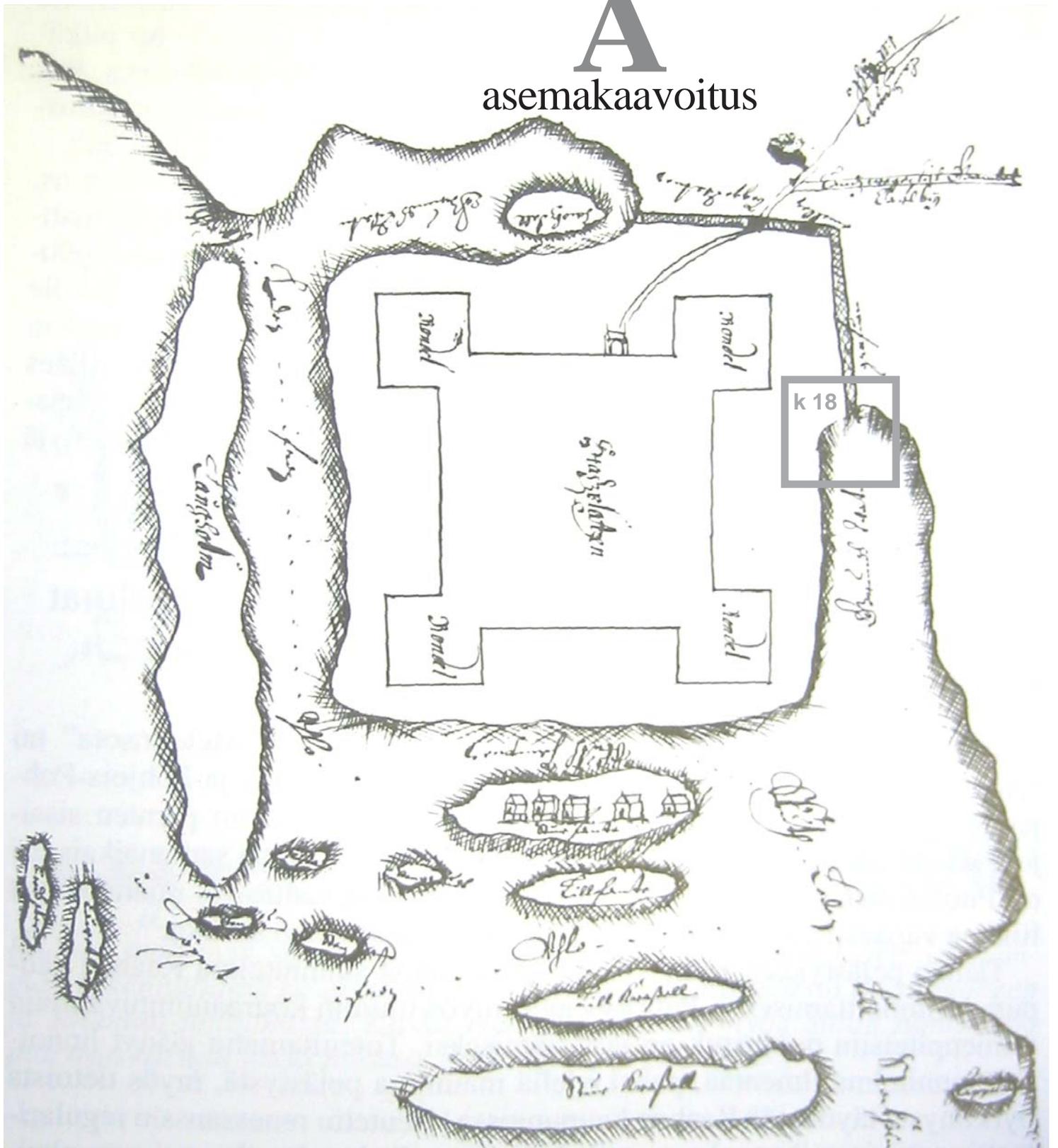


Raahen 5. kaupunginosan  
korttelin 18  
rakennushistoriallinen selvitys

A  
asemakaavoitus



Raahen kaupunki  
Raahen seurakuntayhtymä  
Rakennusliike Fors Oy



06.04.2004  
SUUNNITELUKESKUS OY

# Korttelin 18 sijainti

*Ilmavalokuva, Maanmittaushallitus 2003*



# Sisältö

## Osa A

Asemakaavoitus		Tontti 17, rakennushistoria	B 33
Korttelin 18 sijainti	A 2	Tontti 17, piharakennukset	B 34
1. Johdanto	A 4	Tontti 17, sisätiloja	B 35
2. Asemakaavahistoria	A 5	Raahen seurakuntayhtymä, tontti 18	B 36
1649 - 1680	A 5	Tontti 18, rakennushistoria	B 37
Raahen kaupungin ja ruutuasemakaavan synty	A 6	Tontti 18, pohja, leikkaukset, julkisivu	B 38
1680 - 1721, katovuodet ja Suuri Pohjan sota		Tontti 18, sisätiloja	B 40
1721 - 1765	A 8	Tontti 18, aitta	B 42
1765 - 1808	A 9	Lähteet	B 44
1808 - 1854	A 10		
1810 palon jälkeinen asemakaava	A 12		
1855 - 1875 tasaisen kehityksen aikaa	A 14		
1875 - 1899	A 16		
Asemakaava vuodelta 1911	A 18		
Asemapiirros vuodelta 1930	A 19		
Asemapiirros vuodelta 1967	A 20		
Keskustan osayleiskaava 1985	A 22		
Ajantasa-asemakaava v. 2004	A 23		
Katutilat ja aukiot, nykytilanne	A 24		

## Osa B

Rakentaminen	
Rakennuskohtainen inventointi	B 3
Puukaupungin rakentuminen korttelissa	B 4
Granlund, tontti 12	B 4
Saariaho, tontti 13	B 10
Pelastusarmeijan talo, tontti 14	B 16
Kulmatalo, tontti 15	B 20
Tontti 16, Rakennusliike Fors Oy	B 24
Tontti 16, rakennushistoria	B 25
Tontti 16, pohjapiirros ja leikkaus	B 26
Tontti 16, sisäseinän pintakäsittelyjä	B 27
Tontti 16, aitta	B 29
Tontti 17, Rakennusliike Fors Oy	B 30

## Osa C

Säilyneisyys ja arvottaminen	
Kriteerit	C 2
Tutkitut rakennukset kartalla	C 3
Tontti 12	C 4
Tontti 13	C 6
Tontti 14	C 7
Tontti 15	C 8
Tontti 16,	C 9
Tontti 17	C 10
Tontti 18	C 12
Tontti 23	C 13
Tontti 26	C 13
Tontti 27	C 14
Tontti 11	C 15
Yhteenveto korttelista 18	C 16

*Kansikuva: linnoitussuunnitelma Raahen kaupunkia varten, (pormestari Henrik Corte 1663 esitys Raahesta Pietari Brahelle)  
"Rondellien" ympäröimä kaupunginpaikka. Kaupungin kaakkoisosassa ollut kapea kannas oli tarkoitettu kaivamaan Sovionlahdesta suoran kulman muodostamana kaivantona "Jaakonlaaksoon".*

# 1. Johdanto

“*Vanha kaupunki elää uusille ja uusille sukupolville historiaa ja menneisyyttä ilmentäen.*

*Raahen kaupungin juuret ulottuvat vuoteen 1649 ja ovat koettavissa Vanhan kaupungin kaduilla ja pihoilla, taloissa ja rannalla.”*

*kaupunginarkkitehti  
Hilkka Aaltonen*

## Tehtävä

Raahen kaupungin liikekeskustan kortteliin on valmisteilla asemakaavan muutos, jossa määritellään mm. tonttien olevan rakennuskannan säilyttämistapa ja laajuus. Kaavatyön pohjaksi Museovirasto edellyttää rakennushistoriaselvityksen laatimista.

Selvityksen toimeksiantajina ovat Raahen seurakuntayhtymä ja Rakennusliike Fors Oy. Työhön kuuluu rakennushistoriallisen selvityksen laatiminen yleispiirteisesti koko korttelista ja yksityiskohtaisemmin tonteista 15, 16, 17 ja 18.

Selvitys sisältää korttelin kaavallisen historian tarkastelun, tonttien rakentamisen vaiheet ja myöhemmät muutokset. Selvityksen liitteenä on arvio rakennusten ja alueen säilyneisyydestä.

## Aluerajaus

Kaavallinen tarkastelu käsittää korttelin 18 lisäksi vaikutusalueena lähikorttelien muodostamat katutilat.

Rakennuksista selvitetään koko korttelin, että jo purettujen puutalojen piirustukset kootaan niiltä osin kuin niitä on säilynyt.

## Tutkimusaineisto

Tutkimusaineisto koostuu arkistomateriaalista, kirjallisista lähteistä ja kenttätutkimuksen tuottamasta aineistosta.

Lähtötiedot on saatu Raahen kaupungin teknisestä keskukselta, kaupungin arkistoista, kaupungin museosta, Oulun maakunta-arkistosta ja Pohjois-Pohjanmaan museosta.

Useista jo puretuista rakennuksista tietoa ei ole löytynyt tarpeeksi ja niiden tarkka ajoitus on ollut mahdotonta määrittellä.

## Työryhmä

Työn suorittamisesta on vastannut Suunnittelukeskus Oy Oulun toimisto. Arkkitehti Esko Puijola on vastannut työn sisällöstä ja mittaus-tekniikka Irja Hiltula on suorittanut arkistotutkimuksen ja kenttätöyt.

Työhön ovat antaneet arvokasta palautetta vt kaupunginarkkitehti Kaija Seppänen, Museoviraston tutkija Margaretha Ehrström ja Pohjois-Pohjanmaan museosta arkkitehti Anneli Salmela.

## 2. Asemakaavahistoria

1649 - 1680

### Ruotsin suurvalta-ajan kaupungistumiskausi

Ruotsin suurvalta-aikaa oli Suomen ensimmäinen urbanisointumiskausi. Kaupunkirakenne ohjattiin kohti säännönmukaisuutta ja edustavuutta.

Axel Oxenstiernan totesi mm. että tuskin oli olemassa toista valtakuntaa, jossa oli niin vähän ja niin kurjia kaupunkeja kuin Ruotsi. Oxenstierna puuttui nimenomaan Suomen kaupunkeihin. Hän ilmoitti hallituksen aikovan perustaa Pohjanmaalle uusia kaupunkeja, ja tätä varten oli suunniteltu komitea, johon tuli kuulumaan myös insinööri, so. kaavoittaja. Valta-neuvosto oli antanut määräyksen, että kaikille

perustettaville kaupungeille oli laadittava säännöllinen asemakaava.

Kaupunkilaki 1620 ja kaupunkilakia täydentävä säädös kaupunkien sisäisestä hallinnosta sisälsi monia kaupunkien kaavoitusta ja rakennustoimintaa koskevia määräyksiä. Niinpä jokaisessa kaupungissa tuli olla vahvistettu asemakaava eli mittausta, joka määritteli katuverkon kulun ja tonttien rajat, ja jonka mukaisesti kaiken rakennustoiminnan tuli tapahtua.

