

# FORDIN TALO

Rakennushistoriaselvitys

arkkitehtuuri- ja muotoilutoimisto talli  
18.4.2011



Kuva: Ilmakuva kokoonpanotehtaasta vuosien 1953-1965 väliseltä ajalta. MOBA

TEKIJÄT: arkkitehtuuri- muotoilutoimisto talli oy  
 Mari Mannevaara, arkkitehti  
 Mikaela Neuvo, arkkitehti  
 Pia Ilonen, arkkitehti, TkL (työn ohjaus)

Kansikuva: Fordin kokoonpantehdas valmistumisensa jälkeen. Valokuva FORD

## FORDINTALO

Perustiedot:

Katuosoite Henry Fordin katu 6, 00150 Helsinki

Kiinteistötunnus 091-020-0235-0012

Rakennustunnus: 4423

Alkuperäinen käyttötarkoitus: Kulkuneuvojen suoja- ja huoltorakennus

Nykyinen käyttötarkoitus: Varasto- liike- ja toimistotilaa

Kerrosluke 4

Kokonaisala 14134 m<sup>2</sup>

Kerrosala 12944 m<sup>2</sup>

Huoneistoala 12500 m<sup>2</sup>

Suunnittelijat:

arkkitehti Gunnar Nordström (s. 1895, k.?)

Muut suunnittelijat:

RAK: Insinööritoimisto A. Rosendahl, A. Rosendahl.  
 Piirustukset on laadittu vuosina 1943-44.

LVI: Insinööri Georg Huber; Vesijohtoliike Huber

S: Johtaja R. Lindblom

Urakoitsijat:

Pääurakoitsija: Rakennus Oy Cyklop  
 Aliurakoitsijat: Vesijohtoliike Huber Oy  
 Oy Strömberg Ab  
 Maalausliike Alvar Sträng  
 Ab Elektro-Signal Oy  
 Helsingin Puhelinyhdistys  
 Mahogany

Pääpiirustukset:

11.5.1943 Gunnar Nordström (HKRVA, KKRET)  
 17.8.1944, 12.6.1945 Pääpiirustuksia täydentävät muutospiirustukset,  
 Gunnar Nordström (KOY FORD)

Rakennusajankohta 1943 - 1946

Omistus:

Koy Henry Fordinkatu 6 (Bronda Properties)

Voimassa oleva asemakaava:

Kaavatunnus 6154, vahvistettu 21.4.1970

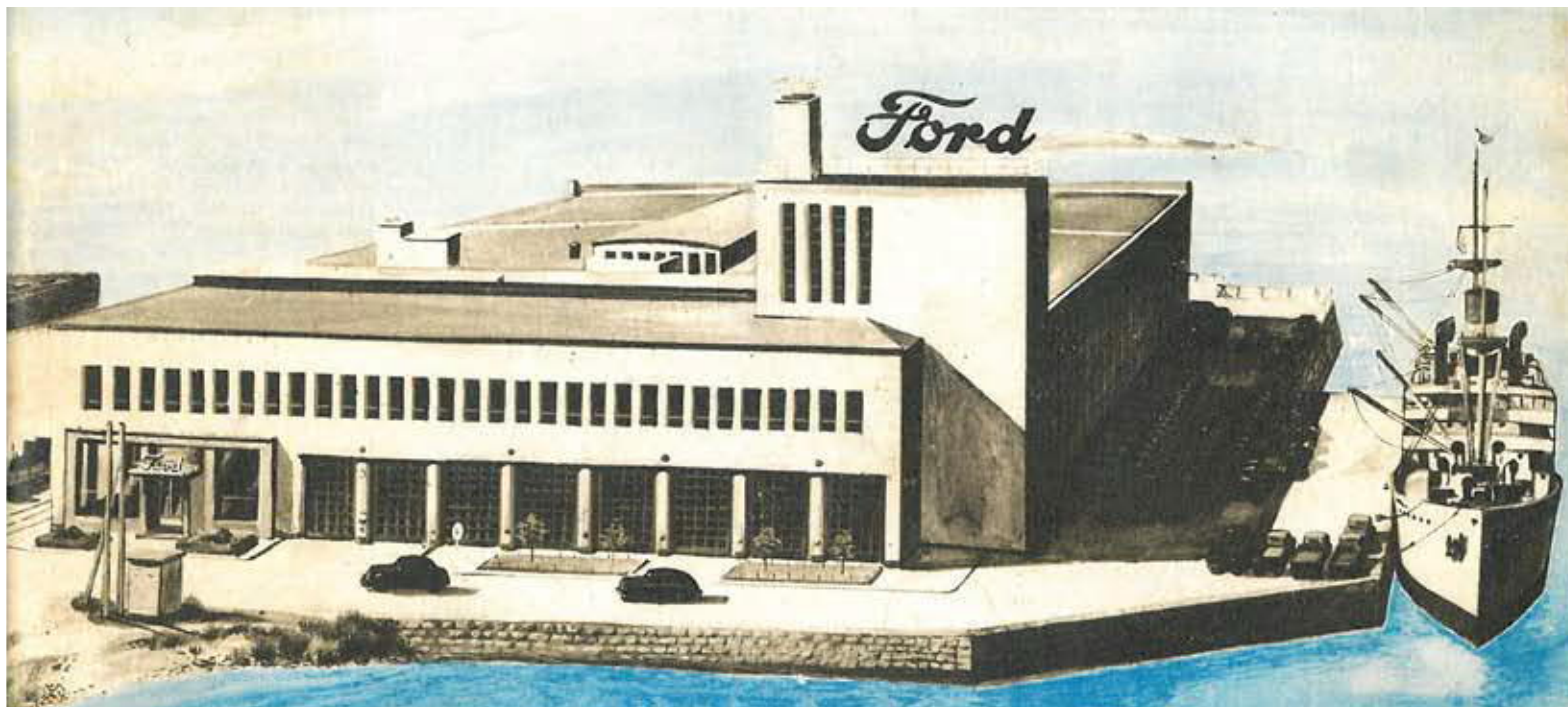
Status:

Rakennus on tarkoitus säilyttää.

Rakennus on merkitty Hernesaaren osayleiskaavaluonnokseen sr-merkinnällä.

# SISÄLTÖ

|  |    |   |     |
|--|----|---|-----|
| 1. Johdanto  | 5  | Lisäkerroksen rakentaminen 1965                                 | 91  |
| Ford Motor Company of Finland - O/Y Ford A/B                                 | 5  | Muutokset 1970-80 luvuilla                                      | 99  |
| Fordin talon vaiheita  | 7  | Oy Ford Ab:n toiminta siirtyy muualle -muutokset Fordin talossa |     |
| 2. Ympäristö - Hernesaaren alue ennen vuotta 1943                            | 9  | 1990-luvulta lähtien  | 102 |
| 3. Fordin talon suunnittelu ja rakentaminen                                  | 13 | Ympäristön muutokset  | 105 |
| Rakennushankkeen taustaa -Oy Ford Ab:n toiminta talvi- ja jatkosotien aikana | 13 | 6. Fordin talon nykytilanne                                     | 109 |
| Fordin talon suunnittelijat  | 13 | Ympäristö   | 109 |
| Suunnitteluvaiheet ja suunnitelmat - pääpiirustukset 1943 (1944-45)          | 15 | Julkisivut  | 111 |
| Rakennustyö  | 17 | Sisätilat -tilaryhmät ja rakennusosat                           | 113 |
| Lähteistä  | 21 | 7. Yhteenveto   | 183 |
| 4. Fordin talo valmistuessaan 1946   | 23 | 8. Kirjallisuus ja lähteet                                      | 187 |
| Ympäristö ja rakennuksen ulkohahmo   | 25 | 9. Viitteet   | 189 |
| Rakenne  | 25 | 10. Liitteet  | 199 |
| Julkisivut   | 26 | Pääpiirustukset 1945  |     |
| Sisätilat  | 27 | Säilyneisyyskaaviot   |     |
| Rakennuksen tekniset tilat ja -järjestelmät                                  | 31 | Piirustusluettelot  |     |
| 5. Fordin talon muutoshistoria   | 79 |   |     |
| 1950-luvun muutokset   | 81 |   |     |
|  | 83 |   |     |



Kuva 1.1  
Piirroskuva kokoonpanotehtaasta, ote Ford-Uutisten kansikuvasta vuodelta 1951. FORD



# I. JOHDANTO

Oy Ford Ab:n entinen kokoonpanotehdas, niin sanottu ”Fordin talo” on täyttömaasta rakennetun nykyisen Hernesaaren alueen vanhimpia rakennuksia entisen Cultor Oy:n Vaasan myllyn ohella.<sup>1</sup> Kansainvälisen autoyhtiön Ford Motor Company’n suomalaisen tytäryhtiön toiminta Hernesaassa on merkittäväällä tavalla vaikuttanut alueen syntyyn ja rakentumiseen.

Tämän rakennushistoriaselvityksen tarkoituksena on muodostaa kokonaiskuva entisen Oy Ford Ab:n kokoonpanotehtaan rakentumisesta (suunnitelmista, rakentamisesta, muutosvaiheista) ja nykytilasta. Oy Ford Ab:n toiminnan historiaa Suomessa on tarkasteltu tässä rakennushistoriaselvityksessä rakennuksen ja sen toiminnan taustaksi.

Rakennushistoriaselvityksen toimeksiannon on tilannut Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. Samanaikaisesti on laadittu rakennushistoriaselvitys myös toisesta Hernesaassa sijaitsevasta kiinteistöstä, Valtion viljavaraston Munkkisaaren satamavarastosta. Selvitykset liittyvät osaltaan käynnissä olevaan Hernesaaren osayleiskaavatyöhön, jonka puitteissa rakennukset tullaan suojelemaan. Tulevaisuudessa rakennusten ympäristöön kohdistuu suuria muutoksia -entisestä teollisuuden käytössä olleesta satama-alueesta rakennetaan asuinalue.



## Ford Motor Company of Finland - Oy Ford Ab

Suomen ensimmäisen Ford-auton osti apupappi Walter Lampén Stockmannin tavaratalolta vuonna 1904. Autokaupan varsinaiset ensiaskeleet otettiin Suomessa 1910 ja 20-luvuilla kuitenkin yksityisten liikkeiden toimesta. Uranuurtajina kaupan organisoinnissa olivat Nybergin veljekset, jotka onnistuivat siirtolaisvuosinaan Amerikassa hankkimaan aluksi yksinoikeuden Ford-edustukseen Suomessa. Veljesten aluksi menestyksenkäs liiketoiminta katkesi kuitenkin ensimmäiseen maailmansotaan.

Vuoden 1926 keväällä Suomeen perustettiin Ford Motor Companyn tytäryhtiö, jonka nimeksi tuli Ford Motor Company of Finland.<sup>2</sup> Myöhemmin nimi suomalaistettiin muotoon Oy Ford Ab.<sup>3</sup> Yrityksen alkuperäiseen toimintasuunnitelmaan kuului oman auto-, traktori- ja varosavaran perustamisen ohella ajatus kokoonpanotehtaasta, joka kokoaisi ajoneuvoja myös vientiä varten. Toiminnan sijoituspaikan ensisijaisina kriteereinä pidettiin hyviä liikenneyhteyksiä. Tarvittiin oma laituri rahtilavojen rantautumista varten sekä hyvät rautatieyhteydet maitse. Toiminta päätettiin sijoittaa selvitystöiden jälkeen Helsingin Munkkisaaren vanhoihin telakan tiloihin.<sup>4</sup> Vuoden 1925-26 vaihteessa alkoi konttorin ja varaston toiminta uusissa tiloissa, jotka osoittautuvat kuitenkin vähitellen varsinkin varastotiloiltaan liian pieniksi.<sup>5</sup> Varsinaista tehdasmaista työskentelyä Hernesaarenkadun toimitiloissa edusti aluksi vain vaihtomoottoriosaston toiminta.<sup>6</sup>

Kuva 1.2

Piirroskuva Fordin ensimmäisestä tehdaskiinteistöstä Hernesaarenkadulla Munkkisaarella. Käsitelty ote Ford-Uutisten kansikuvasta vuodelta 1951. FORD

Ford Motor Company laajensi tehdasverkostoaan Euroopassa ensimmäisen maailmansodan jälkeen 1920-luvulla.<sup>7</sup> Pohjoismaista Tanskassa Ford oli aloittanut toimintansa jo vuonna 1919. Vuonna 1924 valmistui "Euroopan moderneimmaksi Ford-tehtaaksi" tituleerattu kokoonpanotehdas Kööpenhaminan Sydhaevniin (rakennus on purettu vuonna 2006). Ruotsiin rakennettiin Fordin tehdas vuosina 1929-1931 arkkitehti Uno Åhrénin suunnitelmien mukaan. Helsinkiin kaavailun kokoonpanotehtaan toteuttaminen siirtyi kuitenkin vuoden 1929 suuren pörssiromahduksen ja sitä seuranneen pulakauden vuoksi tulevaisuuteen. Uuden tehtaan rakentaminen toteutui vasta viitisentoista vuotta myöhemmin, varsin poikkeuksellisissa olosuhteissa jatkosodan aikana. Helsingin kokoonpanotehdas otettiin käyttöön alkuvuodesta 1946.

Oy Ford Ab:n toiminta Suomessa muodostui pääosin autojen ja varaosien maahantuonnista ja tukkumyynnistä edelleen itsenäisille Ford-jälleenmyyjille ympäri maata. Helsingin Hernesaaren kokoonpanotehtaassa koottiin osista kuorma- ja pakettiautoja. Varaosakauppaan ja huoltoon liittyi Fordin vaihto-osajärjestelmä, josta kehittyi edelleen tehokas vaihtomoottorijärjestelmä. Autokorjaajien koulutus oli osa Fordin toiminta-ajatusta. Koulutusta järjestettiin tehtaan omassa huoltokoulussa.

Autojen ja autonosien maahantuonti oli sodan jälkeen valuuttapulan takia säännösteltyä. Hernesaaren tehtaalla suoritettiin kuorma-autojen kokoonpanoa tuontisäännöstelyn puitteissa, toisin sanoen autoja koot-

tiin sitä mukaa kun valuuttaa myönnettiin osien tuontiin. Kuorma-autojen tuontisäännöstelyn päättyessä syyskuussa vuonna 1957 lopetettiin myös autojen kokoonpano. Yhtiö pystyi paremmin seuraamaan markkinoilla eri mallien kysyntää, kun autot tulivat maahan valmiina eikä niiden kokoonpanoon Suomessa tarvinnut varata aikaa.<sup>8</sup> Hernesaaren tehtaalla koottuja kuorma-automalleja olivat vuonna 1946 maahan saapuneet Thames-kuorma-autot sekä amerikkalaiset Ford-kuorma-autot.<sup>9</sup>



Kuva 1.3

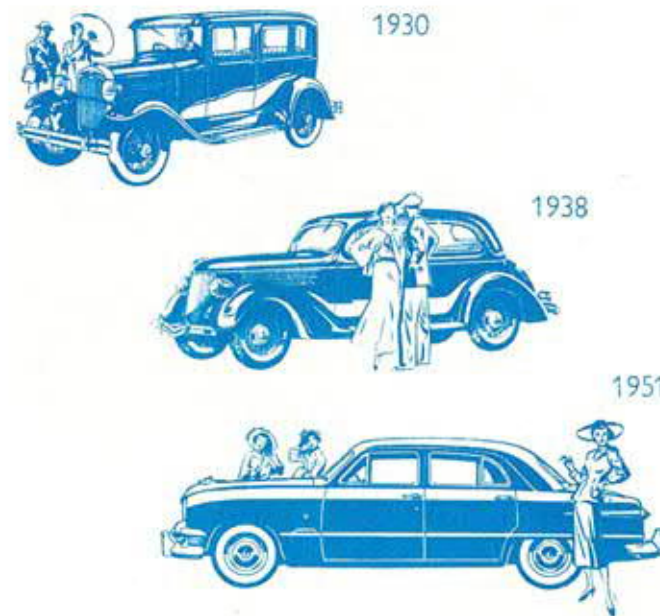
Tukholman Frihamin Fordin tehdas sisätila vuonna 1930.

Lähde [http://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Fordbyggnaden\\_Stockholms\\_frihamn](http://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Fordbyggnaden_Stockholms_frihamn)

### Fordin talon vaiheita

Fordin entinen kokoonpanotehdas toimi alkuperäisessä käyttötarkoituksessaan Ford Motor Company:n suomalaisen tytäryhtiön Oy Ford Ab:n pääkonttorina valmistumisvuodestaan 1946 aina vuoteen 1997 asti. Yhtiön toiminta Suomessa supistui voimakkaasti 1990-luvun taloudellisen taantuman aikana.<sup>10</sup> Tiloja vuokrattiin vähitellen ulos, ensin tehdashallit ja sitten konttorisiiven kolmas kerros.<sup>11</sup> Lopulta rakennus myytiin Kvaerner Masa-Yards Oy:lle. Rakennuksen tiloja vuokrattiin uusmedia- ja elokuva-alan toimijoille. Uusmediayhtiöistä tunnetuin lienee Interaktiivinen Satama (myöhemmin Satama Interactive ja lopulta Trainer's House), jonka toimintaa varten rakennuksen toimistotiloissa ja osassa entistä nosturihallia on tehty muutostöitä. Satama Interactive muutti pois rakennuksen tiloista vuonna 2010.

Masa Yards'in telakan seuraaja Aker Finnyards myi Fordin talon kiinteistön vuonna 2006 kiinteistösijoitusyhtiö CapMan Real Estate'sille. CapMan'ilta rakennus siirtyi vuotta myöhemmin osana kiinteistösijoitussalkkua Bronda Properties'ille. Nykyisin rakennusta hallinnoi Koy Henry Fordin katu 6. Entiset Sataman toimitilat samoin kuin Telakka Studioiden käytössä olleet tehdastilat rakennuksen toisessa kerroksessa ovat nykyisin ilman vuokralaista. Muuten rakennukseen sijoittuu vaihtelevaa yritys- ja harrastustoimintaa. Rakennuksen pitkäaikaisia vuokralaisia ovat kolmannen kerroksen toimistotiloissa toimiva tuotantoyhtiö Also Starring Oy ja entisiin tehdastiloihin rakennuksen eteläpäädyssä sijoittuvat Helsingin Kumi Oy ja Megalock Oy.



Kuva 1.4  
Piirroskuviissa Fordin automalleja eri vuosikymmeniltä. Ote Ford-Uutisten 25-vuotisjuhlajulkaisusta vuodelta 1951. FORD







## 2.YMPÄRISTÖ - Hernesaaren alue ennen vuotta 1943

Helsingin nykyinen rantaviiva on seurausta laajenevan ja teollistuvan kaupungin rantojen rakentamisesta. Kaupungin luonnollinen rantaviiva, matalat rantavedet ja lähisaaret hävisivät monin paikoin oikaistun rantaviivan alle 1800- ja 1900-luvuilla. Rantojen rakentajina toimivat etupäässä satama, rautatiet ja teollisuus.<sup>12</sup>

Nykyisen Hernesaaren alueella sijaitsivat 1900-luvun alussa Munkki-saari, jota erotti mantereesta kapea ja suojainen Munkkisaaren salmi eli Matalasalmi, sekä hieman kauempana rantaviivasta pienemmät Hernesaari ja Hernesaarenkari. Aiemmin kalastajien käytössä olleeseen Munkkisaareen sijoittui jo 1910-luvulla teollisuutta. Munkkisaaren nahka- ja satulatehtaan kookkaat rakennukset muodostivat tiiviin rakennusryhmän saaren itälaidalle.<sup>13</sup> Salmessa sijaitsi suojainen kalasatama ja suosittu kunnallinen työväen uimalaitos. Hernesaarta käytettiin pitkään laiduntamiseen. Vuosisadan vaihteessa sinne sijoittui kalastajien vajojen, verkkojen ja veneiden lisäksi myös asutusta.<sup>14</sup>

Hernesaaren vaiheisiin ovat vaikuttaneet ratkaisevasti 1900-luvun alusta lähtien kaupungin satamapoliittiset ratkaisut. Arkkitehti Bertel Jungin vuoden 1911 yleiskaavassa teollisuuden ja sataman toimintaan varattiin Ruoholahden, Jätkäsaaren, Hietalahden ja Munkkisaaren rannat. Vuonna 1919 kaupunki tilasi Yleiseltä Insinööritoimistolta satamatutkimuksen, jossa tärkeimmiksi satama-alueiksi suunniteltiin Munkkisaari, Jätkäsaari ja Ruoholahti. Hernesaaren liittämistä täytemaalla Munkkisaareen kaavailtiin jo tässä suunnitelmassa, jonka mukaan nykyinen Länsisatama pääpiirteittäin myöhemmin toteutuikin. Alueet rakennettiin sataman ja teollisuuden käyttöön useassa eri vaiheessa.<sup>15</sup>

Kuva 2.1  
Hernesaari ilmasta vuonna 1937. HKM



Täydellinen saaristolaisidylli vallitsi vielä 1926 Hernesaarella täytettävän niemen alkaessa jo suuntautua saarta kohti.

Kuva 2.2  
Hernesaari ennen täyttötöitä 1920-luvulla. Valokuva ja kuvateksti Ford-Uutisten 25-vuotisjuhlajulkaisusta vuodelta 1951. FORD



Kuva 2.3  
Rakennuspaikka ennen tehtaan varsinaisten rakennustöiden aloittamista. Munkkisaaren laituri ja tontin täyttötööt ovat valmistuneet. Hernesaarenkarille on rakennettu pengeri, joten kuva lienee otettu vuoden 1935 jälkeen. Taustalla näkyy Pihlajasaari. FORD



Kuva 2.4  
Rakennuspaikka ennen tehtaan varsinaisten rakennustöiden aloittamista. Kuvassa oikealla vuonna 1936 valmistunut Munkkisaaren Mylly, jonka osti vuotta myöhemmin Vaasan Höyrymylly Oy. MOBA

Munkkisaari liitettiin mantereeseen 1920-30-luvuilla, kun Munkkisaaren salmi täytettiin. Saari siirtyi kaupungin omistukseen vuonna 1923. Satamalautakunnan aloitteesta satamien välittömässä läheisyydessä sijaitsevat alueet siirrettiin kiinteistölautakunnan hallinnasta satamalautakunnan hallintaan. Munkkisaaren tehdasrakennukset siirtyivät satamalautakunnan hallintaan vuonna 1939.

Hernesaaren asutus (ja paikalla kieltolain aikana käyty pirtukauppa)<sup>16</sup> väistyivät, kun alue päätettiin liittää satama- ja teollisuustoimintojen alueeseen. Hernesaari yhdistettiin mantereeseen ensin penkereellä 1930-luvulla ja myöhemmin lopullisesti vuonna 1941, jolloin Hernesaaresta tuli osa satama-alueita sisäasiainministeriön päätöksellä. Kallioinen saari tasoitettiin teollisuus- ja varastokäyttöä varten.<sup>17</sup>

Hernesaaren alueella 1930-luvulla ja 1940-luvun alussa suoritettavat täyttötöet liittyivät osittain kaupungin ja O/Y Ford A/B:n väliseen uuden kokoonpanotehtaan tontin vuokrasopimukseen, jossa edellytettiin kaupungilta laiturin rakentamista, täyttötöitä sekä katu- ja viemäritöiden suorittamista. Vuonna 1935 Yleisten töiden lautakunta sai valtuutuksen jatkaa Hernesaaren ja Hernesaarenkarin välisen penkereen täyttämistä. Kolme vuotta myöhemmin Uudenmaan lääninhallitus hyväksyi suunnitelman täyttää koko Hernesaaren ja Hernesaarenkarin välinen alue. Samana vuonna rautatiehallitus vahvisti alueelle raidesuunnitelman, jonka mukaan rakennettiin myöhemmin pistoraide Fordin uudelle kokoonpanotehtaalle.



Kuva 2.5  
Kalkkihiekkatiilien lastausta Fordin tehtaan työmaalla Hernesaarella. MOBA



Kuva 3.1  
Rakennustyöt käynnistymässä Hernesaarella. Taustalla hiekkajaaloja Munk-  
kisaaren laiturissa. MOBA





### 3. FORDIN TALON SUUNNITTELU JA RAKENTAMINEN

#### **Rakennushankkeen taustaa - Oy Ford Ab:n toiminta talvi- ja jatkosotien aikana**

Autokaupan elpymässä taantumasta 1930-luvun loppupuolella ajatus uuden kokoonpanotehtaan rakentamisesta nousi Ford Motor Company of Finland'issa uudelleen ajankohtaiseksi. Lokakuussa 1937 päivälehdet kertoivat jo, että yritys oli päättänyt ryhtyä rakentamaan tehdasta Suomeen. Fordin yhtiökokous päätti helmikuussa 1938 perustaa rakennusrahaston, johon siirrettiin edellisen vuoden voitoista 5 miljoonaa markkaa<sup>18</sup>. Vuoden 1938 keväällä allekirjoitettiin vuokrasopimus Helsingin kaupungin kanssa Fordin käyttöön luovutettavasta tontista Hernesaassa. Vuokra-ajaksi määriteltiin 50 vuotta alkaen vuoden 1939 tammikuun ensimmäisestä päivästä. Samaan aikaan valmisteltiin jo alustavia luonnoksia tulevasta tehtaasta.<sup>19</sup>

Vuosina 1938 ja 1939 kaupunki ryhtyi sopimuksen mukaisesti rakentamaan laituria Fordin tehtaan käyttöön. Tehtaalle varatulla tontilla tehtiin kaupungin toimesta myös täyttötöitä. Syksyllä 1939 syttynyt talvisota keskeytti kuitenkin rakennussuunnitelmat.

Sota-aikana Oy Ford Ab:n toiminta suuntautui tukemaan puolustusvoimien toimintaa. Yhtiön koko toiminta siirrettiin strategisista syistä talvisodan<sup>20</sup> ajaksi Vaasaan, josta käsin jatkuivat korjaustoiminta ja varaosatoimitukset rintamalle. Väli rauhan aikana tehtaan toiminta siirtyi takaisin vanhoihin tiloihin Helsinkiin. Poikkeukselliset olot pakottivat kehittämään toimintaa. Polttoainepulan vuoksi siirryttiin käyttämään au-

toissa puu- ja hiilikaasuttimia, ”häkäpyttyjä”, joita asennettiin ajoneuvoihin tehtaan tiloissa. Petsamon kautta maahan rahdatuista osista koottiin kuorma-autoja, joiden kokoonpanotyötä varten rakennettiin tehtaan tiloihin liukuhihna esikuvina toimineiden Ford-tehtaiden mallin mukaan. Oy Ford Ab:n onnistui myös hankkia väli rauhan aikana ajoneuvoja puolustusvoimien käyttöön.

Jatkosodan<sup>21</sup> puhjettua kesäkuussa 1941 toiminta jatkui pommitusvaarasta huolimatta Hernesaarenkadun tiloissa.<sup>22</sup> Varaosatoimitukset vaikeutuivat entisestään, minkä vuoksi yhtiö siirtyi teettämään enenevässä määrin varaosia kotimaassa.<sup>23</sup> Sodan aikana armeijan haltuun joutui sotasaaliina venäläisiä malli AA-kuormavaunuja, joihin Fordin amerikkalaiset varaosat sopivat. Ajoneuvot kunnostettiin Hernesaaren tehtaalla uudelleen puolustusvoimien käyttöön.

Tehtaan toiminta laajeni sotavuosina merkittävästi. Sotasaalisautojen ja muiden käytettyjen ja vahingoittuneiden ajoneuvojen kunnostaminen muodosti sotavuosina toiminnan ydinalueen, jota tukivat ajoneuvojen moottoreiden täyskorjaus Fordin kehittämän vaihtomoottorijärjestelmän<sup>24</sup> puitteissa sekä puuhiilikaasuttimien myynti ja asentaminen kuorma-autoihin ja traktoreihin. Yhtiön liikevaihto kohosi vuoden 1940 76,5 miljoonasta markasta vuoteen 1943 mennessä 210,1 miljoonaan. Viimeisenä sotavuonna 1944 Oy Ford Motor Ab:n liikevaihto nousi edelleen 258,3 miljoonaan markkaan. Yhtiön oli mahdollista tehdä vuosittain lahjoituksia valtiolle ja yleishyödyllisiin tarkoituksiin.<sup>25</sup> Sotien aikana tapahtuneen toiminnan laajenemisen myötä lisätilan hankkiminen teh-

taan toiminnalle kävi välttämättömäksi. Yhdessä viranomaisten kanssa tehtiin päätös tehtaan kiireellisestä rakentamisesta aiemmin varatulle tontille, jolle valtamerialuksille sopiva laiturit oli jo valmistunut. Tehtaan suunnittelu ja rakentaminen ajoittuivat jatkosodan viimeisille ja rauhanajan ensimmäisille vuosille. Jatkosodan poikkeusolosuhteissa rakentamista valvoi Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön rakennusosasto eli KYMRO. KYMRO:n vastuulle kuului rakennusainehuolto, rakennusaineiden säännöstely ja rakentamisen valvonta.<sup>26</sup>

Rakentamisen pääpaino keskittyi sotavuosina hätäasuttamiseen ja jälleerakentamiseen. Tämän ohella rakensivat teollisuuden ne haarat, jotka hyötyivät sodasta ja joiden toisaalta katsottiin myös hyödyttävän puolustusvoimien toimintaa. Teollisuuden suurimpia toteutuneita rakennushankkeita sotavuosina olivat Valkeakoskelle Arkkitehtitoimisto Martikainen-Ypyän suunnitelmien mukaan rakennetut Säteri Oy:n tekstiilitehdas ja asuinrakennukset, sekä Helsinkiin Salmisaareen nousut Suomen Kaapelitehdas, jonka suunnitteli arkkitehti W.G. Palmqvist. Myös Alvar Aalto suunnitteli sotavuosina Tampella Oy:lle Inkeröisiin ja Strömberg Oy:lle Vaasaan.<sup>27</sup> Helsingissä rakennettiin teollisuutta Salmisaaren ohella myös Vallillaan ja Sörnäisiin.<sup>28</sup> 1940-luvun arkkitehtuuri erosi ilmeeltään monella tapaa ennen sotia vallalla olleesta funktionalistisesta tyylistä. Materiaalipula vaikutti rakennusten ilmeeseen. Esimerkiksi funktionalismille ominaisista tasakatoista ja yhtenäisistä nauhaikkunoista jouduttiin pääsääntöisesti luopumaan bitumin ja lasin vaikean saatavuuden vuoksi. 1940-luvun arkkitehtuuriin palasi koris-

teellisiä elementtejä, joista aiemmin oli luovuttu: leikittelevää ornamentiikkaa ja yksityiskohtia.<sup>29</sup> Helsingin Kaapelitehtaan ja Fordin kokoonpanotehtaan arkkitehtuuria yhdistää materiaali: molempien julkisivut on muurattu kalkkihiekkatiileistä tiilenpunaisilla saumauslaastilla. Martta Martikainen-Ypyän ja Ragnar Ypyän Säteri Oy:n tehdasrakennuksessa taas on samantyyppinen kehystetty sisääntuloaulan ikkuna ja monumentaalinen porrasetelma kuin Fordin kokoonpanotehtaan rakennuksessa.

Fordin talon arkkitehtuuriin on sota-ajasta huolimatta todennäköisesti vaikuttanut keskusjohtoisen yrityksen toimintakulttuuri. Kansainvälisen Ford Motor Companyn perustajan Henry Fordin ajatukset vaikuttivat merkittävästi 1900-luvun alusta lähtien teollisuusrakennusten suunnitteluun.<sup>30</sup> Helsingin kokoonpanotehtaan suunnittelu ja rakentaminen lienee ollut tarkoin ohjattua toimintaa, jossa on pyritty ottamaan huomioon aikaisemmat rakentamiskokemukset. Lähimmät pohjoismaiset Ford Motor Companyn tehdasrakennukset sijaitsivat Kööpenhaminassa (rakennettu 1924, purettu vuonna 2006) ja Tukholman Frihamnissa (1929-31). Ford-Uutisten vuonna 1951 julkaistussa Fordin 25-vuotisjuhlajulkaisuissa kerrotaan Helsingin kokoonpanotehtaan suunnittelusta, että uutta tehdasta suunniteltaessa tehtiin läheistä yhteistyötä Tanskan ja Ruotsin Ford-yhtiöiden kanssa.<sup>31</sup> Tukholman funkkishenkisen tehdasrakennuksen suunnitteli arkkitehti Uno Åhrén. Tukholman Fordin kokoonpanotehdas on huomattavasti suurempi kokonaisuus kuin Helsinkiin rakennettu tehdas, mutta sen ulkohahmossa ja tilajärjestelyssä

on yhteisiä piirteitä. Tehdashallit sijoittuvat pitkittäissuuntaisesti rakennukseen. Rakennuksen lyhyellä länsisivulla on kolmikerroksinen siipi, johon sijoittuvat toimisto- ja henkilöstötilat sekä ruokasalit ja keittiö. Helsingissä tehtaan maamerkinä on torni, Tukholmassa tehtaan etualalle rakennettu korkea, tornimainen lämpökeskus. Tukholman teollisuusrakennusten inventoinnissa vuosilta 1979-80<sup>32</sup> kerrotaan rakennuksen sisätiloista, että sen valoisia tehdassaleja kattavat kattolyhdyt ja maalatut teräsristikot on jätetty näkyviin. Konttoriosassa toimistotiloja jakavat lasiseinät, joiden puuosat ovat tammea.<sup>33</sup> Luonnonvalon tuominen tehdas- ja toimistotiloihin vaikuttaa olleen sekä Tukholman että Helsingin tehdashankkeissa suunnittelun tavoitteena. Myös Kölniin 1930-31 rakennetun suuren Ford-tehtaan (arkkitehti Edmund Körner) voidaan olettaa olleen jossain määrin Helsingin kokoonpanotehtaan esikuvana. Kölnin tehtaan massoittelussa on tuttu aihe: vertikaali-ikkunoilla korostettu torni tehtaan volyymin päätteenä.

### **Fordin talon suunnittelijat**

Tuotantolaitosten suunnittelu oli tiukan funktiosidonnaista. Suunnittelehtävän luonne vaikutti myös arkkitehdin rooliin tehdasrakennusten suunnittelussa. Tehdasrakennusten pohjaratkaisujen muodonantoon vaikuttivat arkkitehdin ohella tavallisesti merkittävästi liikkeenjohto ja tuotantoinsinöörit.<sup>34</sup>

Fordin talon suunnitteluprosessin osalta arkkitehdin, tehtaan johdon ja sen keskusjohtoisen organisaation rooleista ei arkistolähteiden nojalla saa selvää kuvaa. Tehtaan tilallisen perusratkaisun ja tuotantotilojen

osalta tehdään oman organisaation osuus suunnittelussa lienee ollut keskeinen. Laajan kohdetta koskevan työ- ja erikoispiirustusaineiston pohjalta voidaan kuitenkin todeta, että arkkitehdin suunnittelupanos on ollut kokonaisuudessaan merkittävä sekä yksityiskohtien että rakennuksen esteettisten ja tilallisten ansioiden osalta.

Fordin uuden kokoonpanotehtaan rakennuksen suunnitteli arkkitehti Gunnar Nordström, joka oli opiskellut arkkitehdiksi Saksassa.<sup>35</sup> Ennen valmistumistaan Nordström työskenteli piirtäjänä muun muassa W.G. Palmqvistin ja Gösta Juslénin toimistoissa.

Gunnar Nordström teki työuransa eri arkkitehtitoimistoissa, mutta suunnitteli samanaikaisesti myös itsenäisesti omia toimeksiantojaan yksityisenä arkkitehtinä. Nordströmin omiin nimiinsä suunnittelemissa töistä tunnetuin lienee Helsinkiin vuonna 1933 rakennettu Folkhälsan'in toimitalo osoitteessa Topeliuksenkatu 20. Arkkitehtinä hän työskenteli Jung & Jung'in toimistossa vuosina 1927-31, Bertel Liljeqvistin toimistossa 1931-35, Jarl Eklundin toimistossa 1935-1939 (ilmeisesti yhteistyössä Eero Saarisen kanssa joka toimi Suomen-matkallaan Eklundin toimistossa), Uno Ullbergillä 1939-40 ja jälleen Jarl Eklundilla vuosina 1940-1942. Nordströmin työpanos Fordin talon suunnitteluun ajoittuu ainakin pääpiirustusten päiväysten perusteella Eklundin toimistossa vietetyn ajanjakson jälkeen. Sodan jälkeen Nordström työskenteli vuodesta 1949 alkaen Harmia & Baeckmanin<sup>36</sup> arkkitehtitoimistossa.<sup>37</sup>

Fordin talon rakennesuunnitelmat laativat Insinööri-toimisto A. Rosendahl ja vesi-, viemäri ja ilmanvaihtosuunnitelmat Vesijohtoliike Huber.



Kuva 3.1

Kuva tehtaan rakennustyömaalta, perustustöitä tehdään. Kuvaan liittyy teksti: "Uusi tehdas rakenteilla. Kannatinpilarit upotettiin kallioon mutta osa permannosta tuli täytemaalle. Ja tässä näkyy täytettävä kuilu seinän vieressä. 24.8.1943." FORD



Kuva 3.2

Tehtaan pohjarakennustöitä. Kuvan takana käsinkirjoitettu teksti: "Pohjarakennelmat ovat osittain meren pinnan alapuolella. Perustustöitä 1943" FORD



### **Suunnitteluvaiheet ja suunnitelmat -pääpiirustukset 1943 (1944-45)**

Fordin kokoonpanotehtaan varsinainen suunnittelujakso ajoittuu vuosille 1943 (ensimmäinen pääpiirustussarja ja osa työpiirustuksista) ja 1944 (pääosa arkkitehdin työpiirustussarjasta).<sup>38</sup> Helsingin kaupungin rakennusvalvontaviraston arkistosta löytyy 11.5.1943 päivätty pääpiirustussarja, jossa esitetty ratkaisu vastaa pääosin toteutettua rakennusta. Pääpiirustussarjaa täydennettiin vuosina 1944 ja 1945 rakennusaikana tehtyjen muutosten mukaan.

