



KATAJANOKAN KANAVATERMINAALIN ALUE

asemakaavahistoria, rakennushistoria ja kaupunkikuvan kehitys

Tmi Lauri Putkonen 1.3.2010

Katajanokan Kanavaterminaalien alue – asemakaavahistoria, rakennushistoria ja kaupunkikuvan kehitys

Tilaaja Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 16.2.2010

Tutkimus Lauri Putkonen/Tmi Lauri Putkonen

Helsinki 1.3.2010

Katajanokan Kanavaterminaalien alue – asemakaavahistoria, rakennushistoria ja kaupunkikuvan kehitys

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto on valmistellut Kanavaterminaalien alueen asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotuksen. Alueelle on suunniteltu hotellirakennusta, jolle muodostetaan uusi tontti nykyisen Kanavaterminaalien paikalle. Luonnossuunnitelmat hotellia varten on vuonna 2008 laatinut sveitsiläinen arkkitehtitoimisto Herzog & de Meuron.

Selvitysalue kuuluu osana ympäristöministeriön 1993 nimeämään merellisen Helsingin kansallismaisemaan. Se on myös osa valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä. Ympäristöministeriön ja Museoviraston 1993 julkaistussa selvityksessä kohteena oli koko Katajanokan kaupunginosa, vastavalmistuneessa uudessa selvityksessä Katajanokan vanha osa. Ympäristöministeriön 8.11.2006 vahvistamassa Uudenmaan maakuntakaavassa se on kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeää aluetta. Eteläsataman ympäristö ja Katajanokan kaupunginosa kapeaa etelärannan vyöhykettä lukuun ottamatta ovat Yleiskaava 2002:ssa esitetty kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuurin kannalta merkittäväksi kokonaisuudeksi, jota tulee kehittää siten, että sen arvot ja ominaisuudet säilyvät.

Tässä selvityksessä alueen kaupunkirakenteen ja kaupunkikuvan kehitystä on tarkasteltu historiallisen kartta-aineiston, rakennuspiirustusten, taideteosten sekä kirjallisuuden avulla.

Katajanokka 1600-luvulla

Kun Helsingin kaupunki vuonna 1640 siirrettiin Vantaanjoen suulta Vironniemelle avomeren tuntumaan muodostui sen ensimmäinen asemakaava varsin vapaamuotoiseksi. Kaupungin asutus sijoittui melko tiiviinä Kruununhaan ja silloisen Kluuvinlahden väliselle alueelle. Katajanokan länsireunalle kasvoi varsin pian kalastajien mökkikylä. Kesti kuitenkin kauan ennen kuin kaupunkisuunnittelu ulottui Katajanokalle.

Kaikki julkiset rakennukset rakennettiin nykyisten Senaatintorin ja Meritullintorin väliselle alueelle. Oli kuitenkin yksi poikkeus. Katajanokan pohjoisrannalle, nykyisen Katajanokan Kasinon paikkeille nousi 1690-luvun alussa suuri kruununmakasiini, jossa oli tilaa lähes kahdelle tuhannelle viljatynnyrille. Makasiinin lähellä oli Tullhällen tiiliruukki ja rantanäkymää hallitsivat veteen heijastuvat porvareiden lukuisat aitat.

Uuden Helsingin sataman alkuna on pidetty ns. Laivasillan aluetta, eli nykyisen Meritullintorin aluetta. Sen laituriin kiinnittyivät sekä kauppa- että sotalaivat. Nykyisen Eteläsataman rannat olivat 1600-luvulla vielä aivan liian matalia. Ei Laivasillankaan satama millään muotoa ollut tyydyttävä. Asiakirjat kertovat koko 1700-luvun alkupuolen laiturin surkeasta tilasta.



Helsingin kartta vuodelta 1707 perustuu Lars Forssellin 1696 tekemään mittaukseen. Asutusta on jo syntynyt tuolloin vielä niemenä olleen Katajanokan lounaisrannalle. Ranta-aittoja on sekä Katajanokan pohjoisrannalla, Pohjoisrannassa että nykyisen Kauppatorin rantamilla. Kartta Ruotsin valtionarkisto, Tukholma.

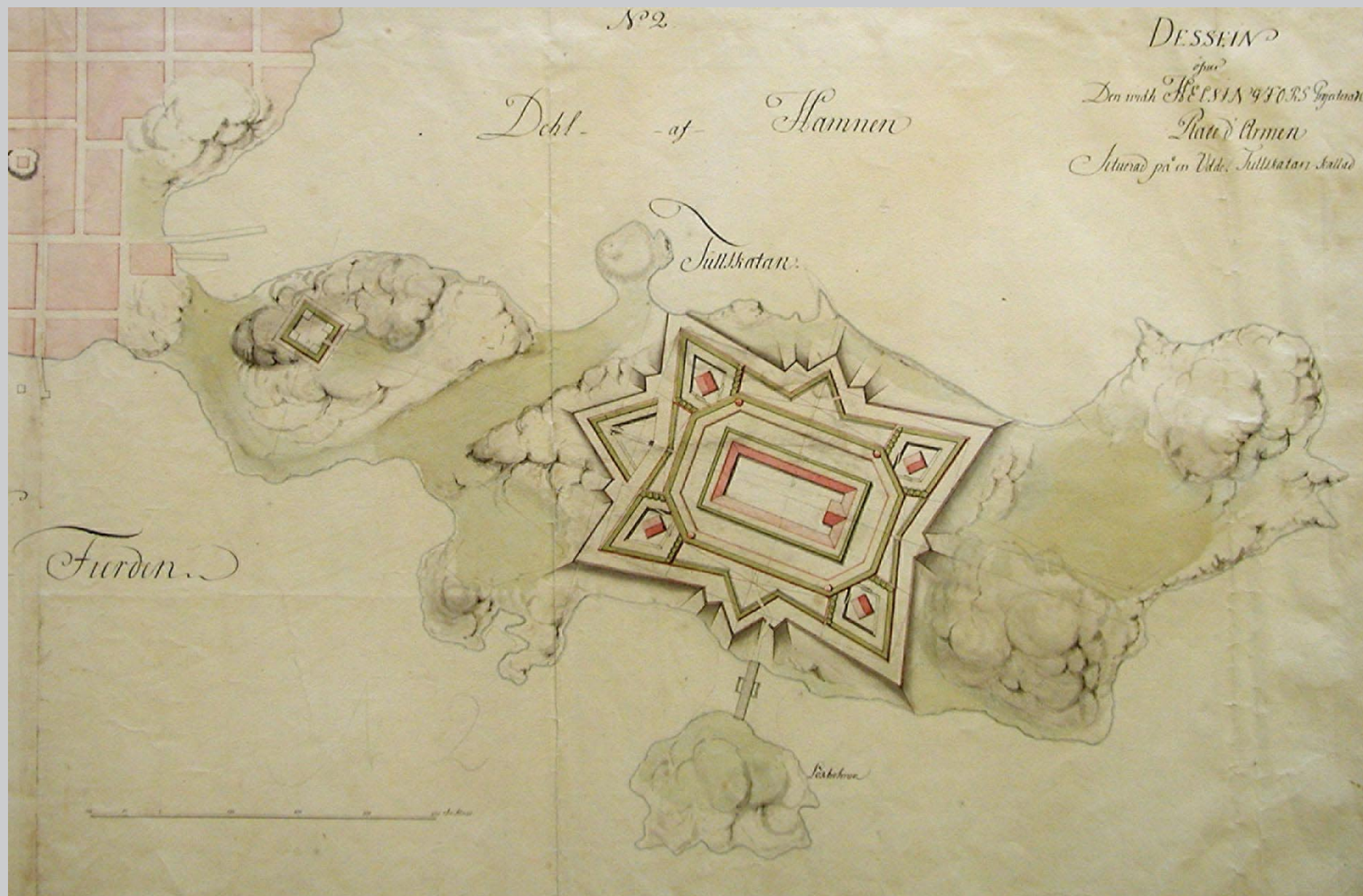
Katajanokka 1700-luvulla

Isonvihan jälkeen Helsingin suunnittelua ohjasivat puhtaasti puolustukselliset näkökohdat. Katajanokka nähtiin strategisesti tärkeänä osana linnoitettua Helsinkiä. Useimmat 1700-luvun keskivaiheen suunnitelmat liittyvätkin samaan linnoittamishankkeeseen kuin Suomenlinna ympäröivine saarineen. Helsingin linnoittamiseksi tehtiin useita suunnitelmia, joista vain osa toteutui.

Suomenlinnan luoja, Augustin Ehrensvärd esitti 1749 suunnitelman, jossa oli jo hahmoteltuna Katajanokan kanava. Kaupunkia ympäröivä puolustusmuuri katkaisi myös Katajanokan niemen. Ehrensvärdin suunnitelmaa ei toteutettu, kuten ei myöskään vuoden 1750 tienoilla tehtyä asemakaavaehdotusta, jossa Katajanokan keskiosaan oli sijoitettu barokkiklassismin henkeen muotoiltu yhdentoista asuinkorttelin kaupunginosa. 1700-luvun suunnitelmista saivatkin toteutuksensa lähinnä vain tykistökasarmiin liittyvät suunnitelmat.

Yksi havainnollisimmista 1700-luvun asemakaavakartoista on tykistöluutnantti A.E. Geten 1763 laatima yksityiskohtainen, laveerattu linnoitussuunnitelma, jossa Helsingin keskeiset osat on turvattu bastionivyöhykkeellä.

Vuonna 1776 Katajanokalle laadittiin vihdoin päämajoitusmestari Axel Magnus von Arbinin johdolla suunnitelmat suurta tykistövarikkoa varten. Nelikulmaisen varikkorakennuksen laajalla sisäpihalla oli kasarmirakennus ja niemen kärjessä ruutivarastot. Suunnitelmasta toteutettiin vuosina 1778-84 vain pihaa rajoittavat itäinen ja läntinen siipirakennus. Jälkimmäisestä rakennuksesta säilynyt kaunis hiekkakiviportaali on Katajanokan vanhinta rakennuskerrostumaa. Se on nykyisin Merikasarmin aluella osana ulkoasiainministeriön virastorakennusta.



Vuoden 1740 alussa valmistui eversti Johan Adam Blaesinghin ja luutnantti Carl Blaesinghin laatima linnoitussuunnitelma, jossa suuri varikkolinnoitus – Place d'Armée – oli sijoitettu Katajanokalle. Nykisen Uspenskin katedraalin paikkeille lie-
nee kaavailtu muureilla suojattua ruutivarastoa tai muuta vastaavaa. Suunnitelma ei toteutunut. Sota-arkisto, Tukholma.



Yksityiskohta tykistöluutnantti A.E. Geten 1763 laatimasta Helsingin kartasta, jossa Laivasillan länsipuolella näkyy punaisella laveerattuna osa keskustaa kiertävästä bastionivyöhykkeestä. Katajanokan asutus on kartassa saanut jo korttelij- ja tonttijaon. Myöhemmän rahapajan paikkeilla on merkintä Narinken, eräänlainen rantatori. Sota-arkisto, Tukholma.



Carl Wijnbladhin 1776 laatima mittaus Katajanokasta. Kyseessä ei ole kuitenkaan mallikirjoistaan kuulu saman-
 niminen arkkitehti. Sota-arkisto, Tukholma

Katajanokka 1800-luvulla osana uutta pääkaupunkia

Vuoden 1808 tulipalon tuhottua Helsingin keskeiset osat antoi jälleenrakennuskomitea luutnantti Anders Kocken tehtäväksi laatia asemakaavaehdotus. Kocken suunnitelma, joka valmistui joulukuussa 1810, oli kuitenkin enemmänkin tilanteen toteava kartoitus. Päätöstä pääkaupungin siirtämisestä Turusta Helsinkiin ei ollut vielä tuolloin tehty ja siten Kocken kaavasta puuttuvat kaikki edustuksellisuuteen liittyvät piirteet. Katajanokan osalta Kocken kartoitus on kuitenkin kertovaa. Alueen rakennetut korttelit osoittavat esikaupunkiasutuksen vakiintuneen niemen läntisille rannoille. Myös kauppiasmakasiineja on alueella, tosin vielä vailla järjestystä.

Vuoden 1811 aikana laadittiin kaksikin uutta asemakaavaa Helsingille. Hankkeet pääkaupungin siirtämiseksi Turusta Helsinkiin olivat jo tuolloin käynnistyneet, mikä osaltaan vaikutti erityisesti jälkimmäisen, vuoden 1812 tammikuussa valmistuneen kaavan sisältöön. Samaan aikaan kuvaan astui Johan Albrecht Ehrenström, joka katsoi, että suuriruhtinaankunnan uuden pääkaupungin tuli saada tätä uutta asemaa korostava, arkkitehtonisesti korkeatasoinen ilme. Ehrenströmin ohjeiden mukaan laadittiin välittömästi uusi asemakaava "Nouveau Plan pour la reconstruction de la Ville de Helsingfors". Kaavan piirtäjänä ja allekirjoittajana oli edelleen Kocke, mutta asemakaava poikkesi nyt täysin hänen aiemmin laatimistaan suunnitelmista. Keisari vahvisti ensin kaavan 2.4.1812 ja julisti pian Helsingin maan pääkaupungiksi.

