



Kaartin maneesi

ISBN 978-952-93-2981-6 (sid.)

ISBN 978-952-93-2982-3 (PDF)

Kasarmikatu 15, Helsinki
RAKENNUSHISTORIASELVITYS

Arkkitehtitoimisto
Okulus



Kaartin maneesi

Kasarmikatu 15, entinen Kaartin maneesi
Rakennushistoriaselvitys

Mikko Bonsdorff, Kati Winterhalter ja Kersti Tainio
Arkkitehtitoimisto Okulus

Espoo 2013

Kustantaja: Senaatti-kiinteistöt

Julkaisutiedot

Työn tekijät ja copyright

Mikko Bonsdorff, arkkitehti SAFA

Kati Winterhalter, arkkitehti SAFA

Avustaja:

Kersti Tainio, filosofian yo (taidehistoria)

Arkkitehtitoimisto Okulus

Bastvikin kartano

Vanha Saunalahdentie 20

02330 Espoo

040-7185831 (KW)

040-5708657 (MB)

etunimi@okulus.fi

Työn kustantaja ja tilaajan yhteyshenkilö

Senaatti-kiinteistöt

Esa Pentikäinen

Tulostus

Kopijyvä, Jyväskylä

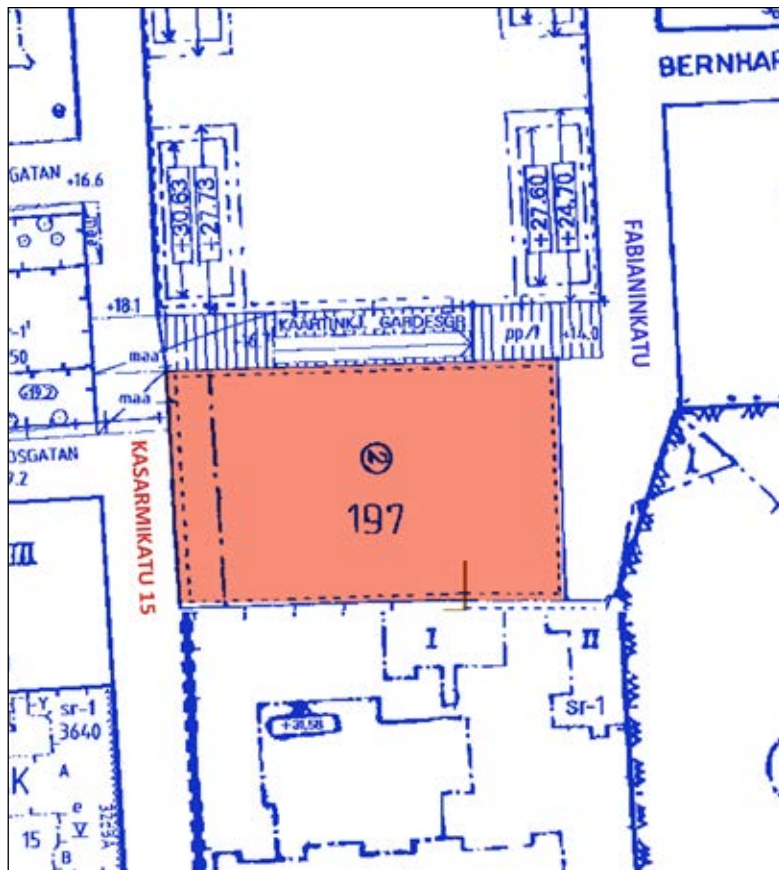
Painosmäärä 25 kpl (10/2013)

ISBN 978-952-93-2981-6 (sid.)

ISBN 978-952-93-2982-3 (PDF)



PERUSTIEDOT



Ote Helsingin kaupunki > paikkatietopalvelu > asemakaavat

Rakennus:	Kaartin maneesi, Kasarmikatu 15
Tontti:	Alun perin rakennus nro 12 (Kaartin kasarmissa), Helsingin 3:ssa kaupunginosassa, korttelissa nro 57. ¹ Nykyisin kaupunginosa nro 7, kortteli nro 197, yleisten rakennusten tontti nro 2. Tontin pinta-ala 3796 m ² .
Ratu:	1586
Suunnittelijat	Yleisten rakennusten ylihallitus; arkkitehti Axel Hampus Dalström ja avustajana arkkitehti August Boman.
Rakentamisajankohdat ja merkittävimmät muutostyöt:	Suunnittelu 1873-1874 Rakennusajankohta 1875-1877 Valmistuminen 11/1877 Muutos autosäilytys- ja huoltotiloiksi 1949-1950. Arkkitehti Dag Englund Varastotilojen muutoksia sosiaalitiloiksi 1977. Arkkitehdit Seppo Lehto ja Pekka Linkola
Bruttoala 11501 m ² / huoneistoala 9803 m ²	
Asemakaava	Nro 4070, vahvistettu 28.7.1956,: yleisen rakennuksen tontti. Tontilla on 1.10.2012 voimaantullut rakennuskielto.

Suojelu Kaartin maneesi on suojeltu asetuksella 18.9.1980 Valtion omistamista kulttuurihistoriallisesti arvokkaista rakennuksista. Suojelupäätös ei sisällä tarkempia ehtoja tai määräyksiä. Asetussuojelun tarkoituksena on turvata rakennuksen kulttuurihistoriallisen arvon säilyminen pysyvästi. Rakennuksen käyttäminen tai muuttaminen niin, että sen kulttuurihistoriallinen arvo vähenee, ei ole sallittua ilman Museoviraston lupaa.^{1b}

SISÄLLYS

1	Johdanto	7
1.1	Rakennuksen dokumentointi	9
1.2	Lähdeaineisto	9
2	Kasarmialue ja Suomen sotaväki	11
2.1	Suomen kaarti 1820-1905.	11
2.1.1	1870- ja 80-luvun uudistukset	12
2.2	Venäläisten joukko-osastojen aika 1906-1918.	13
2.3	Valkoinen kaarti, Kaartin Pataljoona	15
2.4	Puolustusministeriö ja Pääesikunta.	17
3	Kaartin maneesin rakentaminen	19
	Ratsastus- ja jalkaväkiäkkeerausmaneesi	21
	Tontti ja maneesin sijoittelu	22
	Tontin omistusoikeus.	23
3.1	Suunnittelijat ja taustatekijöitä	24
	Arkkitehti Axel Hampus Dalström	24
	Arkkitehti August Boman 1826–1883	25
	Arkkitehti Evert Lagerspetz 1847-1884.	25
	Aikalaismaneesija	26
	Hevosien merkityksestä sotaväessä ja yhteiskunnassa	28
	Siviiliratsastuksesta	30
3.2	Pohjamuoto	33
	Aikalaiskuvaus 1877	33
	Pohjamuodon suhdekaava 5:9	35
	Aitaus	35
	Eteisosa	37
3.3	Julkisivut	37
3.4	Rakenteet	43
3.4.1	Kattorakenne ja peltikate	43
	Endre Lekve	44
	Tammea eli mäntyä	45
	Muut puurakenteet	45
	Rautasiteet	47
	Rossipohja	47
	Peltikate	48
3.4.2	Tiilirunko ja seinät	48
	Luonnonkiviperustus	48
	Tiilirunko	49
	Kalkkaus	50
	Panelointi	50

3.4.3	Lattiat	53
	Äkseerauslattia ja kavioura	53
	Lankkulattiat	53
3.4.4	Rakennusosat	54
	Ikkunat	54
	Ovet	54
3.4.5	Talotekniikka	56
	Lämmitys	56
	Valaistus	56
4	Maneesin käyttö ja ylläpito 1877-1940-I	59
	Sotilaskäyttö	59
	Ratsastuskäyttö	62
	Siviilikäyttö	65
4.1	Maneesi Venäjän armeijan käytössä 1906-1917	68
4.2	Maneesi messukeskuksena 1920-1939	71
4.3	Kunnostustöitä 1870-...1940-I	71
	Huoltotoimia 1920-I	73
5	Automaneesin aika	77
5.1	Suunnitelmia huvittelu- ja hyötykäytöstä	77
5.2	Oy Kaartinmaneesin Autohalli Ab	81
	Bensiininjakelua ja Olympialaiset 1952	83
	Tontti	84
5.2.1	Pohjamuoto	86
	Lähtötilanne	86
	Suunnitelma	86
5.2.2	Rakenteet	110
	Betonirakenteet	110
	Vesikattorakenne	114
	Ilmanvaihto	116
5.3	Automaneesin käyttö 1950- ja 1960-luvulla	119
	Halkeamia rungossa	119
	1950- ja 1960-luvun muutostöitä	119
	Vuokralaiset	120
5.4	Muutostyöt ja käyttö Puolustusministeriön hallinnassa	120
	Vuokralaiset ja käyttäjät 1973 jälkeen	122
	Lähteet	124
	Viittet	126
	Liitekartat: Maneesin sijainti kaupunkirakenteessa	130
	Liite: pohjapiirustukset ja julkisivut	132



1 Johdanto

”Kaartinkasarmi ja Kaartinmaneesi ovat – keskiakaisten linnojemme jälkeen – suurenmoisoin rakennusryhmä Suomen sotilasarkkitehtuurin alalla, ainoa vastineemme sellaisille maineikkaille ulkomaisille rakennusryhmille kuin Pariisin Invalidihotelli ja Ecole militaire taikka Leningradin Amiraliteetti.”

N. E. Wickberg 1956.³

Kaartin maneesi on joka suhteessa poikkeuksellinen ja ainutlaatuinen rakennus Suomen rakennuskannassa. 1800-luvulta tunnetaan Kaartin maneesia vanhempia ja nuorempia ratsastusmaneesia, niin Helsingistä kuin muualtakin, joista yksikään ei vedä vertoja Kaartin maneesin koolle ja edustavuudelle. Toisaalta Keisarilliselta Venäjältä tunnettujen suurien maneesien mittakavassa Kaartin maneesi on korkeintaan normaalikokoinen. Kun 1800-luvun Suomeen rakennetut sotaväen maneesit olivat yleensä pitkänomaisia ja matalahkoja, ja mitä ilmeisimmin ensisijassa ratsastusharjoituksiin tarkoitettuja, oli Kaartin maneesi suunniteltu sekä ratsastukseen että jalkaväkimiehien harjoittamiseen. Asia käy ilmi niin alkuperäislähteistä, joissa rakennushanketta kutsutaan *rid och infanteriexercismanège*⁴, kuin suunnitteluasiakirjoistakin, joissa hallia kiertää puukaukalon reunustamana kavioura, *ridbanan*, mutta jonka sisään jää kookas kenttä äkseerausharjoituksia varten. Punatiilipintaisena Kaartin maneesi kuuluu erityisen harvalukaiseen 1800-luvun rappamattomien julkisten rakennusten joukkoon Suomen suuriruhtinaskunnassa ja on Kaartin kasarmikorttelin edelleen olemassa olevista 1800-luvun lopun punatiilirakennuksista sarjan ensimmäinen. Yleisten rakennusten ylihallituksen arkkitehdin ja silloisen ylitirehtöörin Axel Hampus Dalströmin tuotannossa rakennus kuuluu kolmen merkittävimmän joukkoon. Vapaalta pohja-alaltaan 54 x 99 kyynärän eli n. 32 x 59 metrin laajuinen halli katettiin maassamme ennen näkemättömän taidokkaalla puurakenteisella yksiaukkoisella katto-konstruktioilla, joka herätti ihailua niin kaupunkilaisten keskuudessa kuin ammattilaistenkin piirissä vuosikymmenestä toiseen.

Kaartin maneesia käytettiin sen valmistumisesta lähtien niin sotilasharjoituksiin, mihin se kirjaimellisesti oli rakennetukin, kuin myös lukemattomiin siviilitapahtumiin. Tämä kahtalaisen käytön perinne oli alkanut jo Kaartin vanhan, 1830-luvulla rakennetun puisen maneesin aikana ja jatkui luontevana uuden kivimaneesin valmistuttua. Helsingin kaupungissa ei ollut toista hallia, johon olisivat kaupunkilaiset voineet kokoontua tuhatmäärin. Hallissa järjestettiin mitä erilaisimpia juhlia, konsertteja, arpajaisia, sirkus- ja teatteri-

esityksiä, voimailunäytöksiä, vuosittaisia painimestaruus ja ratsastuskilpailuja, huutokauppoja, eläin-, elintarvike-, puutarha-, auto-, lentokone-, laiva- ja sahateollisuusnäyttelyjä. Tämä tapahtui lomittain sotilastoiminnan kanssa, jatkuen aina toiseen maailmansotaan saakka.

Sodan jälkeen seurasi viisivuotisjakso, jonka aikana Kaartin maneesille haettiin uutta käyttötapaa jälleenrakennettavan ja säännöstelyn kahleista nousevan Suomen ja kaupunkilaisten tarpeisiin. Lopulta Puolustusministeriö vuokrasii maneesin 25 vuodeksi yksityishenkilölle, ja sittemmin perustetulle Oy Kaartin Automaneesi Ab:lle, sillä ehdolla, että vuokralainen *”uusii maneesin”*, kuten sopimukseen oli muotoiltu. Entisen avoimen hallin sisään rakennettiin vuonna 1950 neljä kerrosta autosäilytystiloja teräsbetonirakentein sekä ylimmäiseksi kerros toimistotiloja varten. Rakennusta laajennettiin matalalla edusosalla, johon sijoitettiin autohuoltamon ja bensiinijakelun tilat. Laajennus oli tarkoitettu väliaikaiseksi rakenteeksi, mutta lupaa on sittemmin uusittu kymmenvuotisjaksoissa. Muutostyö avoimesta hallista tasojen jakamaksi autohalliksi peitti alleen rakennuksen alkuperäisen suurimmitakaavaisen interioörin ja pääosa puisista kattorakenteistakin purettiin. Ylin osa 1870-luvun puurakenteista säilyi muodostaen nykyisin 1950-l sienipilarirakenteen kanssa symbioottisen rakenteellisen ja rakennushistoriallisen liiton.

Rakennuksessa ei sitten 1950-luvun muutostyön ole tehty merkittäviä uudistuksia. Sen jälkeen kun rakennus palautui Puolustusministeriön hallintaan 1975, ovat rakennusta käyttäneet niin poliisilaitos kuin eri ministeriöt. Voidaankin todeta että viimeisin 38-vuotisjakso on ainoa, jolloin rakennus onkin ollut suljettu kaupunkilaisilta ja varattu vain valtiollisten elinten tai esivallan käyttöön, jos mukaan ei lueta ajanjaksoa 1905-1907 venäläisen armeijan käytössä.

Tämä rakennushistoriaselvitys on tehty Senaatti-kiinteistöjen toimeksiannosta ja perustiedoksi rakennuksen tulevaa käyttöä pohdittaessa. On mahdollista ja toivottavaa, että Kaartin maneesi palaa taas kaupunkilaistenkin saavutettavaksi ja tuleva käyttö löytää muotonsa tavalla joka huomioi rakennuksen laajan ja monipuolinen historian sekä ylevän arkkitehtuurin.

Espoossa 10.10.2013

1874

Material- och kostnadsförslag till
en Manigebyggnad af tegel att upp-
föras i Gardesbataljonens nuvarande manige-
tomt i enlighet med bilagda ritningar.

Materialier		Mark	Summa
460 Kubik famnar sprängd och kladd grästen till fundament och stenfog. 10.	18,400.-		
900,000 stycken 12. tumms murtegel, hvaraf en fjerdedel järnbrända och återstoden rödnärda, kostande vid tegelbuket. 75.	40,500.-		
Jernvägspakt och transport till byggnads- platsen. 15.	1,500.-		
20,000 stycken formtegel, enligt anvisning. 80.	1,600.-		
4,500 tunnor kalk. 4.	18,000.-		
5,000 lass skarpkantig och ren murvand. 1. 60.	3,000.-		
26 stycken 8. famnar långa 12. tumms furu bjelk till spännstolar. 110.	2,960.-		
90 stycken 7. famnar 12. tumms fyrkantbjelk till - do. 80.	7,200.-		
126 stycken 6. famnar 12. tumms fyrkantbjelk till - do. 60.	7,560.-		
110 stycken 5. famnar 12. tumms fyrkantbjelk till - do. 90.	4,900.-		
200 stycken 4. famnar 12. tumms fyrkantbjelk till - do. 25.	5,000.-		
120 löpande famnar 10x10. tumms furubjelkar till korsförband emellan spännstolarne. 4.	400.-		
600 löpande famnar 8. tumms bjelk till på- saddlingar och kindbjelkar för spänn- stolarne m. m. 2. 50.	1,500.-		
Transport			13,000.-

Transport — 304,000.-

des måste medtagas och
anskaffas, anses deraf be-
na materialier till en del
na användas vid nybygg-
as samt återstoden direkt-
ljas; och uppskattas den
manlagda behållningen
t. böra lida ett afdrag

10,000.-

Återstår således behöfligt
anslag af: Finnska Mark: 294,000.-

ingfors, af Öfverstyrelsen för allmänna
byggnaderna, den 12. Maj 1874.

Årskattör

J. Lindqvist

1.1 RAKENNUKSEN DOKUMENTOINTI

Rakennusta on tämän tutkimuksen yhteydessä tarkasteltu paikan päällä ja valokuvadokumentoitu ulkoa ja sisältä. Ulkokuvat ovat valokuvaaja Patrik Rastenbergerin ottamia. Sisäkuvat sekä muut vailla kuvaajatietoa olevat nykytilakuvat ovat tekijöiden. Rakennuksen nykykäytöstä johtuen kuvaaminen ja liikkuminen rakennuksessa oli osittain rajoitettua. Rakennushistoriatutkimuksen näkökulmasta kuitenkin kaikki oleellinen tuli taltioitua.

Työn tilaaja ei tässä yhteydessä ryhtynyt teettämään rakennuksesta ajantaisaisia mittauspiirustustiedostoja. Näin ollen tutkimuksen käytössä ovat olleet vain 1980-l ja sitä vanhemmat rakennuspiirustukset. Näissä esiintyvät tiedot ovat riittävässä määrin paikkansapitävät rakennuksen nykymuodon kanssa, mutta toisaalta yksityiskohtaisia tarkasteluja pohjamuodon ja julkisivujen nykytilasta ei siten ole ollut tehtävissä.

1.2 LÄHDEAINEISTO

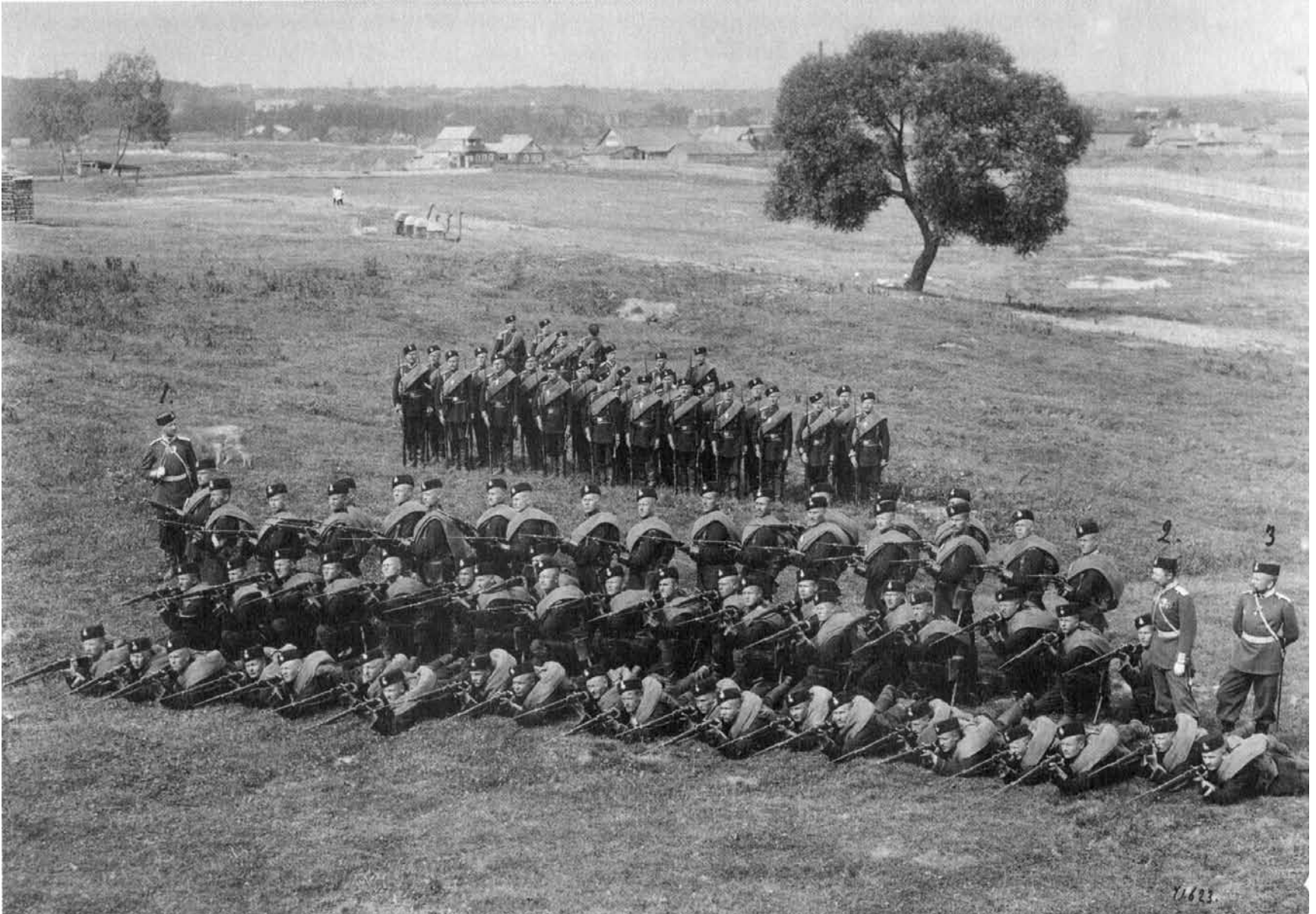
Rakennuksen toteuttamisesta, rakentamiseen varatuista materiaaleista ja niiden määristä on kerättävissä tietoa Yleisten rakennusten ylihallituksessa kyseisenä ajanjaksona laadituista pöytäkirjoista (koskien koko konttorin toimintaa), saapuneista ja tulleista kirjeistä sekä vuosikertomuksista. Nämä löytyvät Kansallisarkiston Rakennushallitus I –kokoelmasta ja ne esitetään tarkemmin lähdetiedoin tämän tutkimuksen viitteissä. Lisäksi kokoelmaan sisältyy eräitä asiakirjakoosteita esim. sotilasrakennuksia koskien, joista on löydettävissä omia osakokonaisuuksia Helsingin kaarta ja sen rakennuskantaa koskien. Rakennushistorian ja rakennuksen alkuperäisasun hahmottamisen kannalta kertovia ovat 1870-luvulla laaditut kustannusehdotukset. Vuodelta 1874 on yliarkkitehti Dalströmin laatima kattava ehdotus ennen rakentamista. Vuodelta 1878 tai 1879 on ”yhteenvedo kustannusehdotuksista koskien kasarmeja ja talousrakennuksia suomalaisessa tarkka-ampuja pataljoonassa, kuin myös hallintokustannuksista mm.”, laatijana ensimmäinen arkkitehti A. Boman, joka siis täydentää keskeneräisen maneesin kustannusarviota.⁵

Rakennushallituksen kokoelman lisäksi muita olennaisia arkistokokonaisuuksia ovat Puolustusministeriön Kansallisarkistoon luovuttama aineisto, josta löytyy asiakirjoja maneesia koskien 1940-luvulta lähtien. Puolustusministeriön oma arkisto Kasarmikorttelissa sisältää asiakirjoja samalta ajankohdalta. Elinkeinoelämän keskusarkistossa on asiakirjoja koskien Automaneesissa tapahtunutta toimintaa.

Piirustusarkistoista keskeisimpiä ovat Puolustushallinnon rakennuslaitoksen kokoelmaan kuuluva aineisto Haminassa. Sinne ovat päätyneet mm. Dalströmin alkuperäispiirustukset sekä nuoremmat muutossuunnitelmat. Toinen keskeinen on Helsingin rakennusvalvontaviraston mikrofilmiarkisto, jossa ovat piirustukset 1940-luvulta lähtien tapahtuneista muutostöistä sekä näitä koskevista erikoissuunnitelmista. Kansallisarkiston Rakennushallitus III kokoelmaan on kulkeutunut muutama 1970- ja 1980-luvun muutostöitä koskeva suunnitelma.

Kaikki oleelliset asiakirjat, piirustukset ja valokuvat on tämän työn yhteydessä digitoitu ja jaettu edelleen työn tilaajan käyttöön.

A. H. Dahlströmin 12.5.1874 laatima kustannusehdotus tiilisen maneesin rakentamisesta. Sijainti KA > Rakh I, HK 1:10 ”Kaartinmaneesi Helsingissä 1867-1934”.



Kaartinpataljoonan 2. komppania Pietarin lähistöllä, Krasnoje Selon harjoitusleirillä 1879. MV.

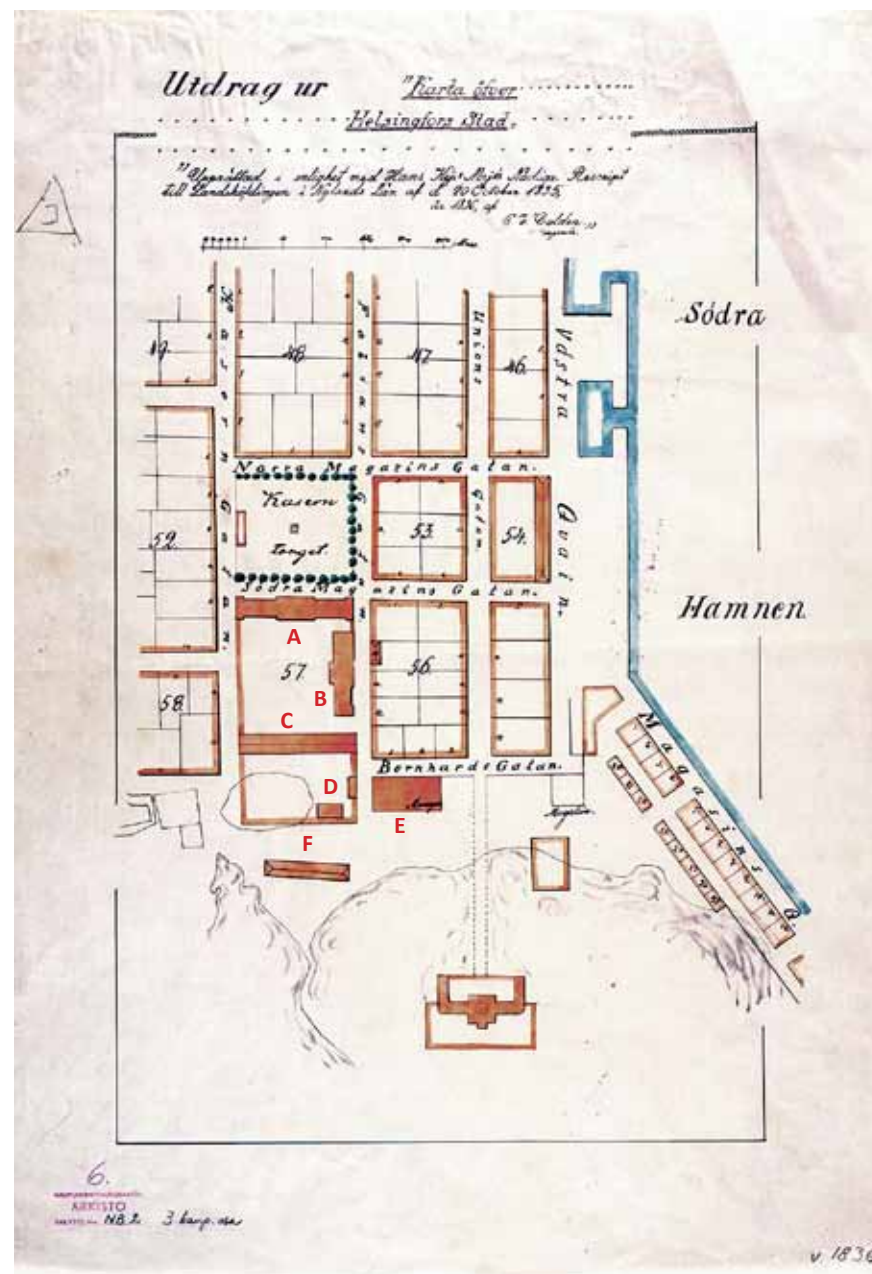
2 Kasarmialue ja Suomen sotaväki

2.1 SUOMEN KAARTI 1820-1905

Suomen siirtyessä vuonna 1809 Venäjän vallan alle nousi esiin kysymys suomalaisen sotaväen järjestämisestä. Sodan päätyttyä suomalainen sotaväki oli hajautettu, kunnes 1810 Venäjän keisari antoi nk. upseerimanifestin⁶, jossa määrättiin suomalaisten upseerien ja Suomen sotilasasioiden tulevaisuudesta. Epäselvä tilanne jatkui kuitenkin vuoteen 1812 saakka, jolloin Napoleonin hyökkäys Venäjälle johti keisarin antamaan asetukseen ja lupaan perustaa Suomelle oma armeijakunta. Tarkoitus oli perustaa kolme jääkäriyrykmenttiä, joihin kuuluisi kuhunkin kaksi 600 miehen pataljoonaa. Asetuksen mukaan pataljoonat tuli koota värväämällä ja niiden pääasiallinen tehtävä oli Suomen puolustaminen lännen suuntaan.⁷ Olosuhteet pataljoonien muodostamiselle ja varustamiselle sekä kouluttamiselle olivat kuitenkin vaatimattomat, minkä johdosta vuonna 1818 päätettiin perustaa Helsinkiin erityinen opetuspataljoona. Sen vuoksi ryhdyttiin suunnittelemaan ja rakentamaan Helsinkiin kasarmialuetta suomalaisen sotaväen tarpeisiin.

Helsinkiin sijoitettavan kasarmien paikaksi oli Ehrenströmin laatimassa asema-kaavassa osoitettu Hietalahti. Pietarissa Suomen asiain komiteaa johtaneen Rehbinderin esityksestä kasarmille valikoitui kuitenkin keskeisempi paikka uudistuvan kaupungin korttelirakenteessa eli ns. Uudenmaan esikaupungin Esikaupunkitorin eli nykyisen Kasarmitorin laita. Helmikuussa 1819 Rehbinder esitteli keisarille Engelin laatimat uudet kasarmisuunnitelmat.⁸ Kasarmialueen rakennustyöt käynnistyivät pian tämän jälkeen. Ensimmäiset sotilaat muuttivat uuteen kasarmiin kesällä 1822 suorittamaan vahtipalvelusta Helsingissä, mutta virallinen käyttöönotto tapahtui vuoden 1825 lopulla. Tällöin olivat valmistuneet Kasarmitorin laitaan upseeriston edustava päärakennus, miehistökasarmi Fabianinkadun puolelle ja kasarmien pihan pohjoissivustalle monikäyttöinen huoltorakennus muonitusta ja varastointia varten.

Vuonna 1827 keisari Nikolai I:n käskystä Suomen sotaväki uudelleen järjestettiin ja samalla Helsingin opetuspataljoonan nimi muuttui Suomen opetustarkk'ampujapataljoonaksi. Sen miesvahuutta kasvatettiin 400:stä 500:een.⁹ Vuonna 1829 keisari nimesi kunnostautuneen pataljoonan osaksi keisarillista henkikaartiä, jolloin pataljoonan nimeksi tuli Henkikaartin Suomen Tarkk'ampujapataljoona eli lyhyemmin Suomen kaarti.¹⁰ Seuraavana vuonna keisarin määräyksestä kaikki muut suomalaiset sotilasjoukko-osastot



Asemapiirustus vuodelta 1836, jossa Kasarmitorin laidassa erottuvat Kaartin kasarmien korttelin 57 rakennuksista upseerirakennus (A), miehistökasarmi (B), huoltorakennus (C) ja talli (D). Korttelin ulkopuolella Kaartin puurakenteinen maneesi (E) ja korttelin eteläpuolella, tulevan kivisen maneesirakennuksen kohdalla, makasiini (F). HKA.



Lakkautettu Suomen kaarti kokoontuneena jäähyväistilaisuuteen Kaartin kasarmin pihalle 18.9.1905. MV.

lakkautettiin, minkä jälkeen Suomen sotaväen muodostivat Suomen kaarti ja Katajanokalle perustettu Suomen meriekipaasi. Naapurikortteliin, Fabianinkadun itäpuolelle, rakennettiin 1830-luvun puolivälissä puinen sotaväen harjoitus huone eli maneesi.¹¹ Vuonna 1840 Suomen kaartin miesvahvuutta korotettiin, minkä johdosta Kasarmikadun varteen rakennettiin 1846 valmistunut toinen miehistökasarmi. Samassa vaiheessa kasarmitontin eteläosaan rakennettiin talli ja vaunuvaja. Kasarmitontin lounaisnurkkaan sijoitettiin pesutupa- ja leipomorakennus sekä halkovarasto nykyisen Kaartinkujan varteen.

Suomen kaartin alkuvaiheissa sen keskeisin funktio oli toimia upseerien harjoitus- ja opetuspataljoonana. Opetustyön lisäksi pataljoonan arkeen kuului Helsingin vartiotehtäviin osallistuminen. Kaartilaisten tehtävä oli miehittää päävartiota ja muita vartiopaikkoja ympäri Helsinkiä. Merkittävän osan Suomen kaartin toiminnasta, etenkin sen ensimmäisten vuosikymmenten aikana muodostivat paraatit. Osana keisarin henkivartiokaartia pataljoonan tehtäväkenttä ulottui myös suuriruhtinaskunnan ulkopuolelle. Vuosittain osallistuttiin mittaville harjoitusleireille Krasnoje Seloon Pietarin lähistölle. Pataljoona oli myös arvostettu keisarillinen valiojoukko, joka otti osaa useisiin sotiin: Puolassa kapinan kukistamiseen vuosina 1831–1832, Unkarissa kapinan kukistamiseen vuonna 1849, Krimin sodan aikana vuosina 1852–1856 vartiotehtäviin Pietarissa ja sotatoimiin länsirintamalla ja Turkin sotaan vuosina 1877–1878. Turkissa kaarti saavutti juhlitun voiton Gornij Dubnjakissa. Tais-telun vuosipäivänä vuonna 1881 Kaartin kasarmin pihalle pystytettiin arkitehti F. A. Sjöströmin suunnittelema muistomerkki taistelussa kaatuneiden muistoksi, ja keisari myönsi Suomen kaartille vanhan kaartin arvon.

2.1.1 1870- ja 80-luvun uudistukset

1870-luvulla Venäjällä otettiin käyttöön yleinen asevelvollisuus, joka Suomea koskein säännöksiin tuli voimaan 1878. Suurin uudistus Suomen kaartin osalta oli sen muuttuminen aiemmasta värväyksiin täydennetystä ammat-

tiyksiköstä asevelvollisten joukko-osastoksi. Samaan aikaan ryhdyttiin myös Venäjän sotilashallinnossa kehittämään ja parantamaan kasarmialueiden olosuhteita. Vuonna 1873 Venäjällä annettiin asetus kasarmirakentamisen suunnitteluohjeista, joissa sangen yksityiskohtaisesti määrättiin rakentamisen tapaa ja rationaalisuutta. Asetuksen mukaan kasarmirakennusten tuli olla kaikin puolin tehokkaita ja tarkoituksenmukaisia. Kasarmit tuli varustaa lämmityksellä, rakennuksissa tuli olla ilmanvaihto, juokseva vesi ja jätehuolto ja rakennusten pintakäsittelyjen tuli vastata sotilashierarkkista statusta, ja toisaalta myös hygieniavaatimuksia.¹² Koska sotilasrakennusten suunnittelu kuului meillä Intendentinkonttorin ja sittemmin Yleisten rakennusten ylihallituksen hallintoalaan vuoteen 1905 saakka, ei ole tiedossa missä määrin venäläiset sotilasrakentamista ohjaavat asetukset vaikuttivat suoraan Suomen sotilasrakennusten suunnitteluun.¹³ Joka tapauksessa kasarmialuetta uudistettiin ja parannettiin 1870- ja 80-luvulla, jolloin valmistuivat punatiilinen kasarmirakennus avoittuneille aliupseereille entisen leipomon tilalle ja uusi leipomorakennus Theodor Granstedtin suunnitelmien mukaan 1887. Arkkitehti Dalströmin vuosien 1876 ja 1877 suunnitelmien mukaan valmistuivat uusi ruokalarakennus kasarmitontin keskelle, joka korvasi aiemman Engelin suunnitteleman huoltorakennuksen, sekä tämän tutkimustyön aiheena oleva uusi maneesi kasarmikorttelin eteläpuolelle.

2.2 VENÄLÄISTEN JOUKKO-OSASTOJEN AIKA 1906-1918

Vuonna 1901 Venäjällä astui voimaan uusi asevelvollisuuslaki, ja suomalaiset määrättiin osaksi venäläisiä joukkoja suomalaisten omien joukko-osastojen sijaan. Samalla Suomen omat joukko-osastot lakkautettiin. Suomalaiset pataljoonat lakkautettiin vaiheittain vuosien 1901–1905 aikana, viimeisenä Suomen kaarti. Kaartin viimeinen päiväkäsky, jossa pataljoonan todetaan lakanneen olemasta, annettiin 14.3.1906, jolloin viimeisetkin vajaa sata kaartilaista poistuivat kasarmeistaan.¹⁴ Uutta asevelvollisuuslakia vastustettiin Suomessa voimakkaasti, ja kutsuntoja boikotoitiin. Lopulta suomalaiset vapautettiin asevelvollisuudesta kokonaan. Vuonna 1905 Suomen sotilasalue liitettiin Pietarin sotilaspiiriin. Tästä eteenpäin siis kaikki Suomessa olevat joukot olivat kokonaisuudessaan venäläisiä, ja niitä johdettiin Pietarista käsin.¹⁵ Uudistusten jälkeen myös Kaartin kasarmi siirtyi venäläisten haltuun, ja sinne majoittui venäläisiä joukkoja. Sotilaallisesti tärkeänä puolustusasemana Helsinkiin ja Viaporiin sijoitettiin 1905-1918 välisenä aikana huomattavat määrät venäläistä sotaväkeä. 1906 Kaartin rakennuksiin majoittui, "pojista

**För Finska Gardes-
Bataljons räkning**

försäljes **torsdagen, fredagen och lördagen den 5, 6 och 7 okt. fr. kl. 10 f. m. o. 5 e. m.** gen. off. i **Gardes manegen skeende auk-tion** följande: skåp, bord, stolar, taburetter, klädhängare, **gymnastiktillbehör** af flere slag, skidor, stafvar, spårkstöttingar, bär-bårar, **decimal- & diskvägar, hyfvelbänkar, svarf,** skyfflar, järn- & zinkämbaren, såar, lampor, väggur, tékök, koppar-kok-kärl, div. porslin och kökskärl m. m. m., hvarom hugade spekulanter härmed underrättas.

H:fors. den 30 sept. 1905.

Central Auktionskammaren.
Kaserngatan 26.
Tel. 40 74. 12481

Ilmoitus Kaartin pataljoonan lakkauttamiseen liittyen, irtaimiston huutokaupasta, joka järjestettiin Kaartin maneesissa. Hufvudstadsbladet 1.10.1905



Suojeluskunnan katselmus Kaartin maneesissa 1931.

Valok. Pietinen. MV

muodostettu musiikkijoukkue sekä palvelusväki / 675 hlö, 4:stä tark'ampujarykmentistä yksi komppania / 138 hlö, ja Kaartin maneesissa 4 komppaniaa / 543 henkilöä".¹⁶

Suomen itsenäistymistä seurasi sisällissota, ja 28.1.1918 sosialistit ja punakaarti ottivat Helsingissä vallan. Helsingissä olleet venäläiset joukot eivät osallistuneet laajamittaisesti sotatoimiin, vaikka punaisia tuettiin tarvikkein ja vapaaehtoisten voimin. Venäläisten joukkojen ja laivaston voimakas läsnäolo kaupungissa ja sen edustalla toimi kuitenkin passiivisena pelotteena.¹⁷ Venäjän ja Saksan 3.3.1918 solmima Brest-Litowskin rauhansopimus velvoitti venäläiset vetämään kaikki joukkonsa Suomesta, ja kasarmit luovutettiin suomalaisille. Helsinki vallattiin huhtikuussa 1918 ja Saksalaiset joukot kenraali R. von der Goltzin johdolla asettuivat kaupunkiin. Toukokuussa 1918 majoittui Kaartin kasarmille myös Vaasasta saapunut 175 miehen joukko-osasto, jonka oli määrä muodostaa vastaperustetun Suomen Valkoisen Kaartin kantajoukko. Tämän jälkeen asui kasarmilla rinnakkain saksalaisia ja suomalaisia joukkoja.¹⁸ Heinäkuun 1918 puolivälissä suomalainen pataljoona, jossa yhä oli myös saksalaisia joukkoja, majoittui Kaartin kasarmille.¹⁹ Sotatilanteen muuttuessa ja sodan lopun lähestyessä alettiin saksalaisia joukkoja vetää Suomesta pois. Viimeisetkin saksalaiset joukot lähtivät Helsingistä 16.12.1918.²⁰ Venäläisen sotaväen käytön ja Suomen itsenäistymistä seuranneen kansalaissodan jäljiltä Kaartin kasarmialueen rakennukset olivat huonokuntoisia.



Kuva helmikuun 1944 ilmapommitusten jälkeisestä ja siitä seuranneen tulipalon runtelamista kasarmialueesta. Oikeassa yläkulmassa näkyvä Kaartin maneesi säilyi tiettävästi osumilta. PVKKA

2.3 VALKOINEN KAARTI, KAARTIN PATALJOONA

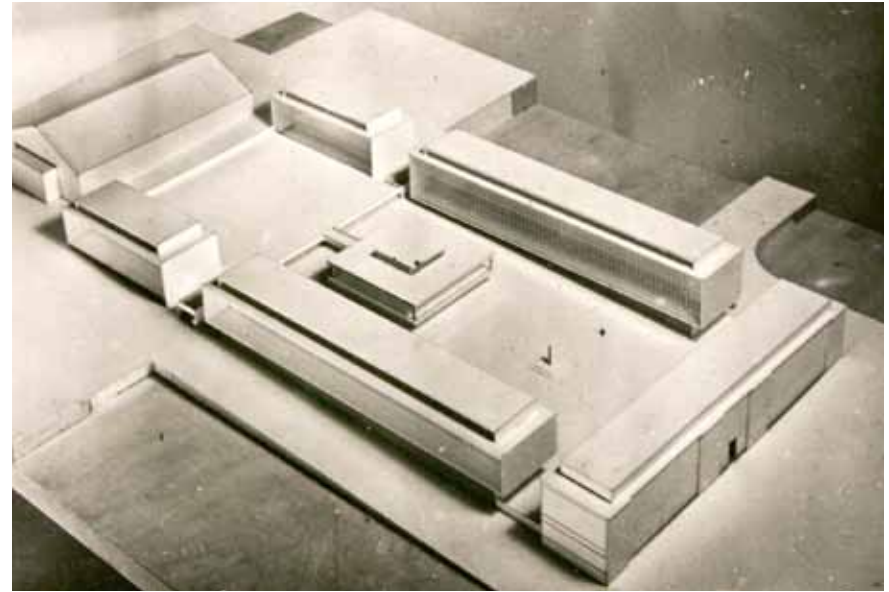
Kaartin kasarmi toimi Suomen itsenäistymisen jälkeen entiseen tapaan varuskuntakasarmina. Vuonna 1919 jalkaväkipataljoonien rauhanaikaiseksi miesvahuudeksi määrättiin 500 miestä.²¹ Suomen Valkoinen Kaarti yhdistettiin vanhaan Suomen kaartiin ja sen perinteisiin. Kaartilaisten arkeen kuului myös Helsingin vartiosta vastaaminen ja edustustehtäviä. Vuodesta 1918 alkaen lähti päivittäin Kaartin kasarmilta vartioparaati, joka marssi soittokunnan johtamana päävartiolle. Suomen Valkoinen Kaarti toimi koko olemassaolonsa ajan Helsingin keskustassa ja siitä tulikin ikään kuin Helsingin oma joukko-osasto.²²

Jatkosodan loppuvaiheessa Kaartin kasarmin upseerirakennus ja Fabianinkadun puoleinen miehistörakennus saivat tuhoisan osuman ilmapommituksissa. Sen sijaan Kasarmikadun puoleiset miehistörakennukset ja maneesi säilyivät suuremmilta vaurioilta. Kasarmialuetta ei voitu kuitenkaan käyttää entiseen tapaan ja vaurioituneiden rakennusten korjaamisen ja purkamisen päätöstä saatiin odottaa vuoteen 1955 saakka.



2.4 PUOLUSTUSMINISTERIÖ JA PÄÄESIKUNTA

Vaille sotilaallista käyttötarvetta jäänyt maneesi vuokrattiin 25 vuodeksi yksityishenkilölle ja sittemmin osakeyhtiölle vuonna 1949, minkä seurauksena rakennus muutettiin autohalleiksi. Vuonna 1975 Puolustusministeriö palasi rakennuksen käyttäjäksi, mutta vain osittain. Merkittävää sotilastoimintaan liittyvää käyttöä rakennuksella ei kuitenkaan enää ollut. Muualla kasarmikorttelissa rakennustöitä tehtiin ensin 1950-luvulla, kun entisen upseerirakennuksen raunioiden sisään, Kasarmintorin varteen, toteutettiin moderni virastotalo Puolustusministeriön käyttöön. Vuosina 1961 ja 1965 valmistuivat puolestaan Viljo Revellin kilpailuvoiton perusteella suunnitellut virastorakennus Fabianinkadun varteen ja 1968 henkilöstöruokala tontin keskelle. Revellin ratkaisun mukaan Kaartin maneesi olisi päättänyt laajan korttelipihan eteläpään, mutta visio jäi toteutumatta kun 1880-luvulla rakennettua leipomoa ja avioituneiden aliupseerien kasarmia ei 1950-luvulla purettu. Miehistökäyttö Kaartin kasarmin kortteleissa päättyi lopulta 1980-luvulla, kun läntinen miehistökasarmi saneerattiin pääesikunnan käyttöön.



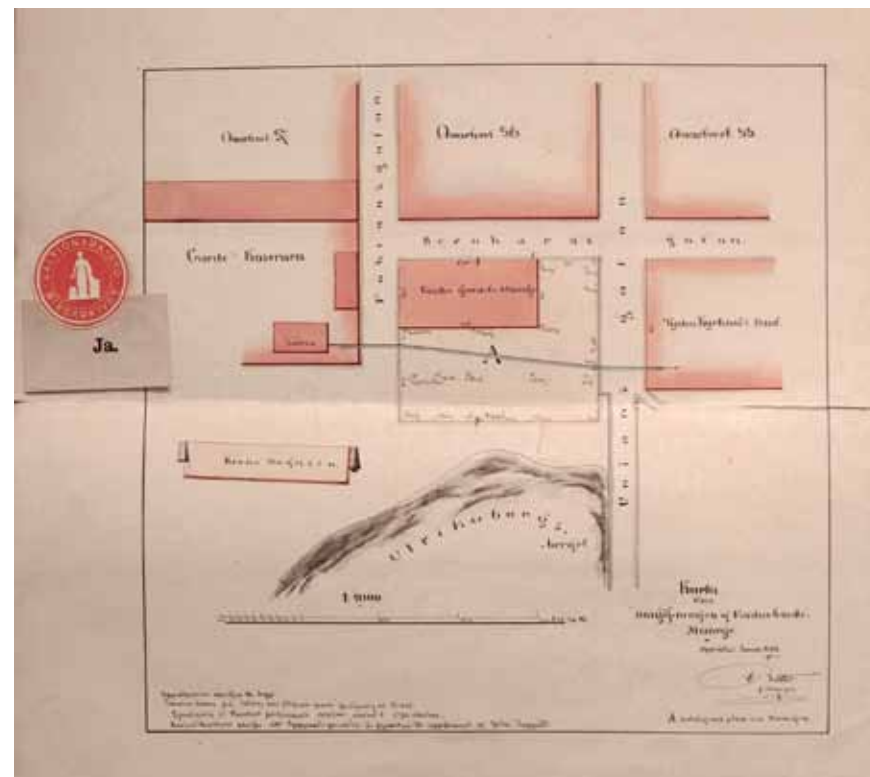
Pienoismalli Viljo Revellin kasarmikorttelin kilpailuehdotuksesta 1958. Phrakl.

Viistoilmakuva tuo havainnollisesti esiin Kaartin korttelin rakennuskannan kolme sukupolvea: A) rapatut Engelin suunnittelemat 1800-l alkupuoliskon rakennukset, B) 1870- ja 1880 luvun punatilliset maneesi, avioituneiden aliupseerien asuinrakennus ja leipomo, C) 1960-luvun toimistot ja ruokala. Kuva vuodelta 2000, PVKA.



3 Kaartin maneesin rakentaminen

Kasarmikorttelin sotilastoimintaan liittyvä puinen maneesi oli rakennettu tietävästi 1830-luvulla korttelin itäpuolelle.²³ Vuonna 1872 Yleisten rakennusten ylihallituksessa laadittiin kaksi kustannusehdotusta maneesin parantamisesta. Ensimmäinen ehdotus sisälsi olemassa olevan maneesin pidentämisen ja kunnostamisen N. Tallgrenin suunnitelmien mukaan. Toinen kustannusehdotus oli uuden maneesin rakentamisesta: "kivestä, varustettuna peltikatolla ja lämmityslaitteilla sijoitettuna paikalle jolla kaartinpataljoonan nykyinen maneesi sijaitsee, joko edellä mainituin mitoin [79x40 kynnärää / 47x24 metriä] tai 87 kynnärää pitkänä ja 42 leveänä [52x25 metriä]."²⁴ Muutosvaihtoehdon arveltiin maksavan 25.0000.- markkaa ja uudisrakentamisen 60.000.- markkaa. Selvitys- ja suunnittelutyön edettyä kustannusarvio kunnostamisesta nousi 34.000.- markkaan, kun mm. maneesin vuotavat kattoikkunat olisivat edellyttäneet laajempia kattoon kohdistuvia uudistustöitä.²⁵ 19. toukokuuta 1873 Keisarillisen Senaatin Sotilasasian tarkistusosasto antoi päätöksen ja luvan Yleisten rakennusten ylihallitukselle ryhtyä suunnittelemaan uutta maneesia, "jonka pituus ja leveys ovat suuremmat kuin vanhan maneesin ja joka sijoitetaan tontille pitkäsivu Fabianinkadun suuntaisena ja pääty kohti Bernhardinkatua".²⁶ Seuraavan vuoden keväällä esitettiin kuitenkin pyyntö, että "rakennus sijoittuisi itä-länsisuuntaisesti, pääty Fabianinkadun suuntaan, ja että laadittaisiin vaihtoehdot tiilestä ja puusta tehtävästä rakennuksesta."²⁷



Kartta vuodelta 1866, sijainti: Senaatin talousosaaston KD-aktikartat 315/23 1873.

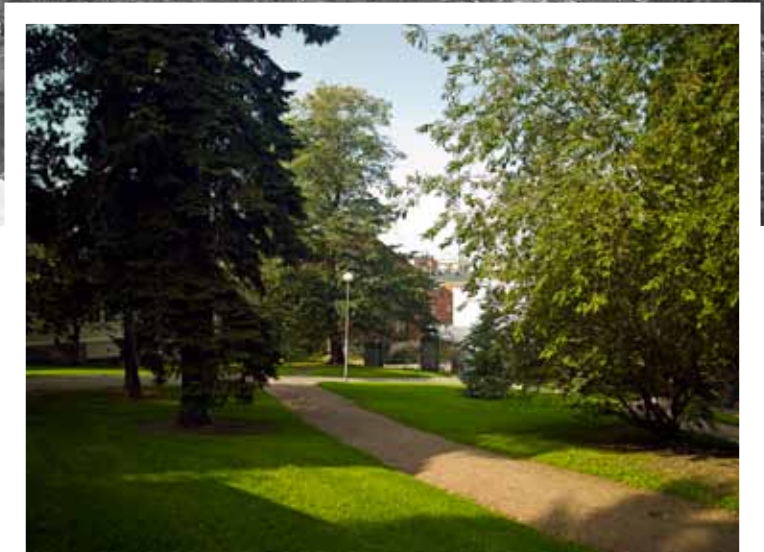
Kaartinkaupunkia Tähtitornilta kuvattuna vuonna 1867. Etualalla oleva rakennus on kaartin vanhan 1830-l rakennettu maneesi, jonka piha näyttää toimineen myös polttopuubarastona. Alla Tähtitorni ja paljaaksi niitetty Tähtitorninmäki. Kuvat Eugen Hoffers HKM.





Kaartin maneesi ja ympäristöä 1900-luvun ensi vuosina otetussa kuvassa. Etualalla Kirurgisen sairaalan apurakennuksia keskuspiippuineen. Maneesin oikealla puolella kasarmikorttelin nurkassa sijaitsi hevostalli. MV.

Tähtitorninmäen puisto on nykyassaan peitteinen - kuva otettu likimain samalta paikalta.