Fordin talon rakennuspaikka sijoittuu täyttötöillä laajennetun vanhan Hernesaaren paikalle. Tehdas perustettiin Hernesaaren kalliopohjalle.<sup>39</sup> Tehtaan pääpiirustussarjan asemapiirustuksessa näkyvät rakennuspaikan keskeisimmät suunnitellut elementit. Rakennuksen tontti on suorakaiteen muotoinen, ja se sijoittuu koillis-lounais –suuntaisesti Munkkisaaren laiturin varteen. Tonttia rajaavat kolmelta sivulta kadut; koillisessa Liuskasaarenkatu (nykyinen Henry Fordin katu), kaakossa Matalasalmenkatu ja sen varteen rakennettu pistoraide sekä lounaassa Pihlajasaarenkatu. Suunniteltu suorakaiteen muotoinen tehdasrakennus sijoittuu tontin itäkulmaan ympäröivän katuverkon suuntaisesti. Asemapiirustuksessa tontille jää vapaa, rakentamaton kaistale Munkkisaaren laiturin suuntaisesti ja suurempi yhtenäinen alue tontin Pihlajasaarenkadun puoleiseen pätyyn.<sup>40</sup>

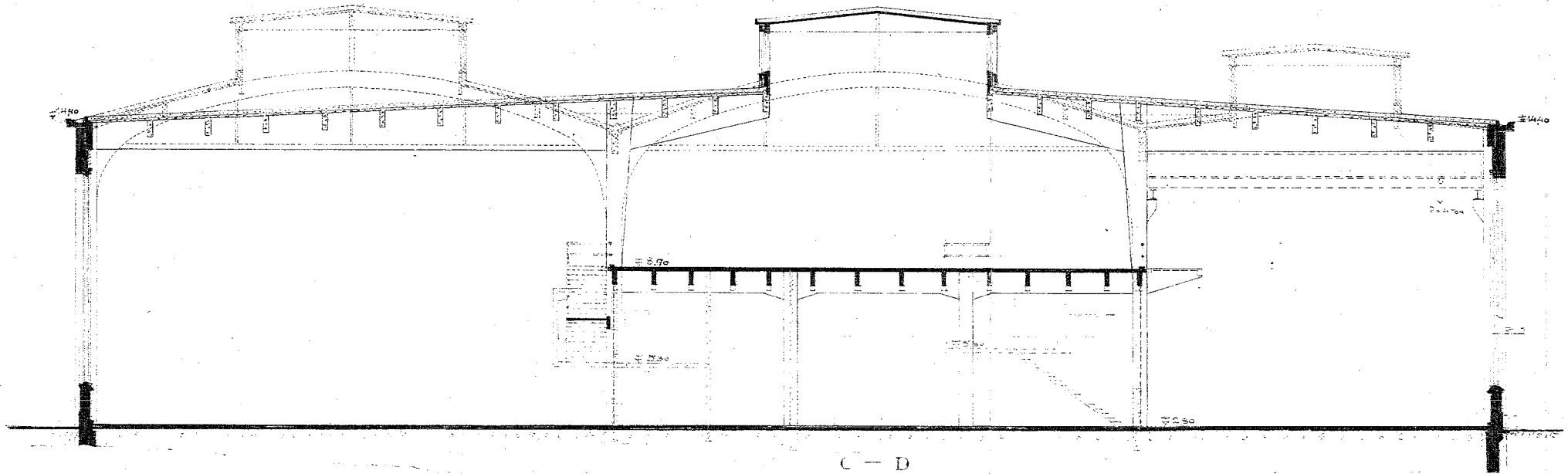
Rakennus koostuu pääpiirustussarjassa korkeasta maantasokerroksesta (johon sijoittuvat tehdashallit, työtiloja ja rakennuksen pääsisään-

käyntinä toimiva edustava näyttelyhalli), päädyn poikittaisesta, toiseen kerrokseen (taso +8.80) sijoittuvasta konttorisiivestä sekä tornista, jonka kolmannessa kerroksessa (taso +13.30) on työntekijöiden ruokasali ja neljännessä kerroksessa (taso +17.80) keittiötilat. Tekniset tilat sijoittuvat rakennuksen koilliskulmaan ensimmäiseen kerrokseen. Kellarikerroksessa sijaitsevat vain väestösuojatilat ja joitakin teknisiä tiloja. Rakennuksen volyymissa tehdashallit muodostavat tontin suuntaisen rakennuksen rungon, jonka koillispäättyyn sijoittuu poikittain sisäänkäyntien ja toisen kerroksen toimistotilojen vyöhyke. Kokoonpanotehtaan torni muodostaa pohjoisnurkassa Hietalahden suuntaan vesialueen yli hahmottuvan aksentin.

Tehdshallit muodostuvat vuoden 1943 pääpiirustuksissa kolmesta pitkittäisestä, toisiinsa avoyhteydessä olevasta sektorista. Lähinnä Munkkisaaren laituria on nosturihalli, jonka kautta tuontitavarat (varaosat ja kokoonpantavat autot) saapuivat laivarahdina tehtaaseen. Nosturihalli oli korkea tila, joka oli avoyhteydessä alun perin välipohjalla kaksikerroksiseksi jaettuun varaosavaraston ja erilaisten työtilojen tarpeisiin varattuun keskimäiseen tehdshalliin. Matalasalmenkadun suuntaisesti rakennuksen itäisivulle sijoittui korkea kokoonpanohalli. Kokoonpanohallista on korkeiden ovien kautta yhteys pistoraiteelle.

Edellä kuvatut vuoden 1943 pääpiirustussarjassa esitetyt tilajärjestelyt ja rakennuksen ulkohahmo vastaavat toteutettua rakennusta. Suunnitelma rakennuksen leikkausmuodosta tehdshallien kohdalta on kuitenkin monimuotoisempi kuin lopullinen toteutus. Varhaisemmassa

YOY FORD A/B  
HELSINGFORS  
SKÄRNING C-D-E-F  
1/100



Kuva 3.3  
Leikkauspiirustus, ei mittakaavassa. Koy FORD

pääpiirustussarjassa tehdashallien kattorakenteet on piirretty suunnitelmaan elegantteina kaarevina vetotangoihin varustettuina rakenteina, jotka kattavat kokoonpanohallia ja tehdashallin keskiosaa. Laiturin puolelle rannan suuntaisesti sijoittuvan nosturihallin kattorakenne poikkeaa tehdashallin kahden muun sektorin kattorakenteesta. Sen rakenne on yksinkertaisempi johtuen palkkien ja kiskojen varaan katon yläosaan sijoitetusta liikkuvasta nosturista. Jokaisen sektorin keskelle on esitetty tehdashallien suuntaiset pitkät kattolyhyt. Suunnitelmaa yksinkertaistettiin toteutusvaiheessa. Pääpiirustuksia täydentävät muutospiirustukset on päivätty 17.8. 1944 (julkisivut) ja 12.6.1945 (pohjapiirustukset ja leikkaukset).<sup>41</sup> Muutospiirustussarjaan sisältyy leikkaus, jossa osoitetaan kattorakenteeseen suunnitellut muutokset (kuva 3.3). Uusi esitetty kattorakenne perustuu suoriin betonipalkkeihin, jotka kattavat rakennuksen laitojen suuret tehdashallit. Parven yläpuolella keskellä rakennusta on korkea kattolyhty, joka ulottuu parven päästä päähän. Tehdashallin sisätilaa ja uuden suunnitelman mukaista kattorakennetta havainnollistaa myös Gunnar Nordströmin syyskuussa vuonna 1945 päivätty sisäperspektiivi kokoonpanohallista.<sup>42</sup>

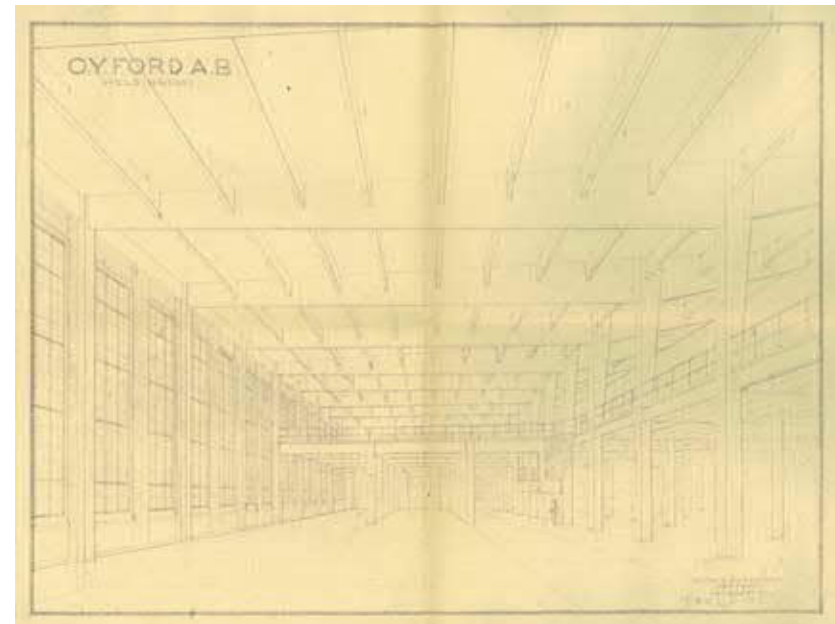
Vuonna 1945 laaditusta täydentävästä pääpiirustussarjasta ilmenee, että tehdashallien kattorakenteen muutoksen lisäksi muutettiin ainoastaan lähinnä tehdashalleihin sisältyviä toiminnallisia tilajärjestelyitä sekä tornin tilojen käyttötarkoitusta. Julkisivuihin päivitettiin kattolyhtyjen ja kattomuodon muutokset. Vuoden 1943 pääpiirustussarjan perusteella vaikuttaa siltä, että pääsisäänkäynnin julkisivussa oli alunperin tarkoi-

Kuva 3.4

Gunnar Nordströmin sisäperspektiivi kokoonpanohallista vuodelta 1945. Perspektiivissä on esitetty kokoonpanohallin välipohjalaajennus. Koy FORD

tus käyttää lasitiiltä julkisivulle sijoittuvien tuotantotilojen ikkunakentissä. Rakennusvaiheessa ikkunakenttiin suunniteltiin kuitenkin samantyyppinen pienipiirteinen ruutujako, kuin muuallakin rakennuksessa.<sup>43</sup>

Suunnitteluvaiheessa ennakoitiin tehtaan tulevia laajentumistarpeita. Ensimmäisessä pääpiirustussarjassa vuodelta 1943 on asemapiirustuksessa osoitettu tontilta Munkkisaaren laiturin puolelta rakennusala mahdollista tehtaan laajennusosaa varten. Työpiirustusten joukosta puolestaan löytyy samalle vuodelle päivätty ennakoiva luonnossuunnitelma kolmannen kerroksen rakentamista varten toisessa kerroksessa sijaitsevien toimistotilojen yläpuolelle.<sup>44</sup> Lisäkerroksen rakentamiseen ohella suunnitteluvaiheessa ennakoitiin myös välipohjan rakentamista tehtaan kokoonpanohallin kohdalle.<sup>45</sup>





Kuva 3.5  
Rakennuksen runkotyöt käynnissä, kuvassa betonipilareiden muotteja. MOBA



Kuva 3.6  
Rakennuksen runko nousee. Tehdashallin keskiosan välipohja ja pilarit kuoriutu-  
vat lautamuoteista. MOBA



Kuva 3.7  
Tehdas harjakorkeudessa todennäköisesti syksyllä 1944. Taustalla kaupunki  
ja Munkkisaaren rakennuksia. FORD



Kuva 3.8  
Tehtaan työmaa. Torni nousee. FORD



## Rakennustyö

Kokoonpanotehtaan rakennustyöt aloitettiin vuoden 1943 kesällä talon perustustöillä. Vaikea rakentamisajankohta näkyi työmaalla työvoimapulana - rakentajat koostuivat pääasiassa naisista ja yli 70-vuotiaista työvelvollisuudesta vapaista miehistä, joita haettiin työhön myös Helsingin Sanomissa 24.8.1944 julkaistulla ilmoituksella.<sup>46</sup>

Tehtaan rakentamisaikana toimi rakennustoimikunta, joka koostui urakoitsijoiden ja rakennuttajan edustajista. Toimikunnan puheenjohtajana oli toimitusjohtaja M. Rydman, muita jäseniä mm. arkkitehti G. Nordström, insinööri Hj. Anderson (perustukset), rakennusmestari E. Boxberg, insinööri Georg Huber (LVI-suunnittelu), ja johtaja R. Lindblom (sähkölaitteiden suunnittelu). Rakennustöiden valvonnasta vastasi yhtiön puolesta Runar Öster.<sup>47</sup> Rakentaminen eteni rinnan arkkitehdin työ- erikois- ja detaljipiirustusten laatimisen kanssa. Rakennusvaiheiden etenemistä voi jossain määrin seurata Oy Ford Ab:n arkistosta löytyneiden päivätyjen valokuvien avulla. Elokuun loppupuolelle vuonna 1943 päivätyistä valokuvasta voidaan nähdä, että rakennuksen perusmuurit alkoivat loppukesällä olla valmiina.<sup>48</sup> Sota lienee hidastanut rakentamista työvoima- ja materiaalipulan ohella myös pommitusten takia - Hernesaareen alueelle sattui useita osumia vuoden 1943 helmikuun suurpommitusten aikana.<sup>49</sup> Tehdashalli lienee kuitenkin ollut harjakorkeudessaan vuoden päästä syksyllä 1944.<sup>50</sup> Jatkosodan sotatoimet päättyivät samoihin aikoihin syyskuussa 1944 kirjoitettuun välirauhan-sopimukseen.

Vuoden 1945 syksyllä alkoi rakennus olla jo niin valmiina, että laitteistoa alettiin siirtää vanhoista toimitiloista uusiin. Muutto vanhoista toimitiloista tapahtui vaiheittain. Ensimmäisenä uusiin tiloihin sijoittui Fordin osto-osasto syyskuussa 1945. Varaosavaraston entiset varaosahyllyt siirrettiin vanhoista tiloista sellaisinaan uuteen tehdashalliin, samoin vaihtomoottoriosasto. Viimeisenä pääsivät muuttamaan toimistokerroksessa työskentelevä toimistohenkilökunta.<sup>51</sup> Tammikuussa

1946 toiminta jatkui jo täysipainoisesti uusissa tiloissa<sup>52</sup> ja ensimmäiset MacCormick-yhtiön valtamerilaivat saapuivat Fordin laituriin auto- ja varaosalastissa sodan jälkeen keväällä 1946.<sup>53</sup> Kokonaisuutena tehtaan rakentamiseen kului aikaa noin kaksi ja puoli vuotta; kesästä 1943 vuoden 1946 alkuun.

Vuoden 1943 pääpiirustussarjan suunnitelmissa tehtaan kokoonpanohalli on kauttaaltaan korkea tilaa. Tehtaan rakennusaikana kävi kuitenkin selväksi, että tilaa tarvittiin lisää. Kokoonpanohalliin suunniteltiin jo ennen tehtaan varsinaista valmistumista laajuudeltaan noin 900m<sup>2</sup> välipohja, joka toteutettiin muutostyönä heti tehtaan rakentamisen loppuvaiheessa.<sup>54</sup> Uusi välipohjalaajennus sijoittui kokoonpanohallin eteläpäätyyn ja se oli avoyhteydessä muihin tuotantotiloihin.



Kuva 3.9  
Naisia rakennustöissä tehtaan työmaalla. MOBA



Kuva 3.10  
Nosturihalli rakennustöiden aikana, näkymä kohti hallin eteläpäätyä. MOBA.



Kuva 3.11  
Siltanosturia asennetaan paikalleen. MOBA.



Kuva 3.12  
Näkymä parvelta kokoonpanohalliin, kohti pääportaan ikkunaseinää. MOBA.



Kuva 3.13  
Tehdashallin kattolyhty rakennustöiden loppuvaiheessa. MOBA.

## Lähteistä

Kiinteistöosakeyhtiö Henry Fordin katu 6:n piirustusarkistoon sisältyy kokoelma alkuperäisten arkkitehti- ja rakennesuunnitelmien piirustuskopiota. Arkkitehdin luonnos-, pää- ja työpiirustussarjan suunnitelmien kopioita löytyy arkistosta yhteensä 12 kansiota. Arkkitehtisuunnitelmien kieli on ruotsi. Insinööritoimisto A. Rosendahlin laatimia rakennepiirustuksia vuodelta 1943 on arkistossa yksi järjestetty kansio,<sup>55</sup> ilmanvaihto- ja viemärintisuunnitelmista löytyy hajakopioita. Kiinteistön arkistoon sisältyy myös rakennuksen myöhemmistä muutosvaiheista varsin kattavasti pää- ja työpiirustusaineistoa.<sup>56</sup>

Rakennuksen ensimmäiset pääpiirustukset vuodelta 1943 ja tämän jälkeen lupamenettelyä vaatineiden muutostöiden pääpiirustukset löytyvät Helsingin kaupungin rakennusvalvontavirastosta.

Oy Ford Ab:n toimesta on rakennuksessa tehty valokuvausdokumentointia rakennus- ja muutostöiden yhteydessä.<sup>57</sup> Koy Henry Fordin katu 6:n arkistossa on säilynyt täydellisenä vuoden 1965 lisäkerroksen rakentamisesta laadittu valokuvadokumentaatio, joka koostuu kahdesta valokuvakansiosta. Valokuviiin on yksityiskohtaisesti merkitty kuvausajat ja -paikat sekä rakennusvaihe, jota on kuvattu. Kuvaajan nimeä ei dokumentaatioissa mainita. Kuvatestit ovat ilmeisesti kansainvälisen yhtiön toimintakulttuurista johtuen englanninkielisiä.

Rakennukseen liittyvää valokuvamateriaalia on löytynyt myös Oy Ford Ab:n ja Kustannusosakeyhtiö Mobilisti Oy:n kuva-arkistoista. Rakennus- ja muutostöiden aikaisten valokuvien ohella Fordin talosta löytyy paljon eri ajankohtien ilmakuvia. Tuotantotiloja on kuvattu ilmeisesti markkinointitarkoituksiin. Sen sijaan toimisto- ja edustustiloista valokuvamateriaalia on löytynyt niukemmin.

Kuva 3.14

Kokoonpanohallin ikkunoiden asennus kesken. Kuva tilasta vuodelta 1944. Käsinkirjoitettu teksti kuvan takana: "Tehdashalli alkuperäisenä. 1944". FORD

Fordin talo itsessään muodostaa kerroksellisen dokumentin kuluneiden 65 vuoden aikana tehdyistä monista muutostöistä. Rakennuksen käyttötarkoituksesta johtuen tilamuutoksia on tehty varsin runsaasti -tuotantolaitoksen tilat ovat joustaneet tarpeen mukaan. Varsinkin toimistotiloissa toteutettuja ja vain suunnitelmiksi jääneitä väliseinämuutoksia on haastavaa todeta aukottomasti.

Kuva 3.15

Gunnar Nordströmin perspektiivipiirustus kokoonpanotehtaasta vuodelta 1945. Koy FORD







Kuva 4.1  
Fordin talo ilmasta ennen vuotta 1953.FORD



## 4. FORDIN TALO VALMISTUESSAAN 1946

Fordin vastavalmistuneessa tehdasrakennuksessa toimivat yrityksen laaja varaosavarasto (jonka tarpeisiin jossain määrin myös valmistettiin varaosia), korjaamo- ja huoltokoulu sekä vaihtomoottoriosasto. Rakennukseen oli varattu myös erilliset tilat autojen pesu-, maalaus- ja voiteluosastoille. Kuorma-autojen kokoamista varten oli uuteen rakennukseen siirretty vanhoista tehdastiloista kokoonpanorata, jonka kapasiteetti oli 12-17 autoa päivässä. Kokoonpanorataa käytettiin kuitenkin tehtaan alkuvaiheessa pääasiassa vanhojen V8-mallisten kuorma-autojen tehdasmaiseen kunnostukseen. Tehtaassa toimivat myös Ford Oy:n oma paja, puusepänverstas ja autojen verhoamo. Toimistokerrokseen sijoituivat tehtaan ylin johto, myynti ja laskutus.<sup>58</sup>

### Ympäristö ja rakennuksen ulkohahmo

Tehdasrakennukseen saavuttiin koillisesta, kaupungin suunnalta. Saapumissuunnalta katsoen rakennuksen oikealle puolelle jäi Munkkisaa- ren laituri, vasemmalle puolelle satamaradan pistoraide. Tehdashallien logistiikan voi siis karkeasti ajatella kulkeneen poikittaissuuntaisesti, laiturilta raiteille. Henkilöliikenne puolestaan saapui rakennukseen sen suuntaisesti, kohti päätyjulkisivua.

Tehtaan ympäristö oli rakennuksen valmistumisaikaan suorastaan autio. Kokoonpanotehdas sijoittui yksinäiselle täyttömaasta muodostetulle tasaiselle niemelle kuin omalle saarelleen, irti kaupunkirakenteesta. Hernesaaren täyttöniemi oli ympäröivän satama- ja tehdasalueen uusin osa. Lähin rakennus oli vuonna 1936 rakennettu korkea Vaasan Höyry-

mylly Oy:n myllyrakennus siiloinen. Avoimella rakennuspaikallaan meren partaalla Fordin talon näkyvyys kaupungista on ollut huomattavasti korostetumpi kuin nykyisin. Merellistä vaikutelmaa tehosti pääjulkisivun edessä edelleen kaartuva rantaviiva -kuin muistumana aiemmasta luonnonmukaisesta tilanteesta. Hernesaaren täyttötöitä jatkettiin yhdistämällä kauempana merellä sijaitseva Hernesaarenkari vuoteen 1946 mennessä kapealla penkereellä aiemmin muodostuneeseen niemeen.



Kuva 4.2  
Uusi O/Y Ford A/B:n Helsingin kokoonpanotehdas valmistuttuaan kesäkuussa 1946. MOBA

Tehtaan välittömässä läheisyydessä ympäristön viihtyisyyteen on valokuvista päätellen kiinnitetty huomiota. Henkilösisäänkäyntien kulkuväylät ja ajoluiskat reunustettiin. Kaupunginpuoleisen pääjulkisivun etualalle rajattiin nurmikentät, joita jäsentävät lehtipuuistutukset. Tehtaan sisäänkäyntiä somistavissa asiallisissa istutuksissa voi aistia amerikkalaisen tehokkuuden henkeä. Tehtaan toiminnan alkuvuosilta peräisin olevassa valokuvassa<sup>59</sup> näkyvät myös rakennuksen Matalasalmenkadun puoleiselle julkisivulle istutetut, seinää pitkin kiipeävät köynnökset. Munkkisaaren laiturin lastausalue ja tehdasrakennuksen taakse jäänyt, varastointiin käytetty kenttä rajattiin aidalla erilleen katualueesta.<sup>60</sup>

Rakennuksen tehdashallin joidenkin ovien yhteydessä ajoluiskien pintamateriaalina käytettiin nupukiveä. Valokuvista päätellen ympäröivät alueet ja kadut olivat sorapintaisia. Ovien vierustoilla pielet varustettiin betonista valetuilla ajo-ohjureilla.<sup>61</sup>

Kuva 4.3  
Talvinen näkymä Fordin talolle tieltä kaupungin suunnasta. MOBA

## Rakenne

Fordin talon rakenneratkaisu perustuu paikalla valettuihin teräsbetonirakenteisiin. Toisiinsa avoyhteydessä olevat tehdashallit ovat vaatineet rakenteelta joustavuutta ja suuria jännevälejä. Rakennuksen laitojen korkeat tilat, nosturi- ja kokoonpanohalli on ratkaistu alun perin ilman tilaa jakavia pilareita. Poikittaisen kantavan kattopalkiston tukemiseen ovat riittäneet ulkoseinille ja rakennuksen keskelle välipohjalla jaetun sektorin reunoille sijoitetut teräsbetonipilarit. Ulkoseinät ovat massiivisia kahitiilirakenteita.

Rakennuksen keskelle sijoittunut kattolyhty kannatettiin kookkaiden primääripalkkien kevennetyillä ulokkeilla. Keskimmäisen tehdashallin välipohjaa kannattelemaan tarvittiin tiheämpi pilariväli, samoin myöhemmässä vaiheessa kokoonpanohallin eteläpäättyyn rakennettua uutta välipohjalaajennusta varten.



## Julkisivut

Päätyjulkisivun keskeisimmät elementit olivat pääsisäänkäynnin yhteyteen sijoittuva näyttelyhalli, jonka lasiseiniä korostivat kiillotetusta graniitista rakennetut kehykset, ja Munkkisaaren laiturin puoleisella laidalla kohoava torni. Pääsisäänkäyntiä tehtaaseen kattoi lasiseinään sijoittuva koristeellinen katos, jonka alta kuljettiin tuulikaapin kautta juhlavasti sisälle tehdarakennukseen. Päätyjulkisivun keskellä, pääsisäänkäynnin oikealla puolella olivat suuret, kääntyvät ovet ajoneuvojen sisään- ja ulosajoa varten. Tehtaan työntekijöiden sisäänkäynti sijaitsi vaatimattomasti osana julkisivuun jäsenneltyjä, korkeita, pieniruutuisia ikkunakenttiä, joista hahmottuu ensimmäisen kerroksen tavallista suurempi kerroskorkeus. Ikkunoissa, jotka kätkivät taakseen tehtaan toimintaan liittyviä tiloja, on käytetty lasituksena läpikuultavaa koristelasia.<sup>62</sup> Päätyjulkisivun yläosaan sijoittuivat matalamman toisen kerroksen toimistotilojen korkeat ja kapeat, yksittäiset ikkunat. Paraatijulkisivulla yrityksen tyylikäs logo on sijoitettu sekä pääsisäänkäynnin yhteyteen katoksen yläpuolelle, että hyvin näkyvälle paikalle tornin katolle. Tornin merenpuoleisella sivulla yhtenäiset, pystysuuntaiset ikkunauhat korostavat sen ilmettä ja asemaa kokonaissommitelmassa.

Varsinaiset tehdashallit sijoittuivat rakennukseen kaupungin puoleisen, poikittaisen rakennusvolyymin taakse. Tehdashallien pitkien julkisivujen ilme muodostui kookkaista, vertikaaleista ikkunakentistä, joiden kautta tehdassalit ovat saaneet runsaasti luonnonvaloa. Ikkunakenttien yhteyteen sijoittuvat tehdashallien ovet, joista osa on paneeliverhoiltuja raskaita liukuovia. Lounaaseen päin avautuvien tehdashallien päätyjulkisivulla vesikaton yläpuolelle ulotettu julkisivumuuraus piilottaa taakseen loivan harjakaton. Myös tälle julkisivulle sijoitettiin myöhemmin kookas ”FORD” -mainoskyltti.

Kuvat 4.4 ja 4.5

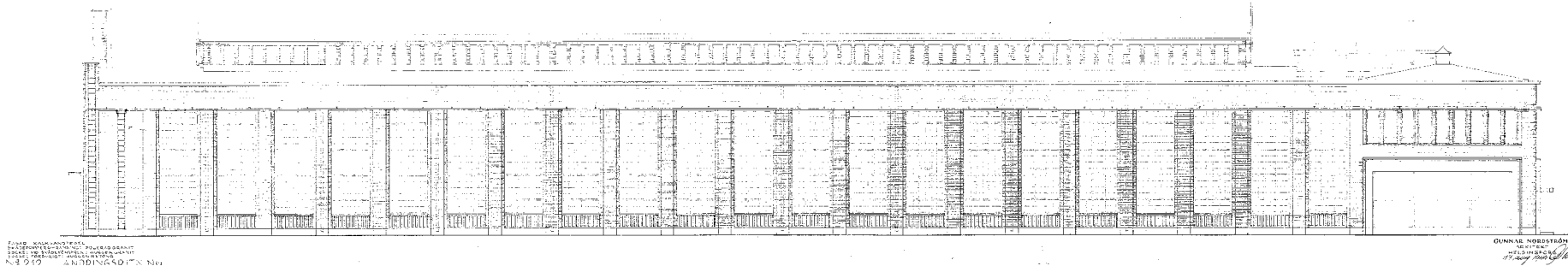
Ilmakuva Jätkäsaaren suuntaan.

Näkymä jäältä kohti kokoonpanotehtaan eteläjulkisivua. FORD



**FORD**  
 HEADINGS FOR  
 FASAD VÄNSTRÄNDSBESÄTTAN  
 1/100

*Stålbyggnad i betongram för grundläggning av järnstål  
 byggnad i betongram för grundläggning av järnstål  
 och den pålås med  
 Stålbyggnad i betongram  
 Stålbyggnad i betongram  
 Stål + betong*

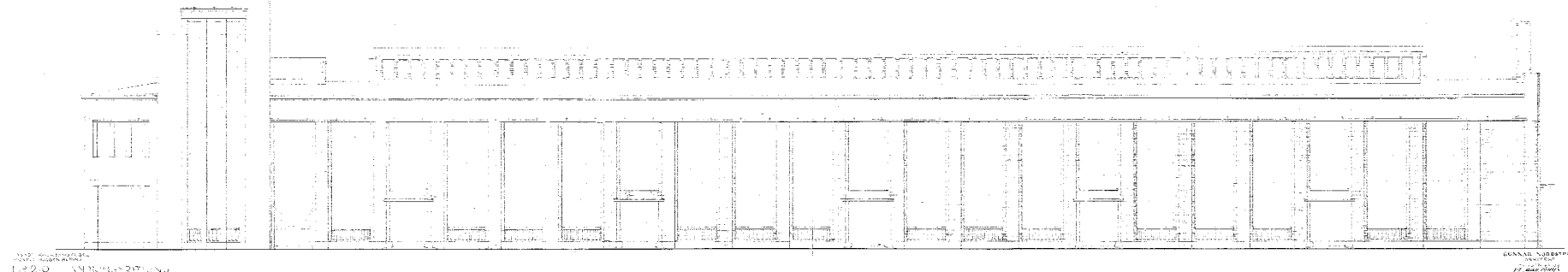


1:200 ANMÄNDELSTÄLLNING

GUNNAR NORDBLAD  
 1944

**FORD**  
 HEADINGS FOR  
 FASAD HÖJREBESÄTTAN  
 1/100

*Stålbyggnad i betongram för grundläggning av järnstål  
 byggnad i betongram för grundläggning av järnstål  
 och den pålås med  
 Stålbyggnad i betongram  
 Stålbyggnad i betongram  
 Stål + betong*



1:200 ANMÄNDELSTÄLLNING

GUNNAR NORDBLAD  
 1944

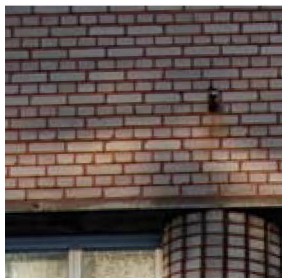
Kuvat 4.6 ja 4.7  
 Julkisivut Matalasalmenkadulle ja Munkisaaren laiturille. Pääpiirustussarjan muutospiirustukset vuodelta 1944.  
 Koy FORD



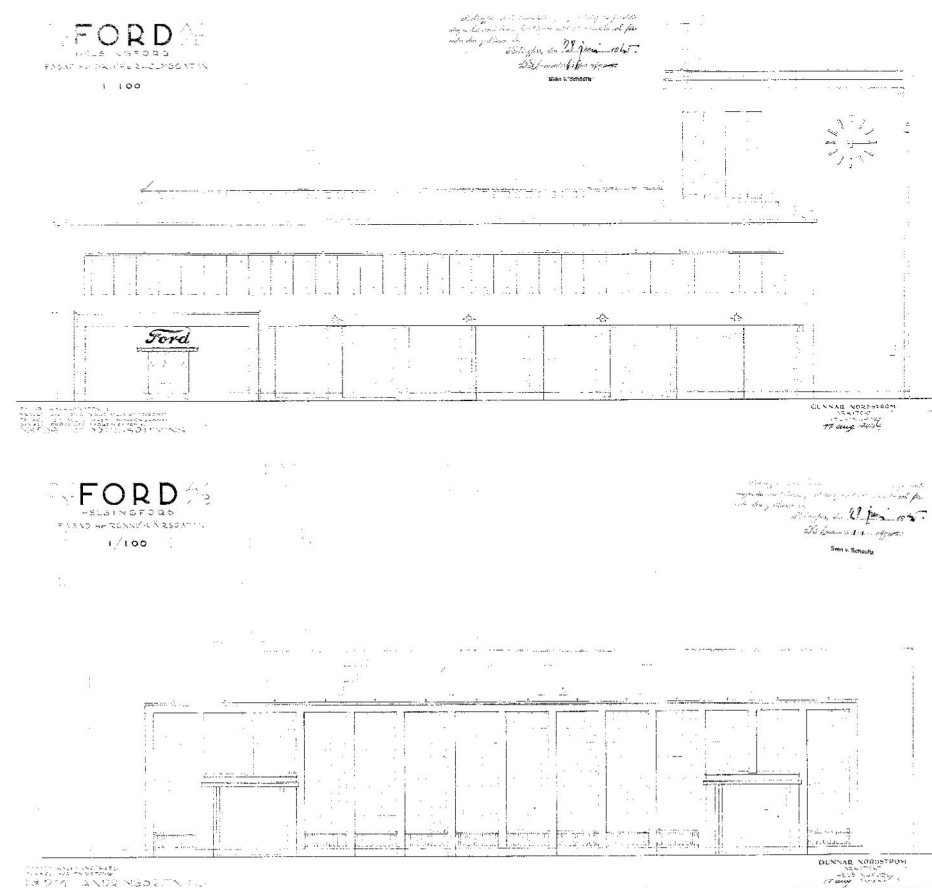
Fordin talon julkisivujen päämateriaali on kalkkihiekkatiili. Muurauksen limitys on tehty vuoro-/ristilimityksellä, jossa juoksukivikerrosten pystysaumamat ovat kohdakkain eri kerroksissa. Saumaustaasti on tiilenpunainen.<sup>63</sup> Perustukset ovat suurimmaksi osaksi terastirappauksen tapaan käsiteltyä, uritettua betonia. Näyttelyhallin suuret lasi-ikkunat ovat rakennuksen julkisivujen kohokohta. Suuret teräs-lasirakenteiset ikkunaruuudut on kehystetty kiillotetulla graniitilla. Näyttelyhallin kohdalla perustuksissakin on käytetty betonia arvokkaampaa materiaalia, graniittia.<sup>64</sup>

Rakennuksen katot olivat loivia huopakattoja. Toimisto-osan ylin kerros muodostui pääosin kylmästä ullakkotilasta. Katon huipulle sijoittui pieni kattolyhty, jonka matalien ikkunoiden kautta ullakko sai luonnonvaloa. Katolle sijoituivat hissikonehuoneen ja kattolyhtyjen ohella ilmanvaihtopiiput ja tornin katolle korkea savupiippu. Räystäslistat ovat sileäpin-taista betonia.

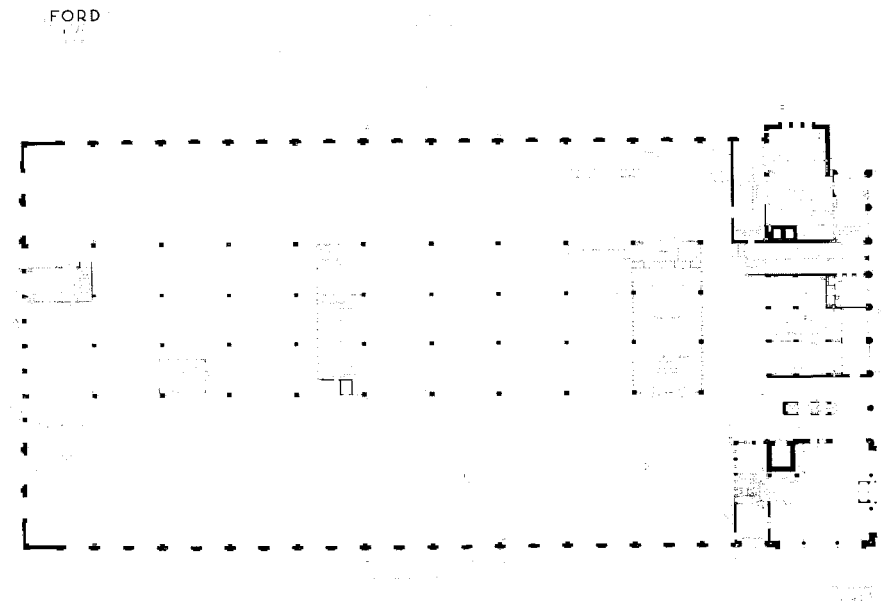
Julkisivujen työpiirustuksiin sisältyy sarja erikoispiirustuksia mittakaavassa 1/20 sisältyy yksityiskohtaisia leikkauksia ja osaprojektioita kaikilta julkisivuilta. Arvio julkisivujen asusta rakennuksen valmistuttua vuonna 1946 perustuu alkuperäisiin arkkitehtisuunnitelmiin, vanhoihin valokuviin ja nykytilanteesta tehtyihin havaintoihin.



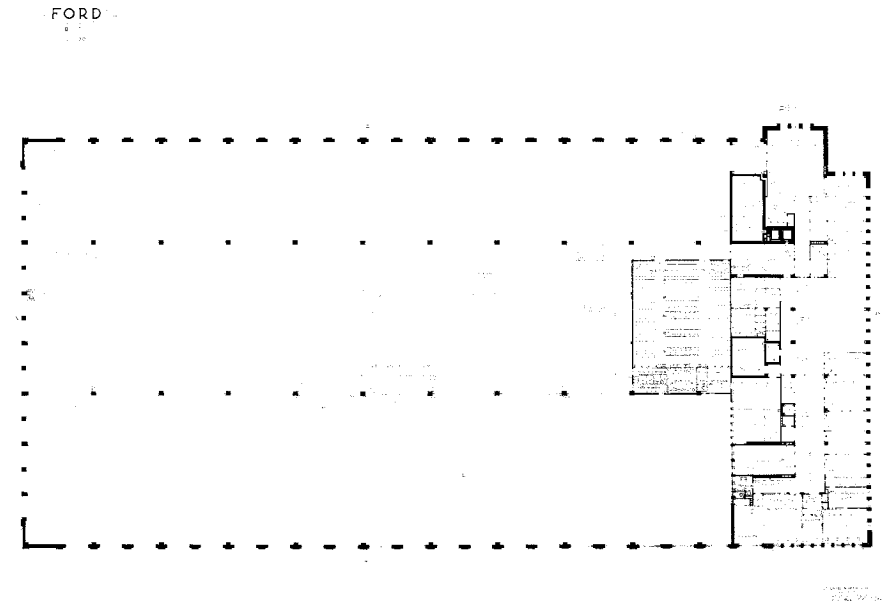
Kuva 4.10  
Fordin talon julkisivumuurausta vuonna 2011.



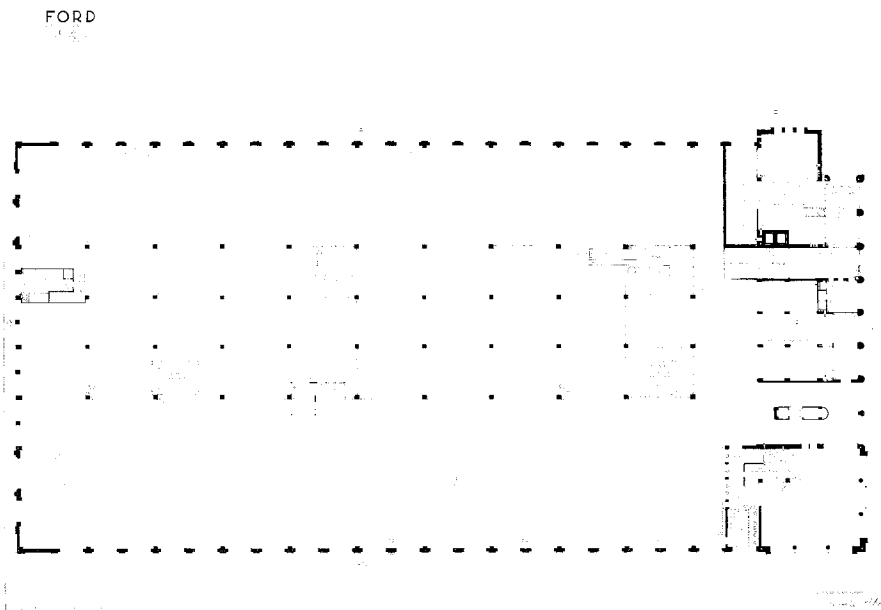
Kuvat 4.8 ja 4.9  
Julkisivut Liuskasaarenkadulle (nyk. Henry Fordin katu) ja Pihlajasaarenkadulle. Pääpiirustussarjan muutospiirustukset vuodelta 1944. Koy FORD



Kuva 4.11  
Kokoonpanotehtaan 1. kerros, pääpiirustussarjan muutospiirustukset vuodelta 1945.  
Koy FORD



Kuva 4.13  
Kokoonpanotehtaan 2. kerros, pääpiirustussarjan muutospiirustukset vuodelta 1945.  
Koy FORD



Kuva 4.12  
Kokoonpanotehtaan välikerros, pääpiirustussarjan muutospiirustukset vuodelta 1945.  
Koy FORD

## Sisätilat

Rakennuksen arkkitehtuurin keskeisiä tavoitteita vaikuttaa olleen luonnonvalon saaminen mahdollisimman suureen osaan syvärunkoisen rakennuksen tiloista. Rakennuksen sisäarkkitehtuurissa käytettiin hyväksi läpinäkyvyyttä sekä arkkitehtonisena tehokeinona (päätiloissa) että lisäämään valoisuutta; monet tehtaan tuotantotiloista ovat saaneet valoa sisälaseinien tai -ikkunoiden välityksellä. Tätä tarkoitusta palveli myös rakennuksen keskiosan, ”keskilaivan”, basilikakirkkojen klerestorioikkunoita muistuttava kattolyhty.