Katajanokan osalta vuoden 1812 asemakaava muutti vallitsevan tilanteen radikaalisti. Kanava erotti niemen keskustasta yhdistäen samalla kaupungin kaksi satamaa. Näin niemestä tehtiin saari. Kocken kaavaan merkityt asuinkorttelit Katajanokan itäosassa saivat väistyä säännöllisen makasiinialueen tieltä. Makasiineja oli merkitty myös Laukkasaaren rannoille ja nykyisen Kasinon niemelle. Niemen länsikärkeen oli merkitty Meriekipaasin suuri kasarmi paraatitoreineen. Helsingin uudisrakentaminen käynnistyi nyt Ehrenströmin johdolla.



J.A. Ehrenströmin ohjeiden mukaan 1812 laadittu uusi asemakaava suuriruhtinaskunnan pääkaupunkia varten. Kanavan saanut Katajanokka oli tässä suunnitelmassa varastojen ja puolustuksen aluetta. Laukkasaartaa ympäröi makasiinien vyö. Detalji, kuva Kansallisarkisto.



Ehrenströmin 1817 laatima lopullinen asemakaava, jonka keisari hyväksyi. Katajanokasta oli kaavassa kaksi eri versiota, joista toisessa oli esitetty niemen erottavan kanavan lisäksi toista kanavaa nykyisen Satamakadun suuntaisesti. Siihen liittyi suojaisa satama-allas. Saaren länsipäässä oli kaavan merkitty tullihuone (L). Detalji, kuva Kansallisarkisto.



Näköala Tähtitorninvuorelta Katajanokan suuntaan. Wilhelm Le Moinen akvarelli vuodelta 1817. Tuolloin Eteläsatama oli jo saavuttanut aseman uuden pääkaupungin merkittävimpänä satamana. Akvarelli antaa havainnollisen kuvan Katajanokan asutuksesta tuulimyllyineen sekä niemenkärjen varikkorakennuksineen juuri ennen Merikasarmin rakentamista. Helsingin kaupungin museo.



Carl Ludvig Engel joutui 1836 suunnittelemaan Heidenstrauchin talon muuttamista keisarilliseksi palatsiksi. Hän piti parempana uudisrakennusta, joka tuli rakentaa Katajanokan korkeimmalle kalliolle roomalaisen castrumin tai keskiaikaisen ritarilinnan muotoon. Täällä se tarjoaisi kahden sataman välissä mitä kauneimman näköalan ja siitä tulisi kaupungin kaunein koriste. Osa maanmittari C.W. Gyldeénin 1837 julkaisemasta Helsingin asemakaavasta. Jyväskylän yliopiston julkaisuarkisto, historialliset kartat.

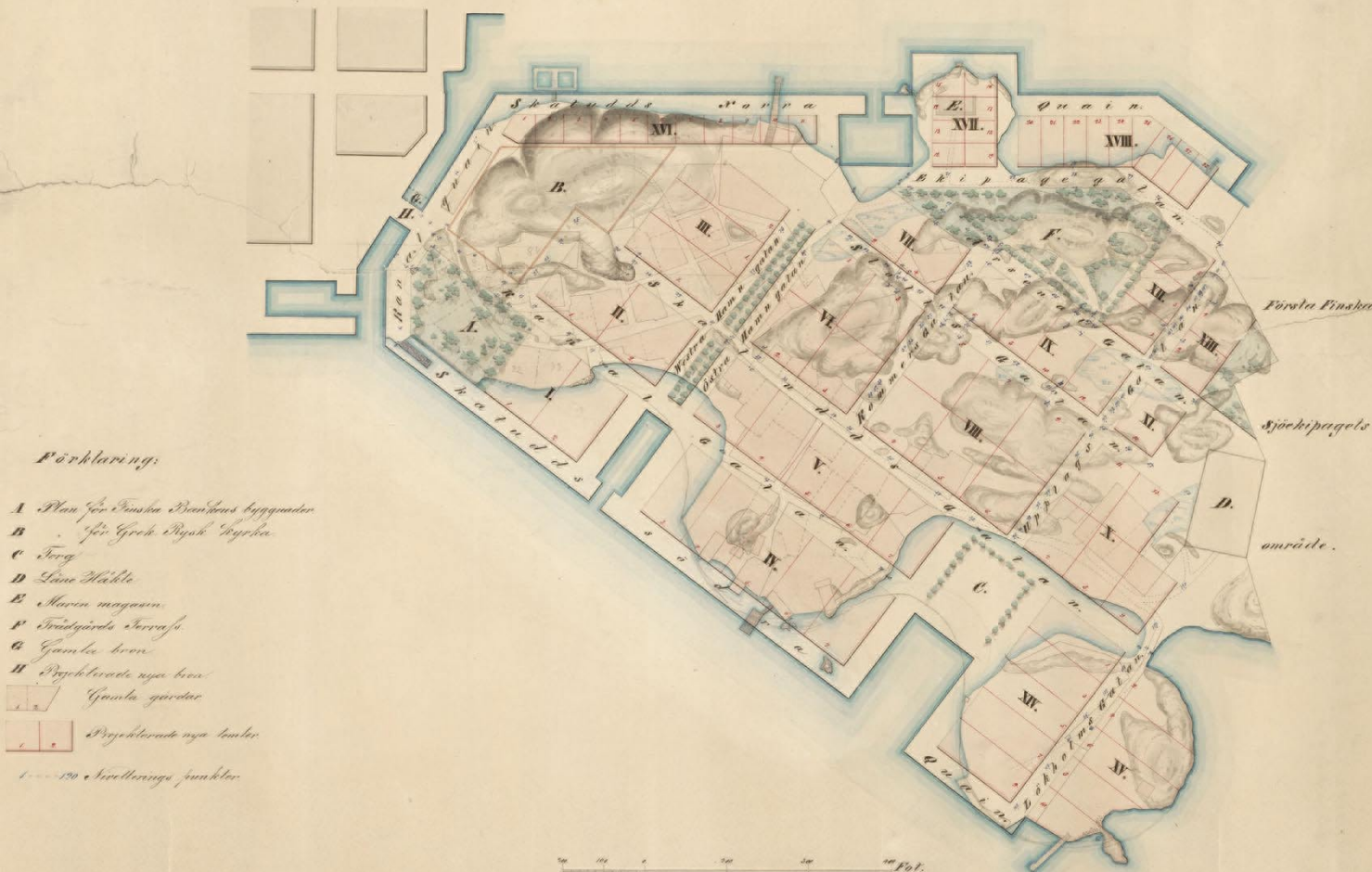
Katajanokan kaavoitus 1800-luvun jälkipuolella

Vuosina 1851-64 Katajanokan kaupunginosasta laadittiin kaikkiaan kahdeksan eri asemakaavaehdotusta. Intendentti Ernst Bernhard Lohrmannin 1861 laatimassa Katajanokan länsiosan käsittävässä kaavassa oli niemen kärkeen merkitty paikat ortodoksiselle kirkolle sekä Suomen Pankin rakennuksille. Jälkimmäisen tontin ympäristö oli istutettu puistomaiseksi. Myös niemen pohjoisrannan tuntumassa, nykyisen Laivastokadun paikkeilla oli suurehko puisto, kaavaselostuksen mukaan puutarhaterassi. Vihreää yleisilmettä korosti vielä esplanadimainen Satamakatu puuistutuksineen. Etelärannalle sijoitettua toria kehystivät puurivit.

Kaiken kaikkiaan rantojen täyttö suoristi rantaviivan ja mm. Laukkasaari oli sulautettu muuhun kaupunkirakenteeseen. Lohrmannin 1861 vahvistettu kaava jäi monilta osin toteutumatta, mutta kaksi keskeistä uuden Katajanokan rakennusta, Uspenskin katedraali ja rahapaja, rakennettiin sen mukaan. Suomen Pankki rakennettiin sen sijaan Kruununhakaan. Myös ruutukaavan mukaan järjestetyt asuinkorttelit olivat jo luomassa pohjaa tulevalle rakentamiselle. Kaavan pohjakarttaan oli merkitty myös heikoin ääriviivoin vanha esikaupunkiasutus, jonka päivät alkoivat olla luetut.

Maanmittaushallituksen päällikkö J.A. Mickwitz korjasi Lohrmannin kaavan mittavirheitä ja hänen laatimansa hieman muunneltu versio valmistui 1864 kaupungininsinööri Konrad Reuterin allekirjoittamana. Kaavan mukaan rakennettiin mm. rahapaja sekä Satamakadun varrelle kohonnut Wavulinin kivitalo. Reuter laati 1873 koko kaupungin käsittävän kaavan, joka vahvistettiin 1875. Katajanokan osalta kaava merkitsi Lohrmannin näkemyksistä poiketen selkeämmin satamatoimintojen sijoittamista Katajanokan etelärannalle. Vuonna 1876 Senaatin siviilitoimituskunta kiirehti Katajanokan kaavoituksen loppuunsaattamista, jotta siellä päästäisiin lähitulevaisuudessa rakentamaan. Katajanokan kaavoitusta pidettiin tuolloin kiireellisimpänä kaupunkisuunnittelukysymyksenä Helsingissä. Kaupunki ei uusinut enää tonttien vanhoja vuokrasopimuksia ja kalastajamölkien purkaminen oli jo alkanut.

(KARTTA)
 öfver
SKATUDDEN
 enligt nya regleringen,
 utstakad och nivellerad
 år 1861.





Eugen Hoffersin panoraamavalokuva – ensimmäinen laatuaan – Tuomiokirkon tornista Katajanokalle 1866. Rakennustelineet ympäröivät vielä Uspenskin katedraalia. Kuva Helsingin kaupunginmuseo.



Rudolf Åkerblom kuvasi katoavaa Katajanokkaa 1870-luvun alussa. Vanhan katajanokkalaisasumuksen taustalla kohoaa rahapajan savupiippu. Vasemmalla avautuu näkymä Rahapajanrantaan. Akvarelli, kuva Helsingin kaupunginmuseo.



Osa Magnus von Wrightin Helsinki-panoraamaa Kallioliinnasta kuvattuna. Taiteilija aloitti työn jo 1840-luvulla ja ensimmäinen versio painettiin litografiana 1847. Tässä vuoden 1863 versiossa on jo Uspenskin katedraali, mutta rahapajaa ei vielä näy vaikka se oli jo tuolloin rakenteilla. Oikealla olevassa detaljikuvassa näkyy nykyisen Kanavaterminaalien paikalla ollut kaksikerroksinen makasiini.

Panorama de Helsingfors, avec l'Établissement des Eaux et des Bains et la Forteresse de Svéaborg, pris de Kallioliinna par M. von Wright. Impr. et publié par F. Liewendahl 1863. Kansalliskirjasto.



Katajanokka vuonna 1863 Magnus von Wrightin panoraamassa. Kuva Kansalliskirjasto.

Satamatoimintojen Katajanokka

Satamatoimintojen kannalta keskeinen muutos tapahtui 1878, kun kaupungininsinööri Theodor Tallqvist antoi kaupungin rahatoimikunnalle lausunnon ja kustannusarvion Katajanokan etelärantaan sijoitettavasta satama- alueesta. Tallqvist ehdotti, että Katajanokan kaavaa tulisi muuttaa siten, että kalastaja- ja venesatamat poistettaisiin, laiturilinjaa tulisi siirtää, Satamakadun ja Kanavakadun risteyksessä korttelit 141 ja 150 sekä osa korttelista 142 tulisi varata kaupan käyttöön, minkä ohella laiturialue tulisi yhdistää maan rautatieverkkoon.