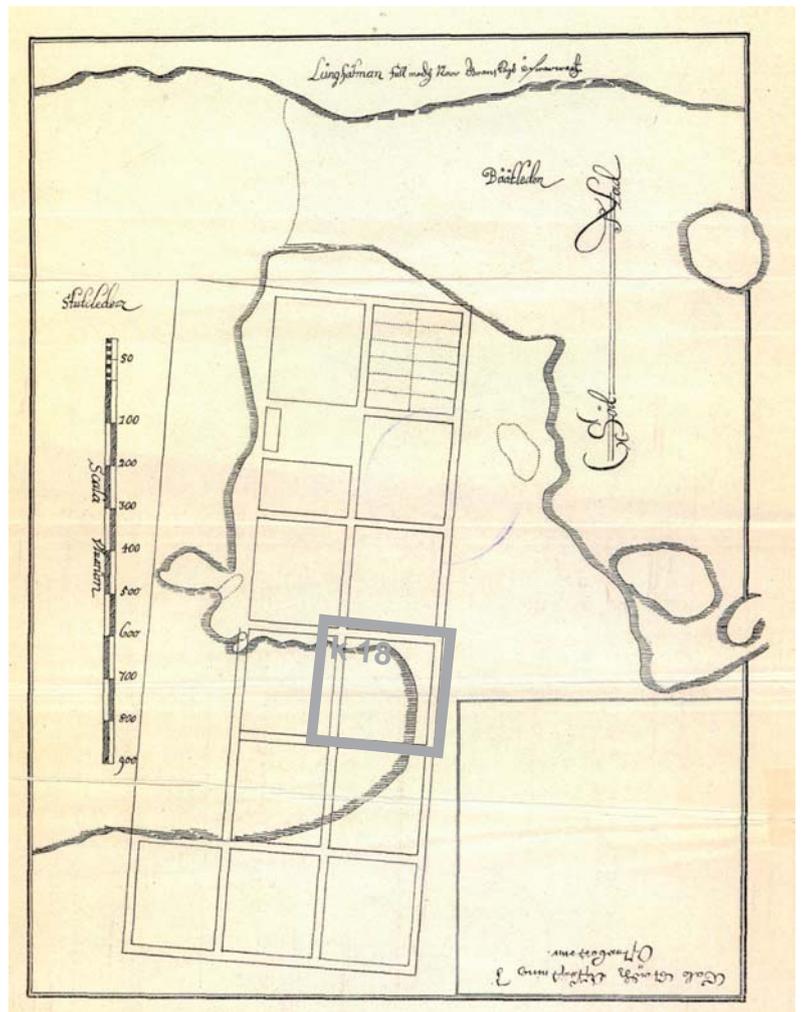
Vuosisadan keskivaihe oli ennennäkemättömän vilkasta kaupunkirakentamisen ja kaavoituksen aikaa.

*Maanmittari  
Claes Claessonin  
laatima ensimmäinen  
hahmotelma Salon  
kaupunkia varten 1651.*

*Kaupungille oli varattu  
laajenemismahdollisuuksia  
etelään maastonolosuhteista  
välittämättä.*

*Eteläisen lahdelman  
käyttöönotto vaati parin  
vuosisadan maankohoamisen.*

*Tonttijako oli laadittu  
koilliseen kortteliin.  
Sen mukaan tontin pituus oli  
100 kyynärää ja leveys  
40 kyynärää (59,5 x 24 m)*



## Raahen kaupungin ja ruutuasemakaavan synty

Ikivanhoista ajoista Saloinen oli tunnettu mainiosta satamastaan, joka teki pitäjstä huomattavan kauppapaikan. Laivoja saapui Itämeren alueelta ja talonpojat kuljettivat mm. tervaa, lautoja ja nahkoja kaukaisilta seuduilta kauppa-teillään.

Saloisten satama sai vielä suuremman merkityksen, kun Kustaa II Adolf antoi v. 1616 määräyksen jonka mukaan sataman varsilla oli pidettävä vuosittain 14 päivää kestävä vapaa-markkinat. Markkinoiden syntyminen aiheutti kaupan ja liikenteen vilkastumista ja seutu ja sen olot tulivat tunnetuiksi.

Kuningatar Kristina oli kuullut Saloisten pitäjässä olevan sopivan paikan maalais-kaupungiksi ja määrännyt laadittavaksi ehdotuksen millä tavalla tämä kaupunki oli rakennettava.

5.12.1649 julkaisi Suomen kenraalikuvernööri Pietari Brahe asiasta kirjelmän ja tuleville asukkaille luvattiin 12 vuoden vapaus kaikista maksuista. Brahe nimitti kaupungin pormestariksi Oulussa asuvan saksalaisen Hendrich Corten.

Ensimmäinen vaihtoehto kaupungin paikaksi oli vanhan satamapaikan vierellä. Tämä osoittautui kuitenkin olevan liian alavaa aluetta ja uudeksi sataman paikaksi keksittiin nykyinen Raahen lahti. Tämän rannalle perustettiin kaupunki, jota aluksi nimitettiin Saloisten kaupungiksi.

Asemakaavan laadi ajanmukaisesti renessanssin henkeen maanmittausinsinööri *Claes Claesson* vuonna 1649 laaditun kaupunkiniemen maantieteellisen kartan pohjalte todennäköisesti vuonna 1651.

Kaavoittaminen alkoi Claes Claessonin vuonna 1649 suorittamalla maantieteellisellä mittauksella, jota seurasi samana vuonna valmistunut asemakaavasuunnitelma.

Raahen kaupunki sai suhteellisen selkeästi luonnehdittavan perusrakenteen: Se oli puurakenteinen kaupunki. Sillä oli geometrisen säännöllinen ruutuasemakaava, homogeeninen katuverkko ja neliömäiset korttelit.

Kaupunki ulottui 2-3 korttelin levyisenä yli silloisen kaupunkiniemen. Sitä ei sovitettu paikalliseen maastoon vaan kaava-alueelle osuva merenlahti ns. Sovionlahti edellytettiin muokattavaksi tonttimaiksi. Tämä oli seurausta pyrkimyksestä vakiomuotoisuuteen: kaupungin ihannemuoto oli joko suorakaide tai neliö.

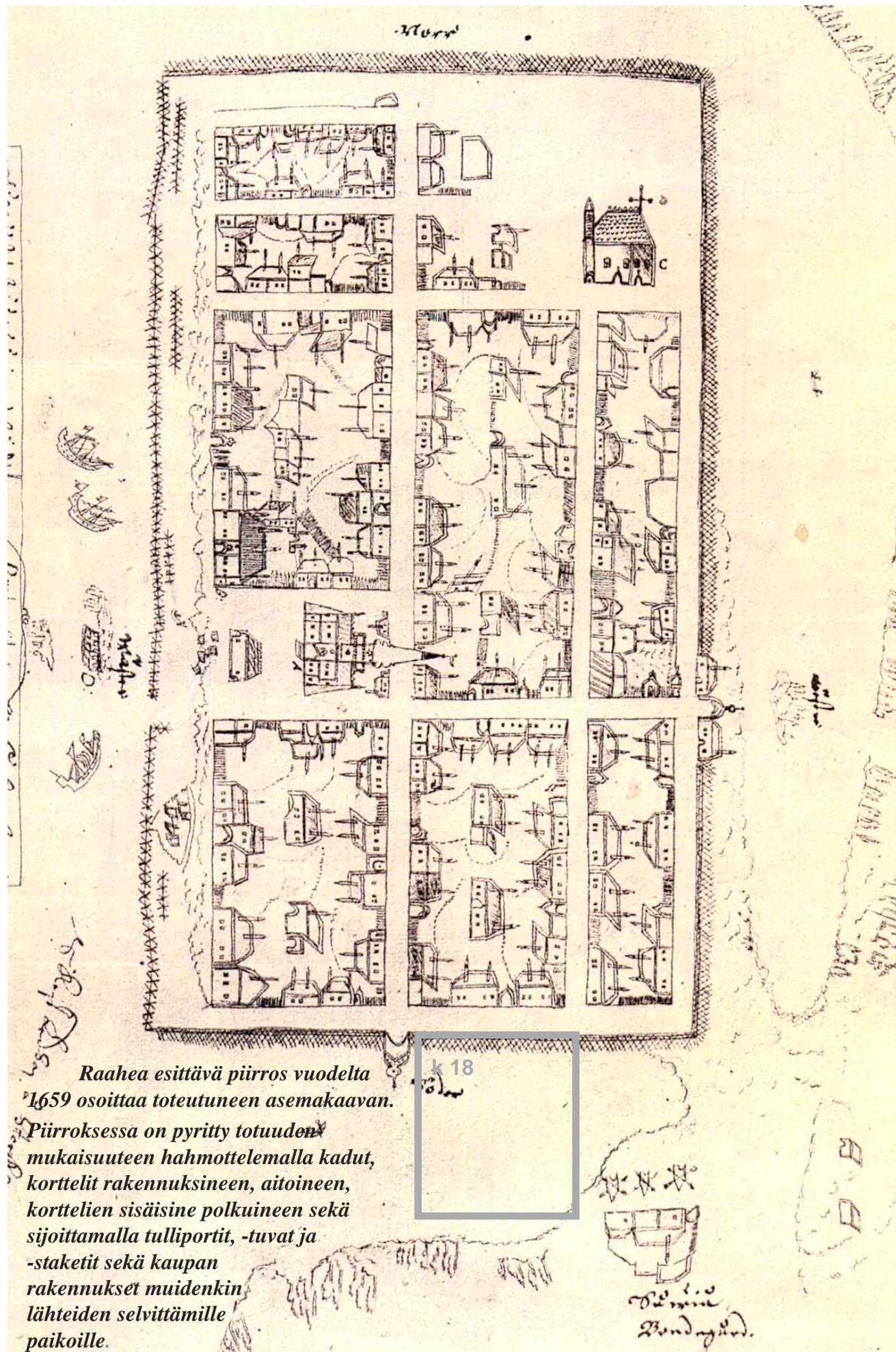
Kaupungin vakiomuotoisuutta korosti vielä kaavasuunnitelmaan merkitty tulliaita. Kaupunki rajattiin ympäröivästä maaseudusta suljetuksi kokonaisuudeksi, jossa asuminen edellytti porvarisoikeutta. Kaupungin rajautumista muusta maisemasta lisäsi vielä se, että viljelysmaat sijaitsivat tulliaidan vieressä: kaupunki näkyi jo kaukaa omana etuoikeutettuna kokonaisuutenaan.

Raahen kadut olivat 20 kyynärän levyisiä, kaikki saman levyisiä ja tasaveroisia. Tontteja tässä ensimmäisessä suunnitelmassa oli 120.