Rakennuksen henkilökunnan sisäinen liikenne toimi hierarkkisesti kahden porrasyhteyden ja sisäänkäynnin varassa.<sup>65</sup> Pääsisäänkäynti oli varattu tehtaan johtoportaalille ja vierailijoille. Toimistokerrokseen johdetaan komeaan portaaseen (porras A) kuljettiin sisäänkäyntinä toimineen edustavan näyttelyhallin kautta. Toimistokerroksen johtajiston päädyssä oli myös suora hissiyhteys ensimmäisen kerroksen sisään- ja ulosajoväylän ”vahtiputkalle”, (ruotsinkielinen vartijan tilaa tarkoittava ”vaktbutkan” -nimitys esiintyy työpiirustussarjan arkkitehtisuunnitelmassa), näin johto pääsi vaivattomasti liikkumaan tehtäviinsä autokyydillä. Tehtaan henkilökunnan käyttämään portaaseen (porras B) saavuttiin katutasolta työntekijöiden sisääntulohallin kautta. Portaasta B oli suora yhteys sekä tehdashalleihin että rakennuksen toisen kerroksen tiloihin: tehdashallin yhteyteen sijoittuneeseen miesten puku- ja pesuhuoneeseen sekä toimistosiiven suureen toimistosaliin. Porras B jatkui ylös rakennuksen ullakkokerroksen tasolle, jossa sijaitsivat naisten puku- ja pesutilat sekä tornissa työntekijöiden ruokasali. Tornin ylempiin kerrok-

siin oli pääsy työntekijöiden portaan ylätasanteelta alkaneen kierreportaan välityksellä.

Tehtaan tuotantotilat ovat olleet rakennuksen toiminnan sydän. Maantasokerroksen tehdashallit muodostuivat korkeasta, avoimesta tilasta, joka oli keskellä rakennusta jaettu matalampaan osaan toisen kerroksen tasoon sijoittuvalla avoimella välipohjalla. Välipohjalle sijoittuivat tehdastoimintojen ohella miespuolisten työntekijöiden puku- ja pesutilat. Välipohjan alapuolella sijaitsivat maalaamo ja varastotiloja kahdesa kerroksessa. Parven toiselle puolelle korkeaan tilaan Munkkisaaren laiturin suuntaisesti sijoittui nosturihalli, toiselle puolelle kokoonpanohalli silloisen Matalasalmenkadun varteen. Tehdashalleista on autoille sisään- ja ulosajokaistat nykyiselle Henry Fordin kadulle ja nosturihalleista korkeat ovet Munkkisaaren laiturille. Myös rakennuksen lounaispäädyssä Pihlajasaaren kadulle päin on ovet suoraan sekä nosturi- että kokoonpanohalliin.

Seuraavassa kuvataan keskeisimpiä sisätiloja ja tilakokonaisuuksia rakennuksen valmistuttua vuonna 1946. Tekstissä on käytetty imperfektiä ja perfektiä, kun kuvataan niitä tilan ominaisuuksia, jotka ovat muuttuneet rakennuksen myöhemmissä vaiheissa. Päätelmät tilan ja sen rakennusosien ja materiaalien alkuperäisyydestä perustuvat suunnitelmiin ja kohteesta löytyviin vanhoihin valokuviin. Näitä on verrattu rakennuksen nykytilanteesta tehtyihin havaintoihin.



Kuva 4.14

Nosturihalli toiminnassa, mahdollisesti 1950-60 luvulta. Kuvassa näkyvät tehtaan keskiosan järjestelyt, ja parven alle rakennetut teräs-lasi-rakenteiset itsenäiset tilat eri toimintoja varten. MOBA



## TUOTANTOTILAT

Fordin talon tuotantotilat muodostivat yhtenäisen ja valoisan kokonaisuuden, jonka tilat toimivat saumattomassa yhteydessä toisiinsa. Avarien tilojen tarkoituksenmukaiset ja yksinkertaiset materiaalit, detaljit ja rakennusosat toistuivat samantyyppisinä toimintavyöhykkeestä toiseen. Tuotantotilojen keskeinen ominaisuus oli jo niiden suunnitteluvaiheessa esille tuotu muunneltavuus: ajatukset parven välipohjan laajentamisesta ja eri toimintojen sijoittamisesta tehdasprosessin ohjaamana tarkoituksenmukaisesti yhtenäiseen, vapaaseen tehdastilaan.

### Nosturihalli

Nosturihallia käytettiin lastaukseen. Tavara saapui laivalaiturilta nosturihallin pitkän sivun suuntaisten kookkaiden liukuovien kautta tilaan, josta se lastattiin tarvittaessa edelleen siltanosturin avulla toisen kerroksen avoimelle parvelle varastoon. Siltanosturi liikkui koko tilan pituudelta betonipalkkien varaan asennettujen kiskojen avulla. Siltanosturiin liittyivät sen käyttöön ja huoltoon tarvittavat tikkaat ja kaiteet.<sup>66</sup>

Nosturihallin korkeat ikkunat avautuvat länteen ja etelään, Munkkisaa-ren laiturille ja eteläpuolen pihalle. Ikkunat ovat kaksipuitteisia, sisäänulos -aukeavia pieniruutuisia, valkoiseksi peittomaalattuja puuikkunoita, joiden avautuvat tuuletuspuitteet sijoittuvat korkean ikkunan keskivaiheille ja alaosaan. Tehdashalleissa pieniruutuiset ikkunat muodostivat kookkaita, pystysuuntaisia kenttiä korkeisiin tiloihin. Ikkunapenkit ovat teräshierrettyä, sileäpintaista betonia. Niiden alle varattiin tila levyradiattoreille.<sup>67</sup> Ikkunat sijoittuvat lähelle julkisivun ulkopintaa. Sisäpuolen

peitelistat ovat suorakulmaisia ja mitoitukseltaan tukevia peittomaalattuja puulistoja. Ikkunoiden pesua ja huoltoa varten suunniteltiin erikseen tarvittavat rakenteet.<sup>68</sup>

Lastausovet olivat teräsrunkoisia, pystysuuntaisella puupaneelilla verhoiltuja liukuovia, joiden yläpuolelle sijoituivat tehtaan ilmanvaihdon osana toimineet puhaltimet. Ikkunapenkit ovat betonia ja niiden pinta on teräshierretty. Seinäpinnat olivat maalattuja. Tuotantotilojen seinien alaosat ovat olleet ikkunapenkkeihin asti tummemmalla värillä maalattuja. Seinien valkoisen yläosan ja tummemman värillisen alaosan välillä on ollut kapea maalattu raita.<sup>69</sup> Korkean tilan valaisimet olivat kookkaita riippuvalaisimia, joiden varjostin oli kartion muotoinen.



Kuvat 4.15 ja 4.16

Kattolyhty varaosavarastona. FORD, MOBA.

Varaosavarasto: tehdashallin keskilaiva

Tehdashallin keskiosa on kaksikerroksinen. Sitä kattoi korkea katto-lyhty. Aluetta käytettiin materiaalin, varaosien ja työkalujen varastoimiseen -ajan mittaan tilan tarve kasvoi niin, että vyöhykkeen tilat jaettiin vielä matalampiin varastokerroksiin teräsrakenteilla. Ensimmäiseen kerrokseen hallin pohjoispäättyyn sijoittui maalaamo, jonka seinät olivat kevytrakenteiset. Seinien yläosat muodostuivat teräsikkunoista, joiden vaakajako rytmittyi tiililimityksen tapaan. Suunnitelmissa mainitaan, että lasitukset olivat rautalankalasia.<sup>70</sup> Tilan keskivaiheille oli järjestetty samaan tapaan erillisinä tiloina työkalu- ja materiaalivarastot, sekä akkujen lataamista varten varattu pieni tila.<sup>71</sup> Pohjoispäädyn ulkoseinälle sijoittui erillisenä tilana paja.<sup>72</sup> Sen seinustalta nousivat portaat pajan yläpuolella sijaitseviin välikerroksen wc-tiloihin ja edelleen tehdashallin parvelle.

Parven pohjoispääty oli varattu varaosavarastolle, pohjoispäädystä oli mekaanikkojen työtilaa ("mekanisk verkstad"). Kokoonpanohallin puoleiselle laidalle, parven ja ensimmäisen kerroksen väliin sijoittui porasyyhteyden varaan ikään kuin ripustettuna esimiesten valvontahuone. Parven kaiteet olivat maalattuja, tukevia teräspuikkiprofiilikaiteita.<sup>73</sup> Lastausparvekkeiden kohdalla kaiteet olivat osin irrotettavia.<sup>74</sup>

Parven ja sen alle sijoittuvien, viereisiä halleja matalampien ja pilarien jakamien tilojen valaistuksena käytettiin pienempiä, malliltaan leveämpiä teollisuustilojen riippuvalaisimia. Ensimmäisen kerroksen ja parven yhteys toimi hallin pohjoispäädssä kerrosten välisen liukuradan välityksellä. Liukurataan liittyivät kapeat portaat henkilöliikennettä varten sekä vastapainolla toimiva sulkuportti.<sup>75</sup>



Kuvat 4.17

Varaosavaraston lähettämö vuonna 1959.  
FORD



Kuvat 4.18

Näkymä kokoonpanolinjastolle parven välipohjan alta vuonna 1947. MOBA





Kuvat 4.19 ja 4.20 (vasemmalla)

Näkymä kokoonpanohallista ennen välipohjan rakentamista eteläpäätyyn (yläkuva). FORD

Näkymä kokoonpanohallista kohti portaan A lasiseinää (alla). MOBA



Kuvat 4.21 ja 4.22 (yllä)

Näkymä kohti kokoonpanohallin välipohjalaajennusta.

Näkymä kokoonpanohallin välipohjalaajennukselta, vasemmalla varasosavarasto. FORD



## Kokoonpanohalli

Kokoonpanohallin korkea tila oli mittasuhteiltaan nosturihallia leveämpi. Sen ikkunat avautuivat pääasiassa itään, rautatien suuntaan. Eteläpäädyssä avautui kookas ovi pihalle, vastaavalla tavalla kuin nosturihallissakin. Kokoonpanohallin tila oli aivan aluksi kokonaan korkeaa tilaa, mutta sen eteläpään rakennettiin saumattomasti muun rakennustyön jatkona uusi, noin 900m<sup>2</sup> laajuinen välipohja, joka liitettiin tuotantotilojen keskiosan parveen.<sup>76</sup> Liittymä itäisivun korkeisiin tehdassalin ikkunoihin hoidettiin jättämällä välipohja erilleen ulkoseinästä.<sup>77</sup> Uutta välipohjaa reunustivat yksinkertaiset, maalatusta teräspuikuprofilista rakennetut kaiteet samaan tapaan kuin muuallakin tehdashallin parvella.<sup>78</sup>

Kokoonpanohallin pohjoispäätä hallitsivat pääportaaseen ja toimistokerroksen tiloihin avautuvat sisäikkunat. Ikkunaseinän ilme on vertikaalinen. Ikkunaseinään liittyvät sen suuntaisesti toiseen kerrokseen nousevat portaat, jotka johtavat naisille varattuihin saniteettitiloihin, näyttelyhallin yhteyteen sijoittuvan ”liikenneosaston” huoneen yläpuolelle. Kokoonpanohallin detaljit vastasivat pääpiirteittäin nosturihallin ratkaisuja.

Kuvat 4.23 ja 4.24 (oikealla)

Näkymä kokoonpanohallista kohti tehtaan keskiosaa ennen parven laajennuksen rakentamista. (yllä).

Kokoonpanohalli ja parvi toiminnassa.

FORD





Kuvat 4.25 ja 4.26 (yllä)  
Tuotantotilojen järjestelyä. MOBA

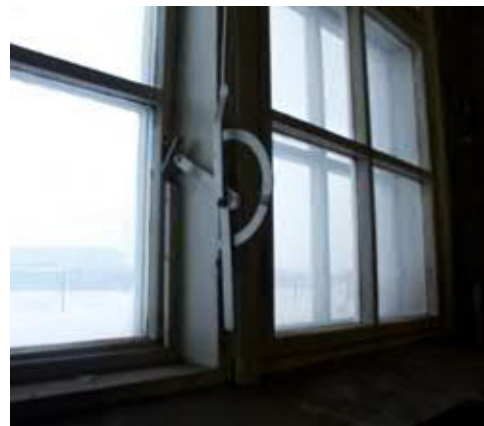


Kuva 4.27 (yllä)  
Tehdashallin keskiosan tiloja parven alapuolella. FORD





Kuvat 4.28-4.29 (yllä)  
Kokoonpanolinjan toimintaa. FORD

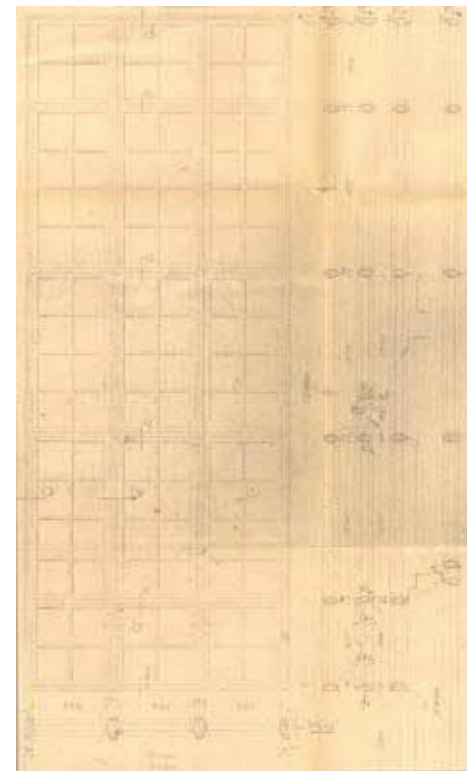


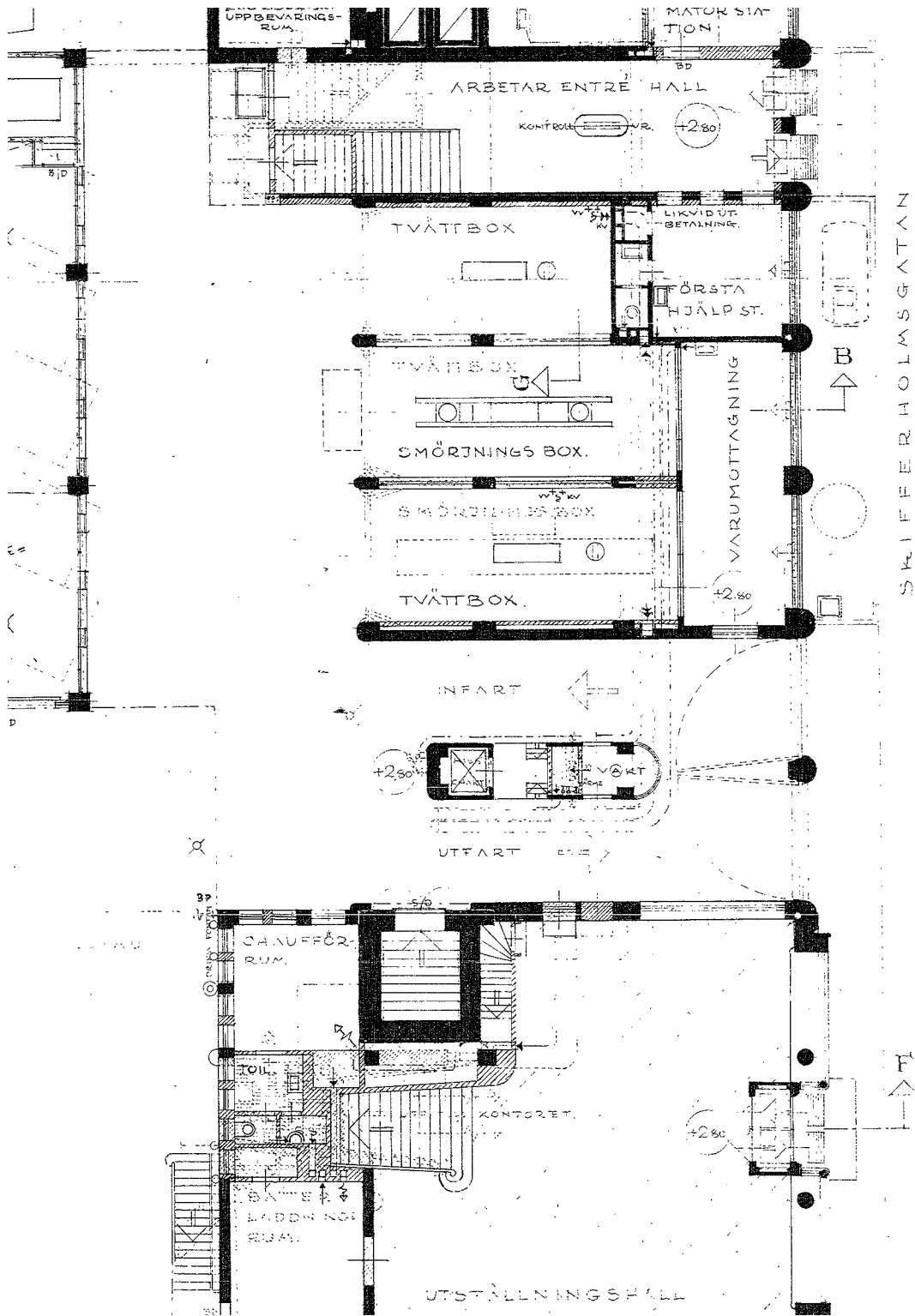
*Tehdashallien puikkunat 1940-luku*

*Tehdashallien korkeat kaksipuitteiset puikkunat aukeavat sisään ja ulos. Yksinkertaiset tuuletuspuitteet sijoittuvat korkean ikkunan keskivaiheille ja alaosaan. Tuuletuspuitteet ovat kiertoikkunoita, jotka kääntyvät ikkunan vaaka-akselin ympäri. Ylempi tuuletuspuite avataan pitkäkartisen kiinteän helan avulla. Saranat ova pyöreäpäisiä, maalattuja nostosaranoita.*

*Ikkunapenkit ovat teräshierrettyä, sileäpintaista betonia. Niiden alla on tila levyradiaattoreille. Sisäpuolen peitelistat ovat suorakulmaisia ja mitoitukseltaan tukevia peittomaalattuja puulistoja.*

Kuvat 4.30-4.32 (yllä ja oikealla)  
Valokuvat vuodelta 2011, Helsingin Kumin tilat (ent. nosturihalli). Piirustusote erikoispiirustuksesta nro 61, G.Nordström. Koy FORD





### Autojen sisään- ja ulosajo

Autoliikenne tehdashallista ulos ja sisään kulki pohjoispäädystä sijaitsevien kääntöovien kautta, jotka avautuivat sisäänpäin. Ovien ollessa auki ne erottivat sisään- ja ulosajokaistat toisistaan. Kaistojen keskellä sijaitsee "vahtiputka", josta liikennettä kontrolloitiin. Vahtiputkan takana on hissiyhteys toimistokerrokseen. Johtoportaalta oli näin vaivaton kulku kuljettajan ajamasta autosta suoraan toimiston tiloihin.<sup>79</sup> Autojen sisään ja ulosajokaistojen yhteyteen on suunniteltu ymmärrettävistä syistä tehokas ilmanvaihto.<sup>80</sup>

Vahtiputkan pääty on muodoltaan linjakkaan puolipyöreä. Päätyyn sovitettavat ikkunat ovat puuta.<sup>81</sup> Ulosajokaistan puoleiselle seinälle sijoittuvat kulkuyhteys näyttelytilaan, kulku näyttelyhallin alapuolella sijaitseviin väestösuojatiloihin sekä autonkuljettajien tilat. Viimeksi mainitun sisäikkunoista oli näköyhteys ajokaistoille ja kokoonpanohalliin. Kuljettajien tiloihin liittyivät myös pienet saniteettitilat.

Sisäänajokaistan puoleiselta seinältä oli puolestaan yhteys tavaravastaanottona toimineeseen tilaan.

Kuva 4.33

Piirustusote pääpiirustussarjan I. kerroksen muutospiirustuksesta vuodelta 1945, G. Nordström. Koy FORD

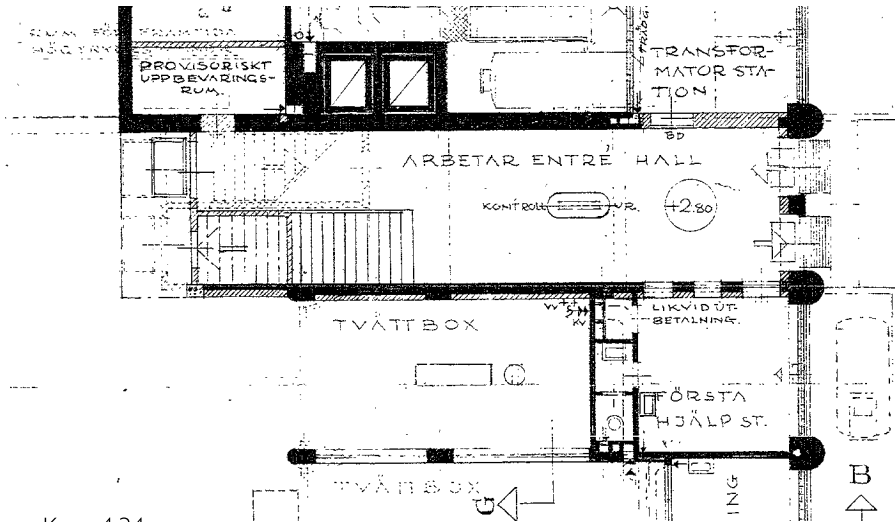


Autojen pesu- ja voiteluosastot -"boxit"

Tavarantoimitus

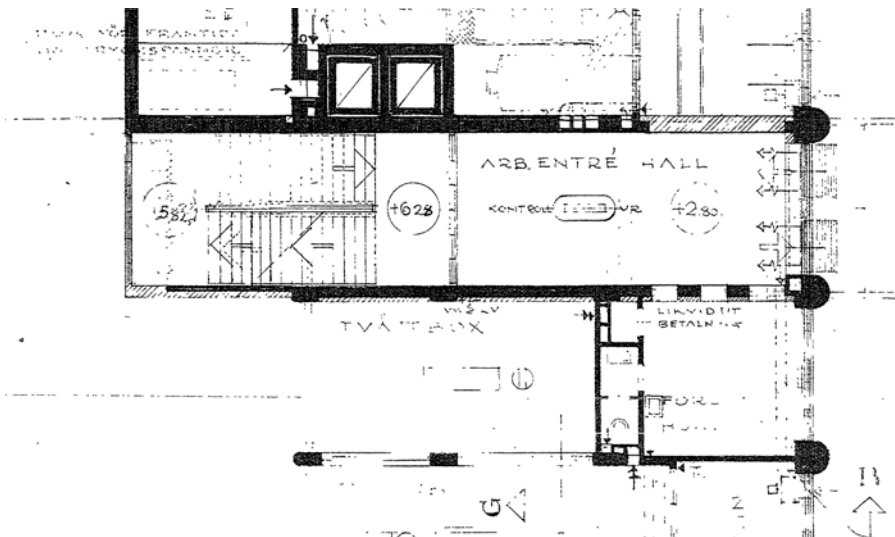
Autojen pesua ja voitelua varten tarkoitetut osastot sijoittuvat tehtaantekijöiden sisäänkäynnin ja ajokaistojen välille. Niiden takana rakennuksen pohjoisella julkisivulla sijaitsevat tavarantoimitus ja työntekijöiden sisäänkäyntiin yhteydessä oleva ensiaputila. Suunnitelmien pohjalta vaikuttaa siltä, että boxeista keskimäinen (voiteluosasto) ja sisäänajokaistan puoleinen (pesutila) saivat välillistä luonnonvaloa takana olevan huonetilan (tavarantoimitus) kautta.<sup>82</sup> Osastojen väliseinissä on sirot, teräsrakenteiset sisälaseinät, joiden lasitus on kuultava. Seinissä on keraaminen, valkoinen laatoitus. Lattiaa suojaavat todennäköisesti puusta tehdyt trallit.<sup>83</sup> "Boxien" välisten seinien sisäikkunakenttien litterat ovat IGV4 ja IGV6.

Tavarantoimitukselle varattu korkea tila on jaettu välipohjalla kahteen kerrokseen. Pohjoissivun korkeissa, pieniruutuisissa ikkunoissa on lasituksena läpikuultavat ornamenttilasit.



Kuva 4.34

Piirustusote pääpiirustussarjan I. kerroksen muutospohjapiirustuksesta työntekijöiden sisäänkäyntihallin ja portaan B kohdalta. G. Nordström 1945, Koy FORD



Kuva 4.34

Piirustusote pääpiirustussarjan välikerroksen muutospohjapiirustuksesta työntekijöiden sisäänkäyntihallin ja portaan B kohdalta. G. Nordström 1945, Koy FORD

## TEHTAAN TYÖNTEKIJÖIDEN TILAT

Tehtaan työntekijöiden käyttöön tarkoitetut tilat olivat luonteeltaan käytännöllisiä ja tarkoituksenmukaisia. Niiden materiaalit ja yksityiskohdat ovat vaatimattomampia kuin toimistohenkilökunnan tiloissa. Poikkeuksen muodostavat saniteettitilat, joissa on kautta koko rakennuksen käytetty samantyyppisiä materiaaleja ja detalleja. Ford tunnettiin työntekijöistään huolehtivana työnantajana.<sup>84</sup> Tämän voi havaita myös työntekijöiden käyttöön tarkoitetuista tiloista, jotka suunniteltiin huolella ja joiden viihtyisyyteen kiinnitettiin huomiota. Tehdastyöntekijöiden tilat sijaitsevat luontevasti tuotantotilojen ja työväen portaan B yhteydessä.

Työntekijöiden sisäänkäynti ja siihen liittyvät tilat

Porras B

Tehtaan työntekijöiden sisääntulohalli ja porras B toimivat työntekijöiden kulkureittinä rakennukseen. Portaan B kautta kuljetaan rakennuksen kaikkiin työntekijöille tarkoitettuihin tiloihin; tuotantohalleihin, sosiaalitaloihin ja ruokailutiloihin. Porras B oli luontainen kulkureitti myös tehtaan suuren konttorin työntekijöille.

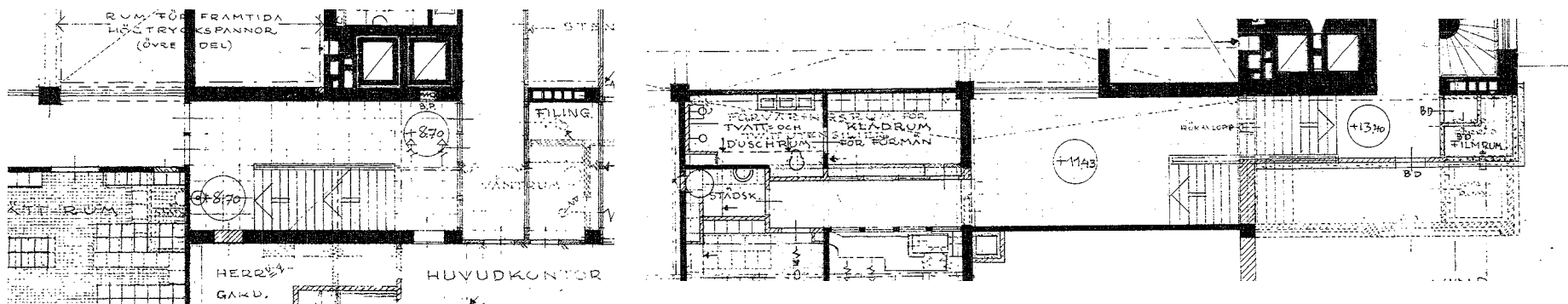
Sisäänkäyntihallin päätyyn sijoittui kaksi ulko-ovea. Tilan liikenne oli ajateltu kaksisuuntaiseksi; sisään tultiin tulosuunnasta katsoen oikeaa kaistaa, rakennuksesta lähdettiin viereisestä ulko-ovesta. Pääpiirustuksissa hallin keskelle on sijoitettu henkilöliikennettä jakamaan valvontapiste, mutta ei ole varmaa oliko tilassa tämäntyyppinen kiinteä kaluste.<sup>85</sup> Sisääntulohalliin saadaan luonnonvaloa pääovien yläpuolelle sijoittuvan pieniruutuisen ikkunakentän kautta. Sisääntulohalliin liittyy sisäänkäynnistä katsoen vasemmalla puolella ensiapuhuone, jonka seinässä on kaksi puista asiointiluukkua (litterat L1).<sup>86</sup> Tilan lattiat, jalkalistat ja portaan B askelmat ovat samanlaista mustaa, hiottua mosaiik-

Kuva 4.37

Porras B ensimmäisessä kerroksessa vuonna 1965 ennen lisäkerroksen rakentamisesta aiheutuneita muutostöitä. Koy FORD

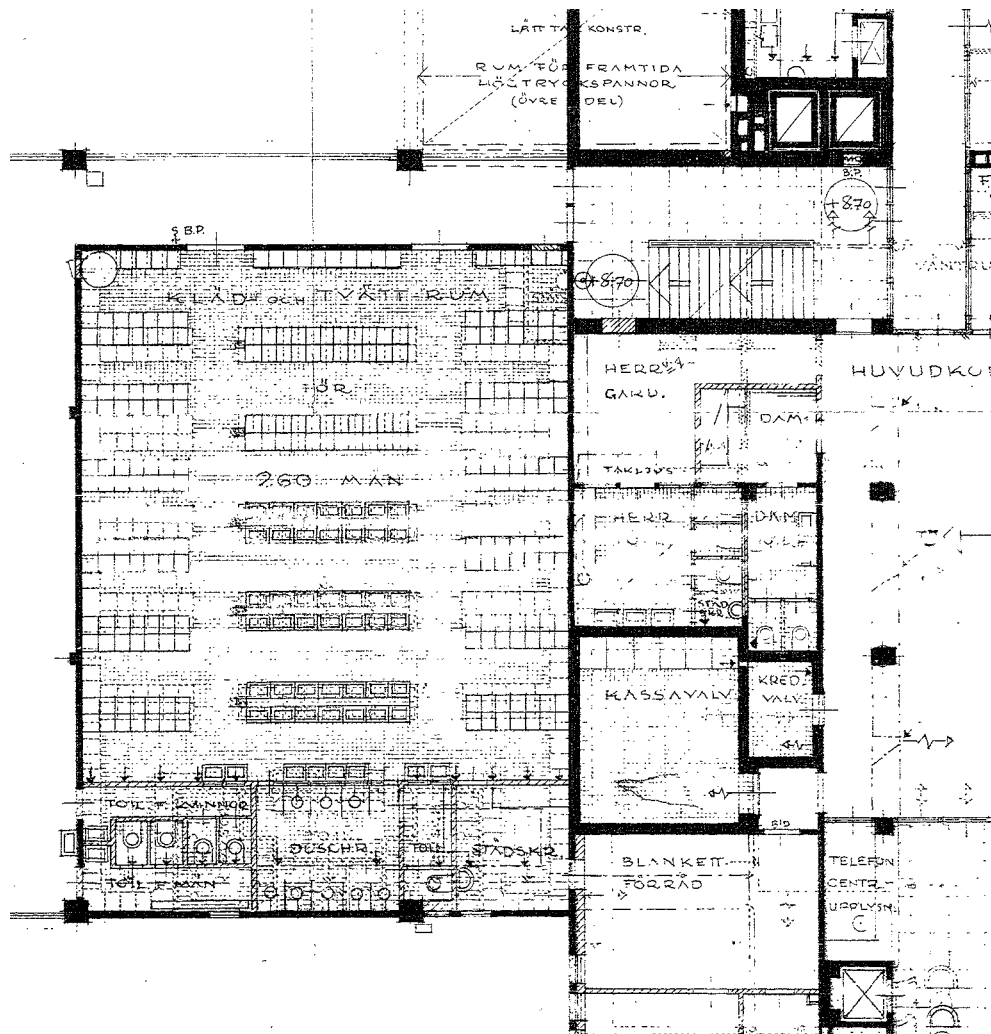
kibetonia kuin näyttelyhallissa ja pääportaassa A. Portaan B yksityiskohdat muistuttavat pääportaan ratkaisuja, mutta ovat detalloinniltaan ja materiaaleiltaan yksinkertaisempia. Esimerkiksi umpinaisen porraskaiteen päällys ei ole puuta kuten pääportaassa, vaan mosaiikkibetonia, ja käsijohteen kiinnityskappaleet ovat maalattua terästä messingin sijaan.<sup>87</sup> Sisäntulohallista oli suora yhteys puurakenteisten lasiovien kautta tuotantotiloihin.

Porras B oli muodoltaan selkeä ja taloudellinen. Sen toisesta kerroksesta oli yhteys sekä tehdashallin parvelle että päädyn toimistotiloihin. Portaan B päätteessä kolmannessa kerroksessa sijaitsee tornin rakennusvolyyymiin kuuluva tehtaan työntekijöiden ruokailutila, välitasanteelta kuljettiin naisten puku- ja pesuhuoneisiin. Porrashuoneen ovet ympäröiviin tiloihin olivat puurakenteisia lasiovia. Portaan B toisen ja kolmannen kerroksen väliseltä tasanteelta avautui näkymä sisäikkunoiden kautta nosturihalliin. Välikerroksen työpiirustusohjassa oli portaan B välitasanteille merkitty molempiin päätyihin lasiseinät (litterat GV12), mutta ei ole aivan varmaa toteutettiin lasiseinät.



Kuvat 4.35-4.36. Piirustusottet pääpiirustussarjan 2. ja 3. kerroksen muutospiirustuksista portaan B kohdalta. G. Nordström 1945, Koy FORD

## Miesten pesu- ja pukuhuone, 2. kerros



Kuva 4.38

Piirustusote pääpiirustussarjan 2. kerroksen muutospohjapiirustuksista miesten puku- ja pesutilojen sekä portaan B kohdalta. G. Nordström 1945, Koy FORD. Mittakaava 1/200.

Miespuolisten tehtaan työntekijöiden sosiaalitilat sijoittuvat kokoonpanotehtaan toiseen kerrokseen, tuotantotilojen yhteyteen. Niihin kuljetaan käytävän kautta, joka yhdistää portaan B tehdashalleihin. Käytävä oli avoyhteydessä nosturihalliin.<sup>88</sup> Miesten puku- ja pesuhuoneeseen johtivat käytävältä kahdet käyntiovet. Ovet olivat kaksikaistaisia, maalattuja teräspariovia (tyyppiä 2FD 80 O/F).

Pukuhuoneen tilat mitoitettiin 234-260 työntekijälle.<sup>89</sup> Vaikka työntekijöiden pesu- ja pukeutumistilat sijoituivat syvärunkoisen rakennuksen keskelle, niiden viihtyisyyteen kiinnitettiin erityistä huomiota. Tilan valonsaanti järjestettiin tehdashallin korkean kattolyhdyn avulla. Miesten pukuhuoneen keskiosa oli korkeaa, kaksikerroksista tilaa, jonka yläosan kruunasi vielä tehdashallin pitkän kattolyhdyn koillispääty. Kattolyhdyn ja miesten pukuhuoneen korkean tilan kautta valoa saatiin välillisesti myös kolmannessa kerroksessa sijaiseviin ympäröiviin tiloihin, naisten pukuhuoneeseen ja sinne johtavaan käytävään.

Miesten pukuhuoneen valoisaan, korkean keskustilaan sijoittui 50 pesuallasta vastakkain kolmeen riviin, ryhmiteltyinä mataliin seinäkkeisiin.<sup>90</sup> Puurakenteiset pukukaapit sijoittuvat tilan matalammille laidoille. Pukuhuoneen korkeasta keskitilasta johtivat teräsrunkoiset, heilurisaranoitdut rautalankalasiovet pukuhuonetta palveleviin suihku- ja wc-tiloihin.<sup>91</sup> Saniteettitiloihin saatiin luonnonvaloa pukuhuoneen kautta. Tilojen väliset sisäikkunat sijoittuvat pukuhuoneen päätyseinälle. Ne ovat maalattuja, teräsprofiileihin lasitettuja kiinteitä rautalankalasi-ikkunoita.

Pukuhuoneen lattiat ovat harmaata mosaiikkibetonia, josta on suunnitelmassa käytetty värimääritystä "valkoinen". Mosaiikkibetonin sideaine



on sementinharmaata, kiviaines on sekoitus valkoista ja mustaa. Seinille ei ole suunnitelmissa osoitettu materiaalmääritystä, todennäköisesti ne ovat olleet pääosin maalatut. Päätyseinällä pesuallaiden ja peseytymistilan ovien yhteydessä seinäpintoja laatoitettiin valkoisella, keraamisella laataalla. Tilan katossa on näkyvät, betonista valetut välipohja- ja kattorakenteet.

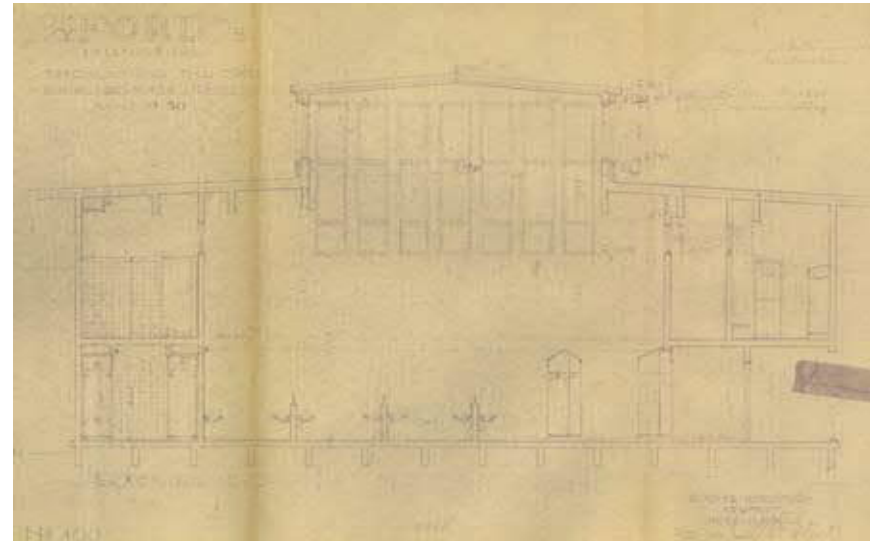
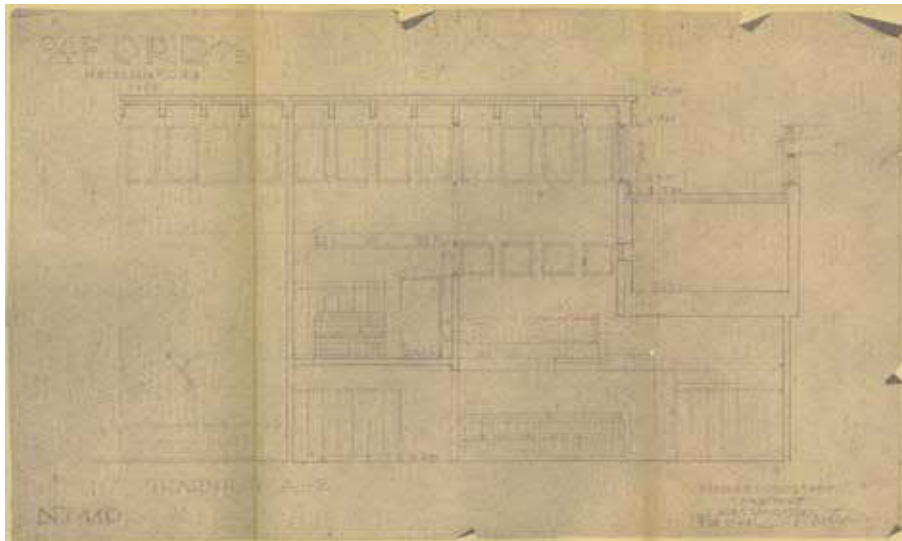
Suihkuhuoneen seinäpinnat ovat olleet seinäprojektioiden perusteella laatoitettuja. Lattia lienee ollut mosaiikkibetonia, kuten muissakin rakennuksen peseytymistiloissa.<sup>92</sup> Suihkuja on tilassa ollut kahdeksan ja niiden jakoseinät ovat ilmeisesti olleet läpikuultavaa lasia.<sup>93</sup>

Työntekijöiden saniteettitilat tehdashallin yhteydessä

Miesten puku- ja peseytymistilojen yhteyteen sijoittuvat tuotantotiloja palvelevat saniteettitilat. Sekä naisten että miesten wc-tilaan kuljettiin suoraan toisen kerroksen tehdashallista.<sup>94</sup> Wc-tilojen lattiat ja jalkalistat ovat harmaata mosaiikkibetonia. Seinissä on keraaminen valkoinen laatoitus. Wc-eriöiden laatoitetut jakoseinät ovat levyrakenteisia ja sekä ylä- että alareunastaan avoimia.<sup>95</sup> Eriöiden ovet aukeavat sisäänpäin. Ovet ovat peittomaalattuja umpiovia, joiden karmit ovat osittain maalattua terästä. Ovien peitelistat ovat ulkoreunastaan pyöristettyjä. Valaisimina käytettiin pyöreitä, posliininkantaisia lasivalaisimia.