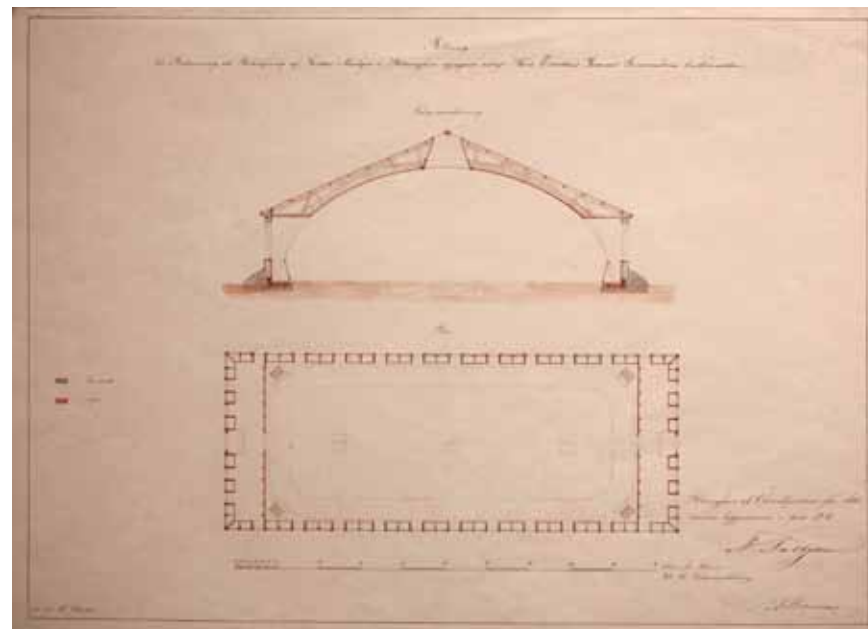


Ratsastus- ja jalkaväikiäkseerausmaneesi

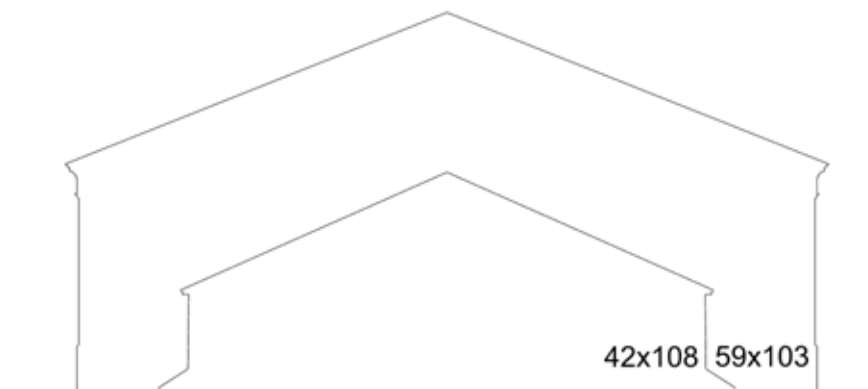
Syksyllä 1874 toimitettiin Yleisten rakennusten ylihallituksesta suunnitelmat ja kustannusarvio uuden maneesin rakentamisesta Helsinkiin Keisarillisen Senaatin sotilastarkastusosastolle. Kustannusarvio uudesta maneesista oli kohonnut 294.000 markkaan.²⁸ Keisarin hyväksyntä rakennushankkeelle saatiin tammikuussa 1875: "ratsastus- ja jalkaväikiäkseerausmaneesi Helsinkiin, jonka kustannus korkeintaan 294.000 markkaa... ja jonka tulee olla valmis kahden vuoden aikana".²⁹ Toisaalta Yleisten rakennusten ylihallituksen vuosikertomuksen kustannusarviossa 1876 rakennuksen tavoitehinnaksi oli kirjattu 345.000.- markkaa, josta todellinen summa kasvoi 348.763.83.- markkaan.³⁰ Päätöksessään Keisari jätti maneesin lopullisen sijoituspaikan kenraalikuvernöörin määrättäväksi.³¹

Kun rakennuspaikalta purettavalle venäläiselle jauhomakasiinille oli löydetty uusi paikka Katajanokalta, päästiin maneesia rakentamaan loppuvuodesta 1875. Rakennustyön johtoon palkattiin 29.10.1875 rakennusmestari Kari Kuorikoski, jolle maksettiin sekä Kaartinmaneesin että samanaikaisesti rakennettavan Normaalityö³² rakennustöistä.³³ Toisin vuoden 1877 sanomalehtiartikkelissa todettiin, että rakennustyö oli tehty rakennusmestari G. Sundqvistin johdolla.³⁴ Tammikuussa 1876 sanomalehdissä voitiin kirjoittaa, että "Uutta kaartinmaneesia vähän etelään päin kaartin-kasarmista on jo alettu rakentaa."³⁵ Marraskuun alussa 1877 todettiin, että työt maneesirakennuksessa oli syksyllä saatu päätökseen. Yleisten rakennusten ylihallituksen yliarkkitehti Lindqvist ja ensimmäinen arkkitehti Boman kävivät paikalla tarkistamassa rakennustyön 2.11.1877.³⁶

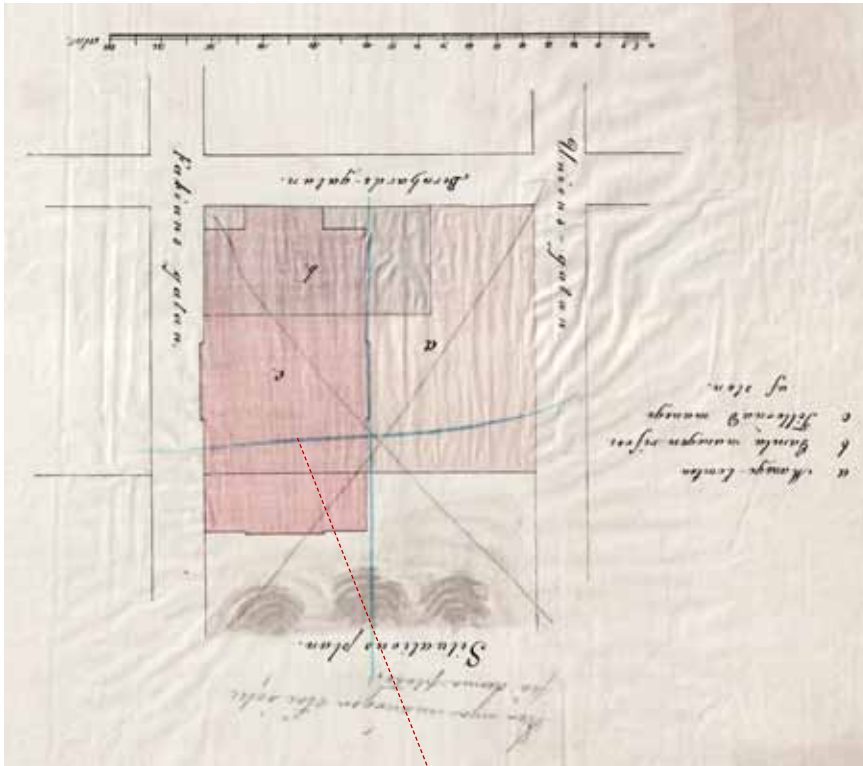
Vanha maneesi toimi käytössä vuoden 1877 loppuun saakka, ja sitä jopa vuosihuollettiin, kunnes uusi maneesi valmistui.³⁷ 11. tammikuuta 1878 pidettiin huutokauppa, jolla vanha maneesi myytiin purettavaksi.³⁸



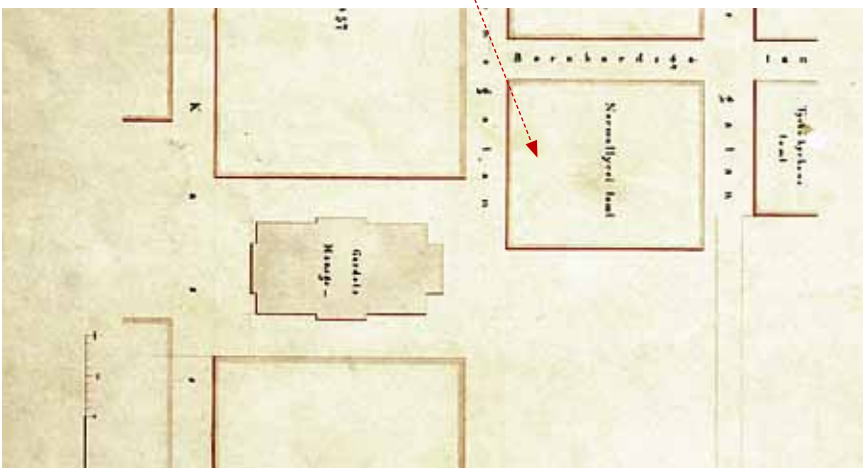
Vanhan maneesin toteutumaton muutossuunnitelma
1872. KA, Rakhil Iga 50.



Havainnepiirustus uuden ja vanhan maneesin mittasuhteista.



Asemapiirustus tiettävästi vuodelta 1874, jolloin uusi maneesi oli ajateltu sijoitettavaksi pohjois-eteläsuuntaisena vanhan maneesin tontille ja paikalle. Piirustus on loogisuuden nimissä sijoitettu karttapohjoinen ylöspäin, vaikka alkuperäinen on piirretty päinvastaisesti. PHRAKL. Alla ote vuoden 1883 asemapiirustuksesta, jossa maneesi on toteutuneella paikallaan. HKA.



Tontti ja maneesin sijoittelu

Vastoin aiemmin esitettyä suunnitelmaa sijoittaa uusi maneesi vanhan paikalle etelä-pohjoissuuntaisena rakennuksena, päätettiin maneesin paikaksi kasarmikorttelin eteläpuoli: "Kenraalikuvernöörin Senaatille toimitaman ilmoituksen mukaisesti rakennus pystytetään Henkikaartin Suomen Tarkk'ampujapataljoona kasarmin eteläpuolelle, jossa tätä nykyä sijaitsee Venäjän kruunulle kuuluva muonamakasiini (proviandmagasin)..."³⁹ Uuden sijoituksen taustalla oli Ruotsalaisen Normaalilyseon rakentamisesta ja tontista käyty keskustelu. Ruotsalainen Normaalilyseo⁴⁰ päätettiin sijoittaa vastapäätä saksalaista kirkkoa eikä vaihtoehtoa, jossa koulu ja sotaväki olisivat jakaneet saman tontin, pidetty mahdollisena. Niinpä uusi maneesi katsottiin soveliaammaksi sijoittaa omalle tontille ja koulu omallensa, vanhalta puumaneesilta vapautuvalle tontille.⁴¹

Dalströmin suunnitelmaa ei rakennuspaikan vaihtumisen johdosta muutettu, vaan rakennus asetettiin itä-länsisuuntaisena tontille. Toteutus poikkesi siis sekä ilmansuuntien että tontin muodon osalta suunnitellusta. Kun vanhan maneesin tontti oli ollut jokseenkin tasainen, oli Kasarmikadun ja Fabianinkadun välinen tontti puolestaan kohtalaisesti viettävä. Jotta rakennukselle saatiin riittävän laaja tasainen maapohja, edellytti järjestely maanpinnan huomattavaa alentamista Kasarmikadun puolella, mistä seurauksena maneesin ja kadun väliin muodostui eräänlainen epätoivottu katurakenteen kanjoni. Aikalaisartikkelissa asia kuvailtiin seuraavasti: "uusi Kasarmikatu sijoittuu parisen syyliä maneesin perustusta ylemmäs, mikä näyttää erittäinkin omituiselta. On myös merkille pantavaa, että maneesi sijaitsee muutaman sylen etäisyydellä kadusta, joka muodostaa korkean, hengenvaarallisen ja alasputoavan seinän..."⁴²

Maneesin valmistuttua Yleisten rakennusten ylihallitus teki 1878 Helsingin kaupungille ehdotuksen, että Kasarmikadun ja Fabianinkadun välille järjestettäisiin liikenneyhteys maneesin pohjoispuolelta. Tämän nykyisen Kaartinkujan rakentamisesta todettiin, että "koska Kasarmikadun tasoa ei katsottu voivan sopivasti alentaa, ehdotettiin, että kalteva ajotie rakennettaisiin kyseisen paikan pohjoisosaan ja jalankulkijoille tarkoitetut kiviportaavat sen eteläosaan". Lisäksi todettiin Senaatin velvoittaneen Helsingin kaupunkia rakentamaan "rautaisilla kaidepuilla varustetut kiviportaavat Kasarmikadulta alas paikalle, jota etelässä rajoitti Kaartin maneesi ja pohjoisessa Kaartin kasarmin takapiha sekä rautakaiteen järjestämiseksi Kasarminkadulle mainittujen portaiden kohdalle."⁴³ Kaartinkujan nykyiset tierakenteet ovat peräisin vuodelta 1952.⁴⁴

Tontin omistusoikeus

Kasarmikorttelin eteläpuoleista aluetta eli maneesin tonttia kutsuttiin aikalaisasiakirjoissa myös "Suomen opetuspataljoonan kasarmin *takapihaksi*".⁴⁵ Myöhemmin, kun selvitettiin valtion ja kaupungin välistä omistussuhdetta kasarmialueeseen, todettiin, että "miten ja millä oikeudella Kaartinpataljoona on saanut tämän takapiha, johon jo ennen vuotta 1836 oli rakennettu erinäisiä ulkokuoneita eli talousrakennuksia, ei ole voitu saada luotettavasti selville."⁴⁶ Vuonna 1910 tehdyn selvityksen perusteella todettiin, että Helsingin kaupunki ei ole "milloinkaan luopunut omistusoikeudestaan tähän kaupungille lahjoitettuun maa-alaan kuuluvaan ja varsinaisen kaupungin- jaotuksen ulkopuolella olevaan paikkaan, ja on kaupunkia niin muodoin pidettävä tontin oikeana omistajana".⁴⁷ Selvityksestä seurasi lopulta vuonna 1923 toteutunut Helsingin kaupungin ja valtion välinen tilustenvaihto, jossa kaupunki luovutti valtiolle "täyden- ja vapaan omistusoikeuden Kaartin kasarmi- ja maneesitonttiin", vastikkeena muista valtion kaupungille luovuttamista alueista.⁴⁸



Kaartin maneesi nykyasussaan, Kirurgisen sairaalan suunnasta katsottuna.



Kartta 1878 Helsingistä.
Helsingin kaupunki > paikkatietopalvelu.



Ylitirehtööri A. H. Dalström



Esplanadin Paviljonki eli Ravintola Kappeli 1867.

Kuva lainattu kirjasta Suomen Rakennushallinto 1811-1861, s. 350.

3.1 SUUNNITTELIJAT JA TAUSTATEKIJÖITÄ

Arkkitehti Axel Hampus Dalström

Axel Hampus Dalström (1829–1882) teki pitkän uran Yleisten rakennusten ylihallituksessa, ja tunnetuimmat hänen suunnittelemistaan rakennuksista ovat Kaartin maneesin lisäksi Esplanadin puistossa sijaitseva Kappeli (1867) ja Vanha ylioppilastalo (1870). Muita tunnettuja töitä Helsingissä ovat entinen Kruununhaan keskikoulu osoitteessa Mariankatu 11 (1877) ja Ruotsalainen Normaalityö (1880) Kaartin maneesin naapurustossa. Dalströmin suunnittelemissa rakennuksissa tyypillisiä ovat klassistiset piirteet erityisesti julkisivujen jäsentelyssä sekä samaan tyyliin kuuluva niukka koristeaiheiden käyttö. Pekka Laurila luonnehtii vuoden 1960 Arkkitehti-lehdessä Vanhaa ylioppilastaloa ensimmäiseksi merkittäväksi, puhtaasti uusrenessanssia edustavaksi rakennukseksi.⁴⁹ Samoilla linjoilla on Nils Erik Wickberg, jonka mukaan Dalströmin tuotanto on tyyliltään uusrenessanssia.⁵⁰ Varsinaisesti uusrenessanssin kultakausi ajoitetaan kuitenkin vasta 1880–1890-luvulle, ja Eeva Maija Viljo luonnehtii 1870-luvun arkkitehtuuria akateemisen klassismin ja vapaamin valittavien, usein romanttisten elementtien, kuten keskiaikaisten aiheiden, yhdistelemisen aikakautena.⁵¹ Luonnehdinta sopii hyvin Dalströmin töihin, joissa klassistiset piirteet ovat eklektisten aiheiden käytöstä huolimatta hallitsevia.

Dalström syntyi Helsingissä ja hän oli Yleisten rakennusten ylihallituksen ylitirehtöörin virassa ensimmäinen Suomessa syntynyt. Tässä virassa hän toimi vuosina 1870–1882.⁵² Dalströmin opinnot olivat sen sijaan kansainvälisiä: hän opiskeli Tukholman Teknolisessä opistossa⁵³ ja Kuninkaallisessa Taideakatemiassa vuosina 1846–48. Tukholmasta Dalström suuntasi Pariisiin, jossa hän työskenteli enonsa rakennusliikkeessä.⁵⁴ Dalströmin Yleisten rakennusten ylihallitukselle vuonna 1877 laatimassa ansioluettelossa mainitaan, että hän opiskeli Tukholmasta lähdettyään vielä Pariisissa.⁵⁵ Maininnasta ei kuitenkaan käy ilmi, millaisista opinnoista oli kyse. Lisäksi Dalströmin oleskelu Pariisissa jäi lyhyeksi, sillä niin sanottu Euroopan hullu vuosi (1848), joka mullisti kerralla ranskalaisen demokratian, vaikuttaa imaiseen myös nuoren arkkitehdin pyörteisiinsä. *Hufvudstadsbladetissa* mainitaan hänen osallistuneen Helmi-kuun vallankumoukseen⁵⁶, mitä myös Yleisten rakennusten ylihallituksen viisikymmenvuotiskertomuksessa värikkäästi kuvaillaan: "...kuten kerrotaan... hän melko aktiivisesti otti osaa suurten tapausten kulkuun kuulain vinkuessa ja barrikadien sulkiessa kaupungin kadut."⁵⁷

Dalström palasi Suomeen samana vuonna (1848) ja aloitti opinnot intendentinkonttorissa. Opintonsa hän sai päätökseen vuonna 1853. Dalström nimitettiin vuonna 1866 ensimmäiseksi arkkitehdiksi ja neljän vuoden kuluttua ylitirehtööriksi.⁵⁸ Dalströmin ylitirehtöörikaudella yliarkkitehtina ehtivät toimia Nestor Tallgren (1867–1874) ja Ludvig Isak Lindqvist (1874–1882).⁵⁹ Lindqvist osallistui myös Kaartin maneesin rakennushankkeeseen mm. tarkastaessaan toteutuksen.⁶⁰ August Boman, joka vastasi Kaartin maneesin toteutuksesta oli koko Dalströmin ylitirehtöörikauden ajan Yleisten rakennusten ylihallituksen ensimmäinen arkkitehti.⁶¹

Virkavapaata Dalström haki opintomatkoja varten, jotka suuntautuivat vuonna 1870 Ranskaan ja Italiaan, ja joiden avulla Dalström täydensi osaamistaan.⁶² Pankkirakennukset olivat näiden matkojen erityisenä kiinnostuksen kohteena.⁶³ Aikaisemmin Dalström oli perehtynyt myös majakkarakentamiseen Ruotsiin, Norjaan ja Tanskaan suuntautuneella opintomatallaan vuonna 1859.⁶⁴

Dalströmin kiinnostuksen kohteet eivät kuitenkaan rajoittuneet vain arkkitehtuuriin, vaan hänet tunnettiin myös kuvataiteen ystävänä ja suojelijana ja hän toimi Suomen taideyhdistyksessä. Ennen toimintaansa Intendentinkonttorin arkkitehtina hän toimi myös Helsingin teknillisen reaalkoulun piirustuksen opettajana vuosina 1856–1858.⁶⁵ *Hufvudstadsbladetissa* julkaistu muistokirjoitus kertoo, että hän oli läheisissä tekemisissä Suomen merkittävimpien taiteilijoiden kanssa, joista mainitaan mm Walter Runeberg, Carl Eneas Sjöstrand, Adolf von Becker, Berndt Lindholm, Hjalmar Munsterhjelm ja Albert Edelfelt.⁶⁶ Kirjoitus jatkuu varsin mielenkiintoisella tavalla, sillä Dalströmin kodista kerrotaan, että se on yksi taiteellisimmista ja kauneimmista koko kaupungissa.⁶⁷ Kuopion Sanomat puolestaan kirjoittaa, että ”kirjalliseen ja julkiseen elämään otti hän myös erinomaisella innolla osaa.”⁶⁸ Tästä voi päätellä, että Dalström oli ammatillisen toimintansa ohessa myös laaja-alainen kulttuurivaikuttaja.

Arkkitehti August Boman 1826–1883

August Bomanilla oli merkittävä osuus Kaartin maneesin rakentamisessa, sillä hän vastasi sen toteutuksesta.⁶⁹ Bomanin ura Yleisten rakennusten ylihallituksessa oli pitkä: hän kouluttautui intendentinkonttorissa vuosina 1845–1849, minkä jälkeen hän toimi II konduktöörin virassa vuodesta 1854 vuoteen 1965.⁷⁰ 1850-luvulla hän teki opintomatkan Keski-Eurooppaan ja vieraili mm Englannissa, mikä oli kyseisenä aikakautena ilmeisen harvinainen opintomatkakohde.⁷¹ Vuonna 1869 Boman nimitettiin viraston ensimmäiseksi arkkitehdiksi.⁷² Bomanin muistokirjoituksessa muotoillaan hänen panoksensa Yleisten rakennusten ylihallituksessa seuraavasti: ”Useita vuosia oli vainaja palvellut yleisten rakennusten ylihallituksessa ja sillä ajalla oli hänelle uskottu useiden rakennusten pystyttäminen ja johto. Viimeisistä hänelle uskotuista töistä mainittakoon Suomen kaartin maneesin rakentaminen.”⁷³

Bomanin erikoisalaa olivat kasarmit ja kasarmirakennukset, joita hän suunnitteli mm Ouluun, Vaasaan ja Mikkeliin. Lisäksi hän laati tarkk’ampujapataljoonien puisia kasarmeja varten mallipiirustuksia, jotka painettiin vuonna 1879, ja niiden joukossa ovat myös maneesin piirustukset. Näin ollen hän oli varsin perehtynyt kasarmirakennusten suunnitteluun ja toteutukseen.

Arkkitehti Evert Lagerspetz 1847-1884

Maneesin suunnitteluun osallistuneista arkkitehteistä tunnetaan asiakirjalähteistä Dalströmin Bomanin ja Lindqvistin lisäksi myös Evert Erland Lagerspetz, joka oli Yleisten rakennusten ylihallituksen palkkaamana arkkitehtina rakennusajankohtana.⁷⁴ Aiemmin, vuonna 1871 (tai siitä lähtien), Lagerspetz oli toiminut Yleisten rakennusten ylihallituksessa ylimääräisen arkkitehdin virassa. Lagerspetzin todetaan saaneen oppia ns. arkkitehti Chiewitzin akatemiassa, eli Chiewitzin arkkitehtitoimistossa Turussa, jossa hän työskenteli vuosina 1862-1870.⁷⁵

Lagerspetz suunnitteli useampia sotilasrakennuksia 1880-luvulla: Vuoden 1882 aikana hän suunnitteli Uudenmaan Tarkk’ampujapataljoonalle upseerikasarmin osoitteessa Mariankatu 23, tiilisen miehistökasarmin osoitteessa Liisankatu 1, aliupseerikasarmin osoitteessa Maneesikatu 7 sekä vielä upseeriklubin Liisankatu 8:ssa.⁷⁶ Lagerspetz suunnitteli lisäksi vuonna 1884 Kampissa sijaitsevan Kaartin lasaretin uuden päärakennuksen osoitteessa Kalevankatu 48.⁷⁷



Keisarillisen ratsuväen henkivartiorykmentin maneesi, Pietari.



Tukholman kuninkaallisen tallon maneesi.

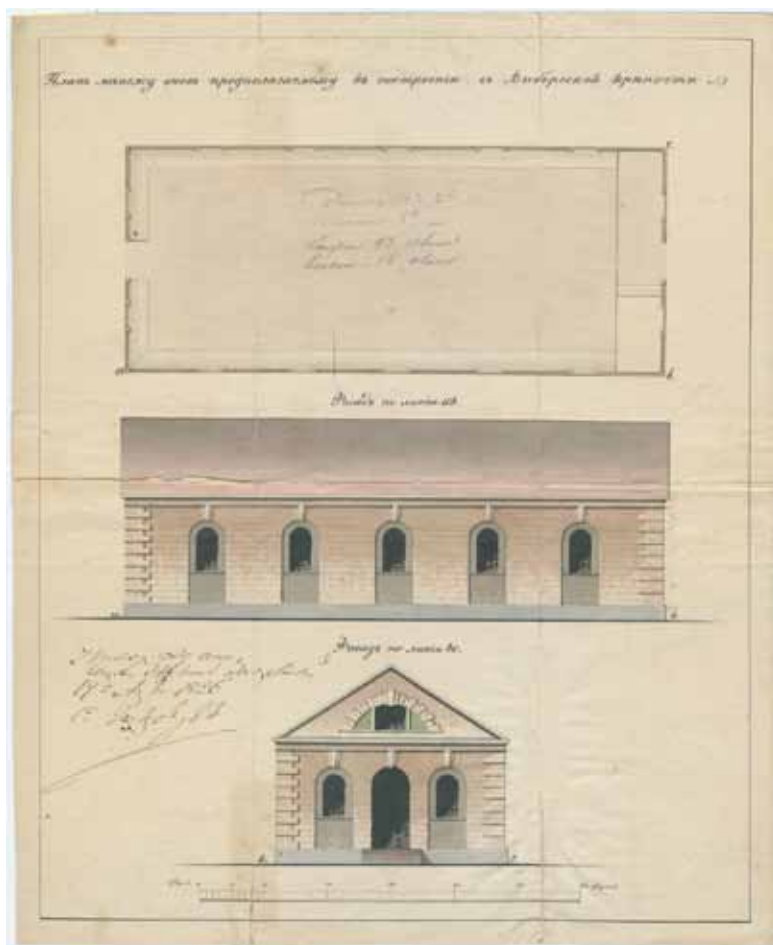
Aikalaismaneeseja

Maneesirakentamisen historiassa voidaan erottaa kaksi jossain määrin erilaista linjaa, jotka juontavat juurensa yhtäältä sotilaallisen käytön, toisaalta kouluratsastuskäytön, näytösratsastuksen ja vähäisessä määrin myös sirkuksen tarpeista. Keski-Euroopassa kouluratsastus kehittyi 1800-luvulla arvostetuksi taiteenlajiksi, erityisesti nk. espanjalainen ratsastuskoulu saavutti suosiota. Keskieurooppalaisista edelleen olemassa olevista näytösmaneeseista kuuluisimpia lienevät Wienin ja Amsterdamin maneesit, joissa katsojille varatut lehterit ovat oleellinen osa arkkitehtuuria. Wienin, Hofburgin palatsin yhteyteen vuonna 1735 valmistunut, arkkitehti J. E. Fischer von Erlachin suunnittelema klassistinen kaksilehterinen maneesi on ylläpitänyt kouluratsastuksen perinnettä tähän päivään. Koristeellinen ja salimainen maneesi on tilana juhlan korkea.

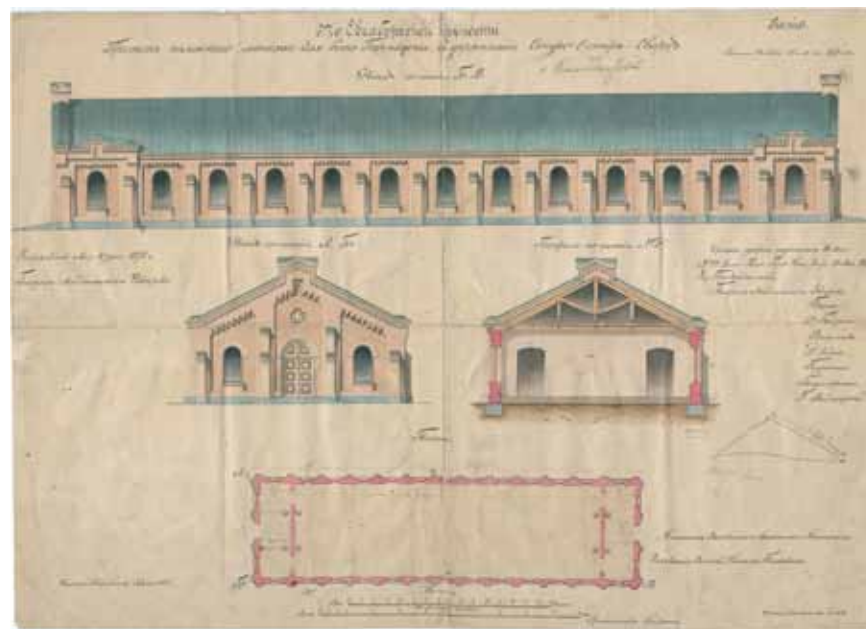
kuvat Wienistä ja Amsterdamista

1800-luvun järjestäytyneiden joukkojen koulutuksessa Pohjoisessa Euroopassa ja erityisesti Venäjällä maneesirakentaminen kehittyi kohti suhteellisen matalaa, hallimaista rakennustyyppiä. Pohjoisessa ilmanalassa sotaväen ratsukkojen kouluttaminen ympärivuotisesti edellytti suojaa, ja luontevasti hallitilaa käytettiin myös jalkaväen äkseeraamiseen. Pietarissa rakennettiin 1700- ja 1800-luvun aikana lukuisia maneesia, pääasiassa sotilaskäyttöön. Näistä komeimpia olivat Mihailovskyn palatsin yhteydessä oleva maneesi (arkkitehti V. F. Brenna 1798-1800, muutostyöt Carlo Rossi 1823-24) sekä keisarillisen ratsuväen henkivartiorykmentin maneesi (arkkitehti Giacomo Quarenghi 1804-1807). Venäläisten maneesien typologiaan kuuluivat arkkitehtonisesti näyttävä päätyjulkisivu, kookas suorakaiteen muotoinen halli sekä suuren jännevälin kantavat komeat kattotuolit.

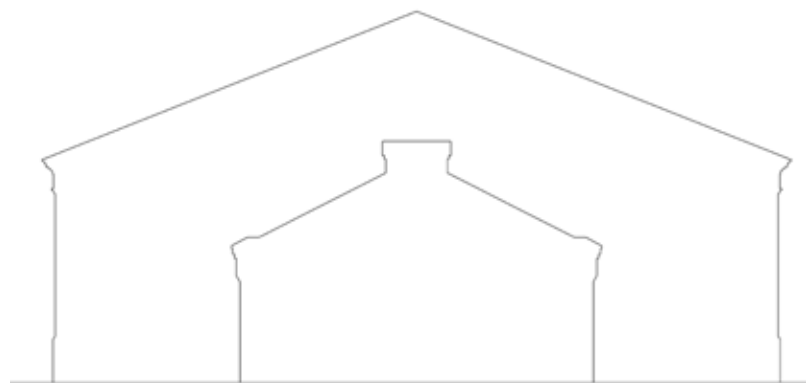
Tukholman kuninkaallisen tallin yhteyteen rakennettiin maneesi (ridhus) 1800-luvun lopulla. Noin 20 x 40 m kokoisen maneesin kattorakenne on teräsrakenteinen ja kattoikkunallinen. Maneesin ensisijainen käyttötarkoitus on ollut hovin ratsukkojen harjoittaminen, ei niinkään näytösratsastaminen, eikä maneesissa ole katsojalehteriä.



Viipurin maneesi 1826.
KA, VIK-kokoelma.

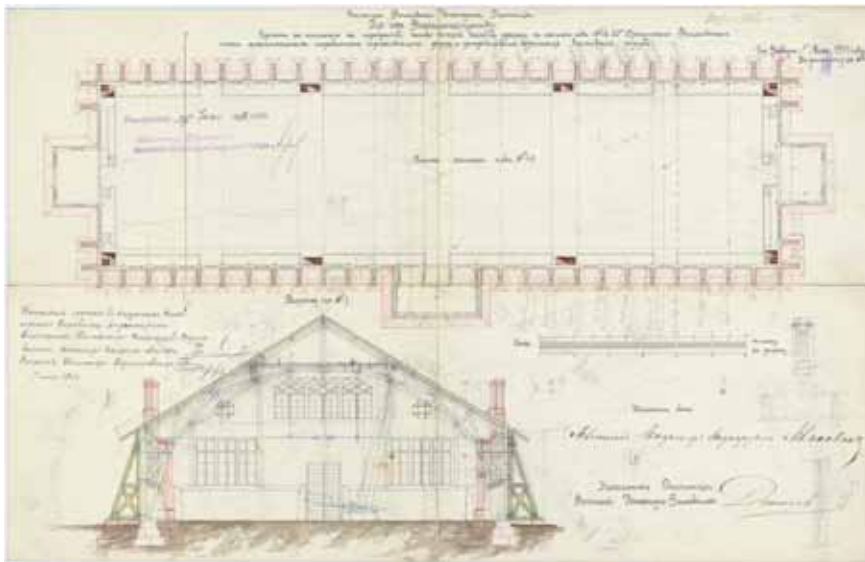


Viaporin Ison Mustasaaren maneesi, rakennettu 1880-81.
KA, VIK-kokoelma.
Maneesin koko suhteessa Kaartin maneesiin.





Lappeenrannan maneesi 1898. Kuvalähde lappeenranta.fi/museot



Lappeenrannan maneesin muutossuunnitelma 1911. KA VIK-kokoelma.

Hevosen merkityksestä sotaväessä ja yhteiskunnassa

Kun uuden maneesirakennuksen rakentamisesta 1870-luvulla päätettiin, oli hevosen työpanos yhteiskunnassa monella tapaa keskeinen. Sotatantereella hevosen merkitys oli vähentynyt merkittävästi jo tuliaseiden käytön myötä, mutta sotaväen palveluksessa hevosella oli monta muuta roolia. Sotaretkillä ja harjoituksissa kuormasto luonnollisesti liikkui hevosvoimin ja armeijan huolto oli täysin riippuvainen hevosesta. Kaartin ratsastettavat hevoset ovat oletettavasti olleet lähinnä upseeriston käytössä. Suomessa ratsuväen rooli on aina ollut varsin vähäinen ja 1889 Lappeenrantaan perustettu Suomen Rakuunarykmentti ja sen seuraajat ovat tämän aselajin jokseenkin ainoa perinteen kantaja. Lähtökohtaisesti rakuunat käyttivät hevosta siirtymiseen, mutta hevosta ei ratsastettu taistelukentälle.

Suhteellisen vähälukuistenkin ratsukkojen koulutuksessa maneesi on ollut välttämätön. Klassisen kouluratsastuksen keskeisiä piirteitä, ratsukon täsmällistä askellajien ja kuviodien hallintaa, pidettiin myös sotilaille annettavan ratsastuskoulutuksen lähtökohtana.⁷⁸ 1862 kirjoitetussa ratsastustaiteen oppikirjassa tuodaan esille, kuinka hevosen joustava ja notkea liikunta sekä lihaksiston tasapuolinen kehittäminen on koulutuksen ansiota⁷⁹. Ratsukon taito perustui saumattomaan yhteistyöhön – siis sekä ratsun että ratsastajan koulutukseen.

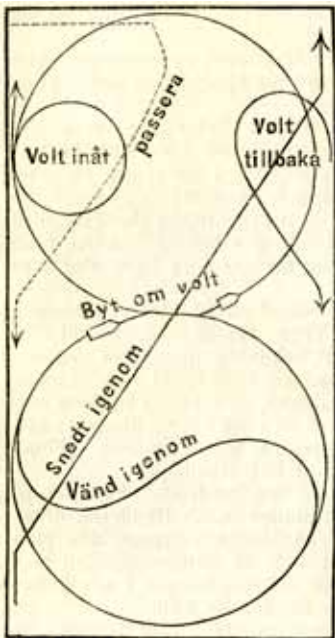
Kuten aiemmin on todettu, ratsastusfunktio on maneesissa ollut lopulta vain yksi muiden funktioiden joukossa. Maneesirakennus on tästä huolimatta poikkeuksellinen hevuskulttuurin muistomerkki kaupunkikuvassamme. Arkkitehti Dalström on varmistanut tämän muistuman säilymisen sijoittamalla rakennuksen julkisivuihin muotokuvamedaljongit, joissa komeilevat ilmeikkäät ratsut. Hevosenpäämedaljonkien esikuvana on ollut ratsuna suuresti arvostettu arabialaisrotu, joilla pään profiili on tyypillisesti hieman kovera, sieraimet suuret ja turpa pienehkö. Hevosten jalostuksella on vuosisataiset perinteet ja erityisesti arabialaisten jalostusta on harjoitettu Venäjälläkin jo 1700-luvulta⁸⁰. Ainoa suomalaisena pidetty hevosrotu on sitkeänä ja monipuolisena pidetty suomenhevonen, mutta rodun kantakirja perustettiin vasta vuonna 1907, eikä rodun piirteitä ole siis voitu vielä 1870-luvulla käyttää esikuvallisina. Medaljonkien hevosten korvien asento kertoo hevosen kuuntelevan taaksepäin ja olevan keskittynyt kuuntelemaan ratsastajansa tai ohjastajansa ohjeita. Halu palvella ihmistä onkin ollut yksi arvostettujen ratsujen tärkeimpiä piirteitä.



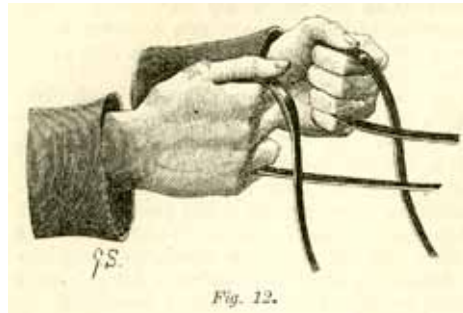
Ote Dalstömin julkisivulaveerauksesta 1874. PHRAKL.



Toteutus eli nykytila



Itävalta Vienna, kouluratsastusta espanjalaisen koulukunnan perinteen mukaisesti.



Hästsport 1889, s. 24

Täsmällisen hevosenhallinnan perusta on yksityiskohdissa. G. A. Nyblaeus ohjeistaa ratsastusoppaassaan pitämään ohjat pystynyrkeissä, keskimmäiset nivelet toisiinsa suutantuneina, ikäänkuin vesilasja kantaisi.

Vasemmallä maneesissa ratsastamisen keskeisiä liikeratoja nimikkeineen. Samat radat ja nimikkeet ovat käytössä edelleen.

Siviiliratsastuksesta

Vaikka hevonen oli jokapäiväinen apulainen niin maalla kuin kaupungissa-kin, on koulu- tai urheiluratsastuksen historia Suomessa varsin nuori. Suomen ratsastuksen historiasta kirjoittava Arthur Frencckell mainitsee, että vielä 1870-luvulla pidettiin ratsastamista kaupungissa ”jonkinlaisena keikailemisena”. Sen sijaan ratsastavat sotilaat, lähinnä kenraalit adjutantteineen, kuuluivat kaupungissakin katukuvaan, vaikka varsinaista ratsuväkeä ei Suomessa ollutkaan.⁸¹ Kaupunkilaisille ratsastustunteja antoi mm. Ruotsista Suomeen vuonna 1873 neljän hevosensa kanssa saapunut tallimestari Georg Ringsten ensin Santarmimaneesissa⁸² ja myöhemmin vanhassa kaartin maneesissa: ”Ringsten oli yhtä taitava ratsastaja ja ohjaaja kuin komea ilmiö salongeissa ja ravintoloissa; ratsastaminen tuli muotiin ja kaupungin sotilas- ja siviilikeikarit sekä kauniit naiset kokoontuivat isoon volttiin kaartinmaneesissa...”⁸³

Erkki Vasara kirjoittaa teoksessaan Suomen ratsastusurheilun historia, että upseereiden ratsastustoiminta kasarmeilla - Kaartin maneesin lisäksi myös Maneesikadun Santarmimaneesissa - loivat pohjan siviiliratsastusharrastukselle.⁸⁴ Frencckell kuvaa Suomen ratsastusurheilun kehitystä vuonna 1908 kriittisin sanakääntein: ”... saamme myöntää, että ratsastusurheilulta puuttuu menneisyyttä Suomessa... Samoin kuin useissa sivistysmaissa, voidaan meilläkin, mitä ratsastusurheilun harjoitteluun ja kehitykseen tulee, erottaa kaksi eri suuntaa. On olemassa toisen puolen vanha, kunnioitettava, voidaanpa melkein sanoa klassillinen maneesiratsastus, jossa harjaannutus on saavuttanut ja saavuttaa riemuvoittonsa.... sekä toiselta puolen uuden aikainen kenttäratsastus...”⁸⁵ Ratsastusharrastus alkoi kukoistaa Helsingissä 1890-luvulla, kun Helsingin Ratsastajaopisto perustettiin ja se alkoi toimia uudistetussa Siltasaaren sirkusmaneesissa.⁸⁶ Siltasaaren maneesi rakennettiin vuonna 1887 palvelemaan sekä sirkuksen että ratsastusharrastajien tarpeita.⁸⁷

1800-luvun lopulla myös valtiovalan toimet edistivät hevosharrastusta nostamalla hevosjalostuksen kiinnostuksen kohteeksi. Valtio tuki mm. kilparavittoimintaa palkitsemalla voittajia ja näin tuoden esiin hyviä siitosyksilöitä. Katsottiin, että nopeasti juokseva hevonen on vahva myös muuhun käyttöön ja erityisesti hyvää hapenottookykyä pidettiin vaalittavana piirteenä.⁸⁸

"Yksi niitä toimia, joihin hallitus on ryhtynyt maanviljelyksen ja yhteisen talouden edistämiseksi, on warojen määrääminen palkinnoiksi juoksijoilla toimitettavista kilpa-ajoista. Koska tiedämme, että moni näiden kilpa-ajojen suhteen pitää sitä mieltä, että niistä on warsinaiselle taloudelle vähempää hyötyä, kuin muutamille hewois-miehille huvitusta ja voittoa, tahdomme tänä päivänä täällä pidettävien kilpa-ajojen johdosta lausua muutaman sanan tästä asiasta.

Hevonen on ihmisen kotieläimestä tärkein ja jaloin. Ihmisen ruumiinvoima ei kauas ulottuisi, ellei hänellä olisi hewonen uskollisena ja näkewänä auttajana. Onpa ihmisillä muutamia muitakin samaa virkaa toimittavia palvelijoita: härkä ja aasi monessa paikassa hewosen kanssa kilpailee wetäjänä ja kantajana; lapalaisilla on poronsa, arapialaisilla kamelinsa. Mutta näistä ei kuitenkaan mikään voi hewoselle wertoja wetää; ne owat tosin hyvät kotiseutujensa oloihin ja tottuneihin töihin, mutta ainoastaan hewonen menestyy yhtä hyvin Arapien päivän paahtamassa aawikossa ja pohjolan pimeillä perillä ja mukautuu yhtä hywin raskaita kuormia vetämään kuin tuulen nopeudella kuljettamaan isäntäänsä paikasta toiseen. Tällä jalolla eläimellä on, jos millään, oikeus saada osaksensa omistajansa hellintä huolta ja hoitoa, ja paljon huolta vaaditaankin hoitajalta, estääksensä rodun huonontumista.

Luonnon vapaudessa elävä eläin-laji pysyy huonontumatta siitä syystä, kun kiiman-aikana koiras-eläimet keskenänsä pitävät kowaa taistelua naaras-eläimistä, jossa taistelussa tietysti wäkewimmät pääsewät voitolle, joten poikaset aina omat parahimpien isien siittämiä, kun eiwät heikot koirakset saa mitään poikasia siittää.

Toisin on koti-eläinten laita. Koirakset eiwät niissä saa vapaasti kilpailla ja tapella naaras-eläimistä, koska heidän

isäntänsä owat ottaneet astuttamisen huostaansa. Mitä erittäin hewosiin tulee, heitetään tosin usein tammojen omaan valtaan etsiä itsellensä oritta, mutta koska paraammat oriit eiwät pääse laitumelle, johon lasketaan ainoastaan nuoria ja huononpuolisia ori-warsoja, ei tämä vapaa valitseminen suinkaan ole miksikään hyödyksi hewoslajin kunnossa pitämisen suhteen. Kun tähän wielä tulee, että nuo huonojen oriitten siittämät warsat usein saawat ensimmäisinä vuosina karsia kowaa puutetta ja ruokottomuutta, ei ole juuri ihme, että saadaan nähdä hyvin paljon huonoja hevosia. Ansiollisena toimenä sen tähden myöskin on pidettävä kelvollisten siitoseläinten kasvattaminen, kun ainoastaan sillä lailla woidaan estää hewosrodun huonontumista, wieläpä edistää sen parantumista. "...⁸⁹



Kuva kirjasta ridskola 1862.

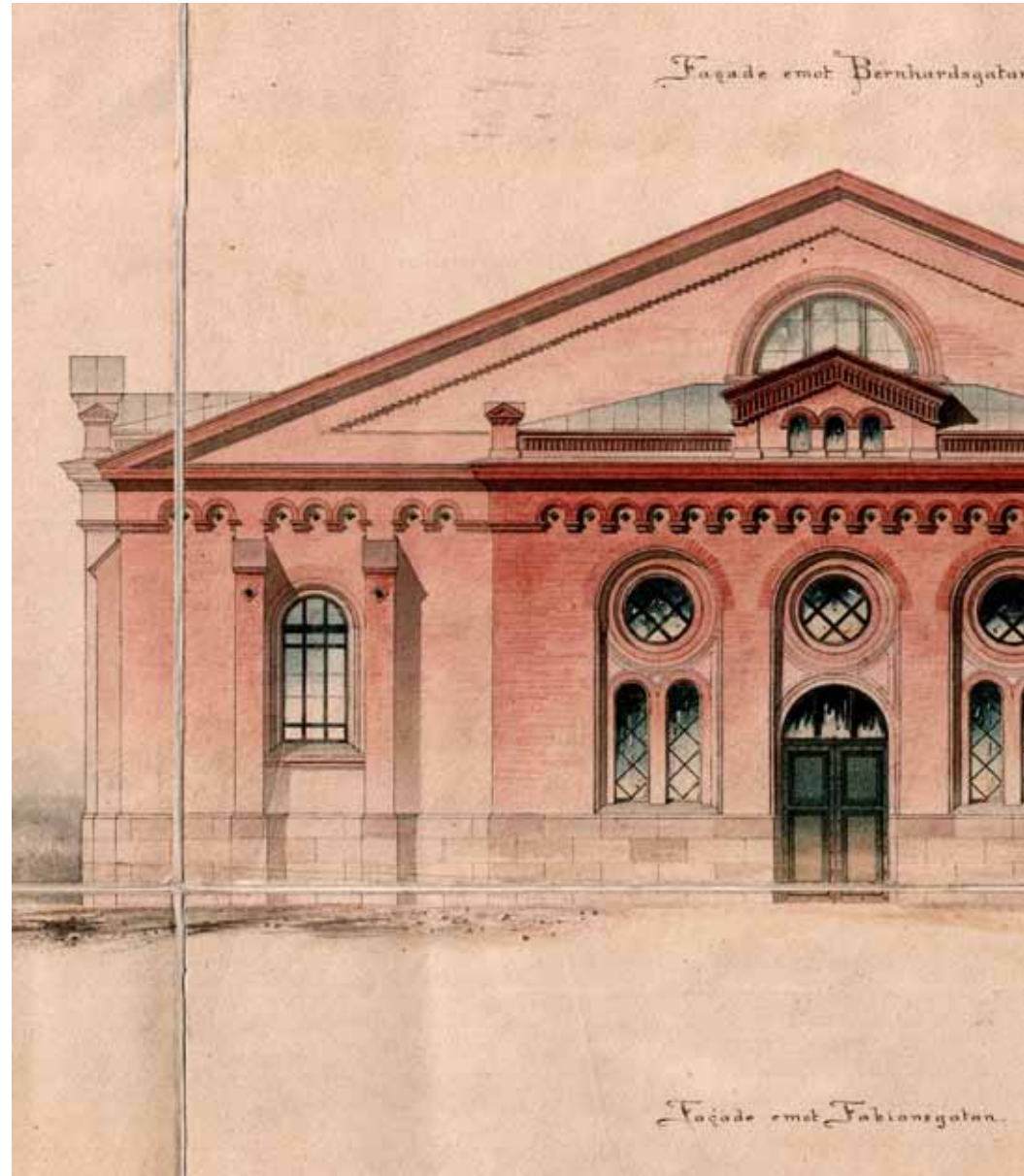


3.2 POHJAMUOTO

Aikalaiskuvaus 1877

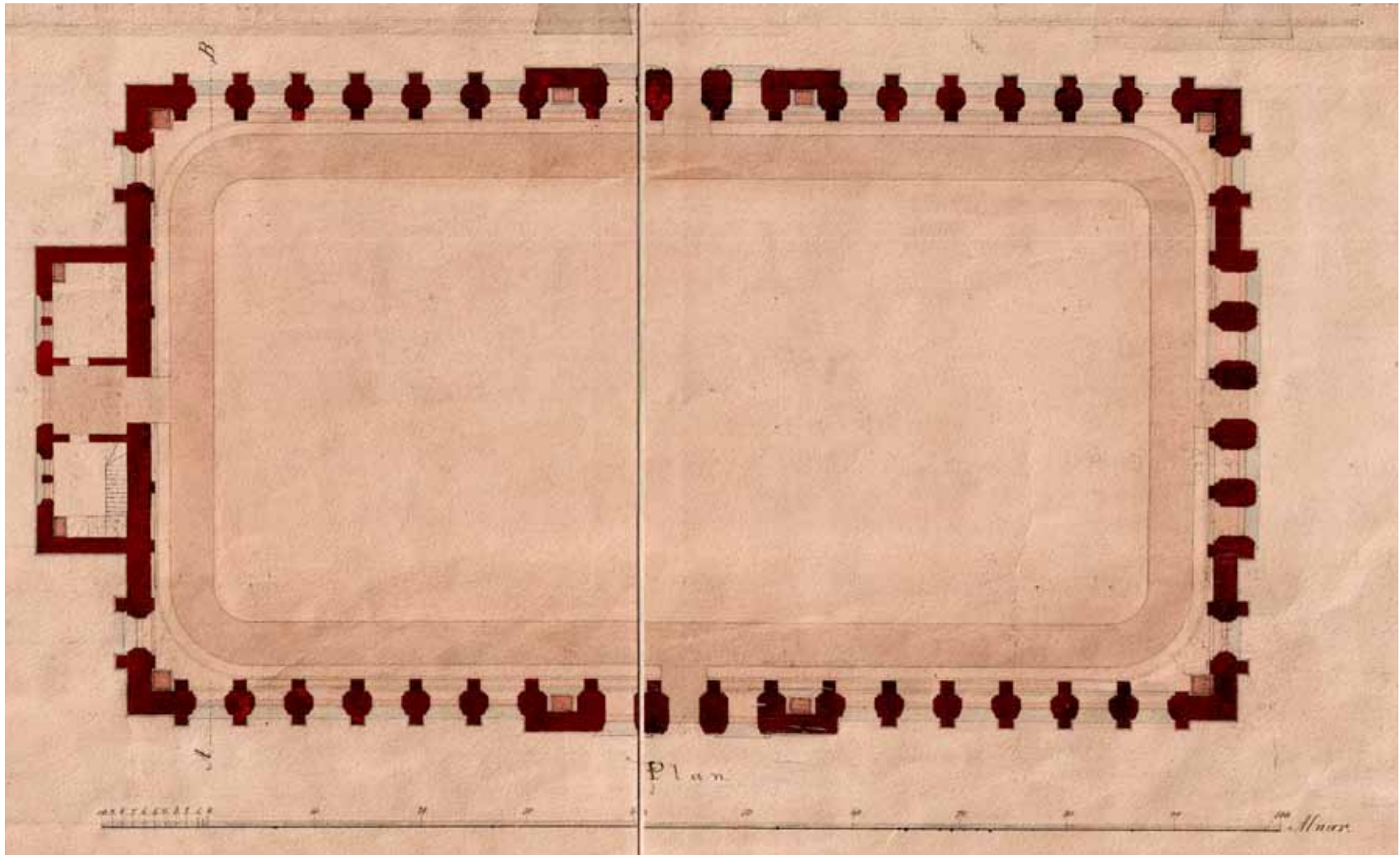
Syyskuussa 1877 kirjoitettiin Helsingfors Dagbladetissa jo melko valmiista maneesista seuraavasti: ⁹⁰

"Uusi kaartinmaneesi, jonka muurit valoisana ja korkeana nousevat Tähtitorninmäen alapuolella, Fabianinkadun eteläpuolella... rakennuksen sisämitat ovat 100 kyynärää pituussuuntaan ja 56 kyynärää leveysuuntaan, ja korkeus lattiasta sangen huolitellusti jäsenneltyyn välikattoon, jota kannattavat 18 jykävää puukattotuolia viidessä rivissä olevine sidepalkkeineen, on 15 kyynärää. Vesikatto on päällystetty venäjänsiperialaisella rautapellillä, joka on kuuluu hyvydestään ja kestävydestään. Pääsisäänkäynti maneesiin tapahtuu itäisen sivun puolelta Fabianinkadulta, josta saavutaan tilavaan eteiseen, jonka päällä on musiikkilehterin paikka. Tämän lisäksi rakennuksessa on kolme muuta sisäänkäyntiä, yksi länsisivulla Kasarmikadun puolella ja yksi kummallakin pitkällä sivulla. Ikkuna-aukot ovat korkeita ja pyörökaarisia, jotka antavat rakennukselle tyylin eli niin kutsutun pyörökaarityylin. Maneesi, joka ulkopuolelta tulee säilyttämään tiilensävyä, rappaamattomana, on varustettu tyylikkään listoituksin ja profiloinein tiiliruukin valmistamilla muototiilillä. Sisäpuolelta tulevat seinät olemaan sävyltään vaalean keltaiset, (väri) kuten tulenkestävissä tiilissä, ja saumaviivitus sementinsävyä (med fogstryckten af cementkulör). Itse välikatto, taikka plafondi, saa vaalean harmaan sävyn, kun taas kattotuolit tulevat säilyttämään männynsävyä (skall erhålla furukulör). Kokonaisuus tulee aivan varmasti näyttämään hyvältä. Kaide taikka aita asetetaan sisäseiniä myöden, jonka vierelle lasketaan 8 jalkaa leveä kavioura (ridbana). Koko muu osa maneesia, joka tarjoaa suuren ja hyvän tilan, on tarkoitettu jalkaväen äkseeraukseen."



Kaartin maneesin pääjulkisivu ja pääsisäänkäynti eli Fabianinkadun puoli kuvattuna 1800-...1900-luvun vaihteessa. Etualalla vahtimestari Tannerin perhe. HKM.

Ote itäjulkisivusta 1874. PHRAKL



Pohjapiirustus 1874. PHRAKL.

