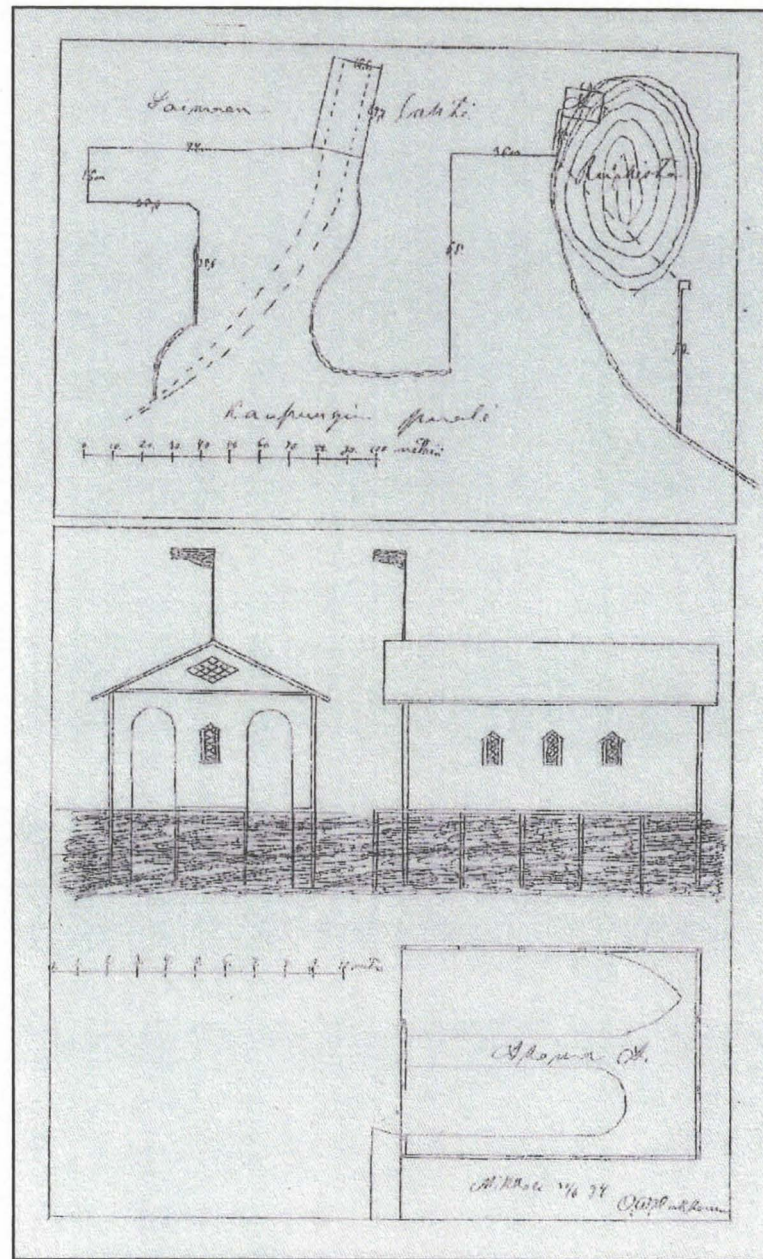


# Mikkelin satama-alueen, Mannerheimintien ja rautatiealueen rakennushistoriaa



<b>1-8-2 ja 3 / Mannerheimintie 10 .....</b>	<b>5</b>
Tontti 9/25.....	5
Tontti 8/26.....	6
Tontti 7/27.....	6
Nykytilanne.....	8
Tonttien 7 / 27, 8 / 26 ja 9 / 25 piirustukset Mikkelin maakunta-arkistossa:.....	8
<b>1-6-1039, katuaukio ja 1-6-7,.....</b>	<b>10</b>
<b>1-6-1039, katuaukio ja 1-6-7,.....</b>	<b>11</b>
<b>Mannerheimintie 10-12 .....</b>	<b>11</b>
<b>1-6-38, Porrassalmenkatu 17.....</b>	<b>13</b>
<b>1-6-38, Porrassalmenkatu 17.....</b>	<b>14</b>
<b>1-20-1 Pakkahuone / tullikamari.....</b>	<b>16</b>
<b>1-20-1 Pakkahuone / tullikamari.....</b>	<b>17</b>
Tullikamarin perustaminen ja ensimmäiset suunnitelmat .....	17
pakkahuonetta varten .....	17
Werner Polónin pakkahuonesuunnitelma 1889 .....	17
Pakkahuoneen rakentaminen 1889-1890.....	18
Uusi tullikamari 1929 .....	18
Tullikamarin laajennus ja uusi varasto 1940-1941.....	19
Tullikamarin ja pakkahuoneen piirustukset Mikkelin maakunta-arkistossa:.....	19
<b>1-20-2 ja 1-24-1 Sataman makasiinirivit.....</b>	<b>21</b>
Ensimmäiset makasiinit.....	21
Kaupunginrakennusmestari Oikaraisen makasiinisuunnitelmat ....	22
Kaupungininsinööri von Fieandt'n makasiinisuunnitelma 1915.....	22
Kaupungininsinööri Erkki Tammiston makasiinisuunnitelma 1935.....	22
1930-luvun suunnitelmat itäisen makasiinirivin rakentamiseksi ....	23
1940-luvun makasiinisuunnitelmat – Tuominen / Jokilehto .....	23
Jokilehdon varastorakennussuunnitelmat 1948.....	24
Satamamakasiinien piirustukset Mikkelin maakunta-arkistossa:...	25
<b>1-21-3 Tullikatu 1 / Laiturikatun 4.....</b>	<b>26</b>
<b>1-21-3 Tullikatu 1 / Laiturikatun 4.....</b>	<b>27</b>
<b>1-22-3 Veturikatun 1 / Laiturikatun 4a.....</b>	<b>27</b>
Suur-Savon Osuuskaupan betonivalimo ja halkosirkkeli 1936.....	27
Montonen Oy:n ja Viipurin Kauppa Oy:n varastot 1947-48 .....	27
Lautatarha-alue .....	28
Vuokratontit vuonna 1968 .....	28
Mikkelin Rautakauppa Oy:n rakennukset.....	28
Tontti 1-22-3 .....	28
<b>Satamalaiturit ja muut satama-alueen rakennukset.....</b>	<b>29</b>
<b>Satamalaiturit ja muut satama-alueen rakennukset.....</b>	<b>30</b>
Satamalaiturit.....	30
Yleistä satama-alueesta .....	30
Ensimmäiset laiturit 1838 .....	30
Satamapuisto – ”rotunda”.....	31
Laitureiden korjaukset ja laajennukset 1849-1868 .....	31
Lastauslaiturin laajennus ja korjaus 1869-1871 .....	32
Laiturikorjauksia 1879-1888.....	33
Satama ja rautatien rakentaminen 1889.....	34
Halkolaituri .....	34
Sataman laajennussuunnitelmat 1908-1915.....	35

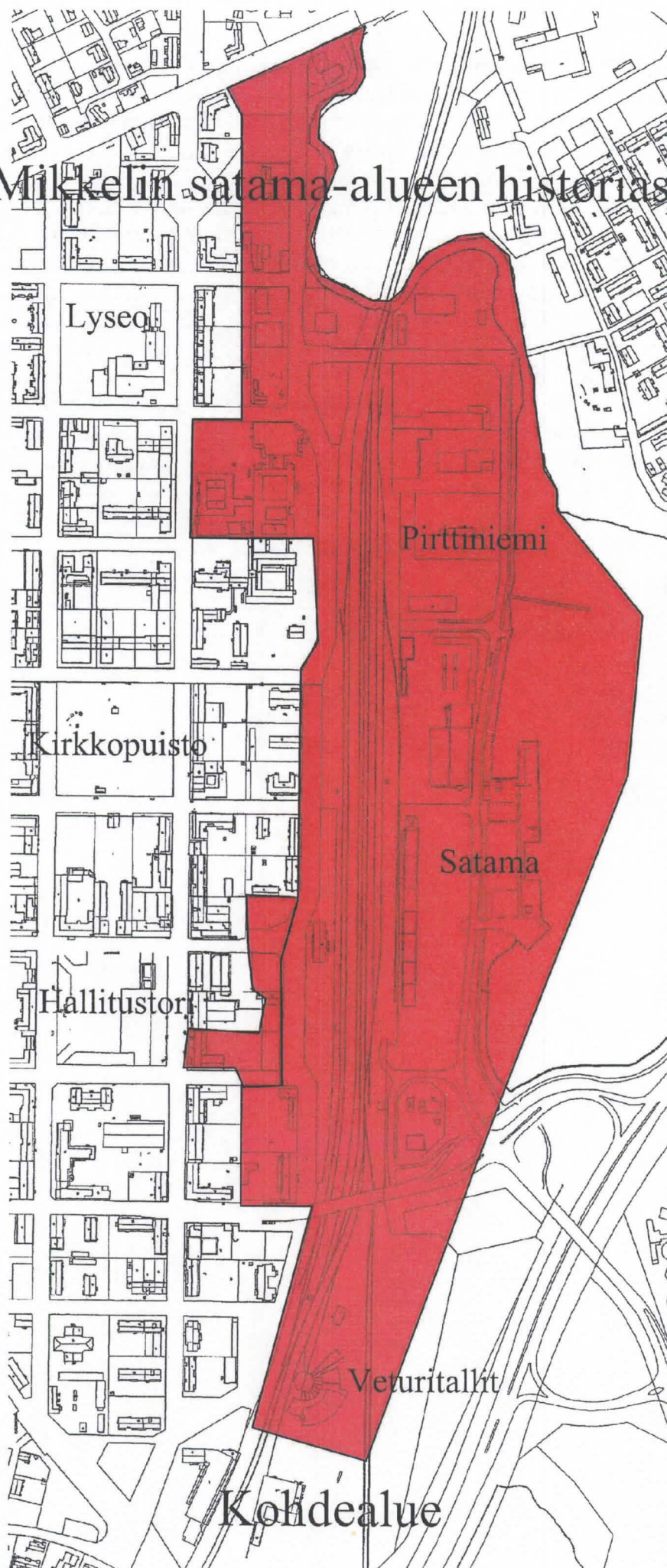


"Moottorilaiturit" 1911 ja 1921.....	36
Uusi pistolaituri 1925 ja 1930-luvun rakennustyöt.....	36
Satamalaiturit 1940-luvulla.....	36
Satamalaitureitten uusiminen betonilaitureiksi 1959.....	37
Pohjoisen pistolaiturin purkaminen ja muuttaminen.....	37
katetuksi venelaituriksi 1959.....	37
1990-luvun satamatyöt.....	37
Satama-alueen rakennukset.....	38
"Huussi" 1871.....	38
Kauppiaitten makasiinit ja pakkahuone (ks. erilliset sivut).....	38
Kauppias Johan Pykkäsen uimahuone 1870.....	38
Siviili-insinööri Carstensenin "järvikylpylä" 1883.....	38
Kauppias Pöndisen höyrymyllysuunnitelma 1893.....	39
Kauppias Pykkäsen pienen höyrylaivan vaja 1894.....	39
Rakennusmestari Oikaraisen suunnitelma.....	39
satamatoimistoa ja makkia varten.....	39
Satamakatos ja paviljonki 1912.....	39
Mikkelin Melojien kanoottivaja 1933.....	40
Patjas Oy:n sirkkeli ja höyläämö 1945.....	40
Satamapiirustuksia Maakunta-arkistossa.....	40
<b>2-6-99, Mannerheimintie 30 / Olkkolankatu 2.....</b>	<b>41</b>
<b>2-6-99, Mannerheimintie 30 / Olkkolankatu 2.....</b>	<b>42</b>
Tontin 99 piirustuksia Mikkelin maakunta-arkistossa:.....	42
<b>2-6-100 Pirttiniemenkatu 3 /.....</b>	<b>43</b>
<b>2-6-100 Pirttiniemenkatu 3 /.....</b>	<b>44</b>
<b>Mannerheimintie 28.....</b>	<b>44</b>
Tontin 100 piirustuksia Mikkelin maakunta-arkistossa:.....	45
<b>2-10-1108 Olkkolankatu 1 /.....</b>	<b>46</b>
<b>2-10-1108 Olkkolankatu 1 /.....</b>	<b>47</b>
<b>Mannerheimintie 32.....</b>	<b>47</b>
Seppä Hämäläisen paja.....	47
Parkitusekstraktitehdas 1917.....	48
Virvoitusjuomatehdas "Mesikko".....	48
Tontin 108 piirustuksia Mikkelin maakunta-arkistossa:.....	48
<b>2-17-1 Pirttiniemen kylpylä ja puisto.....</b>	<b>49</b>
<b>2-17-1 Pirttiniemen kylpylä ja puisto.....</b>	<b>50</b>
Pirttiniemen kylpylärakennus 1864-1905.....	50
Pirttiniemi kylpylän palon 1905 jälkeen.....	51
Pirttiniemen puisto ja ravintola.....	52
<b>2-14-1 Mannerheimintie 3 / Saksalankatu 5.....</b>	<b>55</b>
<b>2-14-1 Mannerheimintie 3 / Saksalankatu 5.....</b>	<b>56</b>
Tontin 107 piirustuksia Mikkelin maakunta-arkistossa:.....	57
<b>2-15-2 Mannerheimintie 1a / Saksalankatu 4.....</b>	<b>58</b>
<b>2-15-2 Mannerheimintie 1a / Saksalankatu 4.....</b>	<b>59</b>
Tontin 101 piirustuksia Mikkelin maakunta-arkistossa:.....	59
<b>2-16-1, Saksalankatu 1.....</b>	<b>60</b>
<b>2-16-1, Saksalankatu 1.....</b>	<b>61</b>
Tontti n:o 104.....	61
Tontti n:o 105.....	61
Yhdistetyt tontit 104 ja 105.....	62
Tonttien 104 ja 105 piirustuksia Mikkelin maakunta-arkistossa: ...	62
<b>2-10-1111 Mannerheimintie 34.....</b>	<b>64</b>

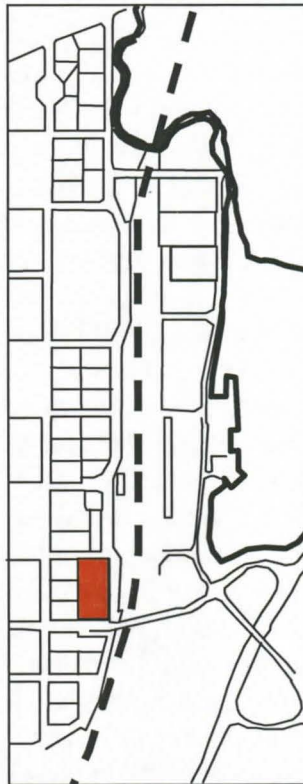
<b>2-10-1111 Mannerheimintie 34 .....</b>	<b>65</b>
<b>2-10-112 Mannerheimintie 36 .....</b>	<b>65</b>
Tonttien 111 ja 112 piirustuksia Mikkelin maakunta-arkistossa: ...	66
<b>2-10-118 Mannerheimintie 38 / .....</b>	<b>67</b>
<b>2-10-118 Mannerheimintie 38 / .....</b>	<b>68</b>
<b>Tenholankatu 2.....</b>	<b>68</b>
Tontin 113 piirustuksia Mikkelin maakunta-arkistossa: .....	68
<b>2-17-2, Saksalankatu 2 / Laiturikatu 8.....</b>	<b>69</b>
<b>2-17-2, Saksalankatu 2 / Laiturikatu 8.....</b>	<b>70</b>
<b>2-17-106, Laiturikatu 10 .....</b>	<b>70</b>
Tontti 2-17-2 (entinen 102 tai 106).....	71
Tontti 2-17-106.....	72
Tontin 106 piirustuksia Mikkelin maakunta-arkistossa: .....	72
<b>Rautatiealueen rakennukset .....</b>	<b>73</b>
<b>Rautatiealueen rakennukset .....</b>	<b>74</b>
Rautatien rakentaminen 1887-1889.....	74
Rautatiealueen ensimmäiset rakennukset.....	75
<b>Lähteet .....</b>	<b>77</b>
Painamattomat lähteet.....	77
Painetut lähteet .....	77
Kirjallisuus.....	77



# Mikkelin satama-alueen historiasta



1-8-2 ja 3, Mannerheimintie 10





## 1-8-2 ja 3 / Mannerheimintie 10

Nykyisen korttelin numero 8 Mannerheimintien puoleinen osa muodostui kolmesta tontista, jotka vuoden 1838 kaavassa olivat numeroilla 7, 8, ja 9. Vuoden 1883 kaavassa keskustan tontit numeroitiin uudestaan, jolloin tontista 7 (Mannerheimintie / Raatihuoneenkatu) tuli 27, tontista 8 tuli 26 ja tontista 9 (Vilhonkatu / Mannerheimintie) tuli tontti 25. Kaikki tontit ostettiin jo kaupungin ensimmäisessä tonttihuutokaupassa elokuussa 1838. Tontit 8 ja 9 rakennettiin jo kaupungin empirekaudella ja tontti 7 vasta 1870-luvulla.

### Tontti 9/25

Ensimmäiseksi rakennettiin tontti numero 9/25. Seppä C. F. Tallgren rakensi asuinrakennuksen Vilhonkadun ja Rantakadun (Mannerheimintie) kulmaan. Tontin pohjoisreunalle Tallgren rakensi pajarakennuksen, joka sijoitettiin pääty Rantakadulle päin.\* Rakennusten piirustukset oli vahvistettu vuonna 1843. Tontin omistajaksi tuli vuonna 1853 seppä Adolf Domander, jonka leski Johanna omisti talon vielä vuonna 1888. Domanderin aikana valmistui toinen asuinrakennus Vilhonkadun puolelle. Piirustukset vahvistettiin huhtikuussa 1862. Entisestä aumakattoisesta empirerakennuksesta poiketen uusi rakennus oli satulakattoinen ja siinä oli jyrkästä rinteestä johdun alarinteen puolella korkea kivijalka. Seuraava omistajasuku – Aukusti Kekkonen ja sittemmin leskensä – omistivat taloa vuoteen 1918 asti, jolloin omistajaksi mainitaan Heikki Walkonen. Kekkonen poika eli perheensä ja äitinsä kanssa vielä vuokratilaisena. Vuonna 1920 talon ”hallitsijaksi” mainitaan Iivari Väänänen ja seuraavana vuonna ”osakeyhtiö Suur-Savolainen”.

Vuonna 1922 tontin hallitsijana oli Mikkelin puutavaraosakeyhtiö, joka jo edellisenä vuonna oli hankkinut viereiset tontit 8/26 ja 7/27 hallintaansa. Yhtiö rakensi rautatieltä pistoraitteen, joka johti kaikkien tonttien kautta myllyrakennuksen ja viljavaraston väliin. Tässä yhteydessä purettiin tontin 9/25 vanha pajarakennus (1843). Vuonna 1927 rakennettiin tontin länsireunaan tiilirakenteinen vinkkelirakennus, jossa oli tynnyrinliimausverstas, laskuhuone, vaja ja autotalli. Rakennus on edelleen olemassa, kokonaan autotalliksi muutettuna. Tontin ensimmäinen asuinrakennus katujen kulmuksesta häviää jossakin vaiheessa 1930-luvun lopulla.

Mikkelin puutavaraosakeyhtiön jälkeen tontti siirtyi SOK:n omistukseen. SOK:n rakennusosastossa laadittiin vuonna 1950 suunnitelmat (Lehtinen & Haapala) Vilhonkadun ja Mannerheimintien kulmaan rakennettavasta kuuksikerroksisesta varasto- ja konttorirakennuksesta, joka 50 metriä pitkänä työntyy entisen tontti 8/26 puolelle (jo vuoden 1931 henkikirjassa merkittiin nämä kolme tonttia yhtenäisellä merkinnällä ”25/27”). Tässä yhteydessä purettiin 1860-luvun asuinrakennus Vilhonkadun varrelta ja ulkorakennukset ylärinteen tiilirakenteista verstas-/ tallirakennusta lukuun ottamatta.

\* Rakennukset näkyvät von Wrightin piirroksessa vuodelta 1850, Entisajan Mikkeli s. 227.

## Tontti 8/26

Vaskenvalaja Simon Skarén vahvistutti vuonna 1845 tontille 8/26 rakennussuunnitelmat. Asuinrakennus sijoitettiin Rantakadun varteen ja ulkorakennus tontin 9/25 vastaiselle reunalle. Tontti oli Skarénin jälkeen ensin kirjansitoja Fickin ja sitten kauppias Göösin omistuksessa. Vuonna 1852 tontin osti karvarimestari Josef Mielo, jonka hallussa tontti oli aina vuoteen 1874. Seuraava omistaja räätäli Hiskias Tuukkanen kaivatti tontille kaivon ja rakennutti uuden ulkorakennuksen, jonka vuonna 1876 suunnitteli lääninarkkitehti Axel Gustaf Loenbom. Samassa piirustuksessa Loenbom näytti tontin muiden rakennusten silloisen tilanteen - Skarénin vuoden 1845 suunnitelmien jälkeen oli myös tontin päärakennusta jossakin vaiheessa laajennettu pohjoiseen päin ja rakennettu ulkoportaat katujulkisivuun. Entinen tontin omistaja karvarimestari Mielo asui vielä vuonna 1890 Tuukkasen vuokralaisena ja henkikirjan mukaan ”yli-ikäisenä”.

Vuonna 1883 suunnitteli arkkitehti K. Lund tontin luoteiskulmaan pakaritu-parakennuksen, jota myöhemmin jatkettiin itään päin niin, että jyrkässä rinteessä voitiin laajennukseen tehdä myös huoneita sisältävä kellarikerros. Tähän rakennukseen, joka purettiin vasta 1990-luvun alussa, oli lääninarkkitehti Armas Rankka suunnitellut vinotukien varaan rakentuvan erkkeriverannan (1914). Tontin siirtyessä Savon Valssimylly Oy:n omistukseen sijoitettiin tähän rakennukseen konttoritilat. Vuonna 1952 konttoritilat muutettiin asuinhuoneiksi rakennusmestari Mosse Räsäsen suunnitelman mukaan.

Vuonna 1902 tontti myytiin ”Mikkelin väkiviinatavarain osakeyhtiölle”, joka jo vuonna 1898 oli ostanut viereisen tontin 7/27, jossa oli insinööri Carstensin viinapolttimo. Vuonna 1921 tontit myytiin Mikkelin puutavaraosakeyhtiölle. Mannerheimintien varren vanhaa ulkorakennusta lyhennettiin puoleen 1920-luvulla rakennetun rautatien pistoraitteen rakentamisen yhteydessä. Vanhaa päärakennusta (1845) lyhennettiin pohjoisesta 3,6 metriä valssimyllyn viljavaraston laajentamisen yhteydessä 1940. Rakennus purettiin lopullisesti vasta 1950- ja 1960 lukujen taitteessa.

## Tontti 7/27

Jostakin syystä - mahdollisesti tontin vaikeista korkeussuhteista johtuen - tonteista viimeisenä rakennettiin Raatihuoneenkadun ja Rantakadun kulmatontti. Aivan käyttämättömänä tontti ei kuitenkaan ollut, sillä jo vuonna 1839 kollegiassessori Johan Reinhold Holmberg oli anonut lupaa rakentaa tontilla olevalle rinteelle (sluttning) kalkinpolttouunin. Holmberg rakensi samaan aikaan ainakin yhtä kalkkiruukkitaloa kaupunkiin.

Värjäri Ammond t aikoi vuonna 1856 rakentaa tontille värjäämöä ja ilmeisesti ennätti myös jotakin toteuttaa. Järjestysoikeus käski kuitenkin purkaa rakennuksen. Kysymys lienee ollut epäselvyydestä tontin omistussuhteissa.

Siviili-insinööri Constantin Carstens osti tontin vuonna 1875. Carstens omisti ja asui myös palokujan länsipuolella olevaa tonttia 12/28 (Porrassalmenkatu 15 / Raatihuoneenkatu 4). Vuonna 1877 laati lääninarkkitehti



Loenbom suunnitelmat Carstensin etikkatehdasta ja viinapolttimoa varten. Kahta vuotta aikaisemmin vahvistettu Mikkelin uusi rakennusjärjestys määräsi ”teollisuusrakentamisesta” seuraavasti:

*”Käsityöpaikat ja laitokset, jotka saattaavat likaisuutta ja paha haisua, owat, asianomaisten virkakuntain tarkemman määräyksen mukaan kussakin seikassa, asetettawat joko kaupungin syrjäisimpiin osiin tahi sen piirin ulkopuolille; samaten myös wii-  
nantekotehtaat, oluttehtaat ja teurashuoneet.”*

Loenbomin suunnitelman mukaan kadun kulmaukseen rakennettiin pohjaltaan neliön muotoinen asuinrakennus, jossa oli keittiö, kaksi asuinhuonetta ja myymälä (butik), johon oli sisäänkäynti Raatihuoneenkadulta. Toinen sisäänkäynti oli pihan puolelta keittiöön. Suunnitelmassa satulakattoinen rakennus on suunnattu pääty Raatihuoneenkadulle päin. Toteutusvaiheessa rakennusta tai sen vesikattoa käännettiin niin, että pääty suuntautuikin Rantakadulle päin. Varsinaisessa ”tehdasrakennuksessa” oli kaksi huonetta, joista pienempi oli etikkatehdas ja suurempi tislaushuone. Rantakadun suuntaisena rinteeseen sijoitettu rakennus oli poikkeava rakenteeltaan. Rinnettä vasten oleva seinä oli koko huonekorkeudeltaan luonnonkiveä. Kolme muuta seinää olivat maanpäällisiltä osiltaan ristikkorakenteiset. Puisten runkotooppien välit oli muurattu tiilestä. Kolmas rakennus tontilla oli jääkellari. Tehtaan polttoaineena käyttämät halot varastoitiin tontin kohdalle, Rantakadun (Mannerheimintie) ja rantaviivan väliselle alueelle.

Tontin kohdalla käytetään henkikirjoissa aina vuoteen 1921 nimeä ”tehtailija Carstensin viinapolttimo”, vaikka tehdas oli jo vuonna 1898 siirtynyt oston kautta alun perin lahtelaiselle tehtaalle, joka Mikkelissä toimi nimellä Mikkelin väkiviinatavarain osakeyhtiö. Vuonna 1921 Mikkelin puutavaraosakeyhtiö osti tontin ja vahvistutti saman vuoden lopulla arkkitehti Väinö Vähäkallion laatimat suunnitelmat valssimyllyä ja viljavarastoa varten. Vanhat polttimon aikaiset rakennukset jäivät vielä paikoilleen. Vanhaa tislaamorakennusta, jonka kylkeen oli rakennettu kolmekerroksinen tiilirakennus, korotettiin ja uusittiin vuonna 1925, ja uusi makasiinirakennus tehtiin vanhan tehdasrakennuksen taakse, ylärinteen puolella olleen pulpettikattoisen varaston paikalle. Varaston eteläpuolella oli vanha, alaosaltaan kivirakenteinen asuinrakennus, jonka länsipäädyn ”päällä” oli erillinen asuinhuone, jota vuonna 1952 jatkettiin rakennusmestari Mosse Räsäsen suunnitelman mukaan.

Vanhan tiilirakennuksen ja mylly-/viljavarastorakennuksen väliin johdettiin rautatieltä pistoraide, joka kulki kaikkien kolmen tontin kautta. Vuonna 1940, jolloin mylly oli siirtynyt SOK:n omistukseen, tehtiin viljavarastorakennukseen laajennus.\* Korkean puhdistuslaitososan eteläpuolelle tehtiin

\* Kaupunginarkistossa säilytettävässä luettelossa, joka koskee Talvisodan pommituksissa vaurioituneita tai tuhoutuneita rakennuksia, mainitaan, että Savon Valssimylly Oy:n tontilla 26 osoitteessa Mannerheimintie 8, olisi tuhoutunut kolme kivirakennusta. Rakennukset on taulukossa merkitty luokkaan 1. eli kokonaan hävitetyt! Numerolla 26 tarkoitetaan todennäköisimmin sekä tonttia 26 että 27. Kokonaan hävitetty tarkoittanee kivirakennusten kohdalla tulipalon aiheuttamaa puuosien tuhoutumista?

alkuperäisen varastosiilo-osan kokoinen jatko. Vanhaa kadunvarsirakennusta (1845) ei vielä tässä vaiheessa purettu vaan ainoastaan lyhennettiin. Vuonna 1949 pistoraide muutettiin kulkemaan Mannerheimintien ja viljavaraston välistä. Samassa yhteydessä rakennettiin lastaussillan päälle teräsrakenteinen vesikatos.

Raatihuoneenkadun kulmassa oli vanha viinatehtaan asuinrakennus aina 1960-luvun alkuun, jolloin paikalle rakennettiin betonirakenteinen viljasiilo. Tuolloin mylly oli jo SOK:n omistuksessa joten siilosuunnitelma laadittiin SOK:n rakennustoimistossa (Arthur Elg 14.2.1963).

## Nykytilanne

Tonttien 26 ja 27 rakennuksista on tällä hetkellä jäljellä Mannerheimintien reunalla oleva mylly- / viljavarastorakennus ja betonisiilo. Muut rakennukset purettiin siinä yhteydessä, kun alueelle oltiin suunnittelemassa uutta liikenneasemaa 1980- ja 1990-lukujen taitteessa. Myllyrakennuksen kohdalla alkaa alkuperäinen väritys tulla näkyviin uudempien maalikerrosten pudotua pois. Puhtaaksimuuratut tiilipilasterit erottuvat viereisestä, alun perin vaaleasta rappauspinnasta. Myllyrakennus oli 1960-luvulla sopeutettu naapurirakennusten (siilo ja konttori- / varastorakennus) funkkishenkeen maalamalla ulkoseinät kauttaaltaan vaaleiksi. Seuraava väritys oli toinen äärimmäisyys – kauttaaltaan voimakas punaruskea sävy.

## Tonttien 7 / 27, 8 / 26 ja 9 / 25 piirustukset Mikkelin maakunta-arkistossa:

### 9 / 25

tontin n:o 9 kansiossa:

- vuonna 1843 vahvistetut piirustukset asuinrakennusta ja verstaas-/pajarakennusta varten 9/25
- vuonna 1862 vahvistetut asuinrakennuspiirustukset

tontin n:o 25 kansiossa:

- piirustus rakennukseen jossa on tynnyrin liimausverstaas, vaja, laskuhuone ja autotalli 10.1.1927
- Piirustus 20 m<sup>3</sup> petrolisäiliön sijoittamiseksi tontille 25, syyskuu 1933

### 8 / 26

tontin n:o 8 kansiossa

- vuonna 1845 vahvistetut piirustukset asuinrakennusta varten
- piirustus uutta ulkorakennusta varten, A. Loenbom 1876
- piirustus asuinrakennusta varten, K. Lund 1883
- piirustus ulko-oven tekemisestä vanhaan kadunvarsirakennukseen, K. Lund 12.4.1886
- asuinrakennuksen muutos, W. A. Tötterström 30.3. 1907 (koskee pakarituparakennusta)
- verannan suunnitelma, A. Rankka 10.8.1914



7 / 27

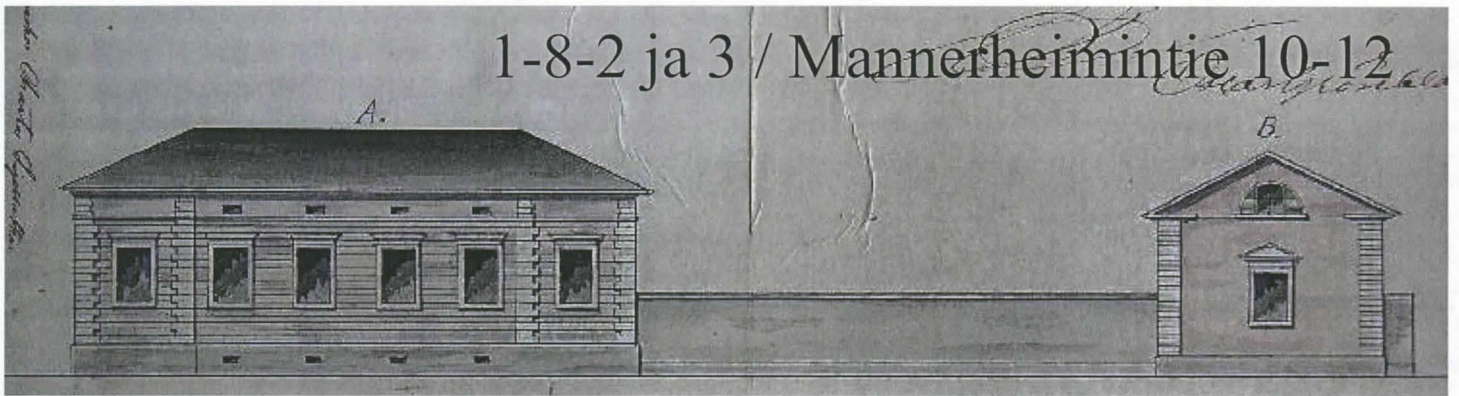
tontin n:o 7 kansiossa:

- piirustus kadunvarsirakennusta varten (ei toteutunut)
- piirustus etikkatehdasta, tislaamoja ja asuinrakennusta varten, A. Loenbom 1877

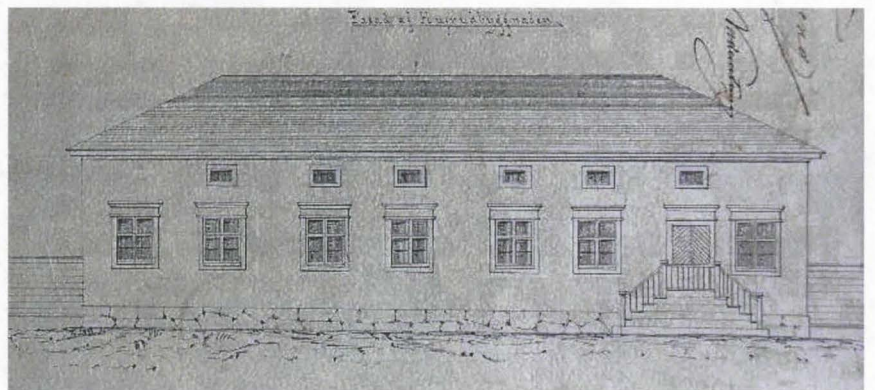
tontin n:o 27 kansiossa:

- piirustus viljavarastorakennusta varten, Väinö Vähäkallio
- muutos ja lisärakennus tontille 27, T. Pessa 4.1925
- piirustus makasiinirakennusta varten, Kalle Kontio 24.7.1928

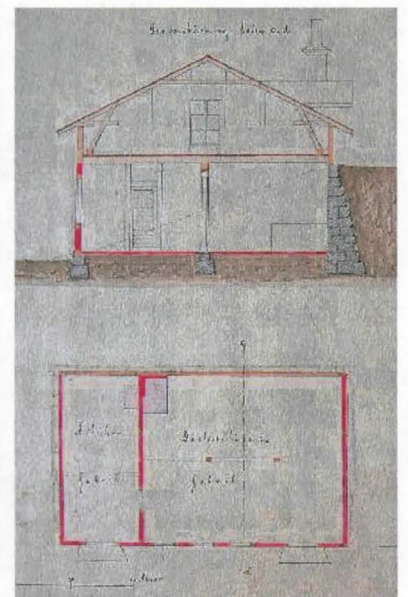
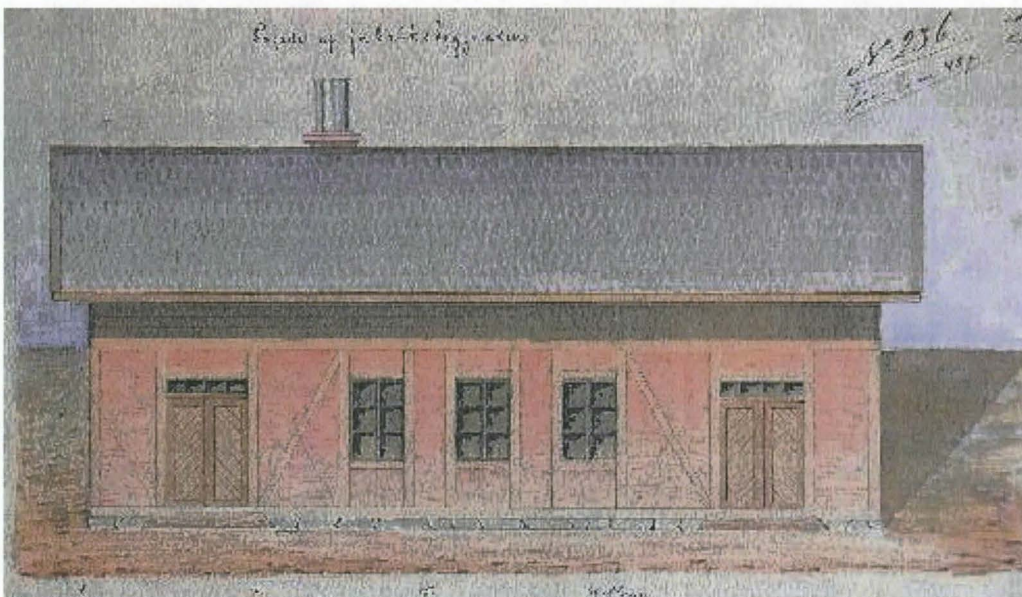
1-8-2 ja 3 / Mannerheimintie 10-12



Seppä C. F. Tallgrénin asuinrakennuksen ja pajan suunnitelma vuodelta 1843, Vuorikadun (Vilhonkadun) ja Rantakadun (Mannerheimintie) kulmatontille (tontti 9 / 25). Mikkelin maakunta-arkisto, tontti n:o 9.



Vuonna 1845 vahvistettujen suunnitelmien mukaan rakennettu vaskenvalaja Simon Skarénin asuinrakennus vuoden 1876 mukaisessa asussa. Rakennusta oli jatkettu ja siihen oli tehty ovi ja ulkoportaat katujulkisivuun. Tontti 8 / 26. Mikkelin maakunta-arkisto, tontti n:o 8.



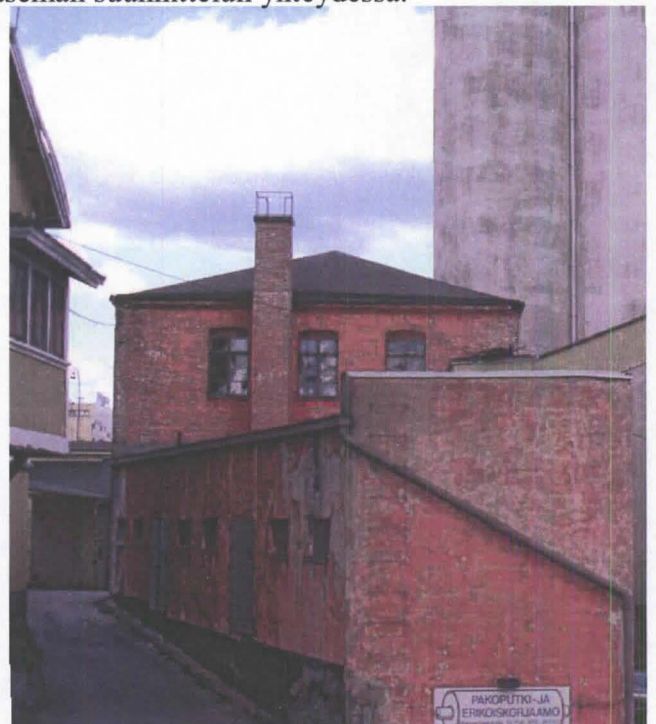
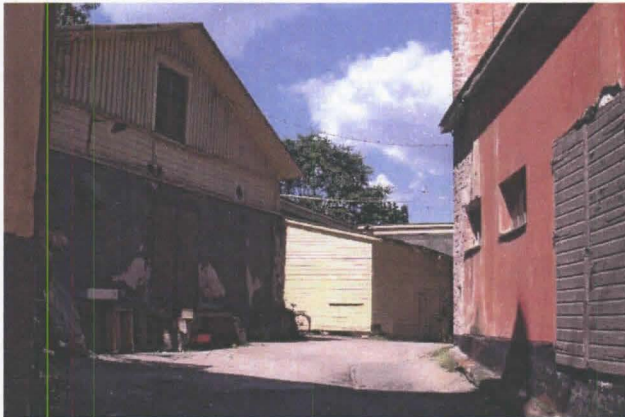
Lääninarkkitehti Loenbomin suunnitelmat siviili-insinööri Carstensenin etikka- ja viinatehdasta varten vuodelta 1877. Jyrkkään rinteeseen ”upotettu” rakennus oli tehty poikkeuksellisesti ristikkorakenteella – puiset runkotolpat joiden välit on tiilimuurattu. Tontti 7 / 27. Mikkelin maakunta-arkisto, tontti n:o 7.





## 1-8-3, Mannerheimintie 12

Vielä 1980-luvulla oli Valssimyllyn tontilla lukuisia rakennuksia, joista osa oli perua Carstensenin etikka- ja viinatehtaan ajoilta. Rakennukset purettiin paikalle sijoitettavaksi aiotun linja-autoaseman suunnittelun yhteydessä.





## 1-8-2 ja 3, Mannerheimintie 10 - 12



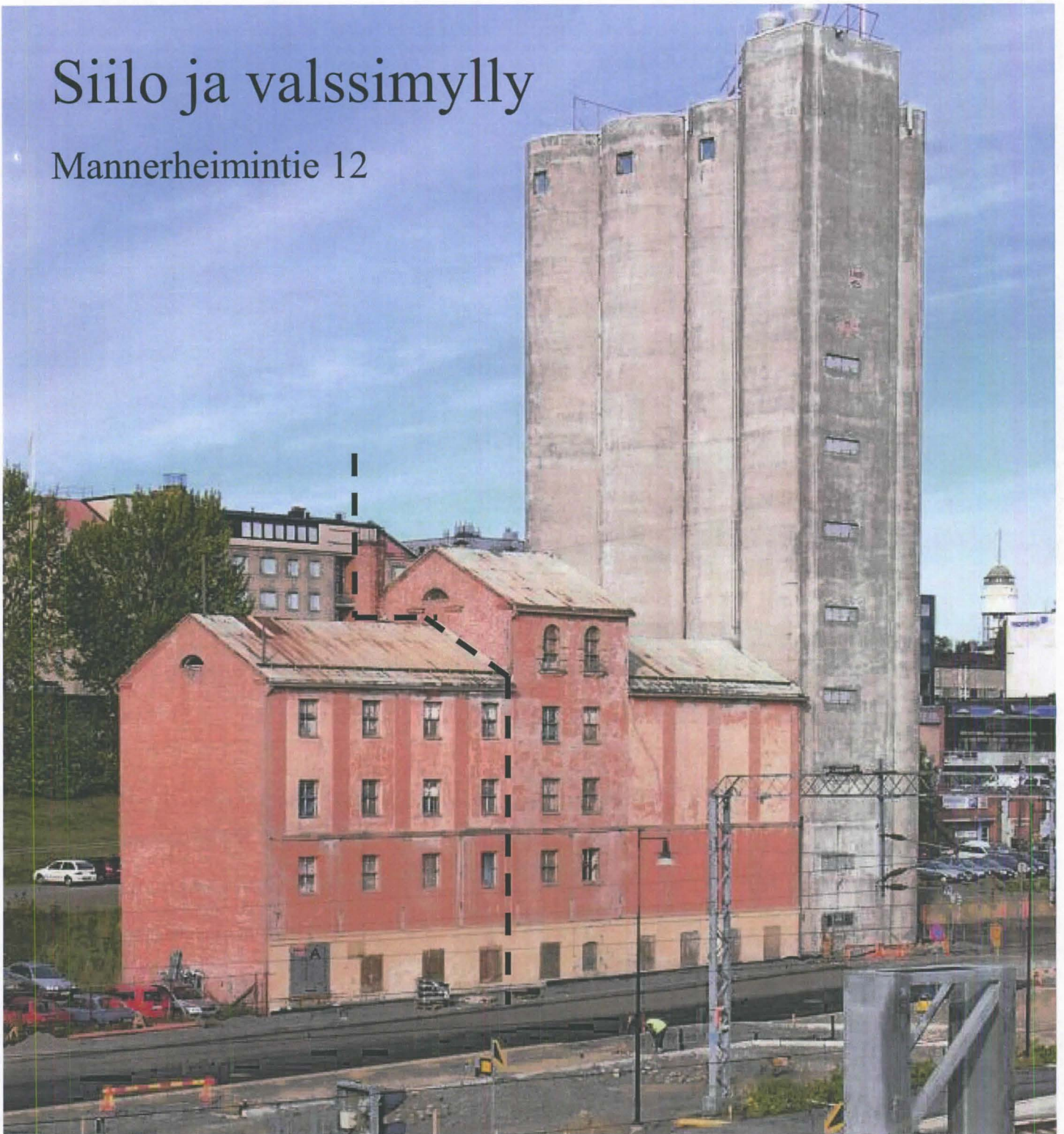
1980-luvun lopulla korttelin numero 8 itäreunan julkisivu oli lähes tämän päivän kaltainen. Tontin sisällä sen sijaan tilanne oli huomattavasti nykyisestä poikkeava. Ylä- ja alakuvassa näkyvä keltainen puurakennus oli alun perin keskimmäisen tontin länsireunassa sijaitseva pakarituparakennus (K. Lund v.1883) Rakennuksen kulmassa oleva erkkeri toteutettiin lääninarkkitehti Armas Rankan vuonna 1914 tekemän suunnitelman mukaan.





# Siilo ja valssimylly

Mannerheimintie 12



Mikkelin Puutavara Oy:n sisaryhtiö Savon Valssimylly Oy rakensi vuonna 1921 Mannerheimintien varteen myllyrakennuksen arkkitehti Väinö Vähäkallion suunnitelmien mukaan. Alkuperäinen rakennus on katkoviivan oikealla puolella. Viivan vasemmalla puolella oleva rakennusosa tehtiin vuonna 1941, jolloin mylly oli siirtynyt SOK:n omistukseen.

Teräsbetonirakenteisen siilorakennuksen pääpiirustukset valmistuivat SOK:n rakennusosastolla Armas Lehtisen ja Arthur Elgin signeeraamina vuonna 1963.





## 1-8-2, Mannerheimintie 10

SOK:n rakennuskonttori, joka oli 1930-luvulla ollut johtava funktionalistisen tyylin suosija, jatkoi 1950-luvulla samalla linjalla. SOK:n keskusvarastorakennus suunniteltiin vuonna 1950. Mannerheimintien puoleisessa julkisivussa ei ole kuitenkaan osattu päättää korostetaanko vaaka vai pystysuuntaa – on valittu molemmat. Pihan puolella lähes koko rakennuksen mittainen katos antaa vahvan vaakasuunnan korostuksen 1930-luvun hengessä.





# 1-8-3, Mannerheimintie 10 -12

Liikemiestenseuran talo

Tyttökoulu:

VR:n rakennukset:

koulutalo

"Yöpymiskoti"

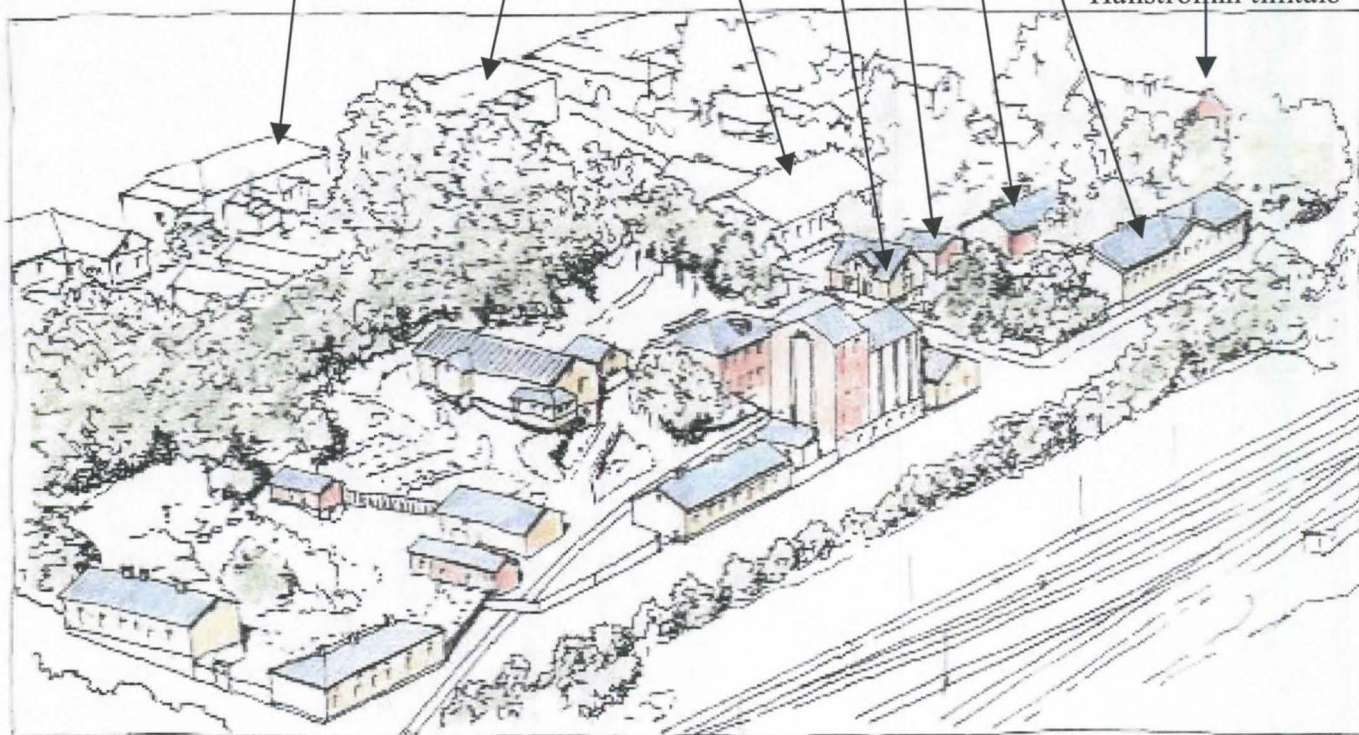
voimistelusalali

Kellari

Ulkorakennus

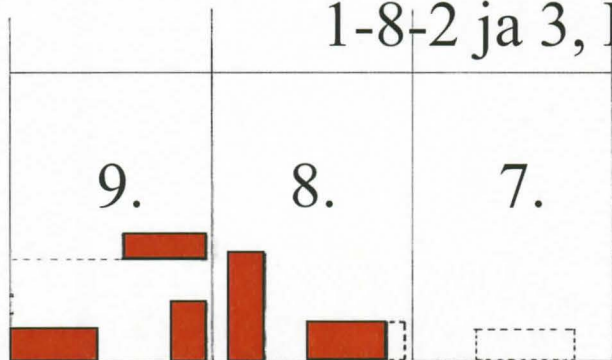
Asuinkasarmi

Hällströmin tiilitalo

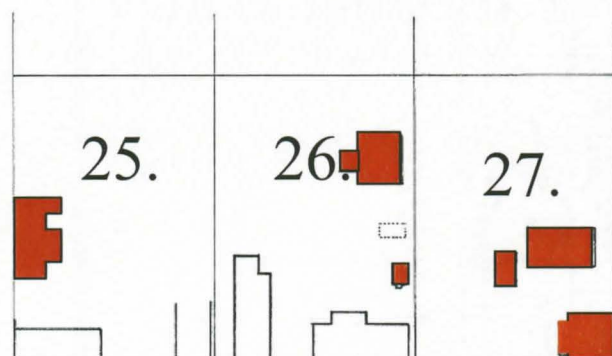


Piirustus vuonna 1926 otetun ilmakuvan (Mikkelin kaupunginmuseo) perusteella (P.E. 2007).

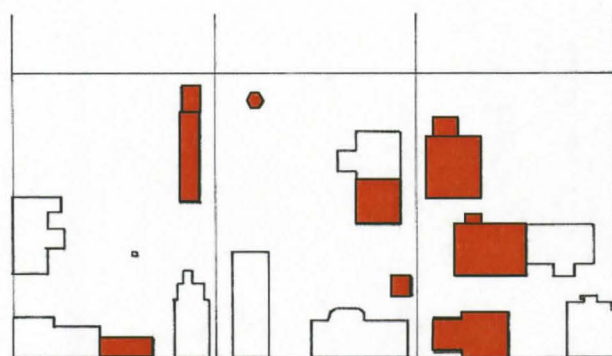
1-8-2 ja 3, Mannerheimintie 10



~1850



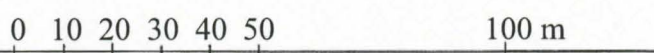
1883



1909

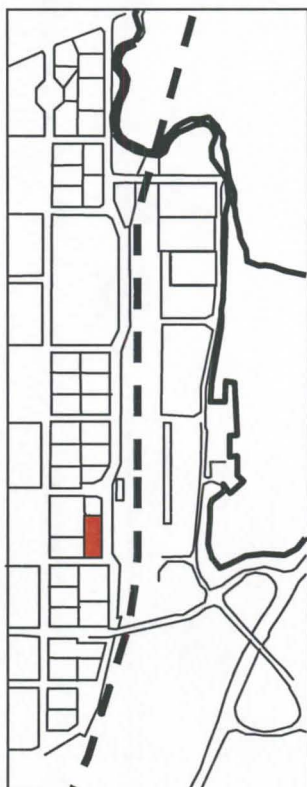


1928





1-6-1039, katuaukio ja  
1-6-7, Mannerheimintie 10



## 1-6-1039, katuaukio ja 1-6-7, Mannerheimintie 10-12

Vuonna 1887 pakkolunastettiin Savon rautatietä varten maa-alue Mikkelin kaupungin sataman ja silloisen Rantakadun (Mannerheimintie) väliltä. Lunastusalue laajeni yhdessä kohdassa Rantakadun länsipuolelle vanhaan asuinkorttelirakenteeseen. Tulevan rautatieaseman eteen järjesteltiin aukio, jota reunustivat puistoalueet molemmin puolin Hallituskatua. Hallituskadun pohjoispuolelta lunastettiin puistoa varten apteekkari Wasastjernan rakentamaton tontti n:o 44 (vanha n:o 33) – Wasastjernan perilliset asuivat viereisellä tontilla n:o 45 (vanha n:o 34, nyk. 1-3-1). Hallituskadun eteläpuolelta puistoksi lunastettiin tontti n:o 43 (vanha n:o 1), jonka tuolloin omisti maanmittausoppilas K. G. Nyman. Eteläisen puistotontin eteläpuolella olleet kaksi tonttia (n:o 39 ja 40) lunastettiin rautatieläisten asuintonteiksi. Näistä tontti n:o 40 (vanha n:o 2) oli tuolloin vielä rakentamatta – se oli yhdessä läntisen naapurinsa tontti n:o 41 (vanha tontti n:o 5, nyk. 1-8-41) kanssa muodostettu yleiseksi promenadiksi 1840-luvulla. Tontteja n:o 39 (vanha n:o 3) ja n:o 38 (vanha numero 4) omisti tuolloin Mikkelin suomalaisen tyttökoulun kannatusyhdistys – ”Toivo” - osakeyhtiö.

Vanhojen tonttien n:o 39 ja 40 muodostamasta kokonaisuudesta käytän jatkossa nimitystä ”rautatien asuintontti”. Alue jakautuu nykyään kolmeen osaan. Pohjoisimpana puistoa vastassa on tontti 1-6-7, jossa on Thure Hällströmin suunnittelema kolmikerroksinen, alun perin rautatieläisten asuinrakennukseksi vuonna 1923 tehty tiilitalo. Keskimmäisen osan muodostaa katuaukio, jolla sijaitsee sodanaikainen laitesuoja. Eteläisimmän osan muodostaa otsikossa mainittu tontti 1-6-1039.

Ensimmäisessä vaiheessa (1887-1889) rautatien asuintontille rakennettiin kolme rakennusta, jotka sijoitettiin tontin puuston puoleiseen osaan. Puistoa vastassa oli 20 x 8,5 metrin kokoinen puinen varastorakennus, jonka paikalle vuonna 1923 kohosi edellä mainittu Hällströmin tiilitalo. Rantakadun (Mannerheimintie) puolella oli 32,8 x 9,7 metrin kokoinen puinen asuinrakennus, jonka pitkää julkisivua oli jäsennetty vain viisi senttiä muusta seinäpinnasta ulos työntyvällä poikkipäätyisellä keskirisaliitilla. Vanhojen kuvien mukaan päätyjen räystäät oli koristeltu rautatierakennuksille tyypillisillä leikkauksilla. Tämän rakennuksen kohdalla oli länsipuolella saman suuntainen puinen talousrakennus. Ratainsinööri Orrmanin asemakaavamuutuskartan (1893) mukaan ei tontilla näyttäisi olleen alun perin muita rakennuksia. Vuoden 1908 kartassa (Backberg) talousrakennuksen eteläpuolelle on sijoitettu pieni rakennus, jonka sanotaan kartan luettelossa olevan jääkellari. Tontin Raatihuoneenkadun puoleinen eteläpää on kartassa merkitty istutusalueeksi ja kasvaa vuonna 1926 kookkaita puita. Vuodelta 1926 olevassa ilmakuvassa näkyy tontin lounaiskulmaan nousseen uusi puinen asuinrakennus, josta vuonna 1940 käytetään nimitystä ”yöpymiskoti”. Rakennus oli pohjaltaan 9,4 x 8,8 metriä ja siinä oli Raatihuoneenkadun puoleisessa julkisivussa poikkipääty. Luultavasti ullakkokerroksessa oli asuinhuoneita. Rakennus on mahdollisesti valmistunut samassa yhteydessä tiilisen asuinrakennuksen kanssa (1923). Samassa kuvassa näkyy myös talousrakennus yöpymiskodin pohjoispuolella, mutta lienee hieman yöpymiskotia vanhempi rakennus.



Rautatien asuintontin ensimmäiset asukkaat olivat vuoden 1890 henkikirjan mukaan\* asemapäällikkö Karl Heyno ja vaimonsa Aina, ratamestari Moses Heininen ja vaimo Karolina, asemamiehen esimies Johan Wickström ja vaimo Erika, asemamies Viktor Storm ja vaimo Ida, wekselimies Erik Paa-sonen ja vaimo Helena, wekselimies Johan Siippainen ja vaimo Maria sekä koneenpuhdistaja Petter Hyttinen ja vaimonsa Amanda. Kaiken kaikkiaan asukkaita tontilla oli 14 aikuista, 16 lasta ja yksi piika. Seuraavana vuonna 1891 mainitaan asukkaiden joukossa uusia virkanimikkeitä. Rautatien kirju- rina mainitaan F. F. Engström, kaksi telegrafistia rouva Anna Löfström ja neiti Emilia Tojkander ja jarruttaja Antti Kymäläinen.

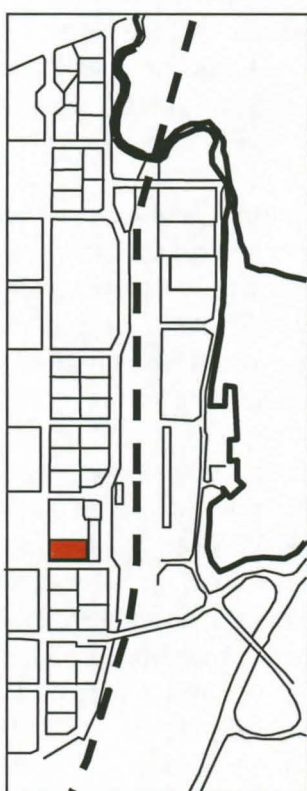
Talvisodan pommituksissa tuhoutuivat kaikki tontin puiset rakennukset. Jo kesäkuussa 1940 laadittiin suunnitelmat uusista, palaneiden rakennusten perustuksille tehtävistä rakennuksista. Suunnitelmat on allekirjoittanut Rata- teknillisen toimiston huonerakennusjaostossa J. Ungern. Mannerheimintien varren pitkän asuinrakennuksen perustuksille tehtiin yksinkertainen satula- kattoinen puinen (?) rakennus, jonka ulkoseinät rapattiin. Rakennuksessa oli suunnitelman mukaan viisi asuntoa. Yöpymiskodin paikalle tehtiin ulko- näöltään edellä mainittua vastaava mutta lyhyempi (9,4 x 22,5 m) rapattu ”yöpymiskoti”, jonka kohdalla mainitaan rakennusmateriaaliksi ”Kiri”- laatat (lastusementti). Rakennuksessa oli kymmenen yöpymishuonetta, pe- suhuone, liinavaatevarasto, kahvihuone ja siivoojanhuone. Tuhoutuneen rakennuksen säilyneessä kellarissa oli sauna ja mankelihuone. Vuonna 1962 yöpymisrakennusta jatkettiin pohjoiseen 12 metriä. Kolmanneksi rakennet- tiin pieni (7,5 x 4,5 m) pesutuparakennus joka sijoitettiin vanhimman talous- rakennuksen eteläpään tienoille. Näiden rakennusten suunnitelmien asema- piirroksissa ei laitesuoja ole vielä merkitty.

Nykyään on rautatien entisellä asuinrakennustontilla enää laitesuoja ja Häll- strömin tiilirakennus jäljellä. Vuoden 1940 asuinrakennukset purettiin 1980- 1990-lukujen vaihteessa ja niiden paikalle rakennettiin tilapäiset paikoitus- alueet.

---

\* Vuonna 1889, jolloin rautatien rakennukset valmistuivat, on henkikirjassa vielä tontin omistajina ”Toivo” - osakeyhtiö (39) ja kunnallisneuvos A. Kyander (40).

1-6-38, Porrassalmenkatu 17





## 1-6-38, Porrassalmenkatu 17

Entinen tyttökoulun tontti (tai Yhdyspankin tontti) oli kaupungin ensimmäisessä asemakaavassa tontti n:o 4. Vuoden 1883 asemakaavassa tontti sai uudeksi numerokseen 38. Raatihuoneenkadun ja Nikolainkadun (Porrassalmenkatu) kulmatontin huusi ensimmäisessä tonttihuutokaupassa itselleen komissiomaanmittari Carl Müller. Kauppias August Wikberg omisti tonttia seuraavaksi mutta hänkin vain huhtikuulle 1840, jolloin Gabriel Poppius osti tontin. Myös rakennuspiirustukset vahvistettiin huhtikuussa 1840. Poppius osti vuonna 1843 myös palokujan toisella puolella olleen tontin n:o 39, joka pysyi kuitenkin rakentamattomana. Vuonna 1872 kauppias J. G. Liukkoinen osti Poppiuksen perikunnalta molemmat tontit.

Vuonna 1884 Liukkoisen tontit osti viittä vuotta aikaisemmin perustetun Mikkelin suomalaisen tyttökoulun kannatusyhdistys – ”Toivo”-osakeyhtiö. Koulu oli ollut jo perustamisvuodestaan 1879 vuokralla samalla paikalla. Vuonna 1887 oli tontilla henkikirjan mukaan kolme ”hyryläistä”: opettajat-taret Rosa Ingman ja Sofia Hagman sekä kaupunginpalvelija Alexander Wälström ja vaimonsa Gustafa.

Koulu toimi tontilla olleissa vanhoissa rakennuksissa. Porrassalmenkadun puolella oli 34 x 10,8 metrin suuruinen, Poppiuksen aikainen päärakennus (suunnitelman vahvistus 1840), joka poikkesi tavanomaisista Mikkelin empiiretaloista julkisivun keskellä olevalla poikkipäätykolmiolla (vrt. lääninhalituksen talo). Alkuperäisiä suunnitelmia en ole löytänyt, mutta Kansallisarkistossa on olemassa muun muassa ratamestari A. Rytkösen tekemät piirustukset vuodelta 1909 (pohja- ja asemapiirustukset). Niiden mukaan keskellä päärakennusta oli koko rungon syvyinen 8,2 x 10,4 metrin suuruinen ”Rukous Sali”, jonka molemmilla ulkoseinillä oli kolme ikkunaa. Rukoussalin pohjoisseinällä oli kaksi ovea, joista toinen luokkahuoneeseen ja toinen eteiseen, johon oli käynti pihan puolelta kuistin kautta. Luokkahuoneen takana pohjoispuolella oli opettajainhuone ja eteisen takana pohjoispuolella luokkahuone. Rukoussalin eteläseinällä oli kaksi ovea, jotka johtivat kahteen luokkahuoneeseen. Näiden luokkien eteläpuolella oli vielä yksi luokka ja eteinen, johon käynti oli pihan puolelta. Päärakennuksessa oli kaikkiaan viisi luokkahuonetta (luokat III-VII), jotka entisinä asuinhuoneina olivat läpikuljettavia.

Raatihuoneenkadun puoleisella sivulla oli pitkä ulkokuonerakennus, josta osa oli sisustettu opetustiloiksi. Rakennuksen länsipäädystä oli kuisti, johon oli käynti sekä pihalta, että Raatihuoneenkadulta. Kuistilta päästiin eteiseen, jonka vieressä oli opettajanhuone. Sekä eteisestä, että opettajanhuoneesta johti ovet koko rungon levyiseen luokkahuoneeseen (luokka VIII), jonka takana oli kamarin ja keittiön käsittävä asuinhuoneisto. Rakennuksen loppuosa itään päin oli ulkokuoneita. Päärakennus ja ”ulkorakennus” olivat yhdistetyt toisiinsa varastotiloja (”konttoreita”) ja kellarin sisältävällä rakennusosalla.

Rautatiealueeseen pakkolunastettiin Rantakadun puoleisesta tontista n:o 39 noin 37 metriä leveä osa. Ratainsinööri Orrmanin vuoden 1893 asemakaavamuutoskartassa tonttien väliin näyttäisi jääneen palokujan lisäksi eräänlainen ei kenenkään maa. Nämä alueet yhdistettiin sittemmin koulutonttiin,



jotta voitiin sijoittaa tontin itäreunaan uusi, voimistelusalin ja kaksi luokkaa sisältävä uudisrakennus vuonna 1899. Edellä mainitussa Rytkösen pohjapiirustuksessa on esitetty myös voimistelusalirakennus, joka oli kooltaan 13 x 24,5 metriä. Rakennus oli sijoitettu tontille pääty Raatihuoneenkadulle päin. Rakennukseen kuljettiin pihan puolella olevan kuistin kautta, josta tultiin koko rungon syvyiseen eteiseen, jonka pohjoispuolella oli kaksi luokkaa (luokat I ja II). Eteisen eteläpuolella oli 9,5 x 12,5 metrin suuruinen voimistelusalin, johon liittyi pihan puolen sivulla pukuhuone.

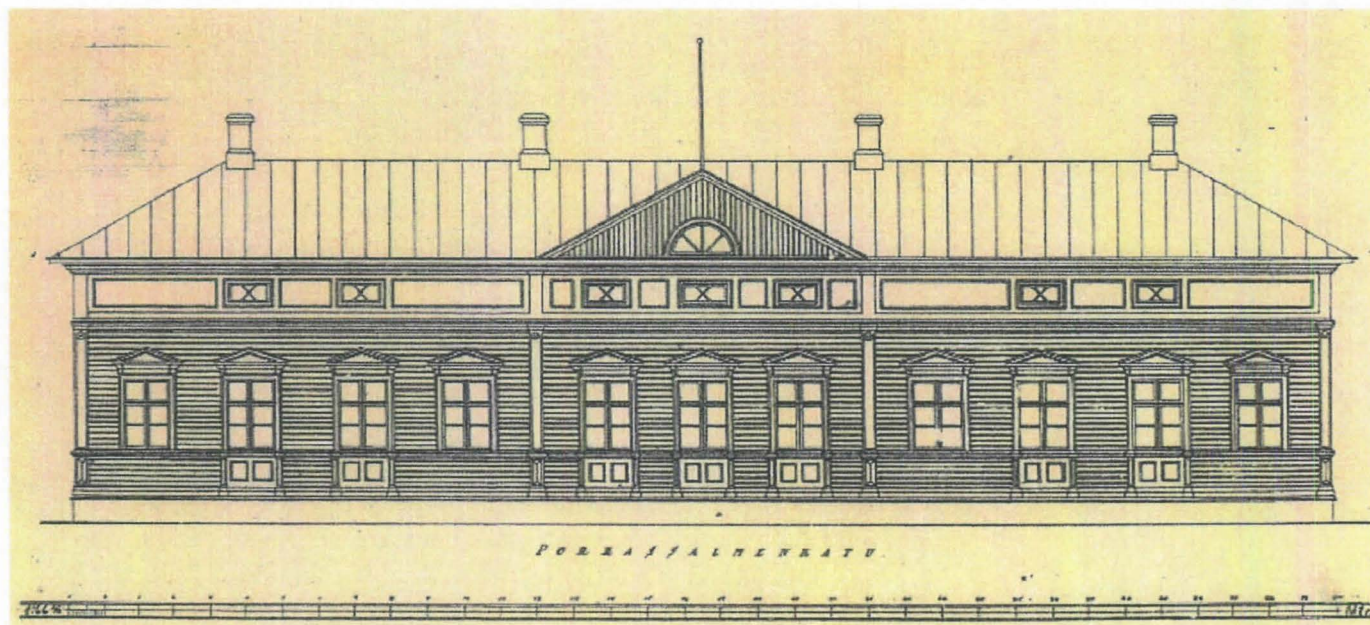
Neljäs rakennus tyttökoulun tontilla oli pieni käymälärakennus, joka oli sijoitettu tontin koilliskulmaan voimistelusalirakennuksen suuntaisena.

Rakennusten myöhemmistä muutoksista voidaan mainita arkkitehti Henrik Bruunin suunnitelma vuodelta 1923. Kun koulutoiminta alun perin oli sovittu vanhan rakennuksen huoneisiin – todennäköisesti lähes sellaisinaan, oli nyt suunnitelmissa suurehkoja käytännön muutoksia, joilla tähdättiin läpikuljettavien huoneiden ongelmien poistamiseen. Vanha rukoussali jaettiin väliseinällä siten, että Porrassalmenkadun puolelle muodostui luokkatila ja pihan puolelle eteinen, josta käsin päästiin useisiin luokkahuoneisiin. Rakennuksen pohjoispäästä siirrettiin opettajainhuone muualle ja muodostettiin uusi luokkahuone ja sen ja entisen rukoussalin väliin tehtiin wc-tila. Samassa yhteydessä rakennusta laajennettiin uudella Raatihuoneenkadun puoleisella siipirakennuksella. Bruun esitti suunnitelmissaan eräitä muutoksia vanhan rakennuksen julkisivuihin. Suunnitelmaa ei kuitenkaan tältä osin toteutettu. Vaikkei alkuperäisiä piirustuksia vuodelta 1840 ole säilynyt on koulurakennuksista olemassa hyvä piirustusaineisto vuodelta 1931, jolloin rakennus lääninarkkitehti Kalle Kontion johdolla mitattiin.

Talvisodan pommituksissa koulutontin rakennukset tuhoutuivat ja tontti oli rakentamattomana aina 1950-luvun puoliväliin saakka. Pohjoismaiden Yhdyspankki rakensi tontille kuusikerroksisen toimitalon. Rakennuksen suunnitteli vuonna 1954 arkkitehti Jaakko Tähtinen, joka oli 1940-luvulla suunnitellut Mikkeliin Saksalankadun varrella olleen myllyn siilorakennuksen ja vanhan myllyrakennuksen muutoksen.

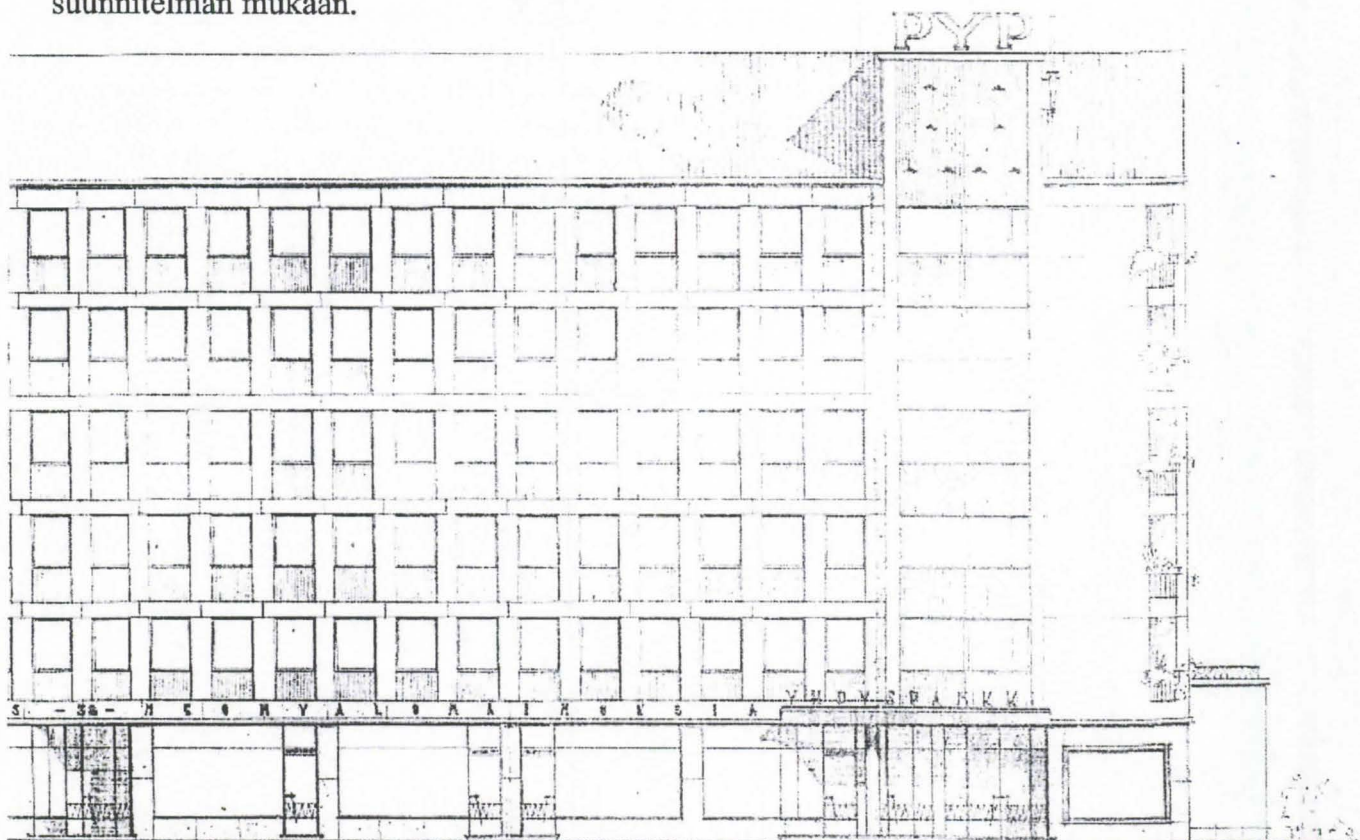


# 1-6-38, Porrassalmenkatu 17



Mikkelin tyttökoulun julkisivu Porrassalmenkadulle vuonna 1931 tehdyn mittapiirustuksen mukaan. Alkuperäisestä 1840-luvun fasadista on jäljellä ikkunaryhmittely. Pilasterit ja ikkunakehykset ovat todennäköisesti 1890-luvulta.