Kaupunginvaltuusto piti Tallqvistin ehdotusta tervetulleena. Parempaa satama-aluetta ei kaupunki voisi saada, Eteläsatama oli jo raskaasti kuormitettu. Katajanokalla oli tilaa syvällä uiville suurille höyrylaivoille, tilaa varastoille ja pakkahuoneille, jotka saataisiin yhdistettyä maan rataverkostoon. Valtuusto totesi: *”Tällaisten olosuhteiden vallitessa Katajanokan luovuttamista erilaisiin tarkoituksiin, jotka yhtä hyvin voitaisiin tyydyttää muualla, tai että tämän kaupunginosan suunnitellussa kiinnitettäisiin päähuomio esteettisiin näkökohtiin, ei vastaa kaupungin todellisia intressejä ja tulevaisuuden vaatimuksia.”* Kaupunginvaltuusto viittasi mm. kalliin täyttömaan käyttämiseen rakennustonteiksi ja promenaadialueiksi. Edelleen se totesi, että *”koko Katajanokan eteläpuoli tulisi varata pelkästään kaupan ja merenkulun tarpeisiin ja siellä oleville tonteille tulisi rakentaa vain makasiineja.”*

Tallqvist sai tehtäväkseen laatia Katajanokalle uuden asemakaavan, joka ottaisi erityisesti huomioon kaupan ja merenkulun tarpeet. Vuonna 1882 valmistunutta kaavaa on pidetty ensimmäisenä modernina suomalaisena satamasuunnitelmana. Satamarata johti siinä pitkin Pohjoisrantaan kanavaa pitkin niemen etelärannalle, joka oli kokonaisuudessaan kaavoitettu satamatoiminnoille. Raiteet johtavat myös pitkin Satamakatua niemen pohjoisrannalle sekä varastokortteleiden välikaduille. Suuri osa kortteleista on varattu varastorakennuksille ja muille satamatoimintaa palveleville toiminnoille. Päähuomiota ei todellakaan oltu suunnattu esteettisiin näkökohtiin. Asuinkorttelit oli sijoitettu saaren kallioiselle keskialueelle maastomuotoja huomioon ottamatta. Puistoja ja viheralueita ei kaavassa juurikaan esiinny.



Kaupungininsinööri Theodor Tallqvistin laatima Katajanokan asemakaava vuodelta 1882. Kartan pohjalla näkyy vanha ranta-
 viiva, joka oli määrä suoristaa. Satamaradan oli määrä johtaa saareen Kruununhaan Pohjoisrannasta. Kuva Kansallisarkisto.

Katajanokka saa uuden kaavan 1894

Tallqvistin kaavaa ei voitu kalliin satamaradan linjauksista syntyneen kritiikin vuoksi sellaisenaan hyväksyä. Kaupungininsinööri Herman Norrmén laati 1894 uuden kaavan, jossa satamarata tulee Katajanokalle Kauppatorin suunnasta. Kaikki satamatoiminnat ovat etelärannalla, joten Tallqvistin ehdotuksessa olleista kaupunginosaa jakavista raidejärjestelmistä päästiin. Kaupunginhallitus hyväksyi Norrménin kaavan 1895.

Arkkitehtikunnan nuoremman polven edustaja, Lars Sonck, hyökkäsi voimakkaasti Katajanokan kaavasunnitelmia vastaan Finsk Tidskrift -aikakauslehdessä 1898 julkaistussa kirjoituksessaan Modern vandalism.

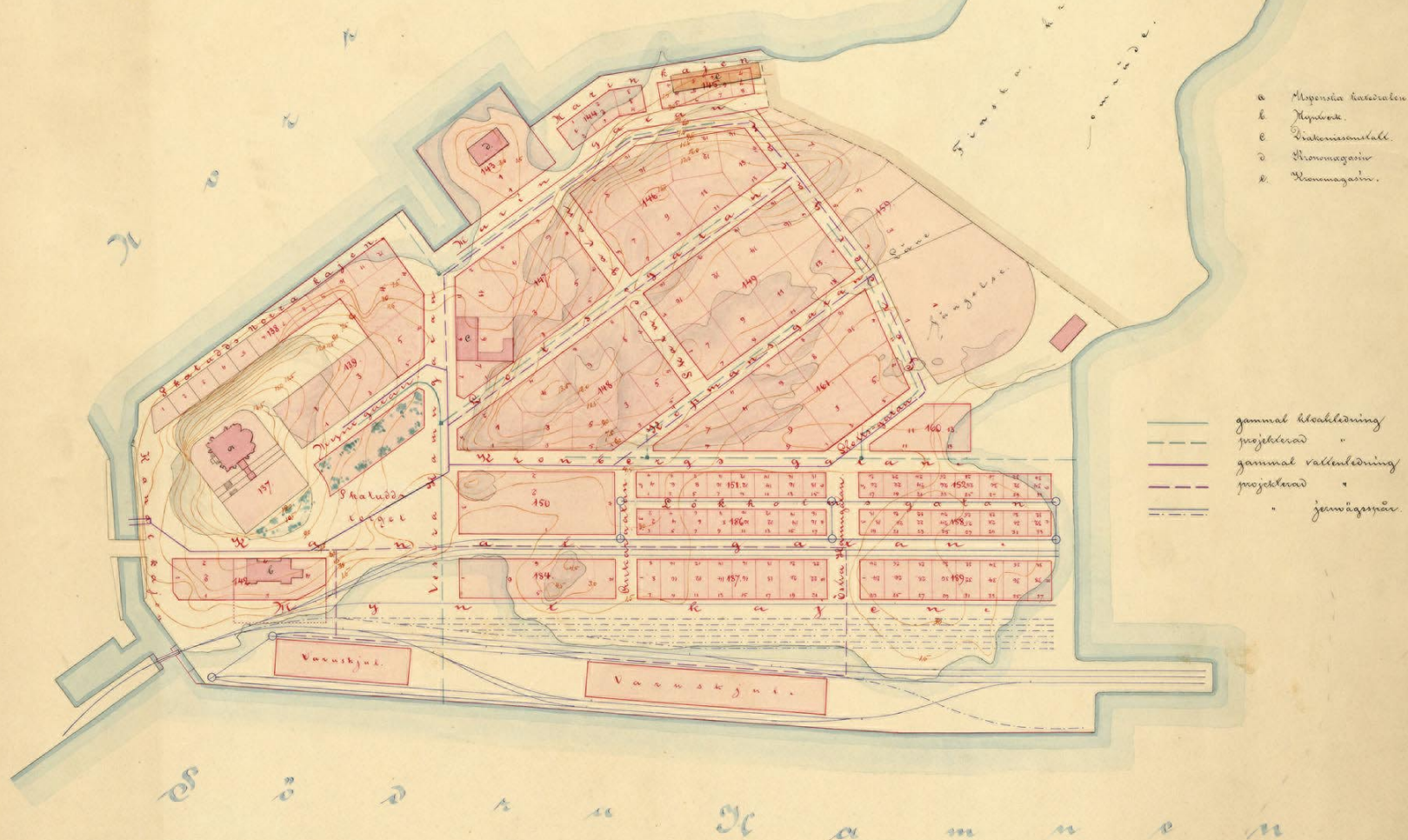
"Katajanokalle on luotu sekamelska kirkosta, vankilasta, pakkahuoneesta, rahapajasta, tavaravaajoista, siviili- ja sotilaskasarmeista sekä rautatieraidejärjestelmästä, joka luultavasti on piakkoin tarkoitus levittää myöskin pohjoiselle puolelle ja siten lävistää ja ympäröidä koko saari. Ne rantaosat, joita ei vielä ole annettu pois sotilaallisia tarkoituksia tai muita sellaisia varten, reunustetaan laitureilla ja makasiineilla. Pienintäkään aluetta ei ole varattu sellaiseen, joka tarkoittaisi Helsingin asukkaiden viihtyisyyttä ja joka antaisi heille merenselkien ihanasti ympäröimällä niemellä virkistyspaikan: pieni paviljonki tai jokin muu sellainen, josta he voisivat nauttia näköalasta satamaan ja merenselille. Jos nyt kohta katsotaankin kaupungin kehityksen välttämättömästi vaativan, että Helsingin käytettävissä oleville pitkille rannoille kaikkialle katkeamatta kasataan makasiineja, tehtaita tahi muita sellaisia, niin voisi kuitenkin asettaa sen vaatimuksen, etteivät nämä julkisiksi tarkoitettut rakennukset saisi olla ristiriidassa yksinkertaisimpienkin kauneuskäsitteiden kanssa, vaan että ne saavat arkkitehtonisesti tyydyttävän ulkonäön, jonka ei lainkaan tarvitse sotia niiden käytännöllistä tarkoitusta palvelevaa luonnetta vastaan"

Projekt till
stadplan för Skatudden.

1894.

Helsingfors Stads Bygghälskontor.

Herman Norrmén



Kaupungininsinööri Herman Norrménin 1894 laatima, 1895 vahvistettu Katajanokan asemakaava. Kaava on edelleen voimassa Kanavaterminaalin korttelissa. Kuva Kansallisarkisto.

Norrménin talo

Rahapajan vieressä sijaitseva tontti oli alkuaan varattu Suomen Pankin rakennukselle, mutta kun pankki sai toimitilat Kruununhaasta oli tontti jäänyt rakentamattomaksi. Tallqvistin vuoden 1882 kaavassa tontti oli tarkoitettu tullikamaria ja satamakonttoria varten.

Pankinjohtaja, kaupunginvaltuutettu Alfred Norrmén osti tontin, ja 1896 valmistuivat talon piirustukset. Arkkitehti Theodor Höijer antoi kolmikerroksiselle rakennukselle romanttisen, linnamaisen asun. Punatilliset julkisivut päättyivät rikkaasti koristeltuihin päätykolmioihin ja keskieuropalaisvaikutteisiin siroihin torneihin. Rahatoimikamari oli edellyttänyt, että rakennus ei saisi kohota 23 metriä enempää merenpinnasta.

Rakennuksen kussakin kerroksessa oli vain yksi asuinhuoneisto. Kivijalkakerroksessa sijaitsivat talon palvelusväen huoneet sekä taloustiloja. Pankinjohtaja Norrmén asui talossa aina kuolemaansa 1942 saakka. Sodan jälkeen taloa asutti valvontakomissio, mikä saattoi osaltaan vaikuttaa talon kohtaloon. Aikalaisista mm. arkkitehti Jac. Ahrenberg piti rakennusta sopivana vaatimaan paikkaan Uspenskin katedraalin naapurissa. Myöhemmin monet kollegat, muiden mukana Nils Wasastjerna, tosin tuomitsivat rakennuksen arkkitehtuurin. Se ei saanut armoa sen paremmin jugendin, klassismin tai funktionalismin kaudenkaan suunnittelijoiden silmissä.

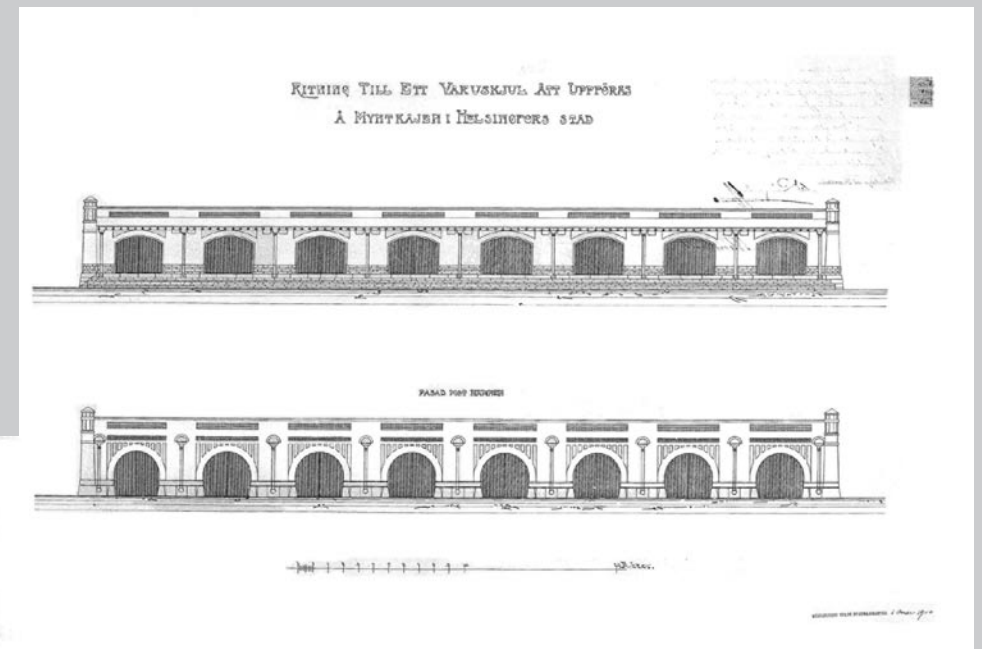
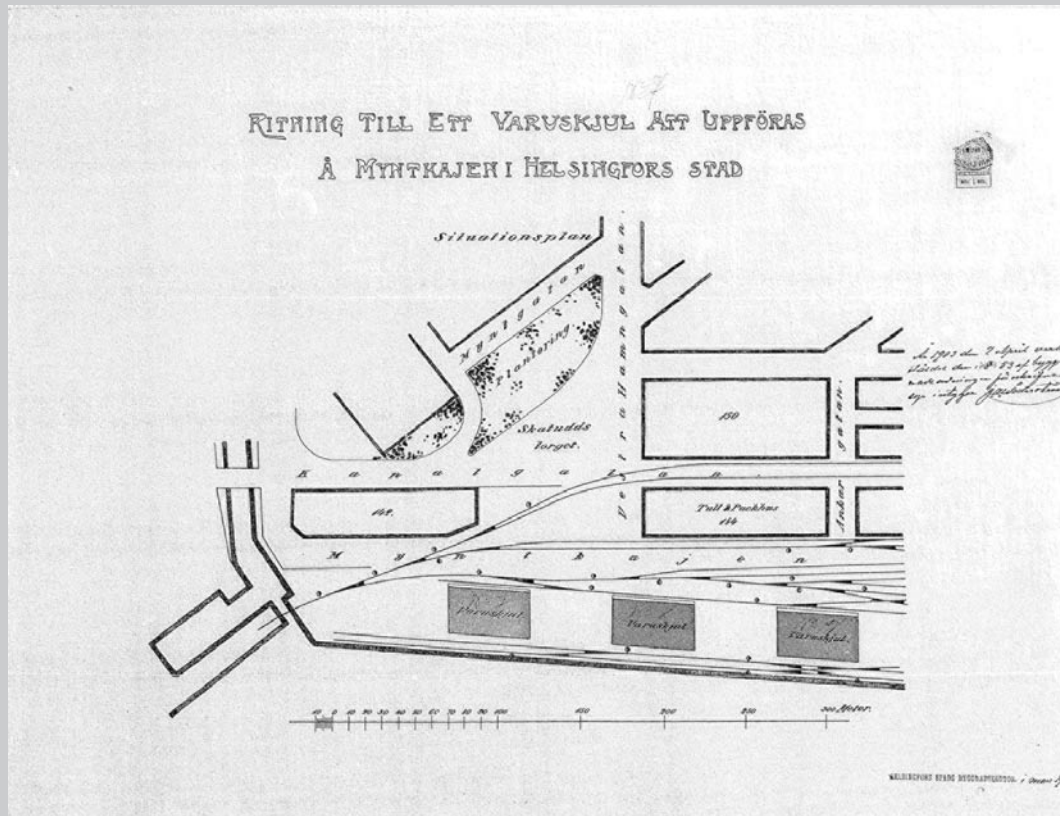
Enso Gutzeit osti Norrménin talon 1959 ja seuraavana vuonna 63-vuotias hyväkuntoinen rakennus sai väistyä uuden marmoripalatsin tieltä.