Kuva 4.39-4.40

Piirustusotteet erikoispiirustuksista 100 ja 110, puku- ja pesutilojen leikkaukset. Gunnar Nordström 1944, Koy FORD



Naisten pesu- ja pukuhuone, 3. kerros  
 Esimiesten pesu- ja pukuhuoneet

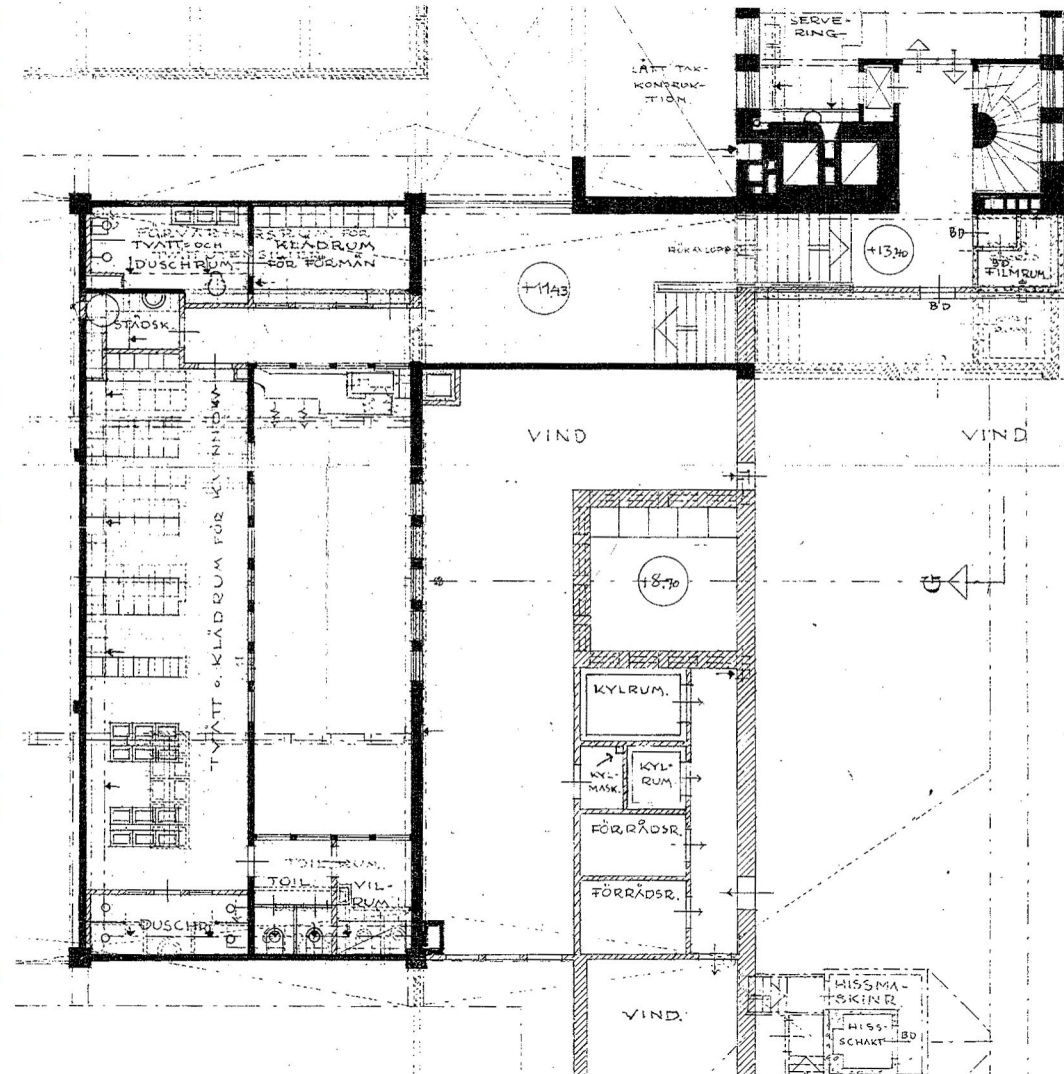
Naisten pesu- ja pukuhuonetilat mitoitettiin 47 hengelle. Pukuhuone sijoittuu miesten pukuhuoneen yläpuolelle siten, että tehdashallin kattolyhdyn ikkunat aukesivat myös naisten pukuhuoneeseen. Naisten pukuhuoneesta oli ikkunat myös miesten pukuhuoneen korkeaan ylätilaan. Tilaan tultiin porrashuoneen B jatkona olevan käytävästä, johon tuli väliillistä luonnonvaloa miesten pukuhuoneen korkeaan yläosaan avautuvista sisäikkunoista. Pukuhuoneen ovi on peittomaalattu, puinen uraovi (littera suunnitelmissa FD100).

Pitkänomaisen tilan etuosa oli varattu pukukaapeille. Kattolyhty sijoitui keskelle tilaa, miesten pukuhuoneeseen avautuvat sisäikkunat sen kohdalle väliseinään. Mataliin seinäkkeisiin vastakkain ryhmitellyt pesualtaat oli sijoitettu tilan takaosaan, josta kuljettiin sekä suihkuhuoneeseen että wc-tilaan. Wc-tilan etuhuoneen kautta oli käynti vielä pieneen "lepohuoneeseen".

Pukuhuoneen ja siihen liittyvien pesu- ja wc-tilojen lattiat on samanaista, harmaata mosaiikkibetonia, kuin miesten pukuhuoneessakin. Suihkutilan ovi on heilurisaranoitu teräsrakenteinen, maalattu rautalankalasiovi (kuten miesten pesu- ja pukuhuoneessa). Suihkuhuoneesta on teräskarmiset rautalankalasi-ikkunat viereiseen pukuhuonetilaan. Wc-tilojen materiaali- ja detaljiratkaisut ovat rakennuksessa käytettyä perustyyppiä.<sup>96</sup>

Kuva 4.41

Piirustusote pääpiirustussarjan ullakkokerroksen muutosohjapiirustuksista naisten puku- ja pesutilojen sekä portaan B kohdalta. G. Nordström 1945, Koy FORD. Mittakaava 1/200.





Työntekijöiden esimiehille oli varattu tila naisten pukuhuoneen läheisyyteen kolmanteen kerrokseen. Pukuhuoneen seinän yläosaan sijoituu sisäikkunoiden rivi. Pesuhuoneen seinään suunniteltiin sisäikkuna tehdashalliin.<sup>97</sup> Tilojen detaljit ja materiaalit ovat samankaltaisia kuin työntekijöiden käyttöön tarkoitetuissa puku- ja pesutiloissa. Pesuhuoneen kahden suihkun välillä on metalliputkesta ja raakalasisista rakennettu suihkuseinä.<sup>98</sup>



Mosaiikkibetonilattiat 1940-luku

Rakennuksessa on suunnitelmien mukaan kolme eri tyyppiä mosaiikkibetonilattioita. Näyttelyhallin ja portaiden A ja B lattiat ovat hiottua, mustaa mosaiikkibetonia, joiden jakolistat ovat sinkkiä. Suunnitelmissa esiintyvät maininnat myös valkoisesta ja tummanharmaasta mosaiikkibetonista, mutta toteutetut lattiat ovat ainoastaan mustia ja harmaita.<sup>136</sup>

Tiloissa, joissa lattiat ovat mosaiikkibetonia, jalkalistat ovat tavallisesti samaa materiaalia. Poikkeuksen muodostavat "trafikavdelning" (näyttelyhallin viereinen, siihen yhteydessä olevat tila jonka lattia on myös mustaa mosaiikkibetonia) ja tehdastyöläisten ruokailutila, joiden jalkalistat ovat puuta. Mosaiikkibetonijalkalistojen liittymisestä ovien peitelistoihin löytyy työpiirustussarjasta toteutunut suunnitelma.<sup>137</sup>

Mosaiikkibetonia on sisääntulohallien ohella käytetty wc-tiloissa, puku- ja pesuhuoneissa, toimistokerrokseen liittyvissä aputiloissa (mm. arkistossa ja kassaholveissa) sekä tehtaan työntekijöiden ruokailutilassa.

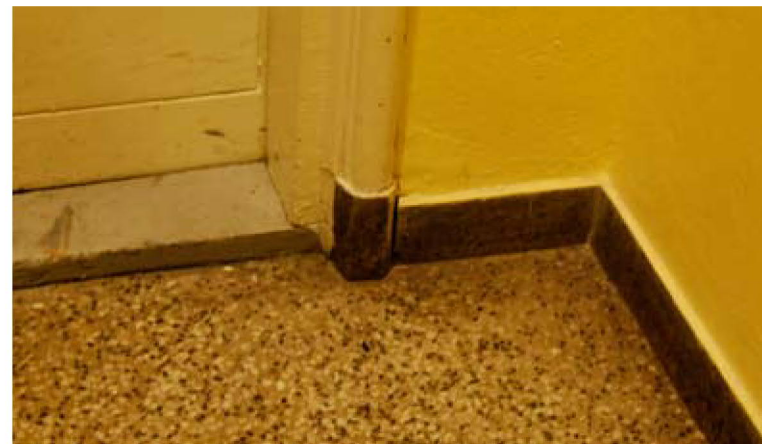


Keraaminen laatoitus 1940-luku

Laatoitetut seinäpinnat liittyvät rakennuksessa pääosin saniteettitiloihin. Laatat ovat väriltään valkoisia ja seinäpinnat on tehty tiililimityksellä. Laattojen reunat ovat suorat ja saumaus on tehty rakentamisajankohdalle tyypilliseen tapaan pukuun. Laatoitus on tavallisesti rajattu noin kahden metrin korkeudelle lattiasta -seinien yläosat ovat maalattuja. Liitoksissa esimerkiksi sisäikkunoiden smyygeihin on käytetty muotoiltuja kulmalaattoja.

Kuvat 4.42-4.46

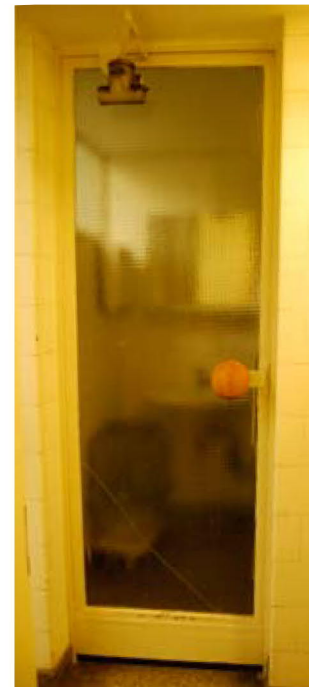
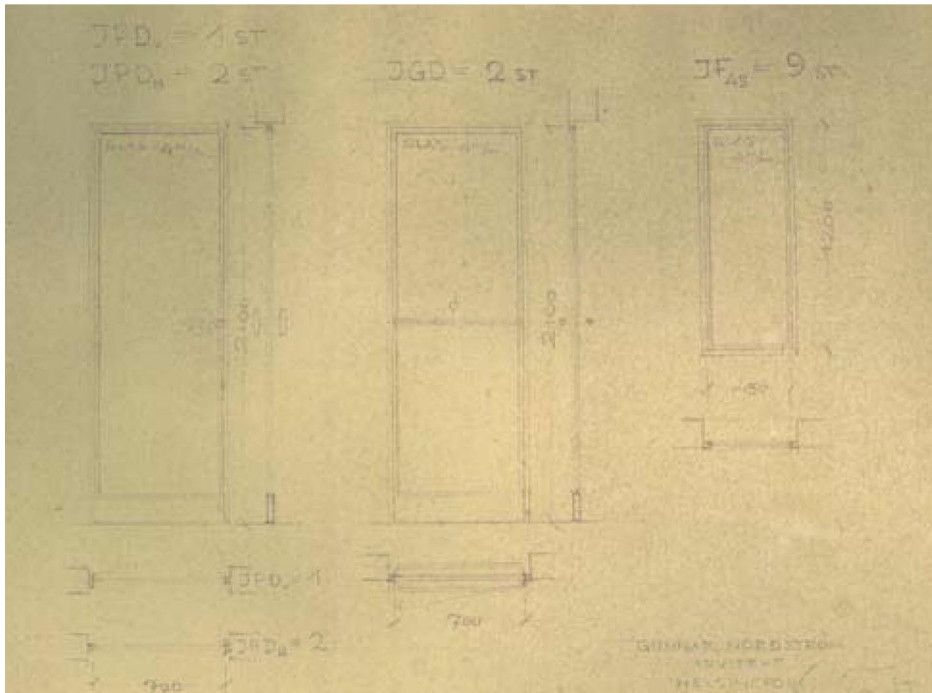
Materiaalivalokuvat tekstien yhteydessä ovat inventointivalokuvia vuodelta 2011.





Kuvat 4.47-4.49, 4.51-4.56  
Tekstiin liittyvät detailjivalokuvat ovat inventointivalokuvia vuodelta 2011.

Kuva 4.50  
Piiustusote erikoispiirustuksesta 173, suihkuhuoneiden teräslasiovet ja ikkunat. G. Nordström, Koy FORD.







*Teräsrakenteiset suihkutilojen ovet 1940-luku*

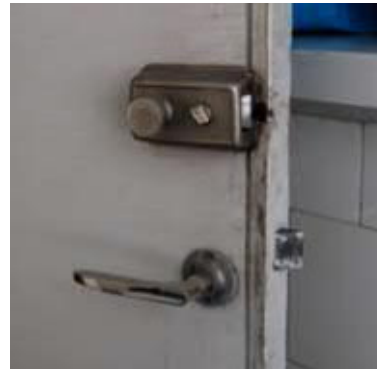
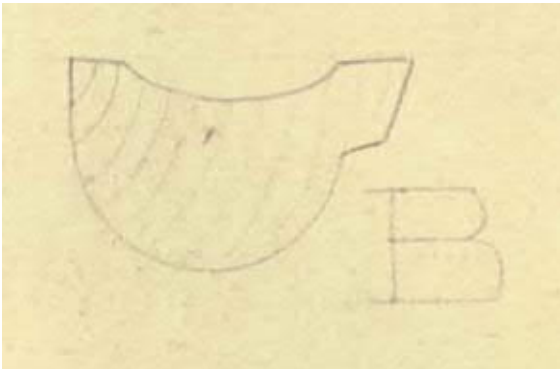
*Teräsrakenteisissa suihkutilojen ovissa on käytetty lasituksessa rautalankalasia. Niiden ilme on siro -karmit ja ovilevyn pielet ovat dimensioiltaan pieniä ja potkupelti ovilevyn suhteisiin nähden matala. Ovet ovat suurimmaksi osaksi heiluritoimisia ja niissä on tukevat, maalatut heilurioven saranat. Alkuperäiset ovensulkimet ovat Abloyn mallistoa ja ne on sovitettu karmiin teräksestä hitsatun kiinnityskappaleen avulla. Ovien vetimiä on kahta tyyppiä: pyöreä, lakatusta koivusta valmistettu "limppu" ja tukeva kromattu pystysuuntainen metallivedin. Ovissa on tavallisesti rullasalpa. Suihkutilojen teräs-lasiovien karmit on tavallisesti sovitettu laatoitettuihin seinäpintoihin.*



Peittomaalattut puuovet, "uraovet" 1940-luku

Rakennuksen arkisemmissa tiloissa tavallinen ovityyppi on puinen, peittomaalattu huultamaton umpiovi, jonka reunoja kiertää matala varjoura. Oviin liittyvät peitelistat ovat yleensä pyöreämuotoisia, peittomaalattuja puulistoja (suunnitelmassa esiintyvä tyyppi B). Saranat ovat tavallisesti peittomaalattuja pyöreäpäisiä nostosaranoita. Ovissa on nykyisin käytössä useita erilaisia painiketyyppisiä, joista osa vaikuttaa 1940-luvun malleilta. Ei ole tiedossa, onko rakennuksessa ollut käytössä yhtenäinen painikesarja, vai onko pula-ajan materiaalipuutteesta johtuen jouduttu käyttämään erilaisia painikkeita.

Ovien karmit ja kynnykset ovat tavallisesti maalattu puuta.

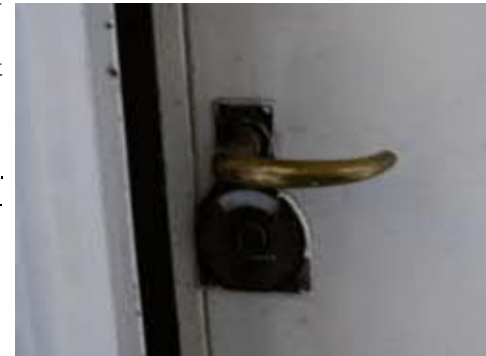


Kuvat 4.60-4.61 (vieressä) ja 4.62-6-64 (alarivi)

Tekstiin liittyvät detaljivalokuvat ovat inventointivalokuvia vuodelta 2011.

Kuva 4.59 (alla oikealla)

Piirustusote erikoispiirustuksesta 227. Oven puisen peitelistan liittyminen jalkalistaan. G. Nordström, Koy FORD

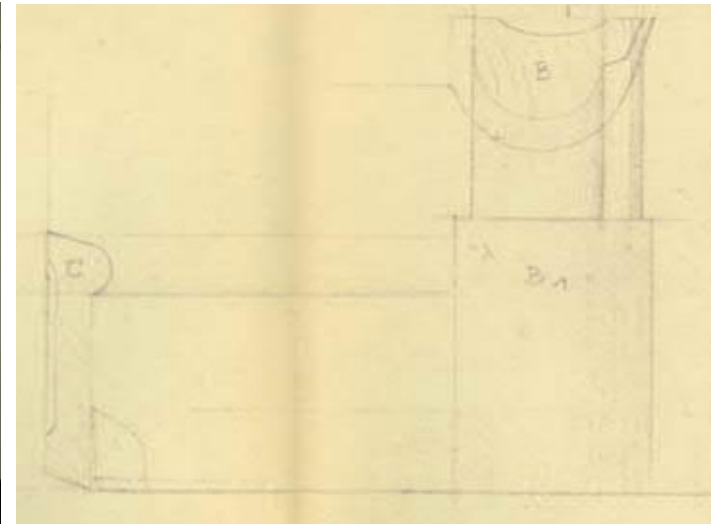


Kuvat 4.57-4.58 (yläriivi), 4.2-4.64

Tekstiin liittyvät detaljivalokuvat ovat inventointivalokuvia vuodelta 2011.

Kuva 4.59 (yllä)

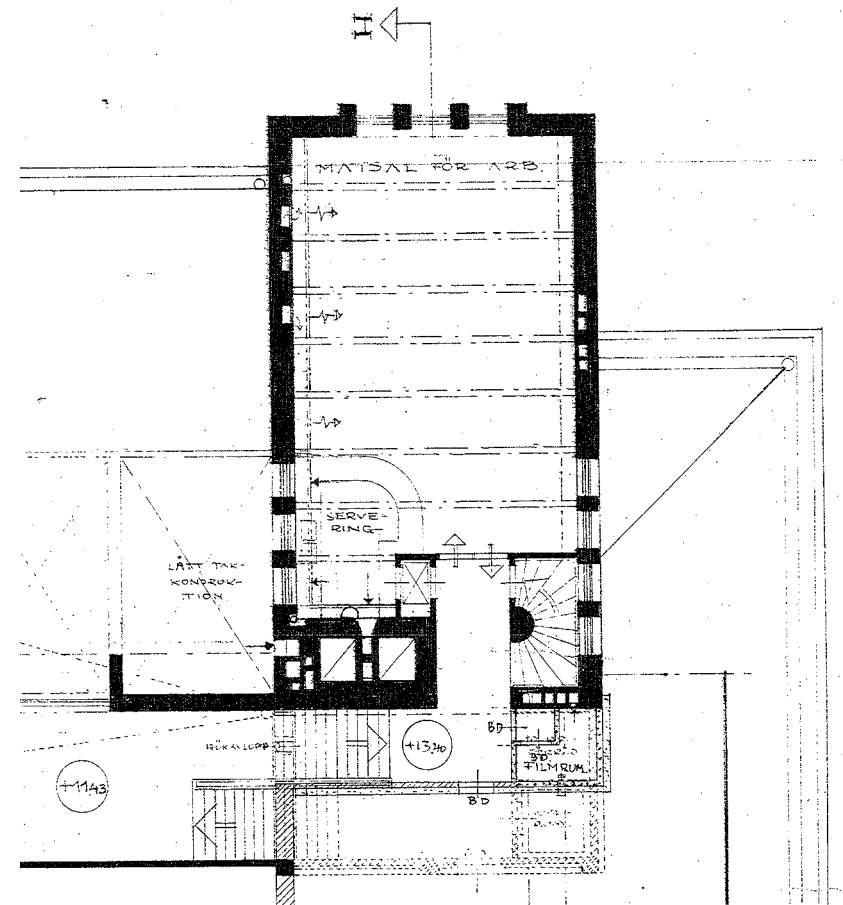
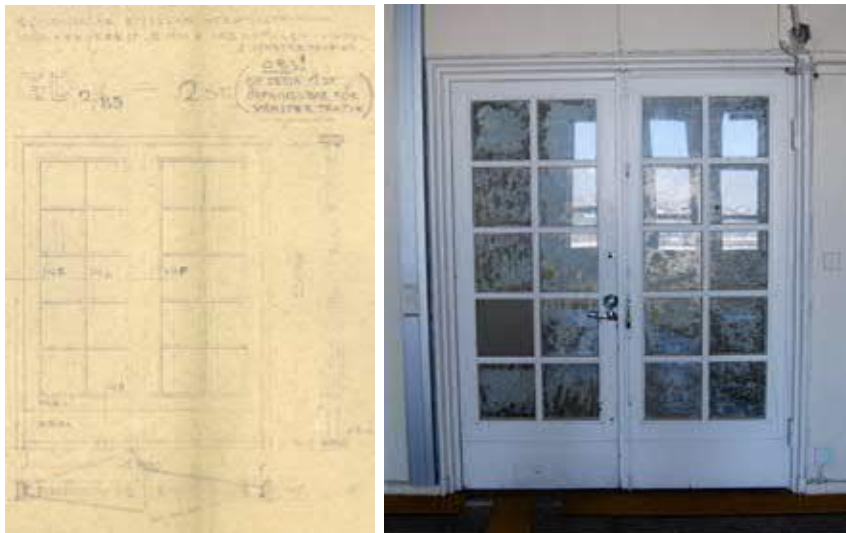
Piirustusote erikoispiirustuksesta 266. Oven puinen peitelista. G. Nordström, Koy FORD



Tehdastyöntekijöiden ruokasali, 3. kerros

Tehtaan työntekijöiden valoisa ruokailutila sijaitsee rakennuksen tornin kolmannessa kerroksessa. Ruokailutilaan tullaan portaan B jatkona olevasta käytävästä. Käytävästä on yhteys tornin ylimpään kerrokseen (keittiöön ja pieneen ruokasaliin) U-muotoisen portaan välityksellä. Ruokailutila mitoitettiin 80 henkilön yhtäaikaiselle ruokailulle, joten tehtaan työväen on täytynyt syödä vuoroissa.

Ruokailutilan korkeat ja kapeat pääikkunat avautuvat suoraan merelle. Tilan portaan B puoleisesta päädyistä avautuivat ikkunat myös pohjoiseen ja etelään. Ruuan tarjoilu sijoittui tilan portaan B puoleiseen nurkkaan, ruokahissin yhteyteen. Tilan lattia on harmaata mosaiikkibetonia. Ikkunat ja tilan kaksikaistainen, lasipariovi ovat valkoiseksi peittomaalattua puuta. Katossa on näkyvät teräsbetonipalkit. Jalkalistat ovat peittomaalattua puuta.<sup>99</sup>



Kuvat 4.66 ja 4.67 (vieressä vasemmalla)

Piirustusote erikoispiirustuksesta 68, työntekijöiden ruokasalin ovi. G. Nordström, Koy FORD. Valokuva ovesta vuodelta 2011.

Kuva 4.68 (yllä)

Piirustusote pääpiirustusarjan ullakkokerroksen muutospohjapiirustuksen vuodelta 1945. Gunnar Nordström, Koy FORD.

## NÄYTTELYTILA JA TOIMISTOKERROS -"VALKOKAULUSTYÖLÄISTEN" FORD-TALO

Näyttelyhalli ja pääporras A toisen kerroksen toimistotiloihin

Tehtaan näyttelyhalli, joka samalla toimii pääsisäänkäyntinä, sijoittuu rakennuksen itäkulmaan. Korkean tilan lasiseinät avautuvat kahteen suuntaan. Rakennukseen saavutaan näyteikkunaseinälle sijoittuvan erillisen tuulikaapin kautta. Rakennuksen toiseen kerrokseen johtava pääporras A sijoittuu asetelmallisesti vastapäätä näyttelyhallin pääsisäänkäyntiä. Portaan välitasanteelta avautui näkymä korkeiden, kaapeiden sisäikkunoiden kautta tehdashalliin. Läpinäkyvyyden ansiosta porras sai toisaalta tehdashallin kautta luonnonvaloa, toisaalta tarjosi vierailijoille heti sisäänkäynniltä mielenkiintoisen ja kutsuvan näkymän tehdashallin toimintaan.

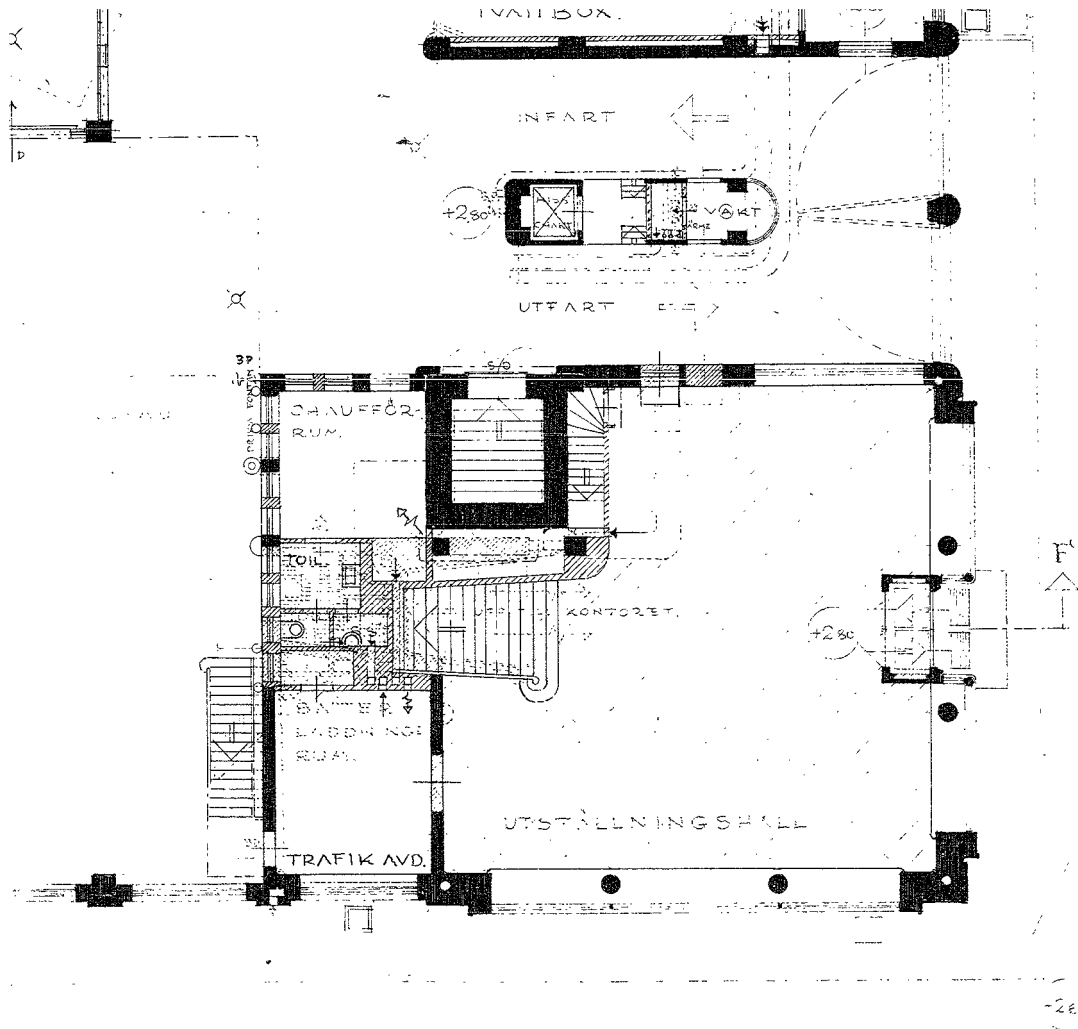
Näyttelyhalliin liittyi portaan vasemmalla puolella pariovien välityksellä "liikenneosasto", trafikavdelning. Näyttelyhallista on myös suora kulku yhteys tehdashalleihin sisään- ja ulosajokaistoille avautuvien ovien kautta. Tilaan oli mahdollista tuoda tarvittaessa tehtaan puolelta ajoneuvoja kookkaiden pariovien kautta, jotka avautuivat viereiseen sisään- ja ulosajoväylään. Pariovet olivat teräsrakenteiset ja maalatut; niiden pinnassa näkyy valokuvissa ja suunnitelmissa neliömäinen jako.<sup>100</sup> Henkilöliikennettä palveli viereinen käyntiovi, joka valokuvista ja työpiirustuksista päätellen oli alun perin puurakenteinen lasiovi.<sup>101</sup>

Näyttelyiden tarvikkeita varastoitettiin tilassa, joka sijoittuu taloudellisesti portaan A keskelle ja yläjuoksun alle. Tilaan johtavat maalatun puuoven taakse kätkeytyvät betoniportaatt näyttelyhallin takaosasta.

Tilan lattia on hiottua, mustaa mosaiikkibetonia vastapainona vaaleiksi maalatuille seinille ja katolle. Mosaiikkibetonin jakolistat ovat sinkkiä.<sup>102</sup>

Kuva 4.68

Piirustusote pääpiirustussarjan I. kerroksen muutospiirustuksesta, sisääntulo, näyttelyhalli ja porras A. Gunnar Nordström 1945. Koy FORD.



GUNNAR NORDSTRÖM  
12/VI 1945



Lasiseinille sijoittuvat kantavat, pyöreät pilarit olivat kiiltäväksi maalattuja ja väritykseltään tummia.<sup>103</sup> Katon materiaalista ei suunnitelmissa ole mainintaa, mutta valokuvissa pinta näyttää vaalealta ja yhtenäiseltä.

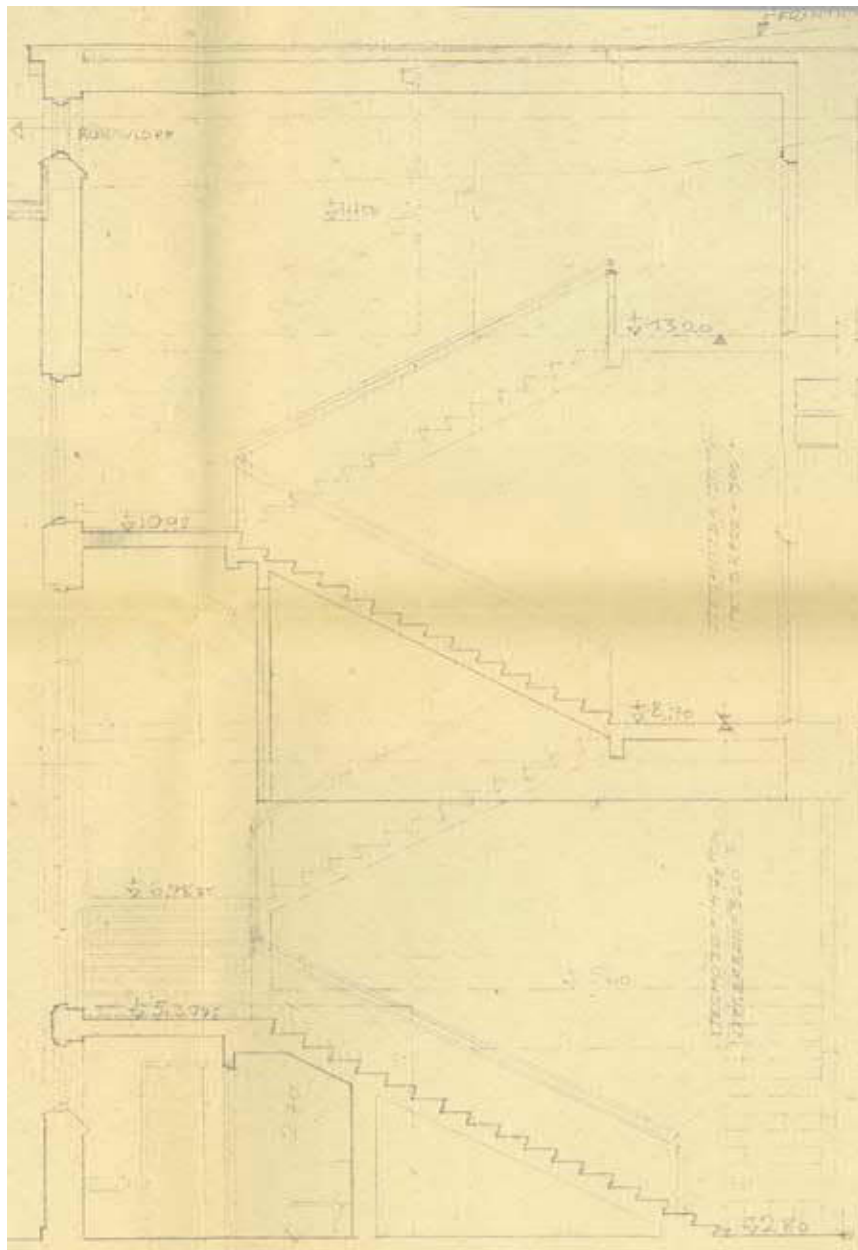
Tilan ulkolasiseinät ovat teräsrakenteiset. Rakenteet on tuettu kantaviin pilareihin teräksisillä välikappaleilla.<sup>104</sup> Näyteikkunat koostuvat varsin kookkaista lasiruuduista. Niiden rakentaminen valitulla tavalla teräsrakenteisina ei ollut itsestäänselvyys: arkkitehdin työpiirustussarjasta on säilynyt piirustuskopio, jossa lasiseinän rakenne on esitetty puisena.<sup>105</sup> Lasiseinän edessä sijaitsi leveä ikkunapenkki, jonka etupinnassa oli pystysäleikkö. Tilan lieriömäiset riippuvalaisimet suuntavat valon pääasiassa ylöspäin.

Tuulikaappi muodostaa koristeellisen portin ulkotilasta sisätilaan. Lasiseinään ulkopuolella liittyvä katos ja sisäpuolen tuulikaappi kuuluvat arkkitehtonisesti yhteen; ne korostavat sisään astumisen tapahtumaa. Ulko-ovet ovat teräsrakenteiset, mutta puuverhoillut.<sup>106</sup> Sisäänkäynti on kaksikaistainen, pariovien lehdet aukevat toiselta puolelta sisään, toiselta puolelta ulospäin. Molempia ovilehtiä on näin voitu käyttää tasapuolisesti ja yhtäaikaaisesti kulkuun. Tuulikaapin seiniin on sijoitettu syvennykset lämpöpattereita varten. Syvennyksiä verhoavat metallista tehdyt, koristeelliset patterisuojukset.<sup>107</sup> Tuulikaapin otsaa kiertää näyttelyhallin puolella metallista valmistettu koristekaide. Suunnitelmissa sen koristeaihe liittyi tyyliltään patterisuojuusten ornamenttiikkaan, mutta toteutuksessa päädyttiin kuitenkin yksinkertaisempaan muotokieleeseen.<sup>108</sup>



Kuva 4.69

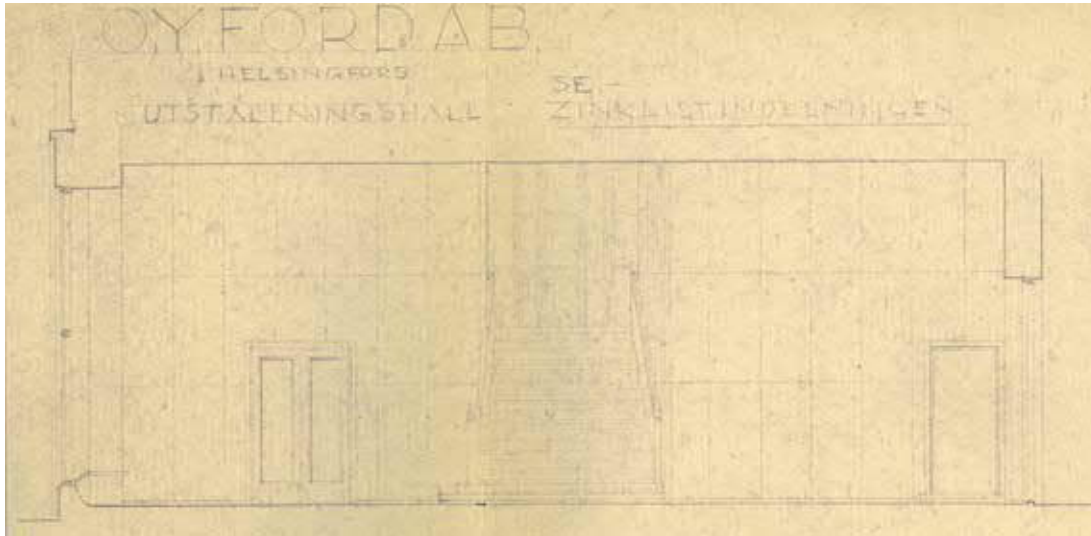
Henry II Ford, Henry Fordin pojanpoika vierailulla Helsingin kokoonpantehaalla vuonna 1954. Näyttelytilan tuulikaappi ja kalustusta taustalla. Lasiseinän edustan betonipilareissa on tumma, täyskiiltävä maalaus käsittely. FORD



Portaan A askelmat ja jalkalistat ovat samaa mustaa mosaiikkibetonia kuin näyttelyhallin lattiakin. Alimmat porrasaskelmat ovat muita leveämpiä, käsiohde kiertyy kutsuvalle spiraalille näyttelyhallin tasossa. Portaan kaide on kiviaineinen umpikaide, jonka yläpinta on päällystetty. Käsiohde sijoittuu umpikaiteen päälle.<sup>109</sup> Porras on U-mallinen. Välitasanteilla ensimmäisen ja toisen kerroksen välillä on patterisyvennykset, joiden suojusten koristeaihe on samanlainen kuin tuulikaapissa. Välitasanteiden mosaiikkibetonin jako on tehty kenttämaisena. Portaan ikkunat tehdassaliin (sisäläsisseinä) olivat korkeat ja kapeat; rakennuksen ulkoarkkitehtuurista tuttu muoto (vrt. tornin vertikaali ikkuna-aihe). Portaan sisäikkunaseinän kautta on saatu välillistä luonnonvaloa myös näyttelytarvikevarastoon, jolle on järjestetty säleiköllä suojattu sisäikkuna portaaseen. Toisen kerroksen porrastasanteelta avautuivat puurakenteiset lasiovet toimiston aulaan. Porras saa suoraa luonnonvaloa kolmanteen kerrokseen sijoittuvien pienten ikkunoiden kautta, välillistä valoa toisen kerroksen tasanteelle siivilöityi sekä toimistosiipeen että tehdassaliin avautuvien sisäläsisseinien ja -ikkunoiden kautta.<sup>110</sup>

Pääportaan olennaiset arkkitehtoniset ideat olivat sen läpinäkyvyys ja porrasjuoksuilta tehdashalliin avautuvat näkymät.