Maanmittari Lars Larssonin tehtäväksi annettiin merkitä kaupungin paikka, kadut ja tontit ensimmäistä kertaa.

Vuonna 1652 Pietari Brahe osti kruunulta verottomaksi omistusmaaksi Saloisten pitäjän ja kaupungin sekä määräsi mm. että kaupungin nimi oli muutettava ja siitä oli käytettävä nimeä Brahestad. Kaupunki oli Pietari Brahen yksityistä omaisuutta, hän hallitsi sitä vapaasti ja hänellä oli määräämisoikeus kaikissa sen asioissa kuolemaansa saakka vuoteen 1680.

Pietari Brahe oli käynyt Saloisissa ennen alueen ostamista mutta ei käynyt koskaan omistamassaan kaupungissa. Hän hoiti vapaaherrakuntaansa voutien avulla. Raahessa pormesta-



**Raahen esittävä piirros vuodelta 1659 osoittaa toteutuneen asemakaavan.**

**Piirroksessa on pyritty totuuden mukaisuuteen hahmottelemalla kadut, korttelit rakennuksineen, aitoineen, korttelien sisäisine polkuineen sekä sijoittamalla tulliportit, -tuvat ja -staketit sekä kaupan rakennukset muidenkin lähteiden selvittämille paikoille.**

k 18

ri Corte oli hänen luottomiehensä.

Saloisten pitäjä oli lähellä Venäjän rajaa. Vanhoista ajoista saakka sinne tunkeutui usein venäläisiä joukkueita, jotka ryöstivät ja hävittivät kyliä, polttivat talot ja ajoivat asukkaat pakosalle. Raahe linnoitettiin osaksi. Pääosin veden ympäröimän kaupungin maakannakselle rakennettiin kahdeksankulmainen puutorni puolustusta varten. Suunnitellut bastionit, paalutukset ja vallihaudat eivät tiettävästi toteutuneet.

Kaupunkiin oli rakennettu kirkko, raatihuone, koulu, tullitupa, tavarahuone ja kellotapuli sekä monet tontit.

*Claessonin kolmas lopullinen Raahen regulointisuunnitelma vuodelta 1651.*



## 1680 - 1721

### Katovuodet ja Suuri Pohjan sota

Kaupungin rakentamista ja kunnostamisesta kannettiin huolta. Teitä, katuja ja siltoja korjattiin. Laadittiin määräyksiä kaupungin kaunistamiseksi ja sirommaksi saattamiseksi. Muistutettiin porvaristoa rakentamaan kaunis aita jokaisen talon ympärille ja käskettiin osallistumaan torin korjaamiseen. Myös kirkkoa parannettiin aika-ajoin.

Katovuodet koettelivat kaupunkia 1687, 1695-97 ja aiheuttivat nälänhätää. Näistä ei oltu vielä toivuttu, kun alkoi suuri pohjoismainen sota. Kaupungilta vaadittiin tavaran hankkimista armeijalle ja sotaväen ottoa venäläistä vihollista vastaan. 1714 venäläiset tunkeutuivat Raaheen, hävittivät ja polttivat sitä. Kirkko, raatihuone, koulu ja tullituvat tuhottiin. Useimmat yksityistalot poltettiin tai pilattiin katot, ikkunat, uunit. Myös kaupungin aita poltettiin. Raahen väkiluku romahti vuosia kestäneen vihanpidon jälkeen muutama ihmisiin, jotka eivät olleet voineet lähteä pakoon.

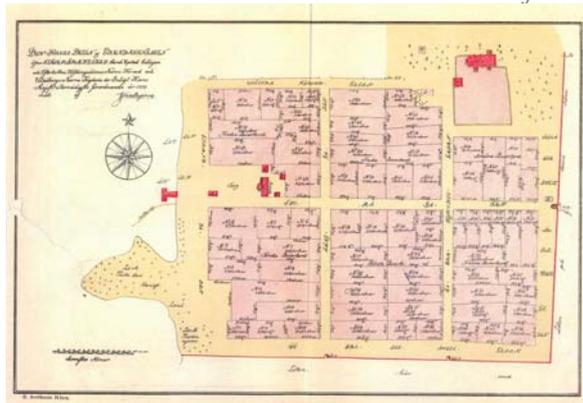
Vuonna 1721 tehtiin rauha ja paenneet porvarit alkoivat vähitellen palata kaupunkiin.

## 1721-1765

Hävitetty, lähes autio Raahe sai veromaksusta vapaavuotia ja oikeuden kerätä tarvittavia varoja saadakseen kaupunkinsa taas kuntoon.

Merenkulkuun ja kaupankäyntiin myönnettiin maakaupungeille vapauksia v.1765, mikä oli lähtökohtana pienen kaupungin uudistumiselle.

*Den Första delen af Grunritningen över staden Brahestad. år 1750, mått af Johan Cajanus*

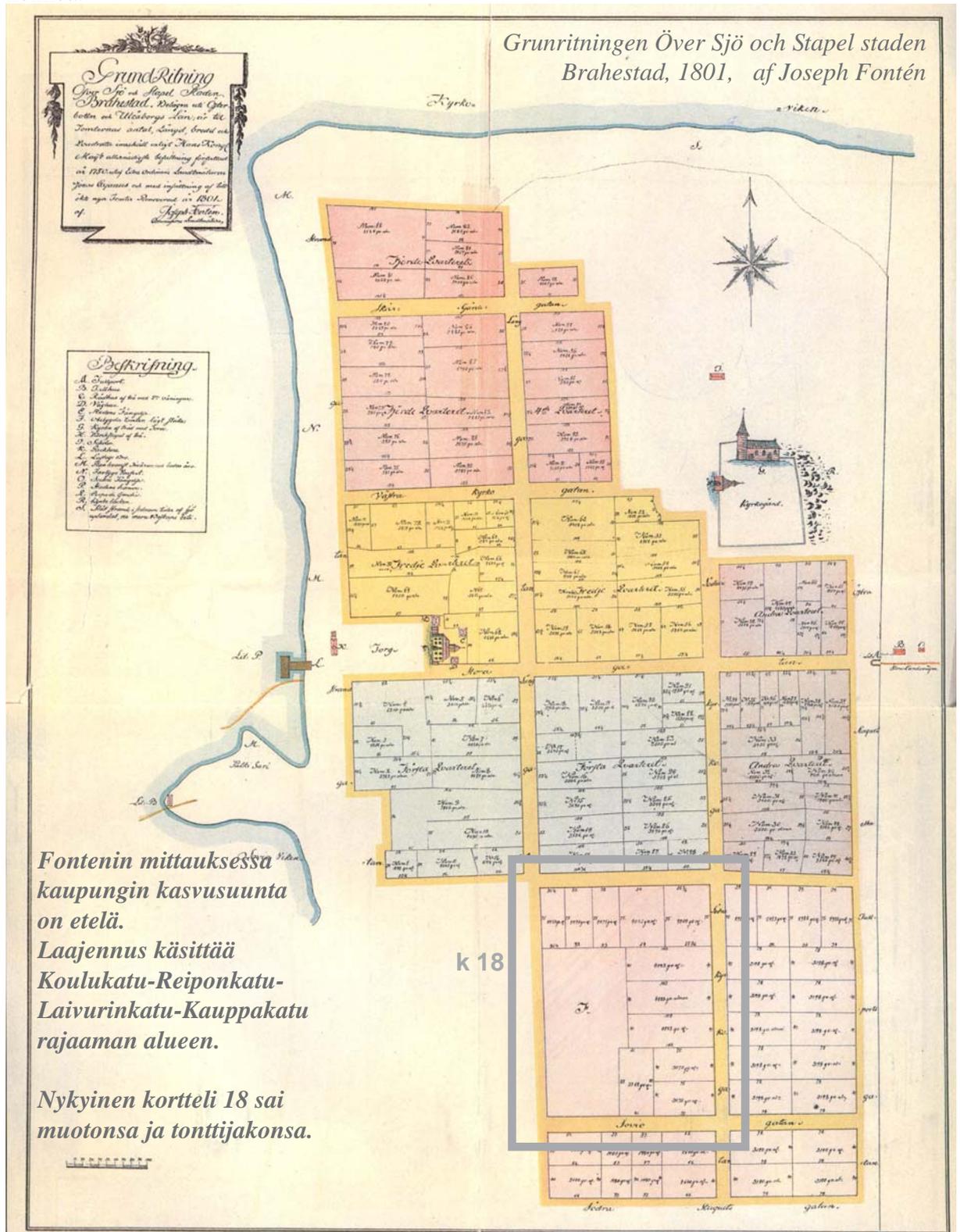


## 1765-1808

Raahen pormestari Menzer hankki kaupungille 1791 tapulioikeudet, mikä oikeutti itsenäiseen ulkomaan merenkulkuun. Kaupunkiin rakennettiin meritulli. Merenkulkua tuki laajalle levinnyt maakauppa. Raahelaiset harjoittivat kauppaa mm. Savon ja Karjalan talonpoikien kanssa.

Kaupungin asukasluku oli v. 1775 641 henkeä.

Kaupunkiympäristö oli muutamien muutosten alaisena. Tonttien lukumäärä kasvoi vähitellen yli sataan. Kaupunki katuineen oli säännöllisesti rakennettu. Vain Aitakadut eivät olleet täysin säännöllisiä. Kaupunkiaidan pituus kaksinkertaistui. Talot olivat kaikki puutaloja, useimmat kaksikerroksisia.



Raahe ja sen lähiseudut olivat 1808 vuoden sodan keskuspaikkoja. Ruotsin ja Venäjän sotajoukot majoittuivat vuoroin kaupunkiin aiheuttaen kaupungille monenlaista harmia.

Sodan jälkeen kaupunkia kohtasi vielä suurempi katastrofi. Lokakuun 1810 myrsky-yönä pääsi tuli valloilleen ja pääosa kaupungista tuhoutui. Vaatimattomasti rakennettu neljäs kaupunginosa, kirkko, koulu ja muutama isompi talo säilyivät.

Kaupunkia ryhdyttiin rakentamaan uudestaan. Laadittiin rakentamishdotus, jossa esitettiin katujen ja tonttien uudelleenjärjestämistä. Ehdotettuun katujen leventämiseen porvaristo ei suostunut mutta tontit päätettiin tehdä suuremmiksi ja siksi kaupunkia laajennettiin itään ja etelään. Maistraatti hyväksyi tällaisen menettelyn ja otti harkittavakseen uuden torin tekemisen kaupunkiin.

Raaheen saapunut maaherra Ehrenstolpe kutsui porvariston ja maistraatin kokoukseen sopimaan tonttimaiden tasoituksesta ja uudesta torista.