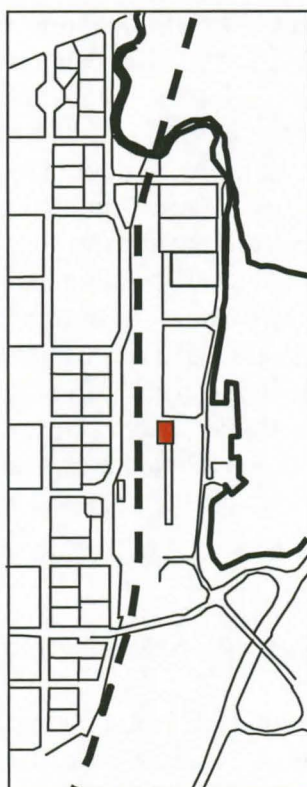
Tyttökoulun rakennukset tuhoutuivat Talvisodan pommituksessa. Pohjoismaiden Yhdyspankin talo rakennettiin koulun paikalle arkkitehti Jaakko Tähtisen vuonna 1954 tekemän suunnitelman mukaan.



Tampun: 24.7.54



# 1-20-1, Pakkahuone / tullikamari



## 1-20-1 Pakkahuone / tullikamari

### Tullikamarin perustaminen ja ensimmäiset suunnitelmat pakkahuonetta varten

Mikkelin tullikamari aloitti toimintansa Mikkelin satamassa vuoden 1878 alusta. Tulli- eli pakkahuoneeksi vuokrattiin aluksi tilat kauppias C. Pöndisen rantamakasiinista. Pöndinen oli ostanut vuonna 1872 kuolleen kauppias Juho Pylkkäsen kauppaliikkeen, joten kysymys oli Juho Pylkkäsen vuonna 1870 rakentamasta makasiinista (ks. Sataman makasiinirivit).

Ensimmäiset omaa pakkahuonerakennusta varten laaditut suunnitelmat ovat vuodelta 1883. Tuolloin valtuusmiesten määräämä valiokunta, jossa oli mukana lääninarkkitehti Loenbom, esitti pakkahuoneen sijoitettavaksi satamaan, Kirkkokadun ( Savilahdenkatu) eteläreunaan kauppiaitten satamamakasiinien läheisyyteen. Valiokunta suositteli paikkaa siitä huolimatta, että maa oli ”*jotenkin vetelä*”. Ehdotettu pakkahuone olisi ollut kooltaan noin 28 x 9 metriä. Rakennuksen toteutus viivästyi ja tilapäisesti yhdistettiin kolme Pikkutorin tukkipuotia toimittamaan pakkahuoneen virkaa. Joulukuussa 1887 maistraatti muistutti valtuusmiehiä vuoden 1878 keisarillisesta julkutuksesta, jonka mukaan kaupunki oli velvollinen rakentamaan pakkahuoneen. Myös maistraatti ehdotti paikaksi satamaa. Kesäkuussa 1888 oli valtuusmiehillä edessään uusia pakkahuoneen suunnitelmia, joihin liittyi rautatien piiri-insinööri K. W. Branderin suunnitelma satama- ja makasiiniraiteen rakentamisesta (ks. Satamalaiturit ja satama-alueen muut rakennukset). Valtuusmiehet siirsivät pakkahuoneasiaa vielä eteenpäin – suunnitteluvaiokunnan piti tehdä uusi versio, josta varastomakasiini (nederlagsmagasin) piti jättää pois.

### Werner Polónin pakkahuonesuunnitelma 1889

Uudet suunnitelmat laati vuoden 1888 lopulla arkkitehti Werner Polón, joka oli yleisten rakennusten ylihallituksen palkkaamana tullut Mikkelin valvoamaan lääninvankilan laajennustyötä (kirjepaperissa painettuna: ”*Werner Polón Ledande Arkitekten för St Michels Länsfängelse Byggnader*”). Polón vaikutti aktiivisesti Mikkelin rakentamisessa parin vuoden ajan. Muita Polónin kaupungille tekemiä suunnittelutöitä olivat mm. pesuhuone Pankajoen rannassa, Naisvuoren paviljongin muutos ja ”keilirata” ja toteuttamatta jäänyt suunnitelma kaupungintaloa varten. Polón suunnitteli Mikkelin myös joukon yksityistaloja, joista nykyään on olemassa vain niin sanottu vanha Pusan talo.

Polónin suunnitelmassa pakkahuonerakennus sijoitettiin, Loenbomin suunnitelmasta poiketen, pääty Kirkkokadulle päin, rannan puoleisen makasiinirivin päätteeksi. Pakkahuoneen kaakkoiskulmalta siirrettiin vuodelta 1871 ollut ”hyyskä” (ks. Satamalaiturit ja satama-alueen muut rakennukset) muualle. Lopullisissa piirustuksissa, jotka Polón on päivännyt 2. helmikuuta 1889, rakennus oli jaettu pohjaltaan kolmeen päätilaan. Järvenpuoleisen sivun pituiselta avoverannalta tultiin suureen, koko rungon syvyiseen tavaramakasiiniin, johon oli samassa akselissa toinen sisäänkäynti toiselta pit-



kältä sivulta. Makasiinissa ei ollut kuin kaksi ikkunaa, molemmat järven puolelle. Kirkkokadun puoleisesta päädyistä oli kaksi ulkoporrasta, joista toinen johti rannanpuolen verannalle ja toinen ”konttoreiden” kautta ”Stempelihuoneeseen”, jonka kautta kuljettiin varsinaiseen pakkahuoneeseen. Rakennukseen tehtiin vain yksi uuni, joka sijoitettiin niin, että se lämmitti sekä pakka- että stempelihuoneen. Polónin pakkahuonesuunnitelman asemapiirustukseen ei ole merkitty makasiinirivien väliin rakennettavaa satamarataan liittyvää pistoraidetta, joka kuitenkin pakkahuoneen rakentamisen aikoihin toteutettiin. Pistorata oli aluksi vain yksiraiteinen. Toisen raiteen rakentamisesta tehtiin päätös vasta 1904.

### Pakkahuoneen rakentaminen 1889-1890

Jo marraskuun lopulla 1888 oli tehty päätös rahoittaa pakkahuoneen rakentaminen rautatiealueen pakkolunastuksesta saatavilla varoilla. Pakkahuoneen urakkahuutokauppa pidettiin toukokuussa 1889 ja urakoitsijaksi valittiin lyseon vahtimestari A. G. Svanström. Alkuperäisen aikataulun mukaan rakennuksen olisi pitänyt olla valmis jo saman vuoden lokakuussa.\* Rakennus valmistui kuitenkin vasta vuoden 1890 lokakuussa ja työ vastaanotettiin tammikuun puolella 1891, siitä huolimatta, että seinähirret olivat tuoretta petäjää vaaditun kuivan hongan asemesta.

### Uusi tullikamari 1929

Vanha pakkahuone purettiin uuden tullikamarirakennuksen tieltä vuonna 1929. Kaksikerroksisen tiilirakennuksen suunnitteli kaupungininsinööri Heikki Kuokkanen. Tiilirakennus tehtiin ”kovaan pohjaan saakka” lyödylle paaluperustukselle ja se valmistui joulukuussa 1929. Rakennuksen ensimmäisessä kerroksessa oli eteinen, josta oli kulku tullaushuoneeseen ja portaaseen. Tullaushuoneesta oli yhteys tiilirakennuksen puolella olevaan lämpimään varastohuoneeseen ja kylmään hirsirakenteiseen makasiiniin. Toisessa kerroksessa oli eteisen lisäksi viisi huonetta: toimisto, tullinhoitajan huone, laboratorio, pakettihuone ja päivystäjän huone.

Ensimmäisen kerroksen tilojen yhteydessä mainittu hirsinen makasiini, joka oli kiinni tiilirakennuksessa, herättää kysymyksiä. Vuoden 1929 kunnalliskertomuksessa on kaksi hiukan eri käsityksen antavaa mainintaa. Toisessa yhteydessä todetaan, että ”pakkahuoneen yhteyteen rakennettiin punaisista tiilistä uusi kaksikerroksinen tullikamari”. Toisaalla todetaan yksiselitteisesti, että ”pakkahuone purettiin ja tilalle rakennettiin uusi 2.kerroksinen rakennus, jossa nykyään on sekä tullikamari että pakkahuone”. Uuden makasiinin mitoitus ei täsmää vanhan pakkahuoneen mittoihin, joten on luulta-

\* Rakennustyötä hidasti kivijalan korkeuteen liittyvä ongelma: lokakuussa 1889 todettiin, että kivijalka ei ollut kuin muutaman tuuman maanpinnan yläpuolella. Svanströmin mukaan ongelma aiheutui siitä, että rautatien ratavalli oli tehty korkeammaksi kuin oli ollut alun perin tarkoitus ja maanpinta pakkahuoneen ympärillä olisi noussut kivijalan tekemisen jälkeen. Svanström joutui lopulta korottamaan pakkahuoneen kivijalkaa. Tarkastuspöytäkirja ei tarkkaan ilmoita, missä vaiheessa rakennuksen hirsirunko tällöin oli. Joka tapauksessa lattiavuoliaiset olivat jo paikalla ja seinähirsiäkin, koska niiden todettiin olevan ”märkiä osaksi harmaaksi muuttuneita petäjähirsisiä 7 tuumaa latvasta ja nyt ottavat hometta sekä seiiniin että nurkkiin...”

vaa, että Polónin suunnittelema vanha pakkahuone purettiin kokonaisuudessaan ja uusi hirsimakasiini tehtiin uuden tiilirakennuksen rakentamisen yhteydessä.

### **Tullikamarin laajennus ja uusi varasto 1940-1941**

Talvisodan ensimmäisissä Mikkeliin kohdistetuissa pommituksissa 5.1.1940 sai sataman tullirakennus osuman ja sen puinen varasto-osa tuhoutui täysin. Myös kivisen tullirakennuksen vesijohto- ja lämmityslaitteisto kärsi vaurioita. Välirauhan aikana tullirakennus korjattiin ja samalla laajennettiin 4,5 metriä etelään päin. Laajennettuun osaan sijoitettiin satamatoimiston tilat. Myös uusi 27 metriä pitkä betoniseinäinen varasto rakennettiin. Suunnitelmat oli laatinut arkkitehti Kauko A. Tuominen (varaston suunnitelman päiväys 16.10.1940). Tuominen oli aikanaan ehdolla Mikkelin ensimmäiseksi kaupunginarkkitehdiksi. Vuonna 1945 tehdyssä valinnassa Tuominen oli kaupunginhallituksen kannattama ehdokas, mutta valtuusto valitsi kaupunginarkkitehdiksi Eero Jokilehdon. Tuominen valittiin sittemmin Savonlinnan kaupunginarkkitehdiksi.

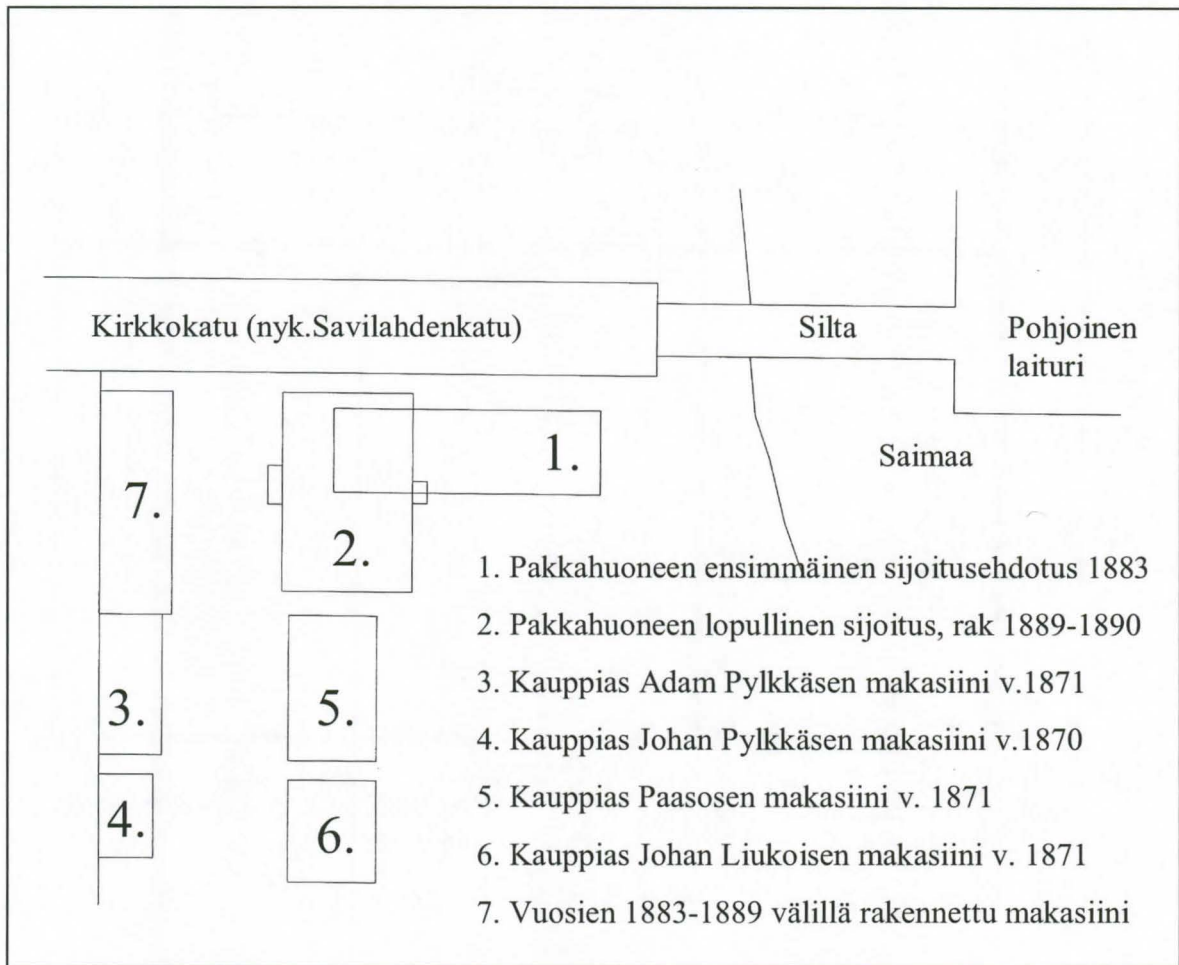
### **Tullikamarin ja pakkahuoneen piirustukset Mikkelin maakunta-arkistossa:**

Mikkelin maistraatin rakennuspiirustukset, laatikko ”sekalaiset”:

- Werner Polónin pakkahuonesuunnitelman julkisivupiirustukset (2 kpl) Huom! Piirustus, jossa on asema-, pohja- ja leikkauspiirros on kaupunginarkistossa.
- Uuden tullikamarin alkuperäispiirustukset (Heikki Kuokkanen 1929)

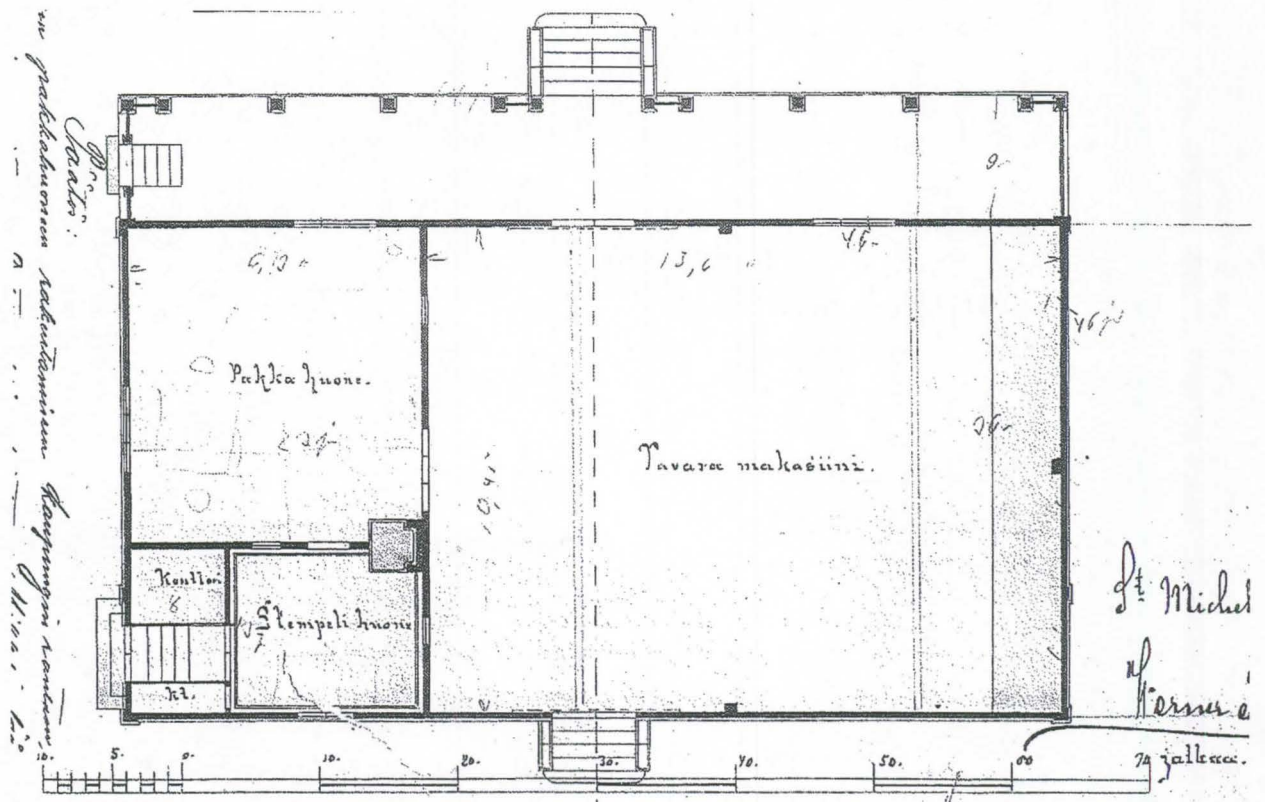


# 1-20-1 Pakkahuone / tullikamari

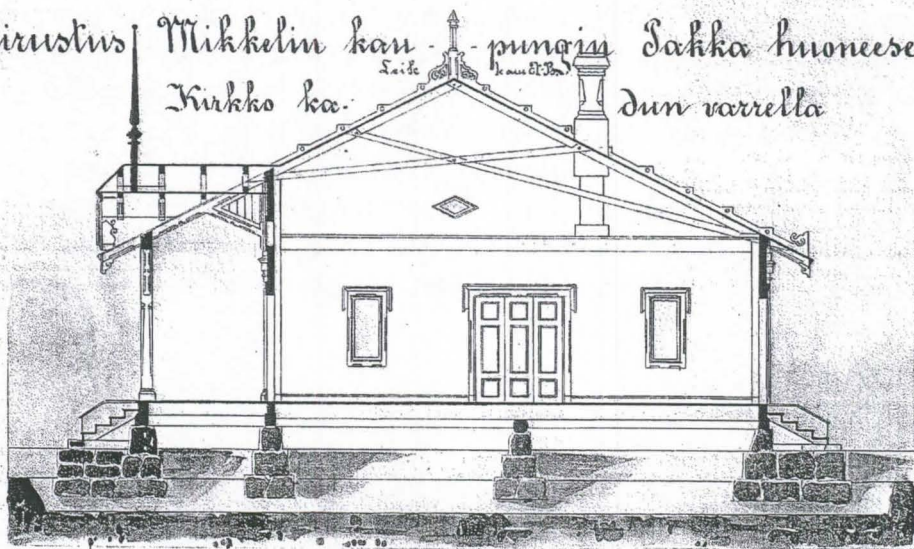


Mikkelin satamaan sijoitettavan pakkahuoneen suunnittelua varten perustettiin toimikunta vuonna 1883. Toimikunta, jonka yhtenä jäsenenä oli lääninarkkitehti A. Loenbom, laati pakkahuoneen (1.) sijoittamista kuvaavan piirustuksen, johon oli merkitty myös silloiset kauppiaitten makasiinit (3.-6.) ja satamalaituri. Myös alkuperäisessä piirroksessa on laiturista esitetty vain kaksi reunaviivaa, joten sen perusteella ei voida varmuudella arvioida laiturin todellista laajuutta. Yllä olevaan jäljennökseen on lisätty vuonna 1890 valmistuneen pakkahuoneen lopullinen paikka (2.) ja myöhemmin rakennettu makasiini (7.). Alkuperäinen lyijykynäpiirustus: valtuusmiesten kokouspöytäkirjan liite 18.12.1883, kaupunginarkisto.

# 1-20-1 Pakkahuone / tullikamari



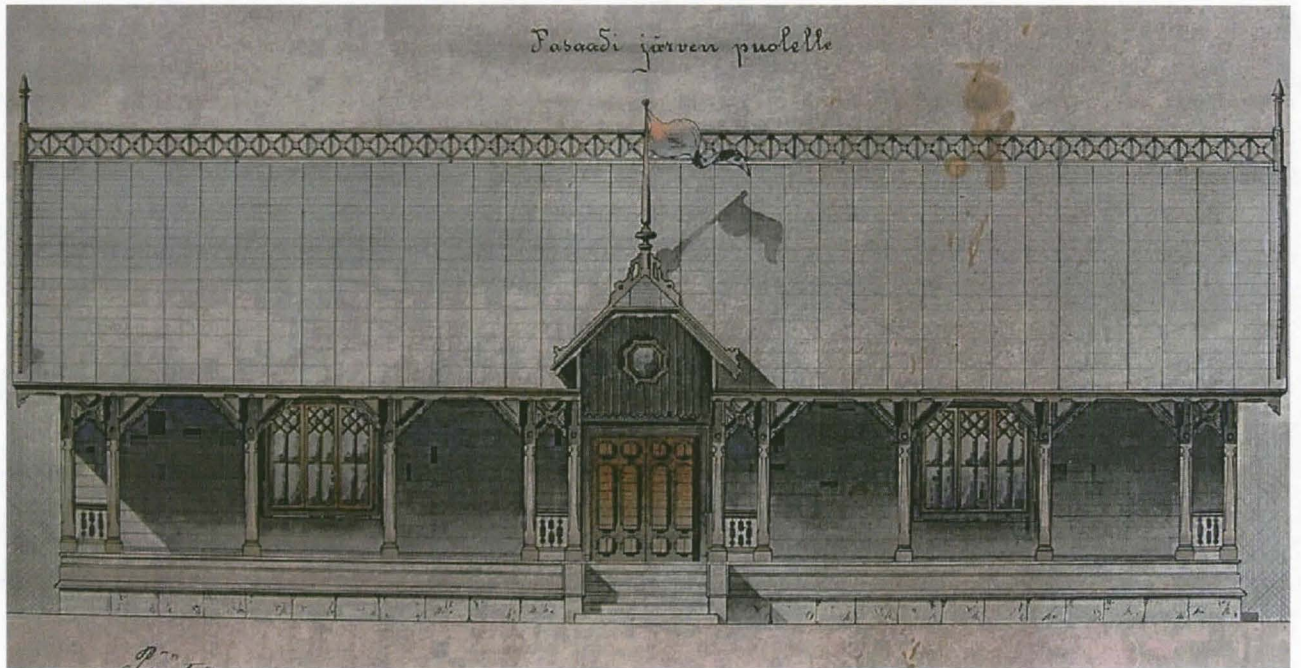
Suunnitus: Mikkelin kaupungin Sakka huoneeseen -  
 Kirkko ka. -  
 Seinä varrella



Arkkitehti Werner Polónin suunnitelma pakkahuonetta varten (2.2.1889). Pohjapiirustus ja leikkaus. Mikkelin kaupunginarkisto.

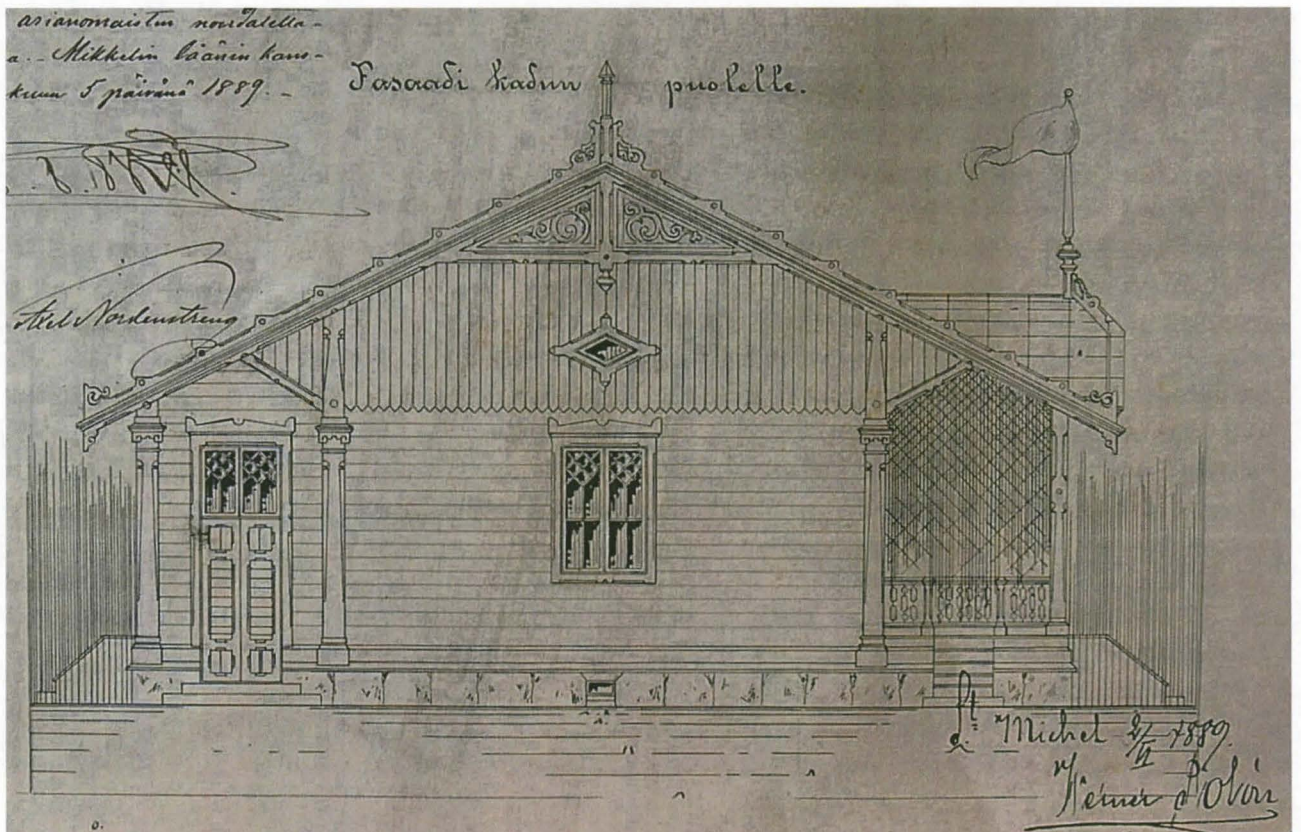


# 1-20-1, pakkahuone / tullikamari

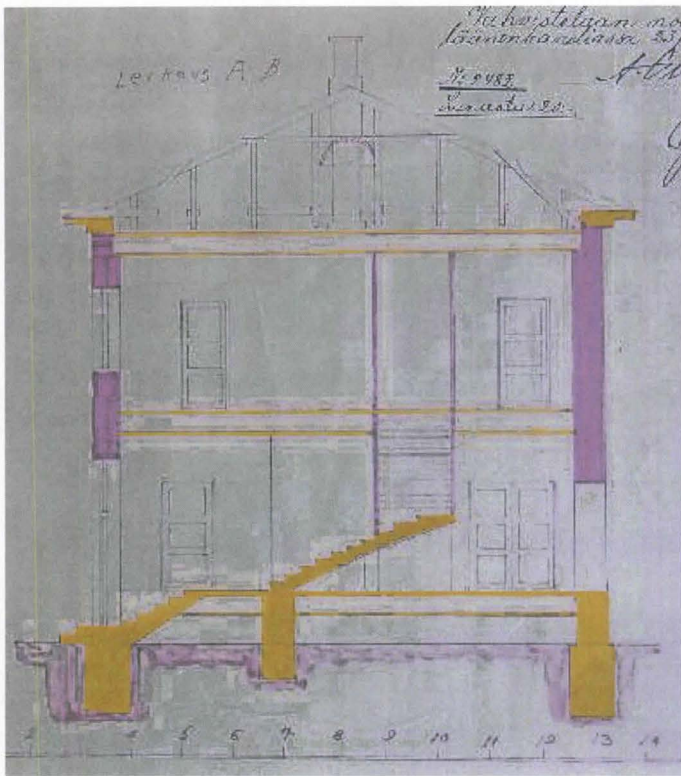


## Mikkelin sataman pakkahuone – Werner Polón 1889.

Rakennuksen urakoi lyseon vahtimestari A. G. Svanström 1889-1891. Rakennus purettiin vuonna 1929 uuden tullikamarirakennuksen tieltä. Julkisivupiirustukset, Maistraatin rakennuspiirustukset, sekalainen. Mikkelin maakunta-arkisto.







Tullikamarin (pakkahuone) alkuperäispiirustukset.  
 kaupungininsinööri Heikki Kuokkanen 1929.  
 Maakunta-arkisto.

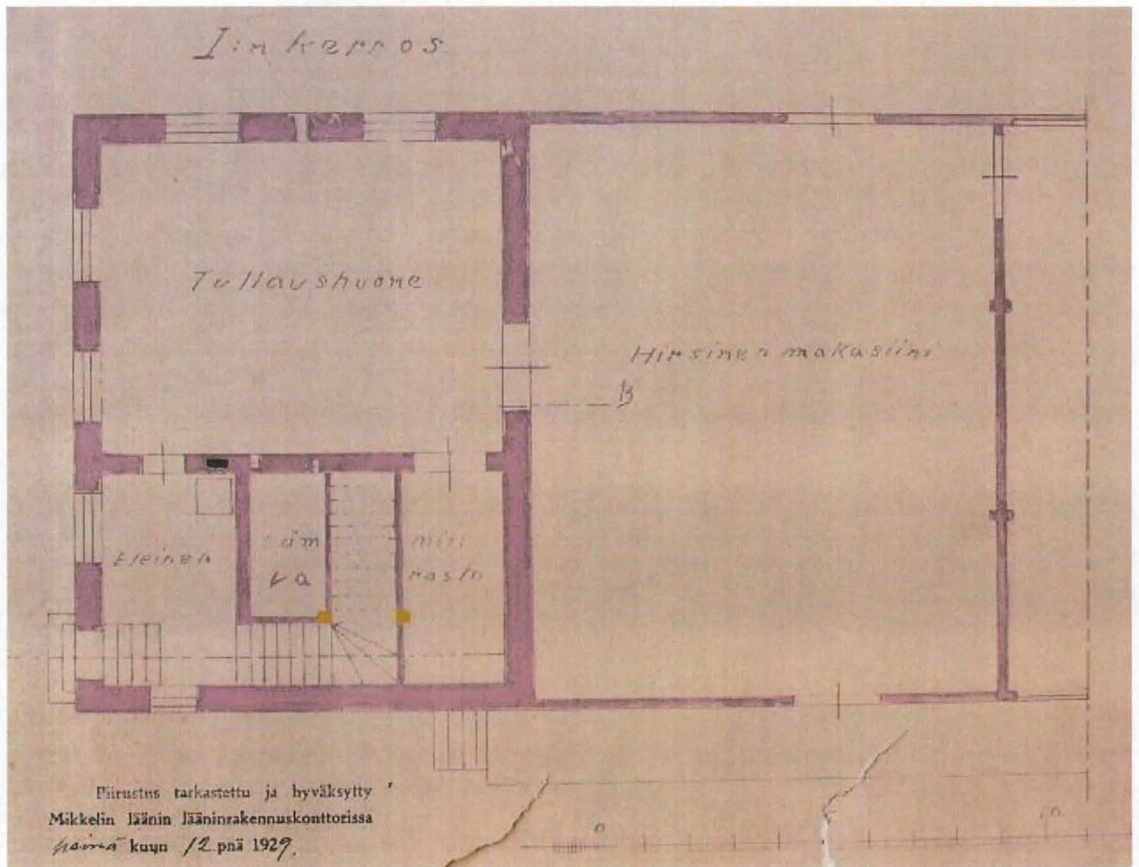
## Mikkelin tullikamari 1929 ja 1941

Tullikamarin laajennus ja korjaus.  
 Kauko A. Tuominen 1941. Mikkelin  
 kaupunginarkisto.

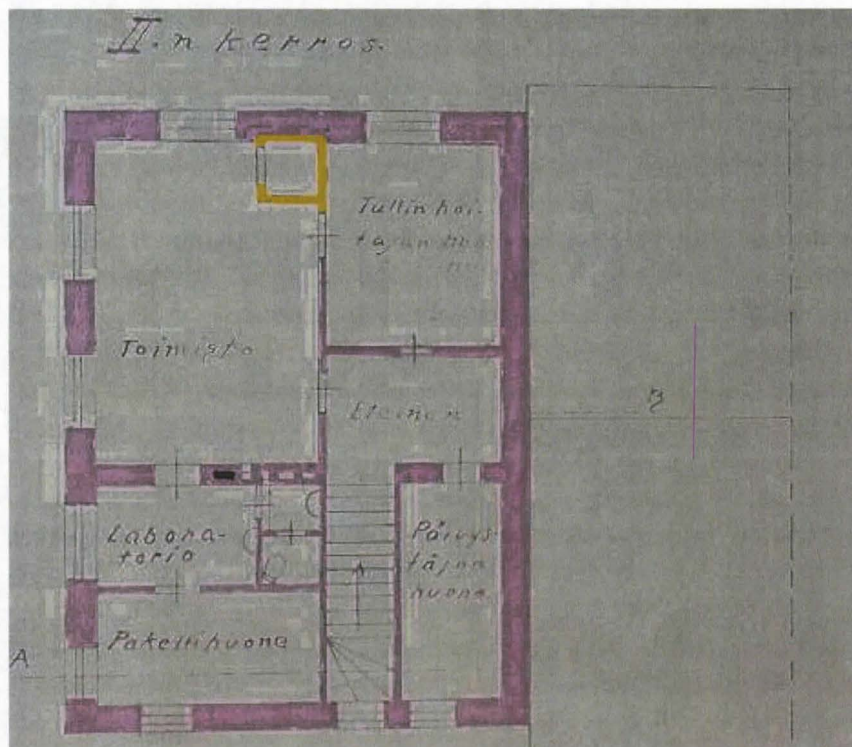




# 1-20-1, pakkahuone / tullikamari



Tullikamarin (Pakkahuone) alkuperäiset pohjapiirustukset. Kaupungininsinööri Heikki Kuokkanen 1929. Maistraatin rakennuspiirustukset, sekalainen. Maakunta-arkisto.





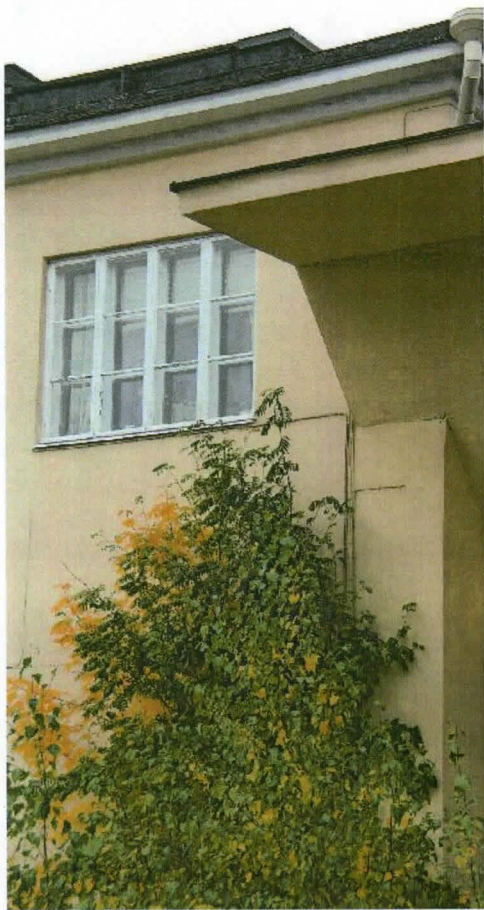


1-20-1, Pakkahuone / tullikamari

Valokuvat syksyllä 2006.P.E.

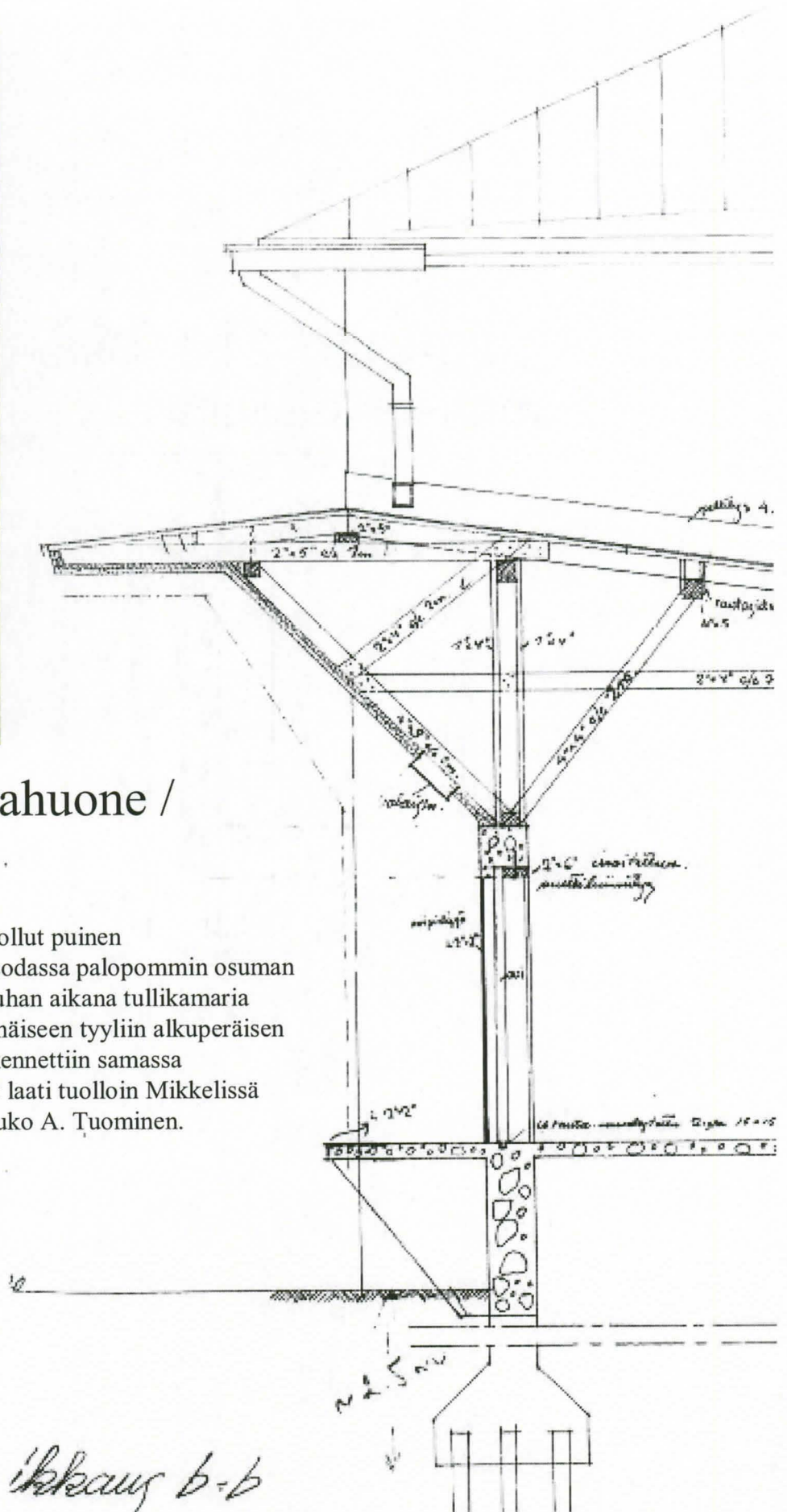






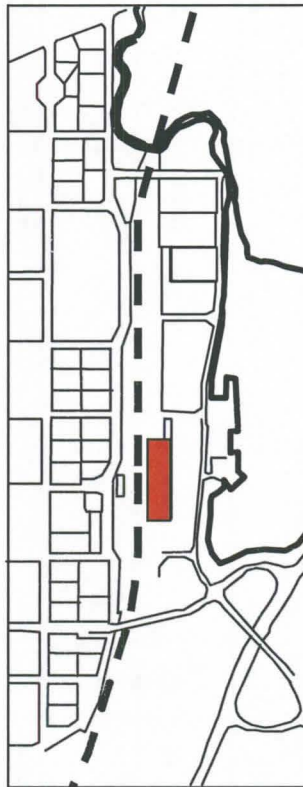
## 1-20-1, Pakkahuone / tullikamari

Tullikamarin yhteydessä ollut puinen varastorakennus sai talvisodassa palopommin osuman ja tuhoutui täysin. Väli rauhan aikana tullikamaria laajennettiin etelään yhtenäiseen tyyliin alkuperäisen kanssa ja uusi varasto rakennettiin samassa yhteydessä. Suunnitelmat laati tuolloin Mikkelissä vaikuttanut arkkitehti Kauko A. Tuominen.



*ikiteaus b-b*

# 1-20-2 ja 1-24-1, Sata- man makasiinirivit





## 1-20-2 ja 1-24-1 Sataman makasiinirivit

Kaupungin ensimmäinen rakennusjärjestys vuodelta 1838 edellytti, että satamiin ja lastauspaikoille tehtävät puodit (aitat) ja makasiinit rakennetaan tarkasti paalutettuun järjestykseen, asiasta ilmoitetaan kaupungin hallinnolle ja rakennetaan tarpeellista ”kauneutta ja säännönmukaisuutta” noudattaen (”i viss utstakad ordning; efter derom hos Stads Styrelsen skedd anmälan, och bör äfven vid deras uppförande nödig prydlig het och regelbundet skick iakttagas”).

### Ensimmäiset makasiinit

Kuujon mukaan sataman ensimmäiset varastomakasiinit olisi tehty vasta 1870-luvulla. Kuitenkin jo vuonna 1859 vahvistutti kauppias Petter Kiuru piirustuksia kaupungin rantaan tehtävää kalkkimakasiinia varten. Kiurun makasiinin tarkemmasta sijainnista ei ole tietoa. Vuonna 1870 sai kauppias Juho Pylkkänen luvan rakentaa makasiinin satama-alueelle. Huhtikuussa vuonna 1871 kauppias Adam Pylkkänen anoi lupaa rakentaa makasiini ”Savolahden” rantaan, kauppias Johan Pylkkäsen makasiinin pohjoispuolelle ja kaikin osin sen kaltaisena mutta kooltaan suurempana. Adam Pylkkänen joutui palaamaan asiaan myöhemmässä kokouksessa, johon hän toi myös julkisivupiirustuksen. Makasiinin ovet tuli sijoittaa itään eli rannan puolelle. Maistraatti edellytti, että Pylkkäsen piti maalata makasiini siistiksi. Vielä samana vuonna toi kauppias Paasonen maistraatin kokoukseen

*”riitningin joka kuvailee ulko- ja pohja-näön kaksi-suojaseen makasiiniin, jota hakia sano aikovansa rakentaa kaupungin rantaan Johan ja Adam Pylkkäsen makasiinien vastapäätä, 20 kyynärää niistä itään päin.” Maistraatti katsoi ”hyväksi tähän myödyttää, sillä keinoin ja ehdolla että Paasonen rakentaa ovet Pylkkäsien makasiiniin tahi luoteeseen päin ... ja että hakia katolle asettaa jotakin korestia, esimerkiksi semmoisia kuin herra Lindholm nykyiselle uudelle pykyylleen, ja että hakia makasiinin itäseinälle asettaa viisi soikeata kapeata valeikkunata.”*

Samassa kokouksessa haki ”kauppamies” Johan Gabriel Liukoinen myös makasiinin rakentamislupaa. Liukoisen makasiini piti sijoittaa Paasonen makasiinin jatkoksi. Rakennusten välille piti jäädä kolmen kyynärän (1,78 m) väli ”eli rann-katu”.

Näiden neljän makasiinin sijainnin vahvistaa vuodelta 1883 oleva pakka-huonerakennuksen sijoitussuunnitelma (lopullinen suunnitelma 1889, ks. erilliset sivut). Arkkitehti Loenbomin lyijykynäpiirustuksessa on neljä vanhaa makasiinirakennusta kahdessa rivissä ja rivien päädyt Kirkkokadun (Savilahdenkatu) suuntaisina. Pakkahuoneen lopullisen suunnitelman (1889) asemapiirrokseseen on ennättänyt länsipuoliseen riviin yksi makasiini lisää Kirkkokadun puoleiseen reunaan. Rakennukset vaihtelivat niin pituudeltaan kuin myös runkosyvyydeltään.



## Kaupunginrakennusmestari Oikaraisen makasiinisuunnitelmat

Ensimmäinen makasiinirakentamisen yhtenäistämiseen tähtäävä suunnitelma on kaupunginrakennusmestari August Oikaraisen laatima ”*Ehdotus kaupungin asemakartan laajentamiseksi makasiinitonteilla*” vuodelta 1899. Oikarainen muodostaa vanhoista makasiiniriveistä kaksi korttelia ja niiden jatkoksi etelään päin kaksi uutta korttelia. Rannan puolelle itään on merkitty vielä kolmas makasiinintonttirivi, jossa on kaksi korttelia. Kaikkiaan kortteleissa olisi suunnitelman mukaan ollut 36 tonttia.

Oikarainen uudisti suunnitelman vuonna 1905, poistaen yhden makasiinikortteleista. Neljä vuotta myöhemmin Oikarainen laati suunnitelman kahdeksankymmentä metriä pitkää kivirakenteista makasiinirakennusta varten. Pitkää rakennusmassaa oli rytmitetty päissä ja keskellä olevilla koristeellisilla poikkipäädyillä. Varmuuden vuoksi piirustukseen oli laskettu rakennukselle neliöhinnat eri materiaaleilla: ”tiilistä 70:- , pedongista 60:- ja puusta 45:- markkaa neliömetriltä.

Oikaraisen asemakaavaehdotus vahvistettiin vuonna 1906 mutta rakennussuunnitelmaa ei toteutettu. Käytännössä myöhempinä vuosina makasiinirakennusten sijoituksessa noudatettiin Oikaraisen kaavoittamaa linjaa, lukuun ottamatta rannan puoleista kolmatta riviä, jota ei koskaan rakennettu.

## Kaupungininsinööri von Fieandtin makasiinisuunnitelma 1915

Vuonna 1909 tehdyssä Piponiuksen pohjakarttamittauksessa on makasiiniriveissä pakkahuoneen puolella kolme suurin piirtein samankokoista rakennusta. Pistoratojen länsipuolella olevassa rivissä oli kaksi suurempaa ja neljä pienempää rakennusta ja eteläpäässä, reilusti muista erillään varastorakennus aivan rantaviivassa. Tämä ”kirjavampi” länsipuolinen rivi korvattiin yhtenäisen suunnitelman mukaisella pitkällä varastorivillä kaupungininsinööri Lennart von Fieandtin vuonna 1915 laatimien piirustusten mukaan. Runkosyvyydeltään 7,6 metrinen varasto oli korkeudeltaan 4,2 metriä maan pinnasta räystäälle. Rakennuksessa oli aikakaudelle tyypillinen mansardikatto, jonka räystäältä nouseva lape oli lähes pystysuora ja sisäänpäin kaartuva. Rakennus oli sijoitettu niin, että junanvaunu asettui vain 1,3 metriä rakennuksen ulkoseinästä. Rakennusrivin länsipuolelle oli sijoitettu ajotie, jota varten oli Rautatiehallitukselta vaihdettu tarvittava alue vuonna 1900.

## Kaupungininsinööri Erkki Tammiston makasiinisuunnitelma 1935

Länsipuolista varastomakasiiniriviä rakennettiin von Fieandtin suunnitelman mukaisesti noin 130 metriä. Siitä etelään päin jatkettiin Erkki Tammiston kaupungin rakennustoimistossa vuonna 1935 suunnitteleman, yksinkertaisemman satulakattoisen varastotyypin mukaisesti. Tammiston suunnitelma oli tehty alun perin itäisen makasiinirivin makasiineja varten, mutta siitä on variaatio vuodelta 1938, joka on tarkoitettu länsipuolen rivistöön. Kokonaispituus läntisellä varastorivillä oli pisimmillään noin 190 metriä. Varastot



rakennettiin yhdeksi pitkäksi kokonaisuudeksi – oli luovuttu Oikaraisen ajatuksesta katkaista varastorivit Savilahdenkadun suuntaisella ajotiellä.

### 1930-luvun suunnitelmat itäisen makasiinirivin rakentamiseksi

Poiketen yhtenäisestä läntisestä makasiinirivistä oli itäisessä rivissä vielä 1930-luvulla tullikamarin ja sen varaston jälkeen pitkiä aukkoja. Kaupunki oli vuonna 1914 varannut itäisestä rivistä tilaa mahdollista pakkahuoneen laajentamista varten. Rivin loppuosa oli varattu tilapäisten varastojen rakentamista varten. Pulkkinen vanha makasiini (on jo Piponiuksen vuoden 1909 mittauksessa) sai olla rivissä edelleen, kunhan sen julkisivut muutettiin hyväksytyjen piirustusten (von Fieandt) mukaisiksi. Vuonna 1935 kauppias Jordan anoi kaupungilta makasiinitonttia, mutta läntisen makasiinirivin sanottiin olevan täynnä. Sen vuoksi kaupunginhallitus päätti, että itäpuolisesta rivistä oli varattava tontteja ja niille rakennettava ”*kaikki samojen, ennakkol-ta vahvistettavien piirustusten mukaan*”. Kun ei oltu varmoja minkälaisia piirustusten tulisi olla, päätettiin pyytää Kauppiasyhdistykseltä lausuntoa. Yhdistyksen ehdotus oli pohjaltaan 8x8 metriä oleva makasiini. Samalla yhdistys toivoi makasiinirivien ympäri kiertävää tietä, ”*koska sen jälkeen kuin makasiiniraitteiden ja rautatiealueen välillä olevat tontit olivat kaikki tulleet rakennetuiksi ei enää ollut tilanpuutteen vuoksi mahdollista kääntää ajoneuvoja makasiinirivistön päässä, kuten tähän asti, vaan ajoneuvo oli peruutettava kuormauspaikalle.*” Jo Oikaraisen kaavassa 1906 ollut ajatus makasiinirivien puolella välissä kulkevasta ”välikadusta” herätettiin tässä vaiheessa henkiin. Kauppiasyhdistys ei lämminnyt ajatukselle, koska tällöin olisi jouduttu purkamaan vähintään yksi varasto tien paikaksi.

Kaupungin rakennustoimisto laati suunnitelman, jonka mukaan sijoitettiin Pulkkinen Oy:n makasiinista etelään 13 kappaletta 8 x 8 metrin suuruisia tontteja. Kolmannen ja neljännen tontin väliin jätettiin 6 metrin aukko ”*tulevaisuudessa tehtävää poikkikatua varten*”. Samassa yhteydessä rakennustoimistossa tehtiin myös varsinainen rakennussuunnitelma makasiineja varten (Erkki Tammisto 1935, ks. yllä). Tammiston suunnitelman mukaisia varastoja toteutettiin itäiseen varastoriviin ennen Talvisotaa ilmeisesti neljä kappaletta.

### 1940-luvun makasiinis suunnitelmat – Tuominen / Jokilehto

Arkkitehti Kauko A. Tuominen oli suunnitellut Talvisodassa tuhoutuneen tullin varastorakennuksen paikalle uuden betonirakenteisen varaston vuonna 1940. Samoilla piirustuksilla oli tarkoitus jatkaa itäistä varastoriviä etelään päin. (ks. Pakkahuone / tullikamari). Tuominen teki myös suunnitelman läntisen varastorivin uusimiseksi. Näitä suunnitelmia ei kuitenkaan toteutettu.

Sotien jälkeen varastorakentaminen lähti käyntiin sekavissa oloissa. Touku-kuussa 1947 tuhosi tulipalo kaksi varastoa itäisen makasiinirivin eteläpäästä ja seitsemän varastoa läntisen rivin eteläpäästä (1930-luvun lopulla rakennetut varastot). Kahta kuukautta myöhemmin maistraatti esitti läntisen varastorivin jäljelle jääneen osan purkamista. Kaupunginhallitus ei kuitenkaan



suostunut purkamiseen – varastoista oli suuri puute eikä kaupungilla ollut mahdollisuutta varata uutta aluetta rautatien läheisyydessä. Uutta paikkaa varastosuojille kuitenkin etsittiin. Muun muassa Kymiyhtiön alueeseen kuuluvan Saksalan pellon ostamista suunniteltiin – pelto oli jo 1930-luvulla kaavoitettu varastorakentamista varten. Yllä mainitun tulipalon seurauksena ja rakennusaineiden säännöstelyn vuoksi monet kauppiaat ja liikkeet halusivat rakentaa väliaikaisia varastosuojia. Osuuskauppa Suur-Savo anoi lupaa ”tilapäiselle” puurakenteiselle varastolle ”*kunnes liike on tilaisuudessa rakentaa kaupungilta vuokraamalleen pakkahuoneen suunnassa olevalle varastosuoja-alueelle vuokrasopimuksen mukaisen tulenkestävän varaston (Tuomisen tyyppiirustus 1941).*” Kiinteistölautakunta päätti Osuuskauppa Suur-Savon, ja muidenkin tulipalossa varastonsa menettäneiden kohdalla, antaa mahdollisuuden tehdä Tuomisen piirustuksen mukaiset varastot puurakenteisina ja rapattuina. Mikäli sekään ei vuoden 1948 kevään kuluessa olisi onnistunut, olisi annettava mahdollisuus tehdä tilapäiset puurakenteiset varastot palaneiden paikalle. Jälkimmäiseen ratkaisuun jouduttiin menemään – 26.2.1948 päivätään suunnitelma läntisen makasiinirivin palaneitten varastojen paikalle tehtävästä puurakenteisesta varastorakennuksesta, jossa oli Osuuskauppa Suur-Savon lisäksi tilat Osuusliike Savonseudun ja Savon Rautakauppa oy:n varastoiksi.

Vuonna 1948 (28.12.) vahvistettiin kaupunginarkkitehti Jokilehdon laatima asemakaavamuutos, joka koski satama-aluetta aina Raatihuoneenkadusta Saksalankatuun saakka. Kaavan ensimmäinen versio oli päivätty jo 14.11.1945. Siinä esitettiin uusi Laiturikadun linjaus Saksalanjoen partaalta vanhojen makasiinirivien ohi Raatihuoneenkadun kohdalle, johon sijoitettiin rautatien tasoylikäytävä. Vanha kulku satamaan Savilahden kohdalta esitettiin poistettavaksi. Kadun eteläinen osa leikkasi vanhaa itäistä makasiiniriviä poistaen siitä eteläisimmän osan. Satamaradan pohjoispuoli oli merkitty teollisuuskortteliksi ja eteläpuoli rautatie- ja satama-alueeksi – vanhojen makasiinirivien paikoille ei merkitty rakennusala. Vuonna 1948 kaavaa muutettiin koska varastomakasiineille ei löytynyt paikkaa muualta kuin satama-alueelta. Laiturikadun eteläistä osaa linjattiin lähemmäs rantaa. Vanhojen makasiinien kohdalle rautatien ja Laiturikadun väliin sijoitettiin uudelleen varastokortteli, jonka linjaus rautatiealueen puolella kulki vanhan läntisen makasiinirivin yli – maistraatti oli heinäkuussa 1947 määrännyt läntisen rivin purettavaksi! Korttelissa oli entisen itäisen makasiinirivin kohdalle merkitty 135 metriä pitkä rakennusala kaksikerroksisia varastorakennuksia varten tullikamarin eteläpuolelle ja pohjoispuolelle 50 metriä pitkä rakennusala vastaavaan tarkoitukseen. Satamaraiteiden pohjoispuolinen osa oli edelleen teollisuuskortteli n:o 17, jonka länsireunaan radan suuntaiseksi oli merkitty kolmas rakennusala (135 m) kaksikerroksisia varastorakennuksia varten. Kun varastorakentaminen käynnistyi (ks. alla) tehtiin vielä tarkistus laiturikadun linjaukseen, jotta saatiin tullikamarin kohdan varastoriviä jatkettua 45 metriä etelään päin.

### Jokilehdon varastorakennussuunnitelmat 1948

Jokilehto laati kaavan lisäksi myös suunnitelmat makasiinirakennuksia varten, joita sitten käytännössä tyyppiirustukseksi muuttuneella suunnitelmalta rakennettiin neljä kappaletta. Piirustusten mukaan rakennusten run-



kosyvyys on 13 metriä mutta pituudet vaihtelivat. Varastoissa on vapaalta huonekorkeudeltaan 1800 mm korkea puoliksi maan alla oleva kellarikerros. Ensimmäisen kerroksen lattia ja molemmilla pitkillä sivuilla oleva lastausilta ovat 1200 mm maanpinnasta. Ensimmäisen kerroksen vapaa korkeus on 2400 mm. Jokilehdon 14 rivin mittaisen työselityksen (1.9.1948) mukaan perustukset piti tehdä rautabetonista paaluttamalla, perusmuurit säästöbetonista ja seinät sementtitiilistä. Kellarin lattia oli rautabetonia samoin kuin kellarin kattovälipohjan ylälaattapalkisto. Ensimmäisen kerroksen ja avoimen korkean ullakon välipohja oli puurakenteinen. Rakennuksen vesikate oli sementtitiiltä. Portaat kellariin, lastaussillat ja tavarakuilut piti tehdä rautabetonista. Varastorakennusrivin yhtenäistämiseksi Jokilehto suunnitteli rakennuksiin yhtenäisen, vesikaton harjalle sijoitetun lautarakenteisen mainostekstitaulun, joka ulottui koko rakennuksen ja sitä kautta koko rakennusrivin pituudelta. Julkisivupiirustuksen mukaisesti rakennusten ulkoseinät rapattiin.

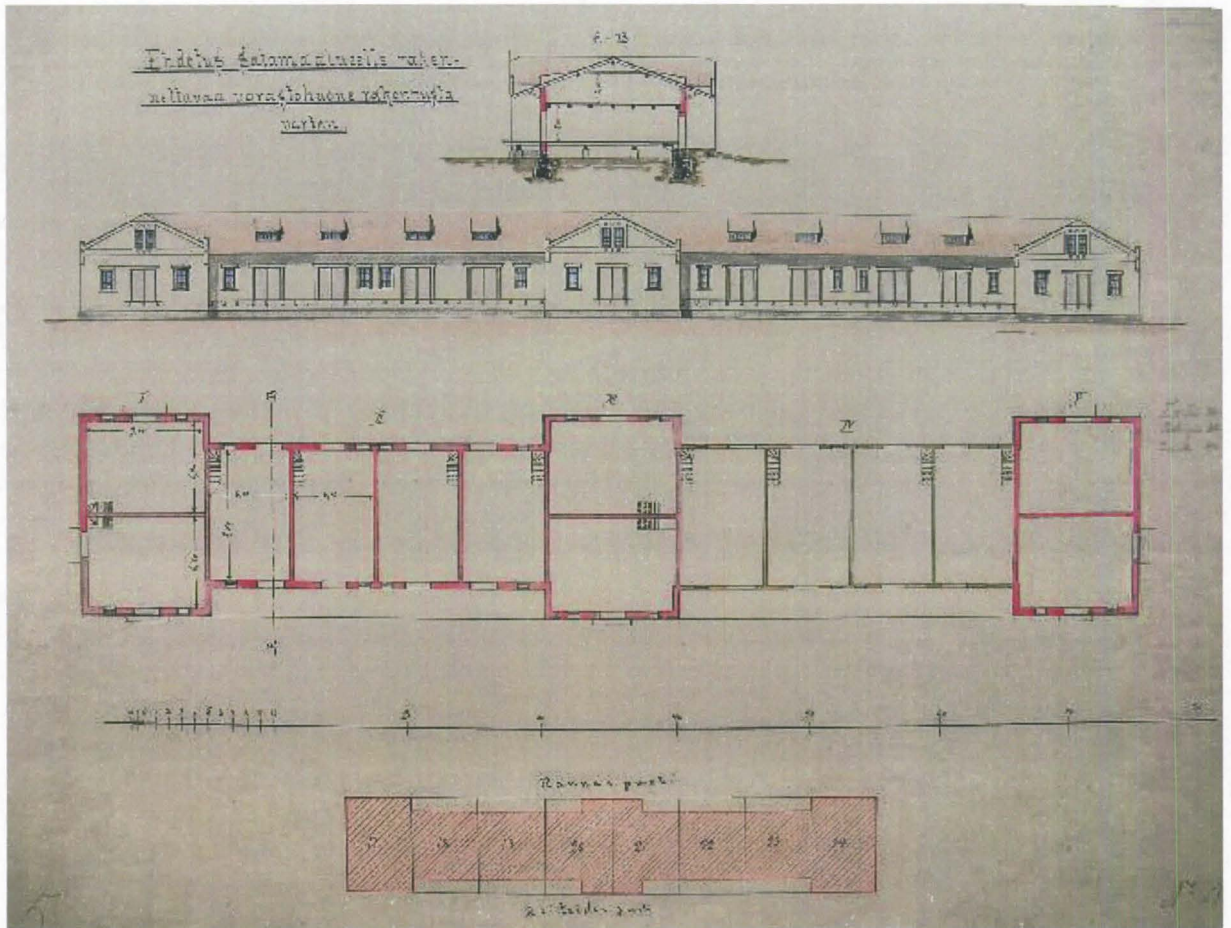
Kun Jokilehdon varastorakennuksia lähdettiin toteuttamaan, oli itäisessä varastorivissä jäljellä kaksi vanhaa puista varastorakennusta, joista toisen purkamisen jäljiltä on varastorivissä nykyään aukko. Runkosyvyydeltään kapean varaston päätyjen jäljet ovat näkyvissä nykyisten varastojen päätyseinien rappauksessa. Eteläisempi vanhoista puisista varastoista korvattiin vasta 1950-luvulla uudella. Kysymys oli SOK:n kankirautavarastosta, joten sen suunnitelma laadittiin SOK:n omassa rakennustoimistossa (18.2.1955). Paitsi peltikattoisena, erottuu varasto myös poikkeavilla julkisivuillaan vieheisistä, Jokilehdon suunnitelman mukaisista varastoista. Jokilehdon suunnitelmissa oli myös varastorivin päättävä, toisesta päädystään aumakattoinen versio. Aumattuun kattoon oli esitetty vielä kattoikkuna. Tätä rivin päättävää rakennusta ei kuitenkaan koskaan tehty.

Satama-alueen varastorakentamiskysymys oli uudelleen esillä 1960-luvun puolivälissä. Vuonna 1964 maistraatti taas kerran esitti vanhojen makasiinien purkamista (koskee ilmeisesti vain länsipuolen puumakasiinirivistöä). Satama-alueen käyttösuunnitelmaa ei oltu vielä laadittu eikä hyväksytty, eikä keskustan yleiskaava ja asemakaavamääräykset olleet vielä valmiina. Valtuuston mielestä uusia varastopaikkoja ei voitu luovuttaa, vaikka tarvetta olisi ollut "paitsi varastotarkoituksiin, myös eräiden ajankohtaisten teollisuuskysymysten ratkaisemista varten". Kaupunki oli kuitenkin varannut määrärahan uuden varaston rakentamista varten. Rakennus oli suunniteltu tehtäväksi "uudemman makasiinirivin jatkoksi tullikamarirakennuksesta pohjoiseen". Hanke ei kuitenkaan toteutunut. Läntisen makasiinirivin purkamisenkin tapahtui vasta 1960- ja 1970-lukujen taitteessa.

### Satamamakasiinien piirustukset Mikkelin maakunta-arkistossa:

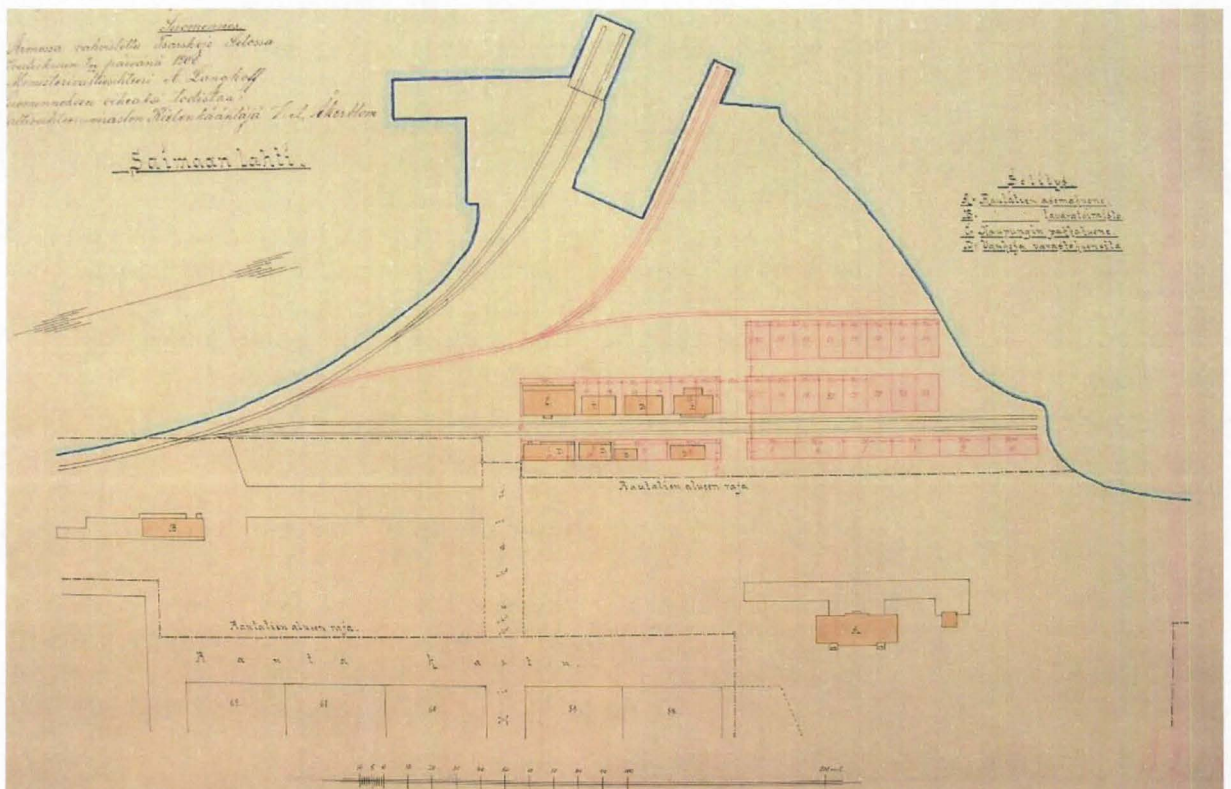
Mikkelin maistraatin rakennuspiirustukset, "sekalaiset" - laatikko: von Fieandtin makasiinipiirustus (sinikopio), sama piirustus myös kaupunginarkistossa.





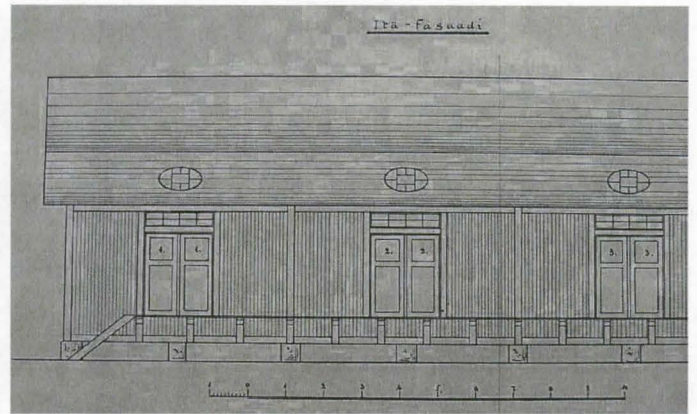
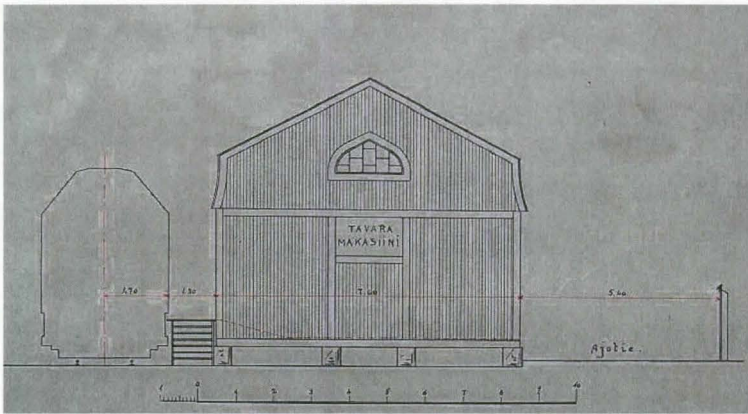
## 1-20-2 ja 1-24-1 Sataman makasiinirivit

Kaupunginrakennusmestari August Oikaraisen toteutumaton suunnitelma makasiinirakennusta varten vuodelta 1909 ja vuonna 1906 vahvistettu "Ehdotus kaupungin asemakartan laajentamiseksi makasiinitonteilla". Mikkelin kaupunginarkisto.