Vasemmalla Volker von Boninin valokuva Uspenskin katedraalista ja Norrménin talosta vuodelta 1955. Kuva Helsingin kaupunginmuseo.

Oikealla Theodor Höijerin julkisivupiirustus Norrménin talosta vuodelta 1896. Kuva Suomen rakennustaiteen museo.

Kanavaterminaalin paikalla sijainnut makasiini



Ylhäällä Helsingin rakennuskonttorin julkisivupiirustus vuodelta 1900 nykyisen Kanavaterminaalin paikalla olutta yksikerroksista makasiinia varten. Piirustus perustui Selim A. Lindqvistin suunnitelmaan. Vasemmalla alueen asemapiirustus vuodelta 1903. Kolme identtistä makasiinia noudattavat tarkasti Norrménin asemakaavaa. Niiden pohjat ovat vinosuunnikkaan muotoiset, joten ne ovat linjassa sekä katuverkoston että satamalaiturin kanssa. Kuvat Helsingin kaupunginarkisto, rakennuspiirustukset.



Selim A. Lindqvistin piirtämää tiilistä satamamakasiinia rakennetaan 1901 nykyisen Kanava-terminaalin kohdalla. Kuva Helsingin kaupunginmuseo.

Satama ja satamarata

Kaupungininsinööri Tallqvist ehdotti jo 1878 Katajanokan etelärannat varattavaksi yhtenäisin laiturilinjain kaupan ja satamaliikenteen käyttöön. Keskeisenä vaatimuksena hänellä oli satama-alueen liittäminen maan rautatieverkostoon. Radan hän ehdotti johdettavaksi Katajanokalle pitkin Pohjoisranta.

Satamarata päätettiin lopulta ohjata Katajanokalle siten, että se kiertää koko Helsingin niemen yhdistäen näin Länsisataman, Eteläsataman ja Katajanokan laiturit. Rataa ryhdyttiin rakentamaan 1891 ja vuoden 1893 lopussa se oli valmis Rautatieasemalta Eteläsatamaan saakka. Katajanokalle rata ulotettiin 1895. Tässä yhteydessä rakennettiin kääntösillat Kolera-altaan ja Katajanokan kanavan yli. Viimeksi mainittu silta purettiin 1989 ja se korvattiin kevyenliikenteen sillalla. Satamaradan raiteet oli purettu Katajanokalta jo 1985, mutta yksi muisto radasta on säilynyt. Enson pääkonttorin edessä on vesiviskuri, josta höyryveturit saivat tarvitsemansa veden.

Satamatoiminta antoi tuntevan lisävärinsä Katajanokan kaupunkikuvaan koko 1900-luvun. Helsingin Makasiiniosakeyhtiö ja kaupan keskusliikkeet rakensivat niemen etelärantaan joukon mahtavia varastorakennuksia. Makasiinien ja satamalaiturien välillä oli jatkuva hyöriä. Rahtilaivoista lastattiin tuontitavaraa koko Suomen tarpeiksi.



Satamarata ja nosturit taustanaan Presidentinlinna.
Foto Roos, Helsingin kaupunginmuseo.



Yläkuvassa rahtilaivoja Katajanokan laituriin kiinnittyneinä 1950-luvulla, jolloin nosturit antoivat vielä olennaisen lisänsä kaupunginosan silhuetille. Kuva Helsingin Sataman arkisto.

Laivastovierailut ovat kuuluneet olennaisena osana Katajanokan satamaelämään ja niitä tultiin ihmettelemään kesämatkoilla kauempaakin. Kuva kotialbumista vuodelta 1958. Kuvan vasemmassa laidassa vastavalmistunut Kanavaterminaali.



Merellinen Helsinki kansallismaisemana

Ympäristöministeriö asetti vuoden 1992 alussa työryhmän, jonka tehtävänä oli laatia ehdotus Suomen kansallismaisemista, mukaan lukien kaupunkiympäristöt. Työryhmä valmisti kansallismaisemille asetettavat kriteerit.

- Kansallismaisemat kuvastavat maamme kulttuurin lähtökohtia ja kehitystä luonnon-, kulttuuri- ja kaupunkimaisemassa.
- Kansallismaisemat ovat alueita, joilla ilmenee maamme eri osien edustavimmat luonnonpiirteet, tärkeimpien perinteisten elinkeinojen maankäyttötavat ja niiden vaikutus maamme maisemakuvan muotoutumiseen.
- Kansallismaisemat ovat maisemakuvaltaan ehjiä ja niissä ilmenee maisemien ainutkertaisia ja toisaalta tyyppillisimpiä piirteitä.
- Kansallismaisemalta tulee edellyttää:
 - laajempaa havaittavuutta
 - yleistä tunnettuutta
 - symboliarvoa; maisemalla tulee olla yleisesti tunnustettu merkitys kansallisessa kulttuurissamme, historiasamme tai maamme luontokuvassa.

Työryhmä valitsi niiden mukaan 27 kohdetta, jotka jakaantuivat tasaisesti eri puolille maata. Pääkaupunki-seudulta kohteiksi valittiin merellinen Helsinki ja Espoon Tapiola. Kansallismaisemien valinnalla ympäristöministeriö halusi edistää keskustelua yleensäkin arvokkaiden maisemien ja kulttuuriympäristöjen vaalimisesta. Kuten Kansallismaisema-kirjan esipuheessa todetaan, kansallismaisema on kulttuurinen sopimus, jonka jokainen aikakausi joutuu tarkistamaan. Ylhäältä päin ei voida luoda symboliarvoa eikä määrätä identiteettiä. Työryhmä ei rajannut valittuja maisemia, koska ne eivät ole pohjana viranomaistoimenpiteille. Kansallismaisemien merkitys käytännössä perustuu paljolti yhteisesti hyväksyttäviin käsityksiin niiden vaalimisen tärkeydestä.



B. Reinhold p. 1871.

A. Höger p. 1871.

Helsingin Satama.

Helsingfors Hamn.

Le Port d' Helsingfors.

Helsingfors, F. Höpman Bildner.

Oikealla merellistä Helsinkiä esittelevä aukeama ympäristöministeriön 1993 julkaisemasta Kansallismaisemat-kirjasta.

Vasemmalla kuva Zacharias Topeliuksen 1873 ilmestyneestä kirjasta Matkustus Suomessa. Saksalainen Bernhard Reinhold ikuisti 1871 Helsingin eteläsataman Tähtitornin mäeltä.

Topelius kuvaa kirjassaan Helsingin olemusta:

”Helsinki on kasa valkeata vaahtoa, jonka merituulet ovat ajaneet ylös näille kallioille ja joka kaukaa nähden näyttää isolle kaupungille.”





Oscar Kleinhin öljyvärimaalaus Eteläsatamasta vuodelta 1877. Taulu on nykyisin Kaupungintalolla kaupunginjohtajan virkahuoneessa. Kuva Helsingin kaupungin taidemuseo.



Katajanokkaa Tähtitorninmäeltä kuvattuna 1880-luvulla. Ensimmäiset kerrostalot ovat jo kohonneet Uspenskin katedraalin viereen. Tähtitorninmäen rakentaminen maisemapuistoksi käynnistyi juuri näihin aikoihin. Kuva Helsingin kaupunginmuseo.

Entinen rahapaja

Kun Suomen suuriruhtinaskunta sai 1860 oman rahan, markan, tarvittiin myös rahapaja kolikoiden lyömiseen. Intendentti E.B. Lohrmannin 1860 laatimassa, 1861 vahvistetussa Katajanokan asemakaavassa oli osoitettu saaren luoteiskärjestä paikka Suomen Pankin rakennuksia varten.

Rahapajan suunnitteluhistoria on varsin monivaiheinen. Ensimmäiset luonnokset rakennukseksi laati insinööriluutnatti A.F. Soldan. Dresdeniläinen arkkitehtitoimisto Giese & Schreiber teki ensimmäiset piirustukset niiden pohjalta. Suomen intendentinkonttorissa arkkitehti August Boman laati lopulliset piirustukset, jotka Lohrmann hyväksyi lokakuussa 1861. Rakennustyöt kestivät varsin pitkään ja rakennus valmistui 1864. Rahapajan voimanlähteenä oli helsinkiläisen Osberg & Baden valmistama höyrykone, jonka tiilinen savupiippu antoi industrialistisen lisänsä Kauppatorin ja Eteläsataman rantanäkymiin.

Rakennuksen julkisivuja uudistettiin 1872 arkkitehti Florentin Granholmin ja A.H. Dalströmin laatiman suunnitelman mukaan. Vuonna 1882 keskusteltiin vilkkaasti Säätytalon rakentamisesta rahapajan paikalle. Perusteluina mainittiin, että rahapaja on tehdas, jonka voi aivan hyvin sijoittaa muuallekin kuin kaupungin kauneimmalle paikalle. Rahapaja sai 1950-luvulla tiilisen lisärakennuksen nykyisen ulkoasiainministeriön virastotalon paikkeille.

Suomen markkoja ja pennejä valmistettiin Katajanokalla aina vuoteen 1987, jolloin rahapaja muutti nykyisiin tiloihinsa Vantaalle. Rakennus restauroitiin 1990-luvun alussa kun se siirtyi osaksi ulkoasiainministeriön toimitaloja. Tuolloin rakennettiin myös rannanpuoleisen julkisivun eteen harmaalla graniitilla verhottu monumentaalipiipputaiva.

Rahapajan rakennukseen liittyy merkittäviä symboliarvoja. Sinänsä vaatimaton tehdasrakennus muistuttaa Suomen suuriruhtinaskunnan taloudellisesta ja poliittisesta noususta samalla kun se euroon siirtymisen myötä on muuttunut myös Suomen markan muistomerkeksi.



Rahapaja vuodelta 1864, arkkitehti August Boman. Etualalla muisto satamaradasta, höyryveturin vesiposti. Oikealla ulkoasiainministeriön virastorakennus vuodelta 1993, Olli Pekka Jokela. Sen suunnittelua on pitkälti ohjannut Aallon Enson konttorissa aloittama valkoinen, uusklassismiin viittaava julkisivujen käsittely.

Tulli- ja pakkahuone

Satamatoimintojen aktivoituessa Katajanokalla ja tullaustarpeen lisääntyessä kaupunki tarvitsi 1800-luvun lopulla uuden tulli- ja pakkahuoneen. Professori Gustaf Nyströmiltä tilattiin 1898 piirustukset rakennukseen, joka valmistui 1901.