Pohjamuodon suhdekaava 5:9

Maneesin pohjamuoto oli selkeä suorakaiteen muotoinen halli. Koska 1870-luvun rakennussuunnittelun perusmittana käytettiin ruotsinkynnärää eli 59,4 cm, on rakennuksen mitoitus ymmärrettävämpi kynnärin kuin metrisin mitoin annettuna. Kynnärämitoitus oli myös loogisessa vuorovaikutuksessa rakennusmateriaalin eli tiilen yhden jalan pituusmitan kanssa. Koska rakennuksesta ei ole käytössä dokumentoitua mittaustietoa, voidaan mitoitus tarkastella vain Dalströmin pääpiirustusten ja intention mukaan.

Jos rakennuksen mitoitus tarkastellaan sisältä eli funktiosta lähtien, niin vapaaksi leveydeksi saadaan 54 kynnärää ja pituusmitaksi 99 kynnärää. Vastaavat mitat metreissä ovat 32,1 x 58,8. Pituuden suhde leveyteen on siis kutakuinkin 5:9, leveysmitan jäädessä 1 kynnärän "vajaaksi". Rakennuksen ulkomitat, peruseinäpinnan linjasta mitattuna, ovat 59 x 103 kynnärää eli n. 35 x 61 metriä. Näin olleen ulkoseinän paksuudeksi muodostuu 2 kynnärää (n. 1,2 m) eli nk. 4 kiven tiiliseinä.

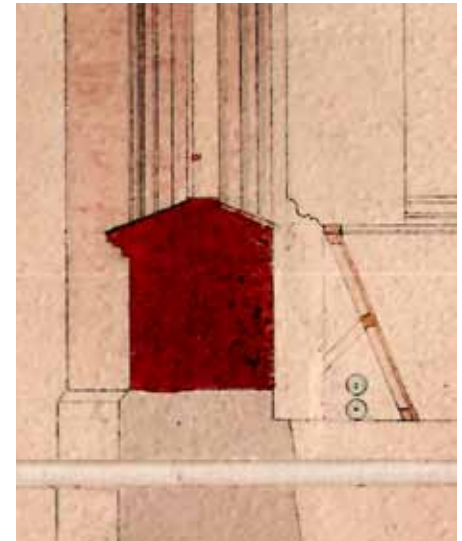
Aitaus

Rakennuksen hallimainen pohjamuoto oli varustukseltaan sängen yksinkertainen. Tampattua ratsastus- ja äkseerauslattiaa kiersi seinän vierustoilla ratsastusmaneeseille tyypillinen suoja-aitaus, joka oli kaukalomaisesti pyöristetty sisänurkista ja muodoltaan ulospäin kallistuva. Yhtenäisen pinnan muodostava ja poikkileikkauspiirustuksen perusteella n. 1,8 metriä korkea aitaus oli rakennettu puusta. Vuoden 1874 kustannusehdotuksen perusteella sen alaosa oli tehty paksummasta 2½ tuuman lankusta, yläosa ohuemmasta 1½ tuuman laudasta (bräder till bärrieren för ridbanan) ja tukirakenne 5" parruista.⁹¹ Aitauksen pintakäsittelystä oli todettu, että höylätään ja vernissataan kolmeen kertaan. Joulukuussa 1877 Senaatin Sotilasasian tarkastusosasto lähestyi Yleisten rakennusten ylihallitusta kirjeellä, jossa toivottiin, että aitaukseen lisätään "250 kappaletta orsia (knaggar) miehistön varusteille (chineller?) sijoitettuna puuaitauksen yläreunuksen alle"⁹²

Kuva vuoden 1934 ratsastuspäiviltä.
Pietinen. MV.

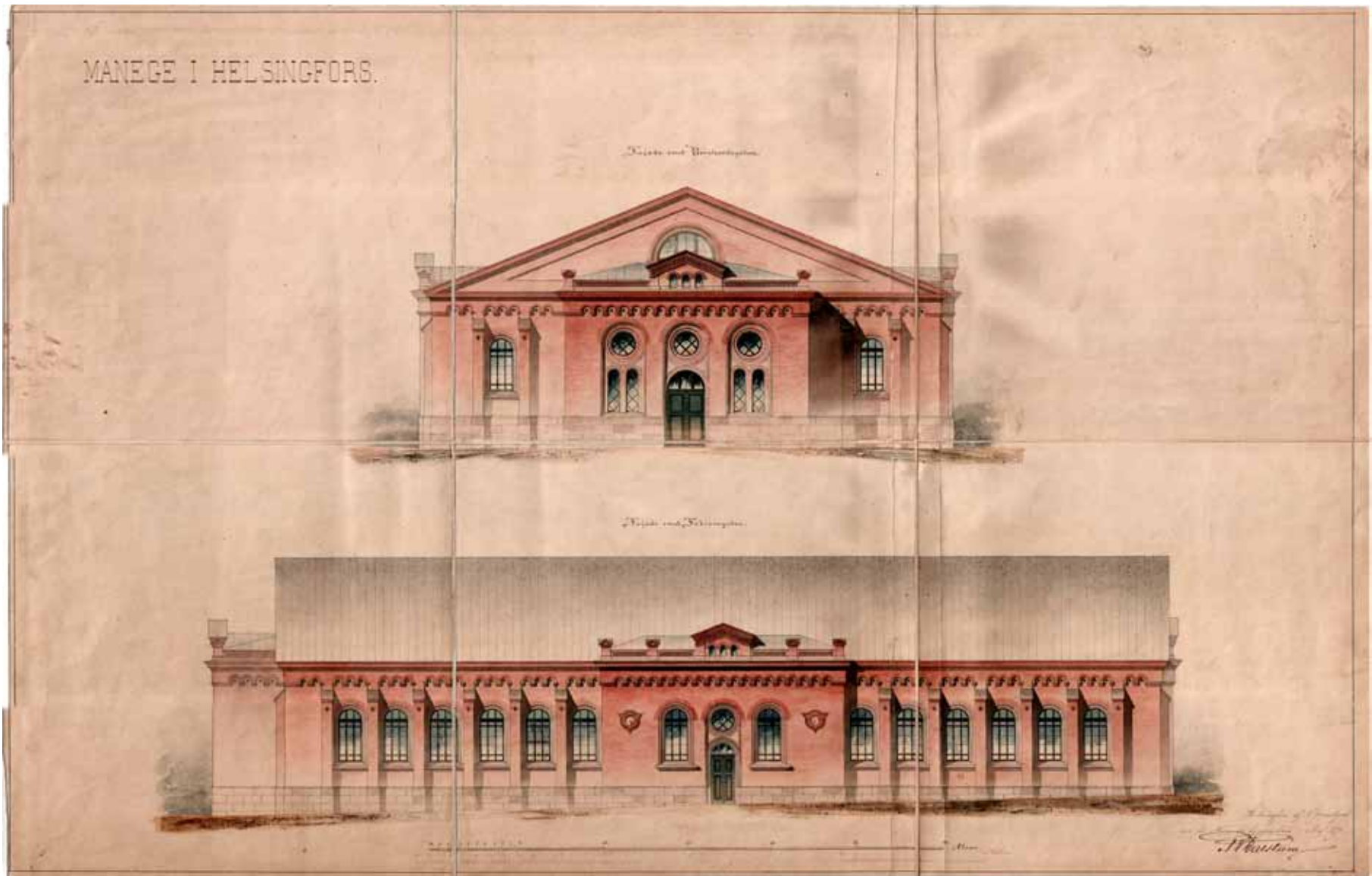


Maneesin aitaus näkyy vuonna 1938 otetussa valokuvassa. SOTAM.



Ote leikkauspiirustuksesta 1874 maneesihallia kiertävästä aitauksesta. Mitä sinisellä piirretyt pyörylät symboloivat, jää arvoitukseksi. PHRAKL.





Eteisosa

Rakennuksen laatikkomaisesta perusmuodosta poiketen itäpäätyyn sijoitettiin rungosta ulkoneva, tiilestä muurattu eteisosa, *stora framsprånget*, kuten kustannusehdotuksessa 1874 mainitaan. Rakennusosa toimi sekä vahtitupana että eteisenä maneesiin saavuttaessa. Lisäksi sen toiseen kerrokseen oli järjestetty kookas lehteri maneesissa tapahtuvan toiminnan seuraamiseksi. Tiedot lehterin käytöstä ovat puutteellisia, mutta todettakoon, että aikalaslehtikirjoituksessa parvea nimitetään *musikläktaren* ja vuoden 1896 korjausehdotuksessa *musikgalleriet*.⁹³

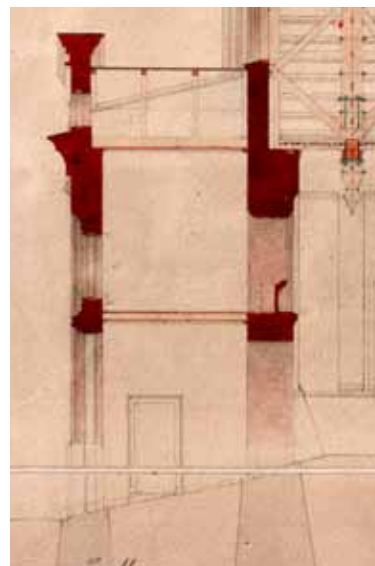
Dalströmin kirjeessä 2.11.1877 todetaan, että ”ja sitä paitsi olisi toivottavaa että joku vanha luotettava sotilas tai invaliidi tulisi palkatuksi maneesivahtina ja lämmittäjänä...”⁹⁴ Joulukuussa 1877 Senaatin Sotilasasian tarkastusosasto lähestyi Yleisten rakennusten ylihallitusta kirjeellä, joka sisälsi pikaisesti toivottuja parannusehdotuksia: ”yksinkertaisia vaatetelineitä upseerien päällysvaatteille pääsisäänkäynnin oikealle puolelle; pääsisäänkäynnin länsipuolella olevaan huoneeseen järjestetään vahtikoppi...; samoin tulee maanpinta maneesin ympärillä riittävässä laajuudessa tasata ja kivetä.”⁹⁵ Myöhemmin vuoden 1879 kustannusarviossa todettiin että ”vahtihuone raapataan, vesihierretään (vattrifves), maalataan katto ja seinät. Lattiat vernissataan. Samoin vaatehuone puhdistetaan ja kunnostetaan kaksi kaakeliuunia”.⁹⁶

3.3 JULKISIVUT

Kaartin maneesin valmistuttua syksyllä 1877 aikalaislehtiartikkelissa todettiin, että maneesi, ”joka tulee säilymään tiilensävyisenä ja rappaamattomana, on varustettu tyylikkään listoituksin ja profiloinnein tiiliruukin valmistamilla muototiilillä.”⁹⁷ Punatiilipintaiset rakennukset olivat 1870-luvulla kaupunkiarkkitehtuurissa varsin harvalukuisia. Kasarmirakentamisessa tiilipintoja tavataan laajemmin vasta vuosisadan lopulla, samoin ojennuslaitoksissa sekä rautateiden ja teollisuuden hyötyrakennuksissa. 1800-luvun jälkipuoliskon kirkoissa puhtaaksimuurausta on sitä vastoin käytetty jonkin verran. Heti 1800-luvun puolivälin jälkeen valmistuivat esimerkiksi Tyrvään kirkko 1855, Hattulan uudempi kirkko 1857, hiukan myöhemmin Uspenskin katedraali 1868 ja maneesin aikalaisrakennus, Kalajoen vuonna 1879 valmistunut kirkko. Professori Nils Erik Wickberg toteaaakin vuoden 1957 lausunnossaan, että maneesi oli ”Helsingin Ritarihuoneen ja Vaasan Hovioikeuden rinnalla huomattavin 1800-luvulla rappaamattomasta tiilestä rakennettu profaanira-



Maneesi kuvattuna vuonna 1949, Alexander Savialoff. MFA.



Ote leikkauspiirustuksesta 1874, eteisosan kohdalta, jossa alakerrassa näkyy jyrkkä maneesihalliin nouseva ramppi ja yläkerrassa on musiikkiparvi, josta aukeaa näkymä halliin. PHRAKL



Maneesin länsipuoli kuvattuna vuonna 1949. Kasarmikatua reunustava aita näkyy varjona ja etualalla on kevyt suojakaide Kasarmikujalle laskevien portaiden kohdalla. Kuva Alexander Savialoff. MFA.

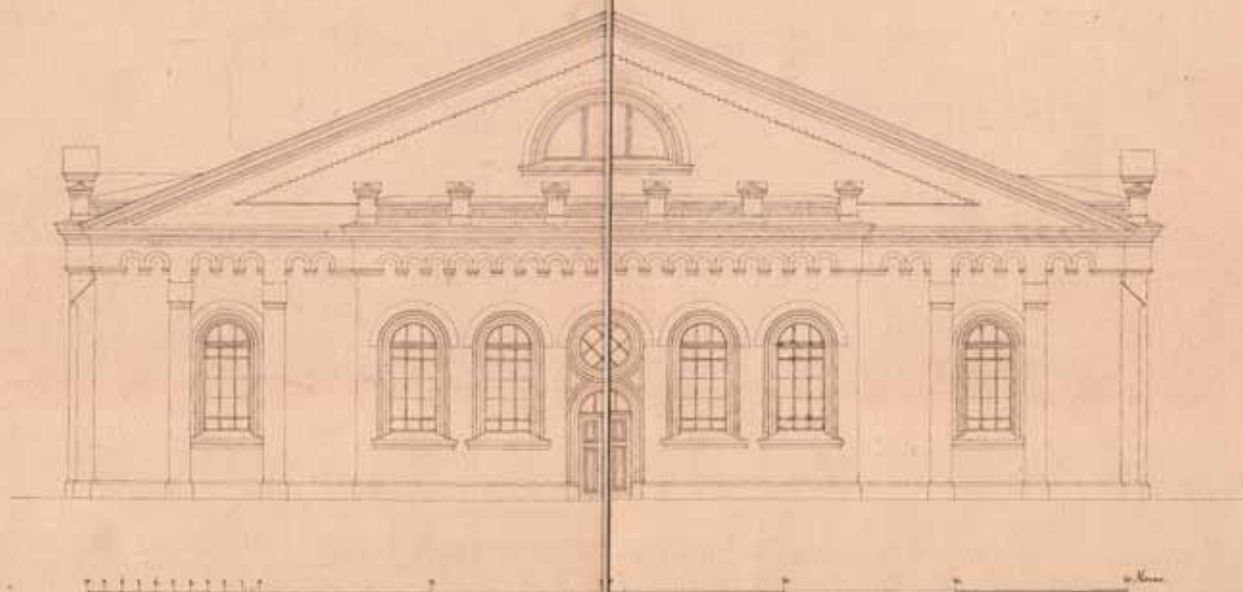
kennus”.⁹⁸ Kaartin kasarmikorttelissa tiilipintainen maneesi sai pari vuosikymmentä myöhemmin kaltaisiaan seuraajia, kun naapurisiin valmistuivat puhtaaksimuuratut leipomorakennus ja rakennus avioituneille aliupseereille Yleisten rakennusten ylihallituksen suunnittelemina.

Samaisessa artikkelissa vuodelta 1877 vastavalmistunut rakennus nimetään nk. pyörökaarityyliin, ”*rundbågsstil*” edustajaksi. Tässä saksalaistaustaisessa tyyliässä nimen mukaisesti käytettiin pyörökaareen päättyvää ikkunaa ja julkisivuaiheissa vaikutteita mm. vanhemmasta romaanisesta, bysanttilaisesta ja varhaiskristillisestä arkkitehtuurista.⁹⁹ Pyörökaarityyli-nimitys on varsin väljä ja sitä on eri aikoina käytetty hyvinkin eriluonteisista rakennuksista,¹⁰⁰ yhteisenä nimittäjänä tyyppillisesti on kuitenkin ikkuna-aukkojen muoto ja selkeästi sekä uusklassismin että myös uusgotiikan muotokielestä poikkeava kokonaisarkkitehtuurin ja koristeaiheiden käsittely. Maneesissa toistuva puolikaari niin ikkunoissa kuin koristeaiheissa sekä rakennuksen perushahmon raskaus, suhteiden tietynlainen tanakkuus liittävät rakennuksen tämän tyylivirtauksen ilmentymiin.

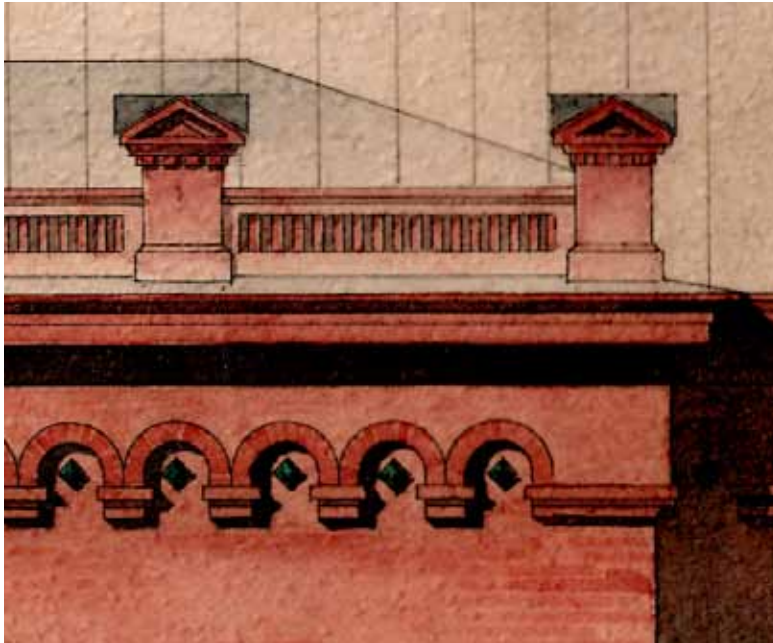
Maneesi oli alkuperäisessä asussaan yksinkertainen ja symmetrisesti järjestetty, loivalla (22 asteen) satulakatolla varustettu halli. Jokaisen julkisivun kokoavana painopisteenä toimii keskirisaliitti ja sen keskiakselissa oleva ovi. Vahvoja, tiilipintaisia julkisivuja rytmittävät tasavälein asetetut ikkunat ja tukipilasterit, nk. kontreforit.¹⁰¹ Dalströmin pohjapiirustukseen oli myös sisäpuolelle piirretty pitkille seinille kontreforit, mutta nämä toteutuivat matalampina pilastereina kuten lyhyillä päätyseinillä. Puistoon suuntautuva itäpää oli rakennuksen varsinainen pääjulkisivu ja sisäänkäynti. Itäpään keskirisaliitti muodostaa selvän eteisosan, jossa muista risaliiteista poiketen oven molemmin puolin on kaksoiskaari-ikkunat koristeellisine diagonaalijakoineen sekä kolme pyöreää ikkunaa. Pitkien julkisivujen risaliitit ovat samoin kolmejakoiset. Länsipäädyn uusiin rakenteisiin upotettu risaliitti on vielä kaksi ikkuna-akselia leveämpi; oven molemmin puolin on kaksi pyörökaaripääteistä ikkunaa.

MANEGE I HELSINGFORS.

Arkkitehti Evert Lagerspetzin piirtämä läntinen
julkisivu . Piirustus on laadittu oletettavasti
1875...1876. PHRAKL



Arkkitehti
Evert Lagerspetz



Kaarifriisi ja vihreäksi lasitetut tiilirobit, yllä Dalströmin suunnitelmassa 1874 ja alla nykyasu eteläisellä seinällä.



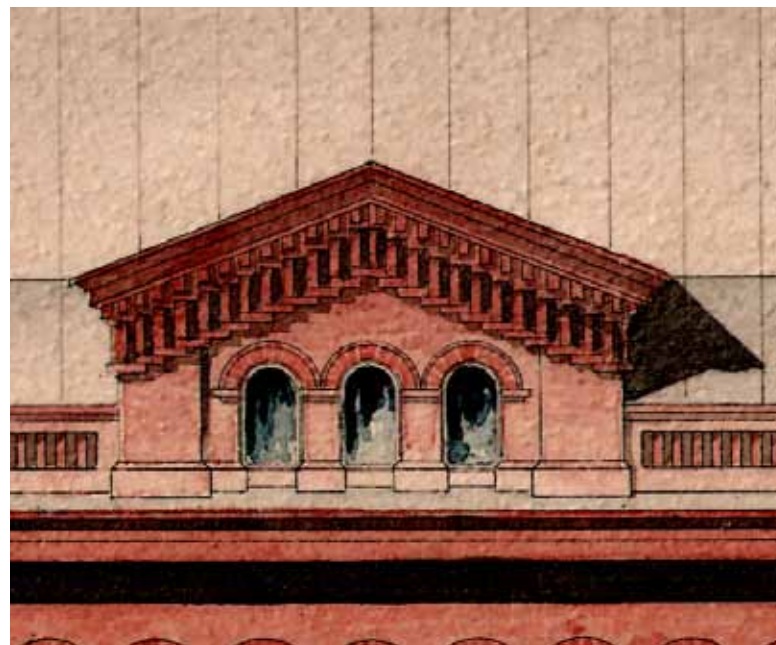
Rakennuksen lihaksikkaan ja yksityiskohdiltaan rikkaan vaikutelman antava, osittain muototiilillä toteutettu muurauskoristelu osoittautuu koostuvan lopulta varsin harvoista aiheista. Voimakkain aihe on monipolvinen räystäslista ja sen alla oleva, kontreforijakoon sovitettu *kaarifriisi*, joka kiertää rakennuksen yhtenäisenä. Tätä pientä kaaristoa muodostavaa muurattua aihetta tavataan mm. roomanisesta 1200-l kirkko-, palatsi- ja linna-arkkitehtuurissa.¹⁰² Kulmikkaalla perustiilellä holvatus kaarifriisin aukkoihin Dalström sijoitti koristeellisenä yksityiskohtana vihreäksi lasitetut tiilirobit. Vastaavasti kontreforien yläosiin sijoitettiin vaalean rombimaisen alustan päälle lasitetusta tiilestä valmistetut siniset pisarat. Pitkillä sivuilla keskirisaliittien päätteiden muurajäsentelyt piippumaisine nurkkineen nostavat risaliitit esiin kontreforien muodostamasta vahvasta rytmistä. Ikkuna-aukkojen profiloitunut, muototiilillä toteutetut kehykset ovat tärkeä osa tätä julkisivun voimakkaasti kolmiulotteista luonnetta.

Kertovimmat aiheet ovat pitkien seinien keskirisaliitteihin liittyvät, huomiota herättävät hevosenpäämedaljongit¹⁰³. Medaljonkien vaaleampi kehä on toteutettu pienillä vaalean keltaisilla tiilillä. Varsinaisen kehyksen muodostavat muototiilistä muuratut, käännetyn kolmion ja ympyrän yhdistelmänä toteutetut tiilikehykset.



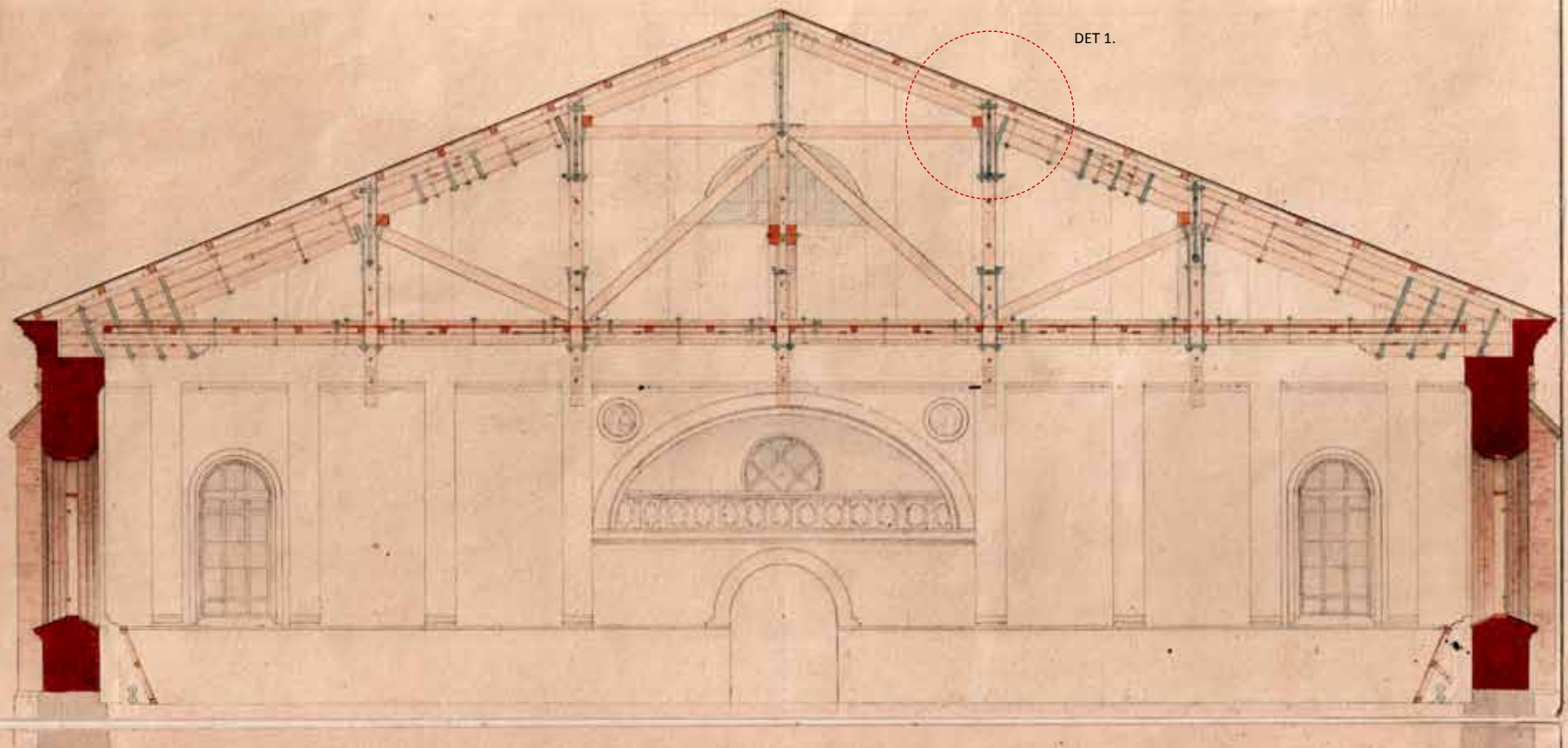


Esimerkki kontreforin yläpään muodonannosta Dalströmin suunnitelmassa ja alla nykytilanne.



Pitkien sivujen keskirisaliittien ja itäpäädyn eteisosan harjapääte. Yllä Dalströmin suunnitelma, alla eteiläisen julkisivun pääte; ikkunat ovat vaihtuneet tuuletusritilöiksi.





3.4 RAKENTEET

3.4.1 Kattorakenne ja peltikate

Kirjelmässä 1875 uuden maneesin rakentamisesta koskevasta Keisarillisesta päätöksestä oli todettu, että ”suurinta huomiota tulee kiinnittää vaikeiden kattorakenteiden rakennuspuutavaraan, jonka tulee soveltua parhaalla mahdollisella tavalla kattorakenteissa käytettäväksi.”¹⁰⁴ Yleisten rakennusten ylihallitus, jonka tehtäviin myös rakennuttaminen kuului, ryhtyi keväällä välittömästi valmistelemaan puutavaran hankintaa. Uudenmaan läänin kuvernööritä oli saatu etumaksuna määräraha ”hankintaan maneesiin tarvittavaa puutavaraa varten”.¹⁰⁵

Joulukuussa 1876 Yleisten rakennusten ylihallituksen lähettämässä kirjeessä Senaatin Sotilasasian tarkastusosastolle luonnehdittiin kattotuolirakenteita seuraavin virastokielen kääntein (vapaasti suomennettuna): ”...varsinaisesti kantavat tai vetoa vastaanottavat kattotuolit, jotka, kuten Pietarin Kruunun-maneesissa, tulevat kantamaan, eivät ainoastaan ylimmäistä vesikattorakennetta vaan ylipäättään välikattoa ja sen täytettä, ja ovat tarpeen koska rakennus on ajateltu lämpöä pitäväksi, ja joita on ajateltu olevan 18 kappaletta, ja jotka on ajateltu rakennettavan erivahuisista puutavaroista, oheisen liitteenä olevan piirustuskopion mukaisesti...”¹⁰⁶ Mainittu piirustuskopio ei ole tiedossa. Yleisten rakennusten ylihallituksen laatimassa kustannuslaskelmassa todetaan kattopalkkeista tarkemmin, että ”12x12 tuuman palkkeja (bjelk) höylättyinä ja yhteenhakattuina (att hyfla samt ihophugga) kattotuoleihin; sisältäen materiaalin ja työn sekä höylättyjen, näkyviin jäävien osien öljy-maalauksen.”¹⁰⁷ Dalströmin varhaisimman kustannusehdotuksen perusteella puutavaraa oli varattu kattorakenteisiin seuraavasti:

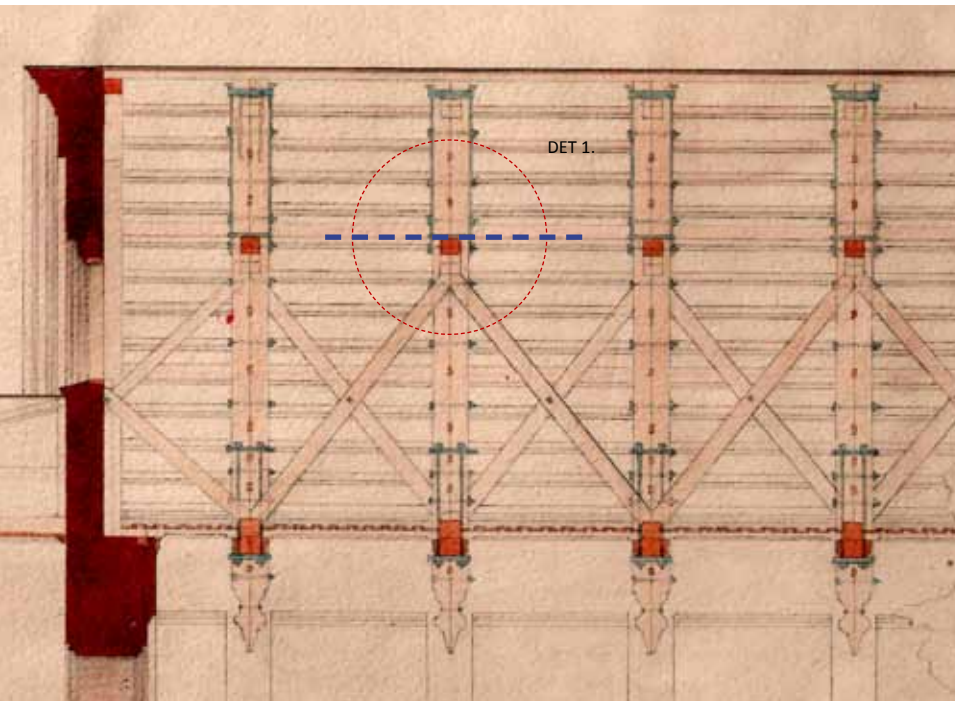
- 36 kpl 8 syltä pitkiä 12” mäntypalkkeja
- 90 kpl 7 syltä pitkiä 12” nelitahoisia palkkeja
- 126 kpl 6 syltä pitkiä 12” nelitahoisia palkkeja
- 110 kpl 5 syltä pitkiä 12” nelitahoisia palkkeja
- 200 kpl 4 syltä pitkiä 12” nelitahoisia palkkeja
- 120 juoksusyltä 10x10” mäntypalkkeja ristisiteisiin katotuolien väleihin
- 600 juoksusyltä 8” palkkeja ”satulointiin” (påsadlingar) ja sidepuita vetotankoihin



Vuonna 1949 otettu kuva kattorakenteesta, vaiheessa jossa maneesin muuttaminen autohalliksi oli aloitettu. MFA

Viereisellä sivulla poikkileikkauspiirustus vuodelta 1874, johon on tarkasti ja yksityiskohtaisesti piirretty rakennuksen kattotuolien osat ja liitokset. Taustaseinällä näkyy eteisosan parvi eli musiikkilehteri laajan holvikaaren alla. Alla valokuva lehteriltä päin otettuna vuodelta 1949, A. Savialoff. MFA. Oikealla nykytilanne katsottuna entisen maneesihallin eli nykyisen autohallin puolelta: holvikaari erottuu täyttömuurauksen päällä, mutta kaide on poissa. Samoin ratsumedaljonki on jäänyt teräsbetonirakenteiden peittämäksi. Alla ote valokuvasta vuodelta 1949, KA PLM T28107.





Kattorakenteen pitkittäisleikkauksen periaate 1874
Vertaa DET 1. viereisen sivun kuvaan, johon sinisellä merkitty pitkittäissuuntainen sidepuu. PHRAKL



Hufvudstadsbladet 21.11.1876

- 2000 juoksusyltä 6x6" parruja lehteriin, välikattoon ja vesikattoon
- 750 juoksusyltä 9x3" lankkuja "till bärare för mellantakssparrarne"

Lisäksi vuodelta 1876 on tiedossa hankintaerä puutavarasta, joka rahdattiin rautateitse Helsinkiin Tampereelta.¹⁰⁸ Yleisten rakennusten ylihallituksen pöytäkirjassa 17.11.1876 todettiin seuraavaa¹⁰⁹: "Ensimmäinen arkkitehti Bomanin esityksen mukaan tulisi lähettää kirjelmä arkkitehti von Heidekenille [Turkuun] ja kaupunginarkkitehti Caloniukselle Tampereelle, ja tiedustella mahdollisuutta hankkia maneesirakennusta varten tarvittavia palkkeja seuraavin dimension, nimittäin:

- 8 kpl 7 1/2 syltä pitkiä mäntypalkkeja
- 12 kpl 7 syltä pitkiä mäntypalkkeja
- 18 kpl 6 2/3 syltä pitkiä mäntypalkkeja
- 27 kpl 6 syltä pitkiä mäntypalkkeja

Kaikki nämä 12 tuumaisia, nelitahoisia"

Yleistäen voidaan kustannusehdotuksen ja Dalströmin yksityiskohtaisen rakenneleikkauksen perusteella todeta, että 12x12 tuuman nelitahoiset mäntypalkit muodostivat kattotuolien ensisijaiset rakenteet. Pienempiä dimensioita käytettiin sidontaan sekä vaakalaipion ja vesikaton rakenteisiin. Koska kattotuolin vapaa jänne oli poikkeuksellisen pitkä, 54 jalkaa eli 32,07 metriä, muodostui kolmiomallinen kattotuoli yhteenliitetyistä palkeista. Palkkien, tukipilareiden ja ristisiteiden liitoksissa käytettiin metallisepän valmistamia rautasiteitä. Leikkauspiirustuksen perusteella 12" palkit oli lisäksi sidottu toisiinsa läpimenevin rautatangoin ja jatkoliitokset olivat hammastettuja. Suomen oloissa poikkeukselliset mittasuhteet saavuttanut puukonstruktio herätti aikalaisten keskuudessa ihastelua ja sen rakennustapaa on myöhemmissä yhteyksissä pohdiskeltu.

Endre Lekve

Puurakenteen suunnittelijaksi, tai ainakin suunnitteluavustajaksi, on tarjottu norjalaissyntyistä insinööri Endre Lekveä, jolla on katsottu olleen ainoana rakennusalan ammattilaisena riittävä pätevyys rakenteen suunnitteluun maassamme 1870-luvulla.¹¹⁰ Etenkin professori Nils Erik Wikberg totesi vuoden 1949 artikkelikirjoituksessa jyrkästi, että "Kaartin maneesin ihailtu palkki-

katto on ilman mitään epäilyjä Lekven konstruoima... ja on tunnettua, että arkkitehti Dalström vain puutteellisesti hallitsi rakentamisen konstruktiivisen puolen". Tai kuten Jalmar Castén, 1900-luvun alun tunnetuin rakenneinsinööri totesi Lekvestä 1913: "Lekven tullessa Suomeen opettajaksi 1860 oli maassamme hyvin vähän teoreettisesti sivistyneitä tekniikkoja. On sen tähden luonnollista, että häntä käytettiin apuna ja neuvonantajana melkein kaikissa teknillisissä kysymyksissä, joita siihen aikaan pohdittiin."¹¹¹ Lekven ilmeisen todennäköinen osuus suunnitteluun jää kuitenkin tiedossa olevien asiakirjalähteiden valossa todistamatta. Yksityiskohtainen suunnitelma kattorakennetta koskien on pääpiirustus, jonka Dalström on allekirjoittanut, mutta joka oletettavasti on laadittu Yleisten rakennusten ylihallituksessa virastoarkkitehdin toimesta.¹¹² Tämän tutkimuksen yhteydessä läpikäydyistä kohtuullisen laajasta Rakennushallituksen arkistomateriaalista ei käynyt ilmi Lekveä koskevia viitteitä, mutta sen sijaan esimerkiksi Yleisten rakennusten ylihallituksen pöytäkirjassa 29.2.1876 mainitaan, että ns. palkkioarkkitehti Evert Lagerspetzille oli maksettu 90.- markkaa maneesin detaljipiirustusten laatimisesta.¹¹³

Tamme eli mäntyä

Toinen myöhemmissä yhteyksissä esiintyvä, mutta puutteellisesti perusteltu väite koskee kattorakenteissa käytettyä puulajia. Kattorakenteen ilmeinen vaikuttavuus ja mittakaava ovat johdatelleet erinäiset kirjoittajat toistamaan, että rakenne on tehty tammeista.¹¹⁴ Mitään tähän viittaavaa eivät ensisijaiset asiakirjalähteet kuitenkaan tarjoa – kustannusarvioissa ja tilauksia koskeissa pöytäkirjamerkinnöissä mainitaan puulajina aina mänty, silloin kun puulajia ylipäätään mainitaan. Paras todiste kattotuolissa käytetystä puutavarasta ovat kuitenkin ullakolla säilyneet kattorakenteen ylimmät osat, jotka ovat silmin nähtävänä mäntyä.

Muut puurakenteet

Rakennuksen eteisosan kattorakenteisiin oli varattu 1874 kustannusehdotuksessa puutavaraa seuraavasti:

- 180 syltä 10x6" vasoja
- 50 syltä 5" nelisyrjäisiä rossipohjan palkkeja (fyrkant trossbottens syllor)

Kustannusehdotuksessa 1874 mainitaan puurakenteiden liittämiseen tarvittavista nauloista seuraavaa:

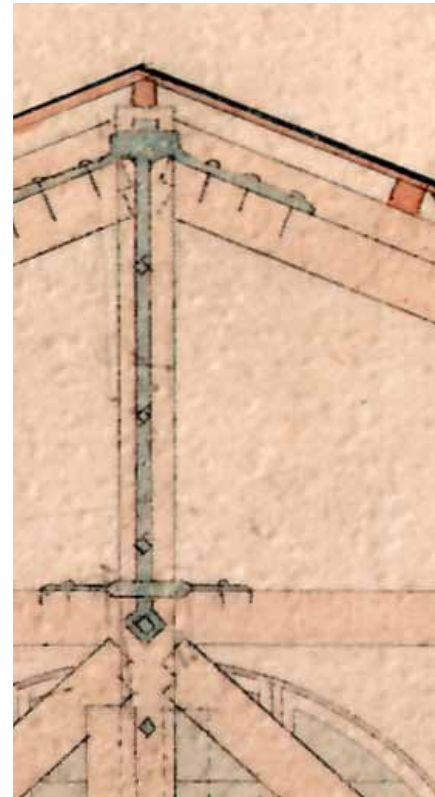


Kattorakenteen liitoskohta DET 1. (kts. edellinen sivu), nykyisessä muodossaan. Lappeen suuntaiset palkit (kaksi päällekkäin) on katkaistu pystypuun linjassa. Rautasiteen tehtävänä on ollut vastaanottaa vetovoima, joka kohdistui pystykappaleeseen. Pitkittäisuuntainen ohuempi sidepuu (sinisellä) on niin ikään katkaistu 1950.



- 1.500 kpl 6" ja 7" tuuman tamminauloja
- 13.000 kpl 6" mäntynauloja
- 6.000 kpl 5" mäntynauloja
- 28.000 kpl 4" mäntynauloja
- 60.000 kpl 3" mäntynauloja

Yleisten rakennusten ylihallituksen pöytäkirjassa 5. toukokuuta 1876 mainitaan, että puuseppämestari Eriksonille oli maksettu 1282,90.- markkaa maneesin puusepäntöistä.¹¹⁵ Myöhemmin todetaan, että kauppias Frans Holmberg vastasi maneesin tarvittavan puutavaran hankkimisesta.¹¹⁶ Esimerkiksi 26. heinäkuuta 1876 kirjoiteaan, että Holmbergin kuluja varten varattiin 4500.- markkaan 500 tusinan mäntylaudan hankintaan.¹¹⁷ Syyskuun 26. 1876 pöytäkirjassa on puolestaan maininta O. Hisingenille maksetusta 6721.- markan laskusta puutavaran hankkimiseksi maneesia varten.¹¹⁸



Rautasiteitä kattorakenteen keskiakselissa olevien pilarien ja lappeensuuntaisten palkkien risteyskohdassa.

Leikkauspiirustus 1874. PHRAKL.

Rautasiteet

Useissa pöytäkirjoissa 1876-1877 mainitaan, että A. W. Winqvistille maksettiin sopimuksen mukaan rakennuksessa tarvittavien rautaosien (smide) toimittamisesta.¹¹⁹ Oletettavasti kyseessä oli kattotuoleissa tarvittavien kiinnikkeiden ja liitososien valmistaminen.¹²⁰ Vuoden 1874 kustannusehdotuksessa on yleispiirteisesti mainittu tarvittavan $2\frac{1}{4} \times \frac{1}{2}$ tuuman (32x12 mm) lattarautaa sekä tankorautaa (plattjern och buttjern) kattotuoleihin.¹²¹

Rossipohja

Kattorakenteen alapintaan muodostettiin yhtenäinen limitetty laudoitus, kattorakenteen rossipohja (trossbotten), kuten kustannusarviossa todettiin.¹²² Rossipohjan päälle asetettiin lämmöneriste eli täyttö (trossbottens fyllning), johon kustannusehdotuksen mukaan tuli 240 kuormaa¹²³ sammalta ja 200 kuormaa kuivaa kalkkiahiekkaa, tai vaihtoehtoisesti savensekaista hiekkaa.¹²⁴ Myöhemmässä vuoden 1879 kustannuslaskelmassa täytteen määräksi oli kirjattu 217 kuutiosyltä eli 1227 m³. Yläpohjan pinta-alalla jaettuna tämä olisi tarkoittanut n. 60 cm eristekerrosta, siis sangen paksua. On epäselvää miten eristys lopulta tehtiin, sillä rakennuksen valmistuttua sitä täydennettiin. Vuoden 1883 kustannusarvioon oli merkittynä yläpohjan lämmöneristeen määrän parantaminen: "...lisätään 3" paksu kerros läpikotaisin kuivaa massaa, 28 kuutiosyltä [158 m³]". Mitä massa sisälsi, ei käy ilmi.¹²⁵

Peltikaton aluslaudoitukseen ja välikaton rossipohjan laudoitukseen (trossbotten uti mellantaket) oli varattu tukin sahaamisesta syntyvää pintalautaa (6 alns utskottsbräder). Rossipohjan alle oli puolestaan varattuna "näkyviin tulevaa kattopaneelia ja listoja, puolentoista tuuman [38 mm] paksuisina lautoina puolipontattuina, ja samanlaisia jiirilankkuja (girplankor)". Mitä viimeksi mainituilla tarkoitettiin, jää epävarmaksi. Kattojen pintakäsittelystä mainitaan "ornering och oljemålning" eli koristelu ja öljymaalaus, mikä viittaisi siihen että suunnitelmissa oli maalata katto, ei ainoastaan öljymaalilla, vaan rakenteellisia yksityiskohtia, puuleikkauksia tms. korostaen. Vuoden 1874 kustannusehdotuksessa todetaan alakattopinnasta että "måla med kompositionsfärg och fernissa enligt anvisning".¹²⁶ Aiemmin mainitussa lehtiartikkelissa syyskuulta 1877, jolloin rakennus oli vielä viimeistelemätön, kirjoitetaan, että katon peruspinta tullaan maalaamaan harmaaksi ja kattopalkit säilyttävät männynsävy. Vanhojen valokuvien perusteella on mahdollonta päätellä millä tavalla katon pintakäsittely alun perin toteutui. Ennen 1950-l purkamista voidaan kuitenkin selvästi havaita katon olleen kauttaaltaan peittomaalattu.



Rautasiteen (vierteisellä sivulla) yksityiskohta.



Kuva 1900-luvun ensi vuosilta, MV.



Nykyinen tietävästi 1950-luvun alussa tehty peltikate noudattaa pitkälti alkuperäistä vesijalkakouruineen ja vaakasuuntaisine hakasaumoineen.

Peltikate

Vuoden 1874 kustannusehdotukseen oli kirjattu maneesin kattamiseen tarvittavan 3400 kappaletta englantilaista kattopeltiä: "4 kpl / neliösyli".¹²⁷ Erikseen mainittuna oli ikkunapellityksiin, listoihin ja ränneihin 380 kappaletta ruotsalaista tai venäläistä peltiä. Yleisten rakennusten ylihallitukselle 26.3.1877 osoittamassaan kirjeessä Senaatin sotilasasiain tarkistusosasto totesi, että "koska aika rautapeltikaton asentamiseen uuteen maneesirakennukseen on ajankohtainen, pyydämme lupaa että, kustannusarvion mukaan, käyttää venäläistä rautapeltiä englantilaisen sijaan, joista ensin mainittu on rakentamiseen edullisempi kuin jälkimmäinen..." Heinäkuussa 1877 Yleisten rakennusten ylihallituksen pöytäkirjaan merkittiinkin, että kauppias G. F. Stockmannille¹²⁸ oli maksettu 10.000.- etumaksu venäläisen kattopellin toimittamisesta.¹²⁹ Vuoden 1879 kustannusehdotuksessa todetaan tarvittavan rakentamiseen tarvittavan vielä "2x1 arsinan¹³⁰ ruotsalaista kattopeltiä, 950 kappaletta".¹³¹ Samoin todettiin rakennukseen tulevan peltiset syöksytorvet ja suppilot (stuprännör och trattar) sekä piippuihin pellitykset. Vuoden 1874 kustannusehdotukseen oli kirjattu, että peltikate vernissataan kahdesti ja öljymaalataan.¹³²

Peltikate maalattiin vuosikorjausarvion mukaan vuonna 1883: "tarkastetaan ja öljymaalataan kertaalleen, 848 neliösyliä [2692 m²]. Samoin maalataan kaikki listat ja ikkunapellit 43 neliösyliä [136 m²]"¹³³ Lisäksi samassa yhteydessä mainitaan, että 7 kappaletta palotikkaita tarkistetaan ja tervataan. Vuoden 1887 korjausehdotuksessa peltikatosta todettiin, että "vesikate puhdistetaan ja raapataan kokonaisuudessaan, kaikki saumat läpikäydään ja kitataan tarvittavilta osin, ruostuneet kohdat hierretään öljyvernissalla minkä jälkeen peltipinnat käsitellään kahdesti puhdistetulla mustalla peltivernissalla (renad svart plåtfvernissa)".¹³⁴ *Peltivernissa* lienee tarkoittanut grafiittiöljymaalia, tai vastaavaa.

3.4.2 Tiilirunko ja seinät

Luonnonkiviperustus

Rakennuksen perustettiin luonnonkivestä tehdyn perustuslatomuksen varaan. Täsmällistä tietoa perustusten syvyydestä ei ole. Kustannuslaskelmassa 1874 mainitaan 460 kuutiosyliä [2600 m³] "räjäytettyä ja kiilattua harmaakiveä perustuksiin ja kivijalkaan".¹³⁵ Myöhemmin 1879 todetaan, että "29 kuutio-

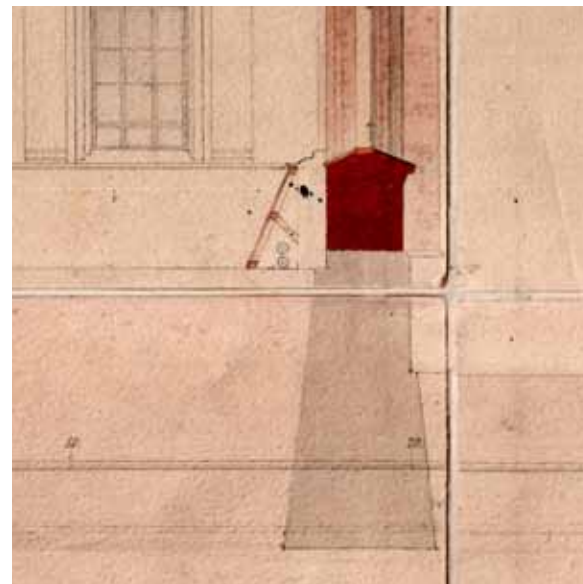
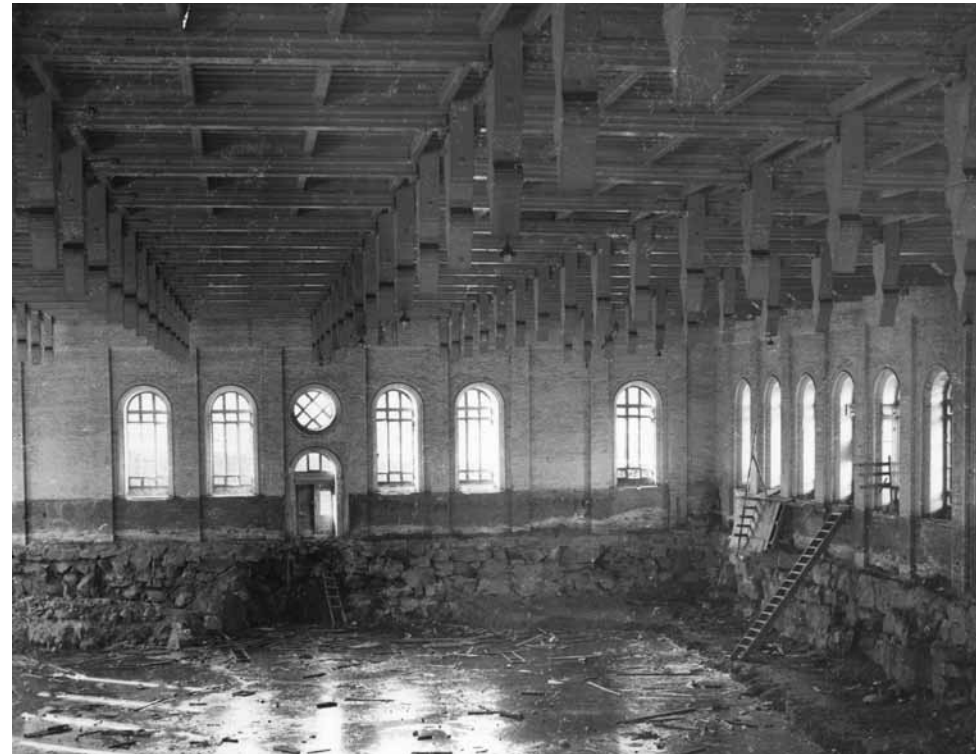
syltä [164 m³] kiveä perustuksiin ja 58 kuutiosyltä [328 m³] nelikulmaista harmaakiveä perusmuureihin ja kivijalkaan”.¹³⁶ Erikseen mainitaan, että kivijalkaan tuleva katujulkisivujen kivi on hienohakattua (finhuggen) ja pihan puolelle karkeahakattua (grofhuggen).¹³⁷ Laskelmassa mainitaan 10x10 tuuman palkkeja 320 syltä [570 m] perustuksiin, mikä viittaisi siihen, että perustuksissa on saatettu käyttää hirsiarinaa maapohjan ja perustusladonnan välissä.

Tiilirunko

Koristeellisen, puhtaaksimuuratun tiilijulkisivun muuraustyössä tiililaadulla oli normaalia suurempi merkitys. Suunnitteluvaiheen asiakirjoista, vuoden 1874 kustannusehdotuksesta, löytyy Dalströmin kirjaus rakentamisessa tarvittavista tiilistä: ”900.000 kappaletta 12 tuuman muuri tiiltä, joista neljännes rautapoltettuja¹³⁸ ja loput punapoltettuja, kustannukset sisältäen rautatierahdin”.¹³⁹ Aikalaiskirjallisuudessa mainitaankin, että ulkopuolen muuraamiseen, sekä rapatuissa että rappaamattomissa rakennuksissa, tulisi aina käyttää tummanpunaiseksi palaneita tiiliä, sillä vaaleapolttoiset kestävät huonosti pakkasta.¹⁴⁰ Rapatuissa rakennuksissa tapaa harvoin ohjeen tarkkaa noudattamista, mutta puhtaaksimuuratut rakennukset ovat usein selvästi tummahkoja tiilisävyltään. Maneesin julkisivupinnassa tiilien polttoaste kuitenkin selvästi vaihtelee. Muototillien osalta polttoaste on tasaisemmin tummahko.

Laastinvalmistukseen arvioitiin tarvittavan 4500 tynnyriä kalkkia ja 5000 kuormaa (lass) terävasärmäistä ja puhdasta muuraushiekkaa. Vuoden 1877 kustannusehdotuksessa todetaan kustannuserä tiilimuurauksen sisä- ja ulkopuolista saumausta koskien, 1930 neliösyltä eli n. 6000 m².¹⁴¹

Yleisten rakennusten ylihallituksen pöytäkirjassa 10.11.1875 (§10) todetaan, että Kauppaliike Luther & Rudolfin kanssa oli sovittu tiilitoimituksista: ”ei ainoastaan jo tänä vuonna päätetty määrä 400.000 kappaletta, vaan seuraava 250.000 kappaleen erä”. Tietävästi tiilet toimitettiin Leppäkosken tiiliruukista, Hämeenlinnan läheltä. Seuraavan vuoden toukokuussa A. H. Dalström joutui kirjeessään toteamaan, että asiassa oli ilmennyt monia vaikeuksia: ”ei ole saatavilla riittävää määrää lastausvaunuja joilla tiilet voitaisiin kuljettaa rautateitse Leppäkosken tiiliruukista Helsinkiin”.¹⁴² Asiakirjojen valossa Leppäkoski toimitti lopulta osan maneesin tiilistä, ja osa saatiin muualta. Kesäkuussa 1876 Kauppaliike Luther & Rudolfin kanssa sovittiin erillisestä 33.640



Maneesin lattia on kaivettu auki ja syvennetty tulevaa autohallia varten 1949. Samalla paljastuu rakennuksen korkea luonnonkivistä ladottu perusmuuri. Kuva Alexander Savialoff. MFA.