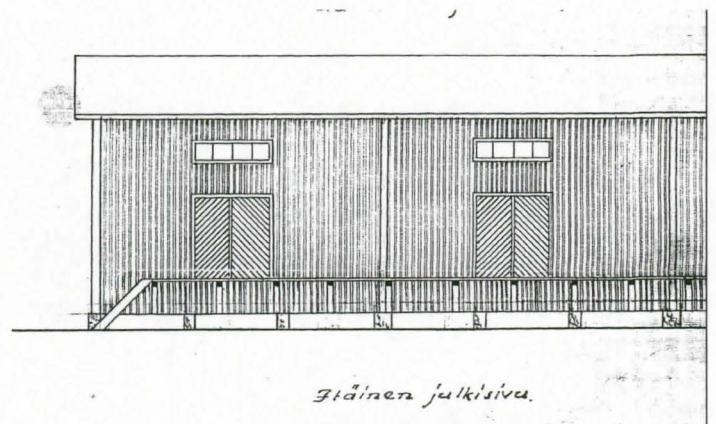
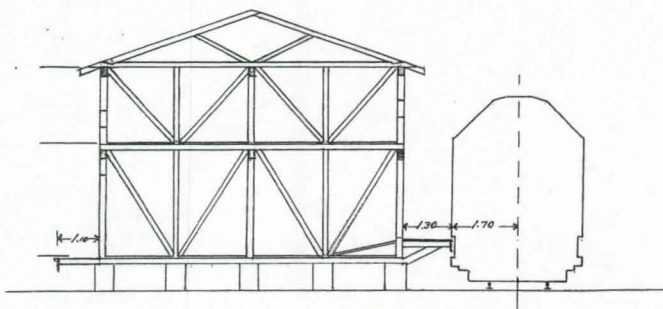




## 1-20-2 ja 1-24-1 Sataman makasiinirivit



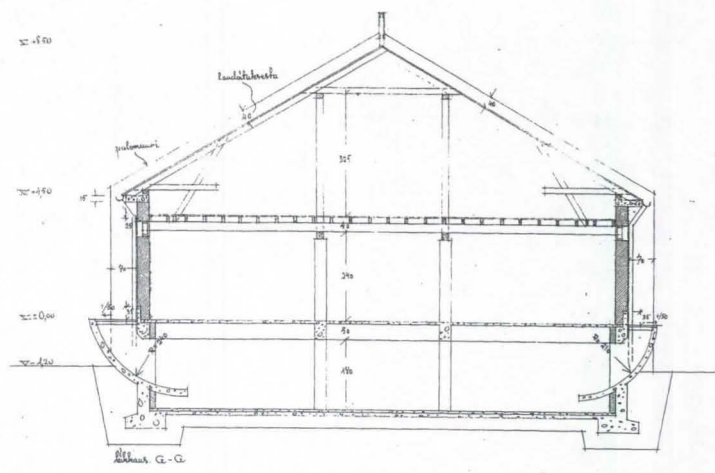
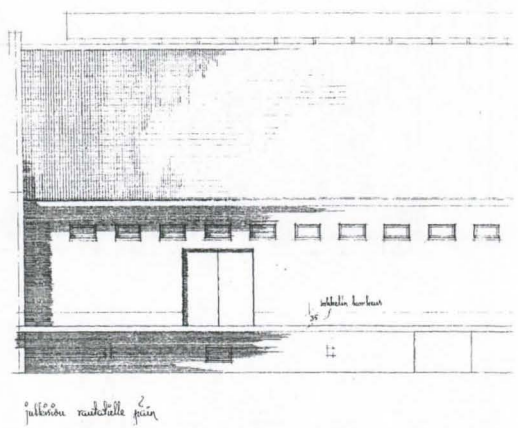
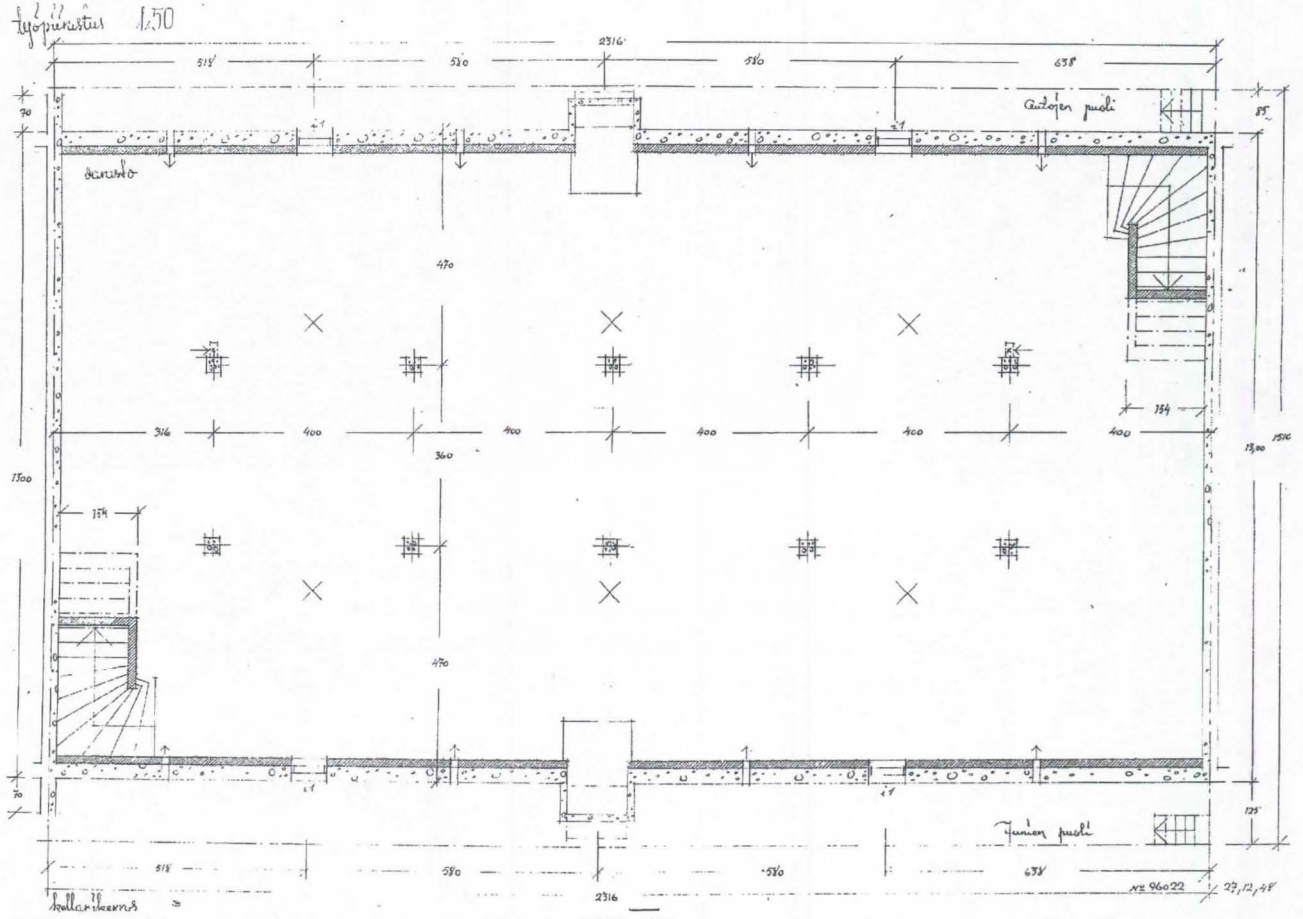
Kaupungininsinööri Lennart von Fieandtin varastomakasiinisuunnitelma vuodelta 1915. Rakennuksella korvattiin länsipuolisen makasiinirivin eri aikoina vuodesta 1870 lähtien rakennetut makasiinit. Suunnitelman mukaista makasiiniriviä toteutettiin noin 135 metriä.



Kaupungininsinööri Erkki Tammisto laati vuonna 1935 suunnitelman varastorakennustyyppiä varten. Tällä tyyppi- ja piirustuksella rakennettiin jatkoa von Fieandtin suunnitelman mukaan aloitetussa läntisessä makasiinirivissä. Myös itäiseen riviin oli tarkoitus tätä piirustusta käyttää, mutta ei ole aivan varmaa toteutettiinko suunnitelmaa rannan puolella.

# 1-20-2 ja 1-24-1 Sataman makasiinirivit

VARASTORAKENNUS MEHTÄLÄ & SEPPÄLÄ OY NIKKELI I VRK 20

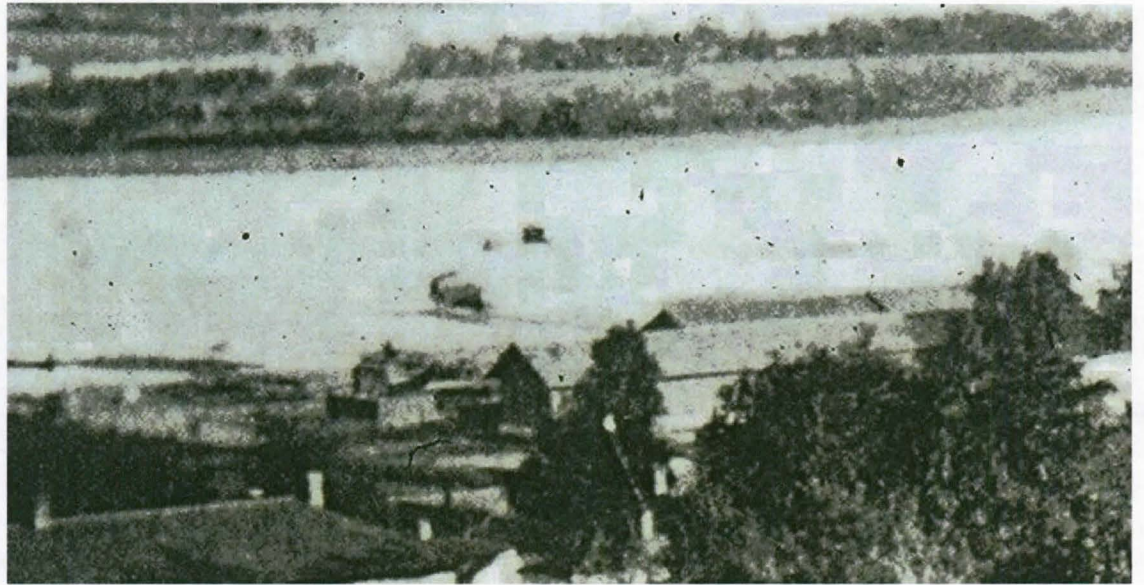


Kaupunginarkkitehti Eero Jokilehdon suunnitelma Mehtälä&Seppälä Oy:n varastorakennusta varten (27.12.1948). Kellarikerroksen pohja, julkisivukatkelma ja leikkaus.



1-20-2 ja 1-24-1 Sataman makasiinirivit

n. 1889



n.1915



n. 1960

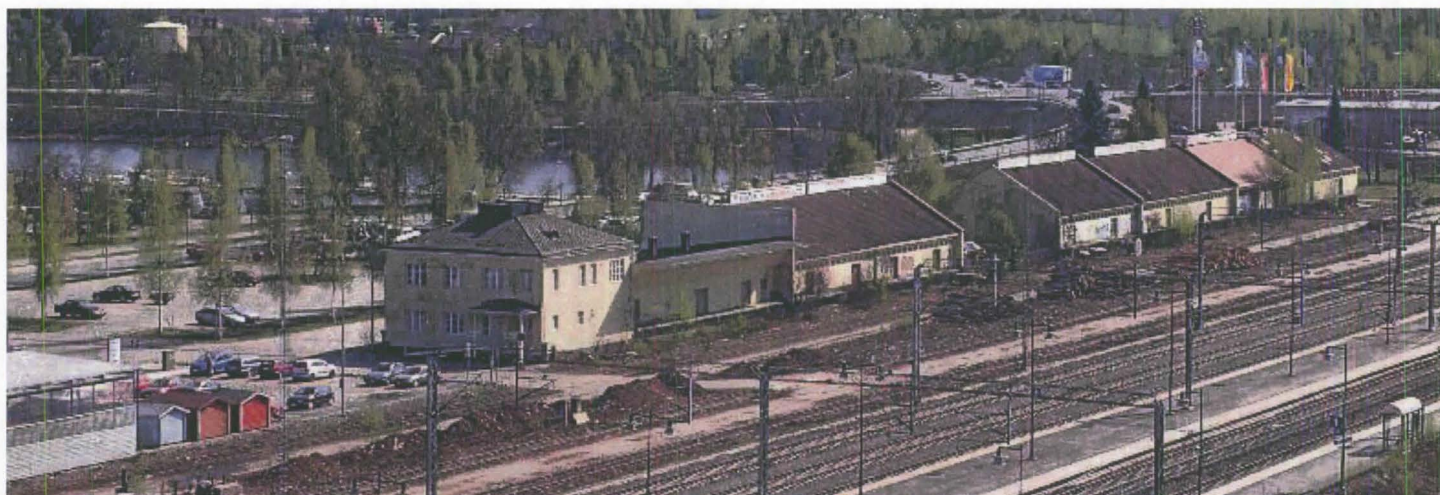




## 1-20-2 ja 1-24-1 Sataman makasiinirivit



Rannanpuoleinen makasiinirivi syksyllä 2006. Kaupunginarkkitehti Eero Jokilehdon vuonna 1948 tehdyn suunnitelman mukaisten varastojen rivistä erottuu peltikattoinen ”kankirautavarasto”, joka rakennettiin vuonna 1955 SOK:n rakennustoimistossa laadittujen piirustusten mukaan.

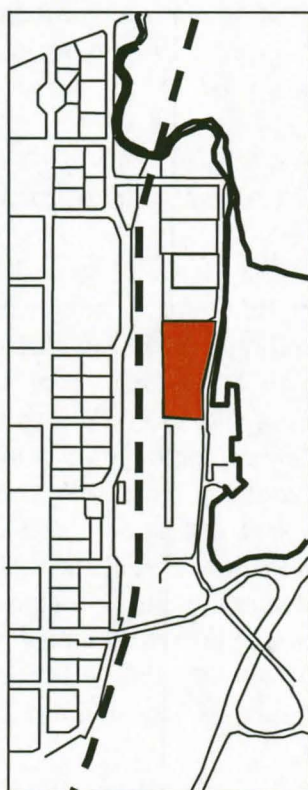


Tullihuoneen ja -varaston jatkeena olevassa makasiinirivissä on aukko puretun puurakenteisen varaston kohdalla. Puisen varaston kohta erottuu rappaamattomana viereisestä seinäpinnasta. Yläkuva otettu sairaalan katolta toukokuussa 2005. Viereinen kuva syyskuu 2006.





1-21-3, Tullikatu 1 / Laiturikatu 4  
1-22-3, Veturikatu 1 /Laiturikatu 4a



## 1-21-3 Tullikatu 1 / Laiturikatu 4 1-22-3 Veturikatu 1 / Laiturikatu 4a

Nykyinen Carlsonin rautakaupan ja Mikkelin Venemyynti Oy:n alue oli vielä 1950-luvulla suurimmaksi osaksi vesialuetta. Jo vuoden 1914 satama-suunnitelmissa alue oli ollut tarkoitus täyttää ja yhdistää Pirttiniemeen. Jokilehdon vuoden 1945 kaavamuutosehdotuksessa alue oli esitetty täytettäväksi osaksi teollisuuskortteli 17 aluetta (tontit 103a, 103b ja 103c). Jokilehdon kaava vahvistettiin joulukuussa 1948. Siihen oli tehty ajan kuluessa joitakin muutoksia. Laiturikadun eteläpään linjaus oli muutettu, ja yllämainitun täyttöalueen kohdalla oli teollisuustontit viivattu yli ja niiden radan puoleiseen reunaan oli lisätty kaksikerroksisen varastorakennuksen rakennusala. Kaavan mukaisesti oli tulevan Laiturikadun itäreunaan suunnitellun rantalaiturin perustukset ja ”kiviheitoke” rakennettu vuonna 1949. Maaliskuussa 1960 kaupunginhallitus esitti lääninsairaalan laajennustyömaan kaivumaitten kaatopaikaksi kyseisen ”rantamakasiinilahden”. Rantalaituri rakennettiin valmiiksi ilmeisesti vuonna 1961, mutta Laiturikadun mainitaan olleen rakenteilla vielä vuonna 1964.

### **Suur-Savon Osuuskaupan betonivalimo ja halkosirkkeli 1936**

Alueen lounaiskulmaan, rautatien ja silloisessa rantaviivassa kulkeneen satamaradan väliin, tullikamarin pohjoispuolelle, rakennettiin vuonna 1936 Suur-Savon Osuuskaupan betonivalimo. Suunnitelman oli laatinut rakennusmestari Aug. Mehtälä. Paikalla oli jo jonkin aikaa toiminut liikkeen halkosirkkeli. Valimo, joka tuotti lähinnä sementtikattotiiliä, vaurioitui Talvisodan pommituksissa, mutta jatkoi toimintaansa vielä sotien jälkeen. Rakennus oli laajuudeltaan 9,5 x 36,5 metriä ja rakennettu suurimmaksi osaksi puusta. Rakennuksen sisällä oli kuitenkin tiilirakenteinen osasto, joka sisälsi neljä ”karkaisuhuonetta”. Piilotasakattoisen rakennuksen ”funktionaalinen” julkisivu oli länteen rautatien suuntaan. Jokilehdon vuoden 1948 kaavassa rakennuksen paikalle piirrettiin kaksikerroksisen varastorakennuksen rakennusala. Vuonna 1964 kaupunki oli varannut määrärahan paikalle rakennettavaa varastorakennusta varten, mutta hanketta ei toteutettu.

### **Montonen Oy:n ja Viipurin Kauppa Oy:n varastot 1947-48**

Varsinaisten makasiinirivien vuokratonttien lisäksi kaupunki vuokrasi varastotontteja myös muualta satama-alueelta. Satamaradan kaarteeseen ja pohjoisen rantaviivan väliin jääneellä alueella oli kaksi vuokratonttia. Alempi tontti oli vuokrattu ensin metsähallituksen hiilivarastoa varten vuonna 1941 ja vuonna 1948 tontti vuokrattiin Viipurin Kauppa Oy:lle sillä ehdolla, että anoja voisi käyttää metsähallituksen varastorakennusta ”sellaisenaan”. Kookkaamman pohjoisen varaston rakensi vuonna 1947 Montonen Oy. Varastorakennukset olivat paikallaan 1960-luvun lopulle saakka.



## Lautatarha-alue

Vuonna 1963 täyttöalueen eteläosa oli jaettu kahdeksi vuokrattavaksi varastoalueeksi. Pohjoisempana oli Mikkelin rakennuspuun varastoalue, ja eteläpuolta vuokrasi Mikkelin Lautatarha Oy. Seuraavana vuonna haettiin rakennuslupaa Mikkelin Lautatarha Oy:n puolelle rakennettavaa varastorakennusta varten. Asemapiirroksen mukaan Mikkelin rakennuspuun puolella oli jo olemassa varastorakennus. Saman vuoden (1964) pohjakartta näyttää, että koko alue varastoista Pirttiniemeen saakka olisi lautatarhaa tai muuta varastoaluetta.

## Vuokratontit vuonna 1968

Vuonna 1968 alue oli jaettu kahdeksaan vuokrapalstaan. Yllämainitut kaksi aluetta olivat molemmat tässä vaiheessa Mikkelin Lautatarha Oy:llä, niiden pohjoispuolella laiturikadun reunassa oli kaksi Mikran palstaa, joiden välistä kulki tiealue (nyk. Veturikatu). Rautatien puolella oli pohjoisesta lukien Mikkelin Pikakuljetusliike, Pellonraivaus Oy, T. Konki ja Kumpp. sekä Osuuskauppa Suur-Savo. Viimeksi mainittu oli rakentanut tontilleen teräskehärunkoisen varastorakennuksen (suunnitelma 1967) rata-alueen varten. Paikasta muodostettiin tontti 1-21-2.

## Mikkelin Rautakauppa Oy:n rakennukset

Mikkelin Rautakauppa Oy ryhtyi rakentamaan Laiturikadun ja Tullikadun rajoittamaa aluetta vuodesta 1965 lähtien. Ensin valmistui varastorakennus vuonna 1965 entisen Suur-Savon Osuuskaupan valimon paikalle, rata-alueen reunaan, pääty Tullikadulle päin. Kymmenen vuotta myöhemmin valmistui Laiturikadun ja Tullikadun kulmaan myymälä- /varastorakennus, jota vuosien kuluessa jatkettiin useaan otteeseen. Samoin laajennettiin edellä mainittua varastorakennusta useamman kerran. Vanha lautatarha-alue ja sen pohjoispuolella ollut Mikran palsta yhdistettiin edellä mainittuihin rakennuspaikkoihin ja muodostettiin tontiksi 1-21-1. korttelin tontit 1 ja 2 yhdistettiin Carlsonin rautakaupan tontiksi 1-21-3 2000-luvun alussa.

## Tontti 1-22-3

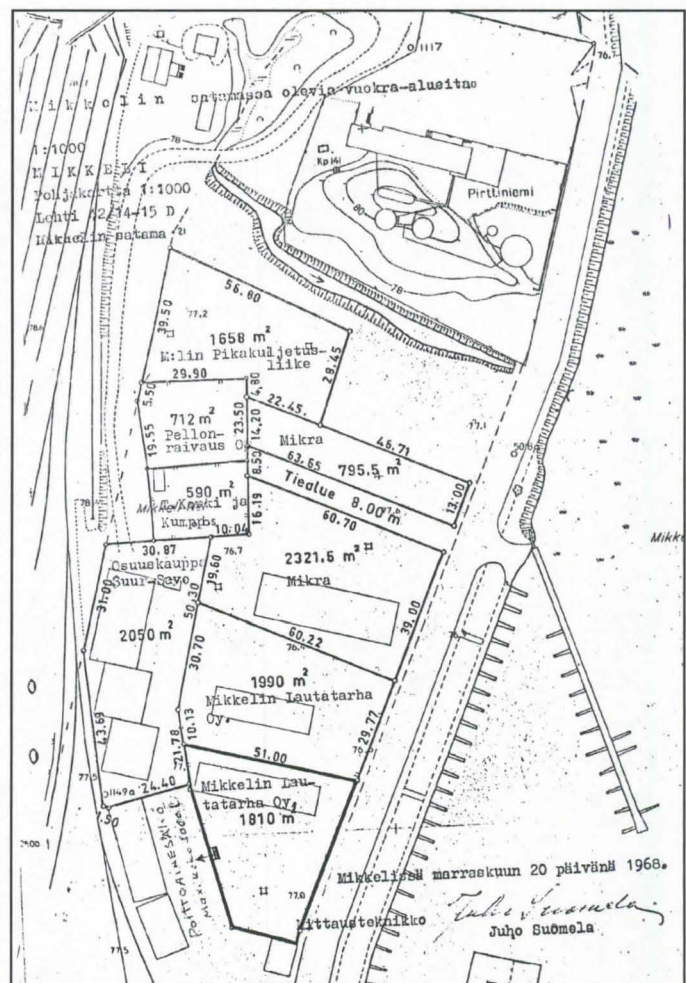
Kuten yllä lautatarha-alueen kohdalla todettiin, oli nykyisen Veturikadun ja Pirttiniemen välinen alue lautatarhaa. Paikka jaettiin kahdeksi varastotontiksi 1960-luvun lopulla. Nykyisin yhtenä tonttina olevalla paikalla on Mikkelin venemyynti, jonka rakennus oli alun perin Suur-Savon Osuuskaupan kylmä juuresvarasto (suunnitelma 1985).





Mikkelin veneenmyynti Oy:n halli Veturikadun varrella sijaitsee suhteellisen lähellä ikivanhaa Maunukselanlahden venevalkamaa. P.E. 2006.

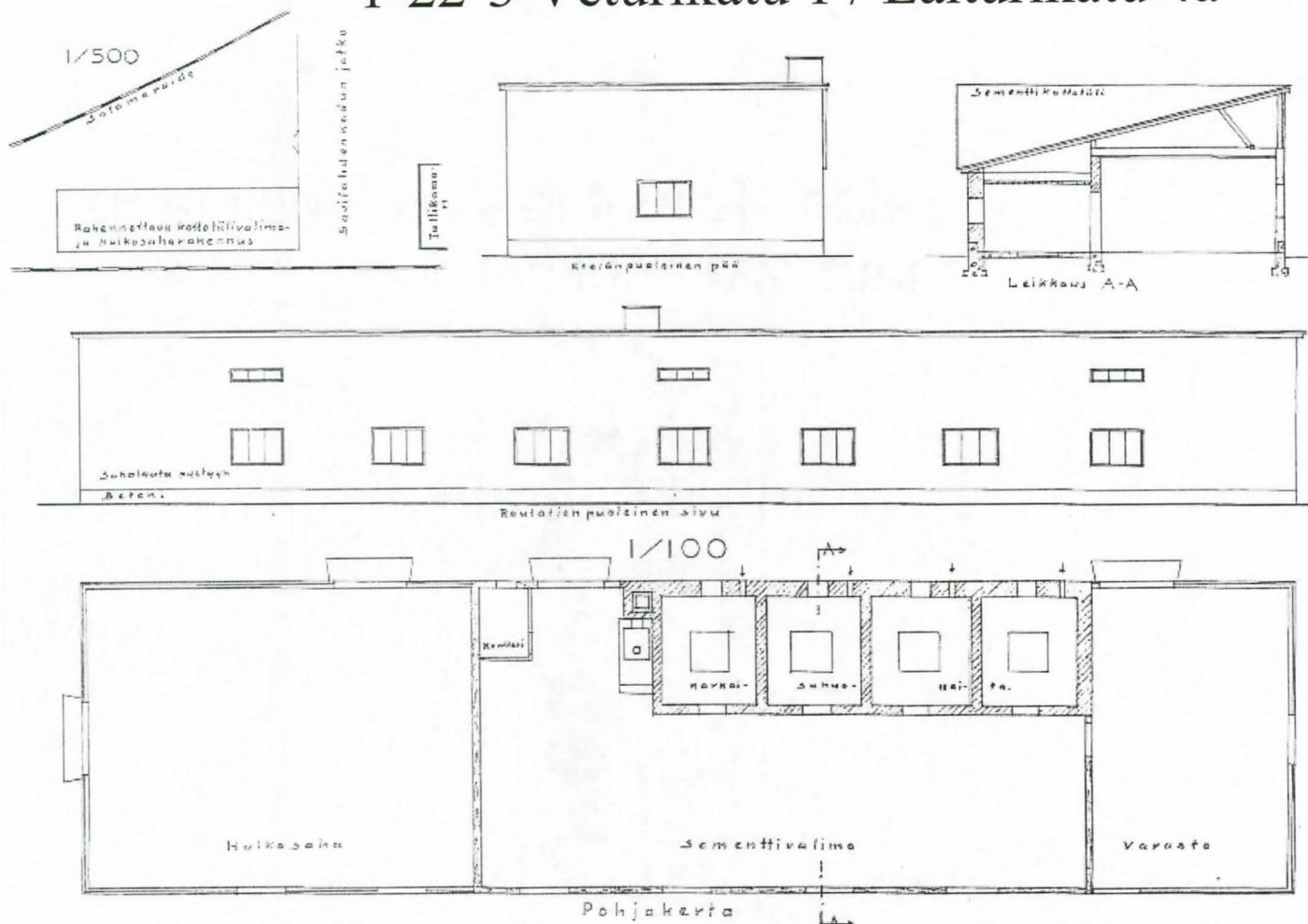
## 1-21-3, Tullikatu 1 / Laiturikatu 4 ja 1-22-3 Veturikatu 1 / Laiturikatu 4a



Vuonna 1968 oli Laiturikadun, Pirttiniemen ja rautatiealueen välinen täyttöalue jaettu useiden vuokralaisten kesken. Maistraatinarkisto, kaupunginarkisto.

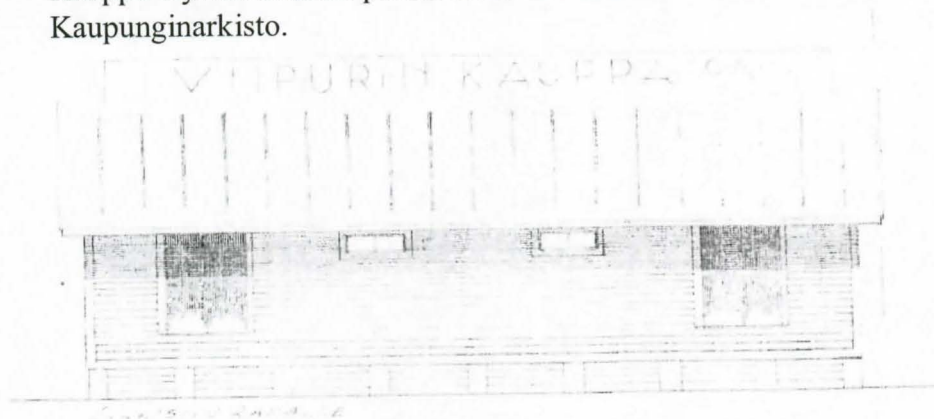


# 1-21-3, Tullikatu 1 / Laiturikatu 4 ja 1-22-3 Veturikatu 1 / Laiturikatu 4a

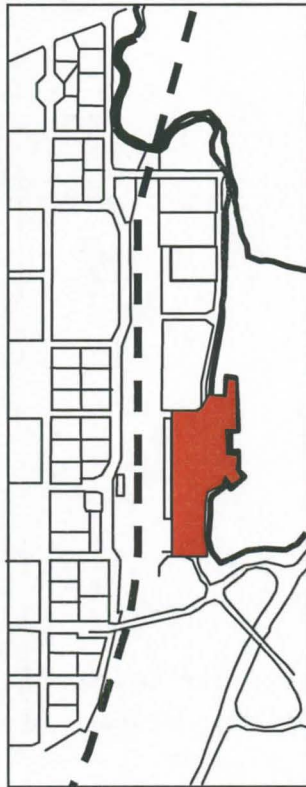


Vuonna 1936 rakensi Suur-Savon Osuuskauppa halkosirkkeilin ja sementtikattotöilitehtaan Tullikamarin pohjoispuolelle radan varteen. rakennuksen suunnitteli rakennusmestari Aug. Mehtälä.

Sataman alue oli sodan jälkeisinä vuosina useiden liikkeiden ja yritysten varastojen sijoituspaikkana. Yksi niistä oli Viipurin Kauppa Oy. Molemmat piirustukset maistraatin arkisto. Kaupunginarkisto.



## Satamalaiturit ja satama-alueen muut rakennukset





# Satamalaiturit ja muut satama-alueen rakennukset

## Satamalaiturit

### Yleistä satama-alueesta

Mikkelin kaupungin sataman laitureiden varhaishistoriaa selvitettyä on ongelmiana tarkan piirustusaineiston puute. Ensimmäisissä asemakaavoissa laiturit esitetään pikemmin idealistisina ja ensimmäisen varsinaisen laituripiirustuksen (1837) toteuttamisen tarkkuudesta ei ole varmuutta. Ensimmäinen suhteellisen luotettavana pidettävä piirustus on vasta vuodelta 1883 ja sekin näyttää silloisen Kirkkokadun (Savilahdenkatu) päässä olleen laiturin vain osittain. Asiakirjoissa laitureista käytetään lukuisia eri nimityksiä – *brygga, landnings bryggor, lastage bryggor, lastbryggan, strand bryggor, norra bryggan, södra bryggan, bro (bron till stadens lastage plats), bryggsbroarne, sataman ryki ja silta, lastiryki, pistolaituri, paalulaituri jne.* Ei voi aina olla varma, mistä laiturista tai sen osasta on kysymys. Alun perin varsinaisia laitureita oli kaksi – pohjoinen ja eteläinen. Näistä edellinen kehittyi varsinaiseksi laivalaituriksi. On mahdollista, että eteläinen laiturin oli jonkin aikaa kokonaan poissa tai ainakin selkeästi vaatimattomampana kuin alun perin. Ensimmäisessä säilyneessä koko satama-alueella näyttävässä kartassa (1887) eteläinen laiturin on taas olemassa, mutta alkuperäisestä suunnastaan poikkeavana.

Aikojen kuluessa satama-alueella laajennettiin useaan otteeseen täyttämällä matalia ja ruohikkoisia ranta-alueita. Satama-alueella tarvittiin laiturien lisäksi enemmän ja enemmän vapaata varastolaania, joka täyttyi halkopinoista ja rakennustarvikkeista. Uudestaan ja uudestaan jouduttiin matalaa vesialuetta laitureiden ja laivareitin kohdalla ruoppaamaan ja syventämään. Sotien jälkeen Mikkelin satamatoiminta jaettiin kahteen paikkaan. Uusi tavarasatama rakennettiin Pursialaan, ja vanha satama jäi lähinnä matkustajaliikenteen käyttöön.

### Ensimmäiset laiturit 1838

Satamalaitureiden rakentaminen oli uuden kaupungin ensimmäinen rakennuskohde. Engelin kaavaehdotuksessa (1837) oli esitetty kaksi L-kirjaimen muotoista laituria sijoitettaviksi torin pohjoispuolisen ja kirkkotorin eteläpuolisen kadun jatkeeksi. Varsinaisen laiturisuunnitelman oli samana vuonna 1837 signeerannut Arvid von Cederwall, joka oli koskenperkausjohtokunnan (Strörensning-Corpsen) ensimmäisen luokan insinööri ja everstiluutnantti. Suunnitelmassa laiturit on sijoitettu Engelin ehdotuksen mukaisesti, mutta muotoiltu eri tavoin. Kuusi metriä leveän ja viisikymmentäkolme metriä pitkän laiturisillan päässä on neliön muotoinen (15 x 15 m) laajennus. Suunnitelman mukaan laitureissa on kaiteet, joissa on keskellä kulkusiltaa molemmilla sivuilla portaat. Laiturin pään laajennukseen on merkitty portaat kolmelle sivulle. En ole tähän mennessä löytänyt mitään vahvistusta sille, rakennettiinko laiturit tämän suunnitelman mukaisiksi. Joka tapaa-



uksessa laitureita rakennettiin kaksi (pohjoinen ja eteläinen laiturit). Cederwallin suunnitelma oli käsittelyssä lääninkansliassa touko- kesäkuussa 1838 ja oletettavasti rakennustyö tehtiin kesän kuluessa.

Kronikoitsija Korantherin mukaan (1848) ensimmäiset laiturit jäivät kuiville Siikasalmen perkauksen seurauksena. Tähän ei löydy suoranaista vahvistusta järjestysoikeuden pöytäkirjoista, joissa laiturit ovat esillä muutaman kerran 1840-luvun aikana. Ensimmäinen maininta on marraskuulta 1839, jolloin päätettiin tasoittaa ja ojittaa se osa Kirkkokatua (Savilahdenkatu), joka Nikolainkadulta (Porrassalmenkatu) johtaa pohjoiselle laiturille. Vuonna 1843 päätettiin uhkasakon voimalla estää asukkaita varastoimasta laitureilla tiiliä, lautoja, lankkuja, polttopuita ja hiekkaa. Pelättiin laitureiden vaurioituvan ja lahoavan. Paria vuotta myöhemmin laitureiden todettiin olevan rappeutuneet ja korjauksen tarpeessa. Korjaustyö toteutettiin luultavasti vuonna 1846. Samana vuonna tehtiin satamaan kaksi vesiallasta (vatten reservoirer), joilla pyrittiin helpottamaan vedenottoa tulipalotilanteissa. Olivatko vanhat laiturit niin ”kuivilla”, että veden nosto niiden kautta ei onnistunut? Vesialtaiden koosta ja tarkemmasta rakennustavasta ei ole varmaa tietoa. Ilmeisesti ne tehtiin rantaa täyttämällä ja ojittamalla. Mahdollisesti reunoja vahvistettiin puurakentein.

### **Satamapuisto –”rotunda”**

Engelin kaavaehdotuksessa (1837) ollut puolipyöreä satamapuisto siirtyi lopulliseen vuoden 1838 asemakaavaan ja oli olemassa myös vuosien 1869 ja 1883 kaavoissa. Ei voida varmuudella sanoa, toteutettiin puistoa ollenkaan. Ainoa löytämäni maininta puistosta on vuodelta 1846, jolloin lääninsihteerin Cederhvarfin ehdotuksesta oltiin muodostamassa sataman ulkopuolisista ranta-alueista vuokrattavia plantaaseja. Cederhvarf totesi, että plantaasien läntinen rajalinja voitiin vetää suorassa linjassa ohi ”rotundan”. Rantaplantaasien vuokraajien velvollisuuksiin kuului alueen aitaaminen ja lehtipuiden istuttaminen plantaasien reunaan asemakaavan mukaisiin kohtiin. Näin ainakin teoriassa saatiin syntymään ensimmäisiin asemakaavoihin merkityt runsaat puurivistöt. Mikäli rotundapuisto oli olemassa, se hävisi viimeistään rautatien rakentamisen yhteydessä 1887-89.

### **Laitureiden korjaukset ja laajennukset 1849-1868**

Laitureille johtavia ”teitä” täytettiin ja tasoitettiin vuonna 1849. Samalla pohjoisen laiturin tien ojia kunnostettiin. Huhtikuussa 1851 laati rakennusmestari Tuhkalainen kustannusarvion kummankin laiturin kunnostamisesta. Tarkempaa tietoa siitä, mitä korjattiin, ei ole. Vuoteen 1860 asti puhutaan laitureista monikossa. Marraskuussa 1860 rakennusmestari Tuhkalainen, kauppias Molander ja värjäri Ahlberg määrättiin tarkastamaan kaupungin lastauspaikan siltaa, jonka todettiin olevan niin huonokuntoinen, että se piti rakentaa uudeleen. Korjaustyö annettiin tehtäväksi seuraavana kesänä. Lastauslaituri oli tarkoitus tehdä kivistä, mutta kun kukaan ei suostunut työtä ottamaan, päädyttiin tekemään entisen kaltainen laiturit (enahanda brygga som den förre) tukeista ja lankuista. Myös vuonna 1863 puhutaan vain yh-



destä laiturista, kun päätettiin veneitä varten pitää vapaana ja avoimena 120 metrin pituinen osa rantaa laiturista etelään.

### Lastauslaiturin laajennus ja korjaus 1869-1871

Syksyn kuluessa vuonna 1869 suunniteltiin maistraatissa lastauslaiturin (yksikössä!) pidentämistä. Laajennusosaan tuli tehdä kaksi luukkua, joista roskat voitiin siivota pois. Laituria tuli laajentaa siten, että uusi osa oli kuusi sylvä (10,7 metriä) itään päin ja 10 sylvä (17,8 m) pitkä ja 7 sylvä (12,5 m) leveä pohjoiseen päin. Marraskuun ensimmäisenä päivänä 1869 pidetyssä urakkahuutokauppatilaisuudessa annettiin vielä uusia tarkennuksia: lähimpänä sillan kantta olevat tukit piti peittää tuohella, ja pohjoiseen suuntautuva uusi vinkkeli ei saanut olla poikittain, vaan kolmiomaisesti (tredubbigt) tai vinosti (snednad). Ensimmäisessä huutokaupassa halvinta, raatimies Ahlbergin tarjousta ei hyväksytty, vaan päätettiin pitää uusi huutokauppa, jossa urakasta jätettiin pois laiturin vanhan osan korjaukset. Ahlbergin tarjous oli tuolloinkin (22.11.1869) halvin ja hän sai urakan tehdäkseen. Työn tuli olla valmis vuoden 1871 purjehduskauteen mennessä.

Lastauslaiturin vanhan osan korjaus oli jätetty pois edellä mainitusta laajennusurakasta. Joulukuussa 1870 pidetyssä katselmuksessa vanhan osan todettiin kuitenkin olevan korjauksen tarpeessa. Vanhojen kansilankkujen päälle piti laittaa 23 toltia (276 kpl) uusia ”täyspitkiä ja täysleveitä plankuja”. Uudet käsipuut piti myös tehdä ja maalata öljymaalilla. Laiturille johtava tie piti varustaa kivijalalla. Korjausurakan sai tehdäkseen puuseppämestari K. A. Widlöf. Talven 1871 aikana tehty työ syynättiin toukokuun 22. päivänä. Työ todettiin varsin hyvin tehdyksi:

*”Se osa rykiä, jonka hän on uudesta kansittanut, on kansitettu seitsemän tuumaa leveillä ja runsaasti kolme tuumaa paksuilla usian vuoden kuivaneilla ja hyvin terveillä lankuilla, jotka on hyvästi kiinnitetty vahvoilla rautanauloilla, kuin myös sillan kaiteet ja alushirret on kyllä kelvolliset ja hyvin vahvasti varustetut, ja se pätkä tiestä, joka käypi sillasta mantereeseen on korjattu varsin kunnollisesti, niin hyvin reunakivien kuin myös hiekan puolesta ja korkeudesta, vaan sillan kaiteiden maalaus on jotenkin törkiä, näin julkisella paikalla, sillä se on ainoasti karkealla punasella maalilla maalattu, niin hyvin kaiteet kuin niteetkin yhtä näköseksi...”*

Raatimies Ahlbergin urakoima laiturin laajennus syynättiin pari viikkoa myöhemmin 10. kesäkuuta 1871. Myös tämä urakka oli kelvollisesti tehty. Ainoastaan laiturin pituudessa oli puolen sylin heitto, mikä johtui Ahlbergin mielestä, siitä, että vanhan sillan oletettiin huutokaupassa olevan 10 sylvä pitkä, kun se olikin ollut vain 9,5 sylvä pitkä. Sekä laiturin vanha osa että laajennus päätettiin vielä sivellä tervalla.



## Laiturikorjauksia 1879-1888

1870-luvun lopulla oli laiturin pidentäminen taas esillä. Hankkeen eteneminen lienee ollut hidasta, mikäli on uskomisen ”Uusi Suometar”-lehden artikkelia vuoden 1879 toukokuulta:

*”Kaupungin laivasilta oli viime syksyllä jotenkin huonossa tilassa, waan ei sen korjuulle näy olewan kiirutta pantu, koska wasta puita metsästä kootaan. Talvella se tosin oli sileä ja eheä, joka lieneekin pettänyt asianosaisia, waan nytkös kiiru käteen kun se alkaakin haihtua.”*

Mikäli vuoden 1879 laajennus toteutettiin, ei sen tuoma apu ollut kovin pitkäaikainen, sillä jo vuosina 1883-84 tehtiin jälleen laajennus- ja korjaustöitä. Tuolloin laituria jatkettiin 16 jalkaa (4,75m) itään päin ja 64 jalkaa (19 m) pohjoiseen. Urakoitsijana toiminut M. Paasonen (tuleva nahkatehtailija) ”suostui” vielä kesäkuussa 1884 korjaamaan laivasillan kannen sekä rakentamaan satamamestarille laivasillan viereen konttorin.

Vuodelta 1883 oleva ensimmäinen pakkahuonesuunnitelma näyttää myös satamalaiturin hahmon ja laajuuden. Tosin varsinaisen laituriosan reunaviivoja ei ole piirretty loppuun saakka. Piirustuksen mukaan kadun jatkeena on 5,5 metriä leveä ja 30 metriä pitkä kulkusilta, jonka päästä leviävästä laituriosasta on piirretty näkyviin 17 x 23 metrin laajuinen alue.

Ensimmäinen (säilynyt) kartta, joka näyttää Mikkelin sataman laiturit kokonaisuudessaan ja muutoin, kuin kaavojen ideaalina, on vasta vuodelta 1887, jolloin oltiin suunnittelemassa Savon rautatietä. Komissiomaanmittari Hahl merkitsi karttaansa rautatietä varten tarvittavan pakkolunastusalueen rajat. Karttaan on myös esitetty laiturit sekä Kirkkokadun (nyk. Savilahdenkatu) että Hallituskadun jatkeeksi. Tosin viimeksi mainittu laituri poikkeaa kadun suunnasta. Molemmissa laitureissa on kulkusillan päässä poikittainen ”T-sakara”. Jää epäselväksi, missä vaiheessa eteläinen laituri oli rakennettu uudestaan. Kolmas kartassa näkyvä laituri on nykyisen Vilhonkadun kohdalla ja se oli rakennettu jo 1840-luvun alussa vankilan vedenhankintaa varten.

Hahlin kartta ei ole välttämättä aivan luotettava satama-alueen rakennusten ja rakenteiden osalta. Siitä esimerkiksi puuttuu kokonaan satamassa jo tuolloin olleet makasiinit. Toisaalta kartan tarkkuutta puolustaa pohjoislaiturin luoteiskulmassa näkyvät ”kaksi rantaviivaa” – vuonna 1885 oli päätetty laajentaa satama-aluetta täyttämällä rantaa Vuorikadun kohdalla laitureille päin. Hahlin kartta ja 1880-luvulta oleva valokuva vahvistavat joka tapauksessa sen tiedon, että satamalaitureista pohjoinen oli selkeästi muodostunut päälaituriksi. Sen kohdalla oli jo Cederwallin suunnitelmassa (1837) merkitty olevan veden syvyyttä kuusi jalkaa (1,78 m) kun eteläisen laiturin päässä oli vain viisi jalkaa (1,5 m). Samoin pohjoiselle laiturille johtava Kirkkokatu (Savilahdenkatu) oli muodostunut selkeäksi pääväyläksi satama-alueelle.



## Satama ja rautatien rakentaminen 1889

*”Vielä v. 1885 oli Mikkelin satama verrattain pieni, ehkäkin siltä suuriarvoinen kaupungille ja sen ympäristölle, vieläpä koko maakunnallekin. Kun sanottuna vuonna valtiopäivillä päätettiin Savon rata rakennettavaksi, alettiin samalla kiinnittää entistä suurempata huomiota Mikkelin satamaan. Olihan paikka ainoa Kouvolan-Kuopion välillä, jossa mainittu rautatieliikenne saattoi tulla kosketuksiin Saimaalla tapahtuvan laivaliikenteen kanssa.” A. Rytönen: Murtotietoja Mikkelistä.*

Mikkelin satama oli ollut varsin vaatimaton ja vähän liikennöity ilmeisesti aina 1880-luvulle saakka. Pääsyynä oli Mikkeliin johtavien vesireittien kapeus ja mataluus. Savon rautatien rakentaminen 1887-89 käynnisti Mikkelin sataman huomattavan kehityksen. Olihan Mikkeli ainoa paikka Kouvolan ja Kuopion välillä, jossa Saimaan vedet ja rata kohtasivat. Kesällä 1887 ”Savonrautatierakennuksen piiri-insinööri Herra” K. W. Brander ilmoitti Mikkelin maistraatille, että radan kustannusarvioon oli varattu summa ”sellaisen laivalaiturin rakentamisen avuksi tämän kaupungin satamaan, johon voi johtaa radan rautatien tavarakartanolta”. Lisäksi Brander tiedusteli, suostuisiko kaupunki sellaista rakentamaan ja mihin paikkaan? Kaupunki pohti asiaa lähes puolitoista vuotta ja päätyi laiturin rakentamisen kannalle. Vuoden 1889 aikana rakennettiin pystypaalutuksen varaan tehty laiturin, joka päätettiin uudella arkulla yhdistää vanhaan laivalaituriin. Uudelle laiturille johdettiin silloisen asema-alueen pohjoisimman vaihteen kohdalta (Pirtti- niemen kohdalta) sivuraide, joka vielä laiturilla jakautui kahteen kiskopariin. Satamaraiteelta vedettiin raide myös pakkahuoneen ja makasiinien väliin.

### Halkolaituri

Uuden satamalaiturin teko aiheutti muutoksia myös muualla vanhaan satamaan ja ranta-alueelle laajemminkin. Vielä samana vuonna 1889 päätettiin rakentaa uusi kalalaituri ”entisen kalalaiturin kulmasta pitkin rantaa Hallituskatuun asti”. Tarkoitukseen arveltiin tarvittavan 1040 pituussylytä hirsistä”. Hirsiarokujen vierus oli tarkoitus täyttää ”lastuilla” ja niiden päälle ajettulla hiekalla. Vuoden 1890 joulukuussa satamamestari Hokkanen esitti suunnitelmansa ”laiturin rakentamiseksi kaupungin rantaan laivasillalta etelään päin...” Valtuusto päätti teettää laiturin ”vähitellen”. Jää epäselväksi onko kysymys samasta laiturihankkeesta. Aikakaudelta on olemassa kaksi karttaa, jotka näyttävät satama-alueetta enemmän tai vähemmän tarkasti. Vuoden 1893 lopulla ratainsinööri Oskar Orrman, joka toimi sivutoimisena kaupungininsinöörinä, laati kaupungin asemakaavamuutoksen, johon on ratainsinöörin tarkkuudella esitetty rautatiealueen ja sataman rakenteet. Orrmanin kartta on päivätty vuoden 1893 puolella ja siinä ratakiskoilla varustetun sataman pistolaiturin eteläpuolella näyttäisi olevan ”rakentamaton” rantaviiva. Kesäkuussa 1894 päiväsi satamamestari Hokkanen suunnitelman kauppias A. Pykkäsen venevajaa varten (ks. Sataman muut rakennukset). Suunnitelman yhteydessä on mitoitettu piirustus satamalaitureista. Piirustuksessa näkyy uusi halkolaituriksi nimitetty laiturin, joka alkaa noin 40 metriä satama-



laiturin eteläpuolelta. Rantaviivasta lähtee suorareunainen laituri, jonka pohjoisreuna on 65 metriä pitkä ja siihen nähden suorakulmaisesti tehty 36 metriä pitkä itäreuna, jonka eteläkulmasta alkaa rakentamaton rantaviiva. Laiturin rakentaminen oli ilmeisesti aloitettu hätäaputyönä marraskuussa vuonna 1893.

Huhtikuussa vuonna 1907 päätettiin yhdistää satamalaituri ja halkolaituri 35 metriä pitkällä laituriarkulla. Arkun ja rannan väli piti täyttää laitureiden tasoon. Samassa yhteydessä päätettiin rakentaa satamalaiturille vievästä raiteesta haarautuva 246 metriä pitkä pistoraide halkolaiturille. Samalla todettiin, että ”*nyt veden alhaalla ollessa ryhdyttäisiin poistamaan kaikki vanhat jätteet, uimahuoneiden pohjat y.m.*” Satamaa oli tarkoitus siistiä täyttämällä pakkahuoneen pohjoispuolella ollut rataiskojen väliin jäänyt vesipe-  
räinen notkoalue.

### Sataman laajennussuunnitelmat 1908-1915

Vuosina 1908-1915 laadittiin useita suunnitelmia satama-alueen laajentamiseksi ja satamaraiteiden uudelleen sijoittamiseksi. Ensimmäisen suunnitelman laati rautatieinsinööri Adolf Backberg, joka päiväsi suunnitelmansa Kouvolassa syyskuussa 1908. Backbergin suunnitelmassa satama-alueella oli tarkoitus laajentaa sekä etelään että pohjoiseen. Eteläpuolella on suunnitelmassa laaja täyttö aina Vilhonkadun kohdalta, vankilan laiturilta halkolaiturin eteläkärkeen. Pohjoispuolella oli suunnitelmassa tarkoitus täyttää Pirttiniemen ja sataman välinen lahti. Laajennetulle satama-alueelle Backberg suunnitteli kuusi läpiajettavaa raidetta ja vielä vanhalle matkustajalaiturille kaksi pistoraidetta. Backbergin suunnitelmaa ei kuitenkaan toteutettu.

Mikkelin ensimmäiseksi vakinaiseksi kaupungininsinööriksi vuonna 1911 valittu rautatieinsinööri Lennart von Fieandt laati vuosina 1913-14 useita sataman laajentamiseen liittyviä suunnitelmia. Mikkelin kaupunki osti vuonna 1911 Pursialan tilan. Vuonna 1913 von Fieandt laati suunnitelman sataman tekemisestä Pursialaan ja sinne kahden kilometrin mittaisen rautatien vetämisestä. Hanke osoittautui liian kalliiksi (toteutui kolme vuosikymmentä myöhemmin), minkä vuoksi von Fieandt laati kolme suunnitelmavaihtoehtoa vanhan sataman laajentamiseksi. Kaupungin valtuusmiehet hyväksyivät von Fieandin suunnitelmista vaihtoehdon, jossa oli tarkoitus laajentaa satamalaituria ”*pohjoiseen päin aina Pirttiniemeen saakka ulottuvalla, vanhan laiturin suuntaisella, vaan tätä 78 metriä länteen päin olevalla laiturilla*”. Oli myös tarkoitus rakentaa uudet satamaraiteet, jotka olisivat liittyneet päärataan sekä pohjoisessa että etelässä. Työt käynnistettiin vuoden 1914 lokakuussa, mutta laiturin laajentamisesta Pirttiniemeen oli jo luovuttu. Pohjoislaituria vahvistettiin lisäpaalutuksella mutta suunniteltua etelän suunnasta laiturille tulevaa rataa ei kuitenkaan enää toteutettu (1. maailmansota). Vahvistustöissä käytettiin perinteisten puupaalujen ja täyttöjen lisäksi myös – ensimmäistä kertaa – ”betoneerausta”.



## ”Moottorilaiturit” 1911 ja 1921.

Vuonna 1911 havahduttiin tilanteeseen, että satamassa tarvittiin ”venesilta moottori-, höyry- ja soutuvenheille”. Lääninarkkitehti Otto Holmin laatima piirustus oli valtuusmiesten nähtävillä huhtikuussa 1911. Valtuusto pidensi suunniteltua laituria 50 metrin pituiseksi ja määräsi, että laiturit oli ”kiireesti rakennettava”. Laituri rakennettiin laivalaiturin pohjoiseen päin olevan siiven suuntaisena, sen länsireunasta 30 metriä länteen päin. Vuonna 1916 laiturin ”säilytysosastoja” pienennettiin. Tulvavuonna 1924 piti moottorilaituria korottaa puoli metriä.\* Samalla laituria jatkettiin 12 metriä Pirttiniemeen päin. Seuraava laiturin pidennys tehtiin vuonna 1935, jolloin tehtiin 20 metriä uutta laituria.

Vuonna 1921 sataman eteläpuolelle rakennettiin uusi ”moottorilaituri”.

## Uusi pistolaituri 1925 ja 1930-luvun rakennustyöt

Tulvakesän 1924 aiheuttamien vaurioiden korjaamisen ohessa satamaan rakennettiin vuonna 1925, halkolaiturin eteläkärjestä alkaen, uusi 35 metrin pituinen pistolaituri. Laiturille vedettiin myös kahdet raiteet. Halkolaiturille johtava vanha raide jäi entiselle paikalleen. Vuonna 1931 uusittiin vanhan (pohjoinen) pistolaiturin pohjoinen reuna. Eteläisen reunan uusiminen jäi tehtäväksi talvella 1932. Vuonna 1931 oli myös rakennettu uutta hirsiaarkkua 60 metriä, mutta ei mainita mihin kohtaan satamassa. Kaiken kaikkiaan uusittiin tuona vuonna laiturikantta 600 neliömetrin alalta. Vuonna 1935 uusittiin jommankumman paalulaiturin raiteita kannattava ylärakenne kokonaan.

Vuonna 1936 tehtiin satamalaiturin ja Mikkelin melojien paviljongin välille soutuveneiden säilytyspaikkaa. Pohjoisen moottorivenelaiturin vieressä olevaa rantaa täytettiin Urpolanjoen tietyömaalta louhitulla kivellä ja muulla täytemaalla.

## Satamalaiturit 1940-luvulla

Talvisodan pommitusvaurioiden korjaamisen lisäksi tehtiin satamassa vuonna 1941 myös laajennustöitä. Pohjoista ”paalulaituria” (pistolaituri) jatkettiin 17,2 metriä leveänä 35 metrin pituudelta. Samalla raiteita siirrettiin ja laiturirakenteita vahvistettiin kestävämpään nostureiden painon. Laiturille asennettiin neljä Savonlinnan Lypsniemen konepajalla rakennettua ”kääntökurkea”. Aivan ensimmäisistä nostureista ei ollut kuitenkaan kysymys – jo vuonna 1904 oli tehtailija Sjöström (Mikkelin konepaja ja rautakauppa) saanut luvan omalla kustannuksellaan pystyttää laiturille ”kiintonaisten nostolaitoksen raskaampien esineitten nostamista varten”. Vielä samana vuonna 1941 rakennettiin pieni kapearaiteinen paalulaituri (30 metriä) sahatavaran purkamista varten.

---

\* Vuoden 1924 vedenkorkeuden lukemaa en ole löytänyt. Vuonna 1912 (25. syyskuuta) veden pinta Mikkelin satamassa oli ollut 76,23 ja vuotta myöhemmin (15.10.1913) 75,66. Kuuluisan ”valarikon” vuoden 1899 vedenkorkeus oli ollut peräti 77,66.



Vuonna 1945 pohjoista paalulaituria jatkettiin vielä 20 metriä. Samana vuonna oli kaupunginarkkitehti Jokilehto laatinut ensimmäisen asemakaavamuutosehdotuksensa satama-alueelle. Ehdotuksessa oli uuden Laiturikadun rakentaminen pohjois-etelä-suunnassa Raatihuoneenkadulta sataman halki Saksalankadulle. Kaavailtu tielinja kulki vanhan pohjoisen moottorilaiturin kohdalta. Kaava vahvistettiin vuonna 1948 ja samana vuonna tehtiin päätös hätäaputöinä rakentaa tulevan Laiturikadun rantaan aiottu katulinjan suuntainen kivilaituri. Vuonna 1949 rakennettiin työttömyystyönä kivilaiturin perustustyöt. *”Suunnitelman mukaan tehtiin 180 metrin pituinen alusrakenne ankkuriraudoitusta ja laattaa lukuun ottamatta valmiiksi. Samalla rakennettiin alusrakenteen varaan väliaikainen 142 m pituinen moottorilaituri 55 venettä varten.”*

### **Satamalaitureitten uusiminen betonilaitureiksi 1959**

Vuosikymmenten ajan oli vanhoja puulaitureita korjailtu, vahvistettu ja laajennettu. 1950-luvun lopulle tullessa oli edessä perusteellisempi uusimisasike. Vuoden 1957 kunnalliskertomus kuvasi laitureiden kuntoa: *”Kaikki laiturit alkavat jo olla niin lahoja, ettei ole mahdollista pitää niitä liikennöitävässä kunnossa. Aivan lähiaikoina on pakko ryhtyä melko suuriin uudistustöihin.”* Vuonna 1958 laadittiin suunnitelma matkustajalaiturin muuttamiseksi betonipaalulaituriksi. Suunnitelman mukainen rakennustyö toteutettiin vuoden 1959 aikana – lopputarkastus pidettiin 15. kesäkuuta. Sataman uusimistyön huipennukseksi sijoitettiin satamaan kaupunginarkkitehdin suunnittelema vaakunakilpi.

### **Pohjoisen pistolaiturin purkaminen ja muuttaminen katetuksi venelaituriksi 1959**

Matkustajalaiturin uusimisen yhteydessä vanhasta sata metriä pitkstä pistolaiturista purettiin noin 70 metriä. Jäljelle jääneestä osasta rakennettiin lähemmään kolme metriä leveä kulkusilta, jonka päähän rakennettiin 30 metriä pitkä katettu venelaituri, jossa katettuja paikkoja oli 20. Vain kaksi vuotta laiturikatoksen valmistumisen jälkeen todettiin venevajasta, ettei se ”tuloväylällä harmahtavaksi patinoituneena” ollut matkailijoille paras mahdollinen näkymä. Venevaja päätettiin maalata – ilmeisesti jo alun perin punaiseksi. Vuonna 1973 laati apulaiskaupunginarkkitehti Hilikka Vattulainen suunnitelman, jolla katettua venevajaa jatkettiin. Venelaituri katoksineen purettiin 1990-luvun alkuvuosina.

### **1990-luvun satamatyöt**

Viimeisimmät satamassa toteutetut laiturityöt tehtiin vuonna 1994, jolloin rakennettiin uusi huoltolaituri ja vierasvenelaituri. Suunnitelmat laati Sata-matekninen Oy Hamnteksniska Ab. Edellisenä vuonna oli toteutettu uusi kelluva venelaituri.



## Satama-alueen rakennukset

### ”Huussi” 1871

Pakkahuoneen ja kauppiaitten makasiinien lisäksi satamassa ei vielä 1880- ja 1890-luvuilla ollut juuri muita rakennuksia kuin vuonna 1871 rakennettu ”huussi”. Käymälärakennuksen tarve oli ollut jo pitkään nähtävissä ja kesäkuussa 1871 sellainen päätettiin rakentaa kauppias Johan Pylkkäsen makasiinin itäpuolelle. Satamaan johtavalta tieltä (Savilahdenkatu) paikalle johtava polku piti korottaa, hiekoittaa ja tulevaisuudessa polun reunat istuttaa sopivilla pensailla. Piirustuksen ja kustannusarvion sai laatiakseen raatimies Ahlberg, joka ”lainasi” huussin ikkunoihin koristeelliset kehykset Kenkäveron pappilasta, jonka hän oli urakoinut pari vuotta aikaisemmin. Huussirakennus oli kooltaan 8 x 5 kyynärää (4,75 x 3 m) ja se oli jaettu kahteen huoneeseen (kaksi- ja nelireikäiset). Halukkaiden rakentajien puuttuessa, ”joutui” Ahlberg myös urakoimaan rakennuksen. Rakennusvaiheessa huussin ovien eteen tehtiin vielä ”sermit” ja keltaisen keittomaalin sijasta Ahlberg olikin maalauttanut rakennuksen öljymaalilla. Koristeosat oli maalattu valkoisiksi. Huussirakennus jouduttiin siirtämään toiseen paikkaan uuden Pakkahuonerakennuksen tieltä vuonna 1889.

### Kauppiaitten makasiinit ja pakkahuone (ks. erilliset sivut )

### Kauppias Johan Pylkkäsen uimahuone 1870

Samanaikaisesti makasiinirakennuksen luvan haun yhteydessä toukokuussa 1870 kauppias Johan Pylkkänen anoi lupaa ”kaupungin alaisen Savolahden rantaan rakentaa lautaisen uimahuoneen, joka tulisi seisomaan vähäisen etelässä residenssikadun linjasta”. Kaupunki myönsi luvan, mutta ei ole varmuutta rakensiko Pylkkänen uimahuoneen. Hahlin kartassa vuodelta 1887 on kyllä sillä tienoolla rakennus rantaviivassa vesialueen puolella.

### Siviili-insinööri Carstensin ”järvikylpylä” 1883

Kesäkuussa vuonna 1883 Rantakadun ja Raatihuoneenkadun kulmatontilla viinapolttimoa ja etikkatehdasta pitävä, siviili-insinööri Carstens anoi lupaa rakentaa ”kylpylän” Vuorikadun alapuolella olevan kivisillan itäiseen pätyyn. Kylpylä (Sjö-badhus) oli käytännössä puinen laitur, jonka päässä olivat pukuhuoneet (toalet), joista päästiin laskeutumaan portaita myöten järvestä rajattuihin lautaseinäisiin altaisiin (bassin). Kivilaiturin puolella oli lipunmyyntikoppi (kontor). Valtuusmiehet myönsivät ”hyvin mielellään” luvan uimahuoneen rakentamiseen, ja ”Pellervo” -lehden tiedon mukaan rakennus oli valmistumassa heinäkuun alussa 1883.

Kylpylän sijainnista ei voida olla aivan varmoja. Carstens mainitsee anomuksessaan Vuorikadun, joka kuitenkin ennen Müllerin vuoden 1883 asemakaavan vahvistamista tarkoitti nykyistä Vilhonkatua, jonka kohdalla sijaitsi vankilan laitur. Hahlin vuoden 1887 kartassa on nykyisen Vuorikadun (ent. Koulukatu) kohdalla rantaviivassa ”pykälä”, joka voisi olla Carstensin mainitsema ”kivisilta” (stenbro). Sillä kohdalla on myöhemmissä kartoissa



ja 1800- ja 1900-lukujen taitteessa otetussa valokuvassa laiturisillan päässä oleva venetalas.

### **Kauppias Pöndisen höyrymyllysuunnitelma 1893**

Huhtikuussa 1893 halusi kauppias Pöndinen vuokrata 1000 neliömetrin laajuisen tontin satamasta rakentaakseen tontille höyrymyllyn. Rahatoimikamarin mielestä rakennus olisi tullut ”liian lähelle muita rannalla olevia rakennuksia”. En ole löytänyt mitään piirustusta, joka näyttäisi suunnitellun myllyn paikkaa, mutta voisi olettaa, että kyseessä olisi ollut ranta-alue makasiinien itäpuolella. Valtuusmiehet hylkäsivät Pöndisen anomuksen.

### **Kauppias Pylkkäsen pienen höyrylaivan vaja 1894**

Kauppias Aatu Pylkkänen anoi lupaa rakentaa pienelle höyrylaivalleen satamaan vajan. Anomukseen suostuttiin ehdolla, että mikäli halkolaituria, jolle vajaa suunniteltiin, olisi tulevaisuudessa suurennettava, olisi vaja siirrettävä muualle. Satamamestari Hokkasen laatimassa suunnitelmassa on pohjaltaan 10 x 7 metriä kokoinen satulakattoinen vaja, jossa on tila kahdelle veneelle. Suunnitelman julkisivuissa on pikkuruutuiset ”goottilaiset” ikkunat ja uljaat kaarevapäätteiset oviaukot. Valokuvien perusteella vaja myös toteutettiin. Epäselväksi jää mikä oli se pieni höyrylaiva, jota vajassa säilytettiin – Pylkkäsen ”Pontus” tuskin vajaan mahtui.

### **Rakennusmestari Oikaraisen suunnitelma satamatoimistoa ja makkia varten**

Vuodelta 1900 on olemassa rakennusmestari August Oikaraisen suunnitelma satamatoimistoa ja makkirakennusta (käymälä) varten. Suunnitelman mukaan satamatoimiston pieni puurakennus sijoitettiin satamaan johtavan Kirkkokadun (Savilahdenkatu) ja laiturille johtavan raiteen rajoittamaan kulmaukseen. Makki, joka korvasi kolme vuosikymmentä vanhan ”huussin”, linjattiin satamatoimiston kanssa samaan linjaan, silloisen eteläisimmän varastomakasiinin kohdalle. Piponiuksen kartta vuodelta 1909 osoittaa, että rakennukset myös toteutettiin.

### **Satamakatos ja paviljonki 1912**

Vuonna 1912 rakennettiin satamalaitureiden tienoille kaksi uutta rakennusta. Kaupungininsinööri L. von Fieandtin suunnitelman mukaan rakennettiin matkustajalaiturille satamakatos. Arkkitehti Selim A. Lindqvist sai suunnitellakseen paviljonkirakennuksen vuonna 1911 rakennetun moottorilaiturin tuntumaan. Rakennusten sanottiin valmistuneen ”laivaliikenteen alkuun” vuonna 1912. Vuonna 1921 kioskin pohjoispuolelle tehtiin laajennus, johon sijoitettiin satamakonttori ja säilytysluona. Samassa yhteydessä satamakatoista laajennettiin länteen päin ottamalla entinen hevoskatos katoksen yhteyteen. Avoimet katoksen osat laudoitettiin umpeen ”joten katos muuttui umpinaiseksi tavalliseksi tavaransäilytysluonaksi”. Vuonna 1945 rakennusta laajennettiin rakennusmestari Uno Rytkösen suunnitelman ”Huolintaliik-



keen huoneiston laajentamiseksi” mukaan. Satamakatos on sittemmin purettu mutta paviljonki on kunnostettuna alkuperäisellä paikallaan.

### **Mikkelin Melojien kanoottivaja 1933**

Vuonna 1933 perustettu Mikkelin melojat rakensi satamalahdelle kanoottivajan, jota laajennettiin vuonna 1935. Kanoottivaja sijaitsi rantaviivassa makasiinirivien eteläpään tienoilla.

### **Patjas Oy:n sirkkeli ja höyläämö 1945**

Vuonna 1945 Patjas Oy jätti anomuksen vuokrata tukkisirkkeliä ja höyläämöä sekä niiden varastoa varten maa-aluetta satamasta. Kaupunki vuokrasi yhtiölle alueen, joka sijaitsi sataman eteläosassa Löydön sahan lautatarha-alueen ja ”liikemiesten varastohuoneiden” välistä alueen viideksi vuodeksi. Vuonna 1946 Patjas Oy jätti siirrettävän ruokailu- ja työkaluvajan piirustukset hyväksyttäväksi. Vuonna 1948 kaupunginhallitus ei enää ollut suojea Patjas Oy:n hakemuksille perustellen kantaansa seuraavasti:

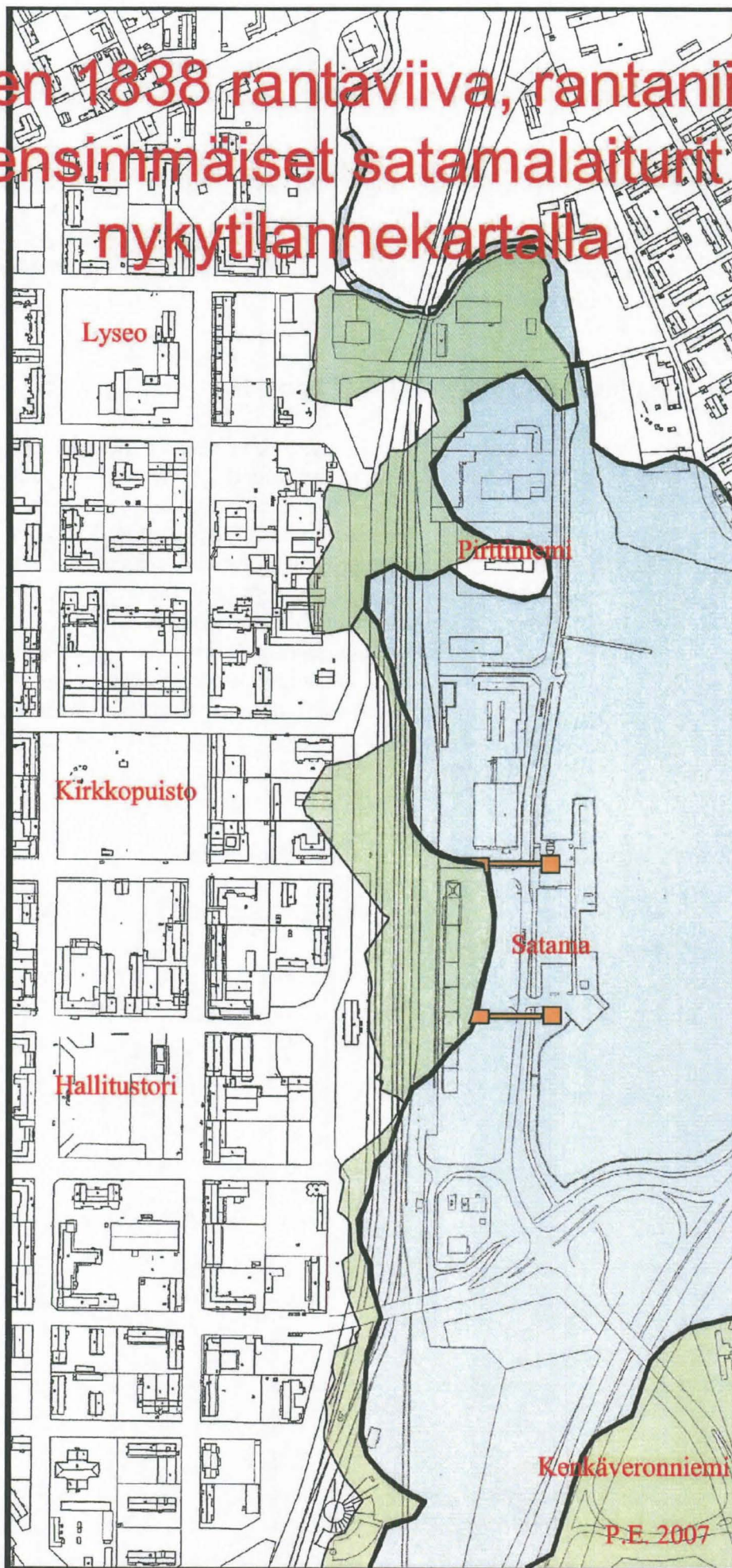
*”Koska k.o. alue ei ole teollisuusaluetta ja koska kh pitää suotavana, että vanhan sataman alueella olevat muutkin satamaliikennettä ja sen edellyttämän puutavaran varastointia haittaavat tilapäiset varastosuojat ja laitteet olisi lähitulevaisuudessa poistettava...”*

### **Satamapiirustuksia Maakunta-arkistossa**

Arvid von Cederwallin laiturikartta. Aktikartta 5 / 12 1838. Mikkelin läänihallitus, lääninkanslian arkisto.

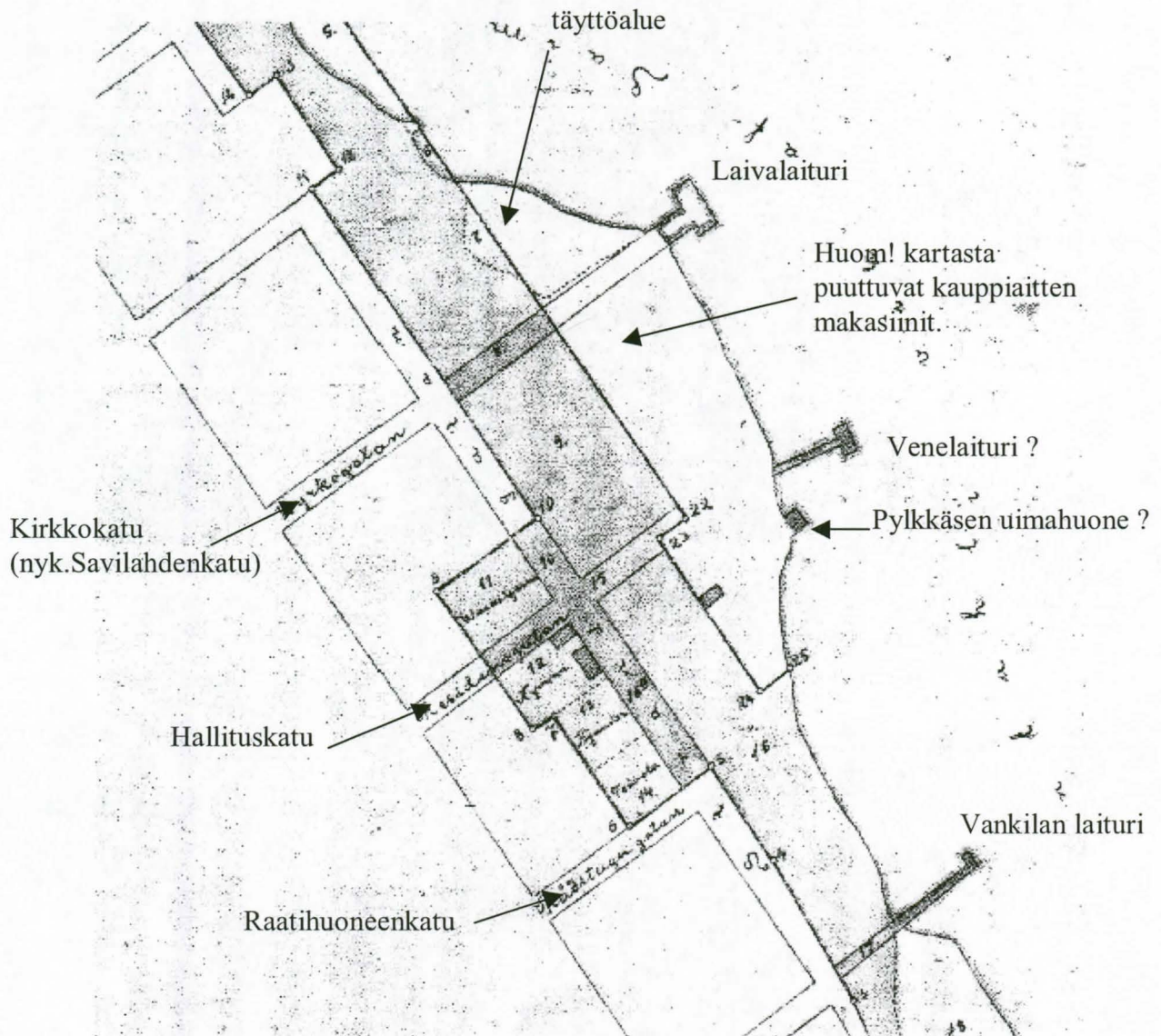


Vuoden 1838 rantaviiva, rantaniityt ja  
ensimmäiset satamalaiturit  
nykytilannekartalla





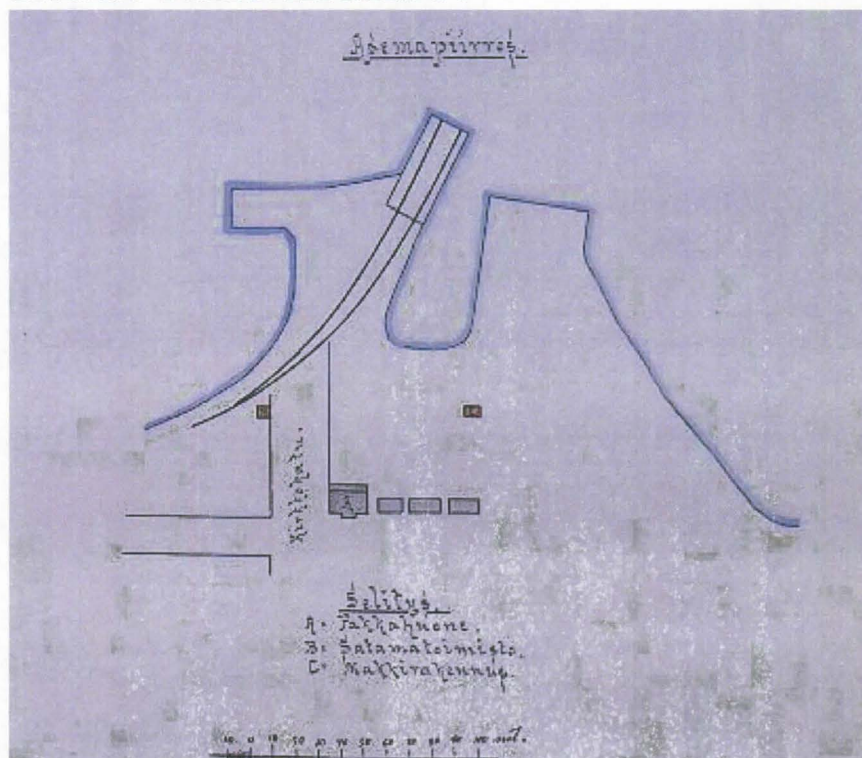
# Satamalaiturit ja satama-alueen muut rakennukset



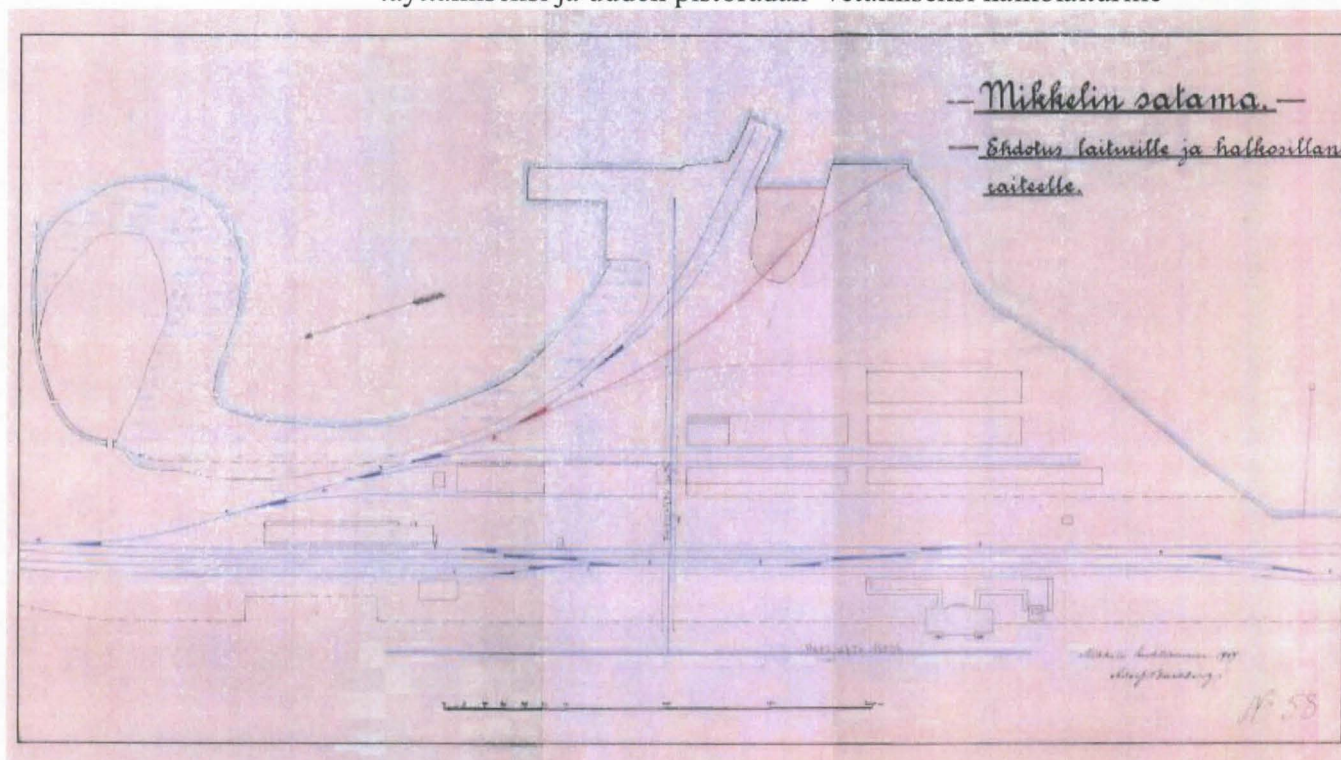
Maanmittari K. J. Hahlin laatima kartta Savon rautatien alueesta Mikkeliissä vuodelta 1887 on ensimmäinen kartta, jossa laitureita ei esitetä varhaisten asemakaavakarttojen ideaaleina. Oheinen kartta on osa vanhasta kansallisarkiston fotostaatista, joka on tähän kuvaan käännetty positiiviksi. Fotostaatti on alkuperäisen Hahlin kartan vuonna 1915 laaditusta kopiosta. Alkuperäinen kartta ja kopio, Kansallisarkisto. Fotostaatti, kaupunginarkisto.