Katajanokan etelärantaa hallitsevan rakennuksen puhtaaksimuuratut tiilijulkisivut kätkevät sisäänsä viikinki-aiheisin lasimaalauksin ja kansallisromanttisin kalustein somistetut asiakastilat sekä kylmiä varastotiloja, joiden rakenteena käytettiin sekä puu- että teräskonstruktioita. Keskellä sijaitseva komea vuolukiviportaali on kunnianosoitus suomalaiselle kivenkäsittelytaidolle. Nyströmiä kiinnosti tuolloin myös tiilen, erityisesti muototiilien mahdollisuudet arkkitehtuurin rikastajana. Tuloksena onkin yksi kaupungin rikkaimmin jäsennellyistä tiilijulkisivuista.

Rakentaja-lehdessä 5/1901 uutta taloa arvioitiin tuoreeltaan seuraavasti: *”Rakennuksen detaljikäsittely on kauttaaltaan tunnolla ja maulla suoritettu, oman kokonaan modärnisen luonteen.”* Tulli- ja pakkahuoneen voidaankin nähdä edustavan uutta suuntausta Nyströmin arkkitehtuurissa. Tulli- ja pakkahuoneen muodot viittaavat lähinnä Ruotsiin, mikä voidaan jopa nähdä kannanottona ajan tulehtuneisiin itäsuhteisiin. Viime vuosina Helsingin kaupungin omistamassa rakennuksessa on toiminut mm. lukuisia idänkauppaan suuntautuneita yrityksiä.



Tulli- ja pakkahuone 1901, Gustaf Nyström.

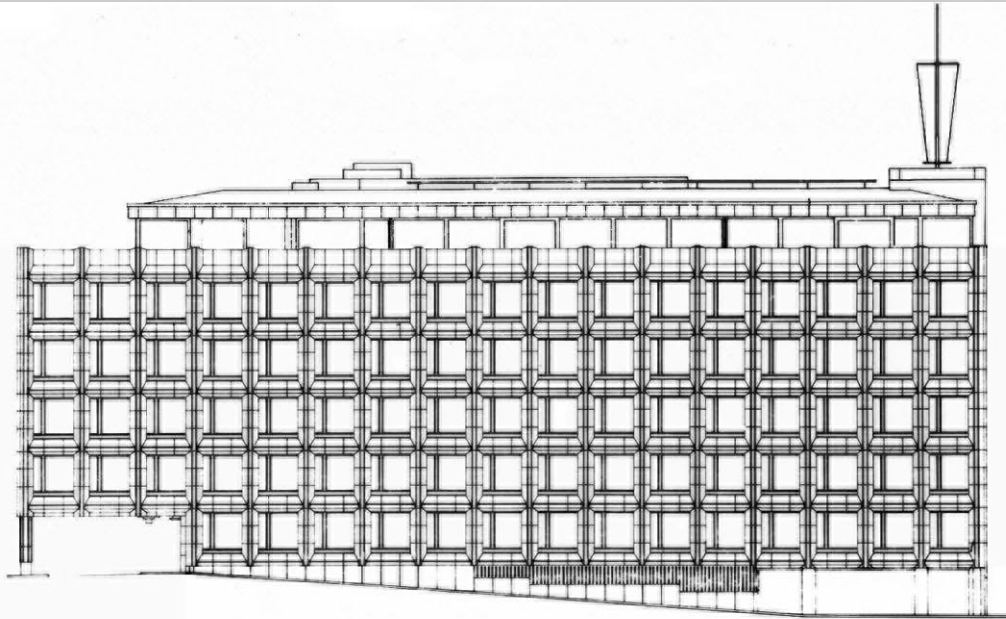
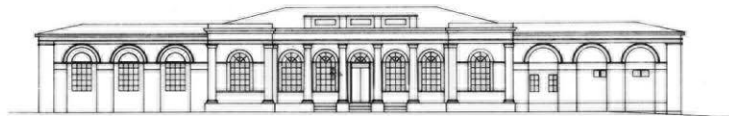
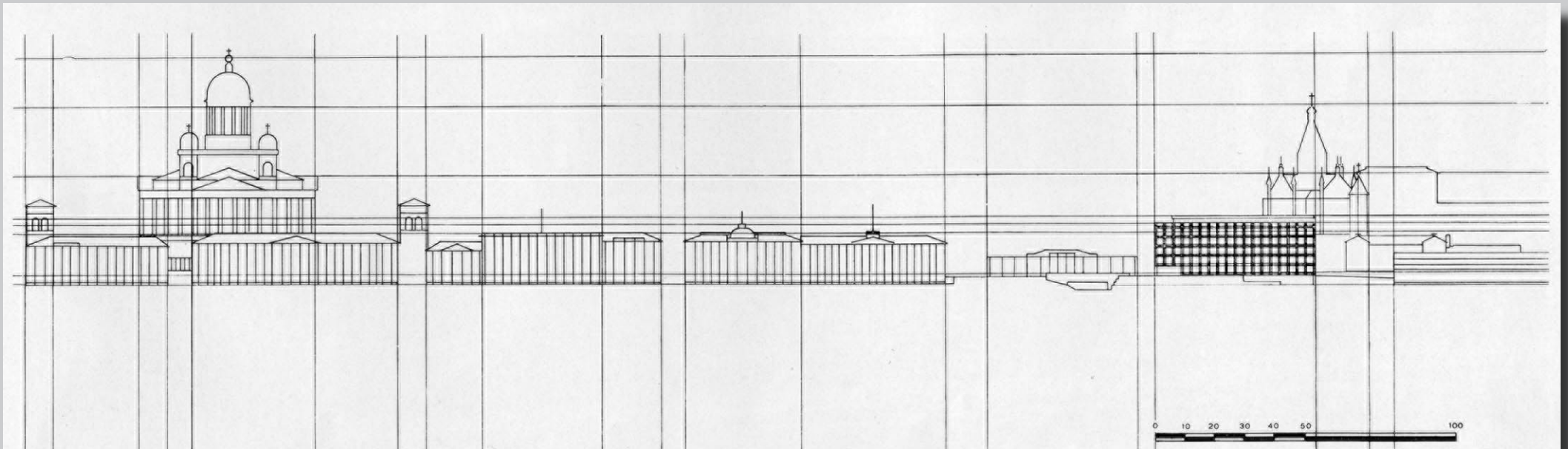
Stora Enson pääkonttori

Norrménin talon tultua 1950-luvun lopulla Enso-Gutzeit Oy:n haltuun pääjohtaja William Lehtinen tilasi akateemikko Alvar Aallolta suunnitelmat uudeksi pääkonttoriksi. Aalto oli aikansa arvostetuin arkkitehti, ja hän pääsi nyt toteuttamaan sitä, mikä 1800-luvun alussa oli jäänyt Engeliltä saavuttamatta. Keisarillinen palatsi oli vaihtunut modernin Suomen taloudellisen tukipylvään, puunjalostusteollisuuden pääkonttoriksi. Turhaan ei Aalto nimennyt suunnitelmaansa Palazzoksi. Enson pääkonttorin suunnittelu käynnistyi vuonna 1959.

Työtä aloittaessaan Aalto tutki huolellisesti rakennuksen vaikutusta vaativaan ympäristöön. Hän sai suostuteltua tilaajan laskemaan kaavan sallimaa rakennusoikeutta kerroksella. Viisi-, osin kuusikerroksinen valkea pääkonttorirakennus sijoittuu Katajanokan kanavan ja niemen etelärannan kulmaukseen muodostaen jatkeen Pohjoisesplanadin itäpään vaaleille empirerakennuksille, erityisesti Presidentinlinnalle. Pääkonttorin rasterijulkisivut verhottiin valkoisella Carraran marmorilla. Rakennus valmistui 1962. Enson – nyttemmin Stora Enso Oyj:n – pääkonttorin julkisivut ovat kokeneet saman kohtalon kuin Finlandiatalon ja muutaman muun 1960- ja 1970-luvun rakennuksen marmorilevyt. Enson kohdalla päädyttiin pitkällisen polemiikin jälkeen säilyttämään marmori julkisivumateriaalina.

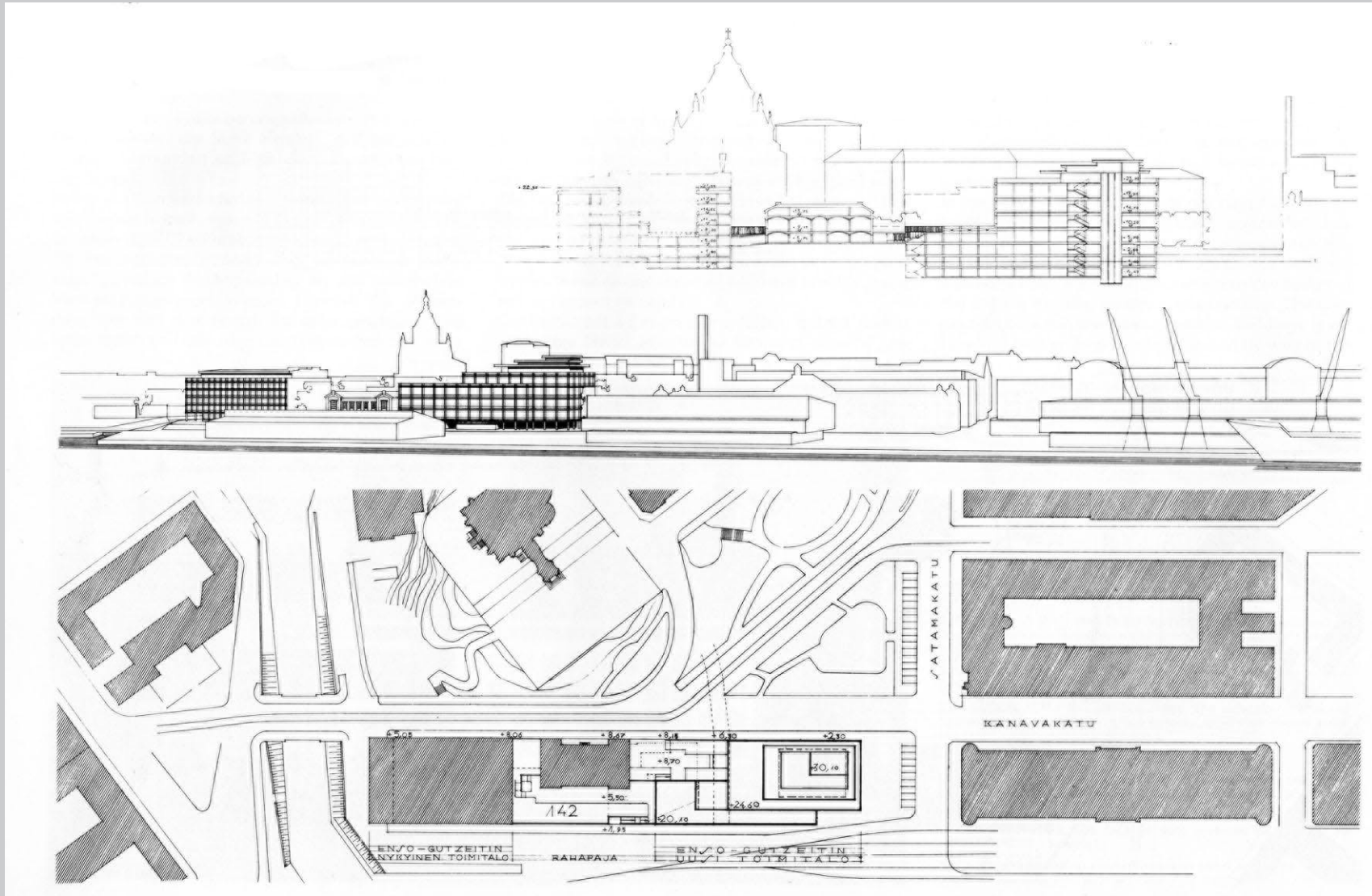
Rakennusten suojelu on edennyt monivaiheisen prosessin jälkeen siihen, että Uudenmaan ELY-keskus on 18.2.2010 tehnyt Helsingin kaupunginhallituksen esityksestä päätöksen pääkonttorin suojelemisesta rakennussuojelulain nojalla. Ainoastaan rakennussuojelulain katsottiin turvaavan rakennuksen alkuperäisten sisätilojen säilymisen. Päätös on alistettu ympäristöministeriön vahvistettavaksi. Rakennuksen suojeluun liittyvää asemakaavanmuutosta laaditaan parhaillaan kaupunkisuunnitteluvirastossa.