Leikkaus 1874. PHRAKL.



Muototiiltä on käytetty ikkuna- ja oviaukkojen kehysmuurauksissa, karniisilistassa ja julkisivun yksityiskohdissa. Kuva eteläseinustalta.

kpl tiilierän toimituksesta, hintaan 65.- markkaa / 1000 kpl, jotta muuraustyöt rakennustyömaalla saattoivat jatkua.¹⁴³ 12. kesäkuuta 1877 todetaan, että Yleisten rakennusten ylihallituksen ja rakennusmestari Karl Kuorikosken välinen sopimus tiilien toimittamisesta on päättynyt ja hankinta siirtyy Jokelan tiilitehtaalle.¹⁴⁴

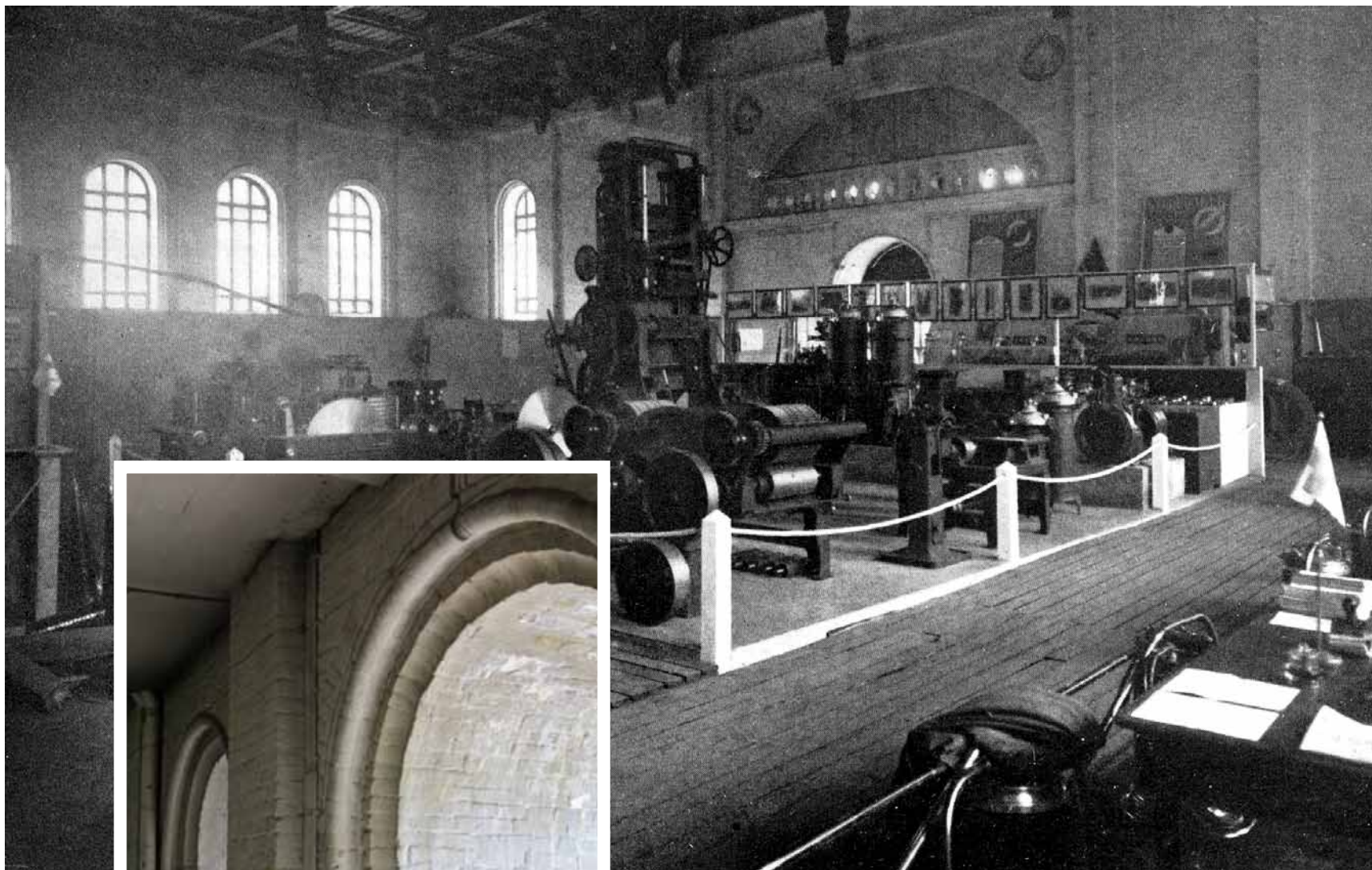
Vuoden 1874 kustannusehdotukseen oli kirjattu rakentamiseen tarvittavan 20.000 kpl muototiiliä.¹⁴⁵ Pöytäkirjassa 12. syyskuuta 1876 mainitaan, että G. (?) Sipilälle on maksettu 3750.- markkaa 62.500 kappaleen muototiilien toimittamisesta.¹⁴⁶

Kalkkaus

Varhaisimmissa rakennuksen sisätiloja koskeissa valokuviissa muuratut seinät ovat vaaleaksi kalkittuja. Aiemmin mainitussa lehtiartikkelissa vuodelta 1877 todettiin, että seinät tullaan maalaamaan vaalean keltaisiksi ja saumaviivitus sementin sävyyn.¹⁴⁷ Mitä tällä saumamaalauksella (med fogstryckten af cementkulör) on kirjoittaja tarkoittanut, jää arvelujen varaan. On mahdollista ajatella ratkaisua, jossa vaalean keltaiseksi maalatun karkeamuotoisen tiilipinnan saumoja olisi ryhdytty korostamaan harmaalla sävyllä. Jatkossa tulisi myös väritutkimuksen avulla selvittää sisäseinien väriyshistoria ja tutkia toteutuiko maalaus vaalean keltaiseen sävyyn. Yleisten rakennusten ylihallituksen pöytäkirjassa lokakuulta 1877 kirjoitetaan, että maalarimestari M. W. Sarnelalle (?) maksettiin maneesissa tehdyistä maalaustöistä.¹⁴⁸ Mitä työt sisälsivät, ei käy ilmi.

Panelointi

Rakennuksen kustannusarviossa vähäisestä menekistä voidaan päätellä, että itäpuolen pääsisäänkäynnin yhteydessä oleviin eteisosan tiloihin (mahdollisesti porrashuoneeseen?) oli varattu materiaalia seinien rintanelointiin: "66 sylvä [117 m] jalka ja rintaneliilistaa, öljymaalataan".¹⁴⁹ Oletettavasti 1900-l alkupuolelta olevassa asiakirjassa todetaan, että "vartiotuvassa, eteisessä ja eteisen oikealla puolella olevassa huoneessa katot öljymaalattu ja lakeerattu; seinien yläosa maalattu liimavärillä, paneelit öljyvärillä".¹⁵⁰



Maneesin sisäpinnat esiintyvät kaikissa tiedossa olevissa vanhoissa valokuviissa (1920-l lähtien) vaaleina. Kuva vuoden 1924 messuilta, kirjasta H. Rönehlm.

Esimerkki sisäpuolen seinäpinnasta nykyasussaan. Oletettavasti seiiniin on alun perinkin tehty slammaus tms. paksu kalkkaus.



Sotilasvalan vannominen.
Kuva Pietinen 1935. HKMKA

3.4.3 Lattiat

Äkseerauslattia ja kavioura

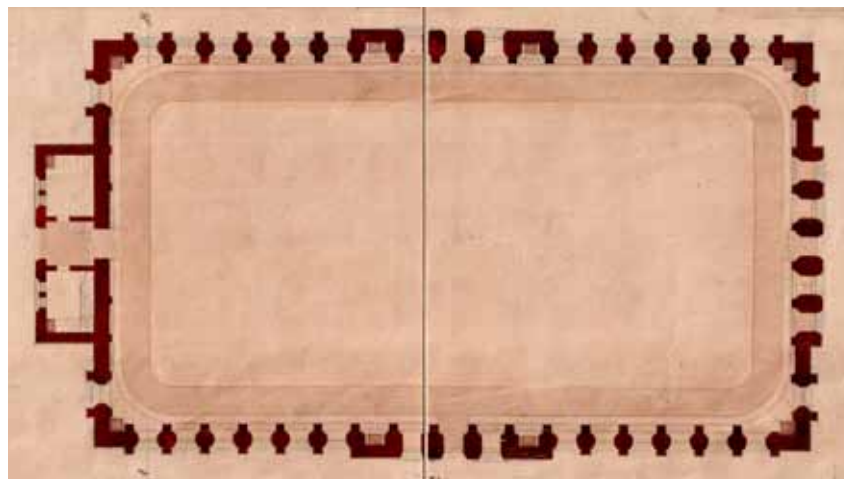
Koska maneesi oli tarkoitettu sekä ratsukkojen että jalan liikkuvan sotaväen harjoittamiseen, tuli lattian olla sovelias molempiin käyttötarkoituksiin. Vuoden 1874 kustannusehdotukseen lattiasta oli kirjattu seuraavaa: "... täytetään sekoitetulla soralla ja tiilimurskalla, minkä jälkeen lisätään ohuempi hiekkakerros äkseerausaluetta varten". Erikseen mainitaan ratsastusalueelle tarkoitettu pintakerros: "... yhden jalan paksuinen kerros yhteensekoitettua sahajauhoa ja hiekkaa kaviouralle (ridbanan)".¹⁵¹ Myöhemmin, Dalströmin kirjeessä 2.11.1877 todetaan, että "äkseerauslattia (exercisgolfvet) juuri valmistuneessa maneesissa koostuu yhteensekoitetusta ja tiivistetystä savesta, hiekaista ja tiilijauhosta, ja vielä vie jonkin aikaa kunnes se täysin kuivuu..."¹⁵² 1949 otetussa valokuvassa maneesin sisäpuolen kaivuutöissä erottuu selvästi koossa pysyvä ohut maannos lattiapinnassa ja sen alla hiekaista ja kivistä koostuva täyttömaa. Rakennuksen alkuperäiseen kustannusarvioon oli tammattuun lattiaan (af sand och lera) varattu 181 kuutiosyltä eli 1024 m³, mikä olisi tarkoittanut peräti 50 cm paksuista kerrosta. Tämä ei valokuvan perusteella vaikuta kuitenkaan toteutuneelta paksuudelta.¹⁵³ Todettakoon, että vuoden 1883 korjauskustannusarviossa on maininta pääoven ulkopuolisen nousun (uppfarten) eli luiskan korjaamisesta sementillä (med cement).¹⁵⁴ Vuoden 1888 korjausehdotuksessa todettiin maalattiasta, että "Maneesi on muutoin hyvässä kunnossa, mutta tammattu lattia on kuoppainen ja epätasainen...".¹⁵⁵ Korjaamiseksi ehdotettiin ylimmän maarakennekerroksen poistamista, pohjan tasaamista ja tiivistämistä ja uuden 3 tuuman sorakerroksen lisäämistä päälle.

Lankkulattiat

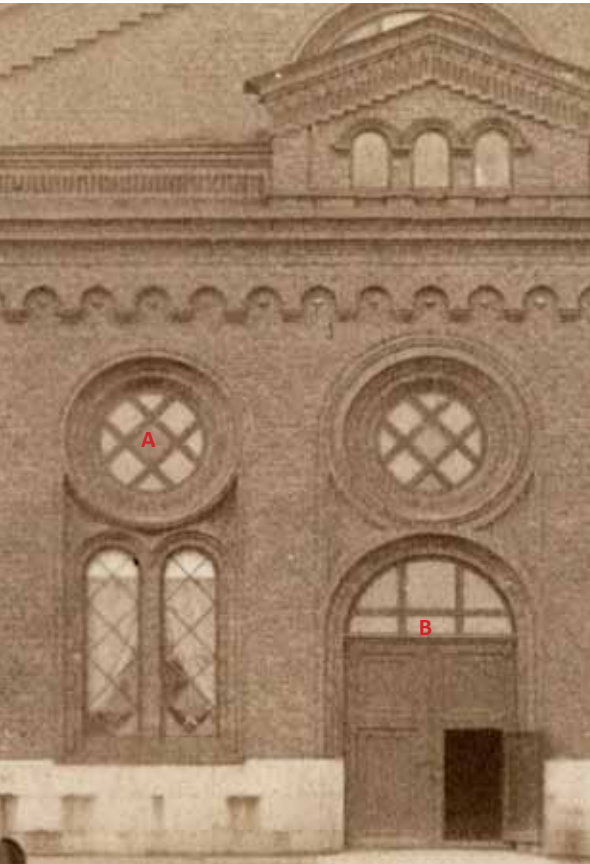
Vuoden 1874 kustannusehdotuksen mukaan eteisosan lattiat huoneissa ja lehterillä tehtiin puusta, 2½" paksuisista lankuista.¹⁵⁶ Pintakäsittelyyn oli varattu kolmeen kertaan tehtävä vernissaus.



Kuva purkutyövaiheen alusta, 1949, jossa varsinkin vasemmalla olevan kaivannon leikkaus osoittaa tiiviimmän pintakerroksen täyttömaan päällä. KA > PLM T28107



Pohjapiirustuksessa 1874 on selvästi osoitettu ratsastukseen tarkoitettut alueet tummammalla seepian sävyllä ja keskelle muodostuva äkseerauskenttä.



Yllä kuva 1800- ja 1900-luvun taitteesta. HKMKA.

Oikealla nykytilanne - osa ikkunoista on vanhoja 1800-luvulta, pääosa taas uusittuja ja uuden mallin mukaan tehtyjä 1950-luvulta.



3.4.4 Rakennusosat

Ikkunat

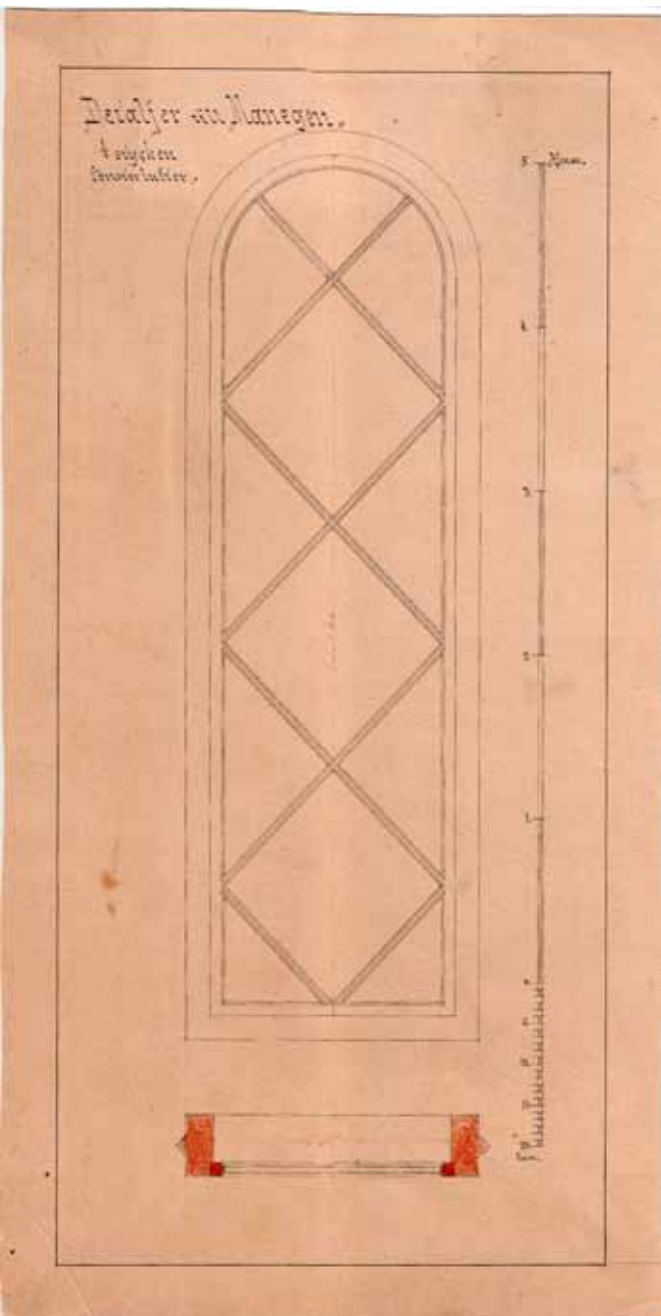
Vuoden 1874 kustannusehdotukseen oli merkitty rakennukseen tarvittavan 36 kappaletta $6\frac{1}{4} \times 3$ sylen ikkunoita [11,1 x 5,3 m], "karmeineen, yksinkertaisin pokin mutta kaksinkertaisin lasein, heloitettuna ja öljymaalattuna".¹⁵⁷ Lisäksi todettiin tarvittavan 2 11 x $4\frac{1}{2}$ sylen ikkunaa [19,6 x 8,0 m]. Myöhemmässä, vuoden 1879 kustannusarviossa todettiin kuitenkin, että "18 kpl ikkuna-aukkoja karmeineen, tuplapokilla, lasitettuna, heloitettuna ja öljymaalattuna".¹⁵⁸ Tietävästi kirjaus *dubbelbågar* oli epätasällinen, sillä vuonna 1890, kun ikkunoiden jäätymisongelmaa käsiteltiin erillisenä aiheena, todettiin Yleisten rakennusten ylihallituksen kunnostusehdotuksessa, että "ikkunat ovat yksinkertaisia ja varustettu kaksinkertaisella lasilla samassa pokassa". Ikkunoiden ja ovien toimittamisesta maneesiin tehtiin sopimus Karl Erikssonin kanssa, johon oli yksityiskohtaisesti kirjattu ikkunoiden ja ovien koot ja määrät, laatu ja toimitusaikataulu.¹⁵⁹ Sopimuksessa todettiin, että "ikkunat valmistetaan detaljpiirustusten mukaan, hyvin kuivuneesta, täysikasvuisesta (fullmogel) ja, mikäli mahdollista, oksattomasta mäntypuusta". Ikkunoiden ja ovien karmit

tuli toimittaa työmaalle toukokuussa 1876, ja ikkunapokat ja ovet asennettuina ja helotettuina vuotta myöhemmin.

Vuoden 1884 kunnostustöistä todetaan, että "kaikki ikkunat parannetaan ja sivellään kertaalleen sisältä ja ulkoa öljyväriellä, keskimäärin 54 kappaletta"¹⁶⁰. Vuoden 1887 korjaus ehdotuksessa on maininta, että ikkunat kunnostusmaalataan: "kokonaisuudessaan kahteen kertaan kestäväällä öljyväriellä samaan sävyyn kuin nykyisin".¹⁶¹ Mikä väri oli kyseessä, ei ole tiedossa.

Ovet

Rakennuksen neljä ovea sijoituivat pääakseleiden linjoihin. Eteisosa eli pääsisäänkäynti, oli varustettu kookkaalla holvikaaripäätteisellä pariovellisella portilla. Kustannusehdotuksen 1874 perusteella tämän sisäpuolella, eteisosan ja maneesihallin välillä, oli vastaava, mutta kevyempi sisäportti.¹⁶² Muut kolme pääjulkisivujen ulko-ovea olivat pienempiä. Vuoden 1883 korjauskustannusarviossa todetaan, että pääovi sekä kolme pienempää ovea öljymaalataan.¹⁶³



B

Vasemmalla kaaripäätteisen ikkunan suunnitelma vuodelta 1875 tai 1876, Phrakl. Kuten poikkileikkauksesta voi havaita, ikkunat suunniteltiin yksikertaisiksi ja asiakirjalähteiden perusteella lasitettiin alun perin kahdella lasilla samaan pokaan.

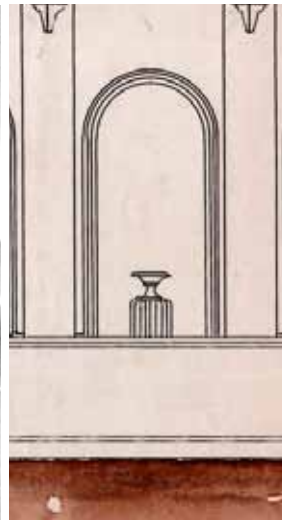
Yllä ja vasemmalla nykytilannekuvia eteisosasta. Pääosa maneesin nykyisistä ikkunoista on 1950-luvun alusta ja näiden pokien ja karmien muodonanto on ajanmukaisen suoratahoista. Osin on havaittavissa kuitenkin vanhempia ikkunapokia tai karmeja uusien joukossa.

Kuten pyöröikkunan osalta voi havaita muutama ulkopoka on profiloitu tyypillisellä keilaprofiilimuodolla, joka oli erityisen suosittu 1800-luvun viime vuosikymmeninä.

Keskiakselissa olevan vanhan pääoven yläikkunassa (B) on puolestaan vanha 1800-luvun karmi, jonka pystytuun sisäsytyrjässä on koristeellinen helmiprofiili. Ulkopokat ovat 1950-luvulta, samoin kuin ikkunan sisäpuolelle tehty erilliskarmi sisäpokieen.



A



Ilmoitus 30.1.1877 Åbo Underrättelser. Oikealla ote pääpiirustuksesta, leikkauspiirustuksesta oletettavasti vuodelta 1876, johon on piirretty ripauunin hahmo. Miten uunien lämmitys on hoidettu, jotka sijaitsevat tiivisti ratsastusaitauksena takana, jää vaille selvyyttä.



Vuonna 1949 otetussa valokuvassa, kun maneesin lattia on kaivettu auki ja syvennetty tulevan autotallin perustuksia varten, nähdään vanhat pyöreämuotoiset uunit peltisine savukanavineen. Olivatko nämä alkuperäiset 1877 uunit, vai nuoremmat, ei ole tiedossa. Uunit purettiin 1949. Kuva A. Savialoff.

3.4.5 Talotekniikka

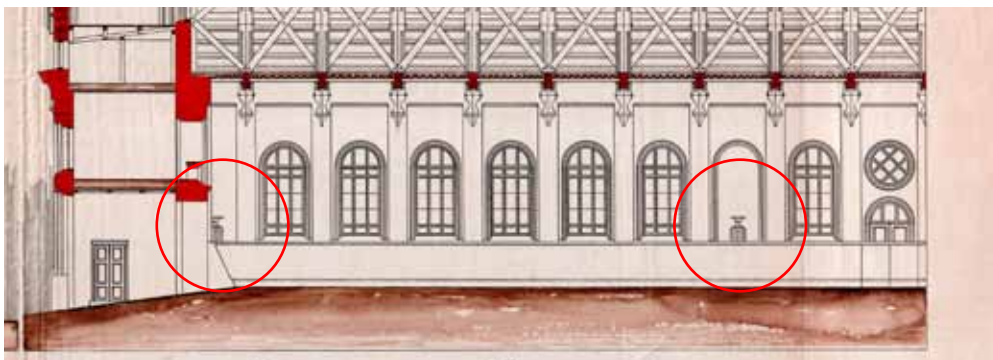
Lämmitys

Vuoden 1877 pöytäkirjan mukaan Åbo Jernmanufaktur Bolag¹⁶⁴ toimitti maneesiin 8 kpl rautaisia ripauuneja (ribbugnar).¹⁶⁵ Ratkaisua poikkesi rakennuksen kustannusehdotuksesta, jossa oli varauduttu kahdeksan muuratun ja pellitetyn (kuten pönttöuuni) uunin toteuttamiseen.¹⁶⁶ Kustannuslaskelmassa 1879 todetaan, että savuhormien, piippujen ja tulipesien muuraamiseen oli varattu näihin soveltuvaa tiililaatua 6000 kappaletta sekä erikseen tulenkestävää tiiltä 300 kpl "muurattavaksi tulenkestävällä savella".¹⁶⁷ 1880- ja 1890-luvun korjaustöiden kustannusehdotuksissa mainitaan lähes vuosittain 8 rautauunin kunnostukseen ja ylläpitoon varattuja määrärahoja.¹⁶⁸ Kun kasarmin rakennukset siirtyivät venäläisen armeijan haltuun, mainittiin vuoden 1906 asiakirjassa, että maneesissa on "kaminoina hollantilaiset uunit."¹⁶⁹

Eteisosan huoneisiin, vahdin asuntoon, rakennettiin erilliset kaakeliuunit tilojen lämmitystä varten.¹⁷⁰ Vuoden 1889 korjausehdotuksessa tosin mainittiin vahdin asunnon olevan hyvin kylmä, mihin olivat syynä sekä kylmät seinät että 8 kyynärän [4,75 m] huonekorkeus, mistä johtuen lämpö pysytteli huoneen yläosassa.¹⁷¹

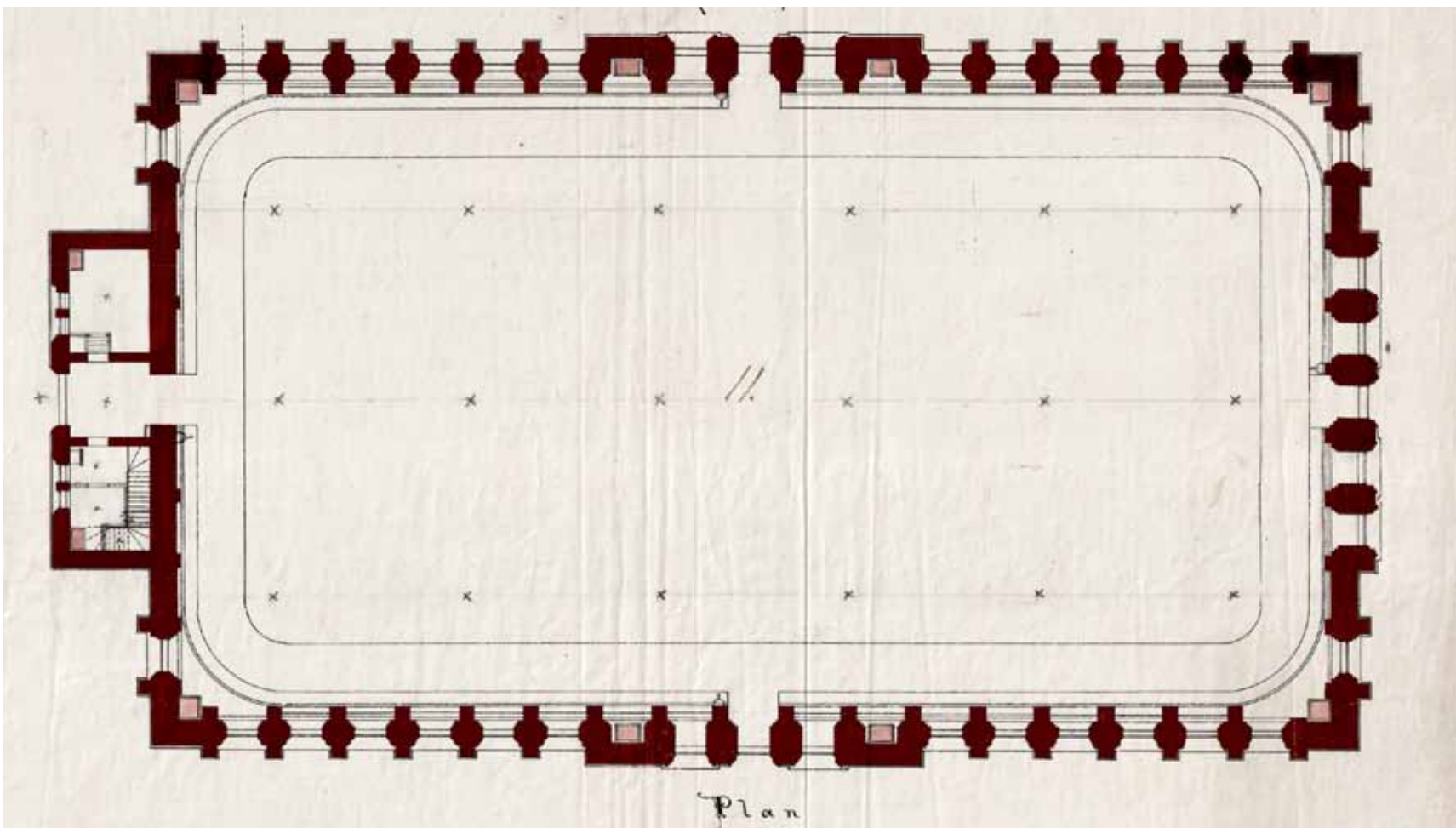
Valaistus

Tutkimuksen yhteydessä löydetty varhaisimmat maininnat koskien keinovalaistusta ovat vuodelta 1886, jolloin lehtiartikkelissa todetaan maneesin olevan valaistu "sähköliekeillä ja kynttilöillä á giorno..."¹⁷², tai kuten toinen kirjoittaja toteaa "kookkaiden sähköisten hehkulamppujen ja satojen erinäisten lasilyhtyjen valossa".¹⁷³ Myös vuodelta 1888 on maininta että maneesissa "valaisee 4 suurta sähkölyhtyä".¹⁷⁴ Kuinka kiinteitä nämä asennukset olivat, ei ole tiedossa. Koska maneesi toimi erinäisten tapahtumien näyttämönä, toivat myös esiintyjät mukanaan valaistuslaitteita, kuten vuoden 1891 teatterinäytösilmoituksessa todetaan, että "sähkövalokone on Schucker & K:ltä"¹⁷⁵ 1900-luvun alusta on pöytäkirjain maininta, että rakennuksen itäsiipeen asennettiin sähköt ja valaistus, mutta muita tietoja rakennuksen sähköistyksestä ei ole. Itsenäisen Suomen ajalta, 1920-luvun alusta lähtien, on tiedossa sisävalokuvia, jotka osoittavat, että kattorakenteisiin oli kiinnitetty pallovalaisimia, joka kolmanteen kattotuoliin ja joka toiseen riviin. Rakennushallituksen piirustusarkistossa on tietävästi n. 1876 laadittu pohjapiirustus, johon on myöhemmin lisätty vastaavat valopisteiden paikat, mitä 1920-l valokuvista on havaittavissa. Mutta onko merkinnät piirustukseen tehty 1920-luvun ratkaisua varten, vai jo aiemmin, jää epäselväksi.



Kuten pohjapiirustukseen vaaleammalla krmiin punaisella on merkitty, sijoitettiin maneesiin 8 lämmitysuunia ja eteisosaan, vahdin asuntoon ja vahtitupaan, yhdet uunit. PHRAKL

Alla pergamentille piirretty työpiirustus 1874 (?). PHRAKL.





Suomen kaarti tieltävästi vuosijuhlaparaatissa, 1800- ja 1900-luvun taitteessa otetussa kuvassa. Kuten viereisen sivun lehtikirjoituksesta voidaan todeta, kaarti marssi ensin maneesiin, jossa tapahtuivat juhalliset tervehdykset ja jumalanpalvelus. SOTAM.

4 Maneesin käyttö ja ylläpito 1877-1940-l

Sotilaskäyttö

Suunnitelmien mukaan kaartin maneesi oli valmistettu sekä ratsukoiden harjoittamiseen että jalkaväkimiehistön äkseeraukseen. Helsingin mittakaavassa poikkeuksellisen kookasta hallia oli mahdollista käyttää monen tyyppisiin, suurten ihmisjoukkojen tai muutoin tilaa vievien tapahtumien järjestämiseen, niin sotilashallinnon kuin siviilitoiminnankin piirissä. Suomen Kaartin päiväkäskyt ovat niukkasanaisia kaartin harjoituspaikkojen osalta. Päiväkäskyissä korostuu maalinammuntaharjoitusten tärkeys, mutta osviittaa kaartin arjesta antaa vuoden 1880 rekrytointitarkoituksiin laadittu ”lukujärjestys”. Voimistelun ja kivääri- sekä miekkailuharjoitusten ohella myös ledexercis, johdettu äkseeraus, on ollut tärkeää.¹⁷⁶

Julkaisukynnyksen ylittäneet tiedot maneesin sotilaskäytöstä ovat fragmentaarisia. Ensimmäinen laajasti uutisoitu tapahtuma uudessa Kaartin maneesissa liittyy Turkin sotaan. Juhlapäivälliset alipäälliköille ja sotamiehille pidettiin 3.9.1877 maneesissa, sen ollessa hädin tuskin valmis.¹⁷⁷ Upseerien juhlat pidettiin sen sijaan Kaivohuoneella.¹⁷⁸ Ekman kuvailee juhlaa seuraavasti: ”Maneesi, jota käytettiin nyt ensimmäistä kertaa julkisesti, oli koristettu lipuilla, jotka riippuivat katosta ja seiniltä. Pöydät oli asetettu pitkiin riveihin, ja pääoven yläpuolella olevalla parvella soitti venäläinen soittokunta.”¹⁷⁹

Heti valmistumista seuraavana vuonna Venäjän ja Englannin väliset sotatoimet näyttävät heijastuneen maneesinkin käyttöön. Keväällä 1878 lehdistössä kirjoitettiin, että ”Helsingissä tulee piakkoin majoitettavaksi suuri joukko lisäväkeä Suomessa olevaa venäläistä jalkaväkiosastoa varten”, ja että ”Kaartin kasarmin uudesta maneesista sekä katajanokan maneesista laitetaan sijaa

Finska gardes-bataljonen.

Väisgardets 3:e, finsta, skarpskyttebataljonen firade i går sin årsfest. Kl. 11 1/2 f. m. var bataljonen uppställd i manegen, der den samma helsades samt lydningsfästades till festen af generalguvernörsadjointen, generalen af artilleriet, friherre af Torstelles. Till förtj förrättades af bataljonspastorn gudstjenst, hvarefter truppen defilerade i f. l. ceremonimarsch. Ifrån manegen begäfwos sig samtliga till manskapets matsal, hvarest general af Torstelles utbragte en toast för bataljonens höge chef Hans Majestät Kejsaren samt Hennes Majestät Kejsarinnan; musikkören uppspelade härvidt Kejsarhymnen. Följde så en mängd andra sålar; samtliga emottogos med dansande hurrarop. Till att öfvervara högtidligheten hade generalitetet, representanter för trupperna, f. d. officerare wid bataljonen, Rylands bataljons officerskår, länets guvernör, universitetets rektor, stadens politieborgmästare, stadsfullmäktiges ordförande m. fl. erhållit inbjudning. Kl. 1 på dagen gafs för samtliga inbjudne frukostmiddag å Högholmen.

Under förmiddagen anlände till bataljonen ett lydningsstelegram från öfverbefälhafwaren för gardena och trup-

— **Krigsrustningar.** I går ankom hit till staden större delen af Petschorska infanteriregementet samt blef inqvarteradt i gardesmanégen.

22.6.1878 Dagens Nyheter

— **Asevelvollisten kutsunta** Uudenmaan läänin 1:stä kutsuntapiiristä, joka käsittää Helsingin kaupungin ja Viaporin linnan, alkoi t. k. 17 p. kaartin maneesissa, sitten kuin Uudenmaan pataljoonan joittokunta oli joittanut erään marsjin. Kutsuntatoimiston laittaman luettelon mukaan piti piirissä oleman 579 asevelvollisuusikäistä, vaan luettelon oikaisujen kautta väheni niiden luku 501:ksi. Näistä oli 8 tuomittu ja 2 syytetty warfaudesta, joten jäi 491. Näitä oli läsnä huudossa 318 (9 wäluusmiehen kautta); muut olivat poisja.

Tarkastukseen Antreanladun taloon n:o 24 ovat kutsutut täksi päiväksi n:rot 251—375, lauantaiksi n:rot 376—500 ja maanantaiksi n:rot 500:sta eteenpäin. Ensi tiistaina k:lo 10 e. pp. alkaa arwanveto kaartin maneesissa.

20.4.1883 Helsingin Wiikkosanomat

Katulemottomuukfia Helsingissä.

Lemotonta oli Helsingin kaduilla perjantaina, niinkuin jo torstainakin. Silloin torstaina aamupuoleen, tulsi wälijoukkoa, johon kului enimmäkseen poikasia ja nuorisoa ja jota poliisi loetti hajottaa, wiheltäen ja huutaen kaartin maneesista, missä asevelvollisten kutsunta oli päättynyt, senaatintorille, jossa se kumminkin wähitellen hajaantui. Waan tämä melu ja rauhan häiriytyminen oli toki wähiämpää perjantaiseen verraten. Silloin

21.4.1902 Uusimaa

sotaväelle.”¹⁸⁰ Toukokuussa 1878 oli Helsingissä valmistauduttu englantilaisten sotalaivojen hyökkäykseen, minkä johdosta ”kaartin uuteen ja avaraan maneesiin, äkseeraushuoneeseen, on rakennettu neljä pitkää, kahdenkertaista riviä lavereita, jotka täyttävät koko huoneen, haavoittuneita ja sairaita sotilaita varten.”¹⁸¹ Vuodelta 1883 on tiedossa lehtiartikkelimaininta asevelvollisten kutsunnoista Uudenmaan läänin 1:ssä kutsuntapiirissä: ”...kutsunta alkoi eilen kaartin maneesissa, sitten kun Uudenmaan pataljoonan soittokunta oli soittanut erään marssin”.¹⁸² Kun kutsunnat oli toimitettu, pidettiin Uudenmaan asevelvollisten pataljoonan katselmus: ”ensimmäinen komppania oli ajettu Suomen kaartin kasarmiin, muut kolme komppaniaa sekä aseeton wäenosasto kaartin maneesiin.”¹⁸³ Maneesi toimi Suomen kaartin vuosijuhlien näyttämönä: esimerkiksi vuonna 1889 toimitetusta 60-vuotsijuhlsta kirjoitettiin, että ”klo puoli 12 alkoi juhlallisuus kaartin maneesissa, joka oli lipuilla koristettuna”, ja jossa pidettiin pataljoonan tarkastus, jumalanpalvelus ja juhlaparaatit soittokunnan säestyksellä.¹⁸⁴ Samoin maneesiin kokoonnuttiin Gornyi Dubnjakin taistelun vuosipäiväjuhlallisuuksiin.¹⁸⁵

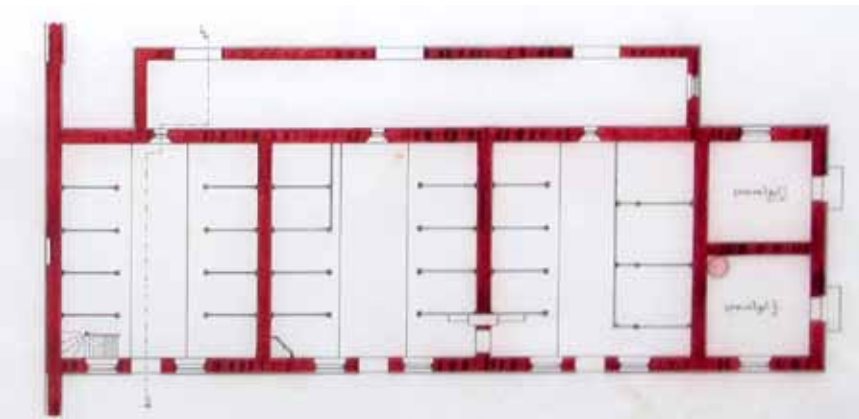
Laittomat asevelvollisuuskutsunnat. Asevelvollisuuslakkolaisia Kaartin maneesin edustalla huhtik. 18. p:nä. 1902. HKM





Kapteeni Eskelinen ja Onnenpoika puomiasteella. Upseeriston ratsastuskilpailu Kaartin maneesissa 1940. Ratsastajan takana olevassa ikkunasyvennyksessä näkyy uunin peltinen savukanava. Kuva Eino Nevalainen 1940. HKM.

Alla Kaartin korttelin rakennetun hevostallin pohjapiirustus. KA > Rakh II > lga 46.

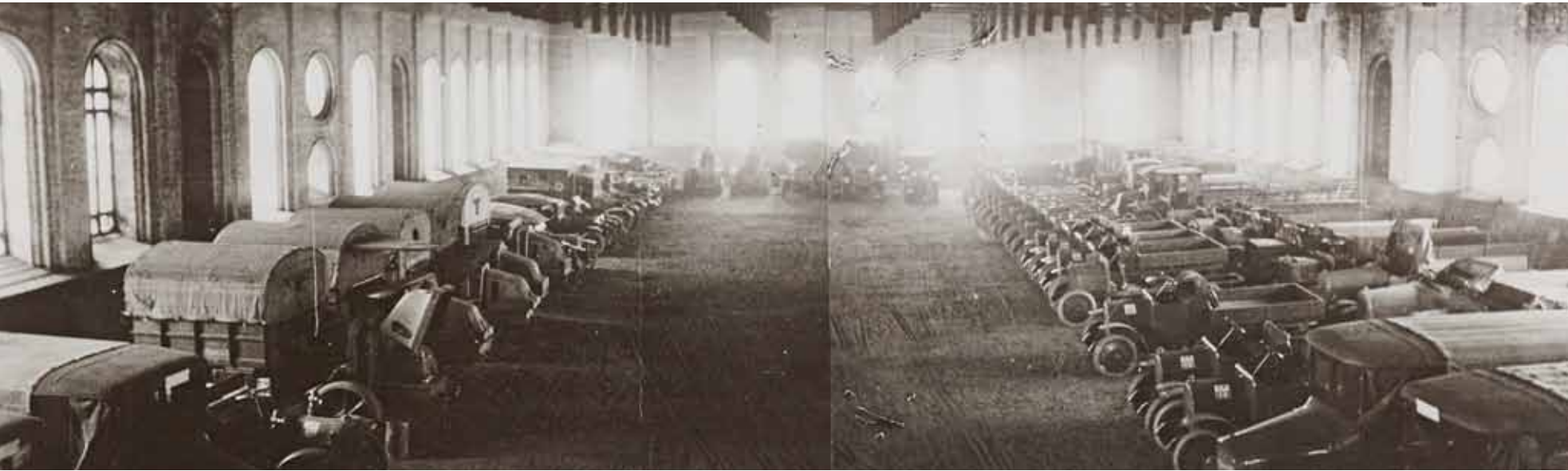


Ratsastuskäyttö

Myös hevosten osalta Suomen kaartin arkistomateriaali on niukkasaanaista. Suomen kaartin miesvahuutta, tarpeita ja kuluja käsittelevistä raporteista, joita laadittiin varsin tarkasti Suomen kaartin olemassaolon ajalta, ilmenee, että kaartilla oli koko 1870-luvun käytössään 12 hevosta.¹⁸⁶ Suomen kaartin miesvahvuus tavallisissa olosuhteissa on ollut vajaa 1000 henkeä. Nämä jalkaväkipataljoonan vahvuuteen kirjatut harvat hevoset ovat oletettavasti olleet kokonaan upseeriston käytössä. Ainoa poikkeus määrässä ajoittuu vuosille 1877-1879, jolloin hevosia on ollut jopa 68. Suuri määrä liittyy kyseisinä vuosina käytyyn Turkin sotaan. Torsten Ekmanin teoksessa "Suomen kaarti" esiintyy hiukan eri luku. Ekman toteaa, että 4.9.1877, kaksi päivää ennen Turkin sotaan lähtöä, Kasarmitorille kerääntyi katselmukseen sotilaiden ja soittokunnan lisäksi jopa 93 hevosta.¹⁸⁷ Tosin sodan aikana pataljoonankin lukumäärä kasvoi 600:sta 800:aan-henkeen.¹⁸⁸ Hevosia päiväkäskyissä käsitellään yleisesti todella vähän, mutta niiden kuljettamisesta Turkin sota-

retkeä varten junalla Pietariin löytyy lyhyt maininta 4.9.1877: "Ridhästarna skola till klockan 6 torsdags morgon vara vid jernvägstationen, trosshästarna samma dag klockan 7."¹⁸⁹ Liikekannalle panon yhteydessä on pataljoonaan oletettavasti värvätty kuormastohevosia.

Kaartin kasarmin korttelissa, maneesin vieressä sijaitseva kaartin kasarmin talli oli ulkomitoiltaan noin 10 x 30 metriä.¹⁹⁰ Päiväämättömän mittausspiirustuksen mukaan tallissa oli 21 pilttuuta ja kolme hiukan suurempaa karsinaa. Tallien tehokkuus ja pilttuukoko on ollut varsin vakiintunutta. Venäläisen insinöörikomennuskunnan piirustustoimistossa samoihin aikoihin suunnitelluissa talleissa pilttuulle annettu tyypillinen mitoitus oli 1,33 x 0,79 sazhenia eli syltä, siis noin 1,75 m x 2,85 m. Tämän mitoituksen perusteella Pietarin esikaupunkiin Papulaan suunnitellussa 36 hevosen tallissa oli pinta-alaa yhteensä lähes 450 neliötä.¹⁹¹



Armeijan autot, "peltihevoset", ryhmittyneenä kaneesiin 1920-luvulla. MV.

Kaartin oman hevosmäärän perusteella onkin ilmeistä, että maneesia ei rakennettu ensisijaisesti ratsukoiden kouluttamista varten, vaan myös jalkaväen harjoittamista varten. Pietarilaisista maneesista todetaankin yleisesti¹⁹², että ne on rakennettu sekä jalkaväen äksiisiä että ratsuväen kouluratsastusharjoitteita varten, erityisesti syksyn ja talven kylmien säiden aikaan. Maneesirakentamisen typologiassa sotaväen käyttöön rakennetut pohjoisen ilmanalan maneesit edustavat varsin toisenlaista käyttöä kuin eurooppalaiset ns. korkeaan kouluratsastukseen suunnitellut maneesit, joissa yleisölehterit olivat keskeinen osa rakennuksen funktiota. Kaartin maneesissa on vain pieni, eteisosan päällä oleva lehteri, jota asiakirjoissa kutsutaan musiikkilehteriksi. Kouluratsastuksessa käytettävät maneesit olivat tyypillisesti noin 20 x 40 m tai 20 x 60 m, mutta esimerkiksi Moskovan Punaisen torin varrella sijaitseva maneesi oli kooltaan 45 m x 166 m. Kaartin maneesissa kenttä on ollut kooltaan noin 30 m x 57 m. Huomattavan suuri, tasalattiainen ja yhtenäinen hallitila on ollut oman aikansa monitoimitila.



Valokuvia siviilitapahtumista 1800-luvulta tai 1900-luvun alusta ei tämän tutkimuksen yhteydessä ole löytynyt. Ohessa kuva vuoden 1931 laulujuhliilta. MV.

Siviilikäyttö

Vuonna 1886 kirjoitettiin lehdessä seuraavasti: "Kohta jälkeen kello puoli 11 eilen aamupäivällä nähtiin ihmisiä joukoittain joka haaralta rientävän joko hevosella tai jalkaisin yhtä suuntaa, nimitäin maneesia kohden. Ovella sitten oli melkoinen tungos; mutta kun päästiin päälysvaatteista ja ehdittiin edemmäksi avaraan huoneeseen, oli tilaa kyllä. Sali oli äärettömän suuri vielä sittenkin, vaikka siitä 500 kuusella oli erotettu melkoisia aloja teatteriksi, kahviloiksi, ravintoloiksi, kurkistuskapeiksi, panoptikoiksi, taidekokoelmaksi j.n.e... Muuten liikkui yleisö täällä niin kuin tavallisesa tivolissa: missä koettelivat painoansa erinäisissä punnituslaitteissa... ammuskelivat nuoret herrat maaliin pienillä pyssyillä... tietäjä aittoja oli kolme jossa sai kuulla ennustuksia tulevaisuudesta.. ohjelmaan kuului operetti... ehtoolla oli sitten juhlan toinen osasto, tanssiaiset... jolloin huone oli valaistu sähköliekeillä ja kynttilöillä á giorno..."¹⁹³

Maneesin käyttö siviilitapahtumiin oli tiettävästi jo vanha perinne, joka siirtyi vain uusiin entistä suurempiin tiloihin 1878 alkaen. Esimerkiksi samaan aikaan, kun uutta maneesia rakennettiin, vanhassa pidettiin huutokauppoja ja yleisiä ratsastustunteja.¹⁹⁴ Kaartin maneesista siviilitapahtumien näyttämönä löytyy merkintöjä aikalaislehdistä, joiden perusteella hahmottuu kuva rakennuksen monipuolisesta käytöstä. Vuoden 1887 kesällä kirjoitettiin Uljas-lehdessä, että "Helsingin voimisteluklubi piti tavallisen vuosinäytäntönsä kaartin maneesissa", ja että "tuohon tavattoman suureen saliin oli valmistettu istumapaikkoja tuhannelle hengelle".¹⁹⁵ Vuosilta 1901 ja 1903 on uutisia painin Suomen mestaruuden kilpailuista maneesissa.¹⁹⁶

Vuonna 1882 pidettiin maneesissa siitoseläinten huutokauppa sekä huutokauppa kasarmikorttelissa olevan keittiörakennuksen purkamisesta.¹⁹⁷ Ainakin vuodesta 1880 alkaen järjestettiin maneesissa vuosittaisia hevosenäyttelyitä. Kuten esimerkiksi vuoden 1883 lehdessä todetaan, että "Hewoisystäwäinyhdistyksen Uudenmaan läänissä tawallinen hewoisnäyttely, jonka hewoisystäwäinyhdistys tawallisesti panee toimeen päivää ennen vuoden kilpa-ajoa täällä, pidettiin eilen kaartin tilawassa maneesissa ja siinä oli paljon nähtävää jokaiselle, jolla waan on halua ja taipumusta hewoishoitoon".¹⁹⁸ Myös koiranäyttelyjä järjestettiin maneesissa ainakin vuodesta 1896 lähtien.¹⁹⁹ Vuodelta 1880 todetaan Ruotsalaisessa Normaalityössä järjestetystä maanviljelysnäytelystä, että "maanviljelyskalut, hevoset ja elukat olivat asetetut näytteille kaartin maneesissa."²⁰⁰

Maneesissa järjestettiin monenlaisia arpajaisia ja juhlaconsertteja rahankeruuta varten. Esimerkiksi vuonna 1886 järjestettiin maneesissa polyteknillisen yhdistyksen konsertti ja arpajaiset, suuri tapahtuma päivä- ja iltatilaisuuksineen, joista viimeainitusta kirjoitettiin, että "suurenmoinen sali säteili loisteliaasti suurten sähköisten hehkulamppujen ja satojen erinäisten lasilyhtyjen valossa".²⁰¹ Keinovälästä todettiin myös vuoden 1888 joulujuhlauutisessa, että "suuri kansanjuhla, jossa on joulukuusi toimeenpannaan Kaartin maneesissa, jota valaisee 4 suurta sähkölyhtyä."²⁰²

— Siitoseläinten huutokauppa. Sittenkuin Waltionagronomi R. J. Forsberg on Suomen waltion kustannuksella ostanut Englannista joukon härkiä puhdasta Mhrshiren rotua ja tuonut ne maahan eläinrodun parantamiseksi, myhdään näistä eläimistä kymmenen 1 à 2 vuoden wanhaa härkää, kufin erittäin, enimmäen tarjoawalle julkisella huutokaupalla, joka pidetään tiistaina tämän heinäkuun kahdeksantentoista (18) päivänä klo kaffitoista (12) päiwällä kaartin maneesissa Helsingissä; ja tulewat ne ehdot, joilla myhminen tapahtuu, huutokauppa-tilaisuudessa tarhemmin ilmoitettawiksi. — Lisäksi ilmoitetaan, että mainitut eläimet owat joka päivä ennen huutokauppaa nähtäwänä kaartin tallirakennuksessa; että korkeimmat tarjoukset huutokaupassa heti hywäksytään; että eläimet owat heti sen jälkeen ostajan poiswietämät, sekä että tunnetuille ostajille annetaan kuukauden pituinen maksun aika.

Hämäläinen 5.7.1882

— Asewelowollisten arwanheitto tapahtuu huomenna tiistaina klo 10 e. pp. kaartin maneesissa.

Suomen Wirallinen Lehti 23.4.1883

**Allegri-
Arpajaiset**

pidetään
**Hermannin suomalaisen kansa-
koulun hyväksi**
Sunnuntaina lokakuun 31 p.
Kaartin maneesissa.

Arvokkaita voittoja, niinkuin
lehmä, huonekaluja, ovenverhoja y. m.
Arvan hinta 50 p.

Alkaa kello 2 i. p.
Voittoja kiitollisuudella vastaanote-
taan maneesissa Lauvantaina sekä Sun-
nuntaina aamupäivällä.

Vapaa pääsy.
5768 TOIMIKUNTA.

30.10.1897 Päivälehti

„Ponnistus.“

Volmisteuharjoitukset Maanant., Kes-
köviikk., Perjant. klo 8–10 iltasin Kaar-
tin maneesissa

Huom! Kaikki!
Urheiluharjoitukset alkavat 1 p. Ke-
säk. 2:ssa sarjassa:

1) soutoa ja me'omista, ammattikun-
nittain; maksu 6 markkaa,
2) painon nostoa, kuulan työntöä, pi-
kakäyntiä, maksu 3 markkaa.

Ilmoitautua saapi volmisteuharjoi-
tusten aikana Kaartin maneesissa
3-59

30.5.1897 Päivälehti

**UUTTA! Kaikkialla suurta innostusta
saavuttanut! Harvinaista! UUTTA!
Americain-Dissolving-
views**

Dummondin kalkkivalon (Hydro-oxugen)
valaisemana 1,000 normaalikynttelin
valolla.

**Europaan hallitsijat. Runoilijoita. Sä-
veltäjiä y. m. Käynti Dresdenin ku-
vagallerioissa. Matkailulle maailman
ympäri. Käynti Berlinin näyttelyssä
1896. Kuvanveistotaito Phidian ja
Praxitels'in ajoista meidän aikaan**
(vanhan taiteen ystäville suuresta nau-
tinnosta). **Huumoria ja satiiria y. m., y. m.**

Nämät kiitetyiltä taiteilijoilta maalatut
kuvaemat ovat kaikkialla saavuttaneet
yleisön ja arvostelijain tunnustuksen. Hel-
singissä näyteltiin niitä Ylioppilastalolla
2:nä iltana maaliskuussa 1896, ja oli näy-
töksistä hyvin kiittäviä arvosteluja Päivä-
lehdessä 15 ja Hufvudstadsbladetissa 23
p:nä maaliskuuta 1896 nimenomaisella ke-
hoituksella yleisölle lukuisasti läsnäole-
maan näissä näytännöissä. Muutama viikko
myöhemmin näyteltiin ne Kaartin manee-
sissa noin 5,000 hengelle.