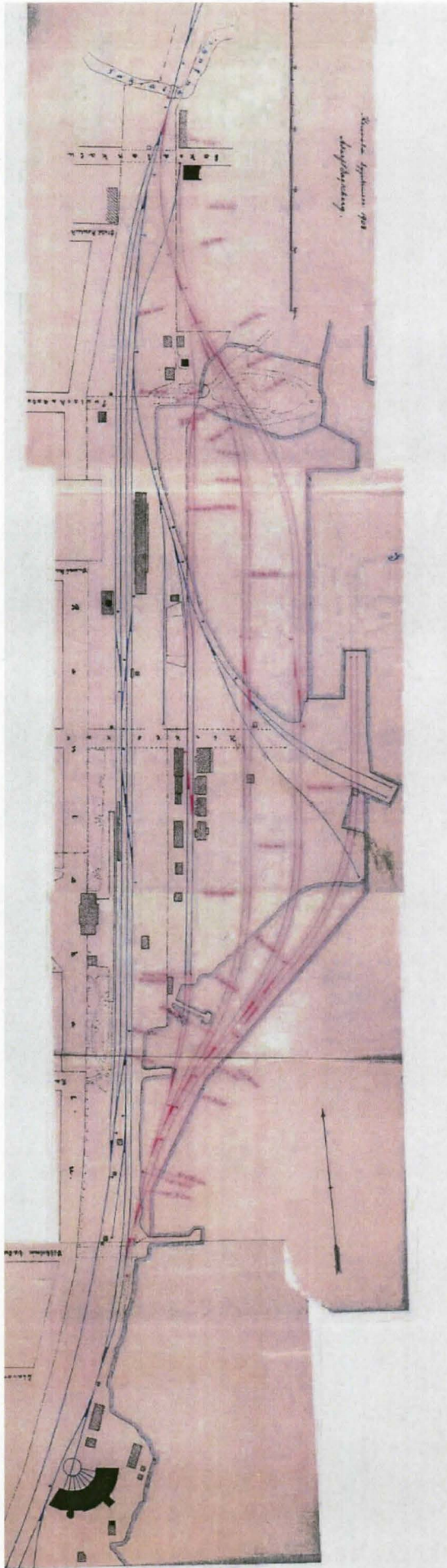
# Satamalaiturit ja satama-alueen muut rakennukset



Kaksi suunnitelmaa Mikkelin satamasta. Yllä rakennusmestari August Oikaraisen suunnitelma satamatoimistoa ja makkia varten vuodelta 1906. Alakuvassa rautatieinsinööri Adolf Backbergin suunnitelma vuodelta 1907 lastaus- ja halkolaiturin välisen lahdenpohjukan täyttämiseksi ja uuden pistoradan vetämiseksi halkolaiturille





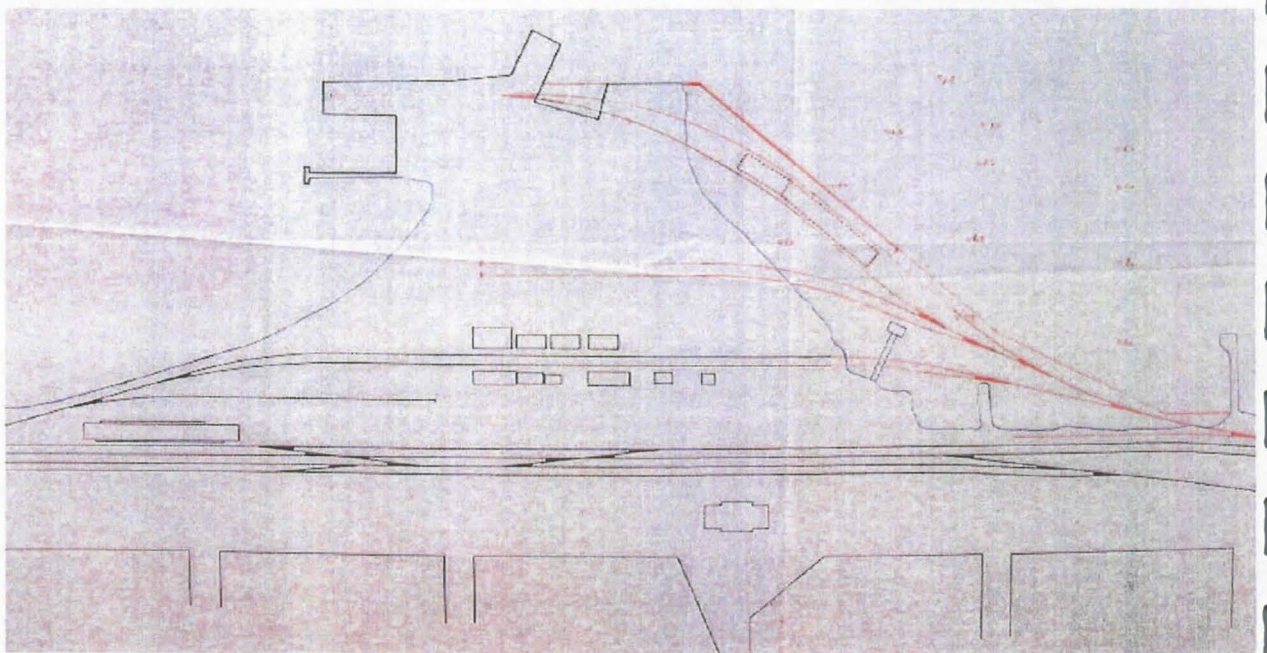
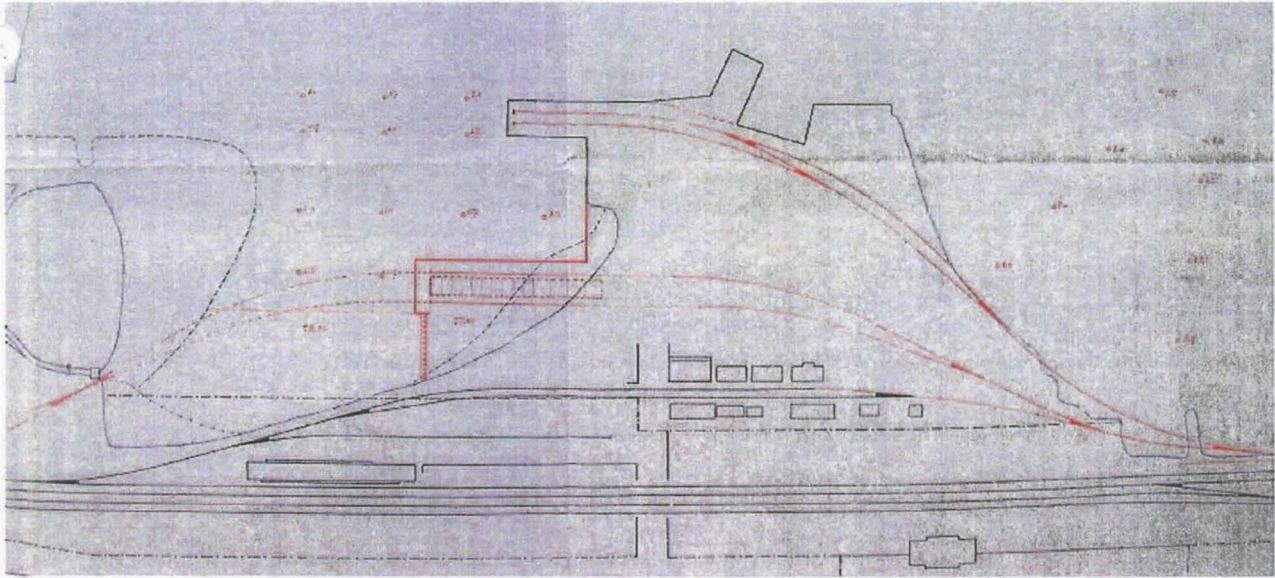
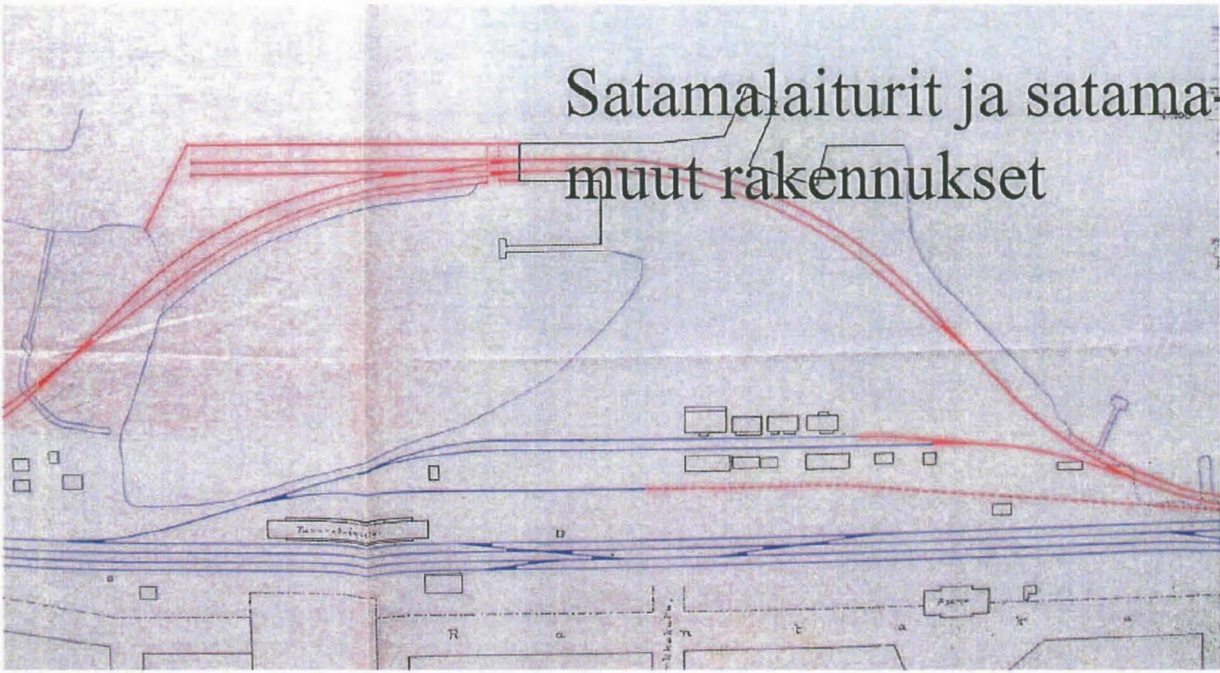


## Satamalaiturit ja satama-alueen muut rakennukset

Rautatieinsinööri Adolf Backberg laati vuonna 1908 suunnitelman Mikkelin sataman laajentamiseksi. Satama-aluetta oli tarkoitus täyttää sekä sataman eteläpuolella kuin myös pohjoisessa, jossa olisi täytetty Pirttiniemen ja satamalaitureiden väli kokonaisuudessaan. Backberg esitti tehtäväksi uusia ”läpiajettavia” satamaraitteita kaksi kappaletta (merkitty punaisella) ja vanha makasiiniraide olisi myös muutettu läpiajettavaksi. Neljäs uusi raide olisi johtanut matkustajalaiturille. Backbergin suunnitelma otettiin uudelleen esille vuonna 1914, jolloin kaupungininsinööri von Fieandt – rautatieinsinööri hänkin – teki useita sataman laajennusehdotuksia Backbergin ajatuksiin perustuen. Valtuusmiehet hyväksyivät mittavan laajennushankkeen, mutta ensimmäisen maailmansodan aiheuttama lama esti toteuttamisen.



Satamalaiturit ja satama-alueen  
muut rakennukset

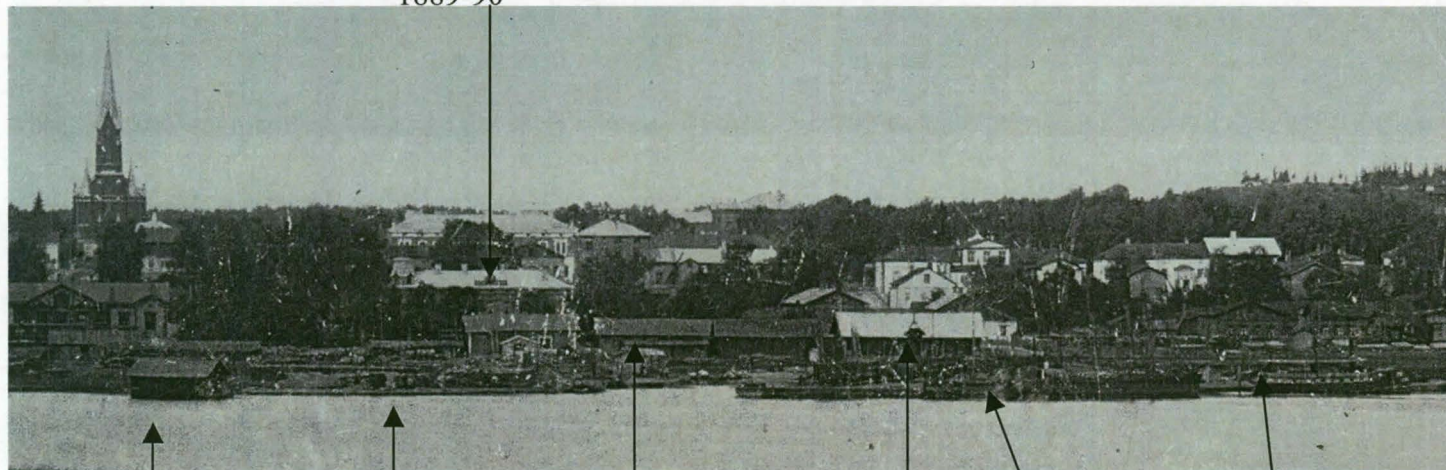


Kaupungininsinööri von Fieandt'n kolme sataman laajennussuunnitelmaehdotusta 1914-1915. Mikkelin kaupunginarkisto



# Satamalaiturit ja satama-alueen muut rakennukset

Hotelli Karin –Seurahuone  
1889-90



Halkolaituri

Lastauslaituri

Laivalaituri

Kauppias A. Pylkkäsen  
venevaja

Kauppiaitten makasiinit ja pakkahuone

Valokuva (rajaus) Mikkelin satamasta 1800- ja 1900-luvun taitteesta. Mikkelin kaupunginmuseo.





1880-luvulta



noin 1915



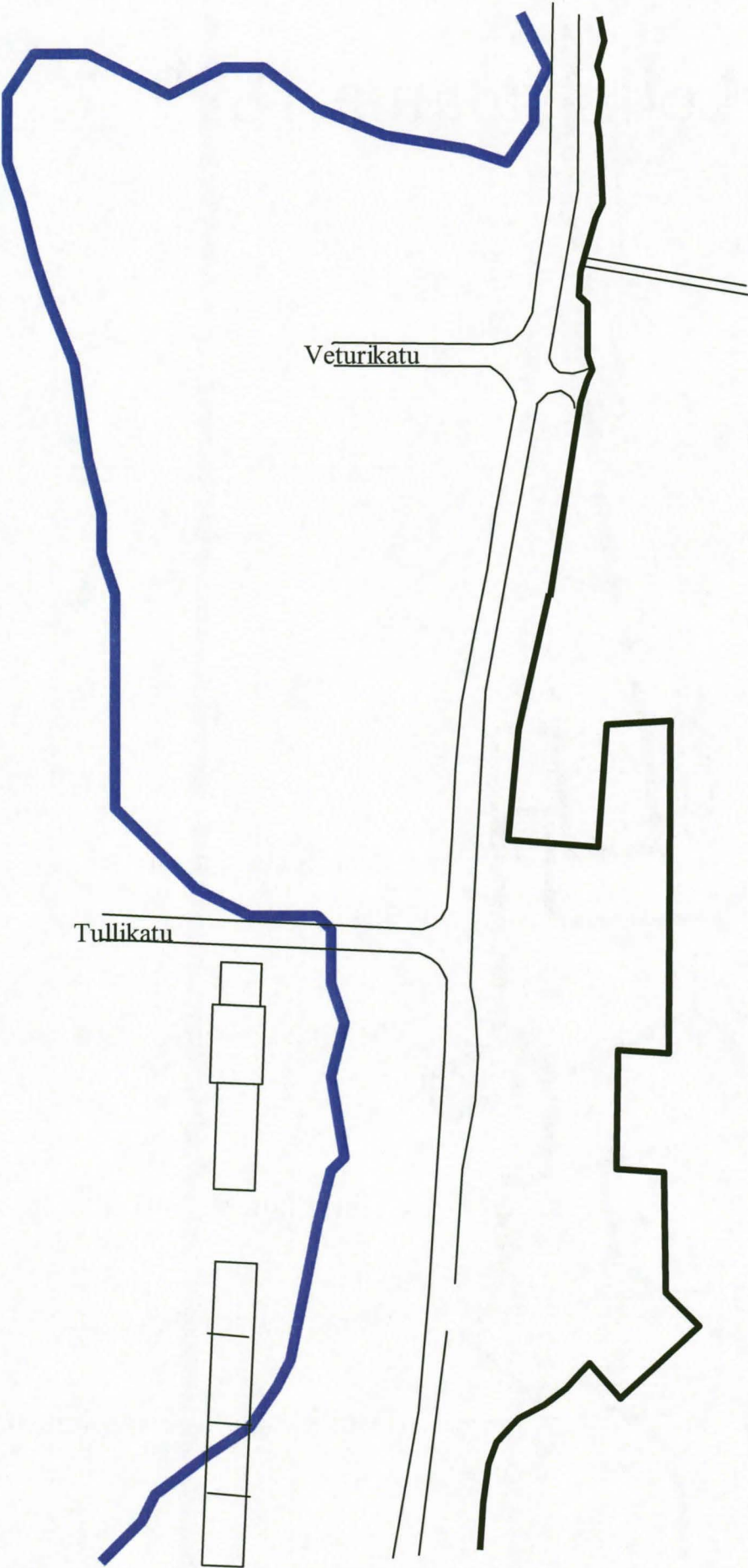
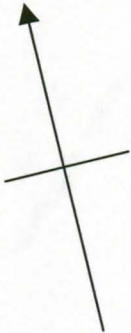
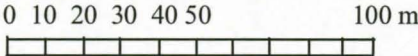
1960-luvulta



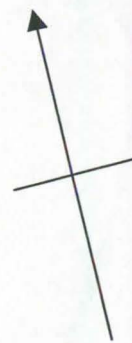
1838

Veturikatu

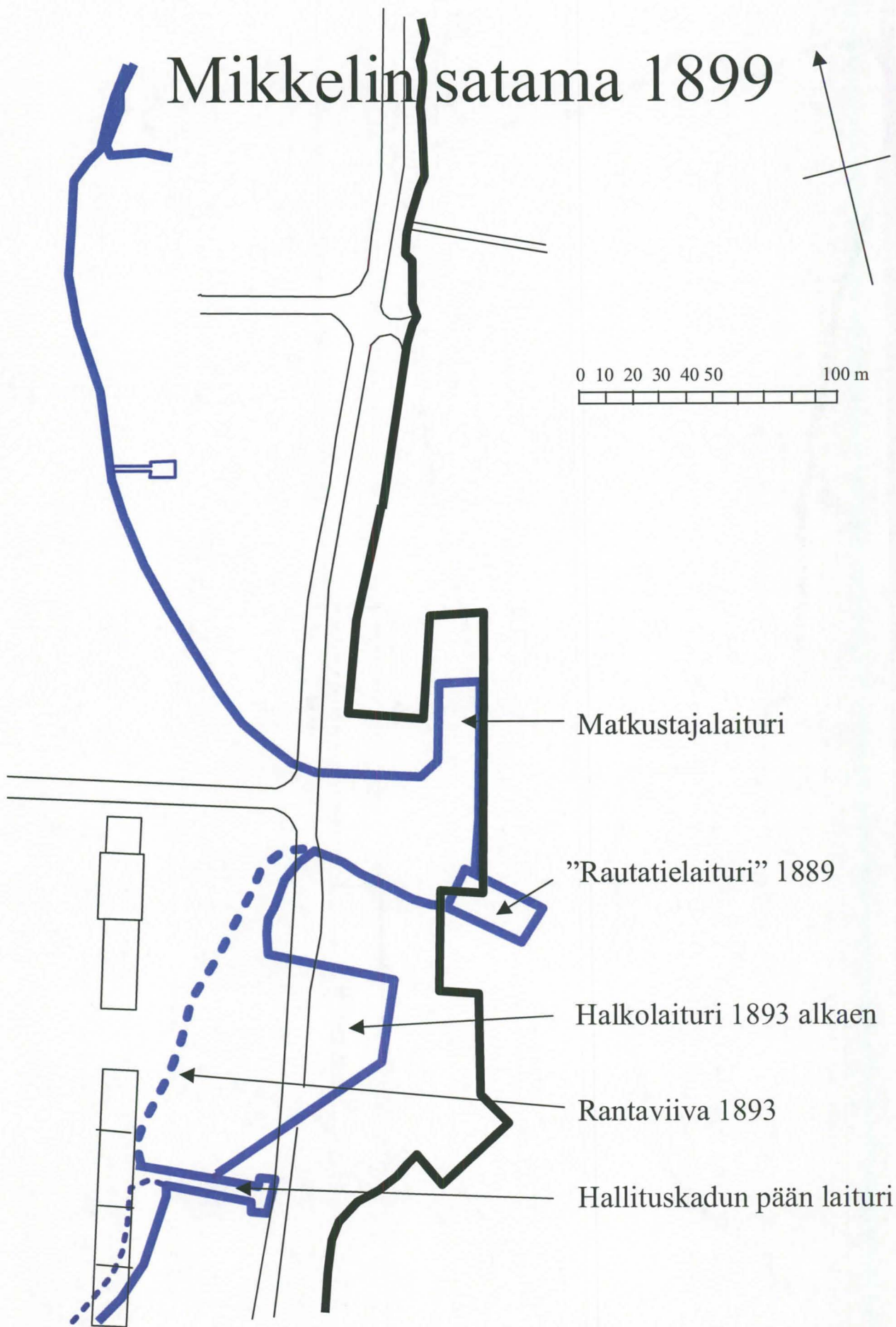
Tullikatu



# Mikkelin satama 1899



0 10 20 30 40 50 100 m



Matkustajalaituri

"Rautatielaituri" 1889

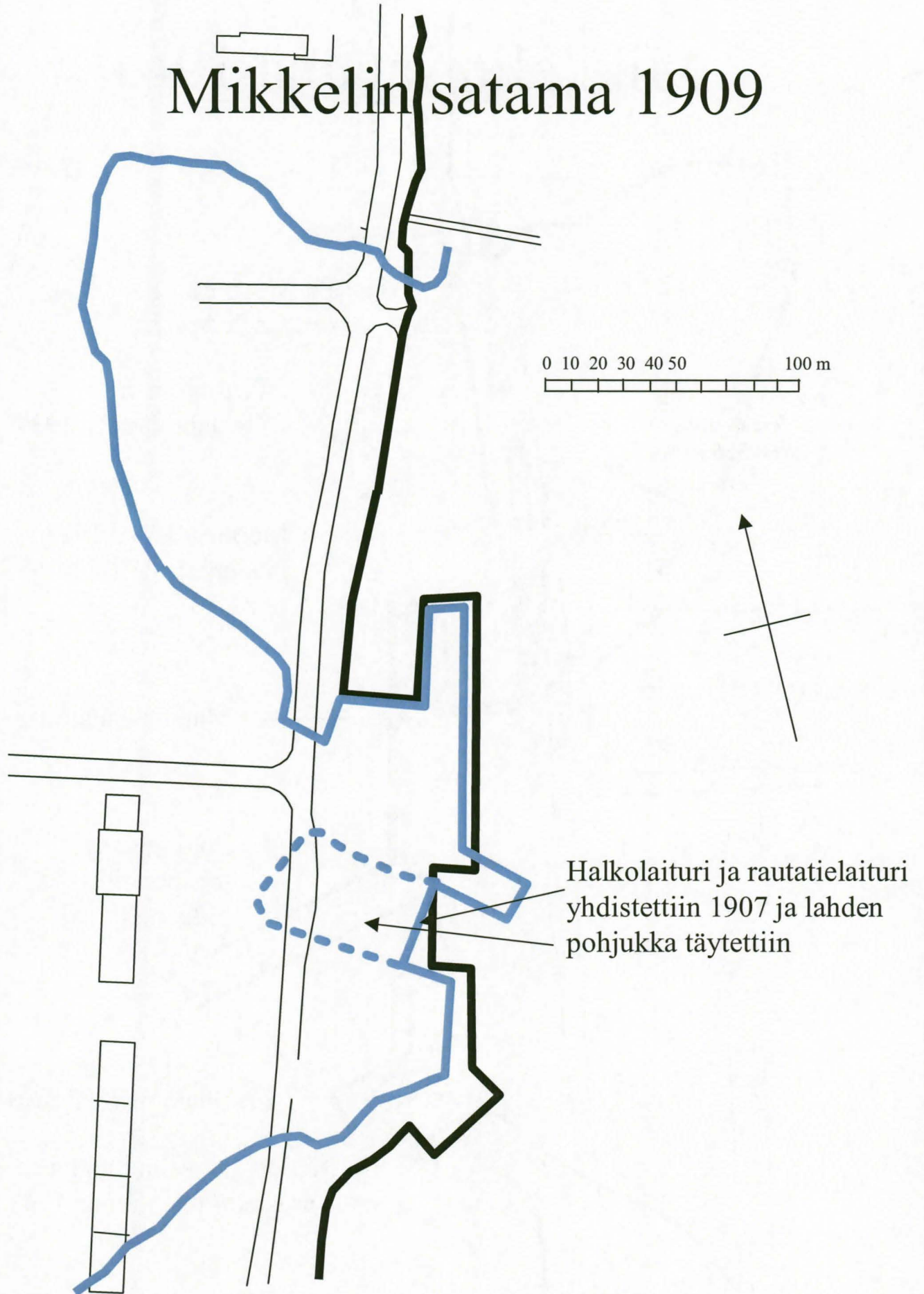
Halkolaituri 1893 alkaen

Rantaviiva 1893

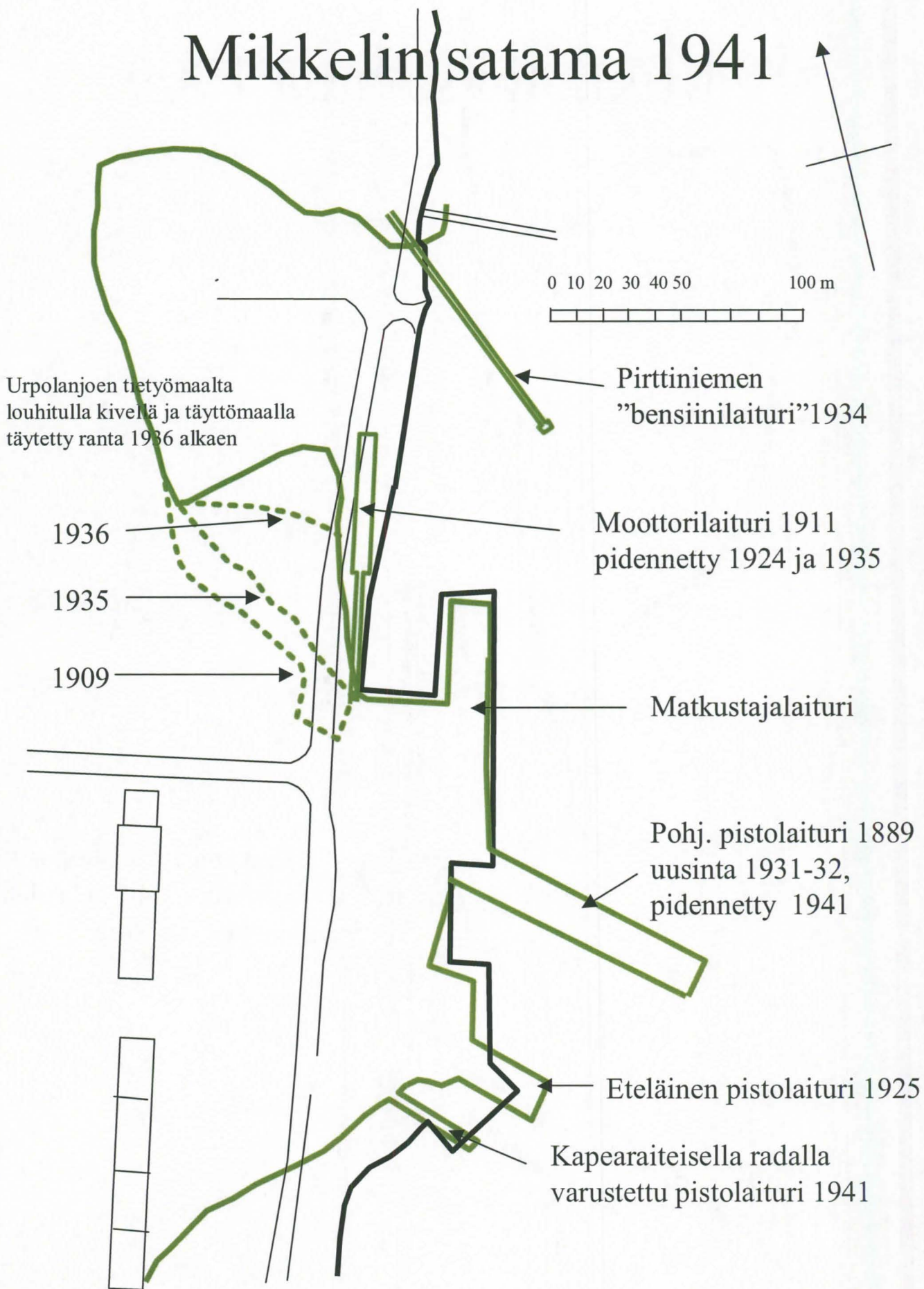
Hallituskadun pään laitur



# Mikkelin satama 1909

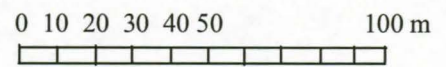
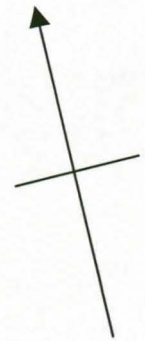


# Mikkelin satama 1941





# Mikkelin satama 1965



Veturikatu

Sataman ja Pirttiniemen välistä lahden pohjukkaa ryhdyttiin täyttämään vuonna 1960 lääninsairaalan laajennustyömaalta tuodulla täyttömaalla.

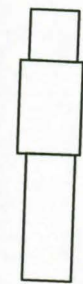
Tulevan Laiturikadun itäreunaan oli jo vuonna 1949 valmistunut osittain betonirakenteinen 180 metriä pitkä venelaiturin perustus "kiviheitokkeineen"

Laiturikatu "rakenteilla" vuonna 1964

Tullikatu

Puinen matkustajalaituri korvattiin betonirakenteisella laiturilla 1959, Laiturikadun ja laiturin välinen osa uusittiin betonista 1964

Pohjoinen pistolaituri purettiin ja paikalle, rakennettiin osittain katettu venelaituri 1959

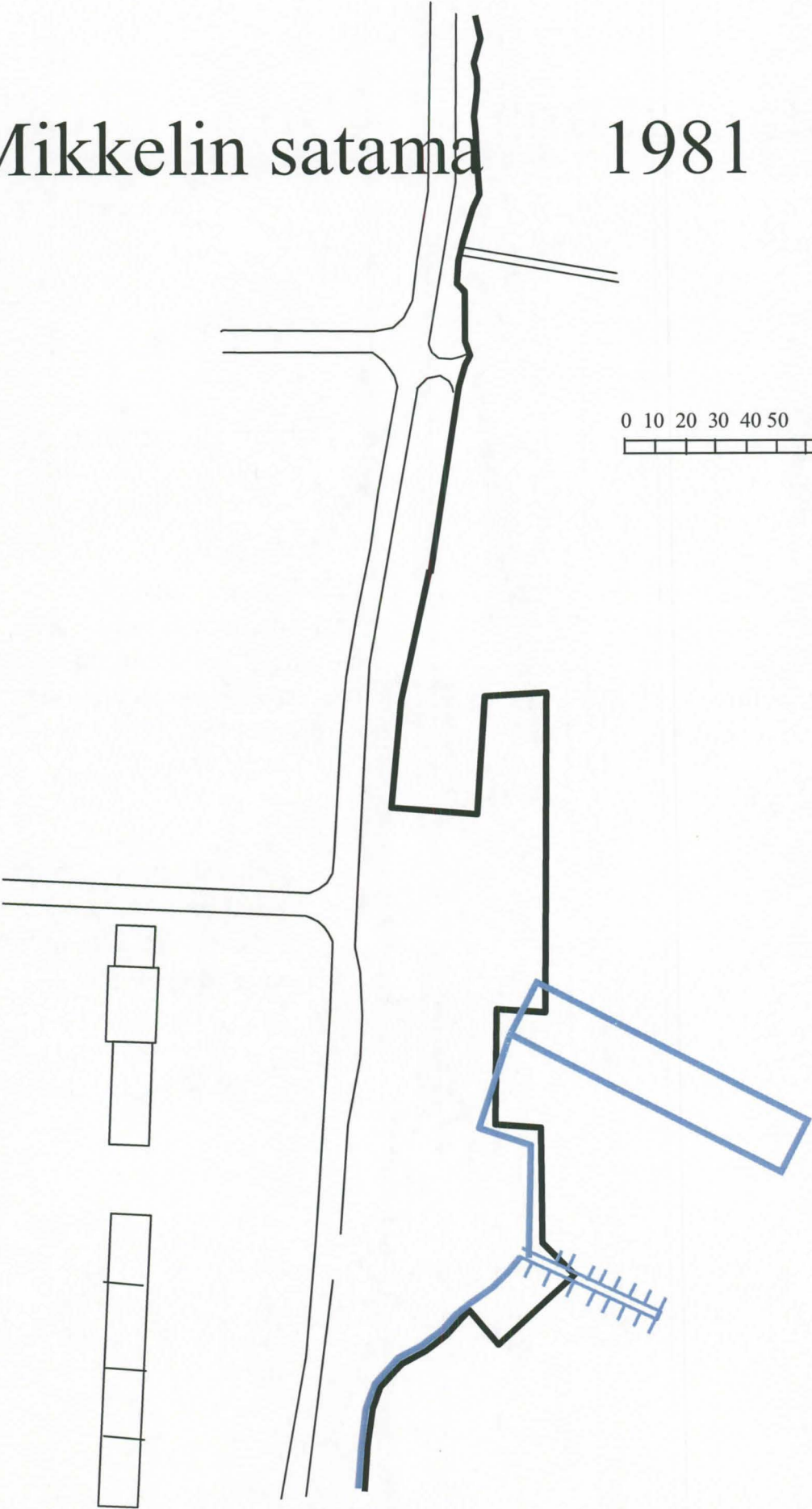


Mikkelin satama

1981



0 10 20 30 40 50 100 m





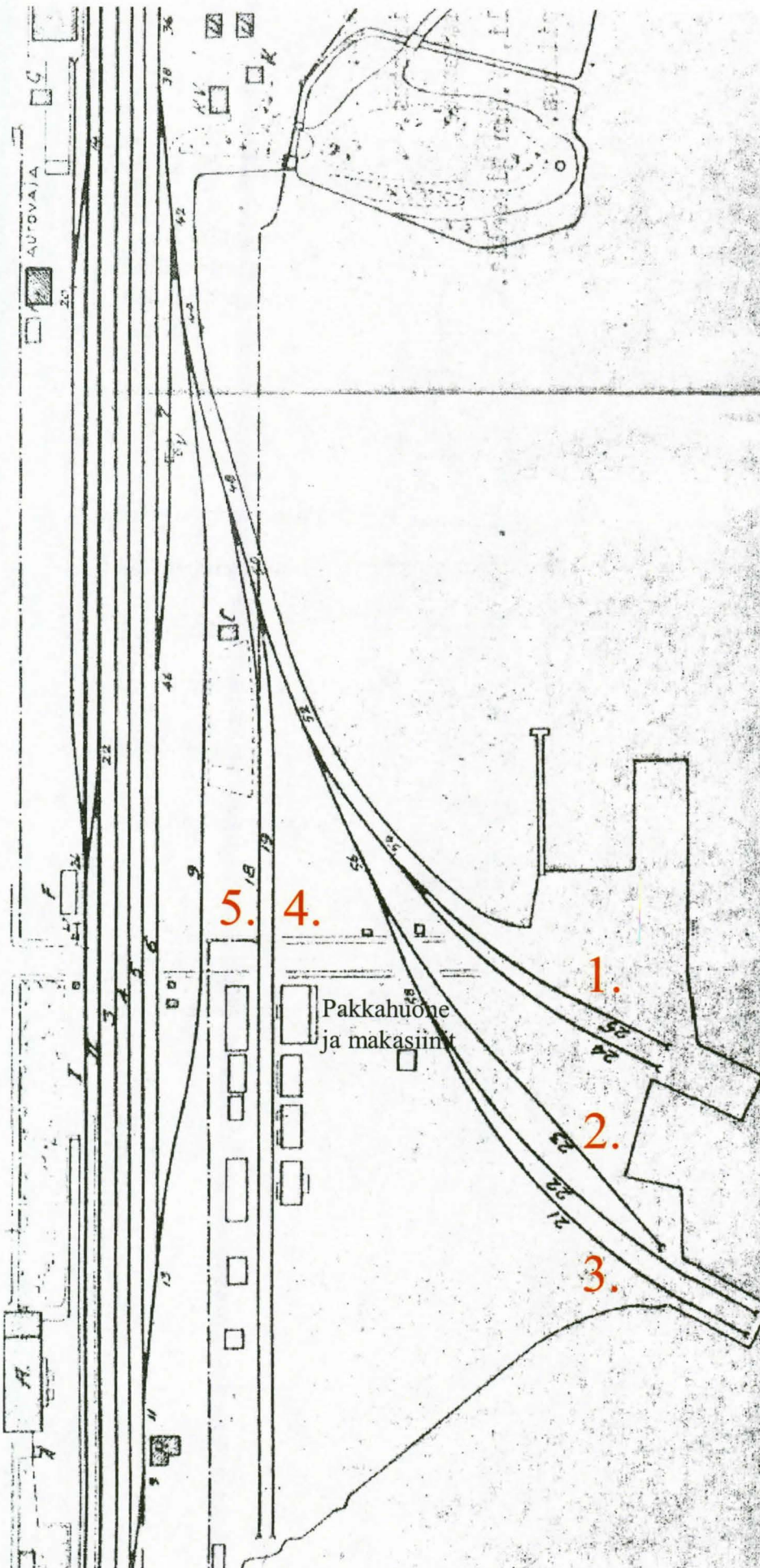
## Mikkelin sataman raiteet

Ensimmäiset satama- ja varastoraiteet vedettiin Savonradalta Pirttiniemen vaihteen kohdalta vuonna 1889. Rata haarautui rakenteilla olleen pakkahuoneen ja kauppiaitten makasiinien väliin johtavaksi raiteeksi (4) ja satamaan johtavaksi, ennen laitureita kahteen jakautuvaksi raiteeksi (1). Raiteet kulkivat myös laiturilla vaikka viereinen kuva näyttää toisin.

Vuonna 1904 tehtiin päätös toisen raiteen vetämisestä makasiinien väliin (5) ja vuonna 1907 päätettiin tehdä rata halkolaiturille (2). Vuonna 1925 rakennettiin uusi pistolaituri (eteläinen) jolle vedettiin kaksi raidetta (3).

Vuonna 1945 aloitettiin tavarasataman rakentaminen Pursialaan. Raiteet vanhassa satamassa kävivät vähin erin tarpeettomiksi. Vuonna 1959 pohjoinen pistolaituri purettiin ja tilalle rakennettiin venelaituri. Laiturikatu rakennettiin 1964 ja tällöin viimeistään purettiin uuden kadun itäpuolelle jääneet raiteet. Laiturikadun länsipuolelle jääneet raiteet päätettiin vuonna 1975 tarpeettomina purkaa. Vanhoista radoista jäi jäljelle ainoastaan varastorivien kohdalla oleva raide.

Osa VR:n Huonerakennusosaston laatiman autotallisuunnitelman asemapiirustuksesta vuodelta 1936 (karttapohjan tiedot 1925-1929 väliltä). Mikkelin kaupunginarkisto.





1838 / 1842

Kivisakasti

Vanha maantie

Olkkolan talo

plantaasien rajat  
vuoden 1842  
plantaasikartan  
mukaan

Pirttiniemen plantaasi

Maunukselan lähde

Pirttiniemi

Maunukselan venevalkama

Rantaniityt

Kirkkopuisto

von Cederwallin laiturit

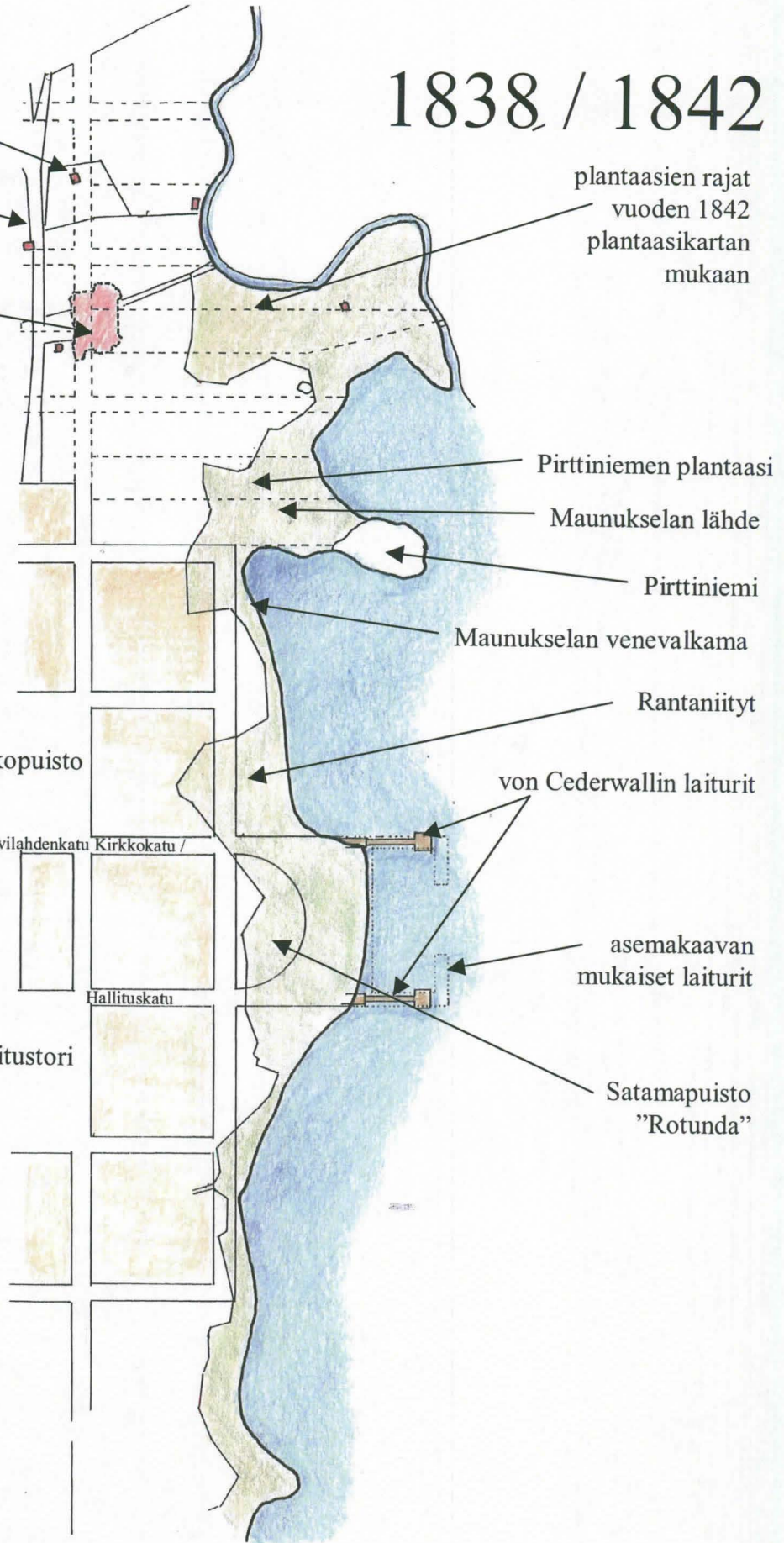
Savilahdenkatu Kirkkokatu /

asemakaavan  
mukaiset laiturit

Hallitustori

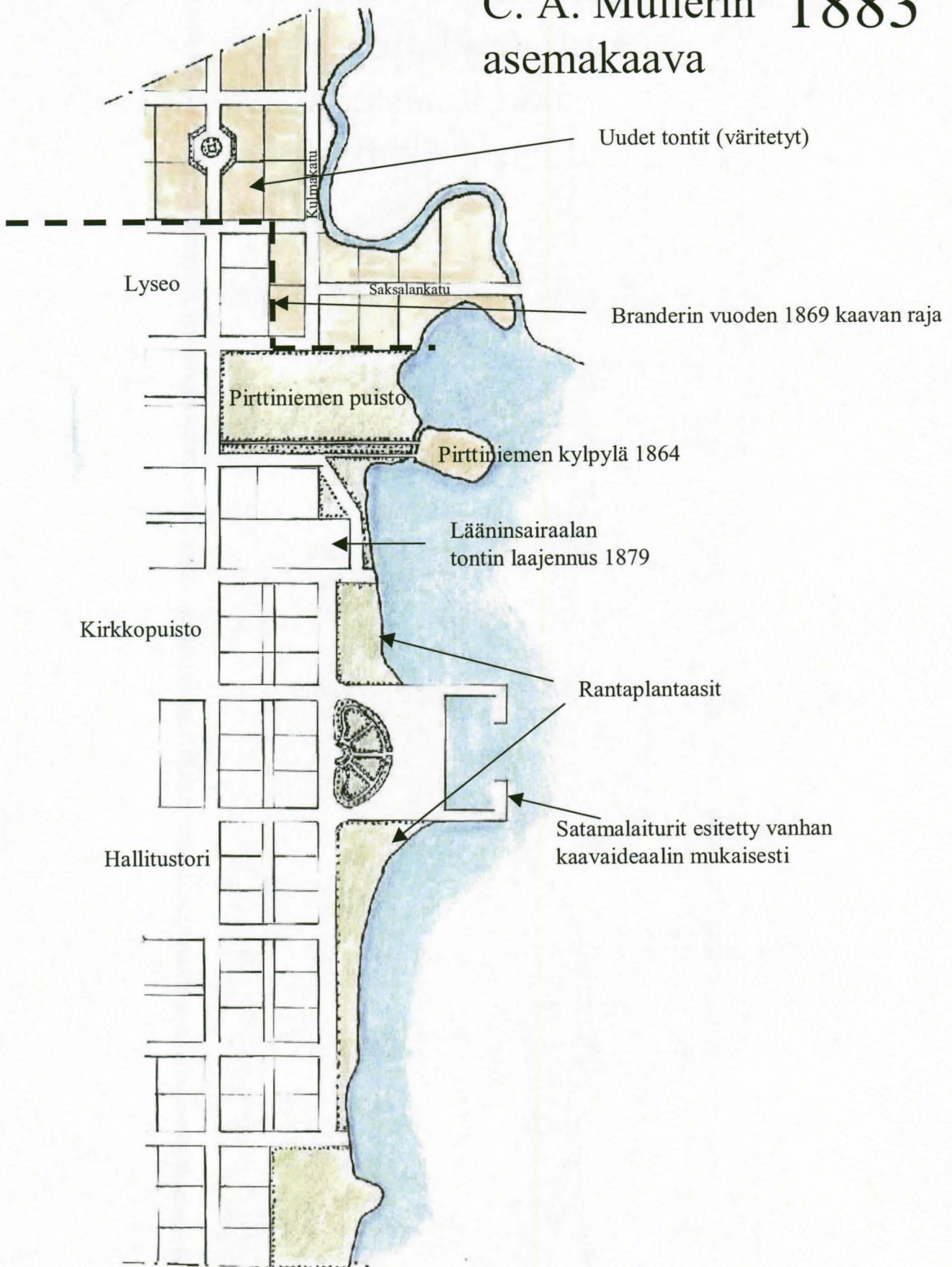
Hallituskatu

Satamapuisto  
"Rotunda"



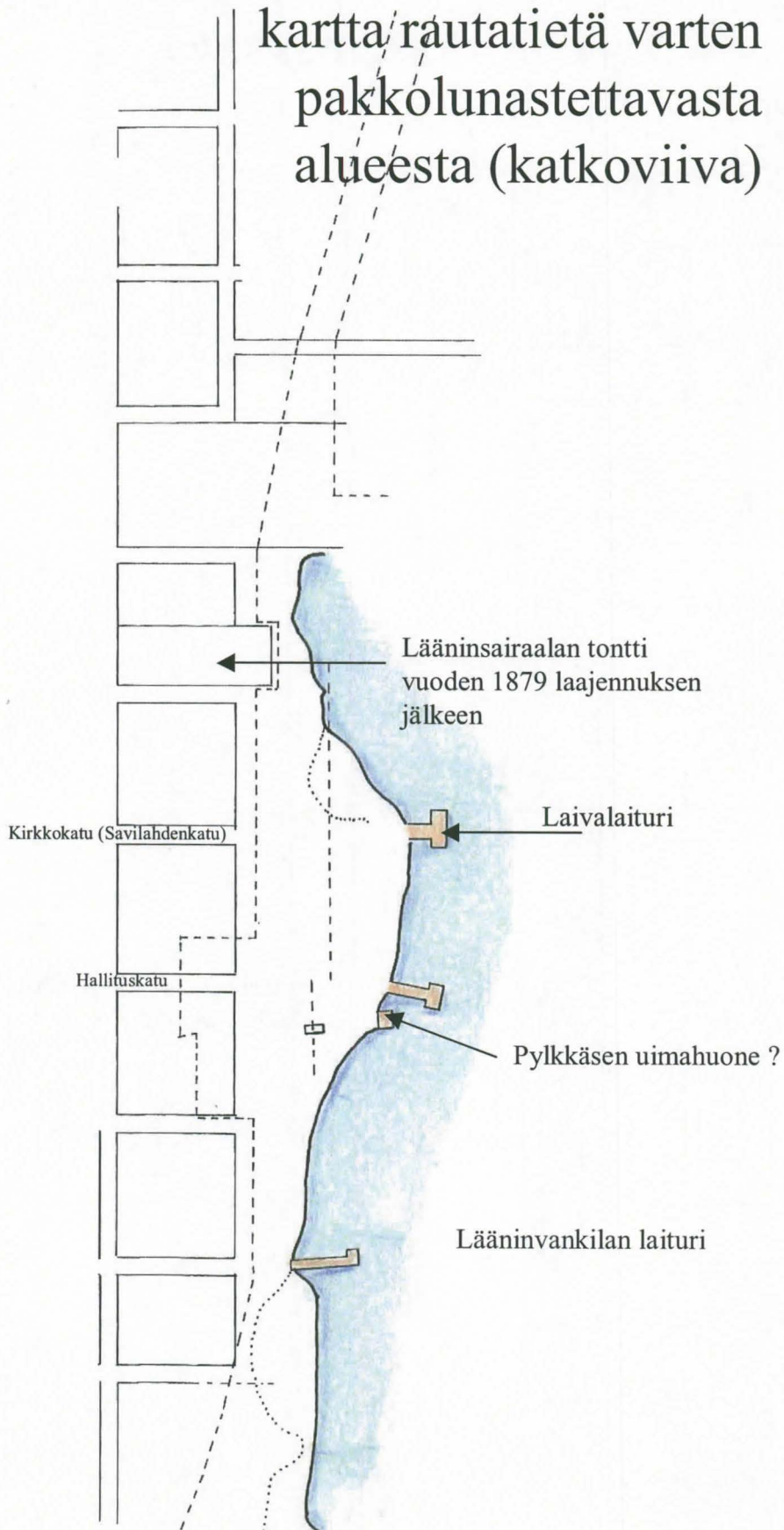


# C. A. Müllerin 1883 asemakaava



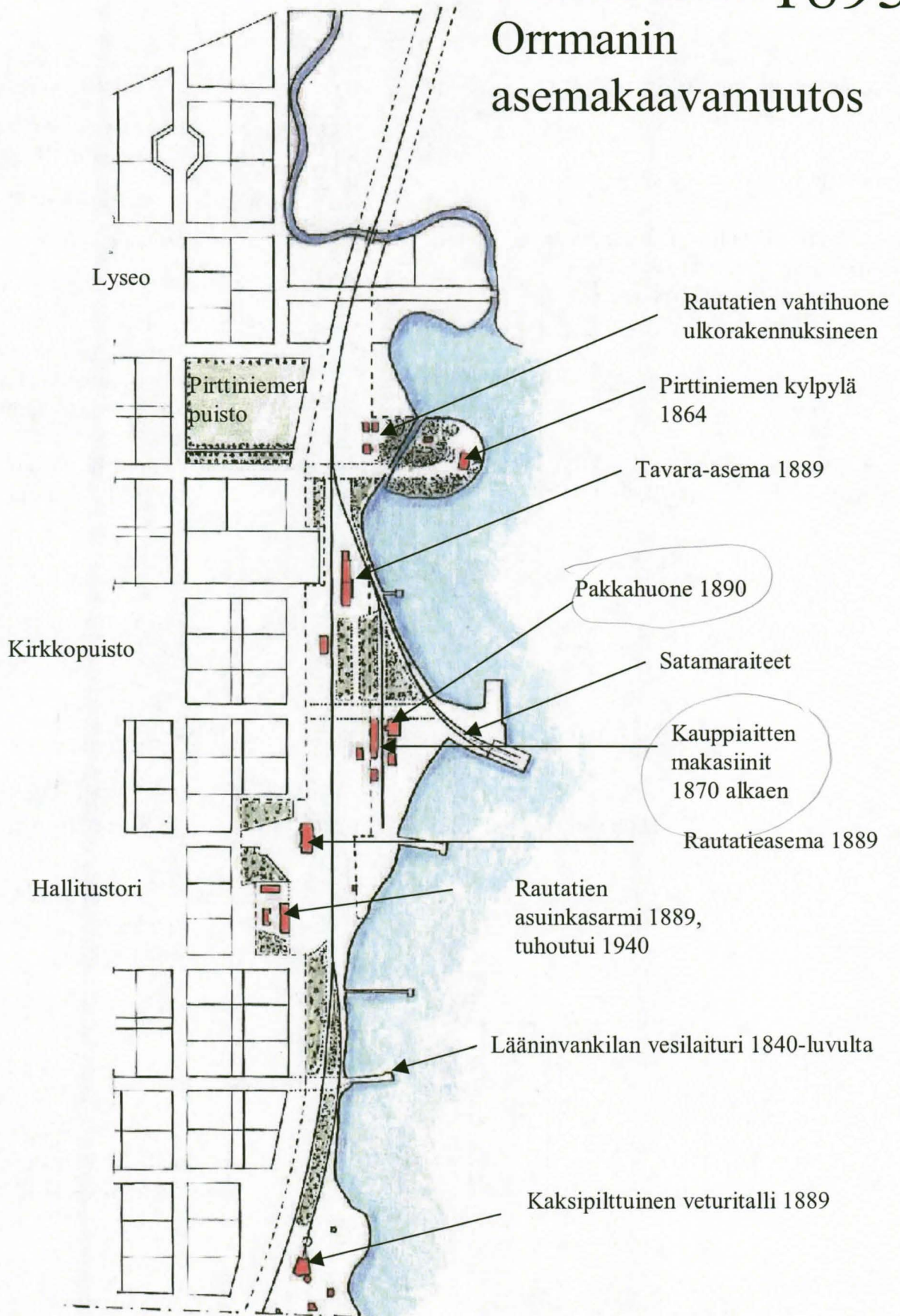
# Maanmittari Hahlin laatima 1887

kartta rautatietä varten  
pakkolunastettavasta  
alueesta (katkoviiva)





# Ratainsinööri 1893 Orrmanin asemakaavamuutos



# 1909

Likolammen rannalta 1895 siirretty  
uimahuone ?

Seppä Hämäläisen tontti  
– uusi omistaja leipuri  
Essman vuodesta 1906

Asioitsija Fennander

Isännöitsijä G. Ahlbergin tontti, uusi  
vuokrakasarmi vuonna 1901 palossa  
tuhoutuneen ”Plevnan” paikalla

Rantakadun levyinen kaista  
sairaalatontista kaupungille 1909

Kirkkopuisto

Kirkkokatu (Savilahdenkatu)

Hallitustori

Leschen nahkatehdas ja

Paasosen nahkatehdas samalle  
omistajalle 1909 (Forsström)

Pulkkisen mylly 1907

Tehtaankatu (kaavamuutos 1906)

Rantaviiva 1906

Lastausalue

Pirttiniemen puistossa vuoden  
1897 laulujuhlien laululava ym.  
rakennukset (purettiin 1913)

Pirttiniemessä vain kaivo  
(kylpylärakennus paloi 1905)

Rantaviiva ja laituri 1894

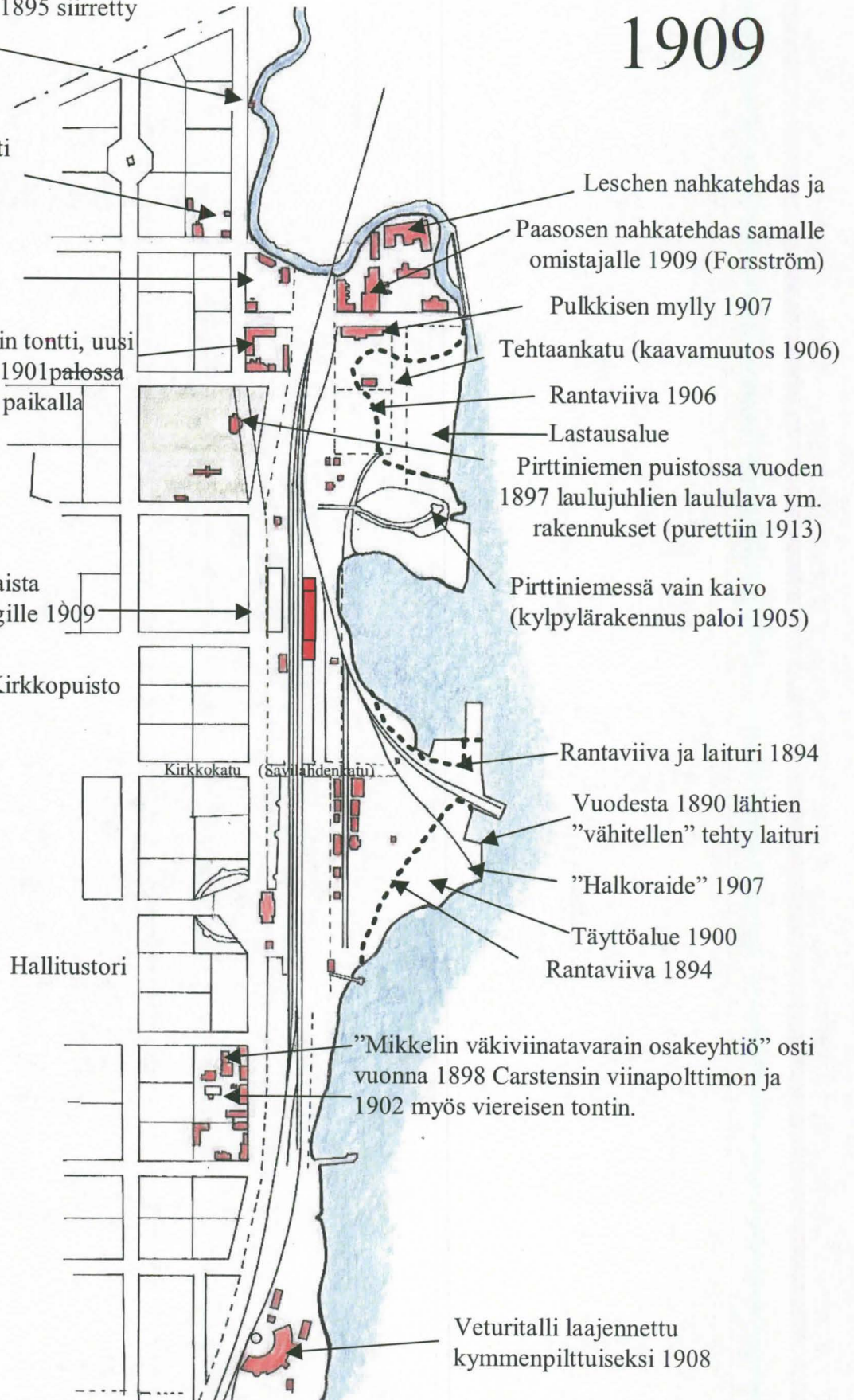
Vuodesta 1890 lähtien  
”vähitellen” tehty laituri

”Halkoraide” 1907

Täyttöalue 1900  
Rantaviiva 1894

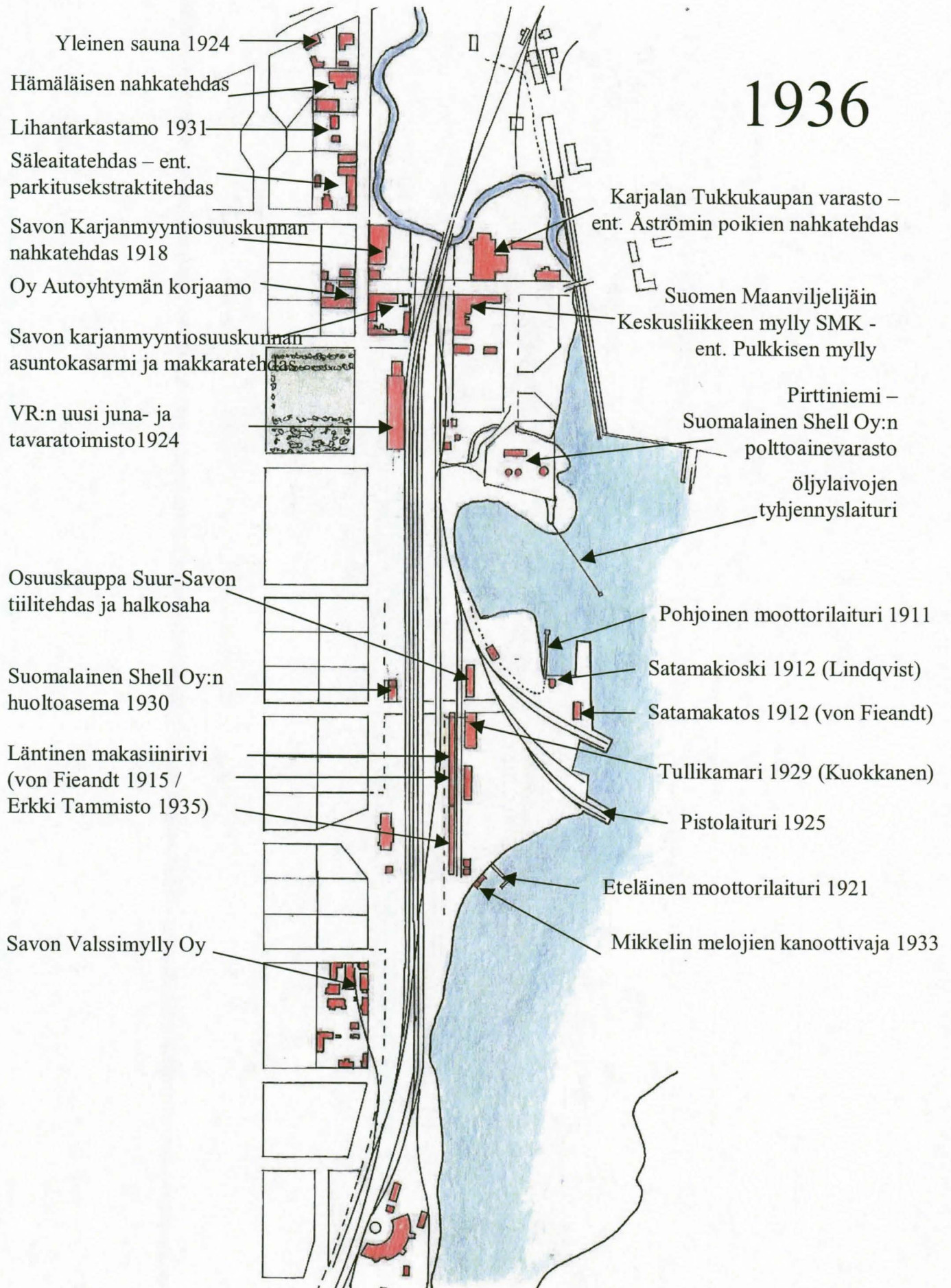
”Mikkelin väkiviinatavarain osakeyhtiö” osti  
vuonna 1898 Carstensenin viinapolttimon ja  
1902 myös viereisen tontin.