Aalto laati 1970-luvulla suunnitelmia pääkonttorin laajentamiseksi rahapajan tontin suuntaan. Varhaisimmissa suunnitelmissa lähtökohtana oli rahapajan purkaminen ja laajennusosan rasterijulkisivumassojen porrastaminen. Pian kävi kuitenkin ilmi, että rahapaja tulee säilyttää, minkä jälkeen Aalto laati laajennussuunnitelmat siten, että rahapaja säilyisi. Julkisivumateriaalin osalta harkittiin tummempaa kiviainesta, joka liittäisi rakennuksen sulavammin ympäristön vanhoihin satamamakasiineihin. Laajennus jäi kuitenkin toteutumatta.



Ylhäällä Aallon tutkielma Enson pääkonttorin liittymisestä Kauppatoria reunustavien rakennusten rivistöön ja kaupungin silhuettiin. Kuva Alvar Aalto-säätiö / Fleig 1963. Alakuvassa lopullinen julkisivu esitettynä vanhan päävartion kanssa. Kuva Rakennustaiteen museo.

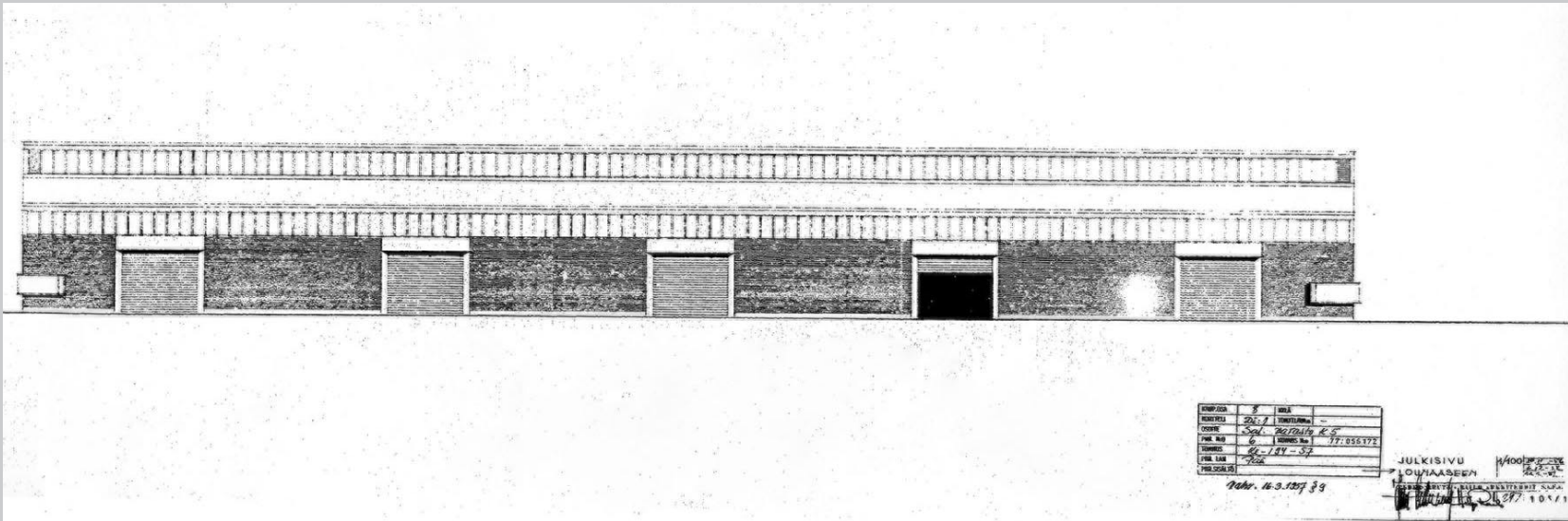




Alvar Aalto tutki vuosina 1974-76 Enson pääkonttorin laajentamista rahapajan suuntaan, mikä oli ollut jo alun alkaen tarkoituksena. Ensimmäiset laajennussuunnitelmat perustuivat rahapajan purkamiseen, mutta Helsingin kaupungin vaadittua rakennuksen säilyttämistä Aalto laati kolme vaihtoehtoa, joissa rahapaja säilyisi. Katajano-
kan silhuetti oli kaikissa suunnitelmissa taustana. Aalto – Fleig 1978.

Kanavaterminaali

Katajanokanlaiturin makasiinit uusittiin 1950-luvulla. Matalien 1900-luvun alussa rakennettujen tiilimakasiinien tilalle nousivat uudet makasiinit, joiden julkisivut olivat niin ikään puhtaaksimuuratusta tiilestä. Arkkitehti Cedercreutz & Railo suunnitteli 1957 Kanavaterminaalin K5 ja sen vieressä sijaitsevan varastorakennuksen K6. Kanavaterminaali oli alkuaan kylmä varasto. Siihen on myöhemmin tehty lukuisia muutoksia (matkustajaterminaali, postin tilat ym.). Kolmikerroksinen makasiini K6 on samoin kokenut monia muutoksia. Se on edelleen satamakäytössä. Kumpakaan rakennusta ei ole esitetty säilytettäväksi.



Kanavaterminaalin julkisivu merelle 1957, rakennusvalvontaviraston arkisto.

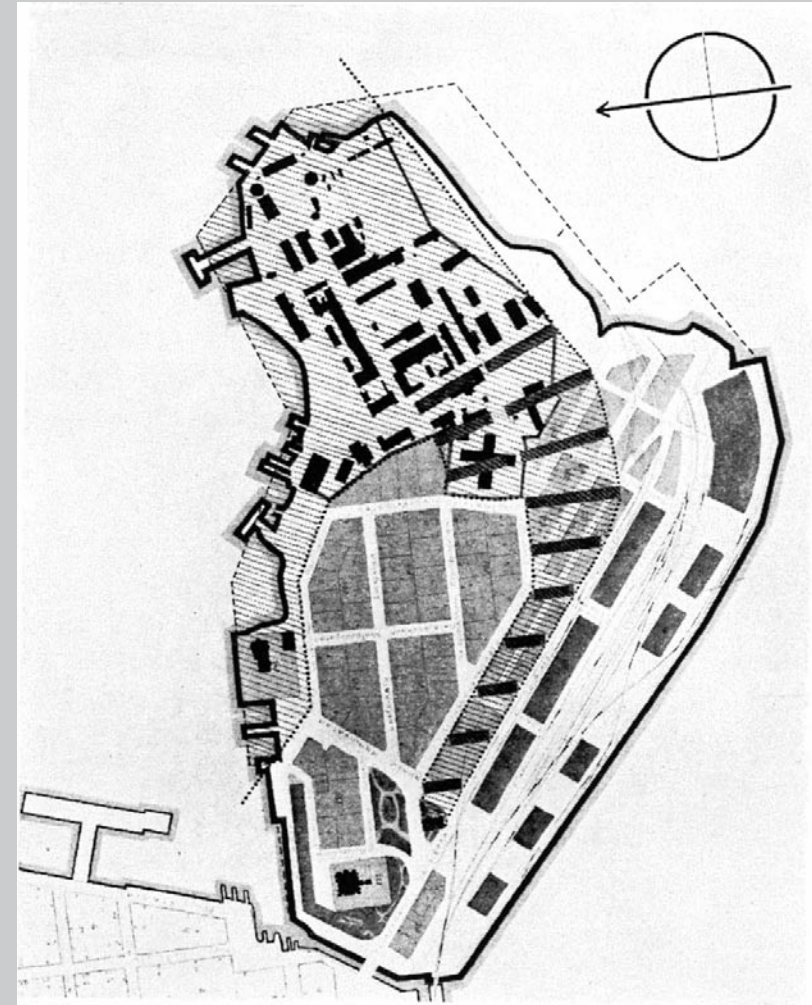
Oikealla makasiini K6, alla Kanavaterminaali.



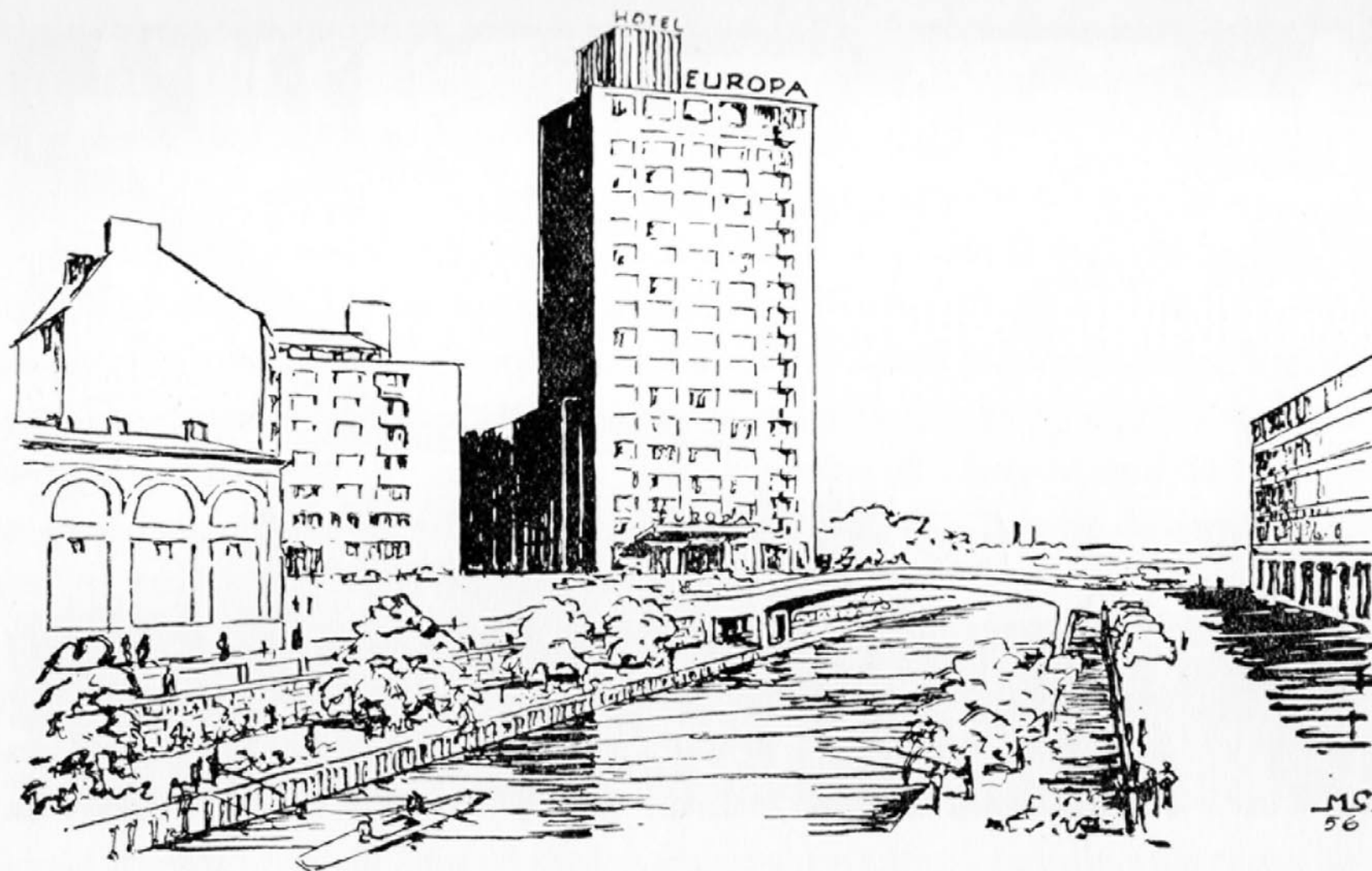
Toteutumattomia suunnitelmia

Katajanokan kaupunkikuvasta käytiin 1931 vilkas keskustelu Arkkitehti-lehden palstoilla. Martti Välikangas julkaisi artikkelissaan Katajanokka – East End? vision, jossa osa keskeisistä varastokortteleista rakennettaisiin funktionaalisiin periaatteiden mukaan 10-12 -kerroksisin lamellitaloin. Välikankaan ehdotusta kommentoi mm. Suomen Höyrylaiva Oy:n johtaja Henrik Ramsay: *”Mielestäni Katajanokan rumennuksena eivät ole satamalaitteet, vaan osittain epäonnistuneet suunnitelmat ja arkkitehtuuri, joka on ilmaantunut satamalaitteiden taakse”*.