Tilaisuudessa voidaan katsoa syntyneen kaupungin ensimmäiset asemakaavamääräykset. Kokous päätti yksimielisesti:



1. kadut pysytetään 20 - 21 kyynärän levyisinä;
2. koska on kyllin tilaisuutta kaupungin laajentamiseen ja koska isot tontit vähentävät syttyvien tulipalojen onnettomia seurauksia sekä lisäksi edistävät kaupunkilaisten mukavuutta, tulee jokaisen tontin olla vastedes ainakin kahdeksan geometrisen kapanalan suuruinen, mutta Ison kadun varrella saavat nousta 12 kapanalaankin. Älköön kukaan rakentako 1½ kyynärää lähemmäksi naapuritalon tontin rajaa, jotta talojen väliset "välikadut" aina ovat vähintään 3 kyynärän levyiset;
3. koska tontinrajojen kaarrokset ja mutkat aiheuttavat tontinomistajalle useita epämuikavuuksia, osittain sen johdosta, että naapurien kesken usein syntyy oikeusjuttuja, osittain taas siitä syystä, että rakennettaessa ei voida seurata rajan mutkitteluja, ja koska sitä paitsi ne tekevät aivan mitättömäksi

"välikaduista" annetuilla määräyksillä tavoitellun päämäärän, ovat kaikki tontinrajat tästedes tehtävä suoriksi ja määrättyjä kulmia muodostaviksi;

4. maistraatin valitsemat sovittelijat määräävät tonttien ja tontinosien luovuttamisesta maksettavat hinnat, milloin asianosaiset eivät hyvällä keskenään sovi;
5. edellämäinittu tonttien luvun lisääminen tekee tarpeelliseksi kaupungin laajentamisen. Tämän tulee tapahtua kaupungin itäisellä sivustalla, jossa on kaupungille kuuluvia takamaita ja mahdollisesti joitakin vähempiarvoisia peltoja. Sentähden on asianomaiselle toimeen määrätylle maanmittarille, samalla kun se valmistaa kaupungin uuden asemakaavan, annettava tehtäväksi laajennusehdotuksen laatiminen, jolloin on otettava huomioon, että kadut jatkuvat samanlevyisinä ja samanlaatuisina kuin muissa kaupunginosissa ja että tontit ja korttelit täyttävät hyväksytyt vaatimukset;
6. kun kaksikerroksiset puutalot aina tulipalon sattuessa ovat sangen vaarallisia, koska tuli niistä, vaikkapa tuuli olisi heikonpuoleinenkin, lentää pitemmän matkan päähän, ja koska tontit tehdyn päätöksen mukaan tulevat tilaviksi, että niihin hyvin mahtuvat tarpeelliset rakennukset, vaikkapa asuinhuoneita olisikin vain yhdessä kerroksessa, päätettiin, ettei kaksikerroksisia puutaloja tästedes saa kaupunkiin rakentaa. Ei mihinkään talorakennukseen, oli rakennus sitten aiottu pihan tai kadun puolelle, saa ryhtyä, ennenkuin piirustus on näytetty maistraatille, jonka jäsenten tulee katsoa paikka rakennukselle;
7. maistraatin on pidettävä silmällä, että kaikki rakennukset, jotka ovat isolle kadulle päin, tulevat siistin ja kauniin näköisiksi ja että sekä kivijalan että rakennuksen korkeus niissä kaikissa on sama. Tällöin on otettava huomioon, ettei saa sallia liian korkeaa kivijalkaa, jottei siten tehdä mitättömäksi kaksikerroksisten puurakennusten rakentamiskiellolla tavoitettua tarkoitusta;
8. kaupungin tori, joka ennen on sijainnut varsin epämuikavassa paikassa, on muutettava, ja entinen tori sekä vanha, ahdas raatihuoneen tontti, joka on ollut torin länsipuolella, laajennettava ja muutettava tavalliseksi tontiksi, joka ulettuu niin pitkälle entisen torin alueelle, että kauppias Johan Soveliuksen torin

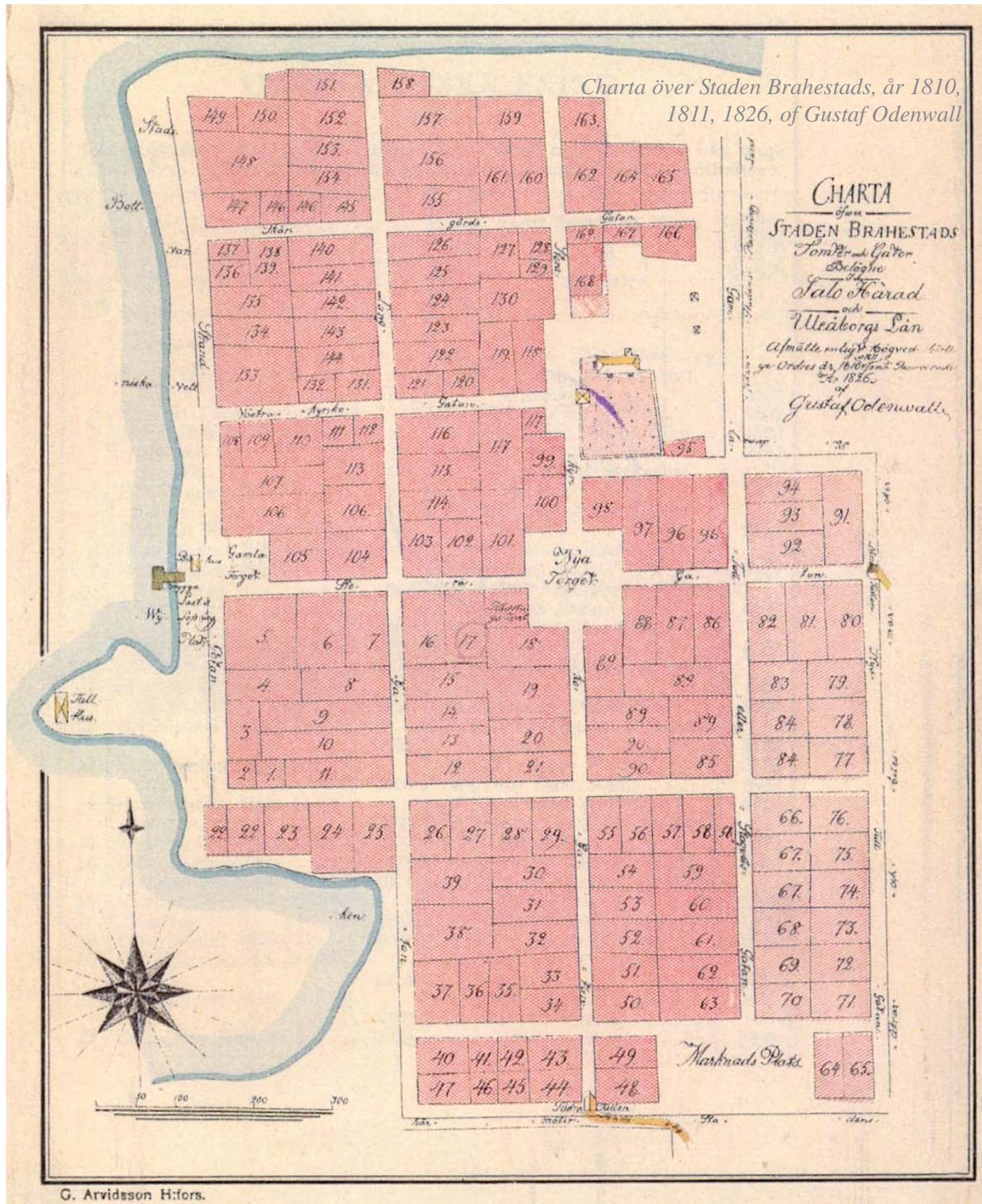


# Vuoden 1810 palon jälkeinen asemakaava

syryssä olevan asuinrakennuksen eteen jää avonainen paikka.

Kaupunkipalon jälkeen kaava uusittiin 1826 laajentamalla kaupunkirakennetta itään ja ete-

lään. Tällöin syntyi myös kortteli 18 ja Pekka-tori, joka aukiosommitelmana edustaa italia-laista renessanssi-ihanteiden mukaista umpikulmaista torityyppiä. Palokunnankatu



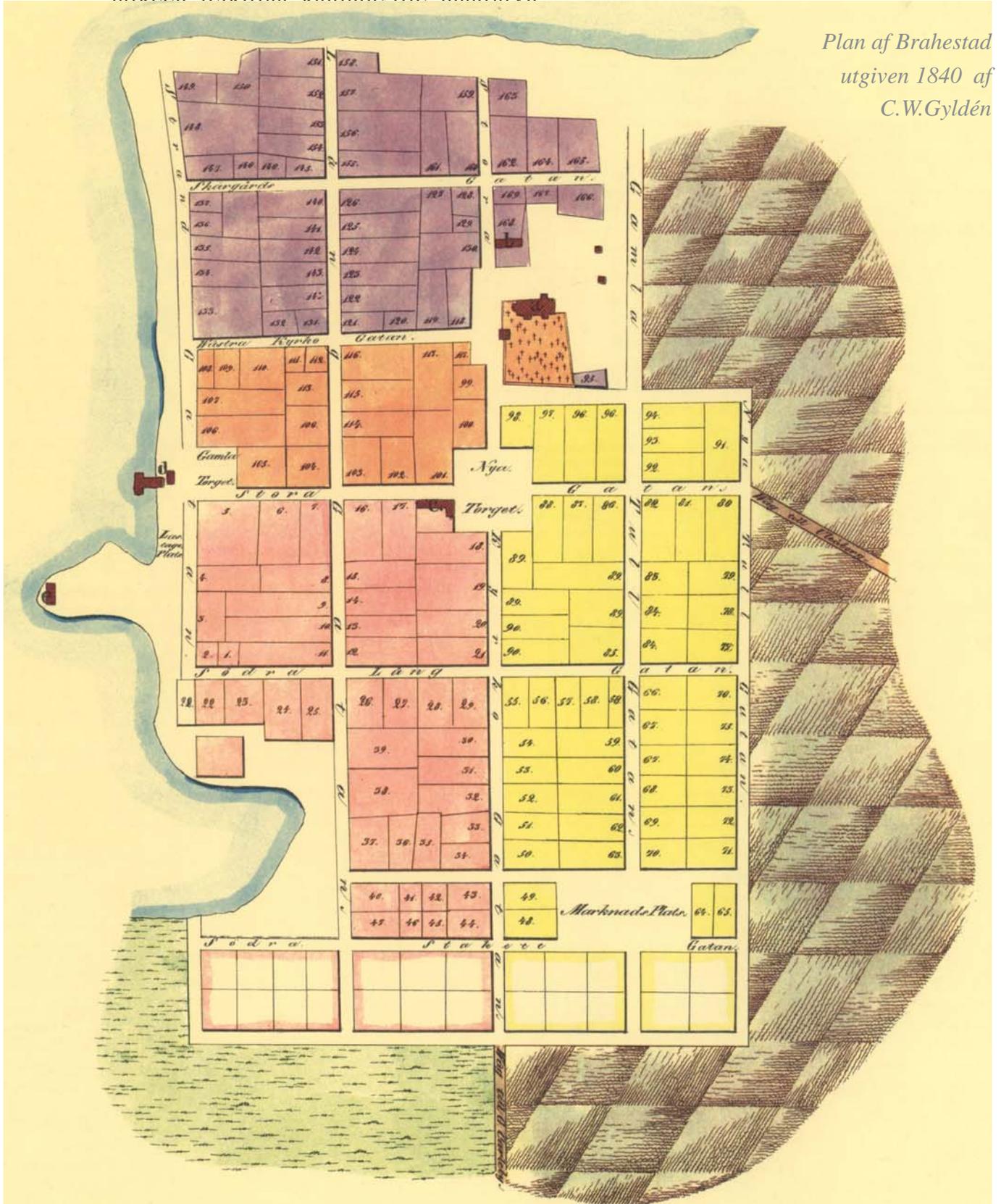
esiintyy ensimmäisen kerran asemakaavassa.