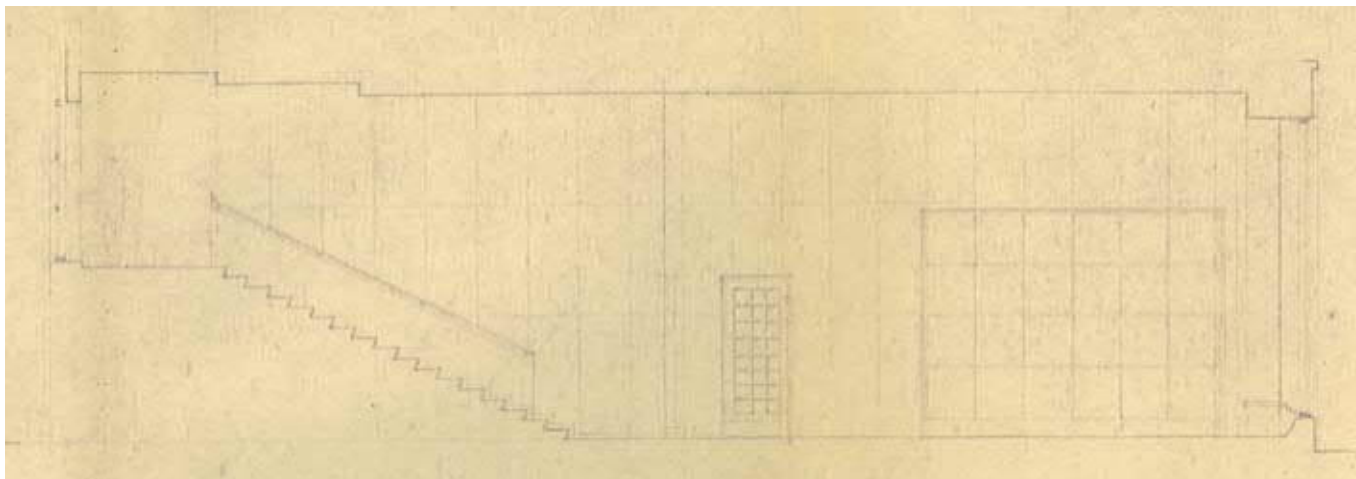
Kuva 4.70  
Portaan A leikkaus, piirustusote erikoispiirustuksesta nro 28, Gunnar Nordström.  
Koy FORD



Kuva 4.71  
Näyttelyhallin seinäprojektiio kohti porrasta A, ote erikoispiirustuksesta nro 157. Gunnar Nordström.  
Koy FORD



Kuva 4.72  
Fordson-traktoreita myytiin Suomessa vuonna 1961 yli 5000 kappaletta. Kuva 5000:n traktorin luovutustilaisuudesta Fordin talon näyttelyhallissa. FORD

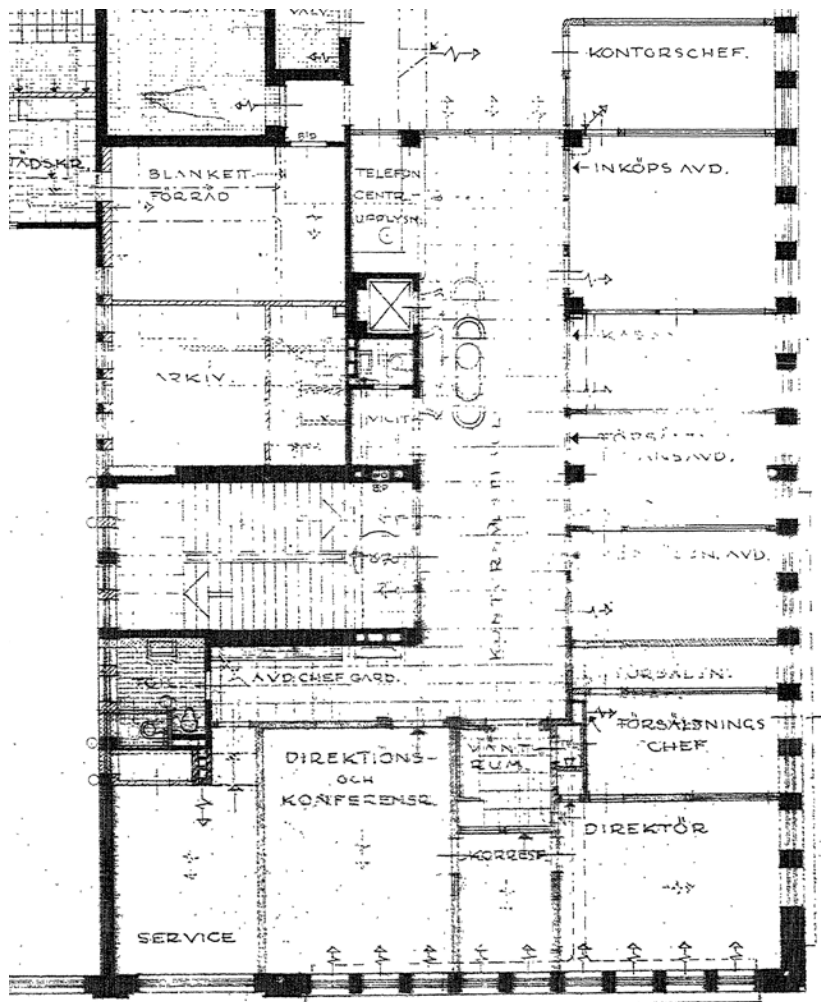


Kuva 4.73  
Näyttelyhallin seinäprojektiio ja portaan A leikkaus, ote erikoispiirustuksesta nro 157. Gunnar Nordström.  
Koy FORD



Kuva 4.74  
Näkymä näyttelyhallista kohti porrasta.  
FORD



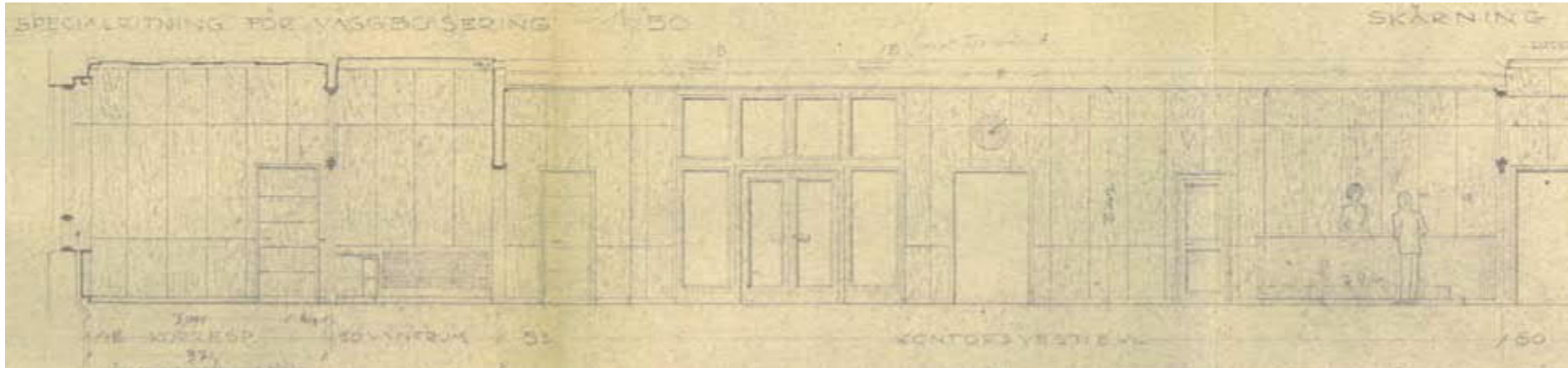


Kuva 4.75  
Ote pääpiirustussarja toisen kerroksen muutosohjapiirustuksesta vuodelta 1945, Gunnar Nordström, Koy FORD



Kuva 4.76  
Toimistokerroksen huonenumerointi, inventointivalokuva vuodelta 2011.

Kuva 4.77  
Ote erikoispiirustuksesta 271, konttorivestibylin seinäprojektio kohti porrasta A. Gunnar Nordström Koy FORD





## POHJOISSIVEN KONTTORITILAT TOISESSA KERROKSESSA

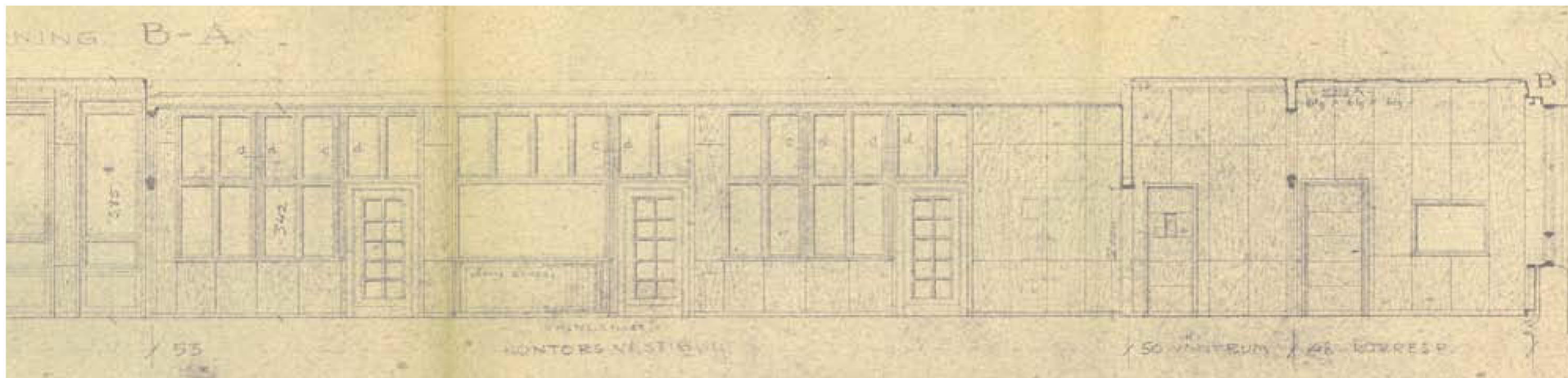
"Kontorsvestibul", pääportaaseen liittyvä eteishalli aputiloinen

Pääportaan toisen kerroksen tasanteelta kuljetaan toimiston itäpäädyn eteishalliin, "kontorsvestibul"iin. Toimistotilojen väliseinät eteishalliin olivat puurakenteisia lasiseiniä. Eteishallin portaan puoleiset seinäpinnat oli verhoiltu mäntyvanerilla<sup>141</sup>. Eteishallin yhteyteen sijoittui puhelinkeskus tiskeineen sekä pienet vaate- ja wc-tilat. Eteishallista oli hissiyhteys ensimmäiseen kerrokseen tehtaan sisään- ja ulosajon "vahtiputkalle".

Eteishalli oli tilallisesti selvärajainen kokonaisuus. Johdon huoneet sijoituivat portaasta A katsoen eteishallin oikealle laidalle. Portaasta katsoen vasemmalla aukesivat lasiovet tehtaan avokonttoriin. Suoraan edessä auenneen toimistorivistön lasiseinämässä kassan tilojen kohdalle on sijoitettu tason alle lämpöpatteri. Eteishallin alakatto on rakennettu valkoisista insuliittilevyistä ja lattiapinta on lakattua tammiparketia.

Kuva 4.78

Ote erikoispiirustuksesta 269, konttorivestibylin seinäprojektiio kohti toimistohuoneita, Gunnar Nordström. Koy FORD



Insuliittialakatto 1940-luku

Toisen kerroksena toimistotiloissa on alakatto, jonka tuotemerkiksi mainitaan "Insulite". Insuliitti on huokoista puukuitulevyä, jonka valmistus Suomessa aloitettiin Karhulassa vuonna 1936 Insulite Company of Finland'in toimesta. Tehtaan suuresta konttorisalista otetussa vanhasta valokuvassa alakatto näyttää samalta kuin nykyinen, valkoinen alakattolevy.

Kuvat 4.79-4.80 (yllä)

Tekstiin liittyvät materiaalivalokuvat inventointivalokuvia vuodelta 2011.



Vaneriverhoillut seinäpinnat 1940-luku

Toimistokerroksen ilme muodostuu vaneriverhoilluista seinäpinoista ja lakatuista puurakenteisista lasiseinistä. Mäntyvaneriverhoillut seinälevyt on lakattu selluloosalakalla ja ne ovat mattapintaisia. Seinäverhoilu on tehty melko ohuesta, 6-7mm paksusta mäntyvanerista, joka on ilmeisesti kiinnitetty alustaan liimaamalla.<sup>140</sup> Perimätiedon mukaan seinäverhoilujen materiaalina olisi käytetty autojen pakkauslaatikoista saatua mäntyvaneria<sup>141</sup>, mutta kohteen suunnitteluasiakirjoista ei ole löytynyt tietoja käytetyn vanerin alkuperästä. Joka tapauksessa puumateriaalilla on merkittävä vaikutus toimistosiiven interiöörien olemukseen.



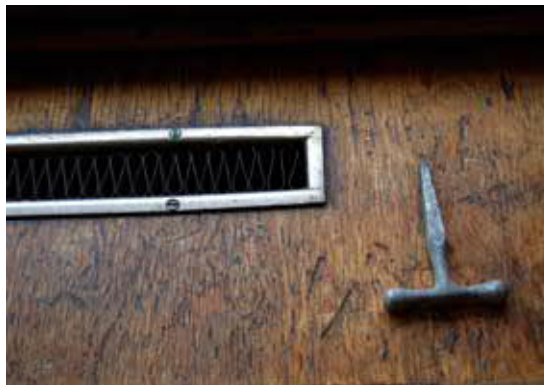
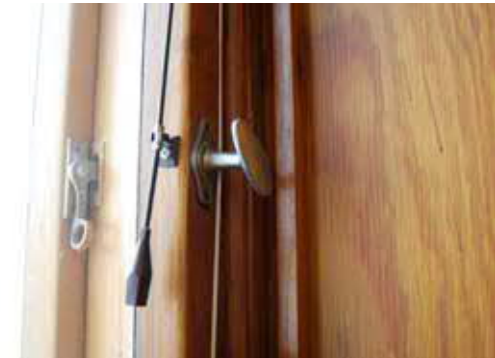
*Puuverhoiltu alakatto, 1940-luku*

*Johtajan huoneen ja neuvottelutilojen muuta toimistotilaa arvokkaampaa ilmettä on korostettu lakatulla, ruudutetulla puualakatolla, jonka materiaali on vuoroin punahonkaa, vuoroin mäntyä.*



*Toimistokerroksen puuikkunat, 1940-luku*

*Toimistohuoneiden ja konttorisalin ikkunat ovat kaksinkertaisia, sisään-ulos aukeavia puuikkunoita. Niiden ulkopuitteet ovat peittomallattuja, sisäpuitteet konttorisalin ikkunoita lukuun ottamatta lakattuja. Ikkunat ovat muodoltaan korkeita ja kapeita ja ikkunoissa on yksi välilyönti. Ikkunoiden alaosan vaakasuuntaiset ruudut toimivat tarvittavin paikoin tuuletusikkunoina. Tuuletusosat on saranoitu toimimaan kiertoikkunoina; muuten ikkunat ovat sivusaranoituja. Ulkopuitteiden lasitus tehtiin kittäamalla.*



*Ikkunoiden helojen malli ja tyyppi vaihtelevat, toimistokerroksesta löytyy ainakin kahdenlaisia rakennusajankohdalle tyypillisiä ikkunapainikkeita.<sup>199</sup> Ikkunoiden liittymät seinäverhoukseen ovat huolellisesti detaljoituja profiloituilla listoilla. Ikkunoiden yläpuolella oli kotelo rullaverhoille, joiden ohjausta varten ikkunapieliin listoitettiin pienet urat. Ikkunoiden yläpuolelle sijoitettiin vaakasuuntaan putkivalaisimet. Ikkunapainikit olivat lakattua puuta; johdon tiloissa niihin liittyivät ilmanvaihdon säätöventtiilien ritilät.*

*Kuvat 4.81-4.87*

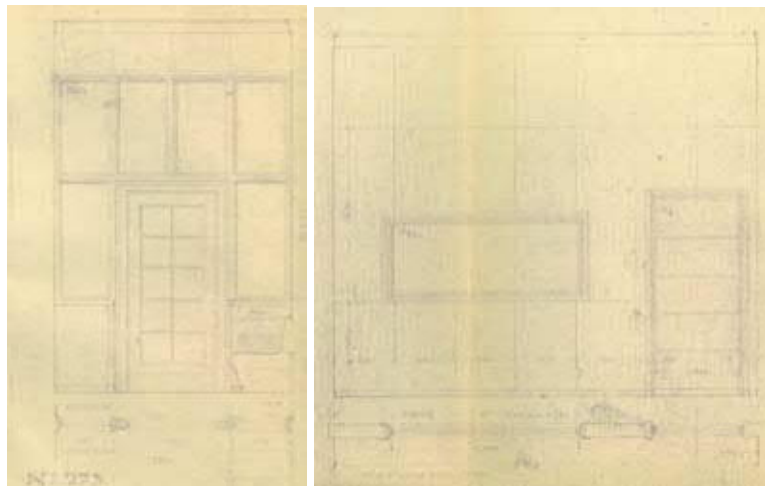
*Valokuvat johdon tilojen kattopinnoista ja ikkunoista ovat vuoden 2011 inventointivalokuvia.*



## Johdon tilat

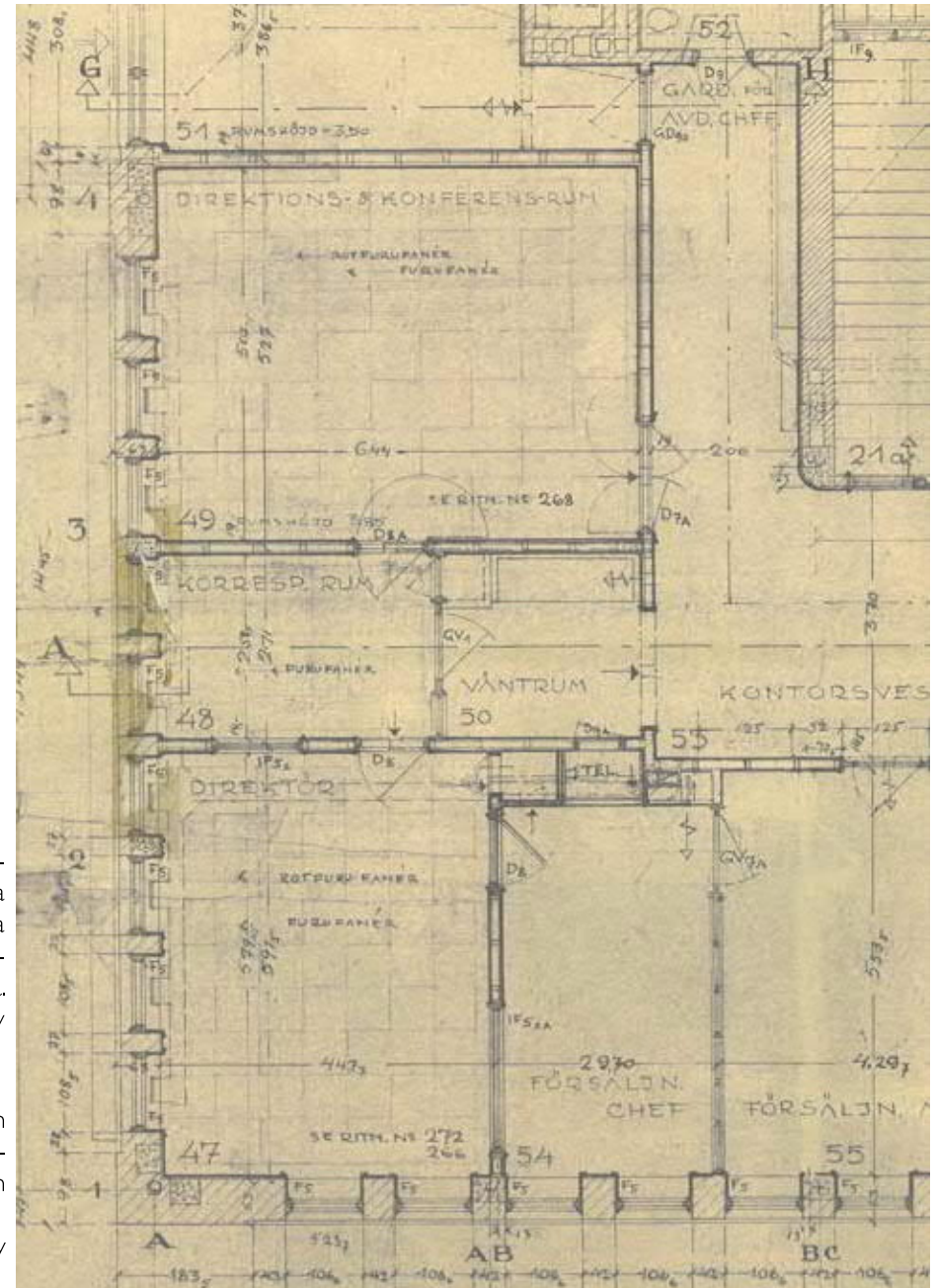
Johdon tilat sijoittuvat toisen kerroksen itäkulmaan. Niihin kuuluivat johtajan huoneen ohella pieni odotustila ja sihteerin huone, sekä erillinen neuvotteluhuone. Johtajan huoneeseen kuljettiin sihteerin huoneen kautta, neuvottelutilaan oli kulku myös suoraan käytävältä. Odotustila aukesi suoraan eteishalliin ilman ovia. Johtajan huoneeseen on liittynyt pieni vaatekaappi ja odotustilaan erillinen puhelinkoppi. Johtajan toimistosta oli sisäikkunat ja ovet viereisiin sihteerin huoneeseen ja myyntipäällikön toimistotilaan.

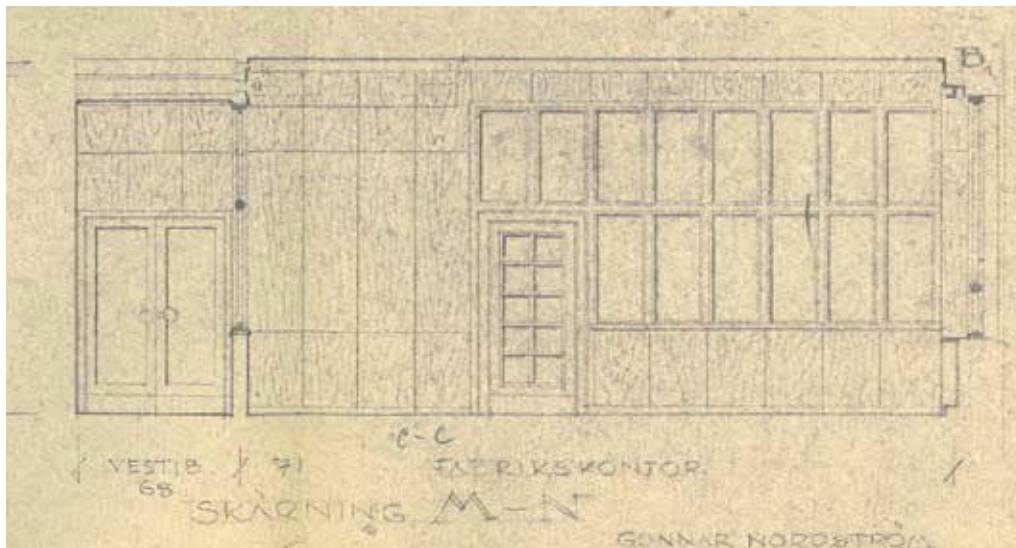
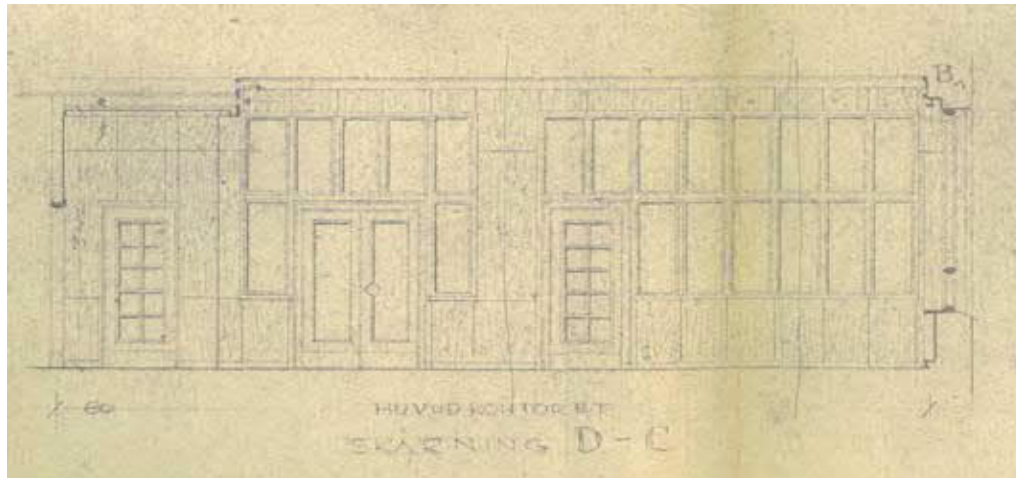
Johtajan huoneen materiaaliratkaisut ja yksityiskohdat eroavat laatutasoltaan hienokseltaan muista toimistokerroksen ratkaisuista. Puuverhousten materiaalimerkintänä esimerkiksi ovien kohdalla on "punahonka", kun muissa toimistotiloissa puhutaan männystä.<sup>112</sup> Alakatot ovat lakattua puuta, ja ikkunoiden alle sijoittuvien patterisyyvennysten edessä on koristeelliset metallista valmistetut patterisuojukset.<sup>113</sup> Lattiapinnat ovat samanlaista tammilankkua kuin muissakin toimiston tiloissa.



Kuvat 4.88-4.89 (vas)  
Piiustusotteet erikoispiirustuksesta 273, johdon tiloista purettujen väliseinien projektiota. G. Nordström, Koy FORD.

Kuva 4.90 (oik)  
Piiustusote toisen kerroksen työpiirustus pohjasta johdon tilojen kohdalta. G. Nordström, Koy FORD.



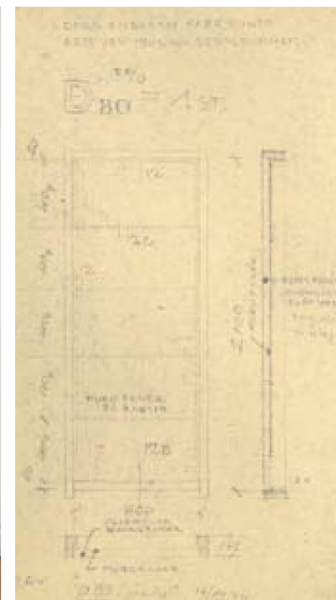
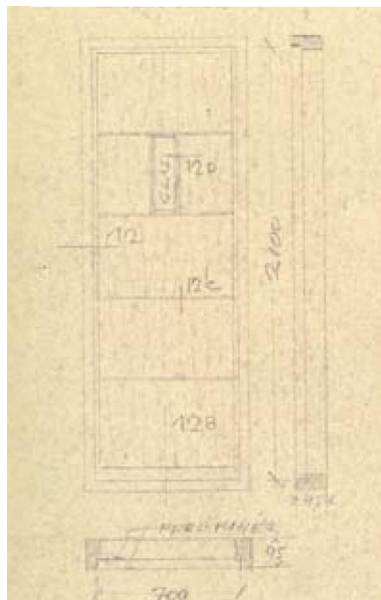


Gunnar Nordström suunnitteli laati johtajan huoneeseen ja neuvottelutiloihin myös kalustusluonnoksia, joiden toteutuneisuudesta ei ole varmuutta.<sup>114</sup> Oy Ford Ab:n nykyisissä toimistotiloissa on neuvotteluhuoneen kalustuksena massiivinen pöytä ja tuolit, jotka ovat alun perin kuuluneet Fordin vanhan pääkonttorin sisustukseen.<sup>115</sup>

Kuvat 4.91-4.92

Piirustusotteet erikoispiirustuksesta 269, seinäprojektiot kohti tehtaan suurta avokonttoria "huvudkontor" ja sen takana portaan B yhteydessä sijaitsevia toimistohuoneita. Gunnar Nordström, Koy FORD.



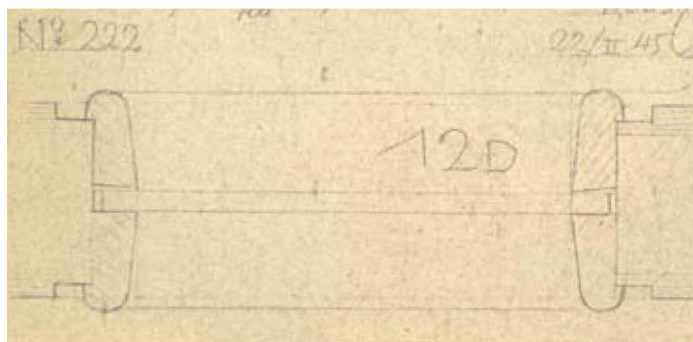


Kuvat 4.93, 4.95, 4.97

Inventointivalokuvat vuodelta 2011 enitissä johdon tiloissa olevista vaneriverhoiluista puuovista.

Kuvat 4.94, 4.96

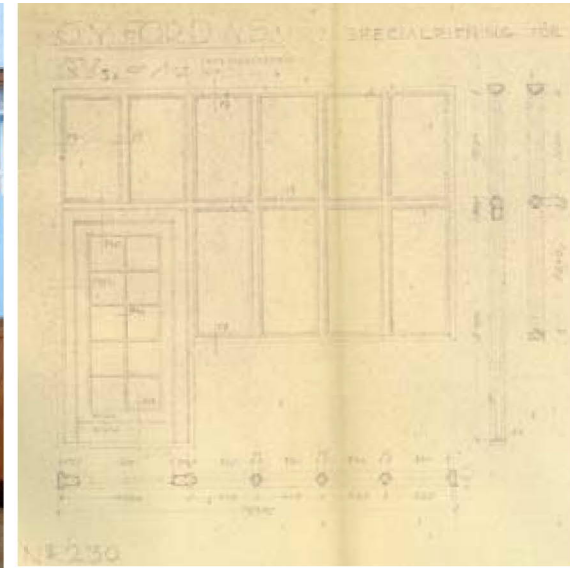
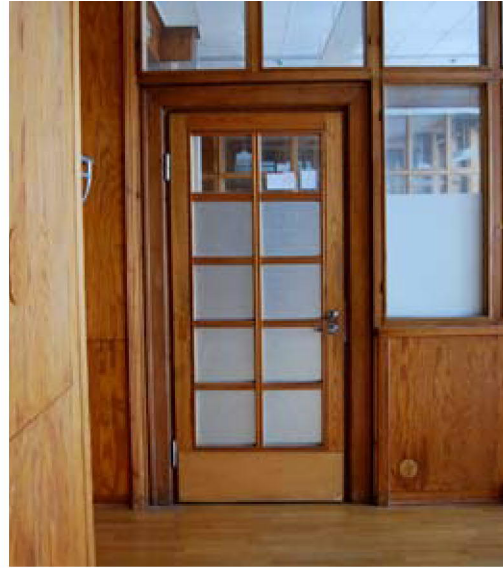
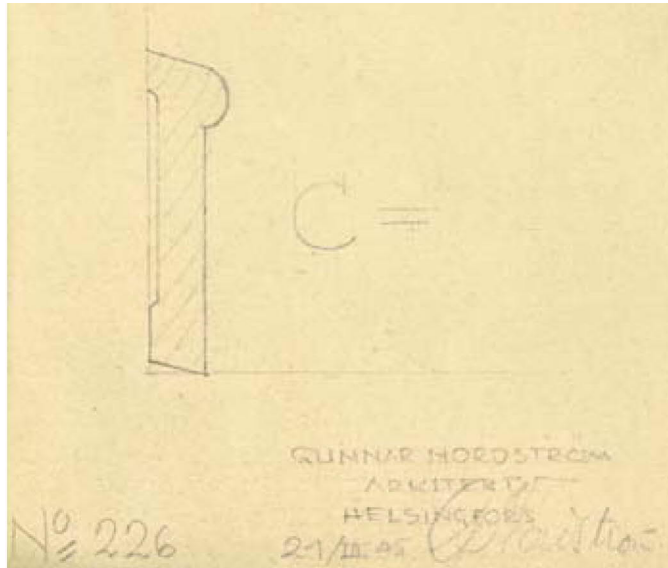
Piirustusotteet erikoispiirustuksista 222 (puhelinkopin ovi) ja 68 (vaneriovet vaakajako), G. Nordström Koy FORD.



Toimistokerroksen vaneriovet vaakajako, 1940-50 luvut

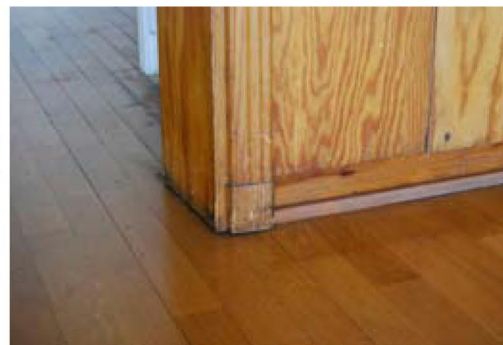
Toimistotilojen vaneriverhoiltujen seinien yhteyteen toteutettiin umpiovia, joiden ovilehdissä on rauhallinen vaakajako. Näitä vaneriovia on alkuperäisissä toimistotiloissa jäljellä vain vanhoissa johdon toimistotiloissa. Suunnitelmissa vaakajako-ovia tehtiin viilupintaisten lisäksi peittomaalattuina sekä toiselta puolelta viilupintaisten lisäksi peittomaalattuina.

Toimistotilojen laajennuksissa 1950-luvulla käytettiin edellä kuvatun kaltaisia ovia mm. käytävältä aputiloihin johtavina ovissa.



#### Tammilankkulattia

Tammilankkulattioita on käytetty rakennuksen toisen kerroksen toimistotiloissa. Tammilankun paksuus suunnitelmissa on 16mm ja se on suunniteltu kiinnitettäväksi mäntylautalattian päälle. Lankkulattiat ovat yksinkertaisesti profiloituja puujalkalistoja. Seinien vaneriverhousten yhteydessä on käytetty seinäpinnasta sisäänvedettyä sovitustietoa.



#### Toimistokerroksen lasiovet ja seinät, 1940-luvun malli

Toimistohuoneiden alkuperäiset väliseinät toteutettiin puurakenteisina lasiväliseinä, joihin liittyivät 10-ruutuiset lasiovet. Samantyyppisiä lasiväliseiniä ja ovia käytettiin myös rakennuksen toimistolaajennuksissa 1950-luvulla. Mahdollisesti tyyppiä on toistettu toimistohuoneiden tilajakoja tehtäessä vielä myöhemminkin.

Kuvat 4.99, 4.101

Piirustukset ylärivissä: Fordin talossa käytetty jalkalisto-tyyppi C, ote erikoispiirustuksesta 226.

Esimerkki toimiston lasiväliseinästä ja ovesta, ote piirustuksesta nro 230. Gunnar Nordström, Koy FORD

Kuva 4.100 (ylärivi), 4.102-4.103 (alarivi)

Inventointivalokuvia vuodelta 2011, lasiseinien, vaneriverhousten ja jalkalistojen yksityiskohtia.

## Toimistohuoneet

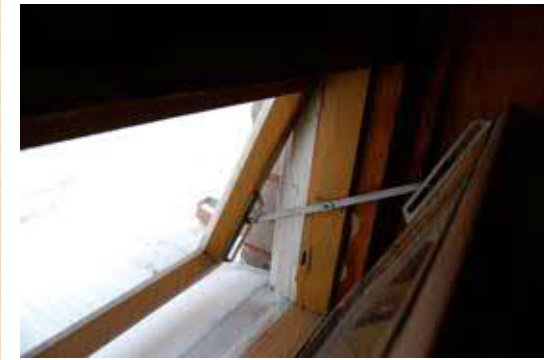
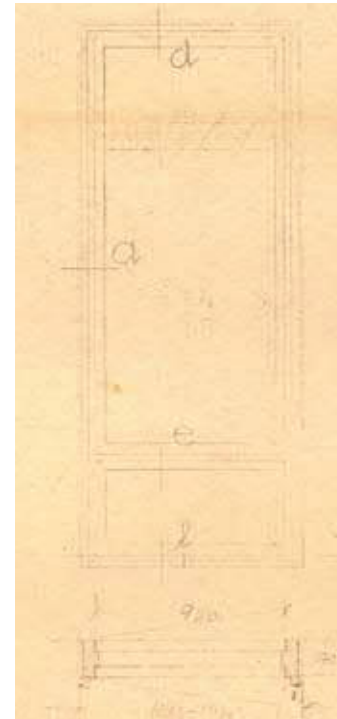
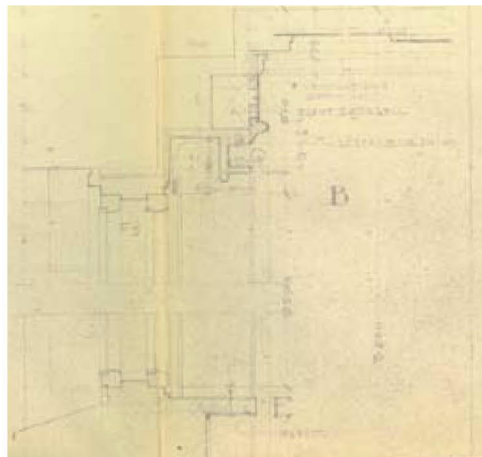
Eteishalliin liittyneet toimistotilat varattiin työpiirustusten merkintöjen mukaan myynti-, talous- ja sisäänosto-osastoille.<sup>116</sup> Toimistohuoneissa oli lasiväliseinät sekä eteishalliin että viereisiin toimistohuoneisiin. Samaa hallinnolliseen kokonaisuuteen liittyneet tilat yhdistettiin toisiinsa myös väliovilla. Toimistovyöhykkeen jatkoksi liittyi vielä pääkonttorin ("huvudkontor") puolella konttoripäällikön lasiseinäinen huone. Toimistohuoneiden ikkunat aukesivat koilliseen Liuskasaarenkadulle (nykyinen Henry Fordin katu). Niiden sisäpuoliset puitteet olivat lakattua puuta.

Toimistotilojen seinä-, katto- ja lattiapinnat olivat samanlaisia kuin eteishallissa. Väliseinärakenteista esitettiin suunnitteluvaiheessa kaksi erilaista vaihtoehtoa, joissa otettiin huomioon ääneneristys. Vaihtoehtojen toteutuneisuudesta ei ole tietoa.<sup>117</sup> Lasiseinien alaosa oli umpinainen, yläosassa lasit ulottuivat miltei kattoon asti.<sup>118</sup> Toimistohuoneiden ilmanvaihto järjestettiin eteishallin alaslasketun katon kautta.

Ikkunoiden liittymät seinäverhoukseen suunniteltiin huolella. Toimistohuoneiden ikkunoihin liittyvät rullaverhojen ja putkivalaisimien järjestelyt.<sup>119</sup>

Kuva 4.104

Ote erikoispiirustuksesta 267, toimistotilojen ikknoihin liittyvät järjestelyt. Gunnar Nordström Koy FORD.