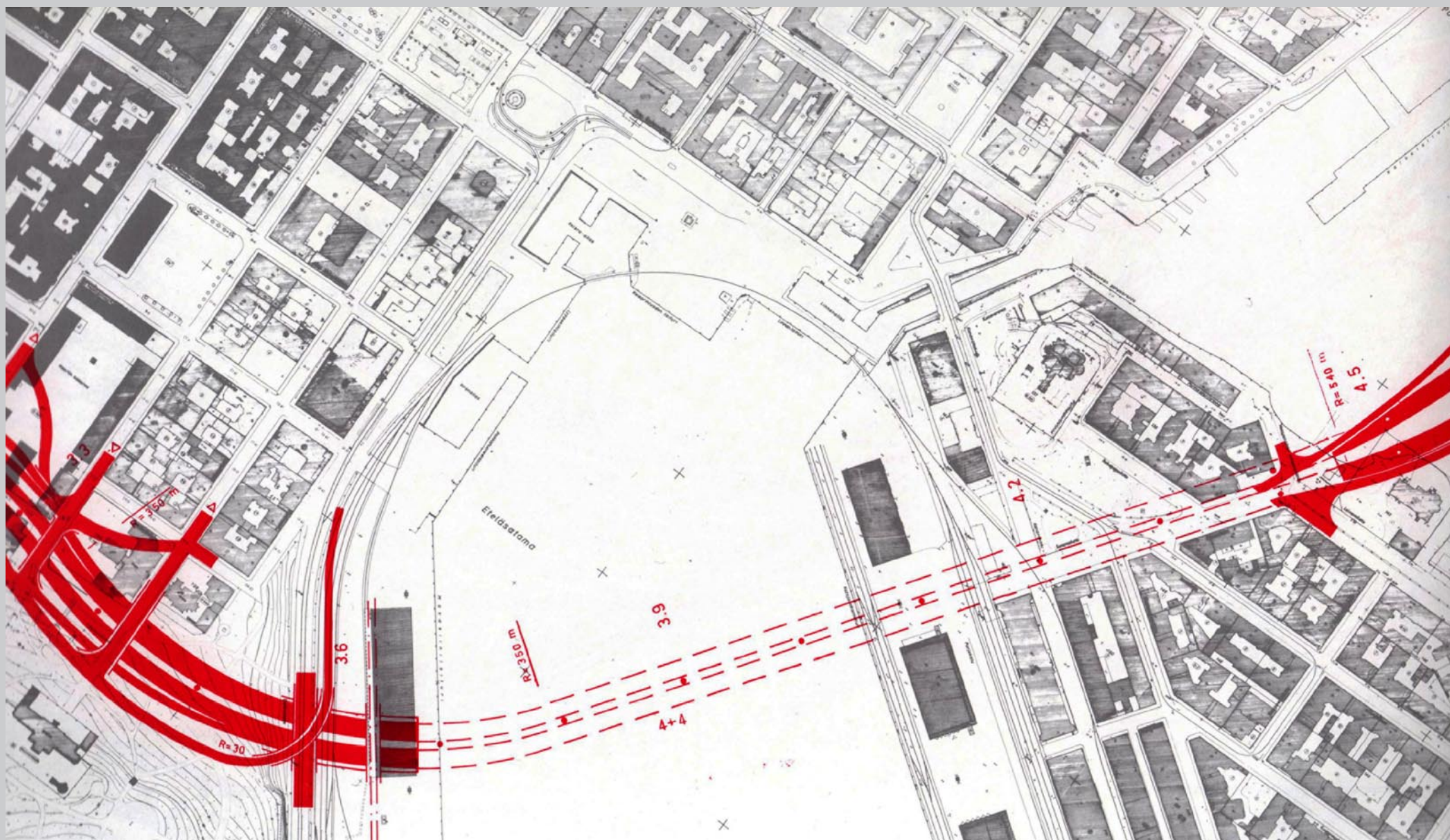
1950-luvulla Katajanokan kanavan täyttösuunnitelmat synnyttivät laajan polemiikin, johon osallistivat mm. toimittaja Viktor Pettersson ja Nya Presseniin kirjoittava Marius af Schultén, joka artikkelissaan totesi, että kanava tulisi restauroituna ja istutuksin somistettuna olemaan kaupungin kaunistus. Artikkeliiin liittyneessä kuvituksessa hän piirsi kanavan päätteeksi Borgstömin tupakkatehtaan paikalle Hotel Europan pilvenpiirtäjän.



Martti Välikankaan ehdotus Katajanokan rakentamiseksi. Arkkitehti -lehti 1931.



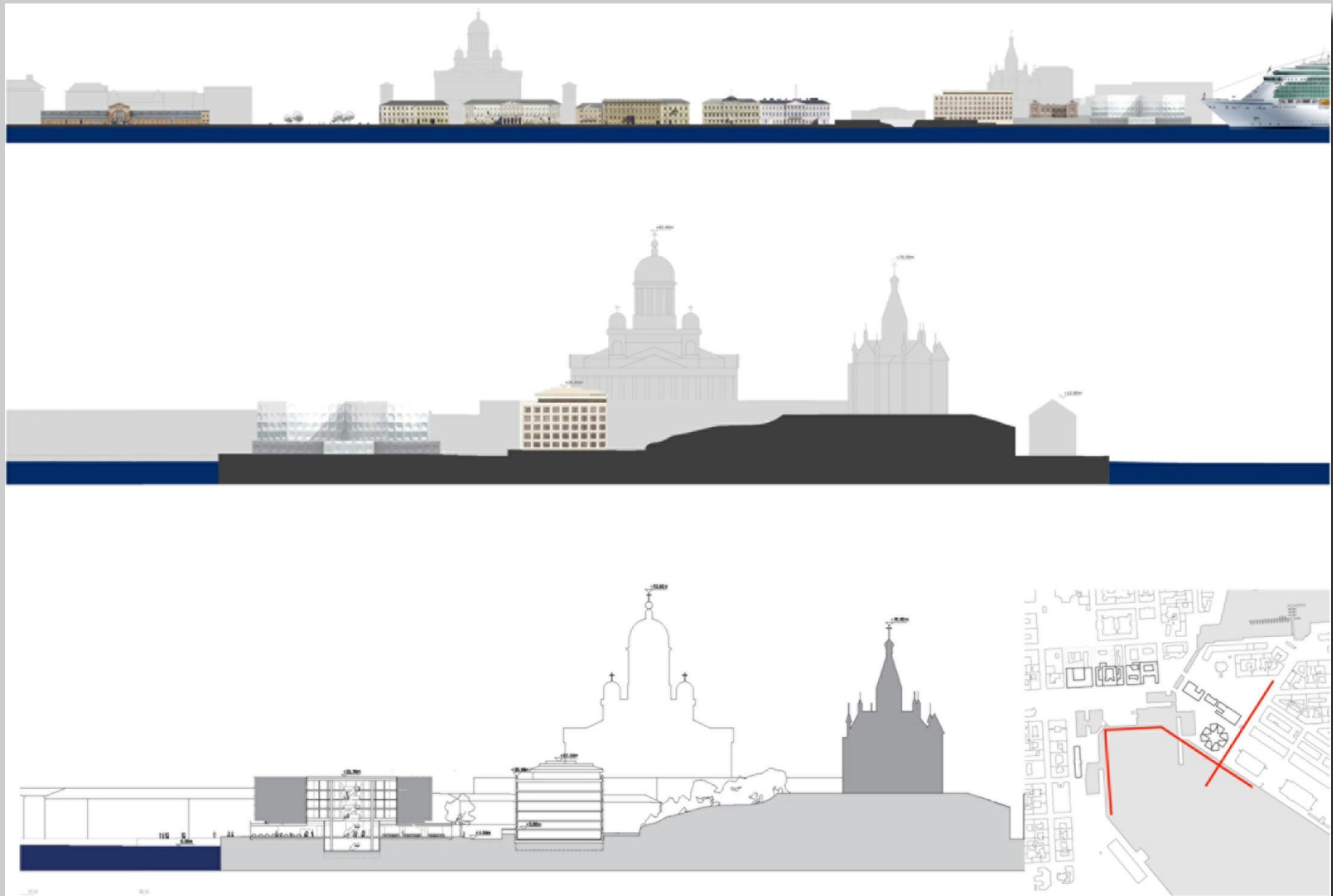
Framtidsfantasi av Skatuddskanalen med planteringar och nya broar. I bakgrunden ett nytt turisthotell.



Smith & Polvisen 1969 julkaisemassa Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimuksessa esitettiin kantakaupungin läpäisevän monikaistaisen väylän rakentamista Eteläsataman ali, josta se sitten olisi kohonnut ilmoille Katajanokan pohjoisosassa.



Kanavaterminaalien alueelle suunniteltiin vuosina 2001–2002 arkkitehtuurin, rakentamisen ja muotoilun informaatiokeskusta, Armi. Suunnittelusta järjestettiin 2001 yleinen arkkitehtuurikilpailu. Kaksivaiheisen kilpailun voitti Arkkitehtitoimisto JKMM Oy:n ehdotus Lukko. Ehdotus perustui Katajanokan rannan ja Kauppatorin koordinaattisten yhteensovittamiseen diagonaalisen sisätilojen jäsentelyn keinoin. Kauppatorille päin avautui suuri lasinen julkisivu. Armi-hanke jäi kuitenkin lähinnä rahoitussyistä toteutumatta.



Myös kaavaillussa uudessa hotellihankkeessa on tarkasteltu rakennuksen sijoittumista kaupunkirakenteen koordinaatioon ja silhuettiin. Kuva Herzog & de Meuron 2008.



Havainnekuva arkkitehtitoimisto Herzog & de Meuronin suunnitteleman lasijulkisivuisen hotellin sijoittumisesta Kauppatorin ja Eteläsataman kaupunkikuvaan. Kuva Herzog & de Meuron 2008.

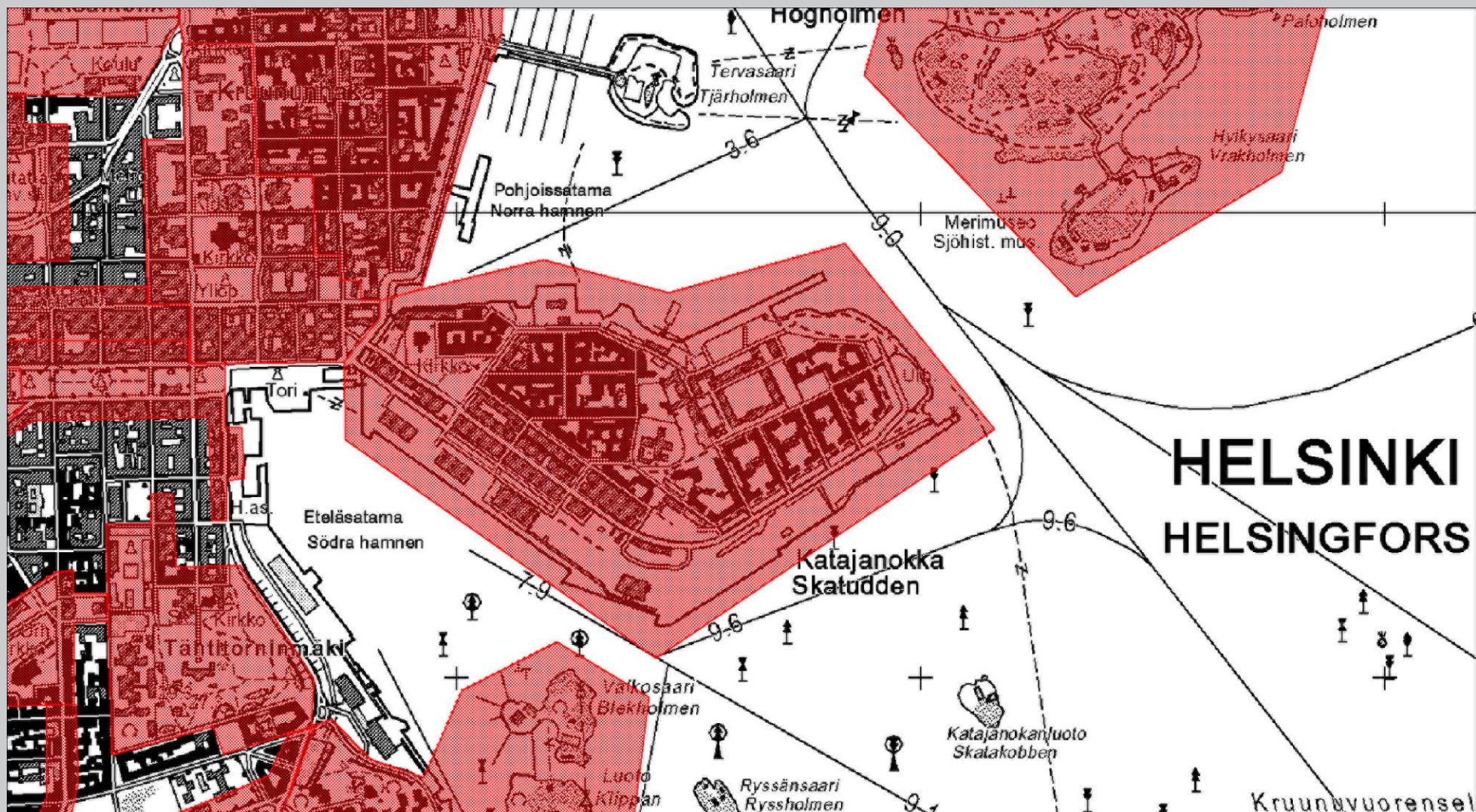
Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt

Valtioneuvosto teki 30.11.2000 päätöksen maankäyttö- ja rakennuslain 22 §:n tarkoittamista valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista. Päätös on tarkistettu 13.11.2008 ja se on ollut voimassa 1.3.2009 lähtien.