Veturitalli laajennettu  
kymmenpilttuseksi 1908

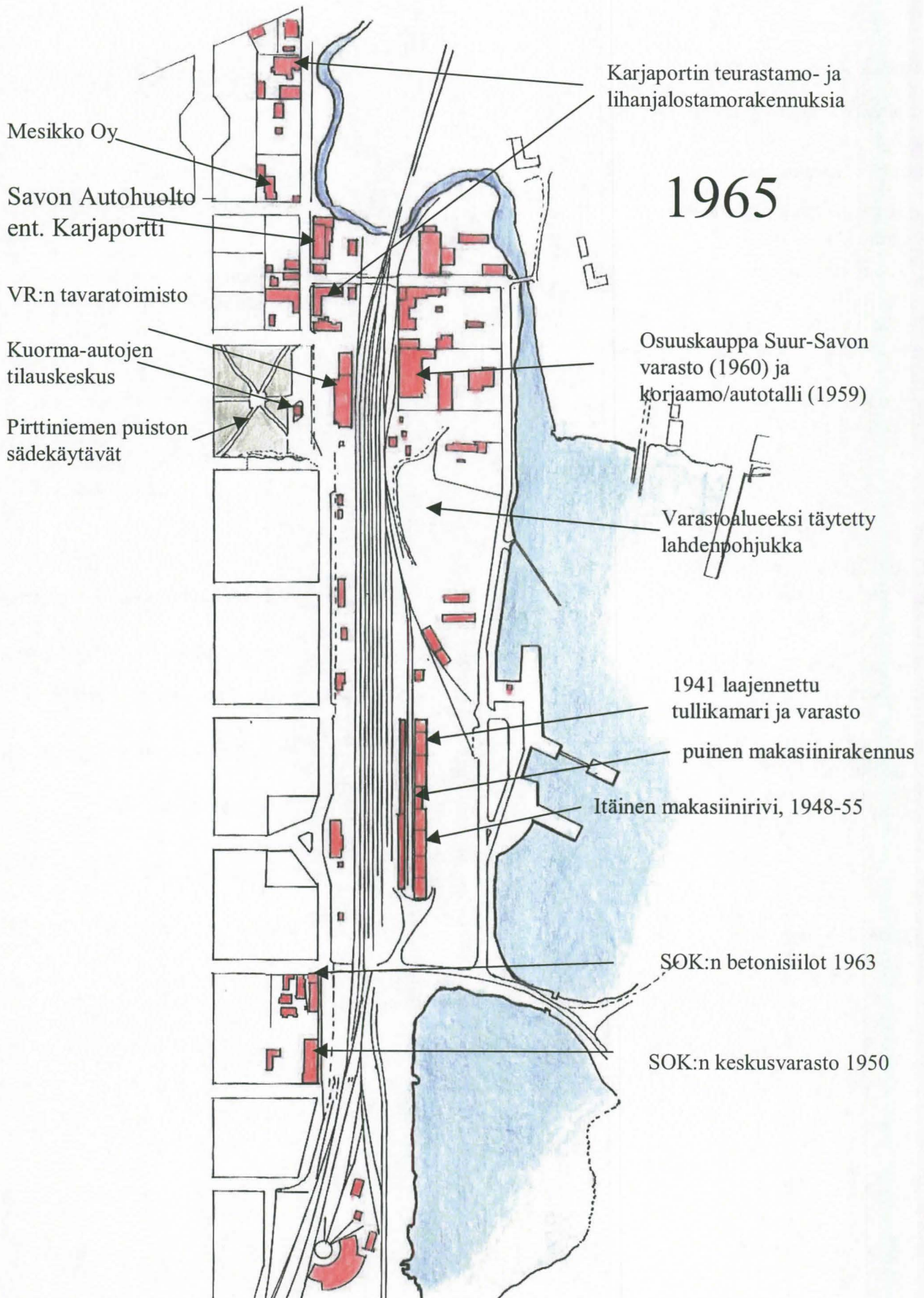




# 1936







1965

Mesikko Oy

Savon Autohuoltoent. Karjaportti

VR:n tavaratoimisto

Kuorma-autojen tilauskeskus

Pirttiniemen puiston sädekäytävät

Karjaportin teurastamo- ja lihanjalostamorakennuksia

Osuuskauppa Suur-Savon varasto (1960) ja korjaamo/autotalli (1959)

Varastoalueeksi täytetty lahdenpohjukka

1941 laajennettu tullikamari ja varasto

puinen makasiinirakennus

Itäinen makasiinirivi, 1948-55

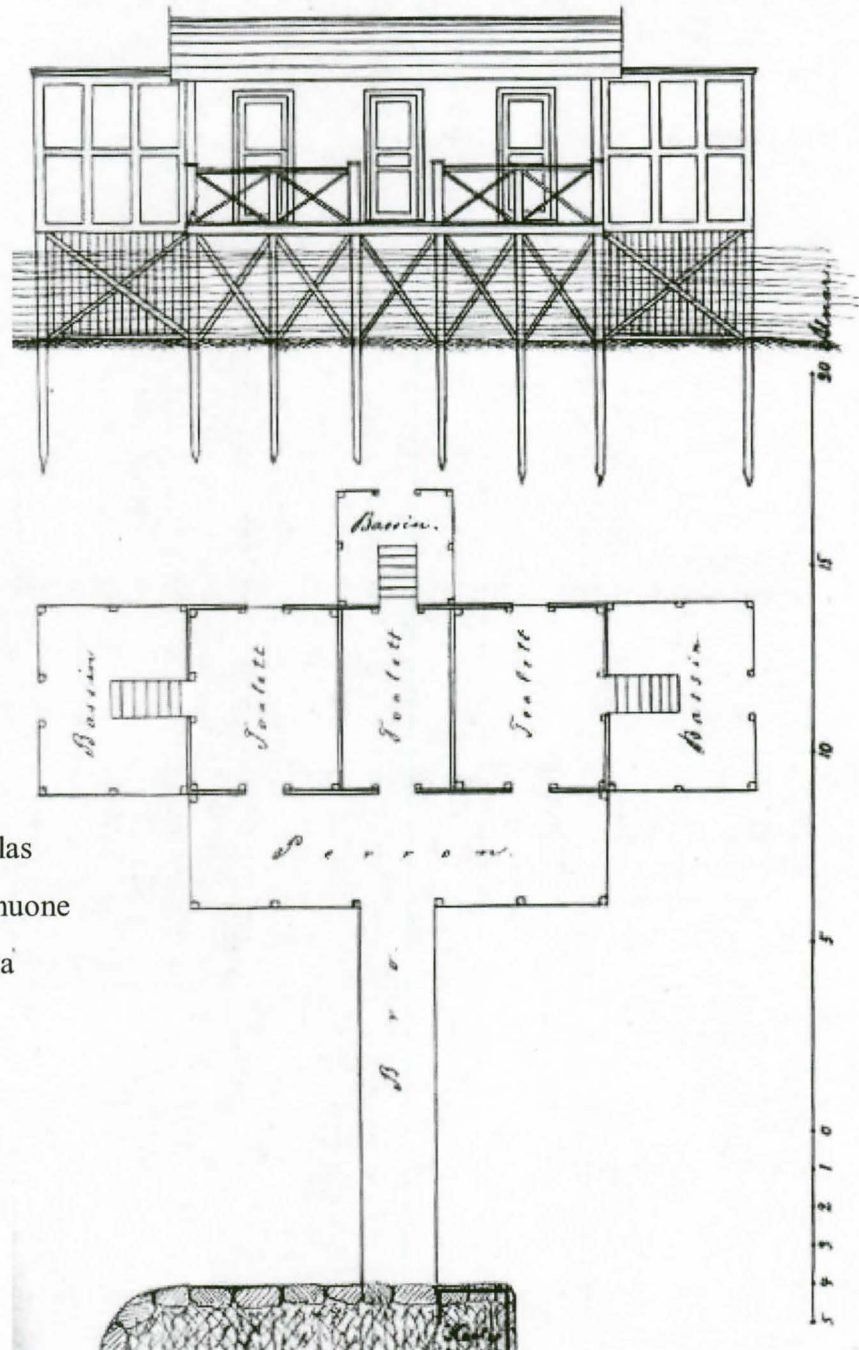
SOK:n betonisiilot 1963

SOK:n keskusvarasto 1950



# Satamalaiturit ja satama-alueen muut rakennukset

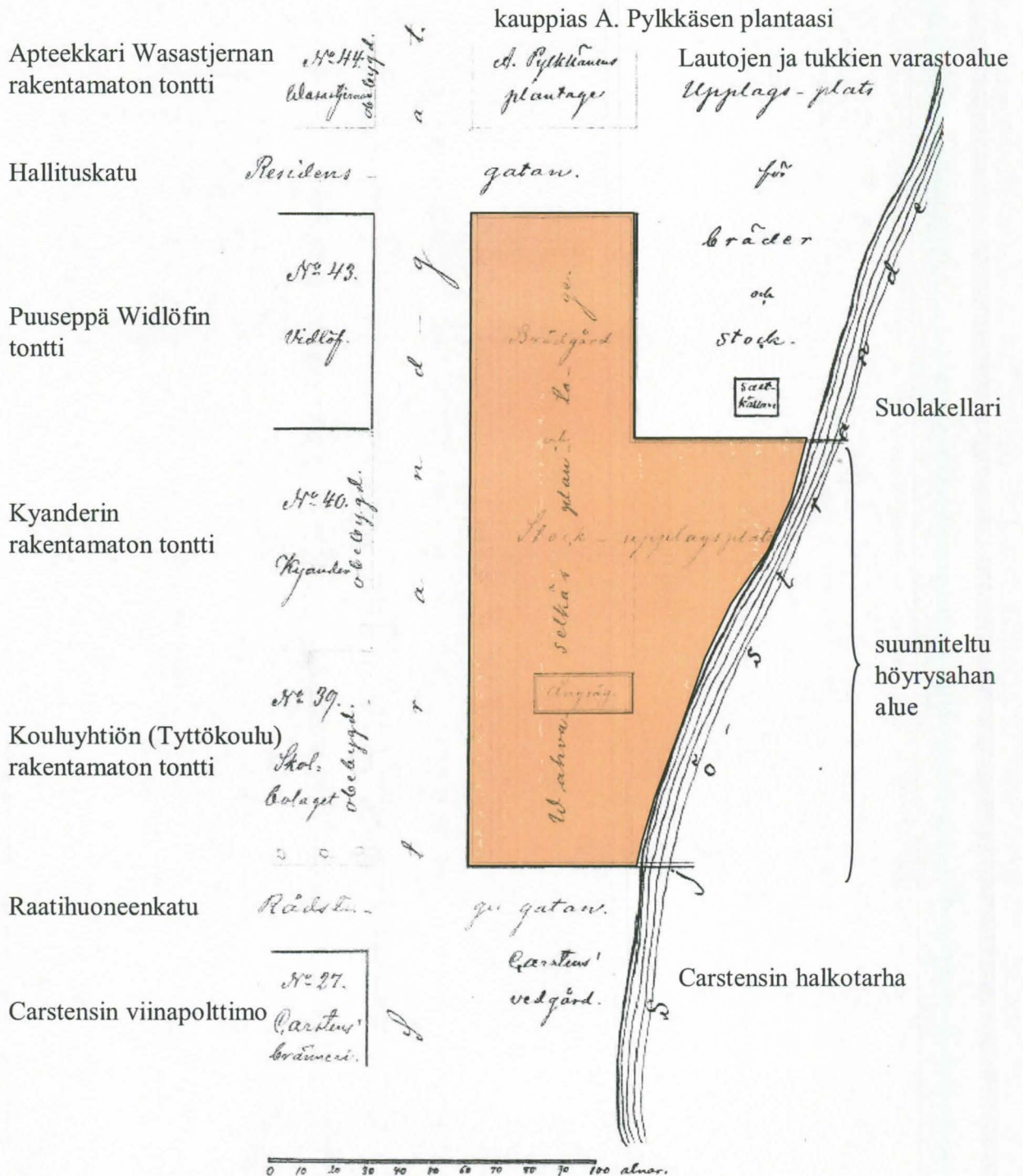
*Projekt till Sjö-badhus i H. Michel*



Bassin = vesiallas  
Toalett = pukuhuone  
Perron = etusilta

Siviili-insinööri Constantin Carstensenin suunnitelma järvikylpylää varten. Valtuusmiehet myönsivät Carstensille luvan "hyvin mielellään". Rakennus myös toteutettiin. Valtuusmiesten pk:n 5.6.1883 liite. Kaupunginarkisto.

# Satamalaiturit ja satama-alueen muut rakennukset



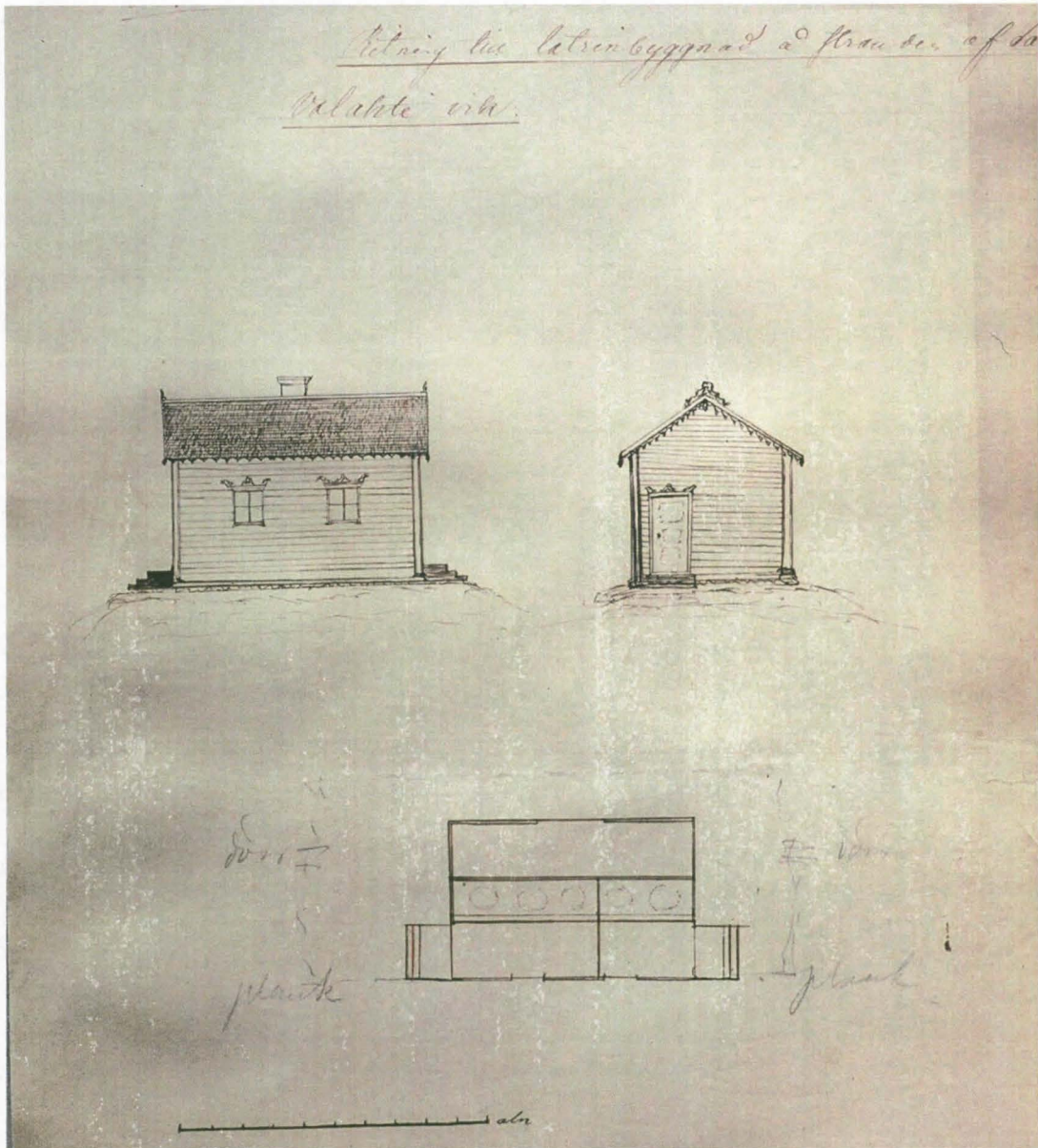
Siviili-insinööri Carstens, jolla oli viinapolttimo nykyisen valssimyllyn tontilla, anoi vuonna 1885 lupaa rakentaa niin sanotulle eteläiselle rantaplantaasille, sataman välittömään läheisyyteen, höyrysahan varastoalueineen. Valtuusmiehet eivät anomukseen suostuneet. Valtuusmiesten pk:n liite 11.11.1885. Kaupunginarkisto.







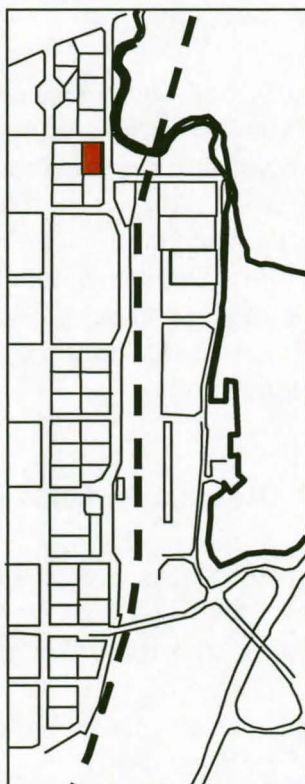
# Satamalaiturit ja satama-alueen muut rakennukset



Värjärimestari ja raatimies Ahlbergin ”suunnitelma” sataman huussia varten 1871. Tämän ”tussattun” version lisäksi on olemassa samasta projektista lyijykynäpiirustus järjestysoikeuden pöytäkirjojen liitteenä. Lyijykynäversio on laajempi – se on kuusireikäinen. Sveitsiläistyylliset lehtisahakoristeet Ahlberg luultavasti omaksui kahta vuotta aikaisemmin urakoimastaan kenkäveron pappilasta. Maistraatin rakennuspiirustukset, sekalainen. Maakunta-arkisto



2-6-99, Mannerheimintie 30 / Olk-  
kolankatu2



## 2-6-99, Mannerheimintie 30 / Olkkolankatu 2

Kaava-alueen ulkopuoliset Olkkolan talon peltoalueet jaettiin vuonna 1842 plantaaseiksi. Kyseinen tontti osui plantaasien n:o 5 ja 6 kohdalle. Vuoden 1883 kaavassa muodostettiin tonttien Porrassalmenkatu 39, 41 ja 43 itäpuolelle alarinteeseen tontit n:o 99 ja 100. Mahdollisesti rinteen jyrkkyydestä johtui, että tonttien rakentaminen siirtyi aina 1920-luvulle saakka.

Vuonna 1922 Olkkolankadun pohjoispuolella olevan tontin 108 (nyk.1108) Parkitusekstraktitehdas olisi halunnut rakentaa vastaavanlaisen tehdasrakennuksen tontille 99. Vanhan tehdastontin pannuhuoneesta (kadunkulman vanha paja) olisi johdettu Olkkolankadun alla höyry- ja vesiputket tontille 99. Maistraatin pyytämässä lausunnossa valtuusto antoi luvan tehtaan rakentamiseen kunhan savupiippu ja ilmanvaihtolaitteet tehtäisiin sellaisiksi, ettei ”häiritsevää hajua aiheudu”.

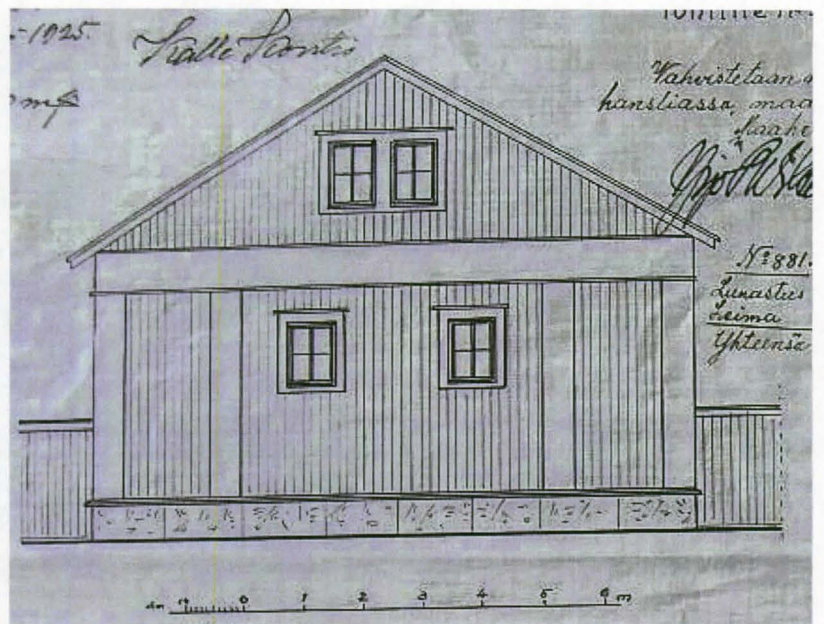
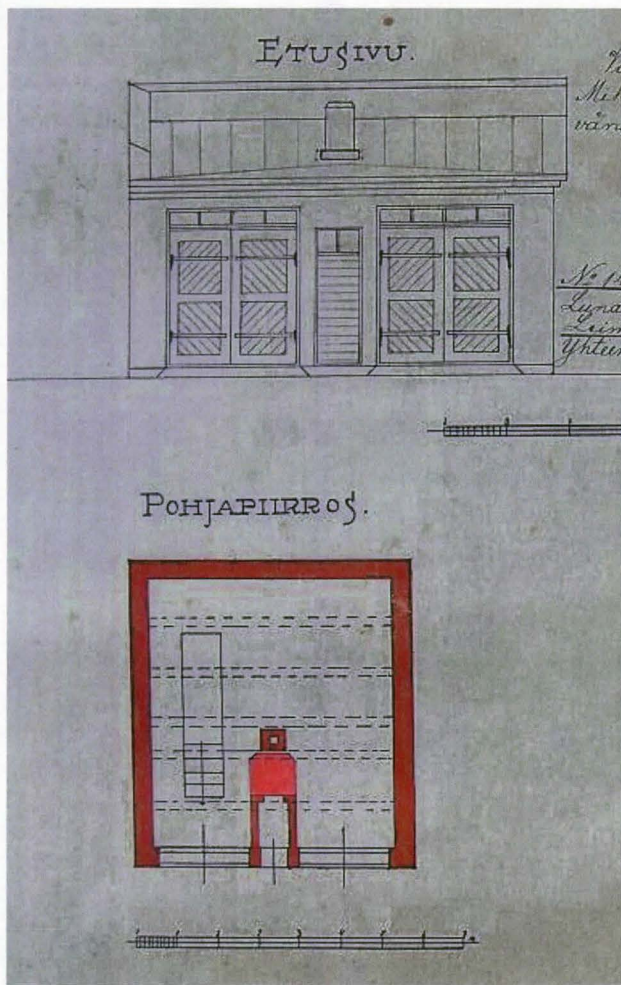
Parkitustehdas joutui lopettamaan toimintansa ilmeisesti jo samana vuonna. Ossian Kyrklundin laatimia suunnitelmia ei toteutettu. Kuitenkin tontin 99 kohdalla näkyy kartoissa kaksi rakennusta - molemmat tontin 100 vastaisella rajalla. Ilmeisesti on kysymyksessä rakennusmestari T. Pessan suunnitelman (1925!) mukainen makasiinirakennus ja aivan tontin lounaiskulmaan rakennettu tiilirakenteinen autotalli (Kalle Kontio 1926). Jää epäselväksi, kenen toimesta ja mihin tarkoitukseen kyseiset rakennukset olivat. Kaupungin historian toisen osan tonttiluettelossa vuodelta 1938 todetaan tontin 99 olevan rakentamaton!

### Tontin 99 piirustuksia Mikkelin maakunta-arkistossa:

- Piirustus tehdasrakennusta varten. Lokakuu 1922. Ossian Kyrklund. Vahv. 2.1.1923.
- Piirustus makasiinirakennusta varten ... 3.1.1925. T. Pessa. Vahv. 26.3.1925.
- Piirustus uutta autovajaa varten ... 6.5.1926 Kalle kontio. Vahv. 27.5.1926.

(Huom! Tontin 99 kansiossa kaksi Loenbomin suunnitelmaa vanhalle tontille n:o 99 !)





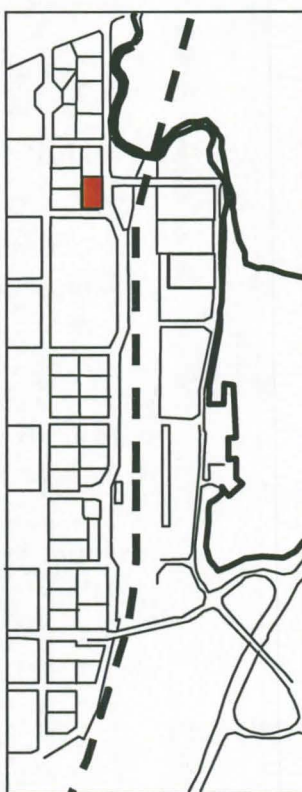
## 2-6-99 Mannerheimintie 30 / Olkkolankatu 2

1920-luvulla tehtiin ensimmäiset suunnitelmat tontin 99 rakentamiseksi. Vuonna 1922 tontilla 108 (nyk. 1108) toimiva Parkitusestraktitehdas anoi lupaa saada rakentaa samanlaisen tehtaan tontille 99. Tarvittava höyry ja vesi oli tarkoitus johtaa tontin 108 pannuhuoneesta putkissa Olkkolankadun alta. Valtuusmiehet antoivat luvan ehdolla että tarvittavat savupiiput ja ilmanvaihtolaitteet rakennetaan niin, ettei haitallista hajua ympäristöön leviä. Tehdashanke ei kuitenkaan lähtenyt käyntiin. Ilmeisesti vain autotalli (Kalle Kontio 1926, vasemmalla ylhäällä) ja makasiinirakennus (T. Pessa 1925 ylhäällä oikealla) toteutettiin. Alla oleva arkkitehti Ossian Kyrklundin suunnitelma tehdasrakennukseksi vuodelta 1922 jäi toteuttamatta. Maistraatin piirustukset, Mikkelin maakunta-arkisto, tontti 99.





2-6-100, Pirttiniemenkatu 3 / Man-  
nerheimintie 28





## 2-6-100 Pirttiniemenkatu 3 / Mannerheimintie 28

Kaava-alueen ulkopuoliset Olkkolan talon peltoalueet jaettiin vuonna 1842 plantaaseiksi. Kyseinen tontti osui plantaasien n:o 5 ja 6 kohdalle. Vuoden 1883 kaavassa muodostettiin tonttien Porrassalmenkatu 39, 41 ja 43 itäpuolelle alarinteeseen tontit n:o 99 ja 100. Mahdollisesti rinteen jyrkkyydestä johtui, että tonttien rakentaminen siirtyi aina 1920-luvulle saakka.

Rakennusmestari A. Oikarainen suunnitteli tontin luoteiskulmaan, ylärinteen puolelle asuinrakennuksen ja ulkokuonarakennuksen lokakuussa 1920. Ensimmäinen merkintä henkikirjassa on vasta vuodelta 1922, jolloin tontin haltijaksi mainitaan kivenhakkaaja Eero Miettinen. Miettisellä ja vaimollaan Hilmalla mainitaan olleen vuokralainenkin. Oikaraisen suunnitelman mukaiset rakennukset valmistuivat ja vuonna 1923 rakennusmestari J. P. Hyvönen suunnitteli tontin koilliskulmaan, nykyisen Mannerheimintien varteen pääty kadulle päin olevan verstasarakennuksen, joka näyttäisi alun perin olleen myös autokorjaamo. Seuraavana vuonna 1924 tontti on siirtynyt tehtailija Lauri Roineen omistukseen. Roineella mainitaan vuonna 1926 olevan vuokralaisena montttööri Elo Salmi, ja samana vuonna suunnitellaan lisää rakennuksia tontille. Tällä kertaa suunnittelija on rakennusmestari A. Uotila ja kyseessä on toisen verstasarakennuksen toteuttaminen edellisen eteläpuolelle, edelleen pääty Mannerheimintielle päin.

Vuonna 1929 tontin numero 100 oli ilmoitettu myytäväksi. Työväen osuuskauppa, joka oli jo vuonna 1922 turhaan anonut Pirttiniemeä keskusvaraston sijoituspaikaksi, oli nyt halukas rakentamaan keskusvaraston tontille 100. Tavaroiden kuljetusta varten kauppa halusi pistoraitteen ”tavaratoimiston ja aseman välillä olevasta sivutiestä”.

1930-luvulla tontin korjaamorakennukset olivat todennäköisesti jo Oy Autoyhtymän käytössä. Eteläisempää (vuoden 1926 rakennus) verstasarakennusta laajennettiin tuolloin kahteen otteeseen siten, että rakennus ulottuu vuonna 1938 kadun reunasta läntiseen tonttirajaan saakka. Vuodelta 1942 on suunnitelma vanhimman verstasarakennuksen (Autoyhtymän paja ja maa-alamorakennus) muutoksesta. Mansardikattoinen rakennus muutettiin pulpettikattoiseksi ja Mannerheimintien puoleinen pääty nostettiin funktionalistisen tasakattoisen näköiseksi. Päätyyn puhkaistiin leveä, suoralla lippakatoxella suojattu ovi, jonka yläpuolelle sijoitettiin kolme pyöreää ikkunaa ja niiden yläpuolelle seinäkiinnitteinen lipputanko.

Eteläpuoleiseen autokorjaamorakennukseen tehtiin 1954 Mannerheimintien suuntainen siipiosa, josta käytettiin nimitystä myymälä ja konttorirakennus.

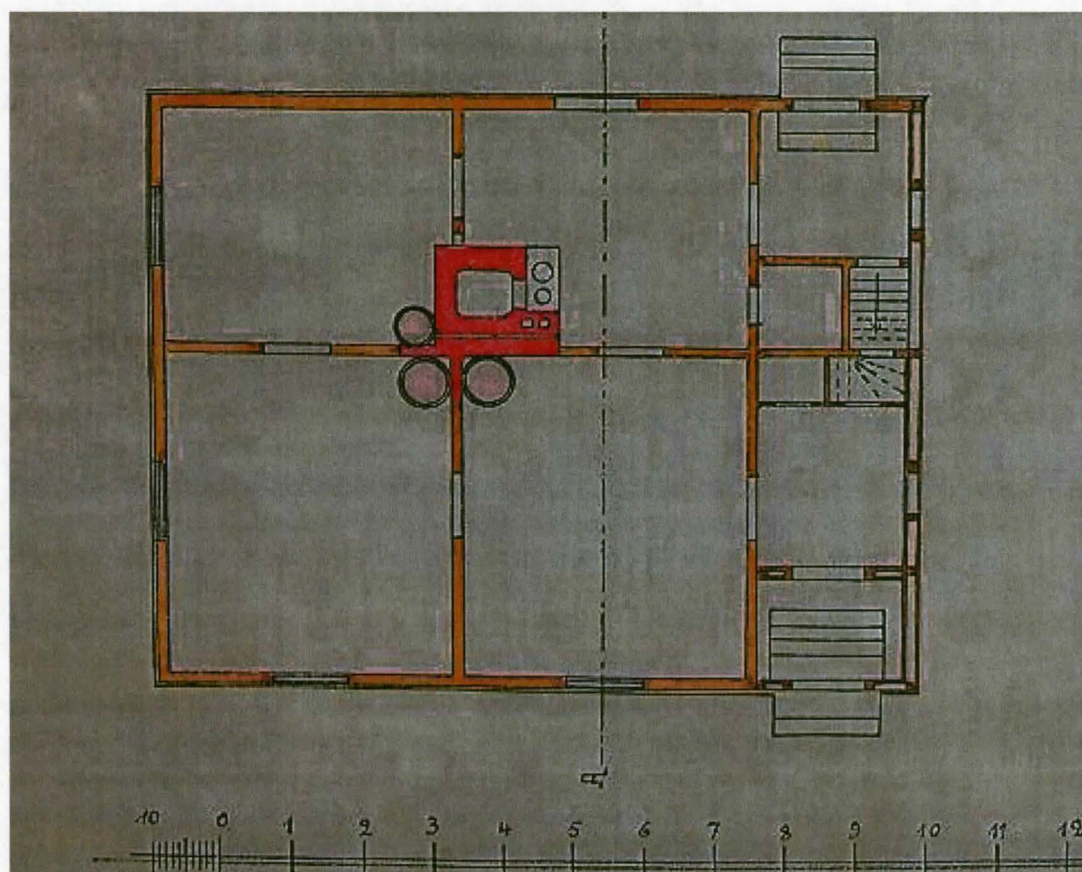
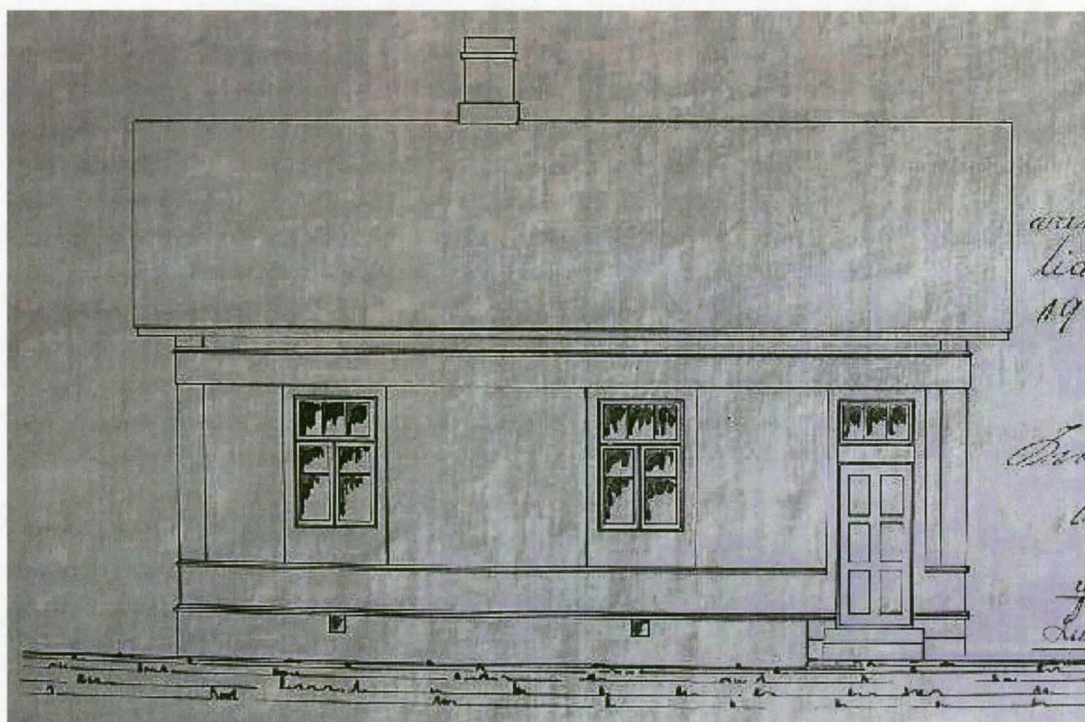
Tällä hetkellä tontin ainoa säilynyt rakennus on pieni kalkkihiekkatiilimuurattu asuinrakennus, joka rakennettiin tontin Pirttiniemenkadun puoleiselle sivulle Vilho Haikon vuonna 1964 tekemän suunnitelman mukaan. Rakennuksen paikalla oli ollut sotien jälkeen rakennettu ”tilapäinen” varastorakennus.

**Tontin 100 piirustuksia Mikkelin maakunta-arkistossa:**

- Asuin- ja ulkokuonarakennuksen piirustus ... 19.10.1920. A. Oikarainen. Vahv. 18.11.1920.
- Piirustus konepajarakennuksesta... huhtikuu 1923. J. P. Hyvönen. Vahv. 7.6.1923.
- Autovajarakennuksen piirustus... helmikuu 1926. A. Uotila. Vahv. 6.4.1926.



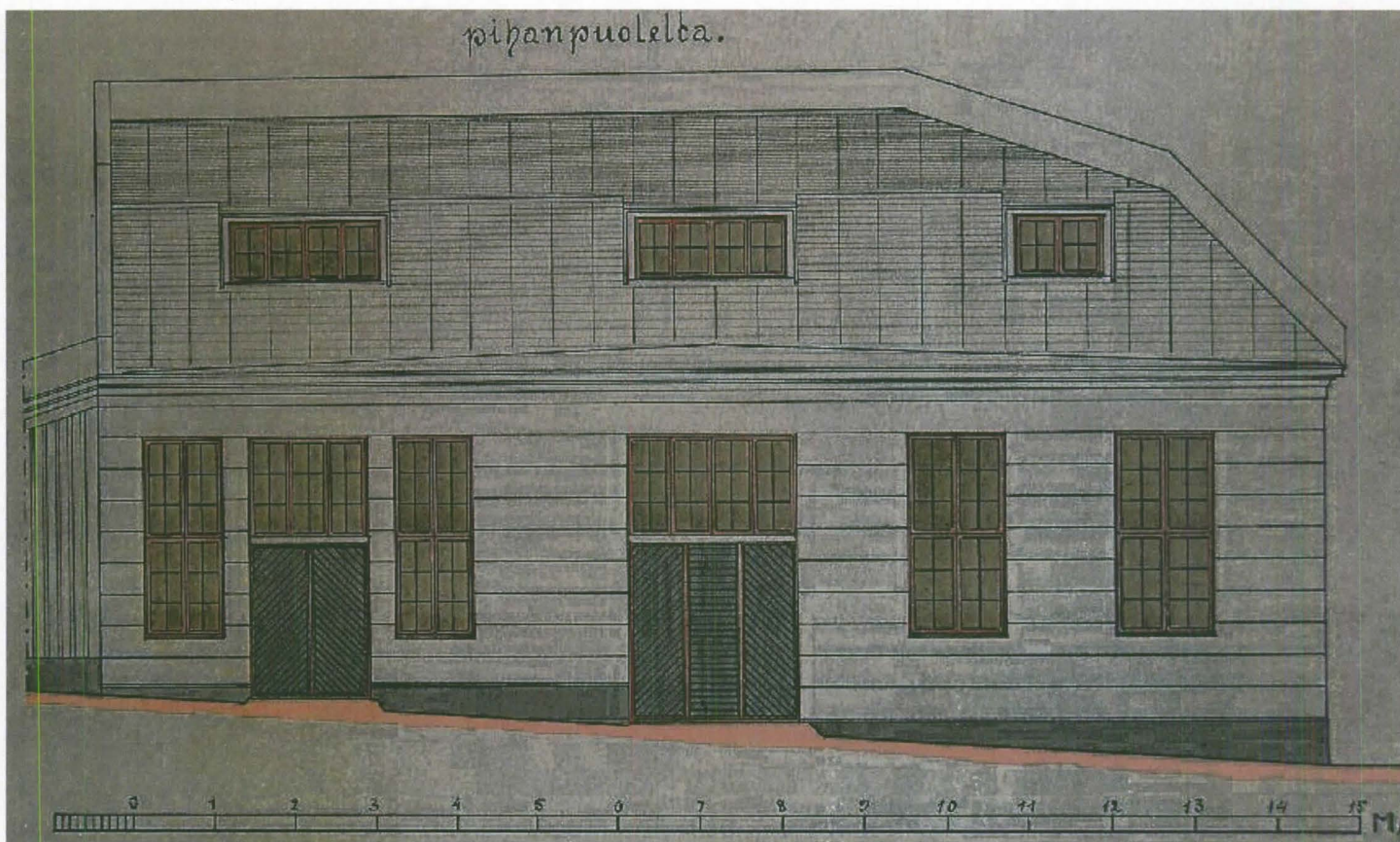
2-6-100, Pirttiniemenkatu 3 / Mannereheimintie 28



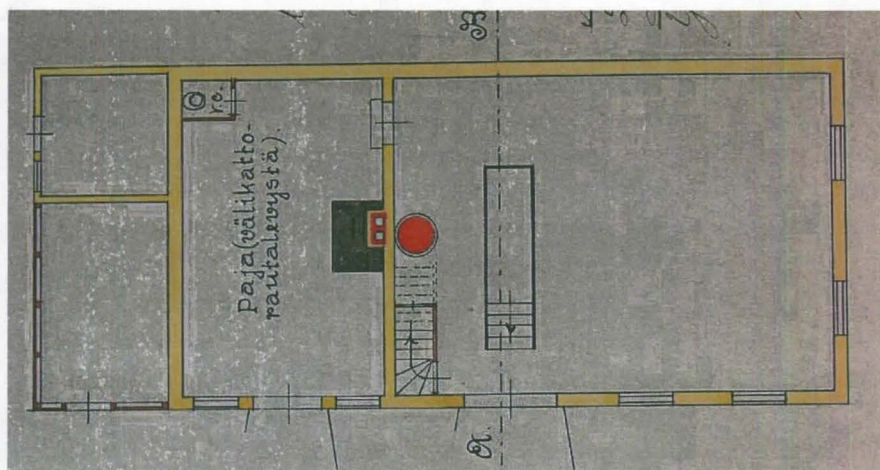
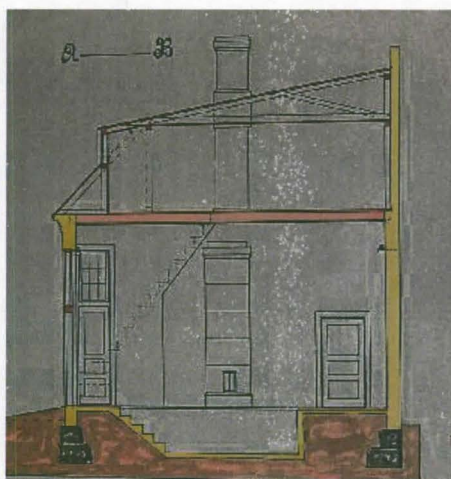
Rakennusmestari August Oikaraisen suunnitelma asuinrakennusta varten vuodelta 1920. Maistraatin rakennuspiirustukset, Mikkelin maakunta-arkisto, tontti n:o 100.



pihanpuolelta.



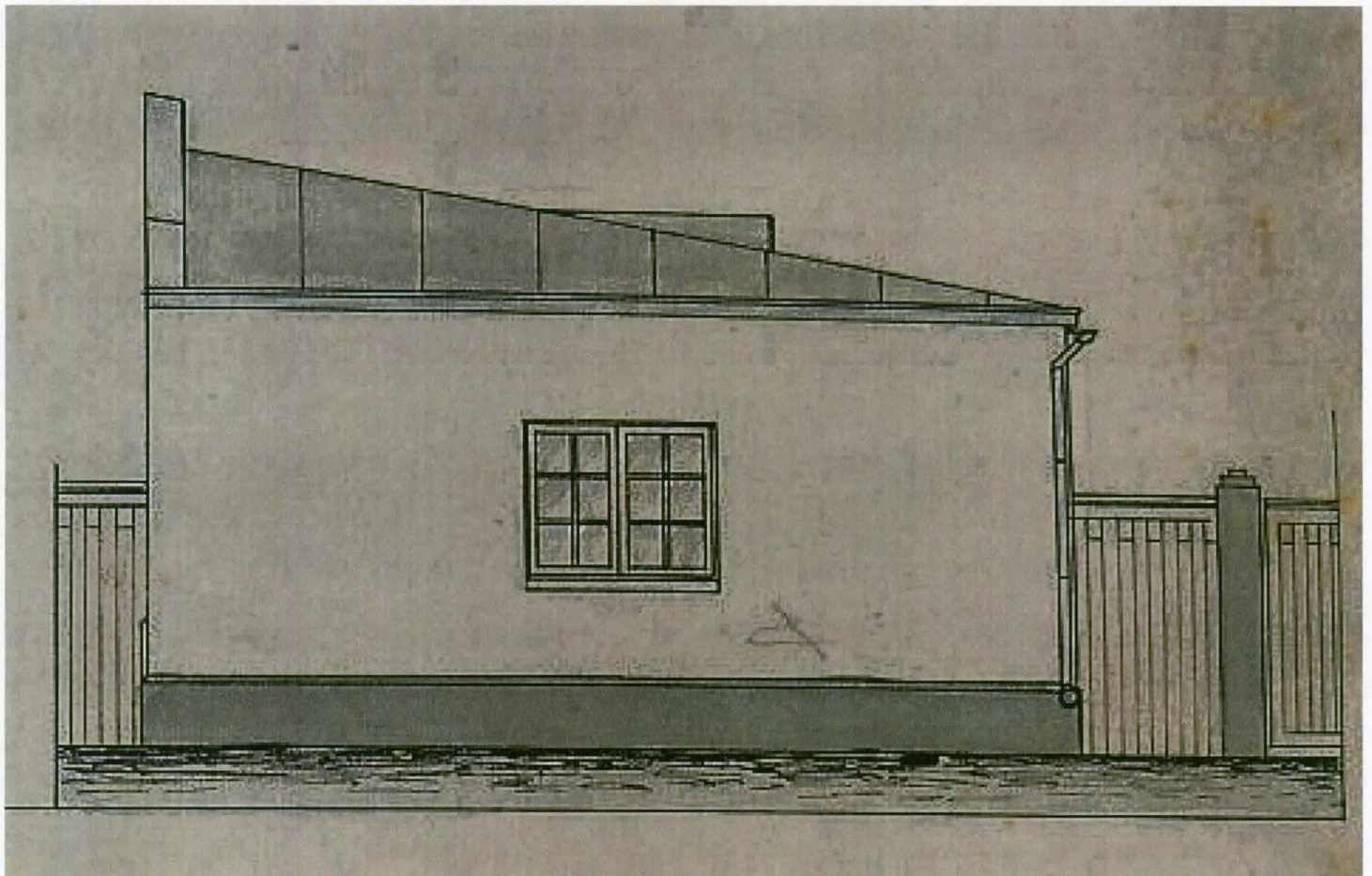
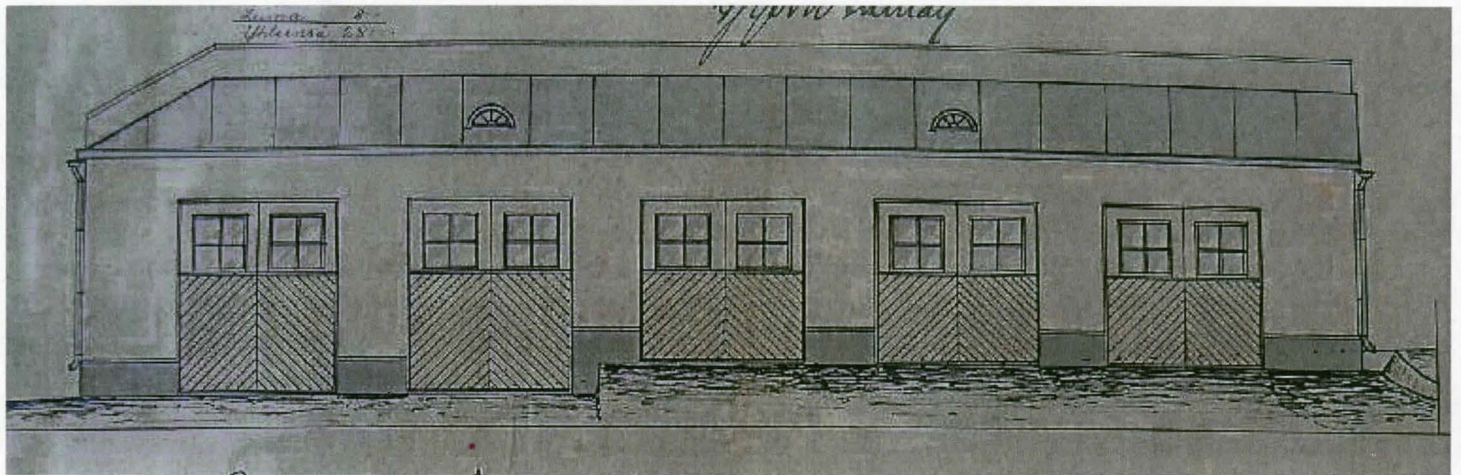
2-6-100, Pirttiniemenkatu 3 / Mannerheimintie 28



Rakennusmestari J. P. Hyvösen suunnitelma  
konepajarakennusta (autokorjaamo) varten vuodelta 1923.  
Pohjapiirustus, pihajulkisivu ja leikkaus. Maistraatin  
rakennuspiirustukset Mikkelin maakunta-arkisto, tontti  
n:o 100.



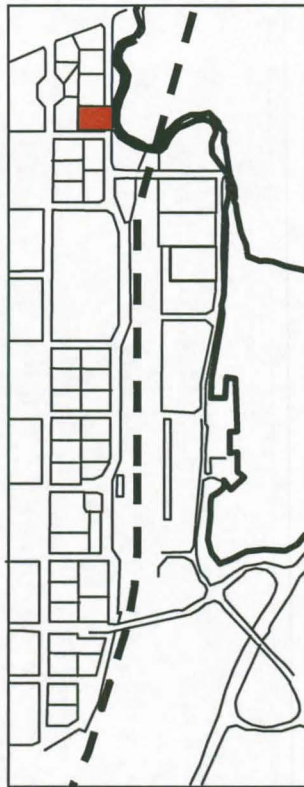
## 2-6-100, Pirttiniemenkatu 3 / Mannerheimintie 28



Rakennusmestari August Uotilan suunnitelma autotalli- ja korjaamorakennukseksi vuodelta 1926. Yllä pihajulkisivu ja alla pääty Mannerheimintielle. Rakennusta jatkettiin kahdessa vaiheessa. Ensin etelään ja länteen 1930-luvulla ja vuonna 1938 rakennusta jatkettiin uudelleen länteen, jolloin rakennus ulottui kadun laidasta tontin läntiseen rajaan. Vielä 1950-luvulla rakennukseen tehtiin etelään päin lisäsiipi Mannerheimintien reunaan. Maistraatin rakennuspiirustukset, Mikkelin maakunta-arkisto, tontti n:o 100.



2-10-1108, Olkkolankatu 1 / Man-  
nerheimintie 32





## 2-10-1108 Olkkolankatu 1 / Mannerheimintie 32

Alun perin Hauskan talon (Kirkonkylä n:o 1) peltoa ja rantaniittyä ollut alue muodostettiin vuonna 1842 osaksi plantaasitonttia n:o 17. Plantaasi ulottui Saksalanjoen rantaan saakka, jossa oli kartan mukaan tuolloin kaksi rakennusta.

### Seppä Hämäläisen paja

Vuoden 1877 henkikirjassa mainitaan plantaasitontti 17 asukkaaksi seppä Mats (Matti) Hämäläinen.

Maanmittari C. A. Müllerin vuoden 1883 asemakaavassa plantaasitontista 17 muodostettiin kaksi rakennustonttia numeroilla 108 ja 109. Kaupungin tonttikirjan mukaan 115x84 kyynäräisen tontin 108 osti vuonna 1884 seppä Mats Hämäläinen (s.1829), joka oli jo ainakin vuodesta 1877 asunut plantaasitontilla 17. Vuonna 1887 Mats Hämäläisellä ja hänen Anna-vaimollaan (s.1834) oli vuokralaisinaan puuseppä Viktor Heikkinen ja työmies David Manninen.

Seppä Hämäläisen vanha, ilmeisesti plantaasiaikainen päärakennus sijaitsi tontilla nykyisin olevan tiilitalon paikkeilla. Kaksi yhdensuuntaista, päärakennukseen nähden kohtisuorassa olevaa ulkorakennusriviä ulottui aivan Saksalanjoen rantaan. Vuonna 1886 seppä Hämäläinen suunnittelutti uuden pajarakennuksen tontilleen. Suunnitelmat laati silloinen lääninarkkitehti Axel Gustaf Loenbom. Puhtaaksimuurattu tiilirakenteinen paja sijoitettiin silloisten Pohjois-Koulukadun (Olkkolankatu) ja Kulmakadun (Vinkelgatan, myöh Oikokatu, nyk. Mannerheimintie) kulmaan. Pajarakennuksen suunnitelman asemapiirustuksessa näkyvät vanhat ulkorakennukset oli tässä yhteydessä tarkoitus purkaa.

Mats Hämäläinen kuoli vuonna 1889, jonka jälkeen taloa omisti leski Anna. Vuonna 1892 talossa asui lesken lisäksi tämän pojat Ferdinand ja Ernst, sälli Aapraham Turunen, ”sepän työn tekijä” Wille Siitari sekä perheellinen vuokralainen työmies Juuso Arpiainen. Kolme vuotta myöhemmin yhtenä vuokralaisista mainitaan seppä Kalle Hämäläinen perheineen. Vuonna 1905 vuokralle asettuu Kalle Hämäläisen lisäksi ”vaskiseppä” Robert Siiskoinen perheineen.

Tontin omistajaksi vaihtui vuonna 1906 leipuri Jaakko Essman. Seppä Hämäläisen leski asui nyt Essmanin vuokralaisena ja seppä Kalle Hämäläinen oli muuttanut pois. Kuusi vuotta myöhemmin tontin omistajaksi mainitaan edelleen Essman, mutta ”hallitsijaksi” on tullut pitäjän puolella ”hengillä”oleva August Myyryläinen, jonka omistukseen talo myöhemmin siirtyi. Samana vuonna 1912 tontilla toimi Oskar Hokkasen ”mekaanillinen konepaja”. Hokkanen tunnettiin erityisesti moottoriveneistään. Sen vuoksi ei ole ihme, että vuonna 1915 rakennusmestari Oikarainen suunnitteli tontin itäisivulle kadun laitaan 22 metriä pitkän venevajan.



## Parkitusekstraktitehdas 1917

Vuonna 1917 tontille rakennettiin arkkitehti Ossian Kyrklundin suunnitelmien mukaan parkitusekstraktitehdas (Suomen Parkitusekstraktitehdas Oy). Vanha pajarakenus muutettiin tehtaan konehuoneeksi. Vaihtoehtoisen suunnitelman mukaan pajarakennuksen julkisivut olisi tässä yhteydessä rapattu ja jäsenelty leveillä nurkkapilastereilla (jäi luultavasti toteuttamatta). Parkitusekstraktitehdas yritti 1920-luvun alussa laajentaa toimintaansa Olkolankadun toisella puolella olevalle tontille n:o 99. Eräiden tietojen mukaan tehtaan toiminta olisi lopetettu jo vuonna 1922, ja sen jälkeen tontilla olisi toiminut säleaitatehdas. Vuodesta 1927 tontin omistajina olivat Lydia Savolainen ja Juho Arola.

Vuonna 1942 rakennusmestari August Mehtälä laati suunnitelman uutta asuinrakennusta varten. Suunnitelmaa samoin kuin siihen liittyen vanhan pajan ja siihen liittyvän tehdasrakennuksen purkamista ei toteutettu. Vuonna 1949 vanha paja kunnostettiin moottoriverstaaksi. Rakennuksen Mannerheimintien puoleiseen ulkoseinään tehtiin leveä oviaukko, ja vanha ovi pihan puolelta muurattiin umpeen.

## Virvoitusjuomatehdas "Mesikko"

Tontin nykyinen konttori- ja virvoitusjuomatehdasrakennus on mittausosaston rakennuskortistossa merkitty valmistuneeksi vuonna 1960. Kymmenen vuotta myöhemmin tehtiin rakennusmestari Vilho Haikon suunnitelman mukaan rakennuksen lastausillan päälle katos.

Virvoitusjuomatehdasta varten suunnitteli arkkitehtitoimisto Reima Harlo vuonna 1974 uudisrakennuksen, jota ei ilmeisesti toteutettu. Suunnitelman mukaan olisi Mannerheimintien varren talousrakennukset – taas kerran – purettu. Näin ei kuitenkaan tehty, vaan vuonna 1976 kadunvarsirakennuksista muodostettiin yhtenäistävällä mineriittiverhoilulla "Autosöövistö- autotarvikeliike". Vanha paja piilotettiin mineriittiverhouksen alle toimimaan rengasvarastona.

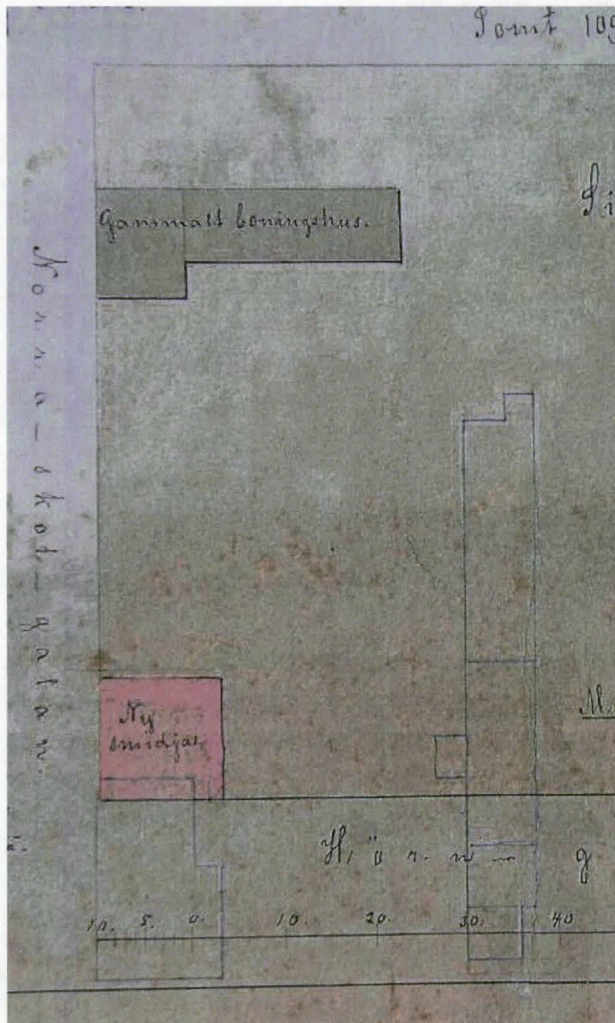
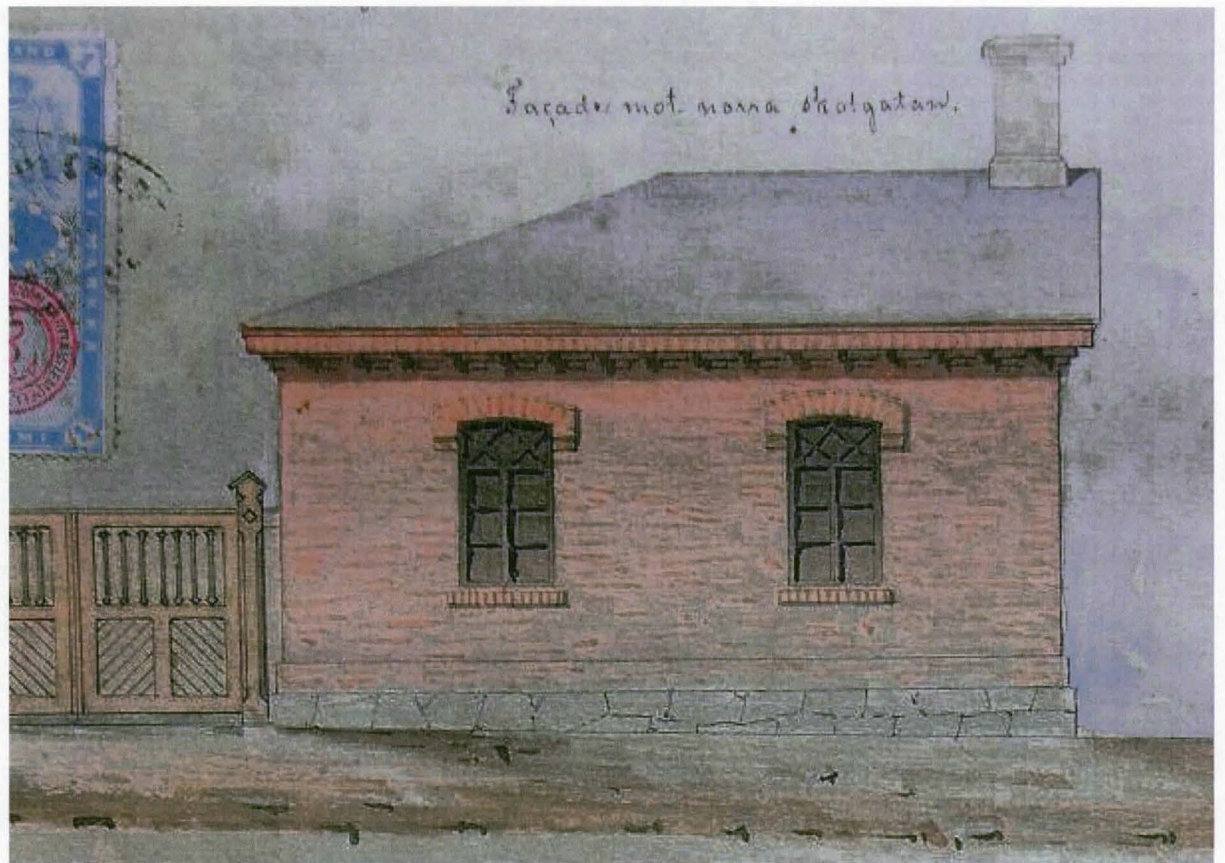
## Tontin 108 piirustuksia Mikkelin maakunta-arkistossa:

- Ritning till smidja af sten å tomten 108 ... helmikuu 1885. A. Loenbom. Vahv. 10.8.1886.
- Venevajan piirustus ... elokuu 1915. A. Oikarainen. Vahv. 15.9.1915.
- Piirustukset tehdasrakennusta varten ... toukokuu 1916. Ossian Kyrklund. Vahv. 29.5.1916.
- Piirustus väliaikaista vajaa ja fasadimuutosta varten ... Ossian Kyrklund. Vahv. 29.9.1916.

(Kansiossa myös Kiseleffin suunnitelmat vanhalle tontille n:o 108)



Asemapiirustus ja julkisivukuva. A. Loenbom 1886. Mikkelin maakunta-arkisto.



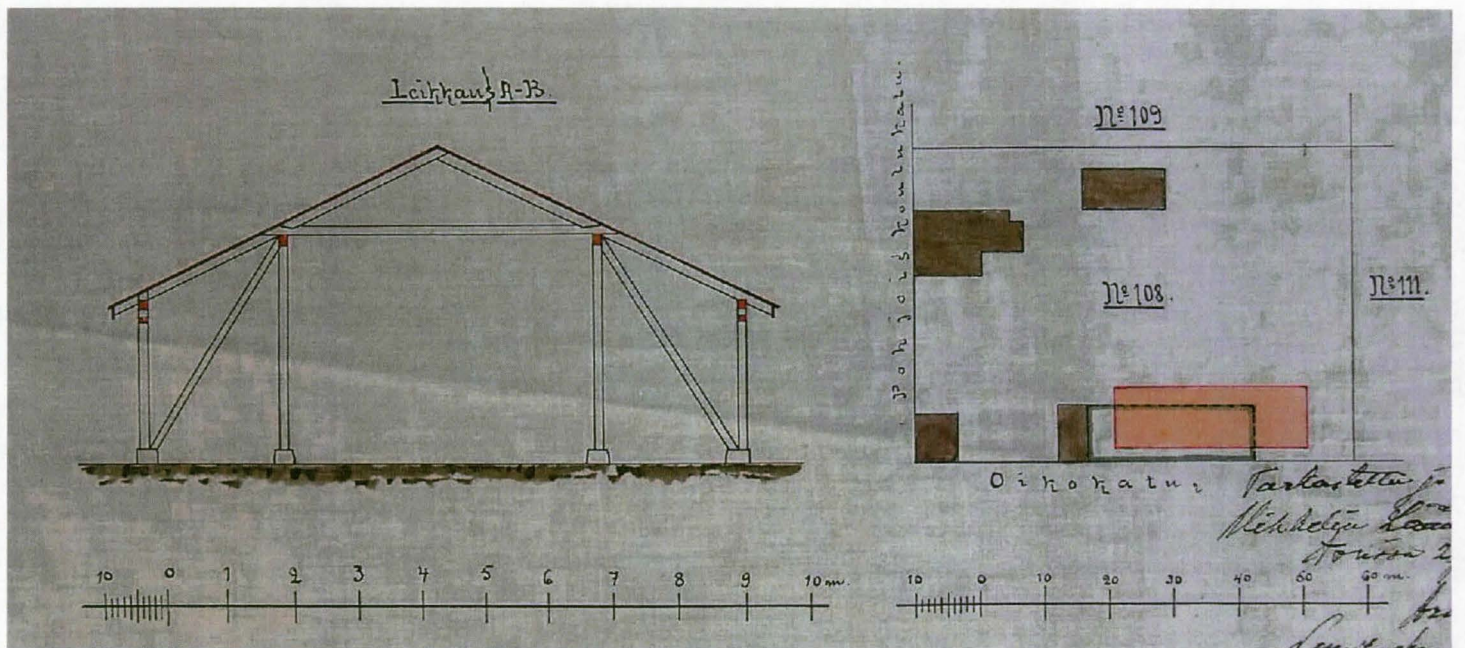
## 2-10-1108, Mannerheimintie 32

Lääninarkkitehti Loenbomin suunnitelma seppä Hämmäläisen pajaa varten vuodelta 1886. Julkisivu Pohjois-koulukadulle (Olkkolankatu) ja asemapiirros, jossa sinisillä viivoilla esitetty purettavaksi ajatellut vanhat, Saksalanjoen rantaan ulottuneet ulkorakennukset. Valokuvassa mineriittipintainen "Autosööväs"-liikkeen rengasvarasto – mineriittien alla vanha paja ?









## 2-10-1108, Mannerheimintie 32

"Oskar Hokkasen mekaaninen konepaja A. Hyyryläisen talossa n:o 6 Oikokadun ja Saksalanjoen varrella, on vasta vähemmän aikaa ollut sanotussa paikassa, vaan siltä on jo tullut tuotteistaan laajalti tunnetuksi. Paitsi sitä, että siinä valmistetaan ajo-, maanviljelys- ja talouskaluja, on konepaja saavuttanut maineensa moottorivenheiden rakentajana."

A. Rytkönen: "Murtotietoja Mikkelistä". Mikkeli 1912.

Yläkuvassa rakennusmestari A. Oikaraisen suunnitelma veneliiteriksi, joka todennäköisesti kuului yllä mainitun Oskar Hokkasen toimintaan. Varsinainen konepaja oli luonnollisesti kadunkulmauksen vanhassa pajarakennuksessa (A. Loenbom 1886). Mikkelin maakunta-arkisto.





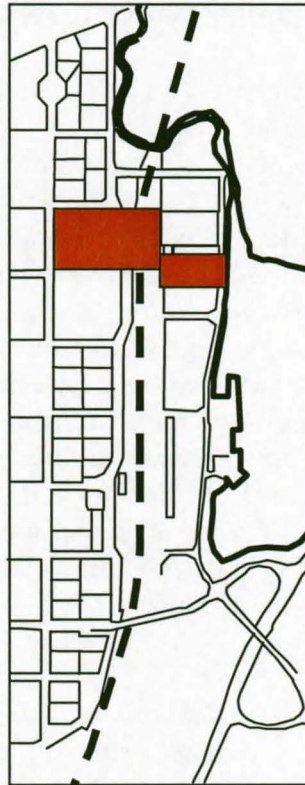


## 2-10-1108, Mannerheimintie 32

Virvoitusjuomatehdas "Mesikko" rakensi vuonna 1960 tillirakenteisen konttori- ja tehdasrakennuksen. Rakennus sijoittui samoille tienoille vanhan, mahdollisesti jo seppä Hämäläisen ajalta olleen asuinrakennuksen paikalle.



## Pirttiniemen kylpylä ja puisto



## 2-17-1 Pirttiniemen kylpylä ja puisto

Alun perin Olkkolan talon maihin kuuluneesta Pirttiniemestä muodostettiin vuonna 1842 plantaasin n:o 1 itäinen puoli. Vuonna 1862 plantaasin n:o 1, 2, ja 3 (näitä kolmea nimitettiin yhteisellä nimellä Pirttiniemen plantaasi) vuokraaja leskirouva Elin Savander luopui vuokraoikeudestaan. Savanderit olivat jo aloittaneet kaivamaan kanavaa, joka erottaisi varsinaisen niemen kärjen muusta plantaasialueesta. Kanava muodostui sitten välirajaksi kaupungin ja perustetun ”yhtiön” välille. ”Yhtiö”, jonka muodostivat eversti-luutnantti Carl Tavaststjerna, provinssilääkäri H. Hällström, lasaretin lääkäri J. F. Björklund sekä aliluutnantti Otto Stadius, vuokrasi niemen perustaakseen sinne ”suihku-, kylpy- ja uimahuoneen” (dusch-bad- och simhus).

### Pirttiniemen kylpylärakennus 1864-1905

Pirttiniemen kylpylä oli ensimmäisten kahdentoista Suomeen perustettujen kylpylöiden joukossa. Niemenkärjen kalliolle rakennettiin varsinainen kylpylärakennus, joka valmistui 1864. Rakennuksen piirustukset, joiden tekijää ei tiedetä, olivat valmiit helmikuussa 1863. Syksyllä 1863 kylpylärakennus oli tekeillä ja paikallislehden arvion mukaan siitä ”*kyllä huoneiden ja paikan puolesta näyttää tulevan ihana ja kaunis, mutta meidän mielestä monessa suhteessa sekä liian pieni, että osittain sopimatonkin.*” Vankityövoimalla tehty rakennustyö eteni niin, että toukokuussa 1864 ”*kylpyhuoneen laitosta ahkerasti nikerrettiin.*” Paikallislehti mainitsi lisäksi, että *Masinisti Erksson Helsingistä tuli näinä päivinä laittamaan paikoilleen uuden kylpylaitoksemme höyry-pannun ja siihen kuuluvat kappaleet.*” Rakennus valmistui kesäkuun puolivälissä ja kylpylaitos avattiin juhlallisesti 23. kesäkuuta 1864. Maaherra piti avajaisjuhlassa ”*lempeän puheen*” ja oli myös ensimmäinen kylpijä. Avajaispäivän tapahtumista kertonut paikallislehti kuvasi Pirttiniemeä seuraavasti:

*”Pirttiniemi on, niinkun edellä mainitsimme, muistissa pidettävällä kohdalla, pyssyn-hollin päässä kaupunnista, mainion ihanalla paikalla, ja piiritetty kauniilta puistikoilta, joissa aina löytyy siimestä. palvelijat kuuluu olevan hyvin sukkelat, nöyrät ja hyvästi taipuneet toimeensa, paikalla löytyy pieni ja siisti ravintola, kaupunnin ruotsalaista kirjastoa voivat kylpijät ratsoksensa käyttää, muutamien päivien perästä toivomme keililaitoksen joutuvan valmiiksi, herra Simeliuksen tanssi-sali on vuokrattu kokous-paikaksi kylpijöille, kohta avataan porvariston suomalainen kirjasto, kuvan tekiöitä löytyy kaupunnissa ja toisia tulee. Kun tähän lisäksi tulee, että kaupunnin ympäristö on mitä huvittavampia ja että monenlaisia huvituksia ilman sitä sanotaan olevan tuumassa; niin luulemme että vieraatkin kylpijät saattaavat nyt jo täällä viettää kesänsä melkeen tyytyväisesti. Mitä sitten kun suurempi ja ilosa ravintola tulevaksi kesäksi raketaan Pirttiniemelle!”*

Aivan kuten lehtijutussa oli arveltu, osoittautui alkuperäinen kylpylärakennus heti liian pieneksi. Jo ensimmäisen kesäsesongin päätyttyä rakennusta päätettiin laajentaa. Marraskuussa 1864 oli laajennustyö ”*joutunut silminnähtävästi*”. Työn arveltiin valmistuvan kesään 1865 mennessä. Samanai-



kaisesti oli valmistunut ”lölysauna” - sen sijaan höyrysaunan tekemisessä oli ongelmia: *”Huoneeseen ensiksi nimittäin kuuluu syntyvän paksu ja kostea sumu, ja toiseksi jäätyy ja halkeilee torvet, jotka kulkeevat kylmän huoneen läpi.”*

Kylpylärakennuksen kaupunginpuoleista sivua hallitsi kaksi tornia ja poikkipäätyveranta, jonka alaosa oli avoin ja ylempi kerros lasitettu. Tähän ylempään kerrokseen näyttäisi johtaneen avoimet ulkoportaat. Ensimmäinen säilynyt piirros tai kartta, jossa esitetään Pirttiniemen kärjessä olevia rakennuksia, on C. A. Müllerin vuoden 1883 asemakaavakartan Yleisten rakennusten ylihallituksessa muokattu kopio (Mikkelin kaupunginarkisto). Kylpylärakennus olisi sen mukaan ollut vain 8,5x17 metriä pohja-alaltaan! Toinen, pohjoisreunalla näkyvä ulkokuonerakennus oli kooltaan noin 5x10 metriä. Vuodelta 1877 on säilynyt kylpylärakennusta koskeva kuvaus ”Östra Finland-sanomalehdessä: *”Plantaasin läpi johtaa kaunis koivukuja Pirttiniemen kylpylään, joka sijaitsee järvenrantaniemellä. Noin 10-12 vuotta sitten aistikkaaseen tyyliin rakennettu rakennus näyttää melko somalta kaksine torneineen ja lähdekaivoineen, ja sai aluksi iloita verrattain suuresta terveyttä ja huvia etsivien asiakkaiden määrästä.”* Asiakasmäärä putosi erityisesti kylpylän lääkärin muutettua Lappeenrantaan ja perustettua sinne uuden kylpylän. Pirttiniemi oli muihin kylpylöihin verrattuna huonojen liikenneyhteyksien takana.

Savon rautatielle pakkolunastettu 80 metriä leveä alue katkaisi puiston kah-tia. Kylpylärakennus, joka vuodesta 1884 oli toiminut tavallisena saunana, jäi niemen kärkeen. Vuonna 1893 Pirttiniemen kylpylärakennuksessa oli tulipalo, jossa ”vahingot jäivät vähäisiksi”. Luultavasti palon jälkeisessä korjauksessa rakennuksesta kuitenkin purettiin tornit, joita ei enää 1800-1900-lukujen vaihteessa otetussa valokuvassa näy. Vuoden 1905 joulupäivänä oli Pirttiniemessä uudelleen tulipalo, joka tällä kertaa tuhosi rakennuk-sen perustuksiaan myöten.

### **Pirttiniemi kylpylän palon 1905 jälkeen**

Rautatien eristämäksi jäänyt Pirttiniemen kärki oli kylpylän palon jälkeen ostettu kaupungille (valtuusmiesten hyväksyntä ostolle 29.6.1906) ja ”tasoi-tettu”. Vuonna 1906 se oli vaihtoehtoisena sijoituspaikkana kaupungin pesu-laitokselle. Rakennusmestari August Oikaraisen suunnittelema pesulaitos päädyttiin kuitenkin rakentamaan Pankajoen rannalle. Vuonna 1912 ”herra Bergmanin antaman tutkimustodistuksen perusteella” olisi kuuluisa Pirttiniemen terveyslähde pitänyt sulkea ”epäterveellisenä”. Kaupunki kuitenkin päätti antaa kaivon olla vielä vuoden 1913 ajan käytössä, koska ei vesi nyt aivan pilaantunutta ollut. Aasukkaatkin ennättäisivät järjestää veden saantinsa muulla tavalla.

Vuonna 1922 anoi Työväen osuuskauppa saada ostaa Pirttiniemen, johon liike olisi ensi vaiheessa rakentanut keskusvaraston ja myöhemmin teollisuuslaitoksen. Valtuusto ei suostunut kauppaan. Kolme vuotta myöhemmin tamperelainen Oy Excelsior suunnitteli Pirttiniemeen vaneritehdasta, mutta siirtyi kuitenkin toiselle paikkakunnalle.



Vuonna 1929 tehtiin suunnitelmia ja laadittiin kustannusarvioita ”Pirttiniemen alueen mahdollisesta laittamisesta yleiseksi kuorma- ja varastopaikaksi rautateitse kuljetettavalle tavaralle”.

Vuonna 1931 suoritettiin Pirttiniemessä suuria tasoitustöitä. Jossakin kohdassa madallettiin kalliota ”sataman laituripinnan tasoon”. Kalliota louhittiin 800 kuutiometriä! Suurin osa louhintajätteistä siirrettiin Pirttiniemen pohjoispuolen täyttöalueelle suunnitellulle Tehtaankadulle, joka saatiinkin liikennöitävään kuntoon.

Suomalainen Shell-yhtiö vuokrasi vuonna 1931 Pirttiniemestä 6000 neliömetrin alueen sijoittaakseen sille bensiini- ja petrolisäiliöitä (terveyslähdehän oli jo suljettu!). Vanhan kylpylärakennuksen paikalle kalliolle sijoitettiin kaksi kuusi metriä halkaisijaltaan olevaa peltisyliinteriä. Suurin säiliöistä oli yhdeksän metriä halkaisijaltaan ja sijoitettiin aivan niemen kärkeen. Niemen pohjoisreunaan kallion kupeeseen rakennettiin tiilirakenteinen, edelleen olemassa oleva varastorakennus (keilaradan tienoille). Varastoalue aidattiin joka puolelta 2,4 metriä korkealla aidalla. Niemen kaakkoiskärkeen rakennettiin lähes sata metriä pitkä kapea laitur.

Shellin rakennustöiden yhteydessä tehtiin suuria louhinta- ja tasoitustöitä. Louhintajäte hyödynnettiin Saksalankadulta Pirttiniemeen johtaneen Tehtaankadun tasoitustöihin.

Varastoalueella tehtiin rakennustoimenpiteitä ainakin vielä 1978, jolloin myönnettiin putkiston asentamislupa. Nykyään alueella on jäljellä tiilinen pahasti rappeutunut ja rappeutettu varastorakennus, sekä betonisia tukimuuria ja portaita sekä lipputangon teräsjalusta. Vanhan kanavan kaivanto on vielä näkyvissä alueen radan puoleisessa reunassa. Vanhan kylpylärakennuksen kivijalan jäänteitä ei silmämääräisesti näyttäisi olevan jäljellä.

### **Pirttiniemen puisto ja ravintola**

Kaupunki oli jo kesällä 1862 päättänyt muodostaa plantaasien 1, 2, ja 3 alueesta puiston, jonka kautta oli kulkuyhteys kanavan ylittävien siltojen (silan?) kautta Pirttiniemen kärjen kylpylään. Puistosta oli tarkoitus muodostaa kaupunkilaisten virkistysalue, johon kaupungin oli tarkoitus rakentaa ravintola- ja tanssisalirakennus, keilarata sekä huvimajoja. Lähes kolmen hehtaarin laajuinen Pirttiniemen puistoalue aidattiin ensin riukuaidalla (särentäaita) ja vähitellen korkealla lankkuaidalla. Tosin vielä vuonna 1889 oli puiston pohjoisreunalla kaista, jossa oli ”vanha aidaksista pantu aita”, joka oli mahdollistanut, että puistoon oli syntynyt paljon ”luvattomia polkuja”. Vuonna 1900 päätettiin Nikolainkadun (Porrassalmenkatu) puoleinen aita (”staketti”) korvata uudella ”takomaraudasta rakennusmestari August Oikaraisen sitävasten tehdyn piirustuksen mukaan”. Aidan rakensi Sjöströmin konepaja.