Toimistokerroksen ikkunat 1940-l

Toimistohuoneiden ja konttorisalin ikkunat ovat kaksinkertaisia, sisään-ulos aukeavia puuikkunoita. Niiden ulkopuitteet ovat peittomaalattuja, sisäpuitteet konttorisalin ikkunoita lukuun ottamatta lakattuja. Ikkunat ovat muodoltaan korkeita ja kapeita ja niissä on yksi välijako. Ikkunoiden alaosan vaakasuuntaiset ruudut toimivat tarvittavin paikoin tuuletusikkunoina. Tuuletusosat on saranoitu toimimaan kiertoikkunoina; muuten ikkunat ovat sivusaranoituja. Ulkopuitteiden lasitus tehtiin kittaamalla.

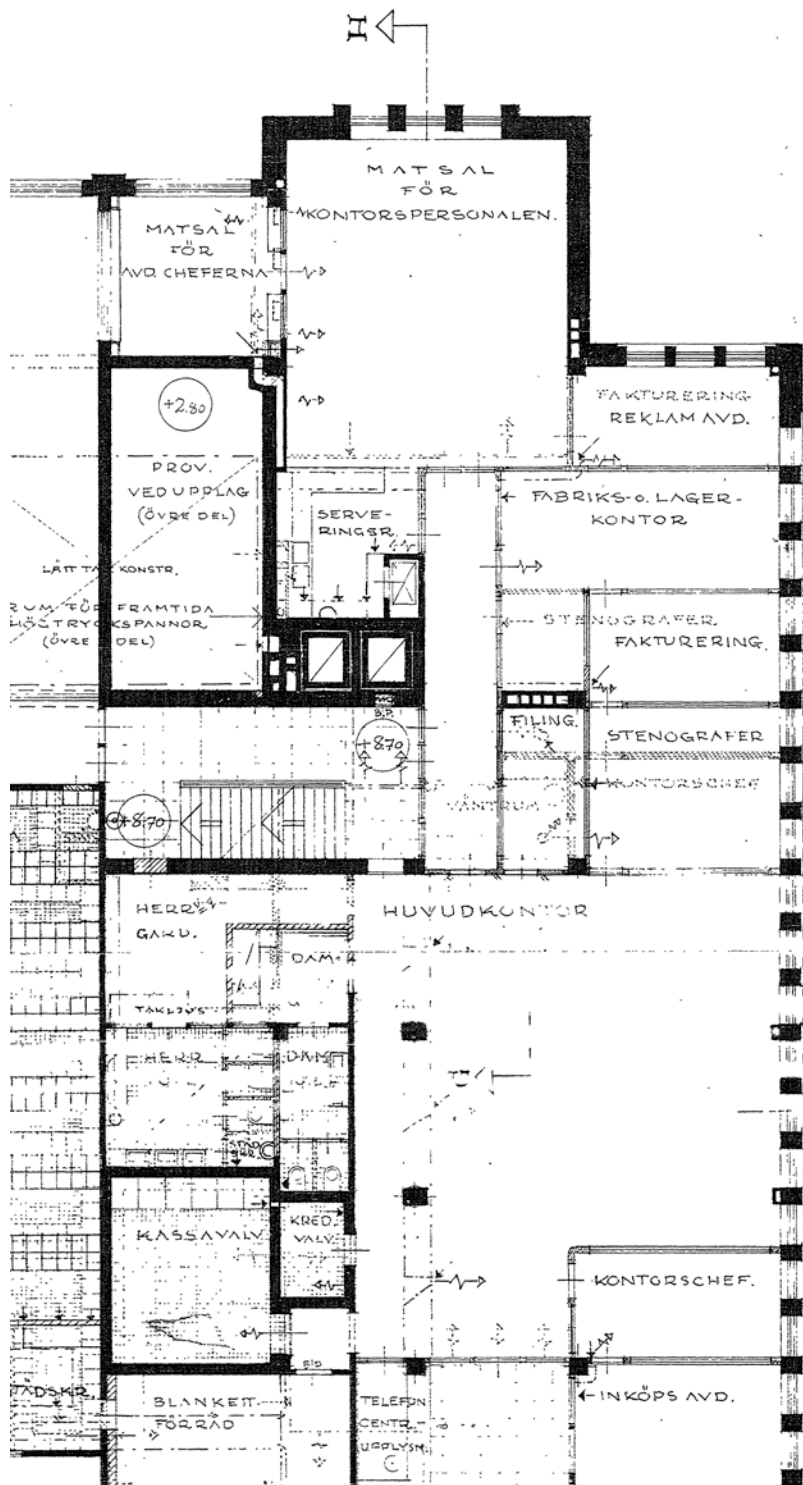
Ikkunoiden helojen malli ja tyyppi vaihtelevat, toimistokerroksesta löytyy ainakin kahdenlaisia rakennusajankohdalle tyypillisiä ikkunapainikkeita.<sup>119</sup> Ikkunoiden liittymät seinäverhoukseen ovat huolellisesti detaloituja profiloituilla listoilla. Ikkunoiden yläpuolella oli kotelo rullaverhoille, joiden ohjausta varten ikkunapieliin listoitettiin pienet urat. Ikkunoiden yläpuolelle sijoitettiin vaakasuuntaan putkivalaisimet. Valaisinjärjestely näkyy esimerkiksi tehtaan konttorista otetussa vanhassa valokuvassa (s. 65). Ikkunapenkit olivat lakattua puuta; johdon tiloissa niihin liittyivät ilmanvaihdon säätöventtiilien ritilät.

Kuvat 4.105-4.107 (yllä)

Ote erikoispiirustuksesta 61, toimistokerroksen ikkunat.

Valokuvia inventointikuvia toimistokerroksen ikkunoista vuodelta 2011.





Kuva 4.108 (vieressä vasemmalla)

Ote pääpiirustussarjan toisen kerroksen muutospohjapiirustuksesta vuodelta 1945. Toimistohenkilökunnan ruokailutilat, tehtaankonttorin tilat ja pääkonttori aputiloiineen.

Kuva 4.109 (alla)

Tehtaan suuri toimistosali vuonna 1946. HKM



Kuva 4.110 (vieressä oikealla)

Toimistokerroksen kattoa ja kattolista, inventointivalokuva vuodelta 2011.





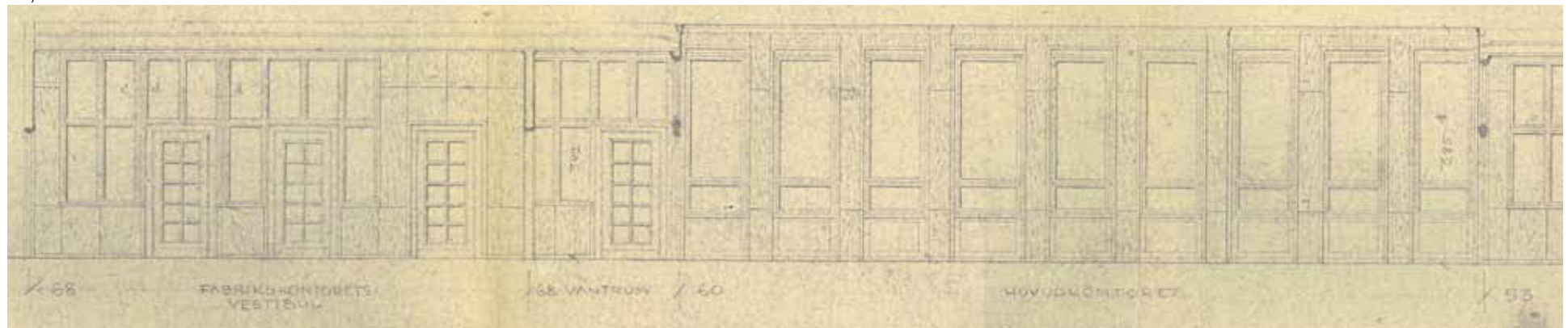
"Huvudkontor", tehtaankonttori

Tehtaan avara "pääkonttori" sijoittuu toimiston eteishallin ja tehtaankonttorin eteishallin (portaiden A ja B) välille. Tilan takaosaan jäi puuverhoiltujen pilareiden katveeseen vyöhyke, josta kuljettiin eteis- ja wc-tiloihin, kassa- ja varastotiloihin sekä A portaan toimiston eteishallissa sijainneeseen puhelinkeskukseen. Tila kalustettiin avokonttoriksi, josta aukesivat näkymät kahteen suuntaan lasiseinäisiin toimistotiloihin.<sup>120</sup> Tilan materiaalit ja detaljit vastasivat ympäröivien toimistotilojen tasoa, mutta ikkunoiden sisäpuitteet ovat puun sävyyn peittomaalattuja, eivät lakattuja kuten muualla toisessa kerroksessa.



Kuva 4.112 (alla)

Ote piirustuksesta 269, tehtaankonttorin ja pääkonttorin seinäprojektio kohti ulkoseinää. Gunnar Nordström Koy FORD.



Kuva 4.111 (vieressä oikealla)

Päiväämättömässä valokuvassa tehtaankonttorisalista näkyvät ikkunoiden yläpuolella alkuperäisiin suunnitelmiin sisältyneet valaisinjärjestelyt. HKM

Kuva 4.113 (vieressä oikealla)

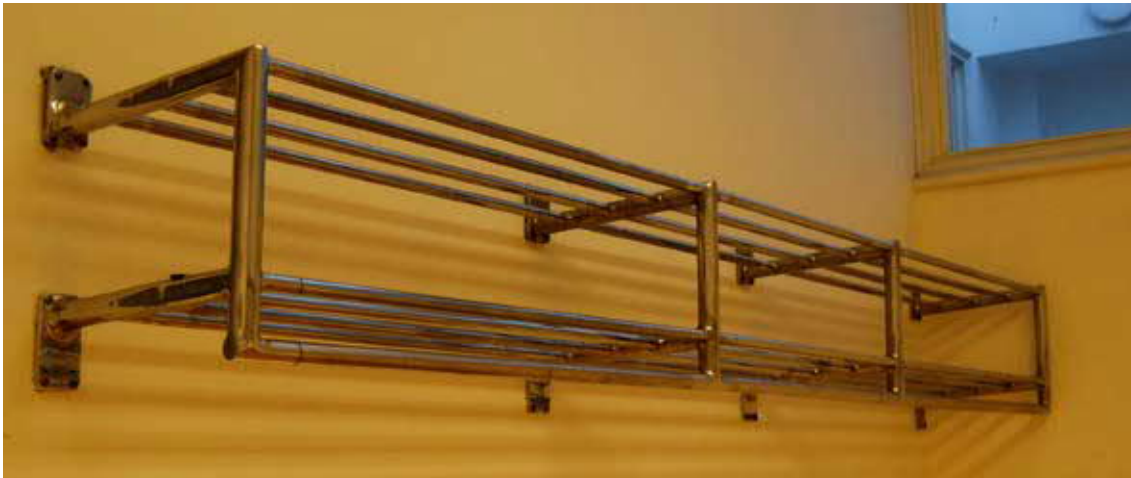
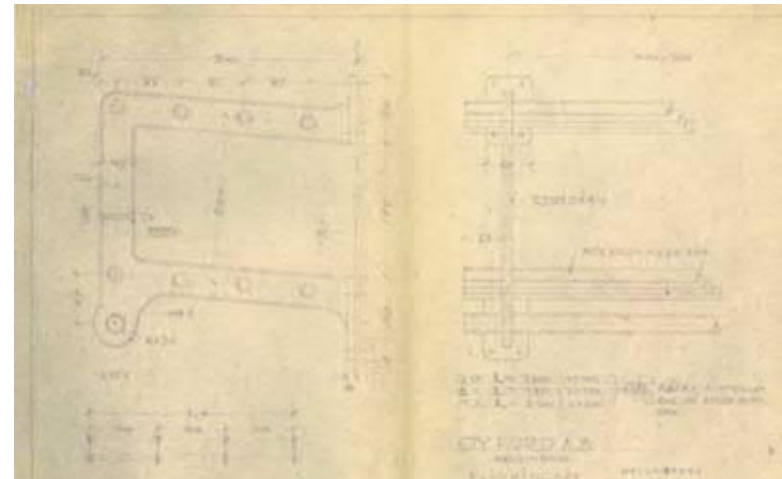
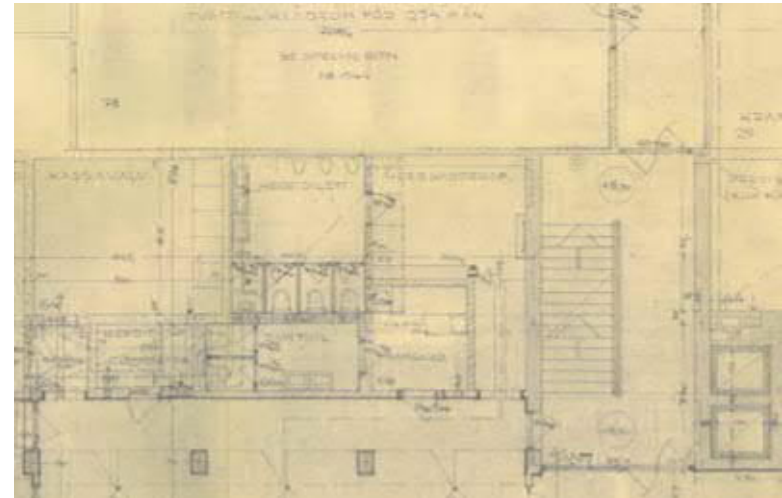
Ote toisen kerroksen työpiirustusohjapiirustuksesta 44C naisten ja miesten eteis- ja wc-tilojen kohdalta. Gunnar Nordström Koy FORD.

Kuva 4.114 (vieressä alla oikealla).

Piirustusote erikoispiirustuksesta I 63, Gunnar Nordström. Rakennuksessa käytetyn naulakkotyypin suunnitelma. Koy FORD.

Kuva 4.115 (alla vasemmalla)

Suunnitelman mukaan toteutettu naulakkokaluste inventointivalokuvassa vuonna 2011 entisessä miehille varatussa vaatehuoneessa.



Miesten ja naisten eteis- ja wc-tilat

Miesten ja naisten käyttöön varatut wc- ja eteistilat vastaavat materiaali- ja detaljiratkaisuiltaan rakennuksen muita saniteettitiloja. Seinäpinnat ovat valkoista keraamista laattaa, joka on asennettu puskusaumalla tiililimitykseen. Laatoitus jatkuu tilan seinillä wc-eriöiden jakoseinien tasalle. Jakoseinät ovat irti lattiasta. Lattiapinnat ovat harmaata mosaiikibetonia. Tilojen ovet ovat peittomaalattuja umpiovia.

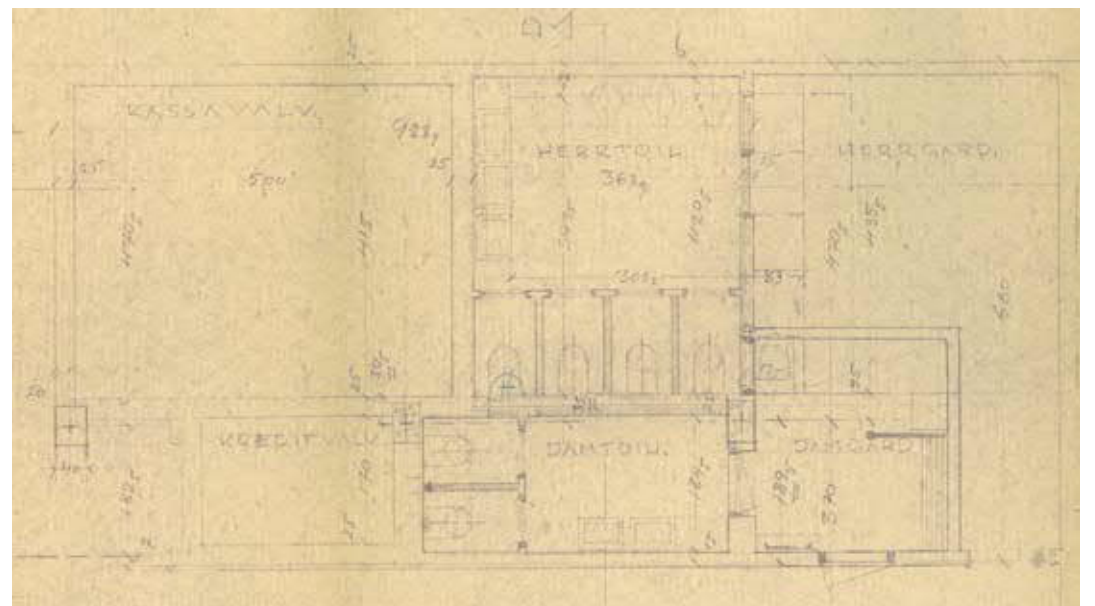
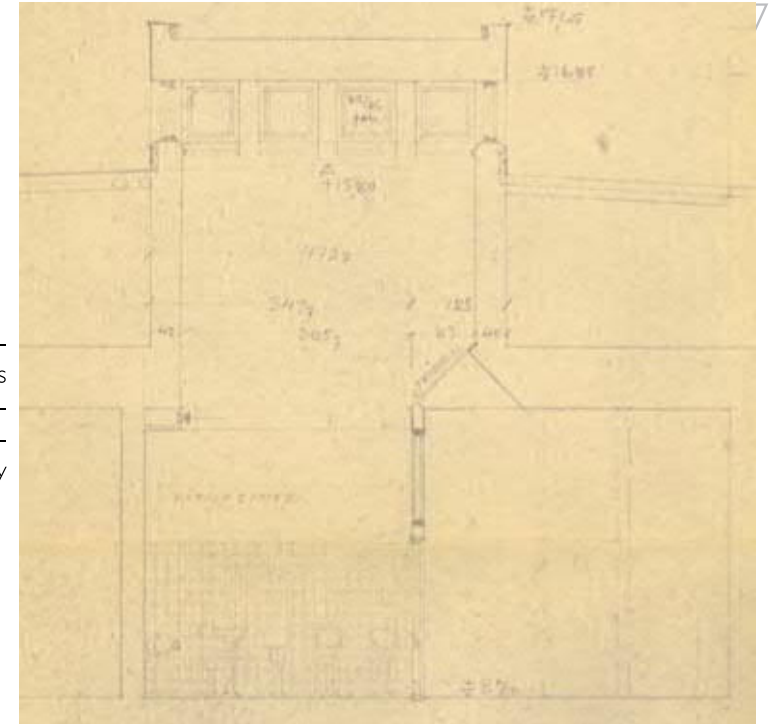
Tilojen viihtyisyys on otettu huomioon yllättävällä tavalla: miesten wc-tila jatkuu korkeana kattolyhtynä vesikatolle. Kattolyhtyyn on avattu vierisistä tiloista (naisten wc- ja eteistila, miesten eteistila) sisäikkunat. Sisäikkunoiden lasituksessa on käytetty rautalankalasia.<sup>121</sup>

Kassaholvit

Kassaholveja on rakennuksessa kaksi. Toiseen kuljetaan suoraan tehtaankonttorin takaosasta, toiseen pienen välitilan välityksellä. Kassaholvien lattiat ovat harmaata mosaiikibetonia. Niiden ovet ovat tukevia kassaholvin erikoisovia. Suoraan tehtaankonttoriin avautuvan pienemmän kassaholvin oven sovituksen eteen on nähty vaivaa. Ovi liittyy ympäröiviin vaneriverhouksiin profiloitujen listojen välityksellä.<sup>122</sup> Metallioven pinta on ootrattu ympäröivään puuverhoukseen sopivaksi.<sup>123</sup>

Kuvat 4.116 - 4.117

Pohjapiirustus vaate- ja saniteettitiloista sekä leikkaus miesten wc- ja eteistilan kohdalta, ote erikoispiirustuksesta 107, G. Nordström Koy FORD.



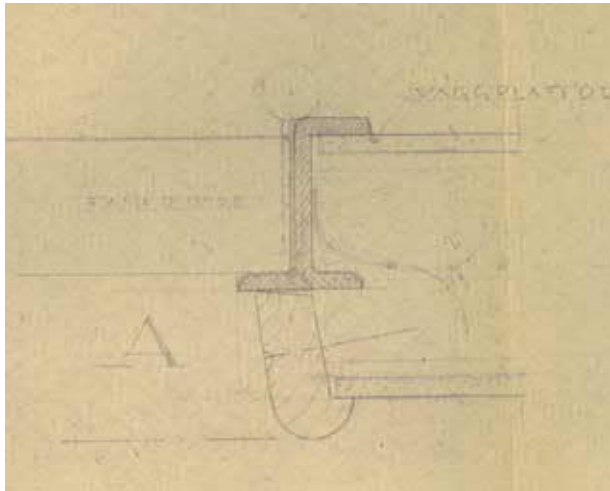


Kuvat 4.I18 - 4.I23

Inventointivalokuvia vuodelta 2011, yksityiskohtia wc-eriöiden ovista.







*Wc-eriöiden ovet, 1940-luku*

*Wc-eriöiden ovet ovat peittomaalattuja vaneriovia. Ne aukeavat sisäänpäin. Ovien karmit ovat teräsrakenteisia. Karmit on sovitettu laatoitettuun seinäpintaan siten, että sisäpuolella karmen teräsprofiili toimii myös peitelistana. Ulkopuolella karmi on sovitettu seinärakenteeseen vinon, pyöreäpäisen peitelistan avulla. Sekä teräskarmi että puinen peitelista ovat peittomaalattuja. Ovien saranat on hitsattu teräskarmiin. Ovissa ei ole kynnyksiä; ne liittyvät laatoitettuihin jakoseiniin jotka ovat alaosastaan irti lattiasta.*

*Litteralla FD pohjapiirustuksiin merkittyjä peittomaalattuja vaneriovia käytettiin rakennuksen kaikissa saniteettitiloissa.*

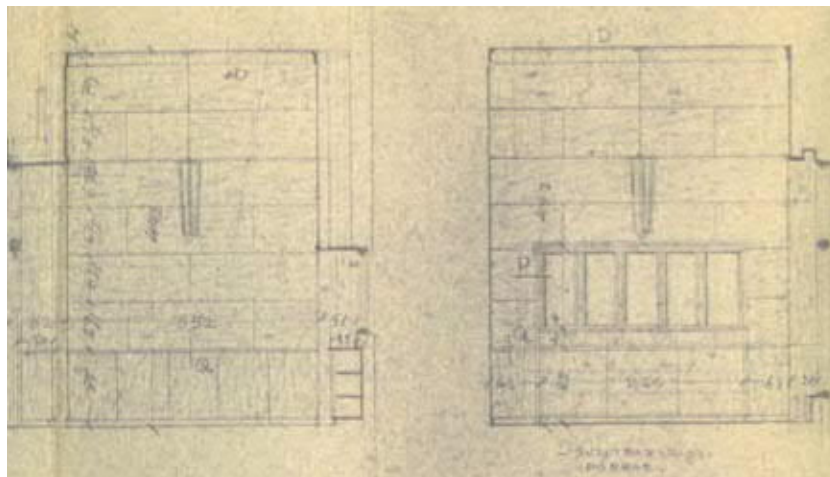
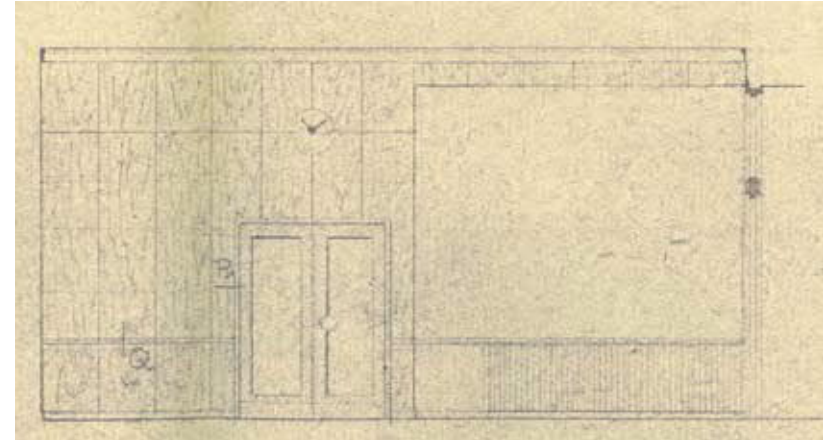
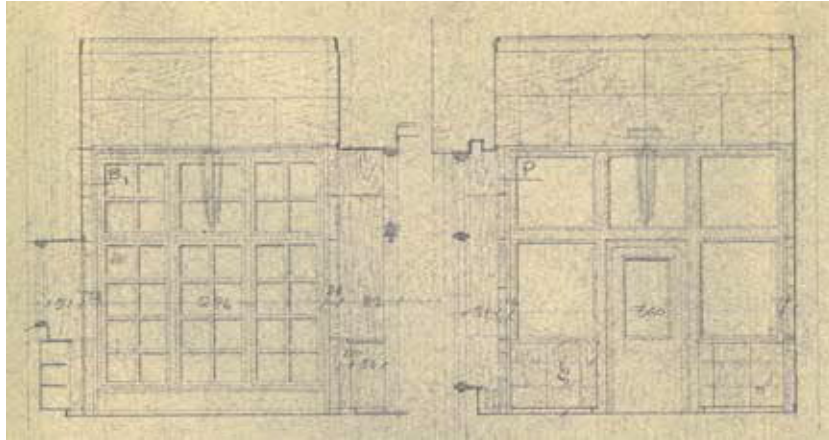
Kuva 4.124 (yllä)

Ote erikoispiirustuksesta nro 113, wc-eriön oven karmen sovitus seinärakenteeseen. G. Nordström Koy FORD.

Kuva 4.125 (vieressä oikealla)

Näkymä naisten wc-tilaan, iventointivalokuva vuodelta 2011.





Kuvat 4.126 - 4.128

Toimistohenkilökunnan ruokailutilan (yllä) ja esimiesten ruokailutilan (vieressä vasemmalla) seinäprojektiota. Piirustusotteet erikoispiirustuksesta nro 270, G, Nordström Koy FORD.

## Toimistoväen ja johtajien ruokailutilat

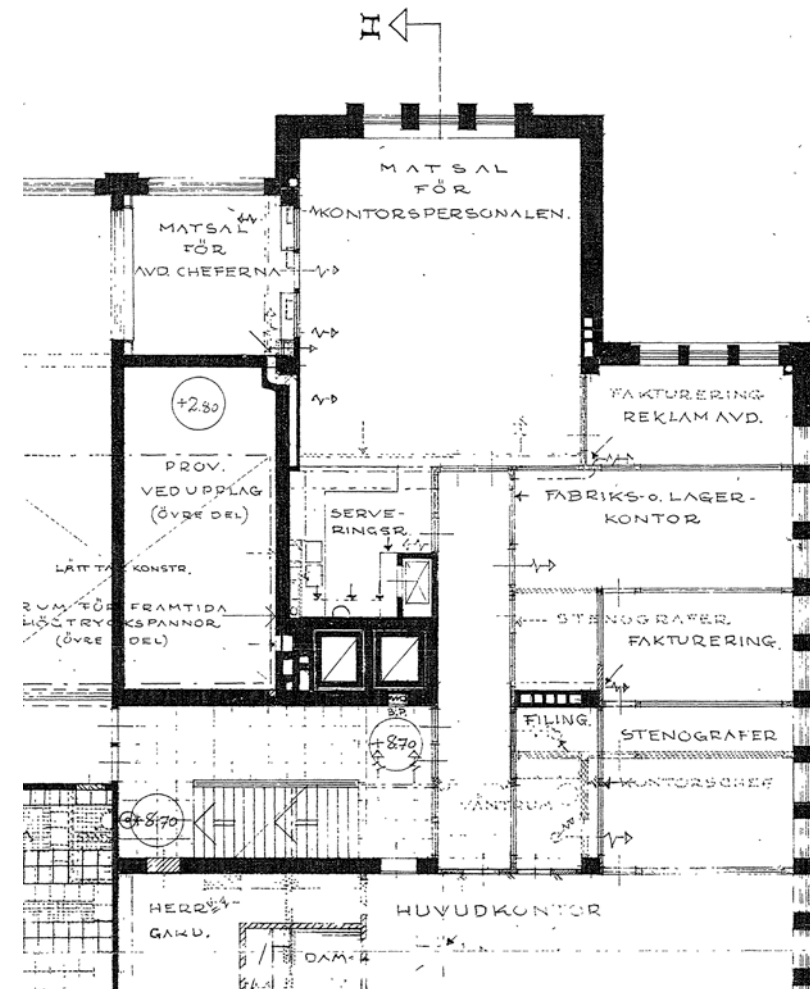
Toimistokerroksen ruokailutilat sijoituivat tornissa toisen kerroksen tasoon. Niiden detaljit ja materiaalit jatkoivat toimistokerroksen yleistä linjaa: lattia tammea, seinissä mäntyvaneriverhoilu, väliseinät puurakenteisia lasiseiniä.<sup>124</sup>

Ruuan tarjoilu oli järjestetty suuren ruokasalin takaosan tarjoilutilasta. Yhteys keittiöön toimi tarjoiluhissin välityksellä. Tarjoilutilan seinissä oli ovikorkoon ulotettu seinälaatoitus ja piirustuksiin on merkitty valaisimiksi pyöreät seinälle kiinnitettävät pallovalaisimet. Tarjoilutiskin etupintaan on piirretty pystysuuntainen verhous, jossa on materiaalimerkintä "kovapuunattu Karjalan honka".<sup>125</sup>

Toimistoväen ruokailu ja osastopäälliköiden ruokailu oli erotettu toisistaan lasiväliseinällä, johon liittyivät osastopäälliköiden pienen tilan puolella matalat kalusteet.<sup>126</sup> Pienestä kabinetista oli ikkunat sekä ulos että viereiseen nosturihalliin.<sup>127</sup>

Toimistoväen ruokailutilaa hallitsee merelle avautuva korkea ikkunaseinä, jonka alareuna on tilassa melko matalalla. Ikkunaseinän eteen on kuulunut ikkunapenkki ja pystysäleestä rakennettu patterinsuoja.<sup>128</sup>

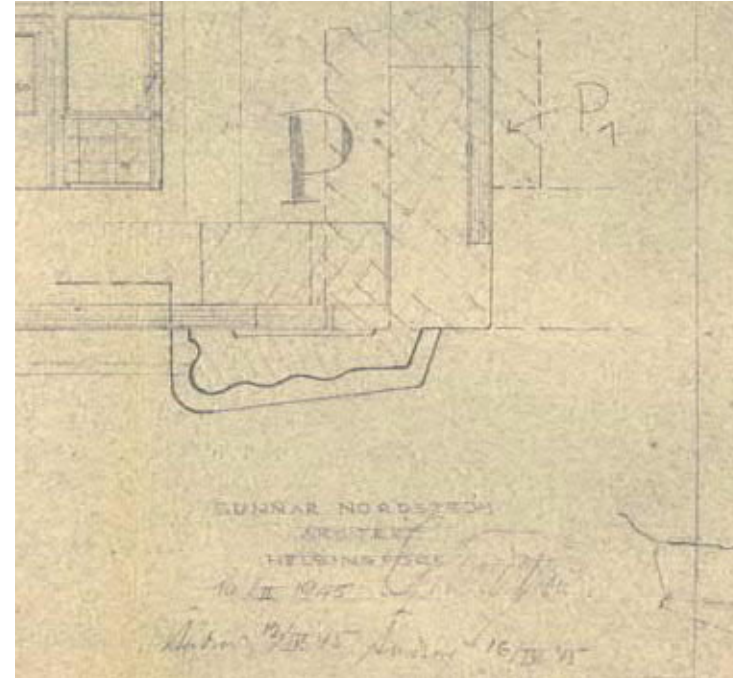
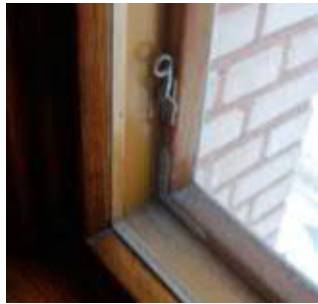
Alkuperäiseen piirustusaineistoon sisältyy Gunnar Nordströmin luonnopiirustus pienemmän ruokailutilan sisustuksesta. Luonnokseen on hahmoteltu massiivinen pyöreä pöytä, jonka keskellä on pyörivä tarjoilulevy.<sup>129</sup> Oy Ford Ab:n talossa aikanaan työskennelleet viestintäjohtaja Riitta Salin ja henkilöstöjohtaja Ritva Vuorela muistivat tällaisen huonekalun todella kuuluneen tilan sisustukseen (haastattelu 21.1.2011).



Kuva 4.129

Toimistohenkilökunnan ruokailutilat, piirustusote pääpiirustussarjan toisen kerroksen muutospiirustuksesta vuodelta 1945. G. Nordström, Koy FORD.





Tornin ikkunat 1940-luku

Tornin toisen ja kolmannen kerroksen ikkunat ovat toimistokerroksen ikkunoiden lailla kaksinkertaisia ja sisään-ulos aukeavia. Kolmijakoisten ikkunoiden keskimäiseen osaan sijoittuu yksinkertainen tuuletuspuite, joka toimii kiertoikkunan tapaan. Konttorihenkilökunnan ruokailutilassa ikkunoiden sisäpuutteet ovat lakattuja lukuun ottamatta yksinkertaisia tuuletuspuitteita, jotka on maalattu puumateriaalin sävyyn sopivalla ruskealla peittomaalilla. Kolmannen kerroksen työntekijöiden ruokailutilassa tornin ikkunat ovat valkoiseksi peittomaalattuja. Meren puoleisten ikkunoiden yhteydessä ikkunapenkkinen etulevyissä on ollut pystysuuntainen säleaihe. Konttorihenkilökunnan ruokailutilan ikkunoiden listoitukset ja liittymät lakattuun mäntyvaneriseinäpintaan ovat koristeelliset ja moniosaiset; kolmannen kerroksen työväen ruokailuhuoneessa suoralinjaiset ja yksinkertaiset.

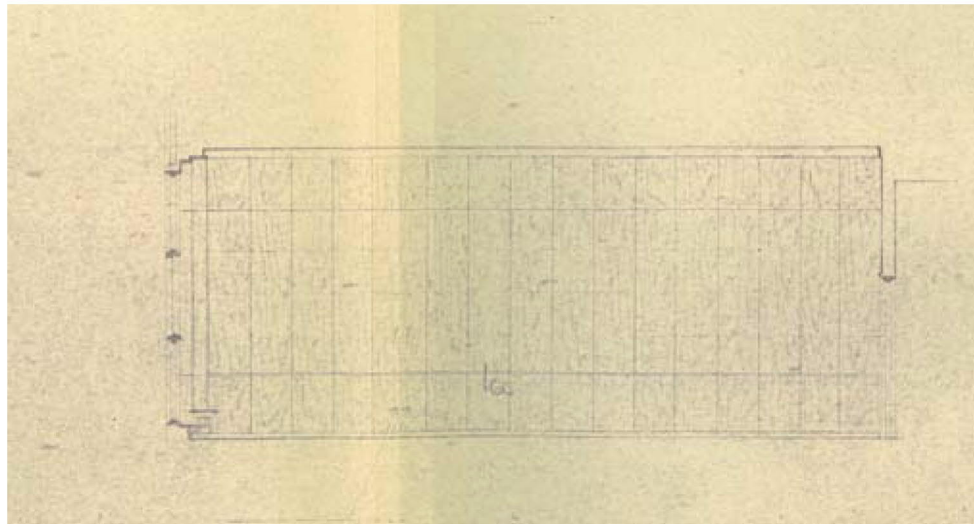
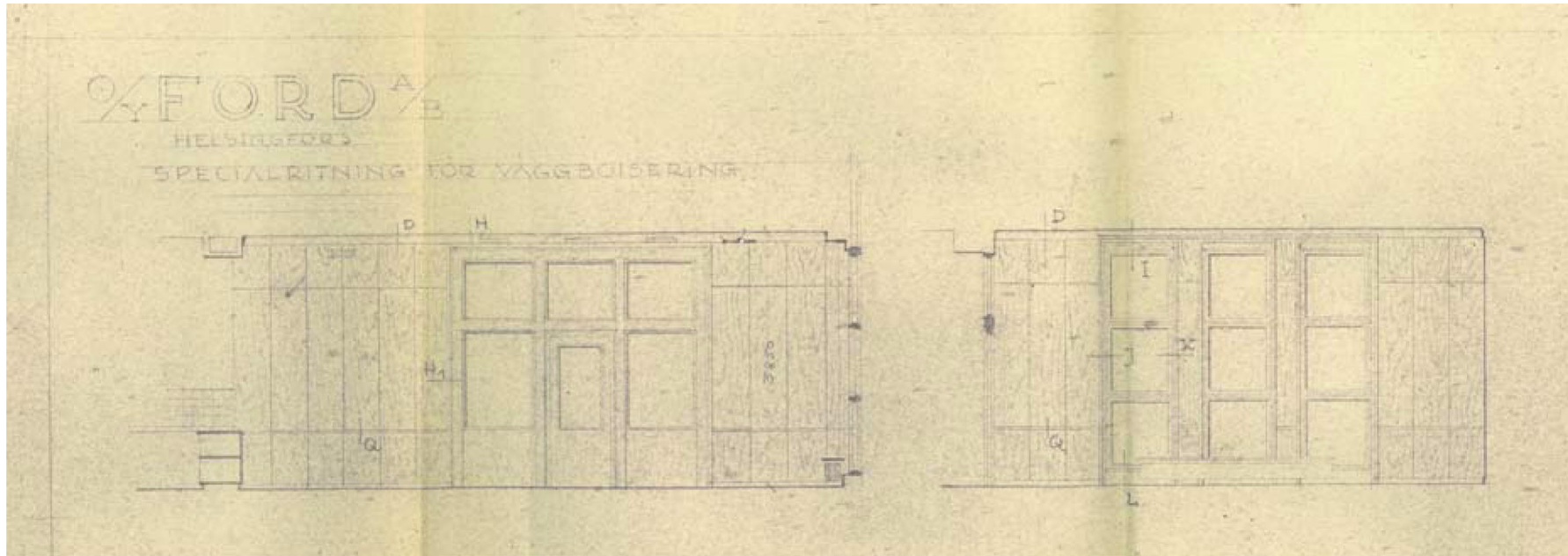
Kuva 4.130

Toimistohenkilökunnan ruokailutilan listoitustiedot, piirustusote erikoispiirustuksesta nro 270. Samanlaisia listoja on käytetty peitelistöinä toimistotiloissa puu-lasiovien yhteydessä. G. Nordström Koy FORD.

Kuvat 4.131-4.134 (vieressä vasemmalla)

Inventointivalokuvat toimistohenkilökunnan ruokasalien korkeista ikkunoista vuodelta 2011.

Piirustusote erikoispiirustuksesta 61, tornin ikkunat. G. Nordström Koy FORD.



Kuvat 4.135 - 4.136

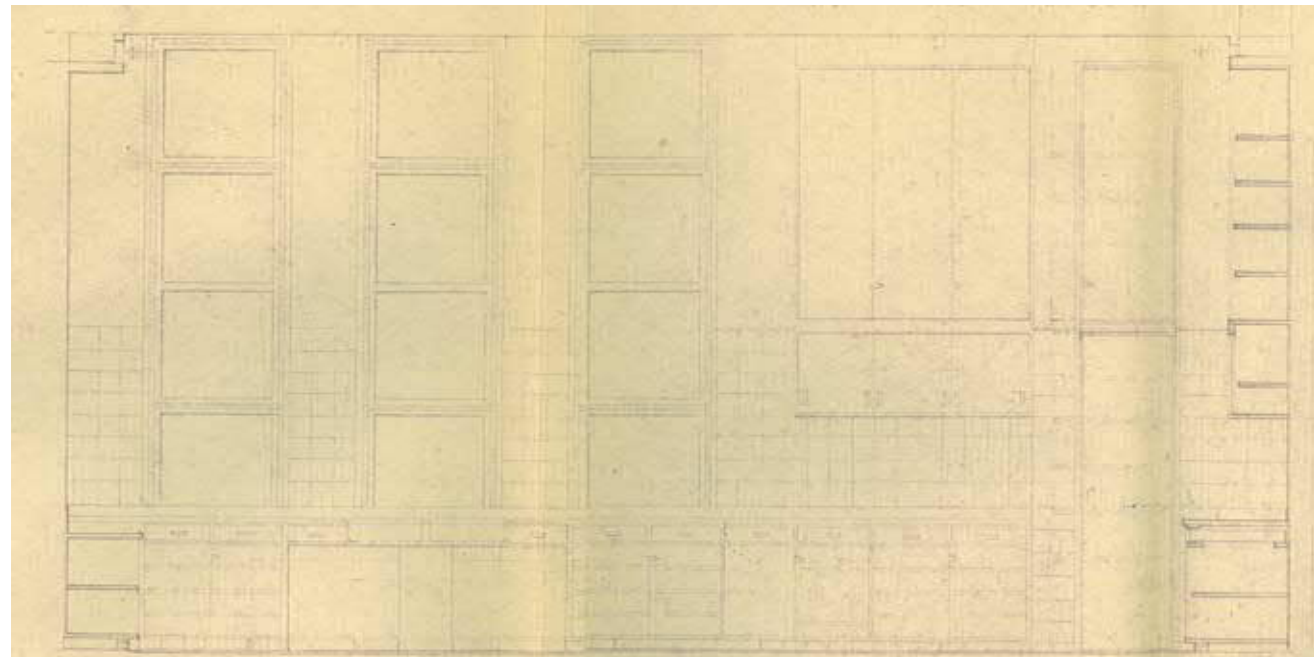
Toimistohenkilökunnan ruokailutilan seinäprojektiota. Piirustusotteet erikoispiirustuksesta nro 270, G. Nordström Koy FORD.