22.7.1898S SavoKarjala

Merkittävä juhlatilaisuus maneesissa oli myös Aleksanteri II:n patsaan paljas-
tus vuonna 1894.²⁰³ Päivälehti kuvailee tapahtumaa seuraavasti: "Suuri on
kaartin maneesi, mutta suuri se sai ollakin. Juhlapäivällisillä oli näet isäntien,
s.o. maksavain helsinkiläisten kanssa (joita lieene ollut 400:ttä henkeä),
yhteensä yli 1,200 ihmistä. Sietää semmoisen joukon sopia yhteen huonee-
seen. Pitkän pitkiä pöytiä oli 6:ssa rivissä pitkinpuolin maneesia ja niille oli
vieraille paikat katetut. Ei kumminkaan ahdinkoakaan syntynyt; valmistuksis-
sa oli näet hyvä järjestys pidetty. Maneesi oli koristettu lukemattomilla lipuil-
la, vaakunoilla, kuusilla ja köynnöksillä; valaistu se oli sähkölampuilla."²⁰⁴
Vuonna 1896, 26. toukokuuta tapahtuneen keisarillisten kruunajaisten kun-
niaksi, järjestettiin köyhille päivällinen maneesissa: "ruokasaliksi järjestetään
kaartin maneesi ja ruuaksi tarjotaan lihasoppa, wehnäleipää, perunoita, weh-
näpiiroogi sekä puoli pulloa jääkellarikaljaa..."²⁰⁵

Suomen mittakaavassa harvinainen "Americain-dissolving views", eli varhai-
nen liikkuvien kuvien esitys, esitettiin maneesissa 1898.²⁰⁶ Samoin vuonna
1898 järjestetty "Ensimmäistä yhteistä Suomen puutarhanäyttelyä" uuti-
soitiin hyvinkin ahkerasti: "maneesin edustalle laitettu soma portti on köyn-
nöksillä ja lipuilla kaunistettu. Astuessa maneesin itäsiivestä ovesta sisään, on
heti edessä lattialla soma matto, jolle ei kumminkaan käy astuminen, sillä se
on tehty tai oikeammin istutettu Helsingin kaupungille kuuluvista kaktuskas-
veista..."²⁰⁷ Vuonna 1900 maneesissa pidettiin Helsingin laulu- ja soittojuhla:
"Kaartin maneesi tulee laulujuhlan ajaksi vihreillä lehmillä ja käynnöksillä
koristeltavaksi ja siihen laitettavaksi lawa 500 esiityjälle."²⁰⁸

Lehtiartikkelien perusteella maneesi näyttää toimineen kokoontumistilana
myös erinäisille poliittisille ja kansanliikkeiden järjestäytymistilaisuuksille.
Varsinkin Suomen Kaartin lakkauttaminen 1905 johti kansanryhmien muo-
dostumiseen ja mielenilmaisten esittämiseen, jossa lehtiartikkeleiden valossa
kokoontumispaikkana näyttäisi olleen maneesirakennus. Myös esimerkiksi
vuonna 1896 kirjoitettiin otsikolla "10 tunnin työaika", että maneesissa jär-
jestetään suuri järjestäytymiskokous "ulkotyömiehille, muurareille, salwumie-
hille, kiwimiehille ja heidän apulaisilleen", kohtuullisen työaikasopimuksen
aikaansaamiseksi.²⁰⁹ Tai että vuonna 1898 maneesissa pidettiin ns. väkijuo-
malakkokokous viinan ja oluen haitallisuudesta, joka veti rakennuksen täpö-
tätehen ihmisiä.²¹⁰

Kaartinmaneesissa.



Tiedonanto Helsinki.

Helsingin ja ympäristön kunnioitetulle yleisölle ilmoitetaan täten että muutama päiväin perästä tulee tänne saapumaan maankuulu ja laadultaan ainoa

Kontinental-Eden-Teatteri,

Tirehtööri F. V. B. Schenk.

Teatteri joka nykyisin jo kolmen kauden ajan Riiassa on esiintynyt kuulumattomalla menestyksellä kaikkein koelmiseen dekoratiooneja, koneita, apukaluja sekä ensimmäisen luokan taiteilijoita tulee antamaan Kaartin maneesissa, johon mahtuu noin 2,000 henkilöä, jakson

Juhla- ja Valionäytöksiä.

Näytökset erinomaisella loistolla sisustetussa fantast. mystillis. laitoksessa sisältävät mystillisyyden ja ihmeellisyyden koko alan. Useita Helsingissä vielä näkymättömiä sensaatiooni-kappaleita esittää tirehtööri B. Schenk, kuten: Elävien hevosten äkkinäinen katoaminen. — Naisen polttaminen luurangoksi ja hänen salaperäinen virkoaminen. — Aerolithe pimeä salaisuus. — Stroubaika persane.

Cirkus Equestre

(Sista dagen) Gardes manegen. (Sista dagen)
Kl. 6. Matiné, ett barn har fri entré för hvarje fullvuxen biljettköpare.
Kl. 8,15 sista föreställningen i Gardes manegen. Obs! Sista brottningskampen, uppträdande af hela personalen och hästar.
O. Olsson, Dir.

Hufvudstadsbladet 6.8.1905

Tirehtööri Schenk lentää yleisön yli. — Matkustus mahdottomuuden halki. — Androidit, keinotekoisia, liikkuvia ja puhuvia ihmisiä luonnollisessa koossa. — Esiintyy maailman mainio Phoites seurue, ameriikkalaisia groteskitanssijoita ja korkeushyppääjiä. — Transformaattori Maurice Lebrunin silmänrömpäys muutoksia, kutsuttu eläväksi metamorfoosiksi. Samaten: Matka salamajunnalla maan ympäri. Palkittuja näköaloja Pariisista, Spaasta ja Nizzasta. — Esitetään alkuperäisiä kummitus- ja henki ilmestyksiä. — Loistavat sulhkulähteet Pariisin maailmannäyttelystä ennen näkymättömässä suuruudessa, loistossa ja valovoimassa. — Kauneudenkalleria, jossa on 30 naista. — Feeriolta satumaisella näytteelle panolla. Kaikki tämä tulee kuten kaikkialla muuallakin herättämällä kunnioitetun yleisön jakamattomaa suosiota.

Kaikki Edenteaatterin dekoratsioinit ovat Vienin hoviteatterimaalajaain tekemät ja taiteellisesti valmistetut. Sähkövalokone on Schucker & Kilt, Nyrnbergistä, Marokkolainen teatterisisustus Veltlyt Lontoossa.

Edenteaatterilla on oma orkesterinsa, jossa on 16 henkilöä kapellimestari Garzellitzin johdolla.

Edenteaatterin sali on kunnioitetun yleisön nähtävänä 2 päivävä ennen ensimmäistä näytöstä.

Kunnioituksella:

F. V. B. Schenk,
Tirehtööri.

Riiassa lokakuussa 1891.

Sunnuntaiset ottelut.

Aivan ääriään myöten oli viime sunnuntaina Kaartin maneesi täyttynyt innostunutta yleisöä, joka mielenkiinnolla seurasi voimaurosten kisailua.

Illan kilpailut alkoivat kevyen osaston loppuotteluilla. Kilpailijoista astui ensi parina lavalle brat Johansson—Åhlström, molemmat erittäin sopuuhaisesti kehittyneitä nuorukaisia. Heidän kamppailuaan oli erittäin hauska nähdä. Milloin ottelivat he seisaalta, milloin par terressä. Ensimmäiset 10 m. samaten kuin sitä seuraavat 10 menivät tuloksetta. Viimein kuitenkin Johansson voitti vastustajansa. Aika 21 m. 15 sek.

Toisena parina ottelivat brat Mustonen—Kratech. Siinä seurasi liike liikettä, ote otetta, siltä siltä. Kuin kaksi leikkivää kissanpoikaa he vyöryivät ja kisailivat lavalla. Alussa oli ottelu hyvinkin tulista, mutta heikkeni sitten vähitellen. 20 m. kului tuloksetta. Sitten alkoi paini pisteistä ja siinä voitti hra Mustonen yhdellä pisteellä.

17.11.1903 Päivälehti

3.11.1891 Päivälehti

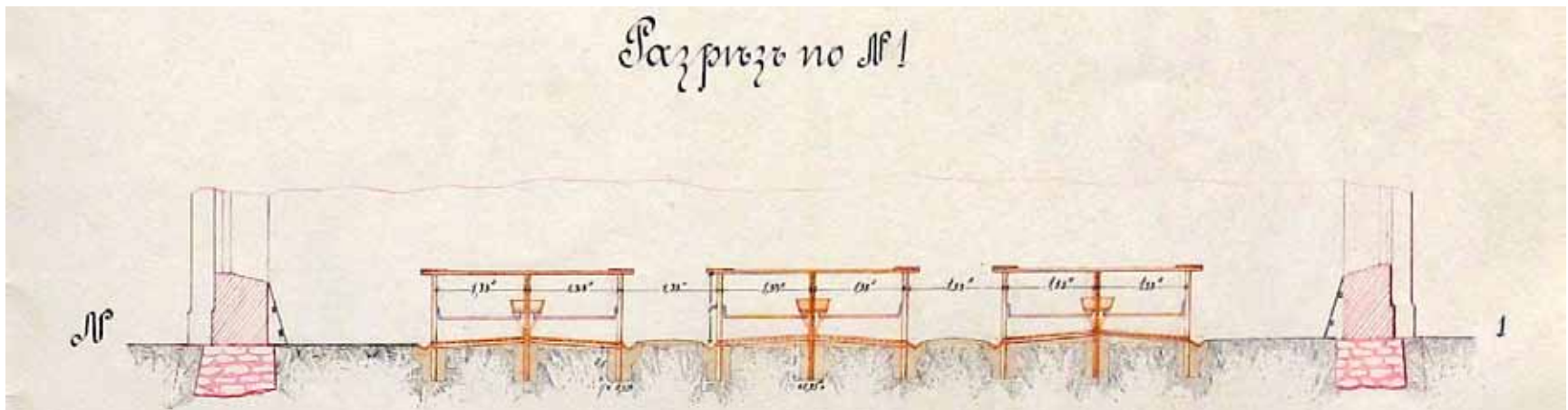
4.1 MANEESI VENÄJÄN ARMEIJAN KÄYTÖSSÄ 1906-1917

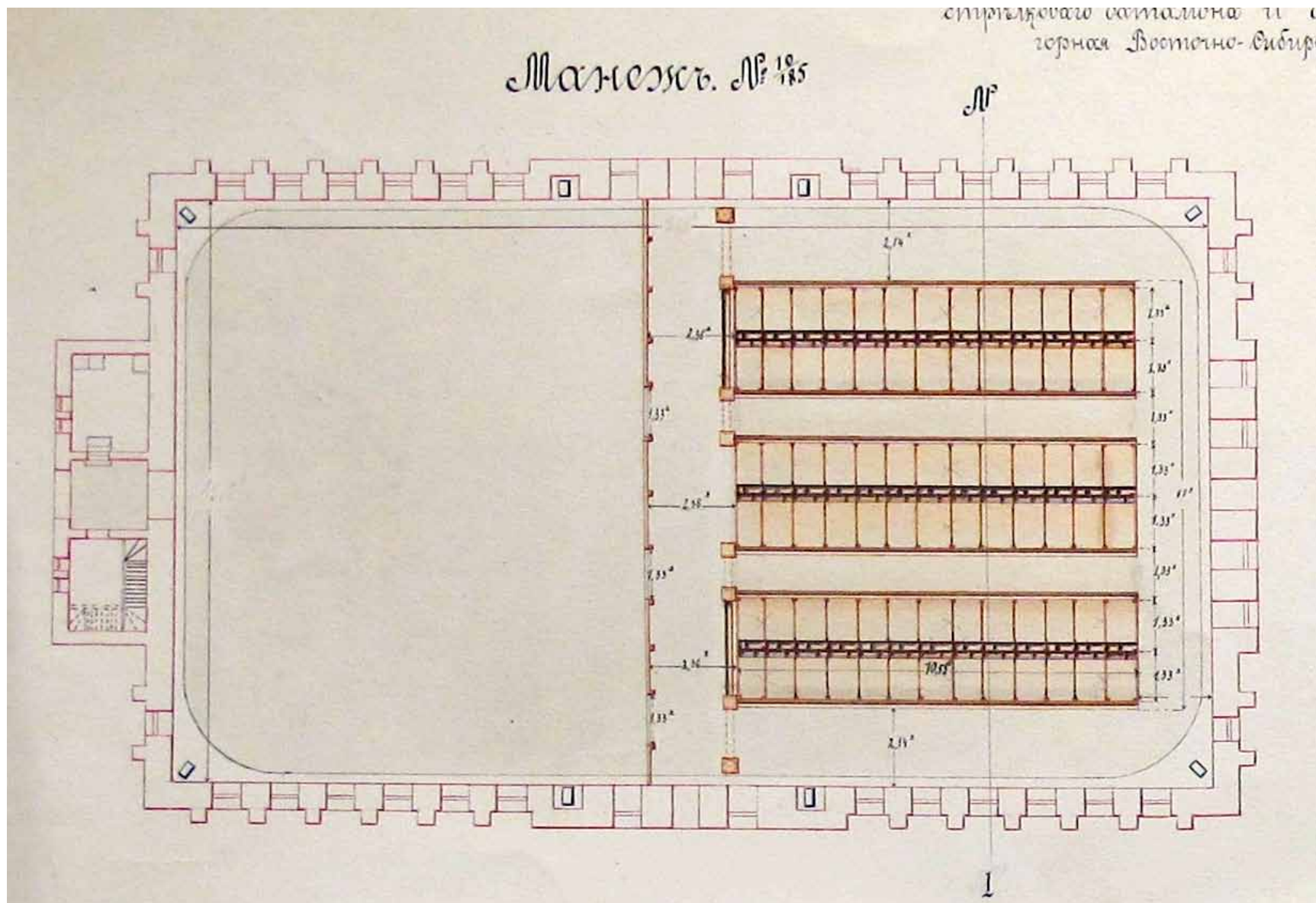
Kaartin maneesi toimi niin Kaartin pataljoonan kuin kaikkien kaupunkilaisten yhteisenä kokoontumissalina vuosikymmenestä toiseen, kunnes Suomen sotaväki lakkautettiin. Tämän jälkeen maneesi siirtyi venäläisen sotaväen käyttöön ja rakennus mitä ilmeisimmin sulkeutui kaupunkilaisilta. Vuonna 1907 lehtikirjoituksessa todettiin, että ”lukijamme ovat varmasti havainneet, kuinka välinpitämättömässä kunnossa kasarmirakennuksen nykyisen ovat... pommi, tai mikä lie, joka pahaa tarkoittaen oli asetettu poliisin kellariin Kasarmikadulla, tuhosi muistoksi vain tuhtaisen ikkunaruutua kasarmista ja maneesista.”²¹¹

Muutaman ajanjaksoilta tiedossa olevan asiakirjan valossa voidaan todeta, että Venäjän sotilashallinnossa Kaartin kasarmin rakennushuoltoa koskevat kysymykset oli otsikoitu ”Pietarin sotilasläänin läntisen Suomen kaukokiinteistöt”.²¹² Venäläisten käytössä ratsastusmaneesitoiminta lakkasi, tai ainakin muutti muotoaan. Vuodelta 1907 on tiedossa suunnitelma, jonka perusteella puolet hallista olisi jäänyt vapaaksi, ja toiseen puoliskoon olisi rakennettu pilttuut 78 hevoselle. Piirustus on otsikoitu osoittamaan ”varuskunnan maneesin soveltuvuutta 3:n suomalaisen tark’ampujapataljoonan henkivartiokaartin harjoittelun tarpeisiin ja maneesin sopivuutta 1:sen patteriston (entinen 19. Itä-Siperialainen patteristo) tykistödivisioonan majoittamiseksi”.²¹³

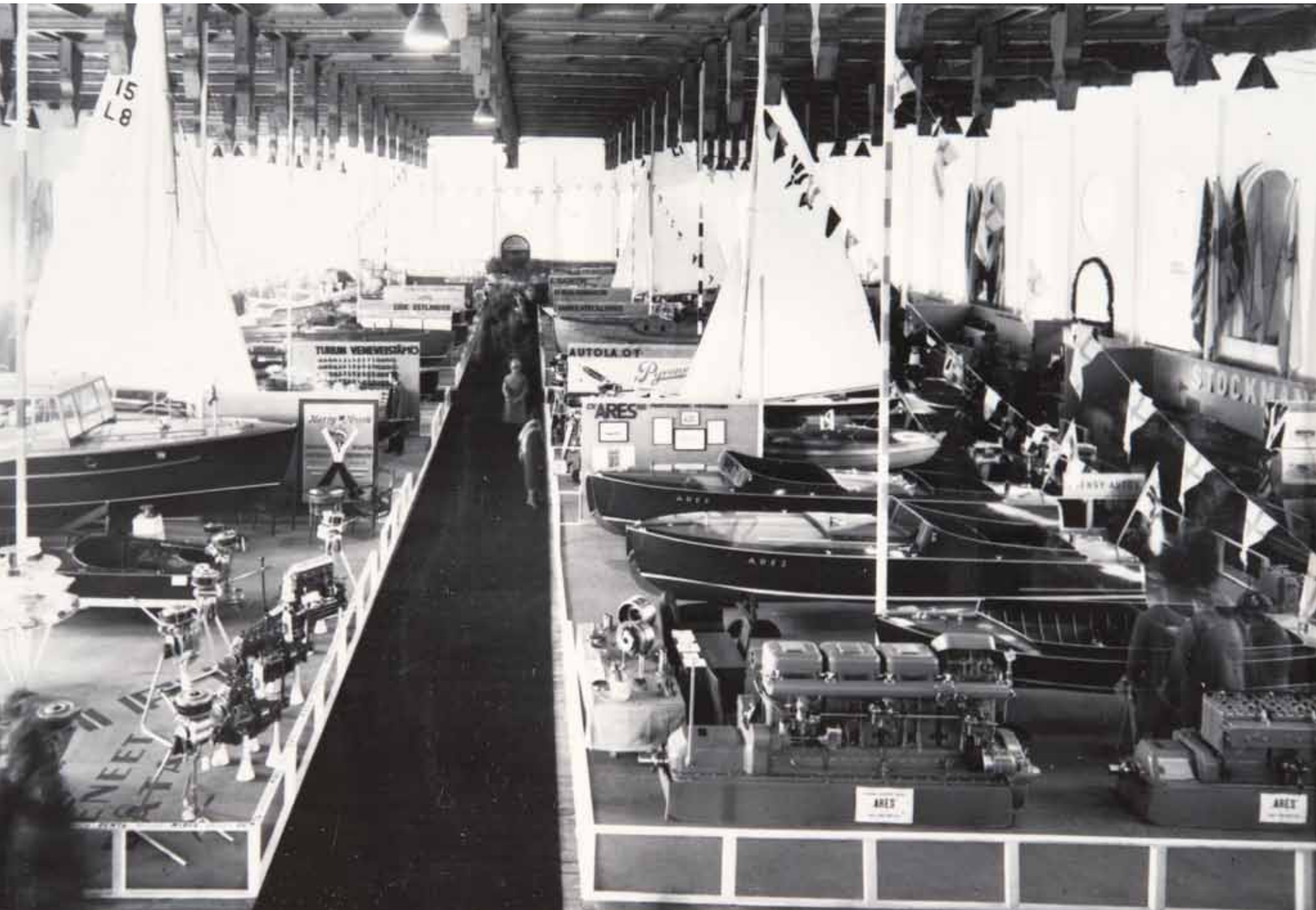


2.7.1910 Uusi Suometar





Piirustus vuodelta 1907. KA > PLM T28107. Vasem-
malla piirustukseen liittyvä poikkileikkaus pilttuiden
kohdalta.



Venenäyttely 1931. Kuva Pietinen MV.

4.2 MANEESI MESSUKESKUKSENA 1920-1939

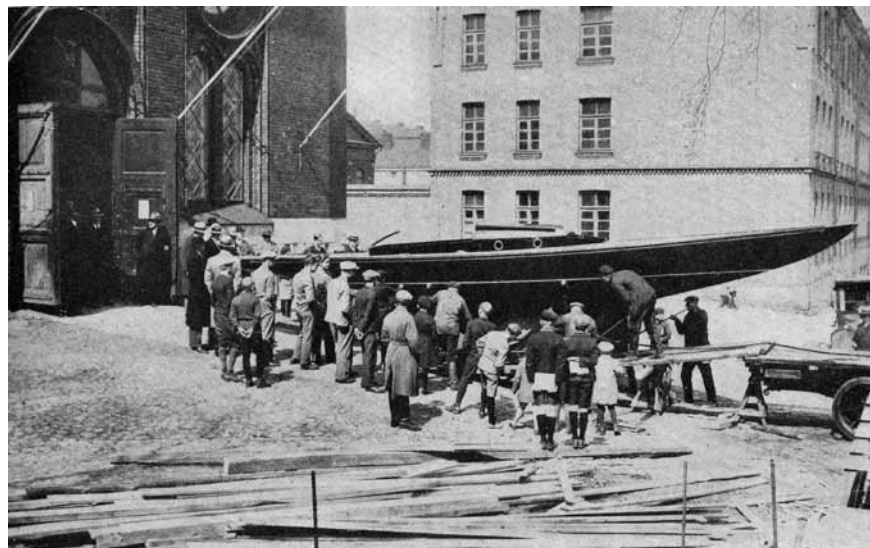
Venäjän vallan päätyttyä ja itsenäisen Suomen yhteiskunnan saavutettua uudelleen järjestyksen saatettiin maneesiakin taas alkaa käyttää kansallisten ja nyt myös kansainvälisten tapahtumien näyttämönä. Vuonna 1920 järjestettiin Suomen ensimmäiset messut, joiden tarkoitus oli tuoda esiin Suomen teollisuustuotantoa ja etsiä uusia kauppakumppaneita, entisen yhdensuuntaisen venäjänkaupan sijaan. Messut sijoitettiin Johanneksen kirkon viereiselle urheilukentälle ja ennen kokemattoman laaja, yli 100.000 kävijää vetänyt näyttely levittäytyi sekä kaupungin koulurakennuksiin että maneesiin. Maneesiin oli sijoittunut A. Ahlström Oy:n Karhulan saha, joka oli rakentanut halliin mm. korkean kehäsahalaitteiston.²¹⁴ Seuraavan kerran maneesia käytettiin Suomen messujen näyttelytilana vuosina 1923 ja 1924. Tämän jälkeen olivat vuorossa erinäiset maneesissa järjestetyt erikoismessut. Vuonna 1926 maneesissa pidettiin Suomen ensimmäiset ”ravinto- ja nautintoainemessut”. Suomen ensimmäiset automessut järjestettiin maneesissa 1926 ja näyttelyn suunnittelusta vastasi arkkitehti Carolus Lindberg. Autonäyttelytoiminta sai jatkoa vuosina 1927 ja 1928.²¹⁵ Tekniikan alan messuista seuraavana toteutui ilmailunäyttely 1929, jossa maneesiin ja sen edusalueelle sijoitettiin mm. 11 täydellistä lentokonetta. Ilmailunäyttelyä seurasi Suomen yleinen puutarhanäyttely, jonka oli suunnitellut puutarha-arkkitehti Paul Olsson. Vuonna 1931 maneesissa ja sen lähiympäristössä järjestettiin venerakennusmessut.²¹⁶ Kun uusi messuhalli Töölönlahteen valmistui 1934, loppui maneesin käyttö messujen tapahtumapaikkana.

4.3 KUNNOSTUSTÖITÄ 1870-...1940-L

Vuonna 1890 nousi esiin kysymys ikkunoiden maalipintojen huonosta kunnosta, jonka syitä Suomen Sotakomissaario tiedusteli Yleisten rakennusten ylihallitukselta. Syyksi esitettiin maneesin rakennetta ja käyttötapaa. Vapaana oleva maalattia ja äkseeraukset sekä muut sotilaalliset harjoitteet aikaansaivat maneesiin suuren kosteuden, josta johtuen vesi tiivistyi viileisiin ikkunapintoihin. Lisäksi todettiin että talviaikaan ikkunat olivat kauttaaltaan paksun jääkerroksen peitossa.²¹⁷ Kaksoislasitetun pokaan todettiin aiheuttavan ongelmia: ”...kun jää sulaa vesi seisahtuu lasiruutujen väliin ja haihtuu hiljalleen kittifalssien lävitse...” Tästä oli seurauksena maalipintojen nopea vaurioituminen: ”...ei ole mahdollista ajatella että jokin öljymaalauus, kuinka huolellisesti tehtynä tahansa, voisi kestää ikkunoissa”, kuten 1. arkkitehti Theodor Gran-



Suomen ensimmäiset messut 1920. Kuva kirjasta H. Röneholm.



Venenäyttelyyn valmistautumista vuonna 1931. Kuten eteisosasta haviataan, kaaripäätteisten ikkunoiden kohdalla näkyvät selvästi erilliset sisä- ja ulkopokat (kts. kohta ikkunat). Kuva kirjasta H. Röneholm.

Alkuperäiset ovet palvelivat käytössä 1940-luvun loppuun, kunnes maneesi muutettiin autohalliksi, pääovet purettiin ja sivuovet muutettiin ajanmukaisiksi paneelioviksi.



Ravinto- ja nautintoainemessut 1926.

Kuva kirjasta H. Röneholm



Ilmailunäyttely 1929. HKM



Autonäyttely 1928. Kuva kirjasta H. Röneholm



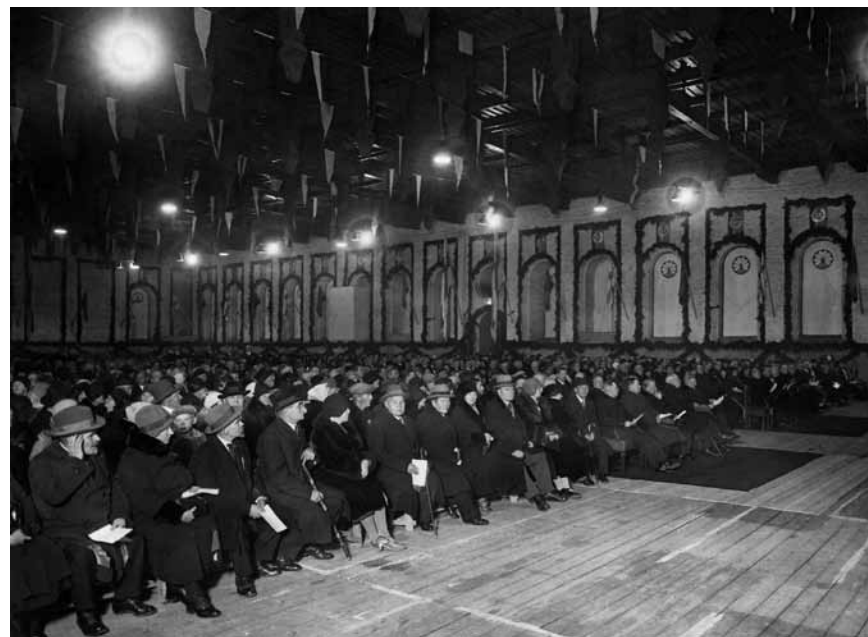
Puutarhanäyttely 1929. Kuva kirjasta H. Röneholm

stedtin vastauksessa todettiin. Ratkaisuksi suositeltiin ikkunoiden uusimista ja muuttamista rautaikkunoiksi, sillä uusienkaan puisten ei uskottu kestävän kymmentä vuotta pidempään. Asia ei edennyt, ja seuraavan vuoden korjausohjelmassa esitettiin ikkunoiden uusimista kuitenkin puisina, mutta rakenteeltaan parannettuina, kaksinkertaisina ikkunoina.²¹⁸ Varsinaista dokumenttia ikkunoiden uusimisesta ei ole, mutta vuoden 1893 kunnostusehdotuksessa todetaan, että ”ikkunat maneesisalissa ja siihen liittyvällä lehterillä puhdistetaan sekä ulkopokilta että sisäpokitään, minkä jälkeen ikkunat perusteellisesti sivellään kreosoottiöljyllä (creosotolja)”²¹⁹.

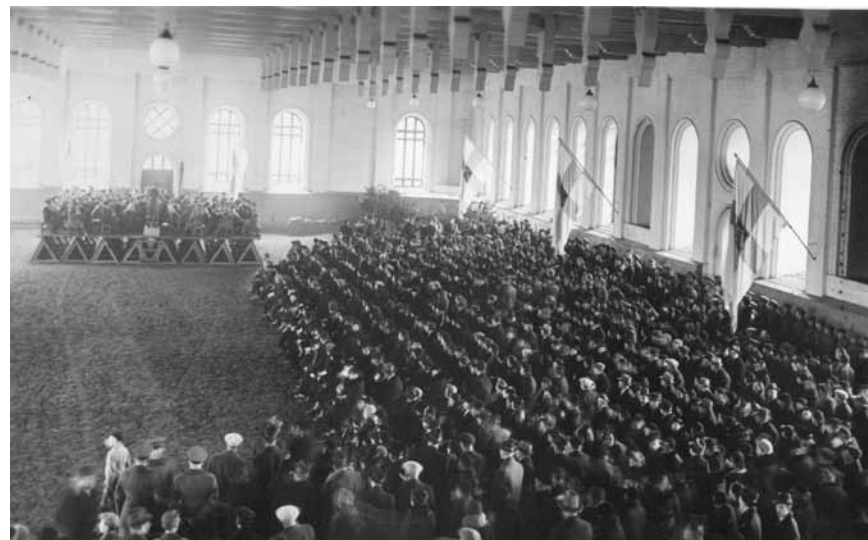
Vuoden 1899 kustannusehdotuksessa mainitaan, että ”suuremman lämpövaikutuksen aikaansaamiseksi neljään maneesissa olevaan [vanhaan] rautakamiinaan lisätään 6 metriä pitkä niitattu halkaisijaltaan 20 cm peltiputki savukanavaksi.”²²⁰ Muista 1890-luvun ja 1900-luvun alun kunnostustöistä todettakoon, että vuosittain toistuvissa kustannusehdotuksissa²²¹ on osoitettu useita pieniä menoeriä koskien eteisosan tilojen maalausta, puupintojen kunnostusta tai uusimista, peltikaton ja rännien tarkastusta ja tiivistämistä, ikkunoiden lähes toistuvia maalaus- ja kunnostuksia yms. vuosihuoltotyyppejä toimia. Näitä ei ole tämän tutkimuksen yhteydessä ryhdytty tarkemmin erittelemään, sillä ehdotettujen toimien toteutumisen todentaminen olisi vaikeaa, eikä rakennuksen kokonaishistorian kannalta erityisen kertovaa.

Huoltotoimia 1920-l

Vuodelta 1924 on olemassa Yleisten rakennusten ylihallituksen kustannusarvio ”välttämättömiä korjaustöitä varten Kaartin Maneesissa”, jossa todetaan mm. että 45 ikkunaa uudelleen pellitetään sekä maalataan ulkoa ja sisältä. Samoin määrättiin 4 suurta pariovea ja 4 ovea maalattaviksi.²²² Oletettavasti 1900-l alkupuolelta olevassa asiakirjassa on maininta, että rakennuksen itäpuolen rakennusosan tiloihin vedettiin ”sähköjohdot valaistusta varten”.²²³



Osuuskauppa Elannon juhla 1930. HKM



Konsertti 1938. SOTAM.



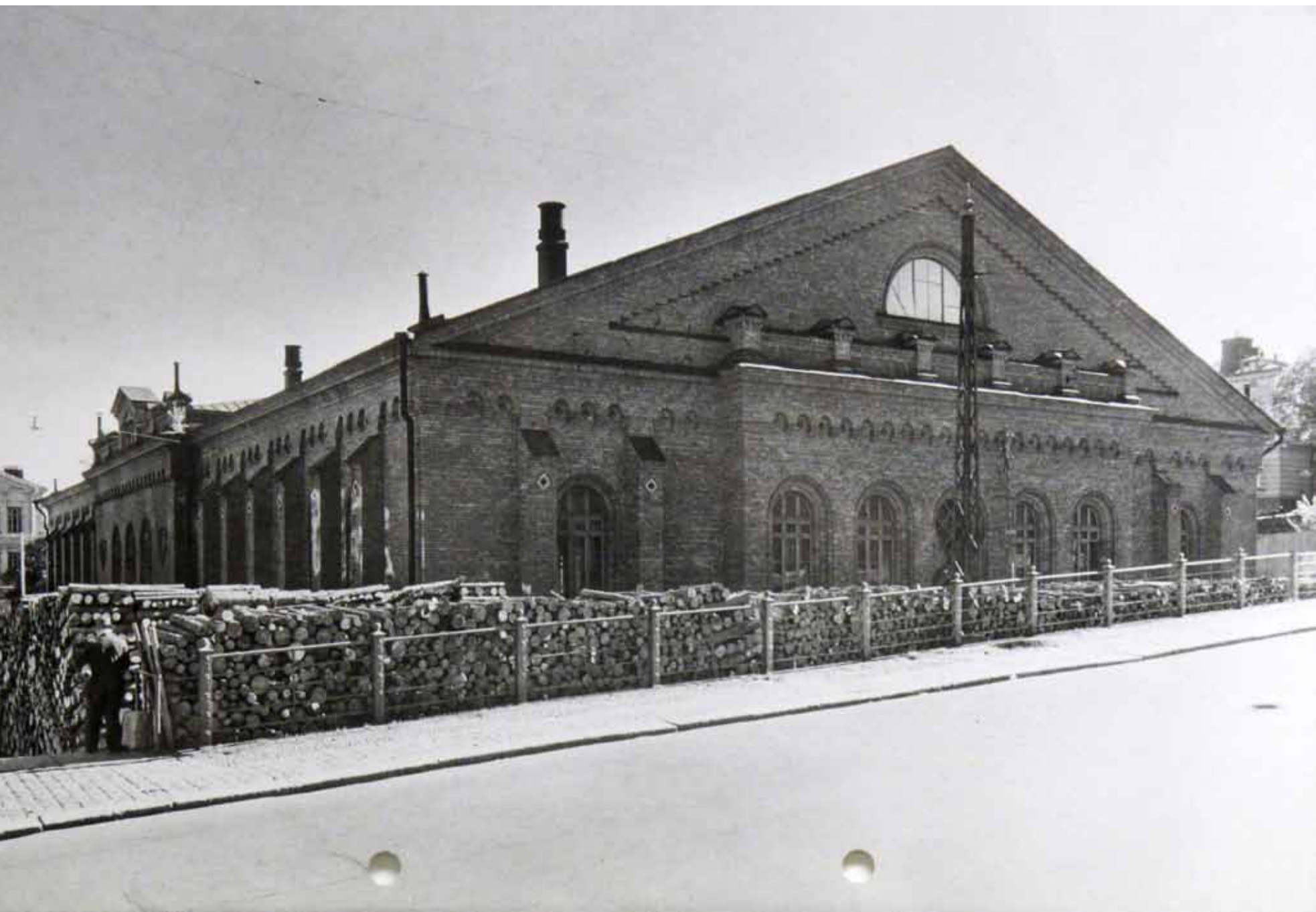


Presidentti Rielander saapuu 27.8.1929 Lento-
konenäyttelyn avajaisiin. Kuva Pietinen MV.



Presidentti Rielander saapuu puutarhanäyttelyn
avajaisiin 1929. Fabianinkatu ja maneesin edusta on
järjestetty asiaan kuuluvien istutuksien. Kuvat kirjasta H.
Röneholm.

Vasemmalla maneesi valmistettuna
SOK :n juhlaan 1929. MFA.



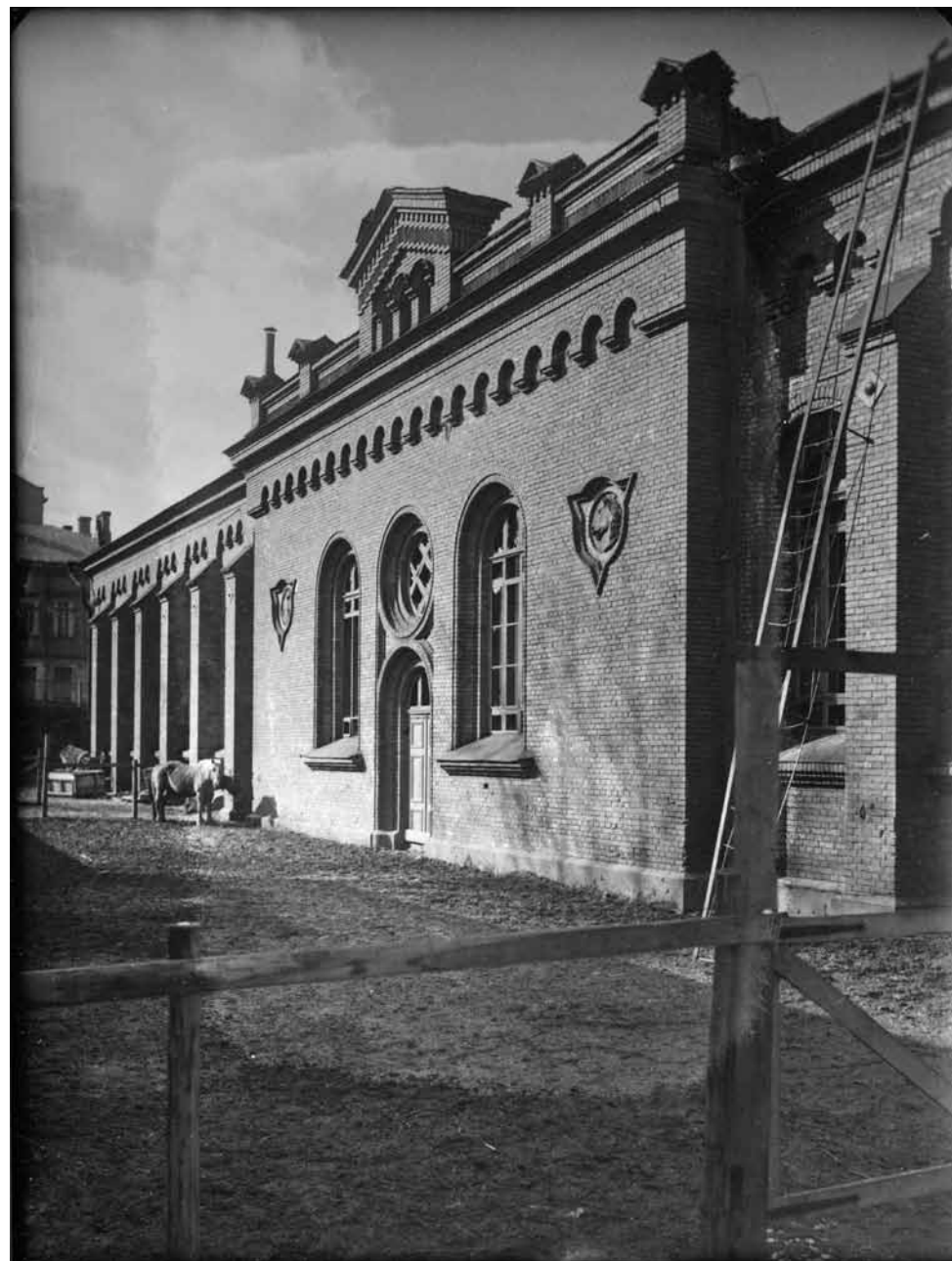
Maneesi kuvattuna joko sodan aikana tai välittömästi sen jälkeen. KA > PLM T28107

5 Automaneesin aika

5.1 SUUNNITELMIA HUVITTELU- JA HYÖTYKÄYTÖSTÄ

Sodan päätyttyä oli maneesi tiettävästi puutteellisessa kunnossa. Vastauksessaan Suomen Siviili- ja Asevelvollisuusinvalidien Liitolle, joka oli toivonut voivansa vuokrata maneesin Tivoli Corean käyttöön loppuvuodeksi 1945, Helsingin komendantinviraston päällikkö H. Alftan totesi, että "maneesi on suunniteltu kunnostettavaksi varuskunnassa toimivien koulujen ja kurssien ratsastusopetusta varten, jotta Ratsastus-stadionin kalliit vuokrat säästyisivät". Lisäksi todettiin, että "Kaartin kasarmiin majoitettu JR 5 käyttää maneesia kokous- ja sisäharjoittelupaikkana ja osa maneesia on sen käytössä säilytyspaikkana".²²⁴ Yhtä lailla Suomi-Neuvostoliitto-Seura anoi heinäkuussa 1945 lupaa vuokrata maneesi talvikaudeksi 1945-46, ja "järjestää sinne mahdollisimman korkeatasoinen sisähuvilaitos". Anomuksesta ilmiselvästi närkästynyt kenraalimajuri Alftan päätti kielteisen vastauksena toteamalla, että "en pidä suotavana luovuttaa välittömästi erään joukko-osaston majoituspaikan läheisyydessä olevaa ja oikeastaan sille kuuluvaa rakennusta joihinkin huvittelutarkoituksiin."²²⁵ "Pommitus" maneesin ei-sotilaallisen käyttöönoton ehdottelusta kuitenkin jatkui. Elokuussa Oy Autohalli oli saanut vihiä anomuksesta vuokrata maneesi tivolitarkoituksiin, ja yhtä lailla tietoa komendantinviraston kielteisistä näkökulmista. Siksi Oy Autohalli lähestyiikin asiaa Kansanhuoltoministeriön suunnasta, vedoten "Helsingissä vallitsevan huutavan autohuoltotilanteen korjaamiseksi, että Herra Kansanhuoltoministerin toimesta puolustuslaitos saataisiin luovuttamaan n.k. Kaartin maneesi edellä mainitulle toiminnalle viideksi vuodeksi kohtuullista vuokraa vastaan autohuoltolan sijoittamista varten maneesiin".

Syyskuussa 1945 jonoon ilmaantui pitkällisine perusteluineen Suomen Työväen Teatterin johtokunta, vaatien maneesin luovuttamista teatteritoiminnan käyttöön: "...Kaartin maneesi on käytännöllisesti katsoen aivan käyttämättä, ollen siellä ainoastaan joku kenttätykki, joka nähdäksemme voitaisiin häiritä siirtää kaupungin ulkopuolellekin". Tammikuussa 1946 allekirjoitettiin sopimus, "jossa Puolustuslaitokselle kuuluva Kaartin maneesirakennus luovutettiin Suomen Työväenteatterin kannatusyhdistys r.y:n käyttöön ja hallintaan".²²⁶ Maaliskuussa 1946 Suomen Työväenteatterin kannatusyhdistys lähestyi Puolustusministeriötä kirjeellä, esittäen toivomuksen että vuokrasopimus voitaisiinkin siirtää Oy Yleisradiolle, jotta "Kaartin maneesiin voitaisiin



Yksinäinen polle päivystää eteläisellä piha-alueella 1949.

Kuva A. Savialoff MFA.



rakentaa yhdistetty konsertti- ja teatterisali". Kesäkuussa 1946 Yleisradio oli valmis siirtymään maneesin vuokralaiseksi, mutta asia näyttää asiakirjojen valossa lopulta rauenneen, eikä Työvänteatteri ollut maksanut ensimmäistään vuokraerää. Vuoden 1948 alussa Puolustusvoiman Taisteluvälineosasto teki aloitteen opetusvälinenäyttelyn eli eri-ikäisten ja -mallisten aseiden, että Sotamuseon tilojen sijoittamisesta maneesiin. Vaikka Puolustusvoimien koulutusosasto kannatti lämpimästi hanketta, kuten Muinaistieteellinen toimikunta Puolustusministeriölle 11.10.1948 antamassaan lausunnossa kirjoittaa, ei hanke edennyt. Lisäksi rakennusmestari T. Lindqvist ja opiske-
lija J. Kaponen tekivät valtioneuvostolle esityksen maneesin muuttamisesta nuorisotaloksi 1948.²²⁷ Myös Helsingin kaupunki oli toivonut mahdollisuutta vuokrata maneesi "linjavaunujen säilytyshalliksi", ja rakentaa sen sisään kolmikerroksinen autohalli ja ullakkokerrokseen urheilusaleja, mutta asia sai toisenlaisen ratkaisun.²²⁸



21.1.1949 HS



Kaivuutyöt käynnissä 1949. KA> PLM T28107. Viereisen sivun kuva A.
Savialoff 1949 MFA.



Mahdollisesti arkkitehti Dag Englundin suunnittelema Oy Kaartinmaneesin Autohalli Ab:n tunnuskuva. Vasemmalla kutsu yhtiökokoukseen vuodelta 1955. ELKA> Oy Esso Ab 2049.

5.2 OY KAARTINMANEESIN AUTOHALLI AB

Helmikuun 18 päivänä 1949 allekirjoitettiin vuokrasopimus maneesin vuokraamisesta johtaja Martin Törnroosille 25 vuodeksi. Sopimuksessa²²⁹ todetaan, että ”vuokrasopimus velvoittaa vuokraajaa vastikkeeksi kokonaan uusia maneesin sopimuksessa lähemmin määritellyin ehdoin ja vuokrasopimuksen päätyttyä lankeaa rakennus kaikkine siihen tehtyine muutoksineen ilman korvausta valtiolle”.²³⁰ Valmisteltuaan maneesin uutta käyttöä johtaja Törnroos siirsi vuokrasopimuksen PM:n suostumuksella kolmannelle osapuolelle Oy Automaneesi Ab:lle tammikuussa 1950. Pian kävi kuitenkin ilmi, ettei Törnroosin yhtiöllä ollut rahoitusta saattaa maneesin rakennustöitä loppuun, minkä johdosta vuokrasopimus siirtyi Oy Kaartin Automaneesi Ab:lle. Aarne Castrénin johtama yhtiö aloitti toimintansa elokuussa 1950.²³¹

Kun ratkaisu maneesin muuttamisesta autohalleiksi tuli julkisuuteen, asettui-
vat useat rakennusperinteen suojelua vaativat tahot puolustamaan maneesin säilyttämistä avoimena hallina. ”Täysin aiheetonta vandalisointia” vastaan kirjoitti arkkitehti Nils Erik Wickberg Arkkitehti-lehteen analyysinsä maneesirakennuksen historiallisesta viitekehyksestä.²³² Wickberg totesi Kaartin maneesin olevan rappaamattoman, klassisiin kuutiomaissoihin perustuvan ja keskiaikaisia muotoja käyttävän tiiliarkkitehtuurin ”huippupiste” Suomen rakennustaiteen historiassa. Näistä akateemisesti perustelluista vastaväitteistä ei ollut edes jarruksi rakennuksen muutostyölle.

Vuokrasopimuksen sisältö ”maneesin uusimisesta” kokonaisuudessaan ei ole tiedossa. Asiakirjojen perusteella suunnittelu maneesin muuttamisesta autohalliksi lähti käyntiin keväällä 1949 ja heinäkuun alussa Törnroos haki työlle rakennuslupaa Maistraatilta: ”rakennuksen sisustaminen kokonaan toisin kuin ennen, sekä tilapäisen lisärakennuksen rakentaminen kaupungin omistamalle maalle. Alueella sijaitseva maneesirakennus jaetaan rautabetonivälipohjilla 4 kerrokseen ja kerroksiin sisustetaan autosuojia y.m. tiloja ja maneesin yhteyteen rakennetaan tilapäinen autohuoltolisärakennus. Rakennuksissa on kaksi huoneen ja keittiön asuinhuoneistoa, 7135 m² autosuojaa, 920 m² autohuoltotilaa ja 1100 m² varastoa.” Piirustukset laati arkkitehti Dag Englund.²³³ Luvan myöntämistä ja Maistraatin vahvistusta saatiin odottaa joulukuun 1949 puoliväliin. Rakennustyöt käynnistyivät vuoden 1950 alussa, mutta Törnroosin ajaututtua taloudellisiin vaikeuksiin, ne saatiin päätökseen Oy Kaartin Automaneesi Ab:n toimesta vuonna 1951.²³⁴ Samassa yhteydessä yhtiön nimi muutettiin muotoon Oy Kaartinmaneesin Autohalli Ab. Rakennustöitä hidastivat, eivät ainoastaan talousvaikeudet, vaan myös raken-



Nya Pressen 16.6.1950: ”Denna bild av Gardesgaraget knäpptes från Kaserngatans sida, där arbetet på bensinstationen och bilservicen pågår i iltakt. Redan om en vecka säljs bensen på denna sida av bilhallen och om måndag kan stans kärror få smörjning och tvättning invid landets största garage.” Kuvat MV.





Kuva julkaistu 15.2.1951 Hufvudstadsbladet. MV.

Oikealla kuva nykytilasta 3. kerroksen autohallista, jossa myöhemmin tehty kevyt väliseinä rajaa autosäilytystilaa ja varastotilaa.



nusmateriaalin saatavuus ja lakkoileva työväki. Suunnittelun ja toteutuksen edettyä 7.11.1950 haettiin lupa työaikaisille muutoksille.²³⁵ Rakennus saatiin pääsääntöisesti käyttöön vuoden 1951 aikana.²³⁶

Vaikka Oy Kaartinmaneesin Autohalli Ab oli vuokrasopimussuhteella vain maneesin käyttäjä, niin yhtiön maneesin sisään rakennuttamat autohallit, toimistotilat ja autohuoltotilat kirjattiin yhtiön taseeseen vastattavana n. 117 miljoonan markan omaisuutena.²³⁷ Yhtiön toiminta perustui siis tilojen ja autopaikkojen ylläpitoon, lainapääoman turvin, ja niiden edelleen vuokraamiseen. Vuonna 1953 Oy Kaartinmaneesin Autohalli Ab:n koko osakekanta siirtyi Oy Katima Ab nimisen holding-yhtiön haltuun 1 miljoonalla markalla.²³⁸ Katiman Oy:n omistajina olivat puolestaan M.P. Parviainen kuolinpesä, Oy Nobel-Standard Ab eli Esso²³⁹, Ab Julius Tallberg, rakennuksen urakoinnista vastannut Laatubetoni Oy, Yleinen Putkirakennus Oy, Vakuutusyhtiö Pohjola, Sähkö Oy Hedengren, Lahden Auto Oy, Oy Pohjoismaiden Yhdyspankki Ab ja Helsingin Ympäristön Autoilijat Oy.

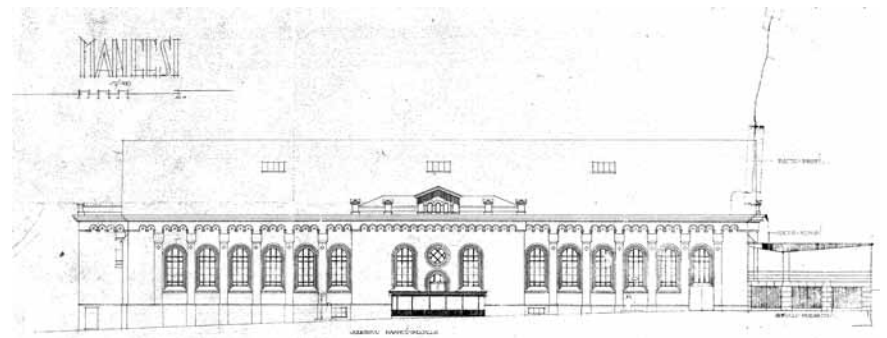
Bensiinijakelua ja Olympialaiset 1952

Vuokrasopimus maneesista koski (vain) rakennuksen hallintaa ja käyttöä. Jotta maneesiin saatiin järjestettyä liikenteellisesti toimiva autohalli ja järjestettyä riittävä määrä autopalvelu- ja huoltotiloja, päädyttiin suunnitellaan ottamaan mukaan maneesin länsipuolinen maa-alue. Törnroos teki 665 m2 maa-alueen vuokraamisesta Helsingin kaupungin kanssa viisivuotisen sopimuksen 1.8.1949, jossa todettiin mm. että "aluetta saadaan käyttää vain autohuoltoasemaa varten ja asemalla saadaan pitää enintään 4 bensiinipumppua".²⁴⁰

Yhtiön ensimmäisen täystoimintavuoden 1951 jälkeen voitiin todeta, että tulot autosäilytysmaksuista olivat kasvussa ja ennen kaikkea bensiinin myynti oli lisääntynyt edellisvuoteen nähden 55 prosenttia. Myös autojen pesuja, voiteluja ja kiillotuksia suoritettiin enenevässä määrin.²⁴¹ Lisääntyvä käyttö aiheutti bensiinijakeluaseman toiminnalle ongelmia: "huoltoaseman bensiinijakelupylväät ovat sijoitetut varsin sopimattomiin paikkoihin ajoradan välittömään yhteyteen, josta on ollut seurauksena, että ruuhkautumista usein on syntynyt autosuojan edustalle". Tämän johdosta yhtiö esitti Helsingin kaupungille "puisen bensiinikioskin rakentamista katumaalle",²⁴² Kaartinkujalle, maneesin pitkän sivun keskiakselin kohdalle. Suunnittelusta vastasi arkkitehti Dag Englund. Kaupunki suostui lopulta pyyntöön "huomioonottamalla lähes-

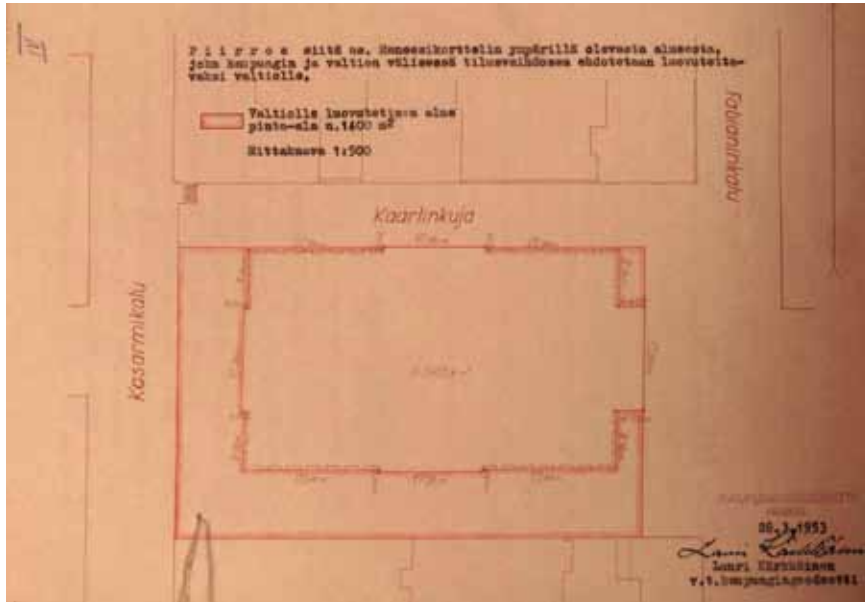


1970-l alusta. P. O. Welin. MV



Dag Englund 18.7.1952. Suunnitelma bensiinijakelukioskista Kasarmikujalle. HRAKV.