Suuri osa puistosta oli edelleen vuokrattavaa heinämaata. Puiston rakentaminen käynnistyi eteläreunasta, jonne muodostettiin istutetuina koivuina reunustettu puistokäytävä (allée). Puistokäytävä kulki samansuuntaisena rantaan johtavan Puutarhakadun kanssa. Vuonna 1898 päätettiin istuttaa koivu-



rivi myös puiston pohjoisreunaan. Vuoden 1949 kartan mukaan sekä puiston etelä- että pohjoisreunassa oli kaksi rinnakkaista istutettua puuriviä. Jossakin vaiheessa istutettiin myös puiston länsireunaan Nikolainkadun (Porrassalmenkadun) varrelle puurivi.

Tammikuussa 1864 sanottiin ”maaherran Pietarista tuoneen kauniin kaavan Pirttiniemen ravinto-huoneen rakennukseen.” Piirustus ei ilmeisesti kuitenkaan ollut kelvollinen tai riittävä, koska toukokuussa, kun ravintolan rakentamisesta tehtiin päätös, muodostettiin toimikunta, jonka yhtenä tehtävänä oli hankkia piirustukset. Samassa kokouksessa arveltiin, että itse ravintolarakennus voitiin tehdä hirsistä mutta tanssilokaali, joka olisi lähinnä kesäisin käytössä voitaisiin rakentaa lankuista. Rakennustyö päätettiin aloittaa heti kesäsesongin jälkeen. Kesän 1864 aikana kylpylävieraita varten tuli ”*soveliaamman paikan puutteessa, ravintola pidettäväksi aivan lähellä, lahden toisella puolella olevassa, kauniissa Saksalan talossa.*” Elokuussa tehtiin päätös ravintolan paikasta. Jotta rakennus olisi koristanut sekä satamaa, että kaupunkia, se oli sijoitettava tien oikealla puolella olevalle ”kunnaalle” (hympele), niemen poikki kaivetun kanavan ”tälle puolelle”. Vuodelta 1775 olevassa Mikkelin kirkonkylää esittävässä kartassa näkyy mainittu ”kunnas” jolle ravintolarakennus todennäköisimmin sijoitettiin – edellä mainitun ”aléen” päätteeksi.

Jostakin syystä ravintolarakennusta sen paremmin kuin kylpylärakennustakaan ei esitetä vuoden 1869 asemakaavakartassa, jossa kuitenkin on näytetty Pirttiniemen puistoalue koivukujineen. Müllerin vuoden 1883 asemakaavasta olevassa Yleisten rakennusten ylihallituksessa tehdyssä kopiassa on kylpylärakennus ulkorakennuksineen esitetty, mutta siitäkin puuttuu ravintolarakennus. Ravintolarakennus jäi Savonradan pakkolunastusalueelle. Vuonna 1887 rautatieinsinööri Brander lähestyi Mikkelin valtuusmiehiä kirjeellä: ”*Koska on ollut kysymyksessä Savon rautatien rakennukselle lunastaa se osa Pirttiniemestä, jossa on kaupungille kuuluva ravintolapaviljonki ja koska tämä siinä tapauksessa heti tulisi muutettavaksi, niin saan minä Valtuuskunnalta kysyä tahtooko valtuuskunta itse huolettaa sen muuton toiseen paikkaan...*” Valtuusmiehet ”*päätivät suostua antamaan kysymyksessä olevan maa-alan ja paviljongin rautatien tarpeeksi siitä lunastuksesta, jonka pakkoluovutuslautakunta tekee...*” Vuoden 1898 asemakaavamuutuskartoissa on näytetty rautatiealueella Pirttiniemen kanavan länsipuolella kolmen rakennuksen ryhmä – Pirttiniemen vaihteen vahtihuone ulkorakennuksineen. VR:n arkistoissa rakennusten sanotaan olevan rakennetut vuonna 1889. Yksi rakennuksista (vahtitupa) sijoittuu edellä mainitulle kunnaalle ja vielä puistokujan päätteeksi. Ei ole mahdollista, etteikö vanhaa ravintolapaviljonkia hyödynnetty vahtituvan rakentamisessa.

Pirttiniemen puisto, joka oli rautatien rakentamisen jälkeen pienentynyt korttelin kokoiseksi (vain puolitoista hehtaaria), oli vuoden 1897 laulujuhlien näyttämönä. Lääninarkkitehti John Lybeck suunnitteli puistoon laululavan ja lukuisan joukon ”kahvila- ja virvokepaikkoja”. Osa tilapäisiksi aiotuista rakennelmista säilyi puistossa aina vuoden 1913 marraskuulle, jolloin rahatoimikamari ne ”myi pois vietäviksi”. Neljä vuotta aikaisemmin oli onnistuttu hankkimaan takaisin kaupungille kadunlevyinen osa lääninsairaala-  
le vuonna 1879 annetusta lisämaasta. Näin oli mahdollista yhdistää Rantakatu, sairaalatontin ja Pirttiniemen puiston kautta kulkien, Kulmakatuun,



joka tässä yhteydessä sai uuden nimen – Oikokatu. Vuonna 1921 vahvistettiin näille kaduille uusi nimi – Mannerheimintie.

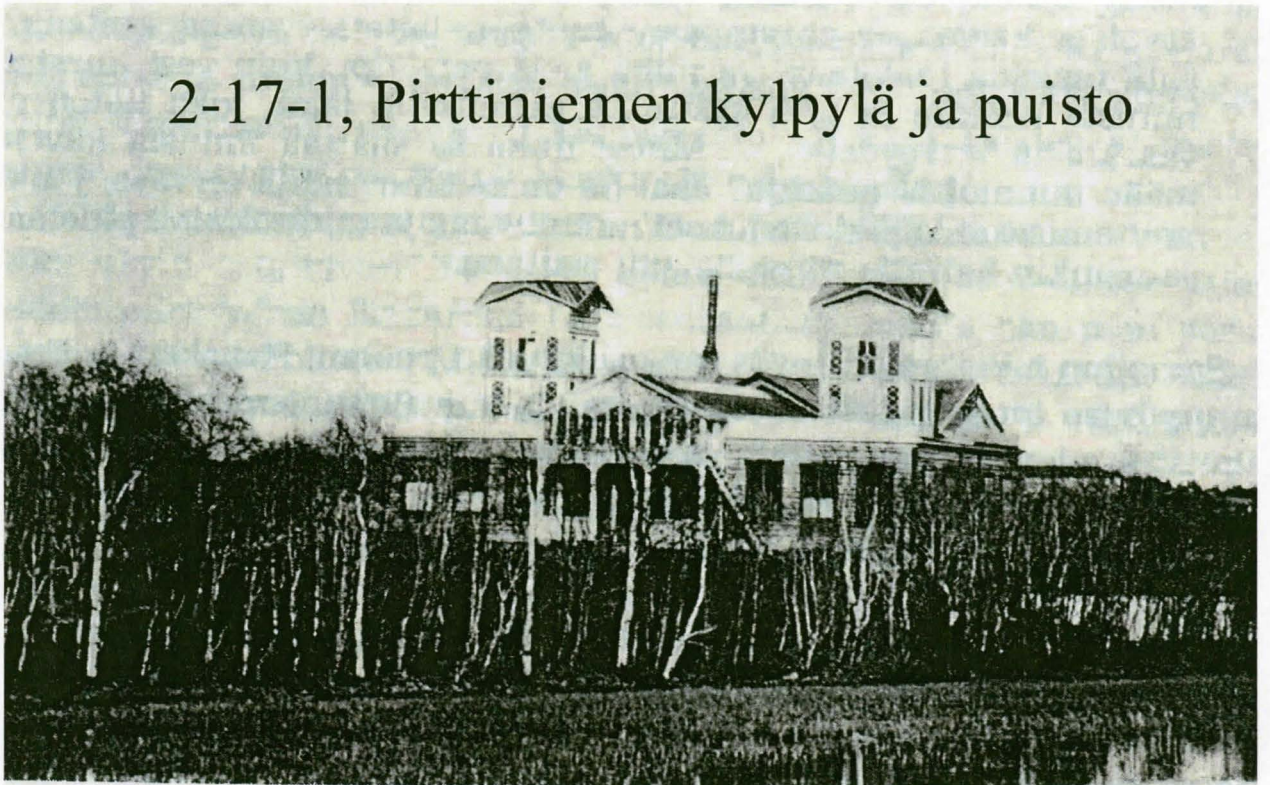
Viimeiset suuret muutostyöt puistossa tehtiin vuosina 1949-50. Puiston itäreunasta lohkaistiin kaista Mikkelin Kuorma-autoasemalle paikoitusalueen ja bensiinijakeluasemineen. Lisäksi paikalle rakennettiin kuorma-autojen tilauskeskusrakennus. Vastakkaisella puolella Mannerheimintietä oli vuonna 1924 rakennettu ja myöhemmin laajennettu VR:n lähes 140 metriä pitkä tavara- ja junatoimistorakennus varastoineen.\* Säilyneelle puistoalueelle rakennettiin uudet diagonaaliset polut, jotka keskellä puistoa laajenivat pieneksi aukioksi Kirkkopuiston tapaan. Puiston luoteiskulmaan Porrassalmenkadun ja Pirttiniemenkadun kulmaukseen rakennettiin vuonna 1955 kioski, jota 1960-luvun puolella laajennettiin. 1970-luvun kartan mukaan myös lounaiskulmassa oli kioski. Pientynyt Pirttiniemen puisto säilyi aina 1980-luvun lopulle, jolloin keskussairaalan uudisrakennus sen peitti. Jäljelle jäi ainoastaan Sjöströmin konepajan rakentama takorautainen ”staketti”.

---

\* Alun perin tavaratoimisto oli ollut ratojen itäpuolella sataman ja Pirttiniemen puolivälissä. Jo vuonna 1894 olivat paikalliset kauppiat esittäneet sen siirtoa ratojen länsipuolelle. Vuonna 1922 kaupunki päätti myydä Mannerheimintien, Etelä-Koulukadun (nyk. Pirttiniemenkatu) ja rautatiealueen välisen maakappaleen Rautatiehallitukselle, jolle uusi tavarasema sitten rakennettiin

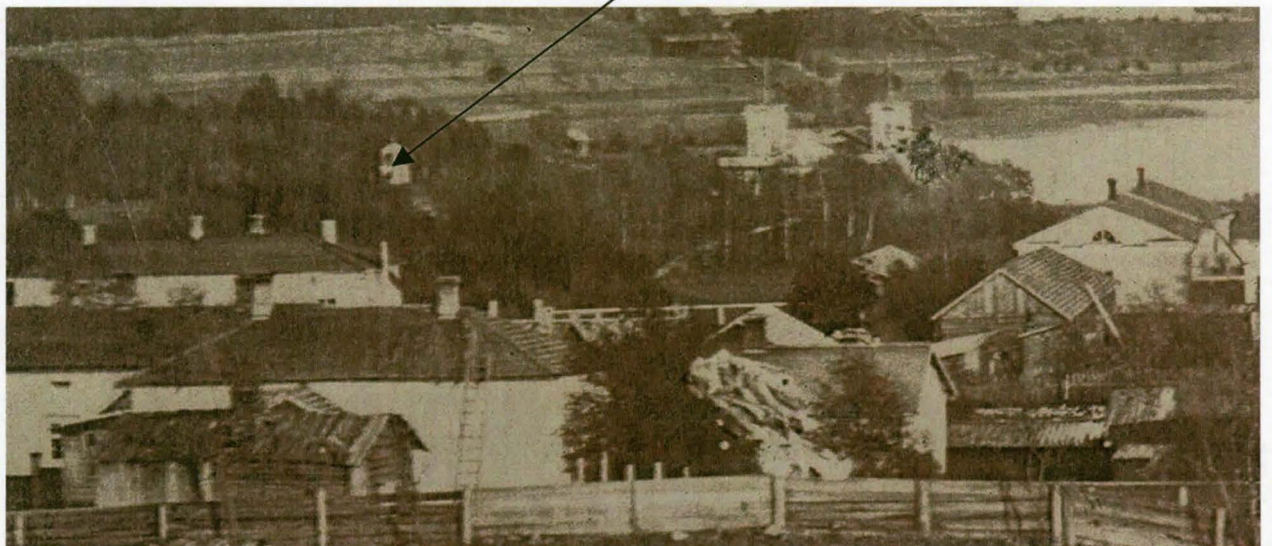


## 2-17-1, Pirttiniemen kylpylä ja puisto



Pirttiniemen kallioiseen kärkeen valmistui kesällä 1864 kylpylärakennus. Ensimmäisen kesän aikana pieneksi osoittautunutta rakennusta jatkettiin jo seuraavana kesänä. Tavalliseksi saunaksi taantunut kylpylärakennus vaurioitui vuonna 1892 tulipalossa. Vaikka kertomusten mukaan vauriot jäivät vähäisiksi, voidaan olettaa, että tuolloin korjaustyön yhteydessä purettiin kuvassa näkyvät tornit, joita ei enää näy eräässä 1900-luvun alun kuvassa. Lopullisesti kylpylärakennus tuhoutui vuoden 1905 joulupäivänä syttyneessä tulipalossa. Kuva kirjasta Entisajan Mikkeli Mikkelin kaupungin vaiheita 1838-1917, s. 233.

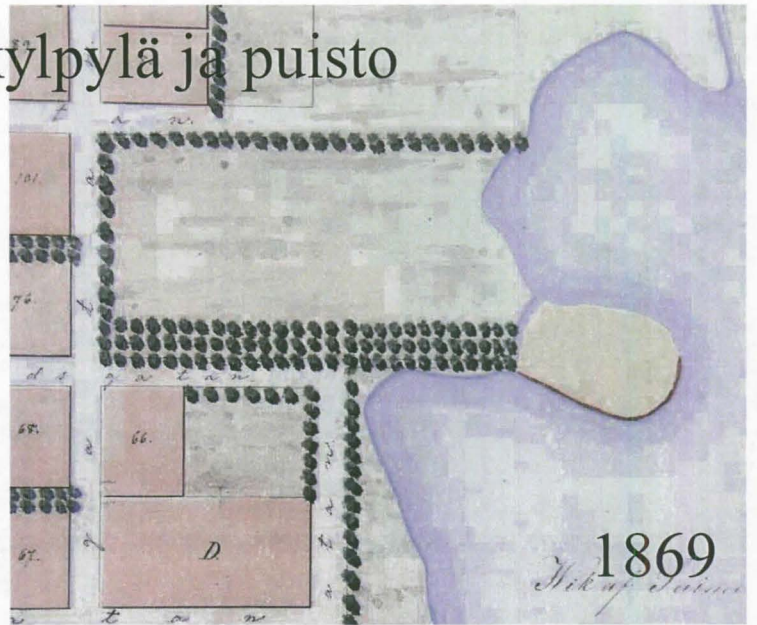
Alla oleva kuva on otettu Naisvuorelta mahdollisesti jo 1870-luvulla. Kuvassa erottuu yksi kylpylärakennukselle johtava polku. Erillinen tornimainen rakennus kylpylästä vasemmalle voisi olla puistoon kaavaillun keilaradan toisessa päässä ollut ”torni” tai ravintolapaviljonki. Osa kaupunginmuseon kokoelmassa olevasta valokuvasta.





## 2-17-1, Pirttiniemen kylpylä ja puisto

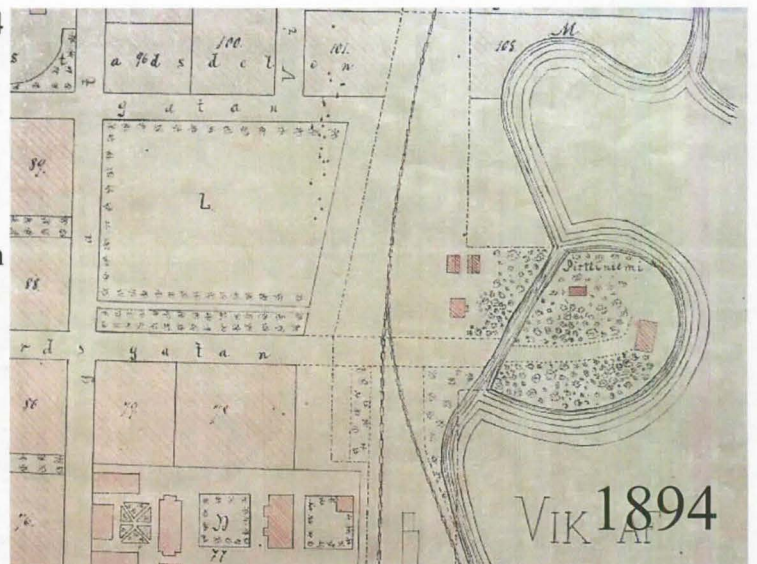
Vuonna 1869 vahvistettu kaupungin laajennuskaava (Brander) näyttää Pirttiniemen puiston alueen ja kanavan erottaman niemen kärjen, mutta ei viisi vuotta aikaisemmin valmistunutta kylpylärakennusta. Puistoa reunustavat lehtipuurivit ja kaksi puistokäytävää johtaa kohti niemen kärkeä.



Maanmittari C. A. Müllerin vuonna 1883 vahvistettu asemakaava - tarkemmin sen Yleisten rakennusten ylihallituksessa muokattu versio - on ensimmäinen säilynyt kartta, jossa esitetään Pirttiniemen kylpylärakennukset niemen kärjessä. Puiston puolella ollut ravintolarakennusta ja huvimajoja ei ole esitetty. Kartassa näkyy myös lääninsairaalan tontin vuonna 1879 tehty laajennus ja uusi taitteinen katulinjaus.

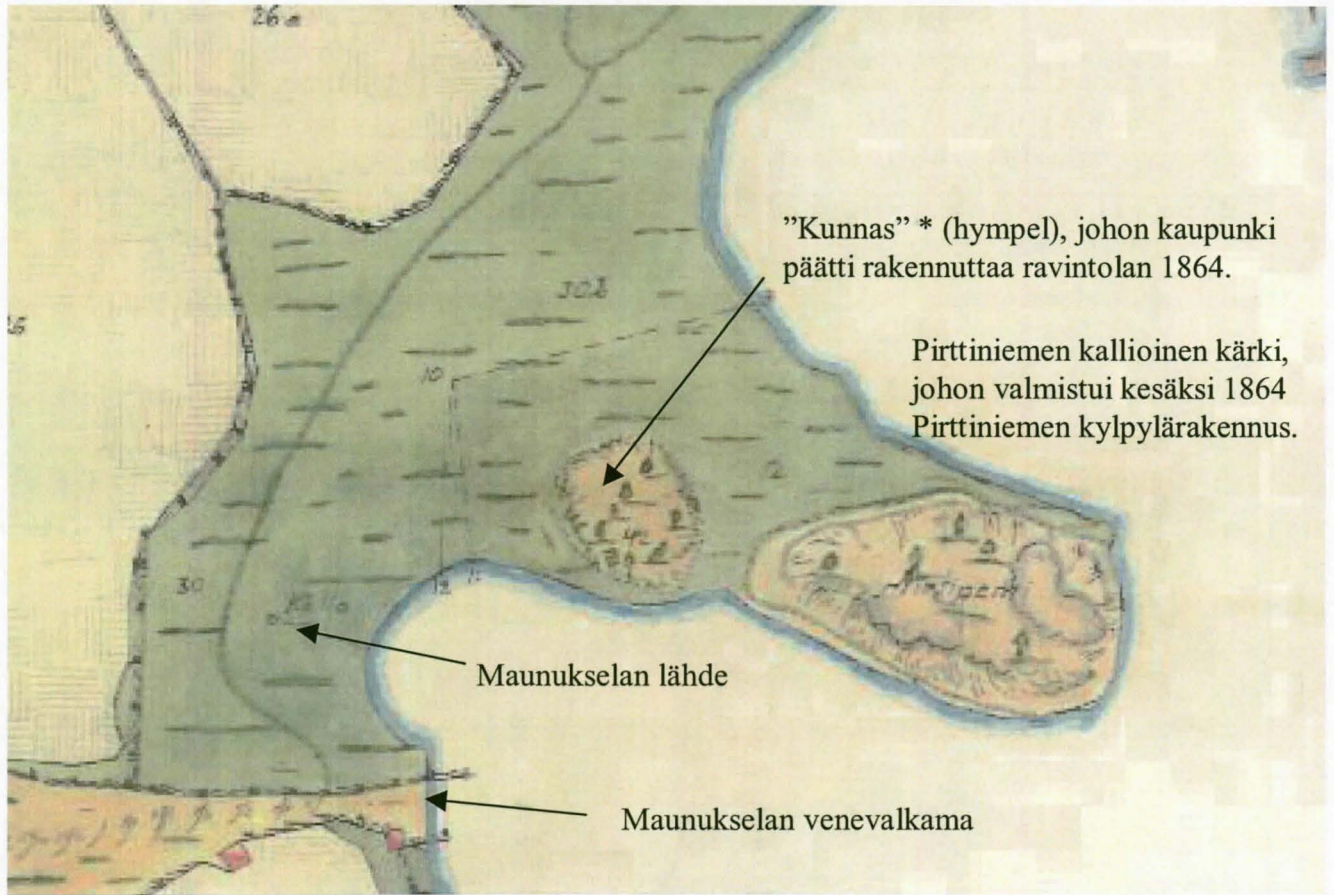


Rautatieinsinööri Orrman laati vuonna 1894 kaavamuutosehdotuksen, joka myös vahvistettiin. Orrman on esittänyt kartassaan tarkasti rautatiealueen silloiset rakennukset ja myös Pirttiniemen kylpylän rakennukset. Pirttiniemen kanavan länsipuolella, rautatiealueella näkyy kolmen rakennuksen ryhmä, joista alimmainen – vahtihuone – on vanha ravintolapaviljongin paikalla. Kaupunki luovutti paviljongin rautatiealueen pakkolunastuksen yhteydessä. Rakennus sijaitsee puistokäytävän linjan päätteenä !





## 2-17-1, Pirttiniemen kylpylä ja puisto



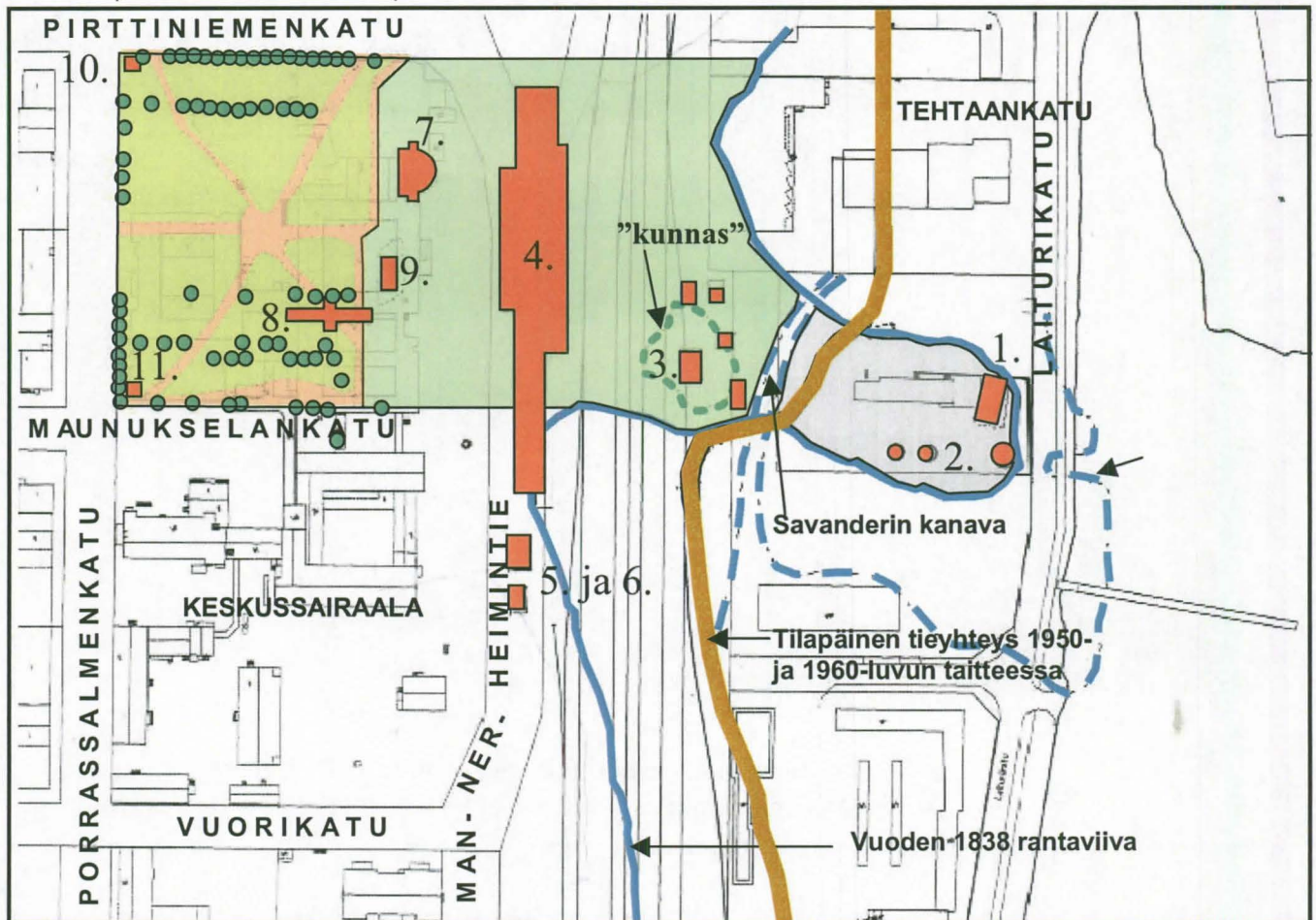
Pirttiniemi Johan Heinriciuksen kartassa vuonna 1775. Kopio vuodelta 1946. Mikkelin kaupunki, mittausosaston arkisto. Alkuperäinen kartta Kansallisarkistossa.


\* Kunnas = joka suunnalle viettävä pyöreämuotoinen (pieni) mäki, kumpu, kukkula, kennäs, töyry. Nykysuomen sanakirja 1963.

## 2-17-1, Pirttiniemen kylpylä ja puisto

Puiston alkuperäinen laajuus 1862-1889

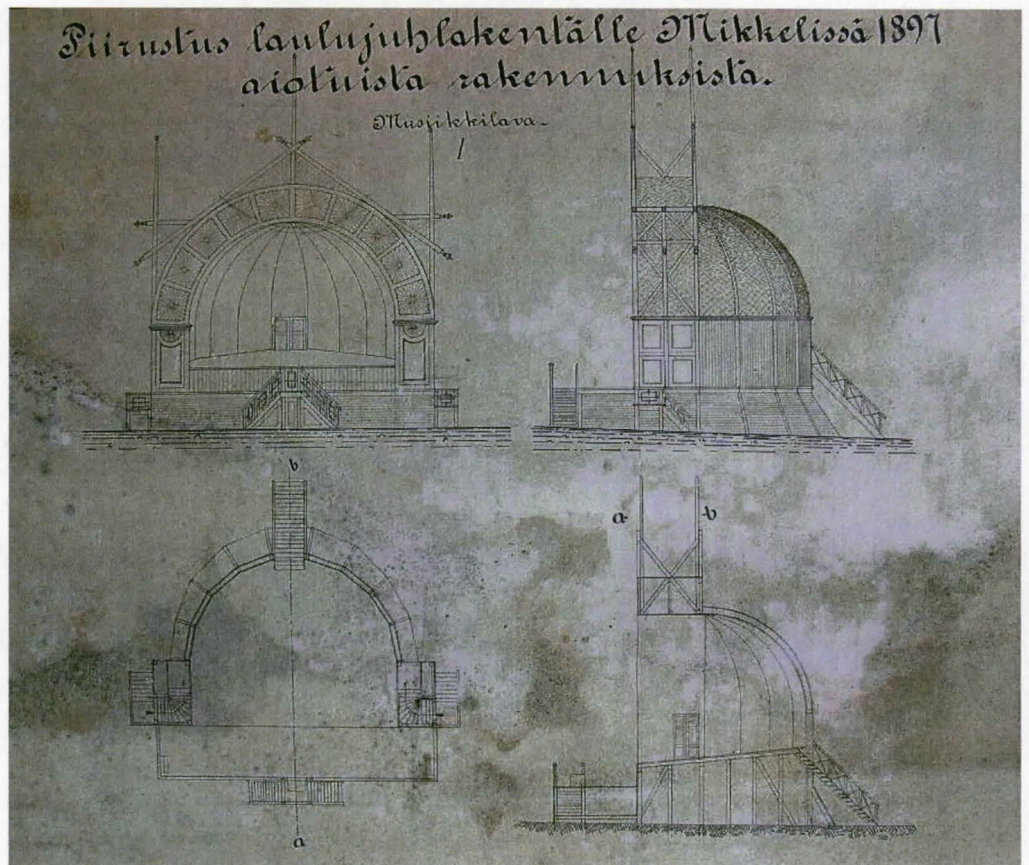
Puiston laajuus  
vuodesta 1949 alkaen



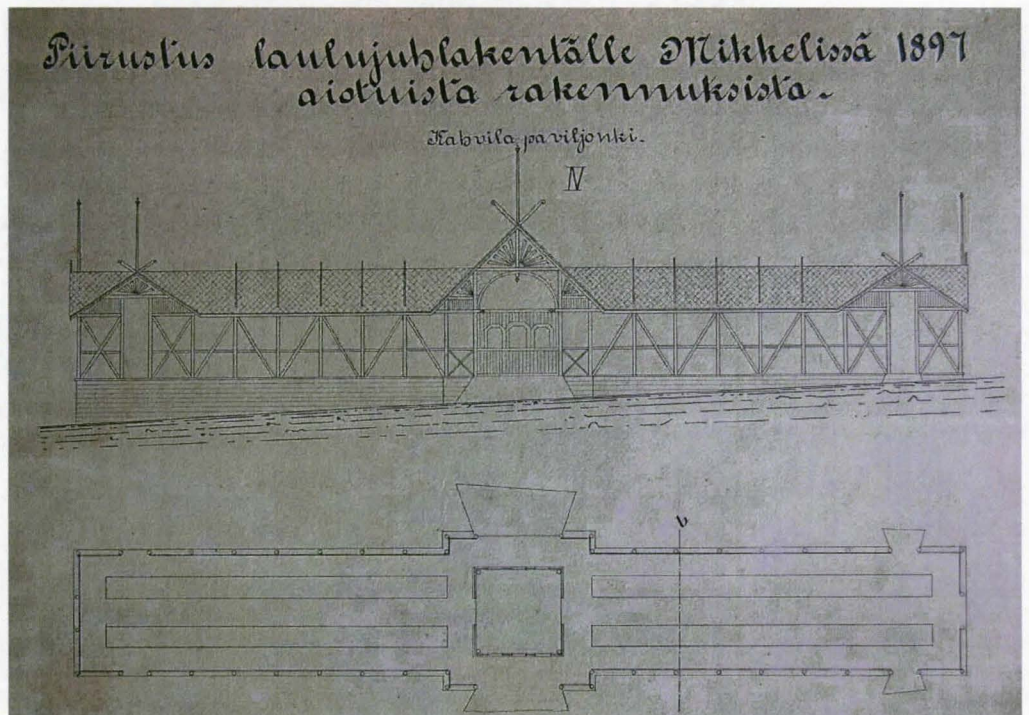
-  Kadonneita rakennuksia:
1. Pirttiniemen kylpylä 1864-1905
  2. Shellin bensiinisäiliöt 1934-1970-luku
  3. VR:n Pirttiniemen vahtihuone (Pirttiniemen ravintolan paikalla) ulkorakennuksineen 1889-1970-luku
  4. VR:n tavaravarasto 1924-1980-luvun alku
  5. ja 6. VR:n rakennuksia
  7. Ja 8. Vuoden 1897 lauluhlarakennuksia vuoteen 1913 asti.
  9. Kuorma-autojen tilaustoimisto 1949-
  10. Kioski 1955-
  11. Kioski



## 2-17-1, Pirttiniemen kylpylä ja puisto



Vuonna 1897 pidettiin Mikkelissä suuret laulujuhlat, joiden tärkeimpänä tapahtumapaikkana oli Pirttiniemen puisto. Lääninarkkitehti John Lybeck suunnitteli puistoon lukuisia tilapäisrakennuksia. Tässä kuvatut laululava ja kahvilapaviljonki saivat jäädä juhlien jälkeen paikalleen aina vuoteen 1913, jolloin ne huutokaupattiin pois purettaviksi. Maistraatin rakennuspiirustukset, sekalaiset. Mikkelin maakunta-arkisto.





## 2-17-1 Pirttiniemen kylpylä ja puisto



Pirttiniemen kylpylän paikka keskussairaalan katolta nähtynä toukokuussa 2006. P.E.

Kauppias Savander, joka vuokrasi niin sanottua Pirttiniemen plantaasia, aloitti kaivamaan kanavaa Pirttiniemen poikki. Kun kylpylä vuonna 1864 valmistui kulki kanavan yli ainakin kaksi siltaa. P.E. lokakuu 2006.



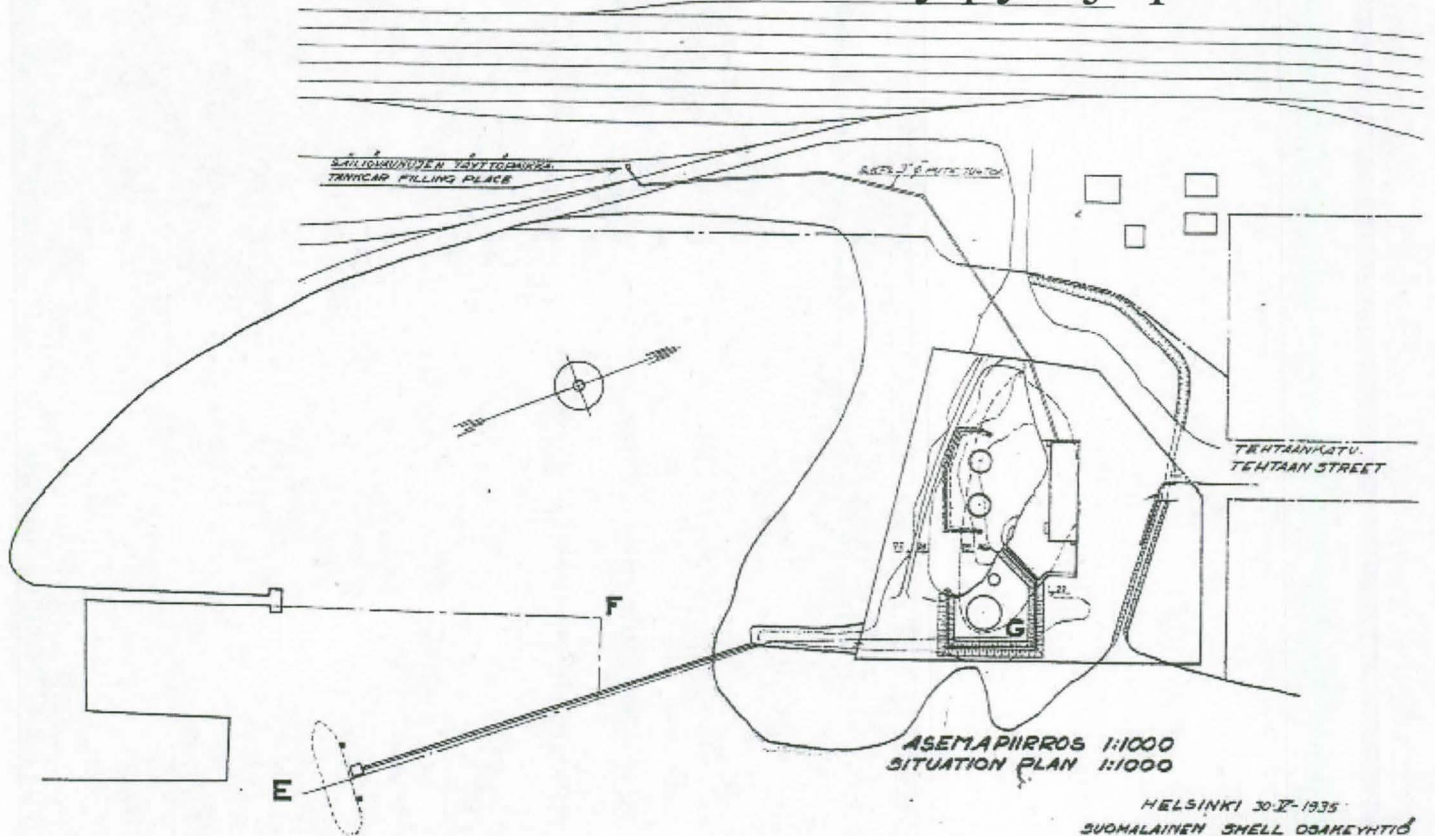


2-17-1 Pirttiniemen kylpylä ja puisto



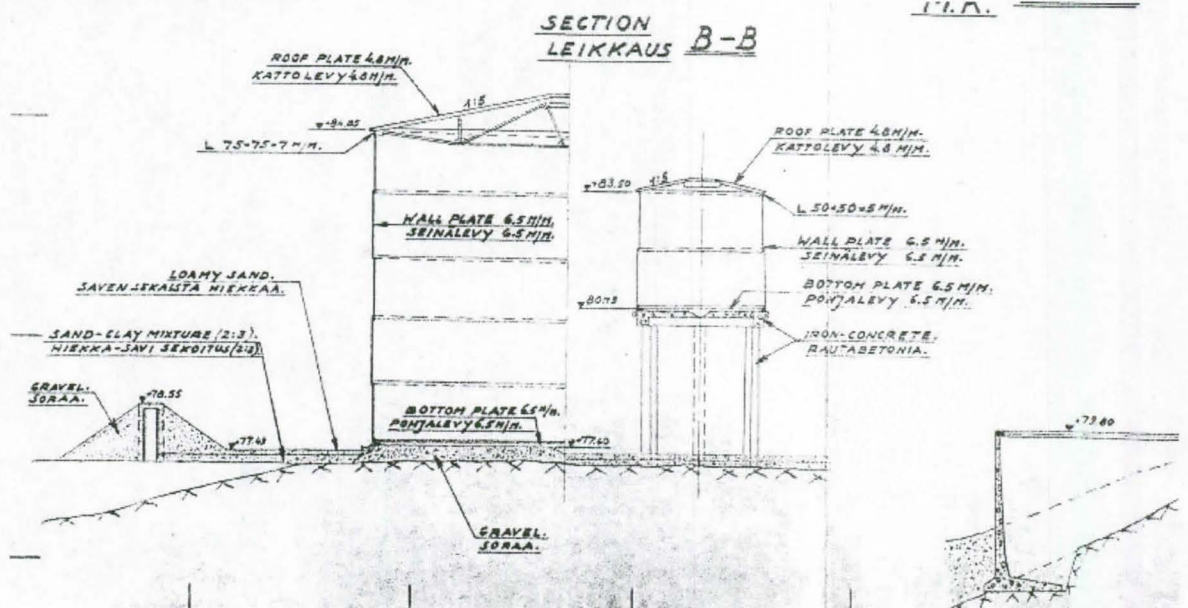


# Pirttiniemen kylpylä ja puisto



HELSINKI 30-12-1935  
 SUOMALAINEN SHELL OSAKEYHTIÖ  
 TEKNILLINEN OSASTO  
*W. A. L. L. L.*

Vuonna 1934 kaupunki vuokrasi Suomalainen Shell Oy:lle alueen Pirttiniemen kärjestä, vanhan kylpylän paikalta. Shell rakensi alueelle kaksi petrolisäiliötä (ä 162 m<sup>3</sup>), yhden bensiinisäiliön (460 m<sup>3</sup>), yhden kaasuöljysäiliön (17,5 m<sup>3</sup>) sekä yhden polttoöljysäiliön (30 m<sup>3</sup>). Polttoaineet tuotiin Mikkeliin laivalla ja tyhjentämistä varten tarvittiin 110 metriä pitkä kapea ”putkilaituri”. Vanhan Pirttiniemen kallioisen kärjen pohjoisreunalle louhittiin rakennuspaikka varastorakennusta (Depot building) varten. Rautatien säiliövaunujen täyttämistä varten vedettiin varastorakennukselta 2 kappaletta kolmen tuuman putkijohtoa. Shellin rakennusten yläpuolella rautatien laidassa oleva rakennusryhmä on VR:n Pirttiniemen vahtitupa ulkorakennuksineen. Mikkelin kaupunginarkisto.











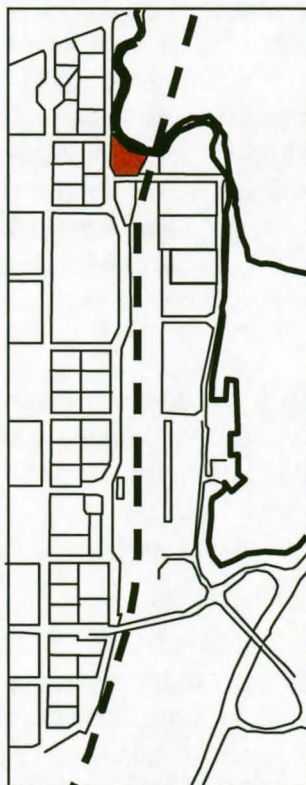
## 2-17-1, Pirttiniemen kylpylä ja puisto

Oy Suomalainen Shell pystytti vuonna 1934 /35 Pirttiniemeen vanhan terveyskylpylän paikalle suuret öljysäiliöt ja kuvan varastorakennuksen (Depot Building) Rakennuksen kaareva kattomuoto ei ollut ainutlaatuinen alueella – lähinaapurissa olleissa kolmessa rakennusmestari J.P. Hyvösen suunnittelemassa nahkatehdasrakennuksessa oli käytössä sama kattomuoto jo 1910-luvulla. P.E. lokakuu 2006.





2-14-1 Mannerheimintie 3 / Saksalankatu 5





## 2-14-1 Mannerheimintie 3 / Saksalankatu 5

Alun perin Olkkolan talon Saksalanjoen rantaniittyä ollut alue muodostettiin osaksi plantaasia n:o 6.

C.A. Müllerin vuonna 1883 vahvistetussa asemakaavassa alueesta muodostettiin tontti n:o 107, jonka huusi 651 markalla satulaseppä K. A. Löfvendahl (myös muodossa Löwendahl) joulukuussa 1888. Tällä ”satulamaakari” Löfvendahlilla tontti oli viitisen vuotta. Vuonna 1893 henkikirja mainitsee omistajana olevan konduktööri Johan Levan ja vuonna 1895 Paavo Wahvaselkä. Viime mainitulla oli kaksi perheellistä vuokralaista ”Rautatein asemamiesten esimies” Johan Tolvanen ja palomestari Aug. Räsänen.

Ensimmäiset tonttia koskevat säilyneet rakennuspiirustukset ovat vuodelta 1897, jolloin tonttia omisti värjäri Oskar Wigelius ja vaimonsa Laura (kaksi vuotta aikaisemmin Wigelius oli vuokralla tontilla 106!). Ratamestari A. Rytkönen laati suunnitelmat katujen kulmauksessa jo tuolloin olleen asuinrakennuksen laajentamiseksi ja erillisen suurikokoisen värjäämörakennuksen rakentamisesta Kulmakadun (myöh. Oikokatu ja Mannerheimintie) varteen. Rytkösen suunnitelman asemapiirroksessa on kulmauksen vanhan asuinrakennuksen lisäksi toinenkin vanha asuinrakennus keskellä tonttia sekä pohjoisosassa, Saksalanjoen rannassa oleva ulkorakennus. Nämä vanhat rakennukset olivat todennäköisesti jo Löfvendahlin 1880- ja 1890-lukujen taitteessa rakentamia. Mainittua Rytkösen suunnitelmaa ei toteutettu.

Vuonna 1903 tontti on kauppaneuvos C. F. Pöndisen omistuksessa. Hänellä oli tontilla lukuisia vuokralaisia, joista yksi oli ”värjärintyöntekijä” Edvard Kemppi. Neljä vuotta myöhemmin tontin omisti asioitsija Alfred Fennander, jolla oli vuokralaisena muun muassa 1880-luvun puolivälissä kaupunginrakennusmestarina toimineen, arkkitehdiksi itseään tituleeranneen Karl Lundin leski Hilda.

Nahkuri Mikko Hämäläinen hallitsi tonttia vuodesta 1917 vuoteen 1918, jolloin Mikkelin Karjanmyyntiosuuskunta osti tontin ja Hämäläisen rakennusmestari J. P. Hyvösellä teettämät nahkatehtaan rakennuspiirustukset. Hyvösen kahta vuotta aikaisemmin suunnittelema Joh. Åströmin poikien nahkatehdas hohti uutuuttaan rautatien toisella puolella. Osuuskunnan tehdasrakennus valmistui Kulmakadun varteen keväällä 1920. Nahkuri Mikko Hämäläinen asui tontilla edelleen.

Karjanmyyntiosuuskunnan tehdasrakennus poikkesi Åströmien tehtaasta lähinnä pintarakenteiden osalta. Molemmissa oli Hyvöselle tyypillinen loiva kaarikatto, mutta ulkoseinät olivat jälkimmäisessä kokonaan puhtaaksimuuratut (yläosa lautaverhoiltu), kun edellisessä seinä oli pääosin rapattu – puhtaaksi muuraus muodosti koristeellisen elementin. Tehdasrakennuksen vinkkeliosan kohdalta purettiin vanha ulkorakennus. Vuonna 1924 tehtäseen tehtiin pieni lisärakennus (rakennusmestari T. Pessa). Suunnitelman asemapiirroksessa ei ole enää merkittynä keskipihan asuinrakennusta. Karjanmyyntiosuuskunta muutti tappiolliseksi käyneen nahkatehtaan vuosina 1940-1941 lihanjalostustehtaaksi (korjaus- ja muutossuunnitelma Aarne Miettinen 12.9.1940). Paria vuotta aikaisemmin osuuskunta oli ostanut tontilla 112 olleen Hämäläisen nahkatehtaan, joka muutettiin teurastamoksi. Vuonna 1941 osuuskunta muutti nimensä Suur-Savon Osuusteurastamoksi.



Vielä 1950-luvulla, jolloin uuden nimen ”Karjaportti” ottanut Osuusteurastamo jo oli suunnittelemassa muuttoa Rokkalaan, tehtiin Mannerheimintien varren tehdasrakennuksessa korjauksia. Vuonna 1964 vanha tehdasrakennus muutettiin Savon Autohuollon korjaamoksi. Rakennusmestari Vilho Haikon suunnitelman mukaan vanhan tehdasrakennuksen kaareva katto purettiin ja korvattiin loivalla pulpettikatolla, ikkunat suurennettiin ja julkisivut yksinkertaistettiin. Vuonna 1975 suunnitteli Hannu Forsblom rakennuksen eteläpäätyyn lasiseinäisen autonäyttelytilan.

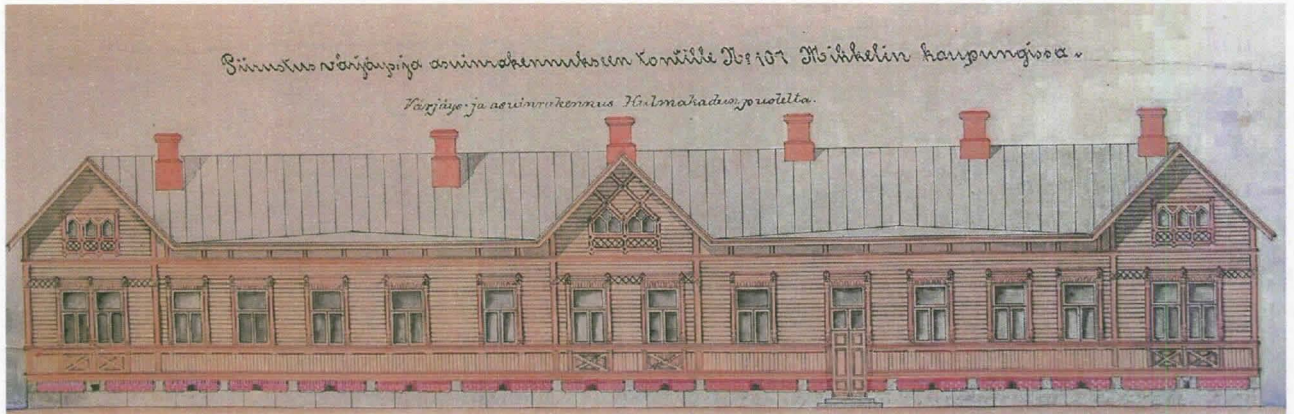
Saksalankadun ja Mannerheimintien kulmassa ollut, todennäköisesti Löfvendalin 1880- ja 1890-lukujen taitteessa rakentama asuinrakennus säilyi paikallaan 1970-luvun alkuun. Rakennukseen oli tehty muutoksia – muun muassa 1947 oli tehty ullakkohuoneita. Rakennus merkittiin purettavaksi Vilho Haikon vuoden 1972 suunnitelmassa.

### **Tontin 107 piirustuksia Mikkelin maakunta-arkistossa:**

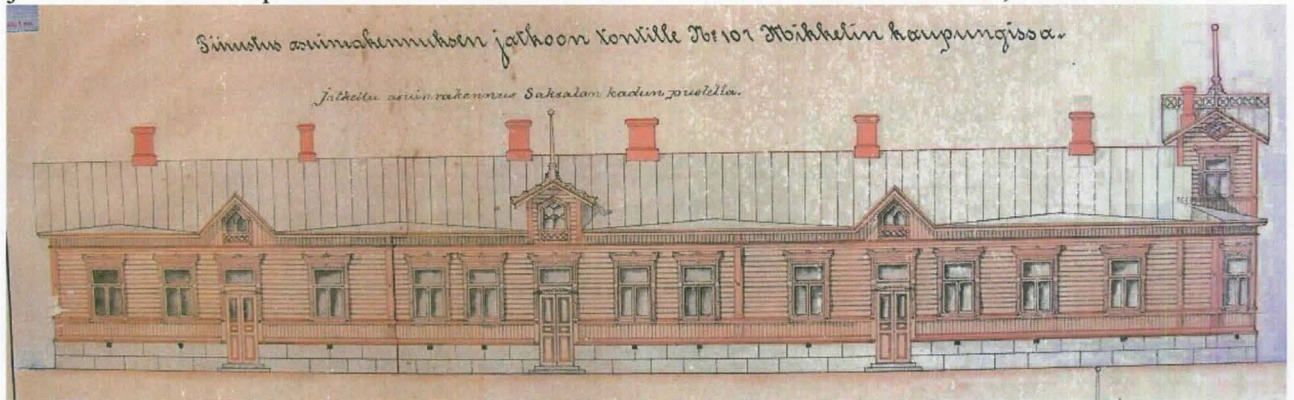
- Piirustus rakennuksiin tontilla ... 2.10.1897 A. Rytönen. Vahv. 17.10.1897
- Piirustus asuinrakennuksen jatkoon ... 2.10.1897 A. Rytönen. Vahv. 17.10.1897
- Piirustus värjäys- ja asuinrakennukseen tontilla ... 2.10.1897 A. Rytönen. Vahv. 17.10.1897
- Piirustus nahkatehdasrakennuksesta ... ( 2 kpl ) lokakuu 1918. J. P. Hyvönen. vahv. 30.11.1918
- Lisärakennuksen piirustus ... toukokuu 1924 T. Pessa. Vahv. 2.6.1924.



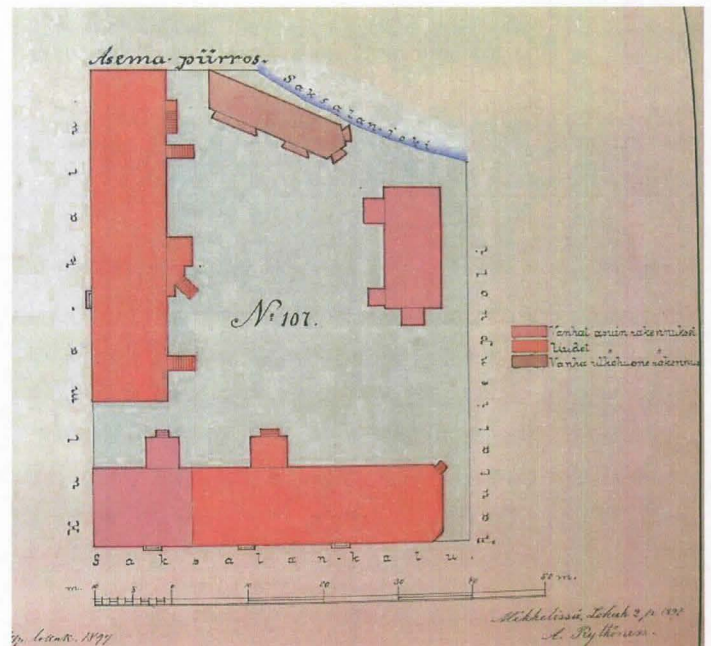
## 2-14-1, Mannerheimintie 3 / Saksalankatu 5



Ratamestari A. Rytkönen laati vuonna 1897 värjäri Oskar Wigeliukselle rakennussuunnitelmia. Yllä oleva piirustus on suunnitellun värjäämön ja asuinrakennuksen julkisivu silloisen Kulmakadun (Mannerheimintie) suuntaan. Pitkä julkisivu on jäsennely kolmella poikkipäädellä. Alla oleva piirustus on julkisivu Saksalankadulle "vanhan asuinrakennuksen jatkokon". Vanha rakennus näkyy kuvan vasemmassa reunassa. Wigelius joutui kuitenkin luopumaan rakennushankkeesta. Mikkelin maakunta-arkisto, tontti 107.

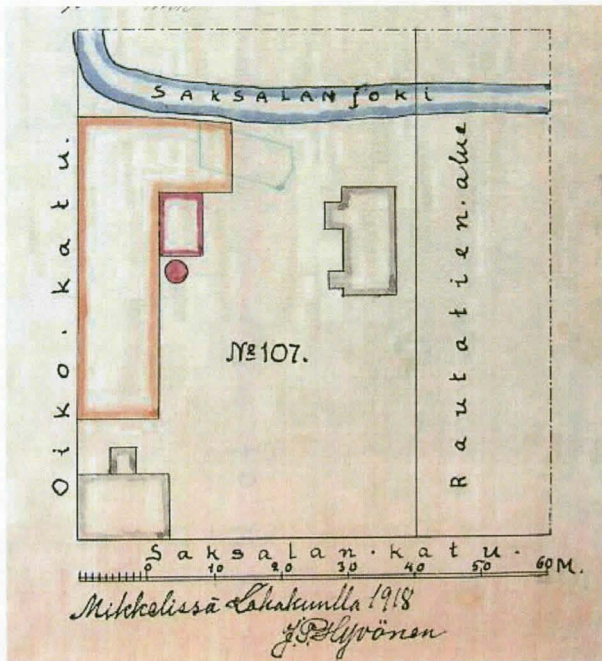


A. Rytkösen asemapiirustus Wigeliuksen toteutumatonta rakennushanketta varten vuodelta 1897. Vanhat, nahkuri Löfvendalin aikaiset asuinrakennukset esitetty vaaleammalla punaisella ja vanha ulkorakennus ruskealla. Aiotut uudisrakennukset esitetty tummemmalla punaisella. Mikkelin maakunta-arkisto, tontti N.o 107.



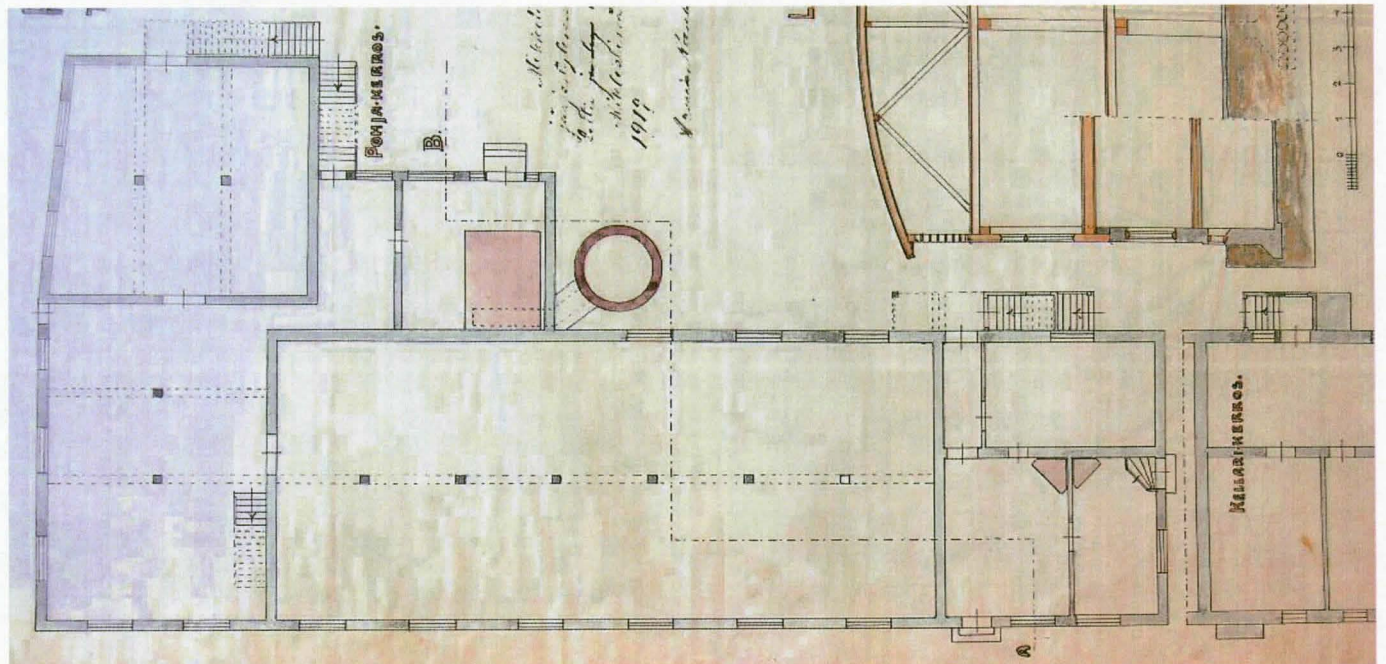
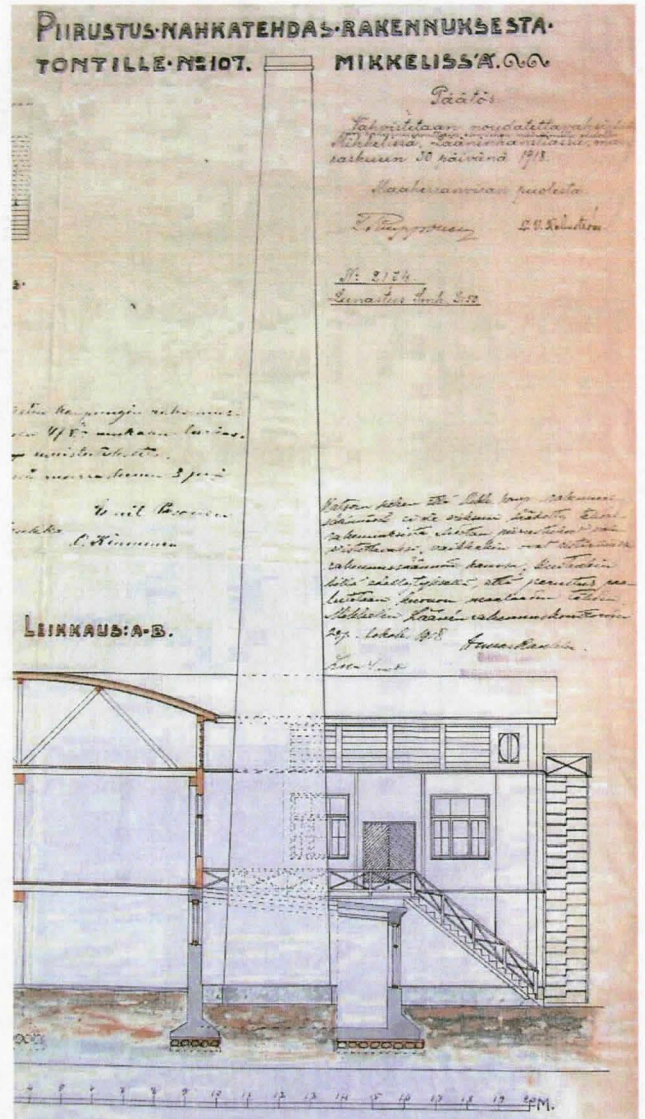


# 2-14-1, Mannerheimintie 3 / Saksalankatu 5



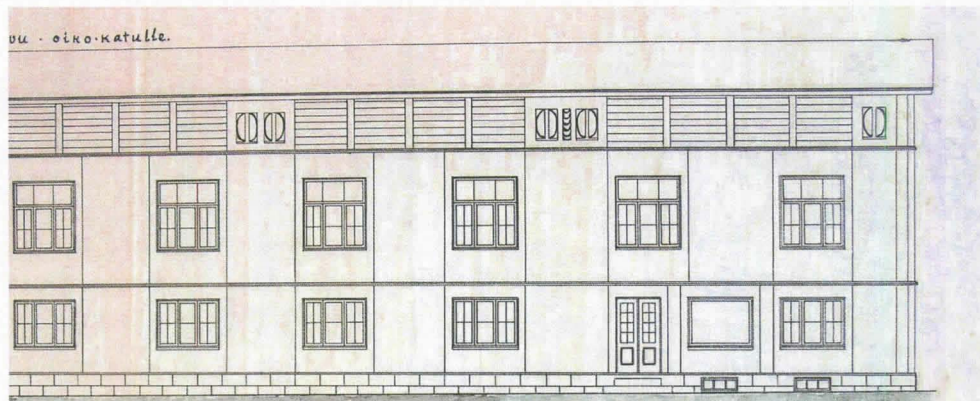
Rakennusmestari J. P. Hyvösen "toinen" nahkatehdassuunnitelma on vuodelta 1918. Mikkelin Karjanmyyntiosuuskunnan nahkatehdas oli myös kaarevakattoinen. Pohjakerroksen seinät olivat ilmeisesti betonirakenteiset ja toisen kerroksen kohdalla "tasakertaan" asti tiiltä. Ullakon kohdalla ulkoseinä oli lautarakenteinen.

Yllä oleva asemapiirros näyttää, että nahkuri Löfvendahlin 1890-luvulla rakentamat puutalot säilyivät paikoillaan jokirannan ulkorakennusta lukuun ottamatta. Maistraatin rakennuspiirustukset, tontti 107. Mikkelin maakunta-arkisto.



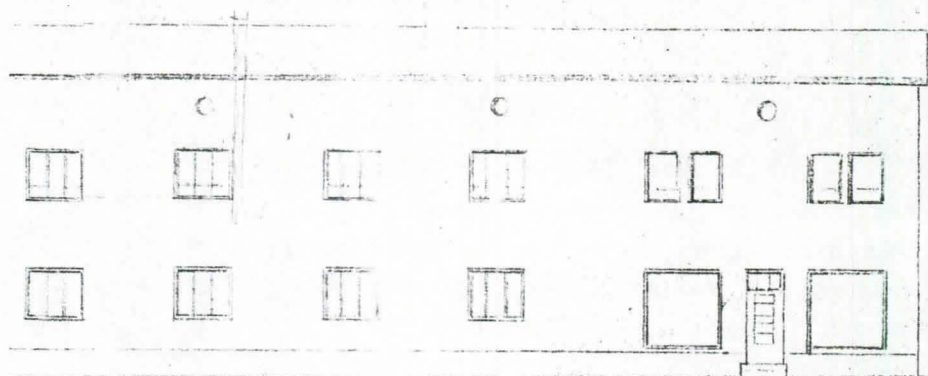


## 2-14-1, Mannerheimintie 3 / Saksalankatu 5



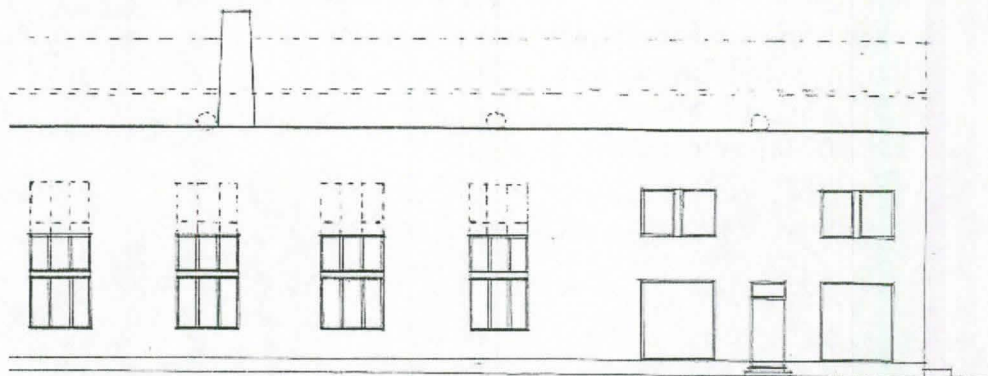
1918

Karjanmyyntiosuuskunnan nahkatehtaan alkuperäinen julkisivu rakennusmestari J. P. Hyvösen vuoden 1918 suunnitelman mukaan. Maistraatin arkisto. Maakunta-arkisto.



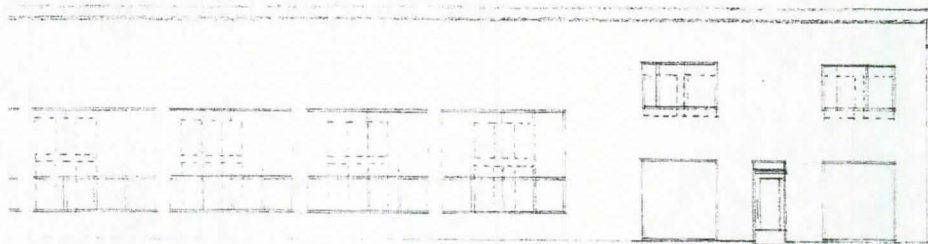
1940

Aarne Miettisen korjaus- ja muutossuunnitelma 12.9.1940. Nahkatehdas muutettiin Osuusteurastamon lihanjalostustehtääksi. Oikean alakulman suurten ikkunoiden kohdalla oli tehtaan liha- ja maitomyymälät. Maistraatin arkisto, kaupunginarkisto.



1964

Vuonna 1964 vanha tehdasrakennus muutettiin Vilho Haikon suunnitelmien mukaan Savon Autohuollon korjaamorakennukseksi. Vanha kaareva katto purettiin ja rakennus madallettiin pulpettikattoiseksi. Maistraatin arkisto, kaupunginarkisto.

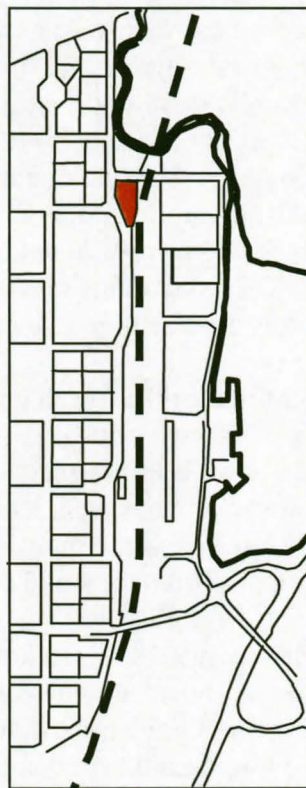


1964

Rakennusmestari Haiko teki vuonna 1964 toisen suunnitelman Savon Autohuollon korjaamoa varten. Suurennettujen ikkunoiden takana on korjaushalli. Maistraatin arkisto, kaupunginarkisto.



2-15-2, Mannerheimintie 1a / Sak-  
salankatu 4





## 2-15-2 Mannerheimintie 1a / Saksalankatu 4

Nykyisen sairaalan paikoitusalueen pohjoisosa, joka alun perin oli Olkkolan talon rantaniittyä, muodostettiin vuoden 1883 asemakaavassa tontiksi n:o 101. Savonradan rakentamisen ja lääninsairaalatontin kaavamuutosten jälkeksi oli jäljellä neliömäinen tontti, josta A. Rytkönen totesi vuonna 1912:, että se *”oli niitä harvoja taloja kaupungissa, jonka eteen ei naapuri milloinkaan rakenna., sitä kun suojaavat kadut kolmelta ja rautatien alue neljänneltä puolelta. Näin ollen on sillä sanotun kauniin puiston kulmalla (Pirttiniemen puisto) ja Saksalanjoen partaalla hyvin huomattava asema.”*

Nahkatehtailija Mikko Paasonen oli rakennuttanut vuonna 1897 tontille suuren rankorakenteisen vinkkelitalon, jossa oli pieniä vuokra-asuntoja, jotka oli kenties alun perin ajateltu nahkatehtaan työläisille (matka tehtaalle noin 100m). Talosta käytettiin nimitystä ”Plevna” (turkinsodan aikainen taistelupaikka). Seuraavana vuonna valmistui tiilirakenteinen saunarakennus, jonka oli suunnitellut lyseon vahtimestari A. G. Svanström. Sama mies oli 1880-luvun puolivälissä yrittänyt ostaa samaista tonttia, mutta valtuusmiehet olivat hylänneet ostotarjouksen. 5. elokuuta vuonna 1901 syttyi ”Plevnassa” tulipalo, joka oli siihen mennessä tuhoisin Mikkeliissä. Rakennus paloi kokonaan siitä huolimatta, että *”teki (palo-) kunta tarmokasta työtä, vaikka rakennusta ei voitukaan pelastaa, se kun oli kauttaaltaan laudoista rakennettu”*. Tulipalovuonna rakennuksessa asui henkikirjan mukaan vuokralla kolmetoista perhettä ja kaksi perheetöntä vuokralaista.

Palanut tontti oli Paasonen perikunnalla vielä useita vuosia, kunnes sen vuonna 1906 (vahv. 1907) osti kauppias ja isännöitsijä Gustaf Ahlberg. Ahlberg siirsi lääninsairaalan viereiseltä tontilta vanhan sukutalonsa tontin 101 lounaiskulmaukseen, lääninarkkitehti W. A. Tötterströmin suunnitelman mukaiseen asuun muuttaen. Samalla rakennettiin Plevnan paikalle uusi, lähes yhtä suurikokoinen (32 tulisijaa) vuokrakasarmi.

Talvella vuonna 1920 Mikkelin Karjanmyyntiosuuskunta, jolla oli toisella puolella Saksalankatua nahkatehdas (tontilla 107), osti tontin 101 rakennuksineen työntekijöidensä asunnoiksi. Kuusi vuotta myöhemmin osuuskunta rakensi tontin koilliskulmaan kaksikerroksisen makkaratehdasrakennuksen. Suunnitelman oli laatinut rakennusmestari August Uotila helmikuussa 1926.

### Tontin 101 piirustuksia Mikkelin maakunta-arkistossa:

Piirustus saunarakennukseen ... maaliskuu 1898. A. G. Svanström. Vahv. 5.5.1898.

Piirustus uudisrakennusta varten ... ( 2 kpl ) marraskuu 1906 W. A. Tötterström. Vahv. 27.12.1906.

Piirustus makkaratehdasrakennusta varten ... helmikuu 1926 A. Uotila. Vahv. 11.3.1926.

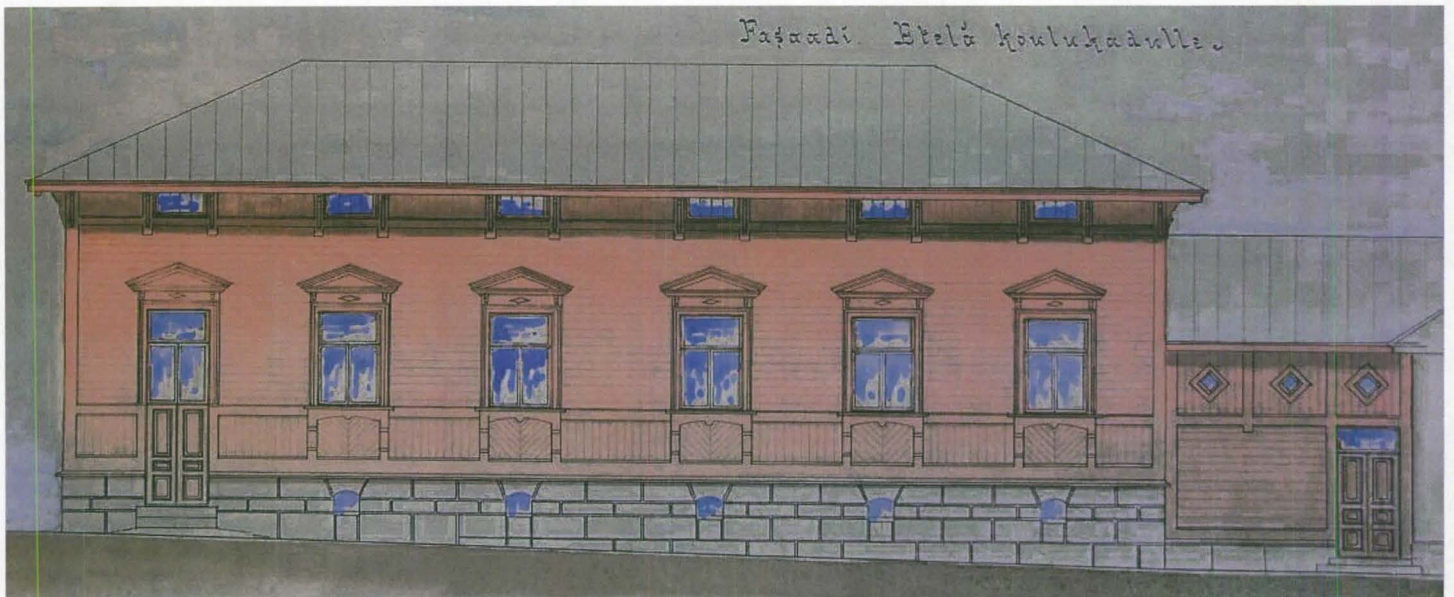
Piirustus tulisijamuutoksia varten makkaratehdasrak.