Kuvat 4.137 - 4.138 (vas)  
Neljännen kerroksen tiloja  
tomissa ennen vuoden  
1965 muutostöitä.  
Construction progress pho-  
tographs 1966. Koy FORD.

Kuva 4.139 (oik)

Neljännen kerroksen keittiön seinäprojektiota, piirustus-  
otteet erikoispiirustuksesta nro 130.  
G. Nordström, Koy FORD.





## RAKENNUKSEN APUTILOJA

Keittiön tilat tornissa

Fordin talon henkilökunnan ruokailua varten rakennukseen suunniteltiin keittiö ja sen tarvitsemat aputilat. Keittiö sijoittui tornin ylimpään kerrokseen, naisille varatun ruokailutilan viereen. Tarjoilua varten B-portaan yhteyteen rakennettiin ruokahissi toisesta kerroksesta keittiöön ja ruokailutilojen yhteyteen tarjoilutilat. Keittiön säilytystilat rakennettiin erilleen ullakkokerrokseen.

Keittiön seinäpinnat laatoitettiin ovikorkeuteen asti. Umpiseinille kalustettiin korkeilla yläkaapeilla kahteen riviin, joiden alle sijoituivat vielä matalat, vinot hyllyköt. Ikkunaseinän edessä oli työtaso, suunnitelman mukaan osittain punapyökkiä ja osittain sinkkiä. Tilan keskellä oli vapaasti seisova työpöytä. Keittiöhenkilökuntaa varten tila varustettiin vaatekaapilla.<sup>130</sup>

Keittiön ja naisten ruokailutilan välillä oli pieni puinen tarjoilutiski, jonka pöytälevy lienee ollut linoleumipintainen. Tilojen välillä oleva aukko avattiin ja suljettiin rulo-oven avulla.

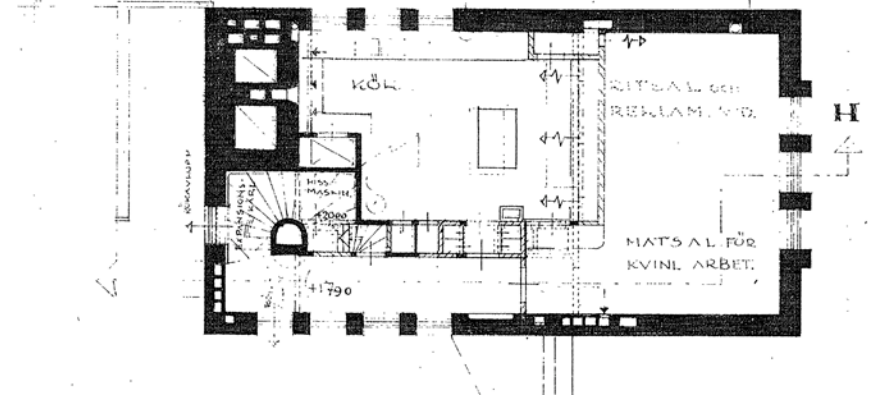
Kuva 4.140 (yllä oik.)

Ote pääpiirustussarja neljännen kerroksen muutosohjapiirustuksesta, keittiö ja naisten ruokailutila.

G. Nordström, Koy FORD.

Kuva 4.141 (oik.)

Naisten ruokailuhuoneen ja keittiön välinen pieni tarjoilutiski kuvattuna ennen tilan muutostöitä vuonna 1965. Koy FORD.





*Ruokahissi 1940-luku*

*Eri kerroksiin sijoittuneiden keittiön ja ruokailutilojen välinen huoltoyhteys toimi pienen ruokahissin välityksellä. Hissin ovet ja kyyltit ovat säilyneet kolmannen kerroksen työvään ruokasalin ja tornin ylimmän kerroksen entisissä keittiön tiloissa.*

Kuvat 4.142 - 4.146

Inventointikuvat ruokahissistä alkuvuodelta 2011.

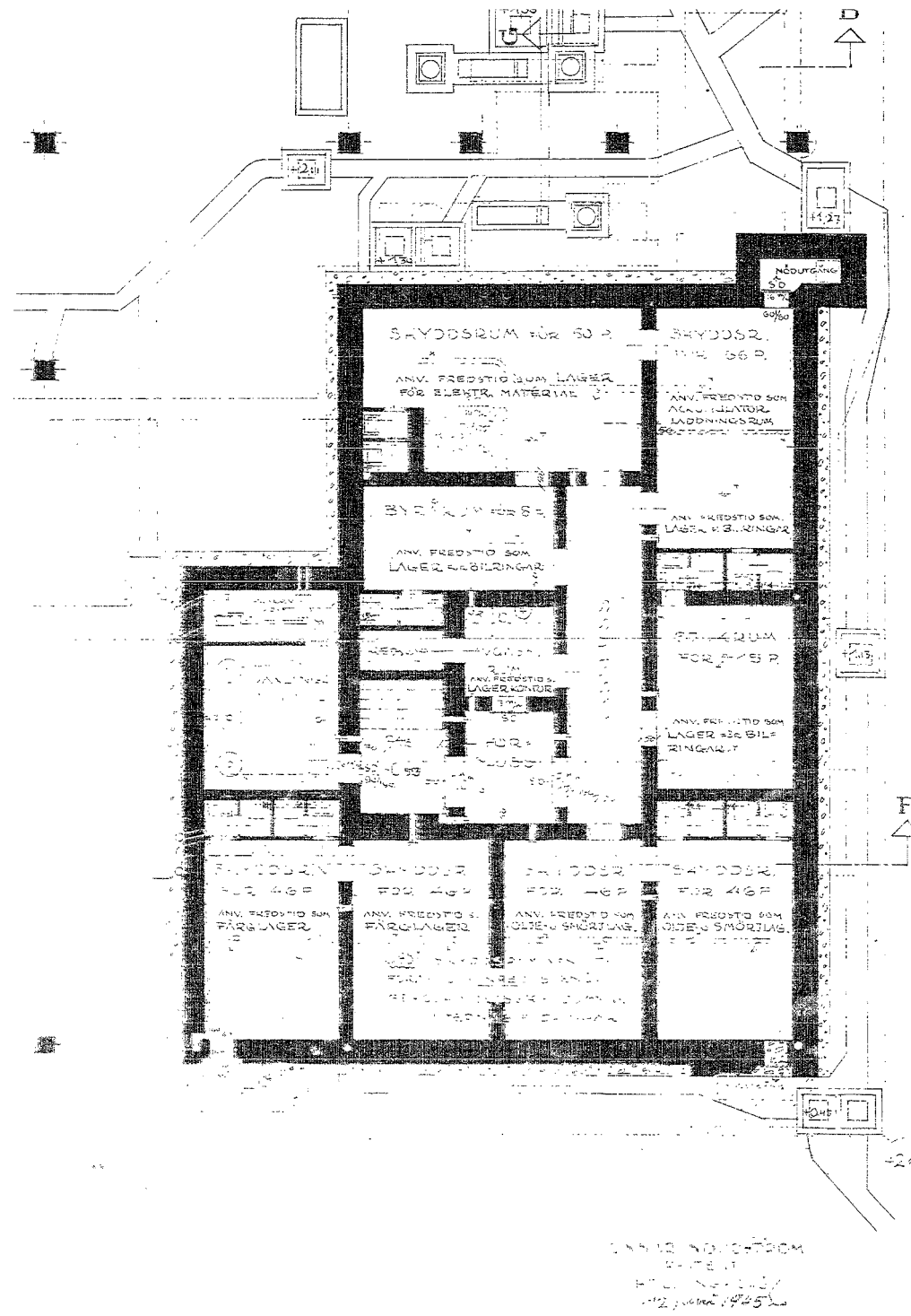
## Väestönsuojatilat

Kokoonpanotehdas varustettiin mittavilla väestönsuojatiloilla, jotka rakennettiin rakennuksen itänurkkaan ensimmäisen kerroksen näyttelytilan alapuolelle. Sota-aikaan suunnitellussa rakennuksessa henkilökunnan suojautumistarve otettiin vakavasti. Tilat koostuvat teknisten varusten tilantarpeiden (ilmavaihto ja kaasut) lisäksi sulkuhuoneista, suojahuoneesta, sairashuoneesta ja pienestä toimistohuoneesta. Vuonna 1945 päivitettyissä pääpiirustuksissa tiloille on osoitettu myös rauhanaikaista varastokäyttöä.<sup>131</sup>

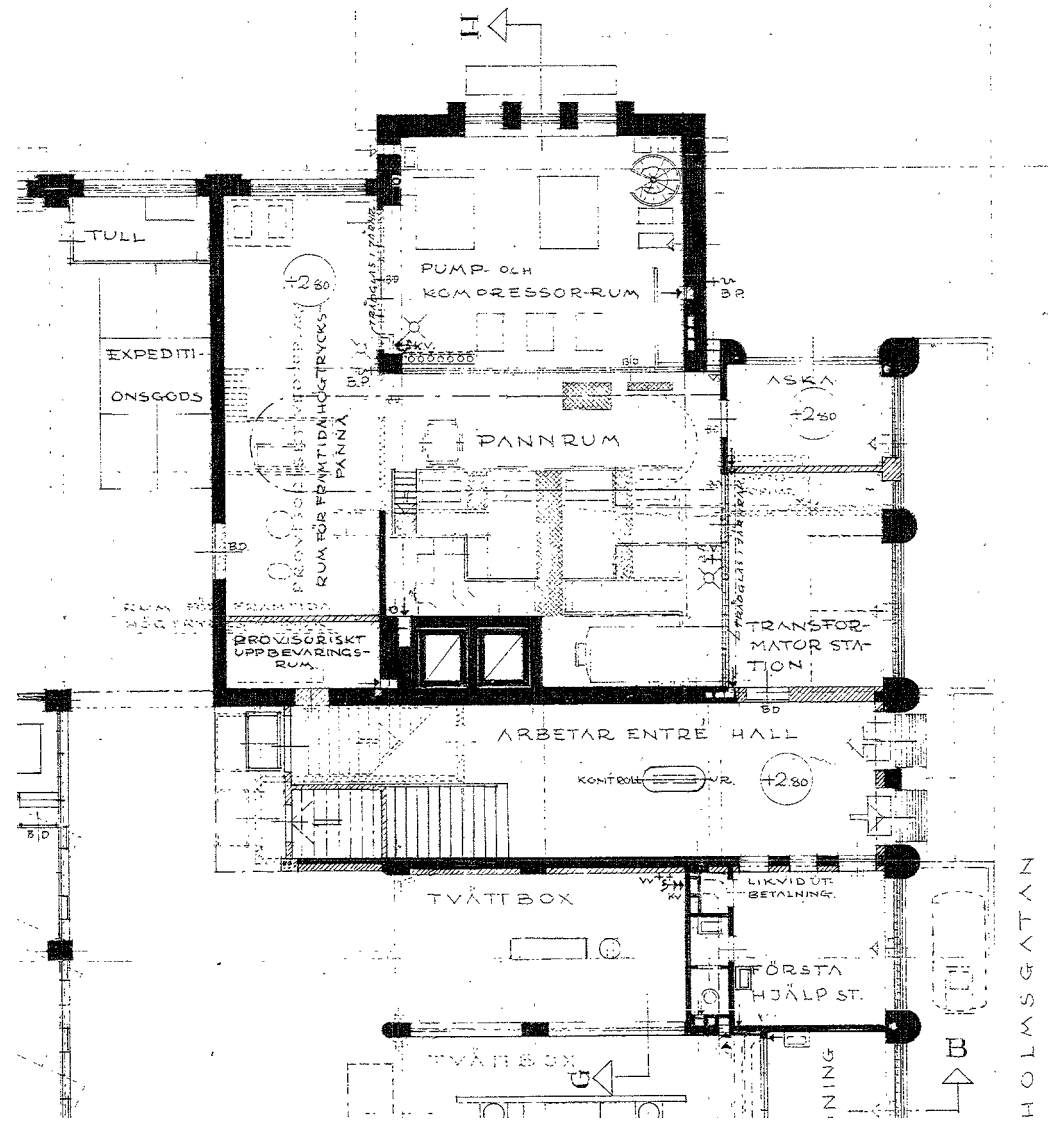
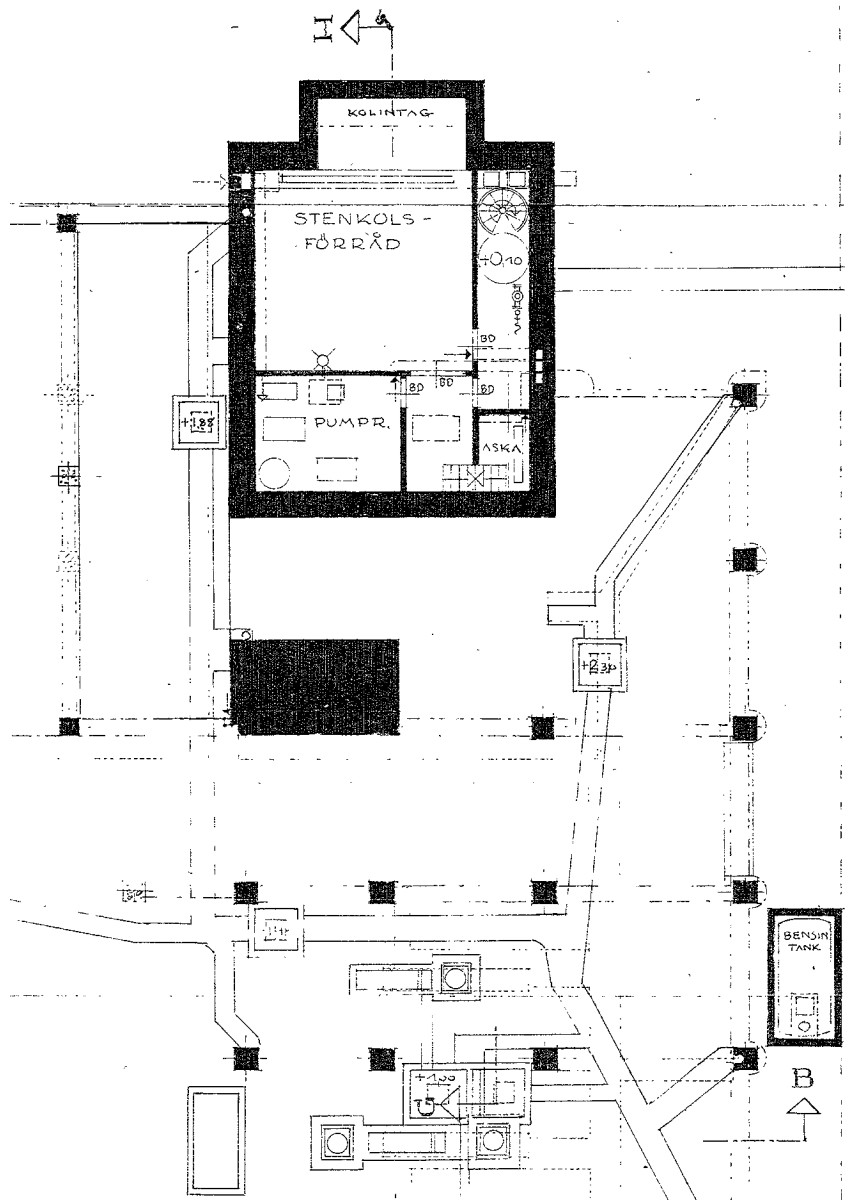
Väestönsuojatiloihin kuljetaan leveän ja jyrkän portaan välityksellä tehtaan tuotantotiloista. Suojahuoneet varustettiin kiinteillä wc- ja suihkutiloilla.

Kuva 4.147

Pohjapiirustusote pääpiirustusarjan kellarikerroksen muutospohjapiirustuksesta vuodelta 1945. G. Nordström, Koy FORD







Kuva 4.148 (vas)

Pohjapiirustusote pääpiirustussarjan kellarikerroksen muutospiirustuksesta teknisten tilojen kohdalta. G. Nordström 1945, Koy FORD

Kuva 4.149 (yllä)

Pohjapiirustusote pääpiirustussarjan ensimmäisen kerroksen muutospiirustuksesta teknisten tilojen kohdalta. G. Nordström 1945, Koy FORD

### Rakennuksen tekniset tilat ja -järjestelmät

Rakennuksen tekniset tilat sijaitsivat ensimmäisessä kerroksessa, Munkkisaaren laiturin puoleisessa rakennuksen kulmassa. Tornin kohdalle sijoittuvat pumppu- ja kompressorihuone sekä pannuhuone. Näistä katsoen tehdashallien suuntaan on jätetty tilavaraus myöhemmin hankittavaksi ajatellulle korkeapainekattilalle.<sup>132</sup> Tilavaruksen kohdalle on suunniteltu ulko-ovet suoraan Munkkisaaren laiturille. Rakennuksen Matalasalmenkujan puoleiselle julkisivulle sijoittuvat sähkötilat (kaksikerroksinen muuntajahuone, ”transformatorst.”) ja tuhka huone, ”aska”.<sup>133</sup> Kellarikerrokseen rakennettiin kivihiilelle polttoainevarasto.

Rakennuksessa oli vesikiertoinen keskuslämmitys ja ainakin toimisto- ja tuotantotilojen osalta koneellinen ilmanvaihto. Toimistokerrokseen sijoittui Matalasalmenkadun puolelle pienen wc-tilan yläpuolelle ”lämmiilmakammio”, johon tuloilma johdettiin julkisivussa olevan säleikön kautta.<sup>134</sup> Ilmanvaihtokanavat sijoituivat toimistokerroksessa käytävien alakattojen yläpuolelle.<sup>135</sup> Huoneissa tulo- ja poistoilmasäleiköt sijoituivat käytävän puoleisille seinille, niiden yläosiin.<sup>136</sup> Johdon tiloissa Matalasalmenkadun varrella säädettävät tuloilmasäleiköt sijoitettiin lämpöpattereiden yhteyteen ikkunapenkkeihin. Rakennuksen edustavimmissa tiloissa teräslevystä valmistetut suoralinjaiset levytatterit varustettiin koristeellisilla metallista valmistetuilla patterisuojuksilla. Toimiston eteishallissa, näyttelyhallissa ja toimistohenkilökunnan ruokailutilassa lämpöpattereiden suojaritilät (etulevyt) tehtiin puusta.

Tehdashalleissa tuloilmalaitteet sijoittuvat ulos johtavien kookkaiden liukuovien yhteyteen.<sup>137</sup> Lämpöpattereille on varattu syvennykset ikkupenkkiä alla ulkoseinillä. Parven alapuolelle (välikerros) on pääpiirustuksiin merkitty poistoilmaelimet, jotka yhdistyvät kookkaaseen pyöreään poistoilmakanavaan. Kanava sijoittuu toisessa kerroksessa miesten sosiaalitalan nurkkaan ja kolmannessa kerroksessa siivoustilaan. Vesikatolla näkyy vanhoissa valokuvissa kanavan päätteenä ollut ylöspäin levenevä ilmanvaihtopiippu.

Myös ensimmäisen kerroksen sisään- ja ulosajosta on olemassa ilmanvaihdon järjestelyjä kuvaavat suunnitelmat.<sup>138</sup>





## 5. FORDIN TALON MUUTOSHISTORIA

Hernesaaren kokoonpanotehdasta suunniteltaessa ennakoitiin mahdollisia tulevia laajentumistarpeita. Heti rakennuksen valmistuttua kävikin selväksi, että lattiapinta-alaa tarvittiin lisää. Kokoonpanohalliin vuoden 1945 aikana suunniteltu välipohjalaajennus toteutettiin niin saumattomasti rakennuksen viimeistelytöiden yhteydessä, että sitä voidaan pitää osana tehtaan varsinaisia rakennustöitä.

Tehtaan ensimmäisiä varsinaisia muutosvaiheita 1950-luvulla leimaa alkuperäisten suunnitteluratkaisujen soveltaminen. Rakennuksen arkkitehti Gunnar Nordström laati rakennuksen ensimmäiset laajennussuunnitelmat, joihin sisältyi välipohjan rakentaminen koko kokoonpanohallin alalle. Toisen kerroksen toimistovyöhyke laajeni näin entisten tuotantotilojen puolelle. Toimistotiloja laajennettiin edelleen kokoonpanohallin suuntaisesti Nordströmin esimerkkiä seuraten 1950-luvun loppupuolella arkkitehti Matti Finellin ja tehtaan rakennuspäällikkö L.R. Österin suunnitelmien mukaan.

Gunnar Nordström oli luonostellut tehdasrakennuksen lisäkerrosta varsinaisen suunnittelutyön yhteydessä vuonna 1943. Hän päivitti lisäkerroksen suunnitelmia vuonna 1956, jolloin hankkeelle haettiin myös rakennuslupa.<sup>139</sup> Rakennustöihin ei näiden suunnitelmien pohjalta kuitenkaan ryhdytty. Nordström jatkoi lisäkerroksen suunnittelua vielä 1960-luvun puolellakin.<sup>140</sup> Lisäkerroksen rakentaminen toisen kerroksen toimistuhuoneiden yläpuolelle toteutui kuitenkin vasta vuonna 1965 arkkitehti Kurt Simbergin suunnitelmien mukaan.

Kuva 5.1

Fordin tehtaan lisäkerroksen rakennustyöt käynnissä.

Koy FORD

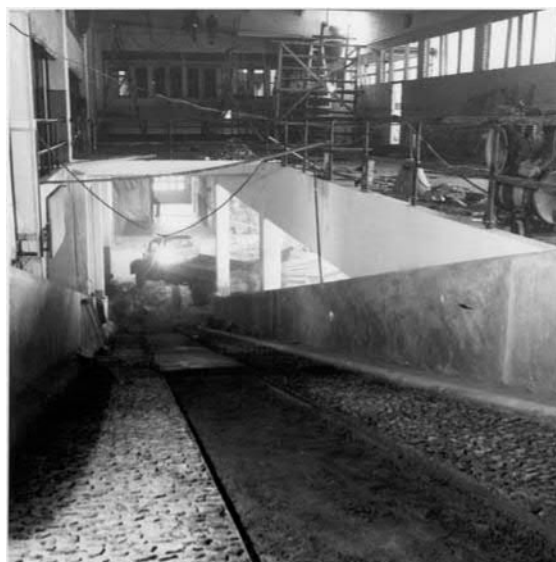
Seuraava merkittävä muutos rakennuksen kokonaishahmoon tehtiin 1970-luvun alussa, kun tehtaan alkuperäinen kattolyhty purettiin. Muutos liittyi rakenteellisiin korjauksiin, jotka suunniteltiin insinööritoimisto Bertel Ekengrenin toimesta. Alkuperäisen kattolyhdyn tilalle rakennettiin uusi yläpohjarakenne ja alkuperäistä kattoikkunaa huomattavasti valoaukoltaan pienempi kupera kattoikkuna. Samalla menetettiin tuotantotiloista alkuperäinen, basilikakirkon keskilaivaa muistuttanut tilavaikutelma. 1980-luvun ja 1990-luvun alussa rakennukseen tehtiin pääasiassa pieniä tilamuutoksia -kiinnostavana yksityiskohtana 1980-luvun toisen kerroksen toimistotilojen laajennus, jossa edelleen jatkettiin vanhojen tilojen ilmettä ja materiaalimaailmaa (Arkkitehtuuritoimisto Timo Mannonen).

Vuosituhanteen vaihteen tietämällä rakennukseen kohdistui jälleen voimakkaampia muutospaineita, kun Ford päätti luopua perinteikkästä tehdaskiinteistöstään ja muuttaa muualle. Kiinteistö myytiin Kvaerner Masa-Yards Oy:lle 1990-luvun lopulla. Tilojen uusia vuokralaisia varten muutettiin 1960-luvulla rakennettu ylin toimistokerros avokonttoriksi. Vanhoille tuotantotiloille etsittiin uusia käyttäjiä, joita varten tehtiin käytötarkoituksen muutoksia ja tilajakoja. Kokoonpanohallin pohjoispääty ja siihen liittyvät tilat ensimmäisessä ja toisessa kerroksessa kunnostettiin Satama Interactiven käyttöön vuosina 1999-2000 arkkitehti Jaakob Solla (a.men) suunnitelmien mukaan. Kokoonpanohalliin rakennettiin vanhojen nosturikiskojen ja kannatusrakenteiden varaan korkeaan tilaan ripustetut neuvottelutilat, "tuubi".<sup>141</sup>



Kuvat 5.2 - 5.4 (ylärivi), 5.5 - 5.7 (alla)

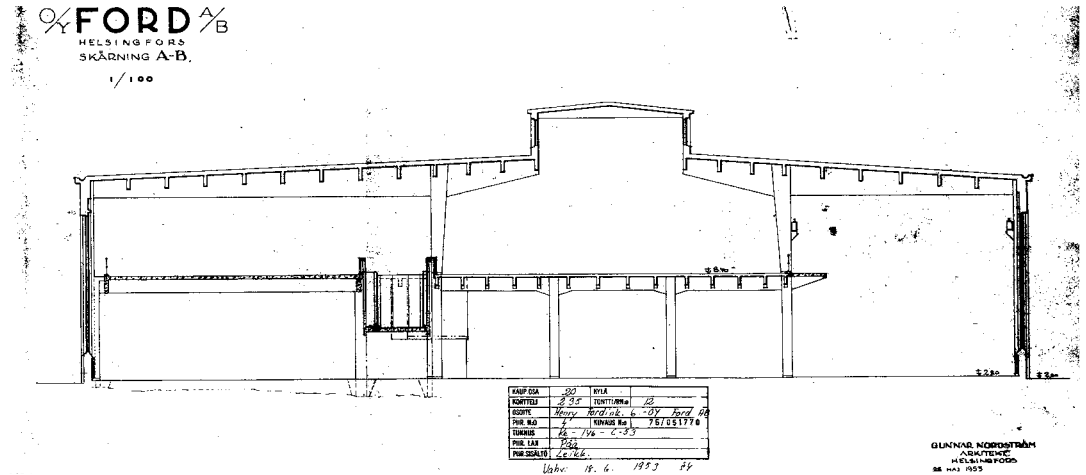
Vuoden 1953 muutustyöt käynnissä: ajoluiskan ja uuden välipohjan rakennustöitä. MOBA



## 1950-LUVUN MUUTOKSET

Toisen kerroksen toimistotilojen laajentaminen 1940-50 luvuilla: kokoonpanohallin välipohjan rakentaminen

Kokoonpanohallin välipohjan rakentamista jatkettiin 1950-luvulla, kun tehtaan toiminnoille tarvittiin lisätilaa. Vuonna 1953 toteutetut muutokset suunnitteli Gunnar Nordström. Rakennustöistä on säilynyt valokuvadokumentaatiota.<sup>142</sup> Kokoonpanohalliin rakennettiin ensimmäisestä kerroksesta toisen kerroksen tasolle johtava ajoramppi kulkuneuvoille. Uusi välipohja toteutettiin aiempien rakenneperiaatteiden mukaan betonirakenteisena. Välipohjan alapuolelle ensimmäiseen kerrokseen jäävän tuotantotilan käyttötarkoitukseksi merkittiin pääpiirustukseen korjaushalli, "reparationshall". Uuden välipohjan alueelle toiseen kerrokseen rakennettiin vanhojen tuotantotilojen jatkoksi avoyhteydellä autovarastoa ja varaosavarastoa. Toimistotiloja laajennettiin Matalasalmenkadun suuntaisesti uuden välipohjan alueelle. Kulkuyhteys vanhaan toimistosiipeen järjestettiin portaaseen A yhteydessä olevasta toimiston eteishallista.<sup>143</sup> Uuden oviaukon paikalta purettiin pieni wc-tila. Toimistotilojen laajennuksen tilaohjelmaan kuuluivat tilat varaosavaraoston konttorille, sekä toimistohuoneet laskutukselle, mainososastolle sekä huolto-osastolle. Vanhan toimistosiiven huonejärjestelyihin tehtiin väliseinämuutoksia. Tässä yhteydessä järjestettiin tehtaan ylimmälle johdolle oma ruokailutila, "kabinetti" toimistohenkilökunnan ruokasalin läheisyyteen. Tilan tarjoiluvälikkö varustettiin ajanmukaisella kiinteällä tarjoilukalusteella, johon sijoitettiin myös kalusteovien taakse kätetty jääkaappi.<sup>144</sup>



Kuva 5.8

Leikkauspiirustus uuden välipohjan ja ajorampin kohdalta. Pääpiirustus G. Nordström, HKRVA.





Uudet toimistotilat sijoituivat Matalasalmenkadun puoleiselle ikkunaseinälle. Toimistokäytävä jatkuu vanhasta toimistosiivestä rakennusrungon keskellä. Toimistolaajennuksen yhteyteen rakennettiin myös uudet saniteettitilat. Uuden toimistokäytävän ja varaosavaraston väliin seinärakenteeseen suunniteltiin sisäikkunat.<sup>145</sup>

Uuden välipohjan rakentaminen kokoonpanohalliin vaikutti ilmeisesti jossain määrin portaan A sisäikkunoihin, jotka olivat aiemmin avautuneet kokoonpanohallin korkeaan tilaan. Kaikkia portaan A ikkunoita ei kuitenkaan peitetty vielä tämän muutostyön yhteydessä.<sup>146</sup> Kokoonpanohalliin uutta välipohjaa ei rakennettu kiinni portaan A ikkunaseinään, vaan sen eteen jätettiin kapea valokuilu. Vanhoista toimistotiloista avatun kulkuyhteyden takia kokoonpanohalliin avautuneista ikkunoista jouduttiin kuitenkin poistamaan purettavaan wc-tilaan sijoittuneet ikkunat.<sup>147</sup>

Muutostyön yhteydessä tehtiin myös pieni muutos miespuolisten tehdastyöntekijöiden puku- ja pesuhuoneen tilajärjestelyyn. Aiemmin naisten wc-tiloina toimineet saniteettitilat liitettiin miesten pukuhuoneen käyttöön ovimuutoksilla. Ilmeisesti miesten pukuhuonetta palvelleet vanhat saniteettitilat olivat osoittautuneet määrältään riittämättömiksi. Alunperin miesten puku- ja pesutiloille varatut wc-tilat vaikuttavat alimitoitetuilta, kun ajatellaan että 234-260 henkilön tiloja varten oli rakennettu vain yksi erillis-wc ja urinaalit.<sup>148</sup>



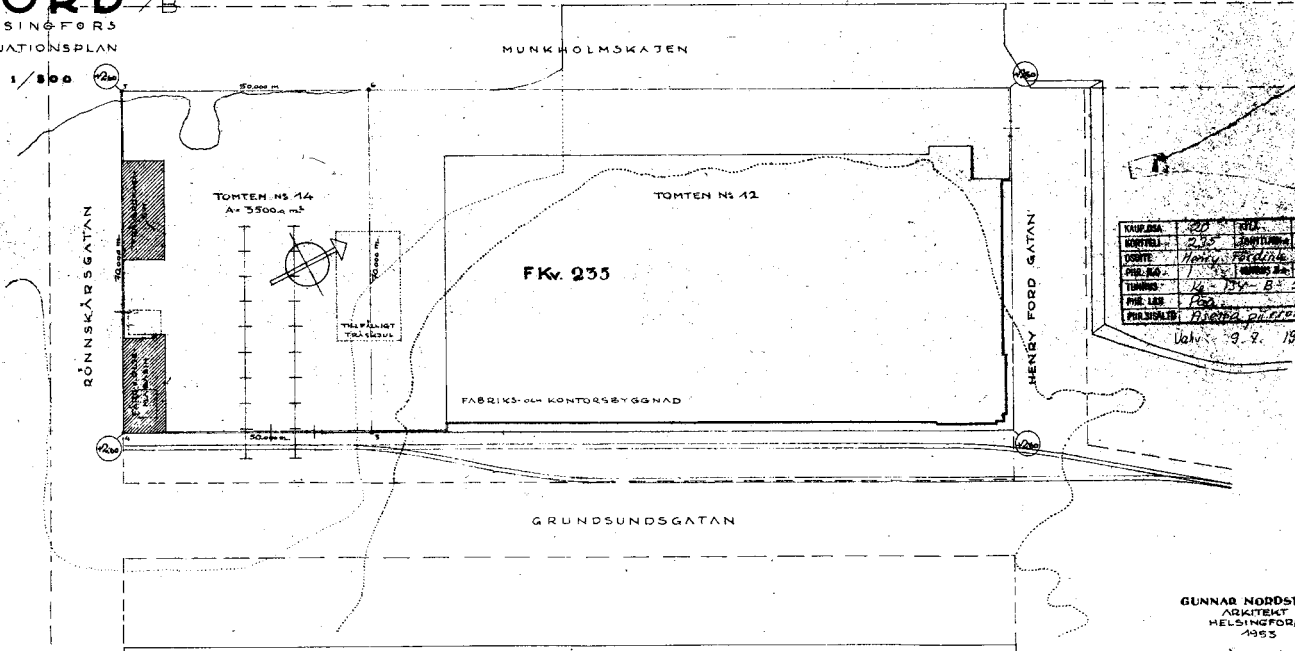
Kuva 5.10

Päiväämätön valokuva toimistolaajennuksen puolelta. Varaosavaraston käyttöön varattuja toimistotiloja. FORD



**FORD** A/B  
 HELSINGFÖRS  
 SITUATIONSPLAN

1/300



|            |                  |             |      |
|------------|------------------|-------------|------|
| KAPITEL    | 20               | BYG         |      |
| KORTTITEL  | 235              | BYGGLÖSNING | 1955 |
| POST       | Henry Fordsgatan |             |      |
| PROJ. NO.  | 14-15-16-17      |             |      |
| TÄNING     | 14-15-16-17      |             |      |
| PROJ. LÖS. | 14-15-16-17      |             |      |
| PROJ. LÖS. | 14-15-16-17      |             |      |

Utk. 19. 9. 1955

GUNNAR NORDSTRÖM  
 ARKITEKT  
 HELSINGFÖRS  
 1955



Piharakennusten (väri- ja öljyvarastot) rakentaminen 1953

Vuoden 1953 rakennusvaiheen yhteydessä vapautettiin tuotantotiloista lisää lattiapinta-alaa rakentamalla tehdasrakennuksen taakse Pihlaja-saarenkadun varteen<sup>149</sup> erilliset varastorakennukset maalaustarpeelle ja öljylle sekä puutavaralle. Gunnar Nordströmin suunnittelemat varastorakennukset olivat yksikerroksia ja pulpettikattoisia. Niiden julkisivut muurattiin samasta kahi-tiilestä kuin itse kokoonpanotehtaan julkisivutkin.

Vuonna 1953 tehtyjen rakennustöiden pääurakoitsijana toimi laskutuksen perusteella Otia.<sup>150</sup>

Konttoritilojen rakentaminen kokoonpanohallin ensimmäiseen kerrokseen 1955

Gunnar Nordström suunnittelemiin rakennuksen muutostöihin lukeutuu myös konttoritilojen rakentaminen kokoonpanohalliin. Pienen muutostyön pääpiirustukset on päivätty 18.7.1955. Kaksikerroksinen konttoritila rakennettiin kokoonpanohallin näyttelytilan puoleiseen päätyyn, portaan E (kokoonpanohallin välikerroksessa sijaitseviin wc-tiloihin johtava porras) yhteyteen.<sup>151</sup>

Kuvat 5.11 - 5.13 (yläriivi)

Piharakennusten rakennusvaiheita vuonna 1953. MOBA

Kuva 5.14

Pääpiirustussemapiirustus, piharakennukset 1953. G. Nordström, HKRVA.