Komissionimaanmittari Gustaf Odenwall sai v. 1811 tehtäväkseen mitata ja antaa selvityksen sekä palon tuhoamista että säilyneistä tonteista niihin kuuluvine ympäristöineen. Sen jälkeen telkittää kaupungille määrätyn

Maaherra pyysi Odenwallin laatiman kartan virallista vahvistamista keisarilliselta majesteetilta.

Vuonna 1837 Raahen yleinen raastuvankokous päätti kaupungin laajentamisesta etelään päin

Plan af Brahestad  
utgiven 1840 af  
C.W.Gylden



kolmella korttelilla, joissa asemapiirroksen mukaan oli 26 tonttia pinta-alaltaan 7 - 8 kapanalaa.

Yleisten rakennusten yli-intendentti C. L. Engel antoi kaavasta lausunnon:

*“Kaupunkia laajennettaessa on aina huomioon otettava, että edistetään sen säännöllistä ulkonäköä, niin ettei uusia kortteleita muodostettaessa kaupungissa jo vallitseva säännöllisyyden leima tule kärsimään, josta syystä minä en voi hyväksyä Raahen laajentamista varten laadittua ehdotusta, vaan saan T. K. Majesteetillenne alamaisesti ehdottaa, että Kirkko- ja Aitakadut suorakulmaisesti leikkaisivat uusia kortteleja, koska tämä edistäisi kaupungin ulkomuotoa ja tulipalojen sattues-*

*sa siten oltaisiin paremmin turvassa”.*

Engelin ehdotuksen hyväksyivät koolle tulleet kaupungin vanhimmat ja arvelivat sen toteutuvan parhaiten siten, että korttelien uusien lukumääräksi määrättiin neljä ja tonttien luku 24:ksi. Tämän hyväksyi maistraatti ja kuvernööri.

Asukasluvun kasvaessa kaupunkialuetta täytyi vähän väliä laajentaa. Odenwallin laati-  
man kartan sijaan oli 1838 hankittu toinen. Tämä osoittautui kuitenkin puutteelliseksi.

Päätettiin ottaa Odenwallin kartasta jäljennös ja siihen lisätään puutteet. Työ annettiin maanmittari C. S. Lundquistin tehtäväksi.

## **Vuodet 1855 - 1875, tasaisen kehityksen aikaa**

Johan Jacob Åkermannin asemakaavassa kaupunkia laajennetaan itään, etelään ja länteen.

Kaavassa näkyvät nykyiset Laivurinkadun ja Fellmanin puistokadun välissä olevat korttelit.

Puistokadulle ja Palokunnankadulle on esitetty suurempi tilavaraus kuin muille kaduille. Kaavassa esitetty Palokunnankadun levitys itään ei toteutunut.

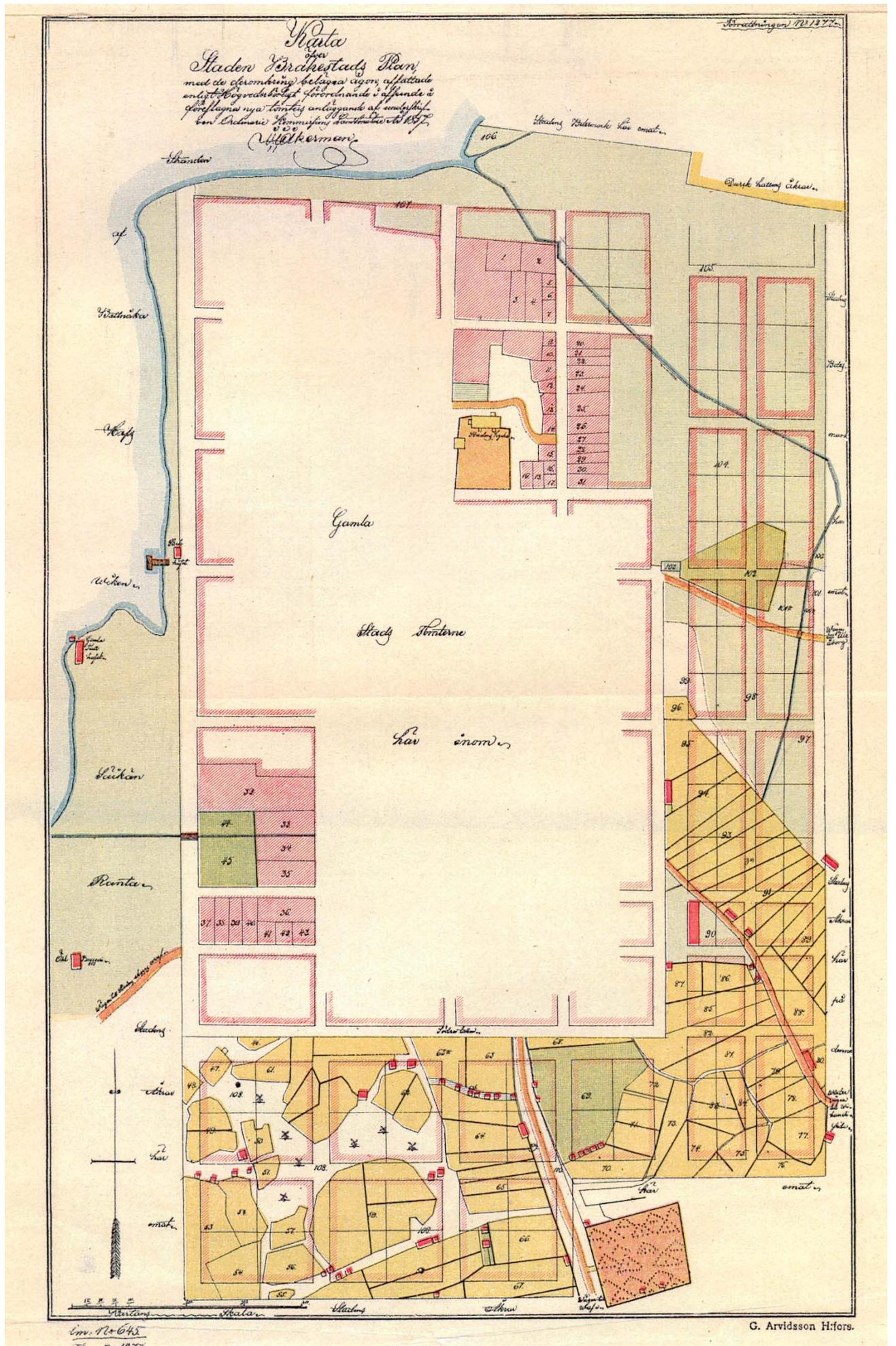
Nykyinen Raatihuoneen kortteli saa kaavassa muotonsa.

Vuonna 1867 useita katujen nimiä muutettiin. Vanhoja nimiä joita ei muutettu olivat Rantakatu, Långholminkatu, Saaristokatu, Akkakatu ja Aitakatu. Muutettuja nimiä olivat Pietari Brahen katu (ent. Pitkätatu), Kirkkokatu (ent. Etelä-Kirkkokatu), Köydenpunojan katu (ent. Aitakatu), Corten katu (ent. Länsi-Kirkkokatu), Pakkahuoneen katu (ent. Iso katu). Uusia nimiä olivat mm. Mentzerin katu, Torikatu ja Fellmannin esplanaadi.

Talojen lukumäärä oli v. 1869 234 kpl ja asukkaita n. 2 900 henkeä.

Seuraavassa Ludvig Lindquistin suunnitelmassa näkyvät empiren ihanteet. Palokunnankatu ja Fellmanin puistokatu esitetään leveinä bulevardeina ja kortteleiden keskelle on jätetty palokujat estämään kaupunkipalot.

*Seuraavalla sivulla:  
Karta över  
Staden Brahestads  
Plan,  
1857  
Jakob Åkerman*



## Vuodet 1875 - 1899

Kaupunkien kunnallishallinnosta julkaistu asetus astui Raahessa voimaan vuoden 1875 alussa. Asetuksen nojalla järjestettiin valtuusmieslaitos ja rahatoimikamari. Tämä huolehti mm. kaupungin rakennustoiminnasta valtuuston päätösten mukaan.

1800-luvun alkupuolella oli saanut rakentaa suhteellisen vapaasti. 1850-luvulla tapahtui muutos, kun kaupunkien yleinen rakennusjärjestys astui voimaan. Tällä oli muiden tekijöiden ohessa huomattava vaikutus asema-kaavojen muuttumiseen.

1800-luvun loppupuolella siirryttiin agraarin kauppakaupungin rakenteesta teolliseen kaupunkirakenteeseen.

Agraarin kaupungin perustava piirre on asumisen ja työnteon ykseys. Tämän ominaisuuden poistuminen on eräs teollistuneen kaupungin perusominaisuuksia. Mm. Katinhännän aluetta, jossa vähäväkiset asuivat, voidaan pitää industrialismin tuomana piirteenä.

*Samuli Paulaharjun* kuvailu päti hyvin kaupunginosien kohdalla:

“Keskikaupunkia, suurkylän napaseutua, joka piti pystyssä koko yhteiskuntaa, ympäröi joka puolelta joka suunnalla vähäväkisten pikku pirttien ryhmä kuin ulkokuorena tukien sekä suojellen tärkeää sydänseutua.”

Tapulijärjestelmän lakkauttaminen ja elinkeinovapauden toteuttaminen vuonna 1868 jätti jälkensä kaupunkirakentamiseen. Markkinoiden ja toripäivien sekä kauppatorin merkitys väheni ja kauppapuotien merkitys taas kasvoi.

Vaikka industrialismi muutti kaupunkikuvaa, Raahessa se tapahtui hitaasti ja kaupunki säilytti agraarin luonteensa 1800-luvun lopulla, kaupungissa pidettiin mm. vielä runsaasti karjaa.

Katukuvaan vaikutti myös kaupungin poliisijärjestys, joka tavallaan jatkoi rakennusjärjestyksen linjaa muutamilta osin. Vuoden 1899 poliisijärjestyksessä todettiin:

“Huolimaton tai kiivas ajaminen tahi ratsastaminen torilla ja kadulla olkoon kiellettyä. Väen kokoukseen ajetaan käyten. Talvisaikana kaupunkilaiset eivät saa ajaa kaupungin sisällä, ilman että heidän hevosensa ovat varustettu kulkusilla tahi kelloilla.”