Liitekartta maa-alueiden vaihtokirjaan 29.2.1956, jossa punaisella merkityt osat siirtyivät Helsingin kaupungilta Suomen valtion omistukseen. PLMA.

Oikealla viistoilmakuva vuodelta 1959 (PHRAKL), jossa näkyy parhallaan käynnissä oleva automaneesin kattoikkunoiden muutos- ja uusimistyö. Eteläiselle pihalle on järjestetty keskisaliin kohdalle autojen kumimassauspiste ja sitä palveleva kevyt katosrakennelma. Julkisivutiliissä on havaittavissa kyseisellä kohdalla jäänteitä pinnoitusaineesta, joka on hiekkapuhaltamalla poistettu tiilistä - tiilet ovat pinnoitetaan karheita.



tyviä olympiakisoja" ja "...yhtiön hyväksyttyä ehdot saatiin jakelupylväät ja jakelukioski kisojen alkupäivinä pystytetyiksi".²⁴³ Yhtiön rakennusvelvoitteiksi tulivat lisäksi Kaartinkujan asfaltoiminen ja luiskan rakentaminen Kaartinkujan ja Kasarmikadun risteykseen.²⁴⁴ Kaartinkujan jakelupiste poistui käytöstä jo ilmeisen varhaisessa vaiheessa ja purettiin 1973, kun rakennus palasi Puolustusministeriön hallintaan.²⁴⁵

Mainittakoon että myöhemmissä yhteyksissä maneesin autohalliksi muuttamisen jonkinlaisena taustasyynä on pidetty vuoden 1952 olympialaisia, ja että niiden järjestäminen olisi edellyttänyt autopaikkojen rakentamista Helsingin keskustaan.²⁴⁶ Tälle ei tutkimuksen yhteydessä läpikäydyistä priimaariasiakirjoista, eikä julkisuuteen tulleista lehtikirjoituksista löydy kuitenkaan minkäänlaista tukea. Olympiatoimintaa ei mainita maneesin autohallia rakennuttaneiden eri yhtiöiden asiakirjoissa tai vuosikertomuksissa. Ainut merkintä on edellä todettu sivumaininta, jossa yhtiö päinvastoin perustelee rakennushankettaan sillä, että olympialaiset ovat tulossa, kuin että sitä olisi edellytetty toimimaan kisoja palvellen.

Muista toiminnan alkuvaiheen muutoksista mainittakoon, että vuoden 1951 kesäkuussa haettiin lupa "autosuojarakennuksen laajentamiseen 12 m2 myyntikioskilla" Dag Englundin suunnitelmien mukaan.²⁴⁷ Kolmannen ja neljännen kerroksen autosuojiin lisättiin pneumaattisesti toimivat teräsovet.²⁴⁸ Lisäksi yhtiö oli vuokrannut 1952 kaupungilta maneesin eteläisivustalta 418 m2 maa-alueen "autojen alustain kumikäsitellyä varten".²⁴⁹

Tontti

Kuten aiemmin todettiin, luovutti Helsingin kaupunki vuoden 1923 tilustenvaihtosopimuksessa "kaartin kasarmi- ja maneesialueet 17.840 m²" Suomen valtiolle.²⁵⁰ Itse maneesirakennuksen ulkopuoliset piha-alueet, väliaikaisine bensiniiniasemineen, olivat vuoden 1923 tilustenvaihtosopimuksesta huolimatta edelleen kaupungin omistuksessa. Vuonna 1953 aloitettiin tämän johdosta uuden maanvaihtosopimuksen valmistelu kaupungin ja valtion välillä.²⁵¹ Vuonna 1956 Maatalousministeriössä vahvistettiin vaihtokirja, jolla vanhaa maneesirakennusta ympäröivät n. 1400 m² piha-alueet siirtyivät valtion omistukseen.²⁵² Vuonna 1962 tehdyssä lainhuudatuksessa tapahtui kirjausvirhe, jossa maneesista muodostettiin tontti nro 1, korttelissa nro 197, joka oli päällekkäinen Kirurgisen sairaalan kanssa. Tämä muutoseikka korjattiin vuonna 1990 ja maneesille kirjattiin tontti nro 2.²⁵³



5.2.1 Pohjamuoto

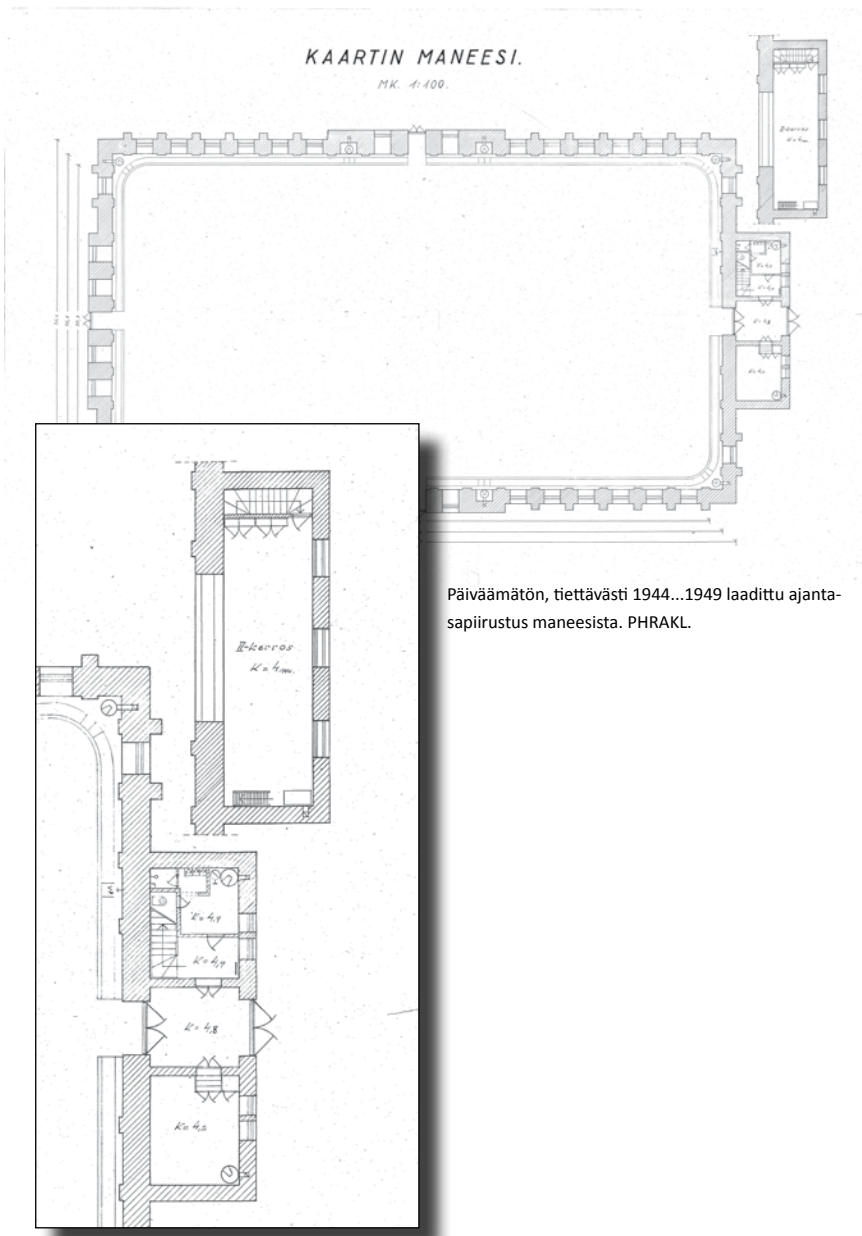
Lähtötilanne

Puolustushallinnon rakennuslaitoksen arkistokokonaisuuteen sisältyy sarja 1940- ja 1950-lukujen taitteessa laadittuja pohjapiirustuksia Kaartin maneesista. Päiväämätön "Kaartin maneesi mk 1:100" otsikoitu piirustus osoittanee maneesirakennuksen siinä muodossa, kuin se ennen autohalliksi muuttamista oli. Pääosin piirustus lienee läpipiirretty vanhaa 1800-l pohjapiirustusta apuna käyttäen, mutta eteisosan kohdalla voidaan nähdä, aiempia tarkemmin, vahdin asunnon ja vartiotuvan huonemuodot sekä parvi portaitteen.

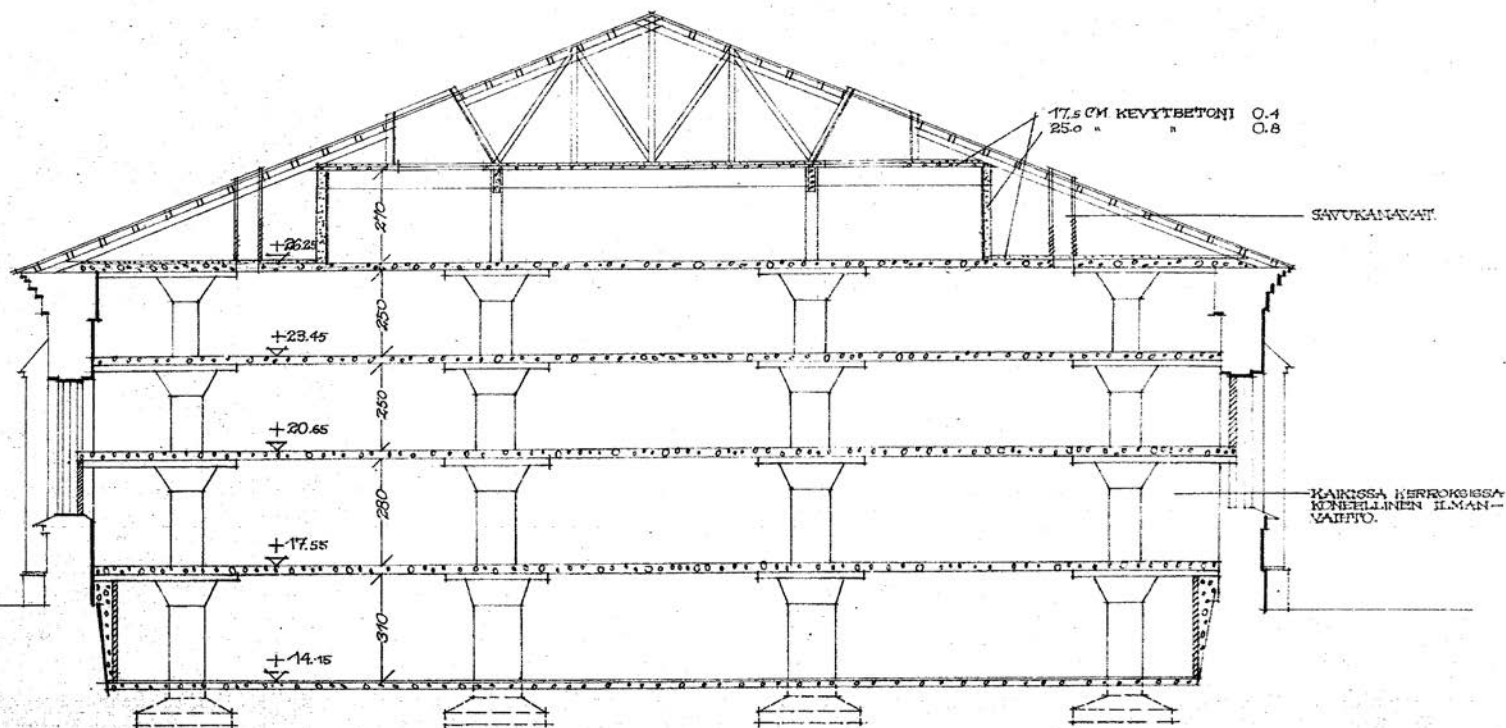
Suunnitelma

Kuten aiemmin todettiin, rakennuslupaa muutostyölle haettiin heinäkuussa 1949 ja suunnitelmia päivitettiin myöhemmin 1950 ja 1951 lopulliseen toteutusta vastanneeseen muotoon. Rakennussuunnittelusta vastasi arkkitehti Dag Englund (1906-1979) ja Englund toimi myös rakennusten pienten muutostöiden suunnittelijana aina 1960-l saakka. Englund oli valmistunut arkkitehdiksi Teknillisestä korkeakoulusta 1933 ja työskenteli esimerkiksi vuosina 1939-1944 Rakennushallituksessa, jonka jälkeen perusti oman toimiston. Dag Englund oli menestynyt arkkitehtikilpailuissa yksin ja veljensä Kajin kanssa ennen sota-aikaa. Sodan jälkeen suunnittelutoimeksiannot suuntautuivat teollisuus- ja asuinrakennusten pariin.²⁵⁴ Yksi tunnetuimmista lienee Eläinlääketieteellisen tiedekunnan rakennuskokonaisuus Helsingissä (1959-64).

Englundin ratkaisukaavan mukaan maneesin hallitila jaettiin neljään autohallitasoon ja lisäksi ullakon korkeudelle sijoittui toimistokerros. Tavoite oli hyödyntää käytössä oleva volyymi tarkoin ja sijoittaa kerrokset siten, että ajoyhteydet tasoille oli järjestettävissä rakennusta reunustavilta katu- ja piha-



MANEESI



LEIKKAUS.

KAUP. OSA	7	KYLA	
KORTTELI	197	TONIT/RI	2
OSOITE	Kortinmies 15		
PIIR. N:o		KUVAUS N:o	75/048296
TUNNUS	K-240-BAC-99		
PIIR. LAJI	100		
PIIR. SISÄLTÖ	Leikkaus		

10.12.1949 86

HELSINKI 5.10.1949.



alueilta. **Pohjakerros**, joka oli varattu Postilaitoksen käyttöön, rakennettiin n. 2 metriä aiempaa maneesin lattiatasoa syvemmälle. Postiautoista johtuen kerros myös tehtiin muita korkeammaksi, suunnitelman mukaan 3,1 m vaapaalla korkeudella. Ajoyhteys pohjakerrokseen järjestettiin Fabianinkadun puolelta, muokkaamalla eteisosan pääovesta entistä kookkaampi eli n. 1,5 metriä syvennetty aukko. Kun saapuminen pääovesta maneesiin oli tapahtunut historiallisesti ylöspäin nousevaa luiskaa myöden, muodostui uudesta päinvastoin kellariin laskeva. Ratkaisu tarkoitti myös oven historiallisen roolin päättymistä rakennuksen pääsisäänkäyntinä. Pohjakerroksen muutoin avoimeen, pilarien rytmittämän hallin nurkkaan sijoitettiin rakennuksen lämpökeskus, pannuhuone piippuineen.

Yllä perusnäkömäh pohjakerroksen hallista.

Alla A) kuva Postilaitokselle 1960-l rakennetusta sosiaalitilasta, sen pesuhuoneesta ja B) postiautohuollon öljymontusta. Oikealla sisäänajo pohjakerrokseen jonka seinustalla on molemmin puolin nissit, joissa on aiemmin sijainneet bensiinin jakelulaitteet (vrt. kuva ~1970).



A



B



C





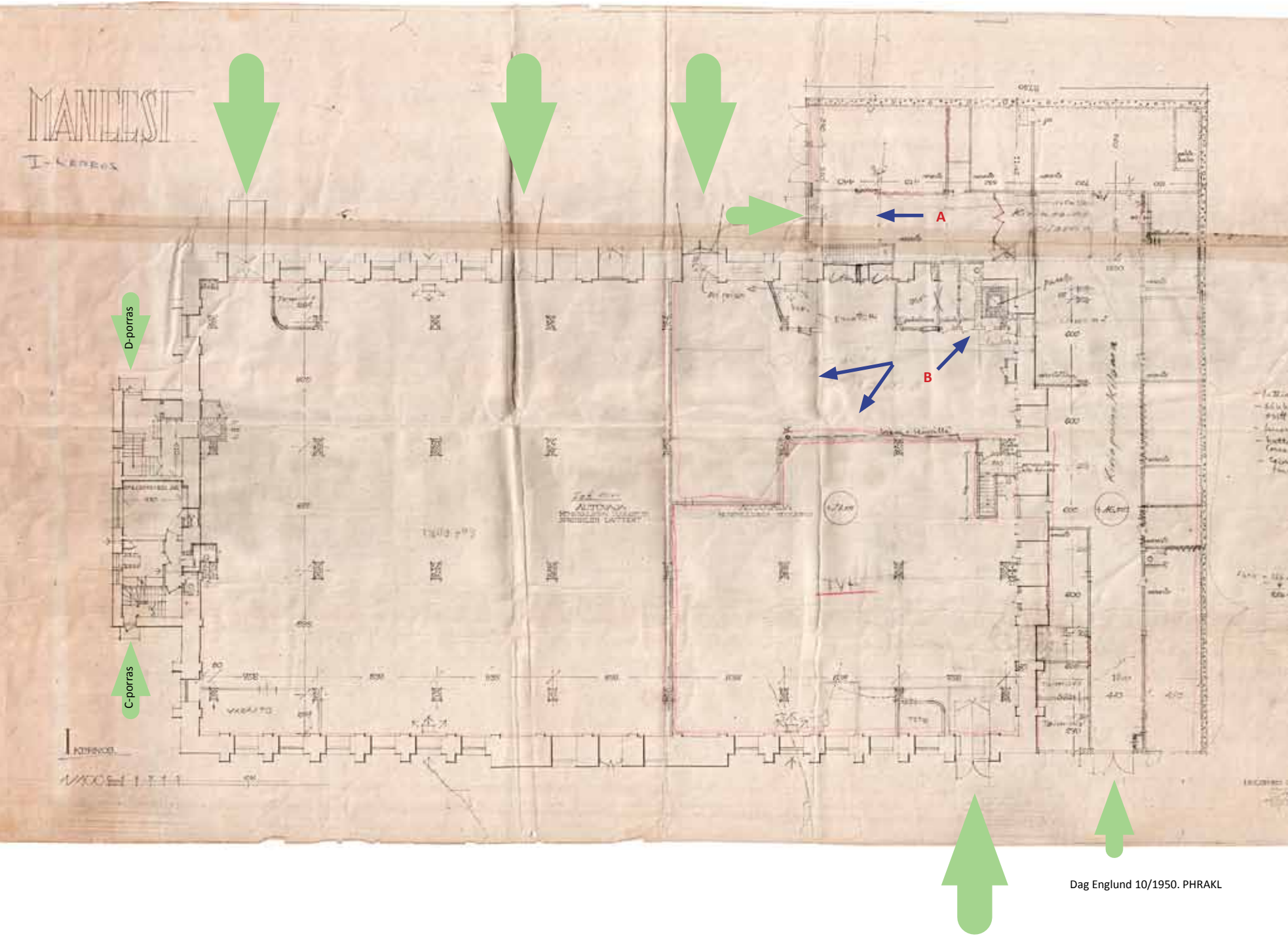
Toinen autohallikerros asetettiin tasolle, joka oli alkuperäistä maneesin lattiaa noin (1) metrin verran ylempänä. Kuten pohjakerroksessa, tasoon muodostui pilaririvistöjen rytmittämää avointa autohallitilaa, suunnitelman mukaan korkeudeltaan 2,8 m.. Kuitenkin Englundin 25.10.1950 päivätyssä piirustuksessa kerros on jaettu rakennuksen poikki kulkevalla puolen kiven tiiliseinällä kahteen erilliseen "autovajaan", ja lisäksi piirustusta on myöhemmin täydennetty pitkittäisellä jakoseinällä, joista molemmat vastaavat nykyisten olemassa olevien jakoseinien paikkoja. Tavoite oli saada aikaan ajoyhteys kerrokseen rakennuksen pitkiltä sivuilta, Kasarmikujalta ja eteläpuolen piha-alueelta, maneesin ja Kirurgisen sairaalan välistä. Koska keskirisaliiteissa olevat vanhat oviaukot eivät tarjonneet mahdollisuutta muokata niistä ajoaukkoja, kookkaamman pääoven tapaan, päätyi Englund puhkaisemaan julkisivuihin neljä uutta ajoaukkoa. Yksi aukoista sijoittui Kasarmikujan puolelle, rakennuksen koillisnurkkaan, laitimmaiseen ikkuna-akseliin. Kolme muuta sijoitettiin eteläpihan puolelle, joista kaksi asetettiin eteläiseen keskirisaliittiin ja yksi rakennuksen lounaisnurkkaan, niin ikään laitimmaiseen ikkuna-akseliin. Toisen kerroksen tasossa rakennusta myös laajennettiin uudella Kasarmikadun puoleisella lisäosalla, johon pohjapiirustuksen perusteella sijoittui

leveän, mahdollisesti autolla ajettavaksi tarkoitetun, keski-käytävän varteen varastotiloja. L-muotoisen laajennusosan lyhyt varsi asetui maneesin eteläpuolelle, eteläisen piha-alueen päätteeksi, johon sijoittui ajo-ovilla varustettuja varastoja. Myöhemmin laajennusosan tiloissa toimi mm. kirjapaino Kilama, ja sisäpihaa, sekä oletettavasti siihen läheisesti liittyviä tiloja, käytettiin autojen kumimassaukseen eli ruostesuojaukseen.



Yllä näkymä 2. kerroksen autohallista eteläpuolelta, joka on jaettu väliseiniin pienempiin osiin.

Alla kuva eteläisestä laajennusosasta A) ja maneesin nurkasta aputiloihin B).

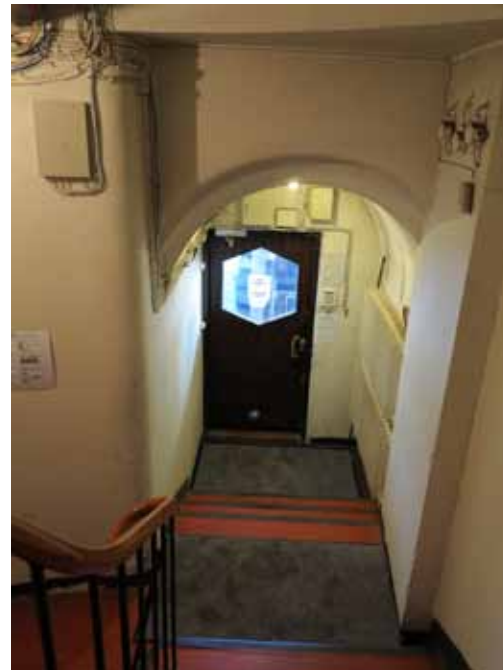




Kolmas autohallikerros rakennettiin edellistä hieman matalampana, suunnitelman mukaan 2,5 metrin vapaalla korkeudella. Ajoyhteys halliin tapahtui Kasarmikadun puolelta, noin metrin nousevaa luiskaa myöden. Halli oli muutoin avointa tilaa, mutta Kasarmikadun puolelle sijoitettiin toimistohuoneita automaneesin johtoa ja työntekijöitä varten sekä WC-tiloja. Kasarmikadun puoleiseen laajennusosaan sijoitettiin tilat autohuoltamoa varten. Eteläiseen varteen rakennettiin varsinainen sisäänajettava huoltotila öljymonttuineen ja autopesuosastoineen. Kasarmikadun suuntaan muodostui puolestaan lennokkaana nouseva yhden pilarilinjan kannattama katos, jonka suojaan sijoituivat kioskimaisina kappaleina myyntitilat. Katoksen, kioskien ja betonipilareiden muodonannossa oli liikkeen dynamiikkaa heijastavia pyöristeitä. Vahva identiteetti on myös huoltoaseman Kasarmikadun puoleisella 6-kulmaisella ikkunalla. Tältä osin Englund on antanut julkisivulle sokkelimaisen luonteen, jossa pintana on pesty terastirappaus harkkojakosaumauksella ja sen päättävä niukka pellitys. Kuusikulmaisuus toistuu myös huoltoaseman puupaneeloitujen käyntiovien ikkunoissa. Katoksen alapinta ja osa kioskien seinästä on päällystetty puupaneeloinnilla, joka nykyasussaan, yli 60-vuotiaana, on olemukseltaan lähes tulkoon pintakäsittelemätön, ikääntynyt ja likaantunut mäntypuu.



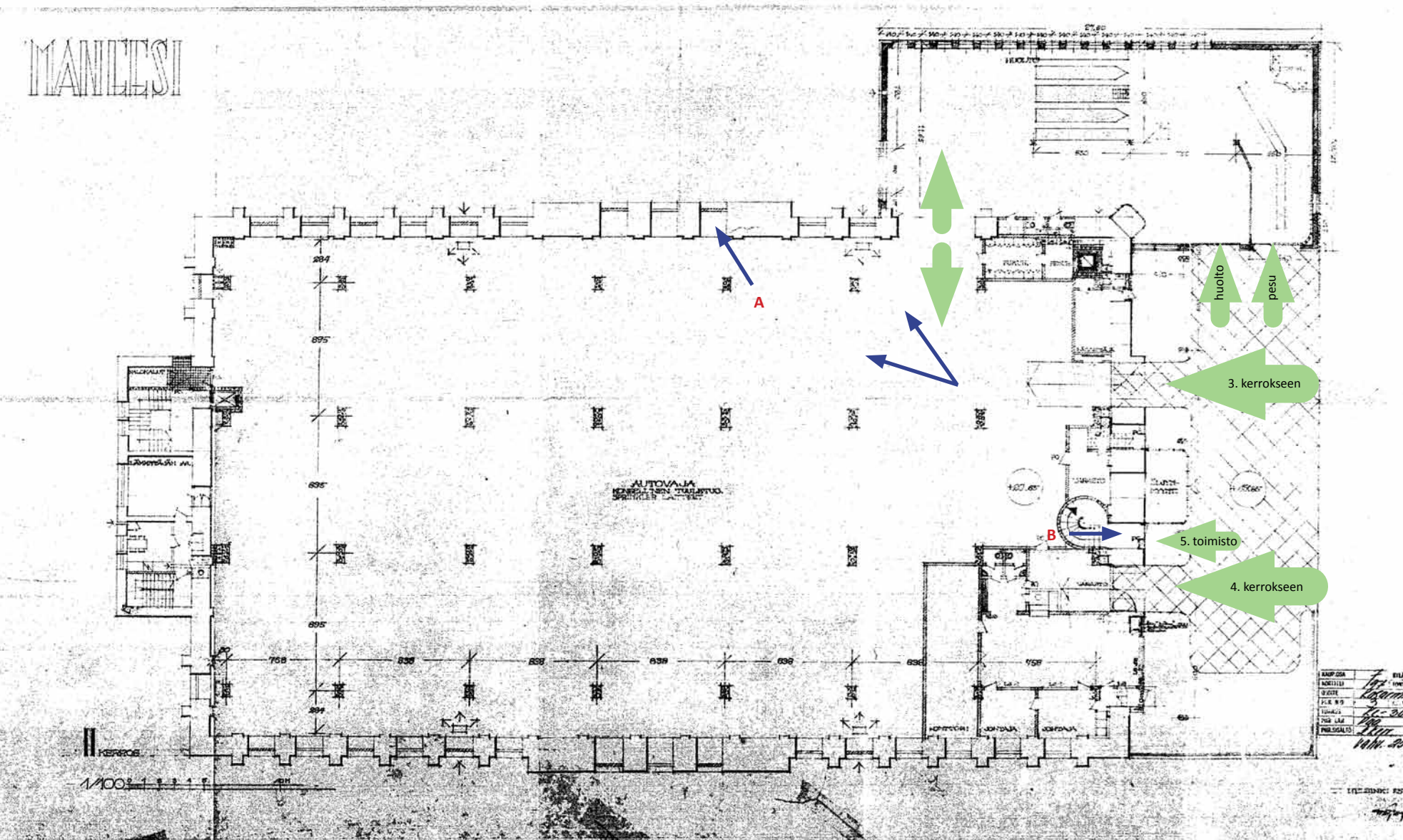
A



B

3. kerroksen autohalli on korkeudella jossa vanhat holvikaari-ikkuna-aukot päättivät. Ikkunoiden edessä 1950 keskuslämmitysjärjestelmään kuuluvat ripaputkiradiaattorit.

Alla sisäänkäynti 4. kerroksen toimistotiloihin Kasarmikadulta. 6-kulmainen ikkuna-aukko on Englundin arkkitehtuurin yksi leimallisimmista piirteistä. Eteishuoneen päällä hahmottuu vielä osa vanhaa keskirisaliitin ikkuna-aukon holvia.





Autohuoltotilan öljymonttu

A



Yleiskuva katoksen alta: kaksi entistä huoltamon palvelukioskia, oikealla autohuoltoon ja autopesuun johtaneet ovet.



B

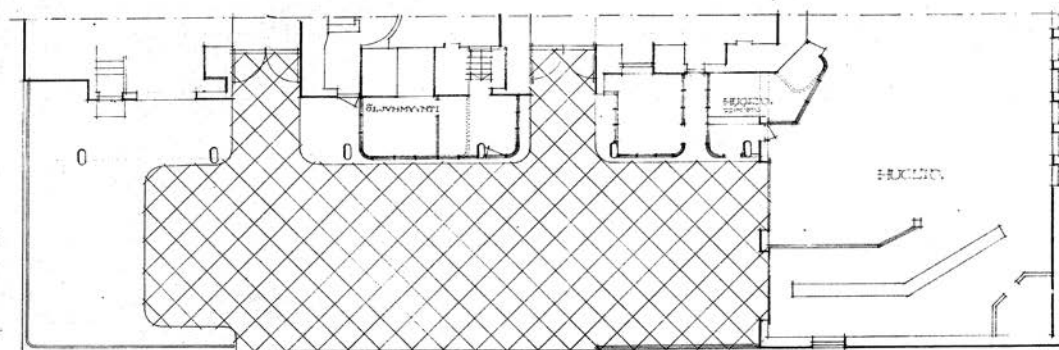
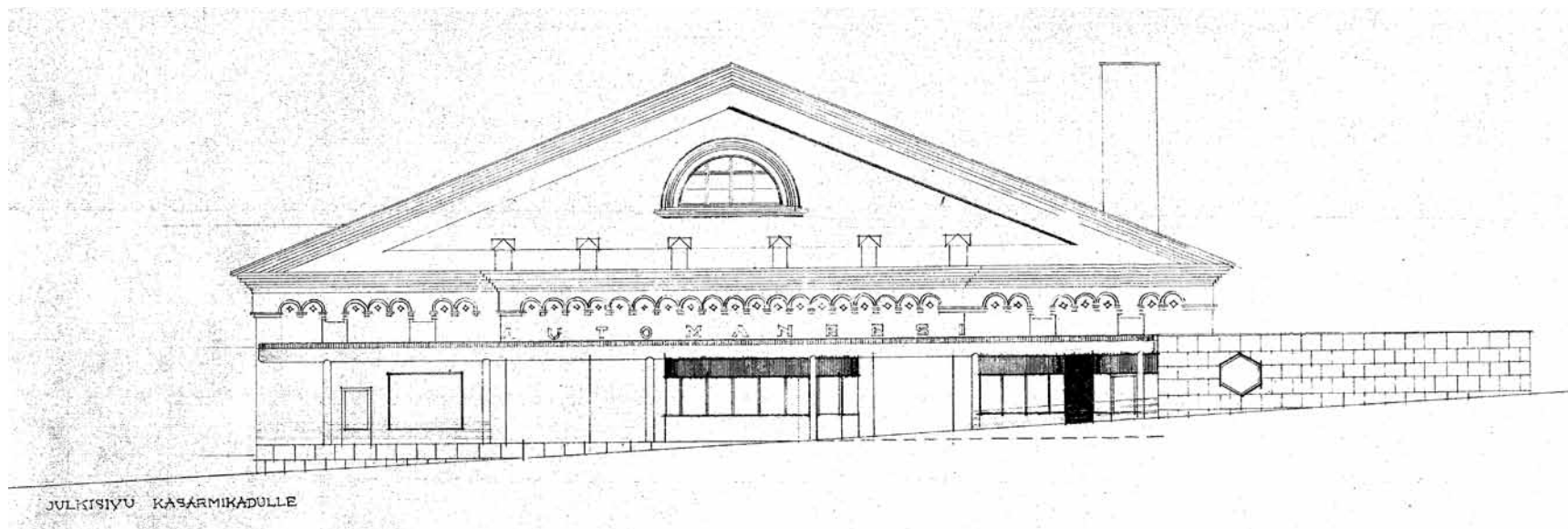


Mäntypaneloidun katoksen alla on muutamia vanhoja, tiettävästi 1950-l maljamaisia valaisimia.

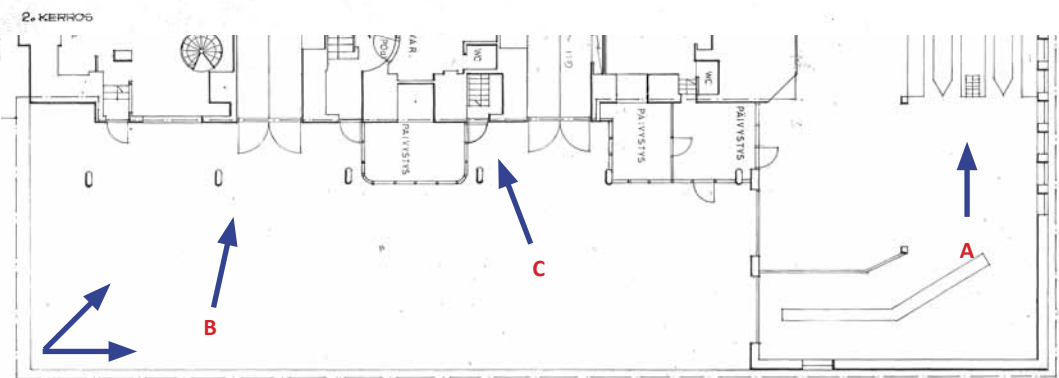


C

4. kerrokseen johtava ajoramppi ja sen vieressä 5. toimisto-kerrokseen johtavan portaan pääovi



Dag Englundin 23.4.1952 päivättyt muutossuunnitelmat maneesin huoltoasemasta: keskimmäistä kioskia (öljynmyynti) oli tarkoitus leventää ja laidassa olevan kioskin oikealle puolelle tehdä erillinen huoltoaseman toimistokioski. Väliin olisi jäänyt julkisivupiirustuksessa mustattu käytävä.



Vuonna 1981 LL-toimistojen laatimassa pohjapiirustuksessa näkyy nykyinen ja oletettavasti jo 1950-l totetunut ratkaisu. 1980-luvun alussa julkinen huoltoasematoiminta päättyi ja tilat muutettiin poliisiautojen huoltokäyttöön.



Ajoyhteys **neljänteen autohallikerrokseen** järjestettiin Kasarmikadun puolelta, jyrkästi nousevaa ajorampia myöden. Toteutus noudatti samaa kaavaa kuin alemmissa kerroksissa ja suunnitelman mukaan 2,5 metrin hallikorkeutta. Englundin leikkauspiirustuksesta poiketen toteutuksessa neljännen kerroksen kattoon tehtiin pitkille sivustoille vesikattomuotoa noudattavat laskevat taitteet.

Neljännen autohallikerroksen tiloja: A) autohalliin Kasarmikadulta jyrkästi nouseva ajoramppi, B) lappeen suuntainen vino katto-osuus ja siihen liittyvä kattoikkuna, "savuluukku" 1950.

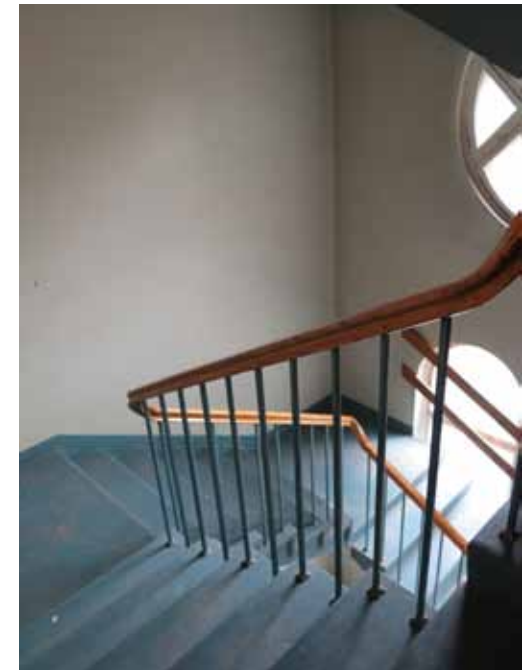
Oikealla toimistokerrosta palveleva D-porras, joka lienee Englundin suunnitelmien mukaan tarkoitettu alun perin kerroksen pääportaaksi. Käytännössä pääsisäänkäynti toimistokerrokseen tapahtuu kuitenkin Kasarmikadun puolelta, josta nousu on vain kahden kerroksen korkuinen, kun taas D-porras nousee 4 kerrosta Fabianinkadulta ja sisäänkäyntikin on syrjäisessä nurkassa. Toisaalta 3. ja 4. kerroksen autohalleista on kapea ja vaikeakulkuinen yhteys D-postaaseen (punaiset nuolet), joka on ehkä ajateltu käytettäväksi autoilla saapuville toimistotyöntekijöille.



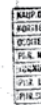
A



B



C





Rakennuksen **viides** eli **toimistokerros** sijoitettiin maneesin entisen ullakko-tilan kohdalle, jonka tieltä siis viimeistään purettiin vuosikymmeniä ihailua herättäneet puiset kattorakenteet. Toimistokerros rakentui Englundin suunnitelman mukaan yhden keskikäytävän varaan, jonka Kasarmikadun puoleisessa päässä oli kierreporras ja Fabianinkadun päässä eteisosan D-portaaseen johtava porrasmousu. Laajempia yleistiloja kerrokseen ei suunnitelmassa muodostettu, vaan käytävää reunustavat tilat oli jaettu koko toimisto- tai arkistohuoneiksi. Ainoa luonnonvalon saanti tapahtui katon lapeikkunavistöjen kautta, joita Englundin julkisivupiirustukseen oli osoitettu vain 3+3 kappaletta, mutta joita todellisuudessa rakennettiin enemmän.

Viidennen kerroksen tiloja (liikkuminen ja kuvaus tutkimushetkellä rajoitettua):

A) keskeinen toimistokäytävä, jossa 1950-luvun tammiviilutetut laakaovet.
 B) näkymä tyypilliseen toimistohuoneeseen, jonka valonsaanti tapahtuu vaatimattoman kattoikkunan kautta. C) näkymä 1976 muodostettua sivukäytävää myöden. D) porttas- / kerrosaula jonka päätteellä entinen ullakon lunetti-ikkuna (aukko). Itse ikkuna on 1950-luvulta.

A



B



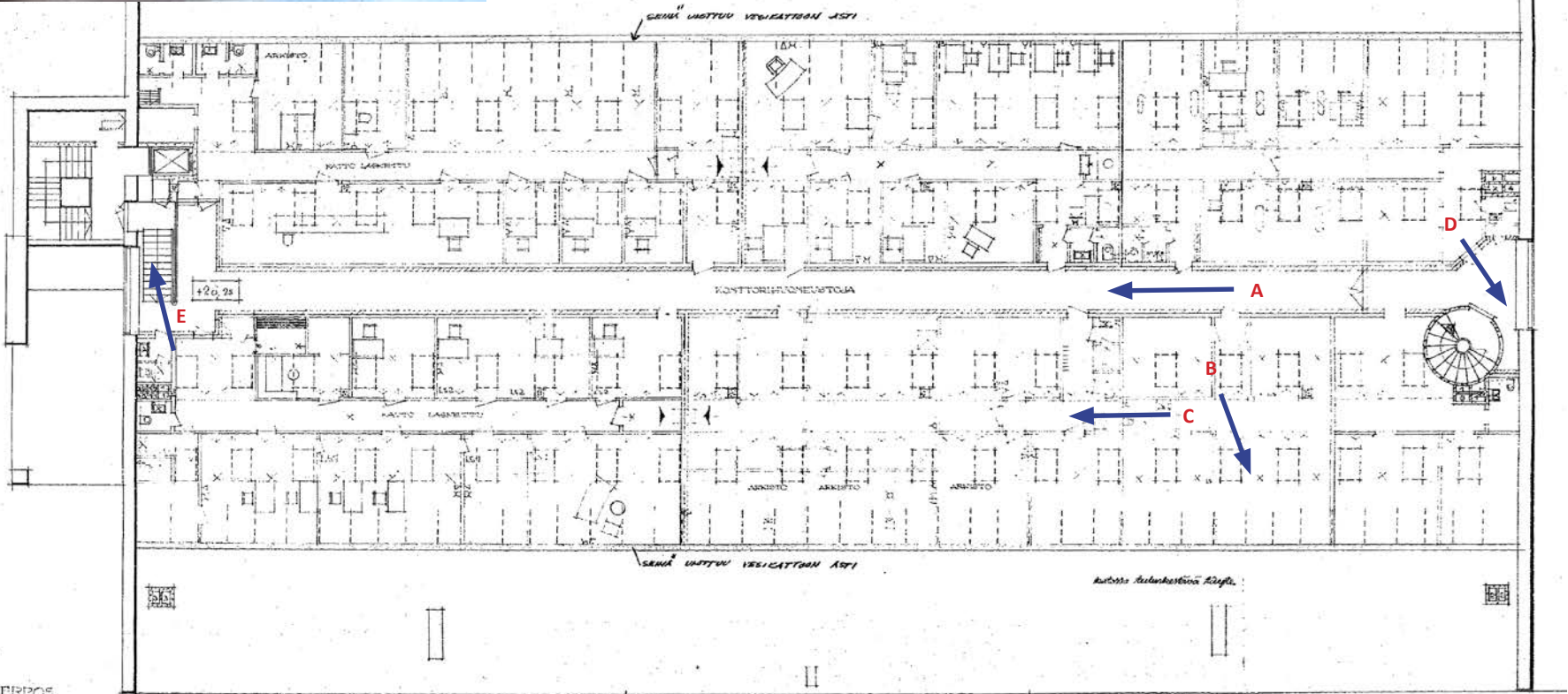
C



D



E



IV KERROS
1/100

Eteisosan asuintiloja:

Ylärivissä 3. kerros eli entinn lämmittäjän asunnon olohuone: D) pyöröikkuna ja E) entinen musiikkilehterin kaariaukko täyttömuurattuna.

Alarivissä 2. kerros eli entinen talomiehen asunnon olohuone: B) entinen maneesin pääoven yläpuolinen ikkuna ja C) maneesiin johtaneen välioven holvikaarin yläosa. Oikealla asunnon keittiö. Ikkunat jatkuvat ulkopuolelta katsottuna valeikkunoina sisäpuolta alemmas, vrt. julkisivu.

Maneesin **itäiseen eteisosaan**, jossa aiemmin sijaitsivat vahtimestarin asunto ja nk. musiikkilehteri, rakennettiin uusin välipohjarakentein kaksi asuntoa oman porrashuoneen varaan. Kaikki vanhemmat sisäseinä- ja välipohjarakenteet purettiin. Alempi asunnoista oli varattu talonmiehelle ja ylempi rakennuksen lämmittäjälle. Tälle B-portaalle puhkaistiin eteisosan pohjois-seinään oviaukko. Vastaavasti eteisosan eteläseinään puhkaistiin toinen oviaukko kookkaampaa D-porrasta varten, joka toimi kulkuyhteytenä ylimpään toimistokerrokseen ja sen varapoistumisreitillä. Eteisosan eteläseinustaan, autohallin 3. ja 4. tasolle, puhkaistiin aukot pienille rungon sisään jääville parvekkeille, joihin kulkuyhteys oli sekä autohalleista että D-portaasta. Vanhan sisävalokuvan perusteella voi todeta, että parvekkeet oli tarkoitettu autohallin varapoistumisreitiksi.



D



E



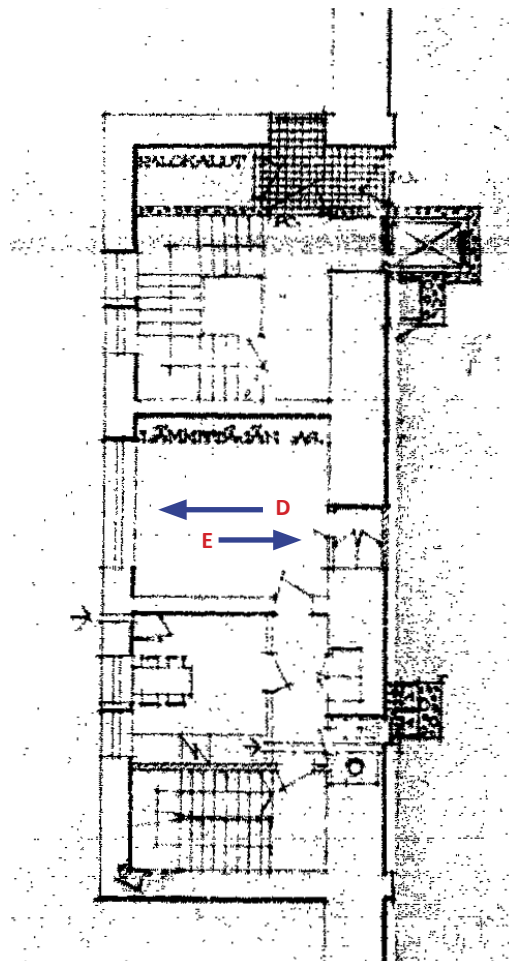
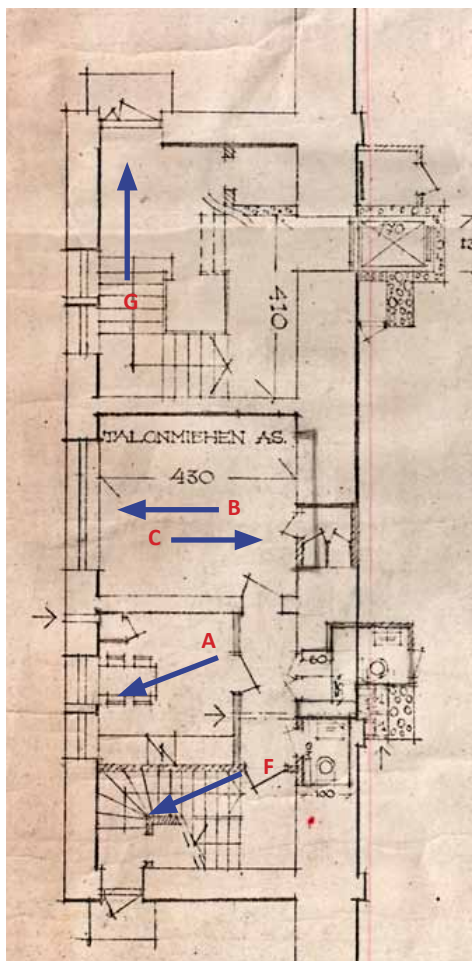
B



C



A



G



F



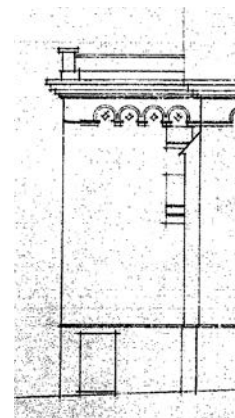
Vasemmalla eteisosan maantasosta nouseva kerros eli 2. kerros. Oikealla 3. kerros eli lähinnä alkuperäistä musiikkilehteriä vastaava korkeus.

Dag Englund 10/1950. PHRAKL

Yllä D-portaan sisäänkäyntitaso, alla C-porras. Portaat ovat paikalla valettuja betonirakenteita ja varustettu pinnakaiteella ja koivupuisella käsijohteella.

Rakennuksessa on paikoin säilynyt alkuperäisiä ovien kehysliistoja. Listan kookkaalla ulkosyrjän helmellä varustettu profiili on tyypillinen 1930-lukulainen malli.





Eteisosan pohjoisjulkisivu Dag Englundin suunnitelman mukaan 10/1950. Piirustukseen kevyesti luonnostellut kaksi parveketta toteutettiin, ei pohjois- vaan eteläpuolelle. Eteläjulkisivusta ei ole tiedossa olevaa piirustusta.

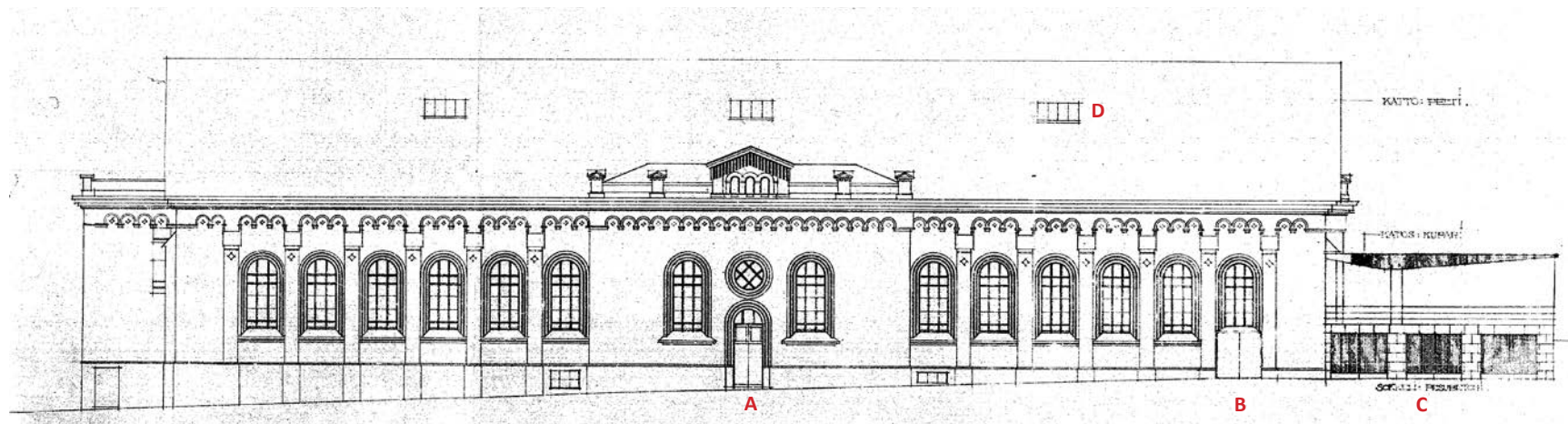
Maneesi P. O. Welinin kuvaamana n. 1970. Autot ovat hakeutuneet automaneesiin läheisyyteen. MV.

Viereisellä sivulla ja alla nykytilanne (vasemmalta lukien):

Eteläseinä jonka yläosaan avattiin 1950 kaksi parveketta / varapoistumisreittiä autohallista D-portaaseen sekä alaosassa näkyvä D-portaan oviaukko. Pohjaperrokseen johtava unohtetun oloinen auko on suojattu teräskalterilla ja aukon päällä on 1950 rakennettu lippi ja ikkunan alle tehty täyttömuuraus. 1950 rakennettu B-portaan eli asuntoportaan sisäänkäynti on saanut virelleen kaukolämpö- (tai -kylmä) putken.







Dag Englund 10/1950. HRAKV

Kasarmikujan puolen julkisivuun 1950 tehdyt muutokset:

A) oven uusimien uuden mallin mukaan, B) uusi betonista valetulla katoksella varustettu ajoaukko, C) Kasarmikadun puoleinen laajennusosa, jonka "pesubetoniseen" kivijalkaan tehtiin autotallimaiset ovet (osa muutettu ikkunoiksi 1981) ja D) kattoikkunat sekä ilmanvaihtopiiput (toteutettu toisin kuin piirustus osoittaa).



Patrik Rastenberger





Patrik Rastenberger

Laajennus lennokkaine kattoineen, maalattuine betonivalupintoineen, terastirappauksineen ja mäntypuupanelointineen muodostaa selvästi kontrastisen ja moderniksi tunnistettavan lisäyksen maneesiin ja lieene ennen kaikkea juurtunut osaksi Kasarmikadun ja kaupunkitilan katumaisemaa ja historiaa.



Valokuva vuodelta 1966, valomainoslupahakemuksen liitteenä HRAKV.

Viereisellä sivulla ja alla nykytilanne:

Betonirakenteisen katoksen alapinnan Kasarmikadulle antava osuus paneloitiin alkuperäisen suunnitelman mukaan ja maneesia vasten oleva osuus jäi maalatuksi valupinnaksi. Katoksen etureunaan Englund määritteli tieheästi rypytytyn kuparipellitöksen, joka sittemmin on saanut päälle kankaan ja epäsopivan suojapellin. Samaa rakennetta suojaavaa pellitystapaa on jatkettu laajennuksen umpiseinäosuuksilla. Katos suunniteltiin sisäänpäin viettävänä, kuten koko laajennusosan vesikatto.

Alla olevassa kuvassa hahmottuu automaneesin keskuslämmitysjärjestelmään kuulunut piippu. Laajennuksen umpiosan päälle on lisätty myöhemmin osittainen suojakaide.

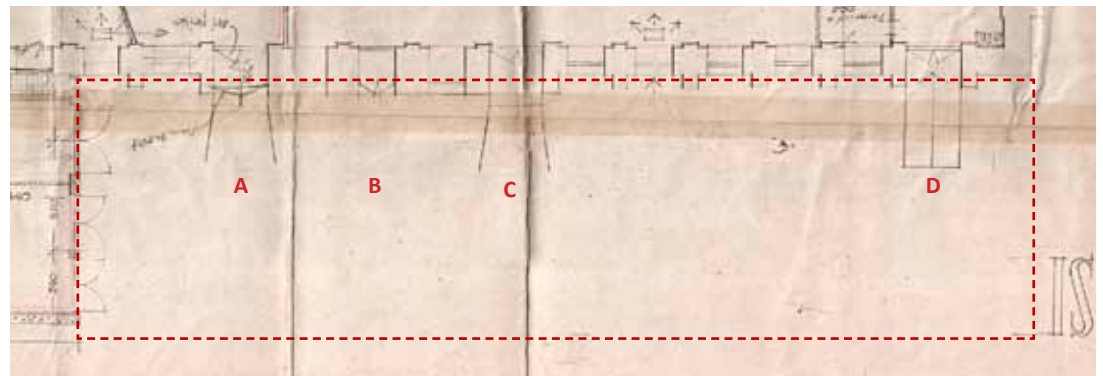


Patrik Rastenberger



Laajennusosan katujulkisivussa on pestyä te-rastirappausta harkkosaumamuodonannolla.

