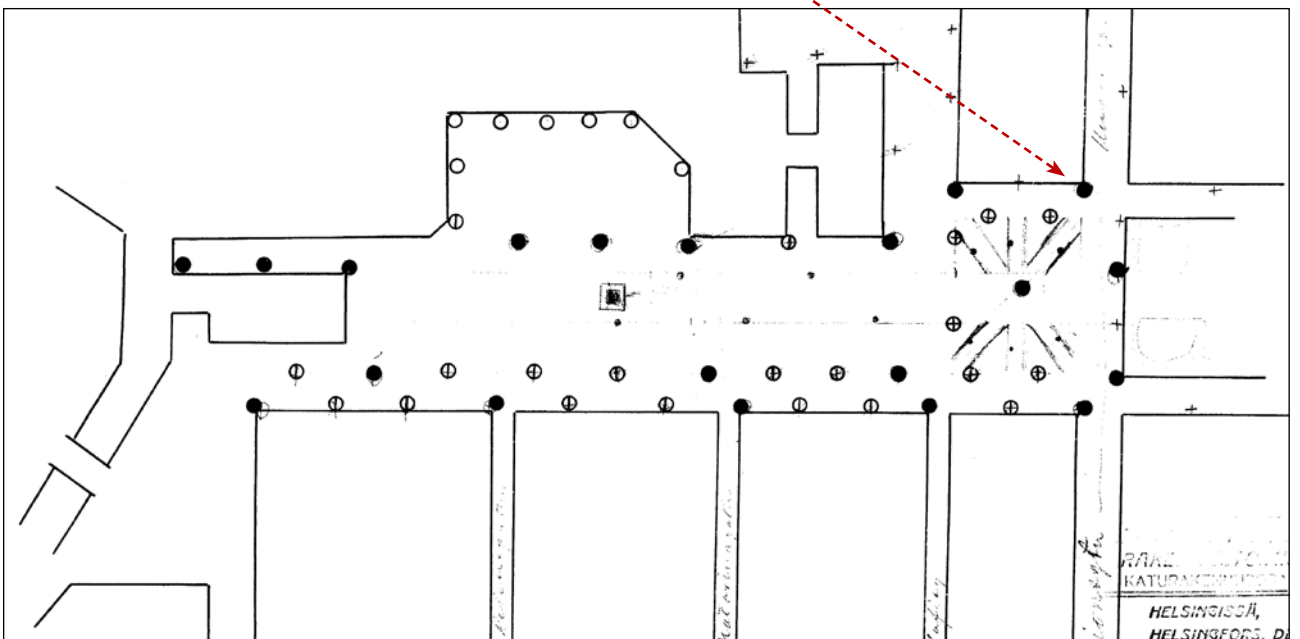


Kaasulyhty seinässä

Kuva Eteläesplanadilta kohti satamaa
Valaisimen kaasunsyöttöputki on seinään
kiinnitettyinä;

Ote kuvasta 1862....1868, Carl Adolf Hård,
HKM.

Kartta viitetiedoin "Lytkkarta öfver Salutorget", ole-
tettavasti vuodelta 1900. Originaali (mikrofilmi) osin
vaikealukuinen. Tekstistä kuitenkin käy ilmi, että
mustat pallerot ovat kokoyön palavia lyhtyjä ja poikki-
viivaisella ympyrällä on osoitettu "puoliyölyhdyt".





Kaasulamppu "Lucas"

Syyskuun alussa 1901 sytytettiin Kauppatorilla kaksi uudenaikaista tehokasta kaasulamppua, niin kutsuttuja Lucas-lamppuja, joiden valovoiman kerrottiin olevan 500...600 "valoa". Lehtitiedon mukaan lamput oli ripustettu erityisiin rautamastoihin 6 metrin korkeudelle maasta ja samaista mallia käytettiin Berliinin Friedrichsstrassella. Kyseessä oli tiettävästi kokeilu, jolla haluttiin nähdä kuinka valaisimet soveltuvat Helsinkiin. (Finlands Allmänna Tidning 11.9.1901);

Ote kuvasta 1901..., Ines A. Lindbohm, N117852. HKM.



Seinävalaisin, kaasu 1890-luku (?)

Valaisimet Pohjoisesplanadi 17
kohdalla;

Ote kuvasta 1900-l alusta, kuvaaja
tuntematon. HKM.

Sähkövalo johdinpylväessä 1912...

Etelä- ja Pohjoisesplanadin valaisimet vaihdettiin sähkövalaisimiksi 1912; Ote kuvasta 1917, Ivan Timiriasev, N2176, HKM.



Sähkövalo erillispylväessä 1915...

Kuva Linnanaltaan merenpuoleiselta laituriarrelta Kuvan vasemmassa laidassa näkyy vielä vanhempi kaasulyhty; Ote kuvasta 1920-I, K.O. Broström, N195059, HKM.



AEG:n tuoteluettelossa 1912 esiteltiin suuri määrä erityyppisiä valaisimia ja valonlähteitä. Esimekiksi "sivukaarilamppuja", "differentiaalikaarilamppuja", "tasavirta-tripleksilamppuja", "tasavirta-tripleksi-liekkikaarilamppuja", "tasavirta-dupleksi-liekkikaarilamppuja" sekä erinäisiä vaihtovirtakaarilamppuja. Kuvaston perusteella ns. säästökaarilamppu (tasavirta) muistuttaa kooltaan ja hahmoltaan Kauppatorin varhaisia sähkövalaisimia.

TASAVIRTAKAARILAMPPUJA



N:o 62401.
" 62402.
" 62403.

Säästökaarilamppu tasavirtaa varten on Dauerkaarilampun (kestävyyskaarilampun) tapaan rakennettu rajoitetulla ilmanpääsyyllä hiiliin ja sen tähden on se hiilien käytössä säästäväisempi kuin avonaisesti palavat kaarilamput. Valokaarta ympäröi ainoastaan yksi kupu, joten tässä ei tapahdu kaksinkertaista valonhäviötä. Säästökaarilamput ovat kooltaan sängen pieniä ja niitä asetetaan senvuoksi kaikkialle, missä on käytettävänä ainoastaan rajoitettu korkeus ja tila. Kun ne voidaan kytkeä yksitellen 110 voltin jännitykseen ja kaksitellen tai kolme sarjaan 220 volttiin ovatkin ne edellämainittuihin tarkoituksiin sängen sopivia.



N:o 62406.
" 62407.
" 62408.



Sähkövalo erillispylväessä 1912...

Kuva Linnanaltaan laiturivarrelta-Eirilainen ripustustapa rannapuoleisiin valaisimiin nähden;
Ote kuvasta n. 1940, A. Pietinen.
N14339. HKM.



Sähkövalo erillispylväessä 1912...

Tavanomaista korkeampi masto ja parittaiset valaisimet (kaupankäyntiä varten).
Linnanaltaalta kohti Esplanadia;
Ote kuvasta 1925, Kalle Havas,
N40713, HKM.



Sähkövalomasto ja neljä valaisinta 1930...

Kuva Havis Amandan aukiolta

1930-luvulla Helsingissä tulivat laajaan käyttöön ns. Y-valaisimet, kuten kadun päällä roikkuva vajerikannatteinen yksilö. Valaisin oli suunniteltu Helsingin Sähkölaitoksella 1920-luvulla. Samalla tehtiin ensimmäiset kokeilut elohopea ja natriumpainelampuilla, jotka olivat tehokkaita, mutta joiden antama värispektri oli suppea ja epämiellyttävä. Muutos hehkulamputa elohopealampuiksi tapahtui vasta 1960-luvulla. (www.helvar.com: "Y-valaisimille kolmas elämä");

Ote kuvasta 1937, A. Pietinen, N13823, HKM.



Kaaripäätteinen sähkövalotolppa 1950-luvun alku

Kuva Keisarinluodonlaiturilta

Kaaripylväs jossa Y-valaisin. Näiden asentaminen Kauppatorille akoi tiettävästi 1950-luvun alussa.;

Ote kuvasta 1952, Yrjö Korhonen, HKM.



Kaaripäätteinen sähkövalotolppa 1960-luku

Kaaripäätteisten pylväsvälisint valaisinosia muutettiin 1960-luvulla, tiettävästi ns. KPV-valaisimeksi (kuparipannuvalaisin).;

Kuva nykytilanteesta 3/2016.



www.helvar.com



Johdinmasto ja yksittäinen Y-valaisin 1950-luvun alku

Kuva Pohjoisesplanadin varresta Ristikkorakenteisia mastoilla korvattiin raitiotien valurautaiset johdinpylväät ja samalla niihin kiinnitettiin ristikkorakenteiset valaisimien ripustusvarret. Muutos tapahtui tietävästi vaiheittain 1940...1950-l; Ote kuvasta 1952, B. Dilén, N7937. HKM.



Ristikkorakenteinen sähkövalomasto, 1950-luvun alku

Kuva Keisarinluodonlaiturilta Ristikkorakenne jossa 2 kpl Y-valaisimia; Ote kuvasta 1952, Yrjö Korhonen, HKM.

Ristikkorakenteisten valaisin- ja johdinmastojen yleisvaikutelmaa Havis Amandan aukiolla, Heikki Havaksen kuvaamana 1950-l, N37042. HKM.



Valonheittimet 1957...

1950-luvun lopulla Kauppatorille asennettiin uudet korkeat mastot joiden huipulle kiinnitettiin tehokkaat valonheittimet, tehokkuusajattelun siivittämänä;

Ote kuvasta 1960-I, kuvaaja tuntematon, XLVIII2044, HKM.



Valonheittimet ...1990-luku

Valonheittimien valaisinosat uusittiin 1970-luvulla, mutta 1957 periaateratkaisu säilyi aina 1990-luvulle saakka;

Ote kuvasta 1989, Erik Rönnberg, 2000044, HKM.





Pylväsvalaisin 1960-luku....

Tavanomainen tievalaisin kiinnitettynä puupylvääseen Linnanaltaan kohdalla. Muiden edellä todettujen valaistusratkaisujen lisäksi Kauppatorilla oli 1960-luvulta lähtien väliaikaisen oloinen, mutta pitkäikäiseksi jäänyt puisten sähkö- ja lyhtypylväiden rivistö, joka kulki Kauppatorin rantavyöhykkeen poikki.;

Ote kuvasta SKY-Foto, Müller, 1969, D481. HKM.



3/2016

Pylväsvalaisin 1970-luku...

1970-l asennetut kaksi muusta valaisinvalikoimasta poikkeavaa katu- / teollisuusaluevalaisinta Keisarinluodonlaiturin kohdalla.



Pohjoisesplanadin katuvalaisimet 1990-luku

Yhtenäinen pylväsvalaistusratkaisu jossa valonlähde valaisee sekä alas ja sivulle että ylös kohti viereisten rakennusten julkisivuja;

Kuva Sakari Kiuru, 2002. HKM.

Pylväsvalaisimia 1990-luku
(nykytilannekuvat)



Varusteet



Puupollari

Laiturivarsissa oli alun perin hoikkauumaisia tiettävästi pusia pollareita laivojen kiinnittämistä varten, joita käytettiin ainakin 1800-lopulle saakka. ;

Ote kuvasta 1890...95, Daniel Nyblin, N11251, HKM.



Rautalenkki

Keisarinluodonlaiturin (1895) rakentamisen yhteydessä pollareita ei enää tehty, vaan laituri-reunukseen asennettiin harvakseltaan isoja rautaisia lenkkejä.;

Ote kuvasta 1907, Signe Brander, N36, HKM.

Rautapollari

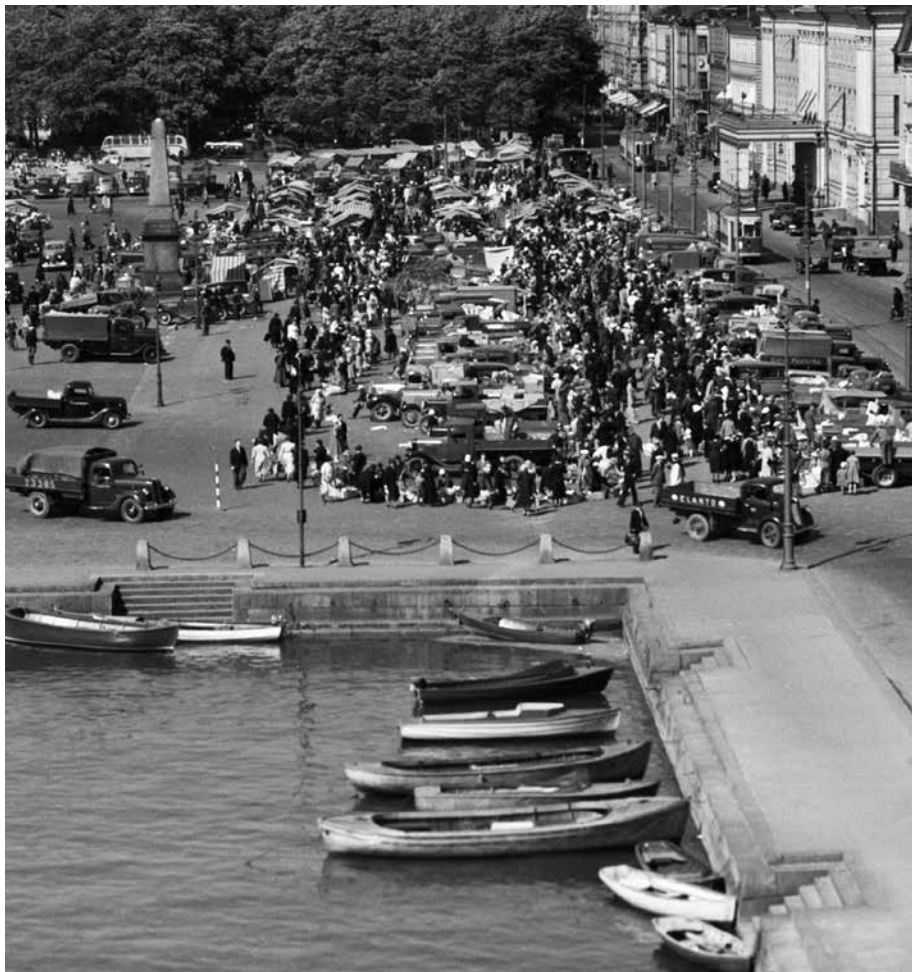
Linnanaltaan laiturin ulkoreunus;
Ote kuvasta 1910-l, Sven Strindberg.
HKM.



Kivitolpat ja ketju, Linnanallas

Suojajärjestely joka lienee tehty
1930-luvulla, kun ajoreitti linjattiin
kulkemaan keskellä toria ja kääntymään
Linnanaltaan (kapealla)
kohdalla.

Rakenne on edelleen olemassa;
Ote kuvasta n. 1940, A. Pietinen.
N14339. HKM.





Esso bensiiniasema 1952...(?)

Kolera-altaan eteläisen laiturivarren päässä;
Ote kuvasta vuodelta 1952, Olympia-kuva Oy, XLVIII248. HKM.



Pulujen ruokinta-asema 1953

Irrallinen, siirrettävä;
Kuva B. Dilén, 1953, N7948. HKM.

Nykyisiä varusteita

Tietotaulu Linnanaltaan kohdalla, joka kertoo lyhyesti altaan historiasta.



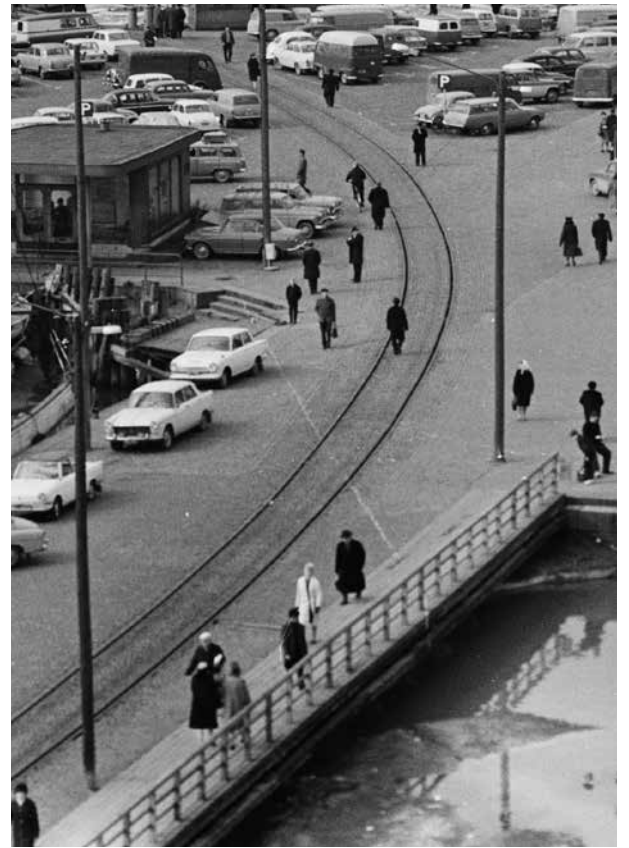
Korkeasaaren lautan noususillat odottavat kesää





Kolera-altaan kaide 1950-luvun lopulla

Ote kuvasta 1950-l lopulta, Arvo Kajantie, D201316-162, HKM.



Linnanaltaan kaide 1950-luku...

Suojakaide Katajanokalle johtavan reitin varrella;
Ote kuvasta 1960-l, Volker von Bonin. HKM.

Nykyisiä varusteita

Tiettävästi 1990-l Korkeasaaren lippukioskin rakentamisen yhteydessä tulleet siirrettävät kiviesteet.



1990-l pyörätien rakentamisen yhteydessä tullut ketjukaide



Varusteet - Raitiotie



Johdinpylväs 1899...

Raitiotien "soreasti profiloitu" johdinpylväs, varhasin malli (1899>);
Ote kuvasta 1900-l alusta, kuvaaja tuntematon. HKM.



Ristikkomasto 1940-luku...

Torin itäosan raitiotieliikenteen solmukohdassa;
Ote kuvasta 1940-l, Foto Roos, N133764. HKM.

Puiset korokkeet 1930-luku

Havis Amandan aukio Erkki Mikkolan kuvaamana 1935-37.;
Ote kuvasta N55547, HKM.

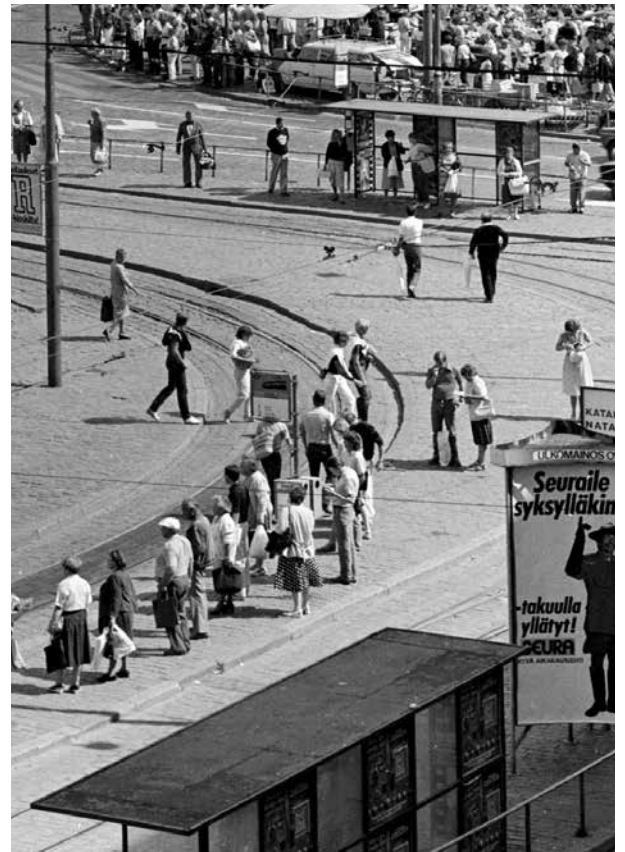




Valonheitintolppa johdinpylväänä 1957...

Jykevät pyörötolpat tulivat Kauppatorin alueelle n. 1957, joihin kiinnitettiin niin kohdevalaisimet, katujen vaijeriripusteiset valaisimet kuin raitioteiden ilmajohtot.;

Ote kuvasta vuodelta 1960-l, kuvaaja tuntematon, XLVIII2045, HKM.



Pysäkkikatos 1980-luku...

Varhaisimmat raitiotiepysäkkikatokset asennetaan Kauppatorille 1980-l alussa.;

Ote kuvasta 1981, Volker von Bonin. HKM.

Nykyinen pysäkkikatos ja suoja-aita 1990-l.
Kuva 1/2016.





Vesiposti

Sijainti ei tiedossa;
Ote kuvasta 1920-l. HKM.



Vesiposti 1950-luku (?)

Keisarinluodon laiturin vesiposti 1950-l (?). Kuvaaja tuntematon HKM.

Alla vesiposti nykytilassa. Alkuperäisen valurautahanan tilalle on murjottu paikka uudelle putkelle.



Merimerkin pylvään tyvi

Vironaltaan eteläinen laituriavarsi;
Ote kuvasta 1910-I, N203276, HKM.



Merimerkki

1890-luvulla laituriavarsille pystytettiin korkeita (8...9 m) valurautaisia tolppia, joiden päissä oli korimainen pallorakenne. Nämä olivat ilmeisesti merenkulun merkkilaitteita, mutta tarkempi tieto puuttuu. Merkit poistettiin 1930-l;

Ote kuvasta 1890...95, Daniel Nyblin, N11251, HKM.



Torikauppa



Torikauppa 1880-luku...

Torikaupan kiinteiden myyntipaikkojen järjestämissuunnitelma, hyväksytty 28.11.1899. Ia3, HKA.

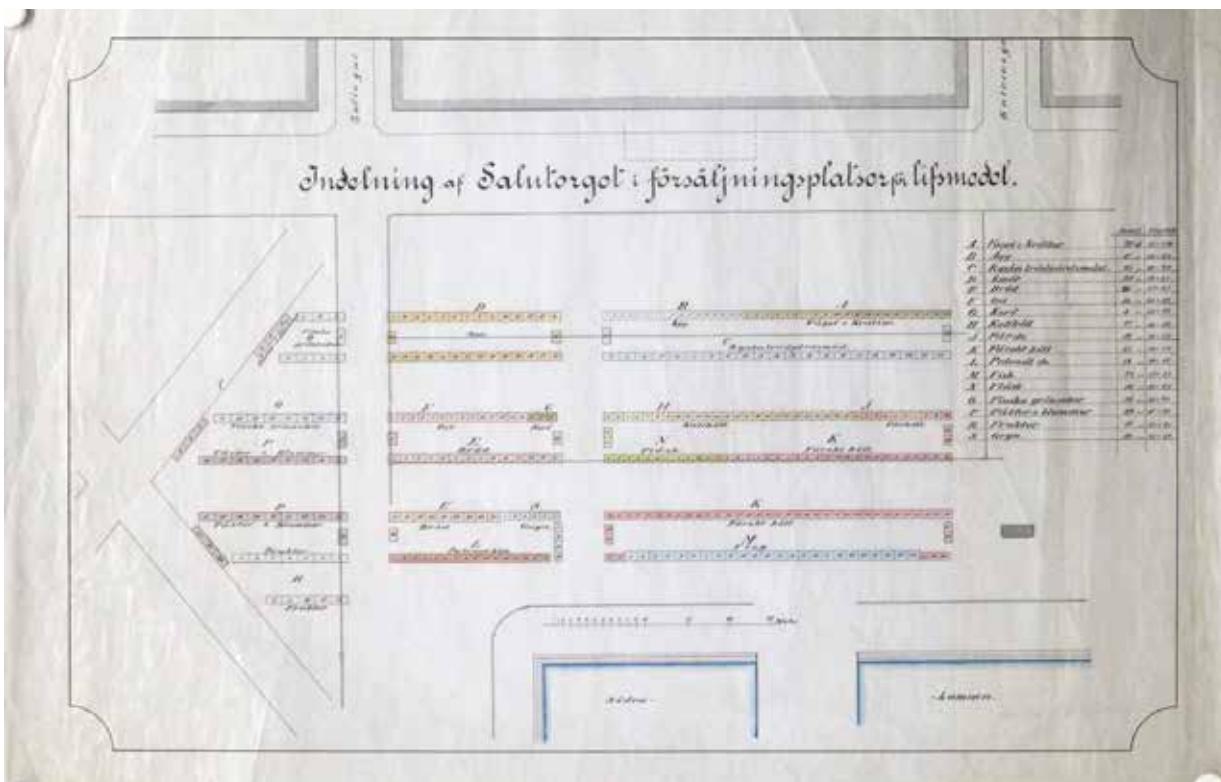
Torikauppa 1930-luku

Kaksi ajorataa, joista toinen Pohjoisesplanadin linjassa ja toinen Keisarinnankiven ja rannan välissä

Torikauppa jaettuna kahteen vyöhykkeeseen: keskialue ja rantareunus. Lisäksi Havis Amandan aukion kaksi kolmiomaista myyntialuetta.