Tehdasrakennuksen konttoriosan lisärakennus- ja muutostyöt 1950-luvun lopulla

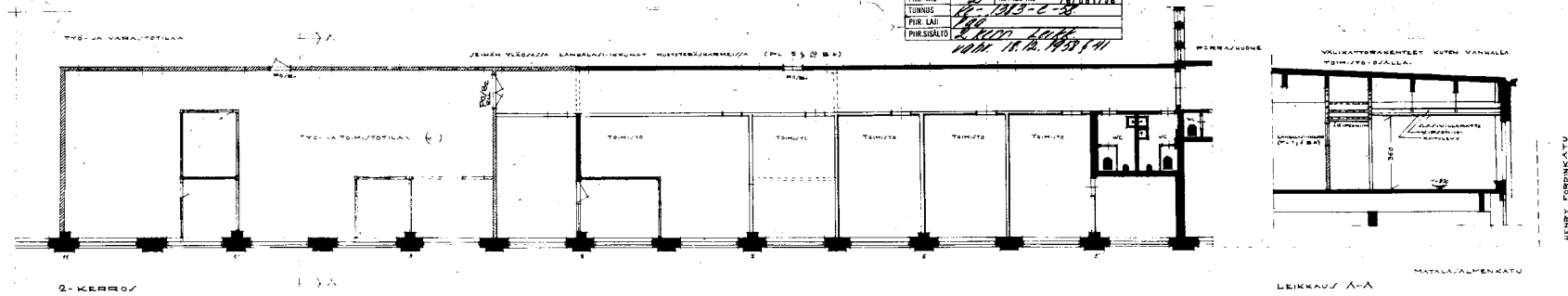
Työ- ja toimistotilaa tarve kasvoi yhä edelleen 1950-luvun loppua kohden. Vuonna 1953 rakennettua Matalasalmenkadun suuntaista toimistovyöhykettä jatkettiin edelleen arkkitehti Matti Finellin ja tehtaan rakennuspäällikön L.R.Österin suunnitelmien mukaan.<sup>152</sup> Laajennushankkeen pääpiitustukset on allekirjoittanut L.R. Öster, mutta urakasarjan on laatinut arkkitehti Finell. Laajennuksessa seurattiin aiempien suunnitelmien perusratkaisuja rakennusosia ja detaljeja myöten. Lisätilantarpeen eri ratkaisuvaihtoehtoja lienee pohdittu Fordilla yrityksen omin voimin hyvissä ajoin ennen urakka-asiakirjojen laatimista. Urakka-asiakirjojen osana on vuonna 1958 laadittu piirustus, joka kuvaa rakennuksen toisen kerroksen tilojen kalustusta ja toimintaa, sekä suunniteltuja muutoksia.<sup>153</sup>

Aiemmin rakennettua kokoonpanohallin välipohjaa valettiin muutosalueella lisää, kiinni ulkoseinään.<sup>154</sup> Samalla poistettiin tason suojakaidetta. Laajennuksen tuotantotilojen vastaiset väliseinärakenteet tehtiin kalkkihiekkatiilestä. Toimiston puolella seinäpinnat rakennettiin vanhojen toimistotilojen mallin mukaan vanerista, jonka tuli olla työselostuksen mukaan filmiliimattua venevaneria. Verhousta suunniteltaessa otettiin huomioon äänen- ja lämmöneristävyys sekä ulkoseinillä myös kosteudeneristys (vaneriverhouksen taakse on jätetty tuuletusrako). Alakattorakenteissa ennakoitiin tulevia väliseinämuutoksia: alakattojako tuli sovittaa niin, että myöhemmät seinien siirroista aiheutuvat paikkaukset

OY FORD AB  
 HELSINKI, KNI TK 235, TN 44  
 SUURHUUTO 1/100

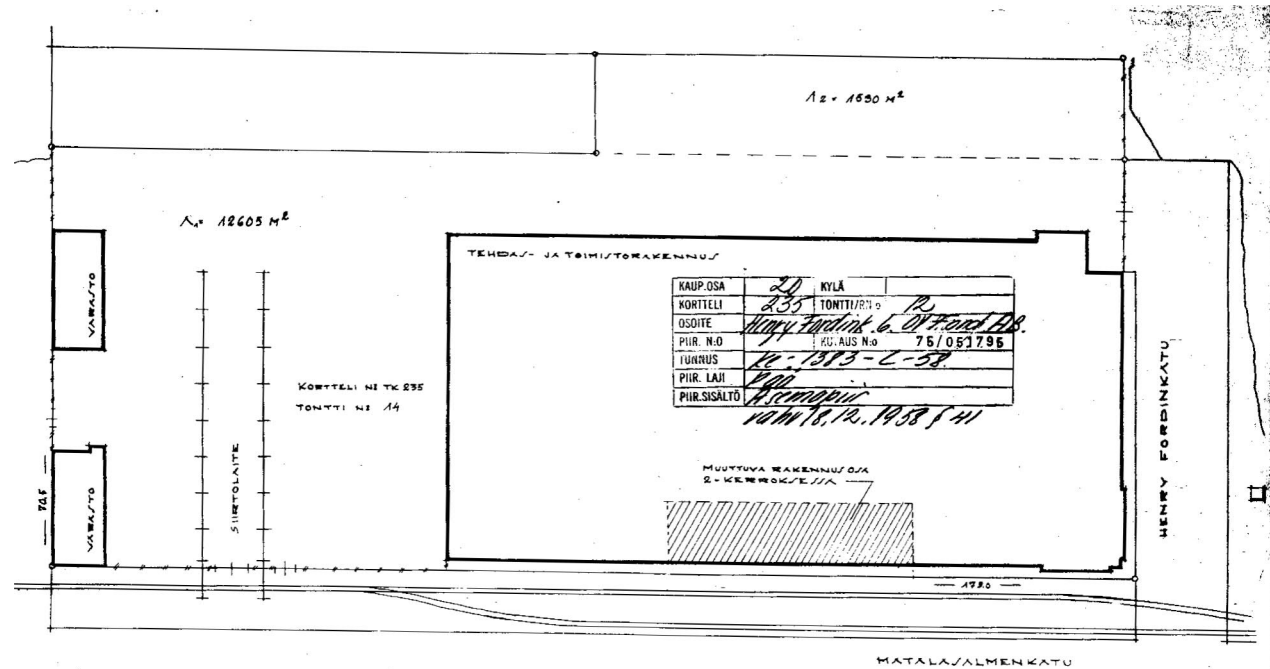
SELITYS  
 VANHA PALINRESTAARA RAKENNE JA VANHA OVI  
 VANHA PALINRESTAARA RAKENNE  
 PURETTAVA RAKENNE  
 UUTI PALINRESTAARA RAKENNE JA UUTI OVI  
 UUTI PALINRESTAARA RAKENNE

|               |   |             |           |
|---------------|---|-------------|-----------|
| KAUP. OSA     | 235                                     | KYLÄ        |           |
| KORTTELI      | 235                                     | TONTTI/P/0  | 12        |
| OSOITE        | Kortti, korttik. 6. OY Ford AB.         |             |           |
| PIIR. N.0     |   | KU. AUS N.0 | 75/051795 |
| TUNNUS        | 12-1213-2-58                            |             |           |
| PIIR. LAJI    | PAA                                     |             |           |
| PIIR. SISÄLTÖ | Asemapiirustus<br>vuon 18.12.1958 s. 41 |             |           |



Kuvat 5.14 - 5.15

Tehtaan rakennuspäällikkö L.R. Österin allekirjoittamia pääpiirustuksia vuodelta 1958. Asemapiirustus ja 2. kerroksen pohjapiirustus. HKRVA



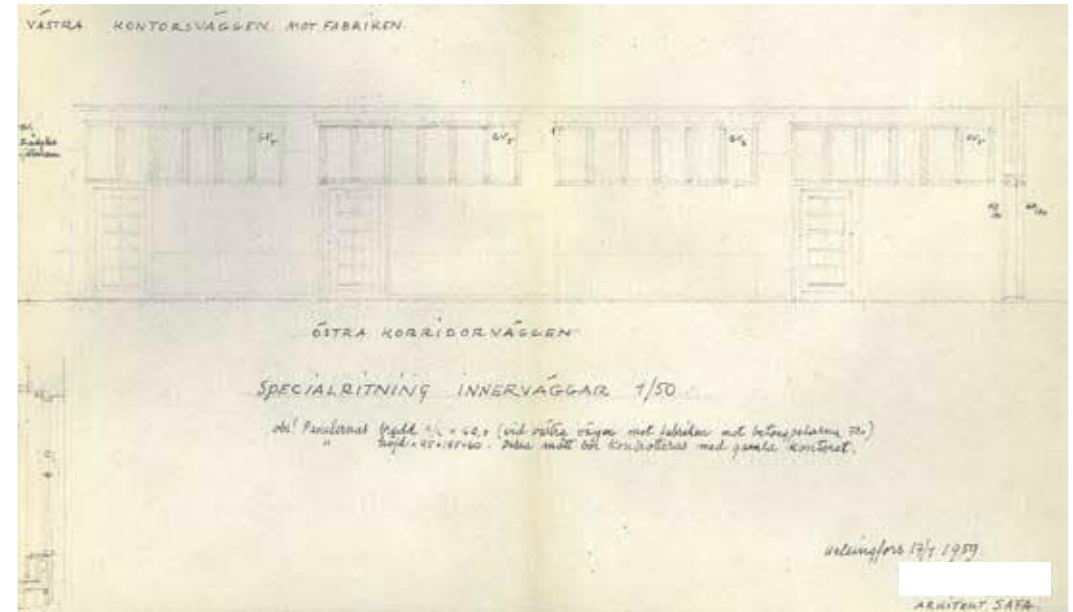
voitiin vaivattomasti tehdä kokonaisella levyjaolla. Lattiapinnoitteena käytettiin "tammitavuparkettia" vanhan toimisto-osan mallin mukaan.<sup>155</sup>

Matalasalmenkadun puoleisiin ikkunoihin tehtiin toimistolaajennuksen johdosta muutoksia. Entisiin tehdashallin ikkunoihin lisättiin "kaksois-terveysikkunat" ja niiden säätölaitteet. Ikkunoiden muutostöissä ja vanneriverhousten liittymissä huomioitiin auringonsuojaus samaan tapaan kuin vanhassa toimisto-osassa.<sup>156</sup>

Toimiston laajennusosa varustettiin koneellisella ilmanvaihdolla, jonka kanavisto sijoitettiin vesikaton ja toimistolaajennuksen katon väliin jäävään tilaan. Katolle rakennettiin ilmanvaihtoa varten raittiin ilman sisäänottoa varten sadekatos ja säleiköt.<sup>157</sup>

Toimistolaajennuksen rakennustyöt suoritti helsinkiläinen Larne Oy, jonka kanssa solmittiin urakkasopimus maaliskuussa 1959.<sup>158</sup>

Toimistotilojen laajennukseen liittyen toteutettiin vuonna 1959 toimistohenkilökuntaa varten naisten ja miesten wc-tilat ja pukuhuoneet. Ne sijoitettiin toimistokäytävän varteen entisten tuotantotilojen puolelle siten, että käynti tiloihin oli toimistokäytävältä. Suunnittelijoina toimivat samat tahot kuin toimistotilojen laajennuksessa, mutta rakennustyön toteutti Rakennus oy Formentor Byggnads ab.<sup>159</sup>



Kuva 5.16

Vuoden 1958-59 toimistolaajennuksen urakkapiirustussarjaan kuuluva projekti toimistokäytävältä kohti huoneita. Arkkitehti Matti Finell. Koy FORD





Kuvat 5.17 ja 5.18 (yllä)

Lisärakennustyömaa 4.2.1966 ja 25.2.1966. Koy FORD



Kuva 5.19

Lisärakennustyömaa huhtikuussa 1966. Koy FORD

## LISÄKERROKSEN RAKENTAMINEN 1965

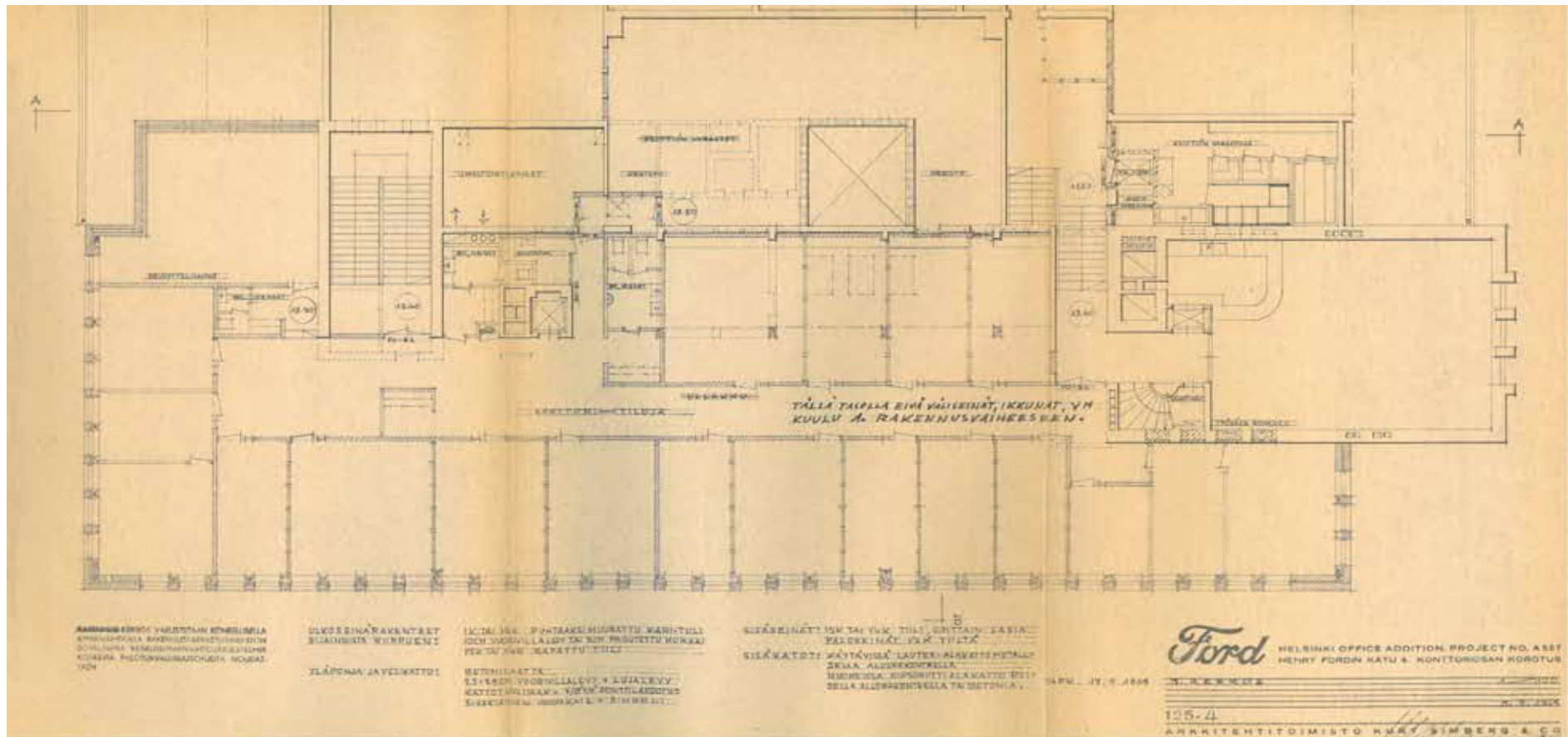
Lisäkerroksen suunnitteluun ryhdyttiin ensimmäisen kerran 1950-luvun puolessa välissä. Gunnar Nordströmin suunnitelmien mukaan haettiin hankkeelle rakennuslupa vuonna 1956. Suunnitellun lisäkerroksen ulkoseinälinja on vedetty lähes toisen kerroksen ulkoseinän tasoon, poiketen 1940-luvun suunnitteluvaiheen luonnoksista. Julkisivuissa lisäkerros on artikuloitu kattolistojen avulla irti rakennuksen alkuperäisestä volyyymista. Nordströmin ratkaisu korostaa lisärakentamisen ajatusta; alkuperäinen rakennusvaihe erottuu selvästi ajatellusta uudesta. Tilaohjelmaan sisältyvät uudet keittiötilat (laajennuksen lounaissivulla), uudet ruokailutilat sekä johtajistolle että työntekijöille sekä lisää uutta toimistotilaa portaan A yhteyteen. Torniin, työntekijöiden ruokailutilan paikalle kaavailtiin kokous- ja luentotilaa, joka samalla voisi toimia varakanttiinina.<sup>160</sup> Tässä vaiheessa lisäkerroksen rakentamishankkeesta kuitenkin luovuttiin.

Kolmannen kerroksen rakentaminen pohjoissiipeen toteutui vuosina 1965-66 arkkitehti Kurt Simbergin toimiston suunnitelmien mukaan. Suunnitellun lisäkerroksen pinta-ala oli noin 700m<sup>2</sup>. Muutostyön taustalla vaikutti toimiston jatkuva tilantarpeen kasvu. Myös keittiö- ja ruokailutilojen logistiikkaa haluttiin ilmeisesti parantaa, sillä suunnitelmiin sisältyy uusi (Nordströmin suunnitelmia huomattavasti pienempi) ruokailutila sekä lisätilaa keittiön käyttöön sekä kolmannessa että neljännessä kerroksessa. Uuden lisäkerroksen johdosta portaaseen B suunniteltiin uusi hissiyhteys. Myös silloisiin toisen kerroksen toimistohuoneisiin suunniteltiin tilamuutoksia, joissa aiottiin käyttää hyväksi vanhoja lasiseinä rakenteita.<sup>161</sup>

Vanhoihin tiloihin suunnitellut muut muutokset olivat ilmeisesti seurausta kehittyvistä palomääräyksistä. Ensimmäisen vaiheen rakennustöiden yhteydessä muurattiin B-portaan ja tehdashallin väliset lasiseinät umpeen. Umpeen muurattu väliseinä sijaitsi portaassa B ensimmäisen ja toisen kerroksen välitasolla. Tehdashalliin johtavat ovet uusittiin palo-oviksi. Toisessa kerroksessa molemmissa portaissa uusittiin vanhoihin toimistotiloihin johtaneet puurakenteiset lasiseinät ja ovet teräsrakenteisiksi.<sup>162</sup> Portaassa A muurattiin umpeen aiempien muutostöiden yhteydessä epäedulliseen asemaan jääneet sisäikkunat.

Kurt Simbergin lisäkerrossuunnitelman arkkitehtoninen perusratkaisu poikkesi Gunnar Nordströmin aiemmista suunnitelmista suoraviivaisen otteensa johdosta. Lisäkerroksen volyyymia jatkettiin suoraan toisen kerroksen päälle rakennuksen julkisivulinjassa. Korotettavan alueen osalta purettiin vesikatto ja siihen liittyvä betoninen kattolista. Tilat tukeutuivat oleviin porrasyhteyksiin jotka jatkuivat ennestään vanhan ullakkokerroksen tasolle. Uuden toimistokerroksen vesikatto, muodoltaan matala aumakatto, kattoi myös molemmat vanhat porrashuoneet. Uudet julkisivut muurattiin vanhan julkisivumuurauksen ja saumauksen mukaan kalkkihiekkatiilestä.<sup>163</sup> Uuden toimistosiiven aukotus jatkaa vanhaa, konstailematonta sommitteluperiaatetta. Ikkunat ovat matalammat ja niiden jako on yksinkertaisempi kuin alkuperäisen rakennuksen osalla-julkisivujen aukotus ikään kuin kevenee ylöspäin mentäessä.<sup>164</sup>

Rakennustyöt jaettiin kahteen rakennusvaiheeseen. Ensimmäiseen vaiheeseen kuuluivat konttoriosan korotuksen runkotyöt, uusi hissikui-



Kuva 5.20

Arkkitehtitoimisto Kurt Simberg & Co:n laatima lisäkerroksen pohjapiirros vuodelta 1965. Koy FORD.



lu perustuksineen, kaksi uutta välipohjaa entiseen lämpökeskukseen liittyvässä tilassa (uusi ruokailutila ja keittiön varasto), sekä keittiön ja toisen kerroksen ruokailutilojen muutokset. Rakennustöiden toiseen vaiheeseen kuuluivat lisäkerroksen viimeistelytyöt sekä LVI- ja sähkötyöt.<sup>165</sup>

Lisäkerroksen rakennesuunnitelmat laati Insinööritoimisto Martti Ruoslahti & Co. LVI-suunnittelijana toimi Insinööritoimisto Olof Granlundilta Antti Oksanen ja sähkösuunnittelijana Insinööritoimisto Risto Mäenpää. Pääurakoitsijaksi hankkeeseen valittiin Juha L. Aalto Oy.

Lisäkerroksen toimistotilojen järjestely perustui portaiden A ja B välille järjestettyyn käytävään, jonka välille sijoittuvat lasiseinäiset, kohtuullisen pienet toimistohuoneet, joiden ikkunat avautuivat pääosin Henry Fordin kadulle. Neuvottelutiloihin rakennettiin kolme kupuikkunoilla katettua kattovaloaukkoa.<sup>166</sup> Lisäkerroksen toimistotilojen ratkaisussa luovuttiin rakennuksen toisessa kerroksessa käytössä olleesta puumateriaalista. Materiaalit vaihtuivat 1960-luvulle tyypillisiksi.<sup>167</sup> Toimistohuoneiden väliset lasiseinät tehtiin 2-kertaisella lasituksella peittomaalattua puusta. Seinäpinnat pääsääntöisesti rapattiin, saniteettitiloissa käytettiin laatoitusta. Kolmannen kerroksen toimistotiloissa käytettiin ovissa ja ikkunapenkeissä peittomaalauksen ohella materiaalina lakattua, vaaleaa tammiviilua.<sup>168</sup> Alakatot tehtiin polttomaalattua kevytmetallisäleistä (konttorikäytävä ja siihen välittömästi liittyvät tilat).<sup>169</sup> Konttorihuoneiden alakattomateriaaliksi valitti kipsoniittilevy. Wc-tiloissa katot tehtiin luja-levystä. Toimistokäytävän ja sen lattioiden materiaaliksi valittiin 25x25



Kuva 5.21

Arkkitehtitoimisto Kurt Simberg & Co:n kokoamia lisärakennuksen materiaalmalleja. Koy FORD.

Kuva 5.22

Valmis toimistohuone lisäkerroksessa vuonna 1966. Koy FORD.



Kuva 5.23

Uusi ruokailuhuone vuonna 1966. Koy FORD.



cm PVC-muovilaatat, joista toteutettiin käytävän lattiaan kaksivärinen kuviointi.<sup>170</sup> Saniteettitiloja latioissa käytettiin ajalleen hyvin tyypillisiä Pukkilan kuusikulmaisia keraamisia lattialaattoja.

Lisäkerroksen rakentamiseen liittyvät keittiön ja ruokailutilojen uudelleenjärjestelyt toteutettiin asialliseen henkeen. Kolmanteen kerrokseen B-portaan yhteyteen rakennettiin keittiölle uusia varastotiloja, samoin tornin neljänteen kerrokseen, joka varattiin kokonaan keittiön käyttöön. Tornin neljännen kerroksen entisen naisten ruokailuhuoneen puulattiat purettiin keittiön uusien aputilojen kohdalta. Tilalle valettiin betonilattia. Samalla poistettiin näiden tilojen katon pintamateriaali (rakennusselityksessä mainitaan "kattolaatta").<sup>171</sup>

Toisessa kerroksessa konttorihenkilökunnan ruokailutilojen yhteydessä tehtiin tarjoilutiskin uudelleenjärjestely. Entinen osastopäälliköiden ruokailutila avattiin suurempaan ruokailuhuoneeseen purkamalla sen lasiväliseinä. Ruokailuhuoneen pääovi siirrettiin kauemmaksi käytävälle, jotta 1950-luvulla sisustettu kabinetti saatiin liitettyä paremmin muihin ruokailutiloihin.

Kuva 5.24 - 5.25

Lisäkerroksen ikkunoiden heloituksia. Inventointikuvat vuodelta 2011.



*Rakennusosia - vuosien 1965-66 muutostyöt*

*Lisäkerroksen ikkunat tehtiin 2-kertaisina vaaka-akselin suuntaan kiertyvinä ikkunoina. Arkkitehtitoimisto Kurt Simbergin työselostuksessa mainitaan tyyppinä "Rewenta tai vastaava". Ikkunat ovat peittomaalattuja puuikkunoita ja niihin liittyvät linjakkaat, tukevat erikoishelat ovat kromattuja.<sup>172</sup>*

*Lisäkerrokseen suunniteltiin kahdenlaisia puuväliovia: peittomaalattuja koivuvaneri-pintaisia huullettuja laakaovia ja tammiviilupintaisia huullettuja laakaovia, joiden karmit olivat peittomaalattua mäntyä. Tammioviin liittyvät sähköpielet olivat karmien tapaan maalattuja.*

*Teräs-lasipalo-ovissa käytettiin lasituksena rautalankalasia. Teräsovieien heloituksista mainitaan erikseen kromatut "YALE"-merkkiset ovensulkijat ja kromatut "MOME"-ve-timet.<sup>173</sup>*

Kuva 5.26 - 5.27

Lisäkerroksen yhteydessä rakennettujen teräsovieien heloja. Inventointikuvat vuodelta 2011.



Kuva 5.28

Porrashuone B muutostöiden jälkeen vuonna 1966. Näkymä toisen ja kolmannen kerroksen väliseltä porrastasanteelta kohti uusia toimistotiloja. Koy FORD



Kuva 5.29

Lisäkerroksen julkisivu etelään, viimeistelytyöt käynnissä vuonna 1966.  
Koy FORD





Kuva 5.30

Fordin kokoonpanotehdas muutostöiden jälkeen. Näkymä kohti pääjulkisivua. Koy FORD





## MUUTOKSET 1970-1980 -LUVUILLA

Muutokset rakennuksessa 1970-luvulla

Fordin kokoonpanotehtaan ulkohahmon muutoksista merkittävin oli 1965 rakennettu toimiston lisäkerros. Toinen oleellisesti ulkohahmoon mutta myös sisätilojen laatuun vaikuttanut muutos tehtiin 1970-luvun alussa. Rakennuksen kantavat rakenteissa oli ilmennyt vaurioita, jotka kaipasivat toimenpiteitä. Vaurioiden johdosta kantavien pilareiden lukumäärää lisättiin. Korjaustoimenpiteiden yhteydessä päätettiin uusia vanha tehdashallin kattolyhty kevytrakenteiseksi, ilmeisesti rakennuksen vaurioiden syynä osittain oli massiivisen kattolyhdyn paino. Muutostyön rakennesuunnitelmat tehtiin Insinööritoimisto Bertel Ekengrenin toimesta. Piirustukset on allekirjoittanut insinööri Leo Jumppanen. Muutostyössä purettiin vanha kattolyhty kokonaan. Tilalle rakennettiin uutta yläpohjaa ja 1970-luvulle ajankohtainen pitkä kupumainen ikkuna.<sup>174</sup> Sisätiloissa muutos vaikutti voimakkaasti tehdashallin parven tilaan, joka madaltui ja muuttui pimeämmäksi. Henkilökunnan sosiaalitalat rakennuksen toisessa ja kolmannessa kerroksessa menettivät luonnonvalon ja niiden tilallinen idea hämärtyi. Tässä yhteydessä saatettiin muurata umpeen myös tilojen väliset, kattoikkunaan liittyneet sisäikkunat.

Tedashallin toisen kerroksen parvella tehtiin pieniä tilamuutoksia. Ete-läpäätyyn jaettiin väliseinillä pieniä toimistohuoneita ja varastotilaa. Ajo-luiskan taakse ja miesten sosiaalitalan eteen rakennettiin paloeristettyä

varastotilaa. Ensimmäisen kerroksen tehdastiloista purettiin tehdashalliin rajattuja erillisiä työskentely- ja varastotiloja (nimikkeillä henkilöautojen pesu, ruiskumaalaus, työkaluvarasto). Varaosavaraston toiminta muutettiin parvelta ensimmäiseen kerrokseen. Julkisivuilla tehtiin uusia ovijärjestelyjä: Matalasalmenkadun puoleisella julkisivulla suunniteltiin oven siirtämistä viereiseen pilariväliin, tätä ei kuitenkaan toteutettu. Pihlajasaarenkadun puoleisella julkisivulle tehtiin uusi oviaukko ja laajennettiin sadekatosta aiemmin tehdyn ovimuutoksen jatkoksi.<sup>175</sup>

Arkkitehtitoimisto Erko Virkkunen suunnitteli muutoksia kolmannen kerroksen toimistotiloihin ja 4. kerroksen keittiötiloihin vuonna 1974. Tornin keittiötilat purettiin ja tilalle järjestettiin neuvotteluhuone. Kolmannessa kerroksessa entinen tehtaan työväen ruokailutila muutettiin toimistotilaksi. Samassa yhteydessä kaavailtuja uusia hissiyhteyksiä toimistotiloihin ei toteutettu.<sup>176</sup>

Vuonna 1979 haettiin Fordin talolle rakennuslupa, joka koski uusien ATK,- toimisto ja ruokalutilojen rakentamista varaosavarastona toimineen tilan pohjoisosaan. Samalla muutettiin entiset keittiö- ja ruokailutilat tornin 3. kerroksessa neuvottelutiloiksi.<sup>177</sup> Länsijulkisivuilla haettiin lupaa muuttaa yksi ovista ikkunaksi. Lupahakemukseen liittyneitä piirustuksia ei ole Koy Henry Fordinkatu 6:n piirustusarkistossa, mutta ilmeisesti muutoksista ainakin oviaukon avaaminen Matalasalmenkadun puoleiseen julkisivuun toteutui.



Kuva 5.32

Fordin talon eteläjulkisivun muutossuunnitelma 1980-luvun alusta. Arkkitehtuuritoimisto Vesa Ekholm ja Antero Syrjänen. Koy FORD

Kuva 5.33

Fordin talon eteläjulkisivun suunnitelman mukaan toteutettuja uusia pintamateriaaleja. Inventointivalokuva vuodelta 2011.



Muutokset 1980-luvulla

1980-luvun alussa Fordin talon kiinteistöön suunniteltiin kokonaisvaltainen julkisivujen peruskorjaus, jonka tavoitteena oli nykyaikaistaa rakennuksen arkkitehtonista ilmettä. Muutostyön suunnitteli Arkkitehtuuritoimisto Vesa Ekholm ja Antero Syrjänen. Muutostyön lupahakemukseen liittyvät piirustukset on päivätty 11.12.1981 ja 24.3.1982.<sup>178</sup> Muutostyössä ajateltiin uusia koko rakennuksen ikkunat, muurata ikkunoita osittain umpeen Munkkisaaren laiturin puoleisella julkisivulla ja lisätä julkisivulle lisälämmöneristys ja uusi julkisivuverhous. Uusia ehdotettuja julkisivumateriaaleja olivat valkoinen pelti ja ukkosensininen julkisivulasi. Vanhasta pieniruutuisesta ikkunajaosta luovuttiin ja tilalle suunniteltiin uusi, väljempi jaotus. Uudet ikkunat suunniteltiin toteutettaviksi puu-alumiinirakenteisina.<sup>179</sup>

Suunnitellut muutokset toteutettiin rakennuksen Pihlajasaarenkadun puoleisella päätyjulkisivulla, mutta muuten korjaussuunnitelmasta ja ikkunoiden kokonaisvaltaisesta uusimisesta luovuttiin.<sup>180</sup> Muutostyön seurauksena tehdashallien päätyjulkisivun ilme muuttui huomattavasti.

Kantavissa rakenteissa 1970-luvulla havaitut ongelmat jatkuivat. 1986 huomattiin rakennuksen betonirakenteisissa laatoissa ja palkeissa uusia halkeamia, joiden johdosta rajoitettiin raskaan jäteauton ajoa tehdashallin parvelle. Vaurioita seurattiin maaliskuusta 1986 syyskuuhun 1987, jonka jälkeen todettiin tilanne ilmeisesti sen verran vakaaksi, ettei säännöllistä mittausta tarvinnut enää suorittaa. Aikaisemmin asetettuja rajoituksia autolla ajoon ei kuitenkaan poistettu.<sup>181</sup>

Oy Ford Ab:n toiminta vaati edelleen lisää toimistotilaa 1980-luvun lopulla. Rahoitusosastolle rakennettiin uusia toimistotiloja 1950-luvun lopulla laajennettujen tilojen jatkoksi. Toimistotilojen laajennusta varten haettiin tilapäistä käyttötarkoituksen muutosta viiden vuoden ajaksi. Tiloja varten rakennettiin uusi sisäinen kierreporras ja ovi hätäpoistumista varten. Muutossuunnitelmat uusille tiloille teki arkkitehti Timo Mannonen Arkkitehtuuritoimisto Timo Mannonen Oy:stä.<sup>182</sup> Toimistotilojen ilme jatkoi toisen kerroksen toimistolaajennusten vakiintunutta materiaaalimaailmaa 1980-luvun toteutustavalla. Seinät ovat viilutettuja rakennuslevyjä, listoitukset ja detaljit toteutukseltaan kömpelömpiä kuin aikaisemmissa laajennuksissa.



## OY FORD AB:n TOIMINTA SIIRTYY MUUALLE -MUUTOKSET FORDIN TALOSSA 1990-LUVULTA LÄHTIEN

Oy Ford Ab:n myytyä vuonna 1997 vanhan tehdas- ja konttorirakennuksensa eteenpäin Kvaerner Masa Yardsille rakennuksen muutoshistoriaa ovat leimanneet eri toimijoiden ja vuokralaisten tarpeiden mukaan tehdyt muutostyöt. Kvaerner Masa Yardsin valtuuttamana tehdyistä muutoksista merkittävimmät ajoittuvat 1990-luvun loppupuolelle ja 2000-luvun alkuun.

1990-luku -vuokralaiset muuttavat taloon

Ensimmäisiä telakan toimesta tehdyt korjaukset ajoittuvat 1990-luvun puoliväliin. Vuonna 1995 haettiin rakennuslupaa pääjulkisivun sisään- ja ulosajokaistojen vanhojen kääntöovien uusimista varten.<sup>183</sup> Ovet uusittiin uudenaikaisiksi alumiinirakenteiseksi nostolamellioviksi.

Vuokralaisten tulo rakennukseen näkyi muun muassa uusina julkisivulaitteina. Loppuvuodesta 1996 haettiin lupaa HR Express Oy:n valomainosta varten. Tuotantoyhtiö Also Starring'in valomainos kiinnitettiin rakennuksen pääjulkisivuun vuoden 1998 aikana, samoin Helsingin Kumin.<sup>184</sup>

Telakka-studioiden toimintaa varten tehtiin rakennuksessa muutoksia 2000-luvun alussa (Arkkitehdit Erikkilä ja Kauppinen Oy). Vanhasta kokoonpanohallista rajattiin uusi porrasyhteys ja tavarahissi. Myös rakennuksen lounaispäädyistä järjestettiin vanhasta portaasta uusi porrashuone ja sisäänkäynti. Uudet porrasyhteydet toimivat osastoituina poistumisportaina. Julkisivuun tehtiin tarvittavat ovimuutokset sekä rakennuksen kaakkois- että lounaisjulkisivuille. Koillisen puoleisella pääjulkisivulla uusittiin työntekijöiden sisäänkäyntihallin ulko-ovet vanhaa

mallia mukaillen alkuperäisistä materiaaleista (puu ja lasi).<sup>185</sup> Vanhojen tuotantotilojen käyttötarkoituksen muutos studiotiloiksi vaati käyttötarkoituksen muutoksen.

Tuotantoyhtiö Also Starring'in tilat sijoittuvat vuonna 1965 rakennettuihin kolmannen kerroksen toimistotiloihin. Tiloissa on tehty kokonaisvaltainen tilajärjestelyt ja pintamateriaalien muutokset käsittävä uudistaminen todennäköisesti 1990-luvun lopulla. Muutosten seurauksena on menetetty suurelta osin 1960-luvun lisäkerrosrakentamisen sisätilojen alkuperäinen ilme. Muutosten suunnittelija ei ole tiedossa.

Nosturihallin uudet tilat -Satama Interactive Oyj:n toimisto- ja neuvottelutilat

Satama Interactive Oyj:n toimintaa varten tehtiin kunnostusta rakennuksen vanhoihin 2. kerroksen toimistotiloihin vuosien 1997-98 taitteessa muotoilutoimisto m4 Oy:n toimesta. Yrityksen henkilöstömäärän kasvaessa tilat jäivät kuitenkin pian ahtaiksi. Toimistotilojen laajennus päätettiin sijoittaa Fordin talon vanhaan nosturihalliin. Muutostyön suunnittelivat arkkitehtitoimisto a.men yhteistyössä muotoilutoimisto m4 Oy:n kanssa.<sup>186</sup> Pääsuunnittelijana hankkeessa toimi arkkitehti Jaakob Solla.

Nosturihallin maantasokerrokseen sijoitettiin avokonttori, kirjasto/mediatekki, sosiaalitulat ja neuvottelutiloja. Vanhan kanttiinin yhteyteen avattiin entisestä osastopäälliköiden ruokailutilasta ruokalan ja keittiötilojen laajennus, jonka kautta kuljetaan sekä alas avokonttorihalliin että uuteen "neuvottelutuubiin", tilojen katseenvangitsijaan. Neuvottelutuubi

muodostaa erillisen arkkitehtonisen objektin, modernin tilakappaleen joka sijoittuu irrallisena vanhaan tehdashalliin. Sen toteutuksessa tavoiteltiin tietoisesti sekä laadukasta toteutusta että miellelyhtymiä tehtaaseen historiaan, autoihin ja kokoonpanolinjoihin.<sup>187</sup>

Toimistotilojen laajennus suunniteltiin koko nosturihallin alueelle, mutta rakennustyöt päätettiin toteuttaa kahdessa vaiheessa. Muutostyön vaatimat poikkeus- ja rakennuslupa haettiin lopulliselle tilanteelle, jossa tehdashallin parven laitaan sijoittuva "neuvottelutuubi" olisi ulottunut koko avoimen hallitilan päästä päähän. Toista rakennusvaihetta ei kuitenkaan toteutettu. Nykyisin neuvottelutuubi päättyy väliaikaiseen palo-seinään joka jakaa entisen siltanosturihallin kahteen osaan. Muutostyöt



Kuva 5.34 (yllä)

Entiseen neuvotteluhalliin 2000-luvulla rakennetut neuvottelutilat. HKM

Kuva 5.35 (vas.)

Fordin talon pääjulkisivu vuonna 2007. KSV





## YMPÄRISTÖN MUUTOKSET

suunniteltiin yhteistyössä Museoviraston kanssa.<sup>188</sup>

Fordin tehtaan valmistumisen aikoihin sen lähiympäristö käsitti vain tehtaan toiminnalle välttämättömän alueen ja toiminnot: raiteet, ajotien ja Munkkisaaren laiturin rahtilaivojen kiinnittymistä varten. Tehdasraken-  
nuksen lähiympäristö toki huoliteltiin istutuksin ja rajauksin, mutta muu-  
ten ympäristö muodostui tasaisesta, rakentamattomasta täyttömaasta. Kokoonpanotehtaan lähin naapuri oli pohjoisessa kaupungin suunnalla Vaasan Höyrymylly Oy:n korkea myllyrakennus ja sillovarasto.

Täyttötöitä ryhdyttiin edistämään 1950-luvun kuluessa, jolloin Hernesaaren niemen pistolaituria rakennettiin edelleen. Pistolaiturin nokkaan jääneet vesialueet täytettiin vuosina 1955-61. Alueen luoteisrantaa (entiseltä Hernesaarenkarilta Hernesaareen) täytettiin pääosin 1960-luvun loppupuolella. Alueen kaakkoisosan täytöt tapahtuivat suurimmaksi osaksi 1970-luvulla,<sup>189</sup> paikoin Suomenlinnan selän puoleista rantaa oli täytetty jo 1960-luvulla. Hernesaaren täyttöniemi rakentui tarpeen mukaan pala palalta.

Vaiheittaisten maatäyttöjen myötä Hernesaareen rakennettiin lisää toimisto- ja teollisuustilaa. Fordin kokoonpanotehdas ja Vaasan Höyrymyllyn silot saivat seurakseen vuonna 1955 Valtion Viljavaraston rakennuttaman Munkkisaaren satamavaraston rakennusryhmän, joka koostui korkean sillo-osan lisäksi tasovarastosta ja pienestä kolmikerroksisesta asuinrakennuksesta. Hernesaaren kärkeen, erilleen muusta rakennuskannasta rakennettiin toimisto- ja varastotilaa 1960-luvun

alussa. Vaasan Höyrymylly Oy laajensi vuonna 1936 rakennettua myllyrakennustaan 1960-luvun puolivälissä. Fordin tehtaan ja Valtion viljavaraston väliselle tontille rakennettiin Munkkisaaren teollisuustalo vuonna 1969.<sup>190</sup>

Fordin kokoonpanotehdas tarvitsi ympäröiviä maa-alueita ajoneuvojen varastointia varten. Tehtaan tontille rakennettiin vuonna 1953 erilliset öljy- maali- ja puutavaravarastot, jotka vapauttivat tehtaan lattiapinta-  
alaa varaosavaraston käyttöön. Piharakennukset on myöhemmin purettu. Kaupungin kanssa tehtyä tontin vuokrasopimusta laajennettiin vuosina 1957 ja 1962. Laajennusten ansiosta saatiin lisää varastointialueita.<sup>191</sup> Vuonna 1960 perustettiin Fordin yksityinen tullivarasto, jossa säilytettiin maahan tuotavia autoja ja traktoreita. Ajoneuvojen tulli maksettiin vasta sitten, kun niitä tarvittiin myyntiä varten. Varastointialue Helsingin Hernesaareessa kävi kuitenkin ahtaaksi henkilöautojen kaupan kasvaessa, ja paketti- ja henkilöautojen tuonti siirrettiin vuonna 1963 Hangon vapaasatamaan. Kuorma-autojen ja traktoreiden maahantuonti jatkui edelleen Helsingin kautta, sillä traktoreihin asennettiin tehtaalla turvaohjaamot ennen niiden toimittamista jälleenmyyjille.<sup>192</sup>

Telakkateollisuus on muokannut 1970-luvulta lähtien voimakkaasti Hernesaaren kaupunkikuvaa. Hernesaaren nykyistä ilmettä dominoivat valtavat telakkahallit rakennettiin 1970-90 lukujen kuluessa.<sup>193</sup> Aiemmin Hernesaaren avointa niemeä hallinnut Fordin kokoonpanotehdas jäi vähitellen ympärille rakentuvan telakka-alueen katveeseen. Raideyhteys tehtaalle purettiin 2000-luvun lopulla.

Kuva 5.36

Hernesaari rakentuu 1960-luvun alkupuolella. MOBA





Kuva 5.37

Hernesaari ilmakuvassa, valokuva otettu vuosien 1955 ja 1965 välisenä aikana. MOBA

Kuva 5.38

Hernesaari ennen telakan hallien rakentamista. Kuva otettu vuosein 1965 ja 1972 välisenä aikana. MOBA





Kuvat 5.39-5.41

Fordin kokoonpanotehdas Hernesaaren maisemassa ennen telakan suurien hallien rakentamista. Kuvat otettu ennen vuotta 1972, jolloin Fordin kokoonpanotehtaan kattolyhty purettiin. MOBA