Vaikka kauppakaupungin elämän vanhat muodot ja tavat säilyivät muuttumattomina, kaupunkiin nousi tarkasteltavana aikana uusia rakennuksia varsin paljon. Ne eivät poikenneet kuitenkaan oleellisesti muusta ympäristöstä. Joitakin taloja peruskorjattiin ja laajennettiin vuosisadan vaihteessa. Myös joitakin jugendataloja valmistui. Kaupungin yleiskuva oli aikalailla muuttumaton. Aikalaiset saattoivat kummastella esim. Porvari- ja kauppakoulun tiilirakennusta tai jylhää uutta kirkkoa, mutta ne olivat vain uusi mauste vanhassa keitoksessa. Perusmaultaan se pysyi samana.

## 1900-luku

1900-luvun alkuun tultaessa Raahen ruutu-kaava-alueen pinta-ala oli noin 45 hehtaaria. Puukaupunki käsitti 28 suorakulmaista korttelia ja neljä aukiota. Aukiot olivat Claessonin kaavan tori ensimmäisen raatihuoneen edessä, Pekkatori, kirkon edessä Kirkkoaukio ja Härkätori.

Vuosisadan alun muutokset kaupungin ilmeessä painoutuivat toisen maailmansodan jälkeiseen aikaan. Raahessa oli vielä itsenäisyyden alun ensimmäisinä vuosikymmeninä runsaasti karjaa, mikä näkyi kaupunkikuvassa. Tosin kehitys kulki eteenpäin Raahessakin. Jo vuosisadan alussa oli nähty ihme nimeltä auto. Vähitellen niitä alkoi liikkua useampiakin, vaikkeivät ne häirinneet vielä pitkään aikaan kaupungin rauhaa.

Kaupunki pysyi puukaupunkina, jonka asukkaat hankkivat elantonsa kuka mistäkin. Raahesta ei tullut enää suurta merikaupunkia, vaikka sellaista haavetta salaisesti eläteltiinkin. Kaupunkiin saatiin kuitenkin teollisuutta, Konepaja, korjauspajat, valimo syntyivät, mutta Raahe oli vielä Rautaruukin rakentamisen alkaessa kovin hiljainen kaupunki, jonka väkiluvun pelättiin putoavan kaupungistapaon seurauksena puoleen.



# Asemakaava vuodelta 1911

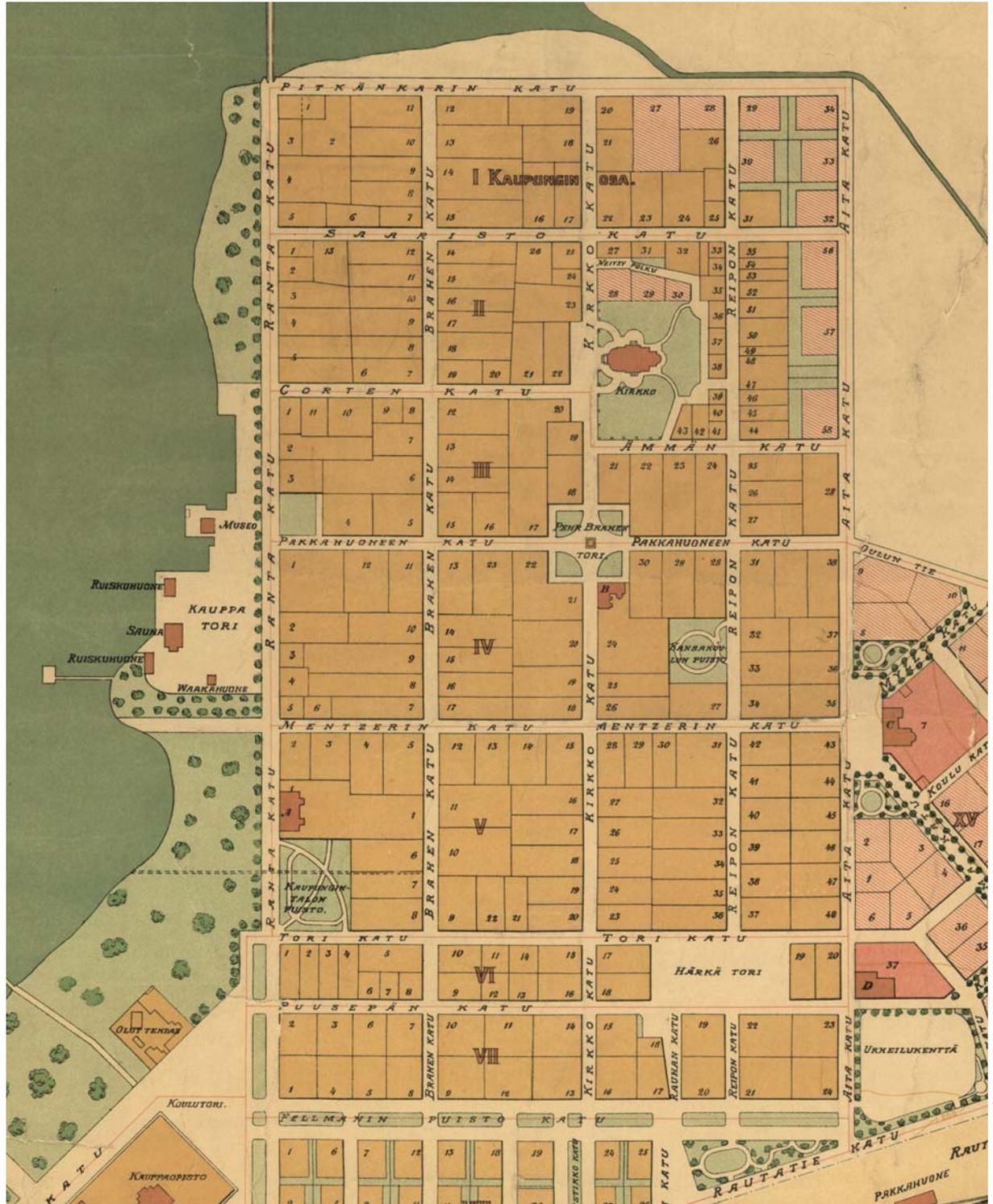
Vuoden 1911 kaavassa uutta on puistojen ja aukoiden suunnittelu puuistutuksineen ja kävelyteineen.

Asemakaavassa näkyvät jo uudisrakennukset ja kaavan laajentaminen. Uusia rakennuksia ovat höyrymölly, kauppakoulu, semi-

naari, alkeiskoulu, kirkko, asema, köyhäntalo jne.

Kortteli 18 kuuluu V kaupunginosaan ja tonttien numerointi ja tonttirajat vastaavat myöhempiä tonttijakoa.

Raahen kaupungin asemapiirros, Karl Sandelin, vahvistettu 1911 (painettu O.Y - W&G - A.B)



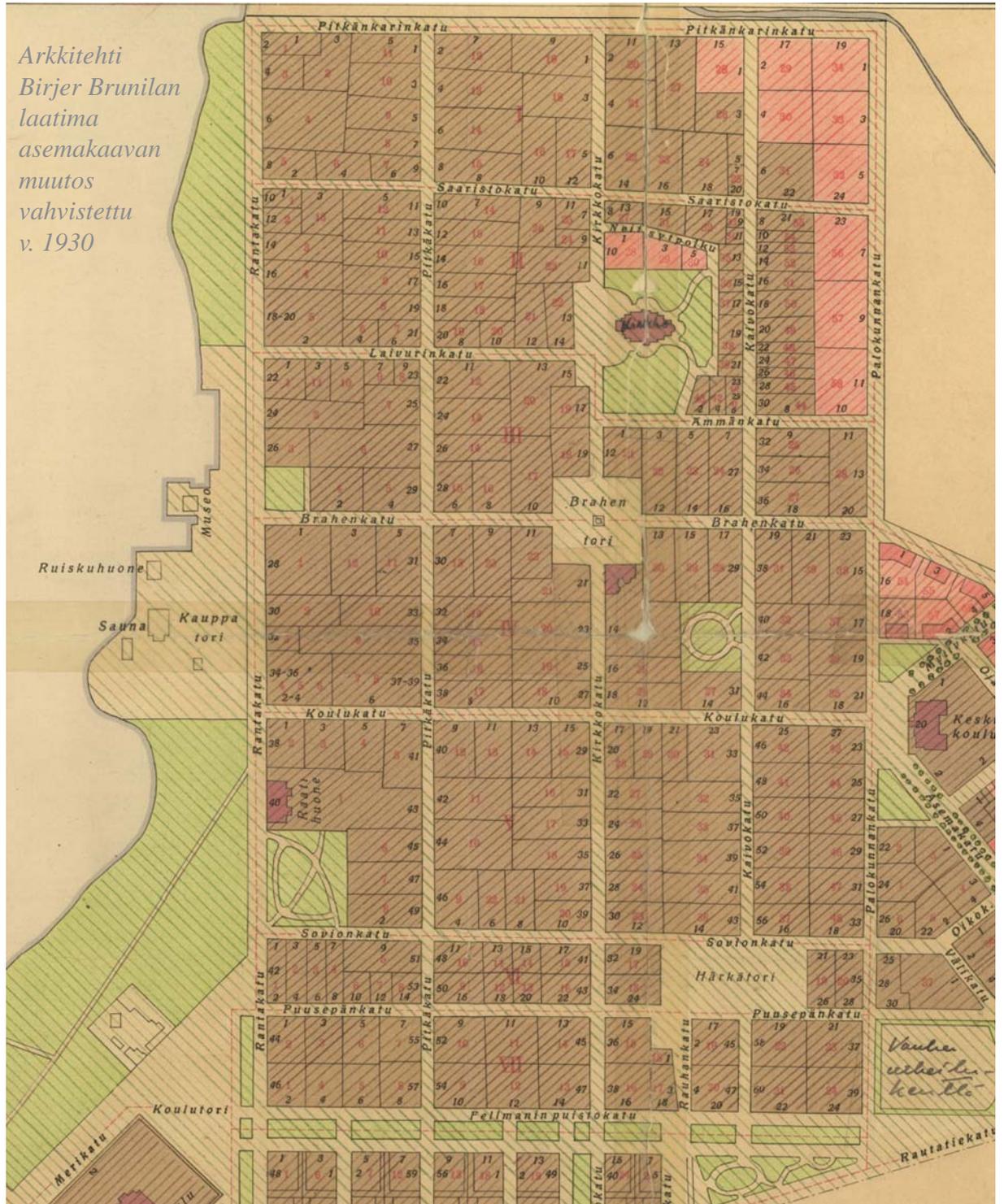
## Asemapiirros vuodelta 1930

1920 luvun lopulla käynnistettiin hanke asemakaavan muuttamiseksi. Arkkitehti Birjer Brunilan laatima asemakaavan muutos vahvistettiin 1930 ja siihen tehtiin pieniä muutoksia vielä saman vuosikymmenen lopulla.