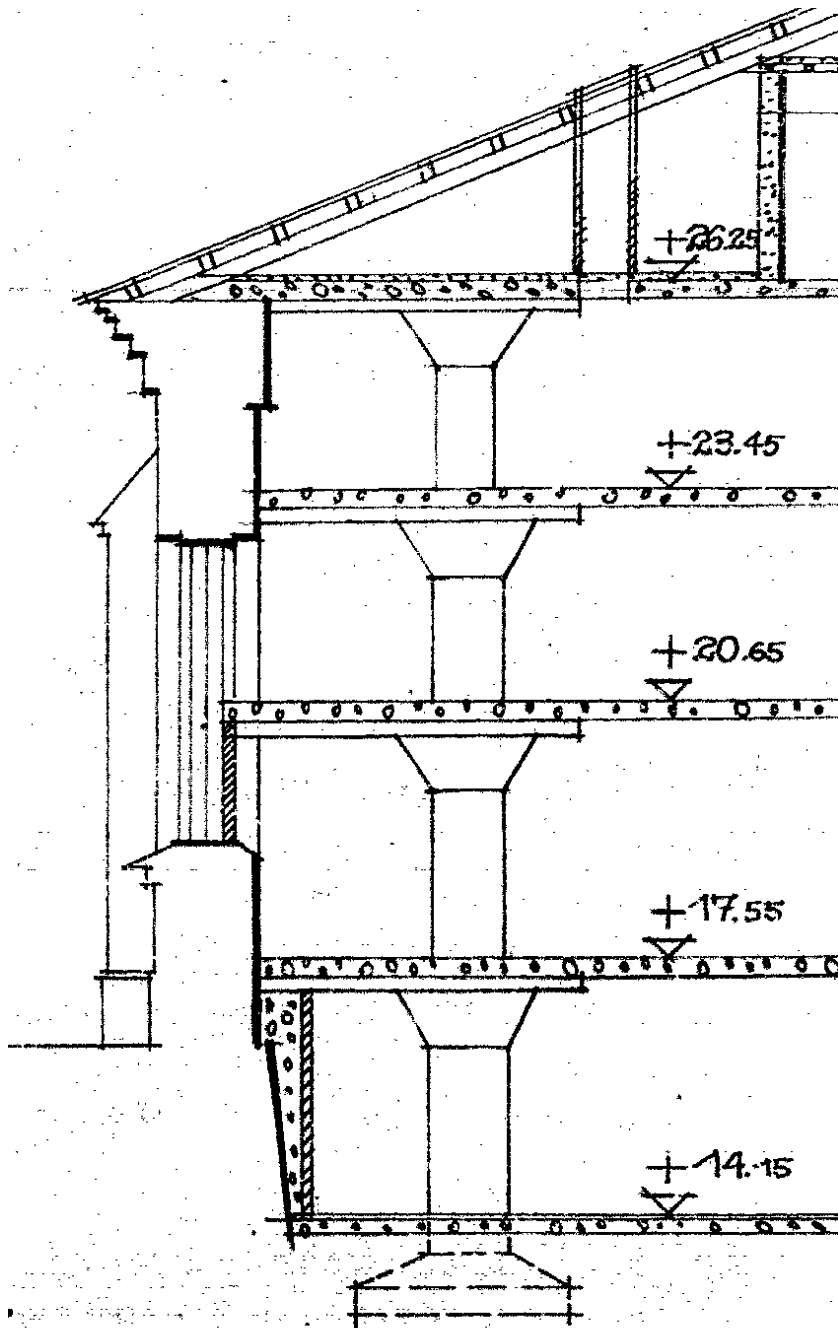




Yllä ote 2. kerroksen pohjapiirustuksesta, eteläisen pihan (katkoviiva) kohdalta. Eteläisivusta ei ole tiedossa olevaa julkisivupiirustusta. Vuonna 1950 keskirisaliittiin avattiin kaksi uutta oviaukkoa A ja C. Keskimmäinen ovi B uusittiin uuden mallin mukaan, kuten ikkunatkin. Lisäksi julkisivun itälaitaan, ikkuna-akselin alle tehtiin yksi laaja ajoaukko betonista valettuina katoksineen eli D.

Laajennusosan julkisivut ovat vastaavaa pestyä terastia kuten katujulkisivulla, mutta vailla harkotusmuodontantoa.

D



5.2.2 Rakenteet

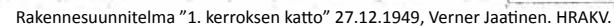
Betonirakenteet

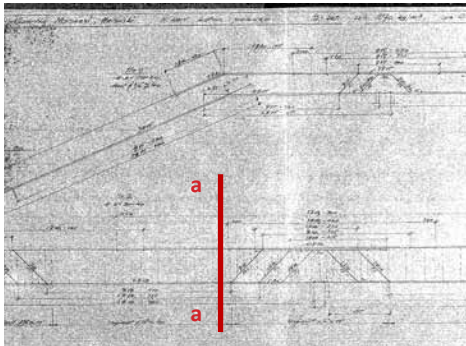
Maneesin autohallin rakenteiden suunnittelusta vastasi Insinööritoimisto Verner Jaatinen 1949-1950. Suunnitelmat löytyvät Helsingin rakennusvalvontaviraston arkistosta, mutta mikrofilmeille kuvatut piirustukset ovat osin rakeisia ja puutteellisesti luettavissa. Jatkossa rakenteiden yksityiskohtainen rakennusteknillinen läpikäynti edellyttää tarkempaa perehtymistä suunnitelmiin, kuin mitä tämän työn yhteydessä aiheesta tuodaan yleispiirteissään esiin.

Uusi maneesin sisään rakennettu autohalli perustui teräsbetoniseen sienikat-tojärjestelmään.²⁵⁵ Avoin maneesihalli jaettiin 4 x 8 kpl pilariverkostoon, jossa pilareiden keskinäiseksi etäisyydeksi tuli rungon pituussuunnassa 828 cm ja leveysuunnassa 825 cm, rakennesuunnitelman mukaan. Suunnitelmassa pituussuuntaiset pilarit oli merkitty (idästä länteen) numeroin 1...8 ja poikkisuuntaan (etelästä pohjoiseen) kirjaimin A...D. Alimman eli pohjakerroksen pilarit olivat mitoiltaan kookkaimmat, pilarien hoikentuessa kerroksittain ylöspäin mentäessä. Lisäksi kerroksittain pilareita oli neljää eri kokoluokkaa, rakenteen vaatiman kantokyvyn mukaan mitoitettuna. Kookkaimmat pilarit olivat keskilinjien pilarilinjien päätteissä, eli vanhaa tiilirungon päätyä vasten tulevissa pilareissa. Esimerkkinä pilarien mitoituksen pienenemisestä pohjakerroksesta alkaen (pilarin poikkileikkaus axb):

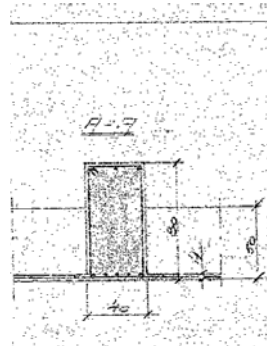
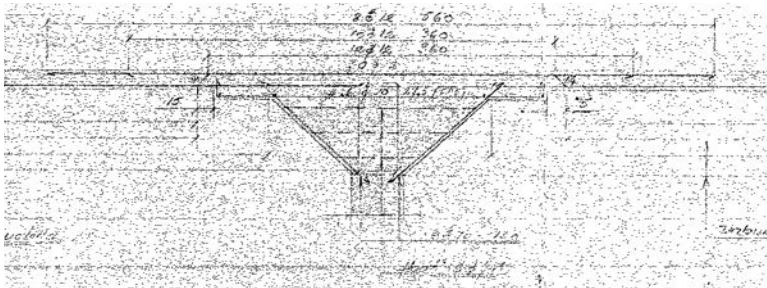
- 1. kerros = 60x90 cm
- 2. kerros = 60x80 cm
- 3. kerros = 60x70 cm
- 4. kerros = 40x40 cm

Edellä todetun sienipilarin varren poikkileikkausmitan lisäksi pilarin yläpään "lakin" muodostivat kartiomaisesti levittyvä malja ja sen päällä vaakasuuntainen tasapaksu laatta. Tämä puolestaan liittyi välipohjan muodostamaan tasavahvaan holvivaluun. Kolmannen kerroksen kattoa koskevassa rakennepiirustuksessa on esitetty poikkileikkaus välipohjan rakenteesta, jossa kantavan laatan päälle on merkitty 1" (25 mm) lasivillamatto, sen päälle 5 cm "sahajauhobetoni (tretong)" -valu rappausverkolla ja lattiamassa. Muista pilareista poiketen neljännen eli ylimmän autohallikerroksen pilari on muodoltaan sivuhaarakkeellinen, 1954 tehdystä lisäyksestä, vahvistustyöstä johtuen. Huoltoaseman lennokas katos toteutettiin niin ikään paikalla valettuna teräsbetonirakenteena.

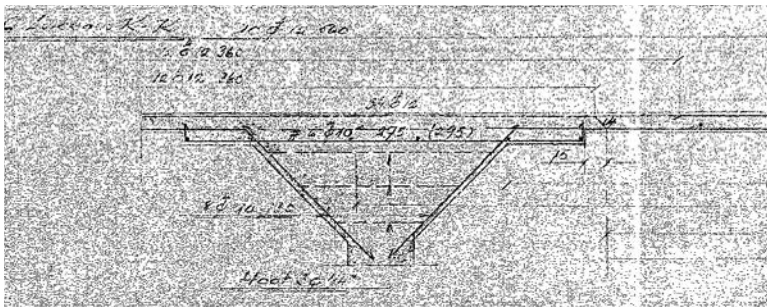




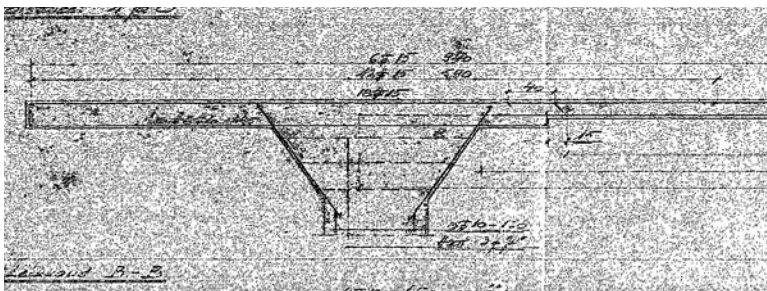
5. kerroksen katto

a-a = välipohjarakenteen palkki ja
4 cm alalevylaatta..

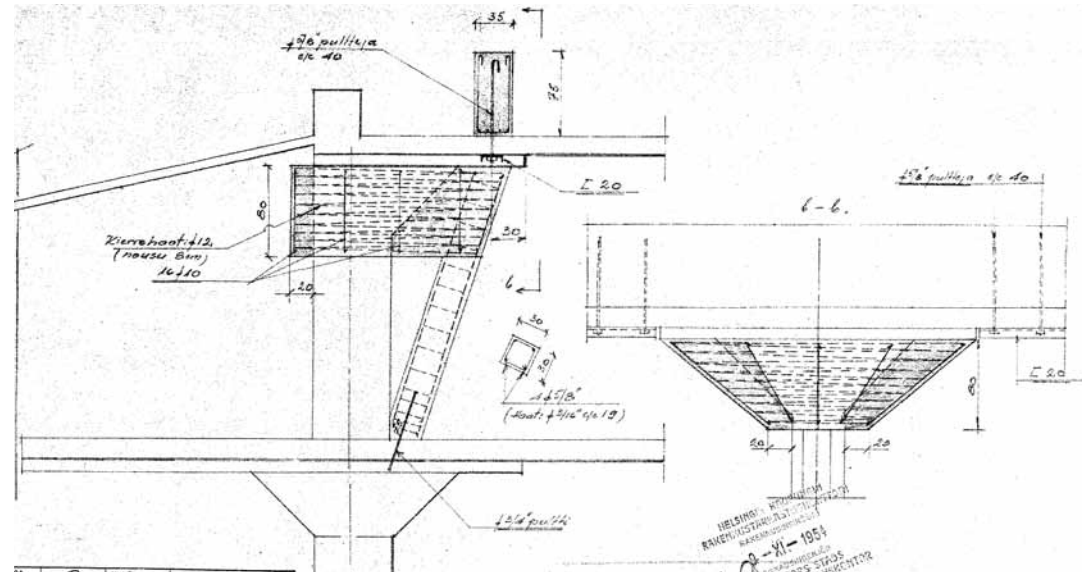
3. kerroksen katto



2. kerroksen katto



1. kerroksen katto



4. kerroksen pilareita koskeva rakennepiirustus on
muutossuunnitelma vuodelta 1954 "Sienien vahvistus".
Muutostyössä sienipilarien sivulle lisättiin tukivarret ja 5.
kerrokseen, toimiston tasoon pitkittäisuuntainen palkki.
Muutos liittyi tiettävästi halkeamien korjaukseen, joita
rungossa oli havaittu takuuajana.



2. kerros



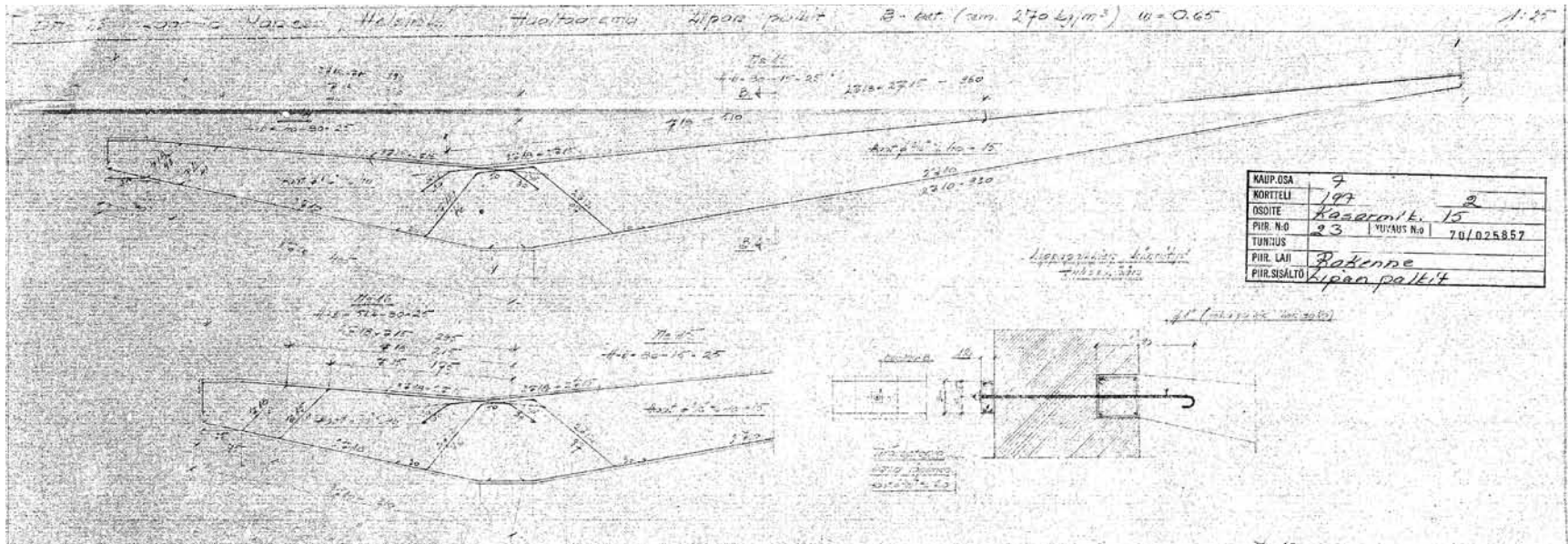
4. kerros



1. kerros



3. kerros



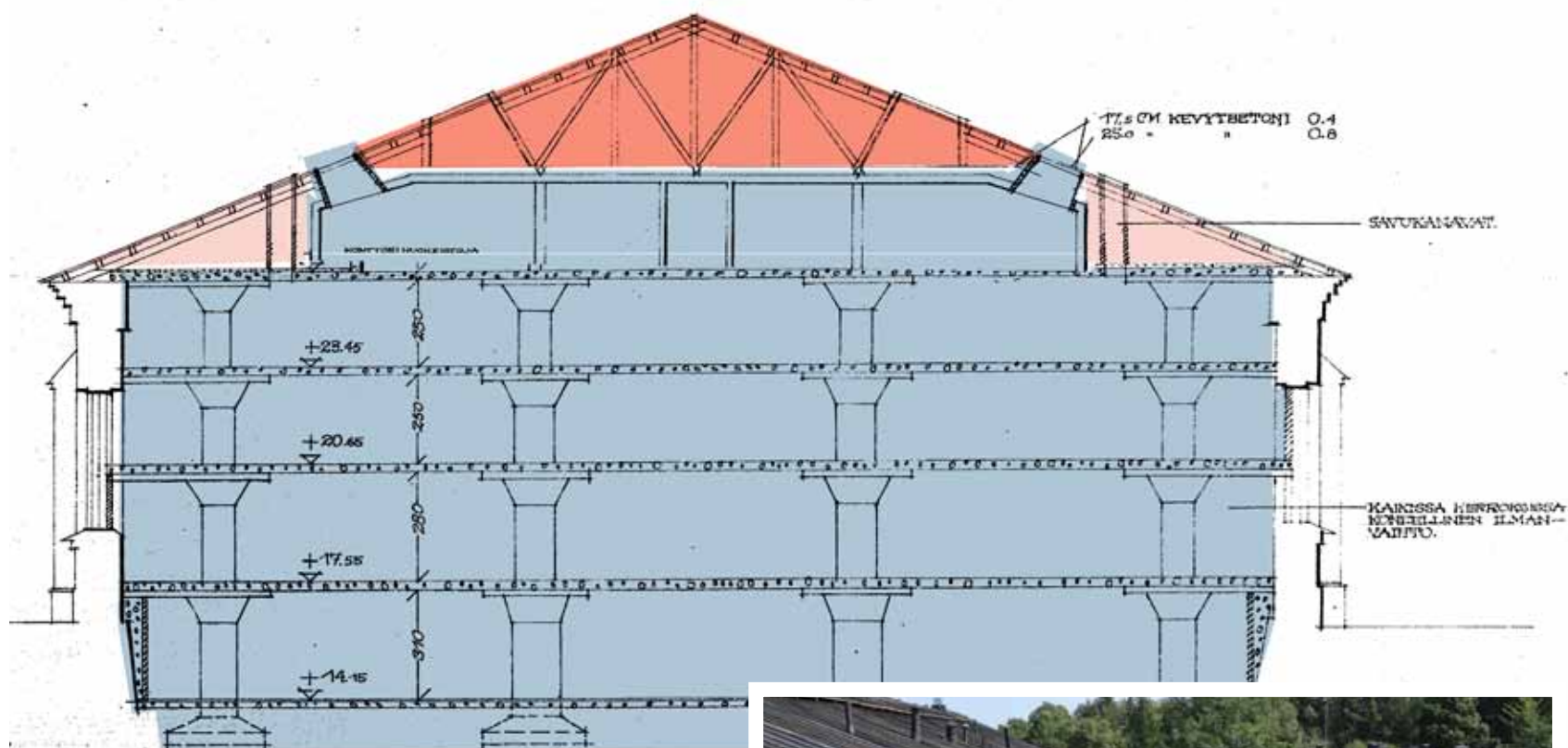
Katoksen teräsbetonirakenteen mitoitus ja raudoitussuunnitelma 1/1950. Katoksen taitteen kohdalla on kantava paikalla valettu pilarilinja. Lyhyen varren puolelta katos kiinnittyy maneesin tiilirunkoon, läpipultatuilla teräshaoilla, kuten oikean puoleinen detaljipiirustus osoittaa. HRKV.

Katoksen ja laajennusosan päällä on kermikate.



Vesikattorakenne

Rakennusvalvontavirastossa olevaan rakennesuunnitelmakokonaisuuteen ei sisälly vesikattorakennetta koskevia suunnitelmia. Dag Englundin poikkileikkauspiirustus antoi ymmärtää, että betonirakenteisten kerrosten yläpuolelle jäävä ullakko toteutettaisiin puusin tms. ristikkorakentein. Myöhemmissä maneesia koskevissa tutkimuksissa on sen perusteella tulkittu, että vanhat kattorakenteet purettiin kauttaaltaan ja korvattiin uusilla. Näin ei kuitenkaan ole. Toimistokerroksen yläpuolisen ullakon puurakenteet ovat alkuperäisiä 1870-luvun rakenteita, joita tosin on typistetty kattamaan vain rakennuksen keskiosa. Miksi vanhoja rakenteita ei purettu, liittyyneen muutostyön toteutustapaan ja järjestykseen. Autohallikerroksia rakennettiin alhaalta ylös maneesin vanhan vesikaton ja kattorakenteen suojaamana. Kun teräsbetonirakenne saavutti riittävän korkeuden, oli vanha puukatto sopivalla etäisyydellä sekä purettavaksi että tuettavaksi uusien rakentein. Koska tavoitteena näyttää olleen vesikaton säilyttäminen ehjänä, eli luontevaa purkaa kattorakenteita vain tarvittavissa määrin. Kiitos sen rakennuksen nykyisellä ullakolla on aistittavissa osa 1870-luvun kattotuolien vastaansanomattomasta jyrkyydestä ja nähtävissä sepäntyönä toteutettuja kattotuolirakenteiden liitososia.

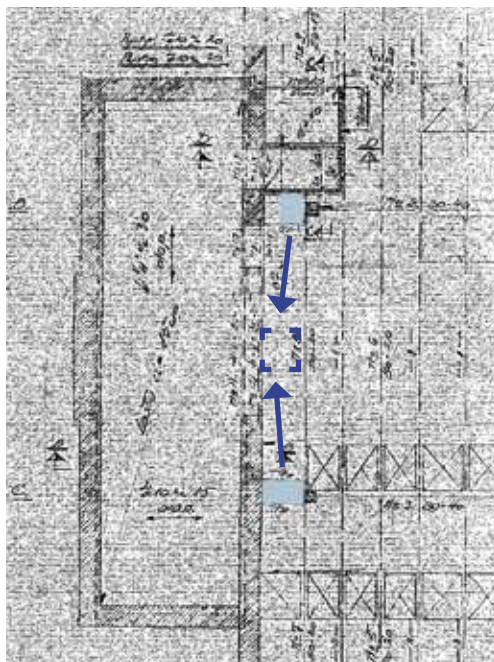


Yhdistelmä Dag Englundin 10/1949 ja 10/1958 leikkauspiirustuksista.
HRAKV.

Siniharmaalla on osoitettu 1950 maneesin sisään rakennetut teräsbetoni-
set autohallikerrokset. Punainen osoittaa kattotuolirakennetta, joka pii-
rustuksessa on esitetty periaatteellisesti, uutena, tai ainakin vahvistettuna
rakenteena, mutta joka todellisuudessa on vanha 1876 kattorakenteen säi-
lynyt osa. Lappeiden alaräystäiden osalta ei ole tietoa rakenteiden tyypistä
ja iästä - oletettavasti 1876 rakennetta vesikatetta tukevalta osaltaan.

Rakennuksen kattoikkunat uusittiin 1959 ja nykyiset ikkunat ovat tätäkin
nuoremmat.





Todettakoon, että asiakirjaviitteitä peltikaton uusimisesta ei ole tämän työn yhteydessä tullut vastaan. Nykyinen peltikate on palapellistä tehtyä eli vaakasuuntaisin hakasaumoin varustettua. Sisäpuolelta katsoen, siellä missä aluslaudoituksessa on rakoa, pelti on sinkitty. Tiedossa olevien ilmavalokuvien perusteella katto oli sodan päätyttyä hyvin tumma, yhtenäisen musta kuten myös ympäröivien Kaartin korttelin rakennusten. Vuodelta 1959 on olemassa toinen ilmavalokuva, joka osoittaa katon olleen huomattavan vaalea ja maalipinnaltaan kauhtunut. Samaisessa kuvassa vaaleapintaisia ovat myös kasarmien F- rakennus ja päärakennus, joiden molempien vesikatot uusittiin 1950-luvulla.²⁵⁶ On siis oletettavaa, että maneesin (nykyinen) peltikate on uusittu 1950-luvun alussa, joko automaneesin rakentamisen yhteydessä tai erikseen.

Ilmanvaihto

Suunnitelmien mukaan rakennukseen toteutettiin alun alkaen koneellinen ilmanpoisto, "koneellinen tuuletus" kuten pääpiirustuksiin oli merkitty, ainakin autohalleihin. Rakennuksen molempiin päihin, päätymuureja vasten, muurattiin ilmanpoistopiiput, jotka vietiin rakennuksen harjalinjassa vesikatolle. Lisäksi toteutettiin ullakon rakenteellista tuule-tusta varten kaksi alipainetuuletinta.

Ylärivissä kuva vesikatosta ja ullakkotilan tuuletuspiipuista. Ullakon eli toimistokerroksen katto on lämmöneristetty mineraalivillalla.

Alla ote toimistokerroksen yläpohjan betonirakenteiden suunnitelmasta, johon on lisätty sinisellä koneellisen ilmanpoiston betonista valetut kanavat. Kanavat yhdistyvät ullakolla yhdeksi tiilestä muuratuksi kanavaksi, kuten oikeanpuoleisesta kuvasta käy ilmi.

Esimerkkejä 1950-l varusteista



Valumetallisia järeitä kytkimiä 1. kerroksen autohallissa. Tammesta tehdyt kaapelikiinnikkeet ovat tyypillinen teollisuusrakentamisen ratkaisu jo sotaa edeltävältä ajalta.



Hieman nuorempia, tiettävästi 1960-l, kytkimiä 3. kerroksen autohallissa.



Autosuojaissa, kuten tässä 1. kerroksessa, on käytetty järeitä ripaputkiradiaattoreita, joko yksittäisinä tai yhteenliitettynä.



Rakennuksessa on valurautaisia Kesto-radiaattoreita porrashuoneissa, toimistokerroksessa yms. paikoissa, jotka mitoitukseltaan ovat niille soveliaita.



Painonappi D-portaan ala-aulassa.



Kattovalaisin huoltoaseman lipassa



Eri ikäisiä huoltoaseman automaattiovien painikkeita.



Vuoden 1950 autosuojien kattovalaisimia on säilynyt paikoin, kuten 1. kerroksessa, jossa hämähäkit ovat havainneet valolähteen oivaksi saalistusympäristöksi. Huomaa kaapelointitapa ja tamminen kiinnike.



Automaneesi käytössä. Kuva Nya Pressen 15.2.1951. MV.

5.3 AUTOMANEESIN KÄYTTÖ 1950- JA 1960-LUVULLA

Halkeamia rungossa

Vuoden 1953 alussa havaittiin neljännen kerroksen katossa, betonirakenteessa vähäisiä halkeamia. Asiaa ryhdyttiin seuraamaan rakenneinsinööri Jaatisen ja pääurakoisijan Oy Laatubetonin toimesta ja seuraavan vuoden elokuussa halkeamia havaittiin lisää. Syyksi todettiin, ettei "betonirautoja pilareiden luona oltu vedetty täysin rakennepiirustusten mukaisesti". Pääurakoisija suoritti rakenteen korjaustyön 1955.²⁵⁷

1950- ja 1960-luvun muutostöitä

Neljännen kerroksen toimistotiloja parannettiin vuoden 1955 aikana: "...läntisen porraskäytävän tasot ja askeleet sekä koko rakennuksen lävitse johtava käytävä auloineen on peitetty Vinyl-laatoilla, seinät ja katot on maalattu, valaistus suunniteltu uudelleen."²⁵⁸ Tilojen vaatimattomasta luonnonvalon saannista ja puutteellisesta ilmanvaihdosta johtuen osa pääkonttoritiloista oli kuitenkin vailla vuokralasia.²⁵⁹ Vuonna 1958 tehtiin asian parantamiseksi koeasennus Icopalin valmistamalla "Svita" lapeikkunalla, jonka todettiin parantavan huoneiden valonsaantia 50%.²⁶⁰ Tämän seurauksena Oy Kaartinmaneesi Ab anoi rakennusluvan tehdä vesikattoon 30 kpl kattoikkunoita.²⁶¹ Todellisuudessa määrää oli 17+17 kappaletta. Vuonna 1959 anottiin lupaa muuttaa laajennusosan alakerrassa, 2. kerroksessa olevia varastotiloja vähäisessä määrin toimistotiloiksi.²⁶² Suunnittelutöistä vastasi edelleen Dag Englund.

Vuonna 1955 3. ja 4. autohallissa suoritettiin maalaustöitä ja valaistuksen parantamista, ja vuonna 1957 huoltoaseman tilat maalattiin kokonaisuudessaan.²⁶³ Postin käytössä olevaan pohjakerroksen autosuojaan rakennettiin pukuhuone, wc- ja suihkuhuone ja tiloja varustettiin koneellisella ilmanpoistolla.²⁶⁴ Maneesin ja Kirurgisen sairaalan välinen piha-alue, jossa huoltoasema suoritti autojen alustamassausta, asfaltoitiin ja viemäroitiin 1955.²⁶⁵ Vuonna 1966 haettiin lupa tehdä "1.-2. kerrosten välille metallirakenteinen kierreporras", Dag Englundin suunnitelmien mukaan.²⁶⁶



Postille vuonna 1955 rakennettuja sosiaalitiloja 1. kerroksessa (A). Nykyinen väritys lienee uudempaa piristettä. Kattopinnat ja -valaisimet ovat asianmukaisesti kellastuneet tupakoinnin seurauksena.



Yllä havainnekuva 1970. HRAKV.

Alla LL-toimistot Ky:n muutossuunnitelma
2. kerroksen sosiaalitiloja koskien.



Vuokralaiset

Maneesin tilojen vuokralaisista on hajanaista tietoa. Osa aiemmin todetuista rahoittajista lieenee ollut myös tilojen käyttäjinä. Bensiinijakelu- ja autohuoltotointa hoiti Oy Esso Ab, jonka mainoslaitteita näkyy myös vanhoissa valokuvissa Kasarmikadun lipassa.²⁶⁷ Vuonna 1966 mainos uusittiin Esso-valomainokseksi.²⁶⁸ Vuonna 1969 Saab Huolto Service haki lupaa taiteilija E. Kuisman suunnitteleminen mainoslaitteiden kiinnittämiselle.²⁶⁹

Vuosikertomuksessa 1955 todetaan että Maaseudun Keskusrakennustoimisto Oy²⁷⁰ muutti kyseisenä vuonna pois maneesin 4. kerroksen toimistotiloista. Tilalle tulivat ainakin AK:n Helsingin piiri ja Autokauppiaiden ry.²⁷¹ Puolustusvoimilta alun perin maneesin vuokrannut johtaja Törnroos oli tehnyt aikoinaan Postin kanssa sopimuksen, jolla Posti sai maneesin autohallin alimman kerroksen käyttöönsä omakustannushintaan. Tämä sopimus jäi rasittamaan myös Oy Kaartinmaneesin Autohalli Ab:tä.²⁷²

5.4 MUUTOSTYÖT JA KÄYTTÖ PUOLUSTUSMINISTERIÖN HAL- LINNASSA

Oy Kaartinmaneesi Ab:n kanssa tehty 25-vuotinen vuokrasopimus Puolustusministeriön kanssa päättyi 1 maaliskuuta. 1974. Vuonna 1975 ministeriön rakennusosasto ryhtyi tekemään muutossuunnittelua rakennuksen toimistotiloissa.²⁷³ Insinööri Mirja Sorvala laati muutossuunnitelmat 4. kerroksen toimistotilojen uudistuksista: "kerroksen jakaminen kahteen osastoon, portaiden varustaminen palo-ovilla". Työt suoritettiin vuoden 1976 aikana.

Vuonna 1977 LL-toimistot Ky, arkkitehdit Seppo Lehto ja Pekka Linkola, laati suunnitelmat ja rakennuslupahakemuksen laajennusosan (2. kerroksessa) sisätilojen muutostöistä. Huoltoaseman pihakannen alla olleet varastotilat muutettiin sosiaalitiloiksi, mikä tarkoitti ympäröivien rakenteiden parantamista ja lämmöneristeiden lisäämistä rajoittaviin seinä- ja kattorakenteisiin. Pääsisäänkäynti tiloihin sijoittui Kasarmikujan puolelle, jonka julkisivuun tuli kookkaat ikkunat Englundin aiempien autotalliovien sijaan. Sisäänkäynnin välittömään läheisyyteen sijoitettiin lepo- ja oleskeluhuone poliiseille ja syvemmälle pimeään runkoon laaja pukukaappiosasto, sauna-, pesu- ja WC-tiloineen. Tiloihin rakennettiin erillinen koneellinen ilmanvaihto. Tilat ovat nykyasussaan tämän 1970-luvun muutostyön jäljiltä ja käyttökiellossa kosteus- ja mikrobivaurioiden johdosta.

1977 / 1981 tiloja



Pukuhuonetila tyhjänä.

A



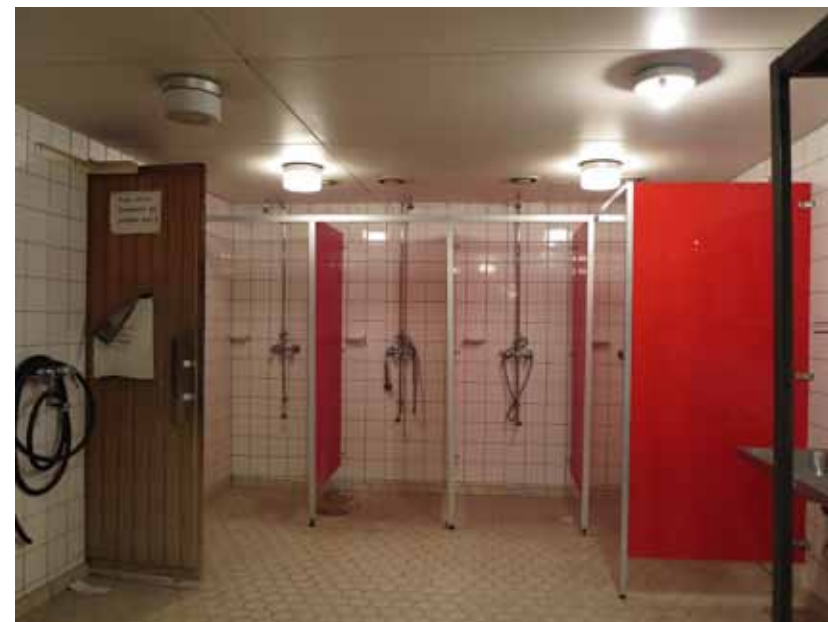
Oleskelutila ja Kasarmikujalle avautuva ikkuna.

B



Sauna

D



Suihkut

C



Toimistokerroksen ikkunaton taukotila nykyasussaan.

Alun perin väliaikaisena rakennuksena toteutetulle lisärakennusosalle haettiin samalla jatkolupaa, ”pysyttää lisärakennus paikallaan”, johon rakennusvalvontavirasto suostuikin, tosin todeten, että ”rakennus saa olla paikallaan sisäministeriön poikkeuslupan mukaisesti enintään 31.12.1981 saakka”.²⁷⁴ Myöhemmin on haettu lupaa ”tilapäisen lisärakennuksen ja katoksen paikallaan pysyttämiseen” kymmenvuotisjaksoissa.²⁷⁵

Muista tiedossa olevista muutostöistä mainittakoon, että peltikatto huolto-maalattiin, ”tervattiin” kuten asiakirjassa todetaan, vuonna 1973.²⁷⁶ Viiden-n kerroksen toimistokerrosta koskien tehtiin vähäisiä väliseinä- ja huone-järjestelyjä Puolustusministeriön rakennusosaston suunnittelemana 1995.²⁷⁷

Vuokralaiset ja käyttäjät 1973 jälkeen

1970-luvun alusta alkavalta ajanjaksolta on hajanaisia tietoja tilojen käyttä-jistä. 1970-luvun alussa, rakennuksen siirtyessä takaisin Puolustusministeriön hallintaan oli toimistokerroksessa vuokralla Mainos TV.²⁷⁸ Toisen kerroksen autohallissa oli Kilama Oy:n ja Painomestarit Oy:n kirjapainotiloja, Graxitex Oy:n tiloja ja varastoja vuoteen 1975 saakka sekä TVH:n autosäilytystiloja.²⁷⁹ Pohjakerros oli edelleen Posti- ja lennätinlaitoksen hallussa, jonka kanssa PLM laati uuden vuokrasopimuksen 1974.²⁸⁰ Autohallit 3. ja 4. kerroksessa

jäivät kahdeksi vuodeksi Oy Kaartinmaneesin Autohalli Ab:n käyttöön, erillisellä vuokrasopimuksella. Sopimuksen päätyttyä PLM sopi kahden autohallikerroksen ja autohuoltotilojen luovuttamisesta Sisä-asianministeriön käyttöön. Vastikkeeksi sovittiin osallistuminen kiinteistön ylläpitokuluihin. Vuonna 1978 Sisäasiainministeriö luovutti puolestaan tiloja poliisitoimien käyttöön, mutta myös Puolustusmi-nisteriöllä oli hallussaan autosäilytyspaikkoja ja muita tiloja. Omistus ja vuokrasuhteiden muutosten yhteydessä Oy Esso Ab:n huoltoasema lopetti toimintansa ja tiloissa alettiin huoltaa poliisiautoja.²⁸¹

Autoistumisen ja autopaikkatarpeen lisääntyttyä 1980-luvulla käytiin useaan otteeseen kirjeenvaihto Pääesikunnan ja Puolustusministeriön välillä maneesin autopaikkojen jakamisesta laajemmin esikunnan ja sotilastoimen käyttöön.²⁸² Myös naapurikiinteistöt havigelivat maneesin tiloja. Vuonna 1986 Rakennustaiteen museon ja Taideteollisuusmuseon välille suunniteltiin vaihtuvien näyttelyi-den museota, jonka autopaikoituskysymys toivottiin ratkeavan Kaartin maneesissa. Vuonna 1990 puolestaan Kirurginen sairaala tiedusteli mahdollisuutta lunastaa maneesi ja rakentaa HYKS:n IV sisätautiklinikan laajennus maneesiin.²⁸³ Maneesin autohallit säilyivät kuitenkin poliisilaitoksen ja puolustushallinnon käytössä ja 4. kerroksen toimistotiloja käytti PLM:n atk-laitos.²⁸⁴ Vuonna 1995 Taideteollisuusmuseon johtaja tiedusteli mahdollisuutta laajentaa museotoiminta maneesirakennukseen, johon Pääesikunnasta vastattiin jyrkästi: ”maneesi on sotilaallisesti tarkasteltuna kohde, jota tarvitaan pääkaupungin turvaamiseksi kaikissa mahdollisissa tilanteissa”.²⁸⁵



LÄHTEET

Arkistolähteet

Arkkitehtuurimuseo (MFA)

Elinkeinoelämän keskusarkisto (ELKA)

Helsingin kaupunginarkisto (HKA)

Digitoidut kunnalliskertomukset

<http://www.hel.fi/hki/tieke/fi/Kaupunginarkisto/>

Helsingin kaupungin rakennusvalvontaviraston arkisto (HRAKV)

Helsingin kaupunginmuseon kuva-arkisto (HKMKA)

Kansallisarkisto, Helsinki. (KA)

Puolustusministeriö, Kiinteistöosasto

Rakennushallitus I, II ja III

Senaatin arkisto

Venäläiset sotilasasiakirjat

Suomen kaarti

Museoviraston arkisto (MVA)

Asiakirja-aineisto ja kuvakokoelmat

Puolustushallinnon rakennuslaitos (PHRakl)

Puolustusministeriön arkisto (PLMA)

Sotamuseo (SotaM)

Verkkojulkaisut

Digitaalinen sanomalehtiarkisto www.digilib.fi

Suomen kenttäratsastusseura, kilpailuohjelma kevätkaudelle 1939.

Www-osoite: <https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/86429/fd2011-pp00002254-pdf001.pdf?sequence=1> (Haettu 6.8.2013.)

Painamattomat opinnäytetyöt

Miettinen, Sari, 1998 *Suunnitelma Helsingin kaartin maneesin muuttamisesta näyttelytilaksi ...*, Diplomityö, TKK, Arkkitehtiosasto

Tähkiö, Jussi, 2009, *Maneesin kolmas aika*, Diplomityö, TTKK, Arkkitehtuurin osasto

Painetut lähteet ja kirjallisuus

Anrep, H. H., 1862. *Ridskola innehållande Cavalier- eller Fält- samt Högskolan*. Stockholm. Riis.

Arimo, R., 1991. *Saksalaisten sotilaallinen toiminta Suomessa 1918*. Studia historica septentrionalia 20. Rovaniemi. Pohjois-Suomen historiallinen yhd.

Asp, G. E., 1904. *Huonerakenteiden oppi*. Turku (Näköispainos 1992, TKK)

Ekman, Torsten, 2006. *Suomen Kaarti 1812–1905*. Helsinki. Schildts.

Haila, Sirpa, 1996. *Venäläinen rationaalisuus : 1910-luvun kasarmiarkkitehtuuri sosiaalisena käytäntönä*. Helsinki, Suomen historiallinen seura.

Halila, Aimo ja Järventaus, Esko, 1967. *Suomen rakennushallinto 1811-1961*. Helsinki. Valtion painatuskeskus.

Hanski, Jari. 2011. *1811-2011 Hyödyllistä ja kaunista. Senaatti-kiinteistöjen historia*. Helsinki. Edita

Huhtala, Pauli, 1935. *Suomen valkoinen kaarti*. Helsinki. otava.

Inkinen, Jarmo, 1983. *Kaartin maneesin kattorakenne*. Puu-lehti 1983, numero 2.

Kronlund, Jarl, 1988. *Suomen puolustuslaitos 1918-1939*. Porvoo. WSOY.

Lukkarinen, Ville. 1989. *ARS- Suomen taide. Kirkkoarkkitehtuuri 1809-1865*. Keuruu. Otava.

Mäkinen, Anne, 2000. *Suomen valkoinen sotilasarkkitehtuuri 1926-1939*. Biblioteca historica 53. Helsinki. SKS.

Mäkiö, Putkonen, Tuomi (toimituskunta). 1998. *Rautaiset rakenteet*. Helsinki. Yliopistopaino.

Niskanen, Aino, 2005. *Väinö Vähäkallio ja hänen toimistonsa*. TKK:n arkkitehtiosaston tutkimuksia 2005/22. Helsinki

Nyblaeus, G. A., 1889. *Hästsport*. sarjasta Illustrerad bibliotek för idrott 3.. Stockholm. C. E. Fretzes K. Hofbokhandel.

Nyström, Samu, 2008. *"Helsinki - moderni pääkaupunki kriisissä "*, s. 27-110 teoksessa *Helsinki 1918 - pääkaupunki ja sota* (toim. Kolbe) Helsinki. Minerva.

Porthan, Lennart & Frenckell, Arthur, 1902. *Hevosurheilu Suomessa*. Helsinki. Weilin.

Rönehlm, Harry, 1945. *Markkinat. messut ja näyttelyt*. Helsinki. Tilgman.

Sinisalo, Jarkko 1999. Artikkel "Arkkitehdin opintietä ulkomaille 1852-1865", kirjassa *Matkalla! Suomalaiset arkkitehdit opintielä*. Helsinki. Suomen rakennustaiteen museo.

Vasara, Erkki, 1987. *Suomen ratsastusurheilun historia*. Helsinki. Suomen Ratsastajainliitto.

Wickberg, Nils-Erik, 1949. *Kaartin maneesi Helsingissä*. Arkkitehti-lehti 1949, numero 1-2.

Viljanen, T. V. *"Helsinki varuskuntakaupunkina 1918 - 1939" ja "Helsinki toisessa maailmansodassa 1939-1945"* teoksessa *Helsingin kaupungin historia V osa, toinen nide*. Helsinki.

VIITTEET

1. Numerointi katso esim. KA, Rakh I, Hk 1:10 Kaartinmaneesi Helsingissä 1876-1904: Synesinstrument och remontförslag 1887.
- 1b. Lauseen sanamuoto suojelusta on Erkki Mäkiön ja Jarkko Sinisalon 15.4.2002 kirjoittamasta muistiosta ”Kaartin maneesi rakennussuojelukohteena”
2. Senaatti-kiinteistöt, rekisteritiedot 2012.
3. Kaartin kasarmialueen synty ja sen eri vaiheet. Niils Erik Wickbergin kirjoittama katsaus aiheeseen 1956. MV.
4. 12.5.1875 kirje Sotilastoimikunnalta. Muiden viranomaisten saapuneet kirjeet. Rakennushallituksen arkisto. Kansallisarkisto.
5. KA Rakh I, Hk 1:9 Kasarmikompleksi suomalaiselle tarkka-ampujapataljoonalle, kustannuslaskelma 1879.
6. Manifesti annettiin Pietarissa 27.3.1810. Ekman (2006: 19) kutsuu sitä ”sotilasmanifestiksi” ja Katajisto (2008: 87) ”upseerimanifestiksi”.
7. Ekman 2006: 22–24.
8. Bonsdorff, Winterhalter 2007: 20–21.
9. Ekman 2006: 50.
10. Ekman 2006: 51–58.
11. Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1910, s. 13
12. Haila 1996: 63, 79
13. Mäkinen 2000: 61
14. Ekman 2006: 421.
15. Haila 1996: 19–20.
16. KA Sotilasinisinöörihallinnon arkisto, 15832, Suomalaiselta tarkka-ampujapataljoonalla otettujen rakennusten kustannukset 1906.
17. Nyström 2008:71–72.
18. Huhtala 1935: 124.
19. Huhtala 1935: 126; Viljanen 1964: 393.
20. Arimo 1991: 93–95.
21. Kronlund 1988: 146, 153.
22. Viljanen 1964: 411.
23. Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1910, s. 13.
24. KA, Rakh I, kirjekonseptit Da15, Nro 180.
25. KA, Rakh I, kirjekonseptit Da15, Nro 446.
26. KA, Rakh I, tulleet asiakirjat Eb20, Nro 542.
27. KA, Rakh I, tulleet asiakirjat Eb21, Nro 434; kts. maneesin sijoittamisesta käyty keskustelu tarkemmin Senaatin talousosaston KD-aktikartat ja piirustukset sto kd 315/23 1873 ja akti; kuten edellä Senaatin pöytäkirjat sen 268.
28. KA, Rakh I, kirjekonseptit Da17, Nro 280.
29. KA, Rakh I, tulleet asiakirjat Eb22, Nro 341.
30. KA Rakh I, vuosikertomukset Dd2 1876; 1877.
31. Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1910, s. 14.
32. Ratakatu 2, arkkitehti F. A. Sjöström, valmistunut 1878.
33. KA Rakh I, pöytäkirjat Ca8, Nro 82 § 7; Nro 54 § 2d
34. Helsingfors Dagblad 3.9.1877, s. 2.
35. Finlands Almäna Tidning 4.1.1876, s.1.; Suomen Wirallinen Lehti 8.1.1876 s. 2.

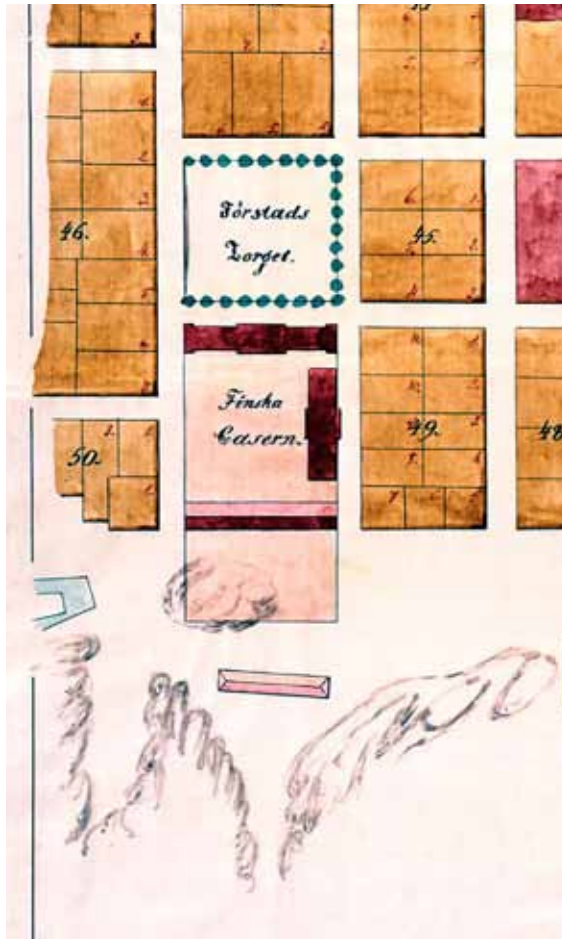
36. KA Rakh I, tulleet asiakirjat Eb23, Nro 1065; KA, Rakh I, kirjekonseptit Da20, Nro 704.
37. KA Rakh I, vuosikertomukset Dd2 1876: ”kaakeliuunien ja ikkunoiden korjauksia 48.- markalla”.
38. Uusi Suometar 2.1.1878, s. 4; HforsDagb 10.1.1878 s. 4.
39. KA Rakh I, tulleet asiakirjat Eb22, Nro 341; KA, Rakh I, kirjekonseptit Da18, Nro 329.
40. Fabianinkatu 1, arkkitehti A.H. Dalström, valmistunut 1880.
41. Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1910, s. 13.
42. Dagens Nyheter 18.5.1878 ”Allehanda från Helsingfors”.
43. Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1879, s. 30.
44. Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1952, s. 48.
45. Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1910, s. 9.
46. Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1910, s. 9.
47. Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1910, s. 15.
48. Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1923, s. 7; PLM Vaihtokirja 21.6.1928.
49. Laurila 1960, 124.
50. Wickberg 1949, 2.
51. Viljo 1989, 79.
52. Intendentinkonttorin (1811–1856) ja Yleisten rakennusten ylihallituksen (1865–1936) ansioluetteloita. Arkkitehtuurimuseo.
53. Teknologiska institutet i Stockholm perustettiin vuonna 1826.
54. Yleisten rakennusten ylihallituksen viisikymmenvuotiskertomus 1915, 89.
55. Tjensteförteckning. Axel Hampus Dalström. KA, Rakh I ansioluettelot.
56. Huvudstadsbladet 20.3.1882
57. Yleisten rakennusten ylihallituksen viisikymmenvuotiskertomus 1915, 89.
58. Suomen rakennushallinto 1811-1961, 61.
59. Intendentinkonttorin (1811–1856) ja Yleisten rakennusten ylihallituksen (1865–1936) ansioluetteloita. Arkkitehtuurimuseo.
60. KA Rakh I, pöytäkirjat Ca8, Nro 16 § 3.
61. Intendentinkonttorin (1811–1856) ja Yleisten rakennusten ylihallituksen (1865–1936) ansioluetteloita. Arkkitehtuurimuseo.
62. Sinisalo 1999, 52.
63. Suomen rakennushallinto 1967, 349.
64. Sinisalo 1999, 56,
65. Suomen rakennushallinto 1967, 472.
66. Finlands Allmänna Tidning 20.3.1882
67. Hufvudstadsbladet 20.3.1882
68. Kuopion Sanomat 27.3.1882.
69. Rakennushallituksen pöytäkirjat 2.11.21875.
70. Hanski 2011, 31.
71. Sinisalo 1999, 52, 53.
72. Åbo Tidning 22.6.1883.
73. Suomalainen Wirallinen Lehti 19.6.1883.
74. KA Rakh I, pöytäkirjat Ca8, Nro 16 § 3.
75. Suomen rakennushallinto 1811-1961, 484.