Keisarinluodonlaituri on huomattavan tyhjä; vain hieman myyntipaikkoja ja muutama auto pysäköitynä.;

Ote Ilmavoimien kuvasta 6.9.1934. N258891, HKM.



Torikauppa 1950-luku

Pituussuuntainen ajorata (vain)
Pohjoisesplanadia pitkin
Kolera-altaan kohdalla osa kauppa-
kojuista sijoittuu katualueelle ;
Ote kuvasta vuodelta 1952, Olym-
pia-kuva, XLVIII248, HKM.



Torikauppa, kukkatori 1950-luku

Havis Amandan aukion painottu-
minen kukkien myyntialueeksi
"kukkatoriksi", lienee muodostu-
nut vaiheittain, vuosikymmenten
saatossa. Jo torikapan sijoittelua
koskevissa suunnitelmissa 1884
ja 1899 aukion itäisin kolmio oli
määritelty kukkien ja kasvien
myyntialueeksi.
Huomaa vihreäraitaiset katokset;
Ote kuvasta 1950-l, Arvo Kajantie,
D201316-42, HKM.





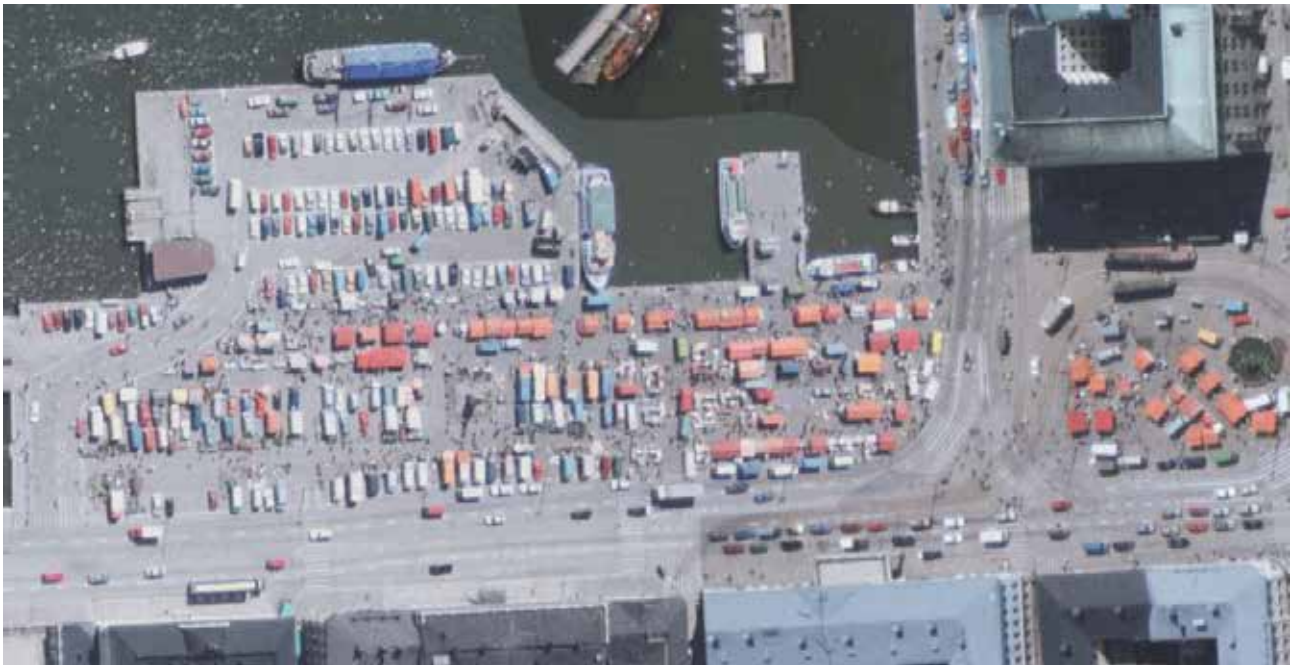
Oranssit katokset 1957

Kauppatorin alueen myyntipisteiden katoskankaat olivat olleet tiettävästi vaaleita luonnonkuitukankaita aina 1950-luvulle saakka. 26.11.1957 tehtiin sittemmin historialliseksi osoittautunut päätös torimyyntipöytien katoskankaan punaoranssista väristä, jonka tuli vastata Kaupungintalon silloisten ikkunamarkiisien väriä. 1950-luvun värivalokuviissa näkyy, että myös vihreä-valkoraitainen kuosi oli suosittu, ennen oranssin kauden alkamista. Varhaiset oranssit kankaat näyttävät olleen myös useaa punaoranssia sävyä ja murretumppia kuin sittemmin käyttöön vakiintunut kirkas oranssi. (Björkman, S. 1986, s. 49); Kuva C. Grüneberg 1950-l, XLVIII1343. HKM.



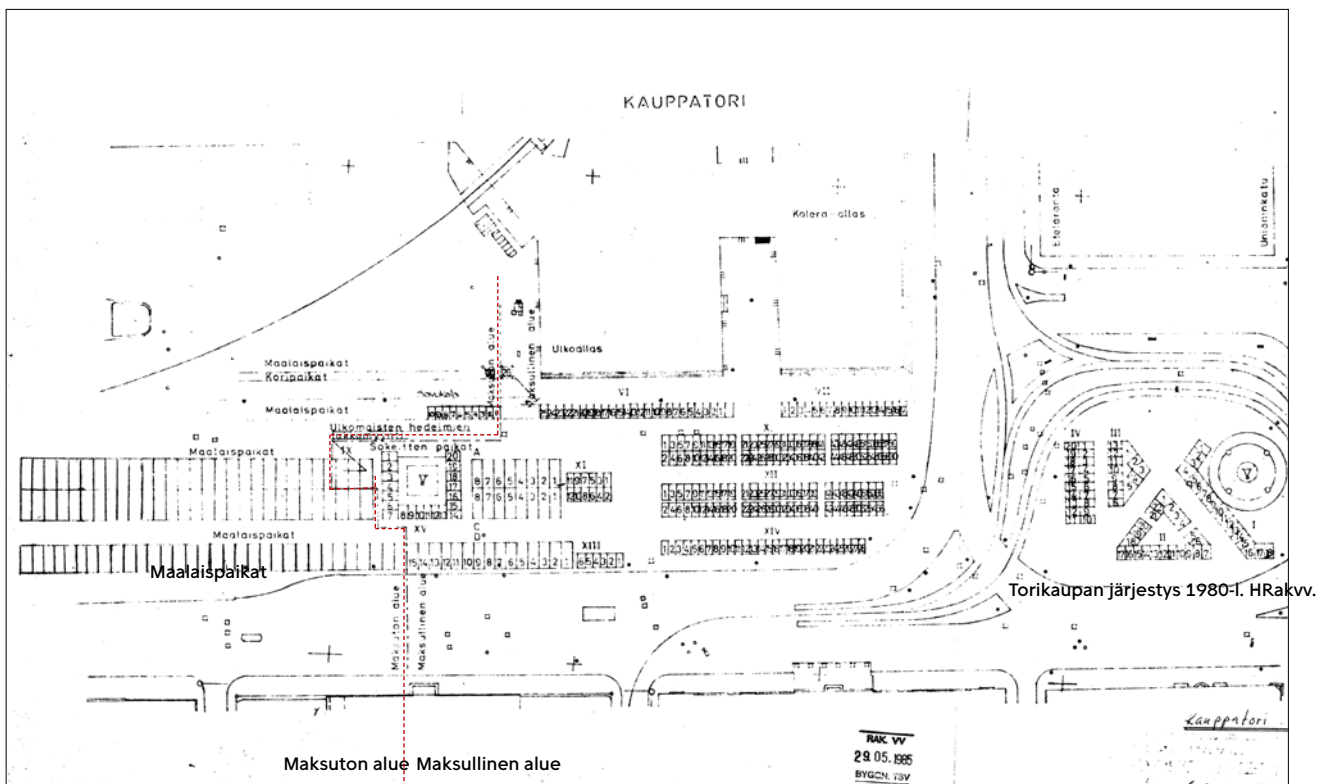
Torikauppa 1970-luku...80-luku

Ortokuva SKY-Foto Müller, D86. 1980. HKM.

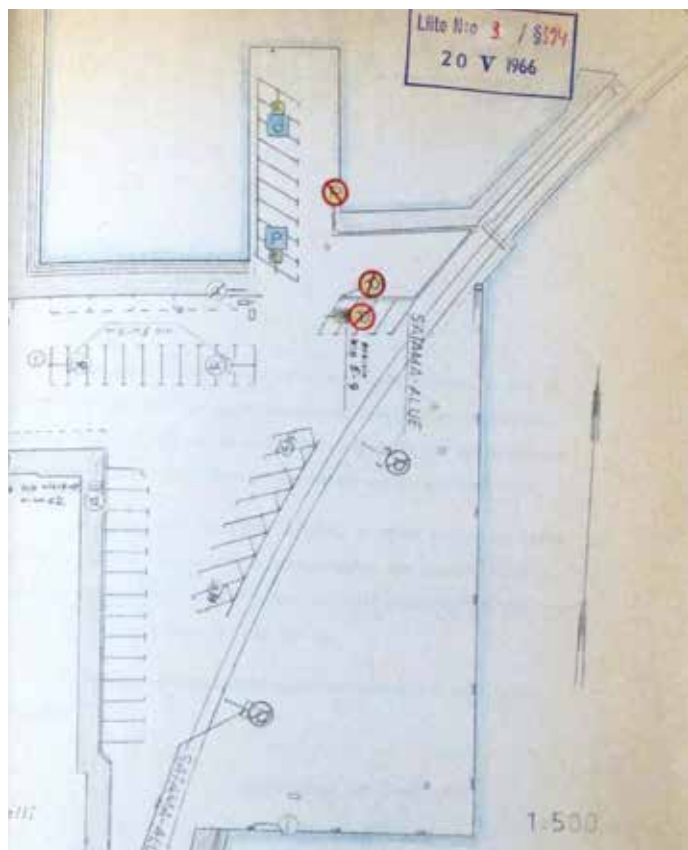


Torikauppa 1980-luku

Ortokuva 1988, kartta.hel.fi



Pysäköinti - Lyypekinlaituri



Kauppahallin pohjoispuoli 1930-luku...

Oletettavasti asfaltoitu alue auto- ja hevosliikennettä varten, joka on rajattu lisäksi korotetulla reunakivellä rannan suuntaan.;

C. Grünbergin kuvaamana 1930-luvulla. Ote kuvasta N8288, HKM.

Helsingin poliisilaitoksen ehdotus
25.4.1966, HKA: KSLK 480 3-394.



Lyypekinlaiturin pysäköintikenttä, 1960-luku...

Yllä kuva tietyvästi 1960-l alkupuolelta, kuvaaja tuntematon, XL-VIII732, HKM.;

Alla kuva 1970-l, SKY-Foto Möller, jossa pysäköinti noudattaa (lähes) alla olevan vuoden 1966 suunnitelman mukaista asetelmaa.



Lyypekinlaituri ja Vironaltaan eteläpuoli 1988

kartta.hel.fi

Lyypekinlaituri ja Vironaltaan eteläpuoli 2014

kartta.hel.fi



Torin keskialue



Helsingin vuokra-autoasema 1906...

Helsingin ensimmäinen vuokra-autoasema sijoittui Kauppatorille, Havis Amandan aukioille 1906. Suihkulähteen pystyttämisen jälkeen (1908) taksit siirtyivät aukion etelälaitaan, Eteläesplanadin kohdalle.;
Ote kuvasta Sakari Pälsi, 1912, HKM.

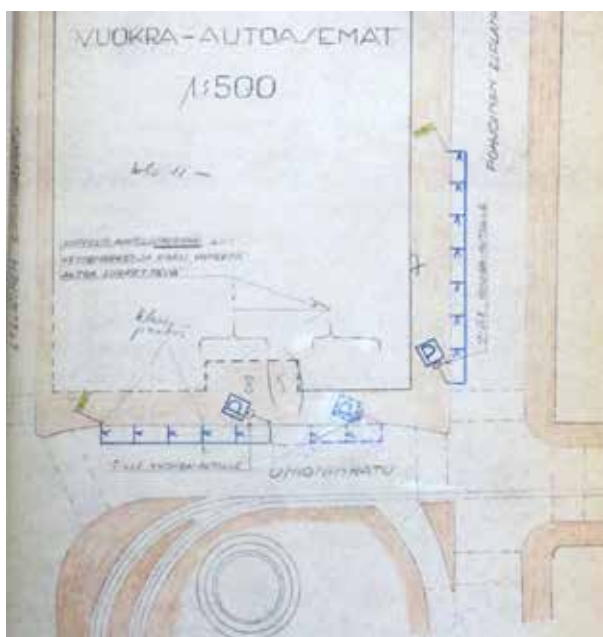
Havis Amandan aukio 1930-luku

Autojen viestopysäköintialue, jossa paikat on osoitettu valkoisella värillä katukiveyksessä;
Ote Fred. Runebergin kuvasta 1930-l. XXIV57.8 HKM.



Vuokra-autot 1950-luku

Suunnitelma vuokra-autojen eli taksien pysäköintijärjestelystä Unioninkadun kohdalla, Esplanadin puolella sekä Pohjoisesplanadilla 26.11.1956. HKA, KHS 261, piirustus 4178 3-261.





Havis Amandan aukio 1950-luvun alku

Autojen viistopysäköintialue, joka osoitettu liikennemerkillä. Myös kolikko-käyttöiset pysäköintimittarit ja liikennevalot tulivat katukuvaan ja Kauppatorin ympäristöön 1950-luku;

Otteet kuvista Arvo Kajantie D201316-51 ja alla D201316-49, 1950-I, HKM.

Kaupungintalon edusta 1950-luvun alku

Autojen viistopysäköintialue, jossa paikat on osoitettu valkoisella värillä katukiveyksessä;

Ote kuvasta Heikki Havas 1950-I, N37042. HKM.



Keisarinluodonlaituri



Keisarinluodonlaituri 1959...

Keisarinluodonlaituri muuttuu tai osoitetaan kokonaisuudessaan pysäköintialueeksi Helsingin poliisilaitoksen 1959 ehdotuksen perusteella (alla);

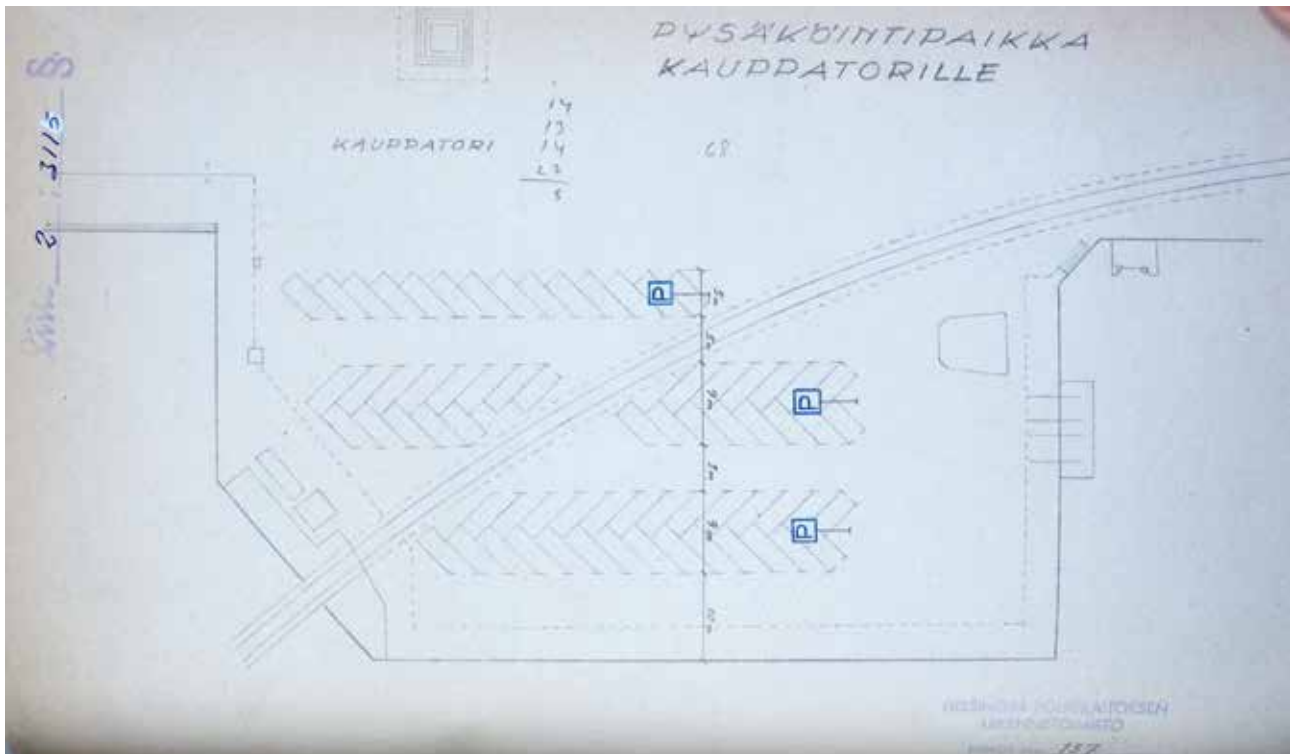
Ote kuvasta SKY-Foto Möller, 1969, D562. HKM.



Keisarinluodonlaituri 1959...

Pysäköintimittarit Simo Ristan ottamassa kuvassa 1970-l, HKM

HKA, KHS 3115, 10.5.1959



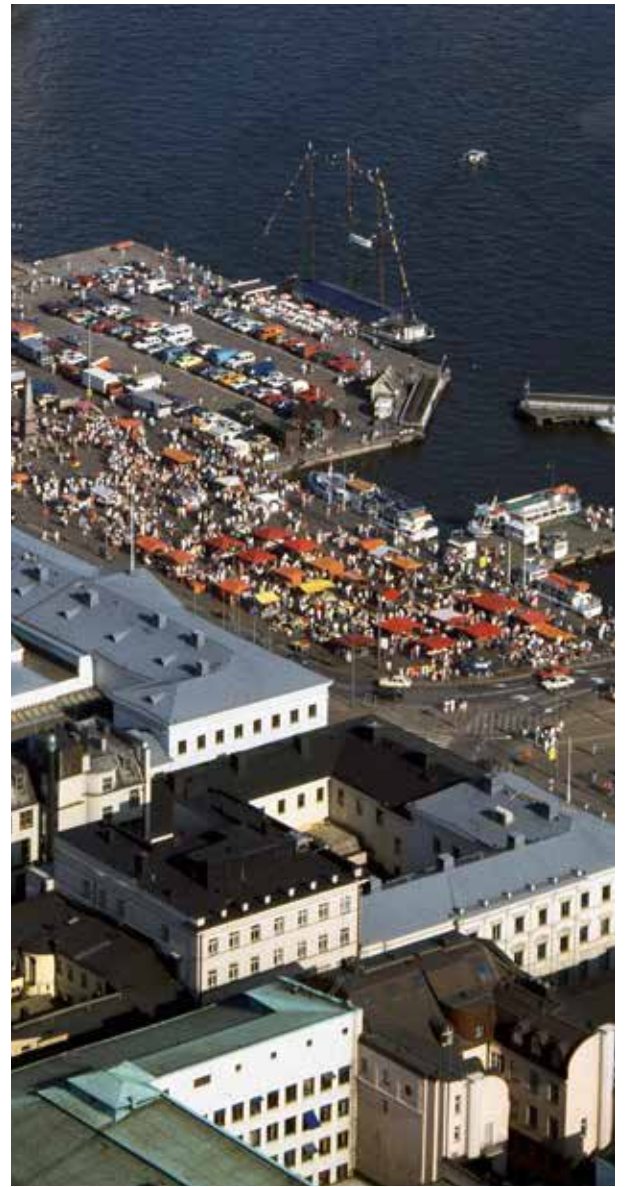


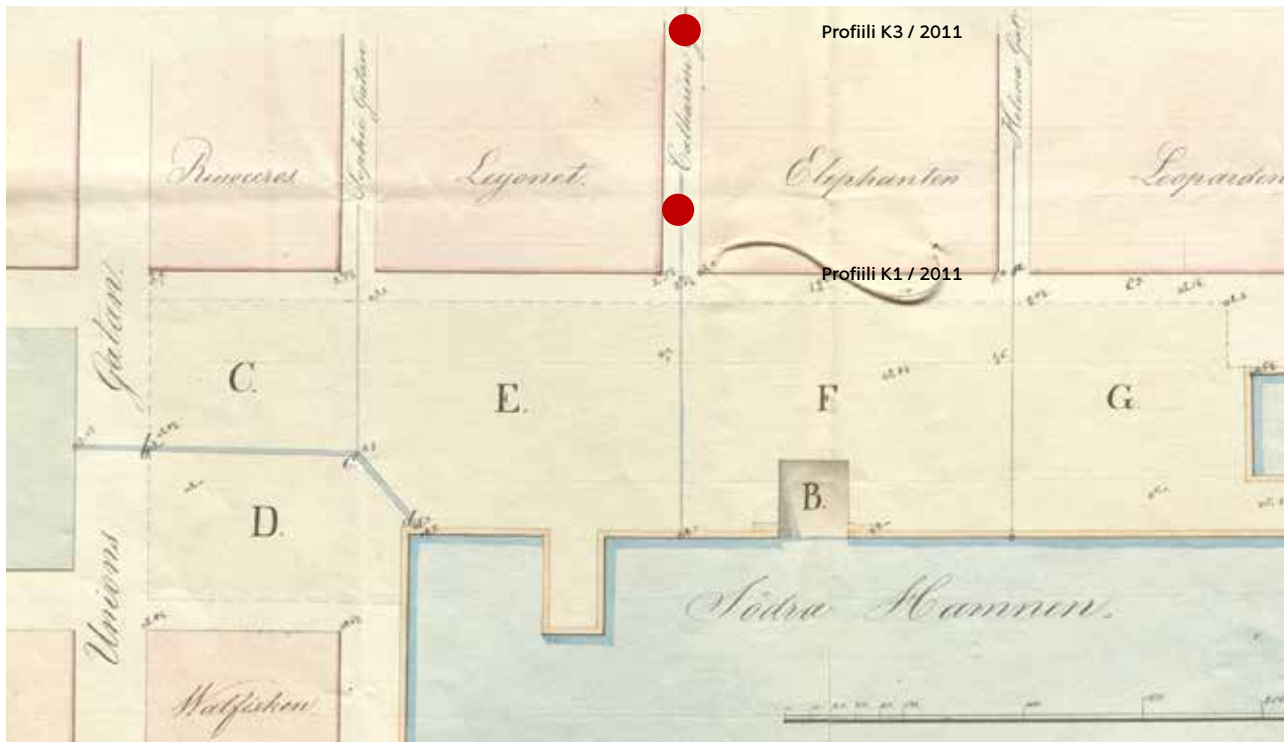
Ortokuva 1988, kartta.hel.fi

Keisarinluodonlaituri ja Lyypekinlaituri, 1980-luku...

1980-l pysäköintialueet muutettiin suorakulmaiseen järjestykseen,
aiemman viistopysäköinnin sijaan.;

Oikealla ja alla otteet kuvasta SKY-Foto Möller, 1986, D502. HKM.





Simon Grönlund, piir. v. 1829/30, KA.