Maankäyttö- ja rakennuslain 22 §:n mukaan valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet voivat mm. koskea asioita, joilla on merkittävä vaikutus kansalliseen kulttuuri- tai luonnonperintöön. Valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita koskevan päätöksen kulttuuri- ja luonnonperintöä koskevien erityistavoitteiden mukaan alueidenkäytössä on varmistettava, että valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvot säilyvät. Viranomaisten laatimat valtakunnalliset inventoinnit otetaan huomioon suunnittelun lähtökohdina. Näillä alueilla alueidenkäytön on sovellettava niiden historialliseen kehitykseen.

Viranomaisten laatimia riittävän laaja-alaiseen valmisteluun perustuvia inventointeja ovat ympäristöministeriön ja Museoviraston 1993 julkaisema Valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt, Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet sekä Valtakunnallisesti merkittävät esihistorialliset suojelualuekokonaisuudet.

Katajanokan kaupunginosa on kohteena vuoden 1993 valtakunnallisesti merkittävien kulttuurihistoriallisten ympäristöjen luettelossa. Museovirasto on uusinnut luettelon ja se on valtioneuvoston päätöksellä 22.12.2009 otettu maankäyttö- ja rakennuslakiin perustuvien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkoittamaksi inventoinniksi rakennetun kulttuuriympäristön osalta 1.1.2010 alkaen. Päätös ei ole vielä saanut lainvoimaa siihen liittyvän valituksen vuoksi, joten ennen päätöksen lainvoimaiseksi tuloa voidaan sen estämättä kaava hyväksyä vuoden 1993 inventoinnin sisältöä noudattaen. Uutta inventointia suositellaan kuitenkin hyödynnettäväksi kaavatyössä ja kaavaohjauksessa, vaikka sillä ei vielä valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa mainitun inventoinnin merkitystä olekaan. Uudessa luettelossa Katajanokan vanha osa on kohteena. Kohderajaus ulottuu myös Katajanokanlaiturin satama-alueelle.



Valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt Katajanokan ympäristössä vuoden 1993 selvityksen mukaan. Kartta Museovirasto.

Yhteenveto

Katajanokan suunnitteluun on 1700-luvulta lähtien vaikuttanut voimakkaasti sen sijainti kahden sataman välissä. Aluksi alueen merkitys painottui Helsingin puolustukseen, myöhemmin 1800-luvulta alkaen enenevässä määrin satamatoimintoihin. Osana Eteläsataman rantanäkymää sen kaupunkikuvallinen arvo on ymmärretty jo varhain. 1800-luvulla sen kallioille on kaavailtu niin keisarillista palatsia kuin säätytaloakin. Eteläsataman, Kauppatorin ja Katajanokan muodostama panoraama vakiintui taiteilijoiden ja valokuvaajien töissä Helsingin edustavaksi kansallismaisemaksi.

Katajanokan asemakaavoitus ja rakennussuunnitelmat ovat runsaan sadan vuoden kuluessa herättäneet vilkasta keskustelua ja kritiikkiä. Nuoret arkkitehdit puolustivat voimakkaasti kaupunkikuvan esteettisiä arvoja satamatoimintojen vallatessa 1800-luvun lopulla kaupunginosan rannat. Kolmikymmenluvulle tultaessa kritiikki kohdistui Uspenskin katedraalin taakse kohonneeseen kerrostaloon, joka sai arkkitehdin mukaan lisänimen Frosteruksen katedraali. Funktionalistit syyttivät Katajanokkaa myös Helsingin East Endiksi ja halusivat varastokortteleiden tilalle ilmavia lamellikortteleita.

Saareksi muutetun niemen liikenneolot johtivat 1950-luvulla suunnitelmiin kanavan täyttämiseksi. Myös tähän reagoitiin laajalti – onneksi. Seuraavalla vuosikymmenellä koko kaupunginosan ja laajemmin koko Eteläsataman kaupunkinäkymä muuttui valkoisemmaksi Alvar Aallon suunnitteleman Enson pääkonttorin myötä. Se jakoi mielipiteet, mutta näyttää siltä että nyt jo suojelun arvoiseksi todetulla rakennuksella on yhä sankka vastustajakaarti.

Katajanokan rantanäkymät ovat keskeinen osa merellisen Helsingin kansallismaisemaa. Alue liittyy kiinteästi Kauppatorin, Esplanadin ja Helsingin vanhan kaupunginosan valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin. Kanavatermiinalliin ympäristöön liittyy moninaisia kulttuurihistoriallisia arvoja. Kaupunkikuvan silhuettiin piirtyvät monet pääkaupungin huomattavimmat monumentit kuten Tuomiokirkko, Uspenskin katedraali ja Kauppatoria reunustavat Pohjoisesplanadin kaupunkipalatsit, valtiolliset ja kunnalliset hallintorakennukset. Liikenteen historiaan ympäristö liittyy sataman ja niihin liittyvien makasiinien, entisen satamaradan sekä Katajanokan itäosassa sijainneen Suomen ensimmäisen lentosataman kautta. Ympäristön rakennukset kertovat monipuolisella tavalla Suomen taloushistoriasta ja antavat sen lisäksi itsenäisinä rakennuksina vivahteikkaan kuvan arkkitehtuurin kehityksestä.

On luonnollista, että keskustelu alueen tulevaisuudesta jatkuu – kiihkeänäkin.

Kirjallisuutta:

Alvar Aalto. Band II. 1922–1962. Red. Karl Fleig. Verl. für Architektur Artemis. Zürich, 1963.
Alvar Aalto. Band III. Projekte und letzte Bauten. Red. Elissa Aalto, Karl Fleig. Verl. für Architektur Artemis. Zürich, München, 1978.
Alvar Aalto ja Helsinki. Toim. Eija Kämäräinen ja Arja Lehtonen. WSOY. Helsinki 1997.
Alvar Aalto seitsemässä talossa – Alvar Aalto i sju hus. Tulkintoja arkkitehdin elämäntyöstä – Tolkningar av en arkitekts livsverk. Toim. Timo Tuomi, Kristiina Paatero ja Eija Rauske. Rakennustaiteen museo 1998.
Sten Björkman, Kauppatorin alueen kokonaissuunnitelma. Rakennushistoriallinen selvitys. Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosaston julkaisuja A 33/86, 1986.
Birger Brunila – Marius af Schultén, Asemakaava ja rakennustaide. Helsingin kaupungin historia IV:1. Helsinki 1955.
Jukka Erävuori, Helsingin sataman ja satamahallinnon historia. Helsinki 1981.
Gareth Griffiths, The Polemical Aalto: The Enso-Gutzeit Headquarters, Helsinki 1959-1962 by Alvar Aalto. DATUTOP 19, Department of Architecture, Tampere University of Technology, Occasional Papers. Tampere 1997.
Helsingin Katajanokan Kanavakadun makasiinit. Käyttö- ja suojelusuunnitelma. Helsingin teknillisen korkeakoulun arkkitehtuurihistorian laitos. Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosaston julkaisuja AB/1979.
Hietala, Marjatta – Helminen, Martti – Lahtinen, Merja (toim.) Helsinki – Helsingfors. Historiallinen kaupunkikartasto – Historic Towns Atlas. Helsingin kaupungin tietokeskus. Helsinki 2009.
Maunu Häyrynen, Maisemapuistosta reformipuistoon. Helsingin kaupunkipuistot ja puistopolitiikka 1880-luvulta 1930-luvulle. Helsinki 1994.
Carina Jaatinen – Tommi Lindh – Hannu Lunkka, Helsingin kantakaupungin rakennuskulttuuri. Katajanokan kaupunginosan inventointi. Helsingin kaupungin museon tutkimuksia ja raportteja 2/1998.
Kansallismaisema. Toim. Lauri Putkonen. Ympäristöministeriö: Helsinki 1993.
Anja Kervanto Nevanlinna, Kadonneen kaupungin jäljillä. Teollisuusyhteiskunnan muutoksia Helsingin historiallisessa ytimessä. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura. Helsinki 2002.
Kirjava satama. Eteläsataman ranta-alueiden ideasuunnitelma ja käytön konsepti. Arkkitehtitoimisto ALA Oy 2008.
Carolus Lindberg – Gabriel Rein, Asemakaavoittelu ja rakennustoiminta. Helsingin kaupungin historia III:1. Helsinki 1950.
Henrik Lilius, Maan uuden pääkaupungin asemakaavoitus. Ars Suomen taide 3. Helsinki 1989.
Riitta Pakarinen, Valokuvattu Helsingissä – kaupunkimiljöön valokuvausta 135 vuoden ajalta. Narinkka. Helsingin kaupungin museo 1992.
Victor Pettersson, Bilder ur Skatuddslifvet i forna dagar. Helsingfors 1881.
Viktor Pettersson, Skatudden som fick kanal och nu håller på att förlora den. Tre Helsingforsskildrare. Helsingfors i forna tider II. Helsingfors-Samfundet. Helsingfors 1958.
Rakennettu kulttuuriympäristö. Valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt. Museovirasto ja ympäristöministeriö. Helsinki 1993.
Marius af Schultén, Helsingfors – stad vid havet. Helsingfors 1956.
Wilbur Smith & Associates – Insinööritoimisto Pentti Polvinen, Helsingin kaupunkiseudun

liikennetutkimus. Helsinki 1969.

Olof Stenius, Helsingin asemakaavahistoriallinen kartasto – Helsingfors stadsplanehistoriska atlas. Pro Helsingfors säätiö – Stiftelsen Pro Helsingfors. 1969.

Mikael Sundman, Plan och verklighet i Helsingfors stadsförnyelse: Katajanokka (Skatudden). Geografisk Tidskrift 83 /1983.

Tuukka Talvio, Suomen rahapaja 125 vuotta – historiaa ja nykypäivää. Suomen rahapaja. Helsinki 1989.

Z. Topelius, Matkustus Suomessa. Ensimmäinen jakso. 1873, näköispainos Helsinki 1998.

Nils Wasastjerna, Skatudden – Fiskarnäset. Vår stad, en bok om Helsingfors. Helsingfors 1947.

Kerttuli Wessman, Katajanokan vaatimaton menneisyys – vanhat piirrokset ja maalaukset kaupun kirkansatieteellisinä dokumentteina. Narinkka – Helsingin kaupungin museon vuosikirja 1989.

Kerttuli Wessman, Kun yhdellä silmäyksellä saattoi nähdä koko Helsingin. Narinkka – Helsingin kaupungin museon vuosikirja 1992.

Eeva Maija Viljo, Theodor Höijer. En arkitekt under den moderna storstadsarkitekturens genombrottstid i Finland från 1870 till sekelskiftet. Suomen muinaismuistoyhdistyksen aikakauskirja – Finska fornminnesföreningens tidskrift 88. Helsinki 1985.

Åkerblom, Rudolf, Anteckningar om Helsingfors under 1800-talet. Tre Helsingforsskildrare.

Helsingfors i forna tider II. Helsingfors-Samfundet. Helsingfors 1958.

Sven-Erik Åström, Samhällsplanering och regionsbildning i kejsartidens Helsingfors. Studier i stadens inre differentiering 1810-1910. Helsingfors 1957.

Julkaisemattomat opinnäytteet ja selvitykset

Katajanokan kanavaseutu. Vilhelm Helander - Juha Leiviskä 15.2.1989.

Veikko Kunnas, Suomen rahapaja, rakennushistoriallinen selvitys. Moniste 10.7.1988.

Mikael Sundman, Plan och verklighet på Skatudden. Diplomarbete vid Tekniska Högskolans arkitektavdelning 1970.

Kerttuli Wessman, Katajanokan vaatimaton menneisyys. Vanhat piirrokset ja maalaukset kaupunki kansatieteellisinä dokumentteina. Helsingin yliopiston kansatieteen laitos, laudaturtyö 1988.

Arkistot

Helsingin kaupunginarkisto

Kartat ja piirustukset

Helsingin kaupungin museon kuva-arkisto

Helsingin kaupungin rakennusvalvontaviraston arkisto

Kansallisarkisto

Kartat ja asemapiirrokset

Rakennushallituksen arkisto

Kansalliskirjasto – Nationalbiblioteket

Magnus von Wrightin panoraama

Krigsarkivet, Stockholm – Tukholma

Museoviraston kuva-arkisto

Riksarkivet, Stockholm – Tukholma

Suomen rakennustaiteen museon arkisto