- 76 Ollila & Toppari 1978, 36
- 77 Ollila & Toppari 1978, 162.
- 78 H. H. Anrep, 1862, s.I-VII
- 79 Anrep, 1862
- 80 http://www.horses.ru/arabian/hist_main.htm
- 81 Suomen Rakuunarykmentti perustettiin Lappeenrantaan vasta vuonna 1889.
- 82 Santarmimaneesi rakennettiin kruununhakaan santarmien käyttöön 1830-luvulla. Siellä järjestettiin hevosnäyttelyitä vielä uuden Kaartin maneesin valmistuttua. Uusi Suometar 30.12.1878.
- 83 Frenckell 1908, 45.
- 84 Vasara 1987, 35.
- 85 Frenckell 1908, 43.
- 86 Vasara 1987, 39. Ks. myös Suomen kenttäratsastusseura 1911–1936, 13.
- 87 Vasara 1987, 36.
- 88 Uusi Suometar 26.2. 1875
- 89 Uusi Suometar 26.2. 1875
- 90 Helsingfors Dagblad 3.9.1877, s. 2.
- 91 KA, Rakh I, Hk 1:10 Kaartinmaneesi Helsingissä 1876-1904: kustannusehdotus 1874.
- 92 KA, Rakh I, tulleet asiakirjat Eb23, Nro 1185.
- 93 KA, Rakh I, Hk 1:10 Kaartinmaneesi Helsingissä 1876-1904: Synesinstrument och remontförslag 1896.
- 94 KA, Rakh I, kirjekonseptit Da20, Nro 704.
- 95 KA, Rakh I, tulleet asiakirjat Eb23, Nro 1185.
- 96 KA Rakh I Hk 3:2, Suomen kaartinpataljoona; kustannusarvio kunnostustöistä vuodelle 1879.
- 97 Helsingfors Dagblad 3.9.1877, s. 2.
- 98 MV asiakirjat 1956 ”Kaartin kasarmialueen synty ja sen eri vaiheet”, professori Nils Erik Wickbergin laatima katsaus.
- 99 Lukkarinen, 1989
- 100 Esimerkiksi Åbo Underrättelser toteaa 29.10.1874, että Poriin kohoava uusi teatterirakennus edustaa pyörökaarityyliä. Rakennus on rapattu, perushahmoltaan klassistinen keskiserialiitteinen ja renessanssivai-kutteisine ikkunafrontoneineen, keskiserialiitissa on kolmen pyörökaari-ikkunan muodostama sarja. Huvuds-tadsbladetissa 7.9.1871 Ahvenanmaan keskiaikaista Pyhän Olavin kirkkoa kuvataan myös pyörökaarityylin edustajaksi. Taidehistorioitsija Veikko Pakkanen on nimennyt pyörökaarityylin edustajaksi vuonna 1869 valmistuneen Helsingin Yliopiston Kemian Laboratoriorakennuksen, nk. Arppeanumin.
- 101 KA, Rakh I, Hk 1:10 Kaartinmaneesi Helsingissä 1876-1904: kustannusehdotus 1874: ”...murtegel att uppmu-ra till väggar och kontreforter...”
- 102 Englanniksi corble table. Palatseista kts. esim. Palazzo Vecchio Firenze.
- 103 Hevosenpääreliefit itsessään on oletettavasti toteutettu sementtipitoisella laastilla muottityönä. Eri suuntiin katsovat hevoset ovat keskenään hiukan erilaiset. Valun vauriokohdassa voidaan todeta valoksen sisältävän jonkinlaisen raudoituksen. Hevosenpäävalokset ja sinisten pisaroiden alusrombit ovat materiaailtaan ja tekotavaltaan erityisen kiinnostavat. Sementtiä on 1870-luvulla ollut Suomessa käytössä vähäisessä määrin.
- 104 KA, Rakh I, kirjekonseptit Da18, Nro 329.
- 105 KA, Rakh I, tulleet asiakirjat Eb22, Nro 341.
- 106 KA, Rakh I, kirjekonseptit Da19, Nro 871.
- 107 KA Rakh I, Hk 1:9 Kasarmikompleksi suomalaiselle tarkka-ampujapataljoonalle, kustannuslaskelma 1879.
- 108 Hankinnasta ja tarjouksen jättämisestä päätettiin laittaa myös ilmoitus sanomalehteen (Dagbladet ja Huf-vudsstadsbladet). Tammikuussa 1877 kirjattiin Yleisten rakennusten ylihallituksen pöytäkirjaan, että 134.-markkaa oli maksettu Tampereen rautatieasemalle palkkien lastaamisesta ja kuljettamisesta Helsinkiin.
- 109 c KA Rakh I, pöytäkirjat Ca8, Nro 86 § 10.
- 110 Wikberg, Nils-Erik Arkkitehti 1949:1-2; Inkinen, Jarmo Puu-lehti 1983:2; Miettinen, Sari Diplomityö 1988, s. 15; Mäkiö-Putkonen-Tuomi Rautaiset rakenteet 1998, s.19.
- 111 Suomen Rakennushallinto 1811-1961, s. 353.
- 112 Ainoa suunnittelijaa koskeva merkintä (ritard av Evert Lagerspetz) löytyy länsijulkisivun piirustuksesta.
- 113 KA Rakh I, pöytäkirjat Ca8, Nro 16 § 3.
- 114 Wikberg, Nils-Erik Arkkitehti 1949:1-2; Inkinen, Jarmo Puu-lehti 1983:2; Miettinen, Sari Diplomityö 1988, s. 15.
- 115 KA Rakh I, pöytäkirjat Ca8, Nro 33 § 9.
- 116 KA Rakh I, pöytäkirjat Ca8, Nro 40 § 11.
- 117 KA Rakh I, pöytäkirjat Ca8, Nro 54 § 2e.
- 118 KA Rakh I, pöytäkirjat Ca8, Nro 71 § 2.
- 119 KA Rakh I, pöytäkirjat Ca8, Nro 70 § 3; Ca9, Nro 8 § 2... etc. 22.9.1876, 26.1.1877, 9.3.1877, 13.4.1877
- 120 KA, Rakh I, Hk 1:10 Kaartinmaneesi Helsingissä 1876-1904: kustannusehdotus 1874: ”...jernsmide till böglar, hängslan och bultar med skruvvar”.
- 121 KA, Rakh I, Hk 1:10 Kaartinmaneesi Helsingissä 1876-1904: kustannusehdotus 1874.
- 122 KA Rakh I, Hk 1:9 Kasarmikompleksi suomalaiselle tarkka-ampujapataljoonalle, kustannuslaskelma 1879.
- 123 lass
- 124 KA, Rakh I, Hk 1:10 Kaartinmaneesi Helsingissä 1876-1904: kustannusehdotus 1874.
- 125 KA Rakh I, Hk 3:4 Suomen kaartinpataljoona, kustannusarvio vuoden 1884 töistä.
- 126 KA, Rakh I, Hk 1:10 Kaartinmaneesi Helsingissä 1876-1904: kustannusehdotus 1874.
- 127 KA, Rakh I, Hk 1:10 Kaartinmaneesi Helsingissä 1876-1904: kustannusehdotus 1874.
- 128 Stockmann tavaratalon ja yhtiön saksalaissyntyinen perustaja.
- 129 KA Rakh I, pöytäkirjat Ca9, 17.7.1877 § 10.
- 130 Venäläinen kynärä eli 71,12 cm (vrt. ruotsalainen 59,4 cm)
- 131 KA Rakh I, Hk 1:9 Kasarmikompleksi suomalaiselle tarkka-ampujapataljoonalle, kustannuslaskelma 1879.
- 132 KA, Rakh I, Hk 1:10 Kaartinmaneesi Helsingissä 1876-1904: kustannusehdotus 1874.
- 133 KA Rakh I, Hk 3:4 Suomen kaartinpataljoona, kustannusarvio vuoden 1883 töistä.
- 134 KA, Rakh I, Hk 1:10 Kaartinmaneesi Helsingissä 1876-1904: Synesinstrument och remontförslag 1887.
- 135 KA, Rakh I, Hk 1:10 Kaartinmaneesi Helsingissä 1876-1904: kustannusehdotus 1874.
- 136 KA Rakh I, Hk 1:9 Kasarmikompleksi suomalaiselle tarkka-ampujapataljoonalle, kustannuslaskelma 1879.
- 137 KA, Rakh I, Hk 1:10 Kaartinmaneesi Helsingissä 1876-1904: kustannusehdotus 1874.
- 138 Tummaksi poltettuja ja kovia.
- 139 KA, Rakh I, Hk 1:10 Kaartinmaneesi Helsingissä 1876-1904: kustannusehdotus 1874.
- 140 Asp, 1904, s.23
- 141 KA, Rakh I, Hk 1:10 Kaartinmaneesi Helsingissä 1876-1904: kustannusehdotus 1877.
- 142 KA, Rakh I, kirjekonseptit Da19, Nro 466.
- 143 KA, Rakh I, kirjekonseptit Da19, Nro 513.
- 144 KA Rakh I, pöytäkirjat Ca9, 12.6.1877 § 8.
- 145 KA, Rakh I, Hk 1:10 Kaartinmaneesi Helsingissä 1876-1904: kustannusehdotus 1874.
- 146 KA Rakh I, pöytäkirjat Ca8, Nro 67 § 4.
- 147 Helsingfors Dagblad 3.9.1877, s. 2.
- 148 KA Rakh I, pöytäkirjat Ca9, 2.11.1877 § 2; 6.11.1877 § 5.
- 149 KA Rakh I, Hk 1:9 Kasarmikompleksi suomalaiselle tarkka-ampujapataljoonalle, kustannuslaskelma 1879.
- 150 KA, Rakh I, Hk 1:10 Kaartinmaneesi Helsingissä 1876-1904.
- 151 KA, Rakh I, Hk 1:10 Kaartinmaneesi Helsingissä 1876-1904: kustannusehdotus 1874

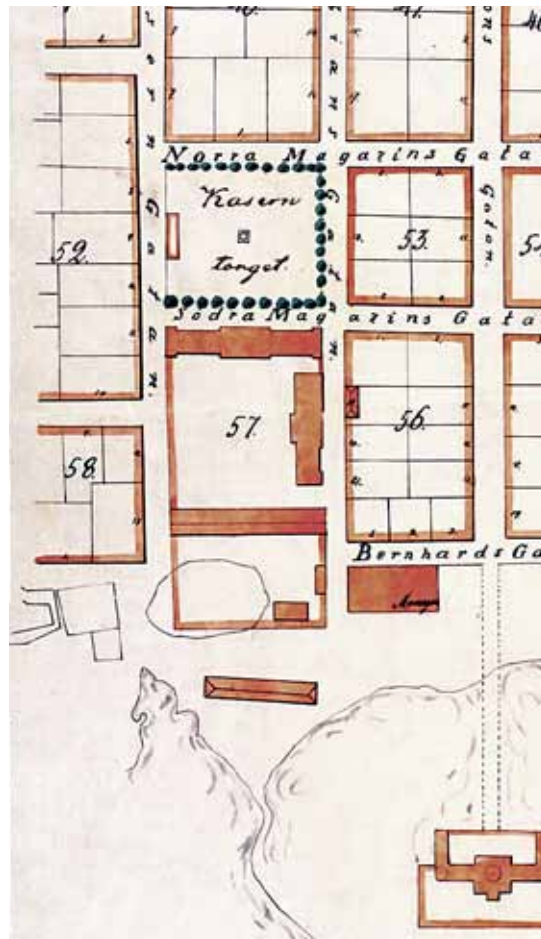
- 152 KA, Rakh I, kirjekonseptit Da20, Nro 704.
- 153 KA Rakh I, Hk 1:9 Kasarmikompleksi suomalaiselle tarkka-ampujapataljoonalle, kustannuslaskelma 1879.
- 154 KA Rakh I, Hk 3:4 Suomen kaartinpataljoona, kustannusarvio vuoden 1883 töistä.
- 155 KA, Rakh I, Hk 1:10 Kaartinmaneesi Helsingissä 1876-1904: Synesinstrument och remontförslag 1888.
- 156 KA, Rakh I, Hk 1:10 Kaartinmaneesi Helsingissä 1876-1904: kustannusehdotus 1874.
- 157 KA, Rakh I, Hk 1:10 Kaartinmaneesi Helsingissä 1876-1904: kustannusehdotus 1874.
- 158 KA Rakh I, Hk 1:9 Kasarmikompleksi suomalaiselle tarkka-ampujapataljoonalle, kustannuslaskelma 1879.
- 159 KA Rakh I Ho 1. "Nyland 1866-1881"> Kontrakt 9.2.1876.
- 160 KA Rakh I, Hk 3:1 Suomen kaartinpataljoona, kustannusarvio vuoden 1884 töistä.
- 161 KA, Rakh I, Hk 1:10 Kaartinmaneesi Helsingissä 1876-1904: Synesinstrument och remontförslag 1888.
- 162 KA, Rakh I, Hk 1:10 Kaartinmaneesi Helsingissä 1876-1904: kustannusehdotus 1874.
- 163 KA Rakh I, Hk 3:4 Suomen kaartinpataljoona, kustannusarvio vuoden 1883 töistä.
- 164 Perustettu 1857> 1882 Åbo Jernmanufaktur Aktiebolag, vuodesta 1918 A/B Åbo Jernmanufaktur och Waggonfabrik O/Y.
- 165 KA Rakh I, pöytäkirjat Ca9, 10.10.1877 § 2.
- 166 KA, Rakh I, Hk 1:10 Kaartinmaneesi Helsingissä 1876-1904: kustannusehdotus 1874.
- 167 KA Rakh I, Hk 1:9 Kasarmikompleksi suomalaiselle tarkka-ampujapataljoonalle, kustannuslaskelma 1879.
- 168 KA Rakh I, Hk 3:4 Suomen kaartinpataljoona, kustannusarvio vuoden 1883 töistä.
- 169 KA Sotilasinsinöörihallinnon arkisto, 15832, Suomalaiselta tarkka-ampujapataljoonalta otettujen rakennusten kustannukset 1906.
- 170 KA, Rakh I, Hk 1:10 Kaartinmaneesi Helsingissä 1876-1904: kustannusehdotus 1874.
- 171 KA, Rakh I, Hk 1:10 Kaartinmaneesi Helsingissä 1876-1904: Synesinstrument och remontförslag 1889.
- 172 Hämäläinen 10.2.1886 "Kirje Helsingistä"
- 173 Folkwännen 8.2.1886 "Polyteknikerns lotteri i gardesmanege".
- 174 Suomen Wirallinen Lehti 24.12.1888 "Suuri kansanjuha".
- 175 Päivälehti 3.11.1891 "Kontinental-Eden-Teatteri".
- 176 Normal tidtabell för sysseletätning vid Lifgardets 3. Finska Skarpskytte bataljon. 1880. Päiväkäsky 1880. Arkistoyksikkö: Suomen kaarti.
- 177 Vasta 22.11.1877 Yleisten rakennusten ylihallitukselle saapuneessa kirjeessä todetaan, että uusi maneesi on kokonaan valmis. Saapuneet kirjeet. Rakennushallitus. Kansallisarkisto.
- 178 Ratkaisua jakaa päivälliset hierarkkisesti myös kritisoitiin. "Man har för oss framhållit det olämpliga uti att anordna tillställningarna såsom tvenne särskilda, då likväl en gemensam afskedfest för hela truppen otvifvelaktigt vore mera passande och mera högtidligt. Såväl befä som manskap går samma öden till mötes, då den skiljes från forstjorden." Morgonbladet 1.9.1877.
- 179 Ekman 2006, 264.
- 180 Länsi Suomi 6.4.1878, s. 3.
- 181 Uusi Suometar 3.5.1878, s. 3.
- 182 Suomen Wirallinen Lehti 18.4.1883, s. 1.
- 183 Suomen Wirallinen Lehti 18.7.1883, s. 2.
- 184 Suomen Wirallinen Lehti 19.9.1889. "Suomen kaartin 60-vuotisjuhla".
- 185 Suomen Wirallinen Lehti 25.10.1893. "Muistojuhla".
- 186 Suomen henkikaartin kuukausiraportit (alkukielellä: Репорт о состояний Лейбъ-гвардий 3-го стрѣльковаго финскаго батальона) vuosilta 1873-1880. Arkistonmuodostaja: Suomen kaarti. Lifgardets 3. Finska skarpskyttebataljon; Aktit. Kansallisarkisto
- 187 Ekman 2006, 263.
- 188 Ekman 2006, 262.
- 189 Päiväkäsky 4.9.1877. Päiväkäsky 1877. Arkistoyksikkö: Suomen kaarti.
- 190 Päiväämätön piirustus. Kaartin kasarmin ulkorakennuksia, mittauspiirustuksia. Iga 46. Rakennushallituksen arkisto. Kansallisarkisto.
- 191 KA_Rakh_Iga4, Kaartin tallin ja latriinirakennuksen mittauspiirustus sekä KA, digitoitu aineisto, VIK 19:205 Hevostallin tarkepiirustukset
- 192 "Saint Petersburg Encyclopedia" <http://www.encyspb.ru/object/2804021208;jsessionid=0FBAD8314A86331D3F665ACA137A4007?lc=en>
- 193 Hämäläinen 10.2.1886 "Kirje Helsingistä"
- 194 22.1.1875 Hufvudstadsbladet.
- 195 Uljas-lehti 15.6.1887 "Helsingin voimisteluklubin vuosinäytäntö".
- 196 Wuoksi 25.4.1901; Päivälehti 17.11.1903.
- 197 Hämäläinen 5.7.1882; Helsingfors Dagblad 12.7.1882
- 198 Suomen Wirallinen Lehti 13.1.1880. "Hevos-näyttelö"; Suomen Wirallinen lehti 25.1.1881 "Kilpa-ajoa varten..."; Suomen Wirallinen Lehti 2.2.1883 "Hevoisystäväinyhdistyksen..."; jne
- 199 Hämäläinen 11.4.1896 "Sisäsaännöt Suomen Kennelklubin koiranäyttelyä varten"; Päivälehti 14.5.1902; Karjala 13.1.1904;...jne.
- 200 Suomen Wirallinen Lehti 1.7.1880 "Maanviljelys näyttelyn..."
- 201 Folkwännen 8.2.1886 "Polyteknikerns lotteri i gardesmanege".
- 202 Suomen Wirallinen Lehti 24.12.1888 "Suuri kansanjuha".
- 203 Päivälehti 17.4.1894.
- 204 Päivälehti 30.4.1894.
- 205 Pohjalainen 30.4.1896.
- 206 Savo-Karjala 22.7.1898.
- 207 Pohjalainen 10.9.1898 "Ensimmäinen yhteinen Suomen puutarhanäyttely".
- 208 Uusimaa 15.6.1900 "Helsingin laulu- ja soittojuhla".
- 209 Savo Karjala 17.4.1898.
- 210 Pohjalainen 14.4.1898.
- 211 Hufvudstadsbladet 1.1.1907 "Våra kasern".
- 212 KA Sotilasinsinöörihallinnon arkisto, 15832, Suomalaiselta tarkka-ampujapataljoonalta otettujen rakennusten kustannukset 1906.
- 213 KA PLM T-28107, 11: Kiinteistöasiakirjat Kaartin maneesia koskien > Venäläisen sotilasinsinöörihallinnon laatima pohjapiirustus 1907.
- 214 Röneholm, Harry 1945, s. 116.
- 215 Röneholm, Harry 1945, s. 175.
- 216 Röneholm, Harry 1945, s. 264.
- 217 KA, Rakh I, Hk 1:10 Kaartinmaneesi Helsingissä 1876-1904: Synesinstrument och remontförslag 1890.
- 218 KA, Rakh I, Hk 1:10 Kaartinmaneesi Helsingissä 1876-1904: Synesinstrument och remontförslag 1891.
- 219 KA, Rakh I, Hk 1:10 Kaartinmaneesi Helsingissä 1876-1904: Synesinstrument och remontförslag 1893.
- 220 KA, Rakh I, Hk 1:10 Kaartinmaneesi Helsingissä 1876-1904: Synesinstrument och remontförslag 1899.
- 221 KA, Rakh I, Hk 1:10 Kaartinmaneesi Helsingissä 1876-1904: Synesinstrument och remontförslag 1890....
- 222 KA, Rakh I, Hk 1:10 Kaartinmaneesi Helsingissä 1876-1904.
- 223 KA, Rakh I, Hk 1:10 Kaartinmaneesi Helsingissä 1876-1904.
- 224 KA PLM T-28107, 11: Kiinteistöasiakirjat Kaartin maneesia koskien.
- 225 KA PLM T-28107, 11: Kiinteistöasiakirjat Kaartin maneesia koskien.
- 226 KA PLM T-28107, 11: Kiinteistöasiakirjat Kaartin maneesia koskien.
- 227 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1949, s. 221.
- 228 HS 20.1.1949, s. 7 "Kaartin maneesia ei vuokrattu kaupungille"; US 21.1.1949 s. 5 "56 bussin halli 46 mil. mkn kustannuksin".

- 229 Itse sopimus ei sisälly Kiinteistöasiakirjat –arkistokokonaisuuteen, mutta asiaa käsitellään muissa kirjelmässä.
KA PLM T-28107, 11: Kiinteistöasiakirjat Kaartin maneesia koskien.
- 230 KA PLM T-28107, 11: Kiinteistöasiakirjat Kaartin maneesia koskien.
- 231 ELKA, 355 Oy Esso Ab: 2051 tilinpäätösasiakirjat 1951-1966, tilinpäätös 1950-1951.
- 232 Arkkitehti 1-2/1949.
- 233 HRakvv arkisto: Kasarmikatu 15 lupahakemus 7.9.1949.
- 234 ELKA, 355 Oy Esso Ab: 2051 tilinpäätösasiakirjat 1951-1966, tilinpäätös 1950-1951.
- 235 HRakvv arkisto: Kasarmikatu 15 lupahakemus 7.11.1950.
- 236 ELKA, 355 Oy Esso Ab: 2051 tilinpäätösasiakirjat 1951-1966, tilinpäätös 1950-1951.
- 237 ELKA, 355 Oy Esso Ab: 2051 tilinpäätösasiakirjat 1951-1966, tilinpäätös 1950-1951.
- 238 ELKA, 355 Oy Esso Ab: 2051 tilinpäätösasiakirjat 1951-1966, Oy Katima Ab 26.3.1953.
- 239 Nobel-Standard Osakeyhtiö Suomessa - Aktiebolaget Nobel-Standard i Finland perustettiin 1920 ja vuonna 1939 yhtiö otti käyttöön tuotemerkin ”Esso” bensiinijakelua varten. Vuonna 1952 koko yhtiön nimi muuttui Oy Esso Ab:ksi.. www.elka.fi > ”Oy Esso Ab 1920- historiikki”
- 240 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1949, s. 31.
- 241 ELKA, 355 Oy Esso Ab: 2051 tilinpäätösasiakirjat 1951-1966, tilinpäätöskertomus 1952.
- 242 HRakvv arkisto: Kasarmikatu 15 lupahakemus 4.8.1952.
- 243 ELKA, 355 Oy Esso Ab: 2051 tilinpäätösasiakirjat 1951-1966, tilinpäätöskertomus 1952.
- 244 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1952, s. 48.
- 245 PLM Luovutuspyytäkirja 18.3.1974.
- 246 Diplomityöt Miettinen, Sari 1988; Tähtiö, Jussi 2009.
- 247 HRakvv arkisto: Kasarmikatu 15 lupahakemus 5.6.1951.
- 248 ELKA, 355 Oy Esso Ab: 2051 tilinpäätösasiakirjat 1951-1966, tilinpäätöskertomus 1952.
- 249 Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta 1952, s. 47; ELKA, 355 Oy Esso Ab: 2051 tilinpäätösasiakirjat 1951-1966, tilinpäätöskertomus 1952.
- 250 PLM Vaihtokirja 21.6.1923.
- 251 PLM jäljennös Helsingin kaupunginvaltuuston pöytäkirjasta 3.6.1955, 427§.
- 252 PLM Maatalousministeriön Vaihtokirja 740/14 1.5.1956.
- 253 PLM Asiakirjat koskien lainhuutokirjauksen korjaamista 28.8.1990.
- 254 Niskanen, Aino 2005, s. 359.
- 255 Rakenteen määrittely: Erkki Mäkiö ja Lauri Putkonen, muistio 10.12.1992, MV asiakirjat.
- 256 Kts. rakennushistoriaselvitykset ko. rakennuksia koskien, Okulus Oy.
- 257 ELKA, 355 Oy Esso Ab: 2051 tilinpäätösasiakirjat 1951-1966, tilinpäätöskertomus 1954; 1955.
- 258 ELKA, 355 Oy Esso Ab: 2051 tilinpäätösasiakirjat 1951-1966, tilinpäätöskertomus 1956.
- 259 ELKA, 355 Oy Esso Ab: 2051 tilinpäätösasiakirjat 1951-1966, tilinpäätöskertomus 1957.
- 260 ELKA, 355 Oy Esso Ab: 2051 tilinpäätösasiakirjat 1951-1966, tilinpäätöskertomus 1958.
- 261 HRakvv arkisto: Kasarmikatu 15 lupahakemus 21.10.1958.
- 262 HRakvv arkisto: Kasarmikatu 15 lupahakemus 20.1.1959; 10.4.1959
- 263 ELKA, 355 Oy Esso Ab: 2051 tilinpäätösasiakirjat 1951-1966, tilinpäätöskertomus 1957.
- 264 ELKA, 355 Oy Esso Ab: 2051 tilinpäätösasiakirjat 1951-1966, tilinpäätöskertomus 1957.
- 265 ELKA, 355 Oy Esso Ab: 2051 tilinpäätösasiakirjat 1951-1966, tilinpäätöskertomus 1955.
- 266 HRakvv arkisto: Kasarmikatu 15 lupahakemus 10.6.1966.
- 267 HRakvv arkisto: Kasarmikatu 15 lupahakemus 7.11.1957.
- 268 HRakvv arkisto: Kasarmikatu 15 lupahakemus 15.4.1966.
- 269 HRakvv arkisto: Kasarmikatu 15 lupahakemus 29.12.1969.
- 270 Perustettu 1949, nykyisin osa FCG eli Finnish Consulting Group –konsernia.
- 271 ELKA, 355 Oy Esso Ab: 2051 tilinpäätösasiakirjat 1951-1966, tilinpäätöskertomus 1956.
- 272 ELKA, 355 Oy Esso Ab: 2051 tilinpäätösasiakirjat 1951-1966, tilinpäätöskertomus 1955.
- 273 HRakvv arkisto: Kasarmikatu 15 lupahakemus 25.9.1975.
- 274 HRakvv arkisto: Kasarmikatu 15 lupahakemus 21.3.1977.
- 275 HRakvv arkisto: Kasarmikatu 15 asiakirjat.
- 276 PLM Luovutuspyytäkirja 18.3.1974.
- 277 HRakvv 76-021597
- 278 PLM Luovutuspyytäkirja 18.3.1974.
- 279 KA PLM T-28107, 11: Kiinteistöasiakirjat Kaartin maneesia koskien
- 280 KA PLM T-28107, 11: Kiinteistöasiakirjat Kaartin maneesia koskien
- 281 PLM > Sisäasianministeriön kirjelmä ”Kaartin maneesin hallitilat” 3742/305 15.2.1978.
- 282 KA PLM T-28107, 11: Kiinteistöasiakirjat Kaartin maneesia koskien
- 283 KA PLM T-28107, 11: Kiinteistöasiakirjat Kaartin maneesia koskien
- 284 KA PLM T-28107, 11: Kiinteistöasiakirjat Kaartin maneesia koskien
- 285 KA PLM T-28107, 11: Kiinteistöasiakirjat Kaartin maneesia koskien

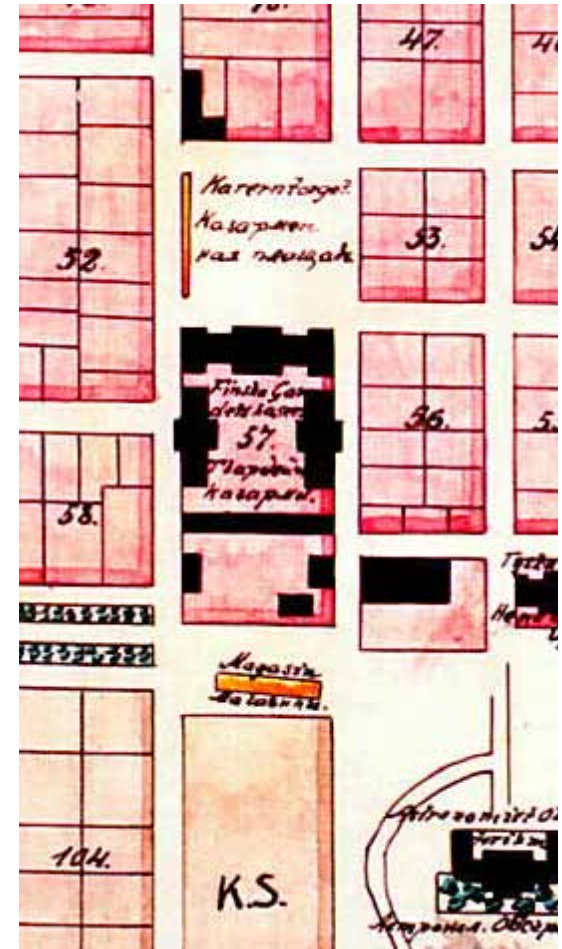
LIITEKARTAT: MANEESIN SIJAINTI KAUPUNKIRAKENTEESSA



Plan Charta öfver Helsingfors Stadts Tomter uti
Nylands Höfdingedöme. 1832, Grönlund. HKA



Asemakaavakartta 1836, Gyldén. HKA.



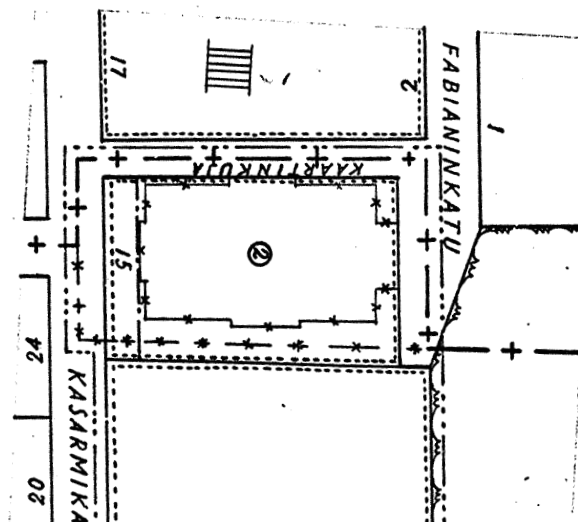
Asemakaavakartta 1874. HKA.



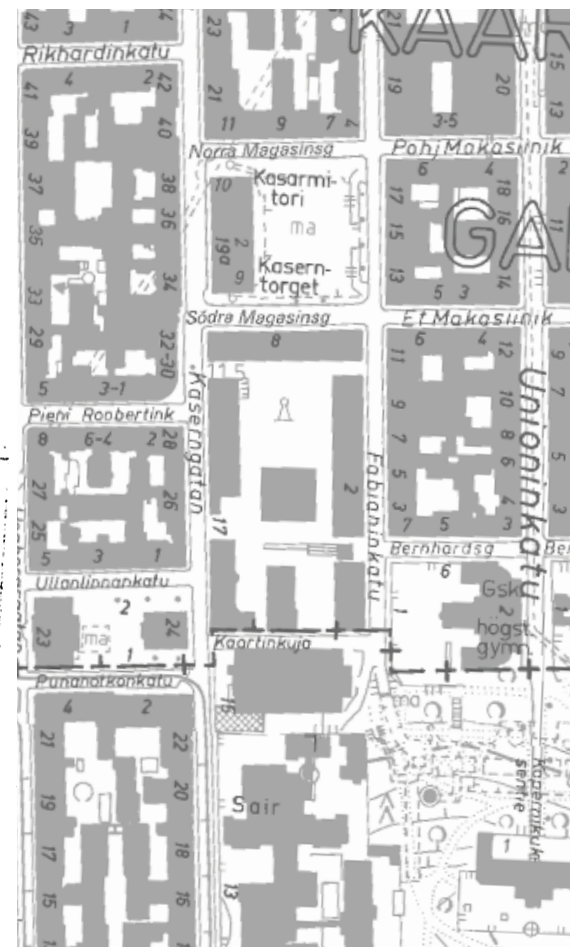
Asemakaavakartta 1878, Claes Kjerrström. HKI paikkatietopalvelu

SELITYKSIÄ

- 3m SEN RAJAN ULKOPUOLELLA OLEVA VIIVA, JONKA SISÄPUOLISEN ALUEEN ASEMAKAAVALLE JA ASEMAKAAVAMÄÄRÄYKSILLE VAHVISTUSTA ANOTAAN.
- KORTTELIN JA TONTIN RAJA.
- POISTETTAVA KORTTELIN JA TONTIN RAJA.
- ERI ASEMAKAAVAMÄÄRÄYSTEN ALAISTEN TONTINOSIEN VÄLINEN RAJA JA ULKOINEN RAKENNUSRAJA.
- KAUPUNGINOSAN RAJA.
- POISTETTAVA KAUPUNGINOSAN RAJA.
- YLEISEN RAKENNUKSEN TONTTI.
- PUISTO.

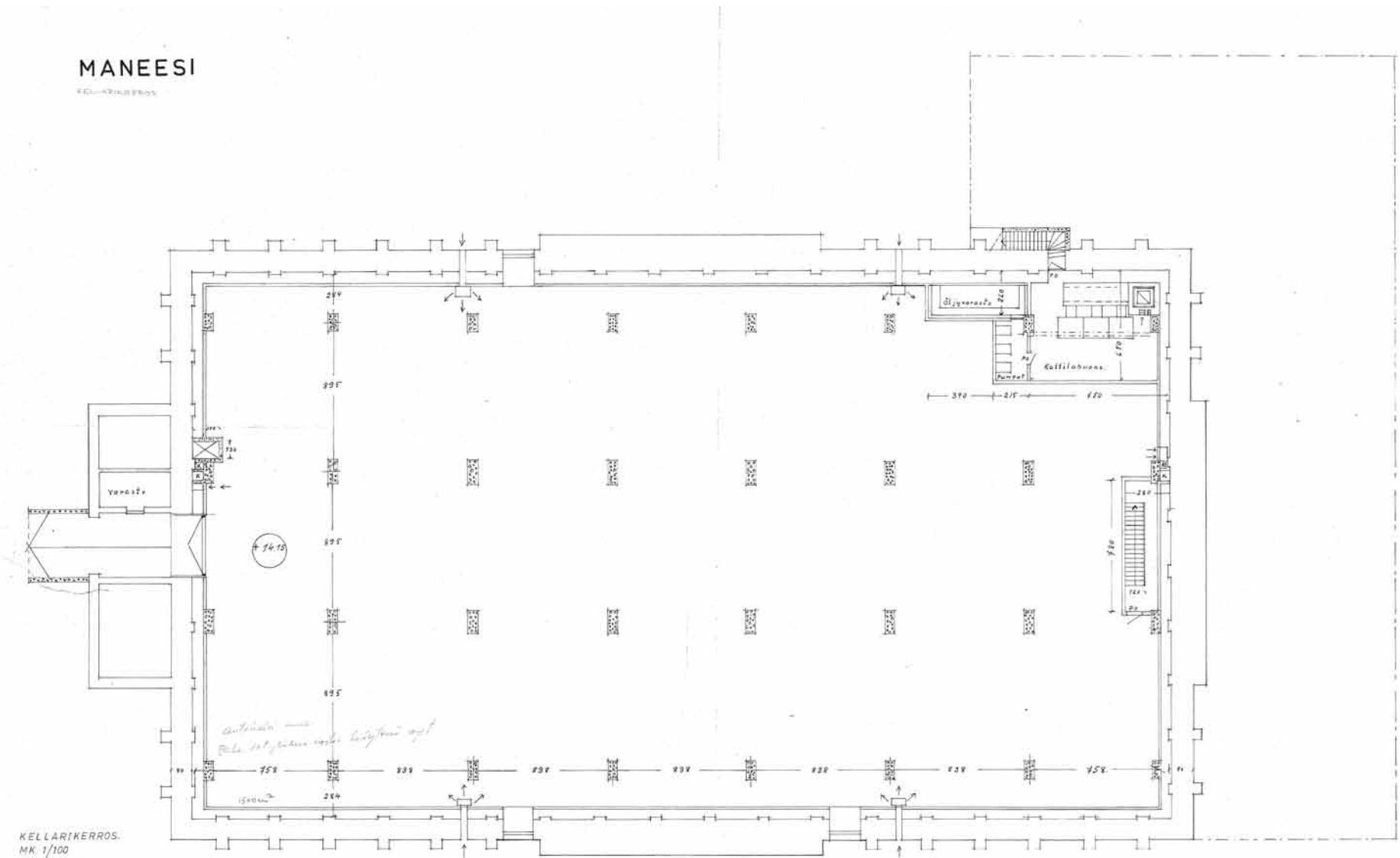


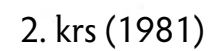
Voimassa oleva asemakaava 4070 vuodelta 1956. HKI paikkatietopalvelu.



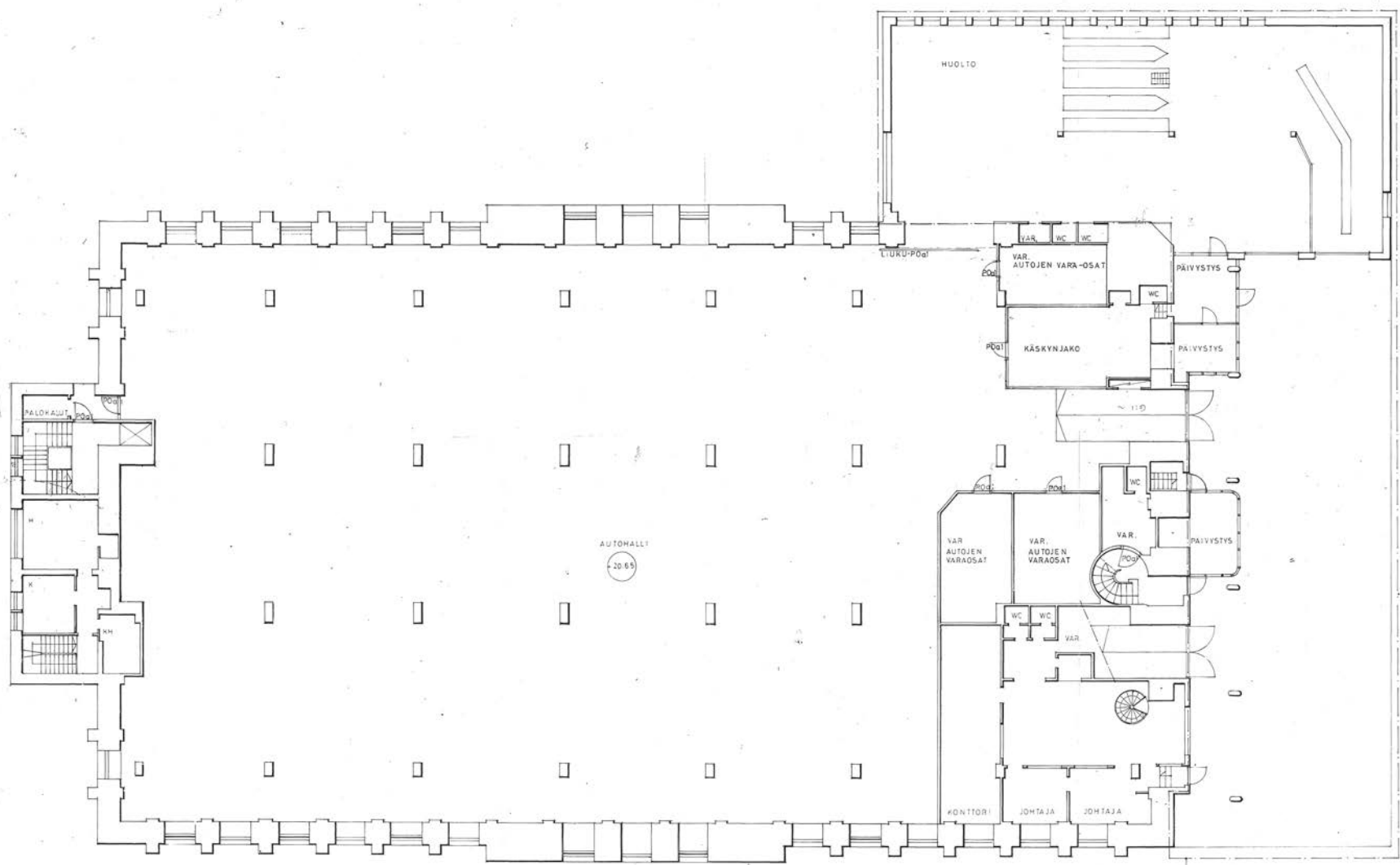
Opaskartta kapunkirakenteesta 2013, HKI paikkatietopalvelu.

LIITE: NYKYTILAA VASTAAVAT POHJAPIIRUSTUKSET



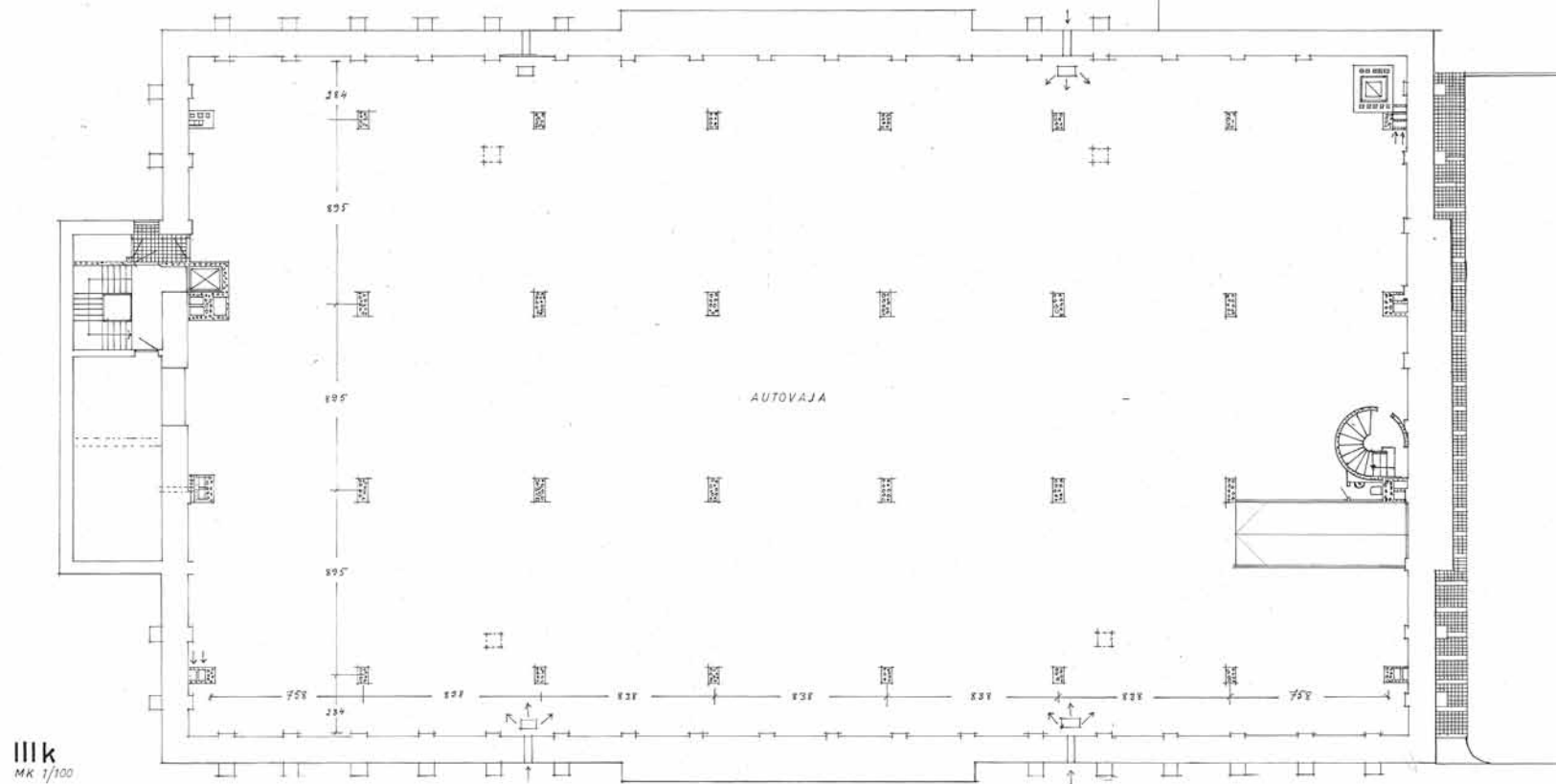


LIITE: NYKYTILAA VASTAAVAT POHJAPIIRUSTUKSET



MANEESI

S. KÄRKKÄ

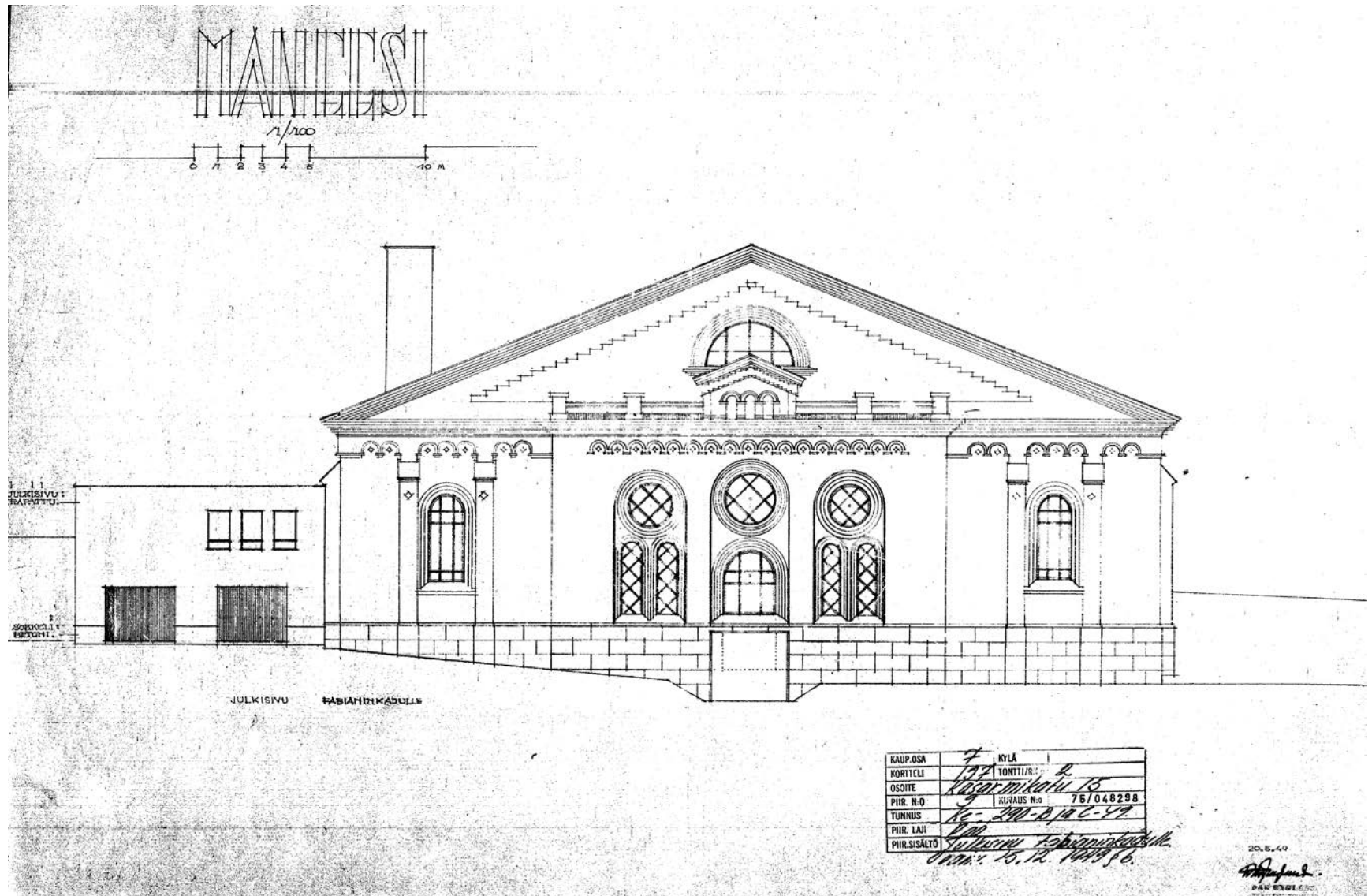


LIITE: NYKYTILAA VASTAAVAT POHJAPIIRUSTUKSET

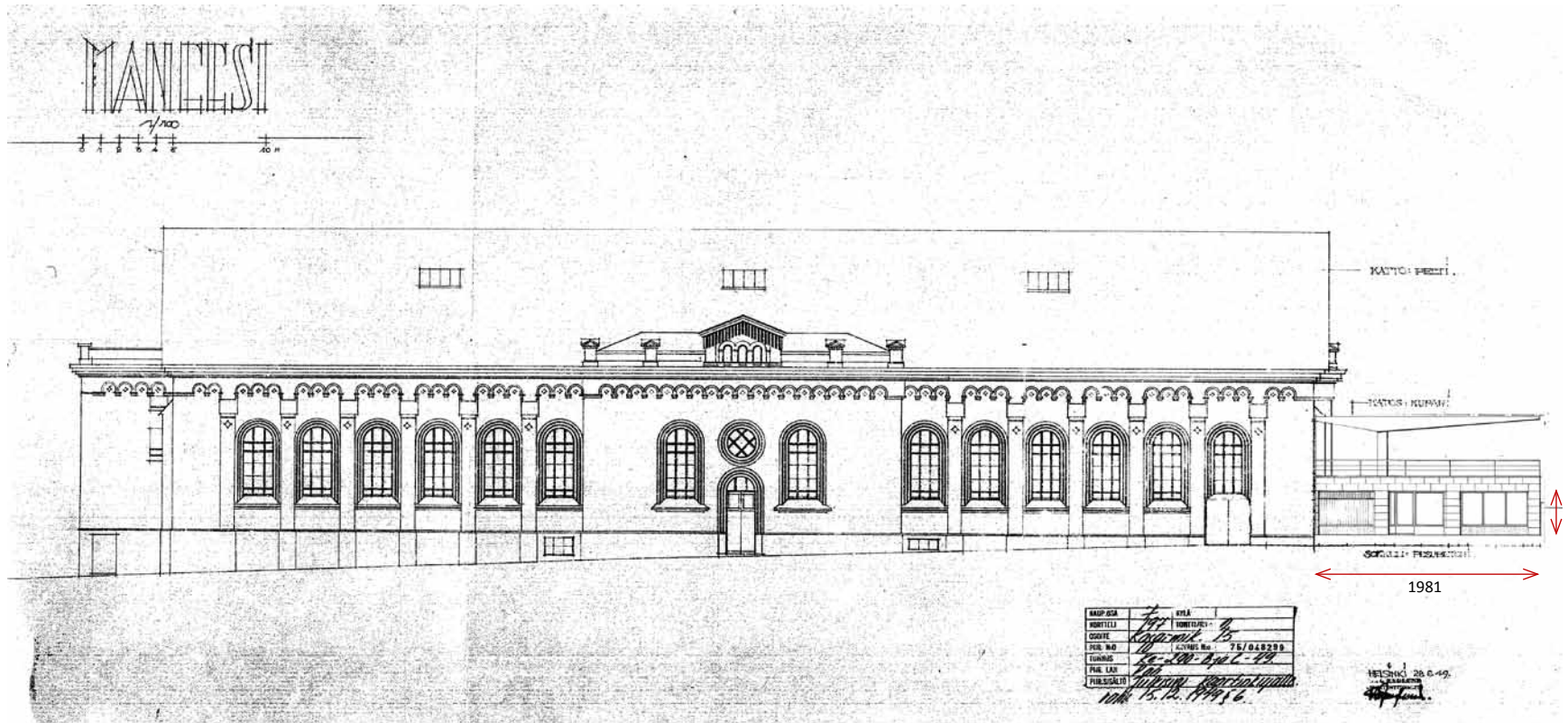


5. krs (1975)

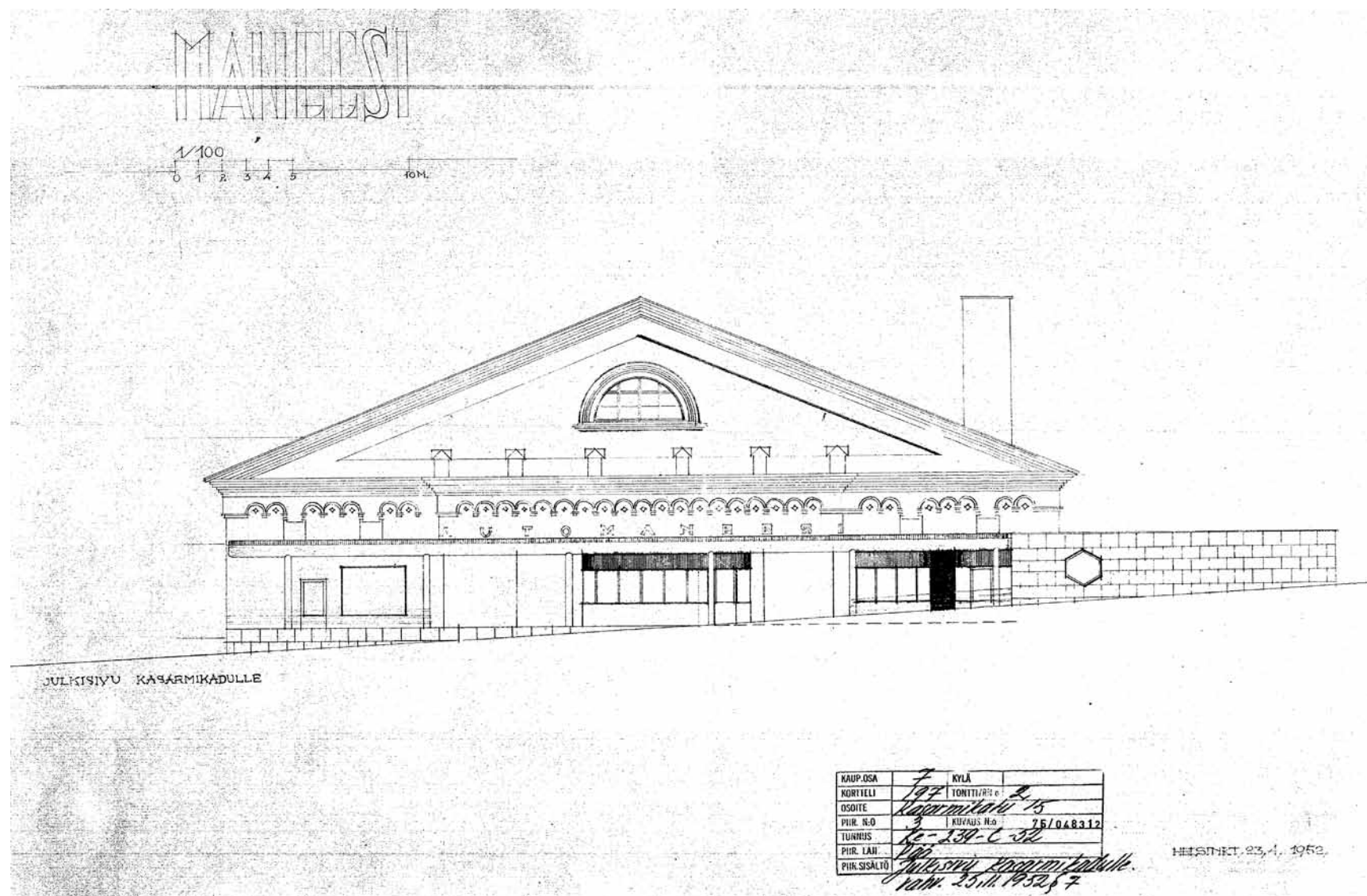
LIITE: NYKYTILAA VASTAAVAT JULKISIVUPIIRUSTUKSET



LIITE: NYKYTILAA VASTAAVAT JULKISIVUPIIRUSTUKSET



Pohjoinen (1949 / 1981)



Länsi (1952)