Vanhaa kunnallistekniikkaa

Kiviviemärit

Varhaisimmat tiedossa olevat kunnallistekniset maanlaiset rakenteet Kauppatorin alueelle ovat viemärit. Arkeologisten tutkimusten mukaan Katariinankadulla on jäänteitä pohjois-eteläsuuntaisesta harmaakivestä rakennetusta viemäristä, jonka on arveltu olevan 1870-luvulta. Oletettavampaa on, että viemäri on rakennettu jo alun perin, 1830-luvulla torin muun rakentamisen ja kiveämisen yhteydessä. Sofiankadun, Katariinankadun ja Helenankadun viemäriinlinjat on esitetty vuoden 1829/1830 kartassa, joka on laadittu torin kiveämistä varten. On oletettavaa, että viemäriinlinjojen jatkeet kulkevat torin ali, vanhaan (<1895) rantalinjaan, vaikkei niistä dokumentoitua tietoa ole käytettävissä. Vuodelta 1885 on tiedossa oleva suunnitelma kiviviemäristä Esplanadin puiston ja Kolera-altaan väliltä, mutta tietoa sen toteutuksesta ei ole.

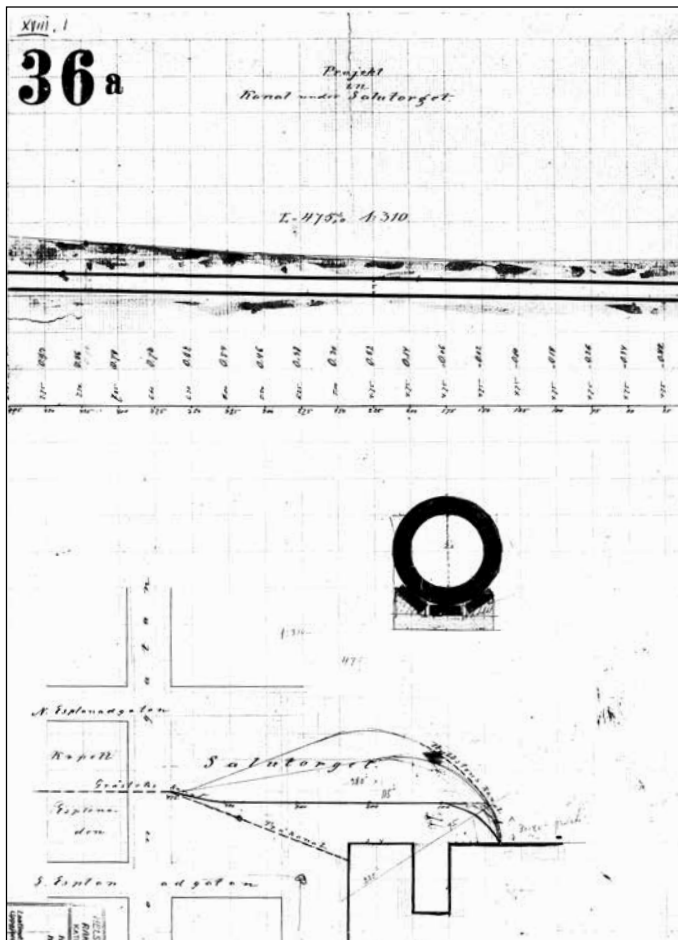
Katariinankadun viemäri on poikkileikkaukseltaan n. 40x40...60 cm. Kivirakenne on perustettu hirsipedin (poikittaisista hirsistä ladottu n. 1 m levyinen taso) varaan ja tiivistetty ulkoa saveamalla. Kiviviemäriin katto oli Katariinankadun havaintopisteessä tasolla 1,14 m mpy. Vastaavanlainen viemäri on löydetty mm. Kirkkokadun maarakenteesta. Arkeologisten havaintojen mukaan viemäriin kivipinnat näyttivät sängen puhtailta (2011), mutta pohjalle oli kertynyt maa-aineskerros. Viemäri lienee ollut ensisijassa katualueiden sadevesiviemäri.

Keraamiset viemärit

Katariinankadulta ja Pohjoisesplanadilta on arkeologisia havaintoja myös keraamisista viemäriputkista: halkaisijaltaan 30 cm lasitettu poltetusta savesta tehty muhviputki. Arkeologisten tutkimusten mukaan näitä olisi alettu käyttämään 1880-luvulta lähtien, mutta putkien iästä ei ole varmuutta. Helsingin varhaiskunnallista vesijohtoverkkoa alettiin rakentamaan 1870-luvun lopulla ja samalla rakennettiin paikallisia viemäriverkkoja, jotka johtivat jäteveden lähimpään rantaveteen. Keskitetyn verkoston ja puhdistamojen rakentaminen käynnistyi määrätietoisesti vasta 1930-luvulla ja jatkui 1970-luvulle, jolloin käytettiin niin ikään lasitettuja keraamisia viemäriputkia ja vähäisessä määrin betoniputkia.

Nuorempi kunnallistekniikka ja arkeologiset havainnot

Kauppatorin alueella sijaitsee tyypillinen valikoima kaupungin kunnallisteknisiä rakenteita: vesi- ja viemäriinlinjoja, sähkö- ja datakaapelilinjoja, kaukolämpöä ja -jäähdytystä. Arkeologisten havaintojen mukaan eriaikaiset kunnallistekniset työt ovat "tuhonneet" aikaisemmat kulttuurikerrokset, jotka vanhoilla katualueilla ovat jo itsessäänkin olleet ohuita. Tehtyjen havaintojen mukaan maannokset ovat pääsääntöisesti sekoittuneita. (Heikkinen, M. 2011, s. 71, 80-81; Fornt och Nytt 1947, s. 28-29)



Suunnitelma Esplanadilta Kauppatorille tulevasta viemäriinjauksesta ja viemärin kallistuksesta 1885. HKR.

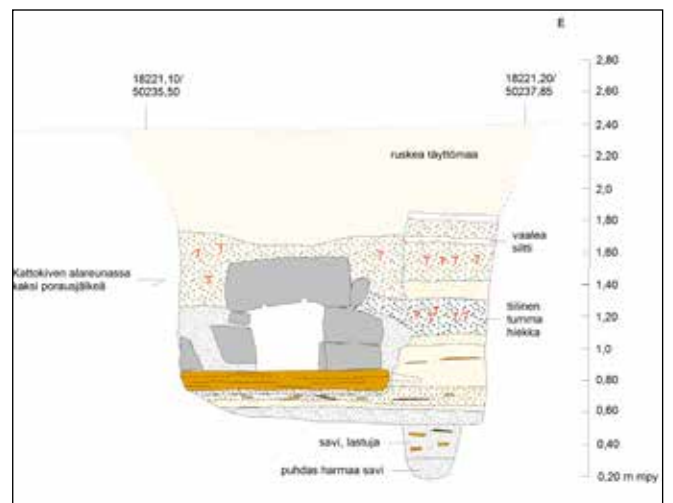
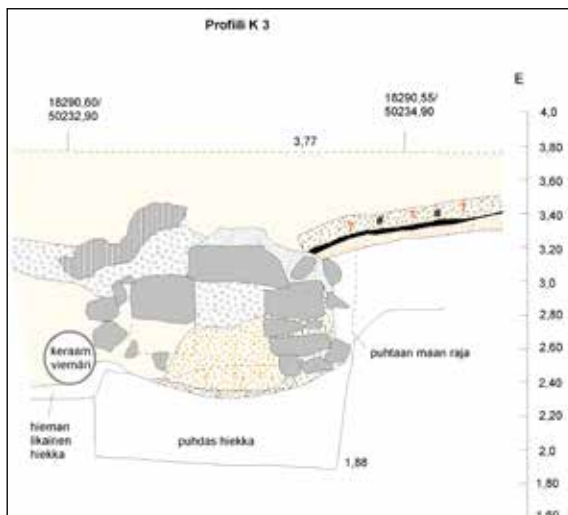


Katariinankadun kiviviemärin poikkileikkaus avattuna kivi- viemäriyhteydessä 2011.

Vasemmalla arkeologinen karttoitus vuodelta 2011 Katariinan kadun poikkileikkauksesta, profiilista K3. Leikkauksessa näkyy sekä kiviviemärin rakennetta että nuoremman keraamisen viemärin sijoitus.

Oikealla lähempänä Kauppatoria oleva profiili K1, missä katutaso ja viemäri ovat vastaavasti alempana. Kiviviemärin rakenne näkyy ehjänä.

Piirustukset ja valokuva raportista Heikkinen, M. 2011: liitteet 1-5.



C

Arvot ja johtopäätökset



Keskeiset arvokkaat piirteet

1. Suhde mereen

- 1A Merellinen edusaukio ja rantareuna
- 1B Satama-altaat
- 1C Vene vie vesille, vene tuo torille

2. Kaupunkitila

- 2A Esplanadin pituusakseli
- 2B Torin poikkiakseli
- 2C Etelärannan akseli
- 2D Kolme "toria" - kolme painopistettä
- 2E Julkisivumuurit

3. Toiminta

- 3A Torin muuttuva syke
- 3B Ruokatori
- 3C Tapahtumatori
- 3D Promeneeraaminen, käveleskely

4. Kokemus torista

- 4A Torilla on neljä vuodenaikaa
- 4B Väri ja valo

Edellä esiteltyjen historiallisten vaiheiden läpikäynnin yhteydessä on Kauppatorin ominaispiirteistä ja nykytilasta noussut esiin kiistattomia ja ilmeisiä arvoja sekä pienempiä, mutta historiallisesti merkityksellisiä piirteitä. Keskeiset arvot on esitelty laajemmin seuraavilla aukeamilla, oheisen jaon mukaisesti. Kunkin arvon toteutuminen rakentuu erilaisista piirteistä, joiden vaalimisen tulisi olla torin kehittämisen lähtökohtia. Tilallisuuteen ja kaupunkirakenteeseen liittyviä arvokkaita piirteitä on havainnollistettu yhteenvetokarttaan. Karttapohjaan on myös havainnollistettu eri ikäisten pintarakenteiden alueita.

Tämän selvitystyön tavoitteena on ollut löytää Kauppatorin rakentumisen, tilallisuuden ja käytön historiasta niitä piirteitä, jotka voivat toimia tulevaisuuden suunnittelun lähtökohtina, suuntaviivoina ja raja-aitoina. Monen toimijan intressialueena torin kehityssuunnittelu on väistämättä monimutkainen ja ristiriitoja herättävä hanke. Historiaa ei tule tutkia sen takia, että siihen voitaisiin palata, vaan jotta ymmärretään miksi olemme siinä missä olemme. Kauppatorin rikkonainen rantaviiva ja reuna-alueiden tällä hetkellä arkisen repaleinen käyttö juontavat Eteläsataman historiallisesta tavarasatamatoiminnasta. Teollistuvan kaupungin rationaaliset, tavarajunaa varten toteutetut rakenteet menettivät funktionsa vuonna 1980, kun radan käyttö päättyi. Kaupungin kehitys on viime vuosikymmeninä korostanut kaupunkilaisten viihtyvyyttä ja kaupunkia yhteisenä oleskelutilana. Myös Kauppatorin ominaisuuksia tulee arvioida uudestaan, ei tehokkuuden ja ration kautta, vaan historiallisena ympäristönä, ihmisen ja kaupunkilaisen torina, toimivana ja viihtyisänä kaupunkina.



Havis Amandan aukion kiveyskuvio 1884, joka on säilynyt osittain; vaalittava ja täydennettävä ehjäksi

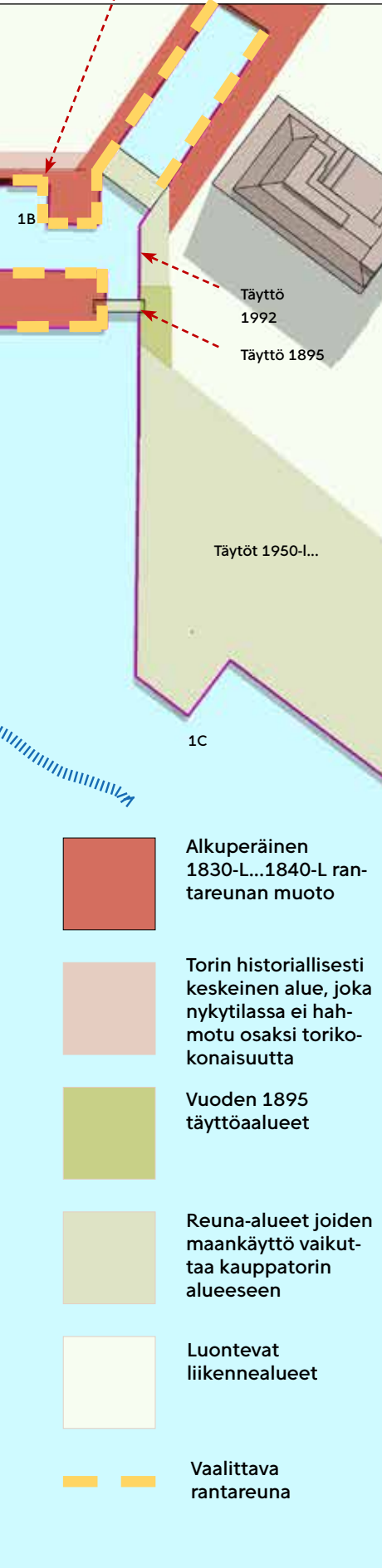
Mahdollinen Esplanadilta saapuva 1880-l kivi-
viemäri; arkeologinen
intressi

Poikkikatujen suuntaiset
maansisäiset kivi-
viemärit,
joihin kohdistuu arkeologi-
nen intressi

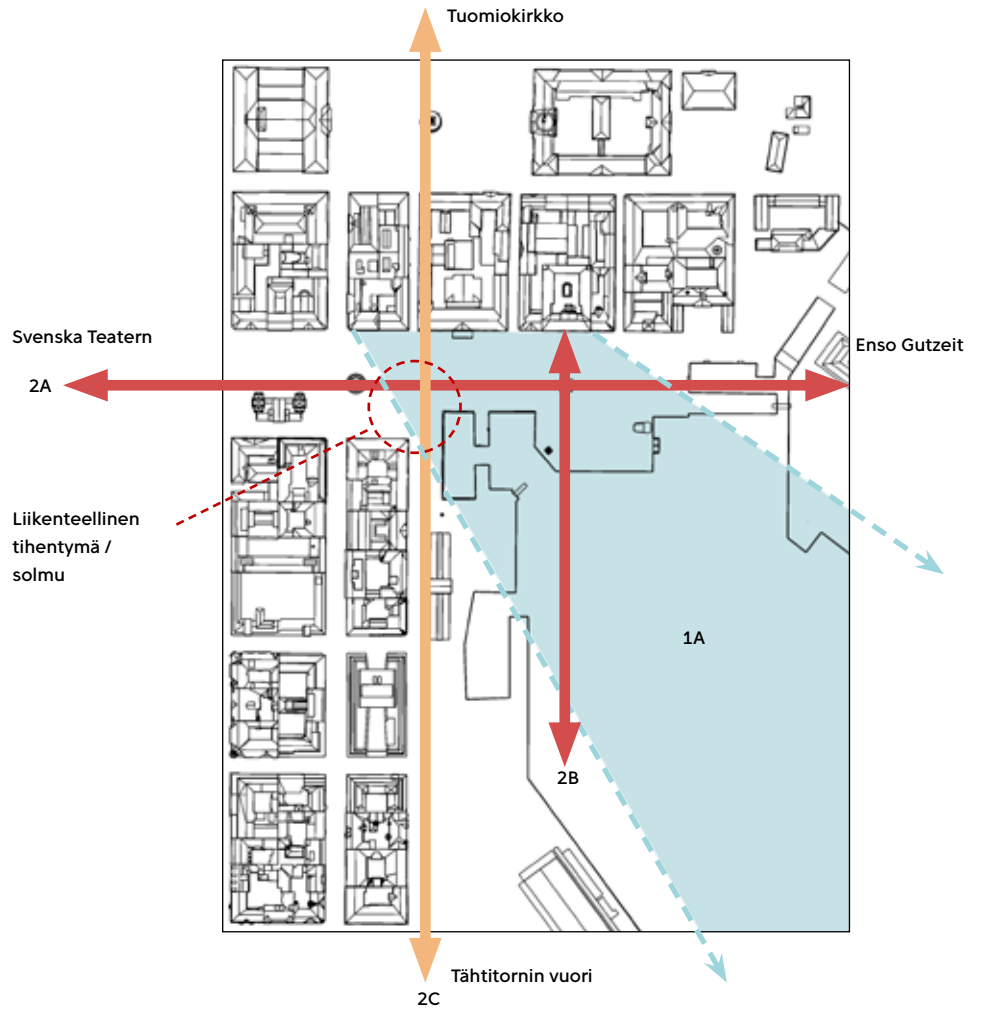
Torin nupukiveämisen (1800-l...1900-l
taite) myötä syntynyt pintakoururakenne,
pitkittäinen sisätaite, on vaalittava piirre
torin rakenteessa.



Linnanaltaan korotettu sileä rantareunus (1800-l / 1900-l taite) on vaalittava piirre; reunakiveyksen rooli on arvioitava kokonaisuuden kannalta.



Koostekartta keskeisistä rakenteellisista piirteistä



Keskeiset arvokkaat piirteet (rakenteelliset)

Suhde mereen

- 1A Merellinen edusaukio ja rantareuna
- 1B Satama-altaat
- 1C Vene vie vesille, vene tuo torille

Kaupunkitila

- 2A Esplanadin pituusakseli
- 2B Torin poikkiakseli
- 2C Etelärannan akseli
- 2D Kolme "toria" - kolme painopistettä

Keskeiset arvokkaat piirteet

C1



Suhde mereen



Merellinen edusaukio ja rantareuna

Ehrenströmin suunnitelmissa Kauppatori oli kaupungin edustava merellinen edusaukio (Quaien). Kuten M. Muthreich kirjoittaa (1970) analyttisessä tutkimuksessa Helsingin asemakaavasta 1812-17 ja sen keskeisiä periaatteista: *"ranta-aukioitten ja -katujen sijoitus avaa kaupungin kohti merta"*. Kaakkoon avautuva Eteläsatama oli merenkäynniltään suojaista sisälahti, johon saavuttaessa kaupunki avautui panoraamanäkyssä. Kaupunkiin saapumisen päänäkyä tunnistettiin jo varhain ja siitä muodostui ikoninen otsikkokuva 1840-luvun karttoihin. Saapumisen kiinnostavuutta lisää lähestymiskulma kaakosta, josta imeydytään kohti pohjois-eteläsuuntaisen regulariteetin määräämää kaupunkirakennetta. Maamerkinä on Tuomiokirkko, mutta lähempänä Esplanadi ottaa vetovoimapisteen roolin.

Helsingin keskustan merellisen rantareunan ainutlaatuisuus muodostuu niin tasarytmisesti aukotetuista korttelijulkisivuista kuin rakennetun rantapenkereen suoralinjaisuudesta. Nämä piirteet ovat kaukomaisemasta helposti luettavissa: rantareunan muodostama leveä ja terävä jalusta, tasakorkuiset ja levolliset kortteliseinät sekä niiden ylle kohoava Tuomiokirkko.

Kauppatoria ei alkujaan suunniteltu kaupankäynnin paikaksi, vaikka aukion länsipäästä muodostuikin jo varhain kaupunkilaisten päivittäisten ruokatarpeiden keskeisin ostopaikka ja saaristolaisten venemyyntipaikka. Ehrenströmin kaupunkirakenteellisessa kompositi-

ossa Kauppatori oli Esplanadin puiston jatke, tai paremminkin Esplanadin merellinen osa kivettyine avoimine pintoineen, vastaparina runsaasti istutetulle puistolle.

Vaalittavat piirteet

- **Rantareunan selkeys ja terävyys**
- **Torin ja meren välitön suhde**
- **Torialueen avoimuus ja häiriöttömät näkymät**
- Julkisivumuurin ja meren välisen torialueen jäntevyys ja valiomuotoisuus
- Kaupunkikuvan merelle aukeavan panoraaman levollisuus ja Tuomiokirkon dominanssi
- Rantareunan luonnonkivi: kivetty harkkorakenne; sileäpintainen käsin hakattu työstö; harkkomittakaava; ajan käytön patina
- Rantareunan suoraseinäisyys ja toisaalta harkitut toimintaa tukevat porrastetut jaksot
- Toripinnan nupukiveys: suorat etelä-pohjoissuuntaiset ladontarivit ja pintaveden ohjauksen itä-länsisuuntaiset taitteet sekä Havis Amandan aukion kiveyskuvio; suora-kaiteinen kivi; ajan ja käytön patina
- Rantareunojen sileät "jalkakäytävät"



Rantapysäköinnin lisäksi ihmisiä viehättää myös istuskelu meren äärellä



Plan af Helsingfors 1841



Plan af Helsingfors 1860



E. Hoffers 1866, HKM



Satama-altaat

Ehrenströmin ideaalisuunnitelmassa tiukan rantaviivan vastapainon luovat sisäänvedetyt satama-altaat, jotka ovat 1800-luvun klassismin kaupunkirakennustaiteen elementti, erityisen vaalittava piirre Helsingin ranta-alueilla. Nämä tarjosivat sekä suojaa että käytännöllisesti katsoen enemmän laituritilaa pienille ja keskisuurille aluksille, pitkien rantareunojen ollessa varattuna suurille aluksille. Liikennöintiä harjoittaneiden alusten kasvaminen ulos altaista ja kalastajamyynnin vähennyttyä altaat ovat siirtyneet vuosi vuodelta yhä enemmän vesibussiliikenteen kesäkäyttöön ja muutamien vaihtuvien ravintolalaivojen ankkurointipaikoiksi. Vironallas tarjoaa paikkoja suuremmille vierasvenelle ja Linnanaltaassa pienvene voi pysähtyä lyhyesti.



1890-luvun alusta, N2547, kuvaaja tuntematon. HKM.

Vaalittavat piirteet

- **Rantareunuksen sommitelmaan elimellisesti kuuluva elementti; sisäänvedetyt suojaisat altaat**
- **Sekä toiminnallisuuden että rakenteen säilymistä on vaalittava**
- **Altaiden toisistaan poikkeava identiteetti syntyy kaupunkirakenteellisesta sijainnista ja toiminnasta**
- Satama-altaiden toiminta on osa torin päivä- ja vuosirytmää
- Kolera-allas on myyntitoiminnan allas
- Hoikat laiturivarret



Vuosisataisen kalastajamyynnin laihtunut tulos: yksi kalastajamyymä



Lounaslaiva "11,50.-", valmiina tarjoamaan herkkuja kaupungin paraatipaikalla.



Ennen oli niin perin juurin mukavaa, haukia ja pottuja altaalta sai kuka vaan.
Kuvaaja tuntematon, kuva 1910-l, N57297. HKM.



Vene vie vesille vene tuo torille

Historiallisesti Eteläsatama on ollut erittäin monipuolisen ja vilkkaan laivaliikenteen keskus, jossa kaikenkoiset veneet, purret ja laivat ovat laskeneet laituriin. Satama-alue on vuosikymmenien saatossa laajentunut lahdenpohjukasta kattamaan koko pitkän rantaviivan Olympiaterminalista Katajanokan kärkeen. Lyypekinlaituri ja Vironallas kertovat jo nimillään liikenteen kansainvälisestä luonteesta. Tavaraa on virrannut kaupunkiin Eteläsataman kautta monessa mittakaavassa. Katajanokan tavarasatama oli kaupungin tärkein tuontisatama vuoteen 1960 saakka

Tänä päivänä Kauppatorin vesiliikenne tarjoaa kaupunkilaiselle ympärivuotisen yhteyden Suomenlinnaan ja sitä kautta ainutkertaisen mahdollisuuden kokea meri läheltä kaikilla säillä. Kesäkauden vesibussiyhteydet liittyvät vahvasti sekä koti- että ulkomaiseen matkailuun, arkeen liittyvää vesiliikennöintiä ei juuri ole. Kansainvälisiä yhteyksiä tarjoavat suuremmat lauttayhteydet näkyvät Eteläsataman maisemassa, mutta eivät sijaitse varsinaisesti Kauppatorilla.

Vaalittavat piirteet

- Laivaliikenne ja sen toiminnallisuuden näkyminen
- Vesiliikenne matkailijoille ja julkisena liikennemuotona
- Vesiliikenteen monipuolisuus
- Suomenlinnaan suuntautuva laivaliikenne
- Laivaliikennettä palvelevat pienet rakennukset ja odotuskatokset



s/s Ariadne II, lähtenyt Lyypekinlaiturista tiettävästi kohti Kööpenhaminaa (Hki-Kööpenhamina reitillä 1949-1967).
Merimuseon kuvakokolema
FÅA-Silja Line.
200627 2551. suomenmuseotonline.fi



Kauppatorin itäosasta on aina vesiliikennöity kohti itää, luonnollisesti.
Kuva 1900-luvun alusta. SLS.



Merellinen Helsinki; helsinkiläisten merialueista tulisi voida nauttia iloisesti ja monipuolisesti. Kuva Aarne Pietinen, 1938, N6885, HKM.

Keskeiset arvokkaat piirteet

C2



Kaupunkitila



Esplanadin pituusakseli

Esplanadi ja Kauppatori muodostavat yhdessä kaupunkirakenteellisen sommitelman, itä-länsi-suuntaisen akselin, jonka päätteinä on kaksi valkoista rakennusta. Lännessä Ruotsalainen teatteri (1866>) ja idässä Enso-Gutzeitin talo (1962). Toisaalta aksiaalisuuden tarkastelun voi ulottaa kauemmaskin, Hietalahdentorin ja Kauppatorin vaakakuppiasetelmaan.

Akselin varteen on sommiteltu Esplanadin puisto puukujineen, aukioineen ja paviljonkeineen. Akselia rytmittävät kolme kiintopistettä, Keisarinnan kivi, Havis Amandan suihkulähde ja Runebergin patsas. Esplanadin puiston puutarhasommitelmassa aksiaalisuus ja symmetria ovat vahvasti läsnäolevia. Kauppatorin avoimessa kivikentässä aksiaalisuuden intensiteetti kuitenkin liudentuu ja muuttuu hauraaksi. Symmetrian ja aksiaalisuuden ymmärrys näkyi vielä 1800-luvun lipulla niissä järjestelyissä joilla torikaupan paikat sommiteltiin torin läntiselle puoliskolle. Havis Amandan aukion nykyinen ristikäytäväkiveys on osittainen jäännös symmetrisestä kokonaissommitelmasta. Vielä 1916 aksiaalisuus oli mukana torin kehittämissajatuksissa, kun Paul Ohlsson laati suunnitelman muotopuurahan rakentamisesta Linnanaltaan ja Esplanadin puiston välille.

Vaalittavat piirteet

- **Kauppatori on osa Esplanadin akselia, osa Helsingin niemen läpäisevää kaupunkirakennustaiteellista aksiaalisommitelmaa**
- Esplanadin puistokäytävän näkymälinjan jatkuminen Svenska Teaternista Enso-Gutzeitille
- Toripinnan tasaisuus ja esteetön liikkuminen kivetyillä alueilla
- Keskiakselin muistomerkkejä ympäröivä avoimuus Runeberg - Havis Amanda - Keisarinnan kivi





Esplanadin akseli nykyasussa

Reittivalinnan haasteiden edessä





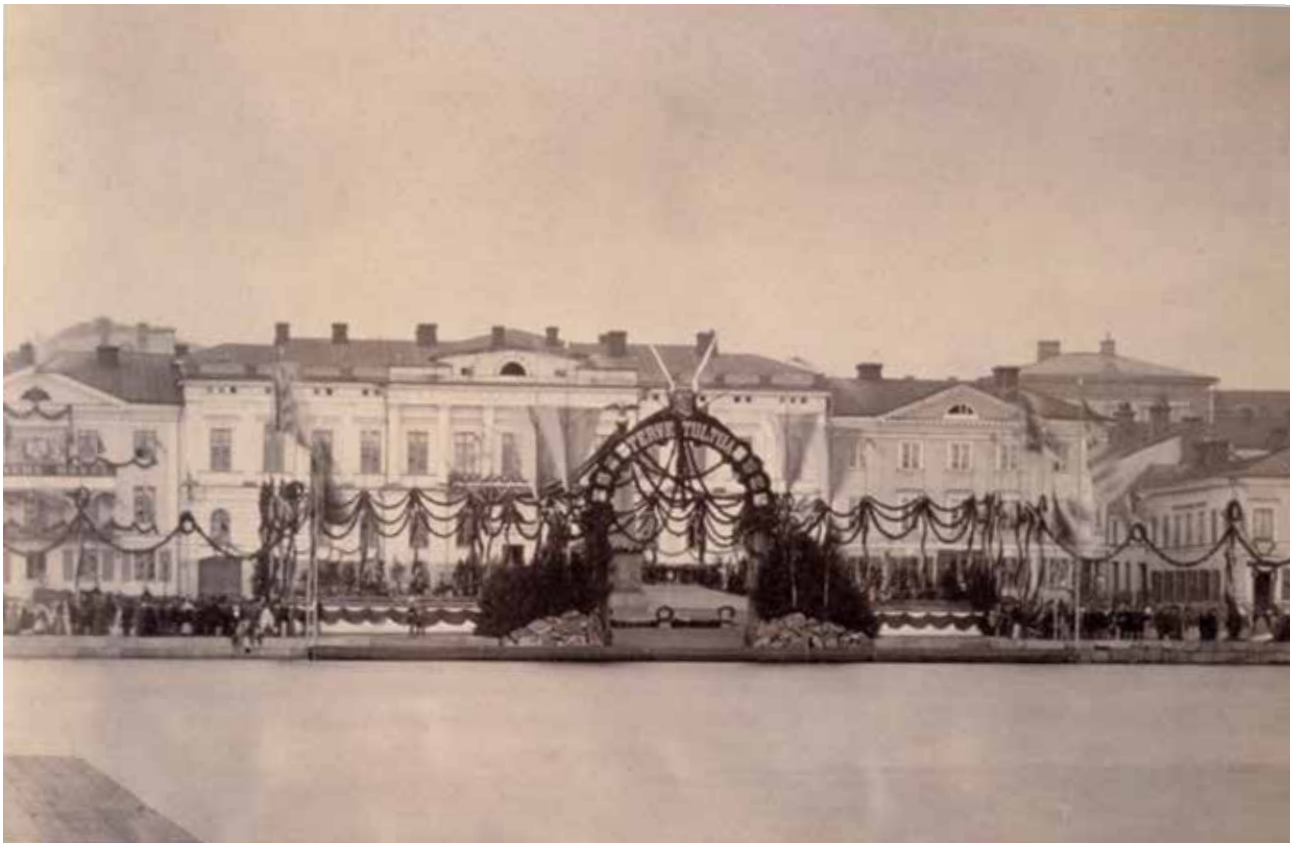
1960-l alussa keksitty nakkikioskin paikka on väliaikaisuuden olemuksesta huolimatta osoittautunut sängen pysyväksi. Nykyinen ruostumaton teräslaatikko viestii ajattomuudellaan, että asetelma voi jatkua pitkälle tulevaisuuteen.

Torin poikkiakseli

Torin poikkiakselin linja ja akseleiden leikkauspiste on Keisarinnan kiven kohdalla. Obeliski, kärjessään kultainen globus ja kaksipäinen kotka, hallinnon, vallan ja sotilaallisen mahdin osoituksena, on uudelleen perustetun Helsingin symbolinen avain. Mereltä saavuttaessa obeliski on osoittanut rantamaiseman keskeisimmän pisteen, paraatiportin paikan. Obeliskin taustana, rantakorttelissa, on sijainnut Heidenstrauchin vuonna 1842 valmistunut (uudempi) palatsi, jonka julkisivun klassistinen keskeissymmetria oli poikkiakselin päätte. Julkisivu muuttui 1880-luvulla barokkiseen asuun ja riisuttiin 1920-luvun tessiiniläiseen uusklassistiseen muotoon Ruotsin suurlähetystöksi. Symbolisesti ele oli suuri: venäläisen hallintomonumentin ylle kohosi sinikeltainen lippu.

Vaalittavat piirteet

- **Poikkiakseli on monumentaalisommitelmaa rytmittävä tärkeä avaintekijä sittemmin menetetyine rantaportaineen**
- Mereltä suuntautuva poikkilinja, jonka päättää Ruotsin suurlähetystön talo
- Historiallisesti huomattavaa symbolista merkitystä
- Keisarinnan kiven merkitys torisommitelman akseleiden leikkauspisteenä

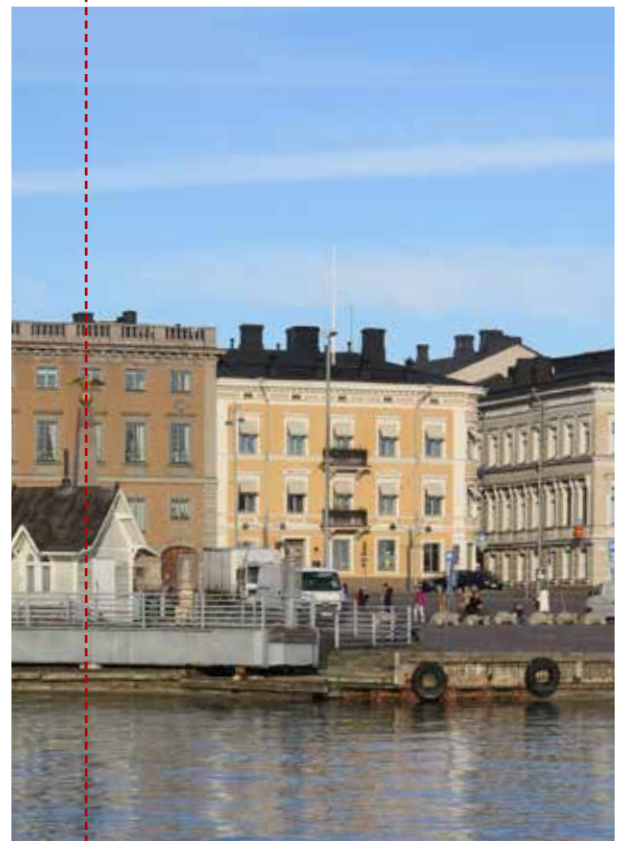


Helsinkiin ja Suomeen saapumisen paraatijärjestely 1863, Carl Adolf Hårdin kuvaamana, HKM

3/2016



Poikkiakseli on peittyntynyt uudemman ratageometrisen järjestyksen ja apualueen taakse





Tuomiokirkko on Etelärannan akselissa lähes keskeisesti.
Kuva Wikimedia.

Etelärannan akseli

Etelärannan akselin pohjoisena kiintopisteenä on Kaupungintalon ylle kohoava Tuomiokirkko, joka lähietäisyydeltä tarkasteltuna näkyy kapean Sofiankadun päättänä. Akselin eteläisen kiintopisteen muodostaa Tähtitornin vuori. Esplanadin pääakseliin nähden akseli on alisteinen, mutta kaupunkinäkömien ja liikenteen kannalta merkittävä kaupunkitilallinen elementti, jonka rooli on toiminnallinen ja jakava.

Etelärannan varrella on nykyisin eriluonteisia alueita, joiden syntyhistoriaa leimaa toisaalta rationaalisuus, toisaalta kokonaisvaltaisen suunnittelun puutteen aiheuttama sattumanvaraisuus. Havis Amandan aukion kohdalla Etelärantaa kulkeva autoliikenne on torialueen jakava valtavirta. Ensimmäisen umpikorttelin kohdalla Kauppatorin ja Kauppahallin välinen napanuoramainen yhteys puristuu liikenteen ja Kolera-altaan väliin kuhi-sevaksi tihentymäksi. Kauppahallin kohdalla korttelijulkisivun väliin jäävä katutila on puolestaan varjainen, levoton ja liikenteen dominoima.

Kauppahallin etelän puoleinen alue, joka on historiallisesti ollut aktiivisen kauppa- ja satamatoimen piste, on pilkottu autojen pysäköintiin varatuiksi kentiksi.

Teollisuuskeskuksen suuri yhtenäinen julkisivupinta on kaukonäkyssä merkittävä, mutta satamatoiminnan päätyttyä sen edusalue ei ole löytänyt identiteettiään. Etelärannan kaupunkitilallisen jänteen kireys on liudentunut vähitellen, alkaen satamaradan aiheuttamista täytöistä ja jatkuen Pohjois-eteläakselistä erkaantuvaan leveään Laivasillankadun rakentumiseen.

Herrat tarkastelemassa Helsingin näkymiä Tähtitornin vuoren näköalatasanteelta, Etelärannan akselia pohjoiseen.
Kuva Frans Nyberg, SLS. 7928919242 d21d3b441f.

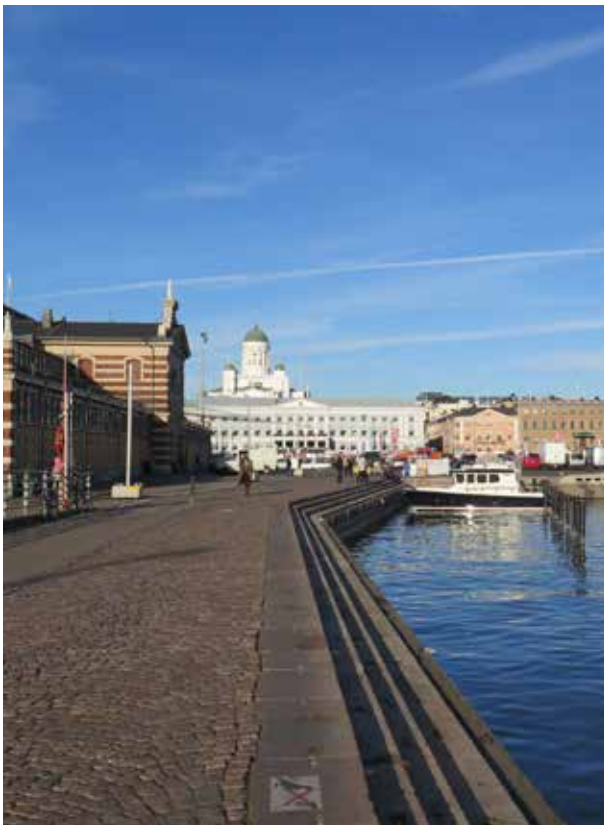




Näkymä Tähtitornin vuorelta noin 1900.

Kuva Gustaf Sandberg, SLS. 7928858874 e7870b25bc.

Kauppahallin itäpuolella oleva satama-allas täytettiin osin 1895. Altaan vino reuna kertoo satamaradan linjauksesta. Kauppahallin suhde veteen on täytön myötä kadonnut. 11/2015



Vaalittavat piirteet

- **Etelärannan akseli on historiallisesti torialueen toinen selkäranka ja merellinen julkisivumuuri**
- **Toiminnallinen akseli empirekeskustan ja eteläisen satama-alueen välillä**
- **Historiallisesti se torialueen osa, jossa on sijainnut eniten kiinteitä rakennelmia ja rakennuksia tärkeimpänä ja ainoana säilyneenä Kauppahalli**
- Suurmaiseman näkymäakseli kahden kiintopisteen välillä
- Akseli on tärkein torikorttelien läpi kulkeva, torit yhdistävä jalankulun akseli
- Teollisuuskeskuksen talo (Palace) rooli modernin arkkitehtuurin merkiteoksena ja Olympiavuoden 1952 rakennuksena sekä Etelärannan eri ikäisten rakennusten kortteliseinä



Kolme "toria" - Kolme painopistettä

Nykyinen Kauppatorin alue on jaettavissa karkeasti kolmeen toiminnalliseen kokonaisuuteen, joilla on omat tilalliset luonteensa. Havis Amandan aukion alue on luonteeltaan suljettu, vain yhdeltä reunalta aukeava ja mittakaavaltaan helposti haltuun otettava, rajallinen tila.

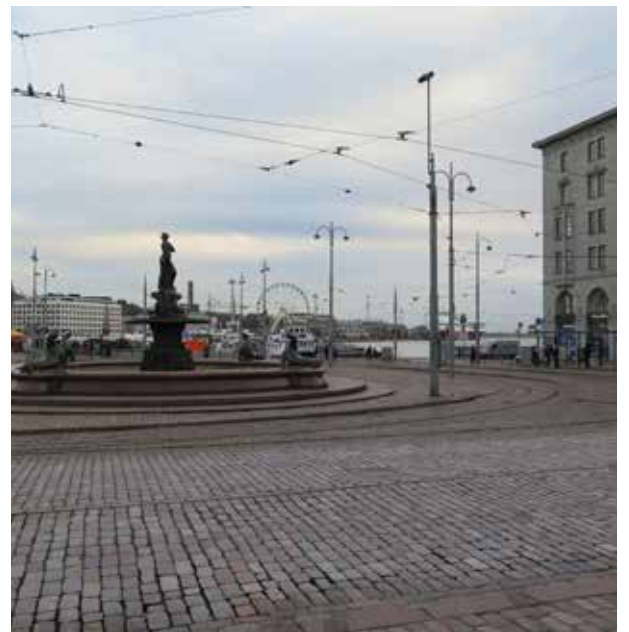
Varsinainen Kauppatoriksi kutsuttu alue, jonka keskikohtaa Keisarinnan kivi merkitsee, on luonteeltaan kenttämainen ja avoin.

Kolmas tilallinen kokonaisuus muodostuu Kauppahallin ympärille. Alunperin kapeaan paikkaan, kadun ja satama-altaan väliselle kaistaleelle rakennettu halli esiintyy paikallaan kappalemaisena ja aktiivisena, mutta sen ympärille ei muodostu levollista tilaa. Kauppahalli on suunniteltu kahteen suuntaan läpikuljettavaksi, sen suhde ympäristöönsä on aktiivinen. Myöhemmin täytetty Vironaltaan pohjoispää toimii tällä hetkellä pysäköinti- ja huoltoalueena, jonne ajetaan Kauppahallin ovien editse, eikä tue jalankulkua. Täytetty ranta-alue

ei tarjoa lisäarvoa tai tukea Kauppahallin tilalliseen tilanteeseen. Kauppahallia ympäröivää lähialuetta tulee kehittää jalankulun ehdoilla, jotta hallin ja torin suhde vahvistuu.

Vaalittavat piirteet

- **Torialueella on kolme selkeästi toisistaan poikkeavaa kaupankäynnin aluetta**
- Suojaisa neliömäinen Havis Amandan aukio
- Avoimen kaupunkitilan "Kauppatori"
- Jalankulkua houkutteleva aktiivinen Kauppahallin ympäristö





Torikortteleiden elävöittäminen on tuonut mukanaan uusia ravintolapalveluita myös Kauppatorin suuntaan. Viralliset rakennukset, kuten Ruotsin suurlähetystö ja Korkeimman oikeuden rakennus, ovat torin suuntaan varsin mykkiä. 8/2015

Julkisivumuurit

Pohjoisesplanadin julkisivumuurin rakennukset on pääsääntöisesti rakennettu alunperin asuinrakennuksiksi. 1800-luvun lopulla ensimmäisten kerrosten huoneistoja muokattiin liikehuoneistokäyttöön ja julkisivuihin ilmestyi maalattuja kylttejä kertomaan tarjonnasta. Rakennukset ovat olleet torille aktiivisia. Hotelli Seura-huone on edustanut kaupunkilaisten yhteisöllisyyttä ja toiminut seuraelämän keskuksena ja konsertti- ja juhlasalina vuosikymmenien ajan.

Pohjoisesplanadin rakennusten muuttuminen virastoiksi käynnistyi jo 1910-luvulla, kun Helsingin kaupunki osti Hotelli Seura-huoneen uudeksi kaupungintalontontiksi. 1921 Ruotsin valtio lunasti Pohjoisesplanadi 7:n rakennuksen ja Tschernischeffin vuokrakasarmista muokattiin suurlähetystö. Rakennusjärjestyksen muutokset vuosina 1917 ja 1929 mahdollistivat myös empire-kortteleissa rakennusten korottamisen ja korttelirakenteen tiivistämisen - käytännössä omistajat saivat mahdollisuuden kasvattaa pääomansa tuottoa lisärakentamalla. Julkinen keskustelu heräsi vastustamaan lisärakentamista kaupungin arvokkaassa ytimessä ja kaupunki päätyi lunastamaan vanhoja kauppiastaloja estääkseen niiden raskaan uudistamisen. Tästä kaupunkikuvaa säästävistä toimenpiteistä seurasi, että rakennuksiin sijoitettiin kaupungin virastoja, minkä seurauksena julkisivujen aktiivisuus torilla väheni. Vii-

me vuosien toimet torikortteleiden elävöittämiseksi on tuonut katutasolle ilahduttavasti uusia toimintoja, sekä kauppiaita että ravintolapalveluita. Kaupungintalon aulaa on avattu yleisölle erilaisin tapahtumin ja näyttelyin. Kun toria ympäröivät rakennukset ovat aktiivisia, ja toria ja kaupunkilaisia palvelevia, voi tori helpommin säilyä avonaisena ja kiinteistä rakenteista vapaana.

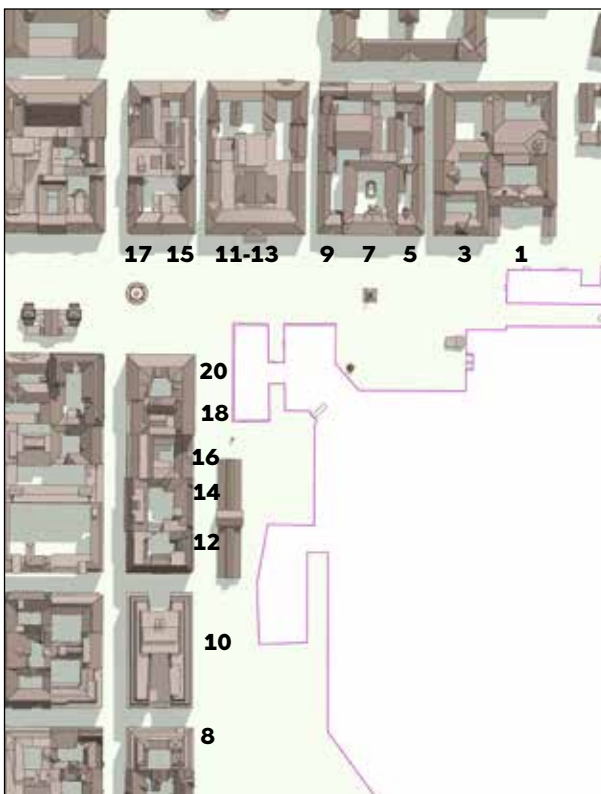
Etelärannan puolella kaupunkirakenteen tiivistyminen toteutui ilman kaupungin väliintuloa. Tämän seurauksena rakennuskanta on nuorempaa, tiiviimpää ja korkeampaa, mutta toisaalta alakerroksiin on syntynyt liikehuoneistoja, jotka pitävät katukuvan elävänä.

Vaalittavat piirteet

- **Katukerrosten yleisölle avoin ja ulospäin näkyvä toiminta**
- **Tori on kiinteistä, huoltotoimeen liittyvistä rakenteista vapaa**
- **Torin huollolle välttämättömien toimintojen sijoittuminen olemassa oleviin rakennuksiin**



Kuva Alfred Nybom, N115016, 1908. HKM.



Eteläranta 20, Eteläesplanadi 2

1912 asuin- ja liikerakennus / arkk Karl Lindhal
1935 korotettu kerroksella / arkk Gripenberg

Eteläranta 18

1952 toimisto- ja liikerakennus / arkk Gripenberg

Eteläranta 16

1830 Sundmanin talo / arkk Engel

Eteläranta 14

1906 Oy Helsingfors Saluhallar Ab / arkk Höijer
1917 katujulkisivun korotus / arkk Lindgren & Liljeqvist
1955 hallitointiminta päättyy, toimistoksi
1980 peruskorjaus / arkk Hansson

Eteläranta 12

1882 von Frenckellin talo / arkk A. E. Melander,
1923 julkisivukorotus 3 krs, Frosterus & Ole Gripenberg

Eteläranta 10

1952 Teollisuuskeskus "Palace" / arkk Revell & Petäjä

Eteläranta 8

1955 arkk Ola & Ethel Hansson

Pohjoisesplanadi 1

1814 Heidenstrauchin kauppiastalo / arkk. Granstedt
1837 Keisarillinen palatsi / arkk. Engel (1843) / arkk. Ahrenberg (1907)
1921 Presidentinlinna

Pohjoisesplanadi 3

1816 Castegrenin talo / arkk P. Granstedt
1883 Standertskjöld / arkk. Sjöström korotus
1933 Korkein oikeus / arkk. Sadeniemi

Pohjoisesplanadi 5

1814 Lampan kauppiastalo / arkk P. Granstedt
1862-1880 Stockmann
1888 julkisivumuutos / arkk Gripenberg
1934 virastokäyttöön / arkk Taucher

Pohjoisesplanadi 7

1843 Heidenstrauchin uusi kauppiastalo / arkk. A. Granstedt (?)
1883 Tschernischeffin omistukseen / arkk Kieselev & Reiss
1921 Ruotsin valtion omistukseen
1925 Ruotsin suurlähetystö / arkk Grutin

Pohjoisesplanadi 9

1819 Goviniuksen kauppiastalo / arkk P. Granstedt
1851 Hotel Kleineh
1935 kaupungin omistukseen, kiinteistövirasto
2012 Torikorttelitoimintaa

Pohjoisesplanadi 11-13

1833 Hotelli Seuruuone
1913 Kaupungintalo
1970 muutostyö / arkk Ruusuvoori

Pohjoisesplanadi 15

1820-29 Brofeldtin kauppiastalo / arkk ?
1863 laajennus / arkk Mellgren
1895 muutostyö / arkk Höijer
1910-l muutoksia / arkk Sonck + arkk Jung & Fabritius
1931 kaupungin omistukseen
1971 sisäpuolen purku, virastoja, rahatoimisto / arkk Ruusuvoori
2000-l pankkisali Ravintola Salutorgetiksi

Pohjoisesplanadi 17

1833 Apteekkari Aschanin talo / arkk Andsten
1877 julkisivumuutos / arkk Sjöström
1971 kokonaan uudelleenrakennus, kaupungin virastoja / arkk Ruusuvoori
2000-l ravintolat Fishmarket ja Sasso

Keskeiset arvokkaat piirteet

C3



Toiminta



3/2016

Torin muuttuva syke

Historiallisesti torin ja kaupungin suhde on ollut verta pumpaavan sydämen suhde elävään organismiin. Aikoinaan kaikki välttämättömät elintarpeet ovat tulleet kaupunkiin torin kautta, niin viljat, kalat, kasvikset kuin lihat, linnut, leivät ja halotkin. Kauppatori oli pitkään Helsingin ainoa ja sen jälkeenkin tärkein torikaupan paikka. Joka-aamuinen tavarankuljetus, kulkijain pysyttäminen ja tavarankuljetus esille asettaminen, jokapäiväinen kulkijain purku ja myymättä jääneiden tuotteiden pois pakkaaminen on toistunut Kauppatorilla ympäri vuoden, vuosikymmenestä toiseen, keskeytyksittä. Siirtomaatavara-kauppojen ja sittemmin valintamyymälöiden ilmestyttyä katukuvaan torikaupan elintärkeys väheni, mutta sama pumpaava syke on jatkunut edelleen.

Torikaupalla ei ole kiinteitä rakenteita. Toriaikaan kuhiseva kauppapaikka muuttuu kaupankäynnin päätyttyä tyhjäksi kentäksi. Toiminnan ja ihmisten sijaan kokijan huomio kiinnittyy torin kivettyyn pintaan, kalkattuihin julkisivuihin, suureen tilaan sekä laivoihin ja mereen. Kauppatori on kiehtova jatkuvassa liikkeessään – tyhjä ja täysi, hiljaisuus ja kuhina. Torikauppioiden tekemä työtuntipanostus tavarankuljetukseen ja kulkijain pysyttämiseen on todella arvokas teko elävän kaupunkikokemuksen päivittäiseksi uudelleenluomiseksi.

Vaalittavat piirteet

- **Tori on kivetty avoin kenttä, joka täyttyy ja tyhjenee toiminnan mukaan**
- **Torikauppioiden väsymätön lihas-työ mahdollistaa elävän torin**
- **Myyntitoiminnan intensiteetti ja luonne elävät vuodenvaihteen mukaan**
- Toriaika: kuhiseva / toriajan ulkopuoli: hiljainen
- Torin päivittäinen pesu on vuosittainen rituaali, joka päättää myyntitoimen ja aloittaa käytön tyhjänä kaupunkitilana
- Myynnillä on arkinen päivärutmi, johon kuulu kulkijain pysytys, myynti ja purku



Vuonna 1859 viikkolehti Papperslyktanissa kirjoiteltiin pääkaupungin tapahtumista ja ilmiöistä, myös torielämästä:

”Haluaisin tästä arkipäiväisestä keskustelustamme siirtää lukijoiden tarkkaavaisuuden – toriin. Kuinka suurenmoinen laitos se onkaan! Yritämme löytää totuuden pyramidit rakentaneesta kuningattaresta tai Memphiin, Jerusalemin, Spartan ja Ateenan, Kartagon ja Rooman yhteiskuntajärjestyksen luoneista laisäätäjistä. Nyrjäytämme aivomme yrittäessämme ymmärtää hautakammioiden hieroglyfejä tai esiin kaivettujen palatsien nuolenpääkirjoituksia – mutta Kauppatorin tungokseen, jossa rakastettu vaimoväkemme, koreista, kärryistä, luudista, tikkaista, kukista, kaloista, kasviksista, hevosista, lasteista, krinoliineista ja hermoheikkouksista huolimatta liikkuvat hämmästyttävällä näppäryydellä – sinne eivät oppineet herrat uskaltaudu.”



Kauppatori 1860-luvun puolivälin jälkeen. Carl Hårdh, HKM.
Alla torikauppaa 1880-luvulla. HKM





Kuva www.yelp.com.

Ruokatori

*Ruoka on trendi. Ruoka on pop.
Ruoka on ihanaa. Ruoka on arkea.*

Kauppatorin historiallinen rooli koko kaupungin muo-
nittajana antaa itsestään selvän perusteen kehittää
toria nimenomaan ruokatorina. Ruoka yhdistää meitä
kaikkia ja sillä on vahva turistimagneettinen voima.
Torialueen kehittämisessä keskustelun painopisteen
tulisi olla laadullisessa analyysissä, myös ruuasta pu-
huttaessa. Ruokaraaka-aineiden kauppaa, ja erityisesti
kotimaisten sellaisten, tulee edelleen tukea kaikin kei-
noin, paitsi pitkän perinteen myös nykyisten, puhdasta
ruokaa korostavien ruokatrendien takia. Raaka-aineet
kertovat alkuperästä ja arjesta. Arki on totta ja kiin-
nostavaa, myös turistien näkökulmasta. Yhtä lailla mukaan
otettaville, picnicille soveltuville, yksinkertaisille ja
helposti syötäville valmisruuille olisi varmasti kysyn-
tää, erityisesti lämpimään vuodenaikaan. Kahvila- ja
ravintolatyyppiselle tarjonnalle löytyy myös laaja asia-
kaskunta. Elintarvikelainsäädäntö asettaa toiminnalle
varsin tiukkoja ehtoja ja ohjaa tarjontaa helposti kohti
eineksiä, pikaruokaa ja kertakäyttölautaskulttuuria.

1970-luku. Eeva Rista, HKM.

Vaalittavat piirteet

- **Tori on ruoan kauppapaikka**
- **Kiinteät rakenteet ovat vähäisiä**
- Varsinainen ravintolatoiminta si-
jaitsee torinvarren rakennuksissa
- Torialueella toiminnassa keveäm-
piä kahviloita, jotka eivät tarvitse
kiinteitä rakenteita
- Torimyynnillä on järjestetty muoto,
mutta riippumaton kauppiaskunta
- Ruokatarjonnan paikallisuus, juu-
revuus ja laatu





Hedelmäkauppaa noin 1905. Tornainen, HKM.



Eläviä kanoja noin 1920. Timiriasew, HKM.



Rinkeleitä noin 1920. Timiriasew, HKM.



Kalakauppaa 1910-luvulla. HKM

Torin kahvipaikka 2012. Kuva [www.yelp](http://www.yelp.com).





Jääkiekkokultaa juhlitaan 2011. YLE www.

Tapahtumatori

Kauppatori ja Senaatintori vierekkäisinä tapahtumapaikkoina ovat edustaneet eri aikoina eri voimia. 1900-alkupuolelle Senaatintorilla sijaitsivat sekä valtiollinen valta senaatin muodossa että kunnallinen johto kaupungintalon muodossa. Kauppatori taas oli kaupan, sataman ja keisarillisen palatsin aukio. Kun kaupungintalo siirtyi entisen Seurahuoneen rakennukseen lopullisesti vuonna 1932, sai Kauppatori myös kunnallisesti edustuksellisen tehtävän. Tori on koko historian ajan ollut monenlaisten tapahtumien näyttämönä. Vuosittain Vapun aattona toistuva koko kaupungin promenadi Havis Amandan lakitusta seuraamaan on Helsingin merkittävin omaan perinteeseen perustuva karnevaalitapahtuma. Perinne on tiettävästi käynnistynyt heti patsaan paljastuksen jälkeen vuonna 1909, mutta virallinen lupa lakitukseen on ollut vuodesta 1951. Syksyiset, viikon mittaiset Silakkamarkkinat perustuvat vuodesta 1743 saakka järjestettyyn perinteeseen. Vanhojen valokuvien markkina-aikaan otetut tunnelmat ovat vaikuttavia, kun suuret purjealukset täyttävät satama-altaat ja tori on kerrassaan täynnä.

Toistuvien tapahtumien ohella torilla on koettu ainutkertaisia elämyksiä. Ennen Pietarin rautatieyhteyttä 1860-luvun keisarivierailut alkoivat, kun majesteetti

laski rantaan Kauppatorille. Olympiaurheilijoiden saattaminen Lyypekinlaiturin aluksiin on ollut nuoren kansakunnan yhteisöllisyyden ilmentymiä 1920-luvulla. Samaa kansallistunnetta on juhlistettu mm. vuosina 1995 Leijonien maailmanmestaruuskullan kunniaksi ja 2006 Lordin Euroviisuvoiton jälkeen. Hiljattain uutisoitiin, että Kauppatorin suuria yleisötapahtumia tullaan turvallisuussyistä rajoittamaan ja siirtämään esimerkiksi Kansalaistorille.

Vaalittavat piirteet

- **Tori on historiallinen yleisötapahtumien paikka**
- Vuotuiset perinteikkäät tapahtumat: Mantan lakitus ja syksyiset silakkamarkkinat
- Kiinteä yhteys Senaatintorin tapahtumiin "paisunta-alueena"
- Paikka spontaaneille ja suunnitelluille kaupunkilaistapahtumille

Kalamarkkinat
1890-luvulla.
Carl Lundström, HKM.



Autonäyttely
1920-luvulla.
Timiriasew, HKM.



Sotilaallista voiman-
näyttöä 1900-luvun
alussa. HKM.



Vappu 1950-luvulla.
Arvo Kajantie, HKM.





1/2016

Promeneeraaminen, käveleskely

Helsinki on kävelyille otollinen kaupunki ja Esplanadi kävelykulttuurin kehto. Papperslyktan 23.5.1859: *"Kauniina vuodenaikana helsinkiläiset yleisesti ottaen rakastavat varsin paljon ulkona vapaassa ilmassa liikumista. Kaupungissa on myös useita varsin miellyttäviä promenadipaikkoja. Tärkein kaupungin promenadeista koostuu Esplanadeista..."* Kirjoittaja kuvailee nykyisen Esplanadipuiston kolmea osaa: Teatteriesplanadi, keskimäinen "Suuri vasikkahaka", jossa lapset leikkivät ja naiset seurustelevat, sekä Kauppatoria lähinnä oleva alue "Pieni vasikkahaka", lähinnä siis nykyinen Kappeliesplanadi. Tästä osasta kirjoittaja toteaa: *"Tämä esplanadi on kesäaikaan Helsingin kaiken elämän keskipiste. Täällä tapaa päivittäin koko herrojen pääkaupunki: virkamiehet, militäärit, akateemiset, papit ja porvarit..."*

Ulkona seurustelun traditio on palannut Esplanadeille elinvoimaisena viimeisten vuosikymmenien vapautuneen kaupunkitilan käytön myötä ja samalla myös Kauppatorin merkitys kävelyn kohteena on vahvistunut.

Vaalittavat piirteet

- **Tori on helsinkiläisen kaupunkikävelyn reitti, kiintopiste ja määränpää**
- **Esplanadin suojaisan puiston jatkeena torin terävät ja suojaamattomat rantareunat tarjoavat kokemuksellisen jännitteen**
- Kaupunkikävely on itseisarvo
- Torilla käveleskely on sekä vapaata liikettä nupukivetyllä kentällä että sileisiin rantareunuksiin painottuvaa rajattua etenemistä
- Tori on Esplanadin akselin suuntaisen ja Etelärannan suuntaisen jalkulun reitin risteysalue, joka kiteytyy Havis Amandan aukion ja Kolera-altaan kohdalla

1910-lukua.
Sakari Pälssi, HKM.



1900-lukua.
SLS.



1910-lukua.
Timiriasev, HKM.



1970-lukua.
Simo Rista, HKM.

**Keskeiset
arvokkaat
piirteet**

C4



Kokemus



Kuva: Helsinki Design Week Lauri Rotko

Torilla on neljä vuodenaikaa

Kesäiltana Kauppatorilla astelee iloisia ja rauhallisia ihmisiä. Iltavalo tulee Espan puistoa pitkin lännestä ja viimeisenä värjää Uspenskin katedraalin tummat muurit hehkuviksi ja sytyttää kullatut ristit. Meri on lempeä ja Espan lavalta saattaa kantautua etäistä musiikkia, kun autoliikenne on rauhoittunut. Kauden ensimmäiset kotimaiset mansikat ovat kauniisti tarjolla ja niitä saatetaan asettua nautiskelemaan veden ääreen, jalkojaan vapaasti kivikantilta heilutellen, torin taustaan kerrotvat muikunpaistosta ja käsitöiden myynnistä. Kaikki istuimeksi kelpaavat korokkeentapaiset otetaan käyttöön ja torilla on hetken aikaa eloisa rauha.

Kirpeinä syysyysaamuina Kauppatorilla on runsaasti korkealaatuista, kotimaista elintarviketarjontaa ja houkutus lähteä kauempaakin torille hakemaan paikallista, tuoretta ruokaa on suuri. Torille ei tulla niinkään viettämään aikaa, vaan hakemaan kauden herkkuja: kasviksia ja marjoja, ehkä kalaa tai sieniä. Siinä sivussa maistuu aurinkoiseen paikkaan asetetun kahvilajakkaran reunalla pikaisesti siemaittu torikahvi juuri oikealta. Satunnaisille turisteille on ehkä edelleen tarjolla turkiksia ja kauniskahvaisia puukkoja. Kun tori illalla tyhjenee ja yö laskeutuu, tuntuu torin hämärä laajalta. Suomenlinnan lautalla kaupunkiin saapuvat täyttävät torin hetkellisesti diagonaalina nauhana.

Sateet, tuuli ja pakkanen tekevät torista osan luontoa, tai tuovat luonnon kaupunkiin. Kaikkea ei voi hallita, kaikkea ei voi säätää. Kauppiaiden määrä laskee lämpötilan mukana, mutta ostotapahtumat pressujen suojissa ovat sitäkin intensiivisempiä. Ihminen kohtaa ihmisen, hetken aikaa suojassa sään haastelta. Ja ostaja ihmettelee miten kalakauppiaan kädet voivat pysyä toimintakykyisinä kalmankylmiä kaloja käsitellessään.

Talvella tori on suurelta osin tyhjä, toisinaan saattaa iso lumikasa muuttaa tilan toiseksi. Keskellä päivää liikenteen äänet dominoivat, mutta iltaa kohden pauhu vaimenee. Kurjalla säällä meren voima on läsnä lahden pohjassakin, aivan kaupungin keskustassa.

Kevättalven myötä eteläiseltä lahdelta heijastuva valo houkuttelee torille taas promeneeraajia nauttimaan veden, höyryn, jään ja valon moninaisista leikeistä. Säiden lämmitessä kauppiaiden määrä kasvaa. Hallintokeskuksen virkamiehet ja yliopistolaiset pyrkivät löytämään päivästäan pienen hetken piipahtaa torilla haistelemassa kevään viilleää, mutta selvästi jo lämpöä lupaavaa tuulta. Viimeistään vapun jälkeen tulevat puutarhaliikkeiden kukkakauppiat ja tarjoavat kaupunkilaisparvekkeille petunioita, pelakuita, orvokkeja ja lobelioita, tietysti myös basilikaa, persiljaa ja talvehtivaa timjamia.

Torin erilaisia kokemuksia rytmittävät monet tekijät, mutta erityisesti vuoden kierron ja säätilan mukaan lämpö, valo ja tuuli. Torin tarjonta ja käyttäjät vaihtelevat, käyttäjien rytmi ja intentiot muuttuvat. Vaikka torin käyttöintensiiviteetti on korkein kesällä, syntyy torin kiehtovuus juuri kylmän vuoden ajan aiheuttamasta pakollisesta muutoksesta.

Vaalittavat piirteet

- Jokainen vuodenaika torilla on erilainen ja erilaisuus on itseisarvo



Ruusun taimia Havis Amandan aukiolla 1950-luvulla. Arvo Kajantie, HKM.



Tammikuu 2016 ja helmikuu 2016.





8/2015

Väri ja valo

Kokemuksellisesti torin oleellisin materiaali on lukemattomien jalkojen, pyörien, pöytien ja pesujen kulluttama nupukivetetty peruspinta. Paikoitellen, on vielä käytössä vanhemman tyyppin mukaista mukulakivetettyä pintaa, jossa askeleitaan joutuu sovittamaan tarkasti. Torin pinta on vahva ja erityinen.

Kun aurinko paistaa, etelään aukeava kaupunginlahti toimii valtavana vesipeilinä, jonka kimalteleva pinta tekee valon Kauppatorilla säkenöiväksi. Pohjoisesplanadin julkisivurivi on vuosisatojen saatossa vaihdellut väriaruaan moneen otteeseen, mutta yleisilme on varsin vaalea. Samaa vaaleaa yleisasia on jatkettu myös Katajanokan puolella: Enso-Gutzeitin valkoinen, Rahapajan vaaleapunainen ja 1990-luvun ministeriörakennuksen valkoinen. Etelärannan tilallinen kokemus keskittyy Kauppahallin tumman hahmon ahtaaseen sijoittumiseen laiturialueiden ja takana olevien 1950-luvun korkeiden julkisivujen väliin. Pohjoisesplanadin etelään katsovat julkisivupinnat kylpevät valossa koko päivän ja vaikuttavat merkittävästi torin väritunnelmiin. Etelärannan julkisivut painuvat varjon puolelle heti puolenpäivän jälkeen eivätkä vaikuta torin tunnelmiin yhtä painokkaasti.

Vuodesta 1957 torikaupan läsnäolon värinä on ollut katosten punaoranssi sävy, jonka esikuvaksi otettiin Kaupungintalon silloisten markiisien sävy. Nykyiset teknisesti kestävät ja kastumattomat katoskankaat ovat värimaailmaltaan varsin räikeitä ja yhdistyvät

mainosmaailman huomioväreihin. Pohjoisesplanadin julkisivujen kalkinpehmeät sävyt jäävät näiden yhä kirkkaampien värien taakse. Toisaalta lämpimät, iloiset sävyt ovat torikaupalle luonteenomaisia ja niiden pieni vaihtelevuus on eloisaa.

Vaalittavat piirteet

- **Torikauppa on makujen, tuoksu-
jen, värien ja merenläheisyyden
aisteja puhutteleva kokonaisuus**
- **Mainonnan rajoittuminen toriko-
juihin**
- Merellinen valo saa värit hehkumaan; Pohjoisesplanadin julkisivujen pehmeät ja lämpimät sävyt lämmittävät torin valoa
- Julkisivujen sävyjen muuttuminen on historiallinen jatkumo
- Pehmeä oranssi tai punaoranssi katossävy torin läsnäolon merkinä
- Torikojujen väljästi ohjaavasta värimäärittelystä syntyy luontevasti eloisaa kokonaisuus; värimaailman pitäminen pehmeänä



1970-luvun alkupuolta, Kaupungintalon remontii on päättynyt. SKY FOTO Möller, HKM.

Julkisivujen värisuora on vaihteleva kokonaisuus. Sävyt muuttuvat jokaisen julkisivutyön yhteydessä, useimmiten palataan "alkuperäiseen". Vuosien myötä pigmentit vaalenevat tai tummuvat ja pinnat likaantuvat. Naapurirakennuksen värimuutoksen myötä värivaikutelma muuttuu. Viimeisin julkisivun värimuutos on tehty Presidentinlinnaan, johon on nyt valittu viileän keltainen sävy, joka perustuu edelliseen sävyvalintaan. Naapurissa olevan Korkeimman oikeuden rakennuksen pehmeän punertavan beigen kanssa sävy ei ole edukseen. Huomattavan tumma Ruotsin suurlähetystön rakennus poikkeaa rivistä, mutta antaa toisaalta mehukkuutta molemmiin puoliin oleville lohenpunaiselle Goviniuksen talolle ja lämpimän keltaiselle Lampan talolle. Kaupungintalon vaaleansiniseksi vakiintunut "modernin raikas" sävy on vuosien saatossa vaalentunut ja viilentynyt Ruusuvuoren valitsemasta sävystä. Tätä ennen rakennus on ollut mm. keltainen, roosa ja kellanvihreä, harmaanvihreä ja lilanharmaa! Historiallisilla rakennuksilla on vain hyvin harvoin olemassa yhtä oikeaa sävyä, mutta torijulkisivuna Pohjoisesplanadin rakennusten tulisi muodostaa lämmin ja herkullinen, Kauppatorin julkisivu.



1950-luku. Kaupungintalon punaoranssi markiisit ennen Ruusuvuoren valintoja. Arvo Kajantie, HKM.

2/2016.



29.1.2014. Palacen vaaleaa betonia ja lasia oleva julkisivu hallitsee Etelärantaa. Kauppahallin julkisivu on työmaasuojan takana. Elinkeinoelämän keskusliitto 2014, www.



D

Keskeiset haasteet

1. Liikenne

Kevytliikenne ja kävely
Auto- ja raitioliikenne

2. Huolto

Insinöörivetoisen kaupunkisuunnittelun hedelmät

Rakennukset, varusteet ja valaistus

Tärkeiden arvojen ohella Kauppatoriin perehtyminen on tuonut esille kaksi keskeistä haasteiden kenttää: liikenne ja huolto. Näitä ilmiöitä on tuotu esille omina aiheinaan.

Kauppatorin kehittäminen on suuri ja hidas muutosprosessi, jota ei voida toteuttaa kerralla eikä kehitys tule koskaan olemaan "valmis". Kauppatoriin nivoutuu moni kaupunkikehitykseen liittyvä, monen muuttujan kautta vaikuttava voima: autoliikennevirrat, meriuimala Allas, mahdollinen Guggenheim, autolauttaliikenne, kaupungin julkinen vesibussiliikenne, toritoiminta, matkailun edistäminen jne. Kaikkien näiden suurien hankkeiden tueksi tarvitaan kuitenkin ehjä ja ainutkertainen, viehättävä ja toimiva Kauppatori. Jotta eheään kokonaisvaikutelmaan voidaan mitenkään tähdätä, tulee olla sitova ja vahva yleissuunnitelma, jonka puitteisissa osa-alueita voidaan viedä eteenpäin.

Selvitystyössä on tuotu esiin ensisijaisesti vaalittavia arvoja, mutta Kauppatorin tulevaisuutta kehitettäessä vähintään yhtä tärkeää on uusien ideoiden sovittaminen vanhaan ympäristöön siten, että kokonaisuus rikkastuu. Kauppatorilla on alueita ja piirteitä, jotka eivät

ole koskaan olleet "hyviä ja harkittuja". Kauppatorilla ei ole sellaista alkuperäistä asua, jota voisi edes väljästi pitää kehitystyön lähtökohtana. Esimerkiksi Presidentinlinnan suhde Kauppatoriin on aina ollut vaikea. Linna on vetäytynyt "nurkan taakse", sen asema julkisivufrontissa on vaatimaton ja tällä hetkellä se on moottoritien tapaisen liikenneväylän takana. Tai toisena esimerkkinä Havis Amandan aukio, jonka luonne määriteltiin uudelleen 1908, kun veistos ja suihkulähde pystytettiin. Veistoksen ympäristön kehittyminen jäi varsin pian liikennesuunnittelun jalkoihin, eikä aukion tilallisia mahdollisuuksia ole toistaiseksi jalostettu ehjäksi toiminnalliseksi kokonaisuudeksi. Kauppahallin lähiympäristö myllerrettiin vain noin 5 vuotta valmistumisen jälkeen satamarataa rakennettaessa 1895. Rataliikenteen päättymisen jälkeen (1980) Kauppahallin ympäristöä ei ole uudelleenarvioitu kokonaisuutena, vaikkakin se on huolellisesti peruskorjattu viime vuosikymmeninä.

D-osiossa esiin tuodut Kauppatorin ja Eteläsataman pohjukan alueen KESKEISET HAASTEET ovat konsultin näkemys, joka pohjautuu tutkimuksen alkuosan tietopohjaan ja vaalittaviin keskeisiin arvoihin.

**Keskeiset
haasteet**

D1

Liikenne



Reittivalinnan haasteiden edessä

Jalankulku

1900-luvun liikennekehitys on johtanut pienien mutta sitäkin merkityksellisempien reunusrakenteiden ja suoja-aitojen syntymiseen etenkin torialueen länsiosaan. Jalankulkija kohtaa erinäiset tiheässä rytmisissä toistuvat reunakiveykset (taseroet): katu – raitiotie – tori/aukio – suojatiekoroke – puisto... jne. Jalan liikuttamisen tapa Kauppatorilla on muuttunut levottomaksi, kun siirrytään reviiiriltä toiselle, ylitetään imaginäärisiä rajoja ja tarkkaillaan alati, ettei jäädä ajoneuvon yliajaksi. Autoista 1950-luvulla syntynyt uhka ja sitä torjuvat suoja-aidat eivät voi olla loputtomiin Kauppatorin kehittämistä määräävä lähtöarvo, joka on samalla ristiriidassa torin vaalittavien piirteiden kanssa. Nopeasti tai rytmisesti etenevän liikenteen äänimaisema voimistaa valppaanaolon tarvetta.



Katariinankatu kävelykatuna on miellyttävä esimerkki raitiotien asettamisesta samaan tasoon jalankulkualan kanssa.



Esplanadin akseli vai aitajuoksurata?

Haasteet

- Tasoerorakenteet tulisi purkaa Kauppatorilta niin laajalti kuin mahdollista ja tavoitella yhtenäistä ja tasa-arvoisesti käytettävää pintaa. Tuore onnistunut esimerkki raitiotien ja kävelykadun sovitamisesta esteettömästi toisiinsa löytyy jo Katariinankadulta.
- Järjestely tarkoittaisi, että autoliikenne ja raitiotieliikenne etenisivät Kauppatorilla hitaasti.
- Liikennevaloista, ryhmittymiskais-toista ja liikenteen ohjausmerkeistä luovuttaisiin torialueella.
- Ratkaisu jalankulkureitin oikealle tavalle ylittää ajotie löytyy Esplanadin puistosta (Fabianinkatu / Miskonkatu): keskiakselissa oleva riittävän leveä suojatie

- Kun Havis Amandan aukiosta muodostetaan eksakti neliömäinen aukio, jonka keskellä ovat vuoden 1884 torikauppaa varten kivettyt ristikäytävät ehjänä kuviona, on yhteys Esplanadin puiston ja Kauppatorin välillä jälleen löydettävissä.
- Liikenteen aiheuttaman henkilöturvallisuushan, suoja-aitojen ja torin vaalittavien perusarvojen välinen ristiriitatilanne pitää purkaa ja tavoitella poikkeuksellisia ja rohkeita eritysratkaisuja



Pyöräliikenne

Kehitysaskel kevyen liikenteen järjestelyissä otettiin 1990-luvulla, kun autotiestä lohkaistiin kapea siivu pyörätielle. Kuitenkin niin Kauppahallin kuin Katajanokan päässä pyörätiereitti linjattiin jokseenkin mutkikkaaksi. Sitten 1990-luvun pyöräilyliikenteen määrä on ollut kasvussa ja viimeisen 15 vuoden aikana määrä on puolitoistakertaistunut. Samoin pyörällä liikkumisen tapa on muuttunut ja muuttuu sähkömoottorivasteisten pyörien yleistyessä. Mutkikkaat ja kapeat pyörätiet eivät palvele jatkossa tätä liikennemuotoa, vaan tarvitaan selkelinjaisia ja nopeasti mutta turvallisesti ajettavia teitä. Etenkin keskusta-alueen liikenteessä pyörä tulee nähdä tasa-arvoisena liikennevälineenä auton rinnalla ja liikenne-edellytykset Kauppatorinkin alueella tulee toteuttaa tämän mukaisesti.

Haasteet

- Kevyenliikenteen reittien rakentamista tulisi jatkaa entistä määrätietoisemmin, huomioiden pyöräliikenteen määrän ja laadun kehitys
- Kevyenliikenteen väylälle tulisi osoittaa leveä ja suora reitti, jonka tila otetaan ajotieltä eikä torialueelta: yksi suora linja Etelärantaa pitkin ja toinen suora linja Pohjoisesplanadia pitkin.



Eteläranta on leveä kaksine kiskopareineen ja kolmine ajokaistoineen. Arkikäytössä kadun mitoitus tuntuu kohtuuttomalta kentältä, jonka ainoa käyttäjä on ajoliikenne. Samalla asetelma aikaansaa valtavan kontrastin torialueen jakautumisessa jokseenkin aktiiviseen pohjoisosaan ja lähes kuolleeseen eteläosaan, jossa kuitenkin on torin aktiivisin rakennus: Kauppahalli.

Pyöräreitti Presidentin linnan edustalla on ohjattu kääntymään ensisijaisesti kohti etelään, mutta toisaalta pyörällä voi ajaa myös jalkakäytävää pitkin.



Pyöräilijöille varattu kapea ajoreviiri on piirretty sulkuviivalla pysäköintikentän asfalttiin, kiertämään Kauppahalli rannan puolelta. Siinä kaksi pyöräilijää mahtuu ohittamaan toisensa rauhallisessa nopeudessa.





Autoliikenne

Kauppatoria leikkaavaa ja sivuavaa autoliikennettä on kehitetty lähes koko 1900-luku kritiikittömästi, liikennevirtojen vääjäämättömän kasvun ohjaamana. Vuosisadan alkupuoliskolla, kuten koko 1800-luvun, eri liikennemuodot etenivät toripintojen poikki jokseenkin sopuisasti, mutta 1930-luvulta kasvavan liikenteen myötä alkoi kiihtynyt eriytyneiden alueiden kehitys. Kauneus- ja hyvyysarvot ovat jääneet vähälle kun autot ja ajoradat ovat levittäneet reviiriään. Liikkeen rytmi ja vauhti kasvoivat 1950-luvulla siihen mittaani, että ajoratoja jouduttiin rajaamaan muusta toriympäristöstä suoja-aidoin ja reunakivin sekä varustelemaan toria suojatein, liikennemerkein ja -valoin. Yksityisautoiluun kohdistuva kritiikki ja kaupunkisuunnittelun muuttuneet arvot mahdollistavat vihdoin tilanteen uudelleenarvioinnin.

Eteläsataman autolauttaliikenne on yksi torialueen liikenneongelmien aiheuttajista. Vuosikymmenien saatossa autolauttaliikenteen alukset ovat paisuneet ja sen seurauksena torin läpikulkuliikenteen automäärät ovat kasvaneet. Kun Kauppatoria halutaan kehittää paikkana ihmisille, tulee autoliikenteen määrää voida vähentää ja hidastaa. Erityisesti Pohjoisesplanadin liikennemäärää tulisi voida karsia. Vakiintuneita käytäntöjä tulee voida uudelleen arvioida myös satamatoimintojen suurissa periaatepäätöksissä.

Nykytilanteen ilmakuva kertoo kuinka suuri osa torin leveydestä on liikenteen valtaamaa. Havis Amandan aukiolla ajokaistojen ja raitiokiskojen valtaama ala on yli 2/3. Vapaan torialueen epämääräinen muoto korostuu jalankulkijalle myös kiveyksen taoserojen seurauksena. Torin keskiakselissa oleva raitiovaunupysäkki saa suhteettoman painoarvon.

Kuva vuodelta 2015, Helsingin karttapalvelu, ortokuva.



Esimerkiksi vuoden 1988 ilma-kuva ja siihen värein osoitetut alueet kertovat kuinka suuri osa Kauppatorin alueesta on varattu liikenteen ja pysäköinnin tarpeisiin.

kartta.hel.fi



Haasteet

- Liikennesuunnittelun dominansista tulee siirtyä moniarvoiseen ja laaja-alaiseen suunnitteluun, jossa tunnustetaan ja tunnustetaan Kauppatorin vaalittavat arvot ja liikennetarkaisut ovat niihin sopeutuvia ja alistuvia.
- Autolauttaliikenteen mitoittavasta liikennekuormasta Eteläsataman alueella tulee luopua ainakin siten, ettei liikennettä ohjata Kauppatorin poikki (= Havis Amandan aukion sivuitse)
- Autoliikenteen kaistakokoja Kauppatorilla tulee pienentää niihin mittoihin, mitä ympäröivät pääkadut tarjoavat. Pohjoisesplanadin oikea leveysmitta löytyy Esplanadin puiston varresta, jonka tulee olla määräävä myös Kauppatorilla. Sama koskee Eteläesplanadia Havis Amandan aukion kohdalla ja Etelärannan katualueita: suorat ja yhdenmukaiset katulinjat.

- Pysäköinti rantareunuksilla, torin ja meren välissä, on lopetettava. Pysäköintikentät eristävät torin ja meren välisen yhteyden, rumentavat maisemaa ja ovat ristiriidassa Kauppatorin vaalittavien arvojen kanssa. Kadunvarsipysäköinti on luonteva urbaani tapa, nykyisten rantapysäköintikenttien sijaan.
- Poikkikatujen liitosten (Eteläranta ja Unioninkatu) tulee olla teräväkulmaisia, ei kaartuvia.



Raitiotieliikenne

Havis Amandan aukiota muodostui raitiovaunuliikenteen solmukohta aivan raitieliikenteen alkuajoista, vuodesta 1891 lähtien. Ennen vuotta 1908 yksi raidepari kulki aukion poikki diagonaalisti. Havis Amandan veistoksen paljastuksen jälkeen kiskoparit siirtyivät Etelärannan suuntaiseksi, haarautuen Pohjoisesplanadilla molempiin suuntiin. Vuoden 1941 uudelleenjärjestelyjen yhteydessä kiskot siirtyivät Havis Amandan aukion pohjoispuolelta eteläpuolelle. Nykyinen kiskolinjaus on pääpiirteissään peräisin vuodelta 1956, jolloin rata-geometriaa muokattiin loivempikaarteiseksi.

Haasteet

- Raitiotieliikenteen haasteet ja ongelmat liittyvät läheisesti autoliikenteen järjestämiseen
- Raitiotielinjauksia Havis Amandan aukion kohdalla tulisi muuttaa siten, että liikennepaine aukiota vähenee. Kuten 1890-luvun varhaisvaiheissa, yksi raidepari tulisi linjata kulkemaan Unioninkatua myöden Teollisuustalon (Palace) ympäri rantaan. Etelärannan puolella kulkisi vain yksi raidepari torin poikki ja nykyiselle Katariinankadun reitille. Näin pyörivä liike Havis Amandan aukiota saataisiin päättymään.
- Pysäkkien sijoittelussa on noudatettava periaatetta, jossa pysäkit tukeutuvat ympäröiviin korttelirakenteisiin, eivätkä seisto Havis Amandan aukiota estämässä niin näkymiä kuin jalankulkua Esplanadin puiston ja Kauppatorin välillä.
- Johdinmastot ja Kauppatorin valaistusratkaisu tulee suunnitella harkittuna kokonaisuutena huomioiden alueen keskeiset vaalittavat piirteet.



Vuoteen 1957 saakka autoille varatut ajoradat olivat jokseenkin kohtuullisia ja diskreetisti muotoiltuja. Samoin Havis Amandan aukio oli edelleen jonkseenkin säännönmukaisen neliömäinen. Kävely-yhteyttä Esplanadin puistoon ei ollut rajattu suojatiellä, vaan katu voitiin ylittää vapaasti. Kuva Aarne Pietinen 1938, HKM.

Vuonna 1958 liikennejärjestelyt uusittiin ja Havis Amandan aukiota tuli niin auto- kuin raitiotielinjojen viipaloima ja vauhdikkuuden ilmapiiriä enteilevä. Kuva vuodelta 1972, SKY-Foto Müller, D148. HKM.



**Keskeiset
haasteet**

D2



Huolto



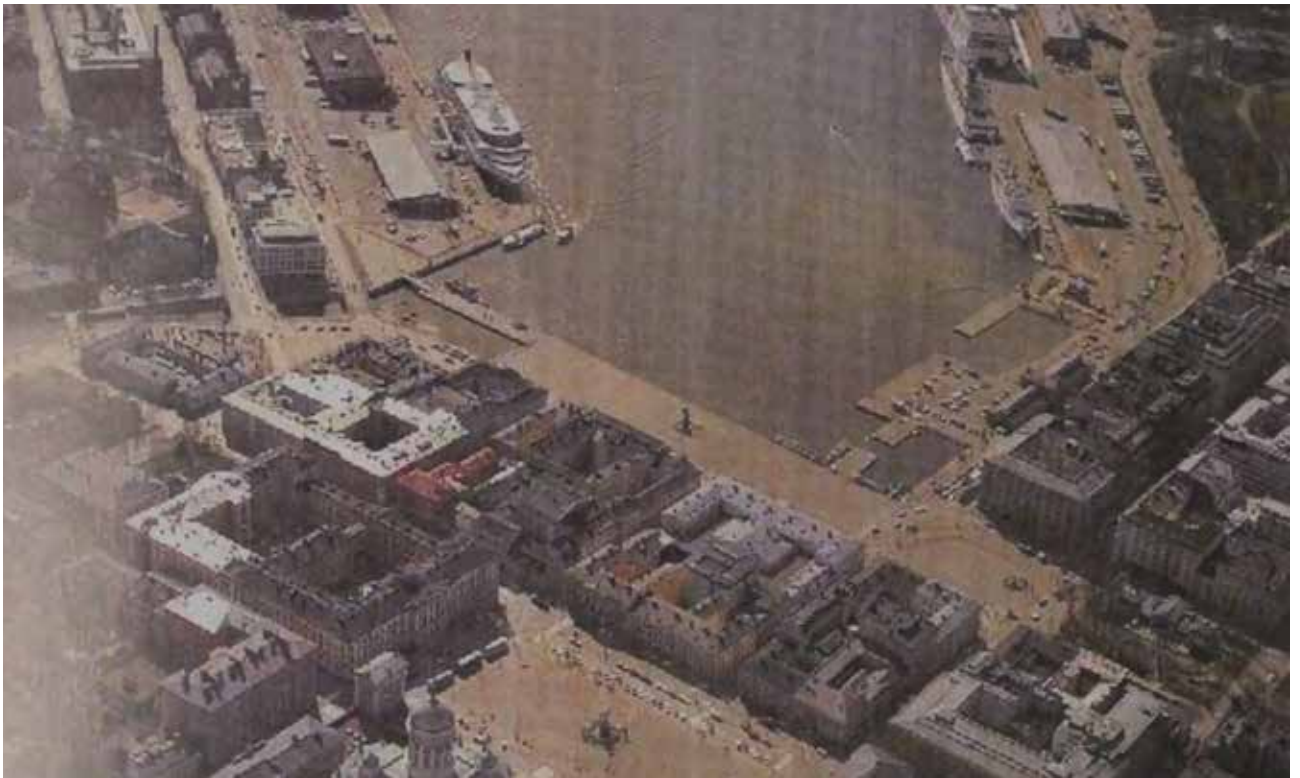
Insinöörivetoisen kaupunkisuunnittelun hedelmät

1890-luvun insinöörivetoinen, rationaalinen ja käytännön tarpeita ratkaiseva kaupunkisuunnittelu unohti niin kauneusarvot kuin rantamaiseman ideaalinkin. Rantaradan rakentaminen 1895 ja sen mukana syntyneet täyttöalueet vaimensivat suoran rantaviivan ja sisäänvedettyjen satama-altaiden välisen vuoropuhelun. Vironaltaan ja Keisarinluodonlaiturin täyttöalueet muodostivat ranta-aukioiden edustoille kentät, apualueet, joita saatettiin käyttää laivojen lastaamiseen, mutta jotka toisaalta eivät vakiintuneet mihinkään tiettyyn toimintaan. Niistä muodostui vuosien saatossa torin ja Kauppahallin meren puoleisia huoltoalueita, kenttiä pysäköintiin ja tavaran lyhytsäilytykseen. Alkuperäinen asetelma edustavasta merijulkisivusta muuttui monimuotoiseksi pysäköinti- ja varastoalueeksi veden partaalla. Näiden nuorempien alueiden käyttö huolto- ja parkkialueina kertoo Kauppatorin alueen monien toimijoiden arkisista tarpeista ja toisaalta torialueen sirpalemaisesta, rajattuja tarpeita ratkovasta suunnittelusta.

Vironaltaan täyttöalue 1895 on kunnostettu ja uudelleenrakennettu 2010. Olisiko apualueen voinut kehittää jo viimein muuhun käyttöön kuin pysäköintikentäksi ja Kauppahallin jättepisteeksi?

Keisarinluodonlaiturin vakiintunein käyttö ja identiteetti on reittipiste Suomenlinnaan. Jälkifunktionalistinen, arkkitehtien Hytönen & Luukkonen suunnittelema Olympiavuoden 1952 paviljonki on lennokas, mutta nykyisellään lähes rappiotilassa ja oletettavasti 1970-l väriassussa. Suomenlinnan lähtö on rituaalinen siirtymistapahtuma tukevalta maalta Helsingin merelliseen edus- ja edustussaaristoon. Lähtöpisteen käyttö on suurta ja piste on merkittävä myös turisteille. Olisiko aika miettiä uudestaan sitä viestiä ja tunnelmaa mitä Unescon maailmanperintökohteeseen lähtö voisi tarkoittaa?





Ajatus Keisarinluodonlaiturin purkamisesta ei ole uusi. Arkkitehti-lehti 2-3/1994 julkaisi silloisen kaupunkisuunnitteluviraston arkkitehti Mikael Sundmanin kirjoituksen "Kauppatori kunniaansa". Yllä olevan havainnekuvan kuvatekstinä todettiin: *"Empire-Helsinki kohtaa meren täsmällisesti ja suurpiirteisesti. Rantakävely Katajanokalle voisi kulkea arvokkaasti veden eikä autojen ja varastoalueiden vierellä ... C. L. Engelin muotoilema Kauppatorin alkuperäinen luonne voidaan palauttaa poistamalla Keisarinluodonlaituri ja rautatiesilta sekä siirtämällä Suomenlinnan lautan odotuspaviljonki hallin viereen."*

Betoniset merikilpikonnat ovat löytäneet reitin pohjolan perukoille, ilahduttamaan muuten sekasortoisen ankeaa asetelmaa.



Haasteet

- Satamarata apualueineen on ylivoimaisesti merkittävin Kauppatorin rakenteeseen vaikuttanut historiallinen muutos.
- Alun perin puhtaasti käytännöllinen toimenpide on juurtunut paikalleen, ilman että sen olemassa olon oikeutusta olisi kriittisesti tarkasteltu satamaliikenteen päätyttyä 1980. Apualueiden rakenteita on pidetty hyvää tarkoittaen kunnossa kun altaita ja laiturireunoja on kunnostettu 1980, 1995 ja 2010. Samalla on ylläpidetty asetelman säilymistä.
- Kauppatorin tulevaisuutta pohdittaessa tulisi avoimesti harkita voidaanko 1890-l täyttöalueet purkaa ja palata aikaisempaan järjestykseen, vaikka ajatus sotii kaupunkirakenteen kerroksellisuuden vaalimisen suojeluperiaatteita vastaan.
- Niin kauan kun satamaradan apualueet eivät toiminnoillaan rikasta aluetta, vaan rikkovat Ehrenströmin suoralinjaista kaupunkikaavaa häiritsevällä tavalla, niiden olemassa olon ainoa arvo on olla jäänne industrialismin historiaa ja autojen merinäköalapaikka.



Rakennukset, varusteet ja valaistus

Kauppatorin historiassa erinäiset rakennukset, varusteet ja kaupunkivalaistusratkaisut ovat merkittävä ympäristötekijä. Jo 1830-luvulta lähtien toriympäristöön on sijoitettu taloja palvelemaan niin maalla tapahtuvia toimintoja kuin meriliikennettä. 1800-luvun kehitys johti entistä suurempien rakennusten tai katosten rakentamiseen, kun taas näiden pääsääntöisen purkamisen jälkeen (...1953) ”rakentaminen” on keskittynyt lähinnä tilapäisten kioskien sijoitteluun vailla erityisempiä ideoita.

Torimyynti, satamatoiminta ja liikennemuodot ovat edellyttäneet moninaisia varusteita: pollareita, johdinmastoja, kaiteita, pumppuja, vesiposteja, sähköpisteitä, pysäköintimittareita, kiello- ja ohjetauluja, lipputankoja ja mainoslaitteita, joiden muotovalikoima on vaihdellut vuosikymmenestä toiseen. Toisin kuin historialliset rakennukset, jotka peruskorjataan määrävälein ja jotka saavat tällöin selkeän historiallisen kerrostuman, on kaupunkiympäristön kehittyminen ajallisesti lomittuvaa. Esimerkiksi Kauppatorin alueen valaistus on aina muodostunut valikoimasta eri-ikäisiä valaisi-

mia, valaisinpylväitä tai -mastoja, aivan varhaisvaiheita lukuun ottamatta. Toisaalta tämä on rikkaus. Kauppatorilla on kuitenkin paljon esimerkkejä ei-toivottujen varusteluratkaisujen kerrostumisesta ja kerran puolihuolimattomasti sijoitettu muuntajakaappi rumentaa ja haittaa toriympäristöä vuosikymmenestä toiseen.

1800-luvun varustelua tuntuu ohjanneen vielä melko tiukka pidättäytyminen kauneuden ja sopivuuden ohjaamisissa ratkaisuissa, Rahatoimikamarin määräämänä. Tällöin esimerkiksi ristikkomastoja ei hyväksytty johdinpylväiksi, koska niiden tuli olla ”*soreasti profiloituja*”, ja kaasuväläispylväät olivat ihmisen mittakaavaisia. Sähkövalaistuksen ensivaiheessa tilanne ei juuri muuttunut, mutta sodan jälkeen siirryttiin entistä tehokkaampiin valolähteisiin ja 1960- ja 1990-luvun välillä Kauppatoria valaistiin korkeista mastoista valonheittimin. 1990-luvulla valaisimille haettiin jälleen muitakin ominaisuuksia kuin valotehoa, vanhan mallisin kaarivalaisimin ja uusin matalin pylväsvalaisimin. Harkittua saati kaunista kokonaisratkaisua valaistuksessa ei kuitenkaan ole saavutettu sitten alkuvuosikymmenten.



Haasteet

- Kauppatori on tänään moniportaisen hallinto-, toteutus- ja käyttäjäkoneiston tuottamaa ympäristöä. Tori on kehittynyt yksittäisten toimien haja-ammuntana, käytännöllis-painotteisina toimenpiteinä, joista puuttuu holistinen suhtautuminen alueeseen, sen historiaan ja tulevaisuuteen. Kauppatorin tulevat toimenpiteet tulee suunnitella kokonaisvaltaisena tekona, jonka toteutuksesta vastaa yksi koordinoiva taho.

Lähteet

Björkman, Sten 1986. Kauppatorin alueen rakennushistoriaselvitys. Helsingin kaupunki Kaupunkisuunnitteluviraston julkaisu AB3/86.

Fornt och Nytt 1947. Historisk återblick på värme- och sanitetsteknikens utveckling i Finland. TFiff.

Hakkarainen, Helena ja Putkonen, Lauri 1995. Helsingin kantakaupungin teollisuusympäristöt. Teollisuusrakennusten inventointiraportti. Helsingin kaupunginmuseon tutkimuksia ja raportteja 1/95.

Heikkinen, Markku 2012. Historiallisella kaupunkialueella (1640-) tehtyjen katualueiden kunnallisteknisten töiden arkeologinen valvonta: Helsinki, Kirkkokatu – Ritarikatu – Rauhankatu, Hallituskatu, Unioninkatu, Sofiankatu ja Pohjoisesplanadi – Katariinankatu 2009-2011. HKM

Heikkinen, Markku 2014. Helsinki Presidentinlinna. Historiallisella kaupunkialueella (1640-) sijaitsevan rakennuksen ja pihojen peruskorjauksen arkeologinen valvonta huhtikuu 2013 – huhtikuu 2014. HKM.

Helander, Vilhelm ja Sundman, Mikael 1970. Kenen Helsinki - raportti kantakaupungista 1970. WSOY, Porvoo

Helsingin kantakaupungin rakennuskulttuuri. Katajanokan kaupunginosan inventointi. Jaatinen-Lindh-Lunkka. Helsingin kaupunginmuseon tutkimuksia ja raportteja 2/1998.

Herranen, Timo. 1985. Kaasulaitostoimintaa Helsingissä 1860-1985. Helsingin kaupungin energialaitos.

Jaatinen, Carina, Lindh, Tommi ja Lunkka, Hannu 1998. Helsingin kantakaupungin rakennuskulttuuri. Katajanokan kaupunginosan inventointi. Helsingin kaupunginmuseon tutkimuksia ja raportteja 2/1998

Kaupungin valot. Helsingin valaistuksen kaupunkivalliset periaatteet. Julkaisija Helsingin kaupunki 2003.

Kaupungin Leijona-sydän. Narinkka 1998. Helsingin kaupunginmuseo.

Kervanto Nevanlinna, Anja 2002. Kadonneen kaupungin jäljillä. SKS, Helsinki.

Liikekeskustan kaavoitus- ja kehittämisperiaatteet. KSV. Julkaisu AB4/1986.

Niukkanen, Marianna 2002. Venäläisten kenttälinnointus. Julkaisussa Sirpaleita suurvalta-ajan Helsingistä. 2002 MV.

Mökkönen, Teemu. 2002. Helsinki – Helsingfors. Kaupunkiarkeologinen inventointi. Vaasa- ja suurvalta-ajan kaupunkiarkeologinen inventointiprojekti. MV, Rho.

Muthreich, Margareta. 1970. Helsingin asemakaava vuosina 1812-17. Kirjassa Entisaikain Helsinki VII, Helsinki-Seura.

Sark, Suomen arkkitehtiliiton rakennusteknillinen käsikirja 1937-1938. Suomen arkkitehtiliitto.

Tommila, Päiviö 1982. Helsinki kylpyläkaupunkina 1830-1850-luvuilla. Helsinki-seura 1982.

Torikorttelit. Katu- ja torialueiden päällysteet, rakennushistoriallinen selvitys. Kati Salonen ja Mona Schalin. Hgin kaupungin rakennusvirasto, julkaisu 2011:2.

Torikorttelit. Rakentamistapaohje ja julkisten ulkotilojen, valaistuksen ja opastuksen yleissuunnitelma. Arkkitehtitoimisto K2S ja työryhmä. 2009

Lehdet

Arkkitehti 2-3/1994. Kauppatori kunniaansa. Mikael Sundman,

Arkkitehti 6/1999. Tyypikioski, Helsinki. Arkkitehtitoimisto a.men

Barometern 1861

Dagbladet 1888

Folkwännen 1883

Helsingin uutiset 1863

Helsingfors Tidningar 1836, 1851, 1855

Helsingin Sanomat 1906

Hufvudstadsbladet 1881

Morgonbladet 1880

Papperslyktan 1859, 1861

Suomen julkisia sanomia 1863

Suometar 1854, 1855, 1860

Uusi Suometar 1869, 1875, 1876, 1896

Veckans Krönika 1906

www-lähteet

Uudempaa kuva-aineistoa on haettu Helsingin sanomien, Iltalehden, Wikipedian ja Wikimedian sivustoilta.

<http://www.nba.fi/helsinginarkeologiaa/vn/presidentinlinna.htm>

Arkistot

HKA Helsingin kaupunginarkisto

HKM Helsingin kaupunginmuseo

HKR Helsingin kaupungin rakennusvirasto

HRakvv Helsingin rakennusvalvontavirasto

KA Kansallisarkisto

KSV Kaupunkisuunnitteluvirasto

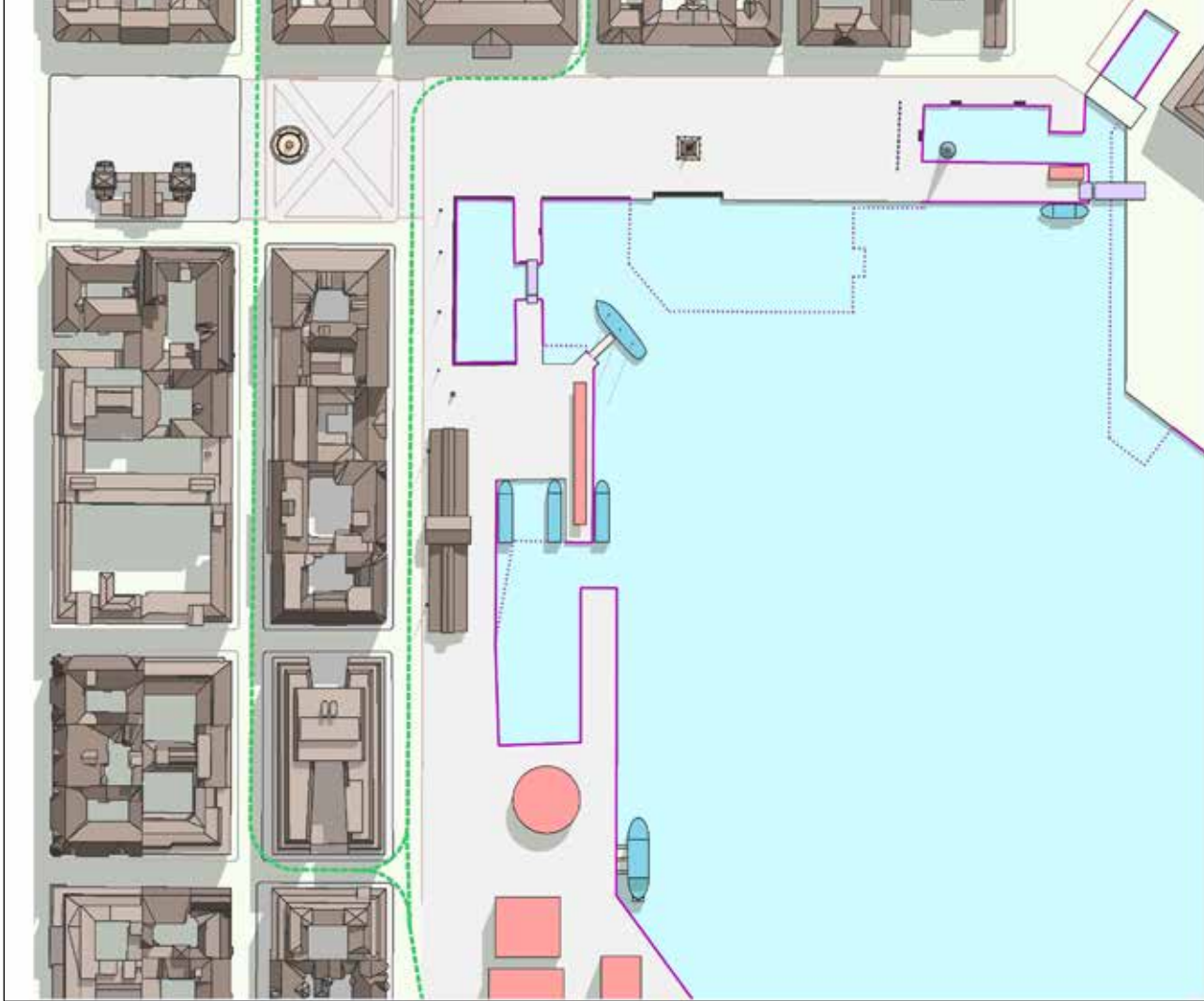
LIITE

Kehitysehdotus

Perustuen historiaan, arvoihin, johtopäätöksiin ja haasteisiin

Tämä liitteenä oleva kehitysehdotus on konsultin mielipide niistä kehittämistarpeista, joilla Kauppatorin alue voitaisiin ottaa kokonaisvaltaisesti haltuun. Kehitysideat tai toimenpide-ehdotukset eivät ole virastojen tai asiantuntijanviranomaisten yhteensovittama suunnitelma alueen kehittämiseksi, vaan selvityksen tekijöiden näkemys ja ehdotus, historiatietoinen syn-

teesi. Historialtaan ja toiminnaltaan monisäikeisen alueen kehittäminen vastaamaan nykyhetken ja tunte mattoman tulevaisuuden tarpeita edellyttää tarpeeksi laaja-alaisen tarkastelun mutta myös vahvan kokonaisidean. Tämä ehdotus tarjoaa yhden mahdollisen, historiatietoisen etenemissuunnan kokonaisidean kehittämiseksi.



Kehitysehdotus

Perustuen historiaan, arvoihin, johtopäätöksiin ja haasteisiin

Kauppatorin ja Esplanadin yhteyttä vahvistetaan

- Havis Amandan aukion ja Kauppatorin alueet muotoillaan geometrisesti selkeiksi
- toripinnan turhat tasoerot poistetaan
- liian virtaviivaiset risteysalueet ja ylileveät katualueet kavennetaan
- liikenteen alueet linjataan Esplanadien katualueiden mukaisesti

Torin yhteyttä mereen vahvistetaan

- Keisarinluodonlaituri puretaan
- torin rantareunan suoralinjaisuus palautetaan
- torin keskeisäksi osoitetaan rakentamalla porrasmereen

Kauppahallin ja Kauppatorin yhteyttä vahvistetaan

- torin ja hallin välistä jalkakäytävää levennetään
- Kolera-altaan laiturivarsien yli rakennetaan nostosilta
- Vironaltaan ympäristön kehittäminen tuo uutta liikettä Kauppahallin läpi

Presidentinlinnan ja Linnanaltaan vuorovaikutussuhde

- torin keskiakselin ja Linnanpihan keskiakselin risteykseen, Linnanaltaaseen suunnitellaan vesiveistos
- Korkeasaaren lautan lippukioski siirretään pois linnan edustukselliselta reviiriltä
- Ketjutolppa-aita siirretään torin rajaksi
- Katajanokan kanavan suun leveys palautetaan ja kiinteä silta korvataan nostosillalla Linnanaltaan historiallisen käytön vaalimiseksi

Vironaltaalle luodaan kaupunkiliikenteen venesatama

- Vironaltaan täyttöä puretaan vesibussien satamaksi ja pohjoispäähän sijoitetaan monitoimihuolto-rakennus sekä toritoiminnan että veneliikenteen tarpeisiin
- Suomenlinnan lautalle tehdään uusi terminaalirakennus entisen tullipaviljongin kohdalle, Vironaltaan eteläpuolelle; Suomenlinnan lauttapysäkki sijaitsee siten, että sinne suuntautuva autoliikenne on helposti järjestettävissä; nykyinen poikittainen autoliikenne poistuu Kauppatorin itäpäädystä

Kauppatori Historialliset vaiheet

rev. 14.4.2016

Vuosi	Tekijä tms.	Yleiset piirteet	Tori keskeiset	Rakennukset	Kirj. lähde	Arkisto /originaali	www
		KESKEISET VAIHEET					
		KESKENERÄISET TUTKIMUSAIHEET					
		Helsingin rantaviivan piirteet säilyvät jokseenkin muokkaamattomina aina tulipalon 1808 jälkeiseen uudelleenrakennukseen saakka; Forsell-Avanderin kartta 1696/1707;			Hist. kartasto s. 12 + Mökkönen 2002, s. 40	Forssellin kartta 1696/1707 (Ruotsin valtionarkisto)	http://www.nba.fi/fi/File/363/kaupunkiarkeologia-raphelsinki.pdf
1767		rantaviiva epämääräinen ennen 1800-lukua, Kauppatorin nykyinen alue suurelta osin vielä meren alla; Wijnbladin kartta			Mökkönen 2002, s. 43	Louis Belangerin etsaus 1798	
1808		Helsingin tulipalo					
1809		Uudellenrakennuskomitean perustaminen			Björkman s.7		
1810	A. Kocke	tulipalon jälkeinen asemakaava, vanhaan kaavaan perustuva (vahv. 23.2.1811), suunnitelmaa ei toteutettu			Mökkönen s. 44 Björkman s. 9		
1812 (alku)	A. Kocke	Kocken 2. ja 3. asemakaava, Ehrenströmin lausunto 3. kaavasta: tavoitteena kaupungin ei nykyiset vaan tulevat tarpeet			Björkman s.11	KA/Ehrenström 1812, VSV Fb 26 akti 714	
1812	Ehrenström	Ehrenströmin 1. asemakaava, yhteistyö Kocken kanssa					http://digi.narc.fi/digi/view.ka?kuid=12446594
1812		Helsinki julistettiin pääkaupungiksi					
1812		Ehrenström Uudelleenrakentamiskomitean (URK) johtoon			Björkman s.14		
24/5.8. 1814		Uudenmaan asemakaava; sis. selostuksen					http://digi.narc.fi/digi/view.ka?kuid=25166708
1815		Ehrenström + Kocke (2.?) asemakaava			Hist. kartasto s. 51	HKM	
1816		Engel URK:n arkkitehdiksi			Björkman s.14		
1817		Ehrenströmin "lopullinen" kaava; työt edenneet siten, että Kauppatorin täyttö jokseenkin lopullisessa asussa (Le Moinen akvarelli) - toria reunustaa puinen laitur			Björkman s.14	KA Helsinki 28/2D 19/3	
1820-l		Torikauppa vakiintuu Kauppatorille; ensin Kolera-altaan saaristolaiskauppa			Björkman s. 17		
1822		Pintojen kiveykseen ja Kluuvin kanavan rakentamiseen myönnetty yi 100 00 ruplan määräraha; kanavasta luovuttiin kustannussyistä; Kluuvin lahti päätettiin täyttää			Björkman s. 16 - 17		
1825		URK:n toiminta päättyi virallisesti, töitä viimeisteltiin vuoteen 1828; vastuu siirtyi Intendetinkonttorille - tähän mennessä valmiina pohjoinen ranta-aukio Linnanaltaalta Esplanadille - kadunlaskijoista pulaa			Björkman s. 17		
1825		Länsirannan makasiinilaituri romahti (korjaamatta pitkään) Vielä 1833 länsirannan rakenteista toteutettu vain Kolera-allas			Björkman s. 18		
1829/ 1830	Sim. Grönlund	Kartan otsikossa ranta-aukio on nimetty "Plan Charta öfer Esplanaden eller Salu-Torget", eli nimike Kauppatori esiintyy ensimmäistä kertaa			KA: Sto kd 111 108		
1829/ 1830	Sim. Grönlund	Suunnitelma Länsirannan kiveämiseksi (sis. edelleen Kluuvin kanavan); jo kiveettyä aluetta vain Kolera-altaan länsipuolen pieni alue (1833 askelmittauskartta, jossa ranta rakentamaton Björkman s.22)			KA: Sto kd 111 108		
1829 – 1835		Torialueen kiveäminen; koko torialueen kiveämiseen ei löytynyt tekijää; aloitettiin länsipään kiveämisellä, joka valmistui 1832 lopulla. Itäpään kiveys alkoi 1831, valmistui 1835. Tekniikkana hiekkaperustalle laskettu mukulakivi. jalkakäytävillä sileämpää (1846 määräys					

Vuosi	Tekijä tms.	Yleiset piirteet	Tori keskeiset	Rakennukset	Kirj. lähde	Arkisto /originaali	www
		Tallinnan hiekkakiven käyttämiseen)					
1835		Kiinteiden laitureiden kiveys valmistuu, kauppaneuvos Gaddin urakkana			Björkman s.18	Tengströmin litografia 1838	http://www.doria.fi/handle/10024/48182
1835		Pohjoisen rannan kiveäminen valmis					
1835		Keisarinnan kivi			Björkman s.98		
1837		Päätös Heidenstrauchin talosta keisarillinen palatsi			Lauri Putkonen 2010		http://www.rakennustieto.fi/lehdet/ry/index/lehti/5tUo3vZqm.html
17.4.1837	Wiik	Vaakahuoneen suunnitelmat hyväksytään; ilmeisesti varhaisessa vaiheessa satamakonttorin käyttöön (purettiin 1888 kauppahallin tieltä)			Björkman s. 56		
syksy 1837		Keittohuone päätettiin rakentaa; uusittiin jo 1859 A. Bomanin suunnitelmien mukaiseksi (purettiin 1895 satamaradan tieltä)			Björkman s 55		
1838		Katajanokan kanavan suunnitelmat			Björkman s.22		
1838		Tengströmin litografiassa esiintyy sama tilanne kuin Engelin päiväamättömässä laituripiirustuksessa (tosin eivät välttämättä esitä dokumentaarisesti)				Tengströmin litografia 1838	http://www.doria.fi/handle/10024/48182
1844		Katajanokan kanava valmistuu					
1840-luku		Länsirannan laiturirakenne ja satama-altaat rakentuvat; Ehrenströmin/Engelin linjasta poikkeavat altaat esiintyvät ensi kerran Gyldenin kartassa 1842, ilmeisesti vasta suunnitelmana			Björkman s. 22		
1854						A Birds Eye View KA/Kaupunkikartat	http://digi.narc.fi/digi/view.ka?kuid=25341955
1860		Väliaikainen rata Eteläsatamasta rakenteilla olevalle ratapihalle; valmistumisen jälkeen sataman ja aseman välistä liikennettä hoidettiin hevosrattailla			Björkman s. 24		
1860(?)		Linnalaiturin puurakennus X , jonka käyttöä ei tarkemmin tunneta			Björkman s. 71		
1865	Basilier	Virvoitusjuomakioski (ilm. Kolera-altaan pohjoisella laiturivarrella, kuvassa 1860-l esiintyy kevyempi katos eteläisellä laiturivarrella)					
1860-l		HUOM! Kajanuksen piirustus 1854 Björkman s. 23 Kolera-altaan leveys: Grönlundin ja Engelin piirustuksissa Kolera-allas on noin 38 x 68 m; 1866 kartta on ensimmäinen, jossa Kolera-allas esiintyy nykyisessä, kapeammassa asussa (noin 26 x 69 m) (Onko esim. Kolera-altaan rakenteissa eri ikäisiä penkereitä?)					
1860-l		Sluuppialtaan nurkassa käsikäyttöinen merivesipumppulaite. Vastaava näkyy varhaisessa valokuvassa Keisarinluodonlaiturin Kolera-altaan puoleisessa nurkassa, mutta 1860-l lopulla kyseisellä kohdalla on uusgoottilaiseen tyyliin tehty paviljonki (käyttötapa tuntematon).				Valokuvat HKM km0036yr, km000mao8_M, km003h3j	
1870-l	G. Th. Ahlgren	Vaihtoehtoiset ehdotukset ratayhteydelle: rautatie/hevosrautatie mm. Esplanadia myöten			Björkman s. 27		
1878	Th Tallqvist	Mietintö Katajanokan rantalaitureiden rakentamisesta ja liittämisestä rautatieverkkoon			Björkman s.27		
1882	Th. Tallqvist	Ehdotus satamaradan linjauksesta torilla					
1883	O. Ehrström	Ehdotus satamaradan linjauksesta torilla (samaa aikaa ehdotus "Obeliskisatamasta" = Kolera-altaan täyttö + rantaviivan siirtäminen ulos + laituri Keisarinmatalikon yli)			Björkman s.26		
1883		Keskustelua Pakkahuoneen laiturin ja Makasiinilaiturin välisestä laiturialueesta (jäänyt liian matalaksi) -> ehdotettiin Makasiinilaiturin suuntaista pitkä laiturivartta ja altaan täyteen rakentamista ja					

Kauppatori Historialliset vaiheet

rev. 14.4.2016

Vuosi	Tekijä tms.	Yleiset piirteet	Tori keskeiset	Rakennukset	Kirj. lähde	Arkisto /originaalit	www
1883	G. Nyström	Lyypekinlaiturin tavarakatos rakennetaan (paloi 1915, mutta rakennettiin samoin tein lähes vastaavaksi), purettiin 1953			Björkman s. 59		
1885-1886		Eteläisen laiturivarren vahvistaminen: laiturivarren leveys kasvoi 10 jalalla, allas kapeni 5 jalalla			Björkman s. 29		
1884-1886		Vironaltaan eteläpään täyttäminen 65 jalkaa tavaravajaa varten			Björkman s. 29		
1885	O. Schultz	Suunnitelma viemäritunnelin rakentamisesta Kauppatorin Esplanaadin puoleisesta päästä Kolera-altaaseen				HKR	
1886	G. Nyström	Vironaltaan matkustajapaviljongin (+tullihuoneisto) rakentaminen + asemakonttorin tilat 1894 + tullitiloja 1903; 1938 passintarkastuskoppi			Björkman s. 63		
1886	Sucksdorff, Ehrström	Ehdotus Keisarinmatalikosta: ruoppaaminen todettiin kannattamattomaksi, suunniteltiin täyttämistä ja laiturin rakentamista					
1887	Th. Tallqvist	Ehdotus satamaradan linjauksesta torilla ja Katajanokan satama-altaat			Björkman s.27		
1889	G. Nyström	Kauppahalli valmistuu (suunnittelu käynnistyi 1885) - piirustukset hyväksytyt toukokuussa 1888 - perustukset betonille, kattotuolit polonceau (niveletty)			Björkman s. 83		
1888-1892		Valmisteltiin satamaradan lopullista suunnitelmaa yhdessä rautatiehallituksen kanssa					
21.6.1891	Helsingin raitiotie ja omnibus oy	raitiovaunuliikenne: 1 metrin raideleveys; alkoi 21.6.1891 Sörnäinen – Kauppatori –Lapinlahti ja Töölö –Kauppatori – Kaivopuisto (1894 muutoksia ratojen linjauksissa)			Björkman s 37		
9.5.1892		Keisarillinen asetus satamaradan rakentamisesta			Björkman s. 27		
1892	Ehrström / Selim Lindqvist	Pakkahuoneen laiturin avoimet tavarakatokset			Björkman s. 62		
1890-l alku		Pakkahuoneenlaiturin ja Makasiinilaiturin välinen alue täytettiin Pakkahuoneenlaiturin linjan mukaisesti			Björkman s. 30		
jouluku u 1894	Alfred Norrmen	Satamaradan lopullinen suunnitelma ” (Th. Tallqvistin johtaman valiokunnan ohjaamana)					
1894	G. Nyström	Marspaviljonki , Linna-altaan länsireunalle; purettu 1925 (odotushuone Norrmenin talon huoneistoon)			Björkman s. 72		
helmiku u 1895		Asemakaavan muutos Norrmenin satamaratasuunnitelman mukaisesti			Björkman s. 29, s. 30 kuva		
30.10.1895		Satamarata valmistuu: Vironaltaan pohjoisosan täyttäminen ja Keisarinmatalikon rakentaminen Keisarinluodonlaituriksi = Kauppatorin alue pääpiirteissään saavutti nykyisen muodon			Björkman s. 30-32 Knorringin topografinen kartta matalikosta 1885 s. 32 slmat HSUB 1894		
1899		Raitioteiden sähköistäminen alkoi = ilmakaapelit katukuvaan; keskustelua pylväiden ulkoasusta, edellytettiin samaa pylvästä sähkövalaistusyhtiön kanssa			Björkman s. 39		
1900 (?)		”Lycktkarta ofver Salutorget”, suunnitelma katuvalaistuksesta				HKR	
1904		Ehdotus uuden Katajanokan sillan rakentamiseksi; ei toteutunut, vanhaa levennettiin 16 metriseksi vuonna XXXX			Björkman s. 35		

Vuosi	Tekijä tms.	Yleiset piirteet	Tori keskeiset	Rakennukset	Kirj. lähde	Arkisto /originaali	www
1908					Björkman s.45		
1908					1099	HKR	
1908					Björkman s. 101-2	Veckans krönika 1906 nro 35	
1908	Raitiotieyhtiö				Björkman s. 39		
1909...12					Signe Branderin valokuvat 1909 / 1912. km003041, 0000012m		
1910					1285	HKR	
1913							
26.5.1913	J. Ahrenberg					HKR	
4.6.1916	P. Olsson				302	HKR	
ennen 1917					Björkman s. 35		
1922					Björkman s.45		
1926					Björkman s. 47		
1927					Björkman s. 47		
1929					2657	HKR	
1929					3216	HKR	
1938					5070	HKR	
1941					Björkman s. 47		
1941					5838	HKR	
1941					5900	HKR	
1930-l					Björkman s. 62		
1946							
1953	A. Hytönen & R-V. Luukkonen					HRakvv	
1953					Björkman s. 45		
1953					Björkman s. 59		

Kauppatori Historialliset vaiheet

rev. 14.4.2016

Vuosi	Tekijä tms.	Yleiset piirteet	Tori keskeiset	Rakennukset	Kirj. lähde	Arkisto /originaali	www
		Vironaltaan matkustajapaviljonki + tulli puretaan					
1954	Hki kaupunki, kiinteistövä. / asemak.	Liikennesuunnitelma Pohjoisesplanadin varren pysäköinnistä sekä pysäköinnistä Keisarinluodonlaiturilla, lähellä kääntösiltää olevalla kolmiomaisella ns. "Porvoon toriksi". kutsutulla alueella				HKA: KHS 9-3462 lausunto liikennejärjestelyistä 26.7.1954	
1956		Suunnitelma ajoratojen muutoksista Havis Amandan aukiolla ja Pohjoisesplanadilla			8359	HKR	
1956		Tarkennettu osasuunnitelma Unioninkadun kohdalta			8390	HKR	
1955-57		Pakkahuoneenlaiturin peruskorjaus			Björkman s. 45		
1957		Torikatoskankaiden väriksi määrättiin oranssi			Björkman s. 49		
1957		Kolera-altaan portaiden uudelleen latominen			Björkman s. 45		
1958 – 1959		Keisarinluodon laiturin muurin oikomista, Lyypekinlaiturin korjausta			Björkman s. 45		
1959		Helsingin poliisilaitoksen ehdotus Keisarinluodonlaiturin muuttamisesta kauttaaltaan pysäköintialueeksi, viistoon asetetut pysäköintiruudut				HKA: KHS 3115, ehdotus 14.10.1959	
1961		Pakkahuoneen laiturin leveä tullipaviljonki purettiin			Björkman s. 70		
1966		Helsingin poliisilaitoksen ehdotus Kolera-altaan eteläpuolisen alueen eli Kauppahallin meren puoleisen edusalueen jakamisesta viistopysäköintiruutuihin				HKA.KHS 394 ehdotus 27.4.1966	
1971	Hki Kaup. liikennelts., ratatoimisto	Suoja-aita-alue Suomenlinnan lautan matkustajapaviljongin viereen				Hrakvv	
1971-73	J. Cedercreutz	Siirrettävä tullipaviljonki					
1973-78		Tilapäinen tullipaviljonki					
1976	E. Miettinen	Vesiliikenteen tiedotekilpi Suomenlinnan lautan matkapaviljongin viereen				Hrakvv	
1985	Rautakirja Oy rakennusos.	Myyntikojuun (tyyppikoju) rakennuslupapaperiustus 1982 / Rakennusvalvonnan hyväksyntä 1985				Hrakvv	
1985	?	Asemapiirustus torialueen torikaupan järjestelystä em. myyntikojuun liittyen				Hrakvv	
1986		Kauppatorin alueen kokonaissuunnitelmaa ryhdyttiin valmistelemaan KSV:ssä			Björkman, 1986		
1986	KSV liikenneslu	Suunnitelma Kauppatorin alueen liikennejärjestelyistä; ei hyväksytty jatkosuunnitteluun			piir. 7-3036	KSV	
1993	YM / MV	Kauppatori osaksi RKY-kokoelmaa, kohde 4631				MV	
1993	HKR, katuosasto / Intergraph	Suunnitelma: "Kauppatori, pyörätiejärjestelyt"			26609/2	HKR	
1993	HKR, katuosasto / Intergraph	Suunnitelma: "Kauppatori, pyörätiejärjestelyt"; toinen piirustusversio			26609/12	HKR	
1995	Hki kaup. satamalts. / tekninen osasto	Pakkahuoneen laiturin huoltorakennukset ja aita; Pakkahuoneen laiturin kunnostus				HRakvv	
1999	HKR, katuosasto / Viatek Oy	Suunnitelma: "Kauppatorin kunnostus, kiveys- ja kalustepiirustus"			27865/18	HKR	
1999	HKR,	Suunnitelma: "Kauppatorin kunnostus, kiveysdetaljit"			27865/15, 27865/19	HKR	

Vuosi	Tekijä tms.	Yleiset piirteet	Tori keskeiset	Rakennukset	Kirj. lähde	Arkisto /originaali	www
-------	-------------	------------------	----------------	-------------	-------------	---------------------	-----

	katuosasto / Viatek Oy						
1999	HKR, katuosasto / Viatek Oy	Suunnitelma: "Kauppatorin kunnostus, liikennemerkkisuunnitelma"			27865/20	HKR	
1997	B. Österberg	Asemakaavan muutosehdotus 10475, koskien torialueita ja niihin välittömästi liittyviä vesialueita; ei vahvistettu			10475	KSV	http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=4631
2002	T. Mökkönen	Helsinki, kaupunkiarkeologinen inventointi, johon koottu Helsingin Vironniemellä tehdyt tutkimukset 2002 saakka ja niiden tulokset.			Mökkönen, 2002	MV	
2010	KSV liikenneslu	Torikorttelin liikennesuunnitelma; suunnitelma ulottuu osittain Kauppatorin alueelle; ei toteutettu			piir. 5838-7	KSV	
2011	M. Heikkinen	Raportti katualueilla tehtyjen kunnallisteknisten töiden arkeologisesta valvonnasta, koskien mm. Pohjoisesplanadia Sofiankadun ja Katariinan kadun kohdalla; työt 2011			Heikkinen 2012	HKM	
2014	Helsingin Tukkutori	Asetetaan työryhmä selvittämään keinoja kohentaa Kauppatorin ilmettä ja toimivuutta (HEL 2014-00423)			Loppuraportti: työryhmä Kauppatorin ilme		

Arkkitehtitoimisto Okuluksen rakennustutkimuksia

Helsingin Tuomiokirkko.

Kipsikoristeiden restauroinnin työmaadokumentointi, 1996-97.

Tilaja: Helsingin seurakuntayhtymä.

Grönqvistin talo, Helsinki

Julkisivujen restauroinnin työmaadokumentointi Theodor Höijerin 1883 valmistuneesta kaupunkipalatsista, 1998.

Tilaja: Oy Grönqvistin talo Ab.

Suomen Kansallisteatteri, Helsinki

Vuonna 1902 valmistuneen Onni Törnqvistin suunnitteleman teatterin julkisivujen restauroinnin työmaadokumentointi, 1999.

Tilaja: Suomen Kansallisteatteri.

Suomen Kansallisteatteri, Helsinki.

Kansallisteatterin sisätilojen restaurointiin liittyvän suihkupaalutuksen halkeamakartoitus, 2001-2002 (/2003).

Tilaja: Suomen Kansallisteatteri.

Arpeanum, ent. Helsingin yliopiston Geologian laitos.

Vuonna 1869 valmistunut Albert Edelfelt vanh. suunnitteleman yliopistorakennuksen sisätilojen restaurointiin liittyvä historiallinen väritutkimus, 2001.

Tilaja: Senaatti-kiinteistöt Oy.

Lapinjärven iso kirkko, Lapinjärvi.

Vuonna 1746 rakennettu rapatun hirsirakenteisen ristikirkon julkisivujen rakennushistorian tutkimus ja kuntokartoitus, 2000.

Tilaja: Lapinjärven Srk.

Vuorikatu 8:n piharakennus, Helsinki.

Rakennushistoriallinen selvitys ja inventointi Waldemar Aspelinin 1897 suunnittelema piharakennuksesta, 2001.

Tilaja: Eläke-Tapio Oy.

Tapiolan Terveystalo ja Urheilutalo, Tapiola.

Rakennushistoriaselvitys Aarne Ervin 1960-luvun puolivälissä toteutuneista kahdesta julkisesta rakennuksesta, 2002.

Tilaja: Espoon Tekninen keskus.

Fabianinkatu 26, Helsinki.

Rakennushistoriaselvitys Kauno S. Kallion vuonna 1906 suunnittelema Suomen Liikemiesten Kauppaopisto Oy:n koulurakennuksesta, 2003.

Tilaja: Helsingin yliopisto / Tekninen osasto.

Vuorikatu 5,

Rakennushistoriaselvitys Väinö Vähäkallion vuonna 1925-26 suunnittelema Suomen Liikemiesten Kauppaopisto Oy:n uudesta koulu- ja asuinrakennuksesta, 2003.

Tilaja: Helsingin yliopisto / Tekninen osasto.

Vuorikatu 3, Helsinki.

Rakennushistoriaselvitys Aarre Ekmanin vuonna 1919 suunnittelema A.B. Vuorikatu 2 O.Y. -asuinrakennuksesta, 2003.

Tilaja: Helsingin yliopisto / Tekninen osasto.

Suomen Kansallisteatteri, Helsinki.

Vuonna 1902 valmistuneen Onni Törnqvistin suunnitteleman teatterin sisätilojen restauroinnin työmaadokumentointi, 2002-2003.

Tilaja: Suomen Kansallisteatteri.

Arpeanum, ent. Helsingin yliopiston Geologian laitos.

Vuonna 1869 valmistunut Albert Edelfelt vanh. suunnitteleman yliopistorakennuksen peruskorjaus ja restaurointityömaan työmaadokumentointi, 1999-2004.

Tilaja: Helsingin yliopiston tekninen osasto (1999) ja Senaatti-kiinteistöt.

Yrjönkatu 18, Helsinki.

Vuonna 1883 valmistunut Sebastian Gripenbergin suunnittelema entinen suomalainen tyttökoulu ja sittemmin Suomen Taideakatemia rakennus. Rakennushistoriaselvitys, 2004.

Tilaja: Svenska folkskolan vännen r.f.

WeeGee-talo, Tapiola.

Vuosina 1964 ja 1967 valmistunut arkkitehti Aarno Ruusuvooren suunnittelema entinen Weiling+Göösin painotalo. Rakennushistoriaselvitys ja väritutkimus, 2004.

Tilaja: Espoon tekninen keskus / KOY WeeGee.

Kyminlinna, Kotka.

1800-luvun venäläisen kasarmialueen rakennushistoria- ja asemakaavahistoriaselvitys, 2004.

Tilaja: Senaatti-kiinteistöt.

Kaupinkallio, Tapiola.

Tapiolan Kaupinkallion rakennushistoriaselvitys, alueinventointi ja arvotus, 2004.

Tilaja: Espoon kaupunkisuunnittelukeskus.

Kelloseppäkoulu, Tapiola.

Vuonna 1958 valmistuneen Tapiolan Kelloseppäkoulun ja asuntolan rakennushistoriaselvitys, 2005.

Tilaja: Asuntosäätiön rakennuttaja Oy.

Villa Cooper, Järvenpää.

Vuonna 1904 valmistuneen arkkitehti Lars Sonckin suunnitteleman Villa Enckelin (aiempi nimi) rakennushistoriaselvitys ja kuntoarvio, 2006.

Tilaja: Järvenpään kaupunki.

Taidehalli, Helsinki.

Vuonna 1928 valmistuneen arkkitehtien Hilding Ekelund ja Jarl Eklund suunnitteleman taidehallin väritutkimus, 2006.

Tilaja: Taidehalli.

Kaartin kasarmi, Helsinki.

Vuonna 1819 valmistuneen arkkitehti Carl Ludvig Engelin suunnittelema Suomalaisen pataljoonan upseerirakennus ja Aulis Blombstedtin suunnittelema uudelleenrakennus Puolustusministeriön virastotaloksi 1957. Rakennushistoriaselvitys, 2007.

Tilaja: Puolustushallinnon rakennuslaitos.

Svenska Teatern, Helsinki.

1860-valmistunut Theodor Chiewitzin suunnitelma "Nya Teatern". 1863 palanut ja Nikola Benois'n suunnitelmien mukaan 1866 uudelleenrakennettu. Muutettu Jarl Eklundin, Eero ja Eliel Saarisen suunnitelmien mukaan 1936. Rakennushistoriaselvitys ja väritutkimus, 2008.

Tilaja: Nya Teaterhus Ab.

Eduskuntakiinteistöt, Helsinki.

Rakennushistoriaselvitys ja tietokantainventointi Eduskuntakiinteistöistä 2008-2009 sisältäen J. S. Sirénin Eduskuntatalon 1930, Hilding Ekelundin suunnitteleman entisen Kaupunkiliiton talon 1954 ja Arkkitehtitoimisto PLR:n laajennuosat A, B ja C 1970-luvulta.

Tilaja: Eduskunnan kiinteistötoimi.

Turun Akatemiatalo, Turku.

Vuonna 1816 valmistunut arkkitehti C. C. Görwellin suunnittelema Turun Akatemian uudisrakennus ja sittemmin Turun hovioikeuden talo. Rakennushistoriaselvitys, 2009.

Tilaja: Senaatti-kiinteistöt Oy.

Fastighets Ab Norra Kajen 4 - Pohjoisranta 4, Helsinki.

Vuonna 1883 valmistunut arkkitehti Theodor Höijerin suunnitelma asuin-kiinteistö, nk. Standertskjöldin talo. Rakennushistoriaselvitys, 2009.

Tilaja: Fastighetsbolag Norra Kajen 4.

Kansalliskirjasto, Helsinki.

1840-luvulla rakennettu Helsingin yliopiston pääkirjasto, suunnitellut Carl Ludvig Engel. Julkisivujen rakennushistoriaselvitys, 2010.

Tilaja: Helsingin yliopiston Tekninen osasto.

Työ- ja elinkeinoministeriö, Aleksanterinkatu 4-10, Helsinki.

1800-luvun alun vuosikymmeninä rakennetut neljä kaupunkikorttelitaloa, jotka yhdistettiin toiminnallisesti ja muutettiin useaan otteeseen kunnes 1990-luvulla muodostettiin puolikkaan korttelin kokoinen Kauppa- ja teollisuusministeriön rakennus. Rakennushistoriaselvitys ja inventointi, 2010.

Tilaja: Senaatti-kiinteistöt.

Valtioneuvoston kello, Helsinki.

C. L. Engelin suunnitteleman senaattitalon kellotaulun historiallisten vaiheiden selvitys ja väritutkimus, 2010.

Tilaja: Senaatti-kiinteistöt.

Helsingin Yliopiston pääkirjasto, kansalliskirjasto, Helsinki.

Rakennushistoriaselvitys, 2011.

Tilaja: Helsingin yliopiston tekninen toimi.

Keravan vankila, Kerava.

Fl. Granholm, Hugo Lindberg, Vankeinhoitoasiainlaitos... mm. suunnitelmi-
en mukaan eri vaiheissa (1891...) rakennettu kasvatuslaitos ja vankeinhoidon
rakennusaluekokonaisuus. Rakennushistoriaselvitys, 2011.

Tilaja: Senaatti-kiinteistöt.

Aleksanterinkatu 15, Atlas-talo, Helsinki.

Gustaf Nyströmin vuonna 1888 suunnittelema liike- ja asuinrakennus.

Rakennushistoriaselvitys, 2011.

Tilaja: OP-Pohjola.

Kaartin kasarmi, F-rakennus, Helsinki.

C. L. Engel / E. B. Lohrmannin suunnittelema 1840-luvulla valmistunut kasarmira-
kennus. Rakennushistoriaselvitys, 2012.

Tilaja: Puolustushallinnon rakennuslaitos / Senaatti-kiinteistöt.

Pelastusarmeijan Temppele, Helsinki.

Oskar Finkenbergin suunnittelema vuonna 1895 valmistunut kokoontumistila.
Rakennushistoriaselvitys, 2012.

Tilaja: Suomen Pelastusarmeijan säätiö.

VR Helsingin aseman Hallintorakennus, Helsinki.

Arkkitehtien Herman Gesellius ja Eliel Saarinen suunnittelema vuonna 1909
valmistunut keskushallintorakennus.

Rakennushistoriaselvitys, 2012.

Tilaja: VR-yhtymä.

Svenska Teatern, Helsinki.

Työmaadokumentointi, 2012.

Tilaja: Nya Teaterhus Ab.

Kiinteistö Oy Eteläesplanadi 12 eli entinen Wasa Bankin talo, Helsinki.

Arkkitehtitoimisto Grahn, Hedman & Wasastjernan ja julkisivujen osalta John
Settergrenin suunnittelema ja vuonna 1899 valmistunut pankki- ja asuinraken-
nus.

Rakennushistoriaselvitys, 2013.

Tilaja: OP-Pohjola.

Kaartin maneesi, Helsinki.

Axel Hampus Dalströmin suunnittelema vuonna 1877 valmistunut Suomen
sotaväen harjoitusrakennus.

Rakennushistoriaselvitys, 2013.

Tilaja: Senaatti-kiinteistöt.

Vantaan Pyhä Lauri, Vantaa.

Keskiaikaisen kirkon ja kellotapulin jotka tuhoutuivat palossa 1893 ja jälleenra-
kennettiin Th. Höijerin suunnitelmien mukaan.

Rakennushistoriaselvitys ja suppea väritutkimus 2012-2014.

Tilaja: Vantaan Seurakuntayhtymä.

Vantaan Jokiniemen koelaitos, Vantaa.

Entinen Änäsin Suomen maanviljelys-taloudellinen koelaitos.

Rakennushistoriaselvitys, 2014.

Tilaja: Senaatti-kiinteistöt.

Arppeanum, Helsinki.

Entinen Keisarillisen Aleksanterin yliopiston laboratorio- ja museorakennus.

Suppea rakennushistoriaselvitys, 2014.

Tilaja: Senaatti-kiinteistöt.

Antinkatu 1, Helsinki.

Entinen Valtioneuvoston kirjapainorakennus.

Suppea rakennushistoriaselvitys, 2014.

Tilaja: Senaatti-kiinteistöt.

Antinkatu 6, Pori.

Entinen Lipasen kiinteistö.

Rakennushistoriaselvitys sekä kehitys- ja rakennussuojelutavoitteet, 2014.

Tilaja: Porin kaupunki.

Tossu, Helsingin kuvataidelukio, Helsinki.

Suppea rakennushistoriaselvitys Rakennushallituksen / Väinö Vähäkallion
suunnittelema entisestä Helsingin toisesta suomalaisesta lyseosta, 2014.

Tilaja: Arkkitehtitoimisto Perko Oy / Helsingin kaupunki, tilakeskus.

Hanasaari B, Helsinki.

Rakennushistoriaselvitys ja suojelutavoitteiden määrittely Hanasaari B (CHP)
-voimalaitoksesta, 2015.

Tilaja: Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto

Kansallisarkisto, Helsinki.

Ulkoasun rakennushistoriaselvitys, 2015.

Tilaja: Senaatti-kiinteistöt.

Arabia - Hämeentie 135, Helsinki.

Yleispiirteinen rakennushistoriaselvitys, 2015.

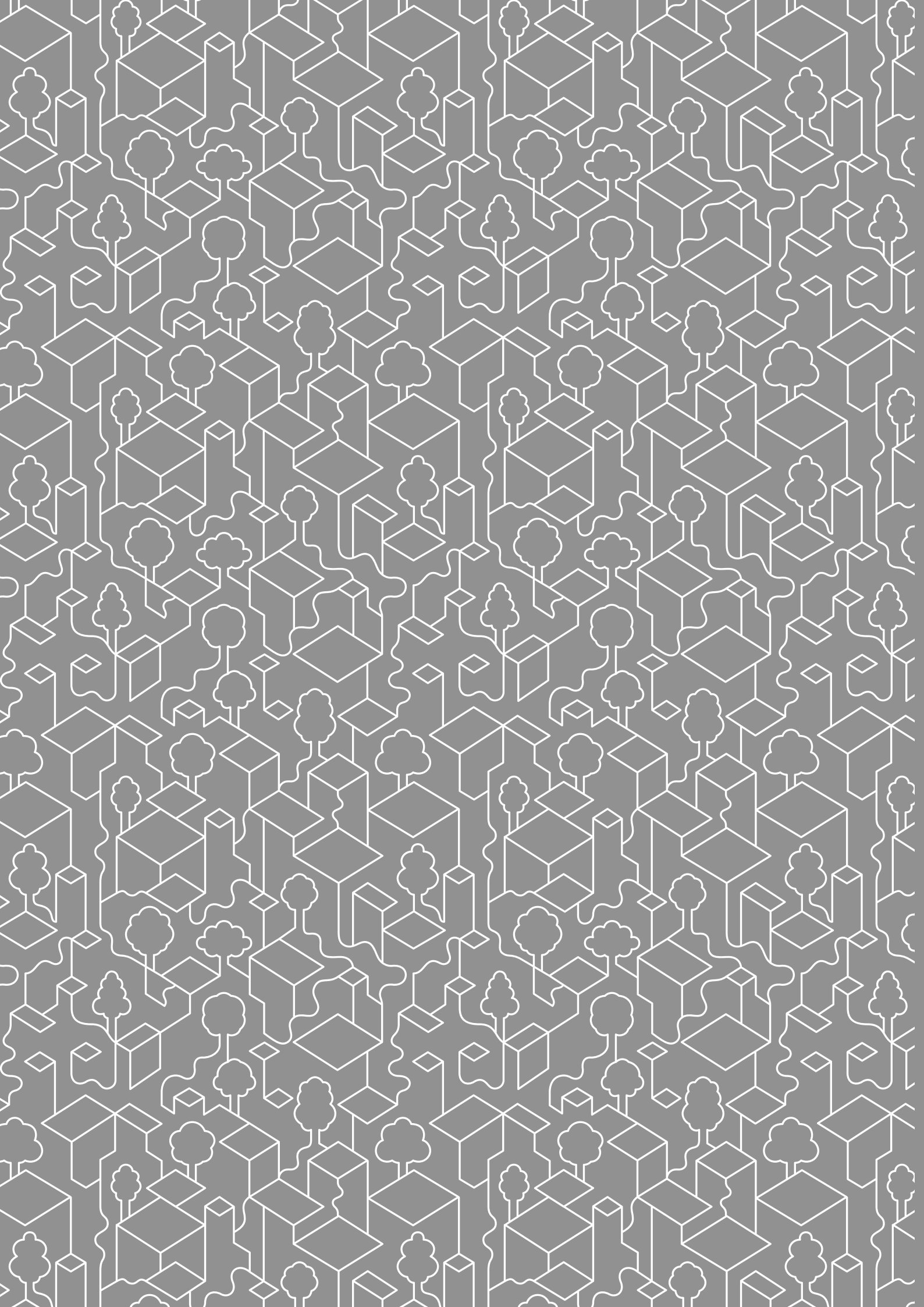
Tilaja: Keskinäinen työeläkevakuutusyhtiö Varma.

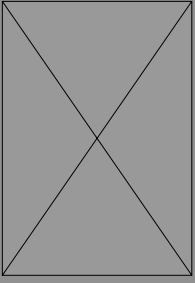
Kutomotie 1-3, Helsinki.

Entinen Stockmann Pitäjänmäki

Suppea rakennushistoriaselvitys, 2016.

Tilaja: Keksinäinen työeläkevakuutusyhtiö Varma.





Helsingin kaupunki
Kaupunkisuunnitteluvirasto

Käyntiosoite
Keskuskoulukatu 3

00100 Helsinki

Postiosoite

PL 2100

00099 Helsingin kaupunki

Puhelinvaihe

09 310 1673

www.hel.fi/ksv