Uudessa asemakaavassa oli Brahenkadusta tullut Pitkätie, Pakkahuoneenkadusta Brahenkatu, Cortenkadusta Laivurinkatu, Reiponkadusta Kaivokatu, Aitakadusta

Palokunnankatu ja Torikadusta Sovionkatu. Vuoden 1930 kaavassa on käyttötarkoitusten lisäksi näytetty tonttirekisteriin ja tontinmuodostukseen merkittävät alueet sekä osoitenumerointi.

Korttelia 18 ympäröivät Koulukatu, Kirkkokatu ja Sovionkatu ovat saaneet nykyiset nimensä. Nykyinen Kauppakatu on nimeltään Pitkätie.



## 1960-luku ja asemakaava vuodelta 1967

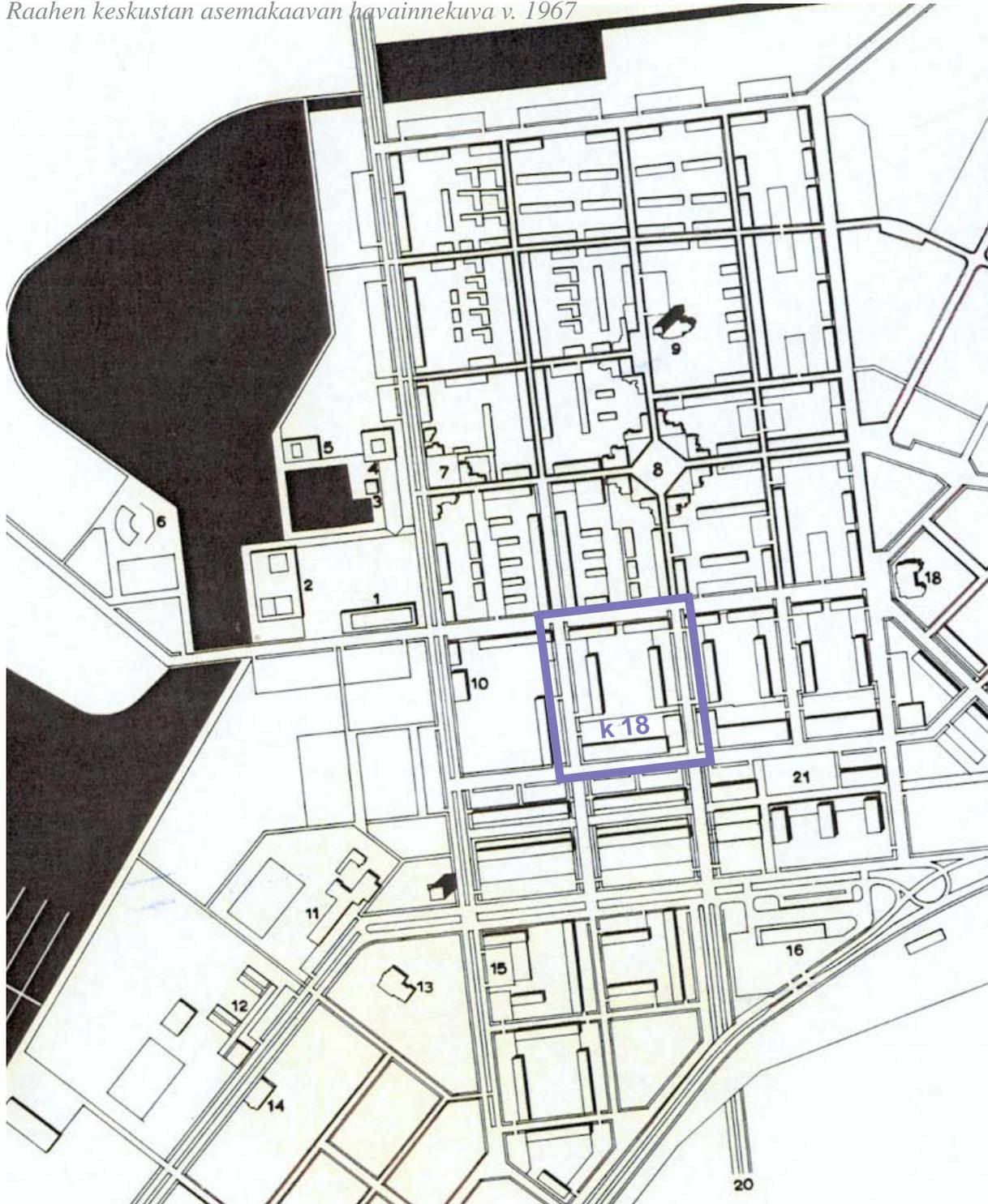
Raahen puukaupunki säilyi hyvin yhtenäisenä aina 1960-luvulle asti. Tällöin kaupunkiin sijoitettiin rautatehdas ja kaupungin kasvu alkoi.

31.1.1967 vahvistettu asemakaava edustaa nykyaikaista kaavoitusta, jossa joudutaan entistä enemmän huomioimaan konkreettiset olosuhteet ja odotukset.

Erik Kråkströmin, Ahti ja Esko Korhosen asemakaavassa katujen linjaus on säilynyt ennallaan mutta erityisesti liikekeskustan kortteleissa Koulukadun eteläpuolella katutilaa on levitetty autoliikenteen helpottamiseksi.

Olellaisin vaikutus nykyiseen ruutu-kaavakeskustan jäsentymiseen on kaavassa esi-

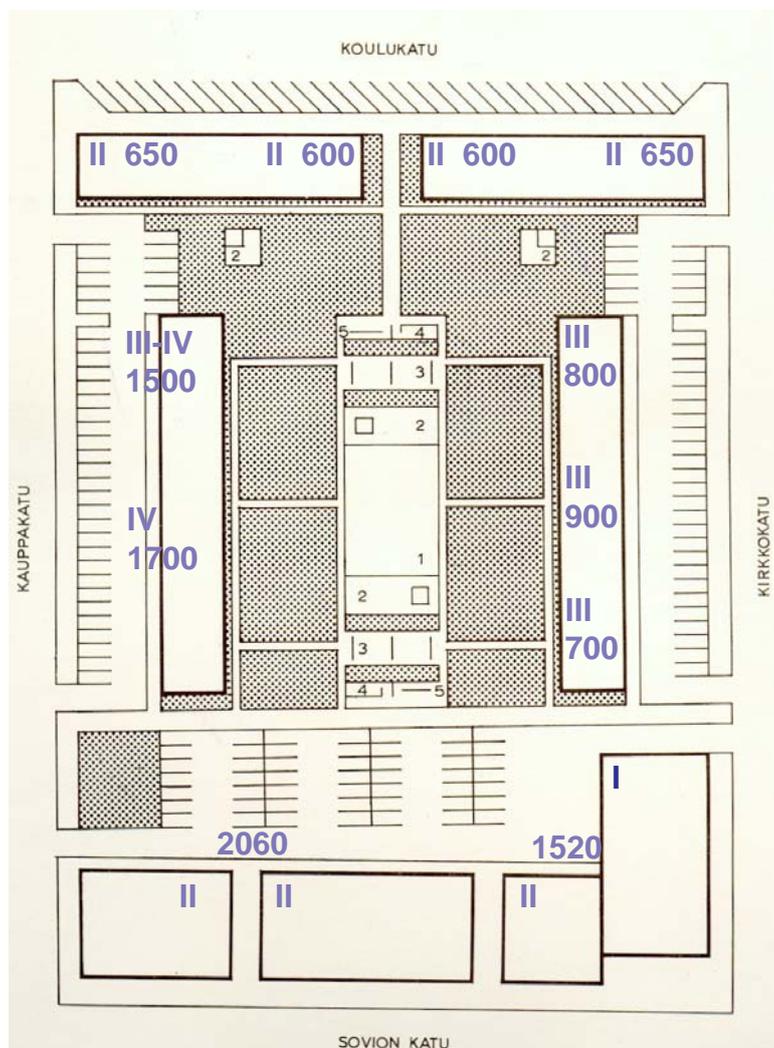
*Raahen keskustan asemakaavan havainnekuva v. 1967*



tetty periaate muuttaa Koulukadun eteläpuoli liikekeskustan alueeksi. Tämä on vähitellen toteutunut.

Korttelin 18 pohjoisrajalla Koulukatua on levennetty 12 metriä tonteille päin, jolloin koko talorivistö sijaitsee katualueella. Kirkkokadun ja Kauppakadun katualuetta on levitetty neljällä metrillä molemmiin puolin tonteille päin. Lähtökohdiana on ollut vanhan rakennuskannan purkamisen liikekeskustan alueelta.

*Vuoden 1967 asemakaavan toiminnekuva korttelista 18, johon on lisätty kaavan sallimat rakennusoikeudet*



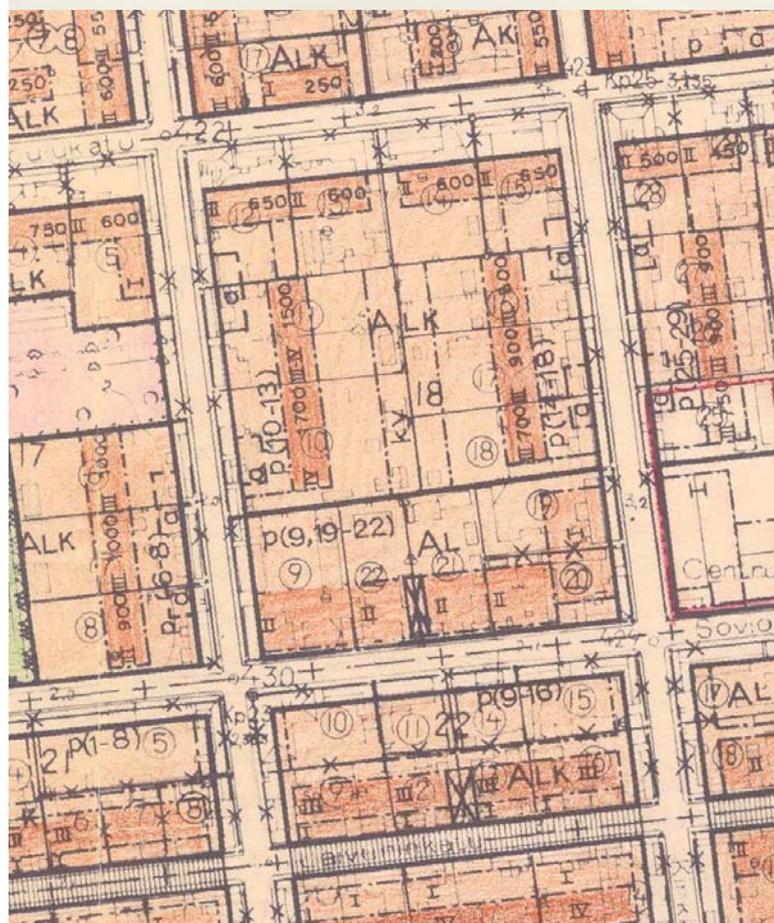
*Vuoden 1967 asemakaavakartta*

“Vanhalla kaupunkialueella kulloinkin tapahtuva suunnittelutyö merkitsee vain yhden uuden “kerrostuman” lisäämistä vanhaan kaupunkimuotoon.

On merkille pantavaa, että tällainen uudelleen suunnittelu pohjautuu yhtä paljon traditioon kuin kehitystekijöihin. Sitä voisi luonnehtia sanomalla, että se koostuu vähimmäismäärästä muutoksia lähtötilanteeseen suunnittelualueella.

Tämä merkitsee sitä, että suunnittelun on kyettävä näkemään se mikä on arvokasta vanhassa kaupungissa ja rakennettava uusi mahdollisuuksien mukaan tähän vanhaan runkoon.”

(Ote kaavaselostuksesta)



## Keskustan osayleiskaava v 1985

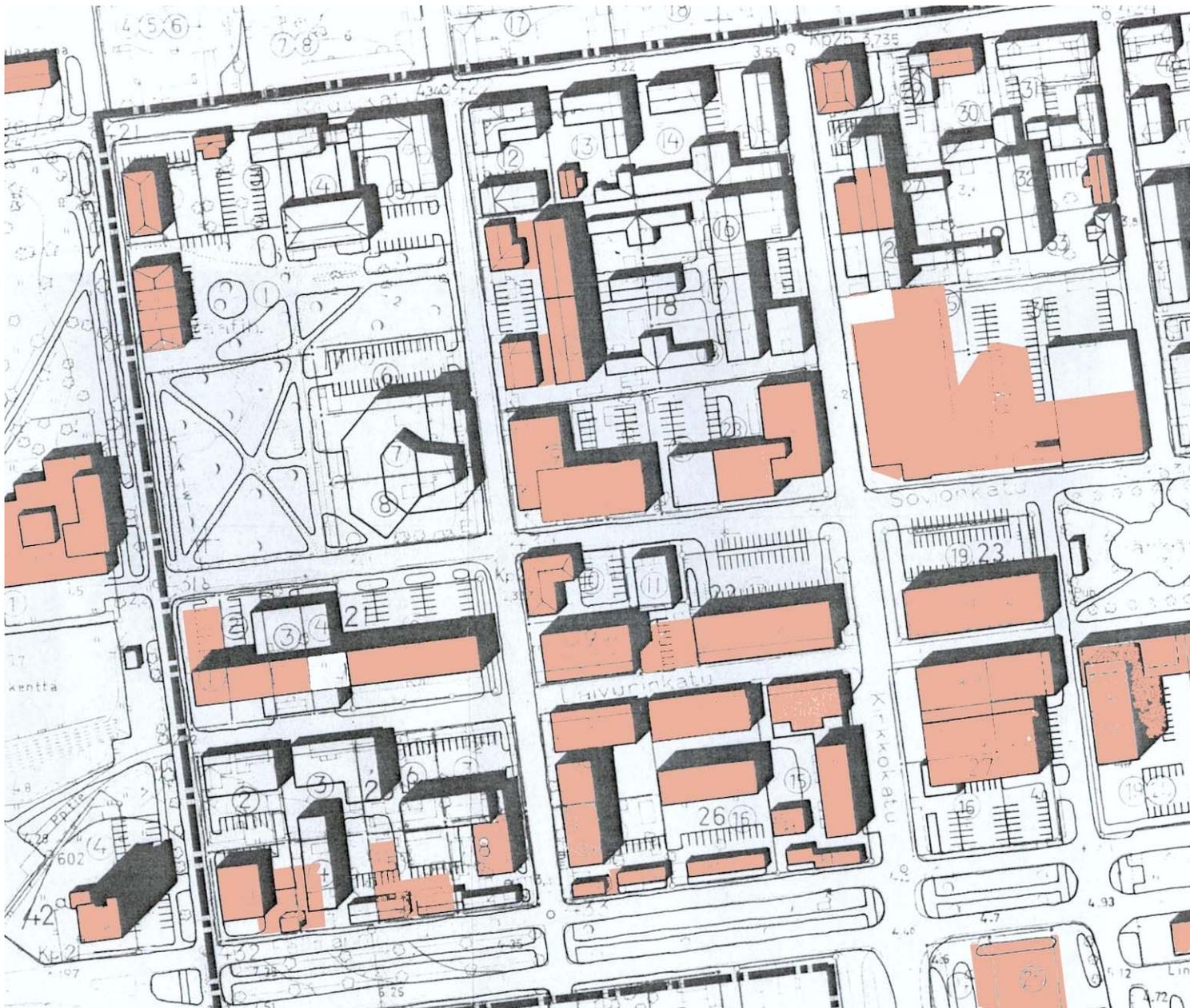
1980-luvun alussa laadittiin Raahen keskustan osayleiskaava (arkkit. Leo Kosonen), jonka kaupunginvaltuusto on hyväksynyt 6.3.1985.

Asemakaavaan verrattuna osayleiskaavassa Koulukadun katulinja on palautettu lähemmäksi rakennettua tilannetta. Katualueen levennys on kolme metriä, mikä kuitenkin merkitsee olevan rakennuskannan purkamista.

Osayleiskaavan rakennusten massoittelu on pienipiirteisempää kuin asemakaavassa. Osa rakentamisen volyymista ulottuu asemakaavasta poiketen katulinjaan, mikä kiinteyttää katu-tilan ilmettä.

Korttelin 18 kohdalla osayleiskaavan rakentamisperiaatteista on toteutunut Kauppakadun puoleisilla tonteilla no:t 10 ja 11.

*Raahen keskustan osayleiskaavan havainnekuva v. 1985 ja toteutuneet hankkeet*



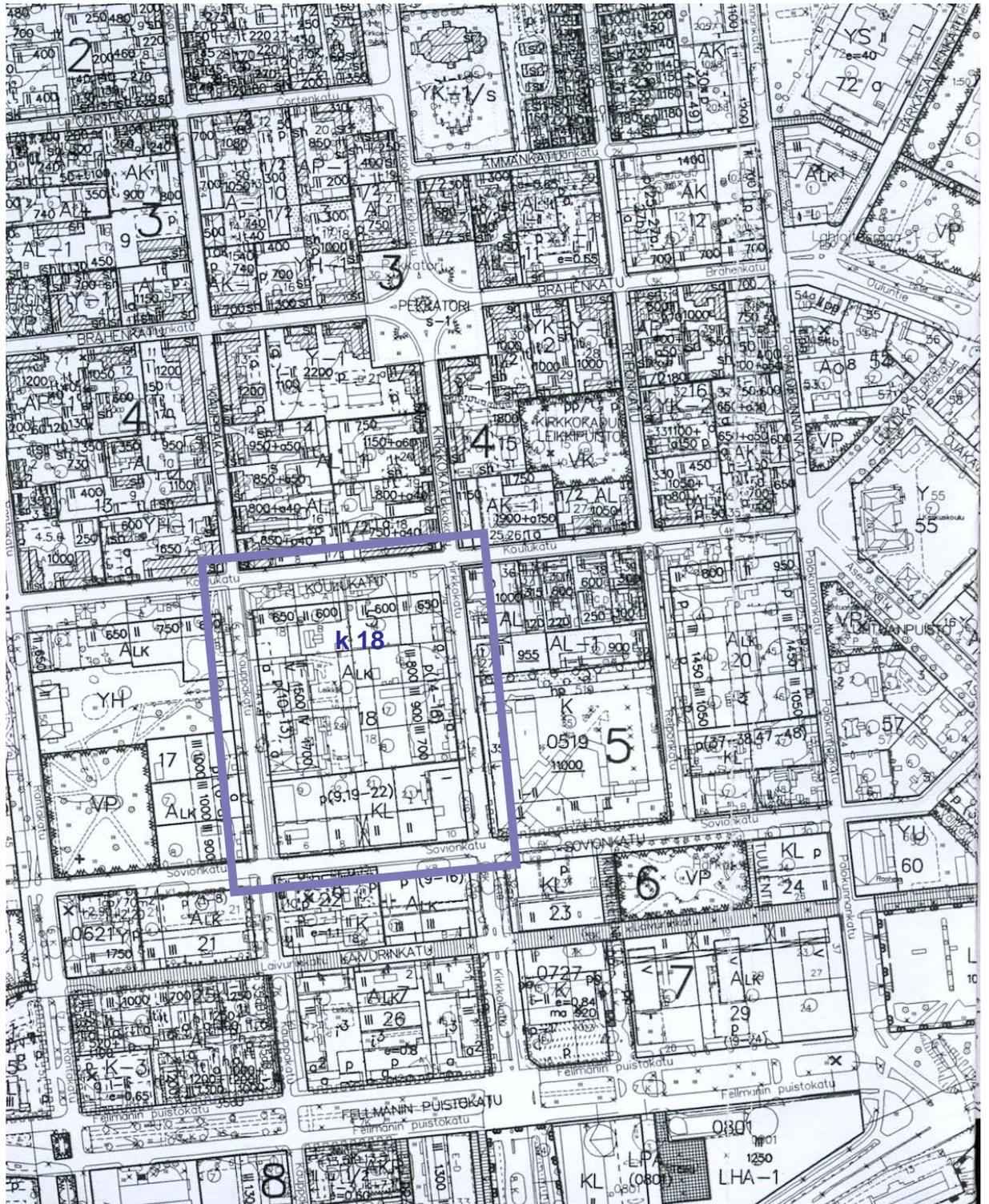
## Ajantasa-asemakaava v. 2004

Asemakaava on korostetusti juridinen, yksityisoikeudellinen asiakirja ja rakennusvalvonnan työväline, jolla pyritään karsimaan huonoja ratkaisuja ja pakottamaan suunnittelu hyväksi koettuun kaupunkikuvaan.

Tämä kaavoitusperiaate on johtanut hy-

vin yksityiskohtaiseen ja hitaaseen kaavan laadintaan. Tästäkin syystä korttelin 18 kohdalla on edelleen voimassa vuoden 1967 asemakaava vaikka sen kaupunkikuvalliset periaatteet edustavat vanhentunutta käsitystä eri aikakausien kerroksellisesta kaupunkirakentamisesta.

Raahen keskustan ajantasa-asemakaava v. 2004





# Katutilat ja aukiot

*Raahen 5. kaupunginosan korttelin 18 ympäristön katutilat ja aukiot. Ruutukaavaan kuuluva umpinainen korttelirakenne on hajonnut monin osin uudisrakennetuissa kortteleissa. Mm. 1980-luvun suunnitelmissa tavoiteltiin katutilan palauttamista Raahen kaupunkiarkkitehtuurin jäsentäjäksi mutta tavoite on monin osin vielä toteuttamatta.*

06.04.2004

Esko Puijola

SUUNNITTELUKESKUS OY

4465-C4288