2-15-2, Mannerheimintie 1a / Saksalankatu 4  
Entinen Mikkelin Karjanmyyntiosuuskunnan  
makkaratehtaan tontti  
nykyinen Keskussairaalan pysäköintialue





1. Kauppias G. Ahlbergin tontilta 79 siirtämän rakennuksen piirustus (W.A. Tötterström 1906). Mikkelin maakunta-arkisto, tontti 101.

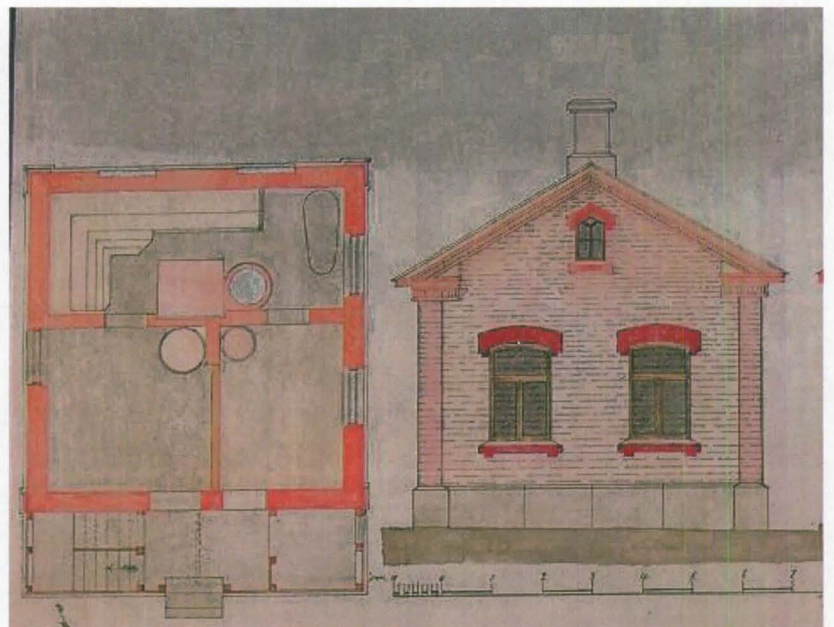
## 2-15-2, Mannerheimintie 1a / Saksalankatu 4

Ratamestari Rytkönen kuvaa kirjassaan ”Murtotietoja Mikkelistä” vuonna 1912, että tontti 101, joka sijoittui nykyisen Maunukselan korttelin 15 pohjoisosaan, oli *”niitä harvoja taloja kaupungissa, jonka eteen ei naapuri milloinkaan rakenna, sitä kun suojaavat kadut kolmelta ja rautatien alue neljänneltä puolelta. Näin ollen on sillä sanotun kauniin puiston kulmalla (Pirttiniemen puisto) ja Saksalanjoen partaalla hyvin huomattava asema.”*

Tontin rakennukset ovat kaikki purettu ja paikka on nykyään osa sairaalan paikoitusalueetta.



W. A. Tötterströmin asemapiirustus tontin 101 uudelleenrakentamiseksi vuodelta 1906. Mikkelin maakunta-arkisto, tontti 101.



A. Svanströmin suunnitelma tiilirakenteista saunaa varten 1898 (Mikkelin maakunta-arkisto).



## 2-15-2, Mannerheimintie 1a / Saksalankatu 4

1. Tehtailija Mikko Paasonen rakennutti tontille vuonna 1897 silloisen Mikkelin suurimman, lautarakenteisen vuokrakasarmin, joka tunnettiin nimellä "Plevna" (turkinsodan aikainen taistelupaikka).

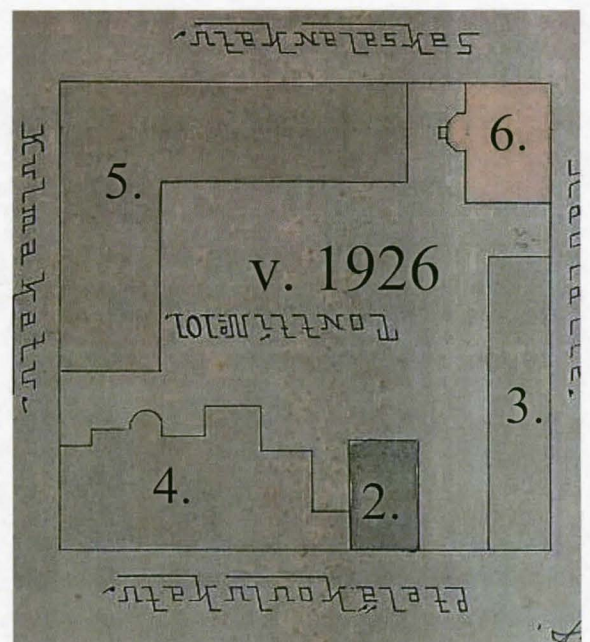
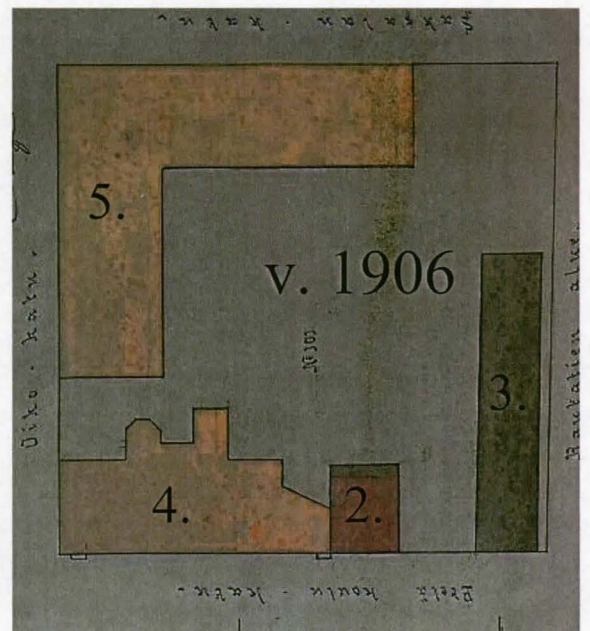
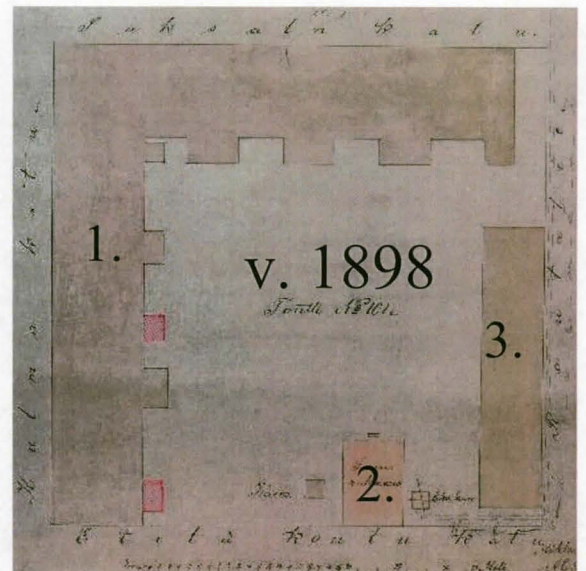
2. Tiilirakenteinen sauna, jonka piirustukset laati lyseon vahtimestari A. G. Svanström vuonna 1898.

3. "Plevanan" ulkokuonerakennus (1897?)

4. Kauppias ja isännöitsijä Gustaf Ahlberg osti vuonna 1906 tontin ja siirsi sen lounaiskulmaan sukunsa vanhan asuinrakennuksen lääninsairaalan viereiseltä tontilta.

5. Vuonna 1901 oli vuokrakasarmi "Plevna" tuhoutunut tulipalossa. Gustaf Ahlberg rakennutti samalle paikalle uuden vuokrakasarmin vuonna 1906.

6. Vuonna 1920 oli tontin ostanut Mikkelin karjanmyyntiosuuskunta, joka rakennutti tontin koilliskulmaan kaksikerroksisen makkaratehdasrakennuksen. Suunnitelman tehtaille oli laatinut vuonna 1926 rakennusmestari August Uotila.

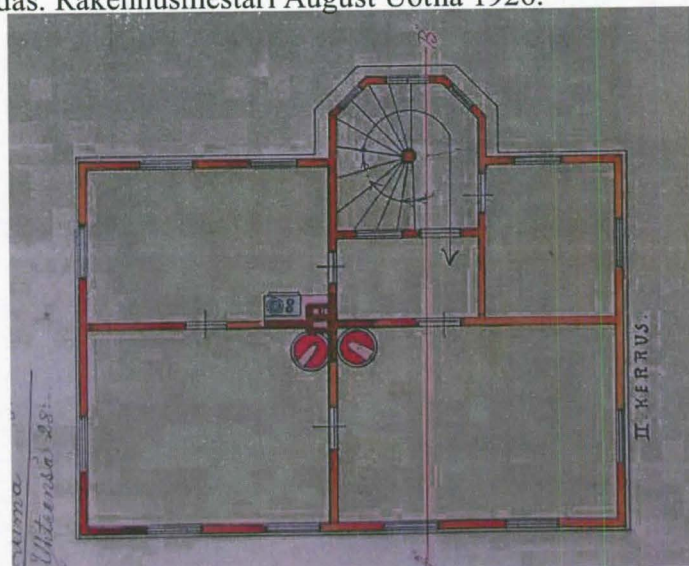
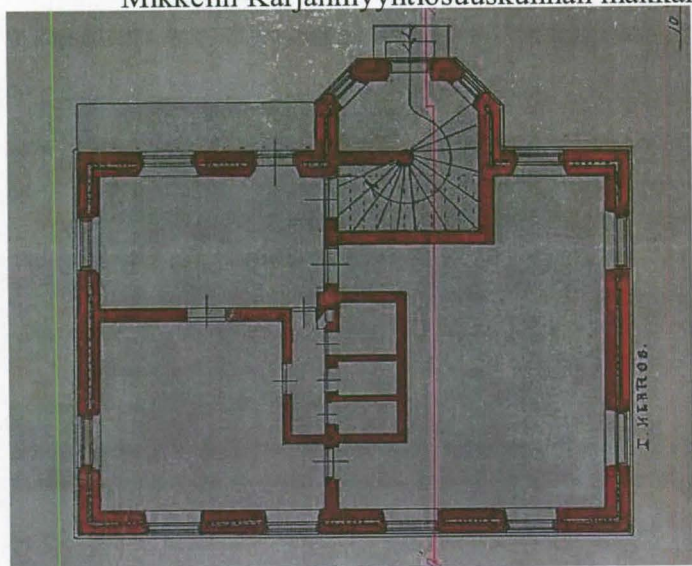




2-15-2, Mannerheimintie 1a / Saksalankatu 4

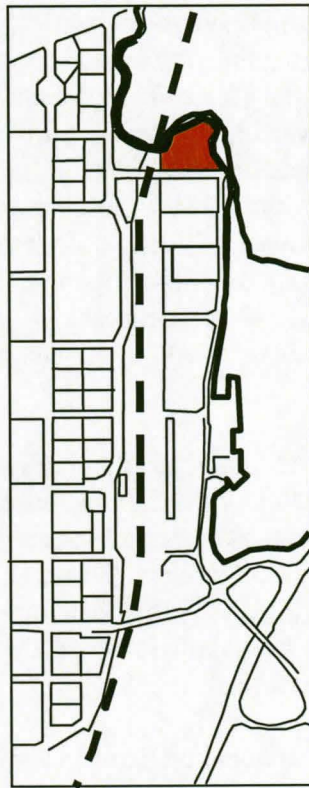


Mikkelin Karjanmyyntiosuuskunnan makkaratehdas. Rakennusmestari August Uotila 1926.





## 2-16-1, Saksalankatu 1





## 2-16-1, Saksalankatu 1

Nykyinen Peltopirkan tontti oli alun perin Olkkolan talon joenrantaniittyä, joka vuonna 1842 palstoitettiin osaksi plantaaseja 5 ja 6. Alue tuli kaavoituksen piiriin vuonna 1883, jolloin vahvistettiin maanmittari C. Müllerin laatima asemakaava. Kaavassa alueesta muodostettiin kaksi tonttia numeroilla 104 ja 105 uuden Saksalankadun varteen.

### Tontti n:o 104

Nahkuri A. Th. Leschellä oli omistamansa Saksalan talon maalla jo vuonna 1874 karvaamo. 1880-luvulla Lesche rakensi uuden karvaamorakennuksen Saksalanjoen suuhun vastakaavoitetulle tontille 104. Tontin myynti Leschelle vahvistettiin 4.4.1884. Ensimmäinen säilynyt rakennuspiirustus Leschen karvaamosta on vuodelta 1886, jolloin lääninarkkitehti Loenbom laati suunnitelman nahkatehtaan ulkorakennusta varten. Asemapiirroksessa on jo tuolloin olemassa karvaamorakennus joen rannassa ja asuinrakennus Saksalankadun varrella. Samassa piirustuksessa on lyijykynällä hahmoteltu paikka uudelle asuinrakennukselle, jonka lopullisen suunnitelman laati A. Svanström vuonna 1894. Leschen tehtaan työläiset eivät ilmeisesti asuneet tehtaan yhteydessä. Esimerkiksi vuoden 1898 henkikirjassa mainitaan Leschen lisäksi tämän vaimo Johanna, kasvatti Adolfiina Hämäläinen, pari sälliä, yksi renki ja kaksi piikaa. Vuonna 1905 on oman väen lisäksi yksi renki ja yksi piika sekä vuokralaisena perheellinen disponentti, kapteeni Gustaf Steenius.

Leschen tehtaan sanotaan tuhoutuneen tulipalossa vuonna 1889 ”melkein kokonaan palomiesten tarmokkaista ponnisteluista huolimatta”. Edellä mainittu asuinrakennussuunnitelma vuodelta 1894 saattaa olla osa palon jälkeistä uudisrakentamista. Piirustuksen yhteydessä oleva asemapiirros näyttää kuitenkin entisen mallisen karvaamorakennuksen. Joko tehdas rakennettiin samalle kivijalalle tai se pystytettiin palon jälkeen kuitenkin korjaamaan entiseen muotoon.

Lesche laajensi tehtaansa toimintaa vuonna 1906, jolloin tehtiin liimakeittäjä ja luujauhomylly. Ei ole piirustusaineistoa, joka näyttäisi sijoitettiin kyseiset toiminnot vanhoihin rakennuksiin vai tehtiinkö kokonaan uudet tilat. Vuonna 1908 Leschen tehdas teki konkurssin ja uudeksi omistajaksi tuli Fennander & Kumpp.

### Tontti n:o 105

Karvarimestari Mikko Paasonen perusti 1880-luvun puolivälissä nahka- ja liimatehtaan Leschen karvaamon viereiselle tontille. Tontin myynti Paasoselle vahvistettiin 16.5.1884. Tehdasrakennukset suunnitteli – parhaiten kirkkoarkkitehtina tunnettu – Josef Stenbäck. Piirustukset on päivätty kesäkuussa 1884. Asemapiirustuksen mukaan tontilla oli jo tuolloin vanha saunarakennus. Tehdasrakennuksen jatkoksi joen rantaan päin sijoitettiin ulkorakennus. Vuonna 1890 arkkitehti Werner Polón suunnitteli tontille asuinrakennuksen Saksalankadun varteen ja joen puolelle ulkorakennuksen.



Polónin asemapiirroksesta näkyy, että tehdasrakennusta oli laajennettu josakin vaiheessa vuosien 1884-1890 välisenä aikana.

Tehtailija Paasonen asui itse Nikolainkadun (Porrassalmenkatu) varrella vastapäätä lyseota, jolle tontille hän vuonna 1898 suunnittelutti ratamestari A. Rytkösellä kaksikerroksisen ”kivipalatsin” tulipalossa tuhoutuneen asuinrakennuksen tilalle. Nahkatehtaalla olevassa asuintalossa, joka oli jaettu käytävän varrella oleviin hellahuoneisiin (9 kpl), asui vuonna 1893 viisi vuokralaisperhettä, jotka todennäköisesti olivat tehtaan työväkeä. Suurlakovuonna 1905 vuokralaisia oli jo 12 perhettä – nahkurinsällejä, työmiehiä, suutari ja torvensoittaja. Paasosella oli myös suuri talo tontilla 101 (nykyinen (2-15-2), jossa asui vuokralaisia.

### **Yhdistetyt tontit 104 ja 105**

Leschen tehdas teki konkurssin vuonna 1908 ja Paasosen kuolema vuonna 1899 vaikeutti tehtaan toimintaa. Molemmat tehtaot siirtyivät vuonna 1909 samalle omistajalle. Henkikirjoissa tonttien omistajana mainitaan Viipurissa ”hengillä” oleva assessori Emil Forsström.

Vuonna 1916 tehtaiden omistajaksi tuli torniolainen firma Joh. Åströmin pojat. Heidän toimestaan rakennettiin uusi tiilirakenteinen tehdas rakennusmestari J.P. Hyvösen suunnitelman mukaan. Käytännössä tehdasrakennus asettui entisen tontin 105 puolelle, kaarevakattoinen pääty Saksalankatua vasten. Entiselle Leschen tontille (104) jäi vain Saksalankadun varren asuinrakennus.

Joh. Åströmin poikien nahkatehdas ajautui konkurssiin 1930-luvulle tultaessa. Vielä vuoden 1931 henkikirjassa mainitaan, että tontti 104 oli tehtailija Eino Åströmin ja tontti 105 tehtailijoiden Hemming ja Elias Åströmin hallussa. Seuraavan vuonna molemmat tontit omisti viipurilainen Savo-Karjalan Tukku liike liikkeenhoitajanaan Erkki I. Haukka. Tukku liike käytti rakennuksia ilmeisesti vain varastoina. Vanha rakennuskanta hävisi tonteilta ajan kuluessa niin, että viimeisenä purettiin 1990-luvun alussa tiilirakenteisen nahkatehdasrakennus.

### **Tonttien 104 ja 105 piirustuksia Mikkelin maakunta-arkistossa:**

Tontti 104

Ritning till uthusbyggnad å tomten ... lokakuu 1886. A. Loenbom. Vahv. 5.11.1886.

Piirustus asuinrakennukseen (2 kpl) helmikuu 1894. A. G. Svanström. Vahv. 27.4.1894.

Piirros kylkiäisrakennukseen 17.8.1895 O. W. Hokkanen

Ehdotus muutoksiin asuinrakennuksessa ... 2.4. 1904 G. Stenius. Vahv. 16.4.1904.



## Tontti 105

Mikkelin kaupungin 105:lle tontille rakennettavan nahka- ja liimatehtaan piirustus ( 2 kpl). Kesäkuu 1884. Josef Stenbäck. Vahv.6.11.1884.

Piirustus puurakennukseen ... ( 2 kpl) 27.8.1890 Werner Polón.

Piirustus ulkokuonarakennukseen elokuu 1890. Werner Polón.

## Yhdistetyt tontit 104 ja 105

Piirustus tehdasrakennuksesta (2 kpl) ... kesäkuu 1916 J. P. Hyvönen.  
Vahv. 16.1.1917



## 2-16-1, Saksalankatu 1

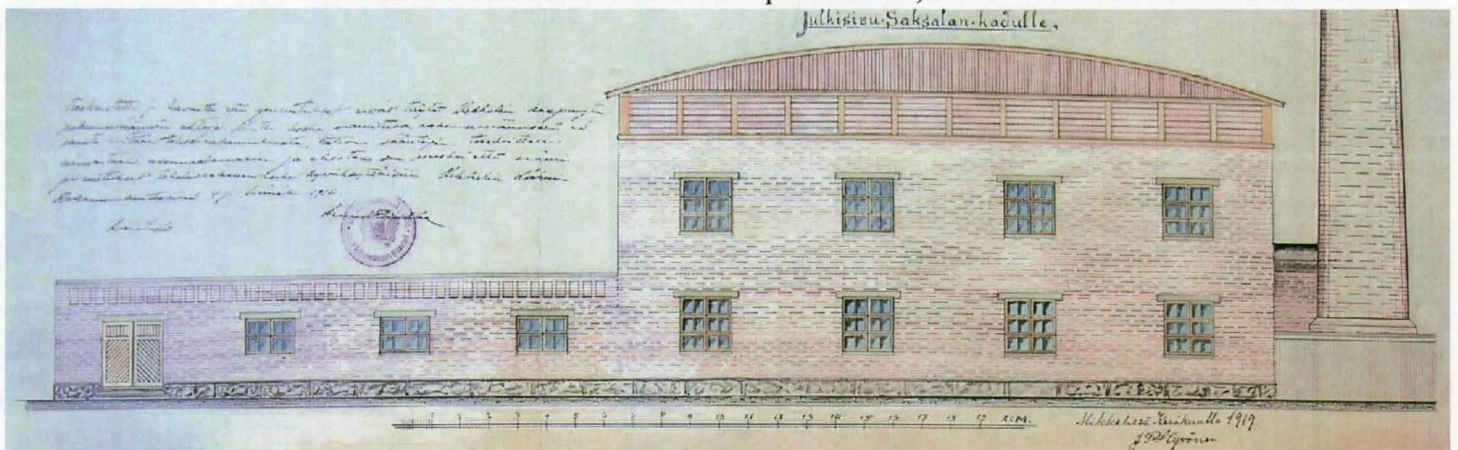


Karvarimestari Mikko Paasosen perustaman nahka-, luujauho- ja liimatehtaan ensimmäiset tehdasrakennukset suunnitteli, parhaiten kirkkoarkkitehtina tunnettu, Josef Stenbäck. Suunnitelmat on päivätty kesäkuussa 1884.

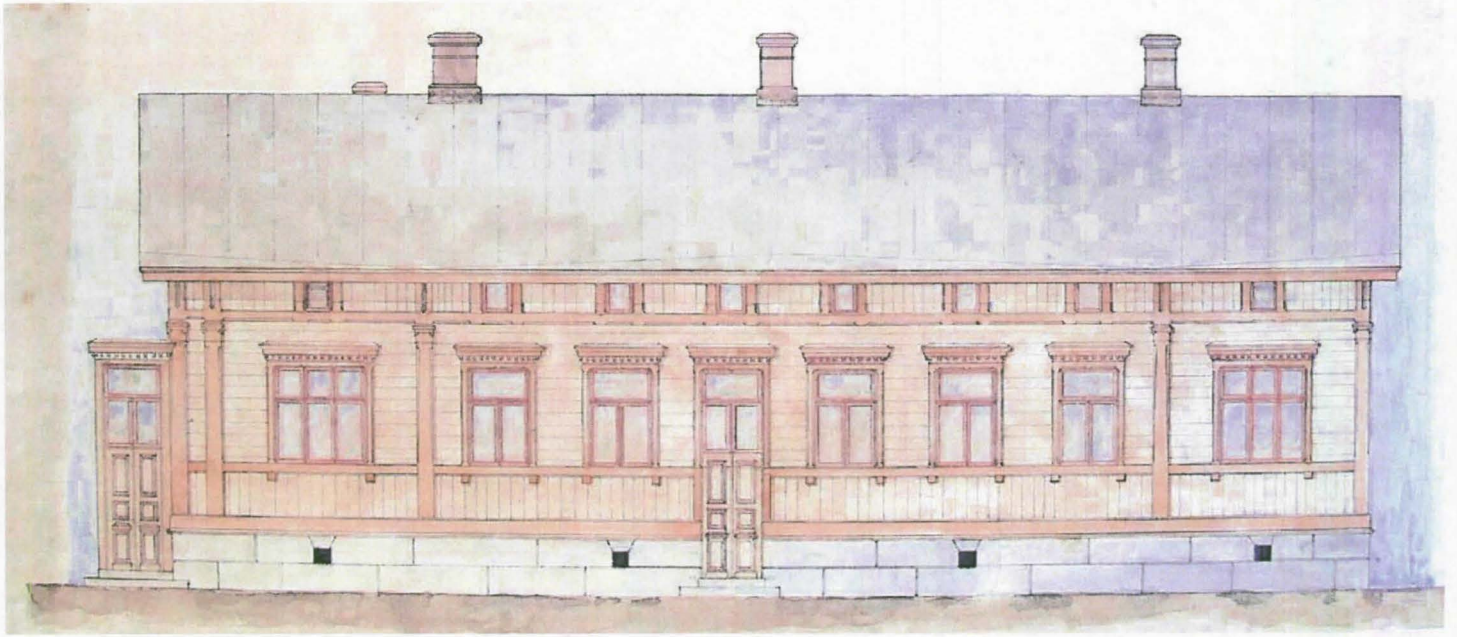
Torniolainen toiminiemi Joh. Åströmin pojat osti Paasosen ja viereisen tontin Leschen nahkatehtaat vuonna 1916 ja samalta vuodelta on rakennusmestari J.P. Hyvösen suunnitelma tiilirakenteista tehdasrakennusta varten. Edellä mainittu Stenbäckin tehdasrakennus purettiin uuden rakennuksen tieltä.

Vuonna 1929 yhdistetyt tontit osti pakkohuutokaupasta Oy Savo-Karjalan tukkuliike. Tiilinen tehdasrakennus purettiin 1990-luvulla ja tontille rakennettiin nykyiset Peltopirkan liike- ja varastotilat.

Mikkelin maistraatin rakennuspiirustukset, tontti 105. Mikkelin maakunta-arkisto.

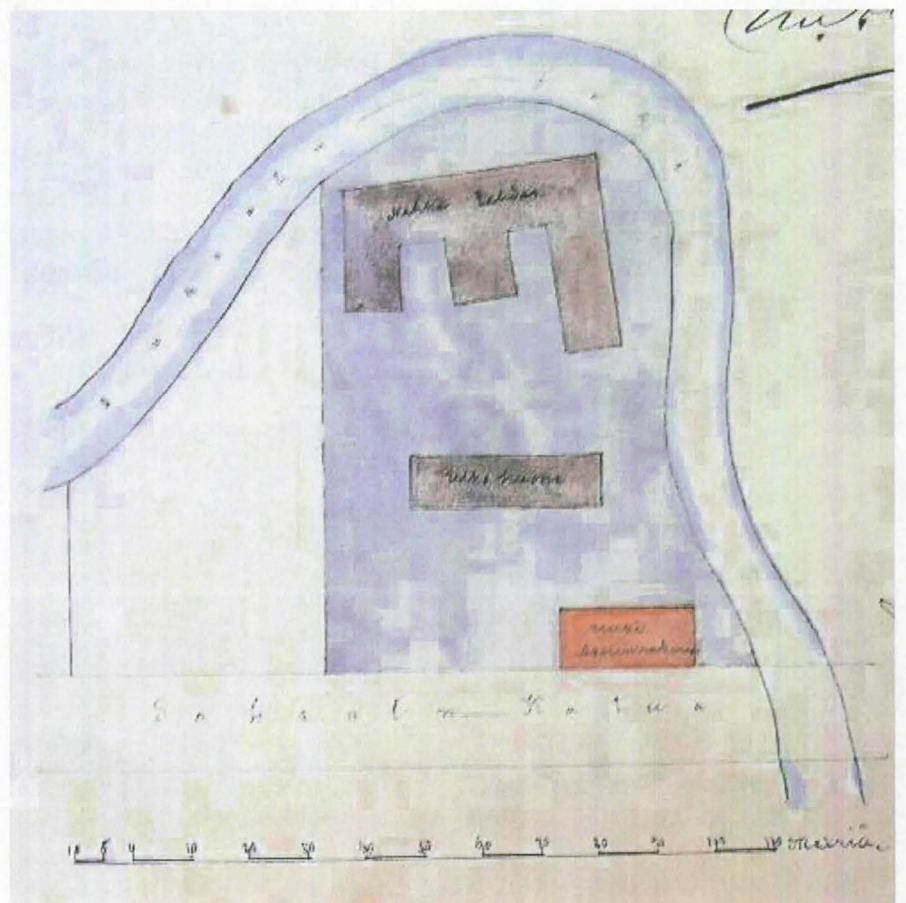






## 2-16-1, Saksalankatu 1

Nahkurimestari A.T. Lesche oli jo 1870-luvulla perustanut Saksalanjoen varrelle Mikkelin pitäjän puolelle nahkatehtaan. Alakuvan asemapiirustuksessa näkyvästä E-kirjaimen muotoisesta vanhasta tehdasrakennuksesta ei ole löytynyt pohja- tai julkisivupiirustuksia. Yläkuvan asuinrakennuksen suunnitteli lyseon vahtimestari A. G. Svanström vuonna 1894.







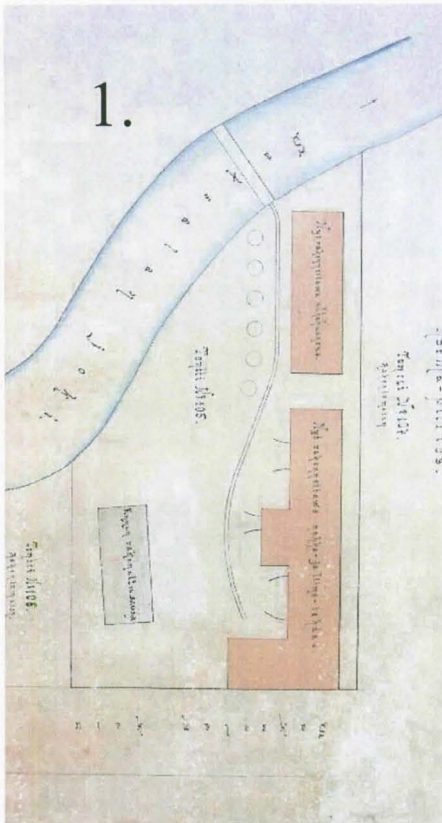
## 2-16-1, Saksalankatu 1. - entisten nahkatehtaitten tontit 104 ja 105

Paasosen nahkatehtaan (tontti 105) ja Leschen nahkatehtaan (tontti 104) alue. Nykyinen Peltopirkka.  
kuvat P.E.2006

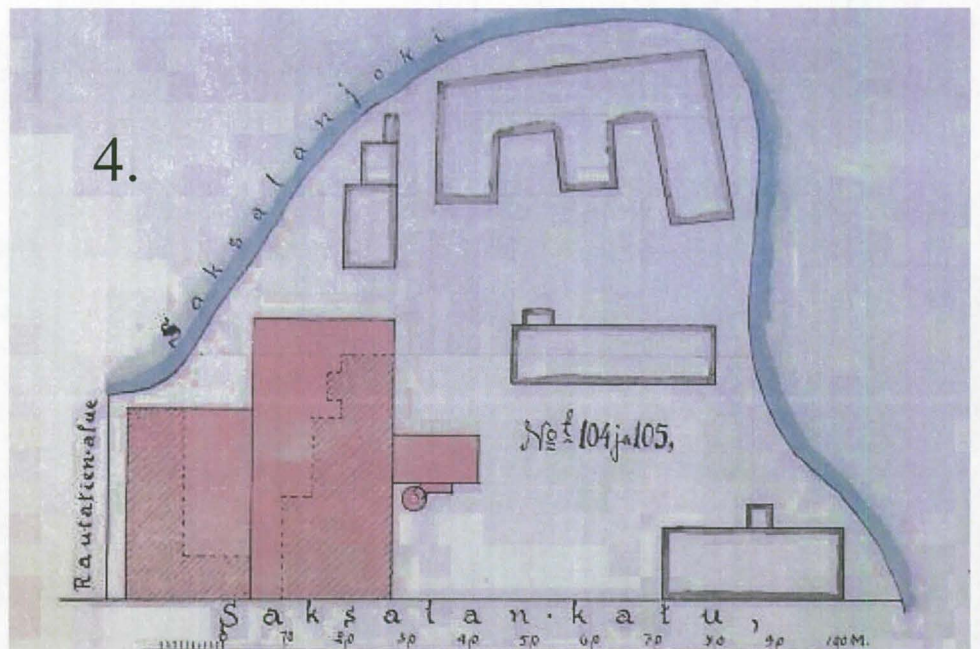
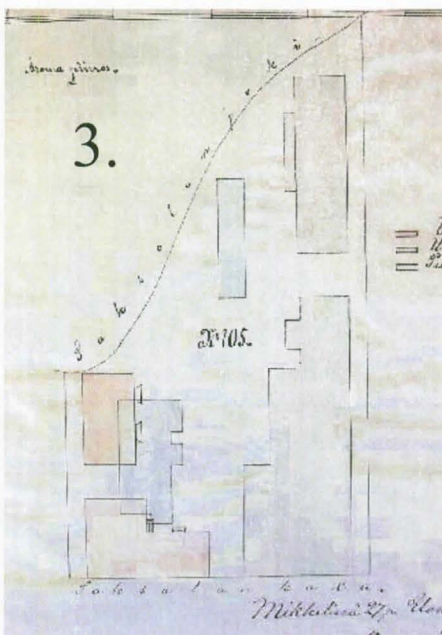




## 2-16-1, Saksalankatu 1, entiset nahkatehtaat



1. Mikko Paasosen nahka- ja luujauhotehdas. Asemapiirustus. Josef Stenbäck 1884.
2. A. Leschen nahkatehdas. Asemapiirustus. A. Loenbom 1886.
3. Paasosen nahkatehdas. Asemapiirustus. Werner Polón 1890.
4. Åströmin poikien nahkatehdas. Asemapiirustus J. P. Hyvönen 1916.





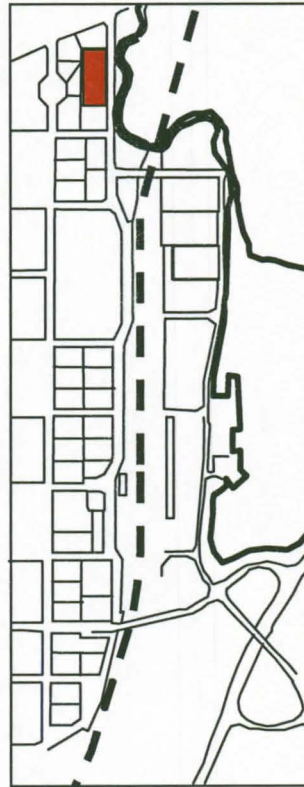
## 2-16-1, Saksalankatu 1



Paremmiin kirkkoarkkitehtina tunnettu Josef Stenbäck suunnitteli vuonna 1884 tehtailija Mikko Paasoselle suunnitelmat luujauho- ja nahkatehdasta varten. Rakennus purettiin vuonna 1916, jolloin Åströmin pojat rakensivat paikalle uuden tiilirakenteisen nahkatehtaan.



2-10-1111, Mannerheimintie 34  
2-10-112, Mannerheimintie 36





## 2-10-1111 Mannerheimintie 34

## 2-10-112 Mannerheimintie 36

Alun perin Hauskan talon (Kirkonkylä n:o 1) peltoja ja rantaniittyä ollut alue muodostettiin vuonna 1842 osaksi plantaasitonttia n:o 18.

C. A. Müllerin vuonna 1883 vahvistetussa asemakaavassa alueesta muodostettiin rakennustontti n:o 111, joka rajoittui pohjoisessa Tenholankatuun, jonka pohjoispuolella oli tontti 113. Tenholankatua ei kuitenkaan rakennettu kaavan mukaan, vaan linjattiin nykyiselle paikalleen. Tontit järjestettiin uudestaan niin, että tontin 111 pohjoisreunaan kiinni muodostettiin tontti 112, jolla numerolla oli Müllerin kaavassa ollut nykyinen huoltoasematontti 2-18-2. Tontin 112 pohjoispuolelle muodostui tontti 113, joka välillä oli jaettu kahtia ja on nykyään taas yhtenäisenä tonttina 2-10-118. Tontti 111 säilyi rakentamattomana aina 1930-luvulle saakka, jolloin rakennettiin Martti Vihosen suunnitelman (1931) mukainen Lihantarkastus- ja vaakahuonerakennus. Rakennus on edelleen olemassa.

Vuonna 1922 nahkatehtailija Mikko Hämäläinen osti molemmat tontit 111 ja 112 ja ryhtyi rakentamaan tontin 112 puolelle nahkatehdasta rakennusmestari J. P. Hyvösen samana vuonna laatiman suunnitelman mukaan. Tehdasrakennus oli volyyमितään naapuritonttien nahkatehtaiden kaltainen – suorakaiteinen ja kaarikattoinen. Seinät olivat alaosaltaan betonia ja muuttivat ylempänä tiili- ja puuseiniksi. Rakennus oli sijoitettu tontille päätä Mannerheimintielle päin. Vuonna 1922 Oikokatu (ent. Kulmakatu) oli jo yhdistetty Rantakatuun, ja koko katu oli saanut uuden nimen Mannerheimintie. Tontin rakennussuunnitelmaan kuului myös ulkorakennus, joka sijoittui tontin eteläreunaan tehdasrakennuksen suuntaisesti, päätä Mannerheimintielle päin.

Nahkatehdasrakennuksen kattorakenne uusittiin rakennusmestari A. Uotilan vuonna 1931 tekemän suunnitelman mukaan. Kaarikatto korvattiin tavallisella satulakatolla samalla räystäskorkeutta hieman kasvattaen.

Mikkelin karjanmyyntiosuuskunta, joka omisti nahkatehtaan Mannerheimintien toisella puolella (2-14-1), osti Hämäläisen nahkatehtaan 1930-luvun lopulla. Uusi omistaja muutti pian tehtaan teurastamoksi. Vuonna 1941 osuuskunta muutti nimensä Suur-Savon Osuusteurastamoksi. Uutta toimintaa varten rakennettiin ensin Martti Vihosen suunnitelman (1940) mukaan autotallirakennus tontin lounaiskulmaan. Vanha ulkorakennus oli jo tässä vaiheessa hävinnyt. Vihosen suunnitelmaa teuraskarjan navetaksi ei ilmeisesti toteutettu. Vuodelta 1944 on W. O. Rosenlöwin suunnitelma syväjäähdyttämöä varten, joka rakennettiin tontin eteläreunaan päätä Mannerheimintielle päin. Viimeksi mainittu rakennus oli viimeisin tontin rakennuksista ja se purettiin 1990-luvulla.



**Tonttien 111 ja 112 piirustuksia Mikkelin maakunta-arkistossa:**

## Tontti 111

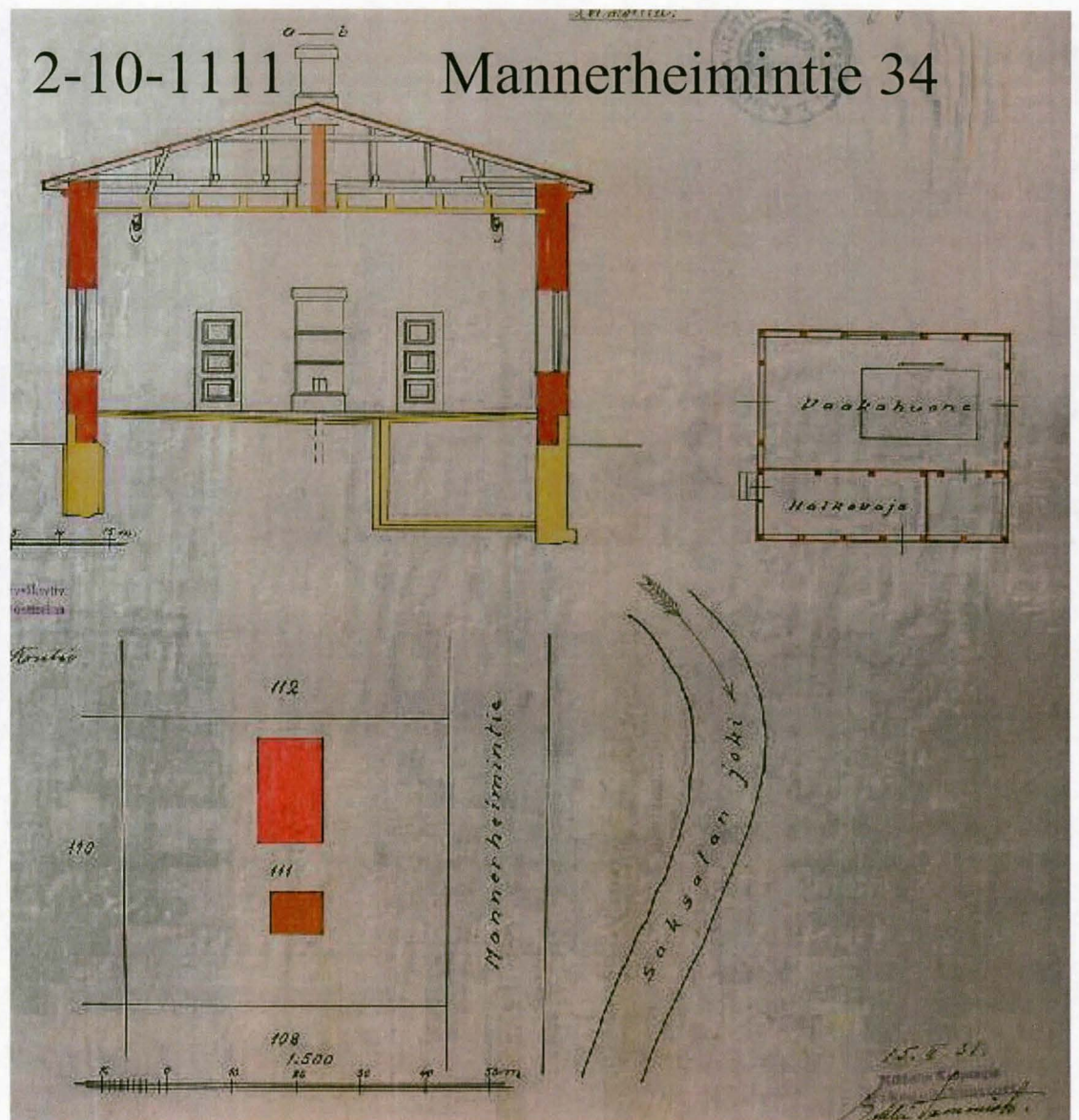
- Lihantarkastamo 15.2.1931 Erkki Tammisto. Vahv. 10.6.1931.

## Tontti 112

Piirustus nahkatehdasrakennuksesta ... huhtikuu 1922 J. P. Hyvönen. Vahv. 15.7.1922

- Piirustus ulkorakennukseen ... toukokuu 1922 J. P. Hyvönen. Vahv. 15.7.1922.
- Muutospiirustus tontille 112 syyskuu 1931 A. Uotila. vahv. 12.10.1931.





Lihatarkastamon suunnitelma vuodelta 1931. Kaupungininsinööri Erkki Tammisto. Tarkastamorakennuksen leikkaus, asemapiirros ja vaakahuoneen pohjapiirustus. Mikkelin maakunta-arkisto. Tontti 111. Valokuva, syyskuu 2006 P.E.

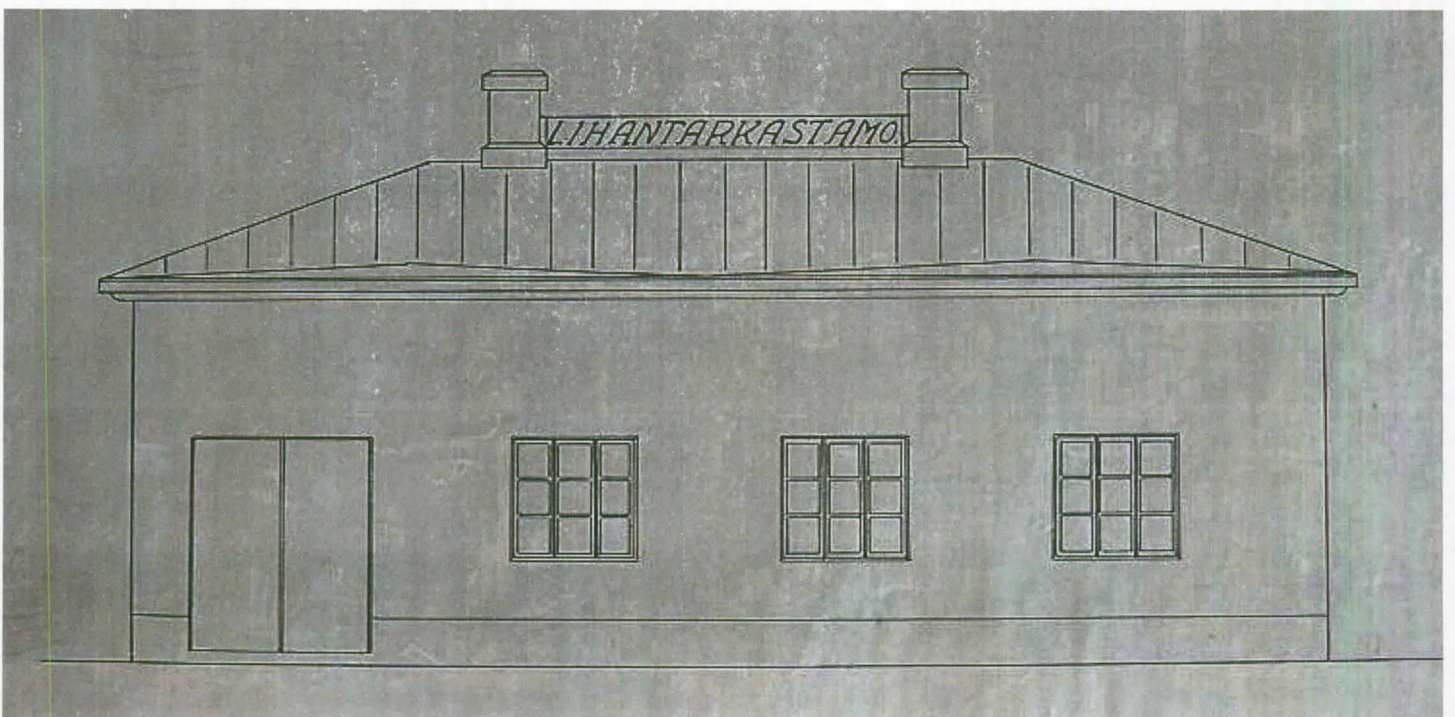






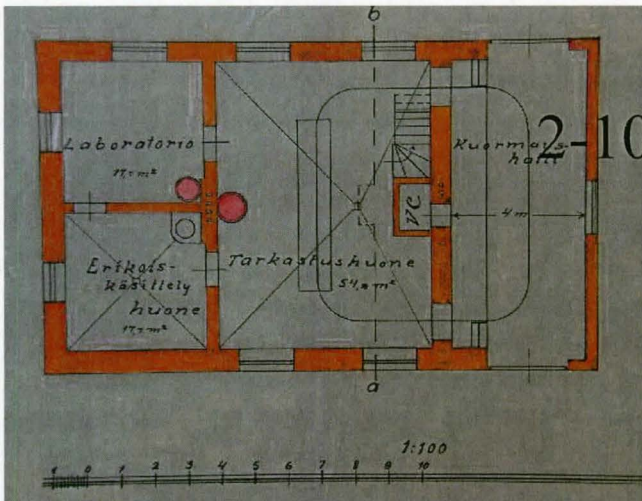
## 2-10-1111, Mannerheimintie 34

Lihantarkastamorakennus vuodelta 1931(Erkki Tammisto) edustaa yhdessä tullirakennuksen (Heikki Kuokkanen) kanssa kaupungininsinöörien suosimaa niukkaeleistä klassismia. Aumakattoinen rapattu rakennusvolyymi sopeutui helposti vanhaan kaupunkirakenteeseen – 20-luvun klassismi ammensi aineksia empirekauden rakentamisesta. Julkisivupiirustus Mikkelin maakunta-arkisto, tontti 111. Valokuva, syyskuu 2006. P.E.





2-10-1111, Mannerheimintie 34





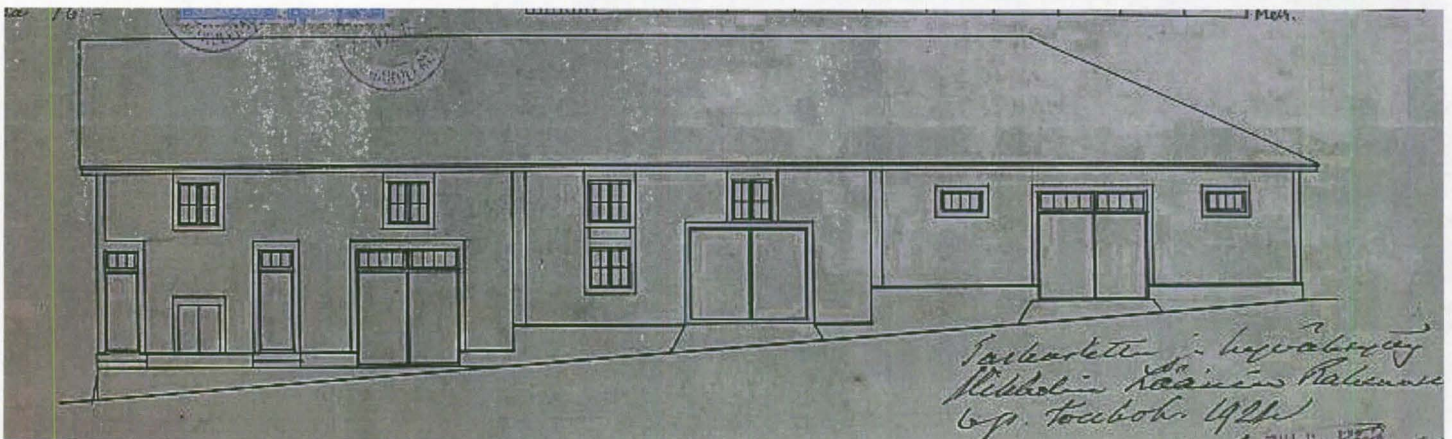
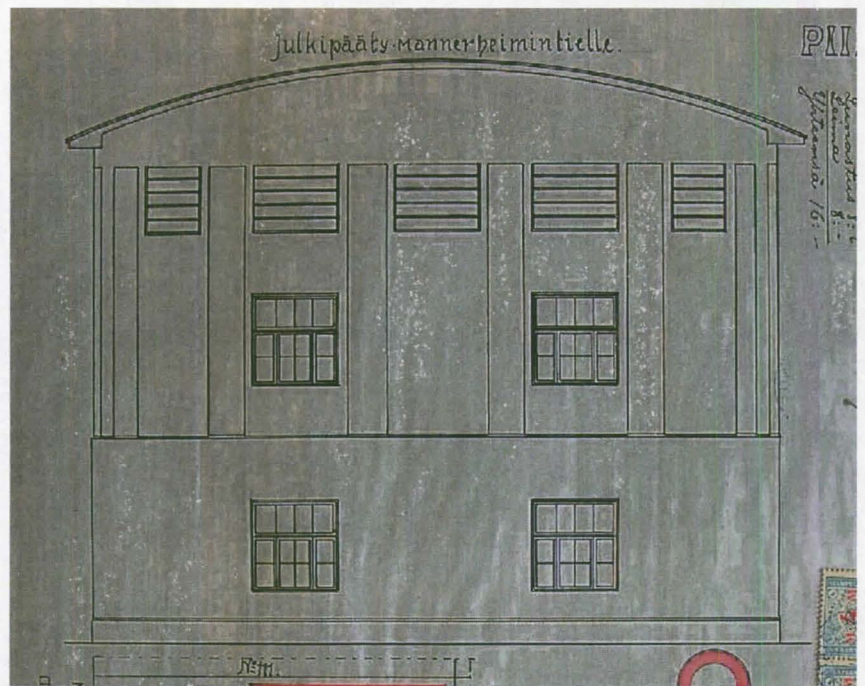
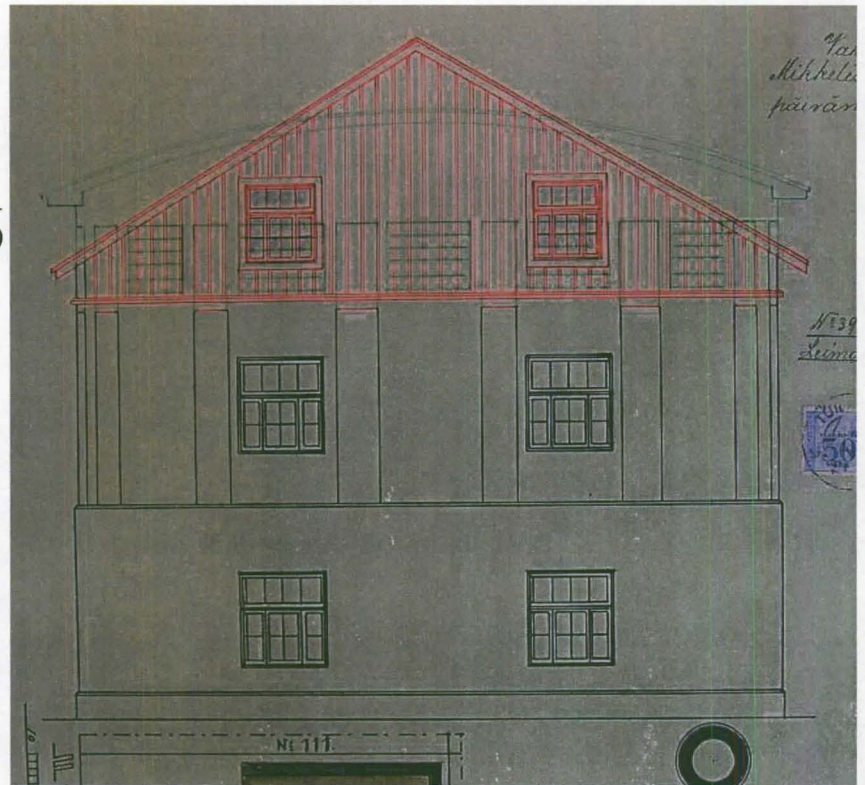
2-10-112

Mannerheimintie 36

Rakennusmestari J. P. Hyvönen suunnitteli vuonna 1922 Mikko Hämäläiselle nahkatehtaan. Rakennus oli järjestyksessään neljäs nahkatehdas Saksalanjoen alueella. Tehdasrakennuksessa oli Hyvöselle tyypillinen kaareva katto, joka vuonna 1931 muutettiin rakennusmestari A. Uotilan suunnitelman mukaan satulakatoksi.

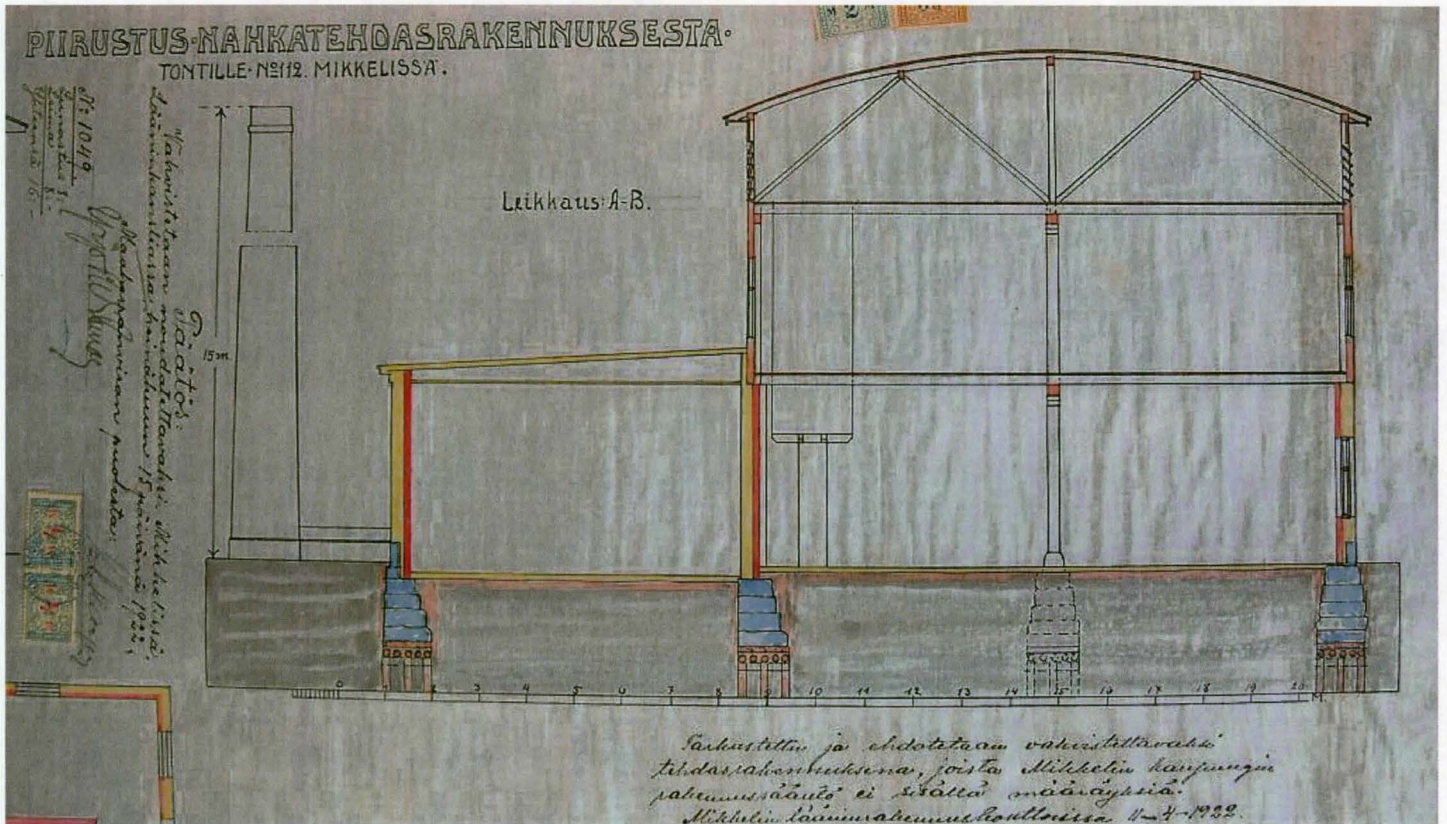
Tontille suunniteltiin myös suurehko ulkorakennus. Kuva alla.

Kaikki piirustukset, maistraatin rakennuspiirustukset rtontti 112. Maakunta-arkisto.

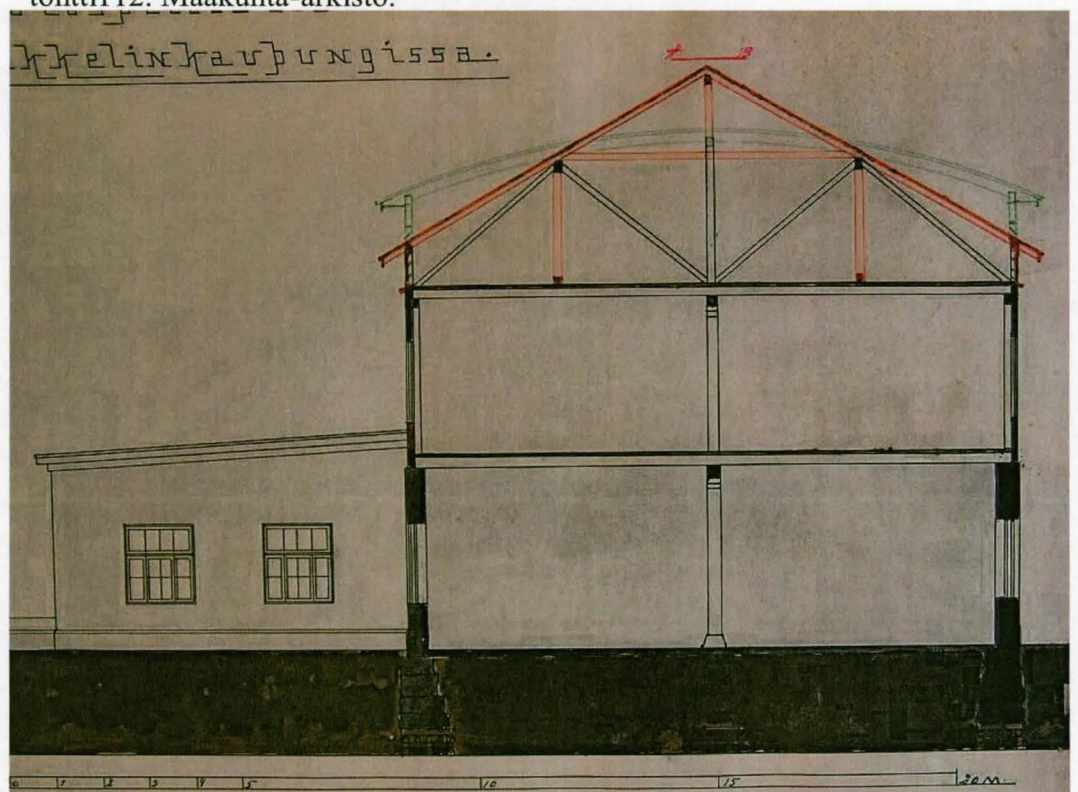




# 2-10-112, Mannerheimintie 36

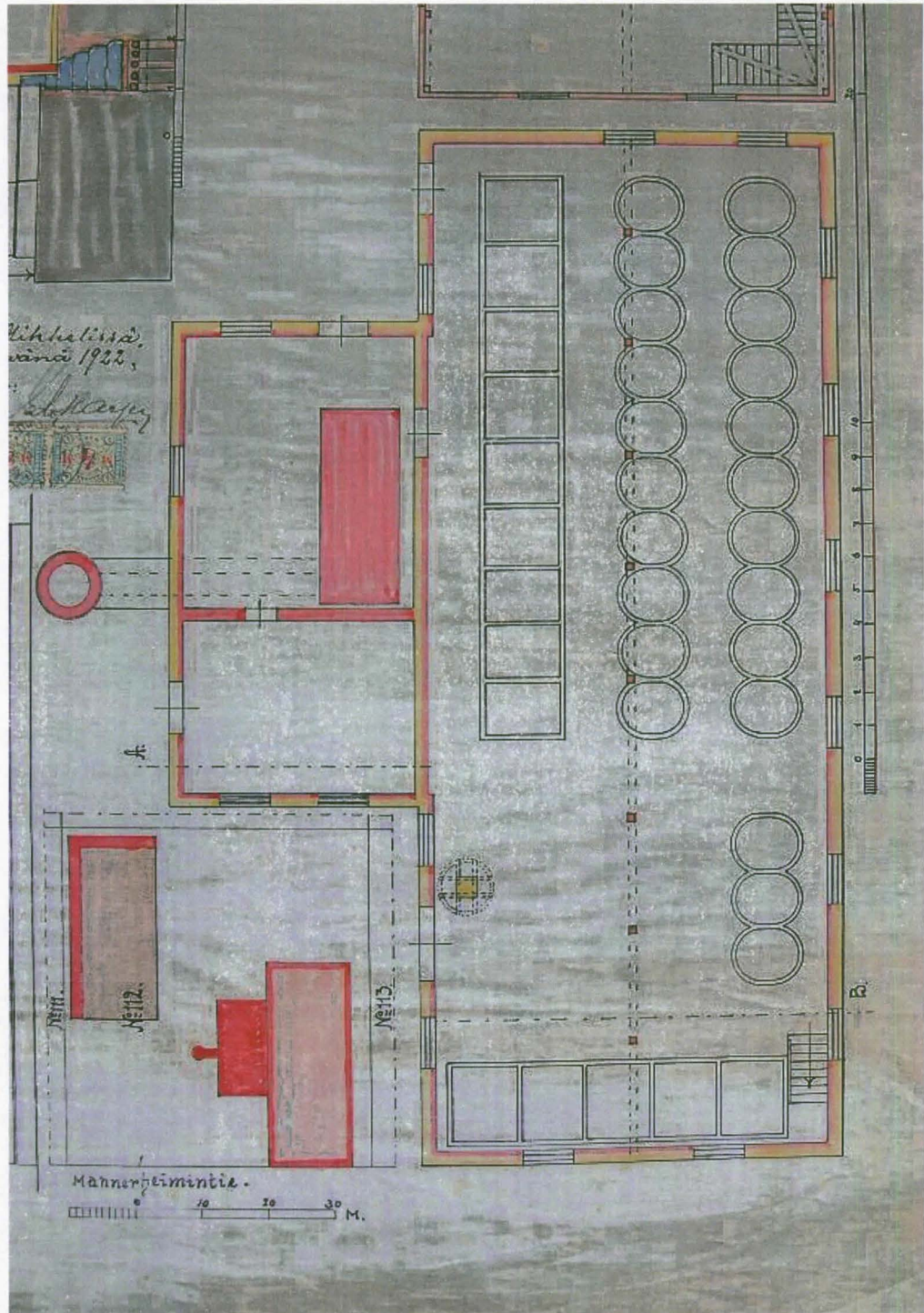


Mikko Hämäläisen nahkatehdas. Alkuperäinen leikkaus J. P Hyvönen 1922 ja kattomuutos 1931. A. Uotila. Maistraatin rakennuspiirustukset. tontti 12. Maakunta-arkisto.





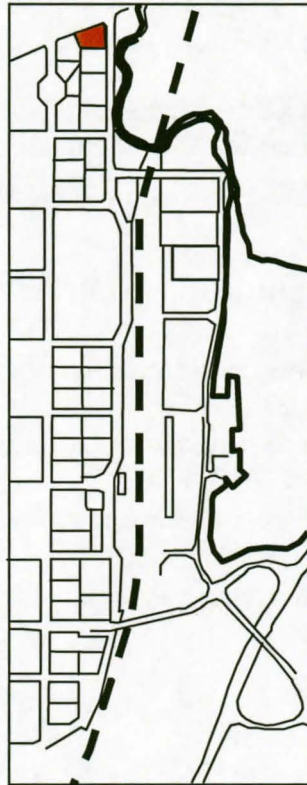
## 2-10-112, Mannerheimintie 36



Mikko Hämäläisen nahkatehdas. Pohjapiirustus ja asemapiirustus.  
J. P. Hyvönen 1922. Maistraatin rakennuspiirustukset, tontti 112.  
Maakunta-arkisto.



2-10-118, Mannerheimintie 38 /  
Tenholankatu 2





## 2-10-118 Mannerheimintie 38 / Tenholankatu 2

Alun perin Hauskan talon (Kirkonkylä n:o 1) peltoa ollut alue muodostettiin vuonna 1842 osaksi plantaasitonttia n:o 20.

C. A. Müllerin vuoden 1883 asemakaavassa kohdalle muodostettiin tontti 113, jonka muotoa muutettiin myöhemmissä Tenholankadun järjestelyissä (ks. 2-10-1111 / 2-10-112).

Tontti oli rakentamattomana 1920-luvulle saakka. Vuonna 1924 rakennusmestari J. P. Hyvönen suunnitteli Paavo Lappalaiselle rakennuksen, johon sijoitettiin yleinen sauna. Rakennus sijoittui aivan tontin läntiseen reunaan, Tenholankadun varteen. Myöhemmin rakennuksen pohjakerroksessa oli liikehuoneisto, johon vuonna 1967 tehdyn suunnitelman mukaan avattiin suuret näyteikkunat.

Tontti jaettiin kahtia ilmeisesti jo 1930-luvulla. Mannerheimintien puoleiselle osalle, tontille 113b rakennettiin autotalli ja huoltoasema.

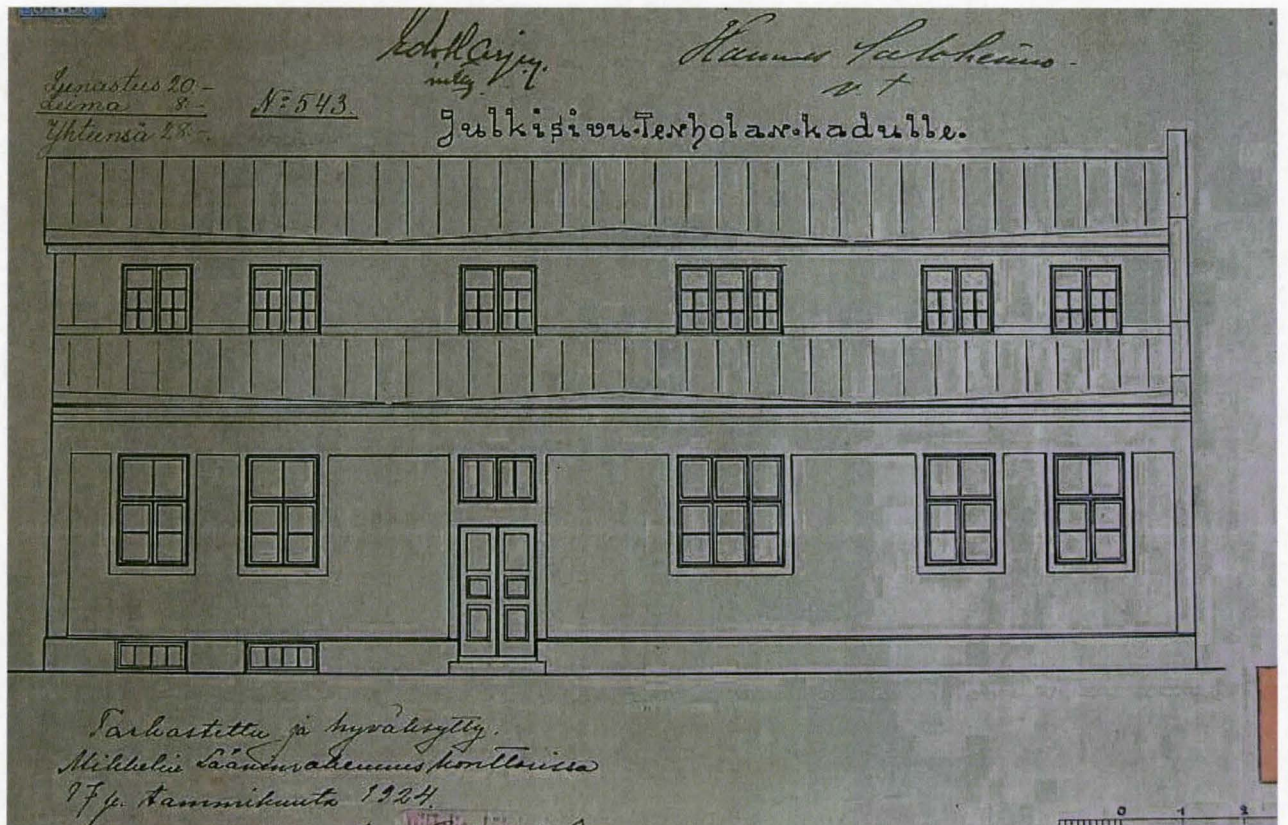
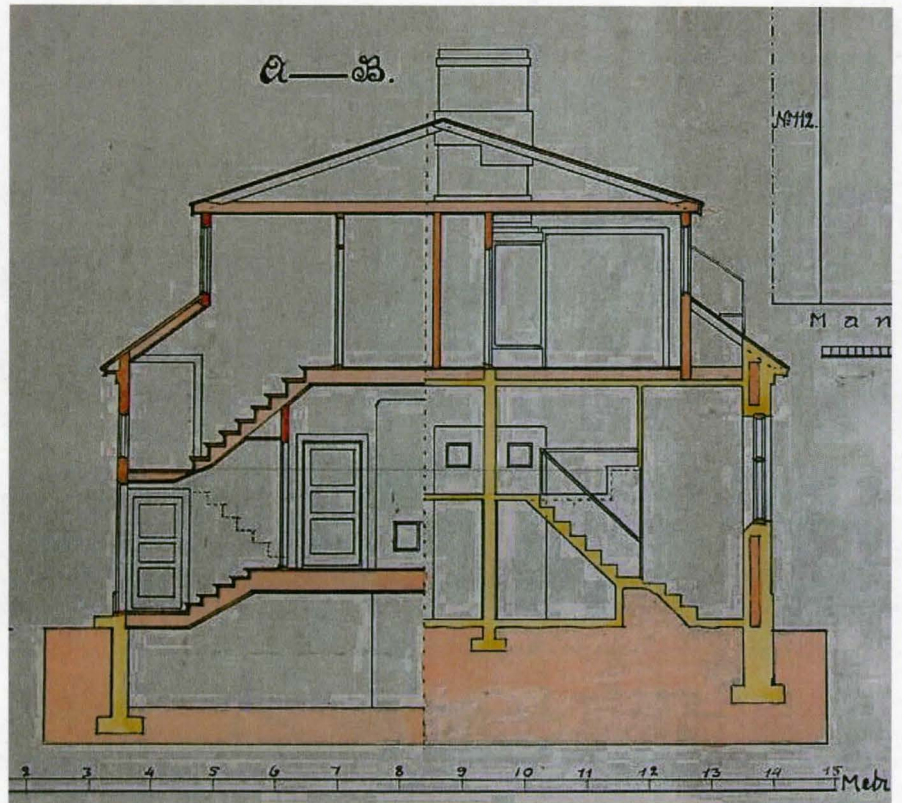
### **Tontin 113 piirustuksia Mikkelin maakunta-arkistossa:**

- Piirustus uudisrakennuksista ... tammikuu 1924 J. P. Hyvönen. Vahv. 23.2.1924.
- Piirustus rakennusmuutosta varten ... heinäkuu 1931 Kalle Kontio. Vahv. 2.9.1931.
- Ulkokuoneraakennuksen piirustus ... 22.5.1932 A. Oikarainen. Rak. lupa 15.6.1932
- Tulisijamuutospiirustus ... 24.5.1933 Aug. Mehtälä. Vahv. 21.6.1933.



## 2-10-118 Tenholankatu 2 / Mannerheimintie 38

Vasta vuonna 1924 suunniteltiin ensimmäinen rakennus jo neljäkymmentä vuotta aikaisemmin kaavoitetulle tontille 113. Rakennusmestari J. P. Hyvösen suunnitelman mukaan rakennettiin yleinen sauna, jossa kiinnittää huomiota erikoinen vesikattoratkaisu – eräänlainen säterikatto. Mikkelin maakunta-arkisto, tontti 113.



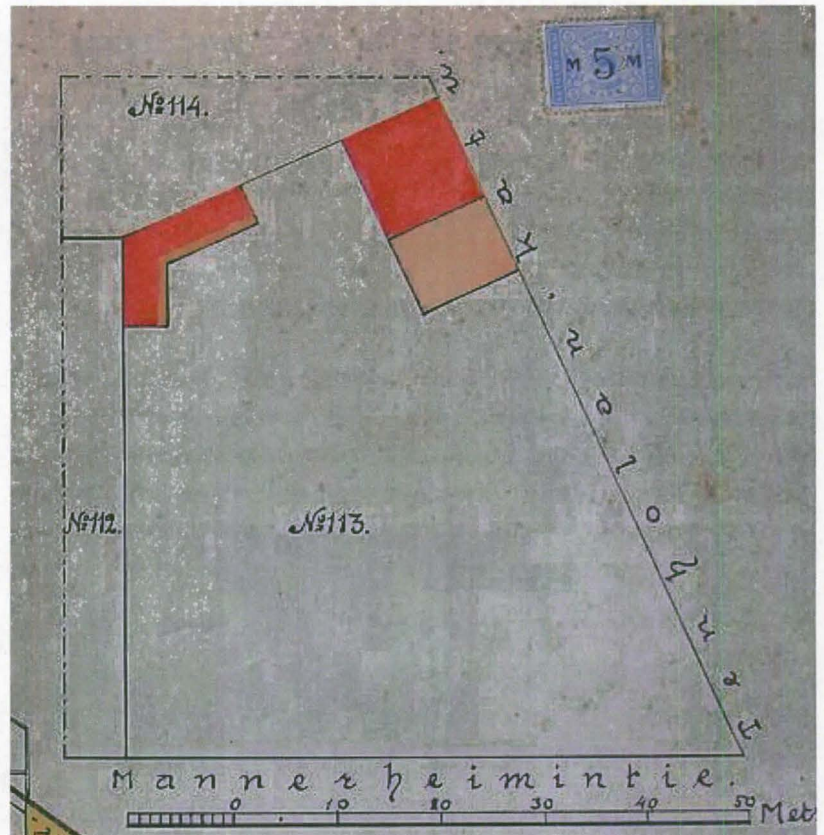




## 2-10-113 Tenholankatu 2 2-10-2113 Mannerheimintie 38

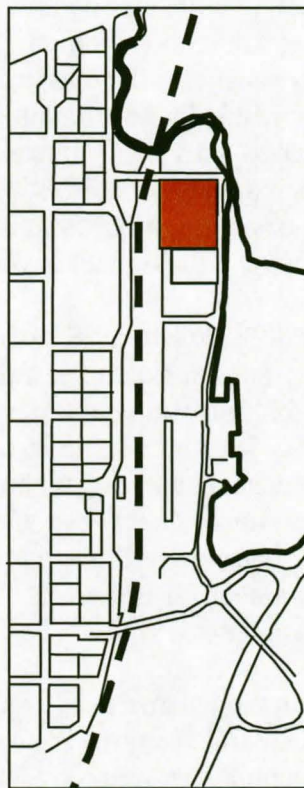
Tyhjentyneiden tonttien 2113 ja 113 taustalla arkkitehti Elli Toikan vuonna 1962 suunnittelema Tenholankatu 4 / Porrassalmenkatu 51 kerrostalo.

Alla olevan asemapiirroksen mukainen tontti 113 jaettiin 1930-luvun lopulla? kahtia. Yleisen saunan tontti säilytti vanhan numeron 113. Mannerheimintien puoleiselle tontille (nyk. 2113 aik. 118) rakennettiin 1930-luvulla klassistinen aumakattoinen autotalli- ja korjaamorakennus.





2-17-2 ja 106, Saksalankatu 2 /  
Laiturikatu 8 ja 10





## 2-17-2, Saksalankatu 2 / Laiturikatu 8 2-17-106, Laiturikatu 10

Nykyisistä tonteista 2-17-106 oli vielä 1880-luvun alussa kokonaan vesialuetta ja tontti 2-17-2 Olkkolan talon Saksalanjoen suun rantaniittyä. Jälkimmäinen alue asemakaavoitettiin C. A. Müllerin vuoden 1883 asemakaavassa osaksi pohjoisessa Saksalankatuun rajoittuvaa lastauspaikkaa. Vuonna 1888 valtuusto kieltäytyi vuokraamasta lastauspaikkaa Alexis Nordqvistille, joka olisi halunnut perustaa paikalle höyrystys- ja puunjalostamon (vuotta myöhemmin aloitti pitäjän puoleisella Saksalanjoen rannalla toiminnan Saksalan höyrystysahti!). Vuonna 1889 lastauspaikkaa oli tarkoitettu raivata. Se arveltiin saatavan kuntoon, kunhan ”*saadaan lupa hakata kasvavat puut ja jättää alle kaikkine oksineen silloin kohta voidaan siellä vastaanottaa hirsii, halkoja, tiiliä ym. ja niistä lähtevät kuoret ja lastut jäisivät täytteeksi vetelälle paikalle.*” Neljä vuotta myöhemmin keskusteltiin Lastauspaikan ja Pirttiniemen välisen lahdenpohjukan täyttämistä. Saksalan höyrystysahtaan toimesta oli jo tehty sahanpurulla täyttämällä ”tie” Saksalankadulta Pirttiniemen suuntaan – Mikkelin ensimmäinen pururata! Satamamestari Hokkasen suunnitelman (4.5.1893) mukaan esitettiin nyt tehtäväksi hirsirakenteinen laituriseinämä, joka estäisi ”*sahajauhojen vierymistä väylään päin*”. Vuoden 1898 asemakaavamuutostietoa näyttäisi, ettei laajempaa täyttämistä kuitenkaan vielä tuossa vaiheessa olisi toteutettu.

Vuonna 1889 valmistunut Savon rautatie tuli tonttien läntiseksi naapuriksi ja söi samalla Saksalankadun varrelta kaksi tonttia (numerot 102 ja 106). Vuonna 1904 olisi satamamestari Hokkanen ollut halukas ostamaan tontin numero 103, jolla numerolla lastauspaikkaa tuossa vaiheessa merkittiin. Kaupunki ei suostunut myymään tonttia koska ”*mainittu tontti on epämuodollinen ja rantuetta edelleen vielä vähitellen tullaan täyttämään ja lastauspaikaksi tarvitaan.*” Valtuusto antoi rahatoimikamarille tehtäväksi suunnitella ranta-alueen järjestämistä – ”*miten aluetta paraiten voitaisiin teollisuuslaitoksia varten käyttää.*”

Kaupunginrakennusmestari August Oikarainen laati maaliskuussa 1905 kaavamuutosehdotuksen, jossa otsikon alueesta ja vanhan lahdenpohjukan täyttömaasta muodostettiin uusi lastausalue ja kaksi teollisuustonttia, jotka perivät numeronsa rautatien alle jääneiltä viemiltä tonteilta. Ehdotuksessa on esitetty uuden, Saksalankadulle poikittaisen, Tehtaankadun rakentaminen uuden lastausalueen ja tonttien 102 ja 106 väliin. Tehtaankadun rakentaminen oli käynnissä vielä 1930-luvun alussa, jolloin Suomalainen Shell Oy:n vuokraamasta Pirttiniemen kärjestä kuljetettiin louhinta ja tasoitusjätteitä Tehtaankadun tasoittamiseksi.

Vuonna 1916 lastauspaikka, joka vielä Pioniuksen vuoden 1915 asemakaavaehdotuksessa oli merkitty yhtenäiseksi alueeksi, ehdotettiin jaettavaksi kaupungininsinööri von Fieandtin suunnitelman mukaan kahdeksi tontiksi 103 a ja 103b. Numerolla 103 merkittiin Pirttiniemen kärkeä - vanhan kylpylän paikkaa. Tonttien väliin jäi tiealue, joka rantaan päin mennessä laajeni tonttien kulmat viistäväksi muodostetuksi ranta-aukioksi.



Sotien jälkeen aluetta ryhdyttiin kaavoittamaan uudelleen yhdessä satama-alueen kanssa. Kaupunginarkkitehti Eero Jokilehdon ensimmäinen kaavaehdotus on päivätty marraskuussa 1945. Ehdotuksessa edellä mainittujen tonttien alue liitetään osaksi suurta teollisuuskorttelia numero 17, jonka eteläisen osan muodostaa täytettäväksi esitetty sataman ja Pirttiniemen välinen lahti. Korttelin eteläraajaksi on merkitty satamalaitureille johtava rata. Korttelin itäreunaan rantaviivaan on esitetty tehtäväksi uusi Laiturikatu. Tehtaankatu merkittiin poistettavaksi ja tontit 102 ja 106 esitettiin laajennettavaksi Laiturikatuun saakka. Jokilehdon lopullinen kaava vahvistettiin 28.12.1948. Tonttien 102 ja 106 uusi tonttijako sai vahvistuksen 14.11.1951.

### **Tontti 2-17-2 (entinen 102 tai 106)**

Vuonna 1907 kauppaneuvos David Pulkkinen rakensi tontille 102 (nyk. 2-17-2) myllyrakennuksen, jonka oli suunnitellut arkkitehti Henrik Helin. Myllyrakennus sijoittui Saksalankadun ja uuden Tehtaankadun kulmaan, pitkä sivu Saksalankadun suuntaisesti. Jugend-tyylin rationaalisen vaiheen mukaiset julkisivut olivat suunnitelman mukaan osittain rapatut osittain puhtaaksimuuratut ja sokkelissa oli jugendille tyypillistä kiviharkotusta (vrt. Graniittitalo). Rannan puoleisessa päässä oli korkea tiilipiippu. Rakennukseen tehtyjen myöhempien muutosten ja läheltä kuvattujen valokuvien puutteen vuoksi ei voida varmuudella sanoa, toteutettiinko rakennus suunnitelman mukaiseen asuun. Myllyrakennuksen yhteydessä oli puurakenteinen makasiini, joka jatkui tontin rautatien puoleiselle rajalle. Makasiini oli kenties olemassa ennen myllyrakennusta..

Myllyrakennusta laajennettiin aikojen kuluessa useaan otteeseen. Rautatien suuntainen siipirakennus rakennettiin rakennusmestari J. P. Hyvösen vuonna 1915 laaditun suunnitelman mukaan. Nimiöteksti toteaa kyseessä olleen ”piirustus makasiinijatkolle ja asuinrakennukselle”. Mylly jatkoi toimintaansa Mikkelin valssimylly nimisenä aina vuoteen 1930. Vuonna 1939 myllyn osti SMK eli Suomen Maanviljelijäin Kauppa Oy. Vanhaa myllyrakennusta korotettiin jossakin vaiheessa ja sotavuosina se sai lopullisen muotonsa, kun ensin myllyrakennuksen kylkeen lisättiin pilkekuivaamo ja arkkitehti Jaakko Tähtisen vuonna 1943 tehdyn suunnitelman mukaan rakennettiin radan ja Saksalankadun kulmaan siilorakennus ja vuotta myöhemmän suunnitelman mukaan korotettiin radan suuntaista siipeä. Tässä yhteydessä rakennus sai kaupungin suuntaan tyylikkään funktionalistisen ulkonäön.

SMK:n toiminta tontilla jatkui vielä 1970-luvulla, jolloin sodan jälkeisissä kaavamuutoksissa uuteen Laiturikatuun asti laajennetun tontin kaakkoiskulmaan rakennettiin kahdessa vaiheessa korjaamo- ja varastorakennus. Sitten tontti siirtyi SOK:n omistukseen. Myllyrakennus siiloineen purettiin 1980-luvun lopulla ja 70-luvun rakennuksiin tehtiin maataloustarvikemyymälä..



## **Tontti 2-17-106**

Vuonna 1917 kauppaneuvos Pulkkinen sai senaatilta suostumuksen anomukseensa ”yhteen rakentaa omistamansa tehdastontit n:o 102 ja 106”. Tontti 106 näyttäisi kuitenkin säilyneen rakentamattomana aina 1930-luvun lopulle, jolloin se siirtyi Osuuskauppa Suur-Savon haltuun. Rakennusmestari Mosse Räsänen suunnitteli tontin Tehtaankadun puoleiseen reunaan 40 x 15 metriä suuren varastorakennuksen. Varasto oli tarkoitus purkaa Osuuskauppa Suur-Savon uuden keskusvarastorakennuksen (nyk. Tokmanni) valmistuttua vuonna 1960. Vuotta aikaisemmin oli valmistunut tontin Laiturikadun puoleiselle sivulle korjaamo- ja autotallirakennus. Myöhemmin länteen päin jatkettu rakennus on edelleen olemassa.

### **Tontin 106 piirustuksia Mikkelin maakunta-arkistossa:**

- Piirustus kauppias D. Pulkkinen höyrymyllyä varten tehdastontille ... Henr. R. Helin. Vahv. 12.12.1906
- Leikkauspiirustuksia makasiinin jatko- ja asuinrakennukselle ( 2 kpl) ... helmikuu 1915 J. P. Hyvönen. Vahv. 9.4.1915.
- Piirustus rakennuslisäyksille ... heinäkuu 1915 J. P. Hyvönen. Vahv. 15.9.1915.

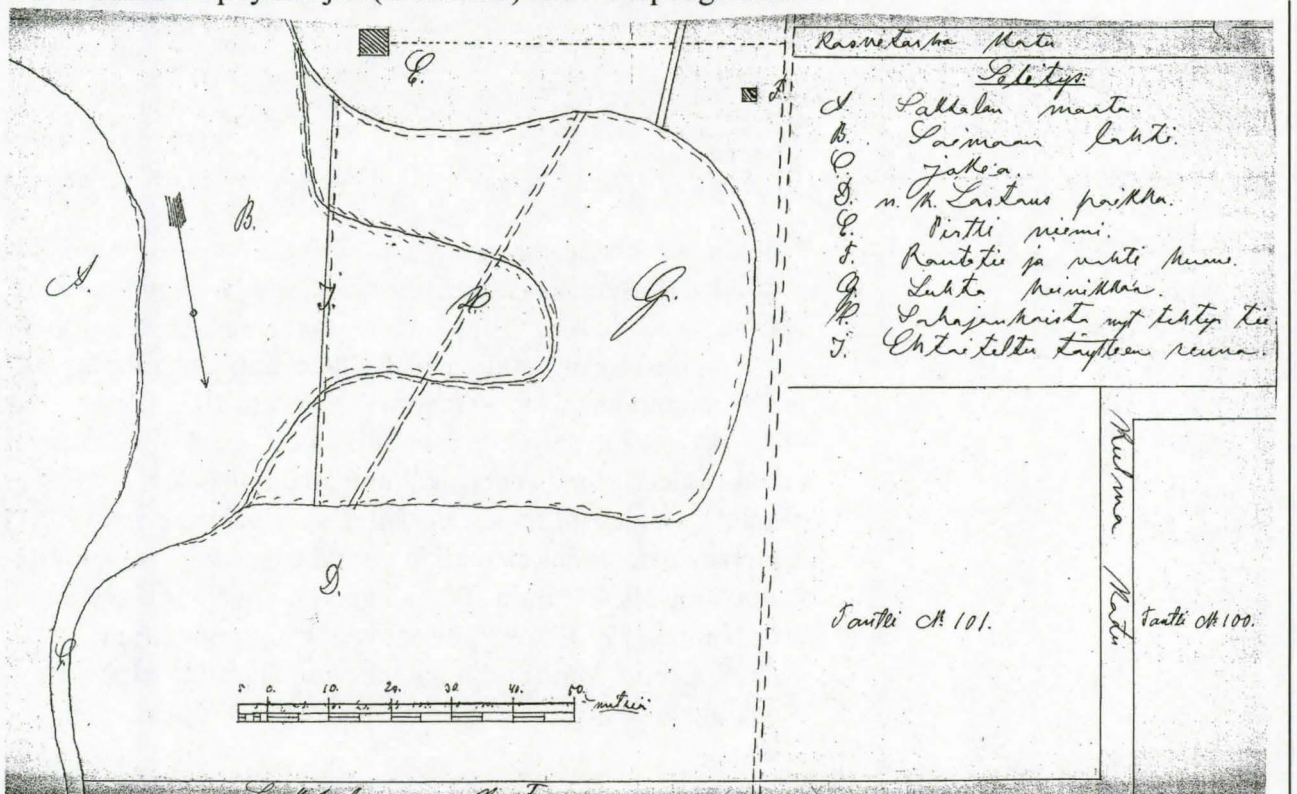


## 2-17-2 ja 106 Saksalankatu 2/ Laiturikatu 8 ja 10

Carl Müllerin asemakaavassa vuodelta 1883 sijoitettiin Saksalankadun varteen Saksalan joen suuhun lastaus-paikka. Saksalan höyrystyslaitoksen aloitettua toimintansa vuonna 1889 ryhdyttiin myös lastauspaikan tienoota raivaamaan ja täyttämään. Kuva on käännetty ylösalaisin (pohjoinen alhaalla), jotta vertailu alla olevan piirustuksen kanssa olisi helpompaa. Kaupungin arkisto.

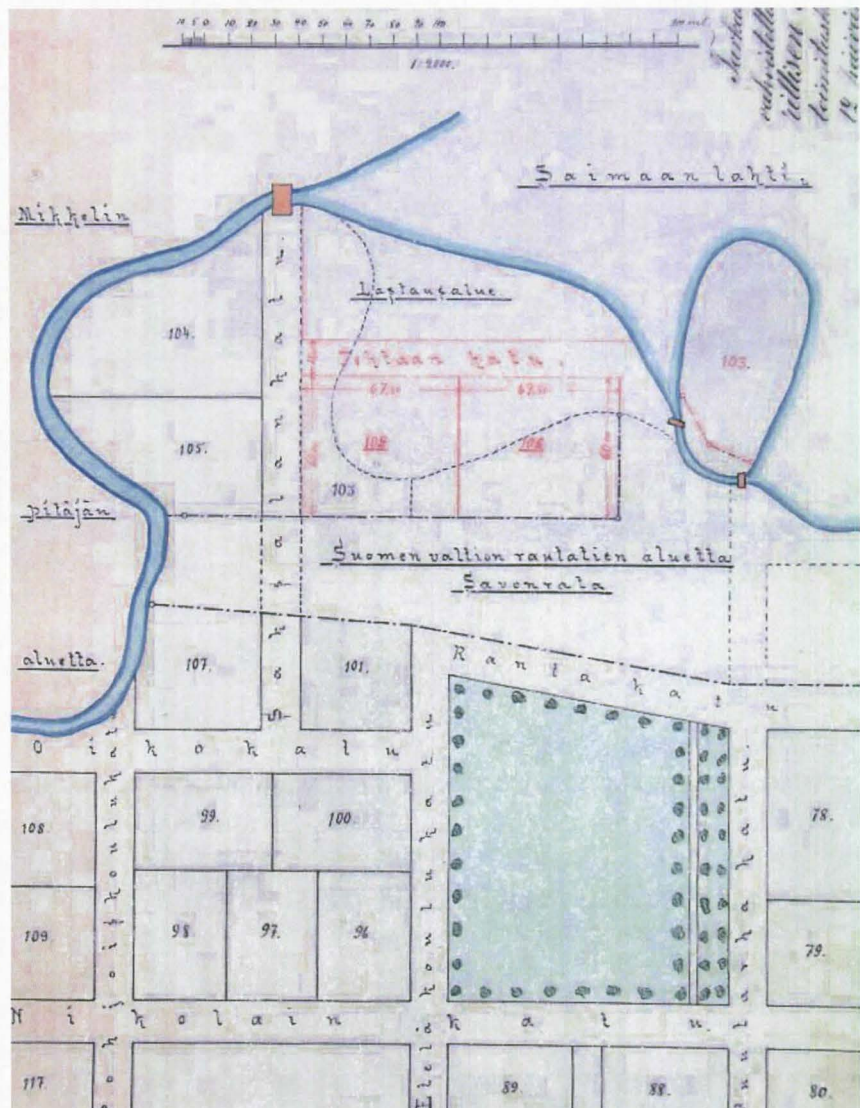


Satamamestari Oskar Hokkanen piirsi vuonna 1893 suunnitelman Saksalanjoen suun ranta-alueen täyttämiseksi. Saksalan höyrystyslaitoksen toimesta oli jo rakennettu "pururata" eli sahajauhoilla tehty tie (H) Saksalankadun eteläpuolen lastausalueelta Pirttiniemeen. Valtuusmiesten pöytäkirjan (25.9.1893) liite. Kaupunginarkisto.





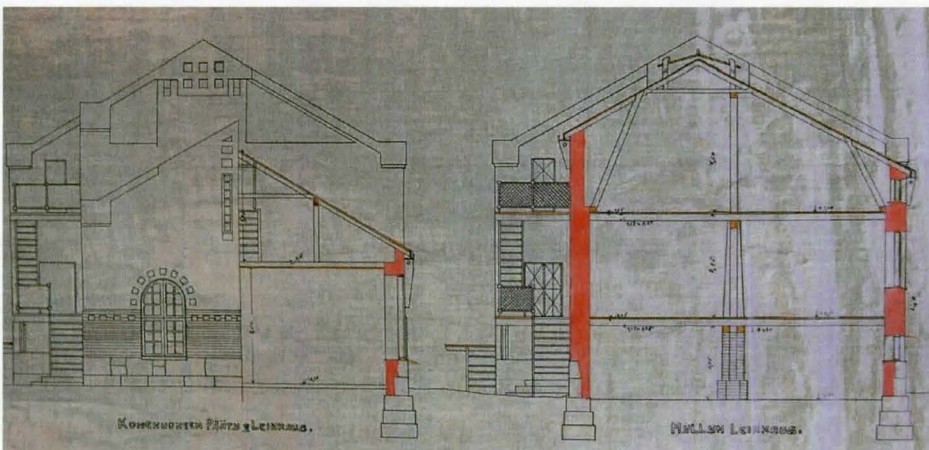
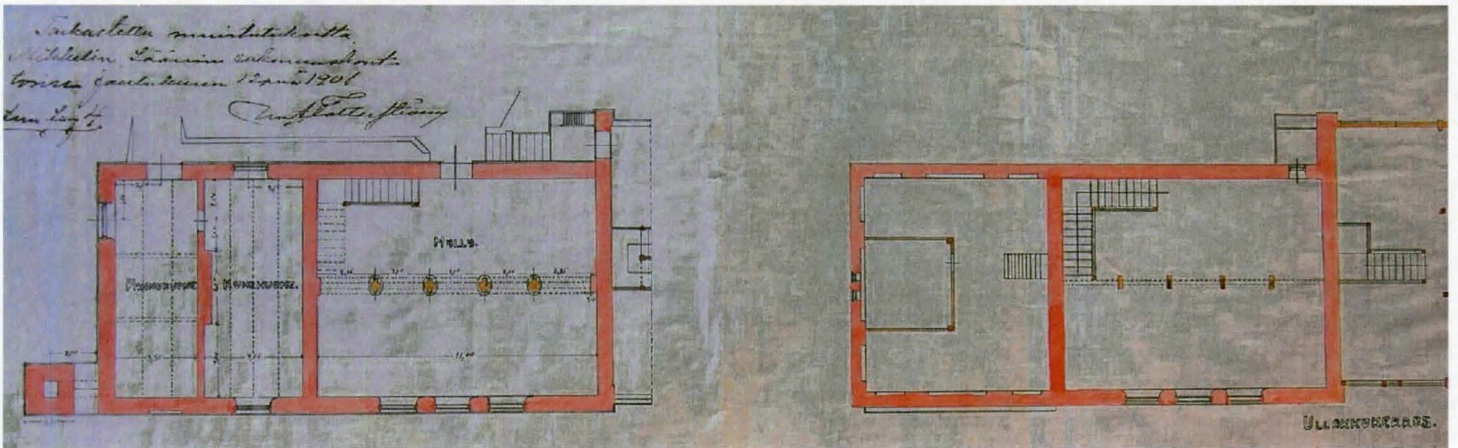
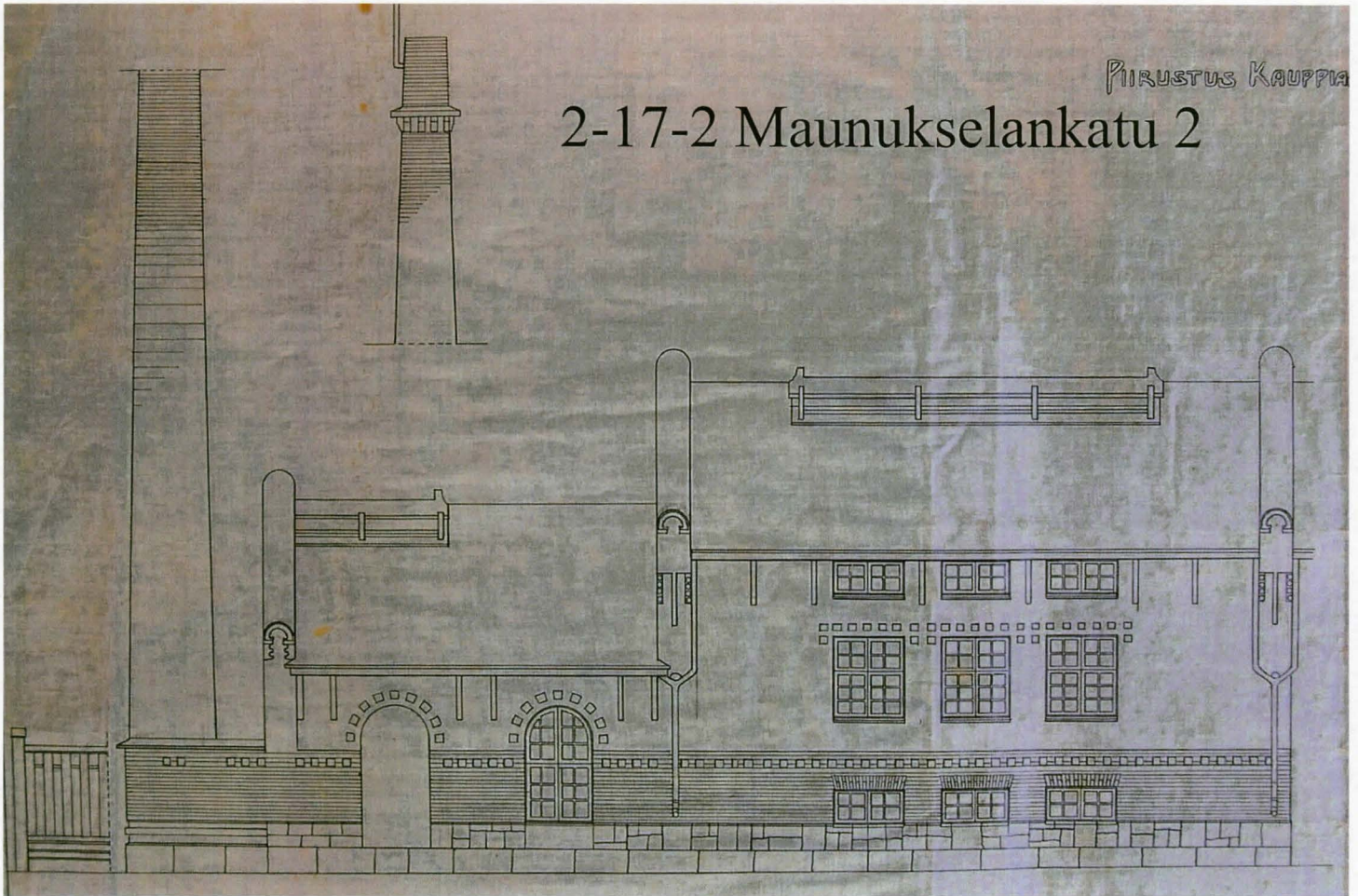
## 2-17-2 ja 106, Saksalankatu 2 / Laiturikatu 8 ja 10



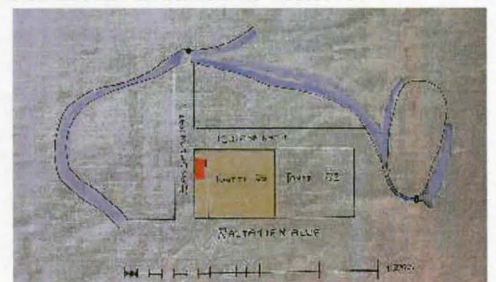
Kaupunginrakennusmestari August Oikarainen laati vuonna 1905 ehdotuksen asemakaavamuutokseksi Saksalankadun ja rautatien välisen lastauspaikan (103) ja täytetyn rannan alueelle. Kaavassa esitettiin uusi radan suuntainen Tehtaankatu, jonka länsipuolelle muodostettiin kaksi ”tehdastonttia” numerot 102 ja 106 (vuoden 1883 kaavassa kyseisillä numeroilla olleet tontit olivat jääneet rautatiealueen alle). Tehtaankadun itäpuolelle jäävä täytetty ranta merkittiin uudeksi lastausalueeksi. Kaava vahvistettiin 12.2.1906. Kauppaneuvos Pulkkinen oli jo vuotta ennen kaavan vahvistamista huutanut itselleen tontin 102 ja hankki myöhemmin myös tontin 106. Vuonna 1917 Pulkkinen sai vahvistuksen tonttien yhdistämiselle. Maistraatin rakennuspiirustukset, sekalainen. Maakunta-arkisto..



# 2-17-2 Maunukselankatu 2

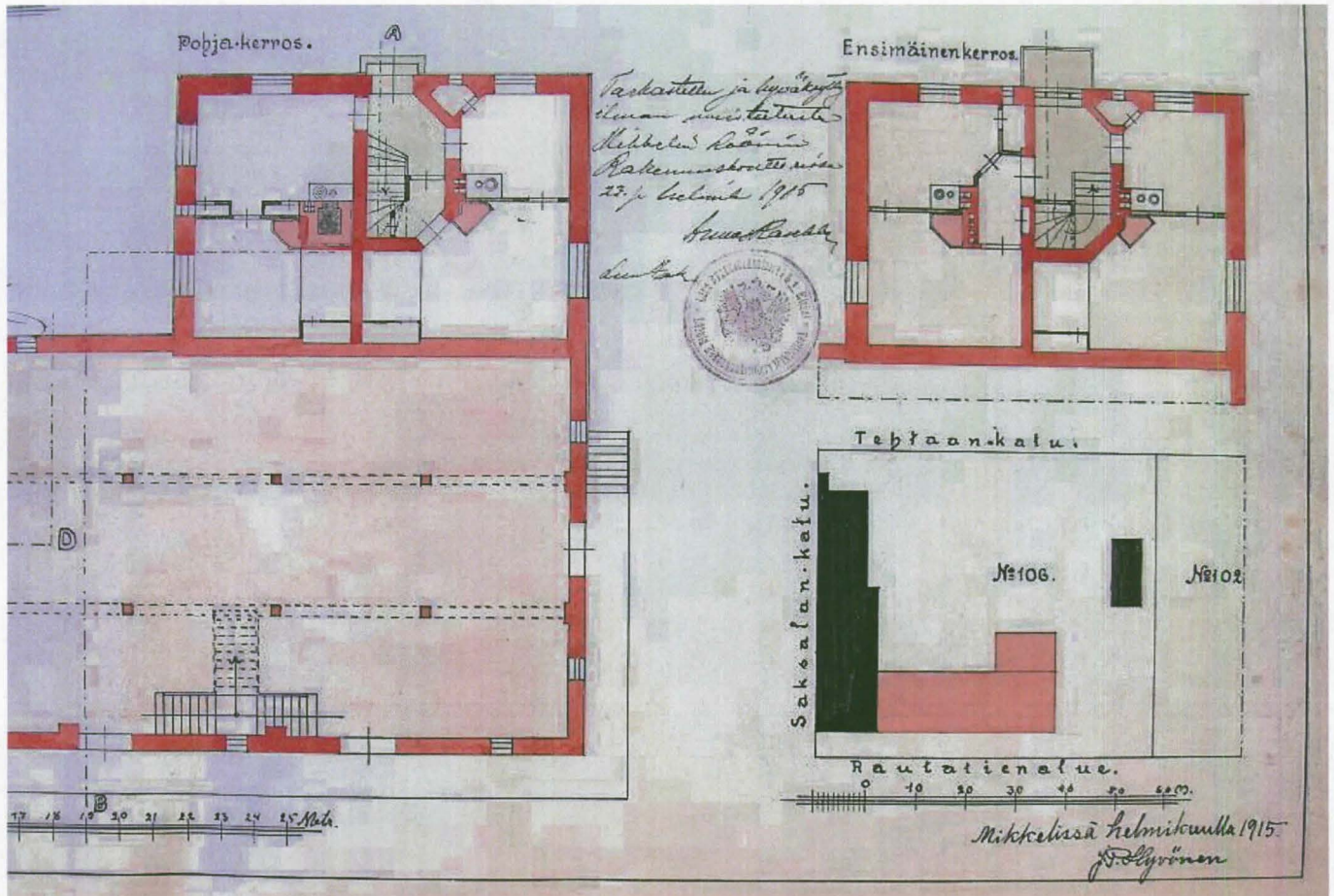


Arkkitehti Henrik Helinin suunnitelmat kauppaneuvos Pulkkisen myllyä varten 1907. maistraatin rakennuspiirustukset Mikkelin maakunta-arkisto.



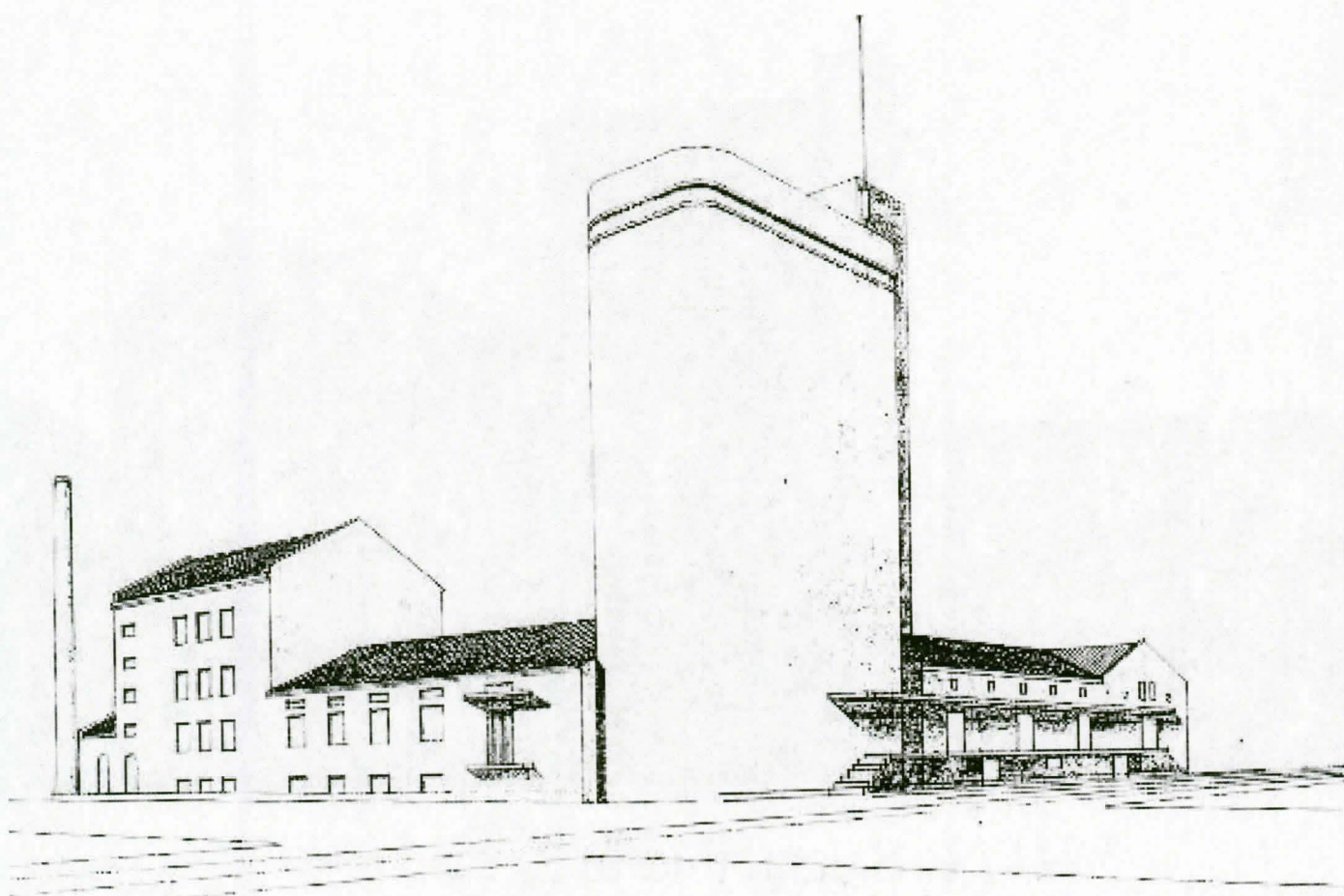


## 2-17-2, Saksalankatu 2



Rakennusmestari J. P. Hyvösen ”piirustus makasiinijatkolle ja asuinrakennukselle” Pulkkisen myllyrakennukseen. Helmikuussa 1915 päivätyssä suunnitelmassa kiinnittää huomiota tonttien poikkeava numerointi Oikaraisen vuoden 1906 kaavaan nähden. Oikaraisen kaavan tontti 102 on muuttunut tontiksi 106.





## 2-17-2 Saksalankatu 2

*Jaakko Tähtinen*  
1943



Arkkitehti Jaakko Tähtinen suunnitteli 1943 kauppaneuvos Pulkkisen myllyn uudelle omistajalle SMK:lle (Suomen maanviljelijäin keskusliike) uuden siilorakennuksen. Perspektiivikuvassa siilon oikealla puolella näkyvä siipirakennus korotettiin uuden suunnitelman mukaan (1944) alla olevan valokuvan mukaiseen ”funktionalistiseen” asuun. Piirustus Mikkelin kaupunginarkisto. Valokuva P.E.





## 2-17-2 Saksalankatu 2

Kauppaneuvos Pulkkisen mylly, myöhemmin SMK:n mylly ja lopulta SOK:n mylly purettiin 1980- ja 1990-lukujen taitteessa. Myllyrakennuksen paikalla on nyt Agri Market myymälän varastokenttä. Yläkuvan oikeassa reunassa näkyvä tiilirakennus on Åströmin poikien nahkatehdasrakennus vuodelta 1916.  
Valokuvat P.E.







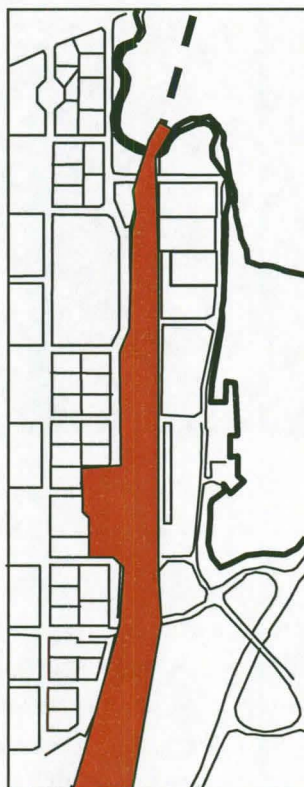
## 2-17-106, Laiturikatu 8

Lähes kokonaan täyttömaalla oleva tontti oli yhdistetty vuonna 1917 kauppaneuvos Pulkkisen omistamaan myllytonttiin (nyk. 2-17-2). Tontti oli ilmeisesti vain varastoalueena. Alun perin tontit rajautuivat idässä Saksalankadulta alkavaan pohjois-etelä- suuntaiseen Tehtaankatuun, joka kulki nykyisten tonttien puolivälin tienoilla. Vuonna 1948 tehdyn asemakaavamuutoksen mukaisesti rakennettiin uusi Laiturikatu ja vanha Tehtaankatu ja siitä uuteen katulinjaan ulottuva alue yhdistettiin vanhoihin teollisuustontteihin.

Osuuskauppa Suur-Savo rakennutti tontille ensin vuonna 1938 varastorakennuksen ja vuonna 1959 autokorjaamorakennuksen (kuvassa vasemmalla, matala osa) ja keskusvarastorakennuksen (nykyinen Tokmanni) vuonna 1960. Korjaamorakennusta on myöhemmin laajennettu (korkea osa). Kuvassa oikealla nykyisen tontin 2-17-2 puolella oleva Agrimarketin rakennus on



## Rautatiealueen rakennukset





## Rautatiealueen rakennukset

### Rautatien rakentaminen 1887-1889

Savon rautatien linjauksesta oli Mikkelin kaupungin kohdalla kaksi vaihtoehtoa. Ensimmäinen ehdotus, jonka mukaan myös kaupungin uutta, vuonna 1883 vahvistettua asemakaavaa laadittiin, suuntasi rautatien kaupunkia rajaavan Hänninhaudan viereiselle rinteelle. Toinen, lopulta voittanut ehdotus linjasi radan Rantakadun ja sataman välistä. Rata-alueita varten pakkolunastettiin alue, joka pääsääntöisesti kulki silloisen Rantakadun (Mannerheimintie) itäpuolella ( ks. kohta 1-6-1039, katuaukio ja 1-6-7, Mannerheimintie 10)

Radan rakentaminen käynnistyi keväällä 1887. Huhtikuussa työn sanottiin jo olevan hyvässä vauhdissa. Työmaa-alueella, jonka tarkka rajausta ei mainita, sanotaan olleen töissä 1200 henkeä. Ensimmäinen suuri operaatio Mikkelin kaupungin alueella oli ”valtavan Linnanmäen harjun” läpikaivaminen (Nya Pressen 16.4.1887). Kirjoittajan mukaan mikkelinlaiset tekivät ahkerasti kävelyretkiä Linnanmäen tienoille seuratakseen miten nopeasti työ sujui. Kaivutyöstä saatu hiekka levitettiin rata-alueelle penkereiksi. Kesäkuussa 1887 kertoi edellä mainittu lehti sataman eteläpuolen ranta-alueella olevasta valtavasta hiekkatöyrästä, joka oli kuljetettu Linnanmäestä.

Kesäkuussa olivat ratatyöt edenneet jo niin pitkälle, että alettiin jo uumoilla seuraavana kesänä voitavan käynnistää tilapäinen liikennöinti Mäntyharjun Kiepinsalmen ja Suonenjoen välisellä osuudella (Nya Pressen 13.6.1887).

Joulukuussa 1887 juhlittiin näyttävästi Mikkelin ensimmäistä veturia - lokomotiivia.

*”Sunnuntaina 4. joulukuuta nousi aurinko kirkaalle taivaalle ja keskipäivästä hyvän matkaa iltapäivän puolelle levisi epätavallinen eloisuus kaupungin kaduille. Ihmiset kaikista säädyistä ja luokista, nuoret ja vanhat, suuntasivat kulkunsa kohti yhteistä maalia, kohti paikkaa, jonne oli sijoitettu tänään korkeiltavaksi aiottu lokomotiivi. Veturi, jonka vaunu oli täynnä kansaa, oli päivän kunniaksi koristettu lipuilla. Kun veturin pilli vihelsi ja lokomotiivi liikahti eteenpäin, purkautui väkijoukko äänekkääseen hurraahuutoon.*

*Mikkelin asukkaille, jotka talven pitkinä kuukausina lyhyesti sanottuna ovat vangitut lumi- ja jäämuurien taakse, on rautatie, joka mahdollistaa yhteyden muuhun maailmaan, kuin kangastus, yhtä ihana kuin on fata morgana autiomaassa matkavalle. Me olemme odottaneet kärsivällisesti ja me saamme vielä odottaa, mutta voimme lohduttaa itseämme, onhan meillä jo lokomotiivi.”*

Nya pressen 10. joulukuuta 1887. Käännös P.E.



## Rautatiealueen ensimmäiset rakennukset

En ole tätä selvitystä varten hankkinut käyttööni Mikkelin rautatiealueen rakennusten alkuperäistä piirustusaineistoa. Ensimmäisistä rakennuksista on saatavissa tietoa myös muista lähteistä. Ratamestari Rytkösen ”Murtotietoja Mikkelistä” kirjassa mainitaan, että alkuperäisen rakennuskannan muodosti rautatieasemarakennus, vain ”kaksipilttuinen” veturitalli, kasarmirakennus ja tavaratoimisto (Rytkönen ei laskenut mukaan vaatimattomampia asuin- ja ulkorakennuksia).

Ratansinööri Orrman, joka toimi sivutoimisena kaupungininsinöörinä Mikkelissä, laati vain neljä vuotta radan valmistumisen jälkeen asemakaava-muutoskartan, jossa rautatiealue rakennuksineen on selkeästi ja luultavasti myös tarkasti esitetty. Pirttiniemen kohdalla, jossa radasta erkani satamalaiturille ja makasiinien väliin johtava pistoraide, oli rakennusryhmä, jonka muodosti vahtihuone (Pirttiniemen vaihde) ulkorakennuksineen. Vahtihuone, jonka valmistumisajaksi mainitaan vuosi 1889, oli rakennettu mahdollisesti samalle paikalle, josta ratahallinto pakkolunasti vanhan Pirttiniemen ravintolarakennuksen (ks. kohta Pirttiniemen kylpylä ja puisto). Vahtihuone ulkorakennuksineen purettiin vuonna 1976 (huutokauppa 7.12.1976).

Pirttiniemen vahtituvasta etelään päin, pääradan ja satamaradan välisessä kolmiossa, oli ensimmäinen tavaratoimistorakennus, joka jäi kaupungista katsoen Vuorikadun itäiseksi päätteeksi. Toimiston sijainti radan itäpuolella aiheutti hankaluuksia siellä asioiville. Joulukuussa 1894 Mikkelin kauppiaat jättivät yhteisen esityksen tavaratoimiston laajentamisesta ja siirtämisestä pääradan länsipuolelle. Perusteluna siirrolle oli, että kulku tavaratoimistolle Kirkkokatua (Savilahdenkatu) myöten oli hankala. Erityisesti ongelmaa aiheutti se, että radan ylikäytävän kohta oli huomattavasti katua kapeampi. Kaupunki esitti siirtotoiveen Rautatiehallitukselle, jonka mielestä siirto edellytti ”koko tavarapihan ja vesitornin muuttamisen”. Tavaratoimiston siirto jäi tuossa vaiheessa toteuttamatta.

Tavaratoimiston eteläpuolella ja radan länsipuolella, vastapäätä nykyistä Mannerheimintie 20:tä oli kahdeksankulmainen tiilinen vesitornirakennus, jonka ympärillä oli puurakenteinen rakennus, joka vuoden 1908 kartan mukaan oli hiilivaja. Vesitorni poikkesi veturitallin vesitornista pintakäsittelyn osalta – puhtaaksimuurattujen julkisivuosien välissä oli vaaleaksi rapattuja seinäpintoja. Orrmanin kartassa seuraavana etelään päin, radan itäpuolella kauppiaitten makasiinien korkeudella, on tuntemattomaksi jäävä rakennus, jota ei enää näy vuoden 1908 kartassa. Edelleen etelään päin ja radan länsipuolella on tyyppiipiirustusten mukaan rakennettu rautatieasema. Rautatieasemarakennuksen eteläpuolella oli aseman ulkohuonerakennus, jonka kohdalla radan itäpuolella oli pieni rakennus, jota vuoden 1908 kartassa nimitetään resiinavajaksi.

Rautatieaseman länsipuolelle muodostettiin asema-aukio pakkolunastamalla Hallituskadun molemmilta puolilta yhdet asuintontit. Asema-aukion eteläpuolisen puistotontin eteläpuolelta oli pakkolunastettu alue rautatien henkilökunnan asuinkasarmia ja ulkorakennuksia varten (ks. kohta 1-6-1039, ka-



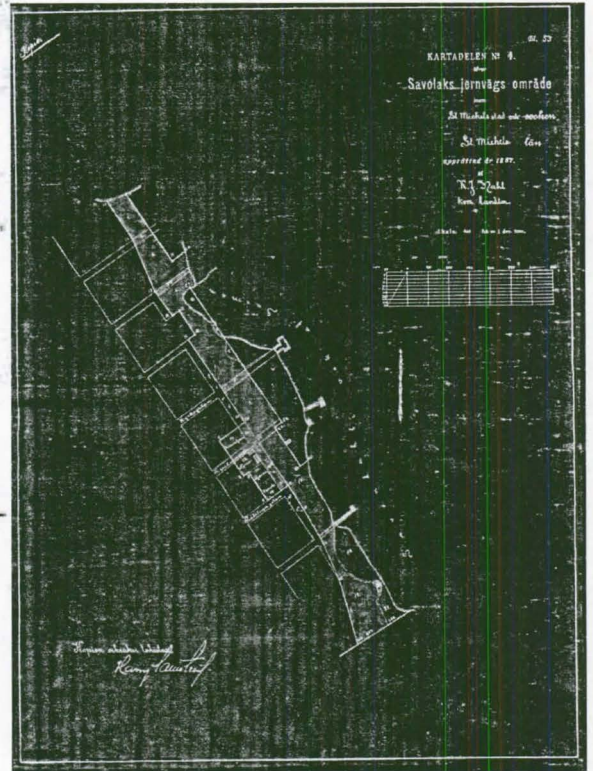
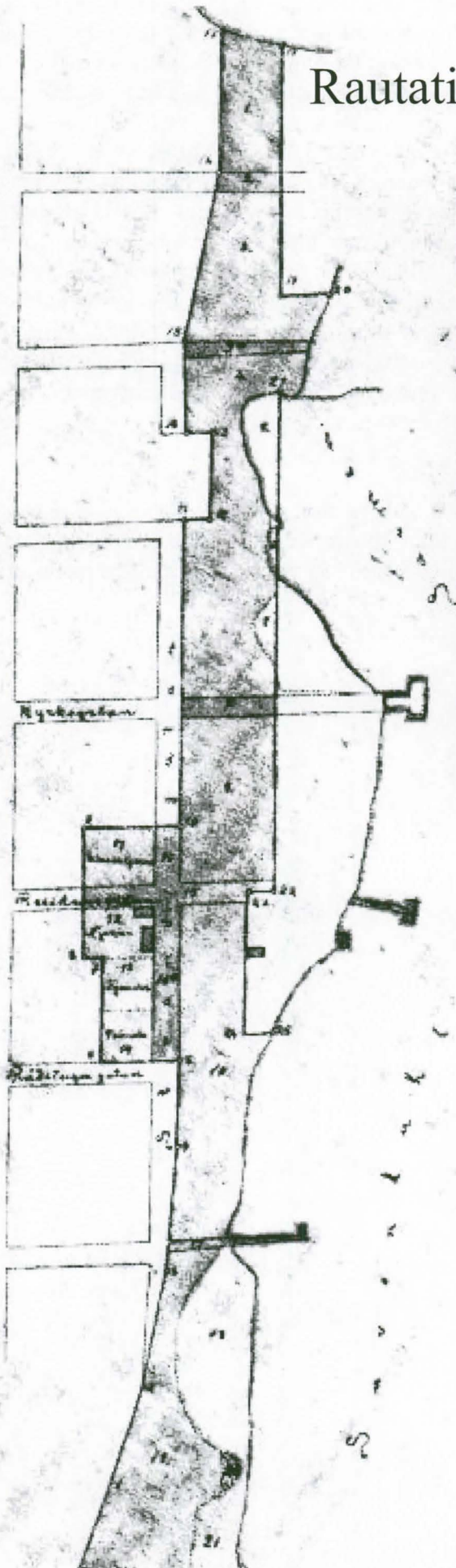
tuaukio ja 1-6-7, Mannerheimintie 10). Puistoa vastaan eli nykyisen tiilirakennuksen kohdalla oli varistorakennus. Varsinainen asuinrakennus oli poikkipäätyinen, Rantakadun suuntainen rakennus. Pihalla oli vielä erillinen ulkorakennus ja vuoden 1908 kartassa myös erillinen jääkellari.

Orrmanin kartassa eteläisimpänä kaupunkialueen puolella on veturitalli ulkorakennuksineen. Kuten Rytönen totesi, oli tallirakennus ensin vain kaksipilttuinen. Vuonna 1904 tallia laajennettiin yhdellä lisäpilttuulla. Vuonna 1908 toteutetun suunnitelman jäljiltä veturitallissa oli jo kymmenen pilttuuta, joista uudet seitsemän olivat jo suurentuneen veturikaluston mukaan kaksi metriä vanhoja pidempiä. Vuonna 1928 pidennettiin kahta pilttuuta seitsemällä metrillä. Alkuperäisen kaksipilttuisen tallin koilliskulmassa oli ja on edelleen kahdeksankulmainen vesitorni. Veturitallin lähiympäristössä oli Orrmanin kartassa vain neljä pienikokoista ulkorakennusta. Vuonna 1908 rakennuksia oli jo kahdeksan kappaletta.

Tänä päivänä on vanhalla rautatiealueella vain viisi rakennusta. Asemarakennuksen, veturitallin, tiilisen asuinrakennuksen ja kivepintaisen laitesuojan lisäksi on vuonna 1951 valmistunut puinen huoltorakennus.



# Rautatiealueen rakennukset



Maanmittari Hahlin vuonna 1887 laatimassa kartassa on esitetty Savon rautatielle pakkolunastettu kaupungin alue.

Hahlin kartasta tehtiin kopio vuonna 1915 kun Mikkelin kaupungin uutta, niin sanottua Piponiuksen asemakaavaa oltiin vahvistamassa. Oheiset kartat ovat jäljennöksiä tuosta kopiosta, jonka fotostaatti (yllä) on Mikkelin kaupunginarkistossa. Vieressä fotostaatista käännetty positiivi. Alkuperäinen Hahlin kartta ja sen kopio Kansallisarkistossa.



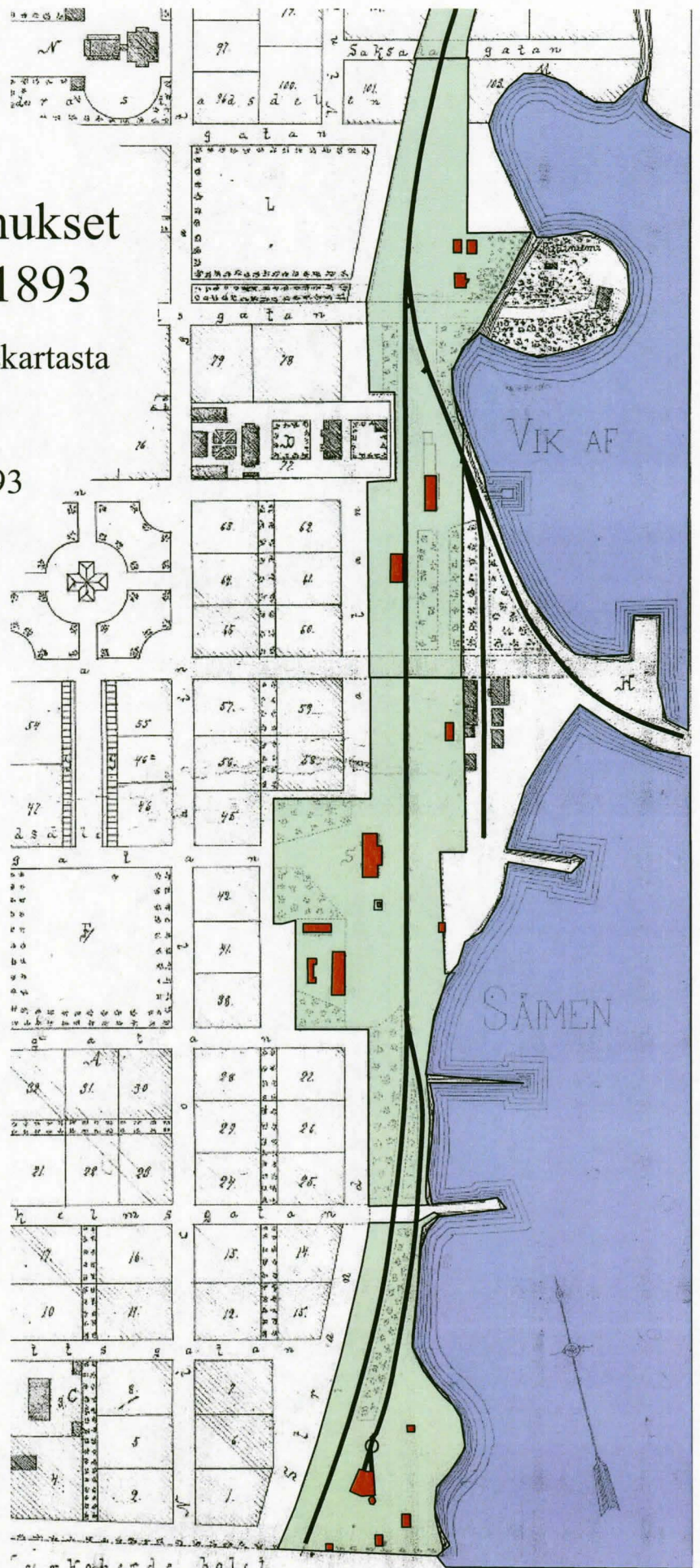
# Rautatien rakennukset ja rautatiealue 1893

Osa asemakaavamuutoskartasta

Ratainsinööri

O. A. Orrman 1893

vahv. 27.6.1894





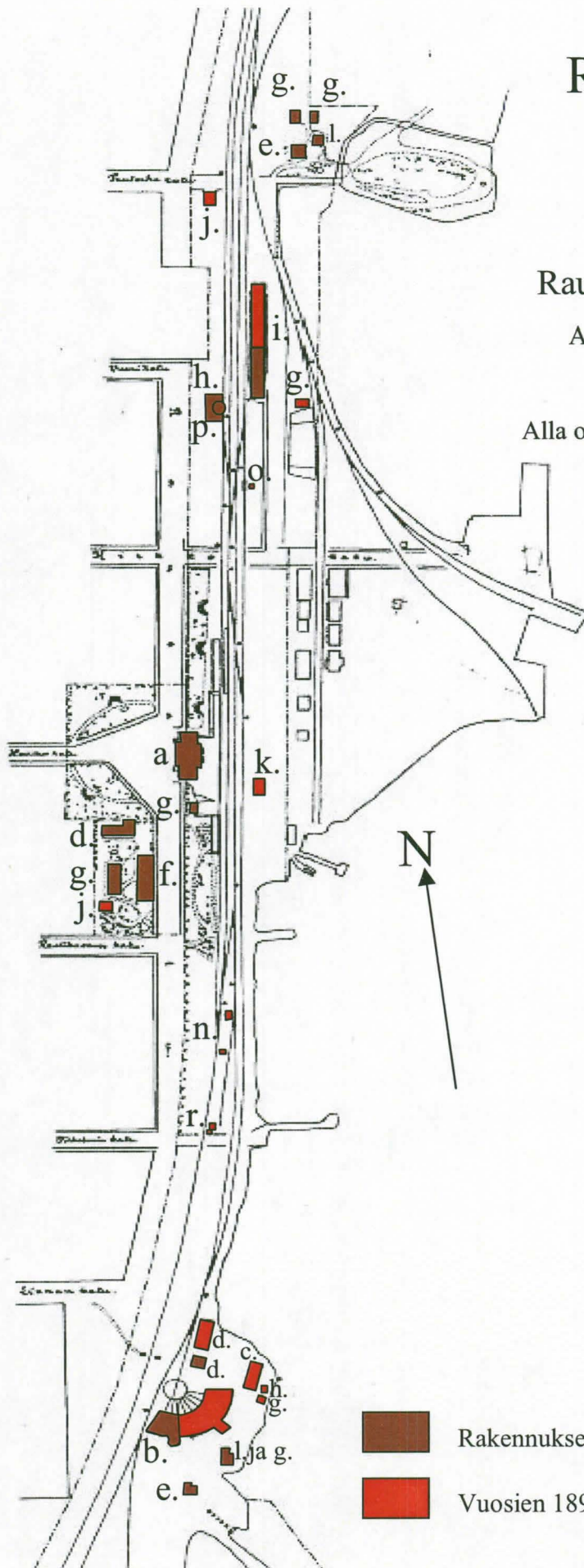
# Rautatien rakennukset 1908

”Mikkelin asema 1908”

Rautatieinsinööri Adolf Backberg

Alkuperäinen kartta, Kaupunginarkisto

Alla oleva rakennusluettelo Backbergin kartasta



- a. veturitalli
- b. asemahuone
- c. paja
- d. varastohuoneita
- e. vahtitupia
- f. asuinrakennus
- g. ulkokuoneita
- h. vesitorni
- i. tavaratoimisto
- j. jässäiliöitä
- k. halkovajoja
- l. kellaria
- m. saunoja (jää kartan ulkopuolelle)
- n. voiteilija ja vahtiputkia
- o. vaunuvaaka
- p. hiilivaja
- r. resiinavaja



Rakennukset, jotka olivat jo vuoden 1893 kartassa



Vuosien 1893-1908 aikana rakennetut

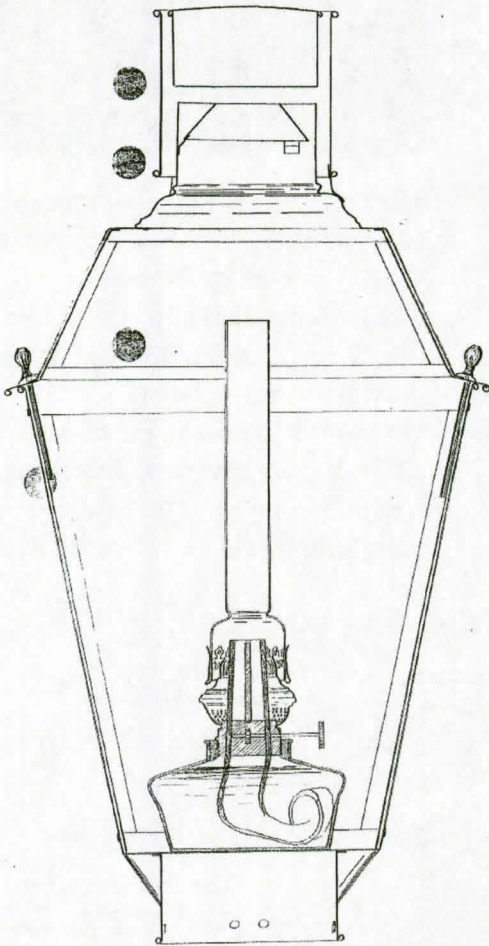


# Rautatien rakennukset



Kuva syksyllä 2006 P.E.

Ritning  
ill  
Gatlykter i Kotha.



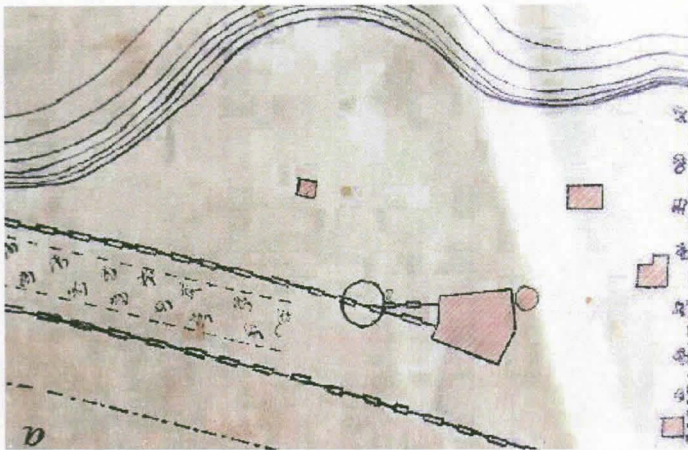
Mikkelin rautatieaseman alkuperäistä suunnittelijaa ei tunneta. Suunnitelma perustui arkkitehti Knut Nylanderin Oulun ja Vaasan radoille laadittuihin tyyppiipiirustuksiin. Alun perin täysin symmetristä rakennusta jatkettiin vuonna 1925 pohjoiseen. Ilmeisesti vuonna 1902 rakennettiin keskellä rakennusta olevan poikkipäädyn alun perin avoin veranta umpeen.

Alla olevassa kuvassa (Erkki Kuujo, Entisajan Mikkelin s. 117.) rautatieaseman veranta on jo rakennettu umpeen. Asemalaiturin valaisimet muistuttavat viereisen piirustuksen valaisinta. Piirustus, joka esittää Kotkan kaupungin katuvalaisinta on Mikkelin kaupungin rahatoimikamarin kirjeistössä Fa 2. Kaupunginarkisto.





# Rautatien rakennukset



Alkuperäinen kaksipilttuinen veturitalli ratainsinööri Orrmanin vuoden 1893 kartassa. Kaupunginarkisto.



Valokuvat syksyllä 2006 P.E.



Mikkelin veturitallien vanhimman osan päätyseinässä on ilmeisesti maalaamalla yritetty peittää myöhempien ikkunamuutosten aiheuttamat erivärisellä tiilellä tehdyt paikkaukset. Myös yksi piirustuksen mukaisista vinoneliökomeroista on samassa muutoksessa hävinnyt. Julkisivupiirustus: VR, Mikkelin varikon liikkuvan kaluston ym. piirustuksia Ia:1, Maakunta-arkisto.

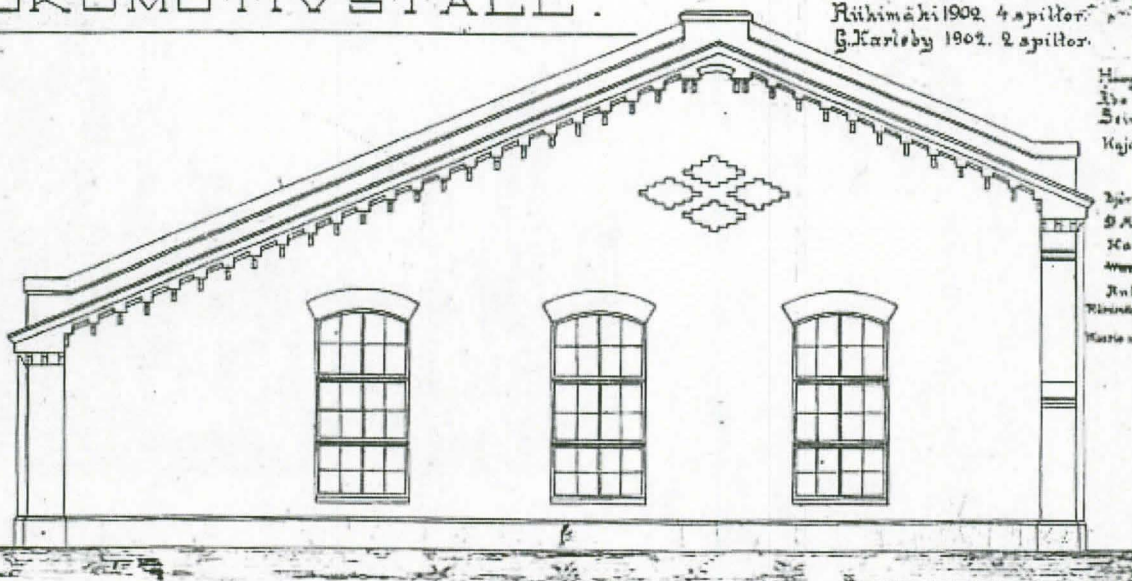
LOKOMOTIVSTALL.

Terijoki 1902 4 apiltor.  
Kouvola 1902 4 apiltor.  
Riihimäki 1902 4 apiltor.  
B.Karlsby 1902 2 apiltor.

Hämeenlinna 1903 2 apiltor.  
Ika 1903 4 apiltor.  
Seinäjoki 1903 3 apiltor.  
Kajana 1903 5 "

Pyöreberg 1904 2 apiltor.  
S.Michel 1904 3 -  
Karis 1904 4 -  
Helsingfors 1904 -

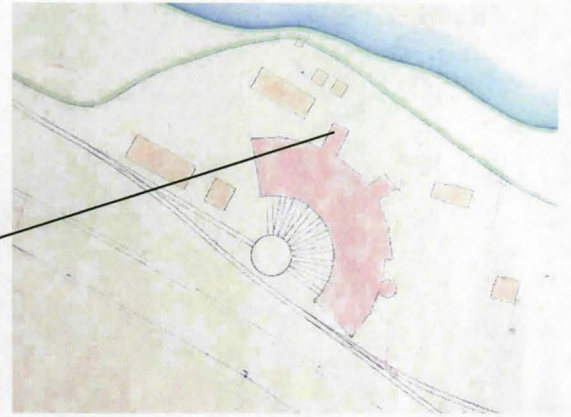
Jyväskylä 1904 2 -  
Mikkeli 1907 4 apiltor.  
Mikkeli 1907 4 apiltor.







Myöhemmät muutokset erottuvat veturitallin puhtaaksimuuratussa tiiliseinässä. Nuolella merkitty kapearunkoinen huonetila on jäänyt myöhemmän laajennuksen sisään.



Insinööri Piponiuksen mittauksen mukaan (kaupunginarkisto) veturitalliin johti vuonna 1909 jo 10 kiskoparia. Pilttuiden määrä ei enää kymmnestä kasvanut mutta veturikaluston koon kasvaessa jouduttiin myös pilttuita pidentämään. Veturitallin ympärillä oli joukko erikokoisia puurakenteisia huoltorakennuksia, jotka ovat kaikki hävinneet.

## Rautatien rakennukset

Veturitallin kääntöpöytä syksyllä 2006. P.E.

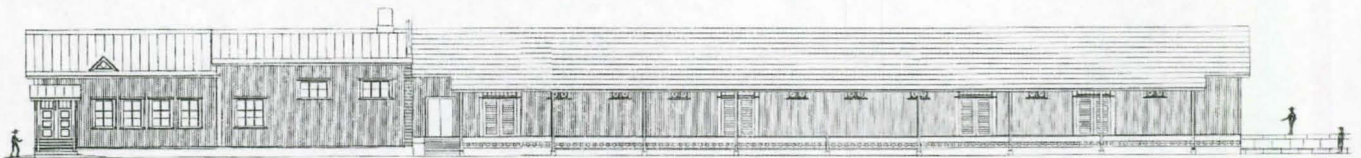




## Rautatien rakennukset



Rautatien ensimmäinen tavaratoimisto Mikkelissä sijoitettiin Vuorikadun päätepisteeksi mutta radan itäpuolelle. Mikkelin kauppiat jättivät jo vuonna 1894 esityksen, että tavaratoimisto pitäisi siirtää radan länsipuolelle. Toimiston muutto pystyttiin toteuttamaan vasta vuonna 1924. Tavaratoimiston kohdalla rannassa olleen venetalaasta ei ole tarkempaa tietoa. Rajaus 1800- ja 1900-lukujen taitteessa otetusta valokuvasta. Kaupunginmuseo.

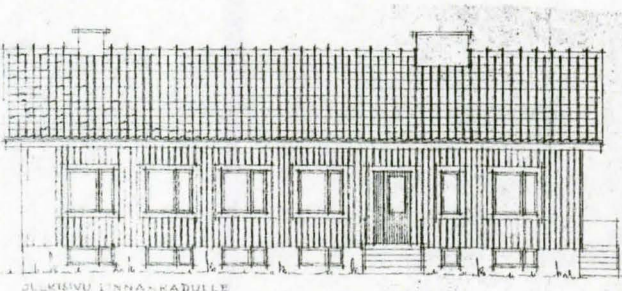


VR:n Tavaratoimisto 1924. Julkisivu länteen.

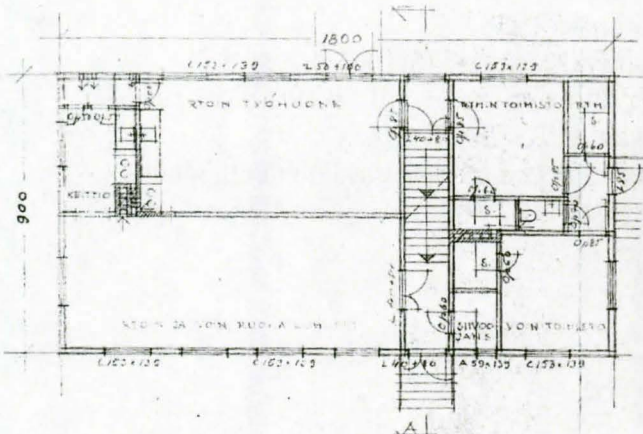
VR:n uusi tavaratoimistorakennus valmistui vuonna 1924 Pirttiniemen puiston kohdalle Mannerheimintien ja radan väliin. Rakennus purettiin vuonna 1988. Rakennus muodostui lämpimästä toimisto- ja varasto-osasta (25 metriä) sekä kylmästä varastotilasta (57 metriä). Lisäksi rakennukseen liittyi 60 metriä pitkä kattamaton varastoterassi.



# Rautatien rakennukset



Yhden käden sormilla ovat laskettavissa VR:n Mikkelissä säilyneet rakennukset. Yksi niistä on vuonna 1951 suunniteltu puinen huoltorakennus. Valtionrautateiden ratateknillisen toimiston huonerakennusjaostossa tehdyn suunnitelman mukainen rakennus on tyypillinen 50-luvun edustaja: korkea betonisokkeli, peiterimavuoraus ja sementtitiilikatto. Piirustukset: Maistraatin arkisto, Kaupunginarkisto. Valokuvat syksyllä 2006 P.E.





## Lähteet

### Painamattomat lähteet

Elinkeinoelämän keskusarkisto ELKA  
Eero Jokilehdon piirustusarkisto

Helsingin yliopiston historiallinen sanomalehtiarkisto

Mikkelin maakunta-arkisto  
Mikkelin maistraatin rakennuspiirustukset  
Mikkelin kaupungin järjestäisyysoikeuden pöytäkirjat 1838-1863  
Mikkelin kaupungin tonttikirjat

Mikkelin kaupunginarkisto  
Maistraatin rakennuspiirustukset  
Valtuusmiesten pöytäkirjat  
Rahatoimikamarin pöytäkirjat  
Rahatoimikamarin pöytäkirjojen liitteet  
Rahatoimikamarin kirjeistö  
Rakennustoimiston arkisto  
Henkikirjat  
Kaupunginhallituksen pöytäkirjat  
Kiinteistölautakunnan pöytäkirjat  
Erkki Kuujon kopioimia sanomalehtiotteita.

Mikkelin kaupunginmuseon kuva-arkisto

### Painetut lähteet

Mikkelin kaupunginarkisto  
Mikkelin kaupungin kunnalliskertomukset 1908-1970

### Kirjallisuus

Kuujo, Erkki, Entisajan Mikkelin kaupungin vaiheita 1838-1917. Mikkelin 1971  
Kuujo-Väänänen-Lakio-Hassinen, Muuttuvaa Mikkeliiä. Mikkelin kaupungin historia II 1918-1986. Pieksämäki 1988  
Lakio, Matti, Mikkelin kaupunginvaltuusto 1875-1975  
Mikkelin kaupunki 1938. Historiallinen pienoismalli. Pieksämäki 1987.  
Rytönen, A., Murtotietoja Mikkelistä. Mikkelin 1912.  
Salovaara, Kalevi, Päämajakaupunki pommituksessa. Punalentäjien hyökäykset Mikkeliiin v. 1940. Mikkelin 1